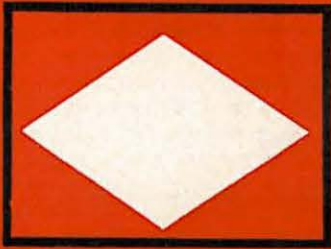


De uitlaat



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
Vereniging van oud-leerlingen der zeevaartschool Terschelling	4
Camera ahoy	4
Zomerreünie	5
Het Daiyuin mausoleum te Nikko . .	6
Mayday	10
De drie olifanten	11
Scheepsposities	12
Foto van de maand	12
Van havens en schepen	13
Personalia	14
Eerste satelliet	16

Bedrijfsnieuws

In de aan het gehele personeel toegezonden circulaire dd. 4 april 1966 is mededeling gedaan van het voornemen te komen tot een nog nauwere samenwerking tussen K.P.M. en K.J.C.P.L. dan tot dusverre reeds bestond.

Met de voorbereiding en uitvoering van de ingrijpende reorganisatie welke het voorgenomen samengaan van beide Maatschappijen met zich brengt, is veel tijd gemoeid, hetgeen dan ook de reden is dat een compleet overzicht van de consequenties welke met name voor het personeel zijn verbonden aan dit samengaan, tot op dit moment niet kan worden gegeven.

Zoals reeds is bekend gemaakt stelt de Directie van de K.J.C.P.L. de Gezagvoerders en Officiëren van de K.P.M. in de gelegenheid aansluitend aan hun dienstverband met de K.P.M. met ingang van 1 januari 1967 over te gaan in dienst van de K.J.C.P.L.

De samenvoeging van de kantoren van K.P.M. en K.J.C.P.L. te Amsterdam zal met zich brengen, dat een deel van ons aldaar werkzame personeel zal moeten afvloeien. Hiervan is aan betrokkenen reeds mededeling gedaan.

Naar het zich thans laat aanzien zal op korte termijn aan het personeel van de walorganisatie te Singapore kunnen worden medegedeeld hoe de samenvoeging van de walorganisaties overzee van K.P.M. en K.J.C.P.L. haar beslag zal krijgen.

Zodra omtrent de vormgeving van de nieuwe organisatie nadere gegevens beschikbaar zijn, zal aan dit belangrijke onderwerp in 'de Uitlaat' verdere aandacht worden besteed.

K.P.M.

Het ms. 'Van Waerwijck' werd begin juli te Hongkong aan de K.J.C.P.L. voor een reis in timecharter van het Verre Oosten naar Oost- en Zuid-Afrika opgeleverd. In laatstgenoemd rayon wordt het schip weer aan ons teruggeleverd. Het in de Bay of Bengal-South China Sea Service varende ms. 'Siberoet' laadde in Oost Pakistan voor Singapore en Bangkok. Het ms. 'Siaoe' nam in Oost Pakistan een lading goenies over bestemd voor Tg. Priok en Soerabaja. De ms. 'Sinabang' en 'Sabang' werden ingezet voor het vervoer van exportlading van Borneo-havens naar Hongkong. In de Hongkong-Palembang-Bali Dienst laadde het ms. 'Keerkring' te Whampoa voor bestemming Singapore en Port Swettenham.

N.T.P.M.

Het ss. 'Munttoren', dat medio oktober a.s. vrij komt uit een 1 jaars timecharter met de Braziliaanse maatschappij 'Frota Nacional de Petroleiros' te Rio de Janeiro, werd in aansluiting daarop ondergebracht in een 3 jaars timecharter met Esso Londen. Insteede van ruwe oliën zal het schip na een schoonmaakbeurt schone olieprodukten (in de z.g. clean trade) gaan varen.

Het ss. 'Westertoren' vertrok inmiddels uit het Singapore rayon naar de Perzische Golf.

VERKOOP SCHEPEN

De motorschepen:

'ROGGEVEEN'

'SCHOUTEN' en

'VAN WAERWIJCK'

werden voor de vaart verkocht aan de ORANJE LIJN te Rotterdam.

De oplevering van deze schepen zal in Nederland geschieden en wel op ongeveer de volgende data:

'VAN WAERWIJCK' - medio oktober 1966

'SCHOUTEN' - eerste week januari 1967

'ROGGEVEEN' - medio februari 1967

De schepen zullen in Nederland worden verbouwd.

De heer G. J. Reitsema, vertegenwoordiger voor onze maatschappij in Indonesië, heeft met ingang van 20 juni 1966 zijn werkzaamheden overgedragen aan de heer W. Winkelman.

OPROEP REUNIE

Aan de leden en donateurs,
Zoals U waarschijnlijk reeds weet, zal
in augustus a.s. onze nieuwe Zeevaart-
school worden geopend.

Om dit heugelijke feit niet ongemerkt
voorbij te laten gaan, hebben wij ge-
meend een reünie te moeten houden,
waaraan de leden, donateurs en we-
duwen van oud-leerlingen kunnen
deelnemen.

Hiertoe is een commissie samengesteld,
die zich met de organisatie heeft belast
In deze commissie hebben zitting:

C. Schaap, oud-gezagvoerder Cur.
Scheepv. Mij.

J. v. d. Molen, oud-gezagvoerder
K.N.S.M.

W. J. Nobel, gezagvoerder
m/s 'Arctic'

R. Bloem, Hoofd-WTK Loodswezen

G. v. Leunen, leraar Zeevaartschool.

In verband met de zomerdrukke, kunnen
wij tot onze spijt de reünie niet laten
samenvallen met de opening van de
school, doch wij hebben besloten deze
op 23 september a.s. te houden.

Wij stellen ons het volgende program-
ma voor:

9.30 u. Vertrek 1e boot uit Harlingen.

11.15 u. Aankomst te Terschelling,
ontvangst door Bestuur. Hierna
bezoek aan Internaat en school.

15.00 u. Aanvang diner.

20.00 u. Aanvang feestavond in gebouw
Dellewal.

De kosten van het diner bedragen f 10,—
p.p., exclusief de wijn en komen voor
rekening van de deelnemers.

De leden, die aan de reünie wensen
deel te nemen, kunnen dit bevestigen
door storting van f 10,— p.p. op giro
877252 van de Amro-bank te Harlingen,
t.n.v. oud-leerlingen vereniging Ter-
schelling, onder vermelding 'Reünie
1966'.

Een definitief programma etc. zal U na
storting worden toegezonden.

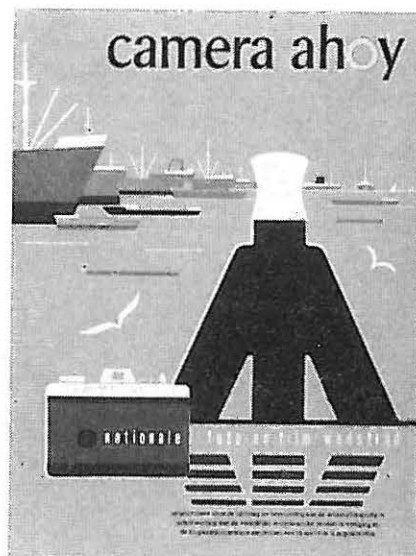
Indien het vinden van nachtfootjes moei-
lijkheden oplevert, kunt U zich wenden
tot nevenstaande correspondentieadres-
sen.

