



de Uitlaat

12e JAARGANG No. 7

JULI 1957

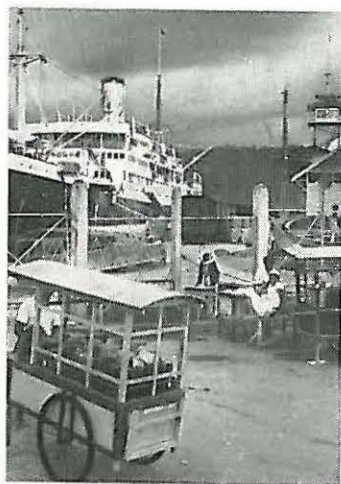
de Uitlaat

personeelsorgaan van de
n.v. Koninklijke Paketvaart-
Maatschappij

12de jaargang no. 7
Juli 1957

*

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

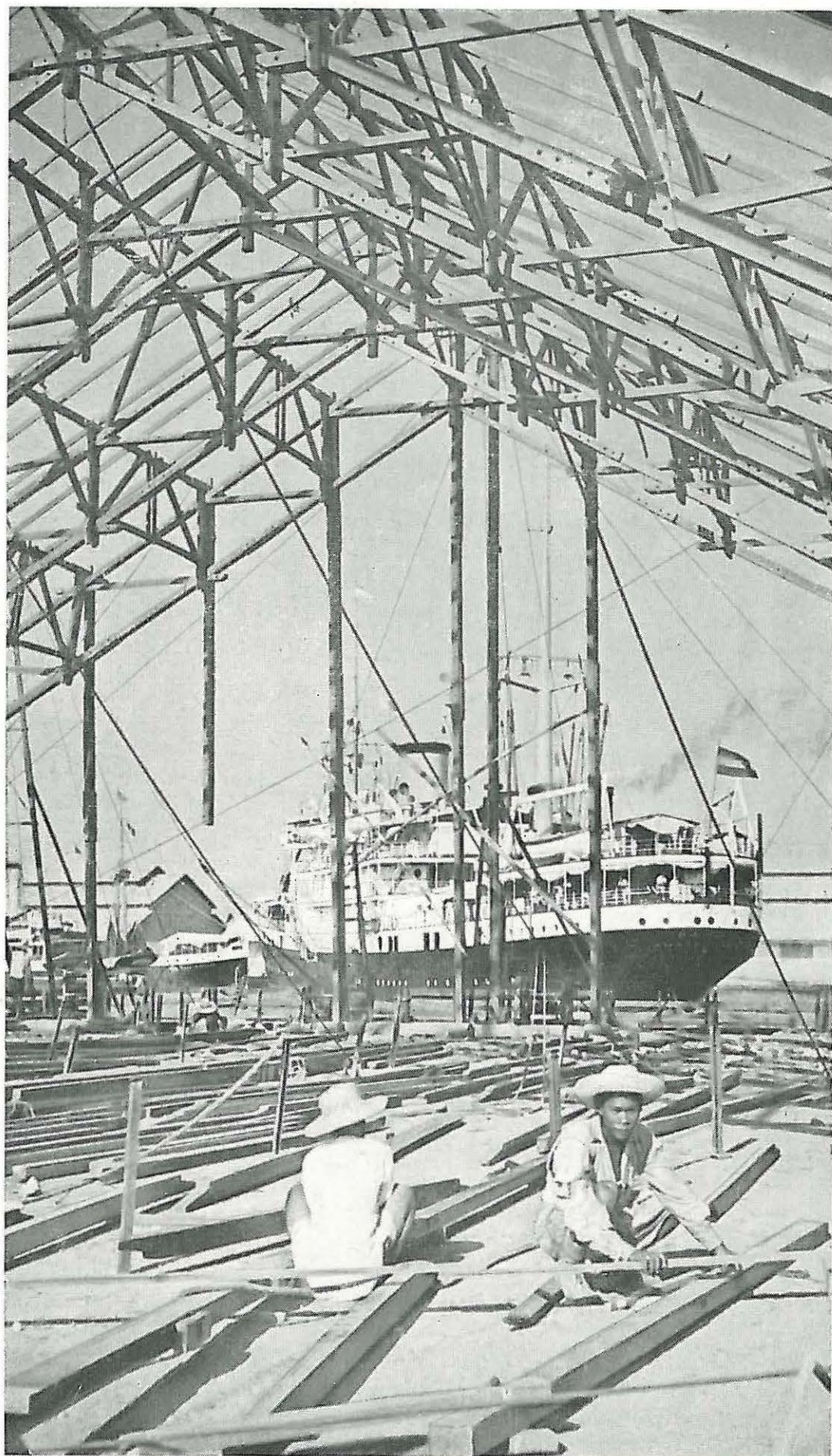


Op de voorpagina:
Havenbeeld te Padang.



Op de achterpagina:
De bekende Apenberg bij Padang.
(foto's Frank Bodmer Studio's)

Druk : n. v. Visser & Co.
Djakarta



Tegen een voorgrond van een in aanbouw zijnde loods, vaart het ms. „Baud” de Kali Mati te Tg. Priok binnen.

