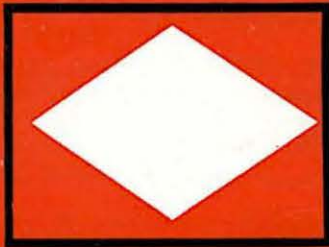


De uitlaat



Personeelsorgaan der

N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij

N.V. Nederlandse Tank- en Paketvaart Maatschappij

Hollandse Vrachtvaart Maatschappij N.V.



De uitlaat

PERSONEELSORGAAN VAN DE

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

Redacteur:
H. A. de Jong

Redactiecommissie:
G. J. Boom AS/PV - R. Romswinckel
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 Paketvaart-Maatschappij
'Het Scheepvaarthuis' - Postbus 714 -
AMSTERDAM

Inhoud van dit nummer

Bedrijfsnieuws	3
Abonnement op 'de Uitlaat'	3
Jaarverslag K.P.M.	4
What's in a name	6
India-overpeinzingen	10
Het schip 'De Liefde'	11
Kaap Hoorn-vaarders	13
Personalia	14
Scheepsposities	16
Familiegroeten	16

FOTO VAN DE MAAND

Oude haven te Mombasa met enkele
locale coasters.
opname R/O F. J. Eijkenduijn

De in charter van de K.J.C.P.L. varende K.P.M.-schepen 'van Waerwijck', 'Schouten' en 'Roggeveen' zullen resp. ongeveer half april, half juni en half juli uit deze charters vrijkomen.

In de Bay of Bengal-South China Sea Service laadde het ms. 'Keerkring' in Bangkok jute voor Rangoon, in welke laatste haven rijst en hout werd geladen voor Singapore.

Het ms. 'Silindoeng' kreeg in de Indonesia-China Service in Shanghai lading voor Indonesische bestemmingen; de resterende ruimte werd in Hong Kong benut voor het vervoer van lading naar Tg. Priok.

Het ms. 'Sabang' laadde in Bandjermasin voor Sihanoukville en Bangkok. In de Hongkong/Whampoa-Zuid Kalimantan

dienst vonden het ms. 'Sanana' en het ms. 'Sibigo' emplooi.

Een door onbekende oorzaak ontstane bodemschade noopte het ms. 'van Riebeeck' eind februari haar reis van Durban naar de Perzische Golf te onderbreken en de haven van Diego Suarez op Madagascar aan te lopen voor dokking en reparatie.

ss. 'Munttoren'

Deze tanker ging medio maart in DKO te Curaçao en vertrok eind maart wederom naar de Caribbeans voor de inname van ruwe olie, bestemd voor Braziliaanse havens.

ss. 'Westertoren'

Na de DKO beurt te Yokohama vertrok het schip weer naar Singapore voor verder emplooi in het Verre Oosten.

Vele malen is ons gevraagd naar de mogelijkheid om via een abonnement een geregelde toezending van 'de Uitlaat' te krijgen. Omdat de oplage in verhouding tot het aantal aanvragen daartoe niet toereikend was, hebben wij deze aanvragen steeds moeten afwijzen. Anderzijds kunnen wij ons voorstellen dat vooral de ouders en eventuele verloofden van onze ongehuwde zeevarender het op prijs stellen het personeelsorgaan van de K.P.M. te ontvangen

Om aan deze wens tegemoet te komen is de mogelijkheid geopend om tegen betaling van een bedrag ad f 5,— een jaarabonnement af te sluiten. Teneinde echter de verrekening van het abonnementsgeld zo eenvoudig mogelijk te houden, is besloten dat een abonnement uitsluitend door leden van ons personeel kan worden aangevraagd, waarbij volledig en duidelijk moet worden aangegeven aan wie toezending moet plaatsvinden.

Het verschuldigde abonnementsgeld (per kalenderjaar) zal door de afdeling Personeelsverrekeningen bij ingaan van het abonnement en in den vervolge telkens in de maand januari worden verrekend (bij tussentijdse aanvraag, zal het proportioneel verschuldigde bedrag worden ingehouden).

Een abonnement wordt zonder schriftelijke opzegging vóór 1 december van het lopende jaar, stilzwijgend voor een vol jaar gecontinueerd. Restitutie van betaalde abonnementsgelden kan niet plaatsvinden.

Adreswijzigingen van abonné's moeten door hen tijdig aan de Redactie van 'de Uitlaat' worden bekend gemaakt, aangezien geen 2e exemplaar bij zoekraken kan worden toegezonden.

De redactie vertrouwt dat door deze regeling aan veler wens tegemoet is gekomen.



Het Prinselijk paar, dat na de huwelijks-voltrekking vanaf het balkon van het Koninklijk Paleis het op de Dam samen-

gekomen publiek begroet, wensen wij van harte geluk met deze belangrijke dag in hun beider leven.

Jaarverslag 1965

Het bericht dat het dividend verhoogd kon worden van 9% naar 11% mag intussen algemeen bekend worden verondersteld. Uit het inmiddels verschenen verslag vatten wij een aantal belangrijke punten betreffende de bedrijfsresultaten samen.

BEDRIJFSRESULTATEN

De verbetering van de bedrijfsresultaten, welke reeds in 1964 zo duidelijk in de cijfers tot uitdrukking kwam, heeft zich ook in 1965 voortgezet.

Het voordelig saldo na afschrijvingen bedroeg f 1.971.000,— (1964 voordelig f 730.000,—; 1963 nadelig f 6.346.000,—). Met betrekking tot de bijdragen van de verschillende bedrijfsonderdelen aan deze vooruitgang vermeldt het verslag het volgende.

- a. Door teruglevering van enkele schepen uit de vaart voor gemeenschappelijke rekening met de K.J.C.P.L. was meer ruimte beschikbaar voor de eigen diensten in het Verru Oosten. De resultaten van deze diensten waren middelmatig, tengevolge van de te lange ligtijden der schepen in havens in Indonesië en door de politieke ontwikkelingen in dat land.
- b. De hoop uitgesproken in het vorig verslag op betere resultaten van de dienst tussen de Adriatische en Oostelijke Middellandse Zee en havens in Oost Afrika werd niet bowaarheid in verband waarmee besloten werd deze dienst op te heffen. De totale resultaten van het Afrika-rayon verbeterden hierdoor.

- c. Een lichte verbetering vertoonden de resultaten van de voor gemeenschappelijke rekening in de lijndiensten van de K.J.C.P.L. geëxploiteerde 13 schepen (1964: 18 schepen).
- d. De gunstige ontwikkeling van de vrachtenmarkt heeft zich weerspiegeld in de resultaten van de H.V.M., welke vennootschap door oplevering op 7 september 1965 van het ms. 'HOLLANDS BURCHT' intussen 4 schepen met totaal 67.000 tons draagvermogen in exploitatie heeft.
- e. De resultaten van de in V.N.S. verband varende 4 N.T.P.M.-schepen stemmen tot tevredenheid.
- f. Het tss. 'WESTERTOREN' bleef in Shell charter en het tss. 'MUNTTOREN' in charter van een Braziliaanse Olie-maatschappij.

OVERIGE RESULTATEN

De specificatie van deze resultaten blijkt uit de hiernaast gegeven opstelling, waarin wij behalve de cijfers over 1965 ook die over 1964 en 1963 hebben opgenomen. In het bijzonder de revenuen van de belegde middelen vertoonden een mooie stijging tot f 5.291.000,—. Extra afschrijvingen werden nodig geoordeeld in verband met de snelle veroudering bij de huidige ontwikkeling in de scheepsbouw.

