

Boeken vragen Uw aandacht.

VIJFTIG JAAR K.P.M.

De Paket — dat is „Holland”!

ERGENS, in de onmetelijke uitgestrektheid van ons Tropenrijk, vaart een Paketboot, de haven van bestemming te ontmoet. Een klein schip, dat zijn bestek volgt en van haventje tot haventje de producten gaat ophalen, die uit het binnenland worden aangevoerd. De aankomst bij zoo'n haventje zal de gebeurtenis zijn, waarnaar de enkele Hollanders, die daar wonen en zaken doen of het christelijk geloof brengen, of onderdeel zijn van het feilloos werkende Indische bestuursapparaat, reikhalzend uitzien. Want de Paketboot is „Holland”, is de beschaving. De Paketboot brengt post van huis, bier op ijs en het laatste nieuws. De Paketboot — schertsend langs de kust „Van Gend & Loos” genoemd — is de schakel tusschen al die haventjes in onzen Indischen Archipel.

ERGENS in den Indischen Oceaan snijdt een luxe mailboot haar weg naar Kaapstad. Zij vormt de snelste verbinding tusschen Zuid-Afrika en Nederlandsch Oost-Indië en het blank witte schip is populair geworden bij passagiers en bij verscheepers. Het is een K. P. M.-boot. K. P. M., die drie letters vormen hetzelfde symbool van accurate en zindelijkheid, veiligheid en service voor het vervoer ter zee als K.L.M. voor vervoer in de lucht.

Thans bestaat de Koninklijke Paketvaart Maatschappij een halve eeuw. De tijden zijn er niet naar, om aan die herdenking luister bij te zetten; het contact tusschen de beide deelen van het Rijk is verboden en hoe zou men te Amsterdam thans een feestelijke herdenking willen organiseren, waar niemand weet hoe de laatste negen maanden het bedrijf zich ontwikkeld heeft?

Maar toch heeft de K. P. M. bij dit vijftigjarig bestaan een daad verricht, waarmede zij iederen Nederlander aan zich verplicht. Een klok, meer dan 400 pagina's tellend, gedenkboek is verschenen, breed van opzet en rijk geïllustreerd, waarin dr. M. G. de Boer en dr. J. C. Westermann de geschiedenis van de Paketvaart Maatschappij hebben vastgelegd. 1)

Een boek, dat den Nederlandschen lezer sterken zal. Want wie dit boek leest in zijn verduisterde kamer, die ons zoo vaak te eng kan worden nu wij onze vleugels niet kunnen uitslaan, die leest daarin van daden, die slechts tot stand konden komen daar, waar onze beste nationale eigenschappen tot levende realiteit werden. Die leest van koppige volharding, onbuisbare energie, prachtige organisatie-talent — en iets van de brede visie, die tot den bouw van een wereldbedrijf voert, komt hem uit iedere bladzijde te gemoet.

Zee — handel — koloniën.

ZEEVAARDERS, handelaars, kolonisatoren — het zijn de besten van ons volk, die als zoodanig uitblonden. Op zee, in de koloniën en in den handel heeft de wereld den Nederlander leeren kennen. En het zijn de zee, de handel en de koloniën waardoor de Paketvaart — deze moderne Oostindische Compagnie — tot aanzien en macht kwam.

Een honderd zes en veertig schepen dragen de vlag van de Paketvaart. Daar zijn de drie groote motorschepen, de paradedijpers van de vloot („Ruys”, „Tegelberg”, „Boissevain”) dragers van de namen van hen, door wie de K.P.M. groot werd) daar zijn eenvoudige schepen van een paar honderd ton — maar alle voeren zij de maatschappijvlag van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij en het rood, wit en blauw. De 320.000 bruto register-ton (rond 1/6 van den totalen inhoud der Nederlandsche koopvaardij) die de vloot der K.P.M. totaal meet, zijn ingezet op 72 vaste lijnen.

