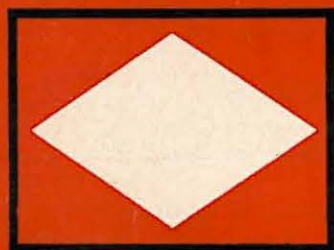


# De uitlaat

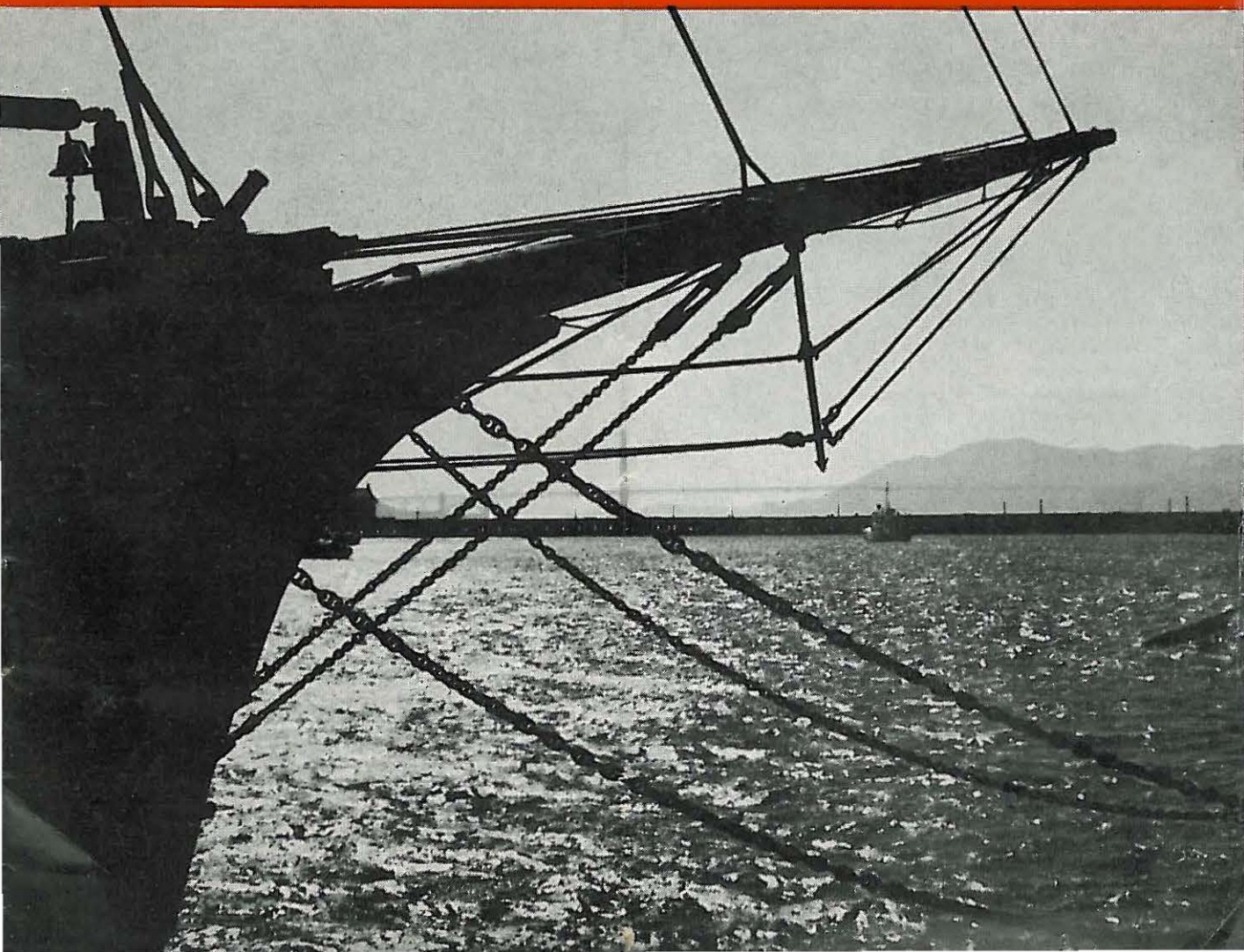


Personeelsorgaan der

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

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

**Hollandse Vrachtvaart Maatschappij N.V.**



## FOTO VOORPAGINA

'Golden Gate Bridge', boeg van  
'Balclutha' Clipperschip.

Opname 1e Stm. H.V.M. — R. van der  
Schaaff

---

# 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

Van de redactie . . . . .	3
Bedrijfsnieuws . . . . .	3
Scheepsposities . . . . .	3
M.s. 'type Van Heemskerck' . . . . .	4
Duizendste familiegroeten . . . . .	6
Familiegroeten . . . . .	7
Van havens en schepen . . . . .	8
Personalia . . . . .	10
Belevenissen te Kuwait . . . . .	12

U zult al wel begrepen hebben uit de ook in 'De uitlaat' verschenen publicaties over het samengaan van de K.P.M. en de K.J.C.P.L., dat als gevolg hiervan de 19e jaargang van 'De uitlaat' tevens de laatste zal zijn.

