

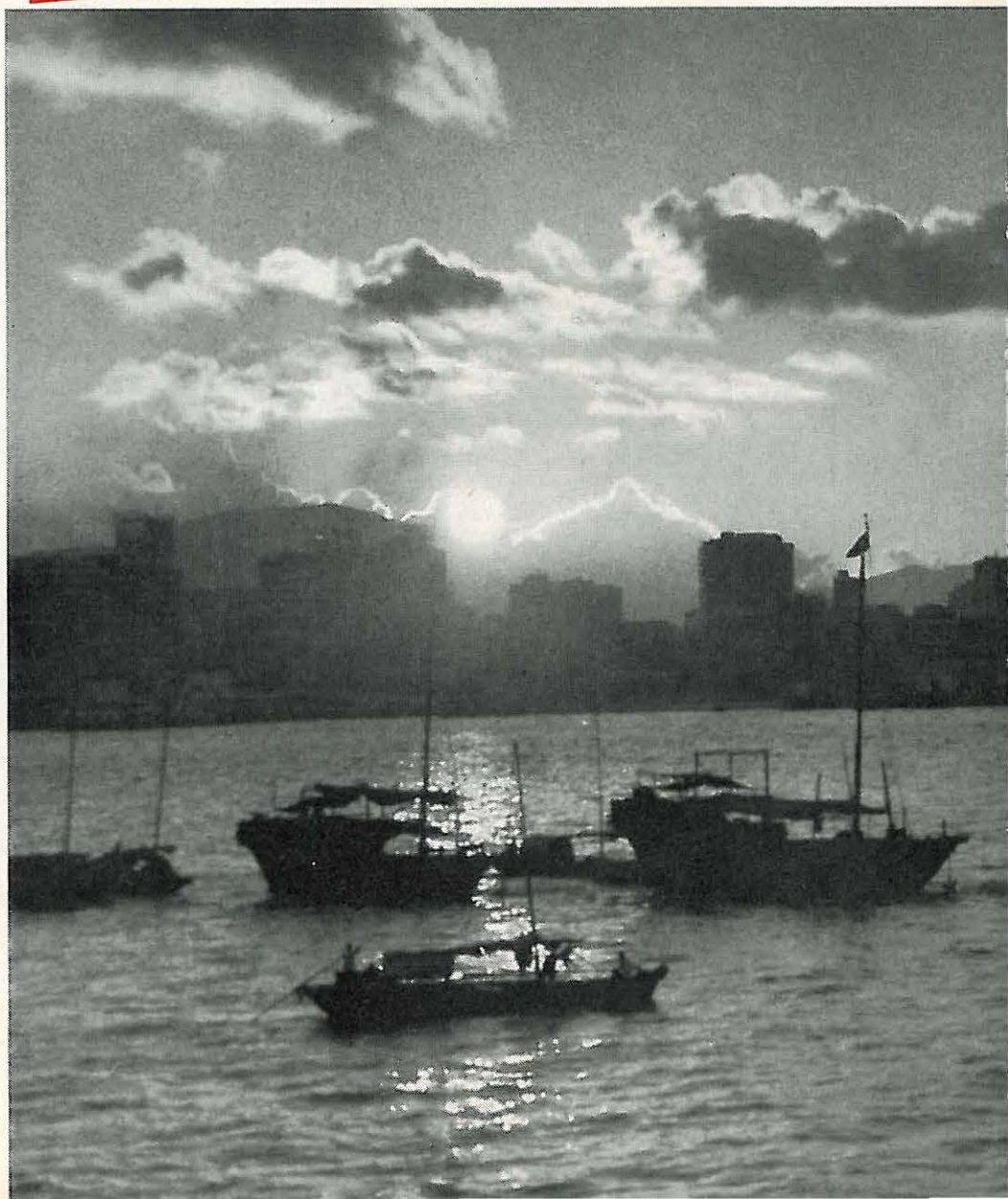
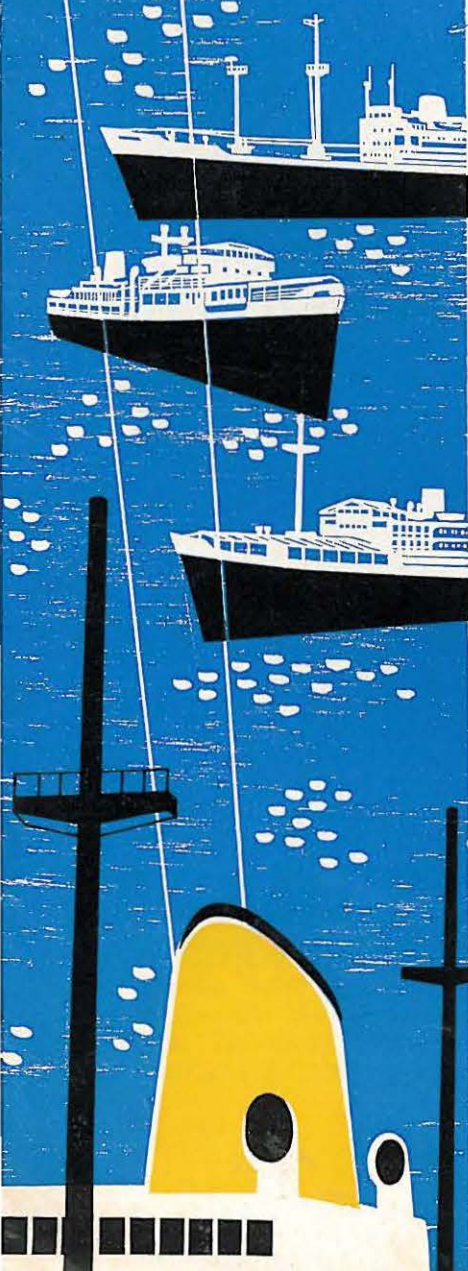


De uitlaat

P E R S O N E E L S O R G A A N D E R



N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ
N.V. NEDERLANDSE TANK-EN PAKETVAART MAATSCHAPPIJ
HOLLANDSE VRACHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.



Beste foto van de maand

De Redactie bestaat uit:

Redactrice:

Mej. Mr. M. C. Dijkshoorn

Redactiecommissie:

G. J. Boom AS/PV

H. A. de Jong P.Z.

R. Romswinkel AS/P & A

J. M. van Suylekom V.Z.

R. J. de Vries B.T.D.

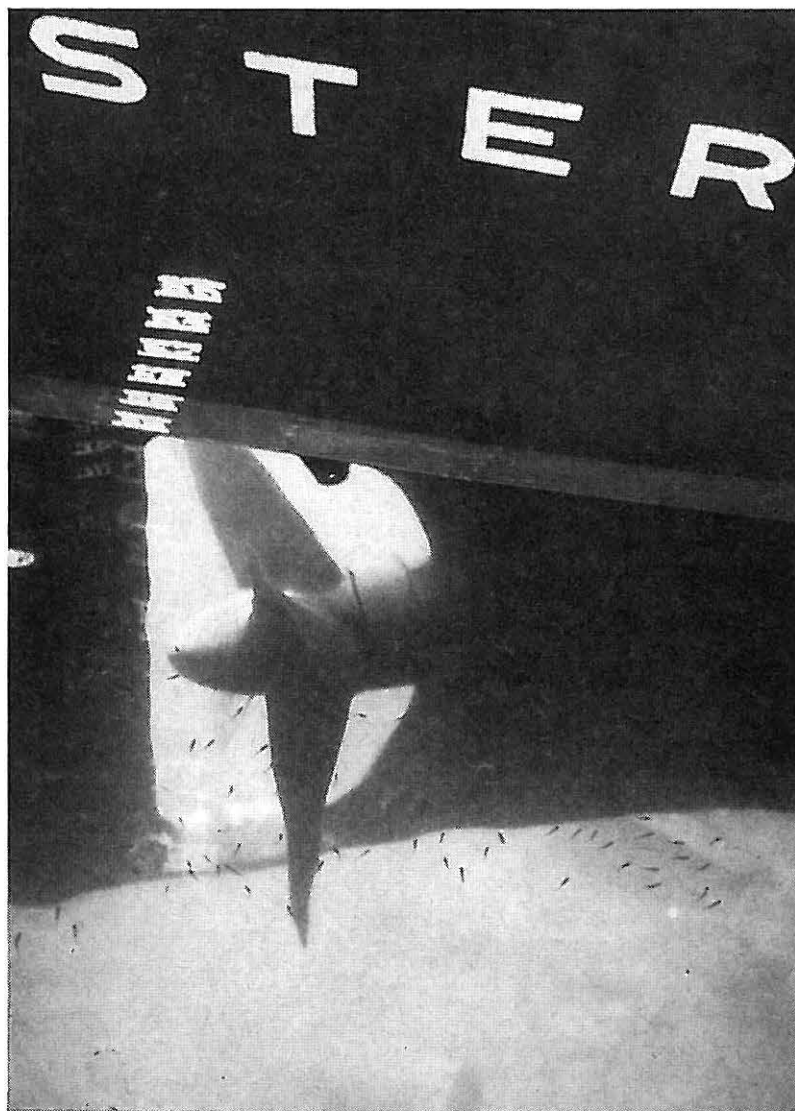
Alle stukken „De Uitlaat” betreffende te adresseren:

De Redactie van „De Uitlaat”
p/a N.V. Koninklijke Paket-
vaart-Maatschappij.