Het geheele inter-insulaire verkeer in handen van de Paket; vaste voet in China, Britsch-Indië, Australië, Zuid-Afrika, Zuid-Amerika: het zijn de besten van ons Nederlandsche volk, die de beste karaktereigenschappen in zich verenigden, die een dergelijk bedrijf wisten op te voeren tot wat het thans geworden is.

Wie het gedenkboek van de K.P.M. leest — het is een zeer juiste gedachte geweest van dr. De Boer, om zich niet te bepalen tot de geschiedenis der K. P. M., maar een helder en duidelijk beeld te geven van de historie der scheepvaart in onzen Archipel vóór de oprichting der K.P.M., zoodat men het onderlinge verband duidelijk ziet — staat verwonderd over de kortzichtigheid van onze regering in 1862, toen de vaart in den Indischen Archipel wederom uitbesteed zou worden. Er waren twee inschrijvers: de Engelschman H. O. Robinson, die den dienst wilde waarmaken tegen een vergoeding van f. 6.97 per beveren mijl en de Amsterdammers Paul van Vlissingen

moelijk was: de Paket nam van de N.I.S.M. 20 schepen over voor £325.000, waartegen de N.I.S.M. zich uit Indië terugtrok De Paketvaart had haar handen vrij!

Hoewel dit de werkzaamheden van Op ten Noort uiteraard verlichtte, had hij als hoofdagent nog zeer groote problemen op te lossen. Midden April 1890 was hij naar zijn bestemming vertrokken waar hem bergen werk wachtten. De medewerking in Indië liet nogal te wenschen over, er was geen dok-gelegenheid. Iedereen had wat op de door hem ontworpen dienstregelingen aan te merken en eerst toen gouverneur-generaal Pijnacker Hordijk hem krachtig ging steunen, ging het beter.

En dan, op 1 Januari 1891 schrijft Op ten Noort aan de directie:

„Ik keerde Oudejaarsavond tegen zee met een betrekkelijk gevoel van rust huiswaarts; er waren toch in de laatste weken bergen van arbeid verzet, zeer groote bezwaren uit den weg geruimd, alles was om zoo te zeggen geregeld, de booten om den volgende morgen te vertrekken lagen gereed en het liet zich aanzien, dat ook met de volgende vertrekken alles goed volgens programma zou kunnen gaan.”

Van 14 schepen tot 146 schepen; van enkele interinsulaire lijnen tot het machtige net van diensten, dat vier werelddeelen omvat: dat is dan wat de Paketvaart in 50 jaar actieven dienst bereikt heeft. Het werk, dat daarvoor verricht werd, kan moeilijk onderschat worden. Men leest en herleeft de allerwonderlijkste tegenslagen, die Op ten Noort te overwinnen had.

De scheepswand van de „Ophir” — overgenomen van de N.I.S.M. — was zóó dun, dat men er met een hamer gaten in kon slaan. De haventoestanden waren slecht; goede zeekaarten ontbraken nog. De gloednieuwe „Keynst” loopt op haar eerste reis na vertrek van Makassar bij Kabaena op een onbekend rif. De „Bawean” zit vijf dagen vast op de bank bij Bandjermasin. De „Amboina” slaat het record en loopt op één reis tweemaal vast. „Zoo voortgaande zal de vloot weldra zijn opgedoekt,” verzucht Op ten Noort in zijn rapport van 20 Maart 1891 naar Amsterdam.

Maar de Paket hield zich kranks, al was voor Op ten Noort de strijd te zwaar geweest; hij werd gevaarlijk ziek en moest repatriëren. Gelukkig kon Op ten Noort herstellen en van 1894—1924 is hij lid van den Raad van Bestuur geweest, waarvan 15 jaar lang president.

Strijd en uitbreidning.

