



de Uitlaat

12e JAARGANG No. 6

JUNI 1957

de Uitlaat

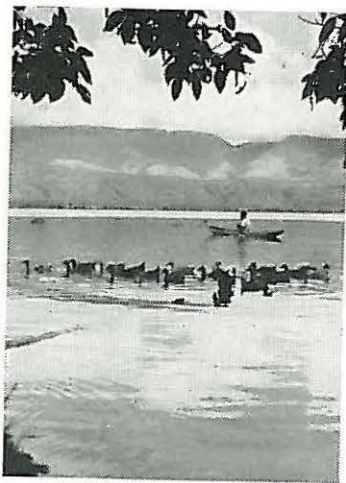
personeelsorgaan van de
n.v. Koninklijke Paketvaart-
Maatschappij

12de jaargang no. 6

Juni 1957

*

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



Op de frontpagina:

Meer van Singkarak
(Mincangkabau)

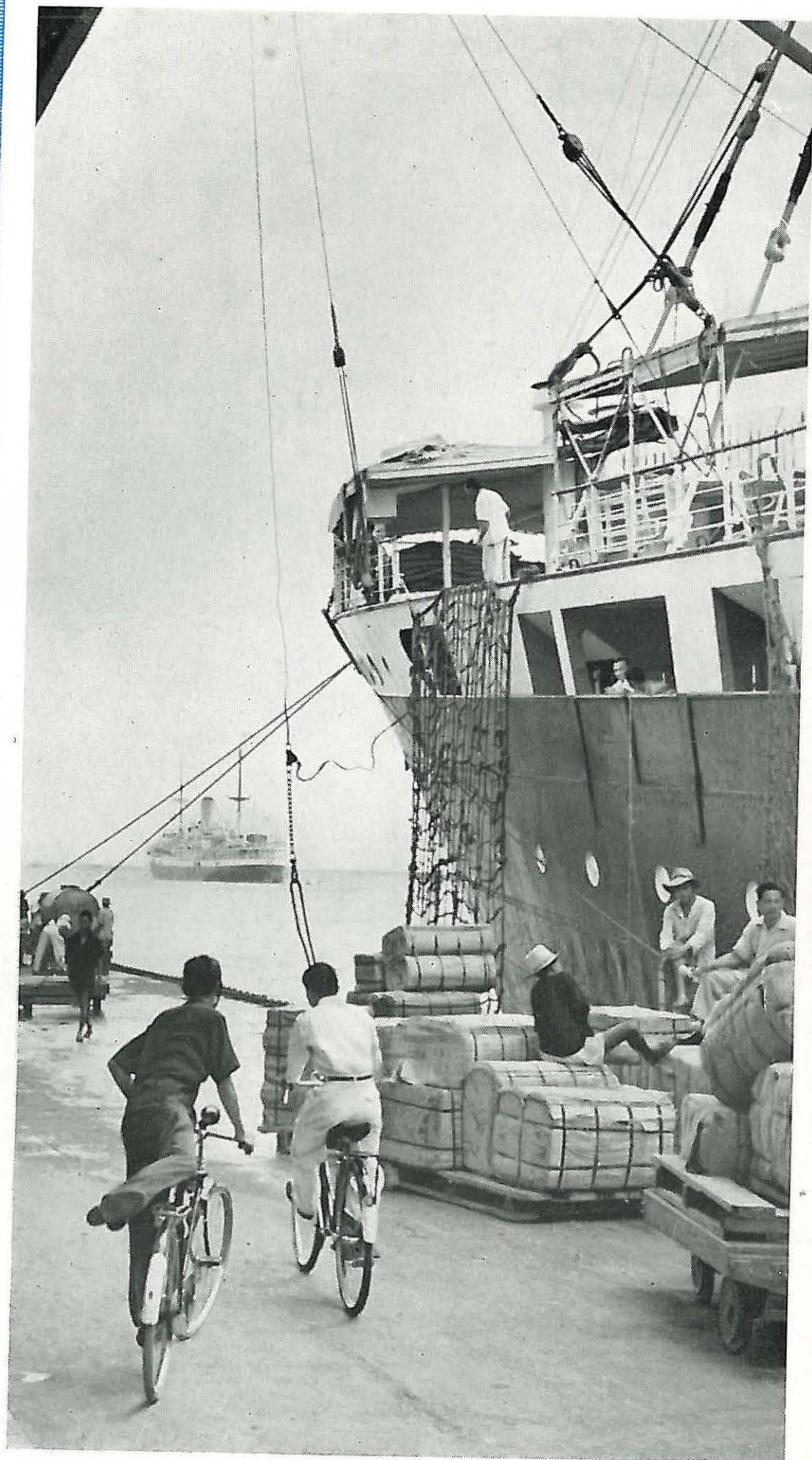


Op de achterpagina:

Surabaja's haven

(foto's: Frank Bodmer Studio's)

Druk: n. v. Visser & Co.
Djakarta



Havenbeeld te Tg. Priok.

(foto: Willy van Boggelen)



Z.K.H. Prins Bernhard viert 29 Juni a.s. zijn zesenvestigste verjaardag.

(foto: M. C. Meyboom)

Van de Redactie

Kunt U schrijven, schrijf dan mee

We hebben er in dit redactie-hoekje al zo vaak over gesproken, dat we echt niet precies weten hoe wij er weer bij U over moeten beginnen. En toch moet het.....

U zult het alwel hebben begrepen, het gaat over eventuele bijdragen voor ons blad, die wij in zo geringe mate ontvangen. Het moet ons (opnieuw) van het hart dat het met de pennevruchten van onze lezers zeer slecht is gesteld. U kunt ons niet wijsmaken dat U tijdens de uitoefening van Uw dagelijkse KPM-arbeid niet eens iets leuks meemaakt dat het vertellen aan ons waard is. U zult zien dat, als U eenmaal met schrijven bent begonnen, het allemaal best meevalt.

Wij horen ook zo bitter weinig van „buiten”; wat zou het niet prettig zijn om regelmatig eens iets te publiceren van onze Agentschappen. Het is niet zo moeilijk, lezer, iedere maand met een „Uitlaat” van 28 of 32 pagina's te verschijnen, daar zien we best kans voor, maar het is daarentegen een grote kunst om maandelijks met een blad te komen dat vol staat met nieuws van en over onze maatschappij.

Zegt u nu niet: m'n stijl deugt niet, want die komt er minder op aan. Het gaat om de inhoud. Als Uw Redactie zo'n bijdrage maar eenmaal heeft, is de zaak verder eenvoudig genoeg. Maar schrijf..... niet alleen voor ons, maar ook voor uw collega's, die uw verhaal met genoegen zullen lezen.

Kunt U schrijven, toe, schrijf dan mee..... !



Bovenstaande foto werd gemaakt tijdens het recente bezoek van de heren De Koe en De Geus aan de Directie der K.J.C.P.L. te Hongkong in April j.l. Van links naar rechts de heren Veltman, De Geus, Warning, De Koe en Van Osselen.

Wat is en doet de Noeski?

Een nuttige instelling.

De Noeski is een afkorting van de „Nederlandse Onderwijs- en Studiekas voor Indonesië” een vereniging die zich volgens haar statuten ten doel stelt de studie te bevorderen en te vergemakkelijken van jongelieden, zonder onderscheid van landaard, leeftijd en kunne, die zich uit Indonesië (ook uit Singapore en Nieuw Guinea) binnen Nederland tot enige werkkring bekwamen of aldaar enigerlei opvoeding genieten.

De Noeski is gevestigd in het Koninklijk Instituut voor de Tropen, Linnaeusstraat 2a te Amsterdam en belast zich desgewenst met de voogdijschap, de algehele verzorging en het toezicht op de studie van deze jongelui. Zij brengt hen onder bij families en blijft voortdurend in contact met de ouders in Indonesië en de families waar zij ondergebracht zijn. Alle betalingen, die uit het verblijf in Nederland voortvloeien, worden door haar geregeld.

De Noeski treedt voor de ouders op in alle voorkomende aangelegenheden, geeft advies betreffende studie-mogelijkheden, regelt desgewenst de vacaties enz. enz. Tot haar zorg behoort thans een 60-tal pupillen, die over geheel Nederland allerlei soorten opleidingen volgen en geplaatst zijn vanaf de lagere school tot en met de universiteit.

De Vereniging is opgericht op 1 Januari 1914 en bestaat dus thans maar liefst 43 jaar. De uitvoering der werkzaamheden van de Noeski is in zeer bevoegde handen gelegd en wel in die van de heren L. D. Kurtz en J. Appeldoorn, die beide jarenlange Indische onderwijservaringen hebben.

Wij kunnen hier nog aan toevoegen dat de heer M. C. Koning, ex Voorzitter en Lid van de Raad van Bestuur der K.P.M. gedurende 35 jaar lid is geweest van het Bestuur (ook als Voorzitter) en thans als Erelid is benoemd. In het huidige Bestuur heeft een onzer Directieleden in Europa, Jhr. S. G. van Weede zitting.

*

Koninklijke onderscheiding

Het is ons een bijzonder genoegen te kunnen mededelen, dat het Hare Majesteit Koningin Juliana der Nederlanden heeft behaagd om op 30 April j.l. de heer J. H. Warning, Directeur van de K. J. C. P. L. te Hong Kong te benoemen tot Ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw.

Wij bieden hierbij de heer Warning met deze hoge koninklijke onderscheiding onze hartelijke gelukwensen aan.

Marien-Biologisch Instituut te Curaçao

Het onderzoek van de zee geniet tegenwoordig een levendige belangstelling. Toen Prins Albert de Eerste, prins van Monaco, destijds zijn oceanografisch instituut met het inmiddels beroemd geworden aquarium stichtte en met behulp van zijn speciaal daartoe uitgeruste expeditievaartuig het zeeonderzoek ter hand nam, kon hij zeer zeker een pionier worden genoemd, een ontdekkingsreiziger, bezielde door een allesbeheersend ideaal een nieuwe, volkomen onbekende wereld te ontdekken.

Wij kunnen niet anders zeggen dan dat hij daarin volkomen is geslaagd. Wanneer men tegenwoordig het zee-aquarium te Monaco bezoekt en in de donkere zalen een indruk krijgt van het alleszins merkwaardige, dierlijke en plantaardige leven, zoals dit zich onafgebroken afspeelt in de blauwe diepten van de Middellandse zee; wanneer men bovendien een rondgang maakt door het uitgebreide museum, waar de vergaarde schatten op overzichtelijke wijze in de vitrines liggen opgesteld als een vrijwel onuitputtelijk studiemateriaal voor de wetenschappelijke onderzoekers; en wanneer men ten slotte de resultaten van die onderzoekingen nagaat in het internationale tijdschrift, dat door het instituut wordt uitgegeven, dan moet men wel ongemerkt een grote bewondering krijgen voor deze vorst, die liever over de zee dan over het land regeerde.

De invloed van prins Albert is zeer groot geweest. Tegenwoordig wordt immers het praktische en zuiver wetenschappelijke belang allerwegen ingezien en men heeft op verschillende plaatsen instituten opgericht. Wij behoeven hierop natuurlijk niet uitvoerig in te gaan, maar willen toch in dit verband het zoölogisch station te Napels noemen, als een zeer bekend instituut, waarin onderzoekers uit de gehele wereld hun researchwerk hebben verricht, en dan in Nederland het zoölogisch station in de marinebasis Den Helder. En nu heeft ook Curaçao, het grootste en belangrijkste eiland van de Nederlandse Antillen, zijn Marien-Biologisch Instituut gekregen.

Het fraaie, L-vormige gebouw, dat door een nauwe samenwerking van verschillende instanties tot stand is gekomen en waarvan de eerste steen op 19 Oktober 1955 werd gelegd door prins Bernhard, bevindt zich bij de ingang van de bekende Piscaderabaai en aan de voet van de 131 meter hoge Veerisberg. Gelegen op een historisch belangwekkend punt, geeft het speciaal van de bibliotheek uit een uniek uitzicht op de baai en voorts op de zogenaamde Drie Gebroeders, namelijk de Jack Evertzberg, de Veerisberg en de Seroe Pretoe. Bij de bouw werd een dankbaar gebruik gemaakt van de natuurlijke bodemgesteldheid. Zo werd de beneden-

verdieping opgetrokken op een puinwal, die in de loop der tijden op een uit kalksteen bestaand terras werd opgeworpen, terwijl de bovenverdieping met een over de benedenverdieping uitstekend gedeelte op een hoger gelegen terras rust.

De benedenverdieping bevat de achthoekige aquariumzaal, die te zamen met de op de bovenverdieping gelegen bibliotheekkamer, welke eveneens achthoekig van vorm is, de centrale plaats in het gebouw inneemt. Behalve de aquaria en de 15 centimeter brede goot langs de gehele binnenwand, waarin verschillende zeedieren zoals mosselen en zeeanemonen kunnen leven, treft men hier ook nog een ondiepe bak aan, die als een zandstrand kan worden ingericht en zeer geschikt is om bodemdieren te kunnen houden en onder zo natuurlijk mogelijke omstandigheden te bestuderen. Bovendien treft men in de benedenverdieping aan een van microscopiseertafels voorzien laboratorium, waarin plaats is voor tien personen, en voorts enige werkkamers, bergruimten, toilet en douchegelegenheid.

Wat de bovenverdieping betreft, hier vinden wij behalve de bibliotheek met air-conditioning, de directeurskamer en drie werkkamers, die ieder aan twee personen ruimte bieden, bovendien nog een gehoorzaal voor het geven van cursussen, het houden van tentoonstellingen en dergelijke. Voorts is nog vermeldenswaard op deze verdieping een ronde demonstratiekast, waarin een collectie van in het gebied van de Antillen voorkomende organismen is tentoongesteld.

Het zeewater wordt regelrecht opgepompt uit de Piscaderabaai en wel door midden van twee elektrische centrifugaalpompen. Dit water wordt getransporteerd door buizen van poly-ethyleen en komt nergens in aanraking met metaaldelen.

Met betrekking tot de produktiviteit van het water kan worden opgemerkt, dat dit tropische water vermoedelijk vrij rijk is aan plantaardige en dierlijke organismen. Wijlen professor Boeke, in leven hoogleraar in de weefselleer aan de rijksuniversiteit te Utrecht, heeft in de periode 1904 tot 1905 een collectie vissen bijeengebracht, waarbij door later onderzoek 337 soorten werden

onderscheiden. Dit aantal ligt boven dat van de Noordzee, waarin het aantal vissoorten op iets meer dan 200 wordt gesteld.

Voor diepzeeonderzoek blijkt de Caribische zee een grote geschiktheid te bezitten. Het ligt dan ook zeer zeker in de bedoeling om in de toekomst, wanneer het instituut wellicht de beschikking zal hebben over een zeewaardig vaartuig, dat voor dergelijk werk is ingericht, ook dit deel van het zeeonderzoek actief ter hand te nemen.

Verder vraagt de directeur van het instituut, dr. Zaneveld, aan wiens overzicht in het Vakblad voor Biologen wij verschillende gegevens hebben ontleend, zich af „of hier geen taak ligt voor het Koninkrijk der Nederlanden om te trachten ook naar dit gebied, waar zoveel eeuwen lang reeds de Nederlandse driekleur wapperde, een goed toegeruste expeditie uit te zenden. Zowel op marien-biologisch als op oceanografisch, meteorologisch en sub-marien geologisch gebied zijn in de Caribische zee waardevolle resultaten te boeken”.

De kustzone blijkt eveneens belangrijke aspecten te bieden voor een bij uitstek vruchtbaar, wetenschappelijk onderzoek. Men treft hier immers zowel steile rotskusten aan als kusten met een zachte glooiing, voorts zandstranden, modderbanken, koraalriffen, mangrovebossen, lagunes, kalkterrassen, getijdepoeltjes, grotten en tenslotte kusten waar een branding vrijwel wordt gemist. Het spreekt wel vanzelf, dat deze verschillende milieus van invloed zullen zijn op de levensgemeenschappen. De organismen, die in deze milieus worden gevonden, zijn voor het grootste gedeelte nog onbekend en ook met betrekking tot de factoren, die hun verspreiding beïnvloeden, tast men vrijwel volledig in het duister.

Het water bezit een grote helderheid, zodat men op een vrij eenvoudige wijze met behulp van de duikbril en de snorkel of de aqua-long het onderzoek kan verrichten. Tevens bestaat de mogelijkheid om gedurende het gehele jaar waarnemingen te doen en onderzoekingen te verrichten aangezien de organismen een onderbroken activiteit vertonen.

Het marien-biologisch instituut op Curaçao blijkt ongetwijfeld in een behoefte te voorzien, een behoefte, die zowel op het terrein van de praktijk als op dat van de zuivere wetenschap is gelegen, en men kan dan ook ongetwijfeld met vertrouwen de toekomst tegemoet gaan. Wij willen het daarbij onze beste wensen niet onthouden.

(uit: „De Nieuwe Rotterdamse Courant”)



Woensdagmiddag 10 April j.l. heeft H.K.H. Prinses Margriet in Rotterdam het Nationaal Monument voor de Koopvaardij „De Boeg” onthuld. De foto geeft een overzicht van het monument en de Nieuwe Maas tijdens de onthulling van „de Boeg”.