„Het Scheepvaarthuis” - Post-
bus 714 AMSTERDAM

Kopij voor het december-num-
mer dient vóór 20 november in
het bezit van de redactie te zijn.

Bij de foto op de voorpagina:
Zonsopkomst over Kowloon ge-
zien vanaf het m.s. „Van Cloon”.
De foto werd gemaakt door de
12-jarige zoon Frank van Gezag-
voerder H. Meyer.

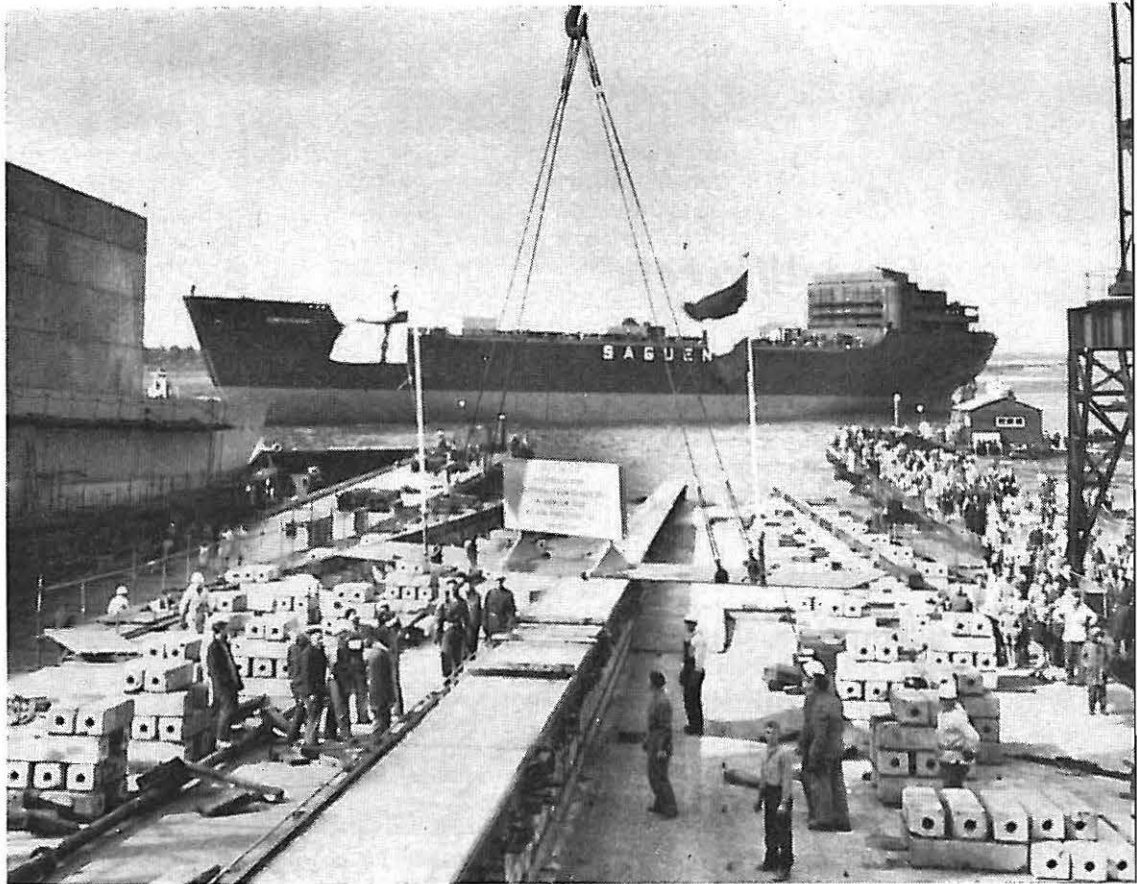


*De prijs ad f 15,— voor de „beste foto van de maand” gaat
ditmaal naar Hoofdwerktuigkundige I. S. Schaafsma.*

*De foto, die te Hollandia werd gemaakt, stelt het schroefraam
van het m.s. „Van Cloon” voor. Daar het water ter plaatse
zeer helder was, werd een indruk verkregen van de schroef,
zoals de vissen die zien.*

Kiellegging

m.s. „STRAAT FRANKLIN”



Op 8 september jl. werd op de werf van Verolme te Alblasserdam het m.s. „Sunpolycrown” te water gelaten.

De tewaterlating van deze bulkcarrier, in aanbouw voor Messrs. Einar Rasmussen te Kristiansand, was in zoverre voor de K.P.M. belangrijk doordat erna,

op de vrijgekomen helling de eerste kielplaat voor het m.s. „Straat Franklin” werd gelegd.

Van de zijde van de K.P.M. waren hierbij aanwezig de heren Ir. J. van Haastert, Ir. G. J. Hogewind en A. Terlouw.

K.P.M. Bedrijfsnieuws

Het m.s. „Musi” werd uit Singapore via Timor Dilly naar Nieuw Guinea gedirigeerd alwaar het schip in Steenkool een lading boorpijpen overnam bestemd voor Iloilo (Philippijnen).

Het m.s. „Siberoet” gaf de oktober-afvaart van Calcutta in de Bay of Bengal-South China Sea Service.

Op het traject Singapore-Sorong liep het m.s. „Karossa” in de september-afvaart voor het eerst sinds geruime tijd weer Timor Dilly aan.

Het m.s. „Sambas” vond emplooi in het vervoer van hout van Sihanoukville naar Haiphong, alwaar het schip een lading cement overnam voor Phnompenh. Op de Noordkust van Nieuw Guinea onderhielden de m.s.s.

„Sungei Panai” en „Sungei Bila” de kustverbindingen, waarbij laatstgenoemd schip ook een afvaart gaf naar Noord Australisch Nieuw Guinea-havens.

N.T.P.M.-NIEUWS.

Scheepsposities per 15-10-62

m.s. „Senegalkust” Amsterdam 17-10-62.

X m.s. „Congokust” Douala 11-10-62.

m.s. „Zuiderkerk” Port Said 19-10-62.

m.s. „Sloterkerk” Marseille.

s.s. „Westertoren” Amsterdam (dokking).

s.s. „Munttoren” Lourenço Marques.

H.V.M.-NIEUWS.

Scheepsposities per 15-10-62

m.s. „Hollands Duin” vertrek Yokohama 18-10-62.

m.s. „Hollands Diep” vertrokken

Portland 15-10-62.

m.s. „Hollands Dreef” aankomst Chinwangtao 18-10-62.

K.P.M.-JOURNAAL.

Op 30 september jl. vertrok Ir. J. van Haastert voor een dienstreis van ongeveer zes weken naar Yokohama, Hong Kong en Singapore.