Wij hopen spoedig blijken van instem-
ming van U te ontvangen.

R. Bloem, Lutineweg 8, West-Terschelling.
tel. 05620-2031.

W. J. Nobel, Parnassieweg 15, West-
Terschelling. tel. 05620-2066.

G. van Leunen, W.B. Kade 29, West-
Terschelling. tel. school 05620-2155.



Met verwijzing naar het over de gehele
vloot verspreide foldertje van de
Stichting ter Bevordering van de
Amateurfotografie, brengen wij de door
deze stichting georganiseerde nationale
foto- en filmwedstrijd gaarne in
herinnering.

Het onderwerp van deze wedstrijd is
'varen' in de ruimste zin van het woord.
Aangezien in 'de Uitlaat' reeds vele
prachtige foto's op dit gebied zijn
gepubliceerd, is een opwekking voor
onze amateurfotografen, voor zover zij
geen foto's hebben ingezonden, zeker
op zijn plaats.

De in Nederland verblijvende belang-
stellenden, die de folder aan boord
hebben gemist, kunnen deze bij alle
fotografen in Nederland aanvragen.

Zomerreünie

Op zaterdag 11 juni 1966 hield de Vereniging van oud employé's der Koninklijke Paketvaart-Maatschappij 'K.P.M.' haar jaarlijkse zomerreünie, die ditmaal bestond uit een boottocht vanuit Rotterdam naar Dordrecht en omgeving. De voor deze tocht gecharterde Spido-boot, het motorschip 'Erasmus', werd ook reeds bij vorige reünies voor dit doel ingezet en leent zich daar uitstekend voor.

Reeds vroeg in de voormiddag van deze prachtige zomerdag kwamen de reünisten uit alle richtingen toegestroomd naar het Willemsplein te Rotterdam. Het schip zou te 10,15 uur volgens schema vertrekken, doch vanaf half negen liepen de deelnemers al aan boord.

De grote salon vulde zich gaandeweg en onder het genot van een kopje koffie werden oude collega's en kennissen, die men vaak in vele jaren niet had weer-gezien, begroet. Krasse uitroepen als 'verdraaid kerel, leef jij ook nog?' en 'als je me nou, daar heb je die ouwe baas uit de Kali Mati ook', waren niet van de lucht. Het deed allemaal weer echt ouderwets Indisch aan en het is altijd prettig om eens voor enkele ogenblikken in het verleden te verwijlen.

Ook op het achterdek, dicht bij de valreep, was het druk en er viel echt te genieten voor iemand die zijn oren en ogen wijd open had.

Ik zag ook enkele invalide reünisten aan boord. Mensen die ondanks hun lichamelijke gebreken en moeilijkheden toch het dagje uit met hun oude collega's en vrienden niet wilden missen. Hulde aan deze flinke doorzetters. Er zijn er natuurlijk ook die gaarne van de partij hadden willen zijn, doch wier hoge leeftijd of fysieke toestand zulks niet meer toestaat. Voor hen behoren de reünies voor goed tot het verleden. Ik heb in stilte met mijn gedachten bij hen verweild. Ook voor ons zal eens die tijd aanbreken....

Toen te kwart over tien de laatste passagiers aan boord waren, werd de loopplank ingehaald en de telegraaf op 'Attentie' gezet. Tien minuten later werd ontmeerd en voer de 'Erasmus' statig de

Nieuwe Maas op. De voorzitter der vereniging, de heer De Best, riep door de luidsprekers van het schip de aanwezigen een hartelijk welkom toe en sprak de hoop uit, dat deze reis voor allen een prettige dag zou betekenen.

Kort daarna passeerden wij aan stuurboord H.M. kruiser 'De Zeven Provinciën' die aan de Parkkade gemeerd lag, waarna wij keerden in de richting van de Maasbruggen. Op korte afstand gingen wij langs het M.S. 'Rotterdam', het trotse vlaggeschip van de Holland Amerika Lijn, één der weinig overgebleven grote passagiersschepen die Nederland nog bezit.

Na het passeren der bruggen ging het in de richting van De Noord. Door het bijzonder gunstige weer kon men volop van het bovendeck gebruik maken. Onder de aanwezigen aan boord merkte ik op onze oud-directeur, de heer Pronk van Hoogeveen, die thans ook lid der Vereniging is. Voorts als gasten de onder-directeur, de heer Poulus en mevrouw Poulus, de afdelingschefs van het hoofdkantoor te Amsterdam, de heren Von Meyenfeldt en Groot met hun echtgenoten en de heer Feijter.

Vele oude banden werden gedurende deze reis weer nauwer aangehaald en de stemming onder de opvarenden was uitstekend. Koers werd gezet naar het oude stadje Dordrecht, waar te ongeveer half één werd gemeerd. Degenen die de stad nader wilden gaan bekijken konden dat doen, terwijl de overigen rustig aan boord bleven. Om kwart voor twee werd weer vertrokken uit Dordt, waarna een koffietafel werd geserveerd. Vrijwel de hele salon stond vol gedekte tafels en de geserveerde maaltijd was goed. Ik heb althans na afloop geen enkele klacht hierover vernomen.

Van Dordt voeren wij over de Oude Maas terug in de richting Rotterdam. Overal aan de waterkant zag men mensen zwemmen en genieten van andere watersporten, waarvoor het klimaat in ons land helaas niet zo veel de gelegenheid biedt.

De opzet van de reis was dat het schip

te 5 uur n.m. weer in Rotterdam zou aankomen. Doch door een onvoorziene omstandigheid, n.l. het zinken van een segment der in aanbouw zijnde Euro-tunnel in de Maas, was het scheepvaart-verkeer ter plaatse enige tijd gestremd, waardoor wij voortijdig moesten meren aan de steiger te Vlaardingen. Dit was voor velen een kleine tegenslag, daar hun auto in Rotterdam stond. Men kon echter in Vlaardingen afstappen en desgewenst per trein naar Rotterdam terugreizen. Sommigen maakten van die gelegenheid gebruik, daar de duur van het oponthoud in Vlaardingen niet precies kon worden opgegeven. De leden uit Haarlem konden even later met hun eigen bus naar huis vertrekken.

De overigen, die aan boord rustig de gang van zaken afwachtten, slaakten een juichkreet toen om kwart voor zes werd ontmeerd voor het laatste traject naar Rotterdam. Te half zeven lagen wij weer vast voor het Willemsplein en de vertaging had ongeveer een vol uur geduurd. De passagiers namen hartelijk afscheid van elkaar en konden op de wal nog hun foto's kopen, die des morgens bij het embarkeren door een fotograaf waren gemaakt. Voor velen een leuke herinnering aan deze mooie dag.

