KLM

Vogelvlucht

Registered by Australia Post — Publication No. NBP3783.

KLM Vogelvlucht

1 – 1985

Uitgave voor Australië en Nieuw-Zeeland van de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.

This publication is issued four times per year in the months of march/june/september and december for the Dutch community living in Australia and New Zealand.

Redaktie:
F. Sterrenburg
Redaktieadres: Vogelvlucht, c/o KLM, G.P.O. Box 4095, Sydney 2001, N.S.W.

Handwerk- en kookrubriek:
José Groenewoud

Layout:
Peter Zandbergen

Although the information and prices given in this magazine are believed correct at the time of publication, their accuracy cannot be guaranteed, and they should not be regarded as binding for KLM or its agents.

KLM KANTOREN:
AUTRALIË:
Sydney 2000 N.S.W.
5 Elizabeth Street,
Tel.: 2336255.
Melbourne 3000 Vic.
80 Collins Street,
Tel.: 635111.
en de kantoren van Ansett Airlines of Australia.
Adelaide 5000 S.A.
4th Floor,
45 King William Street,
Tel.: 2177222.
Brisbane 4000 Qld.
Suite 304, 3rd Flr,
231 George Street,
Tel.: 228-8222
Perth 6000 W.A.
26 St. George's Terrace,
Tel.: 250201.
Canberra 2600 A.C.T.
62 Northbourne Avenue,
Tel.: 497333.
Hobart 7000 Tas.
178 Liverpool Street,
Tel.: 380800.

PAPUA NIEUW-GUINEA
Air Niugini
Port Moresby,
A.N.G. House,
Hunter Street, Papua New Guinea.

NIEUW-ZEALAND:
Auckland. P.O. Box 3538.
Wellington.
P.O. Box 96, en de kantoren van Air New Zealand.

Wilt u uw eventuele adresverandering op deze coupon vermelden? Boven s.v.p. het oude, daaronder het nieuwe adres, en graag het nummer, dat boven uw naam op de adresstrook staat (Referentie nummer), vermelden. Als u dit blad liever niet beschadigt, kunt u een briefje zenden. Wilt u dan wel het adresbandje meesturen?

REFERENTIE NO./REFERENCE NR.: A
OUD ADRES/OLD ADDRESS
Naam/Name . . . . . .
Straat/Street. . . . . .
Plaats/Suburb. . . . . .
Postcode . . . . . .

JUISTE NAAM en NIEUW ADRES/
CORRECT NAME and NEW ADDRESS
Naam/Name . . . . . .
Straat/Street. . . . . .
Plaats/Suburb. . . . . .
Postcode . . . . . .

Misschien heeft u een vriend of kennis die ook graag regelmatig VOGELVLUCHT zou willen ontvangen? Stuur volledig adres aan:

COUPON ADRESSEREN:

VOOR AUSTRALIA:
KLM Royal Dutch Airlines
G.P.O. Box 4095
SYDNEY, N.S.W. 2001

VOOR NEW ZEALAND:
KLM Royal Dutch Airlines
P.O. Box 3538
AUCKLAND

TIP VOOR ORANJE-FANS.

DE ORANJE-AGENDA EN "DE VEERTIEN VREUGDEN VAN SOESTDIJK"

Uitgeverij Zomer & Keuning te Ede brengt voor Dfl. 19.90 een vorstelijke agenda uit, die ook als dagboek te gebruiken is. Alle verjaardagen van de Oranjes met 52 toepasselijke fotopagina's en persoonlijke achtergrond-informatie. Verder toeristische gegevens over paleizen, musea en plaatsen die iets met het Huis van Oranje te maken hebben.

Bij dezelfde uitgever verscheen voor dezelfde prijs een fotoalbum (96 pag.) over alle veertien Oranje-kleinkinderen: kostelijke kiekjes met uitgebreide teksten waardoor we de „veertien vreugden" een beetje persoonlijk leren kennen.

STREEKDRACHTMOTIEVEN

Dit is de titel van een zeer aantrekkelijk boek (143 pag., formaat 21,5 x 28,5 cm, prijs f 45,-, auteur E. v. Vrijberghe de Coningh, uitgever H.J.W. Becht, Postbus 162, 1000 AD Amsterdam).

De tekst is summier, maar met kleurige illustraties, werktekeningen, voorbeelden en telpatronen is bepaald kwistig omgesprongen. De 11 hoofdstukken behandelen de dracht van Axel, Bunschoten/Spakenburg, Huizen, Marken, Kampereiland/Noord-Veluwe, Scheveningen/Katwijk, Staphorst, Urk, Volendam, Walcheren en Zuid-Beveland. Van elke dracht worden één of meer handwerktechnieken uitvoerig besproken en toegepast op moderne kleding en gebruiksvoorwerpen. Bovendien begint elk hoofdstuk met een gezellig tafereel uit de betreffende streek en daarvan is achterin een telpatroon voor uitvoering in kruissteek opgenomen. Een leuk project voor Dutch Clubs om van alle tafereeltjes tezamen een groot wandkleed te maken.

De besproken boeken zijn tegen een kleine aanbetaling te bestellen bij de Dutch-Australian Publishing Company, 381 Pitt Street, Sydney, NSW 2000.

SAIL '85: AMSTERDAM's MAJOR NAUTICAL EVENT.

For the third time, Amsterdam will host a fleet of sailing ships of unmatched variety and beauty during the major nautical event of the year - Sail '85.

Over a thousand ships from 31 countries have been invited to participate and from August 1 to 6 inclusive the capital will be entirely under the spell of canvas, ropes and tar. If the ships are powered by the wind, Sail itself has a more substantial source of energy behind it: a Foundation with the municipality of Amsterdam, KLM and Heineken as some of the founder members. G.M.A. Lekkerkerker, of Amsterdam's municipal information service, has been closely involved in the preparations of Sail '85 and explains the city's interest in the manifestation.

"Amsterdam's sponsorship keeps the traditions of the Port of Amsterdam alive. During Sail '85 Amsterdam will once more become what it was in the 16th century: the world's principal port for sailing-ships. In addition, the event underlines the city's importance for tourism: Amsterdam is the fourth 'tourist city' in Europe."

One of Sail '85's strong points is that it is not only concentrated in time, but also in space. Everything happens in what is called the Old Port Area (Oude Havengebied) near the Central Station. This means that Sail is easily reached by public transport (over 90% of the spectators used this in 1980) and can be viewed at leisure during a stroll.

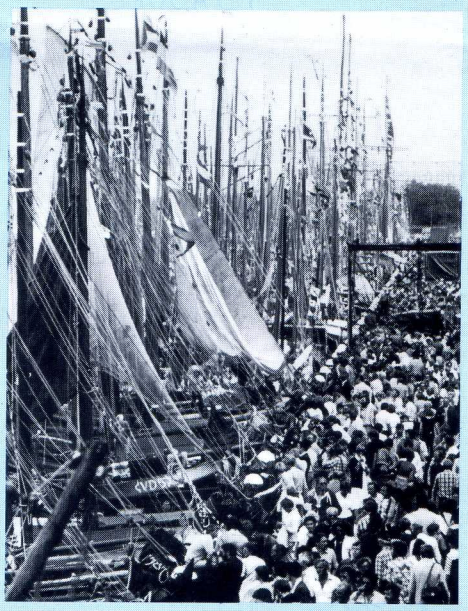
"The facilities are excellent", Lekkerkerker points out, and he can prove this: "in 1980 Sail attracted almost 2 million spectators and only one got wet." As an inside tip: de Oostelijke Handelskade is an excellent location, but the best thing to do is to take a walk. This has the advantage that you can explore the atmosphere of the port area, where many special harbour pubs cater for the hungry . . . and the thirsty. Live music in the sailor mood, a quick informal snack or a romantic dinner by candlelight - it's all there. Sail has become a tradition itself. The first event was held in 1975 and drew some 700.000 spectators. In 1980 this figure was tripled and for 1985 a similar number of visitors is expected. What has also become a tradition is the active participation of the public in the show. "Many people decide the best way to enjoy Sail is by boat, which explains why traffic in the harbour really is dense", says Lekkerkerker. "But in addition, there is a special event open to the public. It's called the Pieremachochel cruise and we expect this will be a smashhit". The idea behind the pieremachochel cruise (an ancient word of not too clear origin meaning 'a crazy boat') is that anybody can join in a vessel of personal design. The only condition is that it keeps floating . . .

Some highlights of the programme (full information is available from the VVV Amsterdam, Postbus 3901, 1001 AS Amsterdam) are:

- parade of the participating ships
- numerous demonstrations including an air show, steam tugs, fake fights and sailing-exercises by tall ships
- daily fireworks
- competitions of real ships (IJsselmeer race) and models (which must be of 'museum quality' and will also be displayed).

And finally one of Sail's many good points: the show is free!