DE BLAUWE WIMPEL

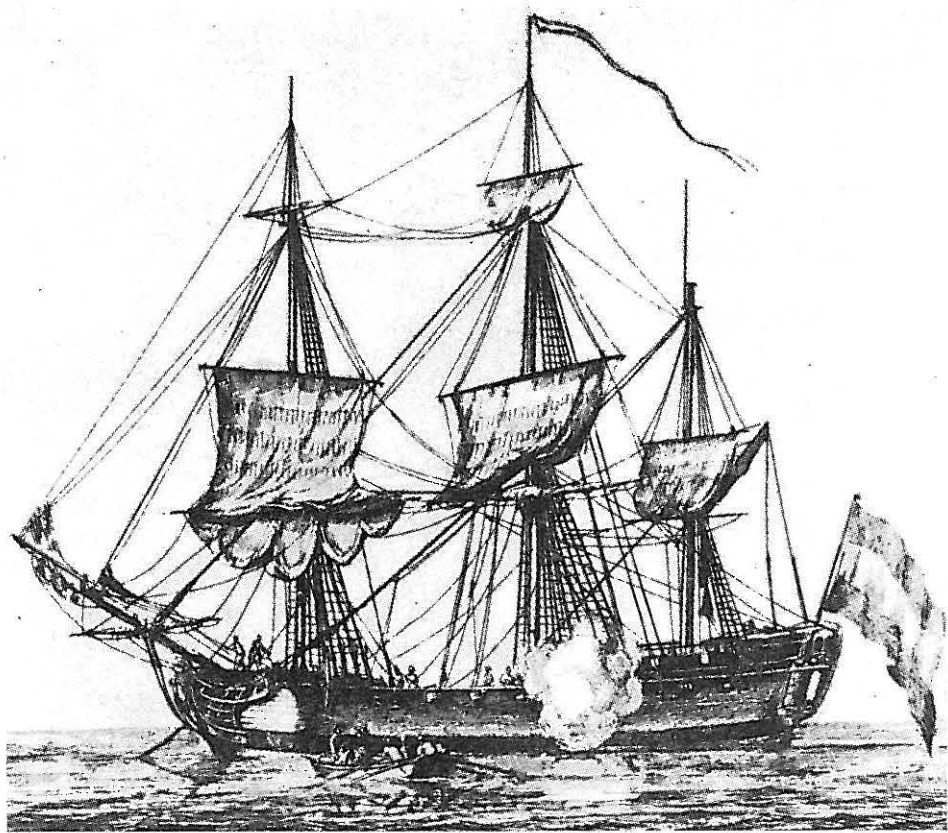
Jaargang 1959

In de bibliotheek van de K.P.M. te Amsterdam ontbreken het januari-, september-, oktober- en december-nummer van De Blauwe Wimpel, jaargang 1959. Bij de uitgever zijn deze nummers helaas niet meer verkrijgbaar.

Is er onder de lezers van „De Uitlaat” wellicht iemand die, deze nummers in zijn bezit hebbend ze, eventueel tegen vergoeding, af wil staan ten behoeve van het K.P.M.-Archief? Zo ja, dan wordt schriftelijk bericht hierover gaarne ingewacht door bovengenoemde afdeling.

Een „huwelijksreis” in 1784

Journal
gehouden door
W. H. Poppelman



Een fregat uit omstreeks 1780, „leggende ten anker”. Naar een gravure C6 uit de series door G. Groenewegen 1789.

In het jaar 1784 wordt de heer W. H. Poppelman aangesteld tot „ondercommies voor de kust van Guinee.” Hij begint dan een journaal dat uit 5 delen bestaat, nl. de reis naar El Mina op de Goudkust, zijn verblijf aldaar, zijn reis naar Suriname met het „s Lands Fregat van Oorlog Pollux”, voorts een verhaal „van het gepasseerde in de Colonie van Suriname” en ten slotte de reis terug met het fregatschip „Oost-Rust” in 1786.

Het eerste deel is het meest uitgebreid en wordt voorafgegaan door een inleiding, waarin de heer Poppelman schrijft, dat hij, op voorspraak van de „Hoog-Edele Geboore heer Mr. Gerrit Corver Hoofd”, door de bewindhebbers van de W.I.C. werd aangenomen. Daar hij van plan was zich in de echt te verbinden met Hendrica Margaretha Faber, dewelke gezint was mij overal in de wereld bij te blijven, richtte hij een brief tot de Kamer van Enkhuizen (die het schip, waarmee hij gaarne wilde vertrekken, bemande), „met verzoek om met dien boodem mijn aanstaande Huysvrouw, na alvorens met haar gehuwd te zijn, te moogen meede vaeren, hetgeen mij gunstig geaccordeert wierd, waarop ik mij dan op den 31 October des Jaars 1784 met bovengemelde Juffrouw in het huwelijk verbond. Dan order hebbende, mij met mijne Huysvrouw vóór den 11 de November te Enkhuysen te laten vinden, om van daar met de ligter na Texel te vertrekken, begaaven wij ons op reys op den 7 de November, des namiddags, met de schuyt welke ten twee uren na Hoorn vaart, alwaar wij des avonds ten neegen uren behouden arriveerden”.

In de logementen „Het Onvolmaakte Schip” en „Den Doelen” kon het echtpaar Poppelman niet terecht, daar het de volgende dag koemarkt zou zijn te Hoorn

en vele opkopers en boeren naar deze stad waren gekomen. Een boerenzoon, die de bagage had helpen dragen, ging er toen op uit en ontdekte na lang zoeken een onderdak „aldaar komende bevonden wij, dat dit een boere herberg was. Ook was de Castelij n zelf een boer, dog nogal van de ordentelijkste soort. Ook scheen hij van een geheel andere denkwijze te zijn, als de meesten van zijne Collegaas, welke zig slegts vergenoegen geld te ontvangen, zonder te zien hoe, of van wien zij het krijgen. Want binnentredende was zijn eerste vraag, of wij wel getrouwt waaren. Hetwelk wij hem zeyden van ja, bekrachtigde dit met het getuygenis van onsen boerschen Leydsman” (de jongen die de herberg had helpen vinden) „dewelke zeyde: Jae, Jae, Jongen, ze binnen wel etrouwt. Zonder hetwelk hij ons niet gelogeert zoude hebben, omdat, volgens zijn zeggen, zijn huys een eerlijk huys was, en hij eenmaal dies gelijk geval gehad had, waarom hij in het vervolg zoo voorsigtig was, om dit altoos het eerst te vraegen. Ik kon dit de goede man niet kwalijk neemen, dog was over zijne onnoselheyd verwondert. Waarom ik niet kon nalaaten hem te zeggen, dat so ik niet waarlijk getrouwd was, hij ligt konde begriipen, dat ik hem dat niet aan zijn boere neus zou hangen.

Wij traaden dan binnen in het vertrek hetwelk hij ons aanwees, naa alvorens onse Leydsman een Fooy voor zijne moeyte gegeeven te hebben. Hier lag een groot vuur aan, om hetwelk wel dertig boeren zaaten te rooken, welke ons allen met oopene monden bekeeken. Een van hun, die in de hoek van de haart zat, had nog zoo veel beleefdheyd geleerd, dat hij opstond en ons zijn plaats aanbod, alwaar wij ons dan eens door en door warmden. Hebbende intussen geordoneerd, wat eeten voor ons klaar te maken, waarna

de Castelijns ons het vertrek aanwees alwaar wij zouden slaapen. Dit was een zeer klein kamertje, waarin twee bedsteeden waren, in welke eene wij en in de ander twee boeren zouden slaapen. Hetwelk mijn vrouw niet zeer behaagde, omdat zij vreesde dat die boeren mogten dronken worden en zij niet gaarne met dronke boeren in zulk een klein vertrek een gansche nacht wilde doorbrengen".

Helaas bleek er geen ander vertrek beschikbaar. Maar na het eten, dat met „een redelijk goed soupetje" werd geklassificeerd kreeg de familie bezoek van de heer Jan Sant, een assistent die te Hoorn woonde en ook met zijn vrouw met hetzelfde schip naar Guinee zou varen. Hij had gehoord, dat de ondercommies met zijn vrouw in deze herberg logeerden en kwam kennis maken. De kastelein kende de heer Jan Sant goed, werd meteen vriendelijker en deed toen het voorstel, dat de commies en zijn vrouw in zijn eigen bed zouden slapen, daar hij verwachtte, dat hij toch die hele nacht in de weer zou zijn om de klanten te bedienen.