Anpfoto

„De Boeg”

neerlands hulde aan de koopvaardij

In een donkere regenachtige nacht enige dagen vóór het Kerstfeest 1942 bevond ons konvooi zich ten Oosten van de Braziliaanse kust. Wij waren met een groot aantal tankers op weg van Kaapstad naar Curaçao, beschermd door enkele Amerikaanse korvetten.

Nu de bestemming naderde werd het duikbootgevaar groter en steeg aan boord van de schepen de spanning zichtbaar. De nacht, die normaal rust moest geven, gaf onder deze omstandigheden slechts beklemming en onzekerheid.

Hoewel niemand zich hierover rechtstreeks uitliet, ondervond iedereen in zijn binnenste angst om wat er zou kunnen gebeuren. Dapperheid ontstaat n.l. nimmer wanneer min of meer gelaten het noodlot moet worden afgewacht, maar komt eerst naar voren als het lot heeft toegeslagen en weerstand kan worden geboden.

Deze harde, vaak zó wrede werkelijkheid, maakte het varen in oorlogstijd vooral voor de Koopvaardij zenuwslopend. De zee trots haar grilligheid en onberekenbaarheid toch zó vertrouwd aan de zeeman was nu, door krijgsgeweld en sluipmoord van onder-water, een hel en verschrikking.

Met een Marine-detachement op een tankschip van dit naar de Nederlandse Antillen stomende konvooi werden wij met dit alles geconfronteerd om nimmer meer te vergeten.

Onze „Ouwe” herinneren wij ons als een doortastend man die de indruk gaf zich zelf volkomen in de hand te hebben, hoe groot zijn verantwoordelijkheid en zorgen ook konden zijn. Op zijn schrijftafel stond een foto van zijn vrouw en drie kinderen en voor ons was hij dan eerst zich zelf wanneer hij gelegenheid kreeg over zijn gezin te spreken. Bij de twinkeling in zijn ogen

kwam dan goed een lichte nerveuse trek op zijn gezicht, de weerspiegeling van zijn innerlijke gevoelens. Optimistisch te blijven bij omstandigheden als varen in oorlogstijd, was voor velen een bijna bovenmenselijke krachtspanning. Hoe bewonderingswaardig was het dan toch te kunnen constateren, dat de zeeman in de dagelijkse routine nog humor wist op te brengen voor behoud van veerkracht en moed.

Wij voeren verder in de donkere nacht met rondom ons de silhouetten van de zigzaggende onverlichte schepen. Uren stonden wij te turen aan de railing. Hier, in de ruimte van de Oceaan, waren een grote groep mensen bij elkaar, ieder met zijn eigen zorgen en voorts met de spanning van het gemeenschappelijk gevaar.

Tegen de vroege ochtenduren was er op de schepen, uiterlijk althans, de volledige nachtelijke rust. Slechts de



Bovenstaande foto laat zien hoe Prinses Margriet de hefboom van een scheepstelegraaf op „volle kracht vooruit” zette, waardoor zij de op de sokkel van het beeld uitgehouwen spreuk „Zij hielden koers” onthulde. Anpfoto

wacht op de brug, de uitkijk en geschutsbemannings op post en machinekamerpersoneel, zorgden in goed teamwork voor de veiligheid van schip en bemanning.

Plotseling, het zal drie uur in de ochtend zijn geweest, werd de stilte verscheurd door de geweldige ontploffing van een inslaande torpedo. Direct daarop brak het inferno los. Een tanker uit ons konvooi was getroffen... brandde en ontplofte in een gigantisch vuurwerk. De zee was hel verlicht alsof het dag was, korvetten stoomden in hoge vaart tussen ons door, wierpen in razend tempo dieptebommen op de belager. Het geheel was adembenemend, groots, wrééd en verschrikkelijk.

Geen schip uit het konvooi mocht hulp verlenen, voort moesten wij, onze makkers op het brandende schip achterlatend, ter eigen beveiliging en het verzekeren van de kostbare lading die wij naar de bestemmingsplaats moesten brengen. Slechts één der korvetten diende te trachten drenkelingen, zo die er waren, te redden.

Met het ochtendgloren was alles voorbij, één schip minder, het merendeel van haar bemanning afschuwelijk omgekomen in vuur en brandende olie,

enkelen gered, de meesten echter onherkenbaar verbrand.

De reactie op de schepen was goed te merken, geen enkel spoor van enige opgewektheid, zichtbaar bedruktheid, want men besepte ál te goed het „heden ik maar morgen gij”. Dit voorgevoel, was wel het meest enerverende dat de opvarenden der Koopvaardij moesten verwerken om hun plicht op zee in oorlogstijd te blijven doen. Trots dit alles „hielden zij koers”, maar betaalden een hoge tol.

Duizende opvarenden keerden niet terug — 2134 Nederlandse en 1414 niet-Nederlandse zeelieden kwamen op onze schepen om het leven. Bijna vierhonderd Nederlandse zeelieden bleven invalide. Vierhonderdnegentig schepen onder Nederlandse vlag, méér dan de helft van de tonnage onzer koopvaardijvloot, gingen verloren.

Men kan niet beschrijven doch wel vermoeden wat het betekende voor de bemanningen, die jarenlang gescheiden van huis en haard hun plicht volbrachten in het aangezicht van onophoudelijk gevaar. Evenmin kan men doorgronden wat de echtgenoten en familie-leden van onze zeelieden hebben doorstaan

om zonder bericht en in voortdurende onzekerheid te moeten leven.

De vrede kwam en bracht voor velen de vreugde van het weerzien, voor duizende gezinnen kon er géén weerzien zijn. De wonden waren toen nog vers, de leegte in talloze gezinnen schrijnend. Het leven gaat echter voort en herneemt haar rechten, leed wordt nu eenmaal verzacht door de tijd.

De zeemannsvrouwen die alléén waren achtergebleven moesten, mede om de kinderen, weer trachten levensvreugde op te brengen en eigen verdriet verbergen.

Het Nederlandse volk vernam reeds spoedig na de oorlog hoe groots de verichtingen van de Koopvaardij waren geweest en welke smartelijke verliezen er waren geleden. Tóen ging men eerst ten volle beseffen dat onze Koopvaardij één van de meest belangrijke Nederlandse bijdragen heeft geleverd, waardoor bevrijding en herleving van ons land mogelijk is geworden.

De gedachte tot oprichting van een Koopvaardij-monument kwam reeds spoedig na de bevrijding uit alle kringen van de Nederlandse samenleving spontaan naar voren.

Een comité werd gevormd, later opgegaan in de Stichting Nationaal Monument voor de Koopvaardij. De Nederlandse Regering betuigde haar instemming met dit voornemen. In overleg met de Nationale Monumenten Commissie voor oorlogsgedenktekens, werd besloten dit nationale monument op te richten te Rotterdam, als belangrijk centrum van de Nederlandse Koopvaardij.

De gemeente Rotterdam verleende volledige steun door het o.m. ter beschikking stellen van een gunstig gelegen terrein aan de Nieuwe Maas. Er is moeilijk een waardiger plaats te vinden voor eerbetoon aan onze Koopvaardij dan aan de „Rivier”, de hartslag van Nederlands éérste havenstad.

Geruime tijd ging gemoeid met de voorbereidingen tot verkrijgen van een ontwerp. Door regeling met de Nationale Monumenten Commissie, die de oprichting zou toelaten van een monument van grote afmetingen. Dergelijke afmetingen werden vereist in een omgeving van ruimte in de grootse havenoutillage en bruggen, de machtige rivier met de markante omlijsting van zeeschepen.

Een jury werd benoemd van beeldhouwers en architecten. In overleg met de jury werd besloten een zestal architecten en beeldhouwers uit te nodigen tot een besloten prijsvraag welke op 8 December 1950 werd geopend. De eerste inzendingen voldeden volgens de jury niet aan de gestelde eisen en werd op 10 Maart 1952 aan de inzenders gevraagd gewijzigde of nieuwe voorstellen in te dienen. De jury kende bij de tweede inzendingen de éérste plaats toe aan het ontwerp „Ruggegraat” van de heer W. L. Reyers.

De Stichting meende echter, dat ondanks erkenning van het bekroonde ontwerp e.e.a. niet voor verwezenlijking kon worden aanvaard. Na rijp beraad besloot de Stichting voor uitvoering aan te wijzen het ontwerp „Boeg” van de heer Carasso.

Bij de praktische uitvoering moesten nog vele problemen en moeilijkheden worden overwonnen, zoals de bouwwijze van dat bijkans 45 M hoge monument, de keuze van materiaal voor de slank rijzende Boeg en de weggevaagde golven en massieve sokkel. Ernstige vertraging werd voorts ondervonden door de stormramp in 1953, doch de gemeente Rotterdam en uitvoerders wisten tenslotte alle hindernissen te nemen.

Op 29 Augustus 1956 werd de op het werkterrein gebrachte massale in aluminium uitgevoerde Boeg, met één dag vertraging wegens stormweer, in verticale stand gebracht. In de eerste drie maanden van dit jaar zijn wij in de gelegenheid geweest, de voltooiing



Petekind van de Koopvaardij Prinses Margriet onthulde „De Boeg” in Rotterdam. Bovenstaande foto laat zien hoe de Prinses na de onthullingsplechtigheid met een gevolg van autoriteiten het monument verliet door een erehaag van zee cadetten.

van dit grootse monument, op de hoek van de Leuvehaven en de Boompjes, van nabij gade te slaan.

De plaats waar dit huldebetoon voor de Koopvaardij is gebouwd werd wel bijzonder goed gekozen, omdat het als 't ware nauw verbonden is met het element der scheepvaart en het water. Het verleden en het heden praktisch naast elkaar liggend. Bedrijvigheid op de Maas alsof er nooit neergang en destructie is geweest, op haar rechteroever als een „Momento Mori” het nationaal monument voor de Koopvaardij, opdat wij niet zullen vergeten.

Op 10 April j.l. heeft het petekind der Nederlandse Koopvaardij, Prinses Margriet, het Boeg-monument onthuld. Omstreeks 3 uur in de namiddag van

die dag, arriveerde het gezelschap van de Prinses aan het gebouw van de Koninklijke Roei- en Zeilvereniging de Maas aan de Veerdam, om zich daar een half uur later aan boord te begeven van de „Erasmus” waarmee naar het monument zou worden gevaren.

Bij het betreden van het gebouw werd de jonge Prinses, die o.m. begeleid werd door Burgemeester Mr. G. E. van Walsum van Rotterdam, begroet door Dr. W. Drees, Minister President en Mr. J. Algera, Minister van Verkeer en Waterstaat.

De vaart van de veerhaven naar de plaats, waar het monument is opgericht nam vijftwintig minuten in beslag. Aan boord bevonden zich vele burgerlijke en militaire hoogwaardigheids-

bekleders en prominenten uit handel en scheepvaart.

Onder de velen die aan Prinses Margriet werden voorgesteld bevond zich de Voorzitter van het Uitvoerend Comité der Stichting Nationaal Monument Koopvaardij de heer A. Veder en de ontwerper van het monument Prof. T. A. Carasso. Voorts werd de Prinses voorgesteld aan de heer C. J. Brouwers, die de Nederlandse Handelsvloot heeft vertegenwoordigd toen de Prinses op 29 Juni 1943 in de Presbiteriaanse kerk Saint Andrew te Ottawa werd gedoopt. Zoals bekend waren bij de doopplechtigheid de peetouders President Roosevelt, Koningin Mary van Engeland, de Hertog van Athlone (inmiddels allemaal overleden) en de Nederlandse Koopvaardij.

Voor onze Maatschappij, die in de jongste wereldworsteling zware offers aan mensenlevens en materieel in de wateren in en rondom het verre Oosten heeft gebracht, had deze onthullingsdag wel bijzondere betekenis.

Als erbetoon aan onze doden van de vloot waren van de Directie aanwezig de heren Lucas en Jhr. van Weede, terwijl het varende personeel der K.P.M. werd vertegenwoordigd door: gezagvoerder G. W. de Bruyn; hfd. wtk. E. Hendriks; 2de stuurman R. E. J. van Dijk en 3de stuurman B. Bobeldijk en een deputatie van de N.T.P.M. bestaande uit: gezagvoerder W. A. G. Dopheide; 2de stuurman J. H. T. Stausebach en 2de werktuigkundige R. Evertse.

De eigenlijke plechtigheid begon met het spelen van "The last Post" door de harmonie kapel van de Kon. Rotterdamsche Lloyd. Na de inleidende toespraak van de heer Veder, voorzitter van het Comité, begaf Prinses Margriet zich over een speciaal gebouwd plankier naar het monument waar zij de onthulling verrichtte door de hefboom van een schepstelegraaf op „volle kracht vooruit" te zetten. Door deze handeling schoof een doek opzij en kwam de spreuk zichtbaar: „Zij hielden koers".

Het belgerinkel tijdens het overhalen van de telegraaf was tevens het sein voor de leerlingen van Amsterdamse- en Rotterdamse opleidingsschepen om de vlaggen — de nationale driekleur en de vlaggen van alle Nederlandse rederijen — in top te hijsen.

Daarna volgde een korte rede van de Minister van Verkeer en Waterstaat Mr. J. Algera en van Burgemeester van Walsum, die namens het Rotterdams Gemeentebestuur het monument in dankbaarheid aanvaardde.

Prinses Margriet was na deze toespraken de eerste die namens haar ouders een krans aan de voet van het



Singapore gezien vanaf de rede.

(foto: A. van Weeren)

monument legde, gevolgd door talloze kransen van organisaties en bedrijven.

De plechtigheid eindigde met het spelen van het Wilhelmus; direct daarop hieven de stoomfluiten van alle schepen een loeiend concert aan. Het mijmeren over een droef verleden was geëindigd, het leven had haar rechten hernomen.

De Koopvaardij in oorlogstijd is wederom historie, de Koopvaardij in vreedstijd koerst verder. Het Boegmonument geeft aan de tranen van het verleden die het ons mogelijk hebben gemaakt de vreugd en lach van het heden te kunnen opbrengen.

Treffend heeft men hulde en respect betuigd aan de zeeman in oorlogstijd, men geve hem thans in minder spectaculaire tijd oprechte belangstelling, waardering en medeleven die hij vaak maar al te zeer moet missen.

Men vergeet daarbij nooit de zeemannenvrouwen die blijk hebben gegeven onder de moeilijkste omstandigheden kracht en bezieling te kunnen opbrengen om eenzaamheid te dragen en steun te zijn voor hun mannen op zee.

Ten volle geldt dan ook voor hen de spreuk van ons Nationaal Koopvaardij Monument:

„ZIJ HIELDEN KOERS"

— H. A. C. —

Conferentie te Monaco over hydrografie

Van 7 tot 18 Mei a.s. werd de zevende conferentie gehouden van het Internationaal Hydrografisch Bureau, te Monaco. Op deze conferentie werden door vertegenwoordigers van meer dan dertig bij dit bureau aangesloten landen, afgevaardigden van verschillende internationale wetenschappelijke organisaties op nautisch gebied, alsmede vertegenwoordigers van landen met maritieme belangen, die nog niet als lid waren toetgetreden, hydrografische onderwerpen besproken en gegevens uitgewisseld.

De besprekingen hadden o.m. ten doel de voor de zeevarenden van belang zijnde publicaties te verbeteren en uniformiteit te brengen in de door de verschillende landen uitgegeven zee-kaarten, zeemannsgidsen, berichten aan zeevarenden en bijbehorende boekwerken.

Nederland werd op deze conferentie vertegenwoordigd door een delegatie, bestaande uit de chef der afdeling hydrografie van het Ministerie van Marine, schout-bij-nacht Th. K. baron van Asbeck, tevens leider van de delegatie, kapitein ter zee W. F. van Vreeswijk en kapitein-luitenant ter zee Ir. W. Langeraar.



Cup aan de boom.



Het verzamelvat wordt aan de kabelbaan gehangen.



Even meelopen om het zwaaien van het vat te voorkomen.

WIJ VAREN RUBBER

In de overscheephaven was de lossing van het doorvoerrubber aanbrengende schip in volle gang. Gestadig aan werden, op merk, de partijen voor de Golfhavens, North Atlantic, Japan en Europa met stalen netten gelost. De buruhs aan de wal stortten zich op de balen, trokken deze van het net af; op steekwagentjes verdwenen de 110 kg. wegenblokken in de gapende ruimten der gudangs, alwaar gewacht moest worden op doorverschepping per on-carrier.

Een der buruhs in het ruim wilde zijn bootwerkershaak gebruiken om een baal aan te vatten, doch het alziend oog van de luikstuurman ontdekte deze euvel poging en de onmiddellijk geattendeerde mandur berispte de bootwerker. De buruh, zijn fout inziende, borg de haak onmiddellijk en gewillig op onder zijn riem.

Aan de wal stond de voortvarende b.d. employé het waarnemen langs zij gade te slaan. Onderuit hieuwen was er niet bij (wiens gezicht gleed er uit? V.R.U.).

