

# De uitlaat

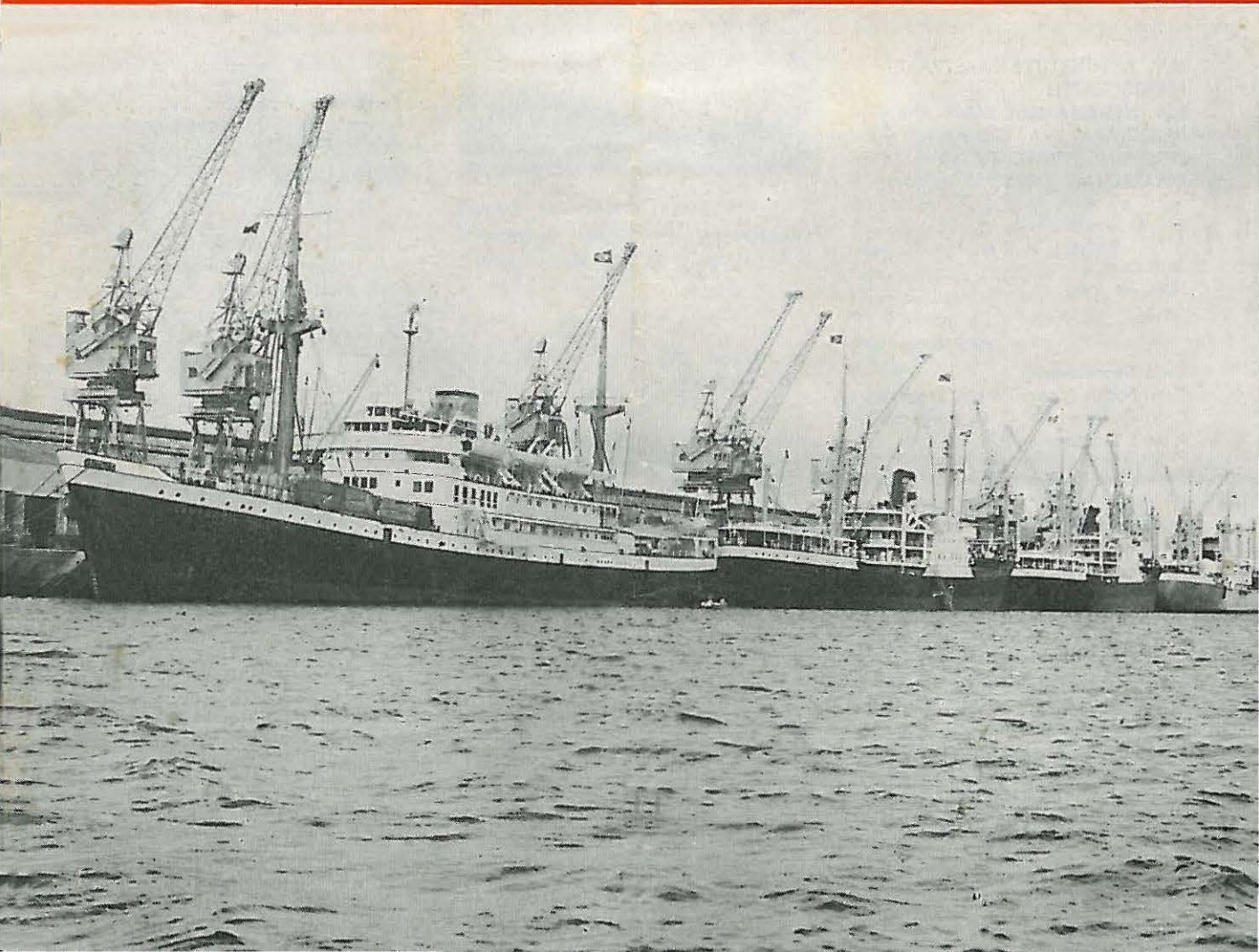


Personeelsorgaan der

**N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij**

**N.V. Nederlandse Tank- en Paketvaart Maatschappij**

**Hollandse Vrachtvaart Maatschappij N.V.**



---

# De uitlaat

---

## PERSONEELSORGAAN VAN DE

N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-  
MAATSCHAPPIJ  
N.V. NEDERLANDSE TANK- EN  
PAKETVAART MAATSCHAPPIJ  
HOLLANDSE VRACHTVAART  
MAATSCHAPPIJ N.V.

Redacteur:  
H. A. de Jong

Redactiecommissie:  
C. H. Poulus (Voorzitter), R. Bregman,  
R. V. Brouwer, Mr. C. G. Burgersdijk,  
P. A. J. M. Maas en R. J. de Vries.

Alle stukken 'De Uitlaat' betreffende te  
adresseren:  
De Redactie van 'De Uitlaat' p/a  
N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij  
'Het Scheepvaarthuis' - Postbus 714 -  
AMSTERDAM

## Inhoud van dit nummer

Bedrijfsnieuws . . . . .	3
Redactiecommissie 'de Uitlaat' . . . . .	3
Stichting Sociaal Fonds der N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij . . . . .	4
Stichting M. C. Koning Studiefonds . . . . .	4
Reünie Zeevaartschool 'Abel Tasman' . . . . .	4
What's in a name . . . . .	5
Jubilee Mr Lee Ah Guew . . . . .	10
Tips . . . . .	11
In het zonnetje . . . . .	11
Van havens en schepen . . . . .	12
Personalia . . . . .	14
Scheepsposities . . . . .	14
Familiegroeten . . . . .	16

## FOTO VAN DE MAAND

December 1965: 'Dar es Salaam Nederland' mss. 'Camphuys', 'Van der Hagen', 'Van Heemskerck' en 'Alcor' (Nievelt Goudriaan)  
Opname J. B.

# Bedrijfsnieuws

## K.P.M.

Het ms. 'Van Waerwijck' werd 19 april jl. te Hong Kong door de KJCLP teruggeleverd aan de KPM. Dit schip werd aangewezen om een volle lading jute te laden in Bangkok voor Calcutta.

De teruglevering van de 'Roggeveen' werd verschoven naar oktober a.s. In de Bay of Bengal — South China Sea Service zullen de 'Siberoet' en de 'Sabang' in Oost Pakistan volle lading en gunnies overnemen voor Phnompenh

Een volle lading rijst werd door het ms. 'Musi' te Rangoon geladen voor Belawan Deli.

De 'Keerkring' werd te Singapore geheel ingericht voor veevervoer. In de eerste afvaart van de Palembang/Bali - Hong Kong Dienst vertrok het schip via Palembang — voor overname van exportlading — naar Bali voor een volle lading vee naar Hong Kong.

De 'Sinabang', 'Sambas' en 'Sanana' vonden emplooi in het vervoer van exportladingen van Kalimantan Zuid- en Oostkust naar Hong Kong en Bangkok, terwijl de 'Sibigo' in Pandjang laadde voor Bangkok en Hong Kong.

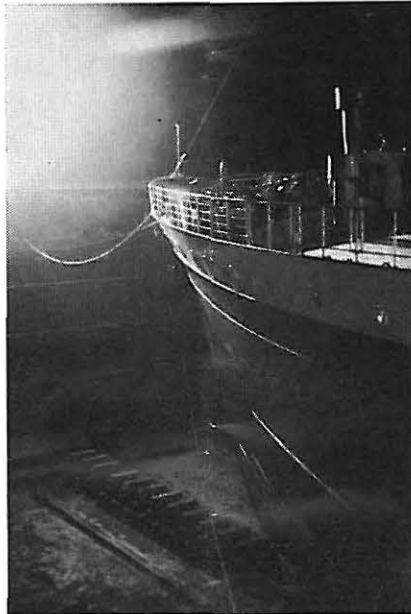
Het ladingaanbod voor Timor Dilly — voornamelijk doorvoerlading — was dermate groot, dat naast het ms. 'Jasa' ook de 'Landak' moest worden ingezet.