DE kinderziekten waren achter den rug; de Paketvaart kon zich consolideeren. Snel rees de maatschappij in populariteit tijdens de befaamde Lombok-expeditie. Na onze nederlaag bij Tjakra Negara op 15 Augustus 1894 roept de gouverneur-generaal den nieuwen hoofdagent, Taylor, bij zich. In zijn paleis zijn aanwezig de G.G. zelf, de Raad van Indië en de commandanten van leger en marine.

De G. G. opent de conferentie met de korte woorden:

— Wij blijven op Lombok. Aan den legercommandant vraagt de G. G.: „Hoeveel troepen hebt gij gereed om daarheen te vertrekken?”

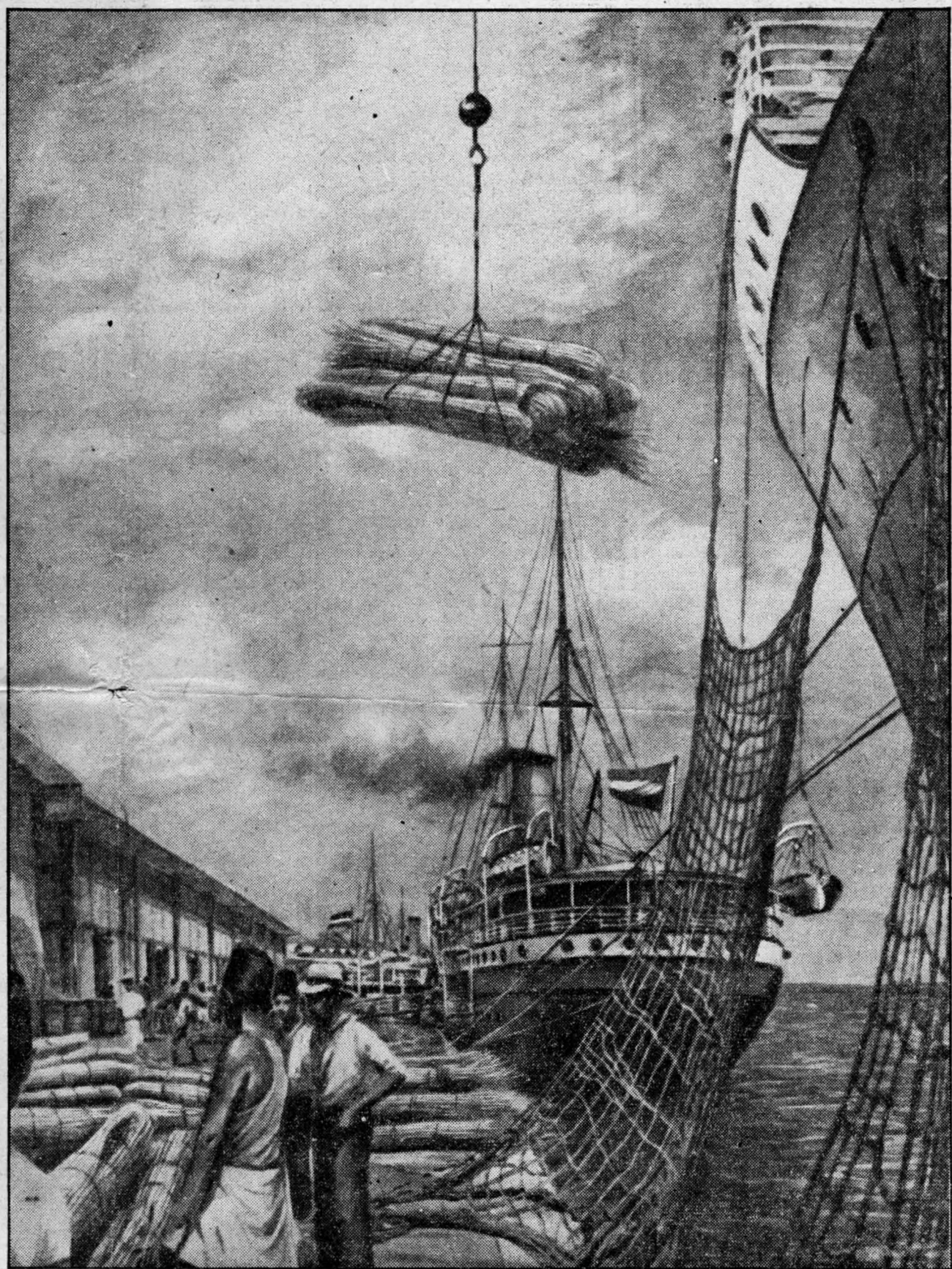
— Drie bataljons, een berg- en een veldbatterij.

