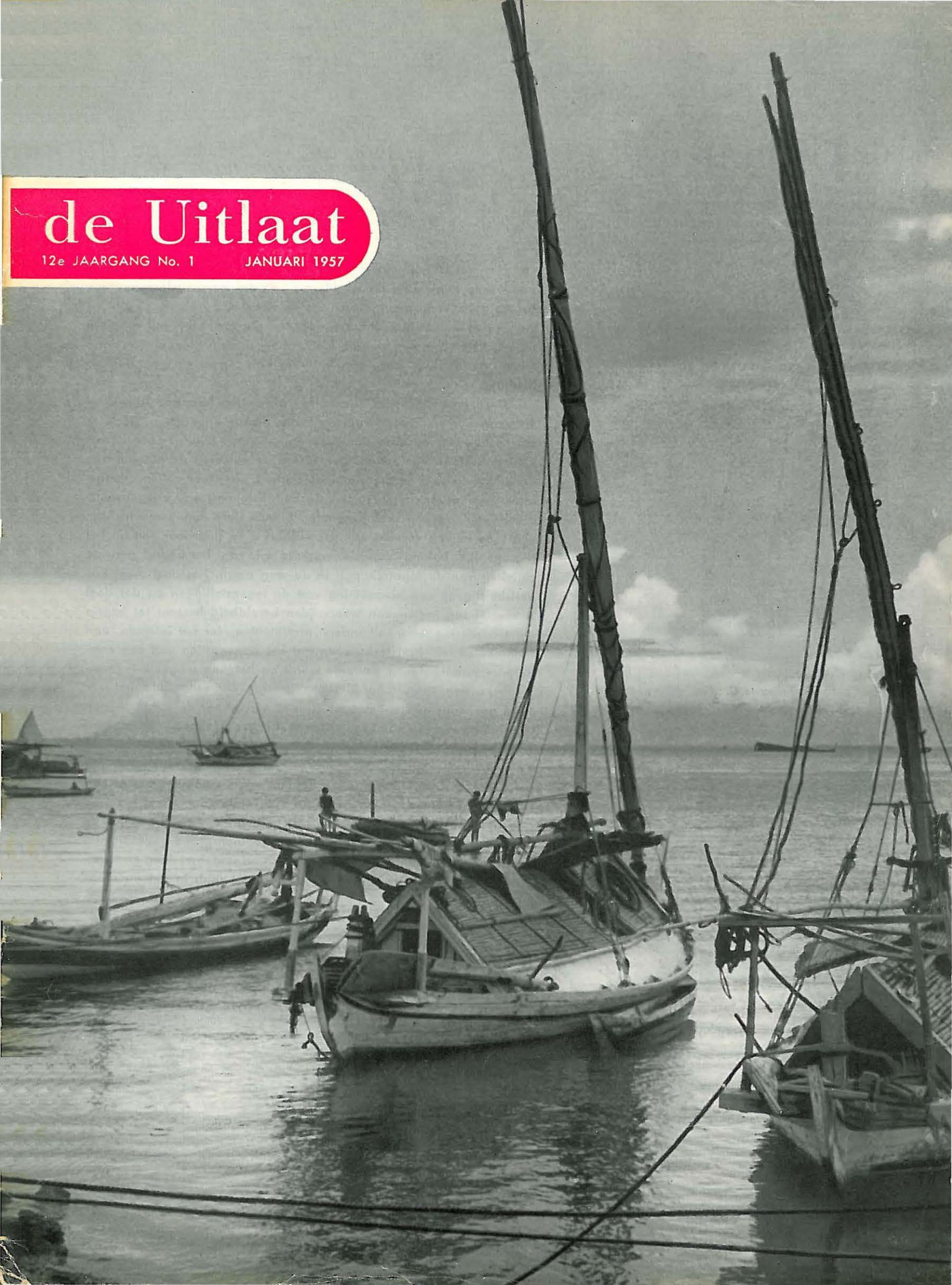


de Uitlaat

12e JAARGANG No. 1

JANUARI 1957



de Uitlaat

personeelsorgaan van de
n.v. Koninklijke Paketvaart-
Maatschappij

12de jaargang no. 1.
Januari 1957

*

Alle stukken „de Uitlaat”
betreffende te adresseren aan:
de Redactie van „de Uitlaat”
p/a n.v. K.P.M.
Medan Merdeka Timur 5 Djakarta



Op de frontpagina.
Prauwen te Gresik.



Op de achterzijde van de omslag
in de haven van Soerabaja.
(foto's: Frank Bodmer Studio's)

Druk: n.v. Visser & Co.
Djakarta

Nieuwjaarsboodschap van de President-Directeur

Het naderende einde van dit jaar is voor mij een dankbaar aanvaarde aanleiding om alle lezers van ons personeelsorgaan een gelukkig en voorspoedig 1957 toe te wensen.

Ik doe dit van ganser harte, doch hoe gaarne had ik mij van deze taak gekweten in een wereld, welke meer uitzicht biedt op een duurzame vrede door een vermindering van tegenstellingen dan de huidige.

Deze tegenstellingen zijn in het afgelopen jaar niet alleen tot uiting gekomen daar, waar volkeren elkaar ontmoetten, doch zij waren ook hier en daar aanwezig in het eigen bedrijf. En evenzeer als het bestaan van spanningen tussen de volkeren de economische ontwikkeling van de mensheid belemmert, evenzeer zullen onopgeloste meningsverschillen tussen de bedrijfsleiding en vertegenwoordigers van groepen bedrijfsgenoten binnen de K.P.M.-gemeenschap, een bron blijven vormen van arbeidsonrust en daardoor een op het gezamenlijk belang van de werkers en van het bedrijf gerichte activiteit van de Maatschappij in de weg staan. Het doel moet dus gericht zijn op een wegneming van de tegenstellingen en dat doel is bereikbaar, indien van weerszijden bereidheid bestaat tot begrip en waardering voor elkanders argumenten, tot het intomen van sentimenten en hartstochten en tot het aanvaarden van een compromis tussen hetgeen gewenst wordt en hetgeen mogelijk is.

Al is dan, zoals in het hierbovengeschrevene aangeduid, het jaar 1956 geenszins een onbewogen jaar geweest voor de K.P.M. — ook verschillende omstandigheden buiten het bedrijf droegen daartoe bij — niettemin is er voor de bedrijfsleiding veel reden tot dankbaarheid en wel in de allereerste plaats jegens die talloze leden van het personeel, die gedurende de afgelopen twaalf maanden met al hun kennis en kracht de K.P.M. hebben voortgestuwd.

Zij hebben daardoor niet alleen belangrijk bijgedragen tot de materiële resultaten over 1956, maar bovendien grond gegeven aan hoopvolle verwachtingen ten aanzien van op samenwerking en teamgeest gebaseerde activiteiten van de Maatschappij in het voor ons liggende jaar.

Nieuwjaars-gedachten

Er is geen tijdstip in het jaar dat de mensheid meer geconfronteerd wordt met de majesteit van de tijd dan Oud en Nieuw.

Driehonderd vijf en zestig keer draaide Moeder Aarde om haar as en doorliep ze tevens haar baan om onze levensslagader de Zon.

Als men alle franjes van het naar onze gevoelens zo gecompliceerde leven wegdenkt, blijft de natuurwet van de „instandhouding” slechts over. Wij moeten eten, drinken en slapen en zorgen voor onszelf, gezin en nageslacht. Hiervoor is inspanning nodig door het volbrengen van arbeid in allerlei vorm en schakering. Als denkende wezens doen wij dat geheel anders dan in de dierenwereld, waar slechts de wet geldt van de sterkste, de wet van „to be or not to be”.

Wij mensen proberen namelijk inhoud te geven aan het leven door vast te houden aan religieuze beginselen, opbrengen van saamhorigheidsgevoel, het handhaven van een bepaalde levensstijl met als ondergrond levens- en arbeidsvreugd.

Aan het eind van een jaar is het goed hierover de gedachten te laten gaan.

Oude-Jaarsviering doet ons even stilstaan en terugblikken. Wij bereiken een eindpunt en moeten ons voorbereiden om nieuwe hindernissen te nemen in een toekomst die wij niet in de hand hebben, noch kunnen voorspellen of beïnvloeden.

Dit te weten geeft aan de Oudejaarsviering een aparte stemmingssfeer omdat de mens in zijn gevoelens dan geheel is gelijkgeschakeld.

Allen brengen wij goede wensgedachten naar voren voor de tijd die nog komen moet. Het betrekkelijke van alles staat dan in volle realiteit voor ons. Op het schaakbord van het leven kan in één jaar tijd alles veranderen, wie rijk is kan verarmen, gezondheid kan verloren gaan, positie en macht kunnen tanen en alle betekenis verliezen, de levens-eindstreep kan worden bereikt.

Wij zijn ons dit alles innerlijk wel bewust, ook al luiden wij in de regel met veel gedruis en lawaai het Nieuwe Jaar in, ter camouflering van de ernstige gedachten die de jaarwisseling in ons doet opkomen.

Voor de meesten van ons blijft de Oudejaarsviering uit de kinderjaren een herinnering die nimmer wordt vergeten. Het ouderlijk huis gaf de natuurlijke bescherming tegen al het kwade, bij vader en moeder voelden wij ons nooit bedreigd. Het gezamenlijk inluiden van het Nieuwe Jaar liet ons méér dan op andere ogenblikken, de onderlinge sterke gezinsband gevoelen omdat wij dan met onze ouders de beloften uitspraken voor de toekomst het „goede” na te streven en het verkeerde in ons te onderdrukken.

Twaalf uur middernacht was het grote moment: moeder ontroerd, vader ook zichtbaar aangedaan en wij kinderen met hen in hartelijke en warme omhelzing. Wij leerden dan dankbaar te zijn voor de gezondheid en welstand van het gezin in het afgelopen jaar, gingen — ouder geworden — ook begrijpen dat daarnaast leed en teleurstelling niet konden worden ontlopen. Het waren onze eerste ervaringen op de levensweg afgebakend door „de lach en de traan” en wij beseften reeds spoedig dat geen mensenkind hier vrij van gaat.

Het jaar, dat ons gaat verlaten beelden wij af als een oude man, terwijl in de wieg ligt als een belofte „de Nieuwjaars baby”, kerngezond en blakend van jeugdige energie.

Als wij momenteel rondom ons het wereldbeeld bekijken, geloven wij niet dat de grijsaard die 1956 symboliseert er rauwig om zal zijn heen te gaan. Hij is door ons vreselijk toegetakeld en zelfs op zijn levensavond hebben wij hem geen moment rust gegeven.

Terugschakelen naar het verleden is niet mogelijk, wij zullen moeten tonen dat wij in 1957 het beter en anders zullen aanpakken.

Het resultaat van alle goede wensen over en weer zo blijmoedig gedaan bij de intrede van het nieuwe jaar zal straks in de routine van de dag moeten blijken. Op hoogtijmomenten is het zo gemakkelijk zich met elkaar te verbroederen en zijn beste kant te doen zien.

Het getuigt echter van meer karakter, wanneer wij gewoon van dag tot dag trachten elkander wat meer vriendelijkheid te brengen en onze medemens te behandelen zoals wij zelf gaarne behandeld willen worden.

In het nieuwe jaar zullen de uren, dagen, weken en maanden weer als een schaduw voorbij vliegen. Wij zullen in onze moderne samenleving wederom voortdurend in tijdnood verkeren, slechts bij een enkele adempauze verzuachtend dat wij oud zijn voor wij het weten.

Voor 1956 is het levensboek weer afgesloten, ieder van ons heeft daarin een credit- en debet-zijde. Wij weten voor ons zelf het best hoe wij ervoor staan en waarin wij te kort zijn geschoten.

De schone lei is er weer voor het nieuwe jaar. Onze planeet begint weer als miljoenen jaren tevoren haar jaar-tocht om de zon in de grootsheid van het heelal. De mens speelt bij dat alles geen enkele rol, met zijn allen zijn wij in dat verband volkomen onbelangrijk. De ons afgemeten tijd is slechts een kort flitsje in de eeuwigheid. Elke dag hieraan een moment te denken, zal ons vrijwaren van elke vorm van zelfgenoegzaamheid, onverdraagzaamheid, haat en nijd.

1957 is net aangevangen en onze heilwensen zijn uitgesproken. Van harte behouden koers en vaart op het stukje af te leggen levensweg in dit jaar in goede gezondheid met „vreugd en deugd”.

— H.A.C. —



Mr. L. ter Braake

per 1 April 1957 benoemd tot Directeur buiten Europa

Leonard ter Braake werd op 12 Februari 1912 te Delft geboren. Hij behaalde in Juni 1930 het einddiploma gymnasium A te Rotterdam en begon in September d.a.v. zijn studie in de Rechten aan de Rijksuniversiteit te Leiden. Op 14 December 1934 legde hij met goed gevolg het doctoraal-examen af.

De heer ter Braake ving zijn carrière in Augustus 1935 aan als volontair op de afdeling Vrachtzaken van ons Amsterdam-kantoor en werd het volgende jaar naar Indonesië uitgezonden. Na 2 maanden op de afd. PZ/WP te hebben doorgebracht, volgde zijn overplaatsing naar de afdeling Secretarie en wel bij het bureau Juridische Zaken. Vanaf Januari 1940 werkte de heer ter Braake vervolgens op verschillende afdelingen van ons Singapore-kantoor, vanwaar hij in Februari 1942 naar Java vertrok en tenslotte krijgsgevangen werd gemaakt.

Na de oorlog kwam hij op 1 December 1945 weer in actieve dienst en wel op de afd. Secr./Rechtskundige afd. van de NISO, later werd hij waarnemend

secretaris van de Directie. Na per 1 Januari 1946 tot Hoofdemployé te zijn bevorderd vergezelde hij in 1947 onze toenmalige President-Directeur, de Heer A. F. Vas Dias, op een dienstreis naar Zuid-Afrika en ging van daaruit met Europees verlof. Na terugkomst in Indonesië werd de heer ter Braake per 5 April 1948 geplaatst op de afdeling Personele Zaken, waarna op 1 Januari 1949 zijn bevordering tot adjunct-chef afkwam. Reeds 1½ jaar later, per 1 Juli 1950, bereikte hij als Chef van de Afdeling Personele Zaken de rang van Chef van Dienst.