Al met al een zeer geslaagde zomerreünie, waaraan de deelnemers ongetwijfeld nog lang met genoegen zullen terugdenken.

TEN HAAF

Het Daiyuin mausoleum te Nikko

Velen van de varende lezers zullen wel eens een dok- en onderhoudsbeurt van hun schip in Yokohama hebben meegemaakt. En dat kan een unieke gelegenheid zijn om eens iets meer van het land te zien dan alleen maar de grote havenstad of de Ginza van het nabije Tokyo. Want soms kan er dan met wat overleg bij toerbeurt wel eens een vrije dag af, of met veel geluk en wat schipperen zelfs wel een vrij weekend. Bij zo een gelegenheid heb ik eens de gelukkige gedachte gehad om Nikko te bezoeken, en zonder overdrijving kan ik zeggen, dat dat een bijzondere belevenis was, die ik iedereen warm zou willen aanbevelen.

Wanneer men 'Nikko' zegt, zegt men automatisch 'Toshogu shrine'. Het pronkstuk van Nikko en misschien wel van Japan. In ieder geval één van de meest bekende en imposante bouwwerken in dat land. Een van de zgn. 'musts' uit alle toeristenpamfletjes. Ik heb natuurlijk deze shrine, opgericht ter ere van Tokugawa Ieyasu, de eerste der



No. 1 Toegangsweg met Torii

1

No. 2 Niomon, eerste poort aan Daiyuin mausoleum



Tokugawa Shoguns, ook bezichtigd met de obligate en gepaste bewondering. Het is allemaal inderdaad indrukwekkend en groots, maar soms wel eens een beetje te, dacht ik, te nadrukkelijk, en vooral vreselijk druk.

Niet in de eerste plaats door de overstelpende veelheid van indrukken, maar nog meer door de voortdurende stromen van mensen, bijna uitsluitend Japanners. Grote groepen met luid orerende gidsen in nimmer aflatende opeenvolgende golven, waardoor het moeilijk wordt om alles op z'n gemak, laat staan ongestoord, te bezien en op te nemen.

Ik heb er dan ook zo goed dat ging, zo gauw mogelijk een serie kleurendia's genomen en daarna een rustiger omgeving opgezocht. Want er is nog een mausoleum in Nikko, weliswaar niet zo groots en pompeus als dat van Tokugawa Ieyasu, maar wel van soortgelijke opzet. En het is daarvan, waar ik U in deze korte reishernieuweling iets van wilde laten zien.

Ik bedoel het Daiyuin mausoleum, waarin het graf van de derde Tokugawa Shogun Iemitsu, die dus dicht bij zijn grootvader ligt.

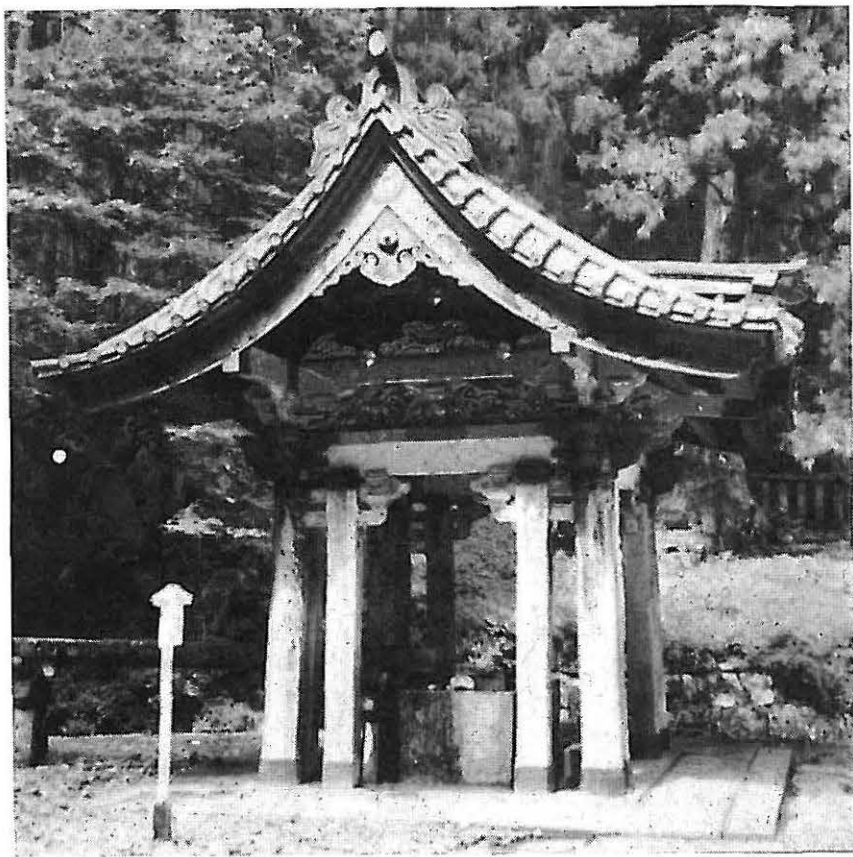
Hij heeft de Toshogu shrine voor de in 1616 gestorven Iyasu herbouwd tussen 1634 en 1636 in de toestand zoals die nu nog is, waarbij wel vermeld moet worden dat aan de gebouwen bijna constant gewerkt wordt met reparaties en vernieuwingen, en na zijn dood in 1651 is in overeenstemming met zijn wens voor hem daar vlakbij het Daiyuin mausoleum opgericht.

Zoals ik al vermeldde, is de stijl en indeling van de gebouwen ongeveer dezelfde als van de Toshogu shrine, maar op veel bescheidener schaal en minder pompeus, waardoor naar mijn smaak eigenlijk niet minder mooi en gemakkelijker te 'savoueren', niet in het minst ook omdat het er zoveel rustiger is. Zeker, er komen ook veel bezoekers, maar niet zo hinderlijk veel; er zijn ook rustige momenten.

Wanneer men, uit de Toshogu shrine komend, direct rechtsaf gaat, de weg naar de Futarasan shrine, gepasseerd hebbend, ziet men al vrij gauw de onvermijdelijke Torii welke de weg naar het Daiyuin mausoleum aangeeft. Deze volgend, bereikt men al spoedig de eerste toegangspoort (Niomon), met daarbinnen direct links het zgn. 'treasure house' en even verder de tweede poort (Nitemmon) bovenaan een 21 treden hoge brede stenen trap. Recht tegenover de laatste de. welhaast bij iedere shrine aanwezige massieve granieten bak met heilig water. Natuurlijk onder een mooi bewerkt dakje op, ditmaal, 12 granieten palen.

Overal verspreid op het tot het mausoleum behorende en helemaal omheinde terrein staan de welbekende stenen en bronzen lantaarns. Het moet wel een prachtig en feestelijk gezicht zijn, wanneer bij bijzondere feestelijke gelegenheden daarin allemaal flakkerende lichtjes branden onder het geheimzinnig donker van het bos van mooie oude Japanse cederbomen rondom.