NOSTALGIC GLORY . . .



. . . APPRECIATED BY MANY.

SLAGADER VAN EUROPA:
DE RIJN.

Handel en transport – van oudsher een Hollandse specialiteit. Of het nu door de lucht is, over land of over het water zoals in deze story. Keizer Napoleon noemde Nederland ooit eens een 'aanspoelsel van de Rijn', en al is dat niet helemaal waar, de Rijn – slagader van Europa – is een van de oorzaken waardoor ons land zo'n dominerende positie in het Europeese goederenvervoer inneemt. De directe verbinding met de grote industriegebieden in Midden Europa draagt sterk bij tot het internationale karakter van Nederland.

En dat internationale karakter bleek weer eens duidelijk toen een lang-gekoesterde wens in vervulling ging. De Zwitserse rederij ROBA in Bazel verleende ons toestemming een reis aan boord van een van haar schepen mee te maken, dankzij de bemiddeling van de heer C. Schagen van de Amsterdamse vestiging.

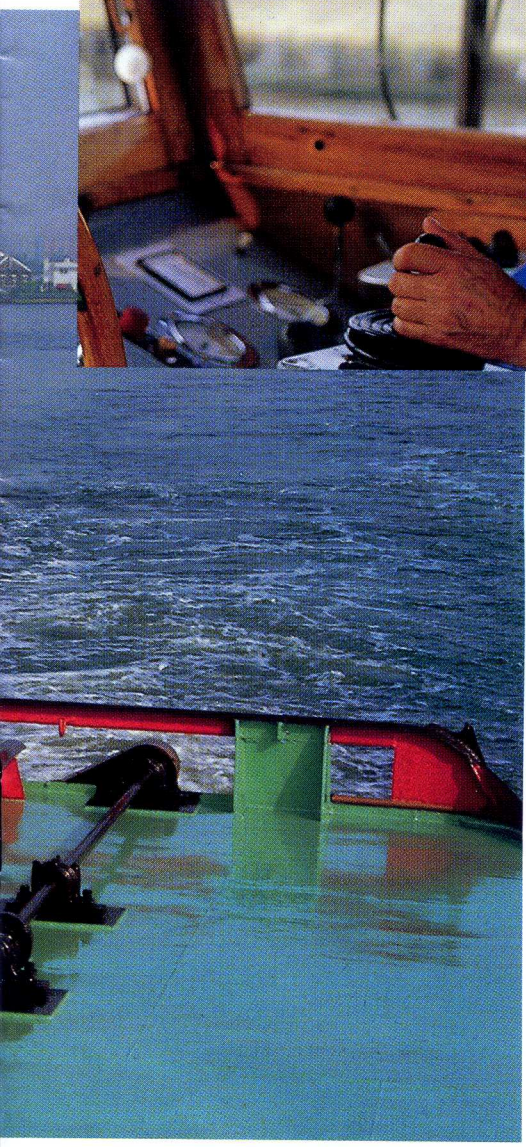
Zo krijgt u een verslag van een prachtige trip én een inzicht in het leven van een schipper op de binnenvaart. Zwitserse firma, Hollands kantoor, een schipper van Duitse afkomst die vloeiend Hollands spreekt en een lading hout uit Scandinavië – over 'internationaal' gesproken!

Kennismaking

We arriveren rond 09.00 uur in het oude havengebied van Amsterdam. De vooruitzichten zijn goed: het weer is uitstekend en met de schipper hadden we het niet beter kunnen treffen. Gerhardt Kauschke is precies wat je van een schipper verwacht: een sportieve man met gevoel voor humor die al zo'n kwart eeuw op het water zit. Zijn vader en grootvader waren eveneens schipper en de traditie blijkt nog helemaal te leven: Gerhardt speelt harmonica in een schippersorkest! Zijn uitstekende kennis van het Nederlands is niet verwonderlijk: hij heeft 3 jaar lang in Friesland gevaren en heeft ook een tijd lang grind vervoerd voor . . . de uitbreiding van de luchthaven Schiphol!

En dan het schip: de Theresia, bijna 70 meter lang en 8.24 m breed (schippers weten dat op de centimeter), bijna 900 ton en uitgerust met een 750 pk diesel die per jaar tussen de 2000 en 2500 uren draait. De Theresia is gebouwd in 1958 en ziet eruit of ze zó van de werf afkomt. De levensduur van een binnenschip is lang, je ziet ze nog van voor de oorlog! Dat komt ook door het voorbeeldige onderhoud, de verf glanst tegen je aan en de machinekamer lijkt eerder op de spreekkamer van een tandarts: alles glimt en is brandschoon. Het forse schip wordt bestuurd met een knuppeltje zoals we van de spelcomputers kennen en de Theresia was het eerste Zwitserse schip dat radio aan boord had – vandaar de roepletters HE 6001.

GERHARDT KAUSCHKE AAN 'T 'ROER'



Tot slot de lading: gezaagd hout uit Scandinavië voor Duisburg. Onderweg zal nieuwe lading worden ingenomen en in de volgende twee dagen zullen er per radio berichten worden uitgewisseld over wijzigingen in het reisschema. De binnenvaart is zeer flexibel, alles kan op elk moment veranderen.

Amsterdam-Utrecht

Vanaf het moment dat we afvaren zijn we niet meer van de brug en het dek weg te slaan. Haast vanzelf glijden we door het ruisende water met een kalm fietstempo. Nederland vanaf het water is een belevenis apart: wat voortdurend opvalt is de rust en het schitterende landschap. Zelfs aan het begin van het Amsterdam-Rijnkanaal, vlak bij de stad nog, zie je al prachtig begroeide walkanten, weiden met koeien, bosjes en rijen bomen die zo van een schilderij van Ruijsdael komen. Ons enige gezelschap bestaat uit een enkele visser en af en toe een fietser – die allemaal groeten natuurlijk.

Vanaf het water lijkt er in 200 jaar bijna niets veranderd, noteer ik als we bij Abcoude zijn. Alleen een voetbalveldje wijst erop dat we in de twintigste eeuw leven. Er is een levendig verkeer op het water, van hypermoderne duwbakken tot nog een enkel traditioneel schip zonder motor, met een sleepbootje ervoor. En watersporters natuurlijk, waar de beroepsschipper Kauschke best een goed woord voor over heeft: „de Nederlandse watersporters zijn goed geschoold en gedragen zich fatsoenlijk – wij beroepsschippers hebben praktisch geen hinder van ze."

Het belang van het Amsterdam-Rijnkanaal in economische zin is zeer groot. Geen wonder dat er de laatste vijftien jaar grote investeringen zijn gedaan in de verbetering ervan. Op bepaalde trajecten is de breedte zelfs verdubbeld en er zijn geheel nieuwe sluizencomplexen gebouwd. Maar: de schoonheid van de omgeving is niet aangetast en merkwaardige oude bouwsels zijn gespaard gebleven. Zo staan er o.a. bij Loenen in de buurt leuke huisjes in Gothische stijl – een standaardmodel van Rijkswaterstaat rond de eeuwwisseling en zeker niet slecht. Gerhardt meent het volgende: „wat me opvalt is dat er in Holland zo enorm veel wordt geïnvesteerd in de waterwegen. Niet alleen het Amsterdam-Rijnkanaal, dat sterk is verbeterd in de laatste tien jaar, maar overal. In Duitsland zijn bijvoorbeeld veel bruggen te laag, terwijl ze in Nederland op voldoende hoogte liggen."

(vervolg op pagina 8-9)

MUSEUM BETJE WOLFF, MIDDENBEEMSTER

foto met toestemming Museum Betje Wolff, Beemster

Een van de gezelligste musea in Noord Holland is de vroegere dorpspastorie van Midden Beemster. Daar woonde in de 18e eeuw dominee Wolff, een brave man, die nooit de geschiedenis was ingegaan als hij niet was getrouwd met de 30 jaar jongere Elisabeth Bekker – beter bekend als Betje Wolff.

Henk Tol, niet alleen een bekend illustrator op historisch gebied maar tevens conservator van het musem, zegt daarover: „Betje was charmant en intelligent en haar tijd zo'n 200 jaar vooruit. Lang voor de uitvinding van het woord 'emancipatie' ging ze onbevangen, met charme en intelligentie, haar gang. Ze is voor ons vooral zo 'eigentijds' omdat ze schreef, en daar haar brood mee verdiende. Het meest bekend van haar is de roman Sara Burgerhart, die ze samen met haar vriendin Aagje Deken in 1782 publiceerde. Maar Betje en Aagje waren geen fijne salonschrijfsters, nee het waren degelijke Hollandse vrouwen die keihard werkten voor de kost!"