Gewenste verbeteringen in de oudedagsvoorziening van actiefdienenden en gepensioneerden maakten het noodzakelijk hiervoor een aanvullend bedrag te bestemmen boven de reeds onder het hoofd Reserve Diverse Verplichtingen daartoe gevormde bedragen en uit de resultaten f 4.900.000,— voor deze oudedagsvoorziening te doteren.

WINSTVERDELING

Het beschikbare saldo ter verdeling bedraagt daarna nog f 5.307.000,— (1964 f 4.442.000). De verdeling van dit bedrag is eveneens gegeven in de hiernaast afgedrukte gecombineerde resultaten-rekening.

VERMOGENSPOSITIE

De gecombineerde balansen over 1965 in duizenden guldens van K.P.M., N.T.P.M. en H.V.M. zijn eveneens hiernaast opgenomen met daarnaast vergelijkbare cijfers over 1964 en 1963. Wij volstaan met verwijzing naar deze opstelling.

Gecombineerd resultaat

Samenstelling	1965	1964	1963	Besteding winstsaldo	1965	1964	1963
BEDRIJFSRESULTATEN							
Exploitatie vloot	18.041	15.918	10.878	Statutaire tantièmes	403	269	180
Afschrijvingen	16.070	15.188	17.224	Uitkering op winstbewijzen	587	359	239
	— W 1.971	— W 730	— V 6.346	Dividend op aandelen	4.277	3.499	3.110
				(11%) (9%) (8%)			
OVERIGE RESULTATEN							
Niet Geconsolideerde							
Deelnemingen	2.537	2.524	2.686	Onverdeeld winstsaldo			
Afschrijvingen hierop ..	65	466	3.388	(naar volgend jaar)	40	315	362
	— W 2.472	— W 2.058	— V 702				
Interest	W 5.291	W 3.264	W 2.581				
Assurantiezaken	W 302	W 403	W 349				
Verkochte schepen	W 2.507	W 2.067	W 377				
Verkochte etablissementen	—	W 353	W 760				
Extra afschrijvingen	V 2.651	V 2.296	—				
Toevoeging aan Reserve ..							
Diverse Verplichtingen ..	V 4.900	V 2.500	W 6.510				
AANGEHOUDEN WINST							
VORIG JAAR	W 315	W 363	W 362				
WINSTBALDO							
TER VERDELING	5.307	4.442	3.891		5.307	4.442	3.891

Gecombineerde balans

Activa	1965	1964	1963	Passiva	1965	1964	1963
Duurzame bedrijfsmiddelen	125.973	138.807	152.142	Eigen vermogen:			
Niet Geconsolideerde Deelnemingen en leningen daarin	17.828	21.530	36.193	Geplaatst kapitaal	38.880	38.880	38.880
Bedrijfsvoorraden	584	525	870	Reserves	25.888	25.888	25.910
Vorderingen	12.036	10.083	8.695	Reserve vlootvernieuwing	111.837	110.158	108.942
Beschikbare middelen	116.975	93.712	72.156		176.605	174.926	173.732
				Voorzieningen	59.918	56.546	56.145
				Schulden	31.566	28.743	36.288
				Winstsaldo	5.307	4.442	3.891
	273.396	264.657	270.056		273.396	264.657	270.056
				Pro Memorie			
				Aanbouwverplichtingen	53.000	5.313	—

What's in a name

Mss. 'Straat Madura' en 'Straat Lombok'.

Ook de naamgeving van deze in het gecombineerde K.P.M./K.J.C.P.L.-emplooi varende schepen is niet zonder meer tot stand gekomen.

De Directie van de K.P.M. in het Verre Oosten meende dat het juist was dat de twee nieuwe schepen geen 'Straat'-namen zouden krijgen, zoals door de Directie van de K.J.C.P.L. werd verzocht, omdat het een geheel ander type schip zou worden dan de reeds bestaande 'Straat'-schepen. Zij stelde daarom voor om voor deze nieuwe aanwinsten 'Kaap'-namen te gebruiken, zoals 'Kaap van Diemen' en 'Kaap Arnhem'.

De Raad van Bestuur besloot in december 1954 op voorstel van HH. Gedelegeerden toch te voldoen aan het verzoek van de K.J.C.P.L. en zo werden de namen 'Straat Lombok' en 'Straat Madura' door haar goedgekeurd.

De namen van de eilanden Lombok en Madura behoeven geen nadere geografische toelichting.

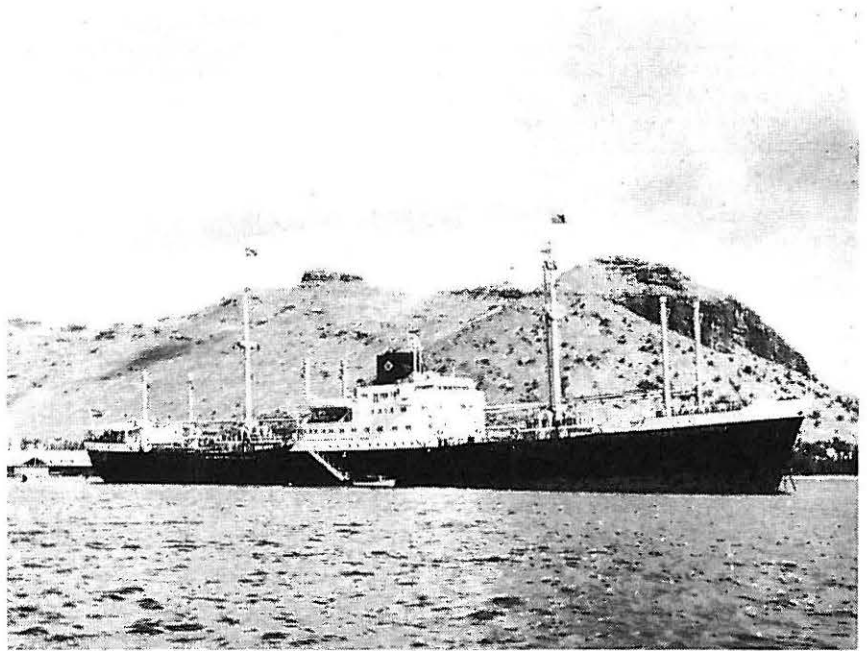


foto H. Zeylstra

In 1952 was de naamgeving van de 4 nieuw te bouwen 'le Maire's' aan de orde en daarbij werd de wenselijkheid uitgesproken deze 5000 tonners conform de gebruikelijke richtlijnen welke de Raad van Bestuur in 1900 gaf, de naam te geven van een ontdekkingsreiziger, die niet uitsluitend in de Indië-vaart bekendheid verwierf, omdat de nieuwe schepen mogelijk ook op andere zeeën emplooi zouden kunnen vinden.

De Directie in Indonesië stelde de volgende namen voor:

- 'Keyser'
- 'Roggeveen'
- 'Visscher'
- 'van Waerwijck'

Tegen de namen 'Roggeveen' en 'van Waerwijck' werd in Amsterdam geen bezwaar gemaakt, maar 'Keyser' en 'Visscher', beide opperpiloot resp. onder de Houtman en Tasman, werden minder geschikt geacht omdat het bezwaar ingebracht zou kunnen worden dat deze namen nog nimmer voor K.P.M.-schepen werden gebruikt.