Na een Europees verlof in 1952 zien we de heer ter Braake de afdeling Personele Zaken verlaten om in November van dat jaar als Agent de belangen van onze maatschappij te Medan te gaan behartigen. Twee jaar later, in November 1954, nam hij de leiding van ons agentschap te Singapore over van de heer J. W. Brand. Per m.s. „Oranje” vertrok hij op 9 September 1956 wederom met Europees verlof. In Maart a.s. wordt de nieuw-benoemde Directeur te Djakarta terug verwacht.

De Raad van Bestuur der N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij heeft

de heer *Mr. D. F. de Koe*

op diens verzoek, ontheffing verleend uit de functie van president-directeur per 1 April 1957.

Met ingang van dezelfde datum benoemde de Raad van Bestuur

de heer *J. F. P. de Geus*

tot president-directeur.

In de door het aanstaand vertrek van de heer De Koe openvallende plaats in de directie buiten Europa der K.P.M. werd door de Raad van Bestuur voorzien door de benoeming, met ingang van 1 April 1957, van

de heer *Mr. L. ter Braake*

Namens het gehele personeel wensen wij de heer De Geus en de heer Ter Braake van harte geluk met hun benoeming.



Op Dinsdag 1 Januari 1957 namen de heer en mevrouw de Koe, de heer en mevrouw de Geus, de heer en mevrouw Pronk van Hoogeveen en de heer en mevrouw Brand ter gelegenheid van de intrede van het Nieuwe jaar gelukwensen in ontvangst van een groot aantal leden van ons personeel en hun dames. Bijgaande foto's geven een beeld van de geanimeerde receptie in het Logergebouw.



Op 22 December jl. verzond onze Directie het volgende telegram aan de Voorzitter van de Raad van Bestuur:

Wij wensen u en de leden van de Raad mede namens het gehele personeel prettige Kerstdagen en een gelukkig en voorspoedig 1957 toe en hopen dat de KPM in een wereld van vrede het volgend jaar haar gedachte ontwikkelingslijn zal kunnen volgen.

*Dekoe Degeus
Pronkvanhoogeveen Brand*

De volgende dag werd daarop onderstaand antwoord ontvangen:

Raad van Bestuur is u mede na mijn mondelinge toelichtingen na mijn bezoek aan u erkentelijk voor de wijze waarop door u met het gehele personeel op de vloot en aan de wal in het aflopende jaar de belangen van onze vennootschap onder vaak moeilijke omstandigheden met toewijding zijn behartigd stop de Raad wenst u en gehele personeel met familie prettige Kerstdagen en in het komende jaar het allerbeste toe

Delprat Voorzitter



De heer de Koe met de heer Jocom, die op 15 December j.l. zijn 40-jarig dienstjubileum herdacht en de echtgenote van de jubilaris.

Op 15 December j.l. was het, dat een tweede personeelslid van de K.P.M. een dergelijk groot aantal dienstjaren had volbracht. Ditmaal was het de heer Tambi van het agentschap te Asahan. Daar dit agentschap zo ver afgelegen is, besloot de Directie om in dit geval de jubilaris met zijn gezin naar Djakarta te laten overkomen, teneinde ook deze keer in staat te zijn hem persoonlijk de zilveren gedenkpenning uit te reiken.

Ten elf uur op 15 December j.l. vond in de werkamer van de President-Directeur de huldiging van de heer Tambi plaats. Ter bijwoning daarvan waren een aantal personeelsleden uitgenodigd, die allen meer dan 40 jaren dienst bij de K.P.M. hadden volbracht, onder wie de heer Jocom, die op dezelfde datum zijn 40-jarig dienstjubileum herdacht.

De heer de Koe sprak de jubilaris toe, waarbij ZEd. onder meer wees op de

De Tweede 45-jarige dienstjubilaris bij onze Maatschappij

Op 1 Juli 1953 deed zich voor de eerste maal in de geschiedenis van onze maatschappij, het geval voor, dat een personeelslid 45 dienstjaren had volbracht. Dit betrof toen de heer Tjia Djie Liong van het agentschap te Palembang. Bij die gelegenheid werd voor de eerste maal de speciaal in Nederland geslagen zilveren K.P.M.-gedenkpenning uitgereikt en onze President-Directeur, de heer Mr. D. F. de Koe, reisde destijds speciaal naar Palembang teneinde de penning persoonlijk aan de jubilaris te overhandigen.



De heer de Koe wenst, na het opspelden van de gedenkpenning, de heer Tambi geluk met zijn jubileum.



grote veranderingen welke sinds de indiensttreding van de heer Tambi in de soort en vorm van schepen en de structuur van de maatschappij plaats vonden, alsmede op de zeldzaamheid van een zo lange verbondenheid met de K.P.M. Nadat de heer de Koe de heer Tambi de gedenkpenning had opgespeld, deelde ZEd. hem voorts mede, dat hem een extra maand salaris was toegekend, alsmede dat hij in rang was bevorderd.

Nadat alle aanwezigen de jubilaris en zijn echtgenote en beide dochters hadden gefeliciteerd, bleef men nog geruime tijd onder het genot van koele dranken en versnaperingen in de werkamer van de President-Directeur, waarin onder andere bloemstukken van Directie en Personeel en van de Agent en Personeel van het agentschap Asahan stonden, bijeen waarbij vele oude herinneringen werden opgehaald.

De heer de Koe met de heer Tambi, echtgenote en twee dochters.



St. Nicolaas

in het



Logeergebouw

Niet minder dan 400 K.P.M.-kinderen waren op Woensdag 5 December 1956 in het Logeergebouw te Djakarta bij elkaar gekomen om gezamenlijk de verjaardag van Sint Nicolaas te vieren. Na het zingen van enkele toepasselijke liederen was om 5 uur het grote ogenblik aangebroken waarop de goede Sint zelf arriveerde onder een luidkeels gezongen „Dag Sinterklaasje”. De Commissie van ontvangst, bestaande uit de Directeuren de Geus en Pronk van Hoogeveen, de Heer van Swoll, Gezagvoerder Corsten en Hoofdwerktuigkundige Hendriks, leidde de Bisschop naar zijn zetel, waarna de Heer de Geus namens allen een welkomstwoord sprak. De Sint toonde zich zeer getroffen door de hartelijke ontvangst, maar niettemin kwam al spoedig het grote boek te voorschijn en werden vele kinderen „op het matje” geroepen.

Dank zij het voorbereidende en uitvoerende werk van vele K.P.M.-ers (onder wie speciaal vermeld mogen worden Mevrouw van den Dool en de

Heer Sikking) verliep het feest uitstekend en tegen 6 uur kon een tevreden Sint Nicolaas afscheid nemen, na voor alle kinderen een mandje met lekkertijen te hebben achtergelaten.





Ter gelegenheid van het eeuwfeest van de Noorder Kweekschool voor de Zeevaart „Abel Tasman” te Delfzijl — waarover wij u reeds in ons September nummer een uitvoerige beschrijving gaven — onthulde H. K. H. Prinses Beatrix een fraai monument ter nagedachtenis aan de tijdens de oorlog 1940-1945 gevallen oudleerlingen der school.

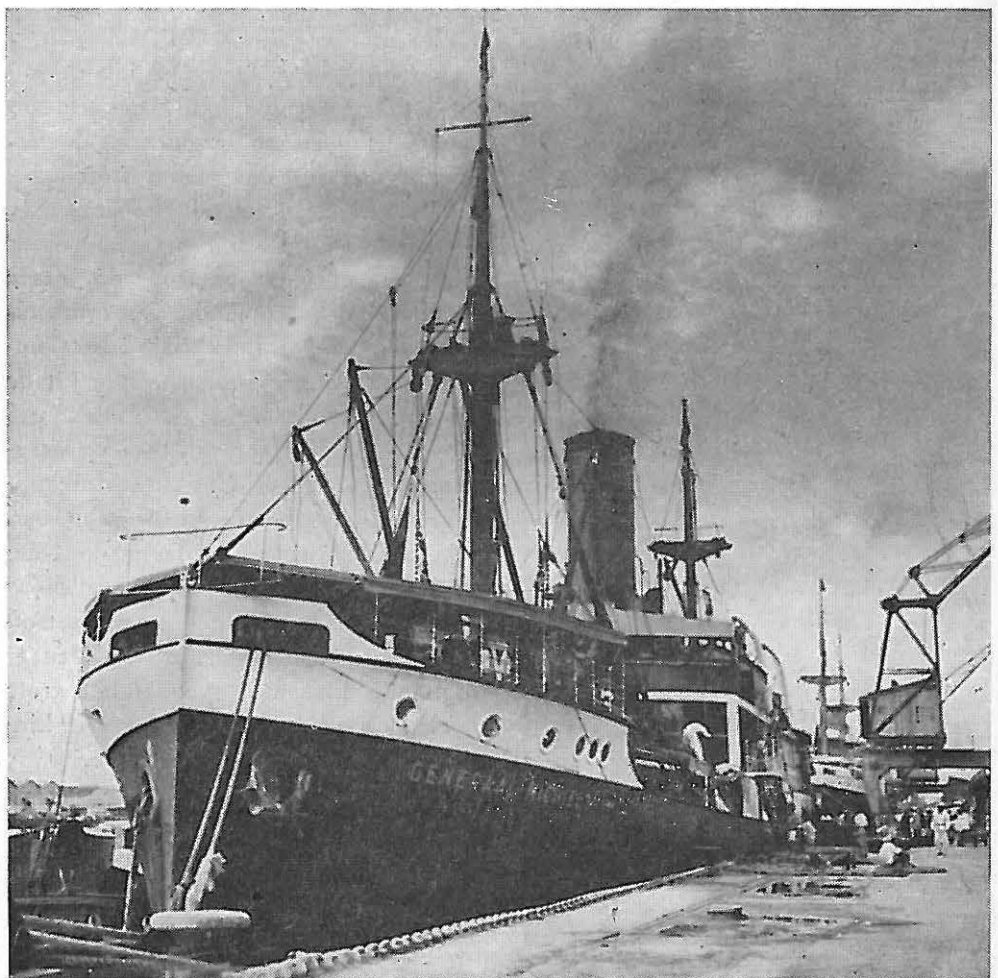


Het ss. „Generaal Michiels” naar de sloper

Nadat in April 1944 twee van haar zusterschepen (ss. „Generaal van der Heyden” en ss. „Generaal van Swieten”) tengevolge van een explosie te Bombay verloren gegaan waren, terwijl het derde (ss. „Generaal Verspijck”) in Juli 1956 naar de sloper ging, zal nu ook het ss. „Generaal Michiels” in Januari 1957 — na vanaf 3 December 1928 dienst te hebben gedaan — van de vloot worden afgevoerd. Van de vijf „Generaal”-boten, die in de jaren 1928—1929 in dienst gesteld werden blijft het ss. „Generaal van Geen” eenzaam achter.

Het ss. „Generaal Michiels” is een van de weinige K.P.M.-schepen, waarvan geen bijzondere gebeurtenissen of lotgevallen te vertellen zijn. Zelfs in de oorlogsjaren heeft het schip — eerst als bergingsvaartuig bij de „fleetsalvage” op Ceylon, later in het militair vervoer tussen India en Birma — een betrekkelijk rustig bestaan geleid.

Na omstreeks 1½ jaar op de lijn 52 te hebben gevaren voltooide het ss. „Generaal Michiels” op 27 December haar laatste reis op deze dienst en verliet nog voor het einde van 1956 de Indonesische wateren om in Singapore aan de kopers te worden overgedragen.



Nederlandse Clippers in de Negentiende Eeuw

De bouw van Nederlandse snelzeilers in de tweede helft der negentiende eeuw moet worden gezien als resultaat van het gunstig gevolg der reizen van de Amerikaanse clippers.

Onze zeilschepen die door bemiddeling van de Nederlandse Handelmaatschappij min of meer het monopolie van de vaart op Nederlands-Indië hadden, hebben nooit meegedaan aan races van de snelle theeclippers die van China naar London werden bevracht. Ook later hebben wij geen deel gehad aan de woolraces van Australië. Snelle clippers werden in Nederland gebouwd bij Jan Smit te Slikkerveer, G. Gips en Zonen te Dordrecht, Fop Smit, Kinderdijk en A. H. Meursing te Amsterdam, Jan Smit bouwde hoofdzakelijk de beroemde Noach clippers; de „Kosmopoliet”, „Lichtstraal”, „Dageraad”, „Industrie” en „Thorbecke” werden op andere werven gebouwd.