Die kombinatie van 'eigentijds' en nostalgie vindt u ook in het museum: een werkkamer waar je zó in zou gaan zitten schrijven en een oergezellige keuken uit overgrootmoederstijd. „Er komen hier allerlei mensen," vertelt Henk Tol. „Sommigen komen het huis van de bekende schrijfster zien, anderen hebben nog nooit van Betje Wolff gehoord en die ontdekken dan ineens een stukje modern aandoend verleden. Maar velen komen gewoon op het sfeertje af, het is een museum waarin 300 jaar lang echt is geleefd en dat voel je als je de uitgelopen traptreden opklimt . . ."

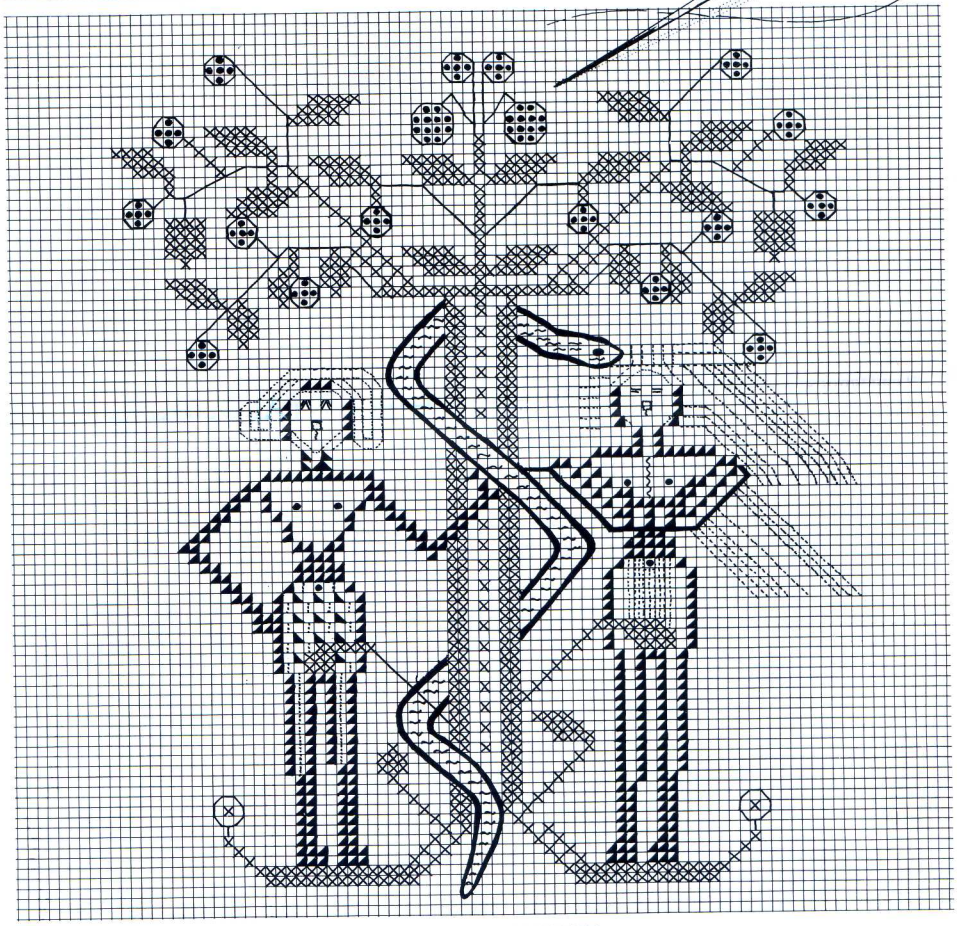
Even warm aanbevolen als het museum is het kostelijke boekje 'Bezoek bij Betje' van W.A. Braasem met foto's van Onno Meester (Esso Museum reeks, Nijgh & van Ditmar, den Haag, ƒ 21.50). Daarin vindt u een schat van gegevens over Betje, maar ook over de boeiende historie van de Beemster. De serie boekjes zullen we nog wel vaker vermelden, het zijn uitgaven op een hoog niveau die musea behandelen waar 'een menselijk verhaal achter zit'. Een prima voorbereiding op een bezoek aan het museum en u zult zien dat het in de tijd van onze voorouders ook niet allemaal zo rustigjes toeging!

NAALD EN DRAAD

"ADAM & EVA" DOOR DE EEUWEN

Adam en Eva in kruissteek en stiksteek komen op ontelbare Nederlandse borduurwerken voor. Op de Bijbelse naamlinten, die de Marker vrouwen op hoogtijdagen onder hun batisten bovenmutsen droegen, zien we Adam in een pofbroek en Eva in een strak lijfje, op merklappen staan Eva's met kraag, met hoed, met rok of schort terwijl Adam verschijnt met wambuis en hoge hoed, lendedoek of keurig vijgeblad . . . De haardracht lijkt omgekeerd evenredig te zijn met de kleding: hoe bloter de figuurtjes, des te weelderiger de haardos!

(vervolg op pag. 16)



groene kruissteken DMC 912
groene stiksteken id.
rode kruissteken DMC 606
rode stiksteken id.

lichtblauwe kruissteken DMC 799
lichtblauwe stiksteken id.
donkerblauwe kruissteken DMC 797
donkerblauwe stiksteken id.

Slaat er 8 henne eijers door en tegelijk braaf roere

Niet alleen braaf geroerd maar ook braaf geschreven heeft de keukenprinses van wie het met rozen versierde schrift vol recepten in de keuken van de Zaanlandse Oudheidkamer te Zaandijk ligt. Heerlijke baksels, zalige toetjes, maar voor onze begrippen werd er wel erg royaal met de henne eijers omgesprongen. Toegegeven, de 'tantalising toetjes' die ik voor u verzamelde, zijn ook niet bepaald calorie-arm, maar als u ze niet dagelijks serveert, kan het er nog mee door. We beginnen voorzichtig, het eerste gerecht bestaat grotendeels uit lucht . . .

HAAGSE BLUF

- 2 egg whites
  (take care that not even the tiniest bit of yolk gets into your whites)
- 100 g sugar
- 2 dl chilled red currant juice (if not available, use another juice or syrup, as long as it is red and fruity. If syrup is used, you will have to reduce the amount of sugar.)

Beat egg whites very stiffly, fold in sugar gradually, beat again and add red currant juice, drop by drop. Serve at once in individual bowls with a wafer each.

ZONDAGSE RIJSTEBRIJ

(a more interesting version of plain rijstebrij)

- 1 l milk
- pinch salt
- some lemon peel
- 100 g rice
  (not the quick-boiling variety, 'papkokende rijst' if available)
- 60 g sugar
- 40 g butter
- 2 eggs

Bring milk to the boil with salt and lemon peel. Stir in the rice and cook gently for about 45 minutes. Add sugar and butter. Separate eggs, beat yolks and add some rijstebrij. Pour mixture back into the pan, stirring thoroughly. Now whip up the whites stiffly and fold gently into rijstebrij. Pour mixture into buttered ovenproof dish, leaving plenty of room for the rice to rise . . . Bake for about 20 minutes below the middle of a preheated oven (200°C).

ADVOCAATRIJST

is another delicious version. You leave out the eggs, butter and lemon peel, and after the mixture has cooled down you add whipped cream and a generous helping of egg flip (advocaat). Served with chilled fresh fruit and icecream, it makes a festive (but filling) sweet.

CHIPOLATAPUDDING

This is a sweet for special occasions and to make sure it turns out successfully, you'd better lock the kitchendoor so that you can prepare your 'pudding' in peace.

- 1 tbsp raisins
- 1 tbsp candied orange peel
- 5 red and green candied cherries
- 2 small macaroons
  (we use bitterkoekjes)
- 1 lemon
- 3 tbsp marasquino liqueur or Kirsch
- 2 eggs
- 50 g sugar
- ¼ l cream
- 2 dl milk
- 6 leaves or 10 g gelatine
- some butter for brushing the mould

Mix raisins, cut-up cherries, orange peel, clumbled macaroons, lemon juice and liqueur. Separate the eggs, whisk the yolks with half the sugar. Bring milk to the boil, pour some hot milk into the beaten yolks and stir thoroughly. Pour egg mixture back into the pan and stir continuously over gentle heat until it thickens. Do NOT let it come to the boil! Remove from heat, add gelatine and leave to cool in a basin of cold water.

Beat the egg whites until they stand up in stiff peaks, add half of the remaining sugar and beat again. Half whip the cream with the remaining sugar. Now you have come to the most tricky part of the operation as your succes depends on choosing the right moment for mixing all ingredients together. If you are too quick, the mousse looses its airy quality, do you leave it too long, it is almost impossible to get an even texture. So make sure the egg/milk mixture is cool but not quite setting. Then put the cream on top of the beaten whites, add the raisins-mixture but do not stir yet. Now pour on the egg/milk mixture and fold in quickly but gently. Fill your prepared mould and let your Chipolatapudding set near the bottom of your refrigerator. As this sweet is rather rich, we do not serve it with a sauce.