(Foto: Willy van Boggelen)

De derde 45-jarige jubilaris bij de K.P.M.

Twee Juni j.l. was het precies 45 jaar geleden dat de heer Hamid, Hoofdmandoer Binder (Hoofdklerk 2de klasse), bij onze Maatschappij in dienst trad. Daar 2 Juni op een Zondag viel, werd dit heuglijke feit de volgende dag herdacht, waartoe de heer en mevrouw Hamid werden uitgenodigd om in de werkkamer van onze President-Directeur te komen, teneinde de zilveren Paketvaart-medaille in ontvangst te nemen.

Op die Maandagmorgen werd de jubilaris en diens echtgenote door de Directie ontvangen, waarbij tevens een aantal oudgedienden onze Maatschappij en hunne dames waren uitgenodigd.

De heer De Geus sprak de jubilaris toe, waarbij spreker in het kort diens carrière bij de KPM schetste en hem tot voorbeeld stelde voor de jongeren. Vervolgens werd de heer Hamid medegedeeld dat hij in verband met zijn 45-jarige jubileum met ingang van 1 Juni in rang was verhoogd.

Nadat President-Directeur De Geus de jubilaris de zilveren Paketvaart-medaille had opgespeld, en een enveloppe met inhoud had overhandigd, werden de aanwezigen in de gelegenheid gesteld om de heer en mevrouw Hamid geluk te wensen. Hierna bleef men nog enige tijd, onder het genot van een koele drank en versnaperingen, bijeen.



President-Directeur De Geus speldt de heer Hamid, die op 2 Juni j.l. zijn 45-jarige dienstjubileum bij onze Maatschappij vierde, de zilveren Paketvaartmedaille op.

(foto: W. van Boggelen)

H. M. de Koningin reikte twaalf De Ruytermedailles uit

Plichtigheid ten Paleize Soestdijk

H.M. de Koningin heeft in het paleis Soestdijk aan twaalf Nederlanders, die zich door verdienstelijke daden voor de Nederlandse scheepvaart hebben onderscheiden, de De Ruytermedaille uitgereikt. De plichtigheid werd o.m.

bijgewoond door de minister van verkeer en waterstaat, mr. J. Algera, de directeur-generaal van de scheepvaart, de heer W. L. de Vries, de secretaris-generaal van het ministerie van verkeer en waterstaat, mr. A. H. C. Gieben, alsmede door leden van het erecomité en van het Nationale Comité De Ruyterherdenking. Onder de genodigden bevonden zich voorts 36 dragers van de De Ruytermedaille en vertegenwoordigers van de raad van de scheepvaart en scheepvaartmaatschappijen.

In de stuckzaal van het paleis Soestdijk begroetten H. M. de Koningin en Z.K.H. Prins Bernhard het gezelschap, waarna H.M. de Koningin een kort welkomstwoord sprak. Nadat steeds eerst het desbetreffende K.B. was voorgelezen door de adjudant van H.M. de Koningin, kapitein-luitenant ter zee J. S. de Jong, reikte H.M. de onderscheidingen uit.

De medaille in goud ontvingen de heer W.H. de Monchy te Hulshorst, oudste directeur van de Holland-Ame-

rikalijn, prof. mr. J. Offerhaus te Amstelveen, voorzitter van de raad voor de scheepvaart en prof. dr. ir. W. P. A. van Lammeren te Wageningen, directeur van het Nederlands scheepbouwkundig proefstation.

De zilveren medaille ontvingen de heer C. van den Blink te Rotterdam, gezagvoerder bij de N.V. Vereenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij, en mevrouw Haitsema te Haarlem, die de medaille in ontvangst nam namens haar man, die thans als gezagvoerder bij de N.V. Stoomvaartmaatschappij Nederland, buitengaats is. Voorts reikte H.M. de Koningin aan dr. L. B. L. Stuyt, scheepsarts te 's-Gravenhage, pater P. G. A. Koevoets, directeur-havenaalmoezener van het havendistrict Rotterdam, mevrouw C. E. Schokking — de Visser te Rotterdam, de heer J. Th. Verstelle te 's-Gravenhage, cartograaf-hoofdamtenaar bij het ministerie van marine, de heer A. W. Ph. Weitzel te Hilversum, verbonden aan Radio Nederland en Wereldomroep en

de heer C. Doeksen te West-Terschelling, derde stuurman van het motorschip Senegalkust.

De bronzen medaille ten slotte werd uitgereikt aan de heer J. Dijkhuizen te Katwijk aan Zee, schipper ter zeevisvaart.

Na afloop van de plechtigheid onderhielden Koningin en Prins zich geruime tijd in de paleistuin met de aanwezigen.