Omdat de Raad van Bestuur tevens van mening was dat de namen 'Visscher' en 'Keyser' — wellicht ten onrechte — geen 'bekende klank' hadden, werden zij vervangen door Houtman en Schouten, 2 bij de K.P.M. bekende scheepsnamen.

Cornelis de Houtman



Cornelis de Houtman

Hij was een zoon van een brouwer uit Gouda, waar hij omstreeks het midden der 16e eeuw geboren werd en is vooral bekend uit de eerste tocht der Nederlanders naar Nederlands-Indië, welke hij als opperste Comies medemaakte. Vooral had hij de nodige gegevens

omtrent de vaart naar Indië in Lissabon verzameld, hetgeen een zeer moeilijke taak was, daar de Portugezen de weg naar Indië zeer geheim hielden.

De 2e april 1595 vertrok men van Texel en bereikte Indië. Na een tocht van twee en een half jaar kwam men weder in het vaderland terug. Vervolgens heeft hij nog een tweede tocht naar Indië gemaakt als Hoofd der Vloot, uitgerust door Balthazar de Moucheron.

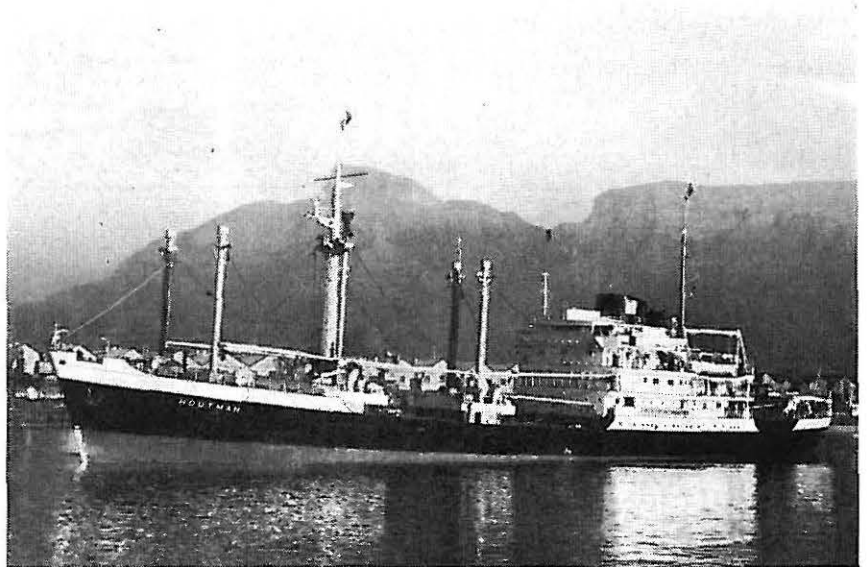
Tijdens zijn verblijf in Atjeh werd hij bij een verraderlijke overval in 1599 vermoord

De foto van De Houtman en de prent met onderschrift van Van Waerwijck werden door het Ned. Hist. Scheepvaart Museum ter beschikking gesteld.

Jacob Roggeveen

Jacob Roggeveen

Aangezien van Jacob Roggeveen geen foto of gravure bekend is, heeft het Ned. Hist. Scheepvaart Museum te Amsterdam een (verkleinde) foto van zijn handtekening ter beschikking gesteld. Deze handtekening komt voor op de Minute van een testament door hem gepasseerd voor notaris W. Cramers en getuigen op 8 juni 1728 te Middelburg.



Type 'Le Maire'

Een vermaard Nederlands zeereiziger, werd geboren in Middelburg in januari 1659 en overleed aldaar in 1729. In 1703 vertrok hij naar Oost-Indië en werd er Raad van Justitie. In 1714 in het Vaderland teruggekeerd, vertrok hij in 1721 voor een ontdekkings-tocht ter zee.

Nadat hij Kaap Hoorn was omgezeild, ontdekte Roggeveen een eiland, waaraan hij de naam gaf van Paasch-eiland. Hij verkeerde in de mening, dat daarop het onbekende Zuidland zou volgen. Bemerkende, dat hij zich hierin vergist had, besloot hij over Oost-Indië naar het Vaderland terug te keren.

Zijn aankomst ter rede van Batavia was tevens het einde van zijn tocht, want op bevel van de Raad van Indië werden zijn schepen met de ladingen verbeurd verklaard, zodat hij en zijn manschappen met de retourvloot konden terugkeren.

Naar hem zijn de Roggeveens-eilanden genoemd, een eilandengroep in Oostelijk-Polynesië.

Wybrand van Waerwijck



Fig. 7. Beschryvinghe vande Fyguere Num. 7. ende de generale beschryvinge soeck Fol. 22.

Afconterfeytinghe hoe den Vice-Admirael aen Lant quam om met haer te accorderen/ alwaer sy hem seer blydelick ontfinghen/ eñ groote eere en reverentie aendeden/ ende hebben hem onder een Tent ghebrocht die sy ghemaect hadden van seylen ondert gheboomt/ welck was gheschoren vanden eenen Boom tot den anderen/ al waer sy onder saten.

A. Is den Gouverneur vant Lant/ welck een seer oudt Man is. B. Is des Coninx broeder van Ternati. C. Is den Vice-Admirael (Wijbrant van Warwijck)/ met syn Tolck achter hem/ die hem alle sake vertolcte. D. Zijn die Edelluyden/ die mede onder de Tente saten. E. Is den Admirael vander Zee/ staende ter syden vande Tent met zijn knechten. F. Is des Oversten zijn huys. G. Het ghemeene volck/ sittende mede ter syden van de Tent met zijn knechten. H. Zijn wy Hollanders met hare Trompetten/ eñ moesten altemets eens blasen/ want sy daer goeden sin hadden/ ende haer daer over seer verwonderden.

Willem Cornelisz Schouten

werd reeds in 'de Uitlaat' no. 11 van november 1965 besproken.

Vice-admiraal onder Van Neck tijdens de tocht van 1598 naar Indië.

Van Waerwijck stichtte op Ternate het eerste Nederlandse handelskantoor en keerde toen naar Nederland terug, waar hij in 1600 aankwam.

In 1602 vertrok Van Waerwijck als admiraal over een smaldeel weder naar Indië, waar hij eerst in 1603 aankwam na een reis van 317 dagen. Na enige tijd aldaar vertoefd te hebben, trok hij naar China, maar hij slaagde er niet in om daar handelsbetrekkingen aan te knopen.

In 1607 kwam hij weder in Holland terug. Veel voordeel heeft deze laatste tocht niet opgeleverd. Alleen dient vermelding de oprichting van kantoren te Bantam en Grisee.

ss. 'Houtman' nr. 1 BRT 1650. In dienst genomen in 1901. Afgevoerd in 1929.

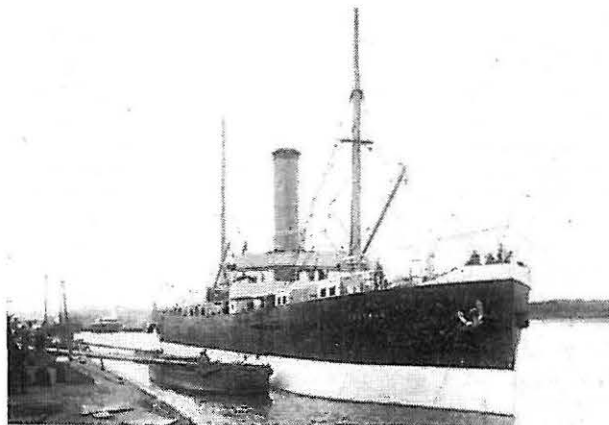
ms. 'Houtman' nr. 2 BRT 4116. In dienst genomen in 1954.

ss. 'Roggeveen' nr. 1 BRT 4687. In dienst genomen in 1914. Op order CZM te Soerabaja werd het ss. 'Roggeveen' op 1 maart 1942 tot zinken gebracht.

