

De uitlaat

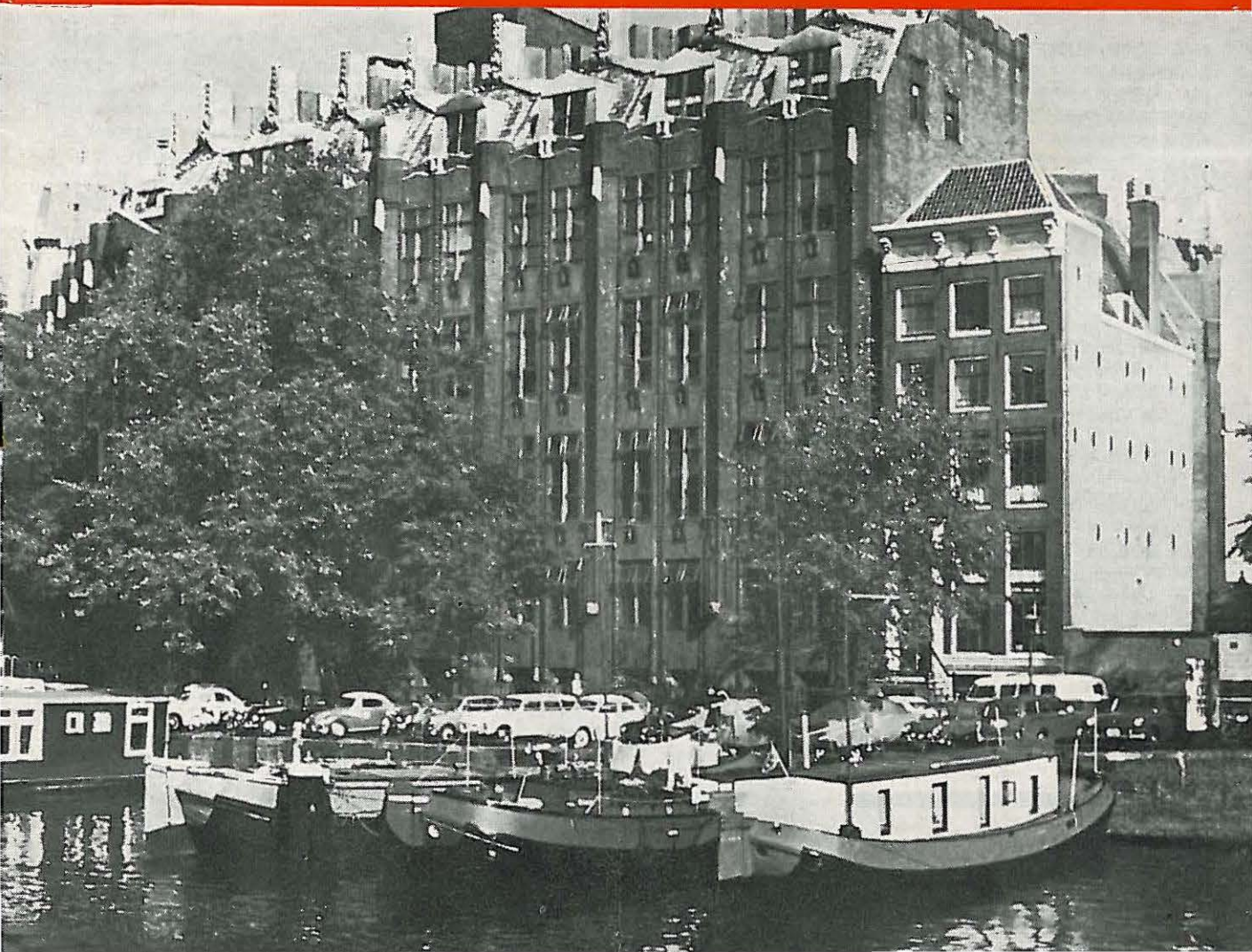


Personeelsorgaan der

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. 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 Paketvaart-Maatschappij
'Het Scheepvaarthuis' - Postbus 714 -
AMSTERDAM

Inhoud van dit nummer

Bedrijfsnieuws	3
De Uitlaat	3
Fotowedstrijd	4
Foto voorpagina	4
What's in a name	5
Face lift of Penang Branch Office	9
Zo moe	10
Molukken herinneringen	11
Vlaggen als symbool van groeikracht	12
Personalia	14
Familiegroeten	16

FOTO VAN DE MAAND

'Het Scheepvaarthuis' (zie pagina 4)

In de Bay of Bengal-South China Sea Service laadde het ms. 'Schouten' (Februari-afvaart) na vertrek uit Calcutta in de Oost-Pakistaanse havens Chalna en Chittagong, alsmede in Moulmein, voor Singapore, Phnom Penh en Hong Kong. Het schip zal in laatstgenoemde haven in time-charter aan de K.J.C.P.L. worden opgeleverd voor één rondreis in haar China-West-Afrika Service. Het ms. 'Keerkring' laadde in de Burma-havens Bassein en Rangoon voor Malaysia en Singapore, om vervolgens in laatstgenoemde haven de jaarlijkse D.M.O.-beurt te ondergaan.

Het ms. 'Musi' gaf een afvaart in de Singapore-Timor Dilly v.v. Service. Ten behoeve van de P(an) A(merican) I(ndonesian) O(il) C(ompany) laadde het ms. 'Lelong' in Bangkok voor Pakan Baru. In de Hong Kong/Whampoa-Zuid Kalimantan dienst en de Hong Kong/Whampoa-Oost Kalimantan dienst vonden de mss. 'Sinabang', 'Sabang' en 'Sibigo' emplooi, terwijl het ms. 'Sam-bas' een afvaart gaf in de Bangkok-Zuid Kalimantan dienst. Het ms. 'Silindoeng' nam in de China-Indonesië dienst in Tg. Priok, Palembang, Pk. Pinang en Dumai lading over met bestemming Shanghai.

Het ms. 'Sigli' werd begin februari door de K.J.C.P.L. teruggeleverd. Dit schip zal, na een reis in de Singapore-Burma v.v. Service te hebben gemaakt, omstreeks 10 maart wederom in time-charter aan de K.J.C.P.L. worden opgeleverd.

Vier schepen van het type 'Van Heemskerck'.

De Raad van Bestuur heeft besloten deze schepen met één luik te laten verlengen en van lading koel/vriesruimten te laten voorzien. De verbouwing zal plaatsvinden in Japan en aanvangen in de tweede helft van 1966.