## N.T.P.M.

Het s.s. 'Munttoren' zal na lossing te Santos via Rio de Janeiro en Nrd. Braziliaanse havens wederom in de Caribbeans gaan laden.

De 'Westertoren' maakte een reis van P. Bukom naar de Fidji Eilanden, waarna deze tanker via Miri weer naar Singapore werd gedirigeerd.

De 'Zuiderkerk' varende in de Holland-Afrika lijn ondervond ernstig oponthoud



Het ms. 'Van Riebeeck' des nachts in het droogdok te Diego Suarez (Madagascar) Opname dd. 5e Wtk. G. Gerritsen

te Mombasa. Na beëindiging van de huidige reis zal het schip medio juni groot survey ondergaan te Amsterdam.

Ook de 'Sloterkerk', eveneens varende in de Holland-Afrika lijn, liep vertragting op in Mombasa.

De mss. 'Congokust' en 'Senegalkust', varende in de diensten van de Holland-West-Afrika lijnen zullen respectievelijk ultimo mei en in juli aanstaande hun jaarlijkse dokking ondergaan.

## Redactie commissie 'de Uitlaat'

Er is een nieuwe redactiecommissie in het leven geroepen, waarin zitting hebben genomen de HH. C. H. Poulus (Voorzitter), R. Bregman, R. V. Brouwer, Mr. C. G. Burgersdijk, P. A. J. M. Maas en R. J. de Vries, terwijl de heer H. A. de Jong als redacteur is aangebleven. Gaarne vragen wij Uw aandacht voor de in dit nummer opgenomen rubriek: 'Van havens en schepen...', waarin korte mededelingen over de internationale scheepvaart zijn opgenomen.

Voorts is het de bedoeling om op pagina 3, naast het bedrijfsnieuws, elke maand een bedrijfsfoto te plaatsen waarvoor gaarne inzendingen worden verwacht.

Mag tenslotte nog even de aandacht worden gevestigd op onze foto-PRIJS-VRAAG met als onderwerp 'Nederlandse spreekwoorden of zegswijzen'? Na de sluitingstermijn willen wij uit de, naar wij hopen, talloze bekroonde en niet bekroonde inzendingen een puzzle samenstellen. Maar dan moet het aantal inzendingen dit ook mogelijk maken! Vergeet u overigens niet uw geschreven kopij in te zenden?



## Verslag over het jaar 1965

De samenstelling van het Bestuur van het fonds bleef, door de herbenoeming van de heer P. A. J. M. Maas als bestuurslid door de K.P.M., gedurende het jaar 1965 ongewijzigd.

In 1965 werden in totaal 13 verzoeken om bijstand ontvangen, waarvan 11 rechtstreeks en 2 via derden werden ingediend.

Bovendien werden 22 gevallen door het fonds zelf aanhangig gemaakt.

Door het Bestuur werden de volgende besluiten genomen:

in 4 gevallen werden bijdragen ter tegemoetkoming in bijzondere uitgaven toegekend;

in 1 geval werd een tijdelijke toelage wegens ziekte en ouderdom toegekend; in 22 gevallen werd een overbruggings-toelage toegekend;

in 4 gevallen werd een renteloze lening verstrekt.

In een 4-tal gevallen kon het Bestuur geen aanleiding vinden om financiële steun te verlenen, terwijl in 7 gevallen advies werd verstrekt dan wel door het fonds bemiddeling werd verleend. Voorts werden, op grond van in vorige jaren genomen besluiten, in 1965 nog verschillende uitkeringen gedaan.

## Stichting M. C. Koning Studiefonds

### Uit het jaarverslag over 1965

Het Bestuur van het M. C. Koning Studiefonds bracht op 18 februari 1966 zijn verslag uit over het jaar 1965. Hieruit blijkt, dat in 1965 een bedrag ad f 20.784,20 beschikbaar werd gesteld voor studiebeurzen.

In 1965 hebben zeven pupillen hun studie met succes beëindigd; de betaling voor beurzen van zeven andere pupillen werd gestaakt, daar in deze gevallen het gestelde doel was bereikt.

Op 1 januari 1966 volgden 22 pupillen hun opleiding met een tegemoetkoming uit het Fonds en wel:

2 aan een Universiteit

1 aan een Technische Hogeschool

1 aan de K.M.A.

1 aan een U.T.S.

1 aan een Muziekschool

1 voor Physiotherapeute

1 aan een School voor Maatschappelijk Werk

2 aan een Huishoudschool

terwijl financiële steun werd verleend bij de aanschaf van leermiddelen, extra lessen of reiskosten aan

10 pupillen, die MULO-, Middelbaar- of Voorbereidend Hoger Onderwijs volgden, en aan

2 pupillen, die Buitengewoon Onderwijs volgden.

De secretaris van het Comité 110 jaar Zeevaartschool 'Abel Tasman', de heer L. H. Teerling, Kustweg 20 te Delfzijl, verzocht ons de volgende mededeling in de Uitlaat op te nemen, aan welk verzoek wij gaarne voldoen.

### **Aan alle oud-leerlingen zeevaartschool 'ABEL TASMAN'.**

Op 19 november 1966 wordt het 110-jarig bestaan van de zeevaartschool 'ABEL TASMAN' in een feestelijke reünie herdacht.

Oud-leerlingen, als u er voor voelt om op onze feestelijke reünie te komen, kom dan op 19 november 1966 naar Delfzijl.

Ook zij die nog niet lid zijn van onze vereniging van oud-leerlingen zijn van harte welkom.

Wij stellen ons het volgende programma voor:

#### **Zaterdag, 19 november**

's Morgens om 11.30 uur ontvangst in Hotel Dik, gevolgd door een koude lunch op het internaat. Na de koude lunch een rondvaart door de binnen- en buitenhaven van Delfzijl gedurende welke de jaarvergadering van de vereniging gehouden zal worden. Voor de aanwezige dames zal aan boord bijv. een show worden gegeven. Hierna volgt bezichtiging van de school. Van de school gaan we naar Hotel Dik voor een Diner-Dansant voorafgegaan door een borreluurtje.

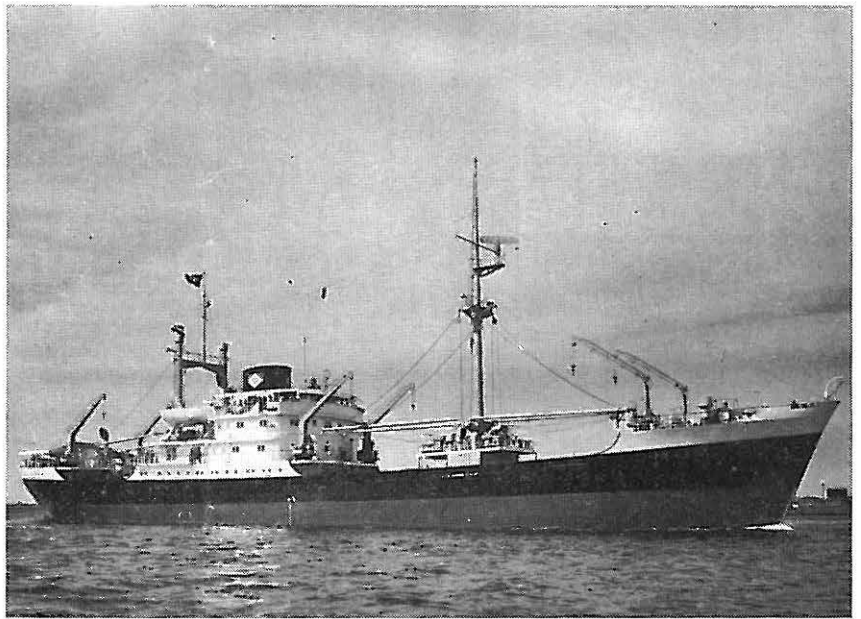
#### **Zondag, 20 november**

Koffie drinken in Hotel Dik waarna afscheid reünisten.