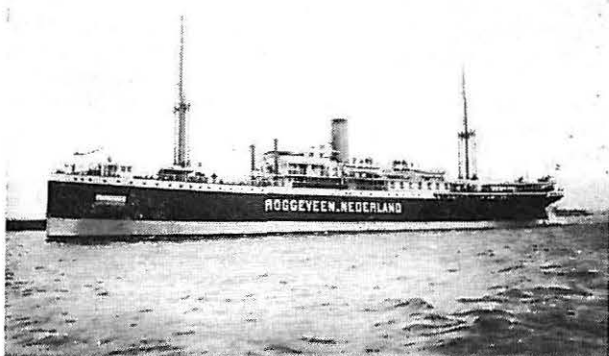
ms. 'Roggeveen' nr. 2 BRT 4115. In dienst genomen in 1954.

ss. 'Van Waerwijck' nr. 1 BRT 3040. In dienst genomen in 1909. Opgelegd te Tandjong Priok werd het schip aldaar op 5 maart 1942 tot zinken gebracht. Na door de Japanners te zijn gelicht en weer in de vaart gebracht, werd het ss. 'Van Waerwijck' op 26 juni 1944 in Straat Malakka door een Britse onderzeeboot getorpedeerd.

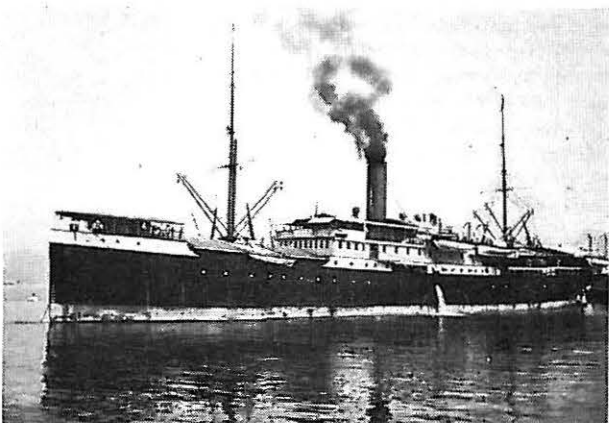
ms. 'Van Waerwijck' nr. 2 BRT 4116. In dienst genomen in 1954.



'Houtman' nr. 1



'Roggeveen' nr. 1



'Van Waerwijck' nr. 1

India-overpeinzingen

In de Uitlaat las ondergetekende tot zijn grote ontsteltenis dat dit maandblad aan een chronisch kopijgebrek leed. Hoewel er veelal minder reikhalzend naar de nieuwe Uitlaat wordt gekeken (ook al omdat er-toch-niks-instaat) dan naar de post van diverse thuisfronten, ben ik na langdurig overpeinzen, er toe gekomen een stukje in 'ons' blad te schrijven en als er een schaaap over de dam is...

Beste lezers, hou me echter ten goede, vreselijk interessant en sensationeel zal het niet worden, om de doodeenvoudige reden, dat ik geen sensationele gebeurtenissen meemaak, of het moest zijn in diep- en wingtankblubber.

Laat ik het dus maar over enkele uitstapjes hebben die ik in India en Ceylon heb gemaakt en over de algemene en oppervlakkige indruk die ik van deze landen heb gekregen.

Na enige zeer ingewikkelde en hachelijke manoeuvres te hebben uitgehaald, werd in Bombay afgemeerd. Aangezien het zondag was en de leerlusten dan wel eens vrij plegen te zijn, is de schrijver dezes, na een (kinder)hand vol Rupees te hebben opgenomen, snel de wal opgestoven.

Na aan de poort gefouilleerd te zijn, kon ik in een taxi stappen en me stadwaards gaan begeven.

In dit vehikel ontspan zich echter een vrij diepgaand debat over de te betalen prijs en het doel van de reis. Het slot van het liedje was dat ik me liet overhalen om een oude Hindoetempel te gaan bezichtigen.

Spijt heb ik daar beslist niet van gehad, alleen aan het vervoermiddel bleef wel wat te wensen over.

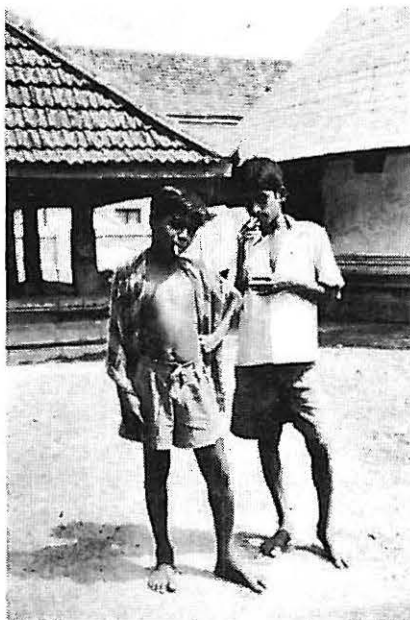
Wanneer U weleens in een auto anno 1946 op een zeer slecht geplaveide weg hebt gereden, zult U zich ongetwijfeld kunnen voorstellen dat Boeddha zelf, na langdurige meditatie tot de conclusie is gekomen, dat alle leven lijden is. Alleen zult U er niet zolang voor nodig

hebben om daar achter te komen. Na dus danig geradbraakt op de plaats van bestemming te zijn aangekomen, nauwelijks in staat om ook maar de linkerpink te bewegen, werd met Het Bezichtigen begonnen. Ondanks bovenstaande vermoeienissen kon toch niet worden voorkomen dat ik vrij sterk onder de indruk kwam van dit majestueuze gebouw.

Wie een klein beetje thuis is in de Indiase godsdiensten en de betekenis van de allegorische voorstellingen, zal dit zeker kunnen begrijpen. Helaas bestond de mogelijkheid niet het bouwwerk aan de binnenkant te bekijken. Na ampele overwegingen werd dus de lange terugweg aanvaard.

Het was wéér zeer warm en ver. Leve de man die het bier uitvond en de juffrouw die het tapte.

Het was inmiddels avond geworden en overal langs de weg zag je houtskoolvuurtjes branden, waarop men in deze contreien het souper pleegt op te warmen.



Wat ik de lezers wel kan aanraden, geef nooit geld weg aan kinderen ook al zien ze er nog zo lief en aardig uit, wilt U geen horde van dit grut achter U aankrijgen, die in veelstemmig koorgezang om een 'snoepcentje' bedelen. Er was er zelfs een bij die dat in het Spaans deed (kon hij nu nog niet weten, dat ik niet met 'amigo', maar met het algemene scheldwoord 'Yank' dien te worden aangesproken?). Als beloning gaf ik het schlemieltje 10 Rp. cent, met alle gevolgen van dien.

Na laf de benen te hebben genomen is deze pennelikker spoorwegs naar boord teruggegaan; ditmaal in een paardetram. Je zit daar wel lekker in, alleen moesten de 'wagens' eens met DDT worden schoongewassen. Tot zover de Bombay-belevenissen.