Op verzoek van de K.J.C.P.L. zullen de namen der schepen dan worden aangepast aan de bij de K.J.C.P.L. gebruikelijke naamgeving.

Na de verbouwing zullen de schepen de volgende namen ontvangen:
ms. 'Van der Hagen' wordt 'Straat Lagos'
ms. 'Van Heemskerck' wordt 'Straat Le Maire'
ms. 'Van Linschoten' wordt 'Straat Luanda'
ms. 'Van Spilbergen' wordt 'Straat Luzon'

De letter 'L' is gekozen om 'lengthened' aan te geven.

Deze vier schepen, die toevallig in dit nummer onder 'What's in a name' zijn behandeld, zullen naar wij hopen in het volgende nummer in verband met de verbouwing nog eens nader onder de loep worden genomen.

De redactie heeft in het februari-nummer een wijziging van de uitvoering van het binnenwerk doorgevoerd omdat aan deze 3 koloms uitvoering verschillende voordelen verbonden zijn. Onder meer zijn de mogelijkheden met het fotomateriaal groter, terwijl het aanzien van de verschillende pagina's 'losser' is geworden.

De nieuwe uitvoering is bewust plot-seling gelanceerd. Hierdoor is de kans groter, dat deze nieuwigheid hier of daar is besproken en vooral bekritiseerd!

Geheel los van de genoemde voordelen zal de redactie nu graag commentaar op deze uitvoering ontvangen, waarbij zij wel enige clementie vraagt voor enkele onvolkomenheden, die aan het februari-nummer kleven. Maar ook dezerzijds was het iets geheel nieuws en na wat meer ervaring zullen in de toekomst die kleine ongerechtigheden — zo u ze al zou hebben ontdekt — kunnen worden voorkomen.

Uiteraard is de gedachte om 'De Uitlaat' zo aantrekkelijk mogelijk te maken de drijfveer tot deze 'reorganisatie' geweest.

Wij hopen dat dit tevens een stimulans zal zijn aan ons blad eens een keertje extra aandacht te besteden en ons in de vorm van suggesties, geschreven en/of gefotografeerde kopij, in ons streven behulpzaam te zijn.

Fotowedstrijd

(+ opgave van het verwerkte spreekwoord). Indien een foto wordt ingestuurd, moet het negatief wel worden meegezonden.

Alle negatieven en foto's zullen desgevraagd worden teruggestuurd, hetgeen echter pas in augustus of september 1966 zal kunnen gebeuren.

Om onze minder gevorderde amateur-fotografen alle mogelijkheden te bieden om ook mee te doen, is bepaald dat niet de kwaliteit maar de originaliteit van de foto het belangrijkste is.

De meest originele foto's zullen met een boeken- of platenbon worden beloond en uiteraard in 'De Uitlaat' worden gepubliceerd.

De wedstrijd is niet alleen opengesteld voor personeelsleden, maar ook voor hun gezinsleden en onze gepensioneerden.

Wij hopen dat deze wedstrijd bij u zal aanslaan en ons onder een berg 'spreekwoorden' zal begraven. Veel succes en nu — aan de slag.

Redactie

Fotografen... attentie!

Om onze fotografen ook eens in een andere richting te duwen dan op alles wat met de scheepvaart betrekking heeft — dit is tot nog toe praktisch het enige onderwerp van al het fotomateriaal dat binnenkomt — zullen wij een fotowedstrijd organiseren, waarbij de foto's een visuele weergave moeten zijn van een Nederlands spreekwoord of een ingeburgerde zegswijze.

Een voorbeeld:
een appel dicht bij een boomstam
(spreekwoord: de appel valt niet ver van de stam) of, een kind kan de was doen.

Deze voorbeelden mogen uiteraard niet gebruikt worden, maar onze Nederlandse taal is zo rijk, dat u ongetwijfeld een passende situatie zult kunnen creëren. (Een tip: mocht u niet kunnen slagen, sla dan nog eens het februari-nummer 1966 op en herlees het 'Taalpraatje met lichtbeelden'. (Degeen die kans ziet 'op eieren lopende dames' te fotograferen, krijgt een extra prijs!)

De inzendingstermijn zal in verband met onze officieren, op 1 juli 1966 worden gesloten.

Eventueel kan worden volstaan met de toezending van het negatief alleen

Foto voorpagina

Voor de verandering eens een opname van de zijkant van Het Scheepvaarthuis; voor de bewoners een bekend gezicht, maar voor bezoekers, die meestentijds vanaf het Centraal Station ons kantoor benaderen, waarschijnlijk een onbekend aspect. Het bekende torentje is nog juist zichtbaar.

De foto is genomen vanaf de brug die de verbinding vormt tussen de Binnen en de Buiten Bantammerstraat en toont eveneens de verschillende schepen die aan de Binnenkant gemeerd liggen.

Hoewel oorspronkelijk een aantal huizen tegen/achter Het Scheepvaarthuis stonden, zijn deze, op 1 na, door slopershamer neergehaald. In het enige overgebleven pand zijn de afdelingen Nautische Dienst (en Civiele Dienst) en Inkoop van de K.P.M. ondergebracht. De resterende door afbraak vrijgekomen ruimte is ommuurd en is als parkeerplaats voor dienstauto's in gebruik.

De foto is gemaakt van een bijzonder fraaie kleurendia, die door de heer J. Timmermans, Employé van onze Maatschappij, werd genomen.

What's in a name

Al voortschrijdende op het pad der naamgeving komen we tot de 4 in 1958 in de vaart gekomen '5400 tonners'. Over de naamgeving van deze schepen is in de loop van het jaar 1955 wel het een en ander te doen geweest. Van oudsher was het bij de K.P.M. gewoonte de passagiersschepen naar G.G.'s te vernoemen, eventueel aangevuld met bekende Indië-vaarders, en de vrachtschepen Indische plaatsnamen te geven. Van deze oorspronkelijke gedachte was evenwel in de loop der jaren al meermalen afgeweken, bijv. 'echte' passagiersschepen kregen namen als 'Rumphius', 'Plancius', 'Melchior Treub' en de 'Ophir' viel helemaal uit de toon. Vrachtschepen hebben namen van zeevaarders of G.G.'s gekregen.

Na wereldoorlog II is in de oorspronkelijke lijn nog meer verwarring gekomen, mede omdat de gewijzigde verhoudingen de namen van G.G.'s in de ban deed, hoewel de 'van Waerwijck' en 'van Cloon' daarop nog een uitzondering vormden.