Het is niet mijn bedoeling u thans een overzicht van het ontstaan en de 'levensloop' van ons personeelsblad te geven. Hieraan zal in de volgende 'De uitlaat', de laatste, een artikel worden gewijd.

Wat ik als redacteur nu zou willen memoreren is de hulp die ik bij de samenstelling van ons blad vooral gedurende de laatste jaren van vele kanten heb gekregen. Het had méér kunnen zijn, maar desondanks meen ik er enigszins in geslaagd te zijn 'De uitlaat' min of meer een eigen gezicht te geven.

Allen die door inzending van kopij en foto's, maar ook door kritiek en adviezen, mij daarbij hebben geholpen, wil ik daarvoor langs deze weg hartelijk bedanken.

Het laatste nummer dat ik niet meer persoonlijk zal kunnen samenstellen, zal in hoofdzaak een visueel afscheidnummer worden. Naar wat ik van de plannen dienaangaande heb vernomen, zal het een waardig sluitstuk van de 19-jarige 'De uitlaat' kunnen worden. Het spijt mij dat ik als redacteur nu afscheid van De uitlaat-lezers en -nietlezers moet nemen en ik wens u allen voor de toekomst van ganser harte het allerbeste toe.

H. A. de Jong

## KPM

Het m.s. 'Van Waerwijck' arriveerde de 14e oktober te Rotterdam en werd de 18e oktober aan kopers, de Oranje Lijn, opgeleverd.

Het m.s. 'Schouten' vertrok ddo. 12 oktober van Bangkok met een volle lading manioc naar Bremen en Rotterdam. Na lediglossing zal het schip te Amsterdam aan de zelfde kopers opgeleverd worden.

De m.s.s. 'Sabang' en 'Sanana' vonden geregeld emplooi in de dienst Zuid Kalimantan-Bangkok v.v.; het m.s. 'Sina-bang' bevoer de dienst Oost Kalimantan-Hong Kong v.v.

Stanvac heeft intussen het charter van de 'Labuan Hadji' verlengd tot begin februari 1967.

## NTPM

Het s.s. 'Westertoren' voer van Singapore naar Karachi en vertrok daarna via Abadan en Singapore naar Bangkok.

## SCHEEPSPOSITIES

### NTPM

ms. 'Senegalkust'	Abidjan	31-10
ms. 'Congokust'	Port Harcourt	30-11
ms. 'Zuiderkerk'	Amsterdam	± 5-11
ms. 'Sloterkerk'	Genua	± 1-11
ss. 'Westertoren'	Bombay	6-11
ss. 'Munttoren'	Chelsea	1-11

### HVM

ms. 'Hollands Diep'	Z. Australië	31-10
ms. 'Hollands Duin'	Japan	19-11
ms. 'Hollands Dreef'	W. Australië	25-10
ms. 'Hollands Burcht'	Curaçao	29-10

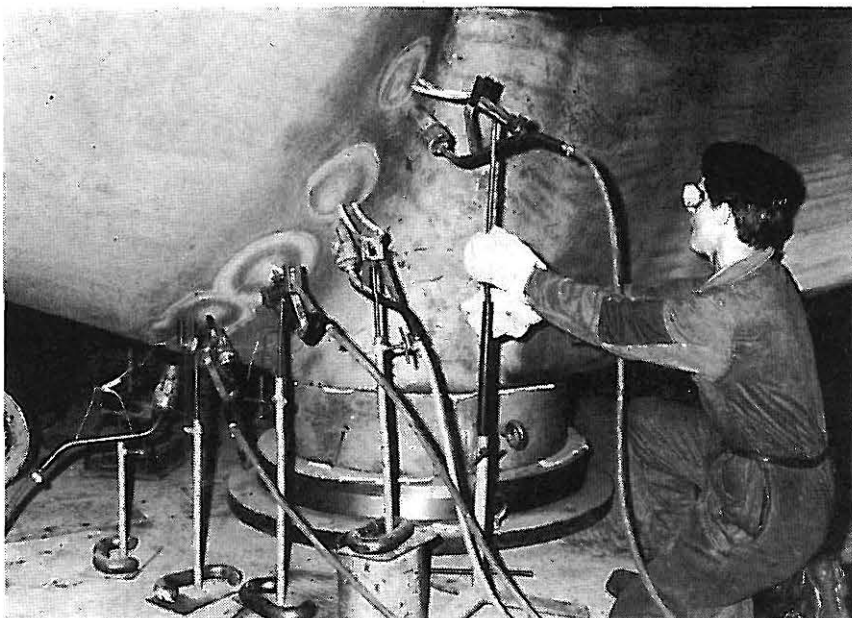


# Ms 'type Van Heemskerck'

In verband met de verlenging van deze schepen is het nodig dat de spoed van de stuwschroef met ca. 9% verminderd wordt.

Successievelijk werd zulks bij de reserve schroeven die hiertoe naar Nederland gezonden werden, reeds uitgevoerd. Bijgaande foto's laten zien hoe deze werkzaamheden door de firma Lips te Drunen werden verricht.