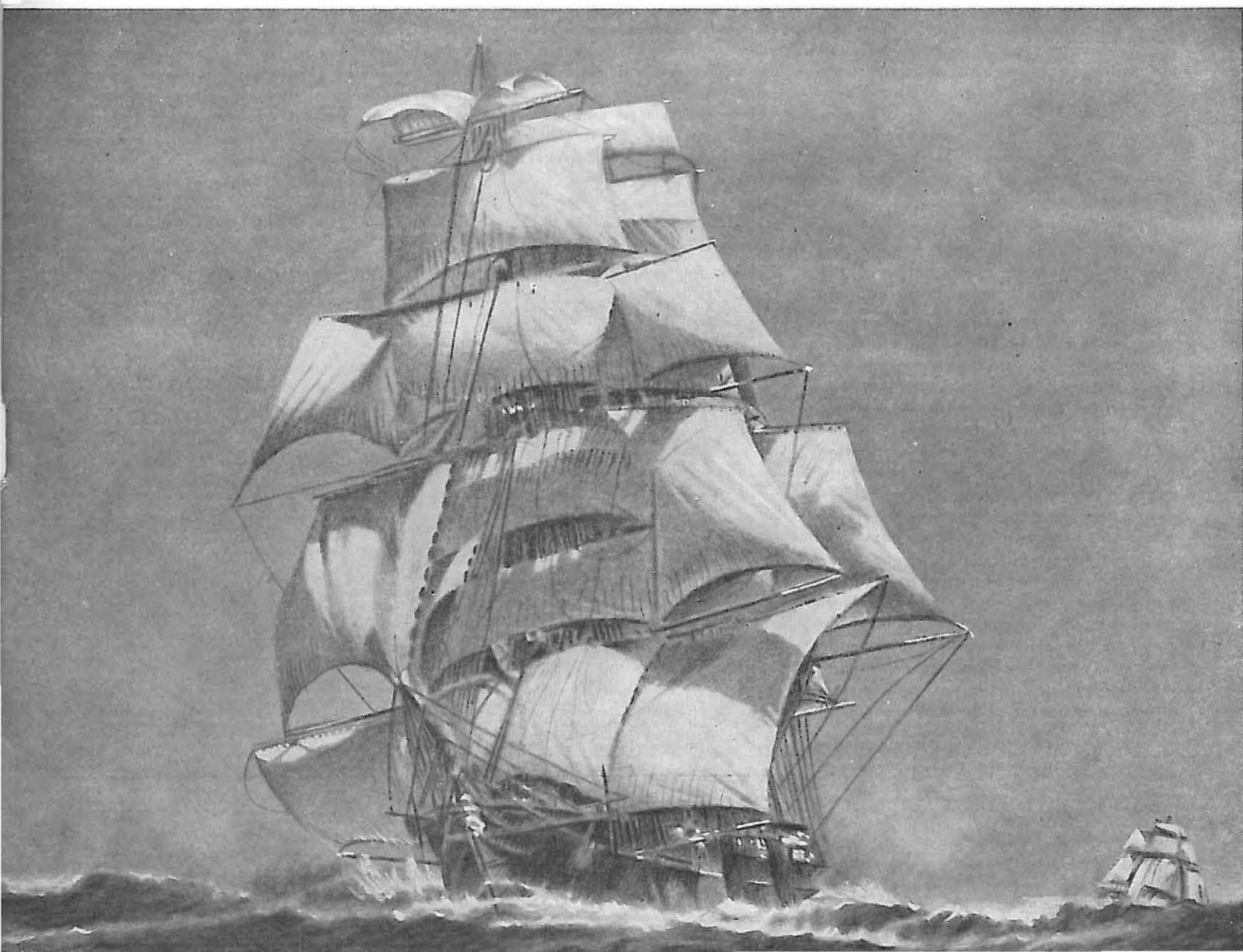
Elk jaar drinken wij eenmaal koffie bij mejuffrouw Dubbelaar, wanneer zij jarig is. Zij is namelijk de enige overgebleven dochter van wijlen de heer Dubbelaar, die onder Kapitein P. Wierikx als stuurman op de „Noach II” voer. Haar vader, die aanvankelijk het commando over deze snelle clipper van Kapitein Wierikx moest overnemen, stierf acht dagen na zijn laatste aankomst te Brouwershaven. Het schip was toen in 71 dagen van Batavia naar Brouwershaven overgelopen.

De reis langs de „zeiltrek” van Nederlands-Indië rond Kaap de Goede Hoop tot Brouwershaven kan naar mijn mening weinig minder dan 14000 zeemijlen hebben bedragen, zodat het schip een gemiddelde snelheid over het gehele traject van circa 8 mijl per uur behield. Vergelijken wij deze snelle overtocht met die van de theejagers „Ariël”, „Marco Polo” en anderen, die

nooit minder dan 90 dagen gebruikten om van Foochow naar London te zeilen, dan zou het niet geheel denkbeeldig zijn, dat een race van de „Noach” met een dezer theejagers, in het voordeel van onze clipper zou uitvallen.

De clipper dankte zijn lijnen voornamelijk aan de Franse logger en de Baltimore-schoener, die beiden de naam hadden van buitengewoon snel te kunnen zeilen. Het Suezkanaal werd de doodsteek voor onze clippers op Nederlands-Indië, meer nog dan het Panamakanaal dit werd, voor de nitraatzeilers naar Chili. De slecht geoutilleerde havens en open reeden aan de Westkust van Zuid-Amerika waren bij de stoomvaart weinig in trek. De werkkrachten waren schaars en traag. Men moest voortdurend stoom ophouden om bij opkomend slecht weer zee te kunnen kiezen, daar men anders de kans liep om op lager wal te komen. De Duitse

(Vervolg op blz. 11)



Schiedam

vooral Scheepsbouwstad

Het is te begrijpen, dat er veel Schiedammers zijn, wie het een beetje begint te vervelen, dat hun stad nog steeds over de gehele wereld bekend staat als de „jeneverstad”. Niet dat die wrevel over deze naam voortkomt uit een afkeer van het vloeibare Schiedamse produkt, maar men voelt er een miskenning in voor de andere industrieën die tegenwoordig voor het algehele economische leven van de stad van grotere betekenis zijn dan de branderijen en stokerijen.

Tot het eind van de vorige eeuw was Schiedam inderdaad „de zwarte stad met de brandende erven”, maar de geweldige hoeveelheid branderijen en stokerijen, in sommige tijden wel 3 tot 400 stuks, nam daarna sterk af en thans zijn er nog een 30- tot 35-tal over. Daarentegen kwam na 1900 de scheepsbouw sterk naar voren, terwijl ook de nevenbedrijven, zoals die voor de fabricage van ankers, kettingen, klinknagels enz. zich steeds meer uitbreidden en in belangrijkheid toenamen. Thans is de situatie zó, dat vrijwel alle Schiedamse terreinen langs de Nieuwe waterweg bezet zijn door de grote scheepswerven als Gusto, Wilton-Fijenoord, Gebrs. de Jong en de „Nieuwe Waterweg” en door nevenbedrijven, waaronder de nieuwe Tank Cleaning van veel betekenis voor de stad zal worden.

Hierdoor is Schiedam thans een zeer belangrijke scheepsbouwstad geworden en heeft ze weer de plaats heroverd, die ze ook in vroegere jaren heeft bezeten.

Want reeds eeuwen geleden werden hier reeds aan de oevers van de Maas „coopvaardiebooten” getimmerd en werd reeds druk aan de export van schepen gedaan. Zo werd b.v. in Maart 1668 ten overstaan van notaris Bollaert te Schiedam een akte verleden tussen een schipper, die in Liet in Schotland woonde, en de scheepstimmerman Hendrick Semelaer te Scydam, over de bouw van een zeeschip. Die kostte toen 3650 gulden „ende daerenboven twee rosenobels voor zijn vrou ende noch een nieuwen hoet voor zijn kint, daarmede hij eer inleghet”. Helaas worden in deze van alle romantiek gespeende tijd geen rosenobels en kinderhoeden meer bij de bouwpijs van een cutter-zuiger of een kruiser inbegrepen.....

Het Schiedamse scheepstimmermans-gilde St. Noach, dat in 1794 werd op-

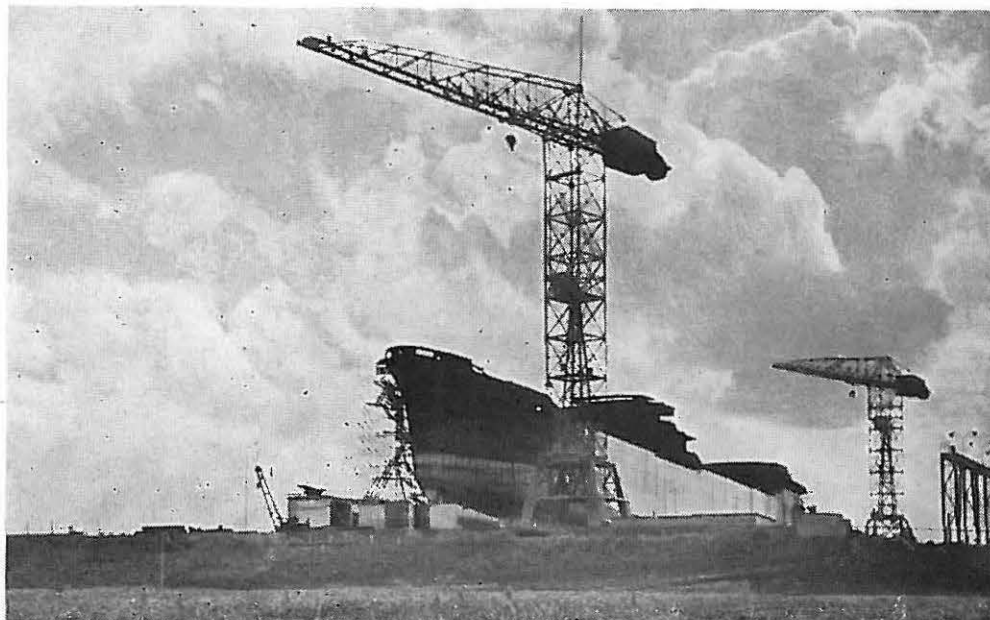
geheven, zoals alle gilden in ons land, heeft in Schiedam steeds een belangrijke rol gespeeld en al heeft Schiedam nooit een kamer van de Vereenigde Oost-Indische Compagnie bezeten, toch is de scheepvaart voor de stad steeds van groot belang geweest. De Schiedammers hielden zich vooral bezig met de aloude Ommelandvaart en de Straetvaart, dus de beurtvaart in West-Europa. Uit de Oostzee namen ze naast andere produkten ook graan mee en de mogelijkheid is dan ook groot, dat juist de brandewijnstokerijen tengevolge van die graanaanvoer zijn ontstaan. Deze aanvoer werd steeds belangrijker, zodat de schepen tenslotte nog uitsluitend voor de alcoholindustrie voeren.

Na de Franse tijd werd de situatie echter totaal anders. Amerika, eens een belangrijke afneemster van de brandewijn, was zelf begonnen te stoken; na 1813 wilde de handel op Engeland ook niet herleven en zodoende leed de Schiedamse industrie een noodlijdend bestaan. Groot waren de armoede en de werkloosheid en ook de scheepvaart, die geheel op de eigen industrie was aangewezen, lag vrijwel stil. Er was nog slechts een kleine werf van binnenschepen en vissersvaartuigjes, voor de rest leek het er op, dat Schiedam als scheepsbouw- en scheepvaartstad had afgedaan.

Tot in 1835 een aantal Schiedammers de hoofden bij elkaar stak en besloot een grootscheepse poging te doen de stad weer nieuwe welvaart te geven. Zij richtten de Schiedamsche Scheepsrederij op, die niet alleen ten doel had schepen in de grote vaart te brengen, maar deze ook op een eigen werf, „De Nijverheid”, te bouwen. Van de scheepsbouw wisten ze weliswaar vrijwel niets, maar ze namen contact op met de bekende Dordtse scheepsbouwfirma C. Gips en Zn., die de jonge, maar zeer deskundige Dingeman Gips naar Schiedam stuurde om de leiding van de werf op zich te nemen.

Het was de bedoeling van de oprichters van werf en rederij de hele stad van de voordelen van de herlevende scheepsbouw en scheepvaart te doen profiteren. Want in tegenstelling tot de meeste werven en rederijen in die tijd kwamen de aandelen niet in handen van een kleine groep kapitaalkrachten, maar werden ze ondergebracht bij een groot aantal middenstanders. Zo waren de 300 aandelen van de werf verdeeld over meer dan 100 aandeelhouders, terwijl de oprichters, die tevens de directie voerden, er niet meer dan 10 tot 12 per persoon hadden. Ook de schepen, die door de rederij werden gebouwd, waren eigendom van een zeer groot aantal deelhebbers. Bovendien was vastgesteld, dat de scheepsbenodigdheden in de stad gekocht moesten worden, terwijl de bemanningen bij voorkeur uit Schiedammers moesten bestaan. In dat opzicht stond Schiedam vóór bij vele andere steden die zich met de scheepvaart bezighielden, zoals b.v. Zierikzee en Middelburg.

Nog een foto van De „Munttoren” waarover wij U reeds in ons vorig nummer een beschrijving gaven.



De kiellegging van het eerste schip dat op „De Nijverheid” werd gebouwd, ging met grote feestelijkheden gepaard. De stad vlagde, iedereen was naar de Maaskant getrokken om dit feit mede te maken en alle stadsrijmelaars hadden zich uitgesloofd om lofliederen te dichtten op de directieleden van de werf, op Gips, op het schip, de stad en de burgemeester. Die fraaie liederen werden samen gezongen op de wijs van toen bekende volksdeuntjes, zoals „Flip Snipwiek heeft een fraaije vrouw” en „De mooie meisjes van de stad”.

De eerste jaren ging het uitstekend met de scheepsbouw en de scheepvaart, vooral ook door de beschermende maatregelen van de Ned. Handel Mij. en de bouwpremie die deze verstrekten. Schip na schip gleed van de hellingen, eerst alleen voor de Schiedamsche Scheepsrederij, later ook voor andere, zoals Bonke & Co. te Rotterdam, de 's-Gravenhaagsche Scheepsrederij, De Groot, Roelants & Co. te Schiedam en voor A. Prins & Co. te Schiedam. Tientallen fraaie barken, fregatten, brikken en schoeners werden door Gips op de werf gebouwd. Na 1850 kwam er nog een grote sleepheiling bij en vooral veel Rotterdamse schepen kwamen naar Schiedam om er te worden gerepareerd.

Maar Gips was een zeer conservatief scheepsbouwer, die niet wilde begrijpen, dat de doodsklok over de zeilvaart en over de houten scheepsbouw luidde. Hij bleef star volhouden aan zijn oude methodes en moest op de duur daarvoor natuurlijk boeten. In 1867 was hij er nog zó van overtuigd, dat de zeilvaart

slechts een tijdelijke periode van neergang doormaakte en straks weer zou opbloeien, dat hij een grote bark op stapel zette, zonder hiervoor een opdrachtgever te hebben. Zeven jaar stond het schip half afgebouwd op de heiling, toen slaagde Gips er eindelijk in het te verkopen en kon het worden afgetimmerd. Met de sleepheiling hield hij het nog enkele tientallen jaren vol, doch tenslotte moest ook die worden opgegeven. De bouwvallige gebouwen van „De Nijverheid” werden gesloopt, enkele jaren later werden er de fundamenten gelegd voor de loodsen van de werf Gusto der firma Smulders.