Na veel wikken en wegen kwam ten slotte medio 1955 het voorstel deze 4 nieuwe schepen 'van Goens', 'van Rees', 'van Hoorn' en 'van Swoll' te noemen, alle 'vertrouwde' namen bij de Paketvaart.

HH. Gedelegeerden hadden echter tegen deze G.G.-namen toch wel bezwaar en gaven de voorkeur aan vroegere zeevaarders, waarbij de namen 'Barentsz', 'van der Hagen', 'van Heemskerck' en 'de Weert' werden genoemd. Aan het verzoek van de K.J.C.P.L. om deze schepen met het oog op het toekomstige emplooi bij voorkeur 'Straat'-namen te geven, werd toen voorbijgegaan omdat hierin geen doorslaggevend motief werd gezien om een K.P.M.-schip niet een typische K.P.M.-naam te geven. Een ander argument was dat de toen bestaande 'Straat'-schepen van een geheel ander type

waren dan de te bouwen 5400 tonners.

De namen voor de 4 schepen waren eind november 1955 dus vastgesteld.

Edoch, de V.N.S. die zich reeds in 1954 tot ons had gewend met de mededeling dat de Raad van Beheer van deze Maatschappij de wenselijkheid had uitgesproken om de N.T.P.M.-schepen 'van Linschoten' en 'van Spilbergen' namen te geven die op 'kust' eindigen, kwam eind 1955 hierop terug.

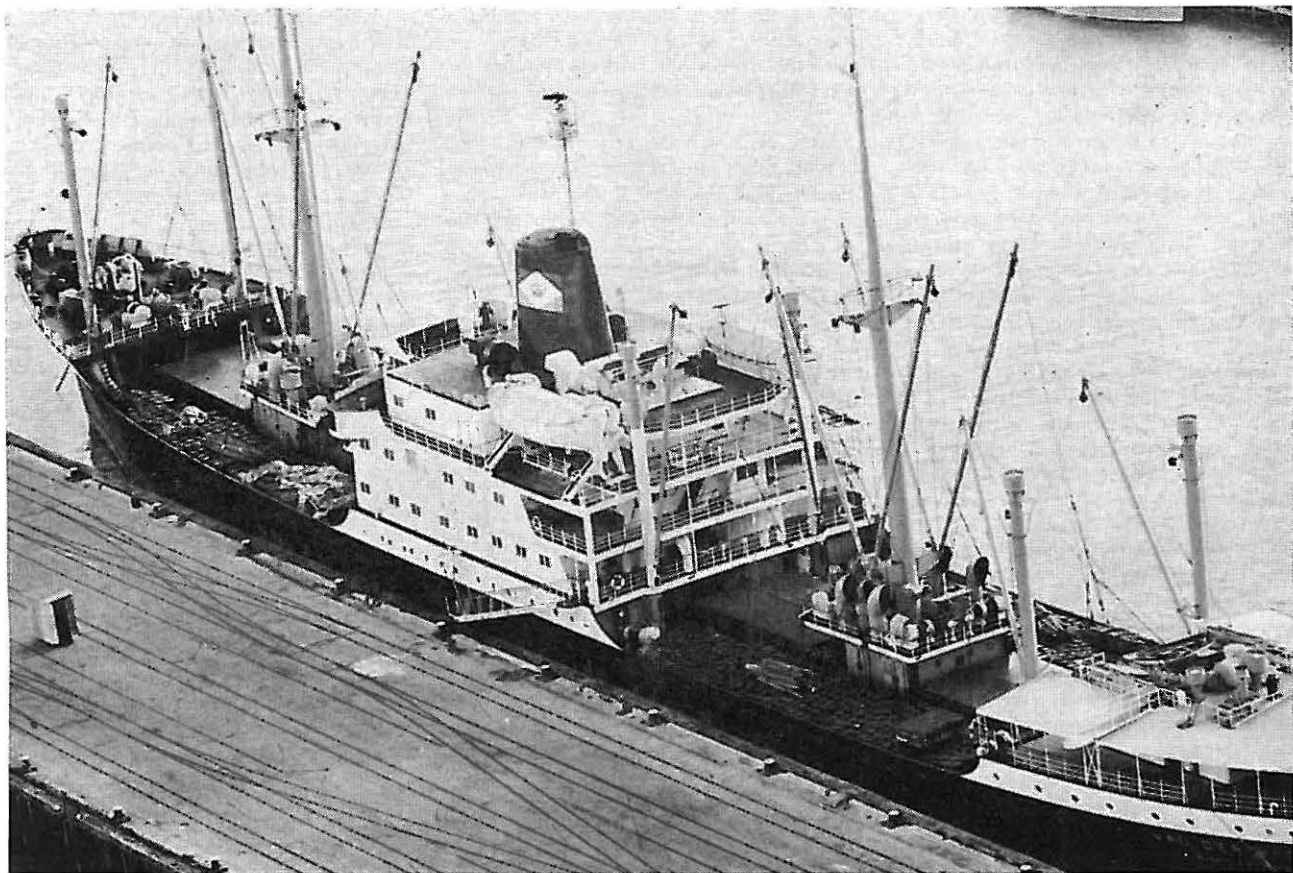
Daar praktisch alle H.W.A.L.-schepen 'kust'-namen hadden en de Directie van

de K.P.M. het met de directie van de H.W.A.L. niet opeens was dat het zakelijk belang was dat ook de N.T.P.M.-schepen, varende in het H.W.A.L.-emplooi, 'kust'-namen zouden krijgen werden de 'van Linschoten' en 'van Spilbergen' van de N.T.P.M. omgedoopt in respectievelijk 'Congokust' en 'Senegalkust'.

Door deze naamsverandering kwamen 2 mooie namen vrij, zodat de Raad van Bestuur van de K.P.M. op haar vergadering van eind december 1955 besloot de 4 schepen te noemen 'van der Hagen', 'van Heemskerck', 'van Linschoten' en 'van Spilbergen'.



Het ms. 'Senegalkust', de oorspronkelijke 'van Spilbergen'. Het schip vaart met het ms. 'Congokust', de voormalige 'van Linschoten', voor de N.T.P.M. in charter van de H.W.A.L. vanuit Nederland op West Afrika.