Na een week in bovenstaande haven gelegen te hebben, vertrokken we naar Alleppey. Hier helaas niet de wal opgeweest, maar wel flink aan de folklore van mijn geboorteplaats gedaan. Dat ging als volgt:

Nadat de heren bootwerkers zich na het werk, bescheiden in de laadprauwen hadden teruggetrokken moest ondergetekende de diepgangen gaan aflezen. Hij loopt dus uitermate voorzichtig de gangway af, springt in een langs zij liggende prauw, zag daarin een grote pot met kerrie staan, kon deze ketel echter met geen mogelijkheid meer missen en stampte dan ook tot kniehoogte in de brij.

Bij ons in het durp (8957 inwoners, 3 kerken, 4 dominees en een ontzaglijk aantal mestvaalten) wordt zoiets 'kerrietrappen' genoemd (door plaatselijke politieverordening mag dit alleen op nationale feestdagen, als de televisie programma's slecht zijn, worden gedaan). De volgende dag werd in Cochin aangekomen, waar ik met de gezagvoerder een rondje over het eilandrijk maakte en we, met gepaste eerbied, op de vergane Hollandse glorie terugblikten.

Het schip 'De Liefde'



's Avonds laat werd de steven naar Colombo gewend, waar we de volgende dag aankwamen.

Wanneer men hier in de gelukkige omstandigheid verkeert, een groot aantal Rupees op zak te hebben kunnen hier heel wat aardige souvenirs gekocht worden.

Voor de minder rijk bedeelden blijven er echter ook massa's houten olifanten te koop over.

Afgezien van het feit dat de heren havenarbeiders in de baas-z'n-tijd ellenlange discussies over de komende verkiezingen hielden, valt er over deze haven weinig meer te zeggen.

Na zo'n drie weekjes gevaren te hebben, werd uiteindelijk koersgezet naar Penang.

novum.

In het januari-nummer maakten wij reeds melding van het geschenk dat de Directie van de K.J.C.P.L. ter gelegenheid van het 75-jarig jubileum van de K.P.M. heeft aangeboden — een Japans scherm. De K.J.C.P.L. heeft de historische achtergronden van de tocht van het schip 'De Liefde' nagetrokken en deze vastgelegd in een het geschenk begeleitend geschrift. De tekst hiervan is dermate interessant dat wij deze in haar geheel opnemen.

De tekening op het scherm is gemaakt op rijstpapier door een kunstenaar van de 'Kano' school. Het stuk dateert uit het einde van de 19e eeuw.

De Kano- en ook de Tosa-school zijn van groot belang geweest voor de schilderkunst in Japan. Speciaal muurschilderingen en schermen — zoals dit — werden gemaakt door leden van deze scholen. Kunstwerken zoals dit scherm bestonden reeds vóór 1600, het jaar waarin het eerste Nederlandse schip in Japan arriveerde.

Deze, en ook andere vormen van kunst, kwamen tot grote bloei in de 'Edo Period' van 1600 tot 1868.

Er zou een uitgebreide verhandeling over de achtergronden en gebeurtenissen van de komst van het eerste Nederlandse schip in Japan zijn te schrijven. Laten wij hier volstaan met de belangrijkste punten.

Op 27 juni 1598 vertrok uit Rotterdam een eskader van 5 schepen onder bevel van Mahu en De Cordes, uitgereed door 'Johan van der Veeke, Pieter van der Haegen en Compagnie' met bestemming Chili en Peru via de Straat Magelhaen.

De namen van de schepen waren: 'De Ghelove', 'De Hope', 'De Liefde', 'De Trouwe' en 'De Blyde Boetschap'. De bedoeling was de meegenomen lading in Zuid-Amerika in te ruilen voor zilver en goud om daarna — zo nodig — naar

Japan te gaan voor meer zilver en vervolgens met al dit goud en zilver, specerijen in de Molukken te kopen en terug te keren naar Patria.

De 5 schepen waren zeer goed bewapend en in het journaal van 'De Ghelove' wordt zelfs over de aanwezigheid van soldaten aan boord gesproken. Toch waren het in eerste instantie handelsschepen, want zij waren niet uitgerust door de regering. Wij moeten echter wel bedenken dat de scheiding tussen oorlog en handel in die tijd niet zo scherp werd getrokken.

De reis van het eskader is niet zeer fortuinlijk geweest. In april 1599 bereikte het de Straat Magelhaen en meer dan honderd man scheepsvolk had toen reeds de dood gevonden. 'De Ghelove' keerde terug naar Holland, 'De Trouwe' verliet het eskader en zeilde alleen door naar de Molukken, waar vrijwel de gehele bemanning op Tidore door de Portugezen om het leven werd gebracht. 'De Blyde Boetschap', inmiddels omgedoopt in 'Het Vliegend Hart', was gedwongen door ziekte en gebrek aan victualiën Valparaiso binnen te lopen en zich over te geven aan de Spanjaarden.

'De Hope' en 'De Liefde' vertrokken samen op 27 november 1599 van de Chileense kust op 36° Z.B. met bestemming Japan. 'De Hope' is op deze reis vergaan en alleen 'De Liefde' kwam in Japan aan en wel op 19 april 1600 met een totaal uitgeputte bemanning van 25 koppen, waarvan slechts enkelen nog konden lopen. De reis van Chili had dus 143 dagen geduurd, d.i. gemiddeld minder dan 3 knopen. Zou de 'Straat Holland' deze reis ooit maken, dan is de verwachte reisduur 20 dagen.

'De Liefde' stond bij aankomst te Japan onder bevel van schipper Jacob Quaeckernaek, geassisteerd door stuurman William Adams, die oorspronkelijk als stuurman op 'De Hope' had gemonsterd. Deze Adams, door zijn grote kennis van

de cosmografie, werd de gunsteling van Keizer Ieyasu en heeft door zijn brieven zeer veel bijgedragen tot de kennis van de ervaringen van de Nederlanders in die dagen.

Het was de bedoeling van de scheepsleiding om in het Noorden van Japan aan te komen teneinde de Portugezen te ontwijken. De kaarten waren echter zeer gebrekkig en in plaats van in het Noorden van Japan, liet 'De Liefde' het anker vallen in de baai van Beppu, aan de oostkust van Kyushu, vlak bij het heden-dagse Oita.

Spoedig na aankomst werd het schip omringd door een groot aantal jonken, waaronder een boot met twee Jezuïeten, die oorspronkelijk dachten dat 'De Liefde' een verdoemd Spaans schip was. Groot was hun teleurstelling toen zij ontdekten dat het een Hollands schip was, waarvan de bemanning vijandig was aan hun Koning en aan 'de gansche christenheid'. Zij kwamen niet aan boord en rapporteerden zonder tijd te verliezen aan de locale autoriteiten dat 'De Liefde' een schip van 'Luthersche zeeroovers' was.

Na enkele dagen mocht de bemanning aan wal, het schip met lading werd in beslag genomen en Adams werd uitgenodigd bij de keizer in Osaka te komen. Adams maakte een uitermate gunstige indruk op Ieyasu. Hij kon gunstige voorwaarden bedingen voor hemzelf en ook voor de bemanning; zelfs werd een ruime vergoeding betaald voor de lading, die — ofschoon door de autoriteiten geïnventariseerd en officieel geconfiscieerd — spoorloos verdwenen was. Adams heeft veel moeite gedaan om de beschikking over het schip te herkrijgen, doch dit is hem niet gelukt. Reeds in juli van hetzelfde jaar is 'De Liefde' in een storm vergaan toen het voor anker lag bij Uruga, in de baai van Tokyo.