Mevrouw Poppelman was hier zeer verheugd over. Te vroeg echter, want het slaapvertrek was een doorloop naar de kelder waarvan de hele nacht gebruik gemaakt moest worden om flessen wijn te voorschijn te halen. En verder was de bedstee slechts met een dun houten schot afgeschoten van het café welks bezoekers die nacht niet erg rustig waren „Ze deden de gansche nacht niet anders dan vervaarlijk schreeuwen, zingen en danssen, zodat wij blijde waren, dat den dag aanbak waarmee zij hunne kelen begonnen te sluyten. Des morgens ontheeten hebbende, reeden wij met een waagentje van Hoorn ten neegen uren na Enkhuysen, alwaar wij gingen logeeren bij Neef P. H. van Genderen, alwaar ons alle vriendelijkheden en vermaak werd aangedaan, zoo dat de tijd, die wij hier vertoefden, ons zeer kort viel".

Op woensdag de 10de November werd met „alle de Compagniesbediendens, welken na de kust van Guinee moesten vertrekken", gemonsterd. Hierna zou men met een lichter naar de „Paramaribo" varen, waar men 's avonds hoopte aan te komen. Er stak echter een storm op en de lichter ging bij Wieringen ten anker. Waarop de familie Poppelman met zes andere personen aan wal stapten „om des nagts meer gemak te hebben".

Ook nu viel het vinden van een prettig onderdak niet mee. Na een kwartier door de modder langs de Wierdijk gelopen te hebben, kwam men bij een boerderij aan. Hier kon men echter geen logies krijgen, maar wel werd een wagen ter beschikking gesteld, die het gezelschap naar Hipolytushoef reed. Daar werd intrek genomen in „De Oranje Boom". „Dit was een elendig Logement, want wij konden voor ons geld naauwelijks iets te eten krijgen. Mijn vrouw en ik hadden egter het genoeg, in een vertrek alleen te slapen. De anderen moesten slaapen daar waar zij 't best konden.

Nóg eenige assistenten waren aan de wal gegaan. Dog zij logeerden in een andere herberg, alwaar zij het niet beeter hadden dan wij in de onsen. Onder deesen

was een assistent, genaamd J. Boog, welkens vader bij hem was om hem aan boord te brengen. Deese man was een Apothecar te Montvoord, dewelke veel belachelijke kuuren uytrigtte en hem zeer bespottelijk aanstelde. Waarom eenige van ons gezelschap beslooten, in die herberg te gaan, gelijk zij dan deden. En alwaar zij de Hospita wijs maakten, dat hij een zielverkoper was, en dat drie Jongelingen, welke hij bij zig had, zieltjes waren, die hij geronselt had en nu zelf aan boord ging brengen. Daarom wilden wij hem in ons geselschap niet hebben.

Intusschen wierden er verschijde zoopjes op reekening van de „zielverkooper" gedronken. En die goede vrouw geloofde alles, zodat zij hem die zelfde dag nog liet vertrekken".

Daar het eten in „De Oranje Boom" zeer slecht was — „Schraalhans was keukenmeester" — werden twee man van het gezelschap naar de lichter gestuurd, om de meegenomen proviand op te halen. De vrouw van Poppelman maakte toen het een en ander klaar om de hongerige magen wat bij te spijkeren.

Vrijdagmiddag hoorde men kanonschoten op de rede en daar men dacht, dat de Directeur-Generaal aan boord gekomen was, haastte men zich naar de boerderij waar men geland was. De schipper van de lichter zei echter dat hij niet voor de volgende dag kon wegzeilen. Men bracht de nacht daarom maar door op de stenen vloer van de hofstede. Zaterdag de 13de was de storm bedaard en vertrok de lichter van Wieringen, „dankende den Hemel, dat wij uyt die plaats vol van allerlij gebrek konden geraaken, alwaar wij veel geld in armoede verteerd hadden".

Men kwam 's middags op de rede van Texel aan boord van het fregatschip „Paramaribo", dat gevoerd werd door kapitein Luur Rimke. Het schip was bewapend met 18 stukken ijzer geschut, de bemanning bestond uit 33 koppen en als passagiers gingen mee: „Den Wel Edele Groot Achtbaare Gestrenge Heer Adolf Thiemens", als Directeur-Generaal over de Noord- en Zuidkust van Afrika, drie ondercommiezen, dertien assistenten, de vrouwen van Poppelman en Sant, de chirurgijn majoor J. G. Schneyders, eerste chirurgijn G. F. Reinhard en twee onderchirurgijns. Verder zesentwintig soldaten en dertien ambachtslieden. In de kajuit, waar de families Poppelman en Sant hun intrek mochten nemen, waren twee kooien. De andere ondercommiezen sliepen in een gang, terwijl de assistenten in de kerk sliepen.

„Wij hadden gaarne dien dag wat eeten gehad, want op Wieringen was niet veel teikken geweest. Waarom wij de Capitijn leiten vraagen, of hij ons wat eeten wilde geeven. Dog kreegen van hem tot antwoord, dat het volk al geschapt had, en dat hij geen eeten voor ons had. Zoo dat wij ons die dag moesten behelpen met de overgeschoote brokken, die wij nog van het ijsland Wieringen gespaart hadden en die ons nu zeer goed kwamen. Dit was een begin en deed ons opmerken, wat wij voor beleefdheden van de Capitijn te wagten hadden. Mijn vrouw had een wijgnig aandoening van zeeziekte, dog dit bedaarde wel haast. . ."

(Uit: „Ons Zeewezen")

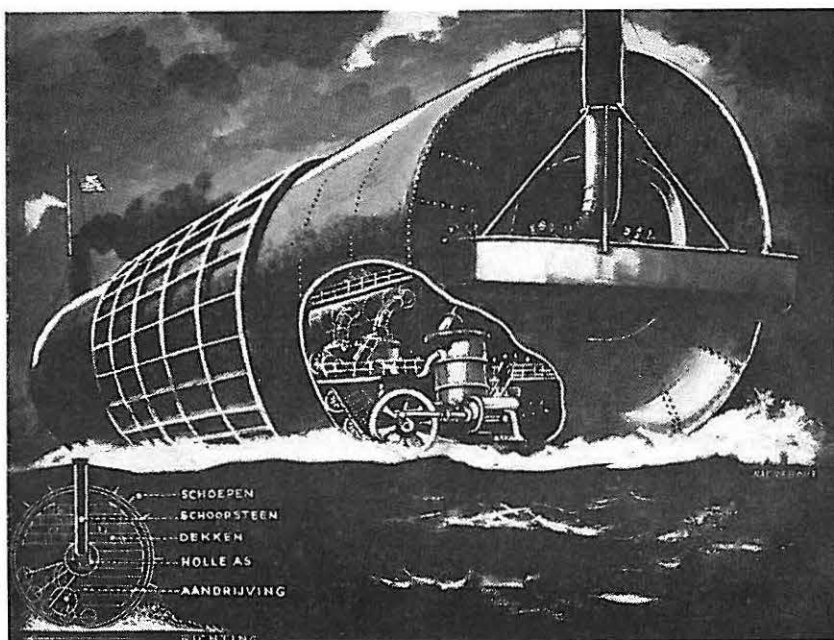
Het „Vatschip”

Toronto, Ontariomeer, 1906. Voor de ogen van honderden verbaasde toeschouwers verschijnt het wellicht wonderlijkste vaartuig, dat ooit de wateren bevaren heeft. Een rollend reuzenvat van drie-en-dertig meter lengte! Wilde verhalen doen de ronde als het in razend tempo uit het gezicht verdwijnt. Een fantastisch gedrocht, ontsproten aan het brein van „onze dwaze rechter”, weten sommigen. Inderdaad. Het is een creatie van Toronto's rechtspreker, die overigens zo dwaas niet is... De proefvaart slaagt.

En de jurist heeft nog iets heel anders in het vat.

Een zes maal zo groot gevaarte, het perfecte passagierschip, zal hij het gemene volk voortoveren.

