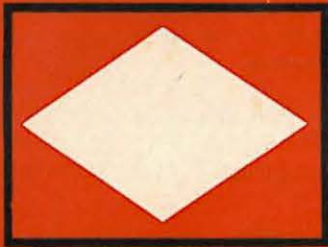


# De uitlaat

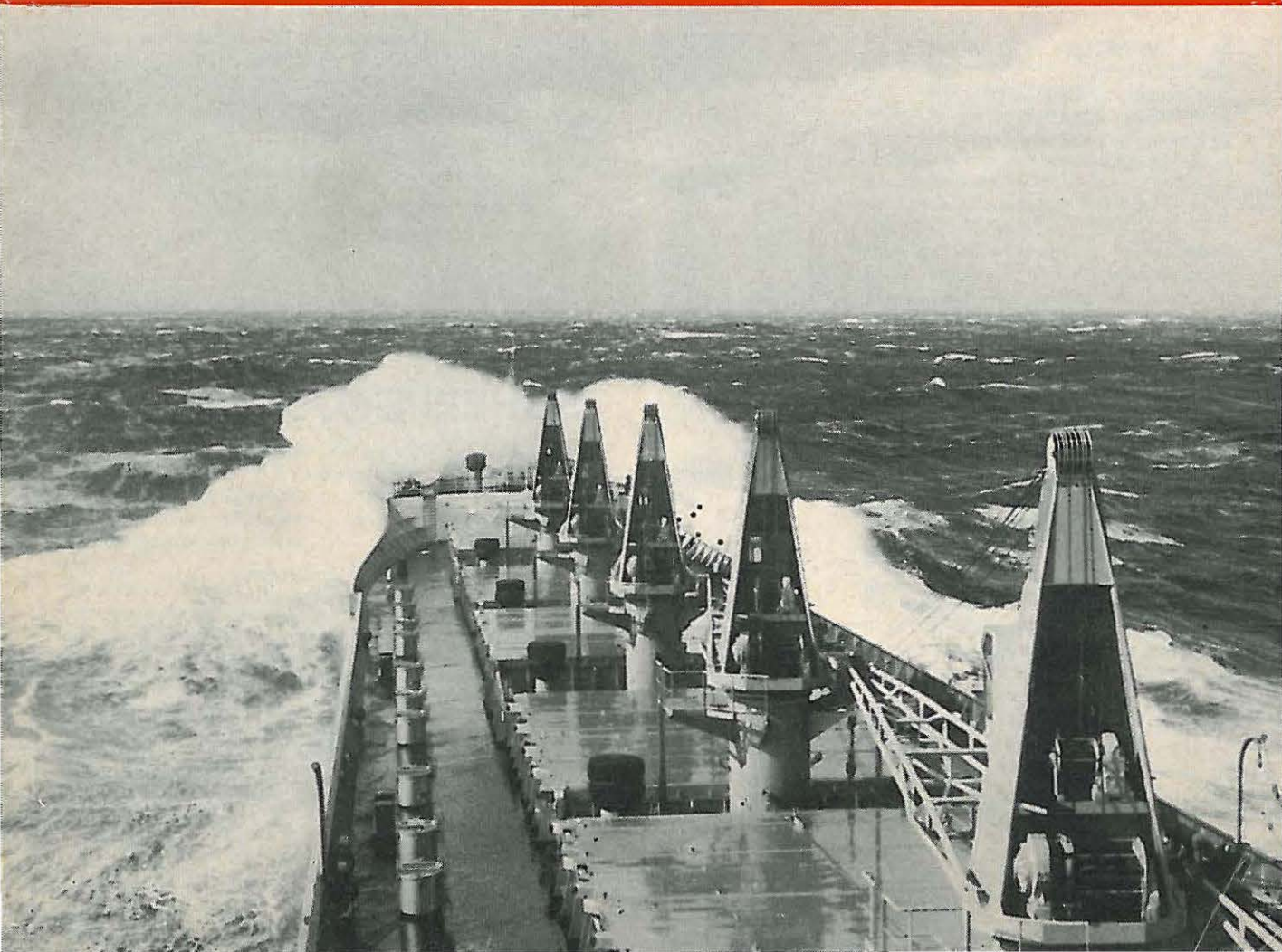


**Personeelsorgaan der**

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

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

**Hollandse Vrachtvaart Maatschappij N.V.**



## FOTO VAN DE MAAND

'Hollands Burcht' in storm op de N.  
Pacific

Opname 3e Stm. H.V.M. P. Griffioen

---

# 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

Scheepsposities . . . . .	2
Bedrijfsnieuws . . . . .	3
In memoriam . . . . .	3
Japanse Wonderboom . . . . .	4
Van havens en schepen . . . . .	6
Familiegroeten . . . . .	8
Personalia . . . . .	9
Koopvaardij-Huwelijksgeschenk H.K.H. Prinses Margriet . . . . .	12

## SCHEEPSPOSITIES

N.T.P.M.		
ms. 'Senegalkust'	Amsterdam	± 19-9
ms. 'Congokust'	Freetown	± 16-9
ms. 'Zuiderkerk'	Zanzibar	± 17-9
ms. 'Sloterkerk'	Durban	± 10-9
ss. 'Munttoren'	Recife	± 20-9
ss. 'Westertoren'	Indon. wateren	sept.
H.V.M.		
ms. 'Hollands Diep'	Columbia River	± 7-9
ms. 'Hollands Duin'	Panama Canal	± 7-9
ms. 'Hollands Dreef'	Columbia River	± 7-9
ms. 'Hollands Burcht'	Montreal	± 5-10

## **K.P.M.**

Het ms. 'Van Waerwijck' werd op 20 augustus jl. te Durban uit RIL-charter aan ons teruggeleverd. Inmiddels werd het schip afgesloten voor een lading anthraciet van Durban naar 2 havens in West-Italië.

Het ms. 'Letong' werd voor de vaart verkocht en werd eind augustus aan nieuwe eigenaren te Singapore opgeleverd.