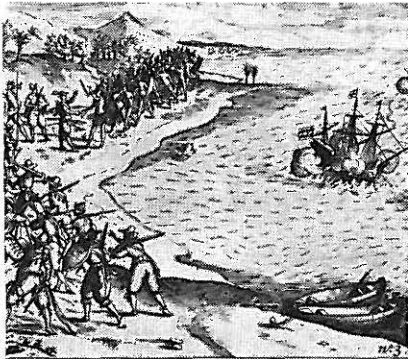
Een fraaie foto van een schip van het zgn. 'van Heemskerck-type' en ditmaal eens uit een andere hoek genomen dan gebruikelijk.

Deze opname van het ms. 'van der Hagen' werd te Napier gemaakt onder het motto 'Rust'.

De inzender is één onzer stuurlieden die zijn inzendingen instuurt onder het pseudoniem J.B.

De afbeeldingen van de betrokken zeevaarders zijn welwillend ter beschikking gesteld door het Ned. Hist. Scheepvaart Museum te Amsterdam.

Steven van der Hagen



(ontvangst door de Samorijn van Calicut in november 1604)

Was admiraal van de vloot; werd door de Amsterdamse regeerders in 1599 naar Indië gezonden en bezocht in 1600 de Molukken, waar hij het Portugese fort op Leytimor (Ambon) tevergeefs belegerde, een verbond met de Ambonnezen sloot en het eerste Nederlandse kasteel in de Molukken, het Kasteel van Verre of Kota Waerwijck, stichtte.

In 1603 als admiraal ener vloot der O.I. Compagnie naar Indië vertrokken, waar hij 31 december 1604 te Bantam aankwam. Begaf zich weer naar de Molukken; kort na zijn aankomst gaven

de Portugezen hun fort op Ambon over en sloot Van der Hagen een verbond met de Ambonnezen, waarbij deze de eed van trouw aan de Staten-Generaal aflegden en de uitsluitende handel in nagelen aan de Nederlanders verzekerden (1605). In het zelfde jaar bezocht hij de Banda-eilanden en sloot er een nieuw contract met de bewoners. De 22e juli 1606 was hij weder in het vaderland terug; 13 november 1614 werd hij tot lid van de Raad van Nederlands-Indië benoemd.

De eerste 'van der Hagen' (3033 BRT, afgebouwd in 1909) werd in 1952 afgevoerd.

De 'van Heemskerck' nr. 1 (2996 BRT, afgebouwd in 1909) ging in Wereldoorlog II verloren.

'Van Linschoten' nr. 1 (3004 BRT, afgebouwd in 1910) werd in 1938 afgevoerd.

De oude 'van Spilbergen' tenslotte (3237 BRT, afgebouwd in 1908) werd in 1948 uit de vaart genomen.

Jacob van Heemskerck



Een beroemd Nederlands vlootvoogd, geboren te Amsterdam de 1e maart 1567. Als zoon van een Amsterdamse zeilmaker had hij zijn weg naar de koopvaardij gevonden. In 1595 en 1596 ondernam hij, met Barentsz als opperstuurman, expedities, teneinde een noordwestelijke weg naar Indië te vinden, doch zonder succes.

Tijdens de derde tragische expeditie die Barentsz het leven kostte, is het Van Heemskerck die na de overwintering op Nova Zembla zijn uitgeputte mannen in open sloepen meer dan 2 maanden lang, over een afstand van 12.000 mijl, tussen de ijsschotsen van de Poolzee, veilig naar de bewoonde wereld voerde.

In 1603 bezocht Van Heemskerck als admiraal Oost-Indië. In 1607 bevond hij zich aan het hoofd van een vloot in de Spaanse wateren en raakte voor Gibraltar slaags met de Spanjaarden. In deze slag, die door de Nederlanders gewonnen werd, sneuvelde Van Heemskerck.

Jan Huygen van Linschoten



Geboren omstreeks 1563 te Haarlem. Later vinden wij hem in Lissabon, vanwaar hij zich in 1583 met een van zijn broeders inscheept op een vloot, die naar Oost-Indië vertrekt.

21 september 1583 komt de vloot in Goa en daar blijft Jan Huygen een 5-tal jaren in het gevolg van de aartsbisschop, welke daar zijn zetel had en die Van Linschoten met zijn vertrouwen ver-eerde. Pas in het begin van 1592 keerde hij in Lissabon terug, van waaruit hij in hetzelfde jaar naar Nederland en Enkhuizen terugkeert. De resultaten van persoonlijke ervaring en onderzoek

en die van informaties, genomen bij anderen, werden neergelegd in zijn bekend 'Itenerario naar Oost ofte Portugaels Indien'. Het 'Itinerario' met het daaraan toegevoegde 'Reysgeschrift van de navigatie der Portugaloyers in Orienten' enz. was voor de onderneming der Nederlanders, welke in 1595 de eerste reis uit hun land naar Indië ondernamen, van groot belang en oefende daarop grote invloed uit. Het werk toch bevatte alles wat in Nederland in die dagen van Indië werd geweten.

Tijdens zijn verblijf hier te lande maakte hij zich bovendien verdienstelijk bij het ten uitvoer leggen der plannen, welke in de tijd van zijn terugkomst in Nederland werden overwogen om Indië te bereiken langs een weg benoorden Rusland en Azië. Hij werd als commies op één der schepen geplaatst, welke in 1594 een dergelijke tocht zouden beproeven. In 1601 verscheen het journaal van deze reis, uitgegeven door Van Linschoten, in druk.

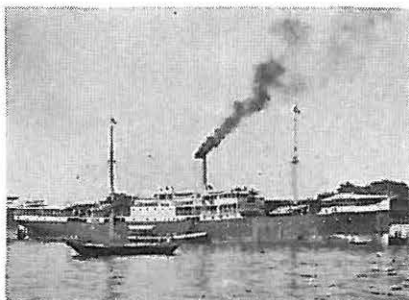
Hij overleed 8 februari 1611 te Enkhuizen.

Joris van Spilbergen



Werd gedoopt te Antwerpen 2 november 1568, overleed te Bergen op Zoom in januari 1620. In 1601 werd hem het bevel opgedragen over de drie schepen De Ram, Het Schaap en Het Lam, welke uit Veere naar Oost-Indië vertrokken. Hij bezocht de Westkust van Afrika en, na vele wederwaardigheden, ook de Zuid- en Oostkust van dat wereld-deel, knoopte handelsbetrekkingen aan met de Maharadja van Kandi op Ceylon en Atjehse potentaten en deed de Portugezen niet weinig afbreuk.

Met volgeladen schepen kwam hij in 1604 te Vlissingen binnen en deed in



Face-lift of Penang Branch Office

een vergadering van de Staten van Zeeland verslag van zijn reis; deze kenden hem een gouden erepenning en keten toe.

