

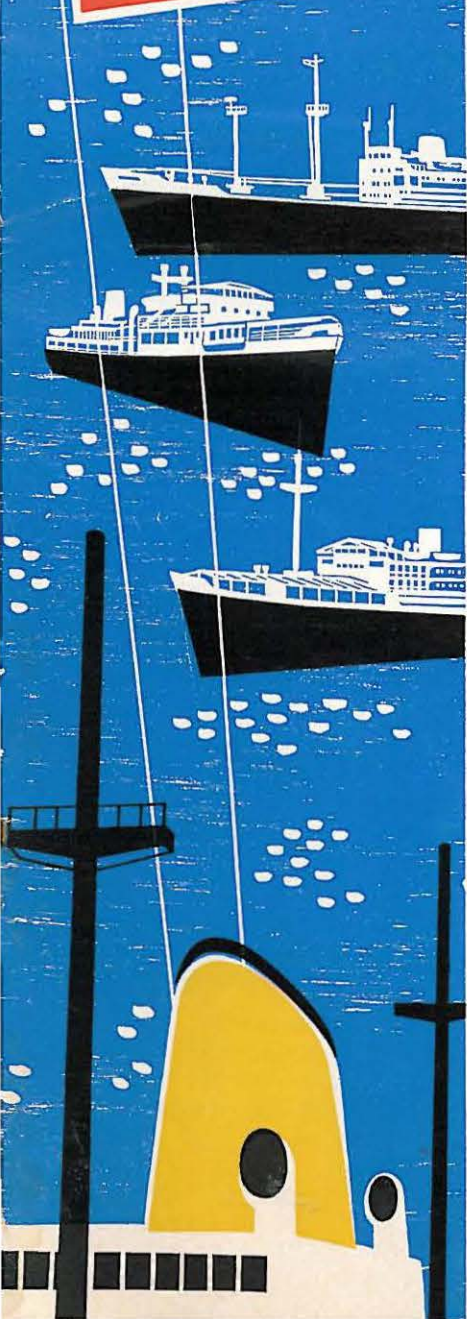


De uitlaat

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.



**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” be-
treffende te adresseren:

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

„Het Scheepvaarthuis” - Post-
bus 714 AMSTERDAM

Kopij voor het juni-nummer
dient vóór 15 mei a.s. in het
bezit van de redactie te zijn.

Bij de foto op de voorpagina:

Een opname van 3e Wtk. Th.
G. Pondaag: vrachtvervoer met
zeilschepen en modern vracht-
vervoer (m.s. „Silindoeng”) in
de Oostelijke Middellandse Zee.



(foto Max Koot)

H. M. Koningin Juliana

1909 — 30 april — 1963

Op 25 maart jl. werd in de vergadering van de Raad van Bestuur van de K.P.M. afscheid genomen van de Heren Jhr. I. H. A. Backer en Mr. W. H. Fockema Andreae als gevolg van hun aftreden als leden van het bestuurscollege. Beide Heren werden toegesproken door de Voorzitter van de Raad, Jhr. Mr. E. W. Roëll die, zich in de eerste plaats richtend tot de Heer Fockema Andreae, hem dankte voor de wijze waarop hij sinds 1960 met toewijding aan het bestuur heeft deelgenomen en de vennootschap met zijn deskundigheid heeft gediend. Zich vervolgens tot de Heer Backer wendend, zeide hij afscheid te nemen van iemand die, gedurende bijna 50 jaar, tweederde deel van de historie van de Paketvaart van nabij heeft meegemaakt en beleefd. Naar voren werd gebracht dat de Heer Backer in het bijzonder in zijn functie van Directeur gedurende de jaren 1945/1955 zijn stempel op de ontwikkeling van de K.P.M. heeft gedrukt. De Raad heeft aan zijn dankbaarheid voor hetgeen de Heer Backer gedurende zovele jaren voor de K.P.M. heeft gedaan uitdrukking gegeven door hem de Gouden Paketvaart Medaille toe te kennen, die volgens haar statuut slechts wordt uitgereikt aan diegenen, die een eervolle loopbaan van 50 jaren bij de Maatschappij hebben volbracht of aan diegene, die zich bijzonder verdienstelijk voor haar heeft gemaakt.

De inscriptie op die medaille:

„Uit waardering en erkentelijkheid voor hetgeen

„Jhr. I. H. A. Backer heeft bijgedragen tot de „ontwikkeling der K.P.M. heeft de Raad van „Bestuur deze penning doen slaan. 1914-1963” heeft op duidelijke wijze ons aller gevoelens jegens de Heer Backer vertolkt.

Onze Directeur Jhr. S. G. van Weede, die op 13 maart jl. naar Westelijk Nieuw Guinea vertrok, bracht vervolgens tezamen met de Heer C. H. Poulus, Chef Algemene Dienst, een bezoek aan Djakarta. Via Singapore, Bangkok, Rangoon en Calcutta keerden beiden op 6 april jl. in Nederland terug.

De gepensioneerde Hoofdwerktuigkundige A. Dik herdacht op 9 april jl. de dag waarop hij 60 jaar geleden in het huwelijk trad met Mevrouw M. Hamer. Wij menen dit zo zelden voorkomende huwelijksfeest van een oud-personeelslid niet onvermeld te moeten laten en wensen de Heer en Mevrouw Dik van harte geluk met dit heugelijke feit.

Onze Directie deed van haar belangstelling blijken door het zenden van een bloemstuk.

Op 13 april keerden onze Algemeen Vertegenwoordiger voor het Verre Oosten, de Heer Th. Hut en zijn echtgenote na enkele weken Europees verlof naar Singapore terug.

K.P.M. Bedrijfsnieuws

De „Waibalong” voer in de 39e GEAS Zuidreis van Mombasa door naar Durban, alwaar het schip een dokbeurt onderging. Na afloop hiervan vertrok het schip naar Mombasa om aldaar in de 41e GEAS reis in te vallen. Voorts zal het m.s. „Silindoeng” in de 40e GEAS Zuidreis extra Mogadiscio aanlopen voor de lossing van asphalt.

Het m.s. „Waikelo”/18 vertrok in de MEAS Noordreis met een vrijwel volle lading van Oost-Afrika naar bestemmingen in de Rode Zee, Oostelijke Middellandse Zee en de Adriatische Zee.

Het m.s. „Keerkring” vond regelmatig emplooi op het traject Singapore—Penang—Rangoon v.v.