Het ms. 'Labuan Hadji' werd ddo. 4 augustus te Sungei Gerong opgeleverd aan de Stanvac voor een 3-maands timecharter met een optie voor nog eens 3 maanden. De mss. 'Siberoet' en 'Silindoeng' vonden emplooi in de Bay of Bengal-South China Sea Service, waarin zich momenteel een flink aanbod ontwikkelt van jute naar Calcutta.

Het ms. 'Musi' maakte wederom een reis naar Timor Dilly.

## **N.T.P.M.**

Het t.s.s. 'Westertoren' maakte enkele reisjes van Singapore naar Saigon v.v.

De 'Muntoren' maakt nog één reis met zware olie uit Venezuela naar Brazilië, waarna dit schip haar laatste maand in 'Frota'-charter zal doorbrengen met het uitvoeren van 2 kustreisjes met bunker-oliën. Het schip zal in oktober a.s. te Curaçao aan de nieuwe charterers kunnen worden opgeleverd.

De mss. 'Zuiderkerk' en 'Sloterkerk' maken beide een rondreis in dienst van de Holland Afrika Lijn. Eerstgenoemd schip gaat via Suez om Afrika heen terwijl de 'Sloterkerk' in tegengestelde richting om Afrika heen vaart. Dit schip laadde te Amsterdam 2 locomotieven van elk 57 ton bestemd voor Moçamedes in Angola, alwaar deze zware colli met eigen laadgerei zullen worden gelost.

Willem Johan Muller werd op 16 februari 1885 geboren en behaalde in juni 1909 het diploma Werktuigkundig Ingenieur.

Na een jaar werkzaam te zijn geweest bij 'Werkspoor' te Amsterdam, trad hij op 1 april 1910 in dienst van de K.P.M. Op 1 januari 1920 werd hij als opvolger van de heer A. C. Metzelaar belast met de leiding van de afdeling Technische Dienst. Op 22 januari 1931 promoveerde hij te Delft cum laude tot doctor in de Technische Wetenschappen op zijn proefschrift: Torsiemetingen aan voortstuwingassen van schepen.

Hij ontwierp voor 90 schepen van de K.P.M. de machine-installaties en verrichtte een groot aantal publikaties op het gebied van scheepsmotoren en brandstofproblemen. Hij was lid van meerdere commissies en raden die zich met scheepvaart en techniek bezig hielden. Hij had een bijzondere belangstelling voor de bestrijding van corrosie. Toen na de bevrijding van Nederland en de capitulatie der Japanners in het Verre Oosten het contact met Indië kon worden hersteld had Ir. Muller de pensioengerechtigde leeftijd bereikt. De heer Muller was er echter de man niet naar om op dat ogenblik de Maatschappij, die hij met zoveel liefde en toewijding had gediend, vaarwel te zeggen en zo vond de K.P.M. hem bereid nog enige jaren zijn krachten te blijven wijden aan de opbouw van de onbarmhartig gedecimeerde vloot der K.P.M.

Op 1 oktober 1948, toen de opbouw van de K.P.M.-vloot goed op gang was gekomen, achtte hij het tijdstip gekomen de Maatschappij te verlaten.

Voor zijn grote verdiensten werd Dr. Ir. W. J. Muller in september 1946 benoemd tot Officier in de Orde van Oranje Nassau. Hij ruste in vrede.

# Japanse wonderboom

De grote vlucht die de Japanse scheepsbouw heeft genomen in de afgelopen 10 jaar is één van de meest sprekende voorbeelden van wat in dat land wordt ondernomen en aangepakt. Om een analyse te maken van dit Japanse wonder is het noodzakelijk enige notie te hebben van de karaktereigenschappen van dit volk en in wijdere zin van de economische structuur van dat land.

Het Japanse eilandenrijk heeft een bewoonbaar oppervlakte van slechts 1/6 van de totale 369.000 km<sup>2</sup> en de bijna 100 miljoen bewoners moeten hier een zeer zorgvuldig gebruik van maken. Temeer omdat de bevolkingstoename ongeveer 1 milj./jaar bedraagt. Gemiddeld kunnen zij dus maar beschikken over 615 m<sup>2</sup> per persoon, zowel als leefruimte als oppervlak om voedsel te verbouwen of grondstoffen te delven.

Deze laatsten zijn echter bijzonder schaars. Hier ligt één van de kernproblemen voor dit land. Teneinde hun economische groei te kunnen handhaven zijn zij verplicht om hun structureel tekort aan grondstoffen en energiebronnen aan te vullen door zeer omvangrijke import vanuit omringende landen, die hen dit kunnen en willen bieden. Kenmerkend zijn in dit verband de langlopende contracten met U.S.S.R., Australië, Canada en Colombia, Peru en andere Zuid-Amerikaanse landen voor levering van mineralen.

Tegenover deze importen moet echter een belangrijk exportpakket staan van zo hoog mogelijke waarde.

Is het verwonderlijk dat het eilandenrijk Japan met haar goed geoutilleerde zware industrie en overvloed aan mensen juist de arbeidsintensieve Scheepsbouwindustrie gekozen heeft als belangrijkste export industrie, die bovendien een door zijn aard gemakkelijk transportabel, produkt levert, waaraan het land zelf eveneens grote behoefte heeft?

Nee, die keuze ligt zeer voor de hand



De Fuji-jama

Foto Jap. Ambassade

en is tevens een voorbeeld van het logisch denken waarmee een kleine groep zeer invloedrijke mensen dit land leidt.

Hiermee komen we op een ander merkwaardige eigenschap welke in West-Europa veel minder sterk naar voren treedt, nl. het hiërarchisch principe

waarop de Japanse verhoudingen van oudsher zijn gegrondvest.

Dit principe houdt niet alleen in dat in deze samenleving een zeer uitgebreid rangen-systeem bestaat maar ook dat men deze gezagsverhoudingen erkent en eerbiedigt en zich hier kritiekloos bij neerlegt.