De komst van de Nederlanders was voor Ieyasu een heugelijke gebeurtenis,

speciaal door de aanwezigheid van 20 grote stukken geschut, zeer veel munitie en kleiner oorlogstuig. Ieyasu was in die tijd gewikkeld in moeilijkheden met enige van zijn leenheren (daimyo's). Met behulp van de Hollanders, die hij als kanonniërs liet fungeren, behaalde Ieyasu een beslissende overwinning bij Sekigahari op 21 oktober 1600, daarmede een dynastie vestigend die zich meer dan 2½ eeuw handhaafde.

Nu 'De Liefde' is vergaan en de dynastie is gevestigd, zouden wij deze beschrijving hierbij kunnen beëindigen. Het is wellicht toch wel interessant de gang van de overlevenden van het eerste Nederlandse schip dat Japan heeft aangedaan, na te gaan.

Het eerste wat de meesten deden was trouwen met Japanse Christenvrouwen. In het begin leefden de Nederlanders samen in Uruga (aan de baai van Yedo = Tokyo), doch zij kregen onenigheid en na enkele jaren, toen zij er eindelijk in waren geslaagd de vergoeding van de Keizer te verdelen, gingen de meesten hun eigen weg en losten zij zich in de Japanse bevolking op.

Adams, ofschoon hij de stuurman was, trad als zegsman van de Hollanders op en over hem is het meest bekend. In opdracht van de keizer bouwde hij eerst een schip van 80 ton waarmee hij verschillende kustreizen maakte. Later bouwde hij nog een schip van 120 of 170 ton, dat zelfs in 1610 de Gouverneur Generaal van de Philippijnen (die bij Japan schipbreuk had geleden in 1608 naar Mexico bracht. Adams kwam tot hoog aanzien en werd ook een welvarend man. Hij kreeg de Japanse naam Miura met de eretitel 'Komon', die zelden aan buitenlanders werd verleend. Hij had een vrouw in Oeraga, maar ook één in Hirado. Bovendien had hij een 'weduwe' in Engeland, die hij regelmatig geld zond. Hij stierf in 1620 te Hirado.

Aan Quaeckernaeck (de schipper) en Van

Santvoort (de scheepsschrijver) werd in 1605 toestemming verleend om naar Patani (op Malakka) te gaan om de daar komende Hollanders uit te nodigen naar Japan te komen om handel te drijven. Patani was in die tijd een belangrijk centrum. Quaeckernaeck sneuvelde tegen de Portugezen op 22 oktober 1606 bij Kaap Rachado (in Malakka).

Ofschoon de V.O.C. wist van de in Japan verblijvende Nederlanders, beschouwde men deze meer als gevangenen dan als pioniers-kooplieden en de V.O.C. maakte geen haast om naar Japan te gaan. De aanwezigheid van Van Santvoort in Patani maakte het mogelijk een brief aan de Keizer van Japan te richten, die door Adams aan de Keizer zou worden overhandigd, tezamen met een geschenk. Deze brief, gedateerd 14 februari 1608, moest de Hollanders verontschuldigen dat zij nog geen gebruik hadden kunnen maken van de hun verleende vrijheid in Japan handel te drijven. Als reden van dit verzuim werd gegeven de heldhaftige strijd tegen de Portugezen voor Malakka, waarbij de Hollandse macht in de Aziatische wateren zeer in de hoogte werd gestoken.

Ook langs andere wegen was de Keizer van Japan ingelicht over de macht van de Nederlanders. De bodem was dus goed voorbereid toen de eerste schepen van de V.O.C. in 1609 in Japan aankwamen. Dat waren de 'Roode Leeuw met Pijlen' en de 'Griffioen'.

Tenslotte zij hier nog vermeld dat de Hollanders vóór 1641 voornamelijk in Hirado verbleven en hun zaken dreven. (In de stukken van de V.O.C. wordt Hirado meestal Firando genoemd). Pas in 1639 werden zij (en de Chinezen) naar het schiereiland Deshima verwezen, als gevolg van het besluit van de toenmalige Shogun het land voor alle buitenlanders, behalve Hollanders en Chinezen, te sluiten. Dit was voorafgegaan door een besluit van Ieyasu in 1614, waarbij het Rooms Katholicisme werd verboden. Na de dood van

Kaap Hoorn-vaarders aten in Hoorn in oud-vaderlandse stijl

Het Doelen Hotel te Hoorn was op zaterdag 29 januari het toneel van een merkwaardige bijeenkomst. Ongeveer zestig Kaap Hoorn-vaarders, afkomstig uit tien verschillende landen, waren op die dag naar Hoorn gekomen ter gelegenheid van het feit, dat het 350 jaar geleden was dat Schouten en Le Maire om de barre Zuidpunt van Amerika zeilden en deze kaap ter ere van hun thuishaven de naam gaven van Kaap Hoorn.

In het stadhuis hing de Fransman Louis Louvet een krans bij de daar aanwezige plaquette, die aan de tocht van Schouten en Le Maire herinnert, waarna het gemeentebestuur een receptie hield in de raadszaal.

Het gezelschap ging vervolgens naar Hotel De Doelen, het aangewezen oord voor een aperitief en een gemeenschappelijke maaltijd, want De Doelen is vrijwel van dezelfde leeftijd als de naam Kaap Hoorn, namelijk 351 jaar. Er werd voor de Kaap Hoorn-vaarders, meest bejaarde koopvaardijkapiteins die in hun jonge jaren met een zeilschip om Amerika's zuidpunt waren gevaren, een vieux geschonken van Le Maire — een passende herinnering.

De servetten waren waaivormig gevouwen en suggereerden de zeilen, die de barken en volschepen over de oceaan voerden. Aan de wand waren de blauwe

(vervolg van blz 12)

Ieyasu werd in 1639 een decreet uitgevaardigd, waarbij alle Japanse vrouwen, die kinderen hadden van Hollanders, met die kinderen naar Batavia moesten gaan. In dat jaar vertrok het schip 'Breda' met 20 vrouwen en hun kinderen uit Japan. Onderweg deed het schip Taiwan aan, waar Ds. Leeuwius van de Hollandse nederzetting aldaar, de huwelijken naar Hollands ceremonieel opnieuw sloot en de kinderen echtte.

In 1641 werd de Hollandse factory van Hirado naar Deshima overgebracht, die daar tot 1859 gevestigd is geweest.

vlaggen van de 'Amicale Internationale des Capitaines au long cours Cap Horniers' met de decoratieve witte albatroskoppen.

Het bedienend personeel was gekleed in

zeventiende eeuwse klederdracht, het menu was in oudhollandse stijl opgesteld. De bourgogne bij de hoofdschotel werd uit tinnen kannen geschonken.