Maar wat is rubber eigenlijk, waarover zoveel wakende ogen gaan? Het eerste contact, dat de „beschaafde” wereld met dit product had, dateert van \pm 1495 toen Columbus in Haiti de inboorlingen zag spelen met rubber ballen en hun boten met rubberlatex dichten.

Eigenwaardig genoeg begon eerst in de 18e eeuw de wetenschap belangstelling te tonen voor de latex — de natuurrubber — maar men zag hierin toch meer een curiosum dan een grondstof.

Toen een zekere Edward Naire met een stukje opgedroogde latex potloodschrift wegveegde werd meteen de huidige soort naam „rubber” ingevoerd (to rub = uitwrijven).

In 1820 werd door toedoen van Thomas Hancock een begin gemaakt met de eigenlijke rubberindustrie. Hij had n.l. een methode uitgevonden om de rubber te plasticeren. Later werkte Hancock samen met Mc Intosh, en toen breidde de industrie zich snel uit. Vooral wierp men zich op het vervaardigen van waterdichte kleding, doch letterlijk kleefde aan deze kleding het bezwaar dat ze in de (zomer-) warmte kleverig werd en in de (winter-) koude stijf.

Bijna twintig jaren later — in 1839 — vond Charles Goodyear het vulcanisatie proces uit en sindsdien was de ontwikkeling niet meer te stuiten.

De ook in die tijd zich snel ontluikende industriën op electrotechnisch gebied vroegen grote hoeveelheden isolatie materiaal, waartoe het rubber zich bij uitstek leende.

De spoorweg, rijwielen- en autoindustrie, later nog de vliegtuigindustrie, zij allen hadden de rubber hard nodig. De naam van de uitvinder Goodyear rolt nog heden ten dage voort om de velgen van miljoenen fiets-, auto- en vliegtuigwielen.

De grondstof, caoutchouc of latex, wordt gewonnen uit bomen die de weidse naam dragen van *Havea brasiliensis*. De naam zegt ons reeds dat deze bomen oorspronkelijk in het huidige Brazilië groeiden. Maar Brazilië leverde niet genoeg om aan de wereldvraag te kunnen voldoen.

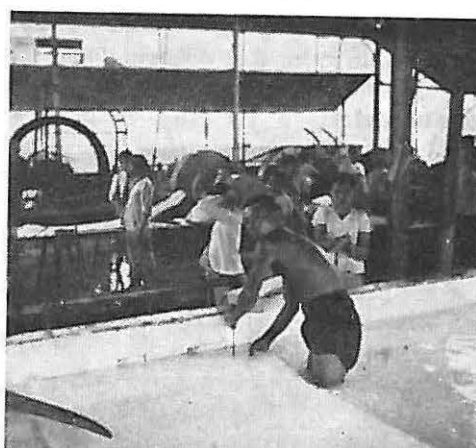
Henry Wickham deed in 1876 een poging de bomen elders te laten groeien en bracht daartoe 70.000 zaden over naar de botanische tuin van Kew. Slechts 2000 kwamen tot ontkieming, en deze werden naar Ceylon en Malakka vervoerd, alwaar ze de stampanten werden van de gehele plantagerubberindustrie in Zuid Oost Azië.

Door aansnijding van de bast der rubberboom siepelt uit de „wonde” een wit kleverig vocht: de latex. Latex is een suspensie van rubberbolletjes in een waterig serum. (Onder suspensie verstaan wij het zeer fijn verdeeld zijn van

Het vat op weg naar de fabriek.

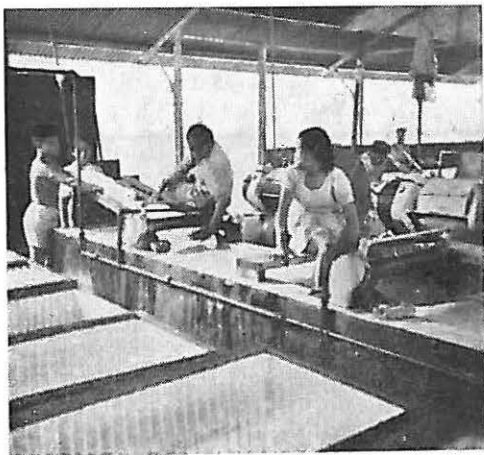


Het coagulaat wordt in repen gesneden...

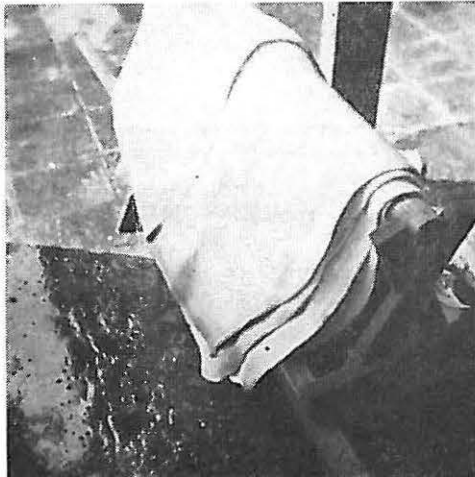


.....en de repen weer in hompen gesneden op stenen tafels.

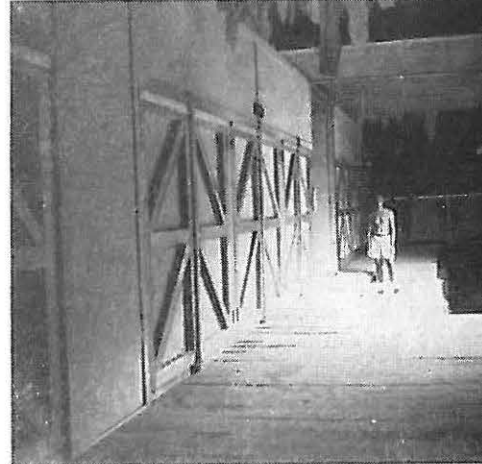




De hompen gaan door de walsen (tevens wasmachines).



Uitgedropen en klaar voor de rookkamer.



De toegangen tot de rookkamers in het rookhuis.

een stof in een vloeistof; dus geen oplossing. Zo is melk een suspensie van vet in water). De latex wordt opgevangen in aan de boom onder de tap aangebrachte bakjes of kopjes en deze worden regelmatig geleegd in grote bussen. Uitgestrekte plantages maken voor het vervoer van deze verzamelbussen naar de fabriek vaak gebruik van een kabelbaan. In de fabriek wordt de concentratie van de latex door verdunnen met water in de mengbakken teruggebracht tot circa 15%. Dan wordt er 1-percentig mierenzuur aan toegevoegd, en wel ruim 60 cc. voor elke liter verdunde latex.

Het mierenzuur heeft op de latex een stollende uitwerking. Dit proces heet coaguleren. Na de coagulatie drijft in de mengbakken een dikke witte laag van een massa die aanvoelt als jonge kaas; alleen de geur hiervan is enigszins anders!

Het coagulaat — dat is de dikke witte laag — wordt nu in stukken gesneden en deze stukken door een 4 à 5 wasmachines gehaald, waarvan de walsen met gelijke snelheid draaien.

Tijdens het wringen door de walsen worden de steeds platter, langer en breder geworden stukken overvloedig besproeid met water. Na doordraaiing door de 3e of 4e machine is de homp coagulaat reeds aardig op een „sheet” gaan gelijken. De laatste machine heeft een ruitpatroon in de walsen, en drukt dit bekende patroon in de sheets. De sheets worden nogmaals nagespoeld en in de wind oppervlakkig te drogen gehangen over rondhout. En dan gaan ze de laatst bewerking — als grondproduct wel te verstaan — tegemoet. In verdiepingshoge rookhuizen komen ze te hangen. Onderin bevinden zich de ovens, gevoed door hout. De temperatuur in de rookhokken is niet eens zo hoog, hoogstens 50°C. Als je door het luikje in de deur van de rookkast kijkt kan je de rook langzaam zien opstijgen. Na enige dagen roken zijn de sheets „gaar”.

De vuilwitte kleur is dan veranderd in een mooie diepbruinzwarte.

Is zo'n sheet egaal van kleur en zitten er geen ongerechtigdheden in, zoals stukjes hout of andere afvalproducten, dan hebben wij te maken met een le kwaliteit. De landen die rubber uit Indonesië betrekken zoals Amerika, diverse landen in Europa, Japan etc. zijn er erg kien op dat de sheets schoon en onbeschadigd worden ontvangen.

Na het roken worden de sheets dus eerst op kwaliteit gekeurd en gesorteerd. Het stapelen en bundelen tot balen dient ook met de nodige zorgvuldigheid te geschieden. Elke baal weegt ruim 110 kg. of juist $\frac{1}{9}$ ton.

Het buitenste vel van een baal bestaat uit een sheet van lagere kwaliteit, en dient alleen maar om de hoogwaardige sheets te beschermen. De balen worden nu nog eens lekker ingesmeerd met talkpoeder om plakken te voorkomen. Soms zelfs zo overvloedig dat de aangebrachte merken en bestemmingshaven niet meer leesbaar zijn.

Bij aanlevering ter verscheping, overscheep of aflevering, aan wal en schip de taak uit te zoeken waar de merken havenloze balen thuis horen. Maar dat is hen wel toevertrouwd!

V. R. Uytmaer.

Opmerkelijke sleepreis de Oceaan over met een half schip

Schepen komen er iedere dag bij tientallen de Nieuwe Waterweg binnen, maar... een half schip, is dat voor wat de Rotterdamse haven betreft ooit gebeurd? Kapitein L. Westdijk (de oude) heeft het eind januari i.l. met de „Thames” van L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst klaargespeeld om meer dan 5000 mijlen met dit wrakstuk — want meer was het niet — af te leggen, van Rio de Janeiro over de

oceaan, bij storm en ontij en met een onverwacht intermezzo bij Lissabon.

Twee maanden tevoren begon de reis. Een Franse sleepdienst had voor het karwei bedankt. Het betrof de resten van het vrachtschip „Farrapo” van de Braziliaanse Lloyd, dat daar op de kust op de rotsen was gelopen en door de elementen vernield.

Het halve schip moest naar Europa worden gesleept, want al was een deel naar de bodem van de zee verhuisd, het restant werd nog een nieuwe andere helft waardig gekeurd. Boele in Bolnes zou er weer een heel schip van moeten maken en daarom werd alles wat nodig was dichtgetimmerd.

Men was al onder de kust van Portugal gekomen, toen kapitein Westdijk een noodsein opving van het Noorse tankschip „Janina”, dat in brand stond. Hij legde zijn sleep voor een poosje in de haven van Lissabon neer en stoomde op naar de brandende „Janina”. Doch daar aangekomen, mocht hij er niet aan te pas komen, omdat een Pool reeds had vastgemaakt en zijn „buit” niet wilde afstaan. Niettemin verdween de „Janina” in de diepte en het wrange resultaat voor de Pool was, dat enige leden van zijn bemanning verdronken. De halve „Farrapo” is tenslotte op de werf in Bolnes gearriveerd. Nadat de „Thames” voor het binnenbrengen in de Nieuwe Waterweg had gezorgd, namen havensleepboten de taak over.

Maar al is het reeds tweemaal overgekomen, dat sleepboten van L. Smit & Co. een half schip op sleeptouw namen en veilig overbrachten, deze reis van twee maanden over ruim 5000 mijlen zal toch lang in de geschiedenis van de zeesleepvaart blijven voortleven.

Over fouten en gebreken

Wie niet in staat is een fout te maken, is tot niets in staat.

Abraham Lincoln

Gebreken vallen de meeste mensen eerder op dan deugden.

Peter Sirlus

Opvoeding

Er zijn streken in Nederland waar men, vaak in boerderijtjes, een stel ongetrouwde broers en zusters van gevorderde leeftijd aantreft. In die huizen heersen meestal een koele rust en stilte omdat alles wat gezegd kon worden al gezegd is en het gesprek zich bepaalt tot de zakelijke mededelingen, die het gemeenschappelijke bedrijf betreffen. Alle karakteruitsteeksels zijn in de loop der jaren afgesleten en men kent elkaar te lang en te goed om nog te twisten. Vaak vraagt men zich verwonderd af waarom die vrouwen en mannen, die er even aantrekkelijk of onaantrekkelijk uitzien als andere mensen, de weg naar het huwelijk niet hebben gevonden. Zoals men zich ook steeds weer afvraagt waardoor zoveel huwelijken stranden en eindigen in een echtscheiding of in een volledig naast elkaar voortleven van de echtgenoten. De broers en zusters blijven bij elkaar omdat ze niet buiten de beslotenheid van het gezin durven treden. Zij zijn in zo sterke mate in afhankelijkheid groot gebracht, dat ze niet op eigen benen durven staan. Na de dood van de ouders blijven ze onbewust bij elkaar de steun zoeken die ze nodig hebben om overeind te blijven in het leven.

De huwelijken mislukken omdat zoveel er niet in slagen onafhankelijk te worden, zelfstandig te denken en te handelen. Beide verschijnselen zijn gevolg van een verkeerde opvoeding. De meesten onzer schieten in ernstige mate tekort als opvoeders. We leren onze kinderen weliswaar met twee woorden spreken, met vork en mes eten, hun voeten vegen en gehoorzaam zijn, maar we verzuimen veelal juist datgene waar het op aan komt, namelijk hun te leren op eigen benen te staan. Te weinig ouders slagen erin hun kinderen alleen te laten op hun levensweg.

Ze willen er zelf zolang mogelijk bij zijn omdat zij met de beste bedoelingen overigens, menen dat hun raad en hun levenservaring onmisbaar zijn bij deze reis. In het ergste geval ontstaat de klassieke schoonmoeder, die probeert in het leven van haar zoon of dochter, haar eigen geschiedenis te herhalen, meestal met de fouten, die zij zelf in haar eigen leven maakte.

Een en ander hangt samen met het feit, dat we onszelf te slecht kennen. We weten niet voldoende van de hinderlagen, die door onze eigen fouten, tekortkomingen en zwakte worden gelegd.

We beseffen niet genoeg, dat het niet toevallig is, dat de vaders meestal het best met de dochters en de moeders met de zonen overweg kunnen. Onze moraal verbiedt ons in te zien, dat een deel van ons gedrag ten opzichte van onze kinderen wordt bepaald door de aantrekkingskracht en de afstoting die gevolg zijn van het mannetje en vrouwtje zijn. We menen in alle oprechtheid dat de liefde voor onze kinderen een onbaatzuchtige liefde is, terwijl we in werkelijkheid onbewust vaak het beste voor onszelf nastreven in de veronderstelling dat ook het beste voor onze kinderen zal zijn.

De moeilijkheid waarvoor we als mensen ook, maar niet uitsluitend, ten opzichte van onze kinderen steeds weer staan is, dat we de behoefte hebben het leven van anderen in te richten op de wijze zoals wij menen dat goed voor die anderen zou zijn. We vergeten daarbij dat niemand in staat is voor een ander te leven. Ieder mens is een wezen zoals nog nooit eerder heeft bestaan en bestaan zal. Wat de mens bij zijn geboorte als erfmasa van zijn ouders meekreeg is uniek en wat hij daarna heeft meegemaakt, heeft zich nooit bij een ander op precies dezelfde manier voorgedaan. De weg die ieder mens in zijn leven aflegt is zijn eigen weg, die

niemand anders dan hij kan gaan. De verantwoordelijkheid voor deze gang berust uitsluitend bij hemzelf. Het is de taak van de ouders hun kinderen op deze eenzame gang voor te bereiden, hen zelfstandig en onafhankelijk te maken, zodat ze die weg zonder steun kunnen gaan. Daarbij is het niet voldoende dat wordt gezorgd voor materiële onafhankelijkheid, geestelijke zelfstandigheid is van veel groter betekenis. Onze taak dient te bestaan in het langzaam slaken van de banden, die in de vroege jeugd met onze kinderen zijn ontstaan. We moeten ons daarbij losmaken van de gedachte, dat kinderen onze hulp niet kunnen onthouden, want dat kunnen ze wel als wij het hun leren.

We moeten onszelf overbodig maken. Pas als we daarin zijn geslaagd, kunnen we met enige trots op ons opvoedkundig werk terug zien.

Kinderen verlaten ons als het goed is niet op het moment, dat ze trouwen of om andere reden het huis verlaten. Ze verlaten ons iedere dag, ieder uur, dat hun onafhankelijkheid toeneemt. De troost is dat ze bij ons terugkeren als zelfstandige, gelukkige volwassenen, die onze gelijken geworden zijn.

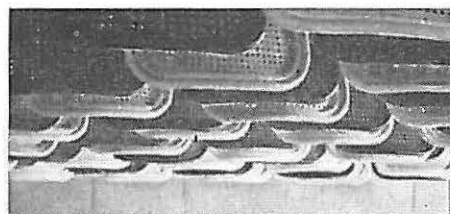
G. C. Soeters, arts.

Onze maandelijkse foto-prijsvraag



De oplossing van de foto-puzzel, voorkomende in het April-nummer van „de Uitlaat” staat hiernaast afgebeeld: rem-hefboom en zadeltang van een betja. De uitgeloopte prijs van Rp. 15,— viel ten deel aan de heer J. Maapi — le klerk — Ink. & Mag. dienst te Tg. Priok.