Gedurende een tiental jaren heeft Schiedam nog een tweede werf van zeeschepen gehad, nl. „De Lelie”, die vrijwel uitsluitend bouwde voor de rederij J. H. van Gent. Deze rederij vormde een unicum in ons land wat betreft de namen van haar schepen, die ontleend waren aan de Rooms-Katholieke Kerk, zoals *Stella Maris*, *St. Jan*, *Heilige Wilibrordus*, enz. Doch ook deze werf en rederij hebben het in de strijd tegen de stoom en de staalbouw niet kunnen bolwerken.

Slechts enkele jaren heeft Schiedam het daarna zonder scheepsbouw en scheepvaart moeten stellen. Daarna kwamen de nu nog bestaande grote werven zich hier vestigen en de scheepsbouw is er thans van meer belang dan hij in vroegere jaren ooit voor de stad is geweest. Ruim tienduizend mensen werken er thans op de werven en nevenbedrijven en een groot deel hiervan woont in Schiedam.

Schiedam is daardoor tegenwoordig allereerst een scheepsbouw en scheepvaartstad en daarom ook worden de Schiedammers weleens een beetje obstinaat als altijd en overal allereerst wordt gelikkebaard bij het horen van de naam van hun stad.

(uit: „Schip en Werf”).

(Vervolg van blz. 9)

zeilschipreder Laeisz te Hamburg had echter eigen lichtermateriaal en opslagplaatsen aan de Westkust. Er was nog geen sprake van kunstmeststoffen die het natuurlijke produkt op de wereldmarkt zouden verdringen. De Laeiszschepen werden snel gelost en geladen, hun gemiddelde snelheid over de gehele reis van 7½ mijl per uur door storm en tegenwind heen, was in die dagen groter dan de behouden vaart van een stoomschip.

Wij herinneren ons nog uit onze tramp-tijd dat de „Potosi” van Laeisz ons onder vol zeil voorbijstootte alsof wij stil lagen. Veel later nog werden wij met een 12 mijls stoomboot door de „Pamir” van Laeisz in het Engelse kanaal geslagen.

Geen wonder dat wij wel eens aan het denken slaan wanneer wij de fabelachtige prijzen van vloeibare brandstof onder de ogen krijgen, terwijl wij weten dat de „Preusen”, voortbewogen door een kosteloos natuurprodukt dat „wind” heet, tweemaal per jaar een volle lading stukgoederen naar de Westkust bracht en tweemaal per jaar 8000 ton salpeter van de Chilihavens naar Hamburg vervoerde.

Naar mijn weten bereikten deze schepen een snelheid van 17½ mijl per uur bij een windkracht 8 die achterlijker dan dwars in kwam. Onze Noach's die op Nederlandse werven werden gebouwd, hebben niets minder gelopen, doch zij waren niet gebouwd voor het vervoer van zulke enorme ladingen als de beroemde P-line zeilers van Laeisz. Toen de doodsklok luidde boven de zwanevang van de Nederlandse clipper waren er nog enkele optimisten die de traditie van de Nederlandse zeilvaart wilden voortzetten met plumpe barken als de „Jeannette Francois”, „Geertruida Gerarda” e.a. Zij waren niet door het water te branden. Zij waren de enkelingen die nog deel hebben genomen aan de Kaap Hoorn vaart. Reeds lang voor de eerste Wereldoorlog uitbrak was het diepzezeilschip onder Nederlandse vlag van de Oceanen verdwenen. Maar onze clippers deden in hun tijd niet onder voor snelzeilers onder buitenlandse vlag.

(Uit: „V.N.S.-nieuws”)

Een voorraad dolken op de „Kali Mati” wachtend om bewerkt te worden.

foto Willy van Boggelen



P R O M O

per 1 Januari

Het is de redactie van „de Uitlaat” een bijlage
1 Januari 1957 te Kuala Lumpur

Walpersoneel

TOT CHEF VAN DIENST DE ADJUNCT-CHEF:
P. M. Micka.

TOT DIENSTHOOFD DE ADJUNCT-CHEF:
P. J. Prosé.

TOT ADJUNCT-CHEF DE HOOFDEMPLOYE'S:
S. Middelkoop; P. Riem; G. J. Koper; Mr. F. H. von Meyenfeldt;
Mr. G. van Voorthuizen; R. Koopmans.

TOT HOOFDEMPLOYE'S:
A. F. Lancker; R. A. A. van Dale; J. Smet; W. A. A. Voeten;
P. van der Molen; L. W. F. Rugebregt; W. Dam; T. Velthuysen;
G. M. L. Laaper; P. O. A. H. van der Ahé; Ch. Cuperus; E. J. van
Eyck; J. G. de Harde; R. Bregman; N. H. M. Engels; J. Ferkranus.

TOT LOCAAL HOOFDEMPLOYE DE LOCAAL EMPLOYE'S:
R. J. Voll; J. H. Ch. de Frank; J. C. Huffenreuter; D. M. Gerungan;
F. H. Sigarlaki; S. Nento.

TOT LOCAAL EMPLOYE DE BEAMBTEN:
E. F. Lugten; Djiem Seng Kie; Tan Pek Tjoan; Djid Siong Tan;
M. P. van de Hoff; D. Lumi; C. A. Laquais; K. F. T. Wener;
Mangaradja Pane; R. Nelwan; Moh. Saleh; Hartojo; Lee Kok
Liang.

TOT ONDERBAAS A/BEAMBTEN DE ONDERBAAS B/BE-
AMBTEN:
Woei Tjoei Tek.

TOT BEAMBTEN DE HOOFDKLERKEN 1e KLASSE:
Khoe Kang Liang; Tio Yeng Mong; J. Wenas; D. W. Frans;
E. A. Manuputty; A. Eman; J. Pattikawa; M. Oli-i; Kho Toang
Sioe; J. Ch. Mamesah; Tjia Foen Lie; W. Marpaeng; D. S.
Mokalu; Moh. Hasan; H. J. Vodegel; C. Nelligan; Lim Tjoei
Kim; M. Pasariboe.

TOT HOOFDKLERK I DE HOOFDKLERKEN II:
Boein; S. Laya; Abd. Moetalib; Moh. Effendi; O. J. Ngion;
Oen Tek Kiam; J. Kaaroebi; S. A. Zacharias; Moortanto; Sie
Hwat Bing; K. Hoetagoeng; M. Soetria; B. J. van Bolhuis;
Wisman Boechari; Sudarno; Cheah Thye Hin; Lee Ah Guew;
A. Ithop; Moh. Noeh.

HER-INGEDEELD TOT HOOFDKLERKE I DE HOOFDTIK-
STER I/HOOFDKLERK II:
Mevr. Ali Imbran.

TOT HOOFDKLERK II DE 1e KLERKEN:

B. Soetoro; J. Macaré; Amat; W. H. Wauran; Amir Sjah; Mevr.
H. M. C. Turang; Ang Tjiat Tik; Moh. Rifai; W. A. Sitompoel;
F. Assegaff; Amban Lorianus; J. Ibrahim; Hadji M. Soebad; Oey
Ong Kwie; R. Koesmihadi; P. D. Aroebesman; Boerhanoedin;
H. Ticoalu; Looi Tak Sang; Jatim Katidjo; J. Martani; Sukadis b
Iskandar; J. M. Kumendong; Rd. S. Kamidi; A. S. v. d. Werf;
Tato Soewarto; Tan Kim Yam; Tan Huck Cheow; Tan Siew
Chwee; W. H. Krahmer; L. Baier.

TOT 1e KLERK DE 2e KLERKEN:

Djaafar Loebis; Abd. Hamid III; Sartani; Noersaim; Sarip; M.
Ismaoen; W. A. Semen; Moh. Ali Lilik; D. W. Matitawaer;
Soewarjo; Sangjanaan Anton; Moeid; P. M. Jansz; Mohd. Iljas
Loebis; Alwis gelar Radjo Suatn; G. Messakh; Matanwar; Achmad
Budin; Soetarman; Joesoef; Hamzah; M. Massie; Moerdin Lie;
Abdullah Hamid; Agustjik; Marzuki Gani; Achmad b. Dardja;
J. Dumais; N. B. N. Harahap; D. Lampoeng; H. Mozin; A. A.
Salassa; H. Marzuki; Baharudin b. Gani; C. F. Rumokoy; P.
Runtu; E. F. Matulandi; G. Kawengian; Abubakar b. Ibrahim;
Kwee Tiong Han; Sudjito; H. Mambu; Ing Ti Teck; Mevr. S.
M. de Pauw Dreier Gligoor; S. Soeharto; Tan Chwee Gek; N.
K. Wangke; P. Talahatu; I. Saip; J. Koa; M. Suak; Ch. O.
Philips.

TOT 2e KLERK DE 3e KLERKEN:

Sapri; Main; Aspi; Saemim; Daud Abai; Safi-ie; Misran; Moch-
tar b. Oe-oen; Moh. Roeslan b. Kadiri; Djapri II; Mian b. Mioen;
M. Agus Salman Amin; Lamat; Soedewo; Mochtar b. Kumis;
J. Moehoe; Salamoen; Masroh; Sotedjo; S. Sumitra; Ohi b. M.
Toha; Jacob III; S. Pasanea; Bariman b. Martodimedjo; Abdul-
lah; D. Bisilisin; Mej. G. Vezboog; Moeljadi; Mashoed b. Lewan;
Tajan; J. N. Pasanea; Moh. Saleh; Supardi b. Sardi; Jakub b. H.
Ali; Abu Husin; Bakarusin; Iljas b. Moh. Dirdjo; D. Pariama;
Mej. J. R. Latung; E. E. v. Ligten; D. de Bruin Vermeer; Moh.
Naiman b. Moh. Sari; Zainal Arifin; Djokosoeroto; Abdullah;
Samikoen b. Hardjomartono; Legimin; H. J. Vermeeren; Djoe-
nadi; Gan Tiong Sieuw; Wee Sieuw Soon; Thong Keng Choy;
Loo Kok Ann; R. Baron; Tan Ban Choon; Choong Kim Jee; E.
W. Joseph; R. E. Spekman; Oemar II b. Kotjeng; Soendoesin;
Sarikoen b. Hemi; I. Pendjol; Mej. Cheah Ah Leng.

TOT STENOTYP I/BEAMBTEN DE STENOTYP I/HOOFD-
KLERK I:
Mej. E. J. Muller.

TOT HOOFD KASSIER I/BEAMBTEN DE HOOFD KASSIER II/
HOOFDKLERK I:
Leong Lek Lum; Foo Kim Han.

TOT HOOFD VOORMAN/BEAMBTEN DE VOORMAN I/
HOOFDKLERK I:
Ch. H. D. Hekker.

Aan alle bevorderden onze

NOTIES

uari 1957

onder genoeg de volgende bevorderingen per
annen bekend maken :

TOT STENOTYP I/H.K.I. DE STENOTYP II/H.K. II:
Mej. F. v.d. Putten; Mevr. Djie Han Lok.

TOT HOOFDKASSIER II/H.K. I DE KASSIERS I/H.K. II:
Gouw Gim Lo; Oei Moek Fang; Wee Chwee Sieuw.

TOT HOOFDMANTRI VERPLEGER II/H.K. I DE MANTRI
VERPLEGER I/H.K. II:
D. Pieter.

TOT OPZ. I/H.K. I. DE OPZ. II/H.K. II:
J.L.B. Pontoh.

TOT VOORMAN I/H.K. I DE VOORMAN II/H.K. II:
Saad.

TOT STENOTYP II/H.K. II DE STENOTYP II/1e KLERK:
L. Favacho.

TOT STENOTYP II/H.K. II DE HOOFDTIKSTER II/1e KLERKE:
Mej. E. Eggert.

TOT HOOFDTIKKER I/H.K. II DE HOOFDTIKKERS II/1e
KLERK:
Djohari Rikin; Moehtar; Zuwaili; Ahmad Marzuki; E. F. Smith;
Mevr. C. L. Cornelissen.

TOT KASSIER I/H. K. II DE KASSIER II/1e KLERK:
W. Z. Likumahua.

TOT PAKHUISMEESTER II/H. K. II DE PAKHUISMEESTER
II/1e KLERK:
Ismail bin Jahja.

TOT PAKHUISMEESTER II/H. K. II DE PAKHUISMEESTER
III/1e KLERK:
C. E. Daerden.

TOT VOORMAN II/H.K. II DE VOORMAN II/1e KLERK:
Sarmin; Moh. Sjarif.

TOT HOOFDTIKKER II/1e KLERK DE TIKKERS I/2e KLERK:
Marzuki; Mevr. J. A. Ariffin Kana; R. Birin; S. Wahani; Rosip.

TOT PAKHUISMEESTER II/1e KLERK DE PAKHUISMEESTER
III/2e KLERK:
Tan Tjiauw Pa.

TOT TIKKER I/2e KLERK DE TIKKERS II/3e KLERK:
Sjofjan Mansur; Matrais; Khoo Hock Soon.

Nautisch varend personeel

TOT GEZAGVOERDER DE 1e STUURLIEDEN:

B. H. Niessen; A. A. Dekker; J. H. G. Mesters; H. P. Valk;
C. Tjebbes.

TOT 1e STUURMAN DE 2e STUURMAN: Th. H. Rappard.

TOT 2e STUURMAN DE 3e STUURLIEDEN:

J. Eerenberg; E. J. Robijns; L. C. Groeneveld; P. Foppema;
C. J. de Nies; O. J. Stumpf; R. Groenemeijer; W. Flach; W. Hiske-
muller; G. R. v. d. Haagen; R. v. d. Palm; G. H. de Jong;
A. Carbaat; J. C. H. Wimmers; F. J. Kubinek; R. A. Corten.