CHOCOLADEPUDDING

This evergreen among the sweets has been prepared by innumarable generations of housewives. Some of you may remember it as Van Houtenpudding, so called after the well-known chocolate and cocoa factory in Weesp.

- ½ l milk
- 25 g cocoa
  (I always take 40 g but that is for addicts only)
- 50 g sugar
- 20 g cornflour (maizena)
- 25 g custardpowder

Bring 4 dl milk to the boil. Sift together cocoa, sugar, cornflour and custardpowder. Add remaining milk and stir until smooth. Pour this mixture into the boiling milk, stirring continuously. Remove from heat when it says 'plop'. Rinse your mould with cold water, fill it with the 'chocoladepudding' and leave to cool.

Traditionally it is served with vanillasauce but it also tastes very well with half whipped cream, or the two combined. Exciting variations are possible if you add a few drops of some appropriate liqueur or a generous helping of egg-flip. I wonder what Meneer Van Houten would have said to this extravagance . . .

DE SLAGADER VAN EUROPA: DE RIJN

Utrecht-Wijk bij Duurstede

Rond het middaguur arriveren we in Utrecht. Zelfs de industrieterreinen langs het kanaal zien er vriendelijk uit: het is lunchpauze en iedereen zit gezellig een boterhammetje in het gras te eten. Ook de electriciteitscentrale en hoogspanningsmasten zijn best decoratief vanaf het water! Een heel andere industrie herinnert ons eraan dat ook wij eten moeten: de firma Douwe Egberts is koffie aan het branden en het water loopt ons in de mond . . .

De woning aan boord bestaat uit een keuken en badkamer met alle gemakken, een salon, slaapkamer en kantoor waarin ook twee kooien zijn. Tijdens de lunch vertelt Gerhardt over het schippersleven tegenwoordig. „In het algemeen kun je zeggen dat de lading vóórgaat. Als we op weg zijn werken we in het weekend gewoon door. Vooral in de winter zijn er momenten dat je móet varen, in verband met de waterstanden. Dat kan dus betekenen dat je met de Kerstdagen of Oud en Nieuw doorvaart. Tegenwoordig heeft bijna iedere schipper een huis aan land, maar vroeger niet: mijn ouders gingen als ze vrij waren meestal naar hún ouders. We hebben vijf weken vacantie per jaar. De laatste jaren heb ik die in de winter opgenomen en ook deze zomer kom ik niet aan vacantie toe omdat er teveel te doen is."

Het ziet er misschien wel 'relaxed' uit, zo'n schipper op de brug, maar het is hard werken en drommels uitkijken met al dat verkeer! Bovendien zijn er een paar echt moeilijke stukken op de Rijn. Kauschke: „vooral bij Mannheim is het erg ingewikkeld, daar moet je exact een bepaalde route varen. Dat staat nergens met zoveel woorden geformuleerd en je leerde dat door goed te kijken hoe je vader ('de ouwe') het deed – en dan probeerde je het precies zo te doen."

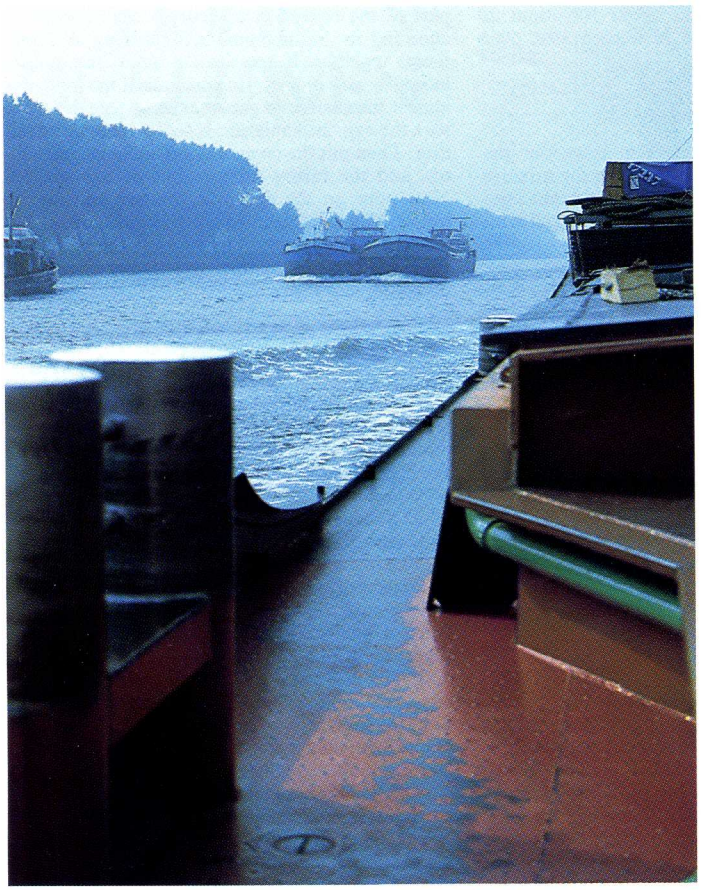
Op dit traject zie ik weer eens iets waarvan ik me altijd heb afgevraagd wat het betekent: twee schepen die zij-aan-zij vastliggend samen opvaren. Meer vermogen tegen de stroom in? Gerhardt onthult het raadsel: „dat is gewoon voor de gezelligheid, het zijn oude bekenden". Wat ook „oude bekenden" lijken zijn de namen van de boten: vaak vrouwennamen maar ook 'Hoop en Vertrouwen', 'de Liefde' en 'Waakzaamheid' – er is nog traditie genoeg.

Bij Wijk bij Duurstede – het oude Dorestad dat herhaaldelijk door de Noormannen werd geplunderd – varen we tussen rijen populieren, hakhout en boomgaarden heen op de grote nieuwe sluizen af. De oude sluizen liggen ernaast en zijn ook nog in gebruik. Via de radio nemen we contact op met de sluiswachter en die deelt ons mee dat we om 14.00 uur de rederij moeten bellen. Intussen sta ik geboeid naar de kanjers van sluisdeuren te kijken – het lijkt wel of we een kerk binnenvaren – en ontdek nog maar op het nippertje dat er een stortvloed water van afkomt . . . Het schutten gaat snel: in een minuut of tien overbruggen we een hoogteverschil van ruim 2½ meter.

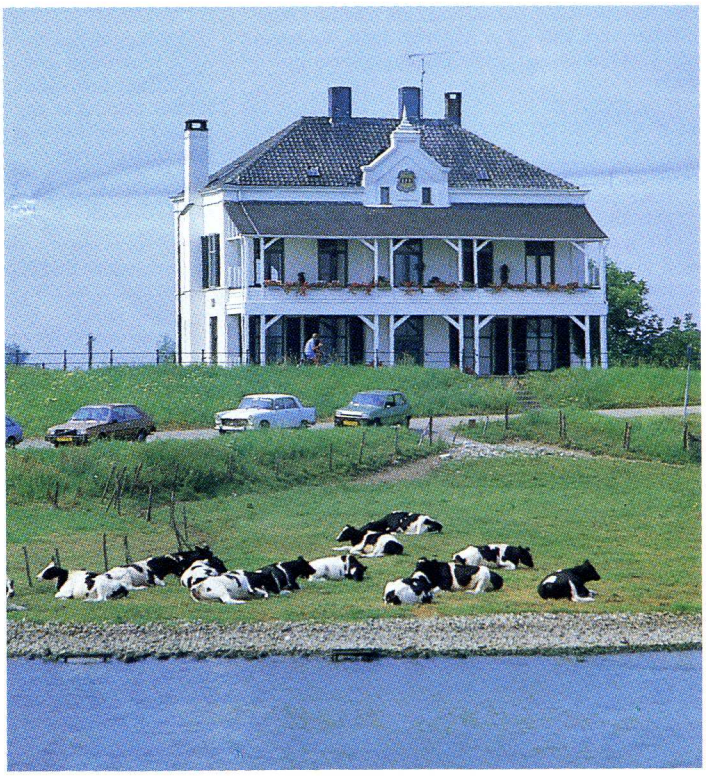
De Lek op

Eerst bellen we de rederij op – dat gaat via Radio Scheveningen – om een aantal zakelijke dingen te regelen. En dan nemen we voor we de Lek opvaren contact op met de verkeersleiding, die in een decoratief torentje aan bakboord dit zeer drukke kruispunt bewaakt. Kauschke: „op de Waal is het nog drukker, ik neem liever de Lek, want daar is het landschap ook mooier." De molen van Ruijsdael in Wijk bij Duurstede ligt er mooi bij, vooral nu we de zon in de rug krijgen inplaats van recht voor. Kijkend naar de wal zie je ineens zo'n vredig tafereeltje als een meisje dat met haar voeten in het water bungelend een boekje zit te lezen.