In 1614 deed hij een tweede tocht met 6 schepen naar Oost-Indië, maar ditmaal door Straat Magelhaens, bezocht de kusten van Chili en Peru, waar hij de Spanjaarden, soms na hevige strijd, o.a. bij Calao, veel afbreuk deed. Van daar zeilde hij naar Manilla, bezocht Ternate, Bantam en Malakka en vertrok in december 1616 van Jacatra met Jacq. Le Maire en zijn tochtgenoten als passagiers, naar het vaderland. 2 Juli 1617 kwam hij met de twee overgebleven schepen te Vlissingen binnen met een lading op 22 ton gouds gewaardeerd.

Hij stierf in betrekkelijke armoede te Bergen op Zoom.

Towards the end of last year a renovation of our Penang Branch office, situated at Weld Quay, was completed. In order to provide for better working conditions of the staff, it was decided earlier that year to air-condition the entire office, with the result that the office was completely renovated. A false ceiling was constructed with concealed lighting whereas a new

colovinyl floor was laid in attractive colours.

To commemorate this renovation, a dinner was held in the office on the 4th of January 1966 during which occasion the Managing Director of K.P.M. (Far East) Ltd., Mr. Th. Hut, was present. Pictures show parts of the renovated office as well as the commemorative occasion in progress.



Zo moe

ik ben zo moe van al de krantekoppen
ik ben die wereldpolitiek zo zat
ik ben geneigd m'n oren dicht te stoppen
om enkel maar te luist'ren naar mijn

hart

ik kan wel walgen van het woord atomen
ik ril gewoon als men erover praat
ik zou zo graag alleen maar willen

dromen

maar ja... dat mag niet want dan zijn
we niet paraat

ik zou alleen maar liedjes willen zingen
over de zon en van de zomerwind
over de regen en van al die kleine dingen
gewoon maar van een moeder en een

kind

een liedje van een kikker
of een krekel
of een bij
een liedje over jou en mij

maar 'k ben zo vrees'lijk moe van die
conflicten

tussen de staten zus en staten zo
ik denk wel eens als ze nou niet zo

klikten

en niet zo anti waren of zo vurig pro
als ze nou maar gewoon es gingen zitten
niet praten maar genieten van de zon
en om het uur een hallef uurtje pitten
dan wist men immers dat het zonder

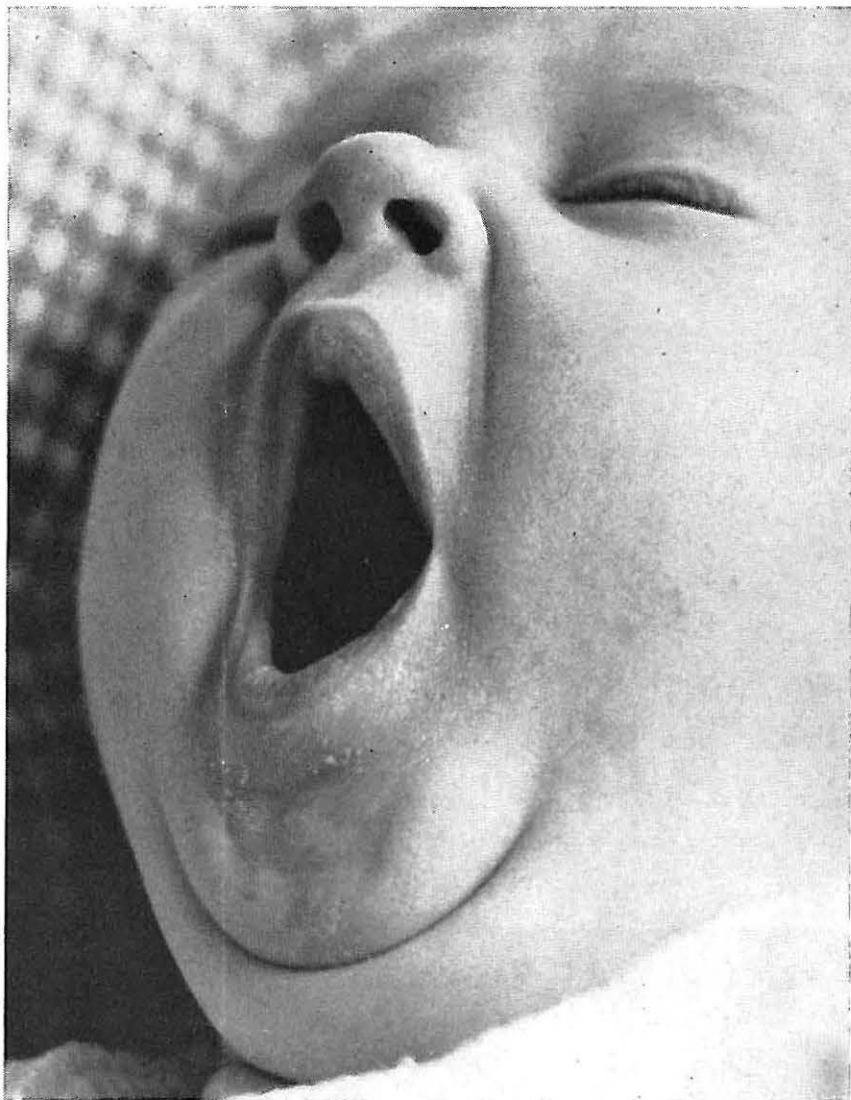
ruzie kon

dan zouden ze een liedje moeten zingen
over de zon en van de zomerwind
over de regen en van al die kleine dingen
gewoon maar van een moeder en een

kind

een liedje van een kikker
of een krekel
of een bij
want liedjes maken mensen blij

Hk.



(Foto 'Fototribune')
Overgenomen uit 'De Spil', Hengelo

Molukken herinneringen

Op een reis met de 'Rochussen' in 1920 waar ik als 2e Stuurman dienst deed onder kapitein Wilhelmus en 1e Stuurman J. Ponssen — de latere Chef van het magazijn te Priok — heb ik een merkwaardige en nogal amusante belevenis gehad.

Het schip voer een lijn die wij in die tijd de paardendienst noemden. Van Batavia ging de reis langs de plaatsen van de Noordkust en langs de kleine Soenda-eilanden naar Timor Koepang of Timor Dilly en terug. Op de terugreis werden dan op diverse eilanden o.a. veel paarden geladen, vandaar de naam 'paardendienst'.