Doet u mee om het 22ste lustrum van de zeevaartschool gezamenlijk te vieren. Houdt dan de 19de november vrij en maak het zoveel mogelijk bekend aan de u bekende oud-leerlingen.

Gaarne zou ik op tijd van u willen vernemen of u op het feest aanwezig zult zijn. Tevens ontvangt u dan nadere bijzonderheden van het feest.

# What's in a name



Ms 'Van Neck'

Dit zal het laatste artikel worden van de serie 'What's in a name', die naar wij hopen enig inzicht heeft gegeven in de naamgeving van schepen in het algemeen en bij de Paketvaart in het bijzonder. Wij willen in deze aflevering de 'Van Cloon', de 'Van Neck' en de 'Van Noort', behandelen, waarmee dan alle K.P.M.-schepen de revue hebben gepasseerd. Hoewel daarmee wordt voorbijgegaan aan alle schepen van de N.T.P.M. en H.V.M., mogen wij toch wel veronderstellen dat de betekenis van de namen van deze schepen, voor zover zij een vernoeming zijn, voldoende bekend is. De 3 hierboven genoemde en in 1955 gereede schepen zijn van het zgn.

'Pa-type' en zouden oorspronkelijk 'Palehleh', 'Palima' en 'Palopo' worden gedoopt.

In verband met het toekomstige embleem dezer schepen in de combinatie K.P.M.-K.J.C.P.L. werden Indonesische namen minder doelmatig geacht en werd het voorstel gedaan deze schepen te doen noemen naar Nederlandse zeevaarders. Zo werd het ms. 'Palehleh' bij de tewaterlating 'Van Noort' genoemd, terwijl het tweede Pa-schip vernoemd werd naar Van Neck en het derde naar Van Cloon. Met deze drie namen Van Noort, Van Neck, Van Cloon zou de Paketvaart weer drie voor haar historische namen terug krijgen.

## Mr. Dirck van Cloon



Toen de gouverneur der kust Adriaan de Visser door de regering werd gecapiteld over de inferieure kwaliteit der voor de Compagnie ingekochte lijnwaden, schoof hij de schuld geheel op Van Cloon, die 'gans slegte en ondeugende lywaten' had ingekocht en daar waarschijnlijk van geprofitteerd had. Hij schorste hem en twee zijner ondergeschikten in hun ambt en zond hen naar Batavia om zich te verantwoorden. Van Cloon wees daar de beschuldiging verontwaardigd af en vestigde de aandacht op verschillende ongerechtigheden aan de kust, maar de Bataviase autoriteiten meenden het gezag te moeten steunen.

Bij resolutie van 1 juni 1717 besloten zij 'den gemelten Van Cloon in dien staat, waarin hij van Cormandel herwaard is overgekomen, namentlijk buyten dienst en gagie, met de naaste retourschepen als een ontrouw en onnut dienaar te doen vertrecken na het vaderland'!

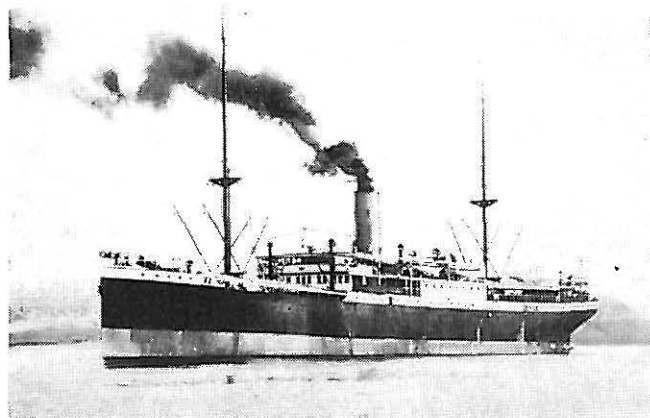
Hiermede leek elke verdere positie bij de Compagnie afgesloten, maar Van Cloon liet het er niet bij.

Hij slaagde er te Amsterdam in Heeren XVII te overtuigen van zijn onschuld en bekwaamheid, en dat in die mate, dat zij in hun missive van 11 maart 1719 de achteruitgang van de lijnwaadhandel toeschrijven aan 'de kwade directie van den gouverneur De Visser, die wij niet kunnen vinden eenige reden gehad te hebben om het gansche comptoir van Sadraspatnam te verstoren en particulierlijk mede niet om het geweeze opperhoofd Dirck van Cloon van daar te doen opkomen en na Batavia te verzenden'. Bovendien meenden zij dat er maar weinig dienaren zullen zijn die de Cormandelsenhandel 'met meerdere promptitude zouden kunnen uytvoeren' dan Van Cloon.

Op die gronden hebben zij besloten De Visser te ontslaan en Van Cloon op-

geboren in 1684 te Batavia als zoon van Philip Jacob van Cloon, oud-burgemeester van Schiedam en later schepen van Batavia.

Op jeugdige leeftijd naar Nederland gezonden, studeerde Dirck te Leiden in de Rechten. Na gepromoveerd te zijn, vertrok hij in 1706 op het schip Donckervliet als onderkoopman naar Indië. Zijn eerste verblijf in de tropen speelt zich geheel af aan de kust van Cormandel, waar hij achtereenvolgens werkzaam was als factuurhouder op het hoofdkantoor Negapatnam (tot 1711), als kassier aldaar (tot 1715) en als opperhoofd op Sadraspatnam.



'Van Cloon' nr. 1

nieuw uit te zenden in de hoge rang van opperkoopman.

Deze vertrekt nu 4 november 1719 met 't Huys te Assenburgh naar Batavia, waar hij 18 juni 1720 aankomt.

Aanstands zend de regering hem naar Cormandel, als secunde van de nieuwe gouverneur Gerard van Westreenen, die hij in 1723 opvolgt.

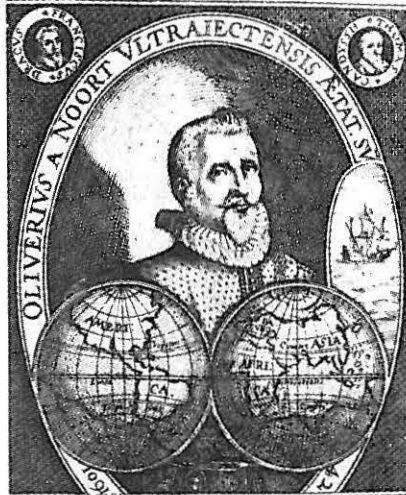
Hij vervult dan het gouverneurschap zes volle jaren, na reeds in 1724 rang en titel van buitengewoon Raad van Indië te hebben gekregen.

In 1729 wordt hij naar Batavia geroepen, 'ter assistentie aan de regeringstafel'. Nauwelijks een jaar daarna krijgt hij zijn benoeming tot Raad-ordinair en in hun missive van 9 oktober 1731, waarin de Zeventien den G.G. Mr. Diederik Durven en een aantal andere autoriteiten wegens geknoei oneervol ontslaan, melden zij tevens Van Cloons benoeming tot Gouverneur-Generaal.

Hij aanvaardde het bewind 28 mei 1732, maar reeds de 20ste december van het volgende jaar moest hij om gezondheidsredenen ontslag aanvragen.

Vóór daar nog antwoord op was ontvangen, overleed hij op de 10e maart 1735 op zijn landgoed bij het Molenvliet bij Batavia.

## Olivier van Noort



*Olivarius Noortius, qui Oceanum terra globum circumlucens navi lustravit: ex Hollandia sive Batavia kal. sextil. c. 17. 17. 17. Roterodamum reversus post die kal. Sept. c. 17. 17. 17.*

Van het leven van Olivier van Noort vóór hij werd aangesteld tot generaal van vier schepen, die in 1598 uitliepen, is heel weinig bekend.