— Wanneer kunnen die vertrekken?

— Morgen.

Daar zelf antwoord „morgen” kan ook Taylor geven als hem de vraag gesteld wordt, wanneer de Paketvaart schepen in gereedheid heeft om de troepen over te brengen.

De expeditie vertrekt en het alleruiterste wordt van personeel en schepen gevraagd: toen de overwinning voor onze vlag behaald was, kon de K.P.M. er trotsch op zijn, dat zij daartoe belangrijk had bijgedragen. De maand extra-gage



aan het varende personeel en de benoeming van Taylor tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau waren in den volsten zin des woords verdiend.

In de laatste jaren van de vorige eeuw werd de vloot sterk uitgebreid en ook het olieestokken werd op eenige schepen ingevoerd — de Paketvaart is dank zij de vindingrijkheid van haar chef Technische Dienst R. A. Meyer een pionier op het gebied van olieestokken geweest.

De maatschappij begint in de twintigste eeuw met 'n groot uitbreidingsprogramma; voortdurend leest men in het gedenkboek van nieuwe opdrachten tot den bouw van schepen. Maar dan komt er een nieuwe concurrent op: Duitschland. Eerst verscheen de Norddeutscher Lloyd op het tooneel, doch met den Lloyd kon spoedig een overeenstemming bereikt worden.

Doch daarmee was de concurrentie van Duitse zijde niet overwonnen, want toen bond de Deutsch Australische Dampschiffgesellschaft den strijd aan. Zij nam Makassar in haar vaartroute op en haalde daar veel lading weg; nu ging ook de Norddeutscher Lloyd zich weer roeren en een felle strijd volgde. De man, die in dezen strijd ten slotte als bemiddelaar optrad was dr. C. J. K. van Aalst, de latere president van de Nederlandsche Handel Maatschappij, die kans zag de Duitschers en de Nederlanders aan één tafel bijeen te brengen.

Van beiden zijden werd — zoodaats behoort bij onderhandelingen — wat water in den wijn gedend en een voor beide partijen bevredigende regeling werd ten slotte gevonden.

Ruys en Boissevain, die zoo machtig

Rottan laden te Makassar. De reproducties op deze pagina zijn ontleend aan „Een halve eeuw Paketvaart”.



De drie vlaggen van de K.P.M. (boven), de Stoomvaart Mij. „Nederland” en den Rotterdamischen Lloyd (onder), welke drielieve verenigd is in de Nederlandsche Scheepvaart-Unie.

veel voor de maatschappij gedaan hadden, waren inmiddels ontslagen. In Boissevain's papieren vond men den ontrent afscheidsgroet waarmede het gedenkboek sluit en waaruit bleek, hoe zeer Jan Boissevain de Stoomvaart Maatschappij „Nederland” en de Paketvaart Maatschappij in zijn hart gesloten had.

Schepen, schepen, schepen!

HOE sterker de maatschappij werd, hoe sterker zij haar vloot moest uitbreiden. Hoofdagent L. J. Lambach had zich voortdurend met het uitbreiden der vloot te bemoeien. Toen de maatschappij 16 jaar bestond, bezat zij 46 schepen met een inhoud van 63.188 ton. Twee jaar later beschikte men al over 65 schepen en ook in de volgende jaren werden in snel tempo schepen gebouwd.