Het wordt al eeuwenlang in Japan gezien als het enige goede systeem, maar beperkt zich niet alleen tot intermenselijke verhoudingen in gezin en bedrijf, maar ook in de houding die belangengemeenschappen ten opzichte van elkaar innemen. Zelfs tracht Japan dit systeem verder uit te dragen onder de volken, welke in zijn invloedssfeer liggen. Hierbij wordt uitgegaan van de gedachte dat Japan uiteraard als hoogste op de hiërarchische statenladder staat en zijn jongere broederaties zal leiden waarheen het haar goed dunkt.

Men moge tegen dit systeem, dat een enorme verantwoordelijkheid bij de top legt, bedenkingen hebben; maar effectief is het wel! Dit komt tot uitdrukking in de enorme daadkracht die dit systeem aankleeft.

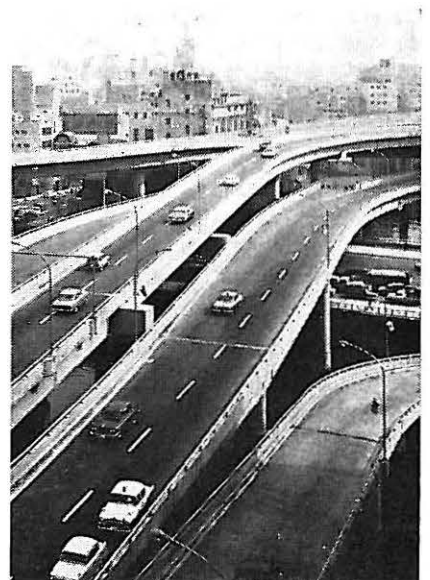
Waar anderen nog delibereren, discussiëren, protesteren en klachten aanhoren, of aan het touwtrekken zijn over beslissingen, daar is men in Japan reeds begonnen met de uitvoering van de aan de top genomen beslissing, die afdaalt langs de gezagsladders naar de uitvoerende organen. De resultaten tonen zich in grote verscheidenheid: winning van nieuw land uit zee, het bouwen van fabrieken, wegen, havens, viaducten, spoorwegen.

Er zijn echter ook keerzijden aan dit

principe, dat bepaald niet stimuleert tot de vorming van werkelijke medewerkers en tot het mededragen van verantwoordelijkheid in de lagere echelons. Dit geeft dikwijls grote problemen en vermindert aanmerkelijk de slagvaardigheid bij het optreden van plotse wijzigingen in bouwprogramma's en is de reden dat improvisatietalent totaal ontbreekt. Zolang alles echter volgens de geplande schema's verloopt gaat het werk vlot, want ieder zal proberen op zijn eigen plaats een zo goed mogelijke prestatie te leveren en zich ondergeschikt te maken aan, en in dienst te stellen van de groepsbelangen.

Dit plichtsbefes heeft nog een oorzaak. De industrie in Japan is verdeeld in 2 zeer uiteenlopende categorieën, t.w. de grote goed geoutilleerde en geleide industrieën en de zeer primitief uitgeruste, armoedig gehuisveste kleine ondernemingen en huisindustrie. Deze laatste groep neemt in belangrĳheid af maar in 1960 vond er nog 60% van de werkende bevolking zijn emplot. De eerste groep is zowel wat inkomen als wat werktijden betreft verre bevoorrecht boven de huisindustrie waar men ongeveer 15-18 uur per dag zwoegt en maar de helft verdient van wat deze grote industrieën kunnen bieden.

Dit maakt dat de invloed van werknemersorganisaties nog betrekkelijk gering is. Immers er is nog een enorm reservoir van ongeorganiseerden die gaarne de plaatsen zouden innemen van hun bevoorrechte collega's. Dit alles maakt dat het machtsevenwicht tussen invloed van werkgevers en werknemers geheel anders ligt dan in West-Europa, temeer daar in Japan de werkgevers van oudsher een zeer hecht georganiseerde groep vormen. Deze factoren: de economische noodzaak van export, het hiërarchieke systeem en het machtsevenwicht op de arbeidsmarkt, gekoppeld aan een goede samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven, vormen de vruchtbare voedingsbodem voor de Japanse wonderboom, waaraan de scheepsbouw tak wel één der opvallendste is.



# Van havens en schepen

## **Disaster verdict on 'Lakonia'**

De Griekse Opperste Raad voor de Scheepvaart heeft uitspraak gedaan inzake de ramp met het Griekse passagiersschip 'Lakonia', dat in december 1963 door brand verloren ging. Evenals destijds de Raad voor de Scheepvaart komt ook het Hoge College tot de bevindingen, dat de brand het gevolg was van 'een toevallige omstandigheid'. Het verlies van het schip en de dood van een aantal passagiers en bemanningsleden was het gevolg van 'grove nalatigheid' van de gezagvoerder en 7 andere officieren. Genoemd college zegt o.m. dat nog afgezien van het feit, dat de 'Lakonia' was uitgerust met een volledig systeem van veiligheidsvoorzieningen tegen ongevallen en meer in het bijzonder tegen brand volgens de Conventie van 1948, in elk geval de ontoereikendheid van dergelijke voorzieningen, mocht zulks het geval zijn, niet de oorzaak van de brand was en ook niet heeft bijgedragen tot spreiding van het vuur met het uiteindelijk verlies van het schip en mensenlevens.

## **Liberia - Largest Dual-Purpose ship**

Bij Kure Zosen K.K. werd een combinatie vrachtschip van 144.000 t. tewatergelaten, dat het grootste van dit type ter wereld zou zijn. Het is bestemd voor Seatankers Inc. in Liberia, behorende tot de Ludwig Groep. Het schip kost ongeveer 4.680 miljoen yen (ongeveer £ 4.680.000) en is bestemd voor het vervoer van industriezout van Mexico naar Japan en van ruwe olie van de Perzische Golf naar Mexico.

## **Introducing 'Super-Lib'**

Ter vervanging van de Liberty-schepen heeft de Britse werf Austrin & Pickersgill het ontwerp voor de 'Super-Lib' (14.200 dwt.) gelanceerd, die dus iets groter is dan het 'Freedom'-ontwerp van 13.600 dwt. M.b.t. de bouw prijs is de verhouding tussen beide scheepstypen

gunstig te noemen. De 'Super-Lib' heeft alle kans om concurrerend te blijven.