*foto I*  
toont het grote aantal branders nodig om een bepaald gedeelte van het blad gelijkmatig te verhitten.



*foto II*  
geeft aan dat de verhittingszone volgens een bepaalde lijn verloopt waardoor het verdraaien van het blad langs deze lijn zal plaats hebben.

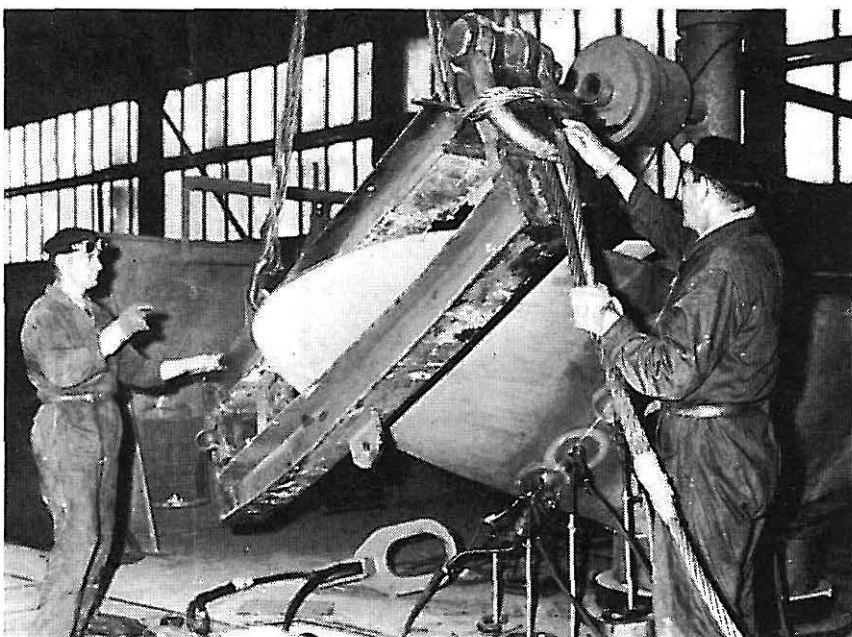


foto III  
toont trekstelling en spoedmeter gemon-  
teerd; middels takels wordt de ver-  
draaiing teweeg gebracht.

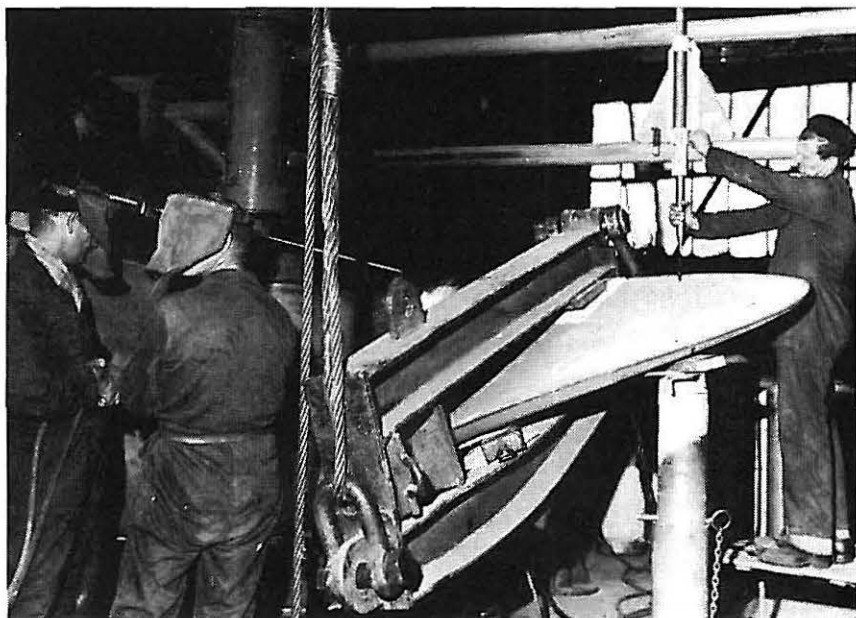
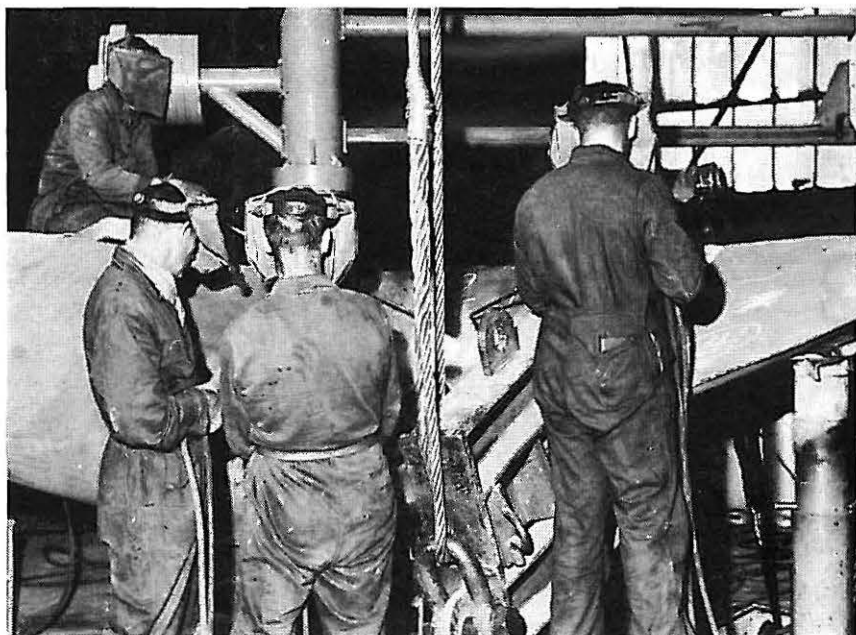