Nu begint de Paket haar vleugels wijder uit te slaan — zij aanvaardt de taak om de verbindingen van den Indischen Archipel met de omgeving tot stand te brengen. Zij werkt mede aan de oprichting van de Java-China-Japanlijn, richt de Java-Bengalen lijn op en begint de lijn op Australië voor te bereiden.

De opening van de lijn maakte in de Australische pers een uitstekenden indruk. Maar een uitstekende indruk is nog geen blijvende overwinning. Fel werden de Australische maatschappijen zich tegen den indringer, de geduchte Paketvaart Maatschappij. Eerst in 1911, toen de regering de K.P.M. te hulp kwam, en op de verlies latende Java-Australië lijn een royale subsidie legde, voldeden de Australische concurrenten, dat Nederland de Paketvaart als een nationale zaak beschouwde en dat zij het rood-wit-blauw niet meer uit de Australische wateren zouden kunnen verdrijven. En ook hier werd, evenals met de Duitschers en de Engelschen, ten slotte een compromis bereikt.

Immiddels was de samenwerking met de maatschappijen, die tot de oprichting der K. P. M. hadden medegewerkt nog intensiever geworden en die samenwerking leidde tot oprichting van de ook thans machtige Nederlandsche-Scheepvaart-Unie, die het nationale karakter der drie aangesloten maatschappijen, — de Stoomvaart Mij. „Nederland”, den Rotterdamischen Lloyd en de Koninklijke Paketvaart Mij. — beter zou kunnen verzekeren.

Op scheepsbouwkundig gebied is 1913 nog in andere opzichten een belangrijk jaar. Het motorschip deed zijn intrede.

De Paket heeft dan al 96 schepen met 164.529 register-ton inhoud. Zij beschikt dus over een prachtige vloot. Maar nu komt zij weer krap te zitten met perso-

neel. Gevolg: belangrijke salarisverhoogen, steun aan de opleiding van personeel en meerdere maatregelen, die moeten dienen om in het tekort van personeel te voorzien.

Een schot...

MIDDELEN in des krachtontplooiing valt te Serajewo een schot: de wereldoorlog ontbrandt. In Indië bleef men de ontwikkeling der gebeurtenissen met kalme gadeslaan. Wel stegen de materiaalprijzen sterk en de lijn op Australië gaf zware zorgen. Maar de Paket behield den ouden geest van energie en initiatief en het is van bijzondere betekenis, dat al betrekkelijk kort na het uitbreken van den oorlog de Rangoon-Deli Lijn en de Deli-Straits-China Lijn konden worden geopend.

Met de inmiddels vernieuwde vloot ging de K.P.M. een nieuwe toekomst te gemoet. Prachtig nationaal werk deed zij; en „als ooit” zoo heeft het in een vertrouwelijk directiebrief van 10 Februari 1917, „het bezit van een groote nationale rederij in Indië tot zijn recht gekomen is, dan is het wel gedurende deze oorlogsjaren”. En zonder dat men iets van den huidige gang van zaken in Indië afweet, kan wel aangenomen worden, dat het in dezen oorlog wel niet anders zal zijn.

Overigens ging het de maatschappij in de oorlogsjaren niet slecht; tot net jaar 1914 had het voordeel saldo der reizen van de stoomschepen steeds geschateld tusschen 3 en 4 miljoen. In 1915 was de 5 miljoen overschreden; in 1916 was het geklommen tot f. 11.4, in 1917 tot f. 18.5 miljoen. De maatschappij reserveerde echter sterk, zoodat de dividenden matig bleven. Het bleek goed gezien te zijn, want tegen het einde van den oorlog werden de zorgen steeds zwaarder. Niet alleen door het gebrek aan materiaal, maar vooral door de inbeslagname door de geallieerden van de schepen, die in de havens van de geallieerden lagen. Het beruchte „angariërs” berooft de K.P.M. tijdens den verderen duur van 18% van haar scheepsruimte.