Aan de horizon doemt de Utrechtse heuvelrug op en nog iets heel boeiends: het hypermoderne sluizen en stuwencomplex bij Amerongen. Omringd door zwermen watervogels varen we met zes andere schepen de sluizen in. De stuwen zijn



VOOR DE GEZELLIGHEID!



BIJ AMERONGEN.

van daar uit goed te bekijken en ze zijn dat ook waard: een interessante constructie die het als modern kunstwerk ook goed zou doen! Nu nader ik bekend terrein: in mijn schooltijd woonde ik aan de zuidrand van de Veluwe en tussen Rhenen en Arnhem kende ik zowat elke boom. Wat zou er nog van bewaard zijn? In ieder geval de Cunera toren in Rhenen, een van de mooiste torens in Nederland, die je op heldere dagen al vanuit Duitsland kunt zien.

Een weerzien

En inderdaad: vanaf dat punt begin ik alles te herkennen wat ik vroeger vanaf de wal kende. In dertig jaar lijkt er aan het water niets veranderd: heuvels en bossen aan de ene kant, het wijdse panorama van de Betuwe aan de andere. Aan de voet van de Grebbeberg staan koeien half in het water – een echt Hollands plaatje. Nu komen ook de pontjes over de Rijn, met op de wal de oude veerhuizen met zware kastanjes eromheen, en groepjes scholieren met fietsen die worden overgezet.

Bij Wageningen zie ik de ruïne terug van een steenbakkerij die in de oorlog werd verwoest. Hij is nu helemaal overgroeid en lijkt eerder op een ruïne uit de tijd van de Romeinen! Wij naderen historisch gebied: het is bijna 40 jaar geleden dat de slag om Arnhem plaatsvond; een maand na onze trip werd dat herdacht. De oude brug waar het allemaal om ging is er niet meer, er liggen nu twee nieuwe. Als u het nog niet wist: de brug uit de film 'A bridge too far' is in Deventer te vinden. Arnhem – met de koepel van de gevangenis als markant punt – lijkt vanaf het water heel klein, want het moderne gedeelte is niet te zien. Kasteel Doorwerth, ook zwaar beschadigd in de oorlog, is helemaal gerestaureerd en een geliefde toeristische attractie.

De avond valt

We naderen Pannerden, maar eerst moet er nog worden getankt bij een drijvende supermarkt/tankstation voor de scheepvaart. Er gaat maar liefst 13.000 liter brandstof aan boord en in die tussentijd praten we gezellig met de eigenaar en zijn vrouw, genietend van een pilsje van het huis. Het is net een buurpraatje, iedereen kent iedereen.

Het was de bedoeling dat we zouden gaan eten in een restaurant dat bij de varensgasten goed bekend staat, maar we horen dat de dochter van de eigenaar vandaag trouwt, en dus is de tent alleen open voor de familie . . . Daarom gaan we in de vallende schemering door naar Lobith. Als we afgemeerd liggen is het tegen negenen en we zijn nog niet aan eten toegekomen! Lopend door de

SCHUTSLUIS, WIJK BIJ DUURSTEDE.

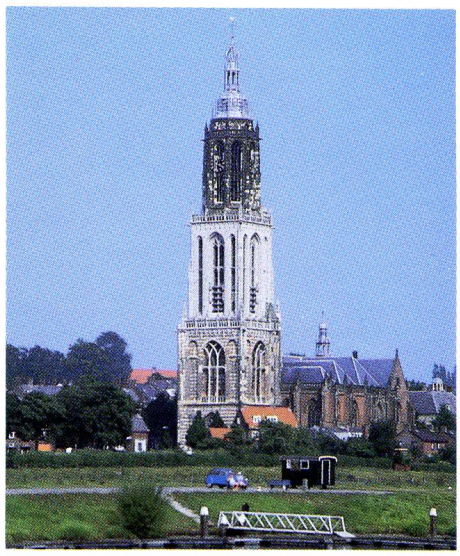
schemering zien we dan weer zo'n ouderwets vaderlands plaatje: mensen die in de tuin nog een kaartje leggen met de buren of op de stoep zitten te praten . . .

Het eindpunt

De volgende morgen zijn we om zes uur al aan de gang. Ook op de andere schepen rond ons heen in de Rijksvluchthaven is dat het geval: we ruiken gebakken eieren en er worden kleedjes uitgeklopt want je maakt eerst schoon voor je vaart. Om 07.00 uur is het zover en opeens komen we bij de splitsing Rijn-Waal. Dat is indrukwekkend: een enorme watervlakte met druk verkeer van schepen die in groepen van 10-12 naast en achter elkaar dapper de stroom op ploegen.

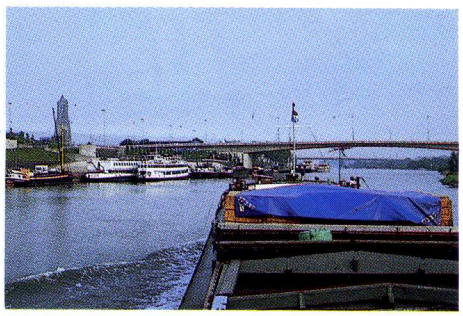
Bij de grens is geen douanecontrôle, die komt pas later. Wel krijgen we even bezoek van de Duitse waterpolitie in een razendsnelle boot. Ze hebben een aantal berichten voor de schipper en een van hen neemt zelfs de besturing een tijdje over zodat schipper Kauschke wat administratieve zaken kan regelen. En in Wesel komt dan het eindpunt, helaas, want we hebben geen tijd voor een langere reis. En met weemoed zien we het goede schip Theresia langzaam kleiner worden. Goede vaart en bedankt!

Een tocht langs Holland's grote rivieren zou ik beslist op het programma zetten bij een bezoek aan Nederland. Er zijn twee mogelijkheden:
– u kunt veel van het landschap zien tijdens een fietstocht. Bijna overal zag ik langs de kant fietspaden, alleen in de steden moet u een omweg maken.
– nog beter is een Rijncruise in alle comfort, dan ziet u ook een prachtig stuk Duitsland. De 'European Carousel' brochure bevat alle informatie!•

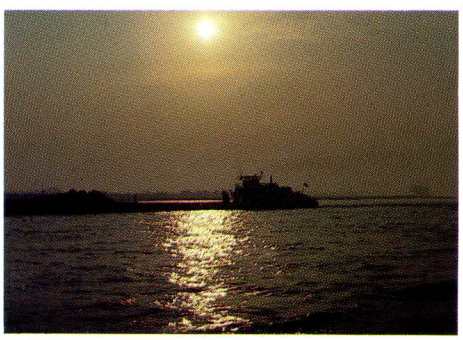


CUNERA TOREN, RHENEN.

HOLLAND AAN HET WATER.



GEZICHT OP ARNHEM.



AVOND OP DE RIJN.

OPENING A
FROM DESK RESEARCH

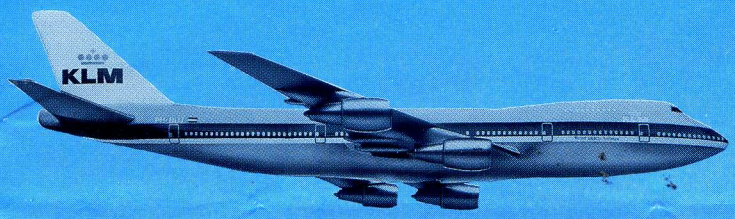
In the past two years or so, KLM has added a surprising number of destinations to its repertoire. Harare (Zimbabwe), Taipeh (Taiwan), Larnaca (Cyprus), Doha (Qatar), Newcastle (Great Britain) and Seoul (South Korea) are the recent additions to a network that spans the globe and whose extent is only really appreciated when compared to that of other European airlines. How is it done? How to choose a new destination? When do you start selling tickets? And how long does it take before you have an idea of the health of your new brainchild? These are some of the many questions one can think of, and if you are a budding airline operator take note: here comes the concise How to Open a New Route as told by KLM people specializing in that business. Roughly four years ago, KLM opened a new service to Atlanta in the state of Georgia, USA. That period is long enough to discuss some solid operational experience, so the Amsterdam-Atlanta vv. route will serve as an illustration of what's involved.

You can ask for the sky . . .