## **Saving in Handling Costs**

Voor verscheping bestemde goederen kunnen thans op grote schaal van te voren worden samen- en vastgesjord, dank zij het gebruik van speciaal ICI-nylonweefsel. Indien deze techniek algemeen zou worden toegepast zou het mogelijk worden de turnrounds van schepen te versnellen en reusachtige besparingen op de exploitatiekosten te maken. Vroegere pogingen tot het van te voren bundelen der goederen hebben weinig succes opgeleverd hoofdzakelijk wegens de technische beperking van natuurlijk vezeltouw, dat snel aan rotting blootstaat. De B. & I. interesseert zich in hoge mate voor het plan.

## **Coques de navires**

In de VS worden proeven genomen met lichtere scheepscasco's. Hoe minder een schip weegt, hoe lager de aanschaf-, onderhouds- en exploitatiekosten. Men kan een schip bouwen, dat even veilig is als de conventionele eenheden, maar waarvoor lichter plaatijzer is gebruikt. Technici hebben deze kwestie in studie, waarbij eerst onderzoeken worden gedaan met een schip, dat op de Grote Meren vaart, en nadien met een oceaanschip.

## **100 Knot Hovercraft**

De VS hebben plannen voor een luchtkussen voertuig met een snelheid van meer dan 100 mijl. Technologisch is dit voertuig een diepgaande research meer dan waard, want de bemanningskosten bedragen slechts 3% van de totale exploitatiekosten, tegen 24% bij een conventioneel schip. Zodoende zouden de VS hun zwakke positie op 't stuk van dure arbeidskrachten kunnen verbeteren zonder sociale en geldelijke offers voor de zeelieden.

## **Sea-Spirit**

Op de Kockum-werf is voor de Stockholmse rederij Selenia de tanker 'Sea-Spirit' gebouwd, een turbineschip van 116.250 tdw. en als zodanig het grootste schip buiten Japan geconstrueerd. De contractuele snelheid is 16.95 mijl, maar op de proeftocht liep het schip volbeladen 17.40 mijl. De voortstuwingsinstallatie is 16 uur per dag in bedrijf zonder aanwezigheid van machinekamerpersoneel. De 'Sea-Spirit' wordt door de BP bevracht.

## **The larger the cheaper**

De bouwkosten van tankers van 50.000 t. bedragen ongeveer \$ 110 per t. op de int. markt; tankers van 100.000 t. kosten \$ 90 en eenheden van 200.000 t. komen op \$ 75 per t. Hoe groter, hoe goedkoper. Hoever kan men gaan? Een schip van 500.000 t. is technisch zeer wel mogelijk. En een van 600.000? Johnson, Marine Administration van de VS, meent dat in 1980 stellig een aantal schepen van 400.000 t. op de lange afstand opereert.

## **Air Conditioning**

Norris Warning te Newcastle heeft een nieuwe elektrisch herverhittingssysteem en air-conditioning en twee nieuwe soorten air-conditioning-installaties op de Britse markt gebracht. Het herverhittingssysteem werd ontworpen door de Canadese dochteronderneming. De installatie heeft het gewicht en de omvang van het éénbuisstelsel, doch de voordelen van het tweebuisstelsel.

## **23.000 T. liner**

De Hamburg-Atlantiek Linie heeft de Deutsche Werft opdracht gegeven voor de bouw van een passagiersschip van 23.000 brt. De voortstuwingsinstallatie krijgt een vermogen van 20.000 pk. om het schip een maximum-snelheid van

23 milj te geven. Het noodzakelijk bouwkapitaal werd verkregen door een lening van DM 20 miljoen van de Westduitse regering en één van DM 40 miljoen van de deelstaat Hamburg, benevens DM 30 miljoen van de rederij zelf. Het schip krijgt accommodatie voor resp. 850 en 650 passagiers op de Noord-atlantische lijnvaart en voor cruises.

#### **Eigene tanker**

Zuid-Afrika gaat een eigen tankvloot exploiteren voor olie-importen. De rederij 'Rokor' zal een tanker van 83.000 t., die in Oslo wordt gebouwd, aankopen en verdere aanbiedingen voor tankers kunnen, waarschijnlijk met behulp van Amerikaans kapitaal, eveneens worden gerealiseerd. De exploitatie, die met scherp calculerende particuliere oliemaatschappijen moet concurreren, wordt sluitend gemaakt door de winst uit de buisleiding van Durban naar Johannesburg.

#### **Cunarder to have computer**

Op het nieuwe passagierschip van de Cunard Line zal een computer worden geplaatst, eventueel in verbinding met een pneumatische controle-installatie, als hulpmiddel bij de bevoorrading, proviandering, passagiers, bagage enz. De computer maakt deel uit van de automatische uitrusting van het schip.

#### **Largest ships for Gulf**

Voor de United States National Bulk Carriers Corporation worden in Japan 6 tankers van elk 276.000 tdw. gebouwd, die door de Gulf Oil zullen worden gecharterd. De bouwkosten zijn £ 43 miljoen. De tankers — een compromis tussen de 300.000 tdw., die de V.S. willen, en de 250-260.000 tdw, waaraan Japan de voorkeur gaf — worden 1150 voet lang.

#### **Rail Hovercraft service**

De Britse Spoorwegen openen deze week een eerste dienst met luchtkussen-voertuigen, nl. tussen Southampton en Cowes. Met een SR-N 6 wordt met een snelheid van 56 mijl op werkdagen 12 maal in 20 minuten voor 15 s enkele reis heen en weer gevaren, op zondag 6 maal. Een schip doet over dit traject iets minder dan een uur.

#### **Abolition of General Average**

Dhr. Robertson meent m.b.t. de kwestie van eventuele afschaffing van de averij-grosse, dat het tijd is om tot actie over te gaan en het niet alleen bij mooie woorden te laten. Hij wijst erop, dat de dispatheurs ongelooflijk veel tijd moeten besteden aan het opstellen van ingewikkelde averij-grosse-berekeningen. De verzekeraars vragen zich af of al deze inspanningen wel de moeite waard zijn. Nieuwe clausules in de connossementen, waarbij de averij-grosse wordt uitgeschakeld, stellen vier kwesties ter consideratie, w.o. de verandering van de verantwoordelijkheid der cascoverzekeraars en van die der ladingverzekeraars en de kwestie van de berging.