In Makassar had de kapitein het verzoek gekregen extra het eiland Savoe aan te doen, een klein eilandje beoosten Soemba, om daar de Gezaghebber met zijn familie, die met de 'Rochussen' met vakantie naar Soerabaja zouden gaan, af te halen. Wij zouden daar dan tevens wat inkomende en uitgaande lading te verwerken krijgen.

Zoals gebruikelijk ging ik als 2e Stuurman met de motorboot en de benodigde laadboten naar het strand, om daar met behulp van onze nooit genoeg geprezen badjo's de lading te behandelen, af te leveren op connossement en de uitgaande kopra en een beetje damar,

te wegen en van laadbrieven te voorzien en in de laadboten te laden. Hiermede waren we in een paar uur gereed en was nog slechts het wachten op de Gezaghebber van het eiland. Deze woonde op de helling van de berg van het eiland, dat bestond uit een uitgewerkte krater met een spitse top en gelijkmatig glooiende hellingen, die uittiepen op een vlakke strook land rondom de voet van de berg. Een mooi zandstrand voltooide het vrijwel volkomen symmetrisch geheel. Daar wij vooral in die tijd bij de K.P.M. altijd haast hadden, stond de Gezagvoerder al te trappelen van ongeduld en keek voortdurend naar de enige weg die van boven naar het strand liep. Aangezien ik niets zag komen begon mij dat wachten te vervelen en vroeg ik aan één van de balikluivers die op het strand naar de bedrijvigheden van het laden en lossen stond te kijken en die een paard bij zich had, of hij mij misschien aan zo'n vervoermiddel met 4 schroeven en één pk kon helpen; ik wilde dan naar het huis van de Gezaghebber rijden om hem aan te sporen wat op te schieten. Hij kon me inderdaad aan zo'n beest helpen. Wel zag het er niet uit als een Australisch renpaard, maar als een kwiek bergpaardje en als ik er schrijlings op zat kon ik gezellig met mijn voeten op de grond remmen als het nodig mocht zijn. Het beest zag er echter geheel niet naar uit of ik er de derby race mee zou winnen. Opgewekt wipte ik op 'Quicksilver 1920' en begon de tocht naar boven. Nu lijkt een huis dat op een berg ligt vanaf het strand altijd veel dichterbij dan het in werkelijkheid is en ook ik vergiste mij behoorlijk. Na een uur — ik had verwacht er in een kwartier te zijn — begonnen mijn achterdelen behoorlijk pijn te doen en al hangende over stuurboord en bakboord over mijn knol, die ik zo zoetjes aan begon te verwensen, waarschijnlijk hij mij nog meer, kwam ik eindelijk bij het huizencomplex van de Gezaghebber aan, doodmoe en behoorlijk doorgezeten, maar in het opwekkende vooruitzicht

van een koud splitje of een koud schuimend biertje en een zadel voor de terugtocht naar het strand. Toen ik echter het huis dichterbij naderde viel het me op dat het er zo verdacht stil was. Al spoedig kwam een zeer oude man naar me toe, die al zolang A.O.W. genoten had dat hij hierdoor een A.O.W. van de A.O.W. genoot. U begrijpt dus wel hoe oud hij ervuit zag, en toen ik hem vroeg waar de Gezaghebber was zei hij: 'Wah Toean besar soedah pigi di kapal' Daar stond ik dus met mijn pijnlijke billettjes en een afschuwelijke dorst, of liever daar hing ik op mijn $\frac{1}{2}$ pk. Ik begreep er niets van want volgens mij had ik het gezelschap, dat bestond uit de Gezaghebber met familie en alles wat in de buurt woonde, op mijn tocht naar boven moeten zien. Wat bleek echter? Er was een tweede weg naar beneden, korter en beter, die echter op een andere plaats op het strand uitkwam dan waar ik gestart was voor mijn steeplechase.

In plaats van een koele drank kon hij mij niets anders aanbieden dan een glas lauwe limonade, bah! Ook kon hij mij geen zadel aanbieden, want alles wat een paard had was met de familie naar het strand gegaan. Het enige dat ik nog op de kop kon tikken was een jutezak, die ik met een stuk touw op de rug van het paard vastbond. Ik dus als een haas — met de vaart van een schildpad — naar beneden de goede weg terug. De juiste wijze waarop ik het strand haalde, laat ik aan uw verbeelding over, de vellen hingen er aan. Onderweg was ik al enige malen opgejut door een driftig gefluit van de scheepsfluit vanwege de immer hebbende haast en ik hoorde in mijn verbeelding de ouwe al moppen (zeer zacht uitgedrukt) en zoiets zeggen: 'Waar blijft die r.t vent nou weer'.

Enfin, ik kwam tenslotte aan boord, waar ik op het 1e klasse dek, hetwelk

Vlaggen als symbool van groeikracht

bij de 'Rochussen' op 't achterschip was, door kapitein en 1e Stuurman zomede door de Gezaghebbersfamilie werd opgewacht; waaronder een schat van een dochter, waardoor ik me wel zeer ellendig voelde wegens de afgezakte toestand van mijn gehele complex. De kapitein had al gauw in de gaten waar mijn moeilijkheden lagen en verzocht mij vriendelijk te gaan zitten. 'Kerel', zei hij joviaal, 'je zult wel moe zijn, ga toch zitten' en hij schoof heel galant een stoel bij. Toen ik maar bleef aarzelen duwde de 1e stuurman mij met een flinke plof op de stoel, waar ik met een luide kreet van 'au' weer uitsprong. Natuurlijk grote hilariteit van de aanwezigen, die in een hysterische pretlach uitbarstten. Wat kan pret toch een eenzijdige vorm aannemen!

Gelukkig was ik mijn ellende gauw weer vergeten en toen we na een voorspoedige reis de hellingen van de Ardjuno — hier woonde de heer Wilhelmus — in zicht kregen, konden we toch op een prettige reis terugzien.

Kl. U. N.



St. George

Territoriale wijzigingen van ons land zijn voor onze vlag van geen betekenis geweest. Het rood (oranje)-wit-blauw heeft zich van de tijd van de Watergeuzen af weten te handhaven.

De vlag van het in 1960 zelfstandig geworden Cyprus is wit met in het midden een gouden silhouet en twee olijftakjes. Met dit dundoek gaf Cyprus bij voorbaat blijk geen groei te ambiëren.

Hoe wijzigingen zich in een vlag wel kunnen afspiegelen zien wij, wanneer wij de geschiedenis van de vlag van Groot-Brittannië volgen.