Direct achter Nitemmon buigt het pad



3

zich naar rechts, om dan een rechte hoek linksom te maken, recht op de derde poort af. Deze, de Yashamon, is met veel mooi en zwaar verguld houtsnijwerk versierd en er voor staan een klokketoren aan de ene, en een drumtoren aan de andere kant, welke er overigens uiterlijk precies eender uitzien.

Door de Yashamon komt men weer in een weer kleiner binnenhof (iedere afdeling is apart omheind) waar een groot aantal bronzen lantaarns staan opgesteld en gaat men recht af op de vierde en laatste poort, de Karamon of Chinese poort. Daarachter is dan het eigenlijke heiligdom, hetwelk echter uit twee

No.3 De 'cistern', granieten bak met heilig water

gedeelten bestaat. De voorste hal is de zgn. Haiden, een soort kapel met vele kunstschaten, waarin erediensden worden gehouden. De achterste (overdekt verbonden met de voorste) is de eigenlijke shrine, Honden, genaamd. Maar dat is nog niet het graf van Iemitsu, doch daarin is alleen een houten beeld van hem in een gelakte Boeddhistische shrine.

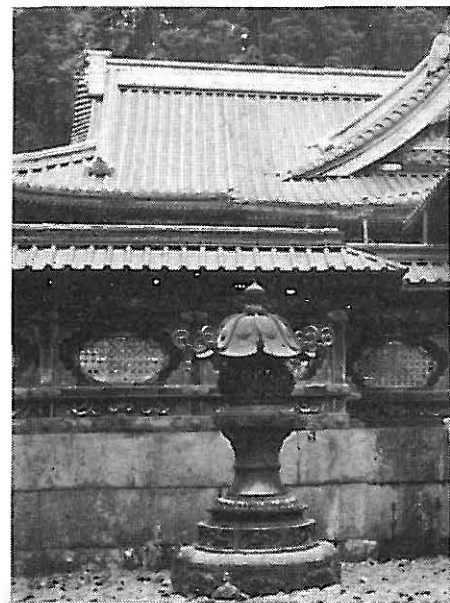
Naast de Honden is n.l. weer een klein wit gepleisterd poortje (Kokamon) in de omheining (binnenkomende door de Karamon kan men het aan de rechterhand zien), waardoor men via stenen trappen bij de bronzen graftombe van de

Shogun kan komen, wederom via een kleine kapel.

Maar die Kokamon is normaliter gesloten, zodat men er niet vrij in kan lopen. Het moet wel mogelijk zijn ook daartoe toegang te verkrijgen (uiteraard tegen een kleine extra betaling), maar daarvan was ik tijdens mijn bezoek niet op de hoogte en verkeerde in de mening dat een en ander ontoegankelijk was voor het publiek.

Men kan natuurlijk de Toshogu shrine in een uur doorhollen, en het Daiyui mausoleum eveneens, maar om een en ander met de andere omliggende gebouwen (o.a. Futaarasan shrine,

No. 4 De binnenkant van Yashamon, derde poort van Daiyui mausoleum, met een rij bronzen lantaarns er voor



No. 5 Karamon of Chinese poort, de vierde van het Daiyui mausoleum. Het dak van het Haiden er achter ziet men er bovenuit steken

museum, Zinnoji tempel etc.) een beetje behoorlijk te bekijken heeft men toch tenminste wel een volle dag nodig (en dan heeft U het nog slechts vrij vluchtig gezien).

Mocht U dan nog meer tijd beschikbaar hebben, is, wanneer U toch in Nikko bent, ook het nabij liggende meer van Chuzenji met de Kegon waterval en het zweefkabelbaantje bij Akechidaira een bezoek ten volle waard. Het kan gemakkelijk vanuit Nikko in een dag door b.v. met de bus naar Chuzenji te gaan. Na daar rond gekeken en geluncht te hebben kan men nabij de Kegon waterval een bus nemen naar



5

iemand geïnspireerd mocht hebben tot een bezoek is het goed er meer van te weten en dan kan ik aandachtige lezing vooraf van het betreffende gedeelte der officiële Japanse touristengids aanbevelen. Daar staat wel zowat alles in wat men weten wil, zonder direct in diepgaande studie te vervallen.

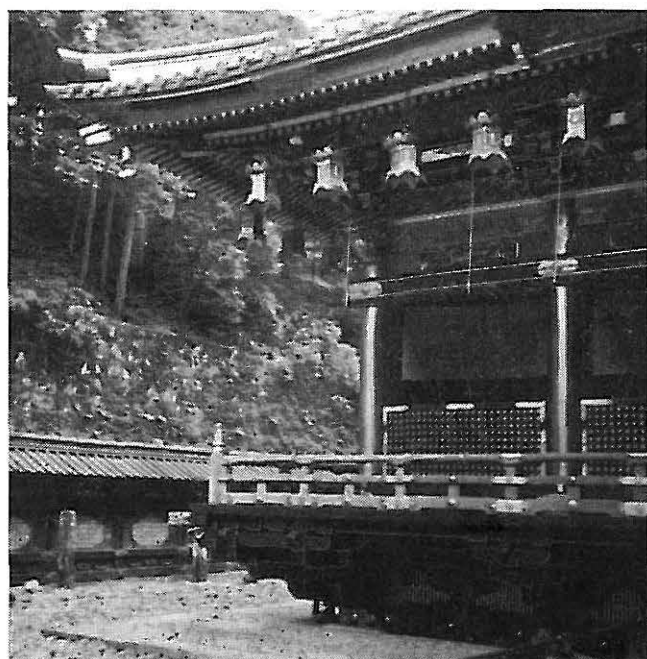
Dit artikel is geschreven door gepensioneerd Gezagsvoerder H. Zeylstra, die ook de foto's maakte.

De foto op de voorpagina behoort als nr. 7 bij deze reeks en toont het gezicht op meer vanaf Chuzenji shrine, officieel geheten 'Futaarasan Chugushi'. Zijnde een deel van Futaarasan shrine, een tempel op top van de berg Nantai. Ook in Nikko is een afdeling (of onderdeel) van Futaarasan shrine

Akechidaira. Het tochtje aldaar met het zweefkabelbaantje naar een hoog uitzichtspunt in de bergen biedt een prachtig panorama, en U kunt daarna met de kabeltram afdalen naar Umagaeshi en vandaar verder met de gewone tram terug naar Nikko.

Ik heb de beschrijving van het Daiyuin mausoleum, waar het mij eigenlijk om ging, maar erg summier gehouden, niet meer dan nodig was ter begeleiding en verklaring van de foto's, anders zou ik niet of minder geïnteresseerde lezers vervelen en wel geïnteresseerden weten er allicht evenveel of meer van dan ik. Die zou ik misschien ergeren. Maar als ik

No. 6 Een hoek van de Haiden



6

Mayday . . .