Het m.s. „Labuan Hadji” maakte een reis naar de Cocos eilanden, terwijl het m.s. „Musi” een afvaart van Singapore naar Timor Dilly gaf.

De mss. „Kaloekoe” en „Karossa” werden in Nieuw Guinea ingeschakeld bij de afvoer van de Veiligheidstroepen van de Verenigde Naties van de verschillende havens in dit gebied naar Biak. Het m.s. „Cy-

cloop”, welk schip in 1958 op bare-boat basis werd ingehuurd van het voormalige Gouvernement van Nieuw Guinea, werd op 1 maart jl. aan Owners teruggeleverd.

N.T.P.M.-NIEUWS

Scheepsposities per april 1963

m.s. „Senegalkust”	Freetown	26-4-63
m.s. „Congokust”	Bordeaux	29-4-63
m.s. „Zuiderkerk”	Le Havre	27-4-63
m.s. „Sloterkerk”	Port Said	28-4-63
s.s. „Munttoren”	Berre	27-4-63
s.s. „Westertoren”	Calcutta	30-4-63

H.V.M.-NIEUWS

Scheepsposities per april 1963

m.s. „Hollands Diep”	op weg naar L. Marques
m.s. „Hollands Duin”	op weg naar Zuid Afrika
m.s. „Hollands Dreef”	op weg naar Zuid Afrika

GEHEIMEN VAN EB EN VLOED

Men kan zich bij een bespreking van het wonderlijke verschijnsel der getijden op verschillende standpunten stellen. De natuurkundige, de ingenieur, de bioloog (om maar te zwijgen van bijvoorbeeld de dichter of de schilder), elk heeft zijn eigen belangstelling. Hoe verschillend deze interessen zijn, zal in het volgende blijken.

De belangstelling van de natuurkundige.

Waarom stijgt het water in de Fundybaai van eb naar vloed 15 meter, en aan de kusten van vele Zuidzee-eilanden maar enkele centimeters? Waardoor kent men soms (bijvoorbeeld aan vele kusten langs de Atlantische Oceaan) een dubbele eb-vloed-beweging per etmaal, elders (bijvoorbeeld langs de kust van de Golf van Mexico) een enkelvoudige? Waardoor komt veelal de volgende dag de vloed circa vijftig minuten later opzetten, terwijl het ritme der getijden aan de stranden van Tahiti zo vast is, dat men er zijn horloge op gelijk zou kunnen zetten? Ziehier enkele der vele vragen, waarvoor zich de fysicus geplaatst ziet. Hij kan niet tevreden zijn met de constatering alleen, hij wenst een verklaring. Dit verhaal beoogt niet deze verklaring te geven, dit zou zeer veel wiskunde eisen en veel voorkennis; wel willen we iets vertellen van de oorzaak der getijdenbeweging en nog meer merkwaardige feiten noemen.

Men zal weten dat eb en vloed ontstaan als gevolg van de invloed van de maan zowel als de zon op het water der zeeën op aarde. De grondstelling luidt, dat ieder lichaam elk ander aantrekt. Lichaam A trekt lichaam B aan, en evenzo omgekeerd. De twee aantrekkingskrachten zijn gelijk van grootte, doch tegengesteld gericht. De grootte is recht evenredig met het produkt van de massa's der lichamen en omgekeerd evenredig met het kwadraat van de afstand tussen de zwaartepunten van de lichamen. Zo ook met ieder deeltje op aarde tegenover bijvoorbeeld ieder deeltje op de maan. De meeste deeltjes op aarde zijn aan hun plaats onwrikbaar gebonden, die der zeeën juist niet.

Ter vereenvoudiging zij begonnen met een aantal onderstellingen te maken: ten eerste, dat de gehele aarde met één continue zee bedekt zou zijn; ten tweede, dat de zon er niet zou zijn (althans geen aantrekkende kracht zou uitoefenen);

ten derde, dat de aarde zou draaien om het zonsmiddelpunt, maar dat de maan niet om de aarde en de aarde niet om haar eigen as zou roteren, zodat de aarde voortdurend dezelfde helft naar de maan gekeerd zou houden. Onder die omstandigheden zou het water „te hoop” lopen aan de zijde van de maan, terwijl zich eveneens aan de van de maan afgewende zijde een „waterbult” zou vormen, aangezien hier de centrifugale kracht het van de aantrekkingskracht zou verliezen. Halverwege zou de „waterfilm” het dunst zijn. Er zouden geen getijden zijn; op iedere plaats blijft het water permanent even hoog of laag. De onderstellingen laten we nu één voor één vallen. Allereerst weten we, dat de aarde wel om een eigen as draait. Hierdoor schuift de waterfilm over de aarde heen, of zo men wil, de aarde zou onder de waterfilm doordraaien.

Elk punt op aarde zou dan twee keren hoog en twee keren laag water hebben per volledige omwenteling, dus per etmaal. Wij denken nu ook de zon op haar plaats teruggebracht. Op de getijdenbeweging, waarvan de maan de oorzaak is, wordt nu een tweede gesuperponeerd door de zon. Weliswaar is de massa van de zon dertig miljoen keren die van de maan, maar de afstand is 400 keren zo groot. Tenslotte is de aarde niet door één oceaan bedekt, maar wisselen oceanen, continenten en eilanden elkaar af. Het totale beeld der getijdenbeweging wordt gecompliceerder, doch niet essentieel veranderd.

Uit het bovenstaande moge duidelijk geworden zijn, dat men het hoogwater (de vloed) verwachten mag als de maan zo hoog mogelijk „boven ons hoofd” staat, dat is in het zuiden, maar ook als hij zo laag mogelijk „onder onze voeten” is, dat is in het noorden. In werkelijkheid komt het tijdstip wat later; we zullen de oorzaak hier niet bespreken. Verder is het een feit, dat de vloedhoogten niet allemaal gelijk zijn. De hoogste komt ten tijde van volle of nieuwe maan als de invloeden van zon en maan direct opgeteld worden. Men spreekt dan van „hoogtij” of „springvloed”. Deze treedt twee keer per maand op en dus helemaal niet het meest in bepaalde gedeelten van het jaar. Van deze twee springvloeden is die bij volle maan weer het grootst. Men dient wel te bedenken, dat alles hierboven zeer vereenvoudigd werd voorgesteld; er zijn nog vele neven-

effecten. Zo kan de wind van grote invloed zijn op de getijdenbeweging. Wanneer hij dagen achtereen op de kust gericht is, kunnen de vloedstanden bijzonder hoog zijn, zelfs al is de windkracht niet bijzonder groot. Bij orkanen kunnen de gevolgen desastreus zijn; Nederland heeft dit ondervonden. De verschillen tussen de getijdenbewegingen van plaats tot plaats zijn uiterst opvallend. Zo is er aan de zijde van de Atlantische Oceaan bij de ingang van het Panamakanaal een eb-vloedverschil van een halve meter of daaromtrent, maar aan de Stille Zuidzezijde kan dit wel vijf meter bedragen. De grootste verschillen tussen eb- en vloedstanden treden op in baaien, die landinwaarts snel smaller worden en waarvan de bodem nog bovendien in deze richting oploopt.