Hij werd geboren in Utrecht; in 1587 dreef hij een herberg in een zich sterk ontwikkelend gedeelte van Rotterdam, in de buurt van de Groote Markt. Tevoren was hij getrouwd met Margaretha Pietersdochter, een flinke vrouw, aan wie hij al zijn zaken toevertrouwde als hij op zee was.

Omtrent het gehalte van zijn gasten in de 'Dubbele Witte Sleutels' wordt zeer

verschillend geschreven; vast staat dat hij ze ruim krediet placht te geven.

Buchel (1565-1641), min of meer een kamergeleerde, beschrijft Van Noort als 'voortgekomen uit het schuim der zee-rovers, lang een verlopen en berooid sujet, daarna geld verdiend (herberg), heeft niet zonder geluk een reis naar Indië ondernomen, meer als zeerover dan als koopman optredend; nu heeft hij — gedeeltelijk op eigen kosten — een schip uitgerust, goed uitgerust, maar bemand met het schuim der natie, gehuld in schone kleding, evenals hijzelf, zich een air van een prins gevend'.

Een kwartiermeester, opvarende van een der schepen van de beroemde tocht om de wereld, beschrijft hem als een voornaam en rijk personage. In zijn herberg zou hij slechts belangrijke figuren hebben ontvangen.

Buchel zegt nooit iets over Van Noort's ervaring als zeeman. Olivier zelf rept in een journaal over 'vele gedane reysen'.

Ofschoon het nergens zwart op wit staat moet Van Noort over een ruime zee-manservaring hebben beschikt, anders had men hem, een Rotterdams herbergier, geen Generaal-Admiraal gemaakt over vier schepen, waarvan de uitrusting ongeveer f 200.000,— moet hebben gekost. De bedoeling van de reis was om: 'deur de Strate van Magellane voorbij de Custe van West Indien, over de Zuytsee, ende so voorts (weart doenlijc) om den geheelen Aertbodem om te seylen, en de allome te trafiqueren ende eenen Journaal daar van te beschryven'.

Vóór hem waren reeds drie anderen om de wereld gevaren nl. Magelhaen (1519-1522), Drake (1577-1580) en Cavendish (1586-1588), de eerste een Spanjaard, twee anderen Engelsen.

Van Noort's reis had dan ook geen be-

tekenis op het terrein der ontdekkingen, evenmin opende ze nieuwe wegen voor onze handel. Er werden geen nieuwe betrekkingen en geen nederzettingen gesticht. Zelfs de zo gebruikelijke kaapvaart leverde niet veel op. Financieel was de tocht een mislukking; na thuiskomst werd zijn schip voor schuld verkocht.

De reis moet gezien worden als een stunt, het vestigen van een prestige van het toenmalige vaderland. Hij voerde de Nederlandse vlag voor het eerst naar het hart van de Philippijnen en versloeg, in het gezicht van de hoofdstad, de zo machtige Spanjaard. Hugo de Groot zei: '...wel niet eenighe rijkdommen, maar treffelijke achbaerheit voor sijn vaderlandt 't t'huis gebracht'.

De tocht duurde van 1598-1601. Hoe de Compagnie, die de schepen uitrustte, tot stand kwam, is niet bekend. Hier en daar blijkt, dat Van Noort in de gunst van Prins Maurits stond, maar in hoeverre dit invloed heeft gehad op zijn benoeming, is onbekend.

De twee grootste schepen van de vier, de 'Mauritius' en de 'Frederik Hendrik', respectievelijk admiraals- en vice-admiraalschip, zijn waarschijnlijk ongeveer 300 ton groot geweest, met 18-24 stukken geschut.

De 'Frederik Hendrik' strandde bij Ternate; één schip verloor hij bij Manila en één reeds in Zuid-Amerika. De vier schepen hadden tezamen ongeveer een bemanning van 250 man.

Wanneer in 1602 de Staten-Generaal besluiten Elisabeth van Engeland op haar verzoek te steunen in het bevechten van de Spaanse vloot, en zich daartoe 9 Nederlandse schepen bij de Engelse vloot voegen, speelt Van Noort nog een bepaalde rol, alhoewel hij niet op de voorgrond treedt. Op 31 oktober van dat jaar was in dat verband zijn taak afgelopen en kwam een einde aan zijn zeemannsloopbaan.

Bovendien was de 20ste mei 1602 de Verenigde Oostindische Compagnie opgericht. Men zou van schadelijke concurrentie tot eendrachtige samenwer-

king komen, en zo tot grotere krachtsontwikkeling. In verband met de V.O.C. wordt Van Noort niet genoemd.

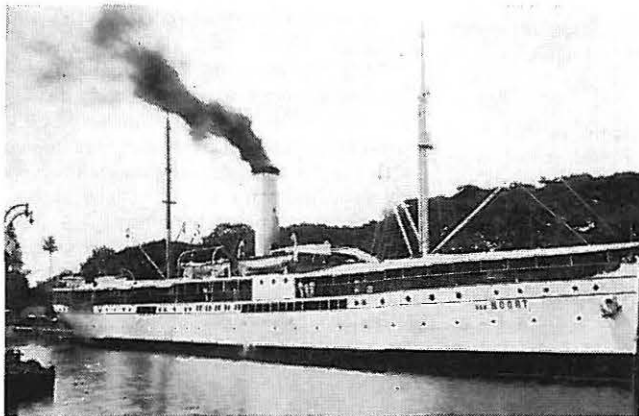
In 1603 ging hij als kapitein van een compagnie in dienst van het leger; tijdens het beleg van Ostende dat van 1601 tot 1604 heeft geduurd heeft hij deel uitgemaakt van de verdedigers van de stad.

Belegeraar was Ambrosius de Spinola broer van Frederik, die tegen de Zeeuwen was gesneuveld.

Van Noort werd tijdens het beleg per schip naar Ostende gestuurd.

Na de overgave in 1604 heeft hij tot kort voor zijn dood in 1627 te Schoonhoven als Kapitein compagniën aangevoerd in vredesgarnizoenen zoals Gulick, Heusden, Hemert.

Hij is begraven in de kerk van Schoonhoven.



'Van Noort' no. 1

## Rectificatie

In ons Aprilnummer is tot onze spijt geen melding gemaakt van de 'Houtman' nr. 2, (BRT 5041) die in 1913 in de vaart is gekomen en op 8 juli 1938 in Rotterdam voor de sloop werd verkocht. De thans varende 'Houtman' is dus ten rechte nr. 3. De 'Houtman' nr. 1 werd na aankomst van de nr. 2 omgedoopt in 'Siam' onder welke naam dit schip tot eind 1929 heeft dienst gedaan.



# Jacobus Cornelusz. van Neck

Van 'Van Neck' is ook bij het Ned. Hist. Scheepvaart Museum, dat ons de gravure op pagina 7 van 'Van Noort' ter beschikking stelde, geen foto of gravure bekend.

De in het Paketvaartarchief aanwezige foto's van de Van Neck's nrs. 1 en 2 bleken van dusdanige kwaliteit, dat reproductie tot onze spijt niet mogelijk was.

De tweede Amsterdamse schipvaart naar Indië, uitgerust door de oude Oost-Indische Compagnie in 1598 onder Van Neck (admiraal) en Wijbrant Warwijck (vice-admiraal) was niet de tweede vloot die vanuit de Nederlanden naar de eilanden van de Indische Archipel vertrok.

In maart van dat jaar waren reeds twee Zeeuwse expedities vertrokken. Toch wordt Van Neck's tocht als de tweede reis naar Indië beschouwd omdat zijn vloot als eerste aankwam van die drie. Het belang van zijn reis was, dat men voor het eerst in de oostelijke

archipel kwam, in de om de kruidnagel, de muscaatnoot en de foelie beroemde Molukken. Er werden drie Loges gesticht, op Lontor, Neira en Ternate. Men liet er 26 Nederlanders achter voor de handel met de bewoners.