Ongeveer op hetzelfde moment dat in het paleis Soestdijk twaalf De Ruytermedailles werden uitgereikt, was het feest in het Ned. Herv. Rusthuis te Colijnsplaat, gemeente Kortgene. Hier verblijft namelijk de oudste van de in leven zijnde 60 dragers van de De Ruytermedaille, de 93-jarige M. van den Klooster. Als schipper van de reddingsboot te Burghsluis heeft hij meermalen verdienstelijke reddingen gedaan. In verband met zijn hoge leeftijd kon de heer Van den Klooster de plechtigheden in het paleis Soestdijk niet bijwonen, doch de Koningin wilde op deze dag ook hem in de huldiging be-

trekken. Burgemeester A. A. Schuit van Kortgene verraste de bewoners van het rusthuis met taarten, sigaren en bonbons, een geschenk van H.M. de Koningin, die zich ook in een persoonlijk schrijven tot de heer Van den Klooster had gericht. In de met bloemen versierde recreatiezaal van het rusthuis deed burgemeester Schuit voorlezing van dit schrijven.

Resoluut

Arturo Toscanini wilde door niets worden gestoord als hij naar muziek luisterde. Een paar jaar voor de oorlog had hij de violist Yehudi Menuhin bij z'ch te gast, die voor hem zou spelen. Zodra Menuhin begon, was Toscanini als betoverd. Hij luisterde in vervoering. Geen ander geluid was in huis hoorbaar dan de muziek. Plotseling werd het vioolspel onderbroken door het rinkelen van de telefoon. Menuhin aarzelde, Toscanini niet. Hij pakte een schaar en knipte het snoer van de telefoon door. Daarna liet de dirigent zich weer in zijn stoel zakken alsof er niets was gebeurd en verdiepte zich in de muziek.

„PETAMBURAN"-IMPRESSIE

PUNGUT

Hij was die dag in het Ziekenhuis opgenomen en scheen wel senang te zijn met het plaatsje hem toebedacht. Bij het sluiten der klambu's wenste hij dan ook de verpleger een monter „selamat djaga", waarna Pungut niet meer werd gehoord.

Nadat de lampen waren gedoofd en allen zich ter ruste hadden begeven, moet hij z'n hoge bed uitgeklauterd zijn om met kussen en deken de oude benen te nemen, regelrecht op het doel af. Spoedig werd er alarm geslagen en bleek hij opgemerkt te zijn door bewoners van onze attractieve „Kalverstraat".

Hier had Pungut zich in een hoekje op de grond genesteld, onder de deken, behaaglijk een zwerverspoes tegen zich aangevlijd...

Slechts na veel gesoebat liet Pungut zich onder grote belangstelling terugbrengen en in z'n bed tillen, op van de doorgestane emoties. Nog eenmaal kwam hij in opstand, argeloos een broomdrankje slikkend, terwijl hij veel meer iets pittigers gewaardeerd zou hebben. Met de belofte dat dit „slokje" hem niet zou ontgaan, sliep Pungut eindelijk in.