De holle as, spil waar de buitenketel om draait, zal vier meter in doorsnee worden. Zes locomobielen op rails tegen de binnenwand van het vat bewerken een toerental van 27 toeren per minuut en een snelheid van 180 knopen per uur. Het vat zal meer dan duizend passagiers op zes dekken kunnen bevatten, niet slingeren, maar de golven plompweg platwalsen! Rondom het schip komen



hoepels met schoepen, die het vaartuig door het water zullen stuwten. Wandeldekken zullen evenals de schoorstenen aan de beide zijkanten zijn opgehan-

gen. Dat wil zeggen: in het brein van de uitvinder. Want geen geldschietster vindt het proefvaart-succes groot genoeg om over de brug te komen... (Uit: „Ons Zeewezen”)

VROUW AAN BOORD

Zeven jaar geleden vroeg Arne Jensen, een Deense visser, het ja-woord aan zijn meisje. Hij kreeg het vlot, maar op één voorwaarde: hij moest beloven, dat hij mevrouw Jensen niet alleen zou thuislaten als hij uitvoer. De oplossing was, dat ze bij hem aanmonsterde en zo komt het dat mevrouw May Jensen de enige vrouw is die het harde leven deelt van de mannen die vis uit de Noordzee halen.

Jensen lost geregeld te Grimsby en daar ziet niemand meer iets vreemds in dit feit. Mevrouw Jensen geldt gewoon voor een lid van de bemanning en dat is zij ook, want zij vaart als kokkin op de „Westeraa”, het schip van haar man. De vissers daar bevelen trouwens tegen ieder die het wil horen, dat er bij hem aan boord het best gegeten wordt.

Mevrouw Jensen houdt van de zee, naar ze zegt. Ze maakt op zijn tijd graag eens een storm mee en het gehuil van de wind langs de brug klinkt haar als muziek in de oren. Ook hoort ze graag de golven tegen haar patrijspoort aan bakboord slaan als ze te bed ligt.

Er zullen overigens wel niet veel huisvrouwen zijn die haar dit bestaan benijden. Elke morgen om vier uur eruit en koffie zetten. Naast de geregelde maaltijden moet er tussentijds tot middernacht voor worden ge-

zorgd dat er altijd wat te eten is, en daar komt dan nog bij, dat ze ook geregeld haar torn aan het roer maakt. Desondanks houdt ze van dit leven, aldus Nautical Magazine, waaraan wij het bovenstaande ontlelen.

ZO WINT MEN EEN OORLOG!

In een Schots dagblad lezen we het volgende: enige tijd geleden ontmoette ik een vriend, met wie ik samen in de oorlog was geweest. Tijdens de gemeenschappelijke lunch in een Edinburgh's hotel werden uiteraard oorlogsherinneringen opgehaald. M'n tafelgenoot vertelde me toen een verhaal over een ervaring die hij als oorlogscorrespondent aan boord van een kruiser had gehad, die een convooi naar Canada begeleidde.

Het convooi omvatte 100 schepen en het duurde niet lang of het werd aangevallen door een Duitse U-boot vloot. Het werd een hard treffen met verliezen aan beide kanten.

Toen de strijd z'n hoogtepunt had bereikt, ontdekte m'n vriend plotse-ling aan dek een korporaal die bezig was een romannetje te lezen. Het was R. L. Stevenson's „Schateiland”. Hij boog zich naar de zeeman toe en vroeg hem: „Kun je onder deze omstandigheden je aandacht bij dat boek houden?”

„Met gemak”, was het prompte antwoord, „het is enorm spannend”.

Later op de dag ontmoette ik een bekende marine-autoriteit in Edinburgh en ik vertelde hem het verhaal dat ik zojuist vernomen had. Hij lachte en zei: „Zo wonnen we de oorlog!”

(Uit: „De Blauwe Wimpel”)

U EN IK

Als een ander ergens lang over doet, dan is hij langzaam,

— wanneer ik ergens lang over doe, dan werk ik grondig.

Als die ander iets niet doet, dan is hij lui.

— wanneer ik het niet doe, dan komt dat doordat ik het te druk heb.

Als een ander zijn gang gaat en uit eigen beweging iets doet, dan is hij eigengereid,

— wanneer ik mijn gang ga en uit eigen beweging iets doe, dan toon ik initiatief!

Als een ander zijn standpunt verdedigt, dan is hij eigenwijs,

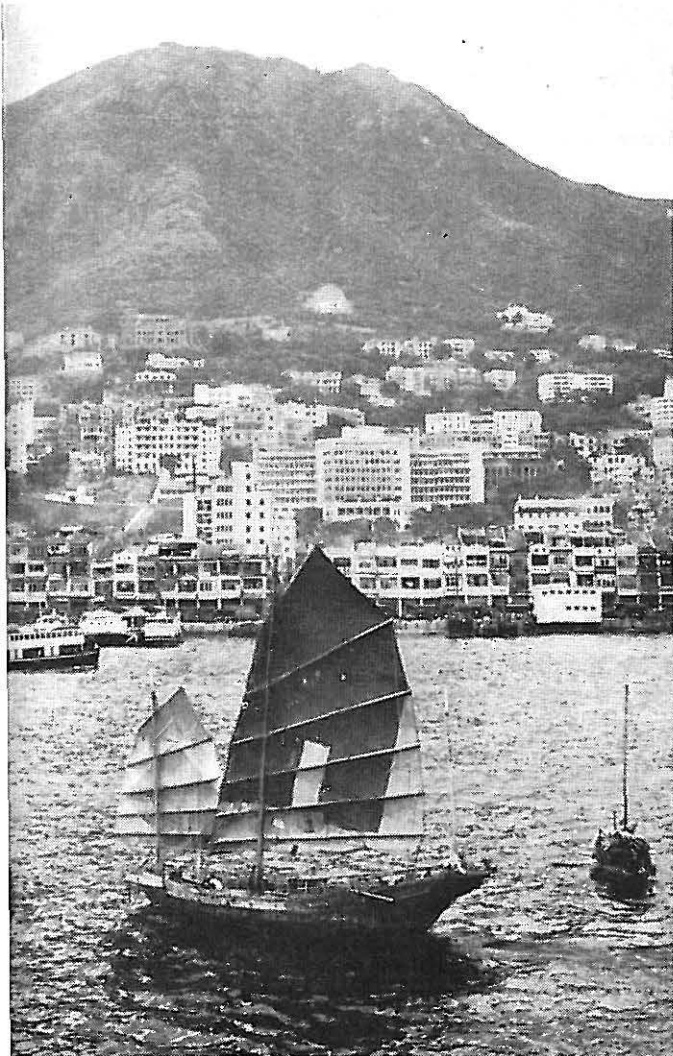
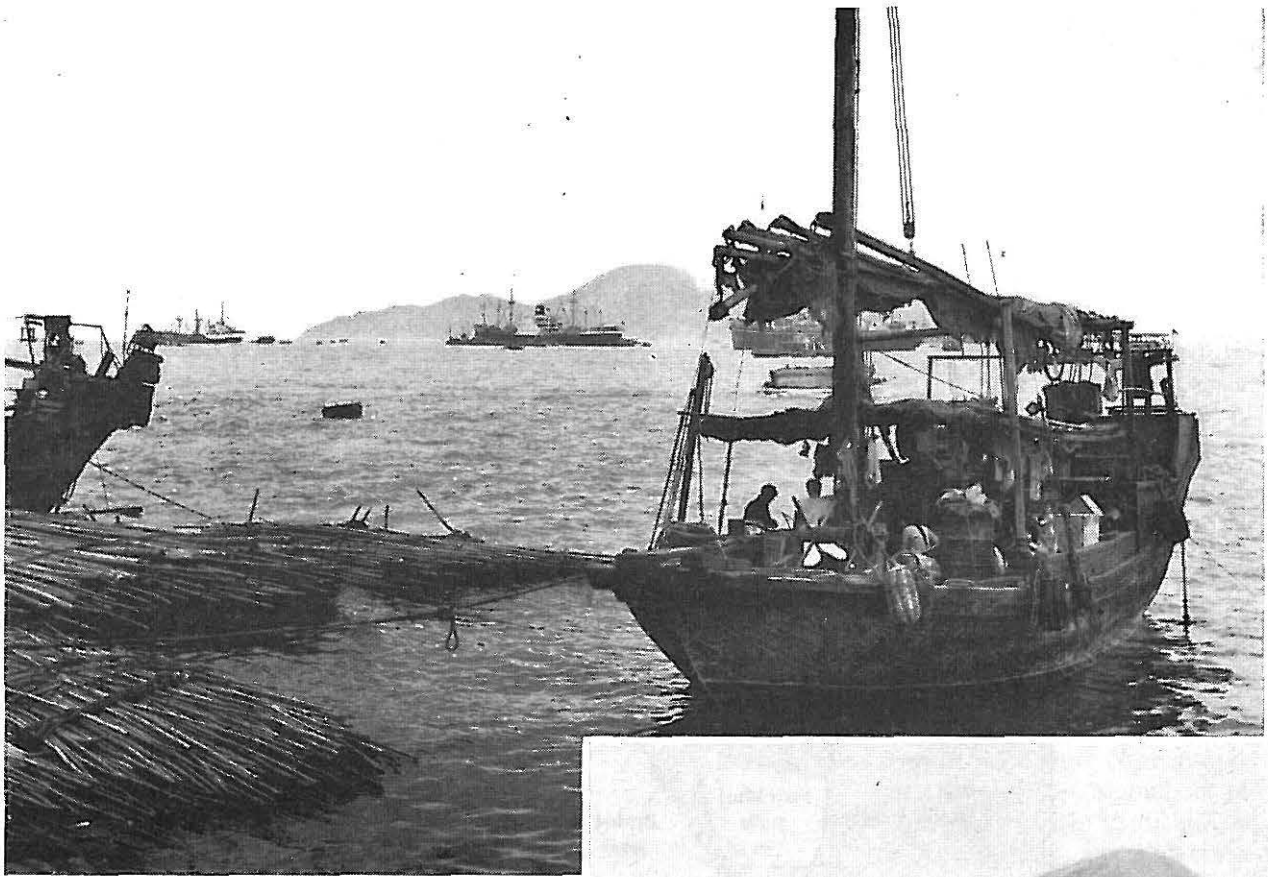
— wanneer ik mijn standpunt verdedig, dan ben ik standvastig.