Dit kan dus worden gezien als de grondslag voor onze handel en onze latere vestiging in de Archipel.

Mei 1598: vertrek met 8 schepen (vanuit Texel).

Nov. 1598: aank. te Bantam van Van Neck met drie schepen.

De rest kwam pas in december.

Juni 1599: 4 schepen onder Van Neck terug in Texel.

De vier andere schepen gingen onder Warwijck naar Ambon, en kwamen in twee groepen van twee in 1600 in Nederland terug.

Admiraalschip: Mauritius (dit was een andere Mauritius dan waarmee Van Noort uitvoer), een spiegelschip van 200 lasten.

Dit waren lasten van 4000 pond, gewoonlijk gelijkgesteld met 2 Engelse of Franse tonnen uit die tijd. Bemanning: 95 koppen;

Bewapening: 4 grote metalen stukken 16 gotelingen en 8 steenstukken.

De andere vijf spiegelschepen waren ongeveer van dezelfde grootte, waarschijnlijk iets kleiner. Verder waren er twee jachten of Pinas-schepen. Ze waren ook bewapend en zeilden gewoonlijk vooruit om te verkennen.

Van Neck werd in 1564 geboren in de Warmoesstraat, waar zijn vader een zeepezierij 'De Halve Maan' dreef.

In 1598 was hij 34 jaar en ongetrouwd. Hij moet voordien veel gevaren hebben, gezien zijn aanstelling, en gezien ook de kwaliteit van zijn journalen.

Hij heeft kennelijk een goede en zorgvuldige opvoeding gehad; hij was zeer zorgvuldig en stipt en had een goede kijk op alles wat zich op zijn vloot voerde. Als vlootvoogd zag hij kleinigheden door de vingers maar trad, indien nodig, zeer beslist op. Hij wist de verhouding met het Javaanse volk,

die voor zijn komst door Houtman min of meer was verknoeid, weer uitstekend te krijgen.

Daarom kreeg hij in 1600 dan ook nogmaals het bevel over zes uitvarende schepen, die deel uitmaakten van een vloot van tien, de 'vierde Amsterdamse voyage'.

Hij kwam met drie schepen aan, ging met twee daarvan door naar Ternate, stichtte nog een Loge op Patani (Malakka), liet daar wat kooplieden achter en voer via Bantam weer naar de Nederlanden, waar hij in 1603 aankwam. Hij schijnt zijn verdere leven in Amsterdam te hebben gewoond, alwaar hij 8 maart 1638 overleed.

'Van Neck' nr. 1 (1907) 2878 BRT. 18-10-1811 ter rede van Makassar verbrand en geheel verloren gegaan.

'Van Neck' nr. 2 (1913) 3027 BRT. Op last CZM te Soerabaja op 3-3-42 tot zinken gebracht.

'Van Neck' nr. 3 (1955) 2844 BRT.

'Van Cloon' nr. 1 (1912) 4519 BRT. Werd op 7-2-42 in de Java zee door een Japanse onderzeeboot getorpedeerd.

'Van Cloon' nr. 2 (1955) 2843 BRT.

'Van Noort' nr. 1 in 1906 als 'Pahud' in dienst genomen (1994 BRT) en na ketelontploffing te Belawan Deli op 19-4-1908 omgedoopt in 'Van Noort'. In 1932 in afvoerreserve en 29-5-36 verkocht. 'Van Noort' nr. 2 (1955) BRT.

## 25th Service Jubilee- A.R.S. Lee Ah Guew

The 25th Service Jubilee of A.R.S.-Lee ah Guew was commemorated on March, 26th during a dinner for the staff at the Mandarin Restaurant at Penang. During this dinner Mr. W. Winkelman, Manager of Messrs. K.P.M. (Far East) Ltd., at Penang, has addressed Mr. Lee and presented on behalf of the Board of Directors of K.P.M. in Amsterdam, a golden 'Omega' watch. The senior staff-member, Mr. Khoo Beng Chin presented Mr. Lee with a Parker set on behalf of the staff.

Mr. Lee, in his reply, has thanked the Board of Directors and Director of K.P.M. for their presentation of the memento.

The photographs were taken during the commemorative dinner.



1



2



3

foto 1: from left to right: Mr. Winkelman, Mr. and Mrs. Lee and Mrs. Winkelman.

foto 2 and 3: members office-staff.

Houdt u van sport? Dan interesseert het u misschien dat de Sportvereniging 'Stoomvaart Maatschappij Nederland' ook open staat voor personeelsleden van de K.P.M. en hun gezinnen. Voor buitensporten is bij het Olympisch Stadion te Amsterdam een eigen complex beschikbaar en wel 2 voetbalvelden en 4 tennisbanen. Verder kan men de watersport en de hengelsport beoefenen en bestaat er een afdeling Bridge. De 'grondcontributie' bedraagt voor iedereen f 4,— per jaar. Wenst men toe te treden als lid van een of meerdere sportafdelingen dan betaalt men voor het desbetreffende lidmaatschap een toeslag. Tennissers f 21,— voor een vol seizoen, terwijl f 13,50 door hengelaars en f 8,50 door watersporters, voetballers of bridgers verschuldigd is. Nadere bijzonderheden worden op aanvraag gaarne verstrekt door de heer G. M. Cieremans van de S.M.N., telefoon Amsterdam 6 31 21, toestel 263.

Als TV-antenne kan aan boord gebruik worden gemaakt van een lamp met gebroken gloeidraad, waarbij speciaal wordt aanbevolen de Philips E 40-500 W. Laadlamp.

Mits het TV-toestel is ingericht voor universele ontvangst, kunnen met deze 'antenne' met succes beelden worden opgevangen, behalve van Engelse stations in verband met ander lijnsysteem van uitzending. De lamp moet in de open lucht in een lampvoet met de bol naar beneden worden opgehangen waarna de beide contacten met de twee antennedraden moeten worden verbonden.

Aan boord van het ms. 'Sloterkerk' is deze 'antenne' met groot succes door de bootsman J. Veer toegepast.



Gezagvoerder Breebaart speldt de Heer Berrevoets de Ridderorde op.

foto H. J. J. Kessenich

Op 30 april 1966 voer het ms. Van Linschoten op de Zuid Atlantic onderweg van Zuid Amerika naar Oost Afrika. Voor de HH Officieren aan boord was het toen reeds bekend dat aan de Heer Berrevoets, HWTK aan boord van genoemd schip, door Hare Majesteit de Koningin het Ridderschap in de Orde van Oranje Nassau was verleend.

Onder het mom van een gezellig uurtje in de salon wegens de verjaardag van onze Koningin, werd de Heer Berrevoets naar boven gelokt alwaar men eerst gezellig bijeen zat. Reeds na het eerste rondje verzocht Gezagvoerder W. A. Breebaart om stilte en begon hij met het afsteken van een uitstekende speech waaruit al snel voor de Heer Berrevoets bleek waar het om ging. Aangezien hij van niets wist en hierop dus niet was voorbereid kunt U zich voorstellen dat het een zeer grote verrassing voor hem was. Hij was dan ook diep ontroerd.

Na de speech speldde de Gezagvoerder hem de versierselen op en feliciteerde hem als eerste.

De Heer Berrevoets heeft deze Ridderorde onder meer verdiend door 40 jaren trouwe dienst bij de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij en wat ons betreft zijn alleen deze vier kruisjes reeds een lintje waard.

Er werden hem tevens enige telegrammen van diverse herkomst gegeven. Hierna werd besloten nog een rondje te nemen, dat natuurlijk grif door de Heer Berrevoets werd aangeboden.

H. J. J. Kessenich  
2e Stuurman ms. 'Van Linschoten'

De heer Berrevoets dankt via ons blad al degenen die hem met zijn benoeming hebben gelukgewenst.