Tot de regering van de Schotse koning Jacobus I was de nationale vlag van Engeland wit met een rood St. George-kruis.

Tijdens zijn regering, in 1606, werd besloten de Engelse vlag te combineren met de vlag van Schotland, blauw met een wit kruis van St. Andrew, de beschermheilige van Schotland (het kruis heeft de vorm van de letter X).

Daarmede kwam de eerste Unievlag tot stand.

Ierland had ook zijn beschermheilige, St. Patrick, met zijn eigen symbool: een rood St. Andrewskruis op wit veld. Op 1 januari 1801 werd Ierland in de Unie opgenomen.

De proclamatie vermeldde: 'that the Kingdoms of Great Britain and Ireland should upon this day... for ever after be united in One Kingdom... that the Union Flag shall be Azure, the Crosses Saltire of St. Andrew and St. Patrick Quarterly, per Saltire counter-changed Argent and Gules: the latter fimbriated of the second, surmounted by the Cross of St. George of the third, fimbriated as the Saltire'.

De Unie hield geen stand. De vlag bleef.



Union Jack

In de vlag van de in 1957 gevormde Federatie van Malakka werd vooral benadrukt het samengaan van 11 Islamitische staten. De vlag kreeg 11 banen afwisselend rood en wit, een 11 puntige ster in een blauw kanton. Ster



Federatie van Malakka

aangevuld met halve maan vertegenwoordigde het Islamitische karakter van de federatie.

In september 1963 werd Malaysia geproclameerd, waarin samengingen de Federatie, Singapore, Sabah en Sarawak. De vlag van Malaysia: een aan de nieuwe situatie aangepaste vlag van de oude federatie, nu met 14 banen en een 14-puntige ster. Nog geen 2 jaar hield de nieuwe federatie stand, want in augustus 1.1. werd Singapore uitgesloten.

Dertien is geen populair getal. De vlag bleef (vooralsnog) ongewijzigd.



Stars and Stripes

Met 13 staten startten de Verenigde Staten van Amerika. In 1777 werd dit cijfer in de banen en sterren van de vlag vastgelegd. Opneming van een nieuwe staat betekende aanvankelijk een nieuwe ster én baan. Snelle groei van het aantal staten en een chaos in ontwerpen maakten het al vrij spoedig nodig orde op zaken te stellen. In 1818 werd het aantal banen op 13 bepaald, afwisselend rood en wit. Elke staat wordt voortaan vertegenwoordigd door een ster. De wijziging hiervan vindt steeds plaats op de 4e juli van een jaar.

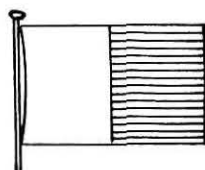
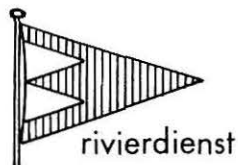
Intussen wordt als laatste staat Hawaï vertegenwoordigd in de vlag door de 50ste ster. Dat ook nu nog foutieve

afbeelding mogelijk blijft, bewijzen de 51 sterren opgenomen in de vlag van de Verenigde Staten in Oosthoeks Encyclopedie (deel XV, 1964).

De groeikracht van scheepvaartmaatschappijen blijkt veelal uit de vlaggen van hun dochterondernemingen, welke vlaggen dan duidelijk ontleend zijn aan die van de moedermaatschappij.

Wij behoeven maar de omslag van het jubileumnummer te raadplegen om de weerspiegeling van de band tussen KPM-NTPM-HVM in hun vlaggen vast te stellen.

Voorbeeld van een combinatie, zoals dit bij Groot-Brittannië plaats vond, is de rederijvlag van L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst.



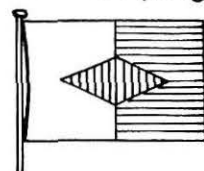
zeedienst

Tot 1959 had L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst voor haar Zeedienst en voor haar Rivierdienst twee verschillende vlaggen. De oorzaak hiervan lag in het feit, dat na de fusie in 1923 van L. Smit & Co.'s Sleepdienst N.V. en de N.V. Internationale Sleepdienst Maatschappij — uit deze twee ondernemingen werd toen L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst geboren — de vlag van Smit werd aangewezen voor de Zeedienst en de vlag van de Internationale voor de Rivierdienst.

De zeesleepboten kregen vanaf dat ogenblik een blauwe band om de schoorsteen, de havensleepboten een rode band. Dit is tot op het huidige ogenblik nog steeds het geval.

In de loop der jaren zijn beide vennootschappen vergroeid tot één bedrijf, één Sleepdienst. Om deze reden werd in 1959 besloten zowel voor de Zeedienst als voor de Rivierdienst één en dezelfde vlag te gaan voeren. Deze vlag werd een combinatie van beide voorgaande vlaggen. Een schets van de drie vlaggen is in de illustraties van dit artikel gegeven. Let vooral op de wijze waarop de witte driehoeken en het rood van de vlag van de rivierdienst tot uitdrukking zijn gebracht in de nieuwe vlag.

nieuwe rederijvlag



rood



blauw

PERSONALIA

PROMOTIES

Technisch Varend personeel N.T.P.M.
tot 5e Werktuigkundige A. Coehoorn m.i.v. 4-12
Van harte gelukgewenst.

MUTATIES GEZAGVOERDERS

K.P.M.
W. F. Klute ex RV/Ned. naar ms. 'Sinabang' 12-2
E. van Luyk (dd. Gezagv.) ex ms. 'Sinabang' met
RV/Ned. 12-2
W. A. Breebaart ex RV/Austr. naar ms. 'van
Linschoten' 12-2
W. C. Mulder ex ms. 'van Linschoten' naar ms.
'Houtman' 12-2
P. Starkenburg ex ms. 'Houtman' met RV/Ned. 17-2
H. Koch ex ms. 'Schouten' naar ms. 'Keerkring' 15-2
J. A. Haringsma ex ms. 'Keerkring' naar ms.
'Schouten' 15-2
N.T.P.M.
J. Ruyter ex verlof naar ms. 'Senegalkust' 2-2
J. P. van Haeften ex ms. 'Senegalkust' met verlof 3-2
H. Boeree Gezagvoerder K.P.M. naar ms. 'Zuiderkerk' 2-2
F. H. Wolff ex ms. 'Zuiderkerk' met verlof 3-2