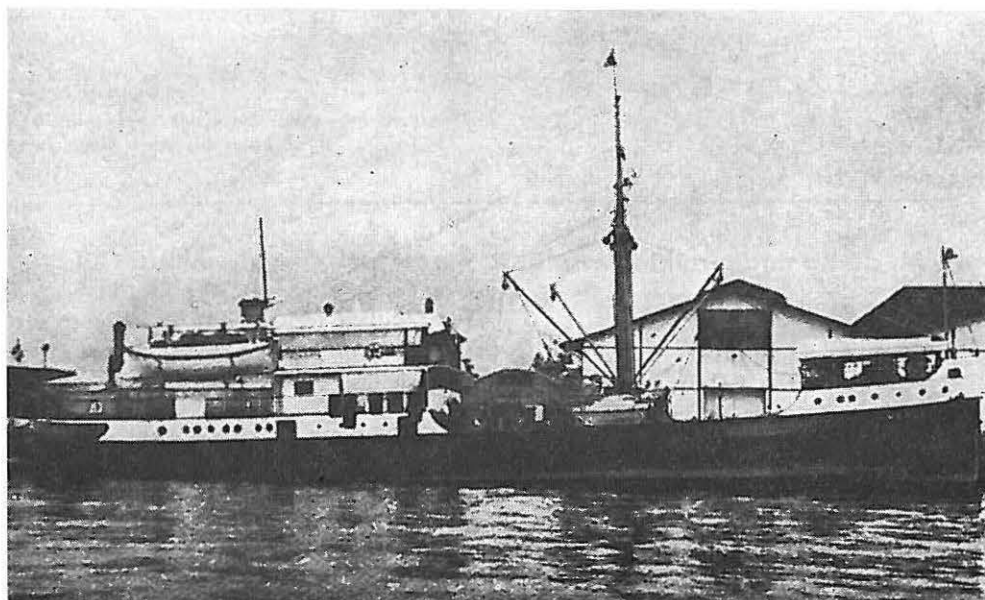
VAN DE VLOOTSTERKTE AFGEVOERD

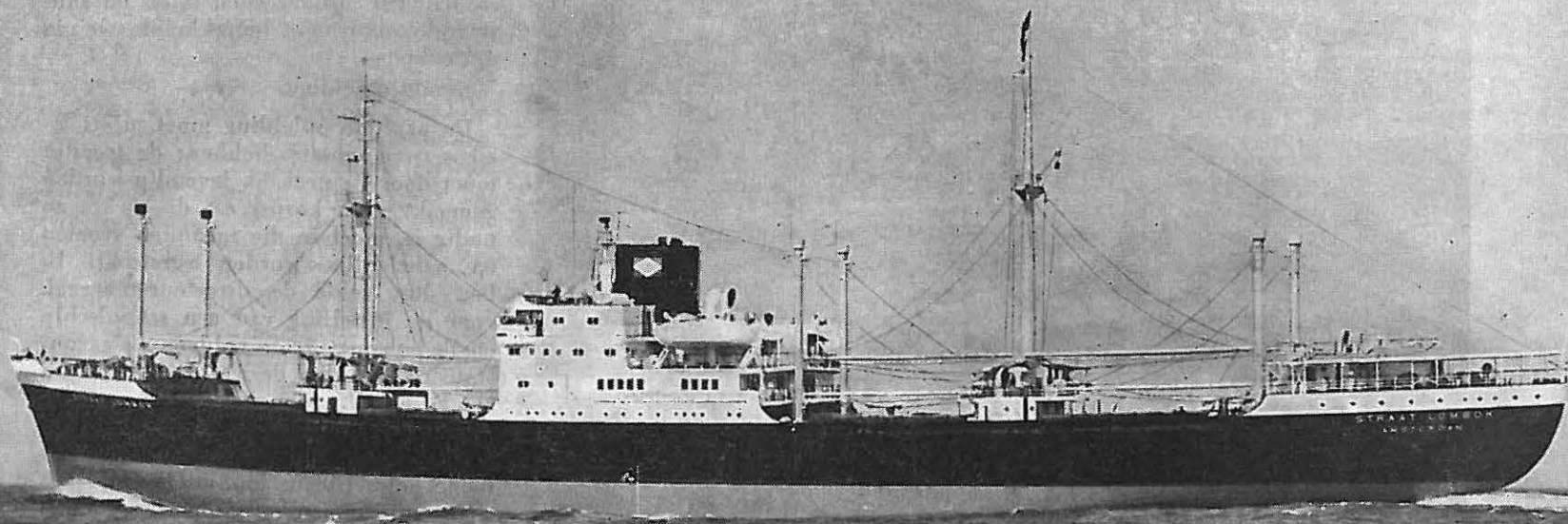
Op 15 Juni j.l. werd het ms. „Maros" aan de sloper te Singapore verkocht. Gebouwd in 1930 op een der hellingen van de werf De Maas te Slikkerveer, kwam het schip naar de Indonesische wateren ter versterking van de toenmalige K. P. M.-vloot.

De bruto-inhoud bedroeg 490 brt., de lengte over alles 53 m. en de grootste breedte 8.75 m. Het schip kon een snelheid ontwikkelen van 6½ mijl per uur.

De „Maros", die de laatste jaren van haar bestaan lijn 49 bevoer (Tg. Priok — Oosthaven v.v.), bood plaats aan 6 hut- en 218 dekpassagiers. Het is dus nu te Singapore opgeleverd en zal binnenkort onder slopershanden vallen. Na 27 jaar trouwe dienst is het thans definitief van onze vlootsterkte afgevoerd.

De „Maros" ging op 15 Juni j.l. in slopershanden over.





Een fraaie opname van het ms. „Straat Lombok”, dat door de n.v. Boele's Scheepswerven en Machinefabriek te Bolnes, op 24 April j.l. aan onze Maatschappij werd overgedragen. Als bijzonderheid kunnen wij nog vermelden dat de „Straat Lombok” het 75ste schip is dat na de oorlog door onze technische diensten is ontworpen, d.w.z. 66 voor onze Maatschappij en 9 voor de K.J.C.P.L.

Varend schoolschip voor opleiding stuurlieden en machinisten maakt goede kans

Onder bovenstaande kop lazen wij in het te Amsterdam verschijnende Algemeen Handelsblad van Vrijdag 26 April j.l. een interessant artikel, dat wij menen onze lezers niet te moeten onthouden, zodat wij het hier in onverkorte vorm laten volgen:

Bij het Directoraat Generaal van Scheepvaart en het Ministerie van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen gaan, naar wij vernemen, de gedachten uit tot grondige wijziging van het vakonderwijs van de aanstaande stuurlieden en scheepswerktuigkundigen. Het varende schoolschip, schepen, die wij op de wereldzeeën onder de vlaggen van vele landen reeds tientallen jaren kennen, doch die bij ons onderwijs nog steeds niet worden gebruikt, wens van velen, wordt daar ernstig op zijn mogelijkheden onderzocht om wellicht in de