Ook het menu was geheel in stijl gehouden en luidde:

MENU

van de feestelijke maaltijd van de Kaap Hoorn-vaarders in
Hotel De Doelen te Hoorn

festlycke maelydt by gheleegentheit van der driehundertenvieftigh jaerdaghe van de herdenkinghe van 'KAAP HORNUM' in den jaere ons heeren MDCXVI door die heeren Schouten en Le Maire in het lighaam te neemen

eerstens:

gherookte suydersee aal met ghemeenzaam gheroosterd brood ende bhesprenckelt met eenen costelycken oorlam

tweedens:

pottagie synde kragtigh bruwet tot osschebil schapevoetjes murgpyp bome van aertichocken bequam ende seer sörghvuldigh afgheschuymt tot sticken afghemaekt met ghehackte poppetie

daerna:

wildswynrugh mooy ghebraede in decksei met vuyer waerby verscheyde delicaete saeken zoals varse champiejons ghequeeckt tot maestrecht groene ghedopte erties boereboonen ghebocken aertappele met petercely kleyn ghescherft

waerthoe comt:

borgogner uyt den wyngaert van sieur prosper maufoux ghenaeamt brouilly a.d. MCMLXI van gerardus bilzen den wyncoopman tot tillyburgis.

dannogh:

ys met eenen likeure uyt de oriënt met ruym ghegheeselde roem

ten besluyte:

heet swart waater van arabische boonen vhergheseld van eenen franquoyse conjacque onder het ghenot van thoebaksuighen voor de liefhebberen aldus ter tafel ghebraght door tugtighe ende verstandighe jonkers voirbereydt ende uytgevoirdt in den stadsherberghe der voormalyghen eedle noble agtbaere schutterye als den wleedelghebooren heer diederiekus helsdingen van maeskant van de bergh er den scepter voidrt bevelvoirdt in de cockerye is alsdan cockeryemeester albertus beukers janzoon ghedaen in out-hollants op de perse van den ghebroeders martinus antonius ende hermanus bernardus stumpel den druckers tot hornum den MDXLII jaere van de vindinghe der const met losse letteren te printen

PERSONALIA

PROMOTIES

Uitgezonden walpersoneel

tot Adjunct-chef: de heer G. J. Reitsema m. i.v. 1-1-66
 Technisch Varend Personeel N.T.P.M.
 tot 4e Werktuigkundige J. J. Jakobson m.i.v. 1-3
Van harte gelukgewenst.

MUTATIES GEZAGVOERDERS

K.P.M.
 H. L. van Dam ex RV/Ned. naar ms. 'Sibigo' 18-2
 J. Jonkman (dd. Gezagv.) ex ms. 'Sibigo' naar ms.
 'Straat Lombok' (1e Stm.) 18-2
 H. J. Brons ex RV/Ned. naar ms. 'Siberoet' 11-3
 R. Severien ex ms. 'Siberoet' met RV/Ned. 11-3
 D. van Hekken ex RV/Ned. naar ms. 'Van Waerwijck' 16-3
 H. Buth ex ms. 'Van Waerwijck' met RV/Ned. 16-3

N.T.P.M.

J. P van Haeften ex verlof naar m.s. Zuiderkerk 16-2
 H. Boeree Gezagv. K.P.M. ex m.s. Zuiderkerk einde de-
 tachering/terug naar K.P.M. 17-2
 F. H. Wolff ex verlof naar s.s. Munttoren 26-6 (Rio de
 Janeiro)
 W. J. Bos ex s.s. Munttoren met verlof 4-3
 W. J. Bos ex verlof naar m.s. Sloterkerk 16-3
 T. M. Kuipers ex m.s. Sloterkerk met verlof 17-3

MUTATIES HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN

K.P.M.
 W. H. van der Poel ex RV/Ned. naar ms. 'Silindoeng' 24-2
 A. Fortgens (dd. Hfd. Wtk.) ex ms. 'Silindoeng' met
 t.t.v./S'pore 24-2
 W. van Dam ex RV/Ned. naar ms. 'Straat Frazer' 28-2
 J. Schriemer ex ms. 'Straat Frazer' Detch./Japan 5-3
 P. de Frenne ex RV/Ned. naar ms. 'Houtman' 5-3
 B. Claasz Coockson ex ms. 'Houtman' met RV/Ned. 5-3
 L. J. Feuerberg (2e Wtk) ex RV/Ned. naar ms. 'Siaoe'
 (dd. Hfd. Wtk.) 17-3
 J. H. Waldt (dd. Hfd. Wtk.) ex ms. 'Siaoe' met RV/Ned. 17-3
 H. R. Meyes ex RV/Ned. naar ms. 'Camphuys' 28-3
 Th. J. Bronsvort ex ms. 'Camphuys' met RV/Ned. 28-3

N.T.P.M.

C. Schoemaker ex verlof naar m.s. Sloterkerk 3-3
 G. Doesburg td. Hfd. Wtk. ex m.s. Sloterkerk met verlof/
 studie 4-3

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

MET VERLOF GEGAAN

K.P.M.
 4e Wtk. P. C. Meulman uit Beira RV 12-2
 2e Stm. J. Eikelenboom uit Hong Kong RV 12-2
 5e Wtk. J. W. v. d. Broek
 Humphrey uit L'Marques ZV/RV 12-2
 2e Wtk. A. Klomp uit Singapore RV 14-2
 3e Wtk. H. de Weerd uit Singapore RV 14-2
 4e Wtk. J. M. Ernst uit Auckland RV 16-2
 3e Wtk. A. Nijland uit Melbourne RV 17-2
 2e Wtk. J. N. v. Wengerden uit Lagos RV 22-2
 1e Stm. A. M. Frigge uit Singapore RV/Australië 25-2
 4e Wtk. P. J. H. de Maar uit Hong Kong RV 2-3
 N.T.P.M.
 2e Stm. M. van der Woude ex m.s. Senegalkust 13-2
 Ass. wtk. P. S. van der Kooy ex m.s. Senegalkust 13-2
 3e Wtk. W. Brugman ex m.s. Sloterkerk 3-3
 4e Stm. D. Koper ex s.s. Munttoren (Rio de Janeiro) 4-3
 2e Wtk. S. Barendregt ex s.s. Munttoren (Rio de Janeiro) 4-3
 2e Stm. J. M. Th. M. Blokdijk ex m.s. Sloterkerk 9-3
 1e Stm. J. H. F. Stausebach ex m.s. Congokust 15-3
 1e Stm. J. Evelaar ex m.s. Sloterkerk 17-3
 3e Stm. G. G. Rutting ex m.s. Sloterkerk 19-3
 3e Wtk. A. de Groote ex m.s. Sloterkerk 19-3
 Ass. wtk. H. J. Broeksema ex m.s. Sloterkerk 19-3

NA VERLOF VERTROKKEN

K.P.M.
 5e Wtk. C. van de Vring
 Kuching ms. 'Van Neck' 15-2
 2e Wtk. E. G. van Lonkhuysen
 Lagos ms. 'Straat Franklin' 19-2
 4e Wtk. H. W. Potgieter
 Koeweit ms. 'Camphuys' 21-1
 3e Wtk. D. W. J. B. Van Hattem
 Singapore ms. 'Straat Frazer' 22-2
 4e Strm. C. J. M. van Vliet
 Singapore ms. 'Van Cloon' 25-2
 1e Strm. R. van der Sar
 Durban ms. 'Straat Torres' 1-3
 3e Wtk. W. Best
 Durban ms. 'Van Linschoten' 3-3
 1e Strm. C. Gardenier
 Mombasa ms. 'Roggeveen' 7-3
 3e Wtk. H. Jansen
 Singapore ms. 'Van Cloon' 8-3
 2e Strm. W. L. Reyling
 Durban ms. 'Van Waerwijck' 14-3
 3e Strm. A. Krüger
 Bombay ms. 'Straat Lombok' 15-3

NA VERLOF GEPLAATST

N.T.P.M.