foto IV  
gedurende het verdraaien wordt warmte  
toegevoerd om snel afkoelen te voor-  
komen.



# Duizendste familiegroeten

voor opvarenden van het m.s. 'Houtman' op donderdag 22 september jl. Een mooie bloemenmand (met bougainville) aangeboden door de 'Houtman' versierde de studio van de Wereldomroep. Er was kennelijk iets aan de hand en wel een opname van familiegroeten van het 1000e 'Schip van de Week', een feestelijke gebeurtenis, welke niet ongemerkt mocht voorbijgaan.

Ter gelegenheid van deze viering kon men vrijdag via alle zendrichtingen luisteren naar een toespraak van H.K.H. Prinses Margriet.

's Middags in de studio bood de heer P. de Josselin de Jong, voorzitter van de K.N.R., de medewerker/sters (zie bijgaande foto) die dit programma elke week met evenveel enthousiasme verzorgen, een scheepsklok aan, welk bijzonder cadeau zeer op prijs werd gesteld. De heer Drs. L. F. Tijmstra, directeur van de Wereldomroep, sprak daarna nog enkele hartelijke woorden. Na deze feestelijke opening kon de opname van familiegroeten beginnen en het orkest 'Confetti' o.l.v. Harry de Groot zette dit programma in met de gebruikelijke melodie van het 'Schip van de Week': 'The world is waiting for the sunrise'. Voor het vocale gedeelte zorgden Willeke Alberti en Harry van Dongen. In de pauze werd het glas geheven op een succesvolle voortzetting van deze groetenprogramma's.

Aan boord had men een klein gedeelte van de groeten gemist, zodat om toezending van het bandje werd gevraagd.



# Familiegroeten

Opname van familiegroeten bestemd voor opvarenden van het m.s. 'Straat Franklin' en het s.s. 'Westertoren' vonden plaats op donderdag 13 oktober jl. Voor vele familieleden van de 'Westertoren' was dit programma nieuw, doch ondanks de onwennigheid kwamen de groeten er vlot en gezellig uit en gezien al dit nieuws zullen ze aan boord van beide schepen wel weer wat 'bij' zijn gekomen. Voor de muziek zorgden Piet Noordijk, combo met Tony Nolten, orgel met zang van Ria Valk. Wij hopen dat de ontvangst aan boord goed is geweest.

## BIJ DE FOTO'S:

linksboven  
Familieleden m.s. 'Houtman'.

links midden  
Drs. L. F. Tijmstra, Directeur Radio Nederland Wereldomroep; spreekt de aanwezigen toe.

links onder  
Medewerkers/sters Wereldomroep, van links naar rechts:  
Bert Steinkamp, regisseur; Guus Weitzel, omroeper; Rieke van Epen, gastvrouw Vlaggeschip; Roderick Huysinga, muziekregisseur; Teddy Scholten, gastvrouw 'Schip van de Week';  
uiterst rechts: Godert Kal, samensteller groetenprogramma's en naast hem de heer P. de Josselin de Jong, voorzitter van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging, die de scheepsklokken aanbood.

rechts boven  
Familieleden m.s. 'Straat Franklin'

rechts onder  
Familieleden s.s. 'Westertoren'.



Intussen vernamen wij dat aan boord van beide schepen de ontvangst goed is geweest.



# Van havens en schepen

## Mutterschiff für schnelle Häfen?

N.a.v. het plan van Lykes Bros. voor een moederschip, dat lichters kan vervoeren, heeft men thans een gewijzigd project ontworpen, waarbij een moederschip lichters m.b.v. liften en transportbanden op hun plaatsen in het laadruim kan brengen. Het moederschip zou op die manier 38 geladen lichters kunnen transporteren. De overslagkosten spelen een geringe rol, doch de grote capaciteit der moederschepen maakt hen alleen rendabel op de grote handelsroute.

## Negev Canal planned

Israël heeft plannen voor de aanleg van een kanaal ter lengte van 287 km van de Middellandse Zee naar de Rode Zee, dwars door de Negev-woestijn. Met de aanleg zullen 12 jaren gemoeid zijn en de totale kosten zullen \$ 3000 miljoen bedragen, waarvan 15% door de Israëlische regering gefinancierd wordt en 40% door de toekomstige int. gebruikers van het kanaal. Het kanaal krijgt een breedte van 140 m, zodat twee grote schepen elkaar zullen kunnen passeren. Het kanaal zal de havens Ashdod en Eilat met elkaar verbinden.