Er is nog een aspect, waaraan vooral de laatste jaren aandacht wordt besteed, niet alleen aan de verschijnselen in de natuur zelf, maar ook in laboratoriumproeven op grote schaal en in de theoretische berekeningen. Sommige zeeën kunnen zich als grote bassins gedragen, waarin het water als geheel in een langzame schommeling is, met de grootste bewegingen langs de randen en de kleinste omtrent het midden van het bassin. We noemen deze schommeling, die een zeer grote periode heeft, de eigentrilling of -schommeling. Door toevallige omstandigheden kan er resonantie zijn met de eb- en vloedbeweging. Dan krijgt de vloed een extra zetje. Is dit dan bovendien een springtij bij volle maan, terwijl al dagen achtereen een zeer harde wind naar de kust toe staat, dan mag men een bijzonder hoge vloed verwachten. Het kan ook zijn, dat de genoemde eigenschommeling één der twee getijden uit het etmaal wegneemt. Op verdere finesses zullen wij niet ingaan.

Nog meer raadselen vragen de aandacht van de fysicus. Er zijn plaatsen, waar de vloed met een verbijsterende snelheid opzet. Men heeft opgemerkt, dat het gebeuren kan, dat de vloed door een rug over de bodem van de zee wordt tegengehouden, na enige tijd er opeens overschiet en dan met donderend geraas de baai of het kanaal inholt. „Hollen” is niet overdreven gezegd; waterfronten van meters hoogte, voortsnellend met vele meters per seconde zijn waargenomen (zoals in de Tsientang Rivier in China). Er zijn vulkanische uitbarstingen bo-



ven, doch ook onder water. Die onder water, op de bodem der grote oceanen, kunnen zeer gevaarlijk zijn, niet alleen door de grote golven die zij veroorzaken, golven die lang niet altijd uitgestorven zijn als zij de kusten bereiken, maar ook en vooral als zulke golven toevallig de vloed versterken.

De interesse van de ingenieur.

Als men berekent, dat tijdens de eb- en vloedbeweging, over de gehele aarde bekeken, in totaal miljoenen tonnen water heen en weer stromen, vraagt men zich af hoeveel energie daarin zou steken. Men heeft berekend, dat als men alle getijdenbewegingen ter wereld zou kunnen benutten, dat er dan een hoeveelheid energie zou vrijkomen gelijk aan de helft van wat de mensheid thans behoeft. Nu laat zich veel berekenen, gemakkelijk dan wel moeizaam; in de praktijk valt het erg tegen. Wil men werkelijk wat hebben aan de getijdenbeweging, dan dient het ebvloedverschil voldoende groot te zijn (om de gedachten te bepalen: tenminste drie meter), maar bovendien moeten de ge-

tijden zich over een voldoende groot bassin achter een nauwe zee-opening uitstrekken. Het aantal plaatsen, waar aan deze voorwaarden voldaan wordt, is minder dan tien. Dan schrompelt die theoretische 50% ineen tot slechts 0,2 %. Dit getal is zo laag, dat het nauwelijks de moeite loont, schijnt te lonen, er verder over te spreken. Zo staan de zaken nu ook weer niet. Misschien is het, zoals zo vaak, de menselijke drift een gesteld doel te bereiken, die hier een grotere rol speelt dan de opzet energiebronnen van economische betekenis te scheppen. In ieder geval hebben de Amerikanen serieuze plannen in deze richting met hun Fundy Baai en de Fransen met het Rance estuarium aan de Rance Rivier, bij St. Malo, waar het eb-vloedverschil 13 meter bedragen kan.

Wat interesseert de bioloog?

Langs de stranden van Zuid-Californië leeft een visje, dat zich tussen maart en augustus bij duizenden met de vloed op het zand laat aanspoelen. Het kuitschieten vindt plaats tijdens enkele uren

van de drie of vier nachten na volle of nieuwe maan, dat is als de vloed het hoogst komt. De vrouwtjes- en mannetjesvissen graven zich in het zand in, om gelijktijdig kuit en sperma uit te werpen. De vissen springen terug naar de inmiddels minder hoog komende vloedgolven, om zo naar zee terug te keren. De eieren blijven in het zand achter. Komen de vloedgolven weken later weer zo hoog, dan nemen ze ook de eieren op. Als ook deze in zee gekomen zijn, komen ze uit. Wel een merkwaardig samengaan van leven en getijdenritme. Weer andere „schepse-len” op de stranden ontvangen hun voedsel uit de vloedgolven, die zo hoog komen dat ze hen juist bereiken of overspoelen. We willen het hierbij laten.

Men kan het verschijnsel van eb en vloed door verschillende brillen bezien; wij hebben er slechts drie besproken. Wat men door de ene niet ziet, dat ziet men door de andere juist goed. Wat men door alle ziet is dit: er is in heel de natuur geen fraaier voorbeeld van eeuwige ritmische beweging. (Uit: „Hoofd en Hand”)

De fantastische reis

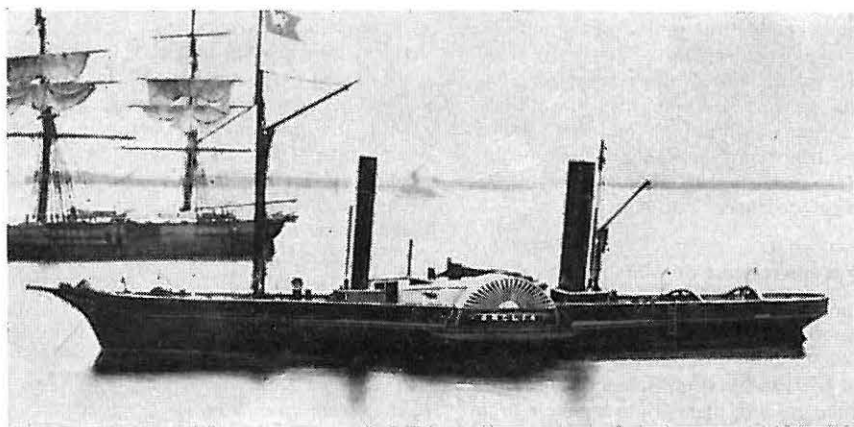
van het fantastische „schip”

„Cleopatra”



De Naald van Cleopatra werd in 1877 te Alexandrië voorzien van een smeed-ijzeren cilinder met een lengte van 92 voet en een diameter van 15 voet. Bij het tewater rollen drong een rotspunt door de cilinderwand en beschadigde deze. Op de foto het herstellen van de cilinder, voor de sleep naar Engeland vertrok.