#### **Container ships**

Er bestaan plannen om de Australische kustvaart een stimulans te geven door binnen komende twee jaar twee nieuwe containervrachtschepen in de vaart te brengen tussen Sydney, Melbourne en Fremantle. De grootste particuliere Australische rederij, de Ass. Steamships Pty., zal binnen enkele weken de inschrijving openstellen voor de bouw van twee containerschepen van ongeveer 10.000-12.000 t., die een snelheid van ongeveer 18 mijl zullen krijgen.

#### **Hovercraft**

De Britse Hovershow '66 is een succes geworden. Zowel van burgerlijke- als van militaire zijde kwam men onder de indruk van de vele bestaande typen

en van de zeer grote vorderingen, die in tien jaren tijds in deze bedrijfstak waren gemaakt. In de V.S., Frankrijk en Rusland werkt men reeds aan reusachtige vracht-luchtkussenschepen. Het hoogtepunt der show was misschien het model van het 4.000-t.-containerschip (acht Bristol Siddeley-gasturbines met een vermogen van 18.500 apk.).

## Familiegroeten



1



2



3

Donderdag 14 juli jl. was een opname van familiegroeten, bestemd voor de mss. 'Van Riebeeck' en 'Van Neck'. Na een welverdiende vakantie was Guus Weitzel weer present, maar wij moesten het nog zonder Teddy Scholten doen; in haar plaats hadden wij Rieke van Epen, bekend als gastvrouw bij het Vlaggeschip. De opkomst van de families liet — ondanks de vakantietijd — niets te wensen over.

Voor de muzikale omlijsting zorgde het orkest 'Confetti' o.l.v. Rinus van Galen, terwijl Rita Corita enkele gezellige zangnummers ten gehore bracht. Over de ontvangst aan boord van het m.s. 'Van Riebeeck' ontving de Wereldomroep het volgende bericht: 'Doorkruisten Mozambique kanaal 'ontvangst was hier fenomenaal. Op '25 meter kwamen de groeten door de 'ether. De dank van elke officier 'hier'

Aan boord van de 'Van Neck' was men niet gelukkig; de ontvangst was praktisch nihil. De gezagvoerder seinde o.m.:

'Ondanks hooggespannen verwachtingen 'voor goede ontvangst koopvaardij-programma in uitzending voor Nw. 'Zeeland op geen enkele frequentie 'ook maar iets gehoord van uitzendingen... jammer, evengoed hartelijk 'dank voor genomen moeite en onge'twijfeld prettige uren bezorgd aan ver-wanten toezending bandje zal worden 'gewaardeerd'

welk bandje intussen door wlk. G. V. Nijdam naar de 'Van Neck' werd medegenomen.

Het m.s. 'Camphuis' en het s.s. 'Muntoren' waren op 5 augustus jl. aan de beurt om groeten van thuis te ontvangen.

Onder het genot van een kopje koffie met gebak werd nieuws van boord uitgewisseld.

Guus Weitzel constateerde dat de 'Camphuis' in het teken van het drietal stond; praktisch voor elke officier werden drie groeten uitgesproken. Het orkest 'Confetti' o.l.v. Harry de Groot





met zang van Herman Emmink zorgden voor verhoging van de gezelligheid. De ontvangst aan boord van het s.s. 'Munttoren' — op weg naar Santos — was prima, in tegenstelling tot het m.s. 'Camphuys', dat bij Durban geen goede ontvangst heeft gehad. Door toezending van het bandje konden wij de opvarenden toch nog een gezellig half uurtje bezorgen.

- 
1. Familieleden m.s. 'Van Neck'
  2. Familieleden m.s. 'Van Riebeeck'
  3. Familieleden m.s. 'Camphuys'
  4. Familieleden s.s. 'Munttoren'
- 

## Personalialia

### BEVORDERINGEN

Technisch Varend Personeel N.T.P.M.  
 tot 5e Werktuigkundige R. M. L. C. Net m.i.v. 2-3  
 tot 5e Werktuigkundige P. S. v. d. Kooy m.i.v. 16-4

### MUTATIES GEZAGVOERDERS

K.P.M.  
 J. Jonkman (1e Stm.) ex ms. 'Straat Lombok' naar ms. 'Siberoet' (td. Gezagv.) 2-7  
 H. J. Brons ex ms. 'Siberoet' naar ms. 'Tjipanas' Det. KJCLP 2-7  
 P. Hoogland (1e Stm.) ex RV/Ned. naar ms. 'Sigli' (td. Gezagv.) 6-7  
 H. de Geest ex ms. 'Sigli' met RV/Ned. 6-7  
 E. van de Wetering Gezagv. 'Van Riebeeck' 7-7  
 J. de Jong ex ms. 'Van Riebeeck' naar ms. 'Van Heemskerck' 7-7  
 B. H. Niessen ex ms. 'Van Heemskerck' met RV/Ned. 7-7  
 D. J. Smit ex RV/Ned. naar ms. 'Roggeveen' 11-7  
 H. N. Schepman ex ms. 'Roggeveen' met T.T.V. Singapore 11-7  
 E. van Luyk (1e Stm.) ex RV/Ned. naar ms. 'Van Cloon' (td. Gezagv.) 17-7  
 W. C. Bouter ex ms. 'Van Cloon' met RV/Ned. 17-7  
 W. C. Mulder ex RV/Ned. naar ms. 'Schouten' 2-8