TOT STUURMAN I.K.V. DE STUURLIEDEN-LOCAAL VAART:
J. Sihasale; J. A. Pantow.

TOT STUURMAN LOCAAL VAART DE WND. STUURLIEDEN
LOCAAL VAART:

Rd. J. Sukasah; J. E. Kambey; C. Speksnijders; W. Kalalo; J. J.
A. Lim.

TOT LADINGKLERK DE LEERLINGEN-LADINGKLERK:

L. Ticoalu; Th. Pattiserlihun; W. Oppier.

Technisch varend personeel

TOT HOOFDWERKTUIGKUNDIGE DE 2e WERKTUIG-
KUNDIGEN:

G. Jansen; N. Esteie; A. Bakker; F. H. Niël; A. Haack v/d. Goes.

TOT 2e WERKTUIGKUNDIGE DE 3e WERKTUIGKUNDIGEN:

J. den Rooyen; J. H. Smith; P. van Os; C. van Verseveld; B. le
Roy; J. M. Vrolijk B. Th. Kreefft; W. H. v/d Poel; Th. B. F.
Leydekkers; D. C. Westerbeek.

TOT 3e WERKTUIGKUNDIGE DE 4e WERKTUIGKUNDIGEN:

J. A. Claassen; J. C. Th. Moelands; Kwa Song Tiauw; F. Thielsch;
J. E. Hartzuiker; E. N. van Don; W. G. Karhof; J. W. Stortelers;
J. M. van de Kieboom; Th. G. Raterink; A. V. Ferwerda; H. J. van
Kopenhagen; J. F. Rutten; A. F. J. van Riet; A. P. Belde; A.
Strunk; T. Bronsvoot; H. de Wolff; J. Casteleijn; A. C. Cantrijn;
G. D. Salemink; C. P. de Jager J. W. Verwey; W. van Nek;
B. Peeters.

TOT 4e WERKTUIGKUNDIGE DE 5e WERKTUIGKUNDIGEN:

J. Keuvelaar; A. J. W. Bovendeert; H. G. Nahapiet; J. J. F. de
Vos; J. S. Clee; B. Verspuj; T. Engelsma P. A. C. M. Adriaan-
sens; J. C. van Dinteren; H. A. Th. Steens; J. N. Becker; A. J.
Koomans; R. H. Kok; W. J. Boom; L. J. Muller; D. Pieters;
P. Bakker; P. J. Bolijn; J. N. van Wengarden; J. W. A. Berends;
B. J. F. Overbeek; H. Hooyberg; T. van der Linde; E. T. Lemette;
M. Verwoest; F. W. Döhne; A. J. A. Janssen; A. B. Oxfoort; G.
H. Bijen; J. van den Akker.

hartelijke gelukwensen!

over jubilarissen

Johan Arie Zandveld werd op 22 Dec. 1909 te Soerabaia geboren. Hij doorliep de 5 j. H.B.S. en trad op 1 Februari 1932 als beambte in dienst van onze maatschappij. 1 Januari 1939 werd hij bevorderd tot Employé. Na in de oorlogsjaren geïnterneerd te zijn geweest, kwam de heer Zandveld eind 1947 weer bij onze maatschappij terug.



J. A. Zandveld
Hoofd-employé
Ag. Makassar
25 jaar
1 Februari 1957

Op 1 Januari 1952 volgde zijn aanstelling tot Hoofd-employé.

*

Albert Johannes Antonius Bolsius werd op 4 September 1912 te Rotterdam geboren. Na in 1931 de Mulo B doorlopen te hebben trad hij op 1 Februari 1932 te Cheribon bij onze maatschappij in dienst.

Op 1-1-'38 werd hij gesplaatst te Laboan Hadji en op 1-1-'41 bevorderd tot Beambte, waarna hij werd overgeplaatst naar Tg. Perak — Soerabaia.

Op 1-1-'48 werd hij bevorderd tot Employé en geplaatst op het agentschap Cheribon en vervolgens in April 1950 werd de heer Bolsius geplaatst te Manokwari.



A. J. A. Bolsius
Employé
Ag. Manokwari
25 jaar
1 Februari 1957

*



Tan Boon Poh
Beambte
Ag. Singapore
40 jaar
4 Februari 1957

Tan Boon Poh werd op 25-6-'96 te Singapore geboren. Na de Raffles School doorlopen te hebben, trad hij voor 1 jaar als klerk in dienst bij: Messrs. Straits Lumber & Co. Op 4 Februari 1917 kwam hij als klerk bij onze maatschappij en op 1 Januari 1956 werd hij tot Beambte bevorderd.



P. F. Albrecht
Gezagvoerder
25 jaar
4 Februari 1957

Pieter Frederik Albrecht werd op 19 Augustus 1910 te Batavia-C geboren. Hij doorliep de Zeevaart-school „B” Delfzijl. Hij trad op 4 Februari 1932 als 4de stuurman in dienst van onze Maatschappij. In 1934 en 1939 behaalde hij in Djakarta zijn diploma's 2de en 1ste stuurman G.H.V. en werd op 1-1-'48 tot 2de stm. en op 1-1-'51 tot 1ste stm. bevorderd. In Januari 1956 volgde zijn benoeming tot gezagvoerder.

*



Th. H. Weygers
Loc. Employé
Bandjarmasin
25 jaar
11 Februari 1957

Theodore Henri Weygers werd op 20 Februari 1909 te Soerabaia geboren. Na de Mulo in 1928 en de Handels-Vakschool in 1930 doorlopen te hebben, trad hij in dienst bij de Ned. Ind. Handelsbank te Soerabaia. In het jaar 1932 kwam de heer Weygers als klerk bij onze maatschappij. In het jaar 1947 werd hij bevorderd tot beambte en in 1954 tot Loc.employé.

Pada tanggal 16 Pebruari jang akan datang, maka tiba pulalah giliranja bagi Saudara Raid bin Said untuk memperingati hari ulang tahun-dinesnja jang ke-35 pada N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij.



Rais bin Said
Pegawai-Bulanan
pada Prov. Magz.
Dienst
di Tandjung-Priuk
35 Tahun
16 Februari 1957

Saudara Rais bin Said dilahirkan di Djakarta didalam tahun 1904. Dengan djalan ini pada tanggal jang tersebut diatas, kepada saudara² beserta kenalan² jang lain dipersilakan ikut bersama-sama dengan kami untuk mengucapkan salam dan bahagia kepada Sdr. Rais bin Said.

*

Saudara Amat bin Achmad dilahirkan didalam tahun 1910.

Pada tanggal 25 Pebruari jang akan datang, genaplah 25 tahun lamanja Mandur jang tangkas ini mendjalankan kewadjabannja di Perusahaan kami.

Berkenaan dengan itu maka bersama ini kami menjampaikan utjapan: „Mudah-mudahan selama melantjarkan kewadjabannja pada N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij, sdr. Amat bin Achmad didalam sehat-wal'fiat sadjalah hendaknja.



Amat bin Achmad
Mandur di Inkoop &
Magazijn-dienst
Tandjung-Priuk
25 Tahun
25 Februari 1957

*

TEN KLEINE
NEGERTJES
KOMEN U AMUSEREN...

van onze afdeling personele zaken

De volgende mutaties vonden de afgelopen maand plaats.

AANGEKOMEN

Per vliegtuig :

H.J. van den Tempel	empl.	25/11	ex E. V. (naar Ag. Sorong)
L. J. Gillissen	3de wtk.	25/11	ex RV/SV
J. W. Stortelers	4de wtk.	25/11	ex RV/SV
D. van Noort	3de wtk.	27/11	ex RV/SV
J. v.d. Horst	2de stm.	27/11	ex RV/SV
J. R. Holman	2de wtk.	3/12	ex RV/SV
W. Vader-Mzn	gezagv.	4/12	ex RV
C. v. Verseveld	3de wtk.	4/12	ex RV/SV
J. G. Rombeek	3de wtk.	5/12	ex RV/SV
W. F. Huyding	gezagv.	8/12	ex RV
C. W. van Maanen	1ste stm.	9/12	ex RV/SV

Per ms. „Willem Ruys” :

J. E. Landeweer en gezin	hfd. empl.	2/12	ex EV (naar Ag. Singapore)
F. J. Woudstra en gezin	gezagv.	2/12	ex RV
N. J. de Mol	empl.	3/12	ex EV (naar Ag. Palembang)
Tj. J. Reijnga en gezin	adj. chef	4/12	ex EV
L. Boonstra en gezin	hfd. empl.	4/12	ex EV
M. M. Sybesma en gezin	2de wtk.	4/12	ex RV/SV
Mevr. H. J. H. Maas-Haandraads en kinderen	1ste stm.	4/12	Gezinshereniging
Mevr. M. H. Kortekaas-Vakkers en kind	gezin	4/12	Gezinshereniging
Mevr. M. P. Zeegers-Plooy	2de stm.	4/12	Gezinshereniging
	echtgt.	4/12	Gezinshereniging
	3de stm.	4/12	Gezinshereniging
Mevr. A. D. Anthonijsz-Anthonio en kind	gezin	4/12	Gezinshereniging
Mevr. L. F. Blogg-Pietersen	2de wtk.	4/12	Gezinshereniging
Mevr. C. A. Timmermans-Yagoupoff	2de wtk.	4/12	Gezinshereniging
	echtgt.	4/12	Gezinshereniging
	empl.		

Welkom !

VERTROKKEN

Per vliegtuig :

J. W. Caviët	hfd. empl.	26/11	EV (ex VRV/HK)
H. J. Edelenbos	hfdbaas	26/11	EV (ex Werkpl. Tg. Priok)
O. L. de Sera	kv. 3de wtk.	26/11	einde dienstverband
J. van Zeumeren	kv. 3de wtk.	26/11	einde dienstverband
P. J. M. B. v. Wieringen	hfdwtk.	30/11	RV
C. van Huizen	hfdwtk.	4/12	RV
J. A. van Rhee	hfd. empl.	4/12	GSV (ex Ag. Palembang)
R. Bregman	empl.	4/12	EV (ex Ag. Sorong)
W. van der Meer	Ass. Bedr.	4/12	Ziekteverlof (ex Techn. Dienst/HK)
C. van de Wetering	hfdbaas	4/12	GSV (ex Werkpl. Tg. Priok)
D. D. Minnema	gezagv.	4/12	RV
A. Carbaat	3de stm.	5/12	RV
G. A. H. Schoenmakers	gezagv.	6/12	RV
J. Kok	hfd. empl.	6/12	EV (ex Bali-Hotel)
B. G. L. van Os	2de wtk.	6/12	RV
G. J. de Vries	4de wtk.	6/12	RV/SV
A. Dijkstra	hfdwtk.	13/12	RV
F. W. Muller	hfdwtk.	17/12	RV
J. W. Mensingh	hfdwtk.	17/12	RV
J. F. Rutten	4de wtk.	17/12	RV
W. L. M. van Troost	2de stm.	17/12	RV/SV
A. C. Bijl	3de stm.	17/12	RV
J. H. Dikker	4de wtk.	19/12	RV/SV
J. Kok	kv. 3de wtk.	19/12	einde dienstverband
F. W. Bonsen	hfd. empl.	19/12	EV (ex Vervoer/HK)
H. J. van Moppes	2de stm.	19/12	RV
A. C. Cantrijn	4de wtk.	20/12	RV/SV
H. A. Corsten	gezagv.	20/12	RV

A. A. Dekker	1ste stm.	20/12	RV
W. F. Klute	2de stm.	20/12	RV/SV
J. Zevenbergen	3de stm.	20/12	RV/SV

Per ms. „Willem Ruys” ddo. 10/12 :

J. Plugge en Gezin	gezagv.	RV
J. J. C. Jansen	1ste stm.	RV/VP
H. J. Stok en Gezin	gezagv.	RV
H. H. W. Groot	adj. Chef	EV (ex Techn. Dienst/HK)
W. F. R. Mnyderman	hfdbaas	EV (ex Werkpl. Tg. Priok)
A. Sok	hfdwtk.	RV/OP
H. R. Meyjes	3de wtk.	RV/SV

Een goede reis !

Nieuw aangenomen :

R. F. Gagliardi	3de stm.	ex leerl. stuurman
E. Ch. Johannes	3de stm.	aangek. per vliegtuig 28/11
C. Schouten	empl.	18/12 geplaatst TD/Singapore
W. Veen	kv. 2de stm.	aangek. per vliegtuig 19/12

Welkom bij onze Maatschappij !

MUTATIES

W. L. Zinsmeester	hfd. empl.	30/11	(van Ag. Singapore naar Techn. Dienst/HK)
Khoe Ie Kiem	loc. empl.	16/11	(met ontslag ex CM 3/HK)
E. W. E. Meyer	loc. empl.	1/12	ontslag op verzoek
P. W. G. Gout	empl.	1/12	(van Ag. Tg. Priok naar VRV/HK)
H. Hazebroek	empl.	4/12	(van PZ/WP/HK naar Tandheelk. Polikliniek Gadj. Mada 14)
J. M. Dekker	hfd. empl.	17/12	van Vervoer/HK naar Ag. Tg. Priok
Ch. D. van Ginkel	hfd. empl.	18/12	van SMP/Berouw naar CM/HK
G. J. Verhoeven	empl.	18/12	van I.M.D.-Tg. Priok naar CM/HK

In memoriam



Uit Amsterdam ontvingen wij bericht, dat dd. 22-11-56 op 69-jarige leeftijd te Den Haag is overleden de heer

P. G. J. Muller

in leven Hoofdemployé van onze maatschappij.

Te 's-Gravenhage overleed dd. 1-12-1956 in de leeftijd van 55 jaar de heer

F. N. O. Satoor de Rootas

in leven gepensionneerd Hoofdwerktuigkundige onzer maatschappij.

Zij rusten in vrede

De Rotterdamse Waterweg in het klein

In de Noordoostpolder is niet alle verworven grond geschikt voor landbouw. In de hoek bij Vollenhove is een keileemlaag drooggekomen, waar het Staatsbosbeheer enkele kavels tot bosgrond heeft ingericht.