## 'Most disastrous contract'

Het kontrakt voor het Zweedse passagiersschip 'Kungsholm' is financieel gesproken het meest rampzalige gebleken dat de Clydebank ooit heeft onderhouden. Het verlies bedraagt meer dan £ 3 miljoen op een contractprijs van ongeveer £ 7 miljoen. Voorts verklaarde Lord Aberconway, president-commissaris van John Brown de ironie dat — hoewel het schip in financieel opzicht een ramp is — het in technisch opzicht schitterend is.

## Maintaining building position

Gedurende 1965 handhaafde Noorwegen zijn positie als zesde scheepsbouw-natie ter wereld. Van het wereldtotaal

opgeleverde tonnage van 11,8 miljoen t. bedroeg het Noorse aandeel 3,9%. Het merendeel der opdrachten werd door Noorse rederijen verstrekt. De Noorse scheepsbouw wordt nog steeds gedomineerd door een groot aantal betrekkelijk kleine werven.

## Many ports being improved

In verscheidene Australische havens worden verbeteringen tot stand gebracht. Goede voortgang wordt gemaakt bij de bouw van een nieuwe kolentip in Carrington Basin, Newcastle (NSW). De officiële opening zal in april 1967 plaatsvinden. Het toeleidingskanaal krijgt een diepte van 36 vt. Voorts komen op Coode Island, Melbourne, acht ligplaatsen met een diepte van 45 vt. voor containerschepen. Te Westernport, Victoria, kunnen thans olietankers van 100.000 dwt. lossen.

## Containers urged for coastal trade

De 'New Zealand Trading Commission' voor im- en exportgoederen heeft geadviseerd, tot een actiever bevordering van het vrachtvervoer m.b.v. containers en palletten door rederijen en transportondernemingen. Voorts werd een permanent onderzoek van het containersysteem bepleit i.v.m. de mogelijkheid van exploitatie van containers in de trades met overzeese landen. Hoewel men van mening is, dat de overslag moet worden gemechaniseerd, kant men zich toch tegen de aanschaffing van kostbare transportband-systemen.

## Shell's 43-ship programme

De Shell Int. Marine heeft enkele Japanse werven opdrachten verstrekt voor de bouw van tankers in de 165.000 t.-klasse. In totaal heeft Shell een bouwprogramma lopen voor 43 schepen bij werven in zes verschillende landen. Het is het grootste bouwprogramma

(uitgedrukt in tonnen) dat ooit door één enkele groep werd ondernomen. 14 dezer schepen worden bij Japanse werven gebouwd. Nadere detaillering.

## Cheap travel plan to U.K.

De England Sweden Line heeft voor haar 'drive-on, drive-off'-dienst in het stille seizoen een speciale gezinstariefkorting ingevoerd. Voor een gezin van vier personen plus auto wordt het mogelijk voor £ 30 een reis van het UK naar Zweden en terug te maken. De diensten tussen Tilbury/Hull en Gothenburg zullen worden onderhouden door de 'Saga', 'Spero' en 'Svea'.

## World's biggest tankers ordered

De National Bulk Carriers heeft de Japanse werven Mitsubishi en Ishikawajima Harima Heavy Industries opdracht gegeven voor de bouw van zes stoomturbinetankers van 276.000 t., die een snelheid van 16,3 mijl zullen krijgen. Het worden de grootste tankers ter wereld. De schepen worden eigendom van de Bantry Transportation Co., een Liberiaanse rederij, die een dochteronderneming van de National Bulk Carriers is. De schepen, die in totaal £ 43 miljoen zullen kosten, worden charterd aan de Gulf Corporation.

## Authority for Mitsui dock

Het Japanse ministerie van Vervoer heeft Mitsui machtiging verleend voor de constructie van het grootste bouw-dok ter wereld. Het dok krijgt een lengte van 437 yards, een breedte van 79 yards en een diepte van 40 vt. De capaciteit van het dok zou 250.000 dwt. gaan bedragen, doch insiders zijn van mening, dat in het dok tankers van 500.000 dwt. kunnen worden gebouwd. De kosten zullen ongeveer £ 4,2 miljoen bedragen. Het wordt het 5e-Japanse dok met een capaciteit voor tankers van meer dan 200.000 dwt.



### **'Wharves not adequate'**

De voorzitter van de exportraad van Australische K.v.K.'s heeft de Australische federale- en deelstaat-regeringen erop gewezen, dat de ontoereikende ligplaatsfaciliteiten in de Australische havens bijdragen tot een verhoging der exportkosten. Een studie heeft uitgewezen, dat verscheidene ligplaatsen niet geëxploiteerd kunnen worden.