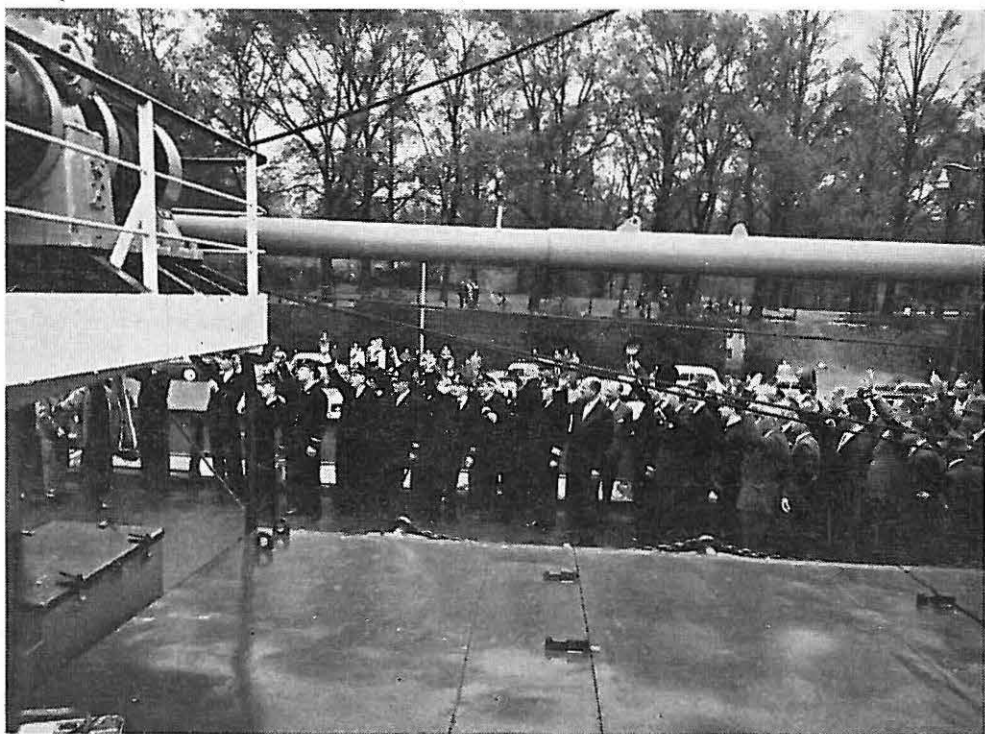
toekomst een belangrijk aandeel in de opleiding te krijgen.

Het grootste deel van de aanstaande stuurlieden en alle toekomstige scheepswerktuigkundigen volgen op onderwijsinrichtingen cursussen van twee of drie jaar en gaan pas varen na het verlaten van de school, hetzij als leerling op de brug van een koopvaardijship, hetzij in de machinekamer.

De opleiding bijvoorbeeld voor derde stuurman neemt in totaal drie jaar in beslag: twee jaar op school en daarna een jaar varende als leerling, voor zij

tot het examen van derde stuurman worden toegelaten. In de toekomst zou men de aanstaande stuurlui en scheepswerktuigkundigen gedurende drie jaar in opleiding willen houden; tijdens die opleiding zouden de leerlingen dan een half jaar op een schoolschip moeten varen, waar zij naast theoretische lessen vooral in de gelegenheid zijn met de praktijk kennis te maken. Hebben zij die tijd achter de rug dan zullen zij nog een half jaar bij een scheepvaartmaatschappij dienst moeten doen als leerling. In totaal zou dus de opleiding drie-en-een-half jaar in beslag nemen.

De directeur-generaal van Scheepvaart de heer W. L. de Vries, heeft ons verteld, hoe Scheepvaart en O., K. en W. tegenover deze gedachte staan. Ofschon men algemeen van oordeel is dat zowel de opleiding van aanstaande stuurlieden als die van scheepswerktuigkundigen in Nederland goed is en de vergelijking met het buitenland zeer zeker kan doorstaan, begint toch meer



Een driewerf hoera werd uitgebracht toen het ms. „Straat Lombok” officieel op 24 April j.l. door de K.P.M. werd overgenomen.



Ter gelegenheid van de overdracht van het ms. „Straat Lombok” aan onze Maatschappij werd o.m. het woord gevoerd door Mr. W. A. J. Lucas, Directeur in Europa onzer Maatschappij. Rechts van de microfoon de heer H. J. G. Sikkes, gezagvoerder van de „Straat Lombok”.

en meer de gedachte veld te winnen, dat een vaartijd tijdens de schoolopleiding grote voordelen biedt. De theorie zal in de scholen tot een veel levendiger stof worden dan dat thans het geval is. De leerling is gedurende zijn laatste schoolperiode bekend met de praktijk

en hij zal die theorie gemakkelijker gaan beheersen. Daar komt nog bij, aldus de heer De Vries, dat het herhaaldelijk gebeurt, dat leerlingen, die na hun studie met de zee kennis maken, tot andere gedachten komen wat hun toekomst betreft en de zee weer zo gauw

mogelijk vaarwel zeggen. Dat betekent voor de jongens verloren jaren, verloren geld en verloren illusies. En voor de gemeenschap weggegooid geld, want de opleiding is duur. Op het ogenblik varen de afgestudeerde jongelui een jaar een boord van de rederijsschepen als leerling. In de meeste gevallen doen zij in die tijd veel praktijk op, maar er zijn ook gevallen bekend, dat de verhouding tussen de leerling(en) en de stuurlieden minder goed is en de aanstaande stuurman betrekkelijk weinig opsteekt.