Eindelijk kwam de wapenstilstand en daarmee een vraag naar tonnage, die de stoutste verwachtingen overtrof. De stemming was optimistisch.

Maar van de fraaie plannen kwam weinig terecht, omdat vrij plotseling de eerste crisis uitbrak, die eigenlijk de inleiding werd tot de sterk fluctuerende economische curve, die de wereld — en dus ook, vaak in nog sterker mate, Indië — sindsdien gekend heeft.

De crisis van 1920 trof de maatschappij vrij onverwacht en zij was er eigenlijk niet op voorbereid. Het nut van deze tegenspoeden was echter, dat de maatschappij gedwongen werd op allerlei uitgaven, die in tijden van voorspoed gemakkelijk konden worden gedragen, te bezuinigen; zij is daardoor gezond en sterk gebleven, waardoor zij in staat is geweest de zooveel ernstiger crisis van 1929 tot 1936, die zooveel andere ondernemingen aan den rand van den afgrond — zoo niet daarin heeft gebracht — zonder kleerscheuren te weerstaan.

Opnieuw blijkt dan, dat de maatschappij juist in slechte tijden buitengewoon veel initiatief heeft, dat in daarop volgende betere jaren dan altijd weer ruim beloofd wordt. Want het is in het diepste van de crisis, dat — de lijn Indië—Zuid Afrika geopend werd.

De lijn werd een doorslaand succes, zóó zelfs, dat men de route Kaapstad-Batavia moest doortrekken tot Saigon en Bangkok, daarna tot Hongkong. Begrijpt men, wat zulk een energie, zulk

een daadkracht zeggen willen in een periode, waarin tijdelijk 30% van de vloot was opgelegd, omdat er geen lading was?

Volle kracht vooruit!

DE ommekeer kwam in 1936 en van dat jaar af gaat het weer bergopwaarts. Als laatste daad van activiteit in de periode, die wij beschreven, de opening van de lijn op de Oostkust van Zuid-Amerika (waarmede dus het vierde werelddeel wordt ingeschakeld in de vaarroutes der K.P.M.) en... dan is het wéér oorlog.

Het is niet mogelijk in het korte bestek van een krantenartikel een goed beeld te geven van „een halve eeuw Paketvaart”, noch van het voortreffelijke boek, dat onder denzelfden titel verscheen. Maar wij ervaren dankbaar, wat de Paketvaart voor ons vaderland tot stand bracht en tot stand brengt. Want al zijn de verbindingen met het Rijk buiten Europa verbroken, al weten wij niet, hoe het met de K.P.M. sinds Mei 1940 gezagen is, het bedrijf is daar in goede handen — onze vlag wordt door de K.P.M. in vier werelddeelen met eere gedroefd. Dat weet iedere Nederlander, ook zonder dat ons berichten bereiken.

Zoo mogen ook wij eindigen met de woorden, waarmede dr. De Boer zijn studie beëindigt, de afscheidswaarden van wijlen Jan Boissevain gewijd aan de S. M. Nederland en de Kon. Paketvaart Mij.: „Mogen zij blijven bloeien en welvaart verspreiden en de eer van de vlag hoog houden.”

Zoo zij het tot in lengte van dagen!

Indologen-Almanak.

DE Utrechtse Indologen Vereeniging heeft voor 1941 den derden Indologen Almanak doen verschijnen en in verband met het feit dat de vereeniging in November jl. haar derde lustrum heeft gevierd, heeft zij aan den inhoud van dit boekje een waarde weten te geven welke inderdaad verre uitgaat boven wat in het algemeen van een studenten-almanak mag worden verwacht. Een lange rij van gezaghebbende en deskundige medewerkers heeft aan dezen Almanak bijdragen geleverd.