### **Trafic des passagers a New York**

De Port of New York Authority heeft een plan opgesteld voor de hergroepering van het passagiersvervoer te New York. In totaal zullen negen ligplaatsen nodig zijn waarvan zes beschikbaar moeten zijn voor de zes superpassagiersschepen, die evenals andere passagiersschepen regelmatig de haven aandoen. Drie oude pieren zullen overbodig worden. De Holland-Amerika Lijn zou dan afstand moeten doen van haar zeer moderne pier. Met een geïntegreerd systeem zal men de ligplaatsen der passagiersschepen beter kunnen benutten.

### **Neuer Lauro-Dienst**

Omstreeks de jaarwisseling 1966/67 zal de Italiaanse rederij Achille Lauro, een sneldienst openen van Triëst naar het Verre Oosten, waarbij de havens van Bombay, Chittagong, Penang, Singapore, Djakarta, Hong Kong en Manilla op de uitreis en die van Serawak en Soerabaja op de thuisreis zullen worden aangedaan. Vier motorschepen van 12.000-13.000 t. en een dienstsnelheid van 16 mijl zullen deze maandelijks dienst gaan onderhouden. Voorts zal de lijndienst tussen de Adriatische Zee en Pakistan/Perzische Golf 4-5 maal per maand worden onderhouden.

### **The Atlantic consortium**

De Holland-Amerika Lijn, de Zweedse Transatlantic Cy. en de Svenska Ame-

rika Linie hebben gezamenlijk de op de Bermuda's gevestigde Atlantic Container Line opgericht, die m.i.v. de herfst van 1967 met vier schepen wekelijkse diensten zal gaan onderhouden. De vier schepen van 14.000 dwt. zijn de eersten, die speciaal worden gebouwd voor het containertransport via de Noordelijke Atlantische Oceaan. De schepen worden ontworpen voor het 'roll-on, roll-off'-vervoer. Elk schip krijgt een capaciteit voor ongeveer 300 containers, gepalleteerde lading en 1.400 auto's.

### **Another Nippon K.K. bulk carrier design**

De Japanse werf Nippon Kokan K.K. heeft bekendgemaakt, dat zij een nieuwe serie van hun 'Standaard-ontwerpschepen' zullen gaan bouwen. Het worden bulkschepen van 65.000 dwt., die 'Panamax'-schepen zullen heten n.a.v. het feit dat deze tonnage de maximale gewichtsklasse zal zijn voor schepen, die het Panamakanaal passeren, sinds de 'Load Line Convention' van 1966 van kracht is geworden. Hierbij werd de maximale breedte van schepen, die het Panamakanaal passeren, gebracht van 104 vt. 6 in. op 106 vt.

### **Suez Canal transit for big tankers**

De beheersinstantie voor het Suezkanaal heeft plannen om het kanaal zodanig te verbeteren, dat in 1972 grote tankers met een diepgang van 48/50 vt. en een grootste breedte van ongeveer 135 vt. het kanaal veilig zullen kunnen passeren.

Aangezien een groot gedeelte van de werkzaamheden van de afdeling Personeelszaken K.P.M. vanaf september j.l. geleidelijk aan de K.J.C.P.L. te Amsterdam en Hong Kong zijn overgedragen, is het niet meer mogelijk de op deze pagina's gebruikelijke rubrieken alle op te nemen.

De planning van de K.P.M.-Officieren wordt bijvoorbeeld thans te Hong Kong uitgevoerd, zodat de mutaties Gezagvoerders en Hoofdwerktuigkundigen ons niet meer bekend zijn. Wij zullen daarom alleen die rubrieken opnemen waarvan wij weten dat zij volledig zijn.

## BEVORDERINGEN

Uitgezonden Walpersoneel K.P.M.

De heer J. A. Vermeulen tot Ass Home Staff Sr. Grade m.i.v. 1-10-'66.

Amsterdamkantoor

De heer S. J. A. Hazewinkel tot Adjunctchef m.i.v. 1-1-'67.

N.T.P.M.

Nautisch Varend Personeel

tot 3e Stuurman A. P. M. de Wilde m.i.v. 1-9-'66.

## MUTATIES HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN

N.T.P.M.

W. Starreveld ex verlof n/ms. 'Congokust' 3-10

S. Barendregt (dd. Hfd. wtk.) ex ms. 'Congokust' met verlof 4-10

## MET VERLOF GEGAAN

N.T.P.M.

3e Stm. A. P. M. de Wildt ex ss. 'Westertoren' (P. Bukom) SV 6-9

5e Wtk. R. M. L. C. Net ex ss. 'Westertoren' (Abadan) 26-9

Ass. Wtk. J. Moll ex ss. 'Westertoren' (Abadan) 26-9

4e Stm. H. B. van der Bult ex ss. 'Westertoren' (P. Bukom) 10-10

1e Stm. F. J. Kubinek ex ms. 'Congokust' 14-10

3e Wtk. W. Brugman ex ms. 'Congokust' 15-10

Ass. Wtk. D. J. P. Schot ex ms. 'Congokust' 15-10

K.P.M.