Assistent-Scheepswerktuigkundige L. J. TEN HAAF trad op 15 juni 1919 in dienst van de K.P.M. Na de verschillende rangen te hebben doorlopen, werd hij op 1 januari 1937 tot Hoofdwerktuigkundige aangesteld. Gedurende de oorlogsjaren heeft hij onder moeilijke omstandigheden doorgevaren, voornamelijk op het ms. 'Maetsuycker'. Hoewel zijn dienstverband als Hoofdwerktuigkundige met ingang van 3 oktober 1947 werd beëindigd, kwam hij op 16 december 1949 wederom in dienst, ditmaal in een administratieve functie bij de afdeling Machinebouw. Op 1 januari 1966, na een totale diensttijd van ruim 44 jaar, heeft de heer Ten Haaf, nadat hij kort tevoren de 65-jarige leeftijd had bereikt, zijn werkzaamheden op het Amsterdamkantoor beëindigd.

Employé U. M. DE JONG begon zijn werkzaamheden bij de K.P.M. op 15 april 1922. Hij is werkzaam geweest te Soerabaja, Benkulen, Palembang, Djakarta, Bandjermasin en Oosthaven, op Banka en wederom op het Hoofdkantoor te Djakarta, daar als waarnemend Adjunct-chef op de afdeling Vrachtsaken. Per 1 januari 1938 werd hij tot Hoofd-employé bevorderd. Gedurende de oorlogsjaren was hij in verschillende kampen geïnterneerd en moest in mei 1947 wegens ernstige doofheid worden afgekeurd voor de verdere dienst in de tropen. Aansluitend kon hij in Amsterdam bij de boekhouding worden tewerkgesteld alwaar hij vanaf de oprichting van de N.T.P.M. de administratie van deze maatschappij heeft gevoerd. In verband met het bereiken van de 65-jarige leeftijd is het dienstverband met ingang van 1 mei 1966 beëindigd.

# Van havens en schepen

## Modernisering van 2 Australische Havens

De Australische Maritime Services Board heeft een flinke uitbreiding en vernieuwing van twee belangrijke havens op het oog. Een bedrag van 38 mln pnd. zal worden besteed aan het havengebied van Sydney. In een periode van 10 jaar zullen 22 werven gebouwd of vernieuwd worden.

Voor Newcastle is een bedrag van 23 mln. pond uitgetrokken voor de modernisering van de bestaande werven, de bouw van enkele nieuwe werven en het uitdiepen van de haven.

## Nieuw schip voor maatschappij 'Zeeland'

De Stoomvaart Maatschappij 'Zeeland' (veerdienst Hoek van Holland-Harwich) heeft besloten, teneinde aan de eisen van het moderne verkeer tegemoet te komen, een passagiersschip te laten bouwen, dat tevens is ingericht voor het 'roll-on-roll-off' vervoer van personen-auto's, vrachtauto's en containers. Het schip dat een capaciteit krijgt voor 1200 passagiers en 200 voertuigen zal in 1968 op de Hoek van Holland-Harwich route in dienst worden gesteld.

## Passagiersschip 'France'

In vier jaar tijds heeft het passagiersschip 'France' op 78 transatlantische reizen in totaal 235.000 passagiers vervoerd en 18.000 passagiers tijdens 10 Europese en Amerikaanse cruises. Gedurende hetzelfde tijdsbestek heeft het schip 600.000 mijl afgelegd zonder dat er sprake was van technische storingen.

## Standaard-Schepen

Zoals vroeger reeds voorspeld, heeft de bouw van een groot aantal bulkschepen geleid tot een tekort aan shelter-deckers van 9000—13.000 dwt. De vraag gaat thans uit naar vereenvoudigde scheepstypen met een economische cascoform, die alleen voorzien zijn van automatiseringen, die economisch gerechtvaardigd zijn.

## 'Flying Squads' voor reparaties

De scheepsreparatiewerf Nicoverken te Gothenborg vestigt in Europa en in de V.S. agenturen i.v.m. de vorming van Vliegende brigades voor het uitvoeren van reparaties op zee. Een der agenten Wilson, Taylor & Co., zijn specialisten op het gebied van kathodische bescherming. De arbeidskosten bedragen ongeveer £ 1 per man per h. Indien een reparatieteam met een ander schip, dat reparatie behoeft, terug kan varen, worden de kosten aanzienlijk gereduceerd.

## Hovercraft

Zweedse deskundigen hebben proeven ondernomen met twee Westland SR. N.-6-luchtkussenschepen in barre weersomstandigheden gedurende de winter. Zelfs de ijsschotsen in het noordelijk deel van de Oostzee brachten de randen van de luchtkussenschepen praktisch geen schade toe. De wrijvingscoëfficiënt over ijs is fantastisch laag, en men kon snelheden bereiken die meer dan 10 mijl hoger waren dan over water of land. Doch de wendbaarheid was veel minder.

## Container-Vervoer

Dhr. Long van de Britse Spoorwegen heeft op een bijeenkomst van het Inst. of Transport verklaard, dat lijngoederentreinen, douanecentra in het binnenland en depots voor de op- en overslag van grote containers het de BR mogelijk zullen maken haar hulpbronnen te concentreren en haar natuurlijke voordelen te exploiteren. Indien rail- en wegvervoersondernemingen, rederijen en havens in dit opzicht samenwerken, zullen voor elk grotere winsten ontstaan. Coördinatie in het vervoerswezen kan zonder wetgeving tot ontwikkeling komen.

## Grootste Motorschip

De motortanker 'Bergebig' (143.396 dwt) is het grootste motorschip ter wereld. Het vermogen van de Hitachi-B. & W.-motor bedraagt 27.600 pk. Het schip is voor vele jaren aan een Japanse onderneming vercharterd.

## Ontwikkelingen in de tankvaart

De technische ontwikkeling in de scheepsbouw en de vraag naar steeds grotere eenheden voor het meest economische vervoer van vloeibare en vaste massa-goederen, kan het best worden geïllustreerd door de huidige tankvloot, verdeeld naar klassen van grootte, te vergelijken met de tankers in aanbouw c.q. in bestelling.

Per 1 januari 1966 beliep de vloot van tank-schepen 2782 stuks met een totaal draagvermogen van 84.400.000 ton. Dit is gemiddeld 30.500 dwt. per schip. Van deze vloot was 35% kleiner dan 30.000 ton.

Per 1 januari 1966 was in aanbouw/ bestelling 19.500.000 ton verdeeld over 261 schepen. Dit is een gemiddelde van bijna 75.000 ton per schip.

Van dit nieuwbouwprogramma was 96% groter dan 30.000 dwt; 47 schepen in aanbouw zullen een draagvermogen krijgen van meer dan 100.000 ton, waarvan 18 groter zelfs dan 150.000 ton, om te worden bekroond met 1 schip van boven de 200.000 ton.

Enige bijzonderheden van dit schip — de 'IDEMITSU MARU' — volgen hieronder: Draagvermogen: 205.000 ton.

Oplevering november 1966; totale bouw-tijd 7 maanden, hetgeen wel een bewijs is van de uitzonderlijke prestaties der Japanse scheepsbouwers. Om enige indrukken van een dergelijk schip te kunnen geven kan nog worden vermeld, dat de lengte à 342 meter, nog ca. 42 meter groter is dan de hoogte van de Eiffeltoren en dat de totale oppervlakte van het dek 16.510 m<sup>2</sup> zal bedragen, hetgeen neerkomt op een oppervlakte waarop ± 120 royale eengezinswoningen zouden kunnen worden gebouwd, elk met 90 m<sup>2</sup> tuin.

## P. & O Insurance Plan

Gedurende de afgelopen drie jaren hebben meer dan 400 personen verzekeringen ter totale waarde van £ 275.000 afgesloten in het kader van het zgn. 'Voyage of a lifetime scheme' van de



P. & O.-Orient Lines, met de Norwich Union Life Insurance Soc. Iedereen in de leeftijd van 21—65 jaar kan een dergelijke verzekering afsluiten, opdat hij na pensionering een reis per passagierschip zal kunnen maken.