Varende opleiding.

De varende opleiding moet mijns inziens twee functies hebben: de leerstof moet door de praktijk levendig worden gemaakt en de korpsgeest, die op zee zo nodig is, moet in die maanden groeien en aanzienlijk worden verstrekt. Ik ben dus, zeide de directeur-generaal, voor de instelling van een schoolschip en ik heb met grote voldoening geconstateerd, dat voor deze gedachte ook bij O., K. en W. steun bestaat. Maar voor wij zover zijn — een schoolschip is niet goedkoop — zou het wellicht nuttig zijn de jongelui tijdens hun studietijd reeds thans enige maanden als leerling op een rederijsschip te laten varen. Er kwamen jaarlijks ongeveer 350 aanstaande stuurlieden van de acht opleidingsscholen in het land, doch de afgelopen vier jaren is dit gemiddelde tot beneden de 250 gedaald, en ongeveer 340 aanstaande leerlingsscheepswerktuigkundigen van de acht scholen, die deze opleiding verzorgen. Nederland zou dus zeker meer dan één opleidingsschip nodig hebben. Hoe groot dit schip zou moeten zijn en of het eventueel zeilvermogen moet hebben, of dat wij motorschepen moeten bouwen, is een vraagstuk dat pas later aan de orde komt. Persoonlijk voel ik meer voor een motorschip.

De Nationale Vereniging Het Zeilend Schoolschip, die al jaren lang, thans onder aanvoering van admiraal C. E. L. Helfrich ten strijde trekt, is uit de aard van de zaak — de naam zegt het reeds — voor de aanschaffing van en de opleiding op een zeilschip. Maar daarbij zou de praktijk van de aanstaande scheepswerktuigkundigen lelijk in het gedrang komen want grote zeilschepen, opleidingsschepen, zoals die in sommige landen in gebruik zijn, beschikken niet over hoofdmotoren; in het beste geval slechts over hulpmotoren. De vereniging zou dan ook naar mijn indruk — aldus de heer De Vries — thans al heel tevreden zijn met de indienststelling van één of meer motorschepen, die voor oefening één of meer kleine zeilschepen zouden kunnen meevoeren. Dit systeem zou dan weer het grote voordeel hebben, dat de aanstaande scheepswerktuig-

kundigen ook leren met zeilschepen om te gaan. Op het ogenblik is het een lacune in de opleiding van de werktuigkundigen, dat zij veelal niet kunnen zeilen en roeien, wat bij scheepsrampen een grote handicap zal zijn.

Een deel der Nederlandse reders staat nog aarzelend tegenover de plannen. Men voert wel als bezwaar aan, dat de totale opleiding met een half jaar wordt verlengd, bovendien wijzen zij er op, dat de rederijsschepen reeds thans, zij het dan na de schoolopleiding, met leerlingen varen. Toch mag men, aldus de directeur-generaal, zeker niet uit het oog verliezen, dat onze zeescheepvaart uiteindelijk wordt gedragen door de seamindenness van het Nederlandse volk. Deze zal zeker aanzienlijk worden gestimuleerd door de sfeer rond de schoolschepen, waarmede zeer velen als van nature actief zullen medeleven.

Opleiding in Amerika.

In verband met deze plannen tot wijziging van de opleiding vertelde de directeur-generaal ons een en ander ter vergelijking over de opleiding in Amerika. Tijdens een dienstverblijf in New-York had hij een bezoek gebracht aan de Merchant Marine Academy in Kingspoint, waar de opleiding van stuurlieden en machinisten voor de handelsvloot voor een belangrijk deel is geconcentreerd. Kingspoint is een prachtige inrichting, gevestigd in het vroegere landgoed van de familie Chrysler. De opleiding, die vier jaar duurt, is op militaire leest geschoeid en allround. Aan het hoofd van deze geweldige opleidingschool, die per jaar een budget heeft van anderhalf miljoen dollar, staat een schout-bij-nacht. Het tweede jaar van de opleiding brengen de jongelui door aan boord van de Amerikaanse handelsschepen. Zij krijgen werk mee en ontvangen gedurende hun reizen van de stuurlieden en machinisten een zeer degelijke praktische en ook theoretische opleiding. In de Amerikaanse hoofdhavens zijn vertegenwoordigende officieren van de school gevestigd, die, wanneer de schepen de haven binnenlopen, aan boord komen en met de jongens hun opdrachten en werk bespreken, nieuwe opdrachten geven, kortom controleren, of zij aan boord hun theoretische werk niet verwaarlozen. Direct na het vierde leerjaar kunnen de leerlingen gaan varen als derde stuurman of derde machinist; zij varen dus niet als leerling.