D. van Hekken ex ms. 'Schouten' naar ms. 'Camphuys' 6-8  
 J. J. van de Riet ex ms. 'Camphuys' naar ms. 'Van Waerwijck' 15-8  
 J. A. Haringsma ex ms. 'Van Waerwijck' met RV/Ned. 15-8  
 Tj. van der Molen ex RV/Ned. naar ms. 'Van Spilbergen' 15-8  
 H. P. Steggerda ex ms. 'Van Spilbergen' met RV/Ned. 15-8  
 N.T.P.M.  
 G. Klun ex verlof naar ms. 'Congokust' 8-8  
 H. Buth Gezagv. K.P.M. ex ms. 'Congokust' einde detachering/terug naar K.P.M.  
 B. J. Hennephof ex verlof naar ms. 'Sloterkerk' 18-8  
 W. E. Sonneveldt aflos Gezagv. ex ms. 'Sloterkerk' einde aflostdienst 19-8

### MUTATIES HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN

K.P.M.  
 Rectificatie 'Uitlaat' no. 7/8:  
 J. J. Pieterse (2e Wtk.) ex RV/Ned. naar ms. 'Roggeveen' 23-6  
 G. Ch. Grevink bleef td. Hfd. Wtk. ms. 'Van Heemskerck'  
 G. M. van Kuyk (2e Wtk.) ms. 'Van Spilbergen' td. Hfd. Wtk. 29-6  
 P. A. de Vlieger ex ms. 'Van Spilbergen' met ZV/Ned. 29-6

H. van de Ridder ex RV/Ned. naar ms. 'Van Spilbergen'	17-7
G. M. van Kuyk (td. Hfd. Wtk.) ex ms. 'Van Spilbergen' met RV/Ned.	18-7
J. J. Pieterse (Hfd. Wtk.) ex ms. 'Roggeveen' naar ms. 'Sibigo'	10-8
N. Bartels ex ms. 'Sibigo' met RV/Ned.	10-8
A. Bakker ex RV/Ned. naar ms. 'Van der Hagen'	24-8
J. Coers ex ms. 'Van der Hagen' met RV/Ned.	24-8
N.T.P.M.	
W. K. Pieters (dd. Hfd. Wtk.) overplaatsing naar ms. 'Senegalkust'	4-8
H. Kruyshaar (dd. Hfd. Wtk.) ex ms. 'Senegalkust' met verlof/SV	5-8
D. Bus ex ss. 'Munttoren' (Santos) met verlof	9-8

Alle verlofgangers een prettig verlof  
Alle herplaatsten: goede vaart

### MET VERLOF GEGAAN

K.P.M.			
2e Wtk. S. G. Adema	uit Bangkok	RV	15-6
1e Stm. R. A. Corten	uit Singapore	RV	23-6
1e Stm. H. K. Kruk	uit Lagos	RV	25-6
4e Wtk. M. J. de Hosson	uit Bahrein	RV	29-6
3e Wtk. E. R. Gorter	uit Lagos	RV	3-7
1e Stm. J. A. v. Beurden	uit Yokohama	RV	5-7
4e Wtk. H. R. Boddendijk	uit Sydney	RV	6-7
3e Stm. E. Bismeyer	uit Singapore	RV	7-7
1e Stm. O. J. Stumpf	uit Singapore	RV	8-7
3e Stm. P. Leenheer	uit Sydney	RV	10-7
4e Wtk. C. Bel	uit Colombo	RV	10-7
2e Wtk. J. G. F. Beumer	uit Kuwait	RV	13-7
3e Stm. J. Meyler	uit Kuwait	RV	13-7
3e Stm. K. Beekes	uit Singapore	RV	14-7
3e Wtk. A. Verhey	uit Melbourne	RV	16-7
2e Wtk. H. Nakken	uit Durban	RV	26-7
3e Stm. H. J. M. den Brinker	uit Dar es Salaam	RV	30-7
2e Stm. B. H. Verseput	uit Mogadiscio	RV	1-8
5e Wtk. G. J. v. Tellingem	uit Hong Kong	RV	1-8
1e Stm. J. W. Swaving	uit Singapore	RV	6-8
3e Wtk. A. A. A. van Onna	uit Mombasa	RV	9-8
1e Stm. H. Schuitemaker	uit Singapore	RV	11-8
1e Stm. R. L. Hessel	uit Mombasa	RV	12-8
4e Wtk. L. L. A. Flem	uit Bangkok	RV	13-8
3e Wtk. R. E. Boom	uit Kuwait	RV	14-8
3e Stm. H. K. Cleveringa	uit Melbourne	RV	20-8
2e Stm. J. Bos	uit Hong Kong	RV	21-8
De Heer P. Hulleman	uit Singapore	EV	24-8
De Heer M. P. Tenbroek	uit Singapore	EV	29-8
5e Wtk. V. Th. Los	uit Mombasa	RV	30-8
N.T.P.M.			
5e Wtk. M. Meulenberg ex ms. 'Senegalkust'	SV		18-7
5e Wtk. I. J. Sijtema ex ms. 'Congokust'	SV		27-7
5e Wtk. M. G. v. d. Velde ex ss. 'Westertoren' (Manilla)	ZV		31-7
3e Wtk. A. J. van Zomeren ex ms. 'Zuiderkerk'	SV		2-8
5e Wtk. P. Slingerland ex ms. 'Senegalkust'	SV		4-8
3e Stm. R. Slump ex ms. 'Zuiderkerk'	SV		5-8
3e Stm. J. de Voogd ex ss. 'Munttoren' (Maracaibo)			7-8
5e Wtk. H. Slot ex ms. 'Slotkerk'	SV		20-8
3e Wtk. M. van der Steen ex ss. 'Munttoren' (Curaçao)			25-8