#### **Big Car Carrier**

De Noorse reder Jan-Erik Dyvi heeft Akers te Oslo opdracht gegeven voor de bouw van een autotransportschip van ongeveer 20.000/25.000 dwt. Het grote schip wordt in wezen gelijk aan de 'Dyvi Atlantic' (2500 brt.) en de 'Dyvi Anglia' (499 t.) van dezelfde rederij. Het krijgt een snelheid van 19 mijl. Het wordt ontworpen voor zowel containervervoer, als voor het transport van auto's.

#### **Verouderde Examen Eisen**

Op een conferentie belegd door J. & J. Denholm (Management), voor koopvaardij-officieren en administratief personeel, heeft dhr. Michael Naess, directeur der Naess Shipping Cy., o.m. verklaard, dat terwijl men in de Britse scheepvaart de meest moderne technieken poogt in te voeren de officiële regeringsexamens voor scheepsofficieren 20 jaar bij de ontwikkeling ten achter zijn gebleven. Hij noemde het voorbeeld van iemand, die maandenlang een intensieve opleiding op een modern schip had genoten en op het examen geconfronteerd werd met vragen, die gebaseerd waren op de omstandigheden van 20 jaar geleden.

#### **Port Efficiency**

Na een rondreis langs de voornaamste havens van Nieuw-Zeeland, hebben de heren MacConochie (Shaw Savill Line) en Dawes (New Zealand Shipping Co.) verklaard, dat het voor de ontwikkeling van de Nieuwzeelandse economie van vitaal belang is dat de nationale havens efficiënt en economisch werken. Een neutrale raadgevende firma zal waarschijnlijk een studie gaan maken hoe containers in het vervolg van en naar Nieuw-Zeeland kunnen worden ingeschakeld.

#### **Flume Stabilisator**

Het nieuwe bulkschip 'Skausund' (31.800 dwt.) heeft zijn eerste transatlantische reis van Norfolk naar IJmuiden met een lading kolen volbracht. Gedurende de overtocht had het schip met zeer slecht weer te kampen, waarbij is gebleken, dat de Flume-stabilisator uiterst doelmatig is.

#### **Sterk ge-automatiseerde koopvaarder**

Voor rekening van de Øst-Asiatiska Kompaniet werd bij een Japanse werf het vrachtschip 'Azuma' (10.500/13.150 dwt.) te water gelaten. Het schip, dat een snelheid van 20,75 mijl krijgt, zal in hoge mate ge-automatiseerd zijn. De voortstuwingsinstallatie zal van de brug worden bediend. Tijdens het varen behoeft er geen wacht in de machinekamer te zijn. In maart '66 zou het schip een dienst gaan onderhouden tussen het Verre Oosten en Scandinavië.

#### **'Super' lichter**

Door Globe Engineering Works wordt een lichter gebouwd met een lengte van 280 vt. en een breedte van 60 vt., die £ 750.000 zal gaan kosten. De lichter, die vijf dekken krijgt, wordt bestemd voor de diamantmijnen langs de Zuidwest-Afrikaanse kust. De lichter wordt als het grootste vaartuig beschouwd, dat ooit bij een Zuidafrikaanse werf werd gebouwd.

#### **Tanker-vrijboord**

Het bulkschip 'Aegean-Sky' (39.880 dwt.) van de Panamese rederij Pacific Carriers is het eerste bulkschip ter wereld dat het vrijboord van een tanker heeft. Het laadvermogen zou oorspronkelijk 36.140 dwt. bedragen. De diepgang van 11,8 m is meer dan van een bulkschip van dezelfde grootte zonder vrijboord.

#### **Algemene Modernisering Griekse Koopvaardij-vloot**

Het blijkt, dat er in gezaghebbende kringen in Griekenland ernstig aan wordt gedacht om eindelijk eens de oude

tonnage op te ruimen, welke nog altijd een groot percentage van de Griekse Koopvaardijvloot uitmaakt. Het gaat hier om een 650-tal schepen, welke vóór of in de laatste oorlog werden gebouwd. Dit is een niet onaanzienlijk deel van de Griekse handelsvloot, namelijk 30%. Ofschoon de vrachtenmarkt bevredigend is, wordt het steeds moeilijker om deze vaartuigen op economisch verantwoorde wijze in de vaart te houden.

#### **Aethyleen-verscheping**

De LPG-tanker 'Pythagore' (499 brt.) van Gazocéan wordt te Philadelphia verwacht, vanwaar het schip de eerste lading aethyleen zal vervoeren naar een overzeese bestemming, nl. Algerije, om te worden gebruikt voor het vloeibaar maken van aardgas, uiteindelijk bestemd voor het V.K. en Frankrijk. De tanker heeft een laadcapaciteit van 600 kub.m. Het laadproces zal 7—10 dagen in beslag nemen.

#### **De 'Michelangelo'**

Het passagierschip 'Michelangelo' van de rederij Italia heeft gedurende negen achtereenvolgende uren een snelheid van 30,4 mijl weten te behalen met een maximum van 31,59 mijl. Bij een vorige proefvaart werd een snelheid van 29,15 mijl behaald. De snelheidsverhoging is tot stand gekomen, dank zij een verandering der schroeven.

#### **Container service**

M.i.v. 6 mei 1966 zal de England Sweden Line, een directe 'drive-on, drive-off' passagiers/auto/vrachtdienst gaan exploiteren tussen Hull en Göteborg. De rederij heeft details bekend gemaakt over de te heffen vrachten, voor het van-huis-tot-huis-vervoer. Elk der drie deelhebbende rederijen brengt een nieuw schip in de vaart, die resp. 'Spero', 'Svea' en 'Saga' zullen heten. (Elk ongeveer 8000 brt.).

# PERSONALIA

## MUTATIES GEZAGVOERDERS

K.P.M.

D. Minnema ex RV/Ned. naar ms. 'Straat Madura'	18-4
D. J. Smit ex ms 'Straat Madura' met RV/Ned	18-4
H. Boeree ex RV/Ned naar ms. 'Van Neck'	27-4
J. A. M. Faber ex ms. 'Van Neck' met RV/Ned	27-4

## MUTATIES HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN

K.P.M.

A. Fortgens (2e Wtk) ex t.t.v./Singapore naar ms. 'Silindoeng'	26-3
A. Bakker ex ms. 'Van Noort' naar ms. 'Roggeveen'	5-4
J. C. van Dinteren ex ms. 'Roggeveen' naar ms. 'Van Noort'	5-4
W. H. van der Poel ex ms. 'Silindoeng' naar ms. 'Van Waerwijck'	19-4
H. van de Ridder ex ms. 'Van Waerwijck' met RV/Ned	19-4

*Alle verlofgangers een prettig verlof*

*Alle herplaatsten: goede vaart*

## MET VERLOF GEGAAN

K.P.M.

3e Wtk. C. U. Topp	uit Hong Kong	RV	8-3
1e Stm. A. Treffers	uit Beira	RV	10-3
3e Wtk. B. G. Hakstege	uit Hong Kong	RV	16-3
3e Wtk. J. Jorna	uit Singapore	RV	17-3
3e Wtk. P. M. Bos	uit Singapore	RV/SV	20-3
2e Wtk. J. H. Waldt	uit Singapore	RV	21-3
4e Stm. L. J. B. Legendijk	uit Durban	RV/SV	26-3
1e Stm. E. van Luyk	uit Hong Kong	RV	29-3
3e Stm. E. J. A. Urban	uit Bahrain	RV	31-3
4e Wtk. A. L. Roelse	uit Hong Kong	RV	11-4
2e Wtk. J. W. Rusche	uit Singapore	RV	11-4
1e Stm. F. E. de Nieuwe	uit Beira	RV	12-4
4e Wtk. L. de Nooyer	uit Bahrain	RV	17-4
2e Stm. H. Stoltenkamp	uit Rio de Janeiro	RV	18-4

N.T.P.M.