*



Hiernaast staat de opgave van deze maand. Wij geloven niet dat deze foto-puzzel erg moeilijk is en we verwachten dan ook weer talloze oplossingen. Zendt uw oplossing aan de Redactie van „de Uitlaat”-p/a n.v. K.P.M. — Medan Merdeka Timur 5 Djakarta. Zet in de linker-bovenhoek van de envelop: foto-prijsvraag. De uiterste datum van inzending is 20 Juli a.s.



De beste foto van de maand: Het ms. „Larantoe”, gezien vanaf de Clifford Pier te Singapore. Deze foto werd gemaakt door gezagvoerder H. Meyer, a/b van het ms. „Sioe”, die hiermede de uitgeloopte prijs van Rp. 50,— heeft verdiend.

van onze afdeling personele zaken

De volgende mutaties vonden de afgelopen maand plaats.

AANGEKOMEN

Per vliegtuig:

J. de Jong	1e stm.	30/4	ex RV/SV
G. H. Groenhof	1e stm.	1/5	ex RV
H. Lyklema	hfd. wtk.	1/5	ex RV
W. C. v.d. Hoed	kv. 2de wtk.	1/5	heruitzending.
J. W. Mensingh	hfd. wtk.	7/5	ex RV
J. C. S. v. Bijsterveld	2de wtk.	7/5	ex RV/SV
J. P. van der Endt	hfd. wtk.	7/5	ex RV
H. J. Wijtenburg	hfd. wtk.	7/5	ex RV
A. H. Hoeksel	baas B	12/5	ex EV (naar Werkpl./ Tg. Priok)
S. W. Oost Lieveense	adj. chef	20/5	ex EV (naar ag. B'masin)
J. M. Kievits	hfd. empl.	21/5	ex EV (naar ag. S'pore)
H. J. Edelenbos	hoofdbaas	26/5	ex EV (naar Werkpl./ Tg. Priok)

Welkom!

VERTROKKEN

Per vliegtuig:

A. Daudey	1e stm.	1/5	RV
F. v.d. Linden	3de stm.	1/5	RV/SV
I. Bouma	kv. 3de wtk.	2/5	einde dienstverband
N. J. Akkerman	empl.	2/5	TV (ex Agt. P'bang)
W. F. Schaefer	hfd. baas	7/5	EV (ex Werkpl./ Tg. Priok)
P. S. Kalfsbeek	hfd. wtk.	10/5	RV
H. Haas	hfd. empl.	12/5	GSV (ex Surveydienst/ Tg. Priok)
P. J. de Kruijff	hfd. empl.	13/5	EV (ex afd. CM 3/HK)
B. G. Bloemers	gezagv.	13/5	RV
I. N. Becker	4de wtk.	14/5	RV/SV
P. C. IJsseling	3de stm.	16/5	RV/SV
L. S. v.d. Meulen	hfd. wtk.	17/5	RV
J. C. van Boxel	2de stm.	20/5	RV/SV
W. A. M. v.d. Brande	5de wtk.	20/5	RV/SV
R. Hoster	empl.	21/5	EV (ex ag. Tg. Priok)

Per ms. „Willem Ruys” ddo. 29/4:

S. Middelkoop en gezin	adj. chef	EV (ex afd. TD/BA/HK)
H. Zevlstra en gezin	gezagv.	RV
A. de Vries en gezin	hfd. wtk.	RV
H. T. Koa en echtg.	hfd. wtk.	RV/OP
C. Schavemaker en gezin	hfd. wtk.	RV/SV
H. Berkhout en echtg.	gezagv.	OP
Mevr. W. Zindel-de Graaf en kind	gezin hfd. wtk.	
C. C. Karsseboom en echtg.	hfd. empl.	EV (ex afd. VZ/HK)
G. Takken en gezin	hfd. empl.	EV (ex Surveydienst/Tg. Priok)
G. H. K. Wertenbroek en echtg.	empl.	EV (ex Ink. & Mag. dienst/Tg. Priok)
A. C. de Kubber en gezin	2de stm.	RV/SV
J. M. Meinen en gezin	2de wtk.	RV/SV
C. F. v. Beukeringen en gezin	3de wtk.	RV/SV
Th. G. Raterink en echtg.	3de wtk.	RV
J. A. Claassen en gezin	3de wtk.	RV/SV

Een goede reis en behouden aankomst!

NIEUW AANGENOMEN:

Ch. Osephius	kv. 3de wtk.	ddo. 29/4	aangek. per vliegt.
J. A. Kraeger	3de stm.	ddo. 1/5	„ „ „
Liong A Tjoen	loc. empl.	ddo. 4/5	geplaatst afd. VZ/HK
G. Ch. C. Schuitenmaker	loc. empl.	ddo. 5/5	„ „ PZ/HK
H. A. M. P. Koppens	3de stm.	ddo. 5/5	aangek. per vliegt.
A. J. v. Hartingsveld	3de stm.	ddo. 7/5	„ „ „
P. J. A. Buchner	kv. gezagv.	ddo. 8/5	„ „ „
L. B. Veenman	kv. 2de wtk.	ddo. 8/5	„ „ „

Welkom bij onze Maatschappij!

MUTATIES:

R. V. Beetz	empl.	ddo 30/4	van afd. Claims/HK naar ag. Pontianak
A. Timmermans	empl.	ddo. 30/4	van I & M-dienst/ Tg. Priok naar ag. S'pore
A. Djodhy Wirokoesoemo	loc. empl.	ddo. 1/5	van afd. PZ/HK naar C.I.D./HK
Ch. A. de Roy van Zuydewijn	adj. chef	ddo. 1/5	van SMP/Berouw naar afd. VRV/SMP/HK
P. J. Eekhout	hfd. empl.	ddo. 1/5	van SMP/Berouw naar afd. CM/HK
J. C. van Noordenne	adj. chef	ddo 9/5	van afd. VRV/HK. naar ag. Makassar
M. M. Sybesma	2de wtk.	ddo. 9/5	ontslag op verzoek
J. van Cappel	empl.	ddo. 20/5	van ag. Pangkalpinang naar Afd. VRV/HK
G. J. Verhoeven	empl.	ddo. 20/5	van Surabaia-Veem naar afd. CM 3/HK
R. J. Th. de Wijs	empl.	ddo. 23/5	van ag. Pontianak naar ag. P'bang
C. W. Kroon	hfd. empl.	ddo. 24/5	van ag. Medan naar ag. Tg. Priok
W. A. Moraux	loc. empl.	ddo. 24/5	van ag. Donggala naar Afd. VZ/HK

„Die van mij, die zei toen”

Eens in de week zendt de Nederlandse radio-omroep een kort programma uit dat is getiteld: „die van mij, die zei toen.....” Praktisch iedere toestelbezitter luistert naar deze bijzonder aardige uitzending, waarbij de samensteller een aantal leuke kinderopmerkingen de ether instuurt. De clou is dan nog dat hij met een kinderstemmetje de opmerkingen van het kind navertelt, hetgeen deze uitzending nog verlevendigt. Voor ons ligt een bundel van kinderbabbeltjes, samengesteld door de geestelijke vader van deze rubriek Peter Piekos.

Laten wij eens een tweetal van deze kinderverhaaltjes aan U navertellen:

Vrolijk huppelend liep kleine Henk aan de hand van Oma in het park. Het gezicht van Oma was net zo stralend als de zomerse dag. Henks gebabbel klonk vrolijk tussen de bomen, slechts af en toe onderbroken door de rustige stem van grootmoeder. Opeens zag hij, midden in de parkvijver, een ooievaar op zijn nest staan. Verbaasd keek hij naar de mooie vogel, rakte zich toen los van Oma, rende naar de rand van de vijver en riep, met beide handjes aan z'n mond: „Ooievaar, ooievaar, ken je me nog? Ik ben Henkie!”

Het viel de juffrouw op school direct op dat er met Gijsje iets bijzonders aan de hand was. Hij was dan ook vreselijk vrolijk en uitgelaten. Ze hoefde echter niet lang te wachten om te weten te komen wat de oorzaak van deze blijdschap was, want opeens stak de kleine baas z'n vingertje in de lucht en zei met een juichend stemmetje:

„Juf, mijn papa is vandaag jarig en nu mag ik vanavond ophlijven tot ik naar bed moet”.

Onze Jubilarissen

Maurits John Edwin van der Roest werd 14 November 1896 te



M.J.E. van der Roest
maandgelder
Ink. & Mag. dienst
35 jaar
18 Juli 1957

Priok, alwaar hij op 18 Juli a.s. zijn 35-jarig dienstjubileum hoopt te herdenken. Wij wensen de heer Van der Roest op die dag van harte geluk.

*

Lahema Latontji
djurumudi perahu
perw. Donggala
25 tahun
1 Djuli 1957

(tidak ada potret)

Lahema Latontji terlahir dalam tahun 1909 di Donggala. Pada tgl. 1 Djuli 1932 ia mulai bekerdja sebagai kuli dalam dinas K.P.M. dan dalam bulan Agustus 1953 diangkat mendjadi djurumudi perahu, dan dalam djabatan ini ia masih senantiasa bekerdja pada Perusahaan kami di Donggala hingga memuaskan sepenuhnja fihak atasannja.

*

Lapai Lasuki
djurumudi perahu
perw. Donggala
25 tahun
1 Djuli 1957

(tidak ada potret)

Lapai Lasuki terlahir dalam tahun 1906 di Donggala. Pada tgl. 1 Djuli 1932 ia masuk kerdja sebagai kuli pada K.P.M. disana dan pada tgl. 1 Agustus 1953 ia diangkat mendjadi djurumudi perahu, dalam djabatan mana ia masih senantiasa bekerdja hingga memuaskan sepenuhnja.

M. Pitters
hoofdklerk I
ag. Makassar
25 jaar
1 Juli 1957

(geén foto beschikbaar)

24 April 1910 werd Marinus Pitters te Surabaya geboren. Hij doorliep de Mulo aldaar en trad 1 Juli 1932 als klerk bij de Civiele Dienst op het ag. Surabaya in KPM-dienst.

Na de tweede Wereldoorlog werd de heer Pitters per 1 Januari 1946 bevorderd tot hoofdklerk II en op 1 Januari 1953 werd hij aangesteld tot hoofdklerk I. Sinds Januari 1946 is hij werkzaam op het Makassar-agentschap.

*

I. Poë
Beambte
ag. Gorontalo
25 jaar
1 Juli 1957

(geén foto beschikbaar)

Ibrahim Poë werd 29 Februari 1908 te Gorontalo geboren. Na eerst als volontair bij het Binnenlands Bestuur te hebben gewerkt en daarna werkzaam te zijn geweest als commies bij de PTT, trad hij op 1 Juli 1932 als klerk in KPM-dienst. Na respect. tot 2de en 1e klerk te zijn bevorderd, werd hij op 1 Januari 1946 benoemd tot hoofdklerk II.

Na eerst de belangen van onze Maatschappij als agent te Gorontalo te hebben behartigd, werd hij in deze zelfde functie later overgeplaatst naar Pare-Pare. Op 1 Januari 1950 werd de heer Poë bevorderd tot Hoofdklerk I en op 1 Januari 1953 volgde zijn aanstelling tot beambte. Waar het agentschap te Pare-Pare op 1 April j.l. werd gesloten, werd de heer Poë met ingang van dezelfde datum overgeplaatst naar het Gorontalo-agentschap.

*

Zainudin bin Sidjin terlahir dalam tahun 1909



Zainudin bin Sidjin
pemakal perw.
Sinkawang
25 tahun
1 Djuli 1957

di Sambas. Ia masuk kerdja pada tgl. 1 Djuli 1932 sebagai djurumudi pada Perusahaan kami di Singkawang. Kemudian ia diangkat mendjadi pemakal, dalam djabatan mana ia hingga sekarang masih senantiasa bekerdja. Pada tgl. 1 Djuli j.a.d. Zainudin di Sidjin memperingati hal, bahwa ia 25 tahun jang lalu masuk kerdja pada K.P.M.

28 Januari 1907 werd Tan Kim Liong in het toenmalige Batavia geboren. Na de Mulo te hebben doorlopen, trad hij op 6 Juli 1932 als klerk in KPM-dienst en werd geplaatst bij de afd. Statistiek op het Hoofdkantoor. In Juli 1937 werd hij overgeplaatst naar de Inkoop en Magazijn-dienst te Tg. Priok, alwaar hij ook thans nog werkzaam is.



Tan Kim Liong
hoofdklerk I
Ink. & Mag. dienst
25 jaar
6 Juli 1957

1 Juli 1949 werd de heer Tan Kim Liong bevorderd tot hoofdklerk II en op 1 Juli 1952 volgde zijn aanstelling tot hoofdklerk I.

Limericks

Een wethouder stond in Stavoren
op zijn hoofd op de haan van de toren.
Nou, het was géén gezicht
want zijn vest zat niet dicht
en hij was bovendien ongeschoren.

Frans de Clercq Jr.

Er was eens een kaasboer in Gouda
Die zat om de tafel zijn vrouw na,
Maar zij riep heel lief:
'Alles is relatief:
Als ik iets harder loop, zit ik jou na!

Alex van der Helden

Er leefde een grijsaard in Dover,
Die had nog maar twee tanden over.
'Maar ik klaag niet', zei hij,
'Ik ben dankbaar en blij
dat ze staan aan elkaar tegenover'.

X

Een jager in 't land van de Regge
Wist steeds met succes aan te leggen.
Zelfs een haas, die hij schoot
Sprak nog kort voor z'n dood:
't Was een prachtschot, meer kan ik niet zeggen'.

K. van het Reve

Een erg deftig heerschap uit Vleuten
Hield zeer veel van verse bescheute.
'Maar', zei hij, 'hoe 't ook smaekt,
Ik beheers mij volmaakt'.
Want het mangelde hem aan de deute.

X.

'n Officier, die nooit zonder kanon sliep,
Schoot het af, als een mug langs 't plafond liep.
Dit onbeheerst vuren
Ontstichtte de burens,
Hoewel hij correct steeds 'pardon' riep.

Stegreiff

Er was eens een meisje in Zuilen
Zó zindelijk — 't was om te huilen!
Want 's ochtends bij 't opstaan
Ging zij op haar kon staan
Om haar voetzolen niet te bevuilen.

Alex van der Helden

Archipel-vaart in het verleden

door
G. Knijpenga
XXIII

Doch ook andere goederen werden aangebracht, zoals moge blijken uit de volgende advertentie in de Bataviasche Courant van 1819:

„Op de hoek van de Lepelstraat zijn te bekomen bij Juragan Simioen pas aangebracht tegen contante betaling Japarasche stoelen, ledikanten, rustbanken etc.”

*

In de havens van de hoofdplaatsen op Java nl. Batavia, Semarang en Soerabaia, liepen in 1827 slechts een klein aantal, namelijk resp. 64, 54 en 99 Inheems getuigde vaartuigen binnen. Daarnaast kunnen we het jaartal 1900 plaatsen met resp. 229, 155 en 85 vaartuigen. Van veel betekenis was de prauwvaart op de hoofdhavens dus niet. Deze concentreerde zich het meest op Banjoe-wangie, namelijk 694 prauwen, voornamelijk afkomstig van Bali en Lombok.

De statistieken van de zgn. buitenbezittingen werden niet eerder dan van 1857 af gepubliceerd; pas in 1868 waren ze volledig. Uit dit laatste jaar nemen wij hier een paar cijfers over betreffende de prauwenbeweging.

Pontianak	379 prauwen
(meest van Borneo's Westkust)	
Ambaina	72 prauwen
(van diverse kleine havens in de omgeving)	
Bandjermasin	83 prauwen
(voornamelijk van Oost-Borneo)	
Banda	398 prauwen
(uit de Oostelijke Archipel)	
Menado	118 prauwen
(meest van de Sangir eilanden)	
Palembang	503 prauwen
(voornamelijk Oostelijke Archipel)	
Padang	250 prauwen
(voornamelijk Oostelijke Archipel)	
Muntok	282 prauwen
(voornamelijk Oostelijke Archipel)	
Telok Betong	288 prauwen
(meest Java-overwal)	
Makassar	786 prauwen
(Oostelijke Archipel en Bali).	

Dit zijn de cijfers van het aantal aangekomen Inheemse vaartuigen. De vertrekcijfers maken daarmede meestal niet zoveel verschil, alhoewel Makassar daarop een uitzondering maakt, namelijk 1016 vaartuigen. De havenmeester meende dit als volgt te moeten toelichten:

1e. Enige prauwen komen leeg aan.

Van hun aankomst wordt geen aangifte gedaan. Bij hun vertrek, als zij lading innemen, krijgt men daarvan opgave;

- 2e. Jaarlijks wordt te Makassar en omstreken een vrij aanzienlijk aantal prauwen nieuw gebouwd;
- 3e. Vele prauwen vertrekken van hier (Makassar) en keren nimmer weer; enige verongelukken en weer anderen blijven varen tussen de Key-, Aroe- en Papoeaeilanden en nemen nieuwe jaarpassen op de plaats, gelegen in de Molukken.