Deze sleepboot is de in 1866 gebouwde „Anglia”, die de bijnaam had van „Three-fingered Jack” („Drievingerige Jan”) door haar drie schoorstenen, één voor de raderkasten en twee naast elkaar erachter. Door de wijze van fotograferen lijkt het dat dit één schoorsteen is. Het zijn er echter twee. Deze sleepboot van William Watkins met een vermogen van 700 ipk., was toen een van de sterkste ter wereld en sleepte de „Cleopatra” van Ferrol naar Engeland.



Er is geen twijfel aan, of de „Cleopatra” is het merkwaardigste schip, dat sinds de Ark van Noach de zeeën bevaren heeft. Deze naam zegt niet veel, maar onwillekeurig gaan de gedachten toch naar de Egyptische koningin van die naam. De „Cleopatra” was n.l. het schip, dat de Naald van Cleopatra, die in september 1878 te Londen werd geplaatst, naar Engeland overbracht. Deze granieten obelisk werd in 1475 vóór Christus door Tothmes III te Heliopolis opgericht. Deze naald had een zeer wisselvallige levensloop, doch dat valt buiten het bestek van dit artikel. De Romeinen deden o.m. eens een poging hem mee te nemen, maar deze faalde, en zo bleef de naald in het zand van Alexandrië liggen. Tussen 21 september 1877 en 21 januari 1878 werd hij evenwel naar Londen gebracht, maar dat ging niet zonder de nodige avonturen.

In 1801, toen de Britse soldaten die in Egypte de orde hadden hersteld, huiswaarts keerden, opperden dezen het plan een trofee mee te nemen. Sir Ralph Abercrombie, de Britse generaal die de veldtocht had geleid, verwierf de obelisk, doch de 7.000 pond sterling, die de troepen bijeen hadden gebracht, bleek niet voldoende het gevaarte, dat 186 ton woog, naar Engeland te brengen. Tóch werd de obelisk niet vergeten en in 1876 beraamde men in Engeland nieuwe plannen om de historische naald naar Engeland te vervoeren. Een ingenieur, John Dixon, kreeg opdracht een speciaal schip te ontwerpen en de naald daarmee naar Engeland te brengen. Hij ontwierp een lange, ijzeren cilinder, die aan de voor- en achterzijde was dichtgemaakt; hij wilde deze om de zuil opbouwen en het geheel dan in het water rollen. De cilinder had een lengte van 93 voet (= 28,35 m) en een diameter van 15 voet (= 4,57 m). Hij was voorzien van 9 dwarsschotten en kreeg een ballast, bestaande uit 12 ton ijzeren spoorrails. De cilinder werd gebouwd bij de Thames Ironworks te Millwall, in onderdelen naar Egypte vervoerd, en daar ter plaatse om de obelisk weer opge-

bouwd. Kapitein Booth van het stoomschip „Olga”, verklaarde zich bereid de naald voor een bedrag van 900 pond naar Falmouth te slepen en op 21 september 1877 vertrok de sleep uit Alexandrië.

De Middellandse Zee was als een spiegel, maar weldra bleek dat de „Cleopatra” enorm gierde. Zelfs bij een zeer matig windje rukte zij onafgebroken aan de sleepkabel en gierde en slingerde daarbij zo hevig, dat zij zich soms vóór het schip bevond dat haar moest slepen...!

De „Cleopatra” stond onder bevel van kapitein Henry Carter; verder waren aan boord een bootsman, een timmerman en vijf runners. Maar de „Cleopatra” slingerde zo zwaar, dat zelfs deze ervaren Maltezer zeelui dag en nacht zeeziek waren. En wanneer zij niet zeeziek waren, kwam dat omdat zij in doodsvaaraar verkeerden ten gevolge van het afschuwelijke slingeren.

Pas na 16 dagen bereikte men Gibraltar; toen was men zo langzamerhand tot de ontdekking gekomen dat de sleep rustiger lag als men hem op een lange tros sleepte. Om de beruchte Golf van Biskaje te passeren verlangde men de tros daarom tot 1500 voet (= ruim 450 m), wat echter weer tot gevolg had dat de opvarenden van de „Cleopatra” vanaf het kleine dek dat op de cilinder was aangebracht, de „Olga” niet eens meer boven de toppen der golven konden zien.

Spoedig begonnen dan ook de narigheden weer: een stormpje kwam opzetten en de „Cleopatra” zat, met uitzon-

dering van het kleine stukje brug en het dekhuis, vrijwel geheel onder water. Het schip rolde 40° naar beide zijden. Dit had tot gevolg dat op een gegeven moment de ballast ging schuiven. De „Cleopatra” kreeg zware slagzij; kapitein Carter gaf het noodsein om de bemanning over te nemen, maar aan boord van de „Olga” kon men dit in de vallende duisternis niet ontcijferen. Kapitein Booth zag echter wel dat de toestand van de bemanning kritiek was en liet een boot strijken om de opvarenden over te nemen. Nauwelijks was deze bij de „Cleopatra” aangekomen, of zij werd door een overkomende zee gegrepen en sloeg om: boot en opvarenden verdwenen in de duisternis en nooit heeft iemand meer iets van hen teruggevonden.