(uit Daily News dd. 27.5.66)

Capt. S. J. Krijt (above), master of the express Dutch cargo liner Straat Frazer flies home to Holland on retirement today after 36 years at sea — a month before his eldest son, Jan, joins K.P.M. as a deck apprentice.

The Krijt family has roamed the seas for generations; Captain Krijt's grandfather was in command of the Holland-America Line's first liner named Rotterdam, which had combined sailsteam propulsion.

In 1930 he was apprenticed in the freighter Radja, but later went ashore during the depression years and studied for his radio certificates.

He went to Indonesia in 1934, where he served in ships trading between the islands and upriver ports, sometimes about 200 miles inland.

During the war he was stationed in Colombo for 3½ years, when he served in the Plancius, depot ship for the Royal Dutch Navy.

In 1943 he obtained his master's certificate, but his first ship command did not come until 1953, when he took charge of the coaster Lahewa.

For the past six years he has served in ships trading to South Africa.

Captain Krijt, who was born in The Hague, is to retire to his cottage in the village of Heelsum, near Arnhem.

His successor in command of the Straat Frazer is Captain J. A. Houtman, who has lived in Durban for the past four years with his wife and five children.

Op 20 mei jl. vertrok het ms. 'Van Noort' van Sydney en varende langs de Oostkust van Australië op weg naar Hobart, werd die dag te 22.31 uur via Sydney Radio het volgende SOS bericht ontvangen:

'SOS following from Wd Atlas/GQQH my bearing from Perpendicular light approx 150 to 160 degrees distance unknown abandoning ship require assistance ships please report QTH'. De gezagvoerder meldt hierover:

'Wij bevonden ons toen op ongeveer 14 mijl afstand in peiling 167° vanaf genoemd vuur en hadden het afgelopen uur geconstateerd dat een langzamerhand onduidelijk wordende Radar-echo, even achterlijker dan dwars aan BB op 4,2 mijl afstand, kort voor de ontvangst van het noodbericht van het scherm was verdwenen.

Het zag er naar uit dat deze echo, waarvan de positie ongeveer overeenstemde met die in het SOS bericht, van het in nood verkerende vaartuig was.

Veranderden te 22.45 koers naar bakboord (145°) om te gaan zoeken naar overlevenden. Begonnen met het treffen van voorbereidende maatregelen zoals het klaarmaken van netten voor langs de huid, zoeklichten, enige reddingsboeien aan lange lijnen gereed, ladders, inrichten voor het storten van golfstillende olie, extra uitkijken etc. Tengevolge van zware luchtstoringen gelukte het Radiotelegrafist eerst te 23.16 het volgende bericht aan Sydney Radio door te geven:

'SOS VIS de PIDW our position 1200 GMT 35.19,5 South 150.52 East radar-echo spotted position 35.21 South 150.56,5 East most probably from distressed vessel radarecho since disappeared heading for indicated position but speed slow due heavy seas.'

Dank zij deze snelle berichtgeving omtrent de positie van de baggermolen, kon door het 'Commonwealth Navigation Department' alles in het werk worden gesteld om tot een zo doeltreffend

mogelijke hulpverlening te komen. Hoewel de 'Van Noort' in de nacht in 20 op 21 mei een reddingsvlot met overlevenden aantrof, was het door de hoge zeeën met windkracht 10 onmogelijk tot bij dit vlot te manoeuvreren en de drenkelingen aan boord te nemen. Zij werden later met behulp van een R.A.N.-helicopter gered. De 21ste mei werd de gehele dag verder door de 'Van Noort' en enkele andere te hulp geroepen schepen en marine-helicopters naar overlevenden gezocht. Helaas konden slechts 4 van de 17 opvarenden worden gered. Om 17.45 van de 21ste mei ontving de 'Van Noort' bericht dat het zoeken kon worden gestaakt, waarna koers werd gezet naar Risdon.

Het feit dat de 'Van Noort' als eerste schip op plaats van ramp arriveerde en door haar berichtgeving het reddingswerk eerst goed op gang kon komen, was voor Captain G. Ross, Senior Surveyor of the Navigation Department, aanleiding de Gezagvoerder, Officiëren en bemanningsleden van de 'Van Noort' persoonlijk te willen complimenteren hetgeen bij terugkomst van het ms. 'Van Noort' te Sydney zou gebeuren.

Ter nagedachtenis van de slachtoffers werd in de Mariners' Church of the Missions for Seamen te Sydney op 27 mei jl. een herdenkingsdienst gehouden die werd voorgegaan door Reverend Collin Craven-Sands, terwijl tevens werd besloten op de plaats van ondergang van de 'World Atlas' (35° 30' Z.B., 150° 56½' O.L.) een krans aan de golven toe te vertrouwen. Voor dit doel is het ms 'Straat Lombok' uitgekozen, zijnde een schip behorende tot dezelfde vloot als het ms 'Van Noort'.

Dominee C. Craven-Sands zal daarbij aanwezig zijn en aan boord een korte dienst houden. Namens de Directie van de Maatschappij, het ms. 'Van Noort' en het ms 'Straat Lombok' zullen eveneens kransen over boord worden gezet. De uitvoerige berichtgeving over de ondergang van de 'World Atlas' en het aandeel dat twee onzer schepen daarbij

De drie olifanten

Dat de nu beëindigde serie 'What's in a name' met belangstelling werd gelezen, is wel gebleken na de 'Houtman-slip' in het aprilnummer van dit jaar. Van vele zijden werd de redactie opmerkzaam gemaakt op het bestaan van drie Houtmans, veelal nog aangevuld met uitvoerige toelichtingen.

Alle schrijvers hartelijk dank voor hun commentaar.

Een van hen, de gepensioneerd Hoofd-employé en oud-stuurman J. A. C. Faber, knoopte hieraan nog een verhaal vast, dat wij gaarne publiceren en in zijn geheel hiernaast laten volgen.

De Houtman en de Tasman waren in die tijd, nu een halve eeuw geleden, niet denkbaar zonder de namen Kroeff en Goedhuis. Ik heb steeds bij Capt. Goedhuis gevaren. Ik denk nog graag terug aan die tijd en dan doemen er vanzelfsprekend weer oude herinneringen op. Over Capt. Kroeff gingen geestige verhalen. Die deed, behalve aan varen, ook aan wilde dieren. Over en weer bracht hij uit liefhebberij beesten mee voor dierentuinen. Zo kon het gebeuren dat na aankomt te Tg. Priok de hoge druk zoals gebruikelijk aan boord kwam en vol bewondering was over de mooie honden, die daar op het slopendek rondliepen. 'Honden? Welnee, dat zijn panthers' kregen de heren als bescheid. Zo is er ook eens een jonge tijger meegevaren, die vastlag aan iets, dat meer op een horlogeketting dan op een hondenketting leek. De heer P. H. van der Wijk, de oud Chef van de Nautische Dienst zal zich nog wel e.e.a. herinneren. Maar het mooiste verhaal is dat van die olifanten. In het Victoriadok te Melbourne lag een Australisch schip te lossen. Het moest eerst drie olifanten kwijt, die op het voordek stonden; een grote papa, een dito mama en een jong. Alles werd in gereedheid gebracht om die lui aan de wal te krijgen. Toen het zover was kwamen de stoere knapen van de wal met opgestroopte mouwen en kolenscheppies van handen aan boord en vroegen de oudste olifant beleefd hen te volgen. Maar die schudde heftig van nee op een manier, die niets te wensen overliet. Toen werd het voorzichtig bij de ander geprobeerd, maar de pater familias begon te kijken of hij zeggen wilde; heb het lef eens.