2e Wtk. C. Boeklagen s.s. Munttoren (Rio de Janeiro)	26-2
2e Stm. G. J. Tuinstra m.s. Sloterkerk	3-3
4e Stm P. Verbeek m.s. Sloterkerk	3-3
Hfd. wtk. A. J. de Hesse (nieuw aangenomen)	
s.s. Westertoren	9-3
Hfd. wtk. P. Ariëns (nieuw aangenomen) m.s. Congokust	11-3
1e Stm. W. Benink m.s. Sloterkerk	16-3
3e Stm. F. Kuiper m.s. Sloterkerk	16-3
2e Wtk. J. van Sluijs m.s. Sloterkerk	16-3
3e Wtk. W. J. Jansen (herindienst) m.s. Sloterkerk	18-3

K.P.M.-mers TIJDELIJK BIJ N.T.P.M. GEDETACHEERD

5e Wtk. A. K. Hofman m.s. Zuiderkerk	17-2
1e Stm. J. G. Ormel m.s. Congokust	11-3
5e Wtk. N. van Harten m.s. Sloterkerk	16-3
5e Wtk. J. H. Buiteman m.s. Sloterkerk	16-3

Goede wacht en behouden vaart.

GESLAAGD VOOR EEN HOGER DIPLOMA:

K.P.M.

5e Wtk. E. Tindal	B I	20-1
2e Stm. J. Plenter	S I th	11-2
4e Stm. W. A. van Erk	S II th	11-2
3e Stm. G. A. Smit	S II th	11-2
5e Wtk. R. H. v. Dapperen	A	14-2
3e Wtk. D. W. J. B. v. Hattem	B	14-2
5e Wtk. J. Kreunen	B I	16-2
5e Wtk. J. H. Buiteman	A	17-2
5e Wtk. H. A. C. Hauer	A	17-2
5e Wtk. N. van Harten	A	18-2
5e Wtk. W. A. G. Verhulst	A	21-2
2e Stm. H. J. J. Kessenich	S I	28-2
3e Wtk. H. Jansen	B	28-2
4e Stm. J. Reitsma	Verkl. S. III	4-3
5e Wtk. W. Klootwijk	A	9-3
5e Wtk. F. Knoot	A	11-3
5e Wtk. H. J. E. Peeters	A	11-3

Gelukkig met het behaalde succes.

JUBILEE



Mr. Tan Kim Yam
Assistant Regional Staff
Singapore

25 years
1st May 1966

The editors herewith offer their congratulations to the celebrator.

HUWELIJKEN

K.P.M.

4e Werktuigkundige R. Kruger en Mej. Th. A. van der Zee, ddo. 1-3-66 te Haarlem.
2e Stuurman H. J. J. Kessenich en Mej. J. M. van der Ploeg, ddo. 4-3-66 te Schiedam.
Mejuffrouw A. van Batenburg (Amsterdamkantoor) en de heer F. V. J. Sloomans, ddo. 4-3-66 te Amsterdam.
4e Werktuigkundige R. Geiger en Mej. R. Berting, ddo. 11-3-66 te Vlissingen.

Proficiat en 'behouden vaart'.

NIEUW K.P.M.-mertje

Gouda, 6-3-66: Gert Johan, zoon van de Heer M. van der Graaf (Amsterdamkantoor) en Mevrouw L. H. C. van der Graaf-Uyterlinde.

Welkom in de 'familie'

IN MEMORIAM

Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige J. van Zolingen overleed ddo. 10-2-66 te Den Haag, in de leeftijd van 73 jaar.
Gepensioneerd Gezagvoerder A. Millenaar overleed ddo. 25-2-66 te Driebergen, in de leeftijd van 64 jaar.
Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige W. A. Willemsen overleed ddo. 25-2-66 te Arnhem, in de leeftijd van 80 jaar.
Gepensioneerd Gezagvoerder H. W. Wijmans overleed ddo. 10-3-66 te Naarden, in de leeftijd van 78 jaar.

Zij rusten in vrede.

Familiegroeten

Op donderdag 3 maart j.l. waren de familieleden van het ss. 'Munttoren' bij de Wereldomroep te gast om een groet voor hun zeevarende familieleden uit te spreken.

Omroeper Guus Weitzel werd terzijde gestaan door gastvrouw/TV-omroepster, Rieke van Epen.

Thom Kelling en zijn orkest verzorgden de muziek met Anita Berry als soliste.

De gebruikelijke sleur doorbrekend, hebben wij de echtgenote van de 3e Stuurman J. de Voogd bereid gevonden een algemene impressie van zo'n 'Schip van de week-dag' weer te geven.

'Groeten aan Zeevarenden', weer zo'n dag.

Je hoort er ook bij deze keer. Vanaf het moment dat de brief met de uitnodiging in de bus ligt, bekruipt je een zenuwachtig gevoel, dat toeneemt als de dag, 'jouw dag', dichterbij komt. Ja natuurlijk, het is heerlijk dat je man je stem hoort, dat je zo je eigen verhaaltje kunt laten horen, en even je wat dichterbij dat verre schip voelt.

Maar toch... al die mensen — je steeds maar voorhouden: het is niets, niet huilen, laat hij me als je blijft blij horen, blij, zoals ik ben als hij bij me is. Proberen — m'n best doen!

Dan, verwachtingsvol, ga je van huis, je voortdurend afvragend: hoe zal het gaan.

In Hilversum voel je je dadelijk een stuk beter, iedereen lijkt wat nerveus, je bent de enige niet en dat helpt je al een heel eind in de goede richting.

Plezierig, kennis maken met de vrouwen van zijn collega's, lotgenoten vooral vandaag. Je hebt al direct, veel vlugger dan je normaal gewoon bent, die vrouwen in je hart gesloten; ze missen allemaal immers 'hun man'. Je bent veel minder alleen, er is een band, die zonder veel met elkaar gepraat te hebben ineens bestaat.

De studio... nog niet jouw beurt, daar is dat benauwde gevoel plotseling



foto A. Davelaar

weer. Dan... ja ik — rustig — vooral nièt te vlug — nu blij zijn — blij!
Afgelopen, voorbij — een zucht —
het glijdt van je af — viel toch wel mee, ja, het was, bedenk je je ineens, eigenlijk zelfs heel fijn, en dan is het toch nog jammer dat het afgelopen is. Je bent ineens flink, zou het over willen doen, beter!

Dag lieve, lieve man, even was ik weer heel dicht bij je.

Dank Wereldomroep en dank Maatschappij.

En ook U, Mevrouw de Voogd-Minnema, hartelijk dank.

Tenslotte de prettige mededeling dat de groeten aan boord uitstekend zijn ontvangen, hetgeen voor de luisteraars toch altijd veel prettiger is dan dat later een bandje moet worden nagezonden.

SCHEEPSPOSITIES

N.T.P.M.

ms. 'Senegalkust'	Amsterdam	± 16-4
ms. 'Congokust'	Lagos	± 13-4
ms. 'Zuiderkerk'	ETD Mombasa	± 16-4
ms. 'Sloterkerk'	Mombasa	± 21-4
ss. 'Munttoren'	Santos	± 12-4
ss. 'Westertoren'	Vatia	± 5-4

H.V.M.

ms. 'Hollands Diep'	ETD Yokohama	± 17-4
ms. 'Hollands Duin'	ETD Yokohama	± 15-4
ms. 'Hollands Dreef'	ETD Yokohama	± 10-4
ms. 'Hollands Burcht'	Dairen	± 15-4