Een prettig verlof toegewenst

### NA VERLOF VERTROKKEN

K.P.M.	
4e Wtk. A. L. Roelse	Hong Kong ms. 'Schouten' 1-7
3e Stm. P. C. Klaassen	Singapore ms. 'Van Waerwijck' 1-7
5e Wtk. F. A. Spoor	Hong Kong ms. 'Schouten' 1-7
2e Stm. H. Zantkuyt	Singapore ms. 'Keerkring' 4-7
3e Stm. F. Boonstra	Mombasa ms. 'Van Riebeeck' 5-7
2e Stm. J. K. L. Koster + gezin	Durban/Kuwait ms. 'Camphuys' 5-7
3e Stm. A. E. Eckhardt	Sydney ms. 'Van Neck' 6-7
3e Wtk. L. Smit	Colombo ms. 'Straat Lombok' 7-7
LI. Stm. J. H. Docters van Leeuwen	Bombay ms. 'Straat Lombok' 15-7
5e Wtk. E. Schiffer	Mombasa ms. 'Van Spilbergen' 16-7
3e Wtk. A. v. d. Brink	Kobe ms. 'Straat Frazer' 17-7
5e Wtk. T. C. Bergenhenegouwen	Mukalla ms. 'Camphuys' 17-7
5e Wtk. H. J. E. Peeters	Durban ms. 'Van Linschoten' 21-7
2e Stm. G. N. C. Janssen	Mogadiscio ms. 'Schouten' 23-7
LI. Wtk. Tj. Hiddes	Mombasa ms. 'Van Heemskerck' 24-7
5e Wtk. F. Knoot	Hong Kong ms. 'Houtman' 24-7
5e Wtk. A. M. Zandee	Hong Kong ms. 'Houtman' 24-7
LI. Stm. J. P. v. d. Meulen	Mombasa ms. 'Van Heemskerck' 24-7
LI. Wtk. D. van Lopik	Durban ms. 'Straat Franklin' 28-7
LI. Stm. E. Kip	Durban ms. 'Straat Franklin' 28-7
LI. Wtk. A. G. M. Lamers	Beira ms. 'Camphuys' 31-7
5e Wtk. H. O. Voorma	Tanga ms. 'Van Heemskerck' 31-7
De Heer H. A. de Vink + echtgenote	Singapore 1-8
1e Stm. H. Samson	Singapore ms. 'Van Noort' 2-8
5e Wtk. F. Oosterhoff	Singapore ms. 'Van Noort' 2-8
LI. Wtk. A. Mulder	Singapore ms. 'Van Noort' 2-8
2e Stm. J. Zandstra	Durban ms. 'Camphuys' 4-8
LI. Wtk. G. V. Nijdam	Bangkok ms. 'Van Neck' 5-8
2e Stm. F. Monteiro	Mombasa ms. 'Schouten' 7-8
LI. Wtk. P. Huigen	Kuwait ms. 'Van Riebeeck' 9-8
5e Wtk. D. J. van Pelt	Bahrain ms. 'Van Riebeeck' 9-8
LI. Stm. J. F. Krijt	Durban ms. 'Straat Frazer' 11-8

5e Wtk. W. Klootwijk		
	Kuwait ms. 'Van Riebeeck'	11-8
LI. Wtk. N. R. Klaus		
	L. Marques ms. 'Van der Hagen'	11-8
3e Wtk. A. M. Begemann		
	L. Marques ms. 'Van der Hagen'	11-8
LI. Wtk. L. v. d. Regt		
	Singapore ms. 'Straat Lombok'	16-8
LI. Wtk. D. v. d. Pol		
	Singapore ms. 'Straat Lombok'	16-8
2e Stm. C. van Kesteren		
	Hong Kong ms. 'Straat Franklin'	17-8
LI. Wtk. K. Koper		
	Lagos ms. 'Straat Frazer'	24-8
LI. Wtk. W. v. d. Graaff		
	Hong Kong ms. 'Van Linschoten'	25-8

## NA VERLOF GEPLAATST

N.T.P.M.		
4e Wtk. H. J. R. Barten	ms. 'Sloterkerk'	7-7
Ass. Wtk. A. A. G. Beckers (nieuw aangenomen)		
	ms. 'Sloterkerk'	13-7
3e Stm. A. F. J. Ducrot	ms. 'Senegalkust'	17-7
1e Stm. H. Besanger	ms. 'Zuiderkerk'	19-7
LI. Stm. D. R. Pen (nieuw aangenomen)		
	ms. 'Zuiderkerk'	25-7
Ass. Wtk. L. Schulting (nieuw aangenomen)		
	ss. 'Westertoren' (P. Bukom)	26-7
Ass. Wtk. M. J. Koederings-Clemens		
(nieuw aangenomen) ss. 'Westertoren' (P. Bukom)		26-7
LI. Stm. Jac. de Ruiter (nieuw aangenomen)		
	ms. 'Congokust'	27-7
4e Wtk. R. L. J. Luyendijk	ms. 'Sloterkerk'	1-8
LI. Stm. K. F. Menting (nieuw aangenomen)		
	ss. 'Munttoren' (Curaçao)	20-8
5e Wtk. J. B. van 't Schip ss. 'Munttoren' (Curaçao)		20-8
5e Wtk. W. van Heezik	ms. 'Sloterkerk'	19-8

*Goede wacht en behouden vaart*

## GESLAAGD VOOR EEN HOGER DIPLOMA

K.P.M.		
4e Stm. J. Th. Mors	S II th	8-7
2e Stm. E. G. v. Tellingen	S I th	8-7
2e Stm. C. v. Kesteren	S I	15-7
2e Stm. J. Eikelenboom	S I	22-7
4e Stm. M. van Dijk	S II	22-7

N.T.P.M.		
5e Wtk. R. M. L. C. Net	VD	2-3
5e Wtk. P. S. v. d. Kooy	AS	16-4
5e Wtk. J. B. van 't Schip	A	11-7

*Onze gelukwensen met het behaalde succes*

## HUWELIJKEN

K.P.M.		
De Heer J. L. Portier (Amsterdamkantoor) en Mej. A. Auerhaan, ddo. 19-7-66 te Amsterdam.		

De Heer H. A. de Vink en Mej. E. H. Kooy, ddo. 27-7-66 te Hoofddorp.

4e Werktuigkundige H. J. Pernards en Mej. H. P. Kupers, ddo. 29-7-66 te 's-Heerenberg.

5e Werktuigkundige K. P. H. Peneder en Mej. J. M. Bradley, ddo. 23-8-66 te Arnhem.

N.T.P.M.

5e werktuigkundige P. Slingerland en Mej. M. Holst ddo. 11-8-66 te Amstelveen.

5e Werktuigkundige M. Meulenberg en Mej. A. J. Geluk ddo. 19-8-66 te Vlissingen.