Geen beginnen aan. Alles wat stoer was of deed stak de koppen bij elkaar om te overleggen wat er nu gebeuren moest. Toen kwam het heldere ogenblik. Er was er een, die zich herinnerde, dat het vandaag wednesday was en dat dus de Tasman moest binnenkomen. Captain Kroeff zou die beesten er wel voor hun willen afhalen. Een uur later kwam de Tasman en meerde af vlak achter

het olifantenschip.

Capt. Kroeff was in die tijd al behoorlijk zwaar van stuk. Hij kon niet zo gemakkelijk meer uit de voeten. Zijn djongos stond hem als een echte kamenier bij, een ouwe Javaan van de goeie soort. Het was een tenger kereltje, bovendien was hij mank, maar niets was Amat te veel, hij deed alles voor zijn baas. De afgezanten van de wal zijn boven bij de Captain. Ze lichten de zaak toe en vragen of de Captain die beesten aan de wal wil brengen. Captain Kroeff vindt het hoogst onbetekenend. Hij roept zijn djongos, koeterwaalt een paar onverstaanbare woorden, waarop Amat het gebruikelijke 'saja toewan' geeft. Amat begint weg te hinken en Kroeff zegt, 'ga maar met hem mee, hij zal ze er wel voor jullie afhalen'. Ze kijken teleurgesteld, willen protesteren, maar Kroeff geeft niet de minste reactie. Zo gaan ze terug en zien Amat inmiddels naar boven hinken. Hij loopt zonder op of om te zien naar de oudste olifant, grijpt z'n slurf, draait die om z'n arm en zet koers naar de wal. Het is niet eens nodig, dat hij de slurf als een soort sleepkabeltje gebruikt, want die zware lobbies dartelt achter hem aan en laat zich keurig op de plaats van bestemming afleveren. Amat stieft terug en komt omarmd en omslurft terug met mama. Het jong loopt vanzelf mee. Alom verbaasde gezichten. Wat hebben de kranten vol gestaan over de boy van Captain Kroeff.

Goeie ouwe tijd was dat. We hebben het best gehad op Australië. Overal was het goed bij de Maatschappij. Er werd hard, maar gezond gekankerd, maar tevens werd er hard en met liefde tot de Maatschappij gewerkt. Binnenliggen in de Archipel betekende nachtwerken. Dat vonden we vanzelfsprekend. De hele ouwe garde deed het met liefde en toewijding en denkt graag terug aan de tijd van weleer.

hebben gehad, danken wij aan de Gezagvoerder van het ms. 'Van Noort' alsmede aan de General Manager for Australia and New Zealand van de R.I.L. te Sydney.



SCHEEPSPOSITIES

N.T.P.M.

ms. 'Senegalkust'
ms. 'Congokust'
ms. 'Zuiderkerk'
ms. 'Sloterkerk'
ss. 'Munttoren'
ss. 'Westertoren'

H.V.M.

ms. 'Hollands Diep'
ms. 'Hollands Duin'
ms. 'Hollands Dreef'
ms. 'Hollands Burcht'

Hamburg DMO
Amsterdam
ETD Amsterdam
Hamburg DMO
Santos
P. Bukom

24-7

25-7

3-8

28-7

van Japan naar Portland
van Japan naar Formosa
ETA Japan
ETA Japan

14-7

18-7

30-7

24-7

Foto van de maand

Schemering over Hong Kong

Opname 3e Wtk. H. C. Ravesteyn

Van havens en schepen

New Propeller systeem

De MA ontwikkelt een nieuw systeem voor scheepsschroeven, waarmee Amerikaanse rederijen 12-15% op hun brandstofkosten zouden kunnen besparen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van contra-roterende schroeven. De proeven werden ondernomen met het model van een typisch modern C-4-vervangingschip met een vermogen van 25.000 - 30.000 pk.

Schepen van 350.000 T

De Mitsui-werf projecteert een scheepshelling ter lengte van 450 m en 65 m breedte, waarop reuzentankers van 350.000 t. kunnen worden gebouwd. In 1968 zou, als het plan door de regering wordt goedgekeurd, de productie kunnen beginnen.

More shell orders

Shell Int. Marine heeft de Odense werf opdracht gegeven voor de bouw van twee turbinetankers van ongeveer 175.000 dwt. Het worden de grootste schepen ooit bij een Deense werf gebouwd. Shell heeft thans opdrachten lopen voor tien tankers van ongeveer 175.000 dwt.

Dredging for larger ships

Een contract van £A 1,1 miljoen tot uitdieping van de toeleidingskanalen in Cockburn Sound, de haven van Kwinana op West-Australië wijst duidelijk op de problemen en de uitgaven waarvoor de Australische havenautoriteiten zich zien geplaatst om gereed te zijn voor het tijdperk der mammoettankers en der superbulschepen. De diepte der betreffende kanalen wordt van 38 op 48 vt. gebracht.

Beacon system

Japan heeft besloten tot een verbetering van het bakensysteem. In totaal komen er 121 nieuwe lichtbakens voor havens. Hiertoe worden o.m. 10 aanduidingen voor toeleidingskanalen gerekend, die ondiepten zullen markeren. Verder wil men de Decca-radarketen

voor het gebied van Hokkaido gaan completeren. Deze moet in 1967 gaan functioneren.

Great versatility

Het bulkschip 'Naess Norseman' (71,183 dwt.) van de rederij Norness (Liberia), dat gedurende vier maanden als olietanker werd geëxploiteerd, vervoert momenteel een lading kolen van Hampton Roads naar Japan via Kaap de Goede Hoop. Het schip is misschien het eerste van een nieuw type bulkschepen, dat voor velerlei doeleinden kan worden gebezigd en een complete lading erts, graan, kolen of olie kan vervoeren.

Methaniers pour esso

Esso Italiano heeft Ansaldo opdracht gegeven voor de bouw van drie melaantankers met een capaciteit van 40.000 m³ LPG bij een temperatuur van 160 °C. De schepen zullen worden gebruikt voor het transport van vloeibaar metaan van Libye naar La Spezia.