Als een ander de etiquette veronachtzaamt, dan is hij brutaal,

— wanneer ik een paar regels over het hoofd zie, ben ik origineel

Als die ander vooruit komt, dan heeft hij beslist geluk gehad.

— maar wanneer ik vooruit kom...? Man, dat is een kwestie van hard werken!



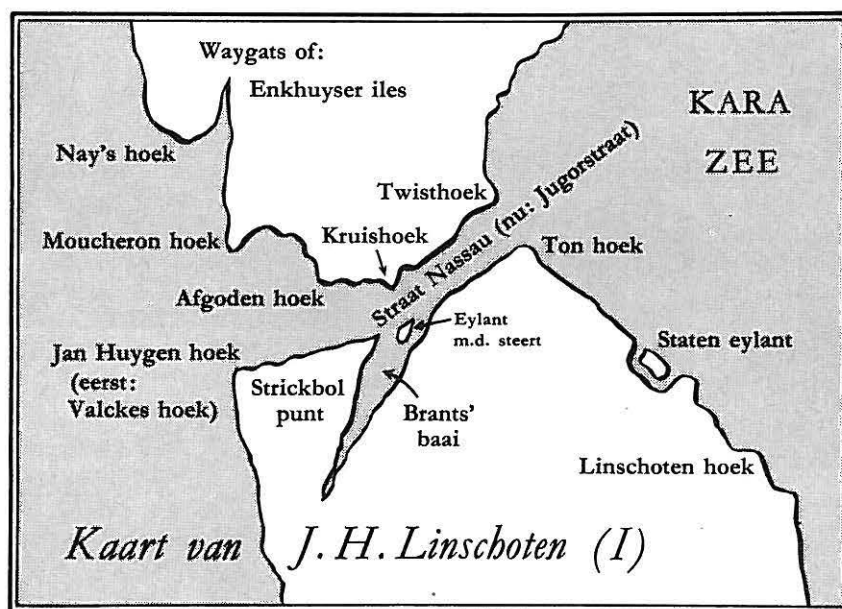
BIJ DE FOTO'S:

Boven: Het m.s. „Van Heemskerck” liggende op de rede van Hong Kong ziet U op de achtergrond, vooraan een van die typische Chinese jonken, die als lichters gebruikt worden. Links: Een jonk met op de achtergrond de moderne stad Hong Kong.

Rechts: Drukte in de Aberdeen Harbour, het krioelt er van de vissersschepen. (foto's: Gezagvoerder H. Zeylstra)

Nova Zembla weer in het nieuws

Herinneringen aan de noordoostelijke doorvaart



Nu de Russische atoombom-experimenten Nova Zembla weer sterk in de publiciteit plaatsten is het wellicht interessant eraan te herinneren, hoe dat eiland haast vier eeuwen geleden eveneens alom de aandacht trok. In 1594, 1595 en 1596 voeren immers Nederlandse schepen uit, om de noord-oostelijke doorvaart te zoeken.

De heren stelden zich de route tamelijk eenvoudig voor. Men had slechts de noordkust van Europa en Azië te volgen, om alle kapen heen, en zo zou men de Oostkust van Tartarije (Azië) bereiken. En dan kon men door de Noord-Zuid lopende straat Anian (Behringstraat) in Cathai, China en Indië belanden.

Het is de mannen van die dagen op de eerste reis echter niet gelukt verder te komen dan een eindje in de Kara Zee. En op de derde

reis tot even voorbij de noordpunt van Nova Zembla.

Doch op die eerste reis was men, zoals de zelfbewuste Linschoten in zijn rapport mededeelde, „overtuigd in een open, natuurlijke zee te varen en de volle zekerheid te hebben dat de passage naar China vrij en open was. Ik had de voldoening”, zo rapporteerde hij voorts, „dat mijn voor-spelling, dat we 20 of 30 mijl van het land af een ijsvrije zee zouden krijgen, was uitgekomen. De open zee kan niet bevriezen. Wij wens-ten hartgrondig, dat wij uitgerust waren voor de reis naar China, in welk geval wij hadden kunnen doorvaren”.

Nu bleef het bij een „ommetje” in de Kara Zee (Zie kaart II).

Het plan voor de eerste reis was afkomstig van Balthasar de Moucheron, een Zuid-Nederlander,

die zich in Zeeland had gevestigd, evenals Lemaire en Usselinx, aan wier ondernemingsgeest Holland zoveel te danken heeft gehad. Naar aanleiding van de plannen voor deze reis sprak De Moucheron de merkwaardige woorden „Dat nooit een heroïek gemoed nalate te vorderen heroïeke zaken, uit vrees voor swarigheden”.

Voor zwarigheden is De Moucheron nooit bang geweest.

Het eerst sprak hij over zijn plan met zijn vriend Jacob Valcke, de thesaurier van Zeeland, die er de pensionaris van Enkhuizen, François Maelson, in betrok, zodoende kwam De Moucheron ook in contact met Prins Maurits en Oldenbarnevelt. Maar nu werd de onderneming een zaak van de Admiraliteiten (Wie een plan maakt moet erover kunnen zwijgen!) en bleef de leiding niet langer in handen van De Moucheron.

Ten slotte vertrokken uit Veere: de „Zwaan” onder Cornelis Nay en uit Enkhuizen de „Mercurius” onder Brant IJsbrantsz. En dan nog twee schepen van Amsterdam, beide onder Willem Barents. Stuurman van de „Zwaan” was Pieter Dirksz Strickbolle en van de „Mercurius” Claes Cornelisz.

Het merkwaardige was dat, behalve Willem Barents, zowel gezagvoerders als stuurlieden Enkhuizers waren. Dus geen enkele zeeman van De Moucheron. Blijkbaar had Maelson veel invloed gehad. Ook de commies (boekhouder) van de „Mercurius” was een Enkhuizer: Jan Huygen van Linschoten. De commies van de „Zwaan” was een neef van De Moucheron: François de la Dale, die voor De Moucheron lang in Rusland had gewerkt en de taal van dat land goed sprak. J. H. van Linschoten was — in Portugese dienst — tal van jaren in Goa, op de Westkust van Voor-Indië, werkzaam geweest en had vele notities over reisrouten verzameld in een werk: de „Itinerario”, dat in 1596 in drie delen werd uitgegeven en wereldberoemd werd. Ook van deze eerste reis naar het Noorden moest hij een verslag schrijven. Op de kaart, die hij erbij tekende, komen zeer veel Enkhuizer namen voor.