Na een „Woord Vooraf” van oudminister-president Colijn en een „Inleidend artikel” van generaal Jhr. Swart, schrijft de ex-landvoogd Jhr. De Jonge over „De Taak van het Nederlandsche gezag (in Indië), oudgouverneur Bertsch, over „Het B. B.” prof. Westra over „De Rijkseenheden”, prof. Nolst Trinité over „Binnenlands Bestuur en Boschwezen”, prof. Kernkamp over „De Islampolitiek der N. I. Regering” en prof. Jonkers over „Binnenlands Bestuur en Rechterlijke Macht in Ned. Indië”.

Voor het overige bevat de Almanak de gebruikelijke overzichten en jaarverslagen, terwijl een goed geslaagd Mengelwerk en vele bladzijden Varia deze uitstekende uitgave besluiten.



Jhr. L. P. D. op ten Noort.

Op ten Noort — Boissevain.

DE eigenlijke organisatie van het bedrijf, dat op 1 Januari 1891 in Oost-Indië begon, werd opgedragen aan den administrateur L. P. D. op ten Noort, waarmede de K.P.M. een zeer gelukkigen greep deed. Want de moeilijkheden begonnen nog pas! Het bedrijf moest van den grond af worden opgebouwd en men had uit den aard der zaak rekening te houden met de Nederlandsch-Indische Scheepvaart-maatschappij (de Engelsche lijn dus) die, nu zij haar concessie niet verlengd zag, geenszins de vlag zonder strijd zou strijken.

Het gedenkboek, dat allerminst de fout maakt (sommigen gedenkboeken zou eigen) in persoonsverheerlijking te vervallen, laat op objectieve wijze duidelijk bemerken, dat Op ten Noort een „superman” was, die over meer dan normale capaciteiten beschikte. Op ten Noort rekende uit, dat het bedrijf moest beginnen met 14 schepen. Maar inmiddels zat de N.I.S.M. ook niet stil. Zij opende den strijd zelfs op het speciale gebied van die Nederlandsche rederijen, die zoodat tot de oprichting der K.P.M. hadden bijgedragen, door een viertal van haar grootste schepen in te zetten tusschen Batavia en Amsterdam en de concurrentie was voldoende om een scherpe daling in de vrachten in het leven te roepen.

Maar toen kwam het toeval te hulp. Boissevain ontmoette in den trein tusschen Brussel en Calais, Mackinnon, den president van de N.I.S.M. en... het contact was gelegd.

Als resultaat van de daarop volgende besprekingen heeft Boissevain, die een merkwaardige geschiktheid had voor moeilijke onderhandelingen, den grootsten dienst aan zijn K.P.M. bewezen, die

Ontvangen:

Kunst en Letteren.

— Monumentale glaskunst in Nederland, door A. van der Boom. Uitg.: Martinus Nijhoff, Den Haag.

— A. C. W. Staring, gedichten. Verzorgd door Dr. Jan de Vries. Uitg.: Elsevier, Amsterdam.

— Onbekannte Theater, door Karl Blank en Heinz Haufe. Uitg.: J. G. Cotta, Stuttgart.

— Mein Leben, door Adele Sandrock. Uitg.: Buchverlag, Lothar Blauvalet, Berlin.

— Berlin und die Musik, door Oswald Schrenk. Uitg.: Ed. Bote & G. Bock, Berlin.

— Philosophie van de kunst, door Dr. A. Edgar de Bruyne. Uitg.: Dekker & v. d. Vegt, Nijmegen-Utrecht.

— Vaart en Verlangen, gebundeld door Bert Bronkhorst en Fons Leyten. Uitg.: Dekker en Van de Vegt, Utrecht—Nijmegen.

Wetenschap en Techniek.

— Erik of Het klein insectenkunst, door Godfried Bomans. Uitg.: Het Spectrum, Utrecht.

— Criminaliteit te Utrecht in verband met Familie en Wijk, door Dr. La F. Jens. Uitg.: Dekker & v. d. Vegt, Utrecht—Nijmegen.