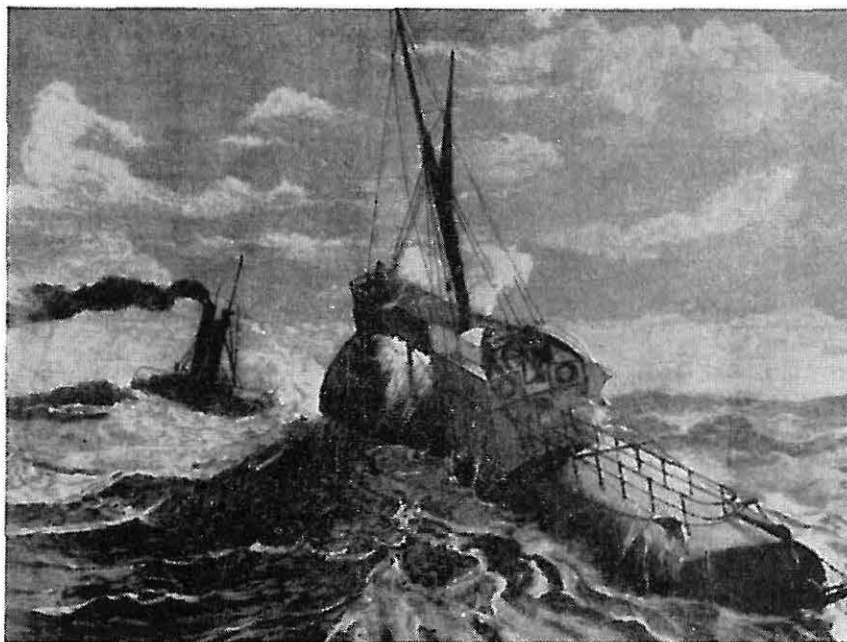
Bij dag worden liet kapitein Booth een tweede sleep strijken. Nu slaagde men erin de zes opvarenden te redden, doch, tot overmaat van ramp, brak de sleep-tros. Onmiddellijk verdween het logge, onhandelbare gevaarte in de golven. De „Cleopatra” scheen verloren, maar door een merkwaardige speling van het lot zonk het schip niet; enkele uren later pikte de Britse vrachtboot „Fitzmaurice” het ijzeren gevaarte op en sleepte het met veel moeite de haven van Ferrol binnen.

Daar werd de „Cleopatra” zeewaardig gemaakt voor het laatste deel van de tocht. John Dixon vond het toen echter raadzamer het zekere voor het onzekere te nemen en charterde Watkins' beroemde sleepboot „Anglia”, de grootste en krachtigste sleepboot uit de ha-



*De naald,
op Victoria Embankment
te Londen.*

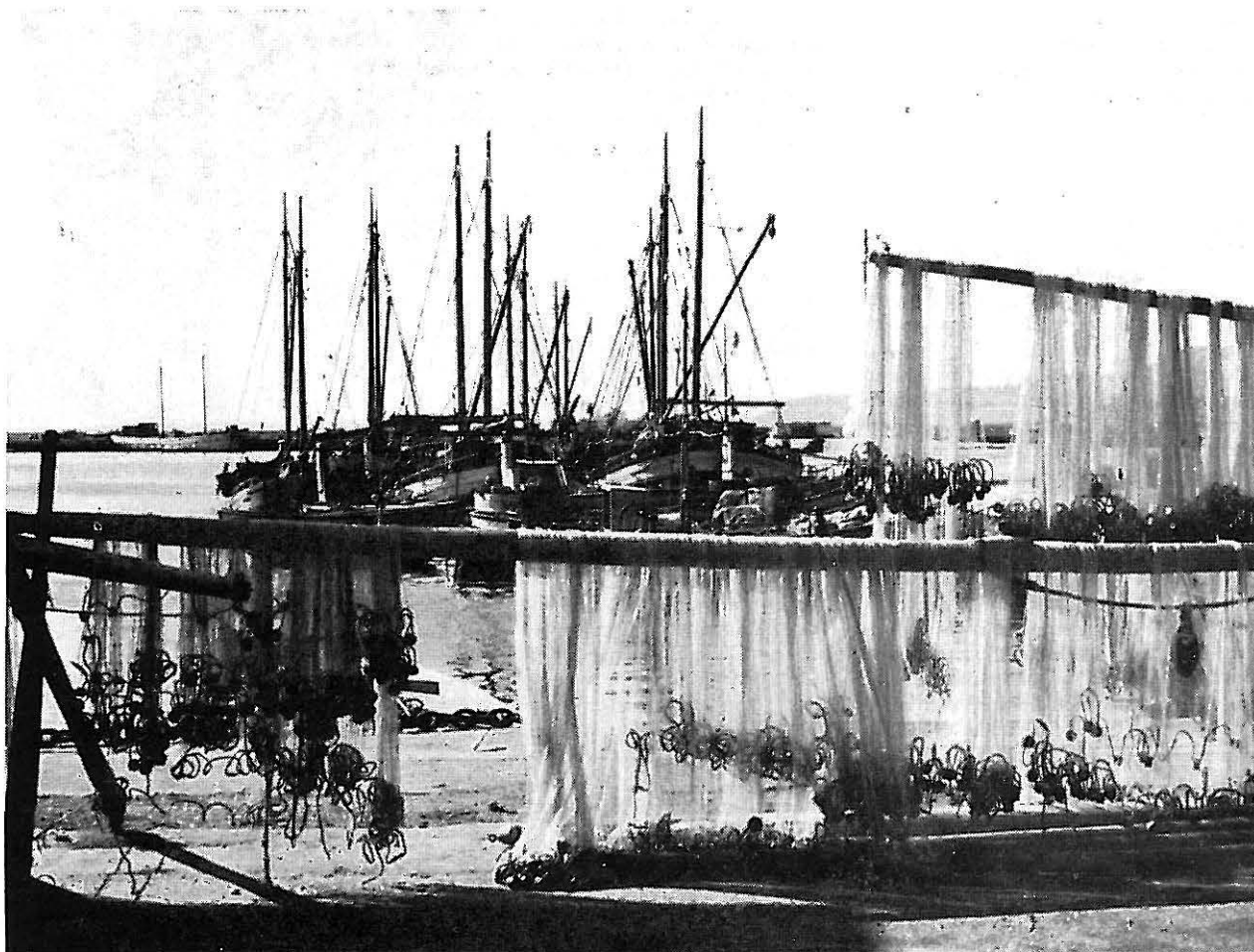
De „Anglia” met de „Cleopatra” op sleeptouw in de Golf van Biskaje.



ven van Londen. Op 16 januari vertrok de „Anglia”, met de „Cleopatra” op sleeptouw, uit Ferrol en na een voorspoedige reis ging de sleepboot vijf dagen daarna bij Gravesend voor anker. Na vier maanden was het doel bereikt. De schoolkinderen hadden voor die gelegenheid een halve dag vrij gekregen en de aankomst van de „Naald van Cleopatra” werd met een echt Londens feest gevierd. Voor Watkins rederij was het een prachtige reclame.