Een van de belangrijkste vragen, die met betrekking tot deze reis rezen, was de te volgen route. De Moucheron en zijn medestanders wilden trachten een weg te vinden vlak langs de kust van het vasteland, doch Petrus Plancius — oorspronkelijk: Pieter Platvoet — een Amsterdamse predikant, die zich veel met de zeevaart bemoeide, was ervan overtuigd, dat bij de Noordpool open zee was te vinden en dat men dus westelijk van Nova Zembla moest sturen, daar die route „seker, gantsch ghewis en sonder twijffel goet was”. Deze meningsverschillen

leidden er toe, dat Nay en IJsbrants een doorgang tussen Nova Zembla en Rusland gingen zoeken (en vonden!) en Barents de westkust van Nova Zembla langs zeilde en bij de Oranje-eilanden in het ijs vastliep. Hij keerde terug



en sloot zich op de terugreis bij de anderen aan. Het jaar daarop bleef een vloot van zeven met koopwaar beladen schepen bij straat Jugor in het ijs steken en kwam uiteindelijk „met hangende pootjes” thuis.

Nog een jaar later zond Amsterdam Barents voor de tweede keer langs Nova Zembla, maar toen verloor hij bij het noordelijkste punt zijn schip en moest hij in „Het Behouden Huis” overwinteren. Deze reis was met twee schepen begonnen, resp. onder Heemskerck en Barents, en onder Jan Cornelisz Rijp. Zij stuurden eerst langs de gehele westkust van Nova Zembla en keerden voor het

ijs terug, waarna zij bij Beren-eiland uiteen gingen. Rijp stuurde weer pal Noord en volgde, zonder het te beseffen, de Oostkust van Nova Zembla, toen West en daarna Zuid, opnieuw langs de Westkust terug. Bij Beren-eiland besloot hij Barents te volgen, maar haalde deze tot zijn geluk niet in, en voer toen thuis. Het jaar daarop was hij weer in die streken en kon hij de mannen, die in „Het Behouden Huis” hadden overwinterd, opvangen. Zijn reis rondom Nova Zembla was van belang voor de (latere) kennis der aardrijkskunde.

De route door de Jugorstraat werd twee honderd jaar later door de Zweed Nordenskjöld met succes op een stoomboot gevolgd, hoewel ook hij dicht voor de Behringstraat moest overwinteren, voor hij langs Azië zuidwaarts kon varen. Thans varen de Russen jaarlijks langs de gehele noordkust van Azië, maar zij beschikken ook over vliegtuigen en draadloze telegrafie!

De bestudering van bijgaande kaarten is interessant. De namen op kaartje I zijn kennelijk door Linschoten gekozen, die de namen van zijn reders en bemanningen, inclusief zijn eigen naam, wilde vereeuwigen. Men vindt: „Linschotenhoek” en „Jan Huygenhoek” (waar eerst „Valckeshoek” had gestaan). Verder de namen van Nay, Brants, Strickbolle en De Moucheron. De namen op kaartje II zijn blijkbaar door de eenvoudige Barents gegeven: die van de Amsterdamse burgemeester Cant en die van Plancius. En verder Nassau en Oranje. De naam Barents komt er niet op voor.

* * *

(Men leze over deze drie reizen het smakelijk geschreven boek van J. C. Mollema: „Driemaal is scheepsrecht”, verlucht met talloze illustraties.)

(Uit: „Ons Zeewezen”).

PERSONALIA

Promoties:

K.P.M.

Nautisch Varend Personeel

Tot 2e Stuurman de 3e Stuurlieden D. J. Keuvelaar en H. J. J. Kessenich (m.i.v. 1-7-62).

Technisch Varend Personeel

Tot Hoofdwerktuigkundige de 2e Werktuigkundige W. H. v. d. Poel (m.i.v. 1-7-62).

N.T.P.M.

Technisch Varend Personeel

Tot 3e Werktuigkundige de 4e Werktuigkundigen R. A. Kooymans en J. Ch. Jackson (m.i.v. 1-9-62).

Hartelijk gelukgewenst.

Mutaties gezagvoerders:

K.P.M.

H. P. Valk ex RV naar m.s. „Sigli” 10- 9-62
M. M. Adamse ex m.s. „Sigli” met RV 10- 9-62

L. J. Willems ex RV naar m.s. „Waibalong” 2-10-62
J. A. Houtman ex m.s. „Waibalong” met RV 2-10-62

N.T.P.M.

T. M. Kuipers ex verlof naar s.s. „Westertoren” 2-10-62
W. E. Sonneveldt ex s.s. „Westertoren” einde aflostdienst 3-10-62

Mutaties hoofdwerktuigkundigen:

K.P.M.

J. H. Waldt (2e Wtk.) ex m.s. „Van Heemskerck” naar m.s. „Sambas” (dd. Hfd.wtk.) 5-9-62
H. H. Swaluë (dd. Hfd.wtk.) KV) ex m.s. „Sambas” einde KV 5-9-62
T. J. Postma (2e Wtk. KV) m.s. „Karossa” (dd. Hfd.wtk. KV) 17-9-62
N. Esteie ex m.s. „Karossa naar m.s. „Van Noort” 17-9-62
B. Claasz Cockson ex m.s. „Van Noort” met RV 17-9-62

Alle verlofgangers: een prettig verlof.

Alle herplaatsten: een goede vaart.

Geslaagd voor een hoger diploma:

K.P.M.

3e Stm. D. J. Keuvelaar 7-9-62 S II
5e Wtk. H. Jansen 11-9-62 A
5e Wtk. G. W. Peters 20-9-62 A

Onze gelukwensen met het behaalde succes.

Huwelijken:

K.P.M.

Stm. Loc. vrt. 1e kl. H. J. Z. Pirsouw en mej. A. A. Latuhihin ddo 13-9-62 te Sorong.

2e Wtk. I. v. d. Berg en mej. A. Nishimura ddo. 17-9-62 te Kobe.

2e Stm. B. H. Verseput en mej. E. v. d. Mark ddo. 4-10-62 te Hilversum.

4e Wtk. H. Slotboom en mej. J. Guillot ddo. 5-10-62 te Rotterdam.

Proficiat en „behouden vaart”.

Nieuwe K.P.M.-mertjes:

Biak, 2-6-62: Martha Clarissa, dochter van de heer J. Wiss en mevrouw H. Wiss-Heidsieck.

Amsterdam, 5-9-62: Angela Julie, dochter van de 4e Wtk. H. P. van Ling en mevrouw C. R. Ling-Jacobsz.

Bennebroek, 25-9-62: Remco, zoon van de heer A. Ykema (Amsterdam-kantoor) en mevr. H. Ykema-ten Haken.

Welkom in de „familie”.

Met verlof gegaan:

K.P.M.

2-9-62	5e Wtk. J. Pranger	uit Singapore	RV/SV
3-9-62	3e Stm. J. J. Bos	uit Singapore	RV/SV
6-9-62	5e Wtk. P. E. Rongen	uit Abadan	RV/SV
8-9-62	5e Wtk. P. den Hartigh	uit Lagos	RV/SV
8-9-62	5e Wtk. L. Smit	uit Lagos	RV/SV
10-9-62	2e Stm. J. A. Kraeger	uit Singapore	RV/SV
11-9-62	5e Wtk. J. L. Schijfsma	uit L. Marques	RV/SV
13-9-62	3e Wtk. C. U. Topp	uit Singapore	RV/SV
13-9-62	3e Wtk. A. A. Loenen	uit Singapore	RV/SV
13-9-62	4e Stm. B. J. Kamp.	uit Singapore	RV/SV
13-9-62	2e Stm. B. H. Verseput	uit Singapore	RV/SV
13-9-62	5e Wtk. J. Smit	uit Kaapstad	RV/SV
13-9-62	5e Wtk. R. H. K. Everaats	uit Kaapstad	RV/SV
15-9-62	5e Wtk. A. W. C. Bakker	uit Bangkok	RV/SV
16-9-62	3e Wtk. A. E. v. d. Hoff	uit Bangkok	RV/SV
16-9-62	3e Stm. J. van Wier	uit Singapore	RV/SV
19-9-62	5e Wtk. J. Datema	uit Singapore	RV/SV
20-9-62	1e Stm. G. E. Kaersenhout	uit Singapore	RV
20-9-62	5e Wtk. J. G. Meyer	uit Singapore	RV/SV
20-9-62	3e Wtk. C. D. van Peperstraten	uit Singapore	RV/SV
26-9-62	4e Stm. E. Icke	uit Durban	RV
27-9-62	3e Wtk. G. W. Mateman	uit Lagos	RV/SV

N.T.P.M.