— Beknopte inleiding in de erfelijkheid, door Dr. A. L. Hagedoorn en Dr. A. C. Hagedoorn—Vorstheul Labrand. Uitg.: N.V. Noord-Hollandsche Uitg. Mij., Amsterdam.

De wereld in 10 regels, door Dr. H. Schwarz. Uitg.: N.V. D. B. Centen's Uitg. Mij., Amsterdam.

— Handboek der psychologie, door prof. dr. F. Roels. Deel IV. Uitg.: Universiteitsboekhandel Dekker en Van de Vegt N.V., Nijmegen.

— De psychologie van pijn en smart, door Dr. A. M. Meerlo. Uitg.: N.V. Noord-Hollandsche Uitg. Mij., Amsterdam.

— De psychologie van de kunst, door Dr. A. M. Meerlo. Uitg.: N.V. Noord-Hollandsche Uitg. Mij., Amsterdam.

— De psychologie van de kunst, door Dr. A. M. Meerlo. Uitg.: N.V. Noord-Hollandsche Uitg. Mij., Amsterdam.

— De psychologie van de kunst, door Dr. A. M. Meerlo. Uitg.: N.V. Noord-Hollandsche Uitg. Mij., Amsterdam.

— De psychologie van de kunst, door Dr. A. M. Meerlo. Uitg.: N.V. Noord-Hollandsche Uitg. Mij., Amsterdam.

— De psychologie van de kunst, door Dr. A. M. Meerlo. Uitg.: N.V. Noord-Hollandsche Uitg. Mij., Amsterdam.

— De psychologie van de kunst, door Dr. A. M. Meerlo. Uitg.: N.V. Noord-Hollandsche Uitg. Mij., Amsterdam.

— De psychologie van de kunst, door Dr. A. M. Meerlo. Uitg.: N.V. Noord-Hollandsche Uitg. Mij., Amsterdam.

— De psychologie van de kunst, door Dr. A. M. Meerlo. Uitg.: N.V. Noord-Hollandsche Uitg. Mij., Amsterdam.

— De psychologie van de kunst, door Dr. A. M. Meerlo. Uitg.: N.V. Noord-Hollandsche Uitg. Mij., Amsterdam.

— De psychologie van de kunst, door Dr. A. M. Meerlo. Uitg.: N.V. Noord-Hollandsche Uitg. Mij., Amsterdam.

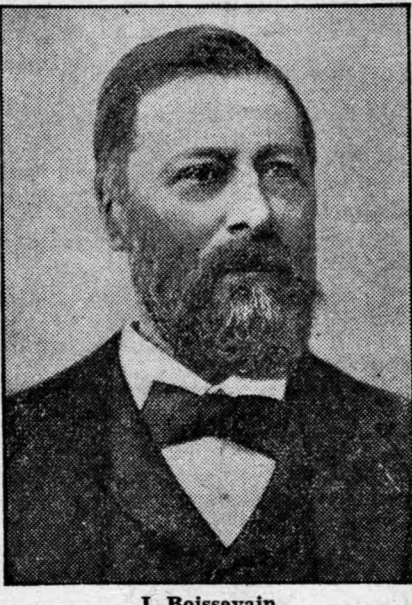
— De psychologie van de kunst, door Dr. A. M. Meerlo. Uitg.: N.V. Noord-Hollandsche Uitg. Mij., Amsterdam.

— De psychologie van de kunst, door Dr. A. M. Meerlo. Uitg.: N.V. Noord-Hollandsche Uitg. Mij., Amsterdam.

— De psychologie van de kunst, door Dr. A. M. Meerlo. Uitg.: N.V. Noord-Hollandsche Uitg. Mij., Amsterdam.

— De psychologie van de kunst, door Dr. A. M. Meerlo. Uitg.: N.V. Noord-Hollandsche Uitg. Mij., Amsterdam.

— De psychologie van de kunst, door Dr. A. M. Meerlo. Uitg.: N.V. Noord-Hollandsche Uitg. Mij., Amsterdam.



J. Boissevain.