*

Ondervolgende publicatie uit 1811 (Sprokkelmaand) kregen wij onder het oog:

„Dat de passen voor vaartuigen naar Batavia, Semarang, Soerabaia, Cheribon en Bantam, dan wel naar plaatsen onder dier ressort, wanneer zij derwaarts vertrekken van eene der aangegeven plaatsen, die niet tot hetzelfde ressort behooren, zullen moeten zijn geschreven. Voor vaartuigen van vijf last en daar beneden op een zegel van 24 stuiver, tegen betaling van een rijksdaalder zilvergeld. Voor vaartuigen boven de vijf lasten op een zegel van een rijksdaalder, tegen betaling van een drie-vierde rijksdaalder zilvergeld”.

Daar dit telkens voor een reis opnieuw aanvragen van een pas blijkbaar wel wat lastig werd gevonden, werd in 1818 afgekondigd dat:

„Aan Inheemse niet op Europese wijze getuigde vaartuigen zullen geen zeebrieven noch passen voor elke bijzondere reis worden afgegeven, doch zij zullen gehouden zijn zich van een jaarlijkse pas te voorzien”.

Onder Inheemse vaartuigen moet worden verstaan, die vaartuigen die op Inheemse wijze zijn getuigd en die toebehooren aan Inheemsen en door Inheemsen gevoerd. Inheemse, niet op Europese wijze getuigde vaartuigen, waarvan de eigenaars of voerders Europeanen zijn of afstammelingen van Europeanen, zullen geen jaarpassen worden verleend.

In 1827 werd hierop nog eens de nadruk gelegd door middel van de volgende publicatie:

„Dat elke gezaghebber of eigenaar van een Inheemse vaartuig, onverschillig op welke plaats in Ned. Indië hij

zich op den 1sten Januari van elk jaar met zijn vaartuig bevinden zal, gehouden is zich voor zijn vertrek bij de autoriteiten dier plaatse, tegen afgifte van den ouden jaarpas, van een nieuwen jaarpas voor dat loopende jaar te voorzien op een boete van f. 100”.

Zo'n jaarpas zag er nogal zwaarwichtig uit en luidde in 1818 als volgt:

„In naam van Z. M. den Koning der Nederlanden enz. enz. enz. Alzo ons door (naam van de gezaghebber), gezaghebber van het inlandsch getuigde vaartuig, genamd . . . , wonende te . . . , vertoond is dat hij zich ernere-de met de vaart en handel op Indische wateren, en gaarne wenschte met eenen jaarlijkschen pas voorzien te zijn, teneinde ongehinderd van en naar alle plaatsen in de Indische zeeën gelegen, met zijn inhebbende lading te varen; zoo is het, dat Wij hem bij deze den jaarlijkschen pas verleenen, teneinde hij met zijn onderhebbend vaartuig, groot . . . lasten of koyangs, bemand met . . . manschappen en gewapend met . . . (soort van wapenen) zijnen handel zou kunnen voortzetten, verzoekende Wij de Vorstenen en Overheden der plaatsen, derwaarts hij zich zoude mogen begeven, of de bevelhebbers der oorlogs- en andere vaartuigen, welke hij zoude mogen ontmoeten, dezelve gezaghebber als ingezetene van Nederlandsch Indië met zijn onderhebbend vaartuig te willen laten ongehinderd heen en weder varen, hetwelk Wij genegen zijn te reciprocereen.

Ontbiedende en bevelende voorts alle onze onderhoorige Gouverneurs, Residenten en Kommandanten van plaatsen of oorlogsvaartuigen, deze onze pas te respecteren en aan voornoemde gezaghebber alle protectie te verleenen”.

Hoeveel van deze jaarpassen werden uitgeschreven hebben we niet kunnen ontdekken. In 1829 wordt het vermoeden geuit, dat sommige Inheemse en Chinese vaartuigen ook in vreemde bezittingen, in de Archipel gelegen, zijn geregistreerd en dus naar gelang hun belang dit meebrengt en onder Nederlandse en onder vreemde vlag varen. Dit gaf aanleiding tot de instelling van een verordening, waarbij werd bepaald, dat alle eigenaars of gezagvoerders van Inheemse vaartuigen, die een vergunning hebben gekregen om onder Nederlandse vlag te varen en daardoor bevoorrecht zijn met gewone rechten, gehouden zullen zijn om wanneer zij van een vreemde haven, in de Archipel gelegen, naar een Ned. Indische haven

uitklaren, hun Nederlandse zeebrief of jaarpas door de autoriteit van die vreemde plaats hebben te doen viseren, dan wel zich te voorzien van een uitklaring, behoorlijk door een autoriteit getekend onder vermelding onder welke vlag zij uitklaren, zonder welke zij in de Ned. Indische havens zullen worden beschouwd als varende onder vreemde vlag en onderhevig aan de rechten voor vreemde schepen vastgesteld.

*

De meest voorkomende Inheemse vaartuigen, op Java in gebruik, waren: de *Javase Toop* — gewoonlijk 16 tot 35 koy., bemanning 16 tot 22 personen — gezaghebber juragan of anachoda, doorgaans eigenaar. Bewapening: 4 tot 6 killa's van $\frac{1}{2}$ tot 2 pond kaliber, geweren, donderbussen, etc. Geen harde zeiler.

de *Pantjalling Rembang* — horen in het Rembangse thuis of werden aldaar gebouwd. 6 tot 9 koyangs — bemanning 7 tot 8 Javanen. Bewapening 1 of 2 killa's van $\frac{1}{4}$ tot 1 pond kaliber, geweren, etc. Harde zeilers, bevaren meest de Java-kust.

de *Mayang*, feitelijk gebouwd voor de visvangst, 1 tot 2 koyangs — 5 man, riet bewapend, harde zeilers — transport op de kust.

de *Bessie* — als de *Mayang*, doch iets kleiner.

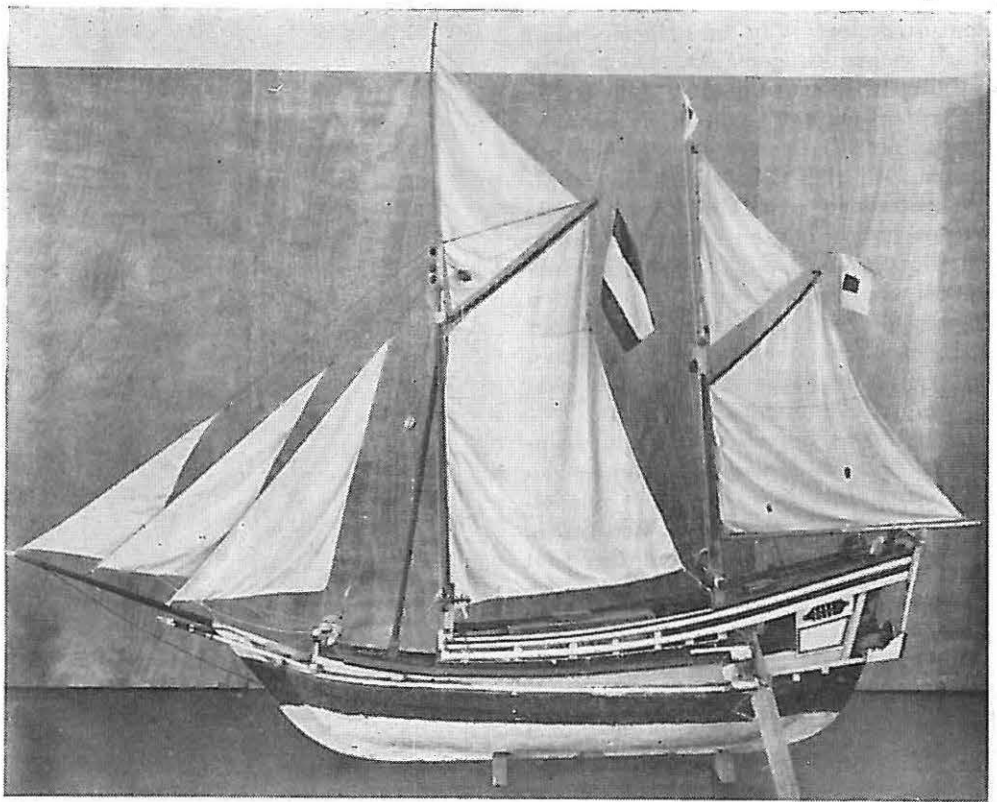
de *Badoeng* hoort thuis op Madoera, 3 tot 5 koyangs, bemanning 6 tot 8 personen.

Er waren en er zijn nog vele soorten prauwen of ze hebben in andere streken andere namen. De *padjala* en de *sopah* zijn open vaartuigen met één mast. Ook de *lamboh* behoort tot het kleinere soort. Een andere soort, die meer in de Molukken voorkwam, is de *rorche* met een bemanning van ongeveer 30 personen. Te Ternate noemt men deze *kora-kora*.

De *Boeginese prauw* doet met haar hoog opgebouwd achterschip sterk denken aan de oude galjoenen der O.I.C. Het is zelfs niet onwaarschijnlijk, dat de bevolking dit model voor hun prauwen heeft overgenomen.

Ongeveer hetzelfde zijn de *padewakang* en de iets kleinere *prauw palari* met een klein verschil in de bovenbouw. Genoemde vaartuigen zijn getuigd met twee sterigmasten en een boegspriet en lijken dus enigermate op de Europees getuigde schoeners. De bemanning varieert van 10 tot 20 personen.

De nachoda heeft de algemene leiding; op langere reizen is er nog een tweede, de nachoda-laoet, die voor de navigatie zorgt, terwijl de nachoda-darat de zorgen en administratie van de lading op zich neemt. De roerganger is



(foto-archief Kon. Inst. v.d. Tropen)

Een handelsvaartuig op Europese wijze getuigd. Inheemse naam is *padewakang* of *paduwakang*.

de djoeroemoedi, terwijl de djoeroebatoe dienst doet als uitkijk. De rest van de bemanning is de anak-sawi of matrozen.

Diverse vaartuigen hebben zich wat de bouw en de tuigage betreft, ongetwijfeld aan de geest des tijds aangepast. Zo zagen wij in een reisverhaal uit 1824 een *paduakan* beschrijven als een vaartuig, getuigd met een mast in de vorm van een driepaal bok, waaraan een langwerpige zeil van biezen gevlochten; deze paduakans zijn meestal ter grootte van 10, 30 tot 50 lasten, hebben weinig hout onder water en zijn hoog en wijd uitgebouwd, waardoor zij bijzonder rask zijn. Ze worden gestuurd door 2 losse roeren, die worden gelicht, zodra zij ten anker liggen of over ondiepten zeilen.

Naast de Boeginese prauwen vormen de Madoerese prauwen, voor wat op grote afstand varen betreft, een voorname groep. In vorm en tuig hebben deze prauwen evenwel meer eigen karakter bewaard. Aan een korte ondermast wordt een driehoekig zeil gehesen, gesteund door bamboes. Zowel de Madoerese als de Boeginese prauwen voeren meestal twee roeren, bestaande uit een vrij lange plank, boven versmald en van een helmstok voorzien. Men behoeft dan bij overstag gaan niet telkens te wisselen, daar alleen het lijroer wordt gebruikt.

Van Madoera worden voornamelijk sappies vervoerd. Als men dan op de Westkust van Borneo zo'n prauw ziet lossen, staat men verbaasd over wat daar al uit te voorschijn komt. Voor een 20-tal sappies moet toch ook voer en water aan boord zijn. Op het voordekje ziet men zelfs meubelen en daartussen en er onder stapels vruchten; waar de bemanning en zelf de passagiers, die ook nog ondergebracht worden, een onderkomen moeten zoeken, is helemaal een raadsel.

Het vaargebied der Boeginese prauwen strekte zich uit tot Singapore en soms verder, waarbij een zo gunstig mogelijk gebruik van de moessons werd gemaakt. Begin October werd, gebruik makende van de laatste dagen der Oostmoesson, naar Singapore vertrokken. Daar werden de producten verhandeld en diverse goederen zoals lijnwaden, gereedschappen, ijzerwerk etc. ingekocht. Met het doorstaan van de Westmoesson zeilden ze weer terug en verder werd de grote reis naar de Oost-Molukken tot Banda en Ternate aanvaard. Ieder lid der bemanning dreef een handeltje. De prauwhuur was vastgesteld op 5% der verkoopprijs. Van deze huur ontvingen de nachoda djoeroemoedi en djoeroebatoe gezamenlijk $\frac{1}{3}$ gedeelte.

Op verschillende plaatsen hadden de handelaren een zn. anakoda, vertegenwoordiger zou men hem kunnen noe-

men, achtergelaten. Deze verruilde diverse artikelen. Van muntspecie werd zelden gebruikt gemaakt. Door deze vestigingen met de daarbij behorende opslagplaatsen etc. ontstonden dikwijls diverse handelsplaatsen. De Boeginezen vermengden zich zelden met de bevolking waardoor men thans nog in de meeste havenplaatsen de zgn. kampong-boegis vindt. Ook plaatselijk had men diverse zeilprauwen. Zo brachten die van Gorong en Ceram meestal met 8-tal paduakans jaarlijks een bezoek aan Bali, vanwaar ze rijst haalden na er zwavel van Nila te hebben gebracht.

In 1827 was bepaald, dat de prauwen, toebehorende aan ingezetenen van de Molukken, vrijelek van het ene eiland naar het andere mochten gaan. Of ze het zonder die toestemming niet gedaan zouden hebben, menen wij te mogen betwijfelen.

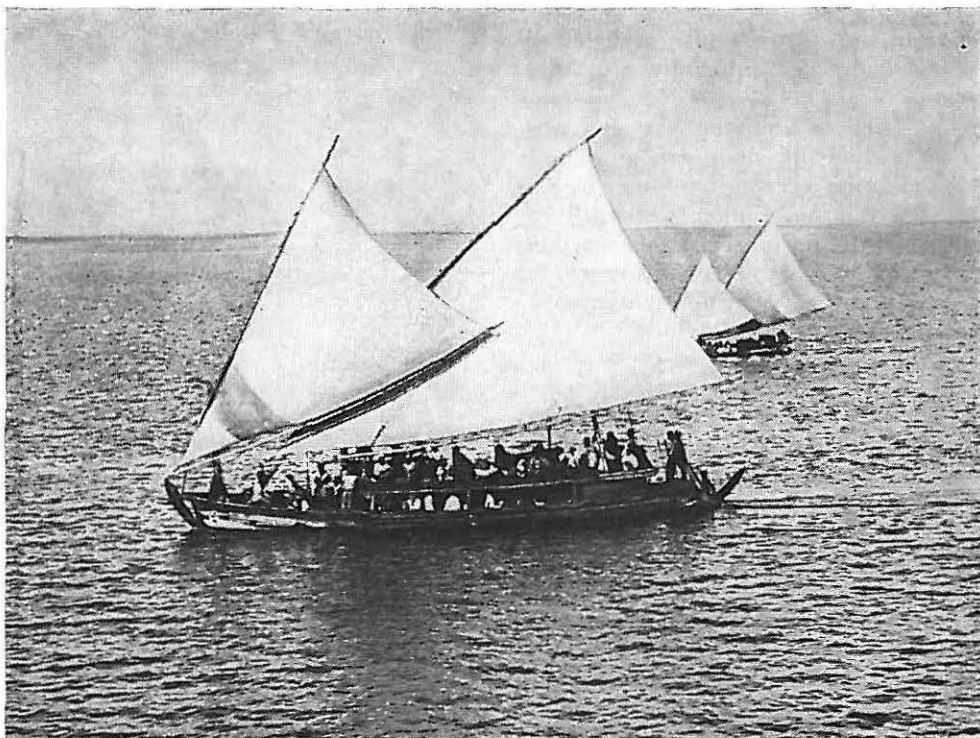
Het was op de eilanden gebruikelijk, dat lig- en anker gelden moesten worden betaald, hetgeen dikwijls in natura geschiedde. Een negorijvorst kon de scheepvaart aanlokken door de tarieven lager te stellen dan zijn buurman. De heffingen voor prauwen, die niet ter plaatse thuis hoorden, waren soms zeer hoog. Nog in 1863 werden bedragen genoemd van f. 35.— tot f. 50.—, waarover dan nog wel eens te praten viel, doch die toch de handel afschrikte en de bedrijvigheid allesbehalve ten goede kwam.

De vorst van Bima had omstreeks 1850 zelf enige paduakans, waarmede hij paarden naar Java verscheepte, terwijl hij tevens over de bark „Gouverneur Schaap” (110 L.) en een paar jaar later over de bark „Zeeprauw” (123 L.) beschikte.

Van Endah uit werd omstreeks 1830/90 jaarlijks 20.000 pic. copra met paduakans van 300 tot 400 picols naar Singapore verscheept.

De paduakans, die soms wel 75 koyangs groot waren, werden meest op Celebes, vooral te Boelekomban en Bonthain gehouwd. De bouwers, die een afzonderlijke kaste vormden, werden limo-limo's genoemd. Een schaaaf kwam er niet aan te pas, zelfs de dunste planken werden met de dissel bewerkt.