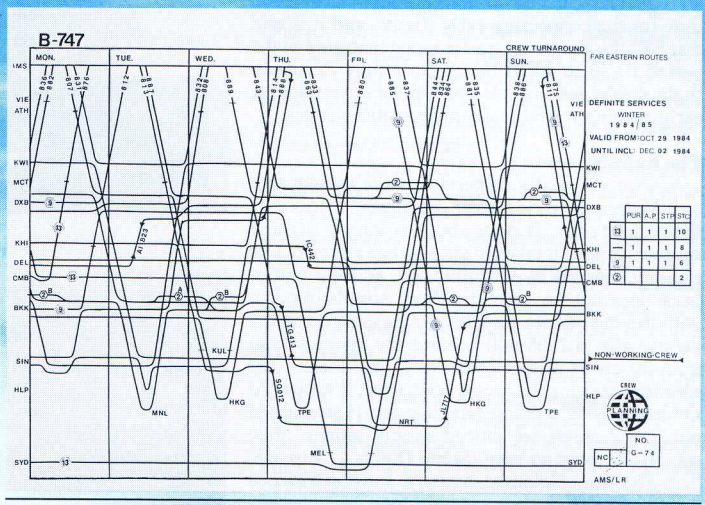
But you're not likely to get it! An airline is not free to decide upon flights to Outer Wogulia next month. Those rights have to be acquired through complicated negotiations between the Dutch government and the government of Outer Wogulia. If there is a National Wogulian Airline, this will want to do business as well, and so there must be some quid pro quo. But the main point is that this is a matter agreed upon by the governments of the countries involved, not by the airlines.

To take Atlanta as an example: transatlantic flights are an attractive proposition, but opportunities were scarce until the government of the United States decided to adopt a policy called

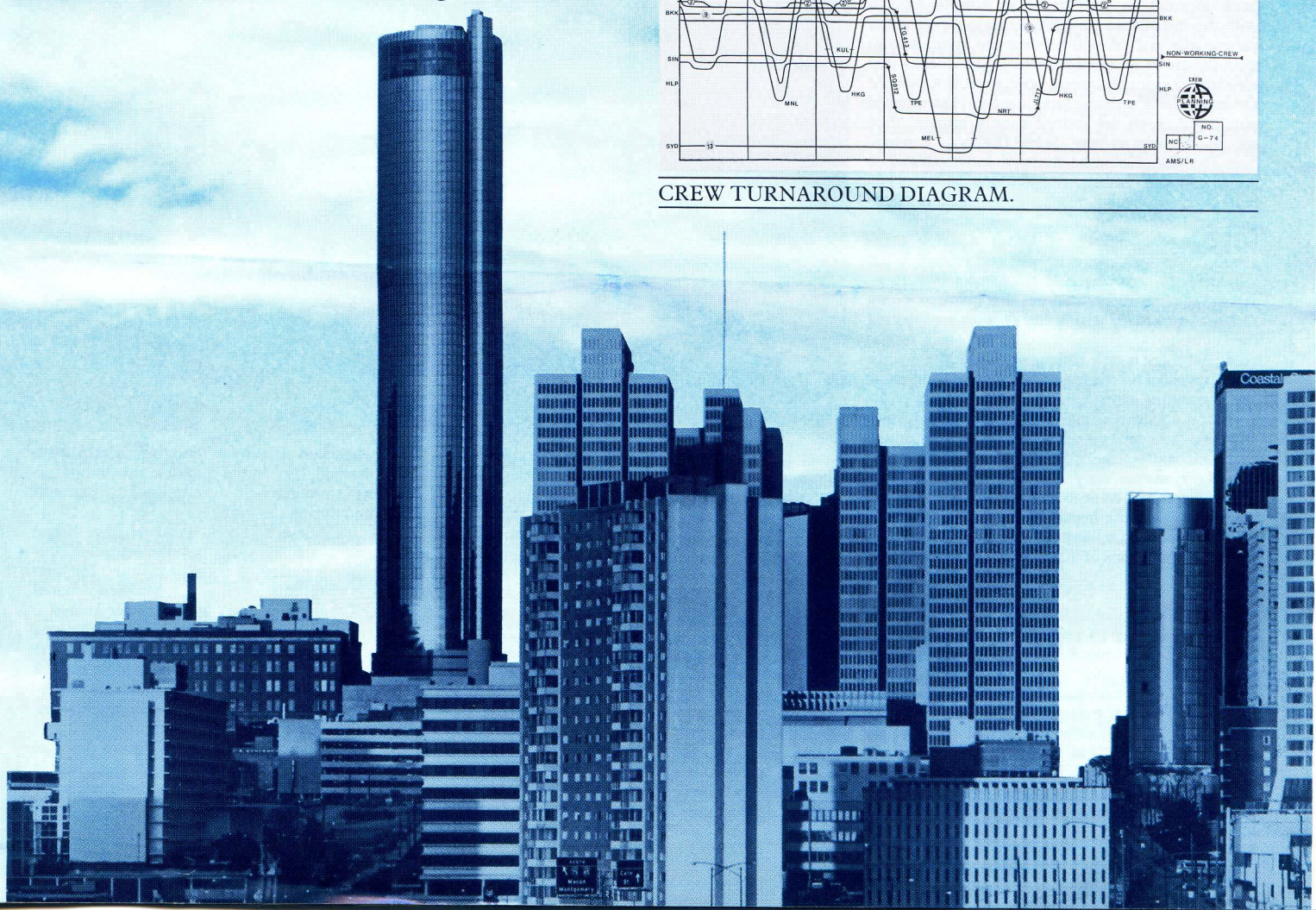
NEW ROUTE
TO PROFITABILITY



deregulation. In popular terms: "you're welcome to fly to the USA if US airlines can fly to your country". Most airlines hesitated at first – not sure they would not be plowed under by the American airline industries – but KLM took up the challenge and never regretted it. But of course an airline must have a pretty good idea of what Outer Wogulia has to offer before approaching the government with the suggestion to start negotiations. In other words, marketing specialists are constantly examining what opportunities there are: what is the gross national product, what about the competition, is there any relationship between Outer Wogulia and the rest of the world? Because KLM has always combined cargo and passenger services, both categories are examined. The balance may be totally different for other destinations: not surprisingly, cargo is much more important on the Seoul and Taipeh routes than on the flights to Larnaca – a typical tourist destination.



CREW TURNAROUND DIAGRAM.



Down to basics: logistics

But let's assume a potential destination seems attractive and agreement has been reached between the countries involved. Now we can get down to the basics of planning our new service, and for that story I spoke to KLM's vice-president logistics, Ir. Herman van de Vijver.

"The next step is very simply: "do we have an aircraft available?" Fortunately KLM keeps growing, and every 1-2 years another Boeing 747 is being added to the fleet. But you have to know well in advance, because it takes 2-3 years for the factory to deliver a new aircraft. And much depends on the type of service you want to introduce. For instance, there is a peak in intercontinental travel on the Friday. That is why the recently opened Seoul service has the aircraft departing on the Tuesday and returning on the Wednesday. Although this is not the 'ideal' situation, we think there's a good chance for development anyway. If we had decided to fly on the Friday, we would have needed an additional aircraft – and as you've seen that would have taken about 3 years!"

For travel within Europe, the morning hours see the peak in traffic. Businessmen want to travel early, to return in the evening or the next morning. In addition, all incoming intercontinental flights have to deliver their transit passengers in time for the connecting early flights, and it is said that half the European traffic is concentrated in the period 07.30 to 10.30 hours. So a new European flight might well be planned in the afternoon or early evening – to create some breathing-space.

The human factor

"Equally important is the human factor" Herman van de Vijver continues, "especially the cockpit crew. It takes about as long to acquire another crew as it takes to get another aircraft. The training capacity is not unlimited, and the bottleneck does not lie with the flight simulators, but with the instructors. In 1984 we have selected the people who in 1985 will become the instructors to train the crews we need for 1986! That means that we must plan for the crews now, even if we would not have a single flying schedule for 1986 worked out." And crews are indeed simply human: they can fly for only so long. Some flights – Amsterdam-Houston, Colombo-Sydney, Amsterdam-Los Angeles, for instance – are too long, and the aircraft carries a 'heavy crew': additional crew members who take over, after a certain number of hours. Another important factor is crew turnaround: how long can they rest, and where? What will they do next? Each flight has its own turnaround scheme and sometimes this involves a long rest in Amsterdam with a heavy workload during the flight, in other cases the flight is easier on the crew, but there is only little time to rest afterwards. Crew turnaround diagrams (see illustration) show crews shuttling all over the globe.

"Seoul illustrates the problems: logically the crew will circulate for some time on the Southern routes like Colombo, Hong Kong and Manilla. However, they must return to Amsterdam and so you might want to let them go to Tokyo and via the North route home. However, this is unacceptable: the switch from the tropics of Bangkok to the polar conditions of Anchorage is too much of a stress".

Preparing the operations

Now let's take a look at some of the operational work involved. For the new destination, highloaders must be bought, contracts must be signed for ground handling, catering etc. And most importantly: a request must be made for 'slots' – a period in which the KLM aircraft may land, which may be particularly difficult to arrange for airports like Kennedy in New York and Heathrow in London. The technique (or is it art?) of flying itself is an incredibly complex story to any layman. Over the African continent, there are long stretches with insufficient local navigation support. That means equipping the aircraft with special longdistance radio sets, and about half the KLM 747 fleet is "customized" in this respect.