Na een reis van 122 dagen was Engeland bereikt en kon worden begonnen met het plaatsen van de naald. Op 12 september 1878 stond hij op zijn voetstuk, na 3.300 jaren in Egypte te hebben gelegen en na een dramatische sleepreis over zee. Slechts weinigen, die de naald dagelijks in Londen passerden, beseffen, dat deze „Cleopatra” eens het merkwaardigste schip geweest is, dat sinds de Ark van Noach de zeeën heeft bevaren!

(Uit: „De Blauwe Wimpel”)



Beste foto van de maand

3e Werktuigkundige Th. G. Pondaag komt deze maand in aanmerking voor de prijs van f 15,— voor zijn foto „vissersbootjes in de haven van Triest”.

SCHEEPSTAAL

„De taal is gans het volk” — waarnaar zal men dan, wanneer men de nauwe band tussen de Nederlander en de zee wil aantonen, eerder grijpen dan naar de taal?

De getuigenis der taal is zelfs voor hem, die weet dat tal van onze uitdrukkingen aan zeemanstermen zijn ontleend, verrassend. Zo ongewoon groot is de rijkdom aan beeldspraken, die van zee of schip stammen, dat men hieraan bevroeden kan, welk een ontzaglijke rol het zoute water moet hebben gespeeld in het leven onzer voorouders in de tijd, dat „de Hollander en de Zeeuw” de zeeën beheersten.

Want het valt niet te ontkennen, dat de moderne scheepvaart haar stempel veel minder diep op onze taal gezet heeft en dat vele oude zegswijzen reeds in onbruik zijn geraakt. In het onderstaande gebruiken wij enkele tekenende en nog gemakkelijk begrijpelijke uitdrukkingen, die naar branding, zeildoek of teer rieken.

De stuurman *stevende met een opgestreken zeil* op de bootsman af en *liet hem duchtig van de ra lopen*. Nou, de bootsman *had danig het land*, dat begrijp je. Met een *kop als een boei* kwam hij bij me. Ik wist

allang uit welke hoek de wind woet en in zulke gevallen is er met hem geen land te bezeilen. „Er is toch geen onraad aan boord?“, vroeg ik zoetsappig, al is het mij tegen de boeg om te huichelen. Enfin, hij deed mij het hele verhaal nog eens, met schimpscheuten van de beste stuurman staan aan wal, dat hij niet van plan was voor de stuurman de vlag te strijken, dat hij de kapitein wel eens zou aanklappen en dat hij niet toeliet, dat de stuurman hem nog eens dwars voor de boeg zou komen. Hij was gewend recht door zee te gaan en kon niet hebben, dat anderen spijkers op laag water zochten. Als die stuurman hem dan beslist de wind uit de zeilen wilde nemen, dan zou hij hem eens een klap verkopen, dat hij uren voor Pam-pus zou liggen.

„Bootsman“, zei ik — want ik zag wel, dat bij hem de boot aan was — „hou je gedekt, want je loopt zo in de kijkert met je geschreeuw, ze hebben je toch al in de gaten. Je moet eerst eens rustig bestek maken. Ik zeg niet, dat je bakzeil moet halen, maar je zult toch wel 'n reeffje in je zeil moeten doen. Ja, op het ogenblik wil je niet naar roer luisteren, maar je zult toch in mijn richting moeten koersen. Al die voornemens van jou om de ouwe te enteren, zijn apekool, hij zal je aan zien komen als je hem met dergelijke klachten aan boord wilt komen! En je plan om de stuurman af te tuigen, zou ik helemaal uit m'n hoofd zetten: denk er aan, hoe het de driftige Willem vergaan is: een schip op strand, is een baken in zee! Als het er op aan komt, heeft de stuurman meer strepen dan jij en kan hij jou van boord smijten. Geloof me, je bent nu je stuur kwijt, maar maak nou geen herrie, want van de boot kom je in het schip en voor je het weet, ben je naar de haaien. Haal je riemen liever binnen, je zult de mast wel weer opkrijgen.”

Hij sputterde nog tegen, dat hij niet gewend was de dingen achterbaks te houden en liever van zijn grieven eens schoon schip wilde maken, dat hij niet overstag wou gaan, enz. enz., maar eindelijk wist ik hem toch in mijn boot te krijgen en kon hem met een zacht lijntje naar de wal loodsen. Wij koersten naar een kroegje, waar ze wat verkopen om je zorgen over boord te zetten en gelukkig liet hij zich rustig op sleeptouw nemen. Nadat we de omgeving eens hadden gepeild, lieten we in een hoekje achterin ons anker vallen.

„Je hebt gelijk, Jan“, zei de bootsman na een poos, „ik zal zeil moeten inbinden, je moet nu eenmaal roeien met de riemen die je hebt en per slot heeft de stuurman het roer in handen. Ik zal moeten varen, waar de grote mast vaart. Ik ben nu bijna in behouden haven, ik heb aardig wat overgespaard en heb geen zin om in het zicht van de haven nog schipbreuk te lijden. Ik heb een mooie staat van dienst, ik heb nooit de boot afgehouden als er gewerkt moest worden. Maar alle havens schutten geen wind en ik kan het er beter niet op aan laten komen. Ik zal die stuurman verder op z'n eigen riemen laten drijven, maar hij moet me niet van bakboord naar stuurboord sturen. Maar ik zal me door hem niet van mijn anker laten spoelen. Ik zal nu deze reis de zeilen naar de wind zetten en mij kalm houden, want een klein lek doet een groot schip zinken. Daarom zal ik het voor-eerst kalmpjes aan doen: groot schip, groot water en ik voel er niets voor te grote zeilen te voeren.

Maar zover is het nog niet, we zijn nog niet binnen-gelopen. Neen, ik eet niet meer, ik zit al voor de mast. Ik zal het roer eens wenden en naar boord terug gaan. Behouden vaart!”