De Gorammers, zo lazen we in een reisverslag van 1860, gingen jaarlijks met onderscheidene prauwen naar de Key-, Aroe- en ander Zuidoostereilanden; hun reizen naar Bonthain, Saleyer, Timor en Bali waren dan ook niet zeldzaam. Naar Aroe en Key brachten zij sago en kochten daar enige lijnwaden, ook wel tripang, doch voornamelijk ook Keyse jonken, die door hun deugdzaamheid vermaardheid bezaten. Elk jaar werden er gemiddeld een 50-tal Keyse prauwen op Aroe verkocht; zonder de



(foto-archief Kon. Inst. v.d. Tropen)

(foto: Prof. Harrison Smith)

Madurese prauwen te Surabaia.

van Key aangebrachte prauwen zouden de Gorammers hun handel op Bali en andere plaatsen niet hebben kunnen volhouden. Op Aroe verhuurden vele Keyse Alfoeren zich als roeiers op de jonken der handelaren of als timmerlieden voor het herstellen van de prauwen.

De overvloed van goed timmerhout maakte, dat menige houtsoort bij het bouwen der vaartuigen werd gebezigd. Het djatihout bekleedde hieronder een voorname plaats, zulks in verband met het gemak waarmede het zich laat bewerken, alsmede ook dat het niet gemakkelijk aan bederf onderhevig is.

Buiten „zeil en treil” kostte zo'n vaartuig f. 2000.— tot f. 2500.—. Complete paduakans werden door de eigenaren soms tegen een vaste charterprijs verhuurd. Van Celebes heen en terug naar Batavia beliep de huurprijs f. 1600.—, naar Semarang f. 1400.— en naar Surabaia f. 1200.—.

In 1843 (schrijft het T. v. N.I. in 1864) bestond de hier thuishorende handelsvloot uit 243 vaartuigen, t.w.: 3 stomers, 29 volschepen, 89 barken, 35 brikken, 82 schoeners en 10 kotters, toops en pantjallangs, tesamen metende 21.579 lasten en gevoerd door 51 Europese, 79 Chinese- en 113 Arabische of Inheemsche gezagvoerders.

Begin 1863 (dus 20 jaar later) waren deze cijfers: 302 vaartuigen, w.o. 15 stoomschepen, 11 volschepen, 153 barken, 39 brikken, 125 schoeners, 39 kotters, toops en pantjallangs, in totaal metende 38.379 lasten en gevoerd door 62 Europese- (w.o. 15 op de stoom-

schepen), 101 Chinese en 221 Arabische en Inheemsche gezagvoerders, hetgeen dus een vermeerdering te zien gaf van 139 vaartuigen, n.l. 12 stomers, 64 barken, 4 brikken, 43 schoeners en 29 kleinere vaartuigen; slechts het aantal volschepen verminderde met 18. (Vele daarvan zullen ongetwijfeld in de loop der jaren tot barken zijn getransformeerd).

De inhoud der gezamenlijke schepen in dit tijdvak vermeerderde met 16.800 lasten of ruim 77%, een toename die veel aanzienlijker was dan het aantal schepen, n.l. 57%. Deze vermeerdering, uitgezonderd de stoomschepen, komt echter voornamelijk op rekening van de Buitenbezittingen. Op Java nam het aantal vaartuigen toe van 184 tot 193 en de inhoud der lasten van 16.647 tot 26.714, waarvan bijkans 2000 lasten komen op rekening der stoomschepen.

De handelsvloot van Sumatra werd zowel wat het aantal bodems als de gezamenlijke inhoud betreft, verdubbeld. Van Banka werden in 1843 nog geen handelsvaartuigen vermeld, terwijl wij in 1863 voor genoemd eiland het cijfer 10 vinden, t.w. 1 bark, 1 brik en 8 schoeners. Riouw had in 1843 slechts 2 en in 1863 8 schepen. De Westkust van Borneo steeg van 10 in 1843 tot 15 in 1863. Het aantal voor Bandjermasin steeg van 4 in 1844 tot 34 vaartuigen, grotendeels barken. Van Makassar werden in 1843 slechts 2 barken vermeld, terwijl deze stad in 1863 bezat: 3 barken, 2 brikken en 6 schoeners.

(wordt vervolgd)

Bent u altijd eerlijk?

Mijn grootvader placht te zeggen: „Eerlijk duurt het langst”. In onze familie gaat het verhaal, dat een van mijn ooms dan stevast antwoordde: „Jawel, vader, maar wat lang duurt, verveelt. Maakt U zich niet ongerust: die oom van me is toch nog goed terecht gekomen en hij meende het ook zo erg niet.

Bent U eerlijk?

Gekke vraag, zult U zeggen, Mag ik haar beantwoorden? Neen, U bent niet eerlijk. Ik ook niet. Niemand is namelijk altijd en onder alle omstandigheden eerlijk. Dat kan ook niet, de maatschappij maakt dat nu eenmaal onmogelijk.

Wanneer U ergens bij vrienden op bezoek komt en de vrouw des huizes zegt: „Kees, hoe vind je onze nieuwe schemerlamp?” en U vindt het een lor, een prul, een monster, een klap in het gezicht, wat zegt U dan?

„Nou.....ehMien, fleurig, hè, en zo bont van kleur..... en.....eh..... het ding past goed bij jullie vloerkleed”. (Dat zal dan wel dat vloerkleed zijn waarvan U al enige malen na een bezoek tegen Uw vrouw, veilig buiten op straat hebt gezegd: „Begrijp jij hoe ze het in hun hersens halen, zo’n wanprodukt te kopen?”)

Was U nu oneerlijk?

Ja.

Maar, om het eens gewichtig te zeggen: Uw oneerlijkheid was gerechtvaardigd door de nu eenmaal algemeen aanvaarde spelregels van de maatschappelijke omgang. Want wanneer U had gezegd: „Mien, kind, ben je helemaal op je achterhoofd gevallen? Hoe kun je zo’n brok prullaria kopen?” dan was dat gezellige bridge-avondje al meteen definitief naar de knoppen geweest.

De maatschappij gedooft geen absolute eerlijkheid. Ik ken wel mensen die er prat op gaan, zo eerlijk te zijn. Onder ons gezegd: zij maken met vrucht aanspraak op de titel kampioen-plezierbederver. Dat zijn de mensen die, zogenaamd onbevooroordeeld, open en oprecht, het plezier van anderen verknoeien waar ze de kans krijgen. Is hun buurvrouw trots op haar nieuwe hoedje, dan geven ze een commentaar dat buurvrouw een diep gevoel van verdriet geeft. Is hun collega blij met zijn promotie, dan zeggen zij: „Dat krijg je in een tijd van personeelschaarste, ze hadden veel liever een ander gehad, maar ik weet dat niemand op die advertentie heeft geschreven”. Enzovoorts, enzovoorts.....

Moeten we dan allemaal altijd oneerlijk zijn?

Neen, zo is het ook niet. Ik zou het zo willen stellen: we moeten altijd eerlijk zijn, behalve in die gevallen dat werkelijke eerlijkheid anderen alleen maar zou grieven, kwetsen, verdrietig maken of in ongerustheid brengen, terwijl daar geen enkel positief resultaat mee wordt bereikt. U voedt Uw vrienden helemaal niet op tot betere smaak (is dat: Uw smaak? bent U daar zo zeker van?) wanneer U haar vreugde bederft door te zeggen: „Meid, wat een ellendige lamp heb je nou gekocht”. U maakt iemand alleen maar ongelukkig en bereikt niets wanneer U, oh, ongetwijfeld uit de grond van Uw gemoed, tegen hem zegt: „Ik begrijp niet hoe je oudste zoon zich met dat vreselijke kind kon verloven”. Wat drommel, U behoeft toch niet met haar verloofd te zijn? U bereikt toch niet dat die verlov-ing op grond van Uw uitspraak (en eerlijk: wat weet U eigenlijk van dat meisje af?) wordt verbroken? En wat gaat U dan aan?

Dit soort zogeheten „Niets ontziende eerlijkheid” van mensen die zo graag zeggen: „ik wil dat een ander weet wat-ie aan me heeft”, is in wezen niet anders dan een vorm van de meest stupide arrogantie en ijdelheid.

Eerlijkheid is een artikel dat per milligram moet worden gedoseerd.

U weet voor Uzelf heel goed wanneer U wel eerlijk moet zijn. U weet heel goed, wanneer U zich niet moogt laten leiden door sym- en antipathieën en eerlijk, ronduit, moet zeggen waar het op staat. Dan zal men trouwens ook respect voor U hebben. Men heeft altijd respect voor de zakenman die eerlijk en openhartig optreedt, die een ander geen cent te kort doet. Men heeft respect voor de man die een portefeuille met geld vindt en die terugbrengt. „Men”, dat is ook: de man zelf. Want eerlijkheid verhoogt het zelfrespect. Iemand die liegt en bedriegt en kuilt en overal omheen praat, heeft geen respect voor zichzelf.

U kunt dat laatste niet zo erg belangrijk vinden..... totdat U het kwijt raakt. Dan bemerkt U pas wat U bent verloren. Het is zo erg als het verlies van een heel goede vriend, van een nabije bloedverwant.

Eerlijkheid is, zoals zovele abstracte begrippen, „variabel”. Wat onder bepaalde omstandigheden eerlijk kan zijn is onder andere omstandigheden eenvoudig niet verantwoord. Denkt U maar eens aan de geestelijke moeilijk-

heden waarvoor een arts kan komen te staan als hij een hopeloos-zieke patiënt heeft. Moet hij eerlijk zeggen: „U is niet meer te genezen?” Moet hij zeggen: „Waar leven is, is hoop?”, terwijl hij weet dat er, naar de mens gesproken, niets meer te verwachten is?

Dit is een extreem voorbeeld. Maar iedereen ontmoet in zijn dagelijkse leven zo vele gevallen waarin hij zich zou moeten afvragen: „Wat moet ik doen? Eerlijk zijn?”

Ja, natuurlijk, eerlijk zijn. Altijd. En van ganser harte. Altijd pogen de waarheid en niets dan de waarheid te zeggen.

Als..... als U weet dat U in dat geval ook tegenover U zelf absoluut eerlijk bent. Dus als U weet dat die „waarheid en niets dan de waarheid” inderdaad de waarheid is en dat U haar alleen om waarheids wille zegt. En niet iets waarvan U alleen maar veronderstelt dat het de waarheid is.

En niet iets waarvan U weet dat het een anderodeloos kwetst terwijl het, zoals in het geval van die schemerlamp, er in wezen niet toe doet of U dat ding lelijk vindt of mooi. Want dat is, en daar komt de conclusie: subjectieve waarheid.

Objectieve waarheid is: „Jawel, edelachtbare, die fietser kwam van links en had geen achterlicht”.

Subjectieve waarheid is: „Mien, ik vind die schemerlamp een verschrikking”.

De Statendam maakt wereldreis

Het passagiersschip Statendam van de Holland-Amerika Lijn zal van 7 januari 1958 t/m 26 april 1958 een reis om de wereld maken. Deze round the world cruise begint en eindigt in New York. Tijdens de 110 dagen durende reis worden 27 havens aangedaan, de evenaar wordt tweemaal gepasseerd en de datumgrens eenmaal. De af te leggen afstand bedraagt 32.000 mijl.



— Hoe is de biefstuk, meneer?

Romance aan boord van „Het Schip van de Week“.

Dat een boottocht de aanleiding kan zijn tot een ingrijpende beslissing in een mensenleven, daar hebben we allemaal wel eens van gehoord en zeker ook wel van gelezen. Bijna in iedere bibliotheek is wel een boek te vinden over zoutwaterliefde of over een romance, die haar oorsprong vond tijdens een bootreis.

Zelfs de tocht met de „Erasmus“ waarmee een 400 K.P.M.-ers een dagje uit waren, was aanleiding, dat een jongmens van 16 jaar later kwam informeren (serieus), hoe toch wel dat aardige meisje heette, waarmee hij de hele dag had doorgebracht en waarvan hij alleen maar wist, dat haar Pa daar en daar geplaatst was en toen en toen met verlof was geweest. Hij had de naam niet goed verstaan, alleen haar school, waar die zich bevond was hem ook nog bekend, maar of een van de leden van het personeel Amsterdamkantoor dit nu eens voor hem kon uitvissen! De enige nadere aanduiding luidde, dat ze lief was.....

De theorieën over de oorsprong van zoutwaterliefde in het algemeen zijn legio en het is niet onze bedoeling daar dieper op in te gaan. Of het nu het schip, de lucht van het zilte nat, of de vele vrije tijd is, die hier een woordje meespreken, wie zal het zeggen, maar er is toch in al deze geschiedenissen een schip, water en een ontmoeting!

Dit alles is er bij „het Schip van de Week“ niet. We zitten in een studio, moeten zelfs stil zijn, mogen alleen maar dat zeggen, wat er op ons papiertje staat en we spreken tegen iemand, die we niet alleen niet zien, maar die ons op dat ogenblik ook niet hoort. En toch is het mogelijk, dat ook bij dit „schip op het droge“ contacten worden gelegd voor het leven. En de volgende ware geschiedenis, die ons onlangs ter ore kwam, meenden wij U niet te mogen onthouden. Alleen zij voorongesteld, dat natuurlijk niet bij ieder schip onzichtbare draden gesponnen worden met dergelijke resultaten.

Zoals gewoonlijk, werden ook enige maanden geleden bij de ontvangst in Hilversum voor „het Schip van de Week“ de families, die met hun groet voor eenzelfde schip kwamen, met elkaar in kennis gebracht. Dit is nodig, omdat men van half elf tot half vijf, dus zes volle uren, met elkaar in een betrekkelijk kleine ruimte doorbrengt.

Zo werd dan een moeder met dochter voorgesteld aan een heer, die naast hen plaats nam. Eerst vlotte het gesprek niet zo heel erg, maar toch, van liever-



foto: J. H. C. Vermeulen

opname in Hotel Gooiland

Bovenstaande foto werd gemaakt tijdens het „Schip-van-de-week“-programma op 14 Maart j.l. in Hotel Gooiland te Hilversum. Aanwezig waren de familieleden van opvarenden van het ss. „Japara“. De 2e stuurman F.W. Kaptijn, met verlof in Nederland, maakte als gast met zijn verloofde, deze opname mee, terwijl mevrouw Hobma-Glastra de KPM vertegenwoordigde.

lede ging het beter, vooral toen een onderwerp werd aangeroerd, waarin ook de overige aanwezigen werden betrokken. Men werd meer zichzelf, vergat de zenuwen over het spreken straks voor de microfoon en na een uurtje was het ijs geheel gebroken. Het jonge meisje liet zich kennen als een gezellig vlot ding, hetgeen bij de heer aanleiding werd om haar te gaan zien als eventuele aspirant-echtgenote voor zijn vriend, die in Venezuela op een onderneming zat en die van daaruit zo moeilijk contact met meisjes had kunnen vinden. In de loop van de dag vroeg hij haar, of zij zin had met iemand in Zuid-Amerika te corresponderen. Maar daar ging deze jongedame niet op in. Wat had zij er aan iemand, die ze niet kende, te gaan schrijven? Nee hoor, daar dacht ze niet over!

De heer zal even teleurgesteld zijn geweest, maar hoe langer hij deze jonge vrouw observeerde, hoe meer hij tot de ontdekking kwam, dat dit de echtgenote voor zijn jonge vriend zou zijn. Toen het gezelschap aan het eind van de opname afscheid nam, was zijn vraag: „Maar ik mag toch Uw adres wel hebben?“ — Ja, je kon moeilijk nee zeggen, dus vooruit dan maar — en het adres werd gegeven.

Niet lange tijd hierna kwam er een brief uit Venezuela en er kwamen meer. En er werd ook teruggeschreven. Toen werden er foto's uitgewisseld en de brieven kregen steeds meer inhoud en betekenis voor beide partijen.

De jonge man nam het besluit het

meisje persoonlijk te willen ontmoeten en als alles was, zoals hij zich voorstelde, haar dan na een verlof van 5 weken als zijn vrouwtje mee terug te nemen. Dit gebeurde! Het paar trouwde en leeft nu, misschien lang, in ieder geval gelukkig, samen in Zuid-Amerika.

Weer is een gebeurtenis toegevoegd aan het journaal van „het Schip van de Week“.

Nieuwe stukgoedhaven

De voortdurende groei van het goederenverkeer in de Amsterdamse haven brengt met zich mede, dat men thans een tekort krijgt aan kadelengete.

Ten zuiden van de Coenhaven heeft men nu een nieuwe stukgoedhaven ontworpen. Deze zal ongeveer 4200 m kademuur krijgen en op het haventerrein zullen twintig loodsen worden gebouwd.

Voor het aanleggen van een gedeelte van de kade, ter lengte van 830 meter en het op hoogte brengen van het kade-terrein vragen B. en W. de gemeenteraad een bedrag van f. 10.655.000 beschikbaar te stellen.

Spreek

Een gezin is als een koninkrijk. De man is schijnbaar de koning, de vrouw de denkbeeldige koningin, het kind de heimelijke maar werkelijke heerser.

Joseph Roux



(foto: J. H. C. Vermeulen)

(opname in Hotel Gooiland)

Op 11 April j.l. vond in Hotel Gooiland te Hilversum de opname plaats van het Schip-van-de-week programma. Aanwezig waren de familieleden van opvarenden van de mss. „Siaoe“, „Leksula“ en „Larat“. Onze Maatschappij werd vertegenwoordigd door onze sociale-werkster, mevrouw T. Y. Hobma-Glastra.