5e Wtk. J. P. J. de Koster	ex ms. 'Sloterkerk'	SV	9-3
2e Stm. G. A. de Munnik	ex ms. 'Congokust'	SV	23-3
4e Wtk. J. Meijer	ex ms. 'Congokust'	SV	23-3
2e Wtk. P. Molenaar	ex ms. 'Congokust'	SV	25-3
4e Wtk. P. Visser	ex s.s. 'Munttoren'		
	(Curaçao)		29-3
5e Wtk. H. T. v. d. Heide	ex s.s. 'Munttoren'		
	(Curaçao)		29-3

*Een prettig verlof toegewenst.*

# SCHEEPSPOSITIES

N.T.P.M.

m.s. 'Senegalkust'	Freetown	±	24-5
m.s. 'Congokust'	Amsterdam	±	18-5
m.s. 'Zuiderkerk'	Kaapstad	±	17-5
m.s. 'Sloterkerk'	Beira	±	28-5
s.s. 'Westertoren'	Port Bukom	±	16-5
s.s. 'Munttoren'	Rio de Janeiro	±	29-5

H.V.M.

ms. 'Hollands Diep'	San Francisco	±	30-5
ms. 'Hollands Duin'	Japan	±	23-5
ms. 'Hollands Dreef'	Mexico-W. kust	±	8-6
ms. 'Hollands Burcht'	Dairen	±	31-5

## NA VERLOF GEPLAATST

N.T.P.M.

2e Stm. G. P. Stout m.s. 'Congokust'	22-3
3e Wtk. D. Schaafsma m.s. 'Congokust'	22-3
4e Wtk. J. P. Bostelaar s.s. 'Munttoren' (Curaçao)	22-3
Ass. wtk. P. S. van der Kooy s.s. 'Munttoren' (Curaçao)	22-3
Ass. wtk. W. L. Paulusse (nieuw aangenomen) ss. 'Munttoren' (Curaçao)	22-3
2e Sim. M. van der Woude ss. 'Westertoren'	
	(P. Bukom)
3e Wtk. N. W. Dikstaal s.s. 'Westertoren' (P. Bukom)	25-4
Ass. wtk. M. G. van de Velde ss. 'Westertoren'	
	(P. Bukom)

*goede wacht en behouden vaart.*

---

**NA VERLOF VERTROKKEN**

---

**K.P.M.**

2e Strm. J. Kwakman		
	Bangkok ms. 'Siberoet'	17-3
4e Strm. W. A. van Erk		
	Durban ms. 'Straat Franklin'	22-3
2e Strm. W. J. Jongenotter		
	Bahrain ms. 'Van Riebeeck'	27-3
3e Strm. J. D. H. Maaskant		
	Hong Kong ms. 'Sinabang'	29-3
5e Wtk. W. P. Noorland		
	Hong Kong ms. 'Roggeveen'	7-4
1e Strm. Th. H. Rappard		
	Beira ms. 'Van der Hagen'	10-4
2e Strm. H. J. J. Kessenich		
	Rio de Janeiro ms. 'Van Linschoten'	11-4
3e Wtk. H. C. Ravesteyn		
	Bahrain ms. 'Camphuys'	13-4
1e Strm. G. E. Kaersenhout		
	Singapore Detch. D.S.C.	13-4
3e Wtk. H. Bos		
	Hong Kong ms. 'Van Waerwijck'	13-4
5e Wtk. H. Torn		
	Broers	
	Bankok ms. 'Sibigo'	26-4
De Heer P. R. S. van Heeren		
	Bangkok (best. Djakarta)	29-4
De Heer J. J. M. Lensing en gezin		
	Singapore	3-5

*Goede wacht en behouden vaart.*

---

**NIEUWE K.P.M.ERTJES**

---

Singapore, 9-2-66: Peng Yam (Edwin), zoon van de heer J. Tan Swee Ann en Mevrouw Tan Guat Hoa.

Tegelen, 24-3-66: Janpieter Diederik Lodewijk Geert en Steven Diederik Lodewijk Joseph, zoons van 1e Stuurman J. P. Goossens en Mevrouw M. Th. B. J. Goossens-Mesters. Den Haag, 4-4-66: Conrad Eugène Johannes, zoon van 2e Stuurman F. E. Roelofsma en Mevrouw J. E. M. Roelofsma-Asperslagh.

Singapore, 3-4-66: Maria Florence, dochter van 2e Werktuigkundige R. F. Schols en Mevrouw M. F. Schols-Bracken. Eibergen, 18-4-66: Paul, zoon van 2e Werktuigkundige G. W. Mateman en Mevrouw J. Mateman-te Raa.

*Welkom in de 'familie'.*

---

**IN MEMORIAM**

---

Zeer tot ons leedwezen overleed op 30 maart 1966 de heer A. F. Vas Dias in de leeftijd van 70 jaar.

De heer Vas Dias trad in 1920 in onze dienst in Indonesië. In 1936 werd hij tot directeur en in 1945 tot president-directeur benoemd. In 1949 legde hij deze functie neer. Daarna was hij nog tot medio 1963 werkzaam bij de N.V. Verenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij, resp. als onder-voorzitter en voorzitter van haar Raad van Beheer. Ruim 42 jaar is de heer Vas Dias in de Nederlandse scheepvaart werkzaam geweest, waarvan 29 jaar bij de K.P.M. Op bekwame wijze heeft hij, in het bijzonder in de na-oorlogse jaren, leiding gegeven aan de wederopbouw van ons bedrijf in Indonesië.

Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige H. Blok overleed ddo. 4-4-66 te Rotterdam, in de leeftijd van 65 jaar.

Gepensioneerd Gezagvoerder J. Sjouwke overleed ddo. 15-4-66 te Heemstede, in de leeftijd van 76 jaar.

*Zij rusten in vrede.*

---

**GESLAAGD VOOR EEN HOGER DIPLOMA**

---

**K.P.M.**

3e Stm. J. D. H. Maaskant	S II	16-3
4e Stm. P. L. A. Lucas	S II th	18-3
2e Wtk. H. J. v. d. Veer	C I	25-3
3e Stm. J. C. Duyn	S II	1-4
5e Wtk. W. P. Noorland	A	1-4
5e Wtk. F. Oosterhoff	A	5-4
2e Stm. H. Zantkuyl	S I th	5-4
5e Wtk. H. Torn Broers	A	6-4
5e Wtk. E. H. Schiffer	A	6-4
4e Wtk. P. N. Terpstra	B I	7-4
2e Wtk. W. Sangers	C I	15-4

*Onze gelukwensen met het behaalde succes.*

# Familiegroeten

ing brachten Combe en zangeres Imca Marina.

Men vindt onder de familieleden 'oude bekenden', maar ook 'nieuwelingen', die dit programma een beetje met een brok in hun keel tegemoetzien. Maar de 82-jarige oma van marconist Van Homoet van de 'Westertoren' had geen last van zenuwen; uit het hoofd en zonder haperen vertelde zij haar kleinzoon de nieuwtjes uit de familiekring.

Kapitein Hennephof van de 'Westertoren' zal bij zijn thuiskomst eens een ernstig onderhoud moeten hebben met zoonlief Peter, want die was bij Imca Marina niet meer weg te slaan.

2e werktuigkundige Kramer van de 'Houtman' werd door zijn broer ingelicht over de uitstekende conditie van het autootje, een kapotte uitlaat, een trillend geheel, waarop Teddy reageerde met de woorden: 'een best wagentje, houden zo'.

Zo waren wij even aan boord en hopen u — ter onderbreking van de alledaagse dingen — een half uurtje gezelligheid te hebben kunnen geven.