For an insight into that part of the story I visited the Route Clearance Unit in Amsterdam, where pilots regularly get a refresher course on routes they are going to fly. Together with captain Hoogsteen I viewed some special audiovisuals describing the flight across the Atlantic, to New York and of course to Atlanta. The knowledge required is overwhelming: what frequencies to use when, details of radio traffic procedures, when you have to report to which ground stations, directions concerning altitude, route to fly, distances to be kept between yourself and other aircraft, procedures on entering the Air Defence Space, notes on the airport (one runway at Atlanta has a marked 'dip' in the middle), how to taxi . . . All details are given in a hefty book carried and consulted during the flight.

Adriaan Theil, head of the Route Clearance Unit: "the Atlanta audiovisual was prepared over a period of about 3 months. But that was only a preliminary edition, it has been updated at least 4 times since then. For instance, Atlanta is constructing a new runway and the gate numbers have changed. The station manager paid a visit to all airports given as 'alternatives' (e.g. in case of fog) and found out that two were decidedly preferable while another would not really be able to handle the passengers from a 747 in comfort."

The route clearance unit can draw on the expertise of senior captains and specialists in the fields of navigation, communications, meteorology and the like.

The new product

Meanwhile, other people have to start preparations for the introduction of the new product. After all, KLM would like to sell tickets and cargo space. Theo Ettema, of the marketing division, is the manager for new products and describes the principles with Atlanta as an example.

"When we knew we could introduce an additional service to the USA, 16 cities were potential new destinations. Desk research shortened the list to 8 and these were visited by marketing teams. A wealth of information was obtained from the municipal authorities, boards of trade, travel agents and cargo forwarders, and this narrowed down the list to two cities, one of them Atlanta." You may be as surprised as I was to hear that Atlanta and Chicago are constantly competing for the title 'busiest airport in the world' – I'll come back to that. Atlanta is the Gateway to the South East of the US, as Schiphol is the Gateway to Europe. But the vast majority of flights to and from Atlanta is domestic – in contrast to Schiphol – and KLM was really welcomed in the city. It was clearly appreciated by the city authorities and businessmen that incorporation into the network of a major international airline meant that Atlanta was 'going international'.

"When the decision was made in favour of Atlanta we had about a year to prepare sales. I went to Atlanta and found all doors wide open. A reconnaissance tour was made to gain a better insight into the possibilities for tourism and then I began visiting KLM offices throughout Europe. In the next few months, everyone was very busy: brochures and posters were made, tour operators were informed. In the US, this was done by the new Atlanta office, in Europe by the local KLM offices – from Amsterdam to Helsinki . . ."

And then, possibly 2 years after the research began, comes the first flight. But the story does not end there, instead it begins anew. A flight service is never a finished product, it is constantly being improved and adjusted. For that part of the tale, I went to Atlanta.

The booming city

Much better informed after my education by the route clearance unit, I kept my eyes wide open during the flight over Scotland, with a landfall at Goose and across the endless emptiness of Canada. But the best part came over the Eastern seaboard of the USA, when I could visit the cockpit and was treated to an unforgettable sight. Right in front, all the more visible because of their snowy white contrails, flew no less than *four* other aircraft in a stately procession.

"As you can see, traffic is dense", said captain Swier, "but traffic control is so perfect you hardly notice it. By the way, two of the aircraft you see in front are KLM – we all leave at approximately the same time."

Over Atlanta, traffic is denser still. Fascinated, I watched it from the airport and for an hour and a half I never saw *less* than 4 aircraft coming in to land: two unending parallel streams like the chairs in a skilift!

"Atlanta is a booming city", said Charles Bulterman, director KLM passenger sales in Atlanta. "And in the past three years it has been evident that international flight services have distinctly contributed to that boom. New firms have settled here and the mood has changed: Atlanta is 'thinking international'.

After KLM, other airlines started to operate flights to the city, but who's afraid of the competition? Not Charles Bulterman: "of all European carriers we handle the largest share of the traffic. When we began, we had three flights a week, soon after there were four, then five and now we have asked for daily services next year. However, that couldn't be done and we have to be content with six."

Markets can differ enormously. Atlanta, for instance, is characterized by the lively interest of tourists in European ski holidays and trips to the Holy Land – with a healthy variety of business travel and cargo, of course. In a relatively short period, the new venture of flying to Atlanta began to grow until it rested on a solid basis of profitability. Excellent preparation, constant follow-up and typically Dutch business initiative have seen to that. But first of all, airline operations depend on people. And in the weeks it took to find out what 'opening a new route' means, my main impression was one of friendly, enthusiastic and highly expert people keen to take on a challenge. The world of aviation is not one of unlimited opportunities waiting to be picked up – you have to go out and discover them. And that's what KLM people are doing now: preparing to open new routes and new opportunities for next year and the years thereafter. For 'marking time' would mean stagnation! •

CONGRES "WELKOM IN

Doel van de bijeenkomst
is bedoeld voor alle Nederlanders, die in het buitenland woonachtig zijn.
In een congres van drie dagen komt een bonte reeks van onderwerpen aan de orde, die voor de landgenoten in het buitenland van belang zijn.
Allereerst wordt er informatie gegeven over tal van facetten van de ontwikkelingen in Nederland met als algemeen thema „Nederland in de jaren negentig".
Voorts worden de volgende onderwerpen behandeld:
- het financieel-economische beleid,
- waar gaat de Nederlandse politiek naar toe?
  (in het licht van de Kamerverkiezingen 1986, waarbij voor het eerst de landgenoten in het buitenland stemrecht hebben),
- nederland en de ontwikkelings-samenwerking,
- de problemen van de grote stad,
- het werkgelegenheidsvraagstuk.

Bovendien wordt ruime aandacht geschonken aan de situatie van de Nederlander in het buitenland, waarbij onder meet aan de orde zullen komen de nieuwe wet op het Nederlanderschap, de wijzigingen in de sociale verzekeringen, het werk van de Nederlandse verenigingen en de Nederlandse culturele manifestaties in het buitenland.
Als sprekers zijn bewindslieden, politici en andere deskundigen uitgenodigd van allerlei kleur en richting, zodat de verscheidenheid van de Nederlandse samenleving volledig tot haar recht zal komen.
Het ligt in de bedoeling, dat na afloop van elke voordracht ruim gelegenheid wordt gegeven tot het stellen van vragen. Door deze discussie kan het congres er mede toe bijdragen, dat ons land zich meer bewust wordt van aan de ene kant de betekenis voor Nederland van de Nederlanders in het buitenland en aan de andere kant van het grote belang van het beeld en de positie van ons land in de wereld voor die Nederlandse gemeenschappen.

Congres „Welkom in Nederland" 26 t/m 28 augustus 1985

Het congres vindt plaats in het Nederlands Congresgebouw, Churchillplein 10, Den Haag.

Voorlopig Programma
(wijzigingen voorbehouden)

Maandag 26 augustus 1985
Werkbijeenkomst van „Nederland in den Vreemde" met vertegenwoordigers van Nederlandse Verenigingen in het buitenland.

14.00-16.30 uur – Registratie, Nederlands Congresgebouw
18.00-1930 uur – **Opening congres** door de Minister van Buitenlandse Zaken in de Ridderzaal, gevolgd door officiële ontvangst

Dinsdag 27 augustus 1985
9.30 uur
– „Het werkgelegenheidsvraagstuk"
Inleiders: S. J. van Eijkelenburg, Voorzitter Nederlands Christelijk Werkgeversverbond en
H. van der Meulen, Voorzitter Christelijk Nationaal Vakverbond.
Discussie

– Pauze

– „Het financieel-economisch beleid"
Inleider: Dr. H. O. Ch. R. Ruding, Minister van Financiën
Discussie

12.30 uur

– Lunch

14.00 uur

– „Informatiemarkt"
Deskundigen van verschillende ministeries geven persoonlijk informatie over individuele problemen op het gebied van: sociale voorzieningen, belastingrecht, nationaliteit en dienstplicht, onderwijs, huisvesting, terugkeerproblematiek, enz.
Gelijktijdig worden fragmenten veroond van recente Nederlandse promotie - en bedrijfsfilms

– Pauze

– „Problemen van de grote stad"
Inleider: E. van Thijn, Burgemeester van Amsterdam
Discussie

20.15 uur

– Bijzondere voorstelling in de Koninklijke Schouwburg; na afloop ontvangst in de foyers.

Woensdag 28 augustus 1985
9.30 uur
– „Politieke situatie in Nederland"
Inleiders: Drs. E. H. T. M. Nijpels, Voorzitter Tweede Kamer-fractie V.V.D. en Drs. J. M. den Uyl, Voorzitter Tweede Kamer-fractie P.v.d.A.
Discussie.