In dit jonge bos is in 1951 door de Stichting Het Waterloopkundig Laboratorium te Delft een begin gemaakt met een z.g. openluchtlaboratorium. Dit werd noodzakelijk door de steeds grotere uitgestrektheid van de te onderzoeken projecten enerzijds en de wens om de modellen gedurende zeer lange tijd intact te houden anderzijds.

Dit bos, waarvan de grond uit zand en keileem bestaat, is bij uitstek geschikt voor dit doel. De keileemlaag is uiteraard volkomen waterdicht en daar waar de bodem uit zand bestaat, zijn voldoende leemlaagjes aanwezig, zodat het waterverlies in de modellen tot een minimum beperkt blijft. Belangrijker is nog het feit, dat het gebied een uitloper is van het heuvelachtige Ambt Vollenhove, waar tijdens de ijstijd een eindmorene van een gletscher lag. Deze gletscher heeft de bodem sterk samengeperst. Enige zetting in de modellen wordt hierdoor volkomen uitgesloten, hetgeen uiteraard een vereiste voor modelbouw is. Water wordt door middel van een inlaat verkregen uit het randmeer (Vollenhovensekanaal), dat een peil heeft van 0,20 tot 0,40 m — N.A.P. en door een stelsel van aanvoerbalingen wordt geleid naar de verschillende modellen, welke — verspreid in het bos — in het maaiveld op plm. 1,50 — N.A.P. zijn aangelegd.

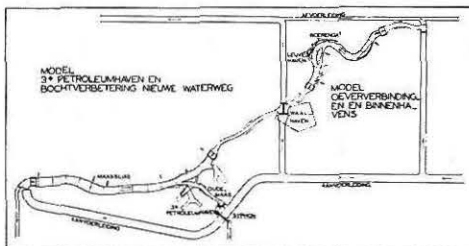
Afvoerbalingen lozen het water in de Zwolse Vaart, één van de hoofdkanalen in de Noord-oostpolder, dat een peil van 4,50 — N.A.P. heeft.

De watertoe- en afvoer van de modellen worden geregeld met Romeinschuiven, al naar gelang van het vereiste debiet in het betrokken model. Als op het terrein van het laboratorium op een gegeven ogenblik meer of minder water wordt afgenomen door de modellen, wordt door middel van een vlotterinstallatie de aanvoer door de inlaatduiker aan het Vollenhovensekanaal automatisch geregeld.

Het laboratorium, thans Laboratorium „de Voorst” te Marknesse geheten, heeft reeds 86 ha van het boscomplex in gebruik, welk oppervlak ter geleger tijd nog kan worden uitgebreid met 36 ha.

In dit complex nu liggen twee delen van de Rotterdamse Waterweg in model, waarin de onderzoekingen reeds in volle gang zijn.

De aanleiding tot de bouw van deze modellen vindt haar grondslag deels in het realiseren van de havenuitbreiding van de gemeente Rotterdam in het z.g. Botlekplan en deels in het verbeteren van de oeververbinding tussen noord en zuid van Rotterdam, nabij het Noorder-eiland.



Situatie der beide modellen met het systeem van aan- en afvoerbalingen.

Het modelonderzoek betreffende de havenuitbreiding omvat de juiste vormgeving van de mond van de 3e Petroleumhaven, opdat een minimum aan slibbezwaar en een maximum aan nautische veiligheid verkregen wordt. De Rijkswaterstaat koesterde reeds geruime tijd plannen tot verbetering van de Nieuwe Waterweg beneden de Westgeul. Het lag dus voor de hand, dat beide instanties gezamenlijk de bouw van een model zouden bekostigen, omdat wijzigingen in het rivierregime door de één, repercussies op de projecten van de ander niet uitsluiten.

Zodoende werd door het arrondissement Rotterdamse Waterweg van de Rijkswaterstaat en de Dienst van Gemeentewerken van Rotterdam aan het Waterloopkundig Laboratorium te Delft gemeenschappelijk opdracht verleend tot de bouw van een model van deze scheepvaartweg tussen kmrn 1012 en 1024.

De te onderzoeken problemen omtrent de waterbeweging en het zand- en slibtransport worden in de natuur sterk beïnvloed door het zoute water, dat bij vloed over de bodem de Waterweg optrekt. Het werd dus noodzakelijk geacht dit fenomeen in het model na te bootsen. Hiertoe moest de schaal van het model niet te klein gekozen worden, mede door de wens om ook op nautisch gebied met behulp van bestuurbare scheepsmodellen een goed inzicht te krijgen in het stroomregime op rivier en in havenmond.

De schalen werden tenslotte vastgesteld op horizontaal 1:75 en verticaal 1:37½. De waterbreedte van het model is dus daardoor een meter of zes, de diepte ongeveer 32 cm.

Daar tegelijkertijd de Gemeente Rotterdam zich een inzicht diende te verwerven in de wijzigingen in het stroombeeld van de Nieuwe Maas, zowel tijdens als na de uitvoering van werkzaamheden ter verbetering van de oeververbindingen bij het Noorder-eiland, werd overwogen in hetzelfde laboratorium dit riviergedeelte te doen bouwen en wel op gelijke schaal als het benedenstroomse model. Hierbij gold tevens de overweging, dat de uitvoering

Grondverzet ten behoeve van de bouw van het verdeelwerk ter plaatse van de Waalhaven.



van de Deltaplannen uiteindelijk haar invloed op de waterhuishouding van beide riviergedeelten zal doen gelden, waarbij ook de kwestie van de afsluiting van de Oude Maas niet onderschat diende te worden. De Gemeente Rotterdam gaf derhalve tevens opdracht tot de bouw van een model van de rivier van kmr 997 tot 1002.

In tweede instantie werd dit model-gedeelte uitgebreid tot kmr 994, waardoor de uitmonding van de Hollandse IJssel in het model betrokken werd, terwijl mede enige aanliggende binnenhavens met nog te maken spoel- en keersluizen ten behoeve van de realisering van de Maasboulevard werden ingebouwd, daar voorzien werd, dat dit model, waarin het getij en de zout-zoet-beweging nagebootst zullen worden, tenslotte moet uitgroeien tot één totaal van IJsselmonde tot een kilometer of vijf in zee.

De uitbreiding stroomopwaarts was bovendien gewenst, in verband met het onderzoek van de zout-zoet-problemen, tot een punt op de Rotterdamse Waterweg waar geen zout water meer doordringt.

Het tussenstuk kmr 1002 tot 1012 wordt inmiddels gebouwd met volledige medewerking van de aanliggende gemeenten en bedrijven, die als belanghebbenden in elke verbetering van het aanslibbingsbezwaar de bouw van dit model-gedeelte hebben mogelijk gemaakt door bij te dragen in de bouwkosten.

Tussen het Rijk en de Gemeente Rotterdam zijn besprekingen gaande omtrent de bouw van het nog ontbrekende gedeelte van kmr 1022 naar zee. Verwacht mag worden, dat eind 1956

de Rotterdamse Waterweg geheel in model gereed zal komen.

De bouw van een dergelijk groot model vergt een behoorlijk grondverzet, niet zozeer alleen om de loop van de rivier in het maaiveld uit te graven, doch ook om de bijkomende werken te realiseren i.e. het aanleggen van ruim 1000 m aan- en afvoerleidingen met de bijbehorende verdeelwerken.

Omdat de modellen voor de oeververbindingen en voor de 3e Petroleumhaven voorlopig onafhankelijk van elkaar moeten kunnen werken, was het nodig een verdeelwerk zodanig in te richten, dat het bovenstroomsmodel met eb en het benedenstroomsmodel met vloed kan stromen of omgekeerd of in andere combinaties met elk gewenst eb- en vloed-debiet. Dit verdeelwerk werd tijdelijk ter plaatse van de Waalhaven gebouwd, zodat deze put later voor dit havenbasin gebruikt kan worden als in het totale model de zout-zoet-beweging zal worden onderzocht.

In het algemeen moet na de bouw van een model worden nagegaan, of het voldoet aan de werkelijkheid.

Ter bepaling van de randvoorwaarden, waaraan het model dient te voldoen, werden op een zondag voor het bovenstroomsmodel simultaanmetingen gedaan in een raai ter hoogte van het IJsselmondse Hoofd (kmr 994) en in een raai ter hoogte van de Parkkade (kmr 1002). Gedurende een volledig getij werden op vier punten in iedere raai stroomsnelheids- en stroomrichtingsmetingen verricht en zoutmonsters genomen op elke meter in een verticaal. Eenzelfde serie metingen werd eveneens

gedaan op kmr 1013 en 1023⁵⁰⁰ voor het benedenstroomsmodel, waaraan ook nog een derde raai op de Oude Maas moest worden toegevoegd.

De bouw van het benedenstroomsmodel kwam het eerste gereed, zodat hierin de TO werd gemeten. Hieronder wordt verstaan het zoeken naar het verhang en de debieten in het model, waarbij omgerekend volgens de verschillende schalen voldaan wordt aan de randvoorwaarden, welke op de rivier zelf gemeten waren.

Dit ijken van het model, waarbij uiteindelijk ook de tijdsschaal wordt bepaald, geschiedt slechts bij vliegende eb- en vliegende vloedstroom, daar deze bepalend zijn voor de mate van uitwisseling van rivierwater in de mond van een haven. Het model stroomt dus nog niet volgens een getijkromme. Het wordt pas een getijmodel, als het volledig is afgebouwd en als de verschillende projecten met homogeen water en maximum eb- en vloedstroom zijn onderzocht.

De ijking voor het benedenstroomse deel is tevens bepalend voor het bovenstroomsmodel, gezien de overeenkomstige horizontale en verticale schaal, behoudens enkele geringe modeltechnische correcties.

Het onderzoek naar de juiste vormgeving van de mond van de 3e Petroleumhaven is thans in volle gang. Als eisen worden hier gesteld, dat de aanslibbing in mond en haven zo gering mogelijk is en dat op de rivier geen stroomverlamming ontstaat tengevolge van een vergroting van het natte profiel, opdat de scheepvaartgeul in stand gehouden wordt.

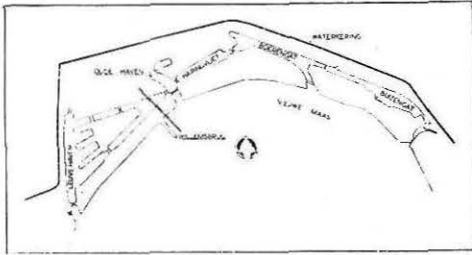
Ten slotte wordt verlangd, dat de grootste tankers eventueel zonder sleep-boothulp de haven in en uit kunnen varen. Op het moment, dat dit artikel geschreven wordt, wordt het negende stromingsbeeld T9 onderzocht.

Nog steeds wordt gezocht naar die situatie, waarbij de horizontale uitwisseling tussen rivier en haven zo klein mogelijk is. Dit gebeurt met de vertrokken modelschaal, met homogeen (dus niet met zout en zoet) water en bij vliegende eb- en vloedstromen, dus zonder getijwerking. Deze situatie is hiervoor uiteraard maatgevend.

Om de uitwisseling te beïnvloeden werd benedenstrooms van de mond een kleine krib uitgebouwd al of niet met daarop aansluitend een geleidelijk verloopende oeverlijn en werd de landtong tussen Westgeul en havenmond zelfs ruim 200 meter ingekort. Was de uitwisseling bij de T1-vloed 10%, waarmee bedoeld wordt dat 10% van het rivier-debiet gemeten beneden de mond, de haven in- en weer uitrok, bij T9-vloed

Waarnemingen in de mond van de 3e Petroleumhaven.





Tegenwoordige situatie der binnenhavens.

was deze uitwisseling reeds gereduceerd tot 3 à 4%.

Is de beste vorm, wat de uitwisseling betreft, tenslotte bepaald, dan wordt er overgegaan tot waarnemingen om deze vorm op de nautische mérites te onderzoeken. Hiertoe worden met een model van een 40.000 tons tanker vaarproeven genomen, waarbij het evenwel noodzakelijk is om de verticale schaal tot 1:75 terug te brengen door de bodem van het model voor zover nodig op te vullen, opdat de schalen van het rivier- en het scheepsmodel met elkaar overeenstemmen.

Te voorzien is dat tegenstrijdige hydraulische eisen zullen voortvloeien uit het gestelde van een zo gering mogelijke aanslibbing en een veilige in- en uitvaart der schepen.

Indien het mocht blijken, dat hiervoor geen aanvaardbare oplossing te vinden is, zal overwogen moeten worden aan welke eis in de grootste mate tegemoet gekomen moet worden.

In het bovenstroomsmodel zijn tevens de binnenhavens, welke in open verbinding staan met de rivier, opgenomen. Het is namelijk noodzakelijk gebleken, dat een modelonderzoek werd ingesteld naar de doorstroming in de Scheepmakershaven, het Haringvliet en het Boerengat. In verband met het realiseren van de Maasboulevard langs de noordzijde van de Nieuwe Maas, welke boulevard te zijner tijd hoofdwaterring wordt, zullen twee keersluizen en een spoelsluis gebouwd moeten worden, i.e. de Leuvekeersluis, de Boerengatkeersluis en een spoelsluis nabij het ziekenhuis Bethesda.

De afmetingen van de Boerengatkeersluis en de spoelsluis moeten zodanig bepaald worden, dat de doorstroming bij eb en vloed door de havens nagenoeg gelijk is aan de huidige, omdat gebleken is, dat hierbij geen aanslibbing van deze binnenhavens plaats vindt, doch tevens, dat er in de Boerengatkeersluis geen hinderlijke stroom loopt, welke last voor de binnenscheepvaart oplevert.

Hierbij moet tevens onderzocht worden, welke maatregelen genomen moeten worden, opdat b.v. een kempenaar door de Boerengatkeersluis komende, slaags voor de (nieuw te bouwen) Nieuwe Oostbrug komt te liggen.