5e Werktuigkundige M. J. M. de Reeper en Mej. J. M. Draaisma ddo. 18-8-66 te 's-Hertogenbosch.

*Proficiat en 'behouden vaart'*

## NIEUWE K.P.M.-ERTJES

Singapore, 12-6-66: Josephus, zoon van de Heer J. Wiss en Mevrouw H. Wiss-Heidsieck.

Singapore, 16-6-66: Helena Angelico, dochter van 3e Werktuigkundige H. Jansen en Mevrouw A. Jansen-Pereira.

Parijs, 20-6-66: Stephane Olivier, zoon van 1e Stuurman R. L. Hessel en Mevrouw M. Hessel-Slezec.

Singapore, 27-6-66: Joel, zoon van de Heer J. W. A. Berends en Mevrouw W. N. Berends-Rietveld.

Sliedrecht, 29-6-66: Jan Willem Eppo, zoon van 5e Werktuigkundige W. Klootwijk en Mevrouw R. Klootwijk-Hakkenes.

Amsterdam, 27-7-66: Patricia Rose, dochter van 2e Werktuigkundige L. J. Feuerberg en Mevrouw N. C. Feuerberg-Dickmann.

IJsselstein, 6-8-66: Simon Gerard, zoon van 2e Stuurman V. Ch. van der Hoff en Mevrouw G. J. van der Hoff-Muis.

*Welkom in de 'familie'*

## NIEUW N.T.P.M.-ERTJE

Zwijndrecht, 18-7-66: René Martin, zoon van 2e Stuurman G. A. de Munnik en Mevrouw P. W. de Munnik-Jansen.

*Welkom in de 'familie'*

## IN MEMORIAM

Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige J. Jordans overleed ddo. 29-7-66 te Beverwijk, in de leeftijd van 71 jaar.

Gepensioneerd Hoofdemployé H. Th. J. Mutter overleed ddo. 5-8-66 te Den Haag, in de leeftijd van 69 jaar.

Gepensioneerd Chef van Dienst Dr. Ir. W. J. Muller overleed ddo. 5-8-66 te Heemstede, in de leeftijd van 81 jaar.

Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige J. C. van de Poel overleed ddo. 8-8-66 te Arnhem, in de leeftijd van 72 jaar.

Gepensioneerd Gezagvoerder O. von Klimberg overleed ddo. 8-8-66 te Wenen, in de leeftijd van 73 jaar.

Gepensioneerd Employé G. J. Schreuder overleed ddo. 9-8-66 te Haarlem, in de leeftijd van 71 jaar.

Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige F. A. Meertens overleed ddo. 24-8-66 te Amstelveen, in de leeftijd van 61 jaar.

*Zij rusten in vrede*

# KOOPVAARDIJ-HUWELIJKSGESCHENK

## H. K. H. PRINSES MARGRIET

Op 19 januari 1943 werd te Ottawa (Canada) in ballingschap de derde dochter van H.K.H. Prinses Juliana en Z.K.H. Prins Bernhard geboren: Prinses Margriet. Enige tijd later werd het prinsesje gedoopt, bij welke plechtigheid als peetouders aanwezig waren vertegenwoordigers van de Koopvaardij – die een zo belangrijke bijdrage in de oorlogstaak leverde – nl. de heren B. Klip, gezagvoerder, C. J. Brouwer, stuurman, J. Zandé, werktuigkundige, G. Pijleman, hofmeester, J. G. Keila, olieman en J. Huson, olieman. Sindsdien is H.K.H. Prinses Margriet dus het petekind der koopvaardij.

In de donkere oorlogsdagen is Haar naam het symbool geweest, dat allen verenigde in de strijd om het behoud van de vrije zee. Nadien is een hechte band tot op de huidige dag gebleven.

Nu onze Prinses op 10 januari 1967 in het huwelijk zal treden met Mr. P. van Vollenhoven menen ondergetekenden, dat deze gebeurtenis de Koopvaardij niet onberoerd mag laten. Zij hebben zich daarom verenigd tot een Comité, teneinde gelden bijeen te brengen voor een huwelijksge Geschenk, dat zij zich voorstellen namens de gehele Nederlandse Koopvaardij aan het bruidspaar aan te bieden.

Wij doen daarom een beroep op allen, die in onze bedrijfstak werkzaam zijn of geweest zijn, hetzij op zee of aan de wal, om voor dit doel een bijdrage te geven.

Wij rekenen daarbij op de medewerking van de gezagvoerders en van de rederijen, die naar wij vertrouwen bereid zullen zijn de ingezamelde bedragen in ontvangst te nemen en op postrekening no. 127 00 00 ten name van de Penningmeester Koopvaardij Comité Huwelijksge Geschenk H.K.H. Prinses Margriet, Den Haag, te doen overmaken. Voor een goede gang van zaken is het van belang dat de bijdragen, zo enigszins mogelijk, niet later dan 1 november in ons bezit zijn.

### KOOPVAARDIJCOMITE HUWELIJKSGESCHENK H.K.H. PRINSES MARGRIET

#### **J. HUDIG**

Koninklijke Nederlandsche Reedersvereniging, Voorzitter

#### **P. E. BECK**

Koninklijk Zeemanscollege „De Groninger Eendracht”

#### **J. H. BERGHOUT**

Nederlandse Katholieke Bond van Vervoerspersoneel

#### **Kapt. P. A. DE GROOTE**

„Vereniging van Nederlandse Koopvaardijkapiteins 1943”

#### **B. A. DE JONGE**

Christelijke Bedrijfsgroep Zeevarenden CBZ

#### **D. OPMEER**

Centrale van Zeevarenden ter Koopvaardij en Visserij CKV

#### **Mr. A. F. W. RAPATI**

Vereniging van Nederlandse Koopvaardij Officieren

#### **Jhr. H. REUHLIN**

Raad van Bestuur voor de Zeevaart

#### **W. VERMAAS**

Bond van Werkgevers in de Kustvaart

#### **Mr. T. PH. M. OONINCX**

Secretaris-penningmeester

Stationsweg 135, 's-Gravenhage

tel. 070 - 18 44 44, giro 127 00 00