Dock for 300.000 Tonners

Kockum heeft besloten een zeer groot bouwdok te laten construeren met een capaciteit voor schepen van 300.000 t. Het dok krijgt een lengte van ongeveer 1.330 vt. en zal een investering van ongeveer £ 7 miljoen vergen. Een rijdende loopkraan krijgt een hefvermogen van 800 t. Het nieuwe dok zal medio-1968 gereed zijn.

Nieuwe N.Y.K.-Liner

Het eerste lijnvrachtschip van de nieuwe K-serie van de Nippon Yusen Kaisha, de 'Kaga-Maru' (13.490 dwt.) heeft op de tocht een snelheid bereikt van 24,63 mijl, waarbij de motor het maximale continu-vermogen van 18.400 pk leverde. In het contract was deze snelheid op 24,4 bepaald. Bij 85% van het vermogen bedroeg de snelheid 24,21 mijl i.p.v. 23,5 mijl en bij 25% van het vermogen 16,36 i.p.v. 16,3 mijl. Speciale aandacht is voorts geschonken aan de rationalisatie van de overslaginstallaties.

New Radar

Na een tussenperiode van verscheidene jaren komt Sperry weer op de markt voor scheepsradarapparatuur. Volgens eigen zeggen doet de firma zulks omdat verscheidene reders de betrouwbaarheid van radarapparatuur minder vonden dan deze hadden verwacht. Sperry brengt de 16-inch-Seatrac op de markt, die in het V.K. wordt geconstrueerd doch in de V.S. werd ontworpen. Proeven met de Seatrac werden reeds op de 'Rijndam' genomen.

Ammoniak lading

De ammoniatanker 'William R. Grace' (8.500 dwt.) zal te Thames Haven de grootste hoeveelheid vloeibare ammonia lossen, die ooit in het V.K. werd geïmporteerd. Dit betekent het begin van een handel op grote schaal uit Trinidad. Evenals bij het zusterschip 'Joseph P. Grace' zal de ammonia als vloeistof bij een temperatuur van -28 °C. worden vervoerd. Medio-1967 zal een 3e tevens grotere tanker in de vaart komen.

Concurrerende werf

Het loonniveau van de Zweedse werf Arendal ligt tweemaal zo hoog als bij Japanse werven. Doch de werf is in elk opzicht concurrerend met de meest moderne Japanse werven, aldus de Am. Admiraal Sonensheim. In Arendal wordt een schip van 70.000 t. in 70 arbeidsdagen gebouwd. In 1965 bedroeg de productie 500.000 dwt. Het aantal arbeiders te Arendal bedraagt minder dan 2.000.

Lloyd's rules

Twee klassificatie-bepalingen van Lloyd's Register worden gewijzigd. Regelmatige surveys zullen voortaan om de vijf jaar mogen plaatsvinden i.p.v. om de vier jaar. Bij schepen van meer dan 20 jaar oud zal zulks om de vier jaar dienen plaats te vinden. Voorts werden enige wijzigingen aangebracht in de jaarlijkse surveys.

PERSONALIA

BEVORDERINGEN PER 1 JULI 1966

Walpersoneel Amsterdam:

tot souschef S. J. A. Hazewinkel

Nautisch Varend Personeel

tot gezagvoerder

F. W. Kaptijn E. van de Wetering
Th. H. Rappard

tot 1e stuurman

H. Schuitemaker H. J. van der Wel
W. Th. Wijn

tot 2e stuurman

G. Verkroost M. Vodegel
A. Krüger K. Beekes

tot 3e stuurman

F. M. P. Bouter R. J. Edelenbosch
W. de Jong M. van Dijk
B. Hoff H. E. van Ahee
L. J. B. Lagendijk

tot ladingklerk 1e klas

J. F. Jocom Ting Ah Chiong

Technisch Varend Personeel

tot hoofdwerkt.

J. J. Pieterse

tot 2e werktuigk.

J. H. Saat O. Kamstra
K. Vos D. W. J. B. v. Hattem

tot 3e werktuigk.

D. J. Meyer P. E. Rongen
L. Smit

tot 4e werktuigk.

J. W. van den Broek Humphrey
H. de Vries J. G. Hoopman
P. G. H. Uges T. C. Bergenhenegouwen

MUTATIES GEZAGVOERDERS

K.P.M.

R. A. Corten (1e Strm BMC) ex Det. D.S.C. met RV/Ned.
D. van Hekken ex ms. 'Van Waerwijck' naar ms. 'Schouten' 8-6
J. A. Haringsma ex ms. 'Schouten' naar ms. 'Van Waerwijck' 8-6

N.T.P.M.

H. Buth Gezagvoerder K.P.M. naar ms. 'Congokust' 1-6
G. Klun ex ms. 'Congokust' met verlof 2-6
T. M. Kuipers ex verlof naar ss. 'Westertoren' 16-6
(Singapore)
B. J. Hennephof ex ss. 'Westertoren' met verlof 19-6
W. C. Mulder Gezagvoerder K.P.M. naar
ms. 'Sloterkerk' 1-7
(Duinkerken)
W. J. Bos ex ms. 'Sloterkerk' met verlof 2-7

MUTATIES HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN

P. C. H. Poppelaars (td. Hfd. Wtk.) ex 'Sabang' naar
ms. 'Van Waerwijck' (2e Wtk.) 30-5
O. Kamstra (td. 2e Wtk.) ex ms. 'Van Waerwijck'
naar ms. 'Sabang' (td. Hfd. Wtk.) 30-5
W. Sangers (2e Wtk.) ex. RV/Ned., naar ms. 'Siberoet'
(td. Hfd. Wtk.) 5-6
R. K. K. Lie (td. Hfd. Wtk.) ex ms. 'Siberoet' naar
ms. 'Van Cloon' (td. Hfd. Wtk.) 5-6
Ch. J. Hulst (td. Hfd. Wtk.) ex ms. 'Van Cloon'
met RV/Ned. 6-6
Th. J. Bronsvort ex RV/Ned. naar ms. 'Roggeveen' 6-6
A. Bakker ex ms. 'Roggeveen' met RV/Ned. 6-6
B. Claasz Coockson ex RV/Ned. naar ms. 'Straat
Franklin' 7-6
J. van Willigen ex ms. 'Straat Franklin' met RV/Ned. 7-6
J. J. Pieterse (2e Wtk.) ex RV/Ned. naar ms. 'Van
Heemskerck' (td. Hfd. Wtk.) 23-6
G. Ch. Grevink (td. Hfd. Wtk.) ms. 'Van Heemskerck'
2e Wtk. 23-6
Alle verlofgangers een prettig verlof
Alle herplaatsten: goede vaart

MET VERLOF GEGAAN

K.P.M.