Tijdens de proefnemingen bleek, dat de pijlers voor de Maasbruggen met hun puinbestortingen verantwoordelijk waren voor de stromingstoestand in de binnenhavens. Met andere woorden, de pijlers gaven bovenstrooms een zodanige opstuwning, dat er tussen het oude Boerengat en de huidige mond van de Leuvehaven voldoende verhang ontstond om de doorstroming te veroorzaken.

Daarna werd onderzocht, in hoeverre het vervangen van deze pijlers door tunnelbuizen invloed op dit verhang zou hebben. Overduidelijk bleek, dat hier geen noemenswaardige wijziging in optrad, zodat het doorstromingsbeeld van de binnenhavens door de bouw van tunnels in de toekomst niet zou worden beïnvloed. De pijlers met hun puinbestortingen veroorzaken ongeveer een even grote weerstand in het stromingsbeeld van de rivier als een drempel in het rivierbed, welke een tunnelbuis met zijn bestorting toch in wezen vormt en welke drempel namelijk dwars door de huidige zeer diepe stromingsgeul loopt.

Het onderzoek van deze binnenhavens met de bijbehorende sluizen is thans beëindigd, zodat nu volledig wordt overgegaan tot het doen van waarnemingen van het algemeen stromingsbeeld van de rivier, van stroomsnelheden ter plaatse van tunnels in verband met ontgrondingsverschijnselen en van waterloopkundige problemen ten aanzien van de verschillende uitvoeringsstadia van de bouw van een tunnel.

Onderwijl heeft in het afgelopen jaar in het Waterloopkundig Laboratorium te Delft het elementaire onderzoek plaats gevonden om in het model een medium te vinden, dat het zoute water kan vervangen. Toepassing van zout water in het toekomstige getijmodel zou de aanvoer van tonnen zout vergen, welke in de boezem van de Noordoostpolder en uiteindelijk op het IJsselmeer zouden worden gespuid, hetgeen uit de aard der zaak ontoelaatbaar is. Gezocht diende te worden naar een vervangend materiaal, dat weer teruggewonnen kan worden. Zonder dieper hierop in te gaan zij vermeld, dat door heel fijn kleislib in zoetwater te suspenderen zoutwater geïmiteerd kan worden.

De zout-zoet beweging in de rivier is in hoofdzaak een gevolg van de verschillen in soortgelijke gewichten van zoet-

en van zoutwater van diverse percentages. Afhankelijk van de hoeveelheid toegevoegd kleislib wordt het s.g. van het zoete water groter dan 1, zodat zoutwater van elk percentage nagebootst kan worden. Na het doorstromen van het model tijdens de proeven wordt het water opgevangen en het slib teruggewonnen. Uit de proeven in Delft is gebleken, dat met een voldoende nauwkeurigheid het fenomeen van de zoet-zout-beweging is na te bootsen.

Rest nog dit onderzoek uit te breiden tot waarnemingen op een schaal gelijk aan die in het grote model in het Laboratorium „de Voorst” en hiervoor de nodige gegevens te verzamelen.

Toepassing van dit kleislib in een zo groot model als dat van de Rotterdamse Waterweg vraagt uiteraard een grote installatie van tanks, reservoirs, pompen en pijpleidingen. Reeds het ontwerpen en bouwen van deze slibfabriek is een werk op zichzelf.

Als er met „zout-zoet” gestroomd zal worden, moeten er nog twee voorzieningen getroffen worden.

Het model moet dan ononderbroken van de Hollandse IJssel tot in zee gereed liggen.

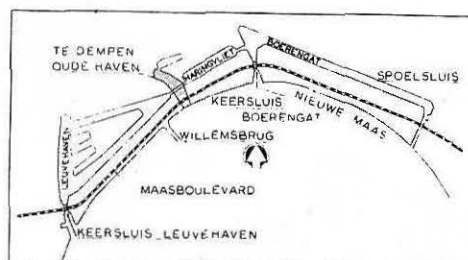
Alle verdeelwerken, welke tussen deze twee uitersten zijn, of nog worden aangebracht, moeten dan gesloopt worden en de onderbroken gedeelten aaneengesloten worden.

De tweede voorziening bestaat uit het bouwen van een getijmachine om de verzilting in haar beloop op de rivier ten volle te kunnen volgen.

Reeds sinds 1951 worden door samenwerking van het Rijk en verschillende diensten van de gemeenten langs de Rotterdamse Waterweg zoveel als mogelijk is dagelijks ten tijde van kentering H.W. en kentering L.W. watermonsters genomen aan de oppervlakte en op de bodem in de scheepvaartgeul. Van al deze monsters wordt door titratie het chloorgehalte bepaald. Een beeld van de mate van verzilting is thans reeds verworven. Niet alleen de 300 mgr Cl/L-grens, welke vóór 1951 slechts op de rivier werd opgespoord en welke steeds als de index voor de verzilting gold, doch ook de hogere chloorgehalten benedenstrooms werden hierdoor vastgesteld en getoetst aan de simultaan optredende oppervlaktewateren, H.W.- en L.W.-standen, windkrachten en windrichtingen. Doch hoe zal de verzilting zich gedragen, als de vele Deltawerken hun beslag hebben gekregen? Voor het verkrijgen van enig inzicht hierin zal dit model ook dienstig kunnen zijn.

Ir. W. F. Tiemeijer.

Toekomstige situatie der binnenhavens.



(Met toestemming overgenomen uit: „Publieke Werken, officieel orgaan van de Vereniging van Directeuren van Gemeentewerken”).

De opkomst van de stoomvaart.

Als men langs de rivieren en kanalen kijkt, worden verreweg de meeste schepen mechanisch voortbewogen. De laatste jaren wordt zelfs stoom weer verdrongen door de motor. Het is nog niet zo vreselijk lang geleden, dat het eerste Nederlandse stoomschip zijn eerste zeereis maakte. De eerste transatlantische reis werd ondernomen door het s.s. „Curaçao” in het jaar 1827 onder commando van de Luitenant ter Zee 1e klasse J. W. Moll. Het schip vertrok de 26e April 1827 van Hellevoetsluis met bestemming Suriname en Curaçao. Het schip had niet de gehele reis stoom bijgehad. Bij gunstige wind maakte het gebruik van de zeilen.

Schroefschepen bestonden er nog niet. Het schip werd voortbewogen door scheppraderen. Alles ging nog zeer primitief en men moet de opvarenden van het schip bewonderen, zoals diverse moeilijkheden overwonnen werden. O.a. hadden ze veel te kampen met lekkage van de ketel. Ook de as waaraan de scheppraderen bevestigd waren, vertoonde ruimte, zodat hierin tijdens de reis moest worden voorzien. De heenreis en terugreis werden echter goed volbracht. Dit was voor Nederland het begin van de stoomvaart. De „Curaçao” had een draagvermogen van 438 ton en had 2 stoomwerktuigen van elk 50 pk. Andere landen waren ons echter reeds voor. In 1811 verscheen op de Mississippi de eerste stoomboot genaamd „New Orleans”. Dit schip was feitelijk voor de rivier gebouwd. De kapitein was Nichol J. Roosevelt, van afkomst een Hollander. De Amerikanen legden zich echter ook toe op de stoomzeevervaart. Zo legde de „Savannah” in 1818 de Oceaanreis in Oostelijke richting af. Ook de Engelsen lieten zich niet onbetuigd. In het jaar 1816 werd de eerste Engelse zeereis onder stoom ondernomen, men arriveerde in Rotterdam en waagde zich een eindwegs op de Rijn.

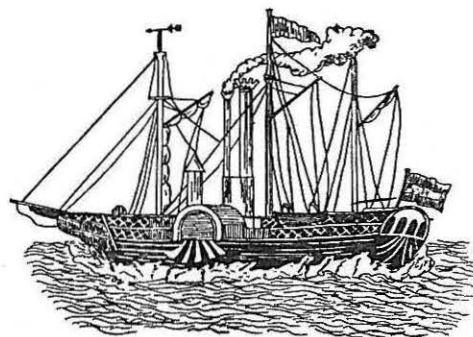
Hoe was het gesteld op onze binnenwateren? Men mocht maar niet zonder meer met een stoomschip op onze binnenwateren varen. Van regeringswege moest toestemming verleend worden.

In Juli 1815 trachtte de heer Bruyant Barret aan Z.M. Koning Willem I het nut aan te tonen van het in de vaart brengen van stoomschepen en verzocht een Brevet voor 20 jaren. Van alle kanten werd dit verzoek bekeken; meerdere verzoeken kwamen binnen. Er waren vele bezwaren. O.a. was destijds onze regering bang, dat dergelijke vaartuigen veel schade zouden berokkenen aan kunstwerken, beschoeiingen, enz. Ook

had men rekening te houden met de bestaande „trekbeurtvaarten”. De regering was beangst, dat deze diensten door stoomvaart veel schade zouden onder vinden en de mensen, welke hun brood bij genoemde diensten verdienden, wel eens brodeloos gemaakt konden worden.

Ook was men bang voor ontploffingen. Het toezicht op de stoomketels bestond in die dagen nog niet. Zoals men weet, wordt het toezicht nu uitgevoerd door het Stoomwezen. Ieder jaar wordt een stoomketel gekeurd.

Het toezicht blijkt wel zeer goed te zijn, want sporadisch hoort men van ketelontploffingen. U zult misschien kunnen denken: vreemd, dat onze regering zo twijfelachtig tegenover het invoeren van de stoomvaart stond. Dat is werkelijk niet zo vreemd, als het wel lijkt. Zoals wij nooit hadden kunnen vermoeden, dat wij eens vaste luchtvaartlijnen zouden krijgen van Nederland naar alle delen der wereld, zo kon men in die tijd ook niet denken, dat de stoomvaart zo'n vlucht zou nemen. Ik kan mij nog heel goed herinneren, toen de eerste vliegmaschine zou opstijgen onder commando van Jan Olyslager nabij Groningen, dat het practisch windstil moest zijn. Wat zeiden we toen? „Waaghalzerij!” Levensgevaarlijk!” „Het wordt toch nooit wat!” En nu vinden we het heel gewoon. De eerste stoomschepen op de binnenwateren waren de sleepboten. Hoe kwam dat? In mijn jeugd woonde ik te Groningen, omgeving Oosterhaven-Winschoterdiep. Alles was practisch zeil en vele schepen werden getrokken of door de schippersvrouwen, of door meisjes, of door paarden. Bij de Bontebrug, de eerste brug over het Winschoterdiep, kon men een „scheepsjager” huren. Deze mensen hadden toestemming van de gemeente of provincie dit jagen uit te oefenen. Ze droegen dan ook op hun jas een „penning”. Het waren over het algemeen ruwe klanten. Drankmisbruik kwam veel voor. Ze trachtten dikwijls de schippers af te zetten. Vele „snikken” hadden meestal vaste scheepsjagers. Deze „snikken” waren ijzeren puntige vaartuigen, welke gemeenlijk een vaste dienst onderhielden tussen de dorpen in de provincie met de stad Groningen. Dicht voor de stad gekomen nabij de Bontebrug werd de „liene” losgegooid. De schipper blies dan een vrolijk deuntje op de hoorn. Sommige waren ware virtuozen. Vele particuliere schippers konden niet altijd een scheepsjager betalen. Het schip werd dan bij ongunstige wind voortgetrokken door vrouw en kinderen. Het was soms



erg om aan te zien. Kilometers moesten deze mensen soms in de „liene” lopen. Van 's morgens zeer vroeg tot soms 's avonds laat in de nacht. Het geld werd wel zeer zwaar verdiend. Zoals U zult begrijpen kwam dit jagen en trekken niet alleen op het Winschoterdiep voor, maar vrijwel op alle vaarwaters. Ook op de Boven Rijn van Mainz tot Straatsburg werd gejaagd.

Dan eens was het jaagpad aan de linkeroever dan aan de rechteroever, zodat de paarden en mensen overgezet moesten worden. U zult begrijpen met welke moeilijkheden dit gepaard ging. In de bochten van de kanalen had men z.g. „rolpalen” staan. Hier kon de lijn dan langs lopen, anders zou deze te veel over de weg scheren en het verkeer, dat toen nog wel niet zo intensief was als nu, hinderen.

Veel ruzies tussen scheepsjagers en schippers kwamen voor, waarbij soms messen te pas kwamen. Er was in die tijd, waar ik nu over schrijf, nu ongeveer 40 jaar geleden, veel vaart op de kanalen, welke naar de stad Groningen leidde. Vrijwel alle ladingen, zoals graan, turf, stro, werden per schip vervoerd: vrachtauto's bestonden toen vrijwel nog niet. Ook langs het Hoendiep was zeer veel vaart. De beurtschepen, welke dit laatste vaarwater bevoeren, vonden hun ligplaats in het Westen der stad. Het is begrijpelijk, dat toen de eerste sleepboten ten tonele verschenen, de schippers er toe overgingen gebruik te maken van deze boten. Het ging vlugger en hun vrouwen en kinderen werd het zware werk bespaard. Zoals ik in 't begin van mijn schrijven opmerkte, zijn de zeilvaart en de jaagpaarden vrijwel verdwenen en dat alles in een 40 jaar tijds.

Worden de schepen niet voortgedreven door een motor in het schip, dan is er meestal nog een hulpmotor in de vorm van een opduwer of zijschroef. Deze laatste schepen, voortgedreven door genoemde manier, blijf ik zeer gevaarlijke vaartuigen vinden. Als er plotseling gestopt moet worden, kunnen verreweg de meesten dit niet en zijn op hun ankers aangewezen, welke echter niet altijd overal gebruikt kunnen worden, vanwege kabels of te ondiep water. In-

(Vervolg op blz. 21)



Op 19 November j.l. had in de A.V.R.O.- Studio een opname plaats van groeten bestemd voor walemployé's.

Foto: J. H. C. Vermeulen



Op 22 November j.l. had in Hotel Gooiland een opname plaats van familiegroeten bestemd voor de schepen „Kaimana”, „Sambas” en „Langsa”. Als gast waren aanwezig de Hoofdemployé's L. J. Bos en M. J. de Lange, beiden met verlof in Nederland.