MUTATIES HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN

D. Snip ex RV/Ned. naar ms. 'Straat Lombok' 1-2
G. Buyze ex ms. 'Straat Lombok' naar ms. 'v.
Heemskerck' 1-2
I. v. d. Berg ex ms. 'Van Heemskerck' met O.E.V./Japan 12-2
J. R. Holman ex RV/Ned. naar ms. 'Van Riebeeck' 6-2
A. A. Leonen dd. Hfd. Wtk. ex ms 'Van Riebeeck'
2e Wtk. 6-2

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

MET VERLOF GEGAAN

K.P.M.
1e Strm. W. Flach uit Kaapstad RV/Austr. 18-1
1e Strm. G. E. Kaersenhout uit Durban RV 27-1
4e Wtk. M. C. v. Apeldoorn uit Durban RV/SV 10-2
N.T.P.M.
4e Wtk. J. P. Bostelaar ex ms. 'Senegalkust' 29-1
2e Strm. D. Ch. L. van Amson ex ms. 'Zuiderkerk' SV 4-2
4e Wtk. J. J. N. Bosschaart ex ss. 'Munttoren'
(Puerto la Cruz) 10-2
5e Wtk. J. L. Menninga ex ss. 'Munttoren' (Puerto
la Cruz) 10-2

Alle verlofgangers een prettig verlof.

SCHEEPSPOSITIES

N.T.P.M.

ms. 'Congokust'	Antwerpen	± 20-3
ms. 'Senegalkust'	Freetown	± 20-3
ms. 'Zuiderkerk'	Tanga	± 25-3
ms. 'Sloterkerk'	Hamburg	± 17-3
ss. 'Munttoren'	Curaçao	± 18-3
ss. 'Westertoren'	Balikpapan	

H.V.M.

ms. 'Hollands Diep'	Singapore	± 18-3
ms. 'Hollands Duin'	Yokohama	± 23-3
ms. 'Hollands Dreef'	Japan	± 25-3
ms. 'Hollands Burcht'	Dairen	± 10-3

NA VERLOF VERTROKKEN

K.P.M.

5e Wtk. E. Tindal		
	Kaapstad ms. 'Straat Frazer'	3-2
1e Strm. F. G. van Amersfoorth		
	Singapore ms. 'Siaoe'	4-2
1e Strm. H. A. van Geldere		
	Singapore ms. 'Siberoet'	4-2
3e Strm. M. Vodegel		
	Beira ms. 'Van Riebeeck'	6-2
3e Wtk. P. B. G. M. Wesseling		
	Singapore ms. 'Van Neck'	10-2
2e Wtk. A. M. l'Herminez		
	Singapore ms. 'Keerkring'	11-2

NA VERLOF GEPLAATST

N.T.P.M.

5e Wtk. J. Poorting ms. 'Senegalkust'	28-1
3e Wtk. E. Grootveld ms. 'Senegalkust'	31-1
2e Strm. L. C. van Kooten ms. 'Zuiderkerk'	2-2
2e Wtk. W. K. Pieters ms. 'Zuiderkerk'	2-2
5e Wtk. R. E. Stap ms. 'Zuiderkerk'	2-2
5e Wtk. J. J. Jakobsen ss. 'Munttoren' (Puerto la Cruz)	4-2
5e Wtk. A. Coehoorn ss. 'Munttoren' (Puerto la Cruz)	4-2

KPM-ers TIJDELIJK BIJ N.T.P.M. GEDETACHEERD

1e Strm. J. Ozinga ms. 'Senegalkust'	31-1
4e Strm. W. de Jong ms. 'Senegalkust'	11-2

Goede wacht en behouden vaart.

GESLAAGD VOOR EEN HOGER DIPLOMA:

K.P.M.

3e Wtk. C. Adriaanse	B I	2-2
4e Wtk. R. H. K. Everaarts	B I	2-2
2e Strm. J. K. L. Koster	S I th	4-2
3e Strm. A. Krüger	S II	4-2
5e Wtk. C. v. d. Vring	B I	8-2

N.T.P.M.

5e Wtk. A. Coehoorn	VD	4-12
5e Wtk. J. J. Jakobsen	A	20- 1
4e Wtk. H. J. Nijkamp	A	1- 2

Gelukkigwens met het behaalde succes.

JUBILEE



Mr. Lee Ah Guew
Assistant Regional Staff Penang
25 years
26th March 1966

The editors herewith offer their congratulations to the celebrator.

HUWELIJKEN

K.P.M.

1e Stuurman L. van der Boon en Mej. S. S. I. Tripp, ddo. 10-2-66 te Rotterdam.
4e Werktuigkundige H. W. M. Veugelers en Mej. T. M. M. Tournoy, ddo. 21-2-66 te Vlissingen.

Proficiat en 'behouden vaart'.

NIEUW K.P.M.-mertje

Amsterdam, 19-1-66: Cynthia, dochter van de heer P. Panhuis (Amsterdamkantoor) en Mevrouw J. A. Panhuis-Ecker.

Welkom in de 'familie'

Familiegroeten

Donderdag 10 februari jl. was een opname van familiegroeten voor de mss. Van Cloon en Van Spilbergen. Wij dachten dat er al een beetje voorjaar in de lucht zat, doch het weer sloeg helaas om en bracht ons een Siberische koude met alle daaraan verbonden ongemakken, zoals ijzel, sneeuw enz. Toch waren de families in Hotel Gooiland present.

In februari is het gebruikelijk dat schoonmaakpraatjes worden gehouden. Dit keer werd van deze 'goede' gewoonte afgeweken en werd gesproken over winter- en zomervakanties, hetgeen Guus Weitzel aanleiding gaf op te merken dat dit zeker een welvaartverschijnsel was.

Er waren leuke teksten; zo wilde het dochtertje van gezagvoerder Bouter graag rolschaatsen hebben en vertelde Papa dat elk centje dat ze vond in haar spaarpot werd gestopt. Dat was niet aan dovemansoren gezegd want er bleek in menige portemonnaie nog vele centjes te zitten. Was dit misschien aan boord ook het geval? Het zoontje van hoofdwerktuigkundige Hulst vond dat Papa maar gauw moest thuiskomen; er was een heleboel te 'fixen'; hij zou wel meehelpen, maar

of Papa wel de rem van zijn step wou maken.

Zo werden met onze gastvrouw Teddy Scholten weer twee leuke programma's gemaakt, welke — naar wij hopen — goed werden ontvangen.

Voor de muziek zorgde het orkest 'Confetti' onder leiding van Harry de Groot met zang van Willy Alberti.



foto's J. H. C. Vermeulen



links: familieleden ms. 'van Spilbergen'
boven: familieleden ms. 'van Cloon'