DE NEDERLANDSE KOOPVAARDIJVLOOT

Op 1 januari 1963 bestond de Nederlandse koopvaardijvloot, blijkens de gegevens van het C.B.S., uit 1.525 schepen met een totale inhoud van 5.037.000 bruto ton tegen 1.511 schepen met een gezamenlijke inhoud van 4.803.373 ton op 1 januari 1962. Het aantal stoomschepen is gedaald van 147 met 1.778.387 brt. tot 139 met 1.876.627 brt. en het aantal motorschepen is gestegen van 1.364 met 3.024.986 brt. op 1 januari 1962 tot 1.386 met 3.160.373 brt. Deze cijfers zijn inclusief de schepen thuisbehorende in de Nederlandse Antillen en Suriname, doch exclusief sleepboten en aannemersmateriaal.

De vloot was als volgt samengesteld (1962 tussen haakjes): 57 (60) passagiersschepen met een inhoud van

610.260 (636.922) brt., 426 (418) vrachtschepen van 500 brt. en meer met 2.441.043 (2.367.519) brt., 921 (918) vrachtschepen van minder dan 500 brt. met een inhoud van 376.811 (370.984) brt. en 121 (115) tankschepen met een inhoud van 1.608.886 (1.427.948) brt.

Van de passagiersschepen, die nu nog in de vaart zijn, werden er 11 met 140.992 brt. gebouwd in de jaren 1935-39, 17 met 134.511 brt. in het tijdvak 1945-49 en 10 met 103.278 brt. in de jaren 1950-54.

Voorts waren er op 1 januari 1963 volgens dezelfde bron 53 Nederlandse zeeschepen met een inhoud van 328.300 brt. in aanbouw of bestelling tegen 101 met 622.000 brt. op 1 januari 1962.

Van deze 53 schepen zijn er 50 met 242.700 brt. in aanbouw of bestelling in Nederland en 3 met 85.600 brt. in het buitenland.

Deze 53 schepen zijn als volgt verdeeld: 16 vrachtschepen met 149.500 brt. van 500 brt. en meer, waarvan 15 met 139.200 brt. op Nederlandse werven en 1 met 10.300 brt. in het buitenland; 33 vrachtschepen met 15.300 brt. van minder dan 500 brt. in aanbouw of bestelling in Nederland en 4 tankschepen met 163.500 brt., waarvan 2 in aanbouw of bestelling in Nederland en 2 met 75.300 brt. in het buitenland. Er waren geen passagiersschepen in aanbouw of bestelling.

(Uit: „De Blauwe Wimpel”)

PERSONALIA

Promoties:

N.T.P.M.

Technisch Varend Personeel

Tot Hoofdwerktuigkundige de 2e Werktuigkundige C. Schoemaker (m.i.v. 1-3-63).

Tot 5e Werktuigkundige de Ass. Werktuigkundige J. J. N. Bosschaart (m.i.v. 20-11-62).

Tot Ass. Werktuigkundige de Llg. Werktuigkundige A. J. W. Scholten (m.i.v. 15-2-63).

Hartelijk gelukgewenst.

Mutaties gezagvoerders:

K.P.M.

M. M. Adamse ex RV naar m.s. „Sigli”	27-2-63
H. P. Valk ex m.s. „Sigli” naar m.s. „Van Noort”	27-2-63
P. Starkenburg ex m.s. „Karossa” naar m.s. „Van Waerwijk”	3-3-63
P. Hoogland (dd. Gezagv.) m.s. „Van Waerwijk” (1e Stm.)	3-3-63
H. J. Stok ex m.s. „Van Noort” naar m.s. „Houtman”	9-3-63
F. J. Woudstra ex m.s. „Houtman” met RV/OP	9-3-63
H. J. Brons (1e Stm.) m.s. „Karossa” (dd. Gezagv.)	12-3-63
T. H. Rappard (1e Stm.) m.s. „Van Heemskerck” (dd. Gezagv.)	21-3-63
P. J. Balder ex m.s. „Van Heemskerck” met RV	21-3-63
W. C. Bouter (1e Stm.) ex RV naar m.s. „Sinabang” (dd. Gezagv.)	24-3-63

J. Maan ex m.s. „Sinabang” met RV	24-3-63
D. J. Smit ex RV naar m.s. „Silindoeng”	28-3-63
B. H. Niessen ex m.s. „Silindoeng” met RV	28-3-63

N.T.P.M.

F. H. Wolff naar s.s. „Munttoren”	23-3-63
W. J. Bos ex s.s. „Munttoren” met verlof	27-3-63

Mutaties hoofdwerktuigkundigen:

K.P.M.

J. Koke ex RV naar m.s. „Van Waerwijk”	3-3-63
J. Coers ex m.s. „Van Waerwijk” met RV	3-3-63
D. Snip ex m.s. „Van Heemskerck” naar m.s. „Van der Hagen”	15-3-63
C. J. P. van Lieshout ex m.s. „Van der Hagen” naar m.s. „Van Heemskerck”	15-3-63
T. J. Bronsvort ex RV naar m.s. „Camphuys”	17-3-63
J. van Willigen ex m.s. „Camphuys” met RV	17-3-63
R. Mouthaan (dd. 2e Wtk. KV) m.s. „Silindoeng” (dd. Hfd.Wtk. KV)	28-3-63
J. J. Pieterse (dd. Hfd.Wtk.) ex m.s. „Silindoeng” met RV	28-3-63

H.V.M.

C. T. de Koning ex m.s. „Hollands Duin”	21-2-63
J. W. Janssen naar m.s. „Hollands Duin”	21-2-63
J. A. Gieltjes ex m.s. „Hollands Dreef”	15-4-63
P. Wessels naar m.s. „Hollands Dreef”	15-4-63

*Alle verlofgangers: een prettig verlof.
Alle herplaatsten: een goede vaart.*

Familiegroeten voor zeevarenden

(foto J. H. C. Vermeulen)



Vanuit een ontgooiend Nederland gingen familiegroeten naar het m.s. „Silindoeng”, dat op 8 maart jl. op weg was van Reunion naar Durban.

Gastvrouw in dit programma was Teddy Scholten en omroeper was Guus Weitzel, terwijl het orkest „De Windmolens” onder leiding van Johnny Holshuysen de muziek verzorgde met zang van de „Selvera's”.

Wij hadden als gasten uitgenodigd Hoofdwerktuigkundige N. Bartels en zijn echtgenote.

Kapitein B. H. Niessen stuurde de Wereldomroep een telegram, luidende: „mede namens alle officieren hartelijk dank voor familiegroeten ontvangst prima ter hoogte reunion.”