Een ander voordeel van deze opleiding in Kingspoint is, dat de leerlingen na hun eindexamen ook bij de Marine in dienst kunnen treden. Zij kunnen dus een keuze doen. Het eindexamen van de school geeft de titel "bachelor of naval science". De heer De Vries had

met verscheidene jongens gesproken en zij waren over hun vaartijd gedurende de studie zonder uitzondering zeer tevreden. De praktijk had de theoretische opleiding zeer veel vergemakkelijkt. De aan boord dienst doende officieren bleken in het algemeen goede instructeurs te zijn. De jongens meenden, dat dit in hoofdzaak het gevolg was van het feit, dat de instructeurs (stuurlieden en scheepswerktuigkundigen) zelf ook van Kingspoint afkomstig zijn en dus weten met welke opdrachten de leerlingen aan boord zijn.

Tot zover het onderhoud met de directeur-generaal van Scheepvaart. Op 2 maart van het vorige jaar hebben de minister van verkeer en waterstaat en de staatssecretaris van O., K. en W. zoals men weet een staatscommissie ingesteld die de taak heeft over de materie van de opleiding tot stuurman of scheepswerktuigkundige een rapport uit te brengen. Van deze commissie is voorzitter mr. H. E. Scheffer, raadadviseur bij het directoraat-generaal van Scheepvaart. Voorts zijn in de commissie vertegenwoordigd de scheepvaartinspectie, het directoraat-generaal van Scheepvaart, het nijverheidsonderwijs, evenals de opleidingsscholen, de examencommissies voor stuurlieden en machinisten, de raad van bestuur van de zeevaart en de contactcommissie van organisaties van werknemers ter koopvaardij. Deze commissie zal binnenkort haar rapport uitbrengen.

Commandant Kweekschool.

Wij hebben over de opleiding voor stuurlieden ook het oordeel gevraagd van de heer J. J. Kruisinga, commandant van de Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam, de grootste onderwijsinrichting op dit gebied in den lande, die ongeveer een derde van de aanstaande stuurlieden ter koopvaardij per jaar aflevert. De heer Kruisinga merkte op, dat zijns inziens de thans gevolgde opleiding aan de eisen, die de Nederlandse koopvaardij stelt, voldoet. Bezwaar van een schoolschip is, dat de aanstaande stuurlieden niet in aanraking komen met het laden en lossen in de haven, een belangrijk onderdeel van het werk aan boord, waarmee de stuurman veel te maken heeft. Wel zou een schoolschip goede diensten kunnen bewijzen voor de zogenaamde „jongens van de koude grond”, dat zijn aanstaande stuurlieden, die hun vaartijd vóór de mast — als matroos — hebben doorgebracht.

Zij hebben dus nooit een voet op de brug van een koopvaarder gezet, maar na een jaar of wat als matroos te hebben gevaren en de nodige algemene ontwikkeling te hebben opgedaan volgen zij een cursus voor derde stuurman,

doen daarna examen en gaan vervolgens zonder enige „brugervaring” als stuurman varen. Voor dit soort leerlingen zou een tussentijdse vaartijd inderdaad uitstekend zijn. Het aantal jongelui — dikwijls flinke kerels — dat zich van vóór de mast naar de brug weet op te werken, is nog tamelijk groot.

Soms wordt wel beweerd, dat in de tegenwoordige opleiding te geringe belangstelling voor de zee ligt. Dat naderhand velen het varen opgeven, heeft andere oorzaken. Gevoeglijk kan als voornaamste aanleiding worden genoemd de onmogelijkheid een later enigszins normaal huwelijks- en gezinsleven te kunnen leiden. Daarnaast kan ook een trage promotie, vooral in de hogere rangen, een grote rol spelen. In de leerlingentijd, onverschillig, of deze op een schoolschip of op een koopvaardij wordt doorgebracht, spelen deze bezwaren nog geen rol. Zij openbaren zich pas in de latere jaren en kunnen niet door welke opleiding dan ook worden ondervangen.

Het door de voorstanders van een schoolschip zo graag gebezigde argument, dat slechts op een dergelijk schip karaktervorming en het kweken van discipline tot hun recht zouden komen, houdt naar het oordeel van de heer Kruisinga geen steek. De ervaring wijst uit, dat deze eigenschappen evenzeer op een goed internaat kunnen worden verkregen terwijl er daarnaast talloze andere manieren zijn om in deze richting werkzaam te zijn. Het zou er anders met al de „walmensen” in verantwoordelijke functies maar droevig uitzien.

Voor de dokter.

Een Amerikaanse jonge man moest zich laten keuren voor de militaire dienst en daar hij er weinig voor voelde een paar jaar van zijn beste tijd in het leger door te brengen, zei hij dat hij bijna niets kon zien.

„Ga maar eens in deze stoel zitten,” zei de keuringsarts.

„Welke stoel?” vroeg de simulant en keek hulpeloos om zich heen.

De dokter loodste hem naar de zetel: „Probeer nu eens de bovenste rij letters te lezen op de kaart daar tegen de wand”.

„Ik zie geen kaart”, verzekerde de jongeman.