Gezagv. H. P. Steggerda uit Auckland RV 16-8

Gezagv. J. A. Haringsma uit Tanga RV 16-8

3e Wtk. F. H. A. Crooymans uit Mombasa RV 1-9

Gezagv. J. de Jong uit Singapore RV 5-9

4e Strm. N. P. Steenbergen uit Singapore RV 5-9

Gezagv. H. Koch uit Hong Kong RV 8-9

5e Wtk. C. P. Herrebout uit Melbourne RV 8-9

5e Wtk. J. Bergsma uit Abidjan RV 10-9

5e Wtk. L. Olivier uit Japan RV 13-9

Gezagv. M. M. Adamse uit Melbourne RV 8-9

1e Strm. J. P. Goossens uit Mombasa RV 20-9

2e Strm. O. E. A. Vermeulen uit Lagos RV 20-9

2e Wtk. G. Veenstra uit Lobito RV 22-9

1e Strm. K. P. C. A. Gramberg uit Melbourne RV 24-9

Hfd. wtk. H. Weevers uit Bangkok RV 27-9

1e Strm. R. Edsen uit Singapore RV 28-9

4e Strm. A. G. Vroon uit Mogadiscio RV 30-9

2e Wtk. B. J. Bouwman uit Durban RV 1-10

5e Wtk. K. J. A. Bouma uit Durban RV 1-10

4e Strm. A. C. Hartman uit Bangkok RV 4-10

3e Wtk. N. M. Meinsma uit Mombasa RV 7-10

5e Wtk. A. M. L. van Hooff uit Durban RV 8-10

2e Strm. A. Ch. O. Meynderts uit Durban RV 8-10

2e Wtk. G. Ch. Grevink uit Yokohama RV 11-10

Gezagv. J. J. van de Riet uit Rotterdam RV 14-10

1e Strm. J. J. Maaskant uit Rotterdam RV 14-10

2e Strm. F. E. Roelofsma uit Rotterdam RV 14-10

2e Strm. G. Verkroost uit Rotterdam RV 14-10

4e Strm. D. P. Bleyerveld uit Rotterdam RV 14-10

Hfd. wtk. W. H. van der Poel uit Rotterdam RV 14-10

2e Wtk. H. H. Smulders uit Rotterdam RV 14-10

3e Wtk. P. B. G. M. Wesseling uit Rotterdam RV 14-10

5e Wtk. J. Hendriks uit Rotterdam RV 14-10

5e Wtk. W. A. Kok uit Rotterdam RV 14-10

Elektro-mont. E. Ch. Abrahamsz uit Rotterdam RV 14-10

---

## NA VERLOF GEPLAATST

---

N.T.P.M.

5e Wtk. H. W. Brunsveld (nieuw aangenomen)		
	ss. 'Westertoren (P. Bukom)	3- 9
5e Wtk. M. G. v. d. Velde	ms. 'Senegalkust	16- 9
4e Stm. A. H. Berkenbosch (nieuw aangenomen)		
	ms. 'Senegalkust'	19- 9
3e Wtk. M. van der Steen	ms. 'Senegalkust'	20- 9
Llg. stm. J. Ronner (nieuw aangenomen)		
	ms. 'Senegalkust'	20- 9
4e Wtk. P. Visser	ms. 'Congokust'	1-10
4e Stm. P. de Jager (nieuw aangenomen)		
	ms. 'Congokust'	3-10
5e Wtk. H. Vermeulen (nieuw aangenomen)		
	ms. 'Congokust'	3-10
1e Stm. J. Lameyer	ms. 'Congokust'	11-10
4e Wtk. Th. A. H. Bakker (nieuw aangenomen)		
	ms. 'Congokust'	11-10
5e Wtk. R. M. L. C. Net	ms. 'Congokust'	14-10
3e Wtk. H. G. Dirix	ss. 'Westertoren' (Bangkok)	15-10

---

## GESLAAGD VOOR HOGER DIPLOMA

---

N.T.P.M.

4e Wtk. P. Visser	A.	28- 9
4e Wtk. J. Meijer	A.	3-10
3e Wtk. H. G. Dirix	B.	12-10
5e Wtk. M. J. M. de Reeper	A.	13-10

---

## HUWELIJKEN

---

N.T.P.M.

Hfd.-Werktuigkundige D. Bus en Mej. G. Vedder ddo. 21-9 te Rotterdam.  
3e Stuurman A. P. M. de Wildt en Mej. M. C. Haarbosch ddo. 29-9 te Vlissingen.  
5e Werktuigkundige K. J. W. Tinga en Mej. H. M. Beijaard ddo. 21-10 te Nes (Ameland).

K.P.M.

3e Werktuigkundige D. J. Meijer en Mej. J. Kuipers, ddo. 16-9 te Amsterdam.  
3e Werktuigkundige A. Verhey en Mej. E. P. van Mierlo, ddo. 28-9 te Den Haag.

3e Stuurman R. J. Edelenbosch en Mej. A. H. Jongkind, ddo. 13-10 te Weesp.

3e Werktuigkundige K. J. Veldman en Mej. F. M. Doherty, ddo. 28-7.

*Proficiat en 'behouden vaart'*

---

## NIEUWE K.P.M.-ERTJES

---

Nijmegen, 19-9-66: Maarten Willem Theodoor, zoon van Gezagvoerder Th. H. Rappard en Mevrouw N. Rappard-van Rijn.