– Pauze

– „Nederland en de Ontwikkelings-samenwerking"
Inleider: Mevrouw Drs. E. M. Schoo, Minister voor Ontwikkelingssamen-werkin Discussie

12.30 uur

– Lunch

14.00 uur

– „De Nederlander in het buitenland"
Discussie onder leiding van Dr. W. F. van Eekelen, Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
– de wijzigingen in de sociale wetgeving
Mr. J. Borgesius, Directeur Sociale Verzekeringsbank
– Nederlandse culturele manifestaties in het buitenland
M. M. van Erkel, Hoofd Directie Internationale Zaken Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur
– de nieuwe wet op het Nederlanderschap
Mevrouw Mr. D. S. van Heukelom, Hoofd Bureau Juridische Zaken Ministerie van Buitenlandse Zaken
– „Terugblik op drie congresdagen"
J. H. C. Molenaar, Voorzitter „Nederland in den Vreemde"

– Slottoespraak en sluiting Congres:
de Minister-President,
Drs. R. F. M. Lubbers

20.00 uur

– Slotfeest
Buffet-dansant in de Kurzaal, Kurhaus Hotel, Scheveningen.

Excursie (facultatief)

Donderdag 29 augustus 1985

Dag-excursie
Het Loo en de Flevohof

Vertrek per luxe touringcar met gids om 09.00 uur naar Gelderland, waar een bezoek wordt gebracht aan het Rijksmuseum Paleis Het Loo en aan het Landbouwexpositiecentrum Recreatiepark Flevohof
Diner in het Slot te Zeist

Prijs: *f* 110,– per persoon, (incl. vervoer, entrees, lunch en diner)

Algemene informatie
- de *voertaal* zal Nederlands zijn.
- *Deelnemersbijdrage: f* 135,– per persoon, voor leden „Nederland in den Vreemde" *f* 115.–.

  Inschrijvingsdatum: 1 juni 1985
  Aangezien het aantal deeinemers om organisatorische redenen gelimiteerd is tot 550 personen verzoeken wij u zich zo spoedig mogelijk aan te melden, doch uiterlijk 1 juni 1985.

  De congresdeelnemers worden in volgorde van aanmelding en betaling geregistreerd.

NEDERLAND" voor nederlanders in het buitenland

- de deelnemersbijdrage geeft recht op:
  - Deelname aan het congres
  - Opening en ontvangst in de Ridderzaal
  - 2 lunches
  - Koffie/thee tijdens het congres
  - Voorstelling en ontvangst in de Koninklijke Schouwburg
  - Buffet-dansant, Kurhaus hotel, Scheveningen

  Mede dank zij de welwillende medewerking van de overheid en anderen kon de deelnemersbijdrage beperkt blijven tot een deel van de werkelijke kosten.
- Bemiddeling *hotelreservering* is mogelijk (zie aanmeldingsformulier)
- Mocht u geïnteresseerd zijn om voor of na het congres in *contact* gebracht te worden *met een vak- of bedrijfsgenoot* dan zijn de organisatoren graag bereid u hierbij behulpzaam te zijn. (zie aanmeldingsformulier)
- *Facultatieve excursie:* betaling geschiedt bij de registratie (zie aanmeldingsformulier).
- Voor *kinderen* van 6 tot 16 jaar kan op 27 augustus een middagbezoek aan Panorama Mesdag en het Zeebiologisch Museum worden georganiseerd; kosten *f* 8,50 per persoon, en op 28 augustus een dagexcursie naar Duinrell; kosten *f* 17,50 per persoon.
  Kinderen van 2 tot 6 jaar kunnen worden opgevangen in een crèche in het Congresgebouw.
  Voor *begeleidende personen,* die de Nederlandse taal niet beheersen, kan op 27 augustus een middagexcursie worden verzorgd naar de Leidse Molen en Kasteel Duivenvoorde, met thee; kosten ± *f* 25,– per persoon.
  Een dagexcursie op 28 augustus zal kunnen gaan naar Gouda en Holland's Groene Hart; kosten inclusief broodmaaltijd *f* 45,– (zie aanmeldings-formulier).
- Mocht u behoefte hebben aan *vakantie-suggesties in Nederland: het congres-secretariaat zal u daarbij graag behulpzaam zijn (zie aanmeldings-formulier).*
- De KLM in uw land zal graag behulpzaam zijn bij *reisarrangementen* naar Nederland en eventuele vakantiereizen in dat verband.
- *Extra programma's* met aanmeldings-formulier zijn verkrijgbaar bij de in uw land gevestigde ambassade en consulaten, kantoren van: KLM, Nationaal Bureau voor Toerisme, Algemene Bank Nederland, Nederlandse Kamers van Koophandel in het buitenland en bij het congres secretariaat (zie adres).
- *Wij stellen het op prijs indien u bekendheid wilt geven aan* in uw omgeving wonende Nederlanders dat *het congres* in augustus 1985 plaats vindt. Ook zij die inmiddels een andere nationaliteit hebben aangenomen, zijn van harte welkom.
- **Annulering:**
  vóór 1 juni 1985 teruggave minus *f* 15,– administratiekosten; na 1 juni 1985: geen teruggave.

Aanmeldingsformulier

(in blokletters invullen s.v.p.)

U wordt verzocht dit aanmeldingsformulier plus deelnemersbijdrage ten spoedigste doch uiterlijk voor 1 juni 1985 aan ons op te sturen. Aanmelding wordt na ontvangst van de deelnemersbijdrage bevestigd.

- **Congresregistratie**

Heer/Mevrouw (Naam): .....

.....

Voorna(a)m(en): .....

Totaal aantal personen: .....

Funktie/Beroep: .....

Adres (straat): .....

(stad): .....

(land): .....

Naam echtgenote: .....

- Introduktie Nederlandse *vak of bedrijfsgenoot* gewenst. Ja/Neen. Korte omschrijving funktie/beroep:

.....

.....

- **Deelnemersbijdrage**

..... perso(o)n(en) x *f* 135/*f* 115,–*) per persoon

= *f* ..... overgemaakt
(wijze van betaling aankruisen)

○ **op postgiro** nr. 4085067 t.n.v. de Stichting Congres
Nederlanders in het Buitenland te Den Haag

○ **op bankrekening** nr. 51.75.10.2 19 t.n.v. de Stichting Congres Nederlanders in het Buitenland bij de Algemene Bank Nederland, Javastraat 1, Den Haag

○ **per cheque** verhoogd met *f* 10,– voor incassokosten, hierbij ingesloten t.n.v. de Stichting Congres Nederlanders in het Buitenland, Postbus 12, 2501 CAs Den Haag.

*(Voor leden van de Vereniging „Nederland in den Vreemde" is de deelnemersbijdrage: *f* 115,– p.p.

- *Facultatieve excursie* op 29 augustus, Het Loo en Flevohof:

Ja/Neen .....perso(o)n(en)

- *Kinderprogramma:*

middagbezoek op 27 augustus

..... perso(o)n(en), leeftijd .....

dagexcursie op 28 augustus

..... perso(o)n(en), leeftijd .....

crèche in Congresgebouw

..... perso(o)n(en), leeftijd .....

- *Begeleidende personen:*

middagexcursie
op 27 augustus ..... perso(o)n(en)
dagexcursie
op 28 augustus ..... perso(o)n(en)

- **Bemiddeling bij** *hotelreservering:* Ja/Neem
Bemiddeling hiertoe kan verleend worden door het Nationaal Reserverings Centrum. U zult na inzending verdere berichten ontvagen.

Hotelreserveringsaanvraag

categorieën	bad of douche	prijs per nacht per twee-persoonskamer incl. ontbijt
○ Luxe hotel	x	*f* 200,–/300,–
○ Eerste Klasse	x	*f* 150,–/200,–
○ Midden Klasse	x	*f* 100,–/150,–
○ Midden Klasse	—	*f* 75,–/100,–
○ Eenvoudig	—	*f* 45,–/ 75,–

De prijs van een éénpersoonskamer is ± 75 procent van de prijs van een tweepersoonskamer.

Reservering gewenst voor ..... éénpersoons-
kamer(s) ..... tweepersoonskamer(s)
van ..... (aankomstdatum)
tot ..... (vertrekdatum)
d.w.z. ..... nachten in de aangekruiste categorie.
Opmerkingen betreffende hotelreservering:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Datum: Handtekening:

S.V.P. dit aanmeldingsformulier afscheuren en in gefrankeerde enveloppe opsturen aan:

Adres Congres Secretariaat:

Stichting Congres Nederlanders
in het Buitenland
Postbus 12
2501 CA Den Haag Nederland
tel.: 070-60 55 97

- Algemene Bank nederland
  Javastraat, 2585 AA Den Haag
  Rek, nr. 51.75.10.219
  (t.n.v. Stichting Congres Nederlanders in het Buitenland)
- Postgiro nr. 4085067 (t.n.v. Stichting Congres Nederlanders in het Buitenland te Den Haag)