'TRUE MOTION'

Nieuwe ontwikkeling op Radargebied

MEER VEILIGHEID VOOR DE SCHEEPVAART

Een nieuwe vinding, die in scheepvaartkringen veel opzien heeft gebaard, maakt het thans mogelijk de ware bewegingen — koers en snelheid — van eigen schip en vaartuigen in de omgeving voortdurend te volgen op het radarscherm, hetgeen een aanmerkelijke verbetering van de tot nu toe gebruikelijke apparatuur en een niet geringe verhoging van de veiligheid voor de scheepvaart betekent.

Deze nieuwigheid op het gebied van de hulpmiddelen voor de navigatie is ontwikkeld door experts van Decca, een niet alleen op radargebied bekende naam. Men noemt het „True Motion Radar“, scheepsradar met ware beweging. T.M.-radar waarmee eind November werd gedemonstreerd voor Rotterdamse reders — en hun Amsterdamse collega's kwamen begin December aan de beurt — geeft het eigen schip niet langer weer als het vaste middelpunt van een cirkelvormig beeld, maar als

een zich over het scherm bewegend object, waarvan de koers aangegeven wordt terwijl het kielzog zich eveneens manifesteert.

Alle bewegende objecten zijn direct waarneembaar door een fosforiserende nagloeïng, die de schepen op het scherm het aanzien van kometen geeft, terwijl vaste objecten, zoals bakens en kustlijnen, deze nagloeïng missen en dus eveneens als zodanig zijn te onderscheiden.

Het bezwaar van de tot dusverre bestaande scheepsradarinstallaties is, dat het beeld zeer onvolledig is. Men ziet wel alle obstakels, maar kan er niet uit opmaken welke snelheid zij hebben en welke koers zij volgen. Daarom is het juist interpreteren van het beeld bijzonder moeilijk. Om koers en vaarsnelheid van andere schepen te bepalen zijn er ingewikkelde driehoeksberekeningen nodig, waaraan men in druk vaarwater onmogelijk kan toekomen, althans lang niet in voldoende mate.

Een nieuwe methode, waarbij het mogelijk wordt de werkelijke bewegingen van alle op het scherm zichtbare voorwerpen af te lezen, betekent dus

een bijzondere aanwinst. Hierin nu is het Decca-concern geslaagd. Men is daar overigens niet over ijs van één nacht gegaan. Een jaar lang is T.M.-radar beproefd op het Britse s.s. „Empire Baltic“, een voormalig tank-landingschip, dat thans dienst doet als autoverboot tussen Londen en Antwerpen. Het experiment verliep zó gunstig, dat Decca onlangs besloot de nieuwe apparatuur in omloop te brengen.

Zeven Engelse en Duitse schepen zouden er in Maart mee worden uitgerust en een vijftig-tal bestellingen voor latere afleveringen zijn er ook reeds geboekt; hieronder bevindt zich ook een order van de Holland-Amerika Lijn voor het s.s. „Appingedyk“.

T.M.-radar geeft het ware beeld van een schip en omgeving elk 3 seconden in vogelvlucht weer. Het is, alsof men uit een helikopter van een zekere hoogte op het eigen schip neerkijkt. In het radartoestel, een z.g.n. „trackmaster“, is een ingenieus apparaat aangebracht, waarin de snelheid en koers van het eigen schip worden opgenomen en „doorgegeven“ aan het door de kathedestraalbuis op het scherm geprojecteerde beeld van dat vaartuig.

Voor de leek op scheepvaartgebied is het evenals voor de zeeman, die er voor het eerst kennis mee maakt, fascinerend op deze wijze de ware bewegingen van het eigen schip ten opzichte van andere vaartuigen te volgen. Zoals reeds betoogd, komen berekeningen, die voor de tot nu toe gebruikelijke radartypen nodig zijn, bij T.M. te vervallen. Boeien, wal en varende of stilligende schepen kunnen in de werkelijke onderlinge verhoudingen van elkaar worden onderscheiden. Voor aanvaringsgevaar wordt men dientengevolge ruimschoots op tijd gewaarschuwd.

(Uit „Onze Vloot“)



— Nee, erg vaak komt mijn man niet aan zee.

Turk van de „Japara”

400 PER DAG



Turk in de armen van 1e stuurman J. G. Pameyer.

Het is ons bekend, dat er vele KPM-ers zijn, die de populaire herdershond Turk van de „Japara” kennen, die destijds in 1944 als pup in Sydney aan boord kwam en tot op vandaag nog steeds als oudste „bemanningslid” aan boord van genoemd schip meevaart. Het was ongetwijfeld een aardig idee van gezagvoerder S. H. Gerritsen, commandant van de „Japara”, om ons een krantenknipsel uit de te Durban uitgegeven „Natal Daily News” van 8 Maart 1957 toe te zenden, waarvan de vertaling als volgt luidt:

Het „bemanningslid” met de langste dienstdaag aan boord van het kleine Nederlandse vrachtschip „Japara”, dat momenteel in Durban lading lost afkomstig van Australië, is een hond. Het is de 14-jarige herdershond, Turk, die in 1944 te Sydney aan boord kwam.

De toenmalige crew van de „Japara” heeft dit schip reeds lang verlaten en Turk heeft sinds zijn „aanmonstering” vele crew-wisselingen meegemaakt.

Turk is een echte oude „zeehond” die, wanneer men alarm slaat voor de

sloepenrol, op eigen houtje naar haar plaats op het dek gaat. En wanneer zij de wal op is geweest, weet zij altijd precies haar eigen loopplank te vinden. Een storm troseert zij als een oude zeerob.

Ze heeft echter een complex overgehouden van haar dienstdaag in de oorlog. De „Japara” voer namelijk gedurende de oorlogsjaren tussen Nieuw Guinea en andere oorlogsgebieden in de Pacific en was dikwijls het doel van de Japanse Kamikaze zelfmoord-bommenwerpers. En als er nu een meeuw of albatros op het schip neerstrijkt, rent Turk luid blaffend naar het dek.

„Ik geloof dat zij alles wat uit de lucht valt voor een Kamikaze-bommenwerper aanziet”, vertelde stuurman J. G. Pameyer ons. De „Japara”, die de laatste 4 jaar tussen Zuid-Afrika en Australië heeft gevaren, wordt na deze reis ingelegd op de Japan—Zuid-Afrika lijn.

Wij wensen Turk nog talloze voorspoedige reizen aan boord van de „Japara” toe!

De groei van de Nederlandse bevolking bedraagt op dit moment ongeveer vierhonderd zielen per dag.

Op de eerste januari van dit jaar waren er 10.956.000. Het toenemings-tempo ligt stukken hoger dan honderd jaar geleden. Men heeft nu ongeveer acht jaar nodig gehad om een miljoen te groeien, maar om van drie naar vier miljoen te komen was destijds een kwart eeuw nog niet voldoende.

Bij de volkstelling in november 1849 bleken er 3.058.879 mensen in Nederland te wonen. De volgende telling (in 1879) liet er 4.412.693 noteren. Het tempo werd allengs opgevoerd. Twintig jaar later waren het er ruim vijf miljoen, in 1911 kwam de zesmiljoenste, in 1920 was de stand 6.865.314, op 31 december 1930 waren het er ruim 7.935.000. Bij de telling op 31 mei 1947 was de bevolking aangegroeid tot 9.625.499 zielen en twee jaar later werd de tienmiljoenste geboekt.

In memoriam



Op 58-jarige leeftijd overleed
5 Mei j.l. te Hilversum de heer

A. van de Velde

in leven gepensionneerd hoofd-
employé van onze Maatschappij.

*

Te Amsterdam overleed in de
leeftijd van 59 jaar op 8 Mei j.l.
de heer

W. F. H. Hermanus

in leven gepensionneerd employé
onzer Maatschappij.

Zij rusten in vrede



Parlevinkers in de baai van Gorontalo.

(foto: Frank Bodmer Studio's)

Archeologen speuren in de bodem van het Flevomeer

Tussen de huizen en barakken op Lelystad heerst in deze tijd van het jaar een weldadige rust, merkwaardig contrast met de drukte van de zomermaanden van het afgelopen jaar, toen tienduizenden toeristen uit binnen- en buitenland per auto of per rondvaartboot een kijkje kwamen nemen op Lelystad. En..... wellicht enigszins teleurgesteld de terugreis aanvaardden, omdat er in deze „stad” zo weinig te zien was.....

Ruim veertigduizend bezoekers echter hebben een bijzondere herinnering aan hun uitstapje naar het gebied van de nieuwe polder mee naar huis genomen: de herinnering aan een leerzame rondgang door het museum van Lelystad. Sinds de vorige zomer is Lelystad namelijk in het bezit van een eigen museum, dat ressorteert onder de directie van de Wieringermeer (Noordoostpolderwerken) en dat is ondergebracht in het reeds door zeer velen bezochte excursiegebouw, waarin aan de hand van foto's, kaarten en maquettes een beeld wordt gegeven van de inpolderingswerkzaamheden.

Al moest het museum van Lelystad zich tot heden vergenoegen met een zeer bescheiden plaats onder de zon — in de toekomst zal het waarschijnlijk wat ruimer gehuisvest worden, als de polder Oostelijk Flevoland eenmaal „bewoonbaar” is gemaakt — het bevat niettemin een groot aantal interessante voorwerpen en gegevens met betrekking tot de voorgeschiedenis, alsmede de latere historie van onze oude binnen-zee, die gedurende een lange reeks van eeuwen een belangrijk water is geweest en zich al vele jaren mag verheugen in de belangstelling van tal van geschiedkundigen. Het museum is onder de supervisie van de heer G. D. van der Heide, archeoloog bij de Wieringermeerdirectie te Schokland, door een staf van toegewijde medewerkers ingericht tot een bijzonder interessant en overzichtelijk geheel, waarin meer en minder belangrijke bodenvondsten, in hoofdzaak afkomstig uit de polder Oostelijk Flevoland en geplaatst op moderne stalen tafels of in kleurige vitrines, uitstekend tot hun recht komen.

Vondsten als het gewei van een edelhert, het dijbeen van een mammoet of de wervels van het voortbestaan van een uitgebreide fauna in deze streek in het grijze verleden, toen deze binnenzee een veel geringere omvang moet hebben gehad dan tot voor kort het geval was. Vrijwel al deze beenderen zijn bij het zandzuigen en baggeren in de nieuwe polder voor de dag gekomen, waaruit kan worden afgeleid, dat er — gezien de hoeveelheden die bij deze werkzaamheden verloren moeten zijn gegaan — in dit gebied zeer veel beenderen aanwezig moeten zijn. Het is zeker niet uit-

gesloten, dat er na het droogvallen van Oostelijk Flevoland nog meer interessante vondsten zullen worden gedaan. Bij de tot nog toe langs „mechanische” weg opgehaalde beenderen is het merkwaardig, dat al deze vondsten voorkwamen op slechts enkele plaatsen in het gehele gebied. Men vermoedt, dat dit een gevolg is van het feit, dat vele van de prehistorische dieren als de mammoet, de bison en de volharige neushoorn, wellicht ten gevolge van een overstroming zijn omgekomen en vervolgens in grote aantallen zijn samengedreven in de bocht van een stroom. Het landschap vertoonde in die tijd (plm. 20.000 jaar voor Chr.) wel een heel ander beeld dan tegenwoordig. Toen was er sprake van een toendralandschap met dwergstruiken en andere lage flora, een omgeving, waarin heden ten dage in Zweden en Lapland het rendier zich nog ophoudt.....

Vuurstenen werktuigjes, die eveneens na een rust van eeuwen uit de zeebodem worden gehaald, herinneren aan menselijk leven in dit nogal grimmige landschap, in het Paleolithicum. Vondsten als bijlen en speerpunten, die eveneens bij het zandzuigen aan de oppervlakte kwamen, vormen een aanwijzing, dat ook in het neolithische tijdvak (plm. 2000 voor Chr.) en in de vroegere brons-tijd mensen moeten hebben gewoond langs de oevers van het Flevomeer, welks juiste ligging men nog nimmer heeft kunnen vaststellen, omdat de Romeinse schrijvers noch de middeleeuwen — die spraken van het Almere (Groot Meer) — genoeg gegevens hebben nagelaten, waaruit men zich thans een enigszins juist beeld zou kunnen vormen van de plaats en de omvang van dit meer, waarop in het begin van onze jaartelling Romeinse vloeten „zee” kozen om langs het Waddengebied naar Germania te varen..... In oude teksten wordt ook melding gemaakt van het bestaan van het eiland Flevo, maar ook dit heeft men tot heden niet kunnen lokaliseren. Sommige onderzoekers zijn van mening, dat het eiland Vlieland het vroegere eiland Flevo zou kunnen zijn. Anderen spreken dit tegen en menen, dat Urk en Schokland vroeger een geheel hebben gevormd en dat dit eiland indertijd de naam Flevo zou hebben gedragen.

Zal de sluier, die dus nog altijd over

het mysterieuze Flevomeer hangt, enigszins kunnen worden opgelicht, wanneer straks de polder Oostelijk Flevoland is drooggevalen en in cultuur wordt gebracht?

„Die kans bestaat inderdaad.....” zo luidt de mening van de heer Van der Heide. „We hopen in de nabije toekomst bij opgravingen, te verrichten door de archeologische afdeling van de directie van de Wieringermeer, wat meer overblijfselen te vinden uit de Romeinse tijd, vondsten, die wellicht zouden kunnen bijdragen tot de oplossing van het raadsel „Flevomeer”.

De Romeinse „ergenis” in het Zuiderzeegebied heeft tot heden nog geen aanleiding tot juichen gegeven. Een olielampje, een gehavend kruikje en een scherf van een amphora vormen al het vondstmateriaal uit de N.O.-polder. Dan is er nog een tamelijk beschadigde Fortunakop uit de tweede eeuw, die bij Urk werd aangetroffen en waarvan het helemaal niet vaststaat, dat zij afkomstig is van een Romeins bouwwerk ter plaatse. De kop kan ook dienst hebben gedaan als scheepsballast en overboord zijn gegooid. Daarom is het te begrijpen, dat de heer Van der Heide met spanning wacht op het moment, waarop de bodem van de nieuwe polder aan een nader onderzoek kan worden onderworpen. Die bodem is nog volkomen „terra incognita” voor de archeologen. Of er ooit dorpen op zijn voorgekomen, is niet bekend. De namen van de dorpen, die er in de toekomst zullen verrijzen, zijn ontleend aan bestaande zandplaten e.d.

Het zijn dus niet alleen landbouwers en toeristen, die met belangstelling uitzien naar de mogelijkheden, die de polder Oostelijk Flevoland te bieden heeft: ook de oudheidkundigen hebben zo hun wensdromen..... Als er van het geschiedkundig zo weinig bekende „hart van Nederland” meer gegevens aan het licht zouden komen, zou dat niet in de laatste plaats van belang zijn voor de onderzoekers, die de historie van de rond het IJsselmeer gelegen provincies willen beschrijven of die een nadere studie willen maken van de ontwikkeling van het landschap in deze gebieden.

Het opgraven en onderzoeken van scheepswrakken op de bodem van de polders is een ander, niet minder belangrijk facet van de arbeid der archeologische afdeling, die daarbij ook aandacht aan de sedimentatiegeschiedenis schenkt. In de loop der eeuwen zijn ook op de Zuiderzee vele schepen ten onder gegaan. Vele — soms vrij gaaf gebleven — rompen zijn bij de inpolderingswerkzaamheden weer aan het licht gekomen; tot nu toe zijn 156 wrakken aangetroffen, waarvan reeds een aanzienlijk percentage is opgegraven en in tekening gebracht voor nadere bestudering.

Evenals in het merkwaardige, in een oud kerkje ondergebracht museum te Schokland, vindt men in het museum op Lelystad een groot aantal voorwerpen, die herinneren aan de scheepvaart op de Zuiderzee in lang vervlogen eeuwen. Gebruiksvoorwerpen in allerlei variaties, die niet slechts van belang zijn bij de datering van het wrak, waarin ze werden aangetroffen, maar die in vele gevallen ook een treffend beeld geven van het leven aan boord in die tijd.

Immers, wie in een museum geëxposeerde scheepsonderdelen bekijkt, is spoedig geneigd te vergeten, dat die schepen in hun „glorietijd” door mensen van vlees en bloed werden gebruikt en..... bewoond.

Visserstvaartuigen leverden aan vondsten als regel niet meer op dan wat de visserman met een of meer knechts voor dagelijks gebruik nodig had.

Binnenvaartuigen, waarop in de regel een heel gezin werkte en woonde, bevatten veelal een grotere inventaris, die varieerde van schoeisel en vaatwerk tot diverse gereedschappen en zelfs..... sieraden, welke laatste wijzen op de aanwezigheid van vrouwen aan boord.