21-9-62 1e Stm. J. H. F. Stausebach ex m.s. „Congokust”
22-9-62 5e Wtk. E. Grootveld ex s.s. „Munttoren”

Een prettig verlof toegewenst.

Naar bestemming vertrokken:

K.P.M.

2-9-62 Llg.Wtk. H. D. Kwaytaal (Lagos) m.s. „Van Spilbergen”
2-9-62 Llg.Wtk. G. H. Dijk (Lagos) m.s. „Van Spilbergen”
2-9-62 Llg.Wtk. A. Scheer (Lagos) m.s. „Van Spilbergen”

Onze K.P.M. jubilarissen

- 2-9-62 Llg.Stm. H. E. van Ahee (Lagos) m.s. „Van Spilbergen”
 2-9-62 Llg.Stm. L. J. B. Lagendijk (Lagos) m.s. „Van Spilbergen”
 2-9-62 Llg.Wtk. J. J. van Mulken (Lourenço Marques) m.s. „Straat Madura”
 2-9-62 Llg.Wtk. B. Tj. Korenstra (Lourenço Marques) m.s. „Straat Madura”
 6-9-62 2e Stm. J. J. F. Mangelsdorf (Penang) m.s. „Landak”
 6-9-62 5e Wtk. F. H. A. Crooymans (Triëst) m.s. „Waingapoe”
 6-9-62 Llg.Stm. A. F. Kuiper (Mombasa) m.s. „Van Linschoten”
 6-9-62 Llg.Wtk. J. Heinis (Mombasa) m.s. „Van Linschoten”
 6-9-62 Llg.Wtk. A. Romijn (Mombasa) m.s. „Van Linschoten”
 6-9-62 Llg.Stm. R. J. van den Berg (Mombasa) m.s. „Van Linschoten”
 6-9-62 Llg.Wtk. C. P. M. v. d. Ende (Mombasa) m.s. „Van Linschoten”
 6-9-62 5e Wtk. M. J. de Hosson (Mombasa) m.s. „Van Linschoten”
 8-9-62 Llg.Wtk. H. Kamphuys (Hong Kong) m.s. „Waiwerang”
 8-9-62 Llg.Wtk. E. Tindal (Hong Kong) m.s. „Waiwerang”
 8-9-62 De heer W. H. Krahmer (Manokwari)
 9-9-62 5e Wtk. L. Mostert (Bangkok) m.s. „Batavia”
 11-9-62 1e Stm. A. M. Frigge en echtgenote (Singapore) m.s. „Houtman”
 11-9-62 2e Stm. J. Bos (Singapore) m.s. „Van Noort”
 11-9-62 4e Wtk. G. W. van Nijkerken (Singapore) m.s. „Karossa”
 11-9-62 Llg.Wtk. E. R. Dinkelaar (Singapore) m.s. „Van Noort”
 11-9-62 Llg.Wtk. F. G. Th. Hollenberg (Singapore) m.s. „Van Noort”
 12-9-62 De heer P. van Heuven van Staereling (Sorong)
 12-9-62 1e Stm. H. A. van Geldere (Kaapstad) m.s. „Schouten”
 12-9-62 Llg.Wtk. J. de Konink (Bangkok) m.s. „Houtman”
 12-9-62 Llg.Wtk. J. R. W. Mouthaan (Bangkok) m.s. „Houtman”
 12-9-62 5e Wtk. H. Kuiper (Bangkok) m.s. „Houtman”
 12-9-62 Llg.Stm. T. J. M. Bolwerk (Bangkok) m.s. „Houtman”
 12-9-62 Llg.Stm. D. P. Bleyerveld (Bangkok) m.s. „Houtman”
 12-9-62 Llg.Stm. H. M. Koerselman (Kaapstad) m.s. „Schouten”
 12-9-62 Llg.Wtk. E. B. Saalmink (Kaapstad) m.s. „Schouten”
 12-9-62 Llg.Wtk. R. R. W. van Beek (Kaapstad) m.s. „Schouten”
 12-9-62 5e Wtk. J. G. Krooshoop (Kaapstad) m.s. „Schouten”
 15-9-62 4e Wtk. H. Nakken (Bangkok) m.s. „Waiwerang”
 15-9-62 5e Wtk. W. L. Bakker (Singapore) m.s. „Houtman”
 16-9-62 2e Stm. H. J. J. Kessenich (Singapore) m.s. „Siberoet”
 17-9-62 Llg.Wtk. K. Venema (Bahrain) m.s. „Van Riebeeck”
 22-9-62 1e Stm. H. Koch (Biak) m.s. „Keerkring”
 22-9-62 5e Wtk. H. Jansen (Bangkok) m.s. „Sibigo”
 23-9-62 5e Wtk. S. G. Adema (Lagos) m.s. „Schouten”
 23-9-62 Llg.Stm. J. de Boer (Lagos) m.s. „Schouten”
 23-9-62 Gezin 1e Stm. E. v. d. Wetering (Durban)
 25-9-62 2e Stm. V. Ch. van der Hoff (Singapore) m.s. „Houtman”
 25-9-62 De heer J. J. M. Lensing en gezin (Singapore)
 25-9-62 Llg.Stm. J. Th. Mors (Hong Kong) m.s. „Van Heemskerck”
 25-9-62 5e Wtk. F. J. Schilling (Singapore) m.s. „Houtman”
 26-9-62 Llg.Wtk. C. v. d. Vring (Singapore) m.s. „Roggeveen”
 26-9-62 Llg.Wtk. A. van 't Oost (Kaapstad) m.s. „Camphuys”
 26-9-62 Llg.Wtk. J. Kreunen (Kaapstad) m.s. „Camphuys”
 26-9-62 5e Wtk. A. K. Hofman (Hong Kong) m.s. „Van Heemskerck”
 26-9-62 5e Wtk. G. W. Peters (Hong Kong) m.s. „Van Heemskerck”
 27-9-62 4e Wtk. D. Penninga (Singapore) m.s. „Roggeveen”
 30-9-62 Llg.Wtk. B. F. Pelster (Singapore) m.s. „Van Heemskerck”
 30-9-62 Llg.Wtk. B. H. W. K. Greven (Singapore) m.s. „Van Heemskerck”

N.T.P.M

- 19-9-62 Ass.Wtk. L. van Heulen (Berre) s.s. „Munttoren”
 20-9-62 1e Stm. W. Benink (Amsterdam) m.s. „Congokust”
 21-9-62 2e Stm. Tj. van Dijk (Thameshaven) s.s. „Westertoren”
 21-9-62 3e Stm. M. v. d. Woude (Thameshaven) s.s. „Westertoren”
 27-9-62 4e Wtk. C. O. R. van Haagen (Amsterdam) s.s. „Westertoren”
 27-9-62 Ass.Wtk. R. J. Klap (Amsterdam) s.s. „Westertoren”

Goede wacht en behouden vaart.



A. BAKKER
 Hoofdwerktuigkundige
 25 jaar
 21 oktober 1962



J. B. JENS
 Hoofdwerktuigkundige
 25 jaar
 21 oktober 1962

*De redactie biedt U haar
 hartelijke gelukwensen aan.*

In memoriam

Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige W. Herlé overleed op 12-9-62 te Soest in de leeftijd van 71 jaar.

Gepensioneerd Gezagvoerder H. Lucardie overleed op 14-9-1962 te Rotterdam in de leeftijd van 86 jaar.

Zij rusten in vrede.