De heer H. J. Seebregts uit Singapore EV 21-5
De heer J. Hoogerbrugge uit Djakarta EV 8-6
3e Wtk. J. W. Weug uit Sydney RV 14-6
2e Wtk. F. M. Verhoeve uit Dar es Salaam RV 21-6
N.T.P.M.
3e Wtk. F. G. Veenstra ex ms. 'Congokust' SV 2-6
1e Strm. J. Lameyer ex ss. 'Munttoren' (Rio de
Janeiro) 7-6
5e Wtk. W. van Heezik ex ss. 'Munttoren' (Rio de
Janeiro) 7-6
2e Strm. J. van Wier ex ss. 'Munttoren' (Maracaibo)
SV 27-6
Een prettig verlof toegewenst.

NA VERLOF VERTROKKEN

K.P.M.		
4e Wtk. P. E. Rongen		
	Hong Kong ms. 'Keerkring'	20-5
5e Wtk. W. A. G. Verhulst		
	Kuching ms. 'Van Cloon'	31-5
5e Wtk. J. W. v. d. Broek Humphrey		
	Durban ms. 'Straat Madura'	2-6
4e Wtk. P. N. Terpstra		
	Sydney ms. 'Van Noort'	4-6
5e Wtk. C. Th. J. M. Massar		
	Perth ms. 'Straat Lombok'	14-6
2e Wtk. J. J. Pieterse		
	Durban ms. 'Van Heemskerck'	19-6
1e Strm. A. Treffers		
	Lagos ms. 'Straat Franklin'	22-6
5e Wtk. J. Huysman		
	Hong Kong ms. 'Schouten'	26-6
5e Wtk. F. A. Spoor		
	Hong Kong ms. 'Schouten'	26-6
2e Strm. J. Plenter + Gezin		
	Singapore ms. 'Sanana'	28-6
2e Strm. H. Zantkuyl		
	Singapore ms. 'Keerkring'	28-6
3e Wtk. J. Smit		
	Monrovia ms. 'Straat Franklin'	29-6
1e Strm. F. E. de Nieuwe		
	Tokyo ms. 'Straat Frazer'	29-6

NA VERLOF GEPLAATST

N.T.P.M.		
1e Strm. J. Evelaar ss.	'Munttoren' (Rio de Janeiro)	1-6
4e Strm. B. E. J. Edskes (nieuw aangenomen) ms.	'Zuiderkerk'	10-6
3e Strm. G. G. Rutting ss.	'Munttoren' (Maracaibo)	23-6
Hfd. Wtk. H. Kraaijer (Nieuw aangenomen) ss.	'Munttoren' (Maracaibo)	23-6

K.P.M.-er TIJDELIJK BIJ N.T.P.M. GEDETACHEERD

4e Wtk. P. C. Meulman	ms. 'Congokust'	2-6
Goede wacht en behouden vaart.		

GESLAAGD VOOR EEN HOGER DIPLOMA

K.P.M.		
4e Strm. M. van Dijk	S II th	18-5
5e Wtk. F. A. Spoor	A	23-5
2e Strm. J. Plenter	S I	25-5
5e Wtk. J. W. v. d. Broek		
	Humphrey	A
		25-5
5e Wtk. C. Th. J. M. Massar	A	31-5
3e Wtk. J. Kristel	B I	8-6
4e Wtk. Th. L. Gilbers	B I	8-6
2e Wtk. J. J. Pieterse	C	14-6

3e Strm. F. Boonstra	S II	17-6
2e Strm. H. Zantkuyl	S I	22-6
4e Wtk. J. Kommers	B	22-6
3e Strm. P. C. Klaassen	S II	24-6
Onze gelukwensen met het behaalde succes.		

HUWELIJKEN

K.P.M.		
2e Werktuigkundige J. N. van Wengerden en Mej. C. J. Verwey, ddo. 9-6-66 te Nieuwkoop.		
4e Werktuigkundige L. de Nooyer en Mej. M. van Harten, ddo. 7-7-66 te Hilversum.		
2e Werktuigkundige J. W. Rusche en Mej. J. M. v. d. Sloot, ddo. 12-7-66 te Heemstede.		
N.T.P.M.		
2e Stuurman G. P. Stout en Mej. G. Krans, ddo. 23-6-66 te Hilversum.		
Proficiat en 'behouden vaart'.		

NIJEUWE K.P.M.ERTJES

Singapore, 15-5-66: Marina, dochter van 1e Stuurman F. W. Kaptijn en Mevrouw Y. Kaptijn-Buur.	
Sydney, 27-5-66: Sandra, dochter van 2e Werktuigkundige J. A. Pruyt en Mevrouw C. T. Pruyt-von Hout.	
Laren (N.H.), 7-6-66: Linda Margaretha, dochter van 2e Werktuigkundige H. J. van der Veer en Mevrouw J. M. van der Veer-Nieuwenhuizen.	
Vlissingen, 22-6-66: Françoise, dochter van 4e Werktuigkundige L. Smit en Mevrouw A. Smit-Goedbloed.	

NIJEUW N.T.P.M.ERTJE

Enschede, 2-6-66: Jolanda, dochter van 4e Werktuigkundige H. J. Nijkamp en Mevrouw T. G. Nijkamp-Baayens.	
Welkom in de 'familie'	

IN MEMORIAM

Gepensioneerd Beambte O. Brantsma overleed ddo. 25-5-66 te Amersfoort, in de leeftijd van 69 jaar.	
Gepensioneerd Beambte J. M. de Brunner overleed ddo. 26-5-66 te Kampen, in de leeftijd van 61 jaar.	
Gepensioneerd Hoofdemployé H. Hummelgens overleed ddo. 3-6-66 te Hilversum, in de leeftijd van 61 jaar.	
Gepensioneerd Dienstchef J. Canters overleed ddo. 24-6-66 te Den Haag, in de leeftijd van 77 jaar.	
Zij rusten in vrede.	

Eerste satelliet

Wij hebben ons steentje bijgedragen,
waardoor de vijand werd verslagen,
ten tijde van de Coral Sea
met lading voor Port Moresby.
Ondanks 't vele luchtalarm
bleven de winches lekker warm
en met alle zeilen bij
kwam het hele schip weer vrij.
Lege drums 100 Octaan,
zijn toen weer in het ruim gegaan.
Hier en daar een prop gemist,
waar ook niemand iets van wist.
Benzine-dampen blauw van kleur
dreven rond langs dek en ruimen,
de lucht was niet meer om te pruimen.
Een vonkje — of wat 't heeft mogen zijn,
ontstak toen plots met veel venijn,
een pracht van een Explosie
en natuurlijk, 't ligt voor de hand,
de hele zaak stond in de Brand.
Soms — werd net als een raket
'n drum het luchtruim ingezet.
Waar of zo een ding werd heengezonden,
dat hebben we nooit uitgevonden.
De tijd heeft echter moge leren,
dat ze steeds nog door de ruimte scheren.
Toentertijd, we wisten het nog niet,
maar onze drum, dat was de eerste satelliet
Vroeger was 't „Komt Pas Morgen”
weg opeens zijn alle zorgen.
Want 't bewijs is nu gedaan,
Hier kwam de K.P.M. vooraan.

Van Bijsterveld
m.s. Roggeveen.