Foto: J. H. C. Vermeulen

ROOKGENOT

„Rookt U ? ?” — „Nee, mag 'k U
bedanken?

't Is aan mij heus niet besteed,
'k Zie het nut niet in van roken,
Voor U 'n vraag — voor mij 'n
weet !

Het kan toch immers heus niet
goed zijn,

Al die rook komt in je keel !

Trouwens: 'k vind er toch geen
lol aan,

Zelfs je vingers worden geel !!

*

Escort, Lancer, Thames, een
strootje,

Lucky, Pall Mall, Chesterfield,

Ritmeeester, Karel I of Willem II
dan,

'k Snap niet wat de mens bezielt !!

*

„'t Spijt me dat ik 't niet eens ben,
met die klacht door U geuit,

Roken geeft me inspiratie,

't Werk vlot beter — 't komt eruit!

Ik weet het wel — niet

overdrijven,

Teveel roken schaaft misschien,

Maar zo'n enkel sigaretje,

'k Rook er maar een stuk of tien!

*

Maar: wees slim, zoek thuis geen
herrie,

Doe precies wat vrouwlief zegt!

Roken in bed — 't is uit den boze,

Voor het slapen is het slecht !

*

'n Klein sigaartje — of een pijp
soms,

't Is zo prettig — daar niet van,
U kent toch het Hollands

spreekwoord:

't Is geen man, die niet roken kan!

Schei nou uit met al uw klachten,

Geen gezeur meer, toe nou, stop...

Kom, laat mij U overhalen,

Wees 'n kerel — steek eens op !!

Oscar.

LUCHTPOST VOOR DIEREN

Op één Januari dan sturen de mensen
elkaar mooie kaarten met groeten en
wensen
maar ook alle dieren, 't is werkelijk
waar,
die wensen elkander Gelukkig Nieuw-
jaar:

De vink schrijft een brief
aan haar zoetelief
en Kareltje Mus
stuurt een brief aan zijn zus
en twee jonge roeken
een brief aan hun moeke.

Dat alles gaat dan met de luchtpost
mee
naar Overflakkee, of naar Heiligerlee.

De luchtpost staat klaar. Over veer-
tien seconden
vertrekt hij naar Kaapstad of Zutphen
of Londen.

Die post is een pikzwarte kraai moet
je weten,
hij roept: Kra, kra, kra! Hebt u niets
vergeten?

Heeft soms het konijn
nog een brief voor Berlijn?
En jullie, fazanten,
een kaart voor je tante?
Een brief naar je ome
in Brussel of Rome?

Geen brieven meer verder, dan zal
ik maar gaan.

Maar net als hij weg wil, daar komt
iemand aan...

't Is Simon Kabouter, hij roept erg
geschrokken:

Gelukkig de post is nog net niet
vertrokken!

Er liggen nog dertig brieven in 't rond
van allerlei dieren, daarginds op de
grond:

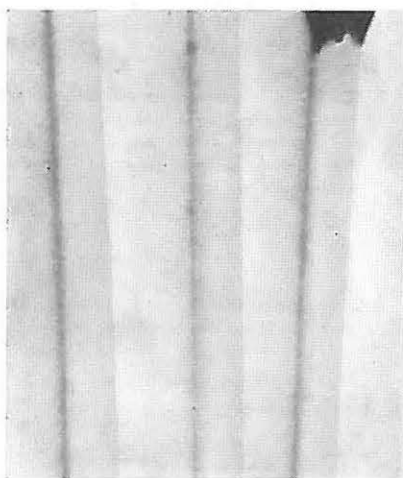
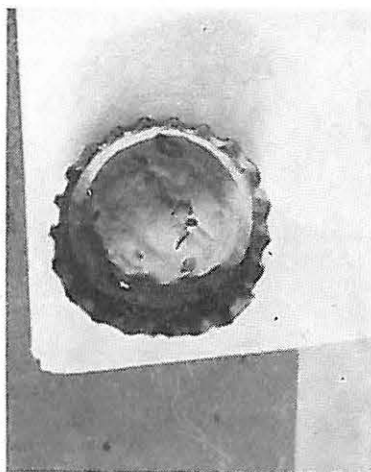
Een brief van de muis
aan haar ouderlijk huis,
een brief van twee mollen
aan iemand in Zwolle,
een brief van de spin
aan zijn hele gezin.
een brief van de specht en een brief
van de sijs,
een brief voor Zaltbommel en een voor
Parijs.

Oké, zegt de kraai, stop het maar in
mijn tas.

Dan gaat hij vertrekken, dan geeft
hij vol gas
en dan krijgt ieder dier (het hindert
niet waar)
een brief in zijn bus met: Gelukkig
Nieuwjaar!

(Uit „het sluitketeltje”).
van Annie M. G. Schmidt)

Onze maandelijkse foto-prijsvraag



In het November-nummer
van „de Uitlaat” was als
foto-puzzel opgenomen een
gedeelte van een kroonkurk.

Er kwamen deze keer zeer
weinig goede oplossingen
binnen.

De uitgeloopte Rp. 15,—
gaan naar:

Mevr. G. M. Pronk-Strijland
echtgen. 1ste stuurman
Djalar Djambi 55 Surabaia.

*

Dit is de opgave voor deze
maand. We geloven echt niet
dat u met de oplossing veel
moeite zult hebben. Bent u
er achter, zend dan uw op-
lossing aan de Redactie van
„de Uitlaat” — p/a n.v.
K.P.M. — Medan Merdeka
Timur 5 — Djakarta.

Zet in de linker-bovenhoek
van de envelop: foto-prijs-
vraag en controleer even of
uw naam en adres op uw
inzending staan vermeld, dat
wordt nl. nog wel eens ver-
geten!

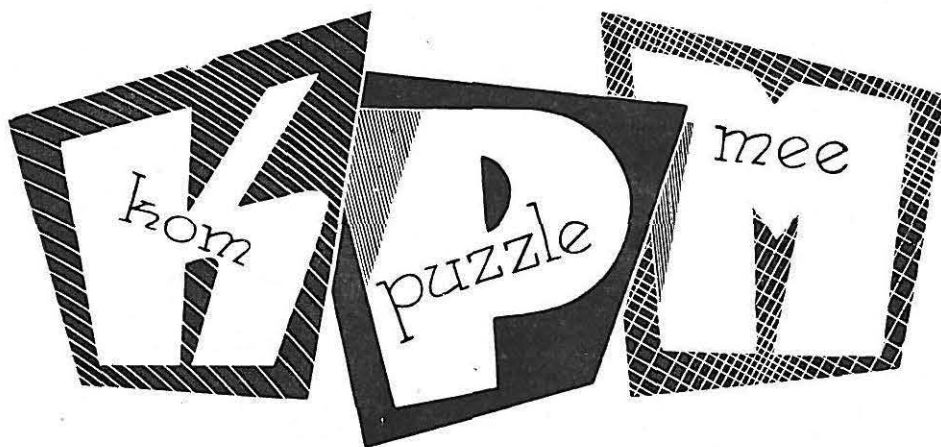
De uiterste datum van
inzending: 20 Februari a.s.

(Vervolg van blz. 19)

dien er onder U lezers zijn, welke gaar-
ne iets meer over de opkomst van de
stoomvaart willen weten, zou ik de
volgende boeken willen aanbevelen, n.l.
„Lekko”, geschreven door de heer L.
J. W. H. Goedkoop en „De eerste Ne-
derlandse Transatlantische Stoomvaart”
uitgegeven door de Linschoten-Veree-
niging te Den Haag. Het zijn leerzame
boeken en men krijgt een goed beeld
van de moeilijkheden, waarmede onze
voorvaderen te kampen hadden en die
door noeste vlijt overwonnen zijn. Het is
een lust ze te zien de prachtige moderne
binnenschepen, dikwijls uitgerust met
sterke motoren. De schepen bevaren
niet alleen de Nederlandse vaarwateren,
maar onderhouden een internationaal
verkeer te water. Dit brengt mede, dat
er heel wat meer kennis van onze bin-
nenschippers verlangd wordt. Alleen
practische kennis is tegenwoordig niet
voldoende. Daarom is het voor de jonge-

lui een vereiste de Binnenvaartscholen
te bezoeken, waar hun kennis wordt
bijgebracht die hun in hun vak te pas
komt. Ook de Aardrijkskundige kennis
wordt wel eens dikwijls als een bijvak
aangezien, evenals de Nederlandse taal.
Gelukkig zien velen de noodzaak van de
studie in. Vele rederijen eisen reeds
gediplomeerde schippers en motordrij-
vers. De tegenwoordige moderne sche-
pen eisen ook bekwame mensen, temeer
daar deze schepen geen vaart meer
hebben van 5 à 6 km per uur, maar van
20 km per uur en soms meer. Gebeurt
er met dit soort schepen
een aanvaring, dan zijn de gevol-
gen en de schade veelal van gro-
tere omvang, dan wanneer de sche-
pen een vaart van 5 à 6 km per uur
lopen. Kennis van de uitwijkbepalingen
is dus nu ook van veel groter belang
geworden.

C. M. TUNTLEK.
(in „Damco-nieuws”)



In het November-nummer van „de Uitlaat” kwam een puzzle voor, waarvan de oplossing als volgt luidt:

1. rui; 2. ruïn; 3. kruin; 4. ruiken; 5. kruiken; 6. rek; 7. zerk; 8. zeker; 9. zoeker; 10. onzeker; 11. pol; 12. poel; 13. spoel; 14. polsen; 15. sloppen; 16. lek; 17. leek; 18. enkel; 19. knevel; 20. klieven; 21. les; 22. stel; 23. leest; 24. stelen; 25. tengels; 26. zee; 27. deze; 28. zeden; 29. zelden; 30. Zeeland.

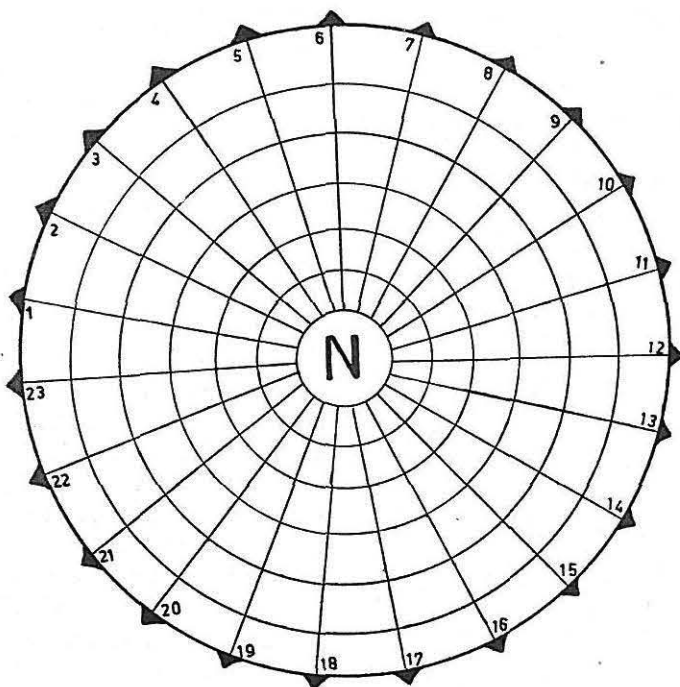
De drie prijzen gaan deze maand naar:

1. 1ste stuurman F. Verburg — a/b ms „Minjak” (Rp. 25.—)
2. Gezagvoerder H. Zeylstra — a/b ms „Kasimbar” (Rp. 15.—)
3. Mevr. C. v. Koeveringe-Somers — Pantai Laut 22 Tg. Priok (Rp. 10.—).

Voor inzenders gelden de volgende voorwaarden:

1. Inzendingen, welke duidelijk van naam en adres zijn voorzien, te richten aan: de Redactie van „de Uitlaat” p/a n.v. K.P.M. Medan Merdeka Timur 5 — Djakarta.
2. Onduidelijk geschreven oplossingen worden zonder meer ter zijde gelegd.
3. Voor juiste inzendingen zijn 3 geldprijzen beschikbaar gesteld:
1 prijs van Rp. 25,—
1 „ „ Rp. 15,—
1 „ „ Rp. 10,—
4. Over oplossingen en/of toekenning der prijzen kan NIET worden gecorrespondeerd.

De oplossingen van onderstaande puzzle moeten ons uiterlijk 20 Februari a.s. hebben bereikt.



Nieuws van de Postzegel Verdeel commissie

Het ligt in de bedoeling wederom een verdeling van de in de loop van 1955 vergaarde postzegels te houden.

Liefhebbers voor deze postzegels wordt verzocht hun aanvraag vóór 15 Februari a.s. in te dienen; alle aanvragen welke de P.V.C. nà 15 Februari a.s. bereiken, zullen terzijde worden gelegd. Indien het aantal aanvragen de hoeveelheid beschikbare enveloppen overtreft, zullen de enveloppen onder de inschrijvers worden verloot.

De prijs der enveloppen zal eerst nà de loting bekend worden gemaakt.

Men wordt vooral verzocht bij de aanvraag géén geld in te sluiten.

De Postzegel Verdeel Commissie.

Het raadsel van deze maand is een Cirkel-raadsel.

Van buiten naar binnen woorden invullen van onderstaande betekenis. Bij juiste invulling ontstaat er in de buitenste rand vakjes van 1 t/m 23 een spreekwoord.

1. getal
2. vertier zoeken
3. meekundige term
4. aanstoot geven
5. zijn fiets in bewaring geven
6. vrucht
7. stof gevormd door klieren met inwendige secretie
8. troepenafdeling, die zelfstandig optreedt
9. baas
10. gelijk maken
11. in bezit nemen
12. een aalmoes vragen
13. vazal
14. rusteloos op en neer lopen
15. weg van
16. een vijandelijk schip vastklampen
17. dichterbij komen
18. afstand, overgave
19. achterdocht
20. iets niet doen
21. tegenzin
22. gerechtshof in België
23. verzachten.

Het Antjolkanaal →

Foto Willy van Boggelen