Singapore, 22-9-66: Karen Annemarie, dochter van 2e Stuurman J. F. Tiemes en Mevrouw M. S. Tiemes-van Belzen.

Goes, 27-9-66: Romaldus Rapolas, zoon van 5e Werktuigkundige H. J. E. Peeters en Mevrouw M. M. Peeters-Cemeska.

Naarden, 28-9-66: Kuno, zoon van de heer G. Gons (Amsterdamkantoor) en Mevrouw A. Gons-Boddé.

Goes, 1-10-66: Egberdina Adriana, dochter van 2e Werktuigkundige E. Timmer en Mevrouw P. J. A. Timmer-van de Velde.

*Welkom in de 'familie'*

---

## IN MEMORIAM

---

Gepensioneerd Gezagvoerder A. Dijkhuizen, overleed ddo. 1-9-1966 te Den Haag in de leeftijd van 59 jaar.

*Hij ruste in vrede.*

# Belevenissen te Kuwait

## Donor voor 10 pond

Waarom zo'n flink bedrag neergeteld voor zo'n beetje bloed zal menigeen zich zeer waarschijnlijk afvragen, zich herinnerend dat je in Holland met een sandwich wordt beloond. Het laat zich wel verklaren en wel omdat de godsdienst ter plaatse het in zekere zin verbiedt. Het is echter wonderbaarlijk te aanschouwen hoe snel onze onvolprezen stewards (die toch tot dezelfde geloofsgroep behoren) echter een aangeboden biertje accepteren, waarbij ik me afvraag hoe sterk Mohammed in zijn schoenen moet staan om het van Bachus te winnen.

Maar laten we niet van ons onderwerp afdwalen. Het was dus bekend dat er aan eventuele bloeddonors een flink bedrag uitgekeerd zou worden. Aangezien de meesten van ons op deze zondag toch vrij waren werd er niet eens meer over gepraat en na het inwisselen van ons paspoort voor een walpasje schoten we in een taxi en even later waren we al op weg naar het betreffende ziekenhuis. Het was een heerlijke zonnige dag zo omstreeks 56° C in de schaduw. Gelukkig waren er in het ziekenhuis fans aangebracht zodat we ons rustig in de wachtkamer konden plaatsen zonder dat je je schoenen om de 5 min. leeg behoefde te hopen. Na een kwartier was de eerste al aan de beurt en zo duurde het ook niet lang of ook ondergetekende was aan de beurt. Het eerste wat me opviel toen ik de deur door stapte was de verpleegster uiteraard, maar wat dat liefvallige wezentje in haar handen had deed me toch even verontrustend aan. Die hamer bleek even later bedoeld te zijn om kniereflexen mee te controleren. Enfin even later werd er een groot pak verband tevoorschijn getoverd en ik kon er niets aan doen maar ik moest ineens aan Alfred Hitchcock denken. Een ogenblik later werd ik uit mijn overpeinzingen gehaald doordat mijn vinger zowat uit het lid werd getrokken door dat liefvallige zustertje, waarop ik prompt de neiging kreeg om allen hartelijk de groeten te doen en de volgende

keer nog maar eens terug te komen. Maar het was al te laat. Na verschillende potjes en pannetjes gerangschikt te hebben kreeg ik ineens een jaap in mijn vinger toebedeeld die ik moest laten uittrekken in een buisje waar de zuster aan zat te zuigen. Persoonlijk prefereer ik Bols maar dat is iets dat moet een ieder maar voor zichzelf uitmaken. Een ogenblik later werd mij medegedeeld dat mijn groep O was en wel positief. Gelukkig hebben ze daar hele bassins vol van dacht ik nog, maar ook dat bleek ijdele hoop te wezen aangezien mij even later werd medegedeeld of ik de zuster maar wilde volgen. Er werd mij vriendelijk verzocht mijn overhemd op te stropen en dan op het bed te gaan liggen dat er voor gereed stond. De naald die ergens in mijn armen werd geperst was gelukkig niet zo groot als mijn collega's me vriendelijk hadden verteld. Een goede 10 min. later was alles voorbij; een glaasje vruchtensap werd er uitgedeeld om weer op krachten te komen en weer 10 min. later zat ik weer in de wachtkamer. Weer 10 minuten later lag ik weer op bed daar ondergetekende een bijna fatale doodsmak maakte doordat hij gezeten op een tafel in de wachtkamer zijn positieven verloor. Het werd opgemerkt door een collega van mij die er even later ook maar bij is gaan liggen. Hij heeft zijn plannen om bloed te geven maar laten varen en is weer in de wachtkamer gaan zitten. Weer 10 minuten later werd ik uitgeleide gedaan, voor de tweede maal, waarbij ik de deur zowat uit de hengsels liep omdat ik de zuster nog even 'tot ziens' wenste. Ach eigenlijk was het toch een gezellige ochtend geweest en ik denk dan ook dat ik de volgende keer weer ga.

H. v. E.