Het m.s. „Schouten”, dat in februari jl. werd aangewezen als „schip-van-de week”, had het programma meegelisterd en seinde de Wereldomroep als volgt:

„groeten silindoeng 8 maart goed
„ontvangen in 19 meter band varen-
„de van mombasa naar singapore
„gaan lachend verder.
„gezagvoerder denhoed
„hfdwtk vanbijsterveld en officieren.”

Geslaagd voor een hoger diploma:

K.P.M.

3e Wtk. Th. G. Pondaag 22-2-63 B
3e Stm. W. Kerkhof 1-3-63 S II
2e Stm. F. E. Roelofsma 12-3-63 S I

N.T.P.M.

Ass. Wtk. J. J. N. Bosschaart
20-11-62 VD
4e Wtk. D. Schaafsma 15-3-63 A
4e Wtk. F. J. v. d. Vooren 15-3-63 A

Onze gelukwensen met het behaalde succes.

Nieuwe K.P.M.-mertjes:

Sydney, 24-6-62: Michael Roderick, zoon van 1e Stuurman W. J. Florie en mevrouw J. Florie-Skinner.

Winterswijk, 10-7-62: André, zoon van 3e Werktuigkundige G. W. van Nijkerken en mevrouw J. van Nijkerken-Lobeek.

Singapore, 22-2-63: Mieke René, dochter van 1e Stuurman H. J. Brons en mevrouw M. E. Brons-Vrijenhoek.

Den Helder, 27-2-63: Marjoleine Johanna, dochter van 4e Stuurman E. J. A. M. Stas en mevrouw H. A. Stas-Philipsen.

Leerdam, 5-3-63: Frans Bernardus, zoon van Hoofdwerktuigkundige J. W. Verwey en mevrouw L. D. Verwey-Lenselink.

Den Haag, 6-3-63: Oscar Johannus, zoon van 2e Stuurman O. J. Stumpf en mevrouw J. O. A. Stumpf-Grijfrath.

Den Haag, 10-3-63: Christine Petro-

nella Helena, dochter van 3e Werktuigkundige J. A. Pruyt en mevrouw C. T. Pruyt-von Hout.

Singapore, 14-3-63: Anne-Marieke, dochter van 4e Werktuigkundige J. J. Broen en mevrouw M. Broen-Duchateau.

Den Haag, 28-3-63: Fokko Jeroen, zoon van 2e Stuurman F. Monteiro en mevrouw M. Monteiro-Weijdemulder.

Welkom in de „familie”.

Huwelijken:

K.P.M.

3e Stuurman A. C. O. Meynderts en mej. B. van Engers ddo. 18-3-63 te Amsterdam.

5e Werktuigkundige G. de Böck en mej. H. Krommedijk ddo. 16-4-63 te Amsterdam.

4e Werktuigkundige P. M. Joha en mej. J. W. Raymann ddo. 19-4-63 te Nijmegen.

Proficiat en „behouden vaart”.

Met verlof gegaan:

K.P.M.

26-2-63	3e Stm. K. Punt	uit Bangkok	RV/SV
5-3-63	3e Wtk. E. A. J. de Vries	uit Singapore	RV/SV
9-3-63	2e Stm. H. Samson	uit Hollandia	RV
9-3-63	de Heer J. F. Bicker	uit Hollandia	EV
10-3-63	3e Wtk. S. J. C. van Maldegem	uit Mauritius	RV/SV
15-3-63	3e Stm. E. Aukes	uit Durban	RV/SV
16-3-63	4e Stm. C. Jolmers	uit Biak	ZV
21-3-63	3e Wtk. P. J. H. Riksen	uit Singapore	RV/SV
21-3-63	de Heer P. Hulleman	uit Singapore	EV
23-3-63	1e Stm. H. K. Kruk	uit Durban	RV
28-3-63	4e Wtk. H. P. van Lingem	uit Mombasa	RV/SV
31-3-63	3e Wtk. J. W. Weug	uit Mauritius	RV/SV

N.T.P.M.

14-3-63 3e Wtk. R. A. Kooymans ex s.s. „Munttoren ZV

Een prettig verlof toegewenst.

Na verlof vertrokken:

K.P.M.

7-3-63 3e Stm. G. A. B. Dokter (Durban) m.s. „Silindoeng”
7-3-63 5e Wtk. J. Pranger (Manilla) m.s. „Van Waerwijck”
10-3-63 3e Stm. W. Kerkhof (Singapore) m.s. „Siberoot”
11-3-63 5e Wtk. J. Smit (Triest) m.s. „Waingapoe”
14-3-63 4e Stm. J. Meyler (Durban) m.s. „Van der Hagen”
18-3-63 1e Stm. B. Land (Aden) m.s. „Van Riebeeck”
21-3-63 2e Stm. A. Treffers (Lagos) m.s. „Van Heemskerck”
21-3-63 1e Stm. F. E. de Nieuwe (Singapore) m.s. „Schouten”
27-3-63 Gezin Gezagv. H. P. Valk (Sydney)
2-4-63 1e Stm. L. J. Eyken (Mauritius) m.s. „Van Der Hagen”
4-4-63 Gezin 2e Stm. J. K. L. Koster (Durban)
4-4-63 3e Stm. P. L. Meert (Durban) m.s. „Straat Madura”

N.T.P.M.

11-3-63 3e Wtk. H. J. H. Driessen Dubois (Marseille) m.s. „Sloterkerk”

Goede wacht en behouden vaart.

IN MEMORIAM

Gepensioneerd Hoofdwerk-
tuigkundige J. M. Beye overleed
ddo. 22-2-63 te Burgh (Schou-
wen) in de leeftijd van 67 jaar.

Gepensioneerd Hoofdwerk-
tuigkundige A. A. Stuyvenberg
overleed ddo. 13-3-63 te Naar-
den in de leeftijd van 70 jaar.

Gepensioneerd Gezagvoerder
J. M. Cremer overleed ddo.
17-3-63 te Bloemendaal in de
leeftijd van 78 jaar.

Gepensioneerd Hoofdwerk-
tuigkundige G. Stobbe overleed
ddo. 26-3-63 op Terschelling
in de leeftijd van 69 jaar.

Gepensioneerd Hoofdwerk-
tuigkundige A. Breet overleed ddo.
31-3-63 te Amsterdam in de
leeftijd van 75 jaar.

Gepensioneerd Agent F. L.
Dankmeijer overleed ddo. 31-
3-63 te Apeldoorn in de leef-
tijd van 74 jaar.

Zij rusten in vrede.