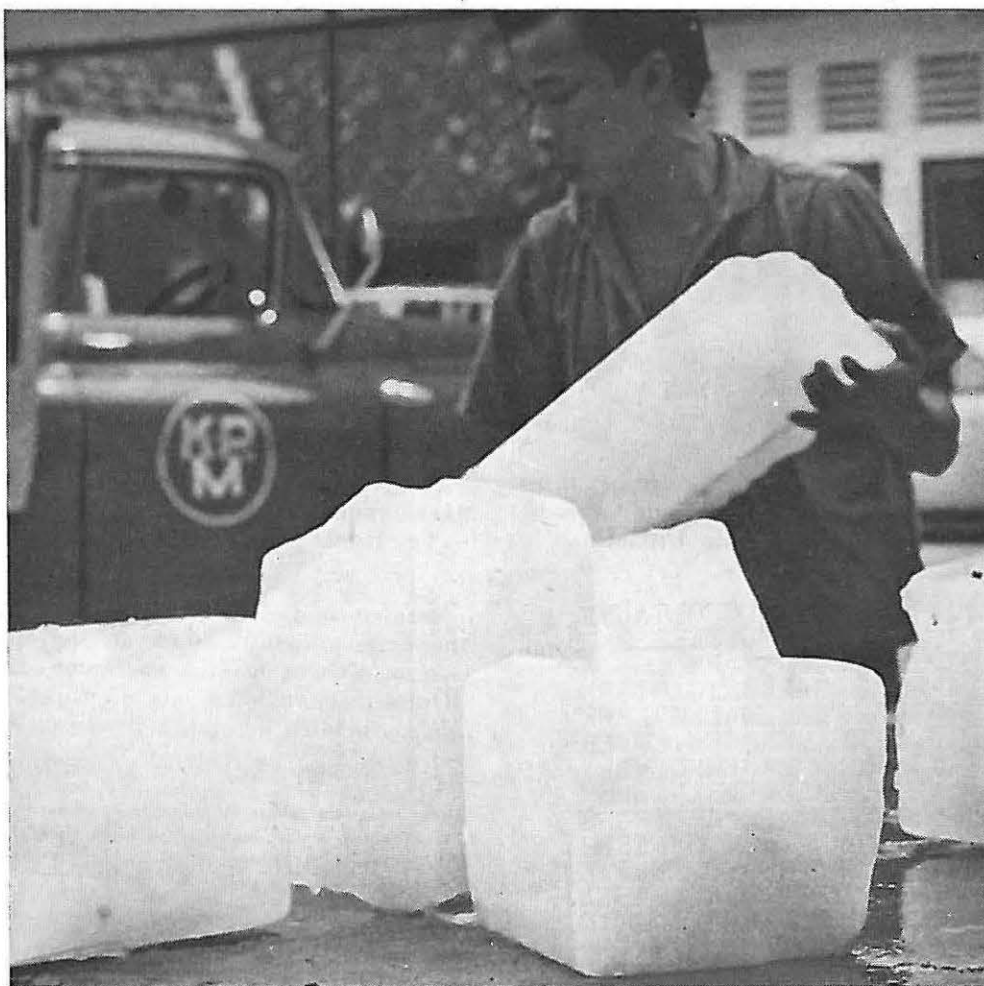
De heer Van der Heide heeft ons een aantal voorwerpen uit zijn collectie getoond: keulse potten, kruikjes, kammen, een peperstrooier, een gladde steen, die de middeleeuwse huisvrouw gebruikte bij het strijken van wasgoed, broches, beslagpotten en zelfs een metalen bril-montuur.

Vondsten, die als het ware een „moment-opname” vormen uit het leven van een schippersgezin uit vroeger eeuwen, maar die een tragische achtergrond krijgen als men bedenkt, welke taferelen zich op de rampzalige dag aan boord moeten hebben afgespeeld..... Merkwaardig is daarbij, dat het tijdstip van de catastrofe vaak moet worden gesteld op honderd of meer jaren na dat van de bouw van het vaartuig. Zo'n lange levensduur behoeft geen verwondering te wekken, als men let op de degelijke en zware constructie van deze oude schepen.

Het onderzoek naar scheepswrakken in de bodem van Oostelijk Flevoland zal straks eveneens met kracht ter hand worden genomen. Verwacht mag worden, dat ook daar belangwekkende vondsten zullen worden gedaan, die dan weer kunnen worden toegevoegd aan de bestaande collectie schepen, scheepswerktuigen en gebruiksvoorwerpen uit vele eeuwen, die uniek in de wereld mag heten.

Een reden te meer om er eens een tochtje naar het „nieuwe land” aan te wagen en de in Lelystad ondergebrachte verzameling te bezichtigen. En dan mag u eigenlijk ook de collectie in het Schoklandse museum niet vergeten.

(uit: „Trouw”)



Dagelijks komen er in het Logeergebouw, voor het koelen van spijs en drank der gasten, talloze staven ijs van het Koel-Vrieshuis te Tg. Priok.

(foto: Frank Bodmer Studio's)

DE KLM BESTELT

De totale beroepsbevolking van Nederland bestaat uit ruim vier miljoen mensen; aan 10.400 daarvan geeft de KLM werkgelegenheid. De loonsom, die de Nederlandse luchtvaartmaatschappij in 1956 (exclusief de sociale lasten) aan haar personeel in Nederland uitkeerde, bedroeg 66 miljoen gulden.

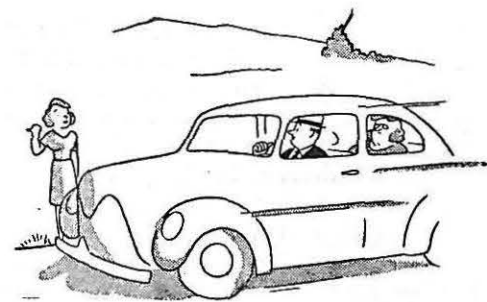
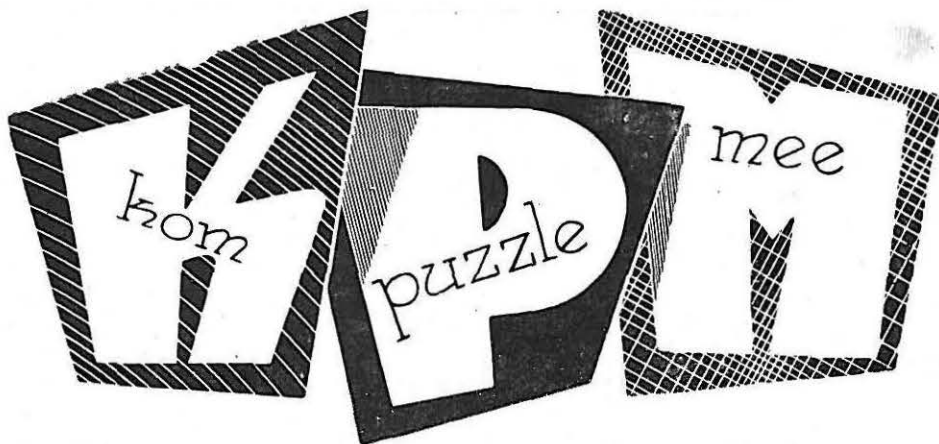
Tot het nationale inkomen droeg zij in 1956 rechtstreeks ongeveer 120 miljoen gulden bij, zo blijkt uit een artikel in het jongste nummer van het personeelsorgaan van de maatschappij „De Wolkenridder”. Verder wordt opgemerkt, dat de KLM al vele jaren een deviezenoverschot heeft. In 1956 bedroeg dit overschot (het verschil tussen inkomsten en uitgaven aan deviezen, voor afschrijvingen) 105 miljoen gulden, waarvan een groot deel in dollars. De totale deviezenopbrengst van de KLM was in 1952 51 miljoen gulden, in 1953 82 miljoen, in 1954 91 miljoen en in 1955 95 miljoen.

De dienst passagiersverzorging verzorgt per jaar 110.000 kg vlees, 225.000 kg aardappelen en 715.000 kg eieren.

Per jaar bestelt de maatschappij in Nederland een miljoen pakjes kauwgom en 1.6 miljoen zakjes suiker. Er worden 241.000 tijdschriften, waaronder vele Nederlandse, aan boord van de vliegtuigen verspreid.

Voorts worden per jaar op Nederlandse drukkerijen circa twee miljoen dienstregelingen voor de KLM gedrukt, een kwart miljoen kalenders, 625.000 vrachtbrieven, driekwart miljoen pasagebiljetten, 150.000 tot 200.000 route-gidsjes, folders tot een oplage van soms een kwart miljoen.





Tussen Schore en Goes

Hier volgt de oplossing van het kruiswoordraadsel, voorkomende in het April-nummer van „de Uitlaat”:

K MONTER U SULTAN F
AC FERM MUG KEES KR
LAK LO KARAF DL BOA
AMOR GARD RIGATORN
HELFT REE ALE VLERK
ARK HAMER GENIE IER
RA JUNO ARE ROEM LY
I PANEEL K BENGEL K
LOS AS PA ROS
N KORTOM P KOFFER B
OB NAAD SAS MEEL WE
OOR APERT AMBER SEN
REEST OER MEE MATIG
DRIL ANNO BERK LENA
ZIN DR SOORT EB PIL
EN MAIL KOE SPAT GE
E SIGAAR M STILET N

De prijs van Rp. 25,— gaat naar de heer D.P.A. Siegers c/o Afd. Equipage te Surabaia;
de prijs van Rp. 15,— naar Mevrouw Th. M.C. Kal — Kwitang no. 8 — Djakarta, en

de prijs van Rp. 10,— naar: W.M. Makaämpoh — c/o Nautische Dienst te Tg. Priok.

*

Deze maand komen wij met een Anagrammen-raadsel, waarvan de opgave ons niet te moeilijk voorkomt.

Oplossingen moeten ons uiterlijk 20 Juli a.s. hebben bereikt. Wij wensen U veel succes!

Voor inzenders gelden de volgende voorwaarden:

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

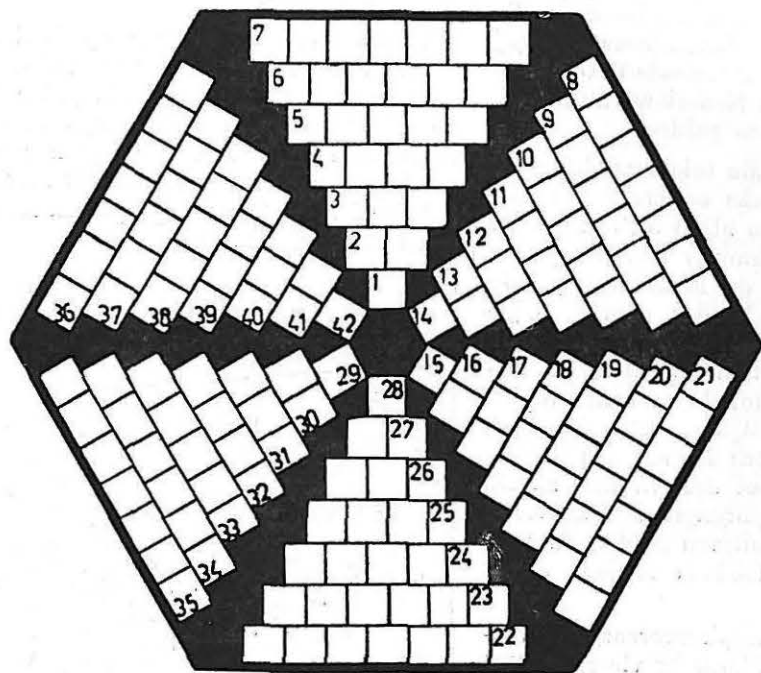
Tussen Schore en Goes woont een Cyperse poes die nauwkeurig de jaartallen kent van Philips de Tweede, Christina van Zweden en de pacificatie van Gent.

En vraagt men die kat:
Vertel ons eens wat over Dante, dan doet ze 't direct,
en als je haar vraagt:
Wanneer leefde de maagd van Orleans, weet ze 't perfect.

Maar vraag je een feit uit een vroegere tijd zo bijvoorbeeld uit Hellas en Rome, dan weet ze het niet, zodat je dus ziet:
Haar ontwikkeling is onvolkomen.

Het is knap van die poes tussen Schore en Goes —
O stellig, daar gaat het niet om, maar vraag je: Citeer 's een vers van Homerus, dan kan ze het niet. Dat is dom.

Annie M. G. Schmidt

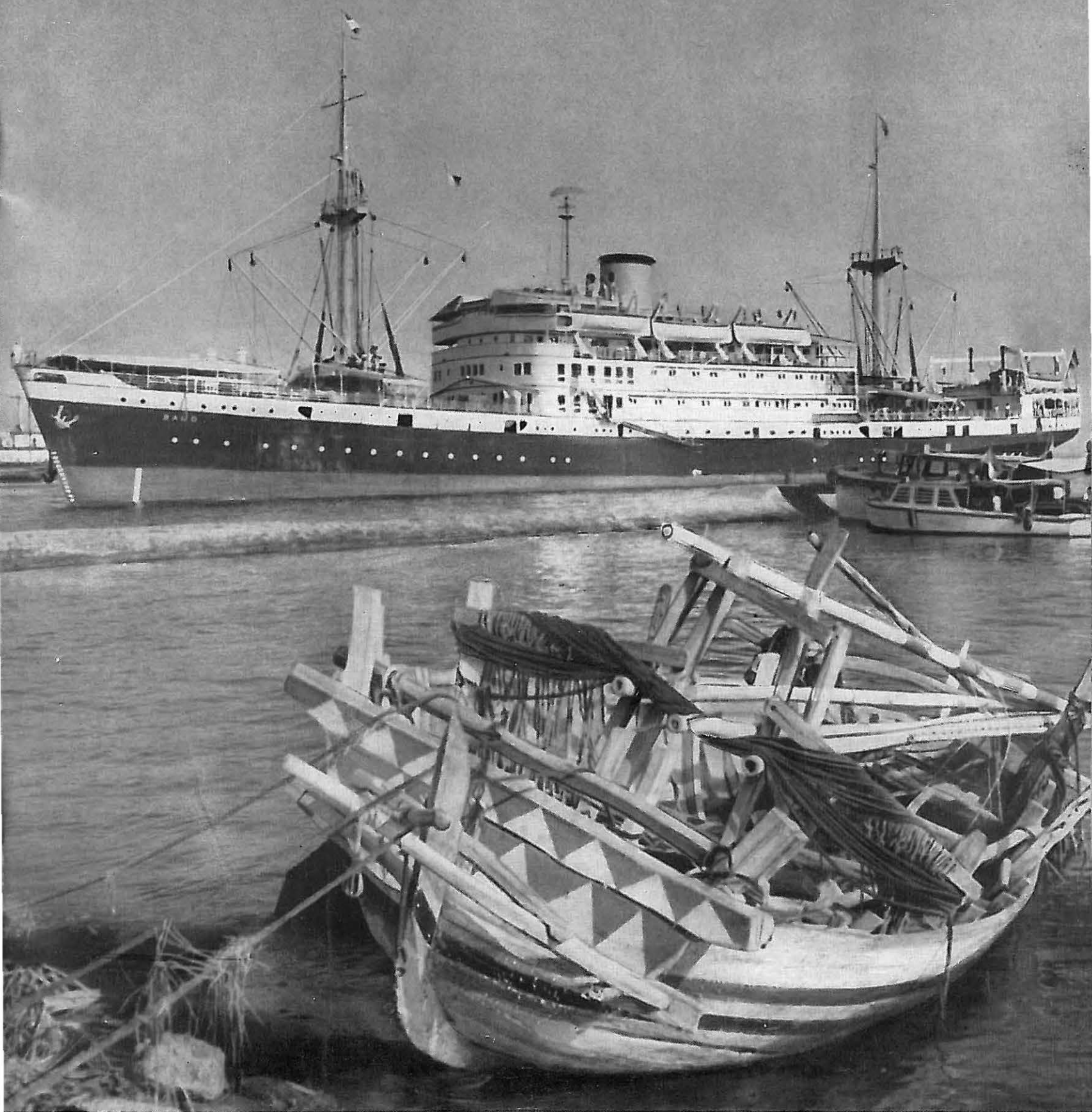


Anagrammen-raadsel

Ieder in te vullen woord bestaat uit de letters van het voorgaande woord, vermeerderd of verminderd met één letter.

Omschrijvingen:

1. klinker; 2. lidwoord; 3. plaats op de Veluwe; 4. Europeaan; 5. in parten snijden; 6. groep voorname personen; 7. verhaal dat op volksoverlevering berust; 8. getal; 9. deel van een trap; 10. naar beneden; 11. toespraak; 12. rendier; 13. bijwoord; 14. klinker; 15. klinker; 16. soort onderwijs; 17. vod; 18. grap; 19. glans; 20. tegenstelling van vrede; 21. voorrede; 22. kenteken; 23. waarnemen; 24. omdraaien; 25. naar beneden; 26. getal; 27. voegwoord; 28. klinker; 29. klinker; 30. noot; 31. bitter vocht; 32. gemene; 33. hoeveelheid; 34. erfstelling; 35. kleinigheid; 36. slot; 37. puntige uitwas; 38. handvat; 39. paar; 40. Europeaan; 41. lengtemaat; 42. klinker.



Het ms. „Baud” loopt de haven van Tg. Priok binnen.

(foto: Willy van Boggelen)