Het onderzoek ging voort en de simulant speelde zijn rol zo goed dat hij werd afgekeurd. Hij vierde dit resultaat door zichzelf te onthalen op een weelderige lunch en ging daarna naar de bioscoop. Groot was zijn schrik toen hij zag dat hij naast de dokter kwam te zitten die hem had gekeurd, en dat de medicijnman hem herkende. Maar hij was voor geen klein geruchtje vervaard en vroeg de arts, voor deze een woord kon zeggen:

„Mevrouw, is dit de bus naar Manhattan?”

C.A.S.-jeugd te gast op ons Vlaggeschip

Contacten gelegd tusschen jeugd, schip en zee

Daartoe in de gelegenheid gesteld door de Directie van onze Maatschappij werd door Commodore H. A. Corsten, in samenwerking met Directie en Scholbestuur van de Carpentier Alting Stichting een jeugdavond georganiseerd op Dinsdagavond 18 Juni j.l. aan boord van het ss. „Plancius”, binnenvaart te Tg. Priok. Deze avond, bedoeld om het aangename met het nuttige te verenigen, was speciaal georganiseerd voor de leerlingen van de hoogste klassen van het CAS-Lyceum.

Het resultaat was dan ook dat op die Dinsdagavond een groot aantal jongens en meisjes met glunderende gezichten aan boord stapten, vergezeld van een 25-tal docenten met hunne dames. Voor het organiseren van een dergelijke bijeenkomst komt het een en ander kijken, maar dank zij de ingespannen arbeid van vele medewerkers, kon de avond zodanig worden georganiseerd, dat onomwonden kan worden gezegd dat het feitelijke doel, nl. in bijzondere sfeer van jeugd en scheepvaart een avond door te brengen, als geslaagd kan worden beschouwd.

De CAS-leerlingen verzamelden zich om half zes op het voorerf van de school en met autobussen, daartoe speciaal afgestaan door de Djakartaanse zakenwereld, reed men opgewekt naar Priok's eerste haven, waar de „Plancius” gemeerd lag. Om half zeven was iedereen aan boord, waar men werd begroet door de gezagvoerder en zijn officieren. Het was zeker te danken aan het persoonlijke contact met de commodore en zijn état-major, alsmede aan de goede indeling der plaatsen, dat de stemming

er spoedig in zat. Het was een aardig gezicht om op het grote stuurboorddek van de „Plancius” een uitgebreide kring van jonge mensen te zien, gezellig babbelend met elkaar en met hun leraren.

Nadat men volop gelegenheid had gehad een koele drank te nuttigen en te snoepen van de heerlijke makanaan-ketjil, werd om kwart voor 8 (het gehele programma liep op rolletjes!) het woord gevraagd door gezagvoerder Corsten, die voor de aanwezige jongelui een causerie hield over het onderwerp: De Jeugd en de Scheepvaart.

Nu is het niet gemakkelijk om op een dergelijke geanimeerde jeugtavond de aandacht te vragen voor een causerie, want we weten ons maar al te goed uit onze jeugd jaren te herinneren dat je in de gegeven omstandigheden nu niet direct in de juiste stemming verkeert om naar een lezing te luisteren.

Gezagvoerder Corsten wist echter met een kwinkslag en een ernstig woord direct al in het begin de volle aandacht van de jongens en meisjes te trekken. Na een inleiding, daarbij de aandacht vestigende op het feit dat op de levens-

avond van de „Grand Old Lady” pas contact met de jeugd plaatsvond, meerderde spreker de betekenis voor de scheepvaart van de bekende Amsterdamse dominee Petrus Plancius, naar wie ons vlaggeschip is genoemd. In de tijd dat Petrus Plancius leefde, was het voor de scheepvaart in Europa en ook in Nederland een zeer belangrijke periode, want grote ontdekkingsreizen over zee werden gemaakt. Vlot werden enige jaartallen genoemd van de bekende ontdekkingsreizigers, hetgeen bij de jongelui de nodige bewondering verwekte.

Kapitein Corsten somde daarna enige punten van overeenkomst op tussen de zee en de jeugd, zoals het bruisende, onstuimige, onberekenbare en vaak onhandelbare, maar ook die van de romantiek en avontuur.

„Dat wil niet zeggen, dat het beroep op zee uitgeoefend moet worden door avonturiers, integendeel, juist in deze tijden moeten de besten onder jullie het beroep op zee kiezen, want er is courage voor nodig en ondernemingsgeest. De Jan Salie's moeten maar bij moeders' pappot blijven”, aldus spreker.

Na nog enkele ogenblikken te hebben gesproken over het heden en de toekomst der jeugd, haalde spreker de bekende woorden van de Nederlandse zeeheld Tromp aan, nl.: Het sal waerachtig wel gaen. Hij besloot zijn toespraak met: „Mogen wij ouderen

Een gezellig praatje met gezagvoerder Corsten.



Op weg naar de eetsalon.....





Voor het „koud buffet” bestond grote belangstelling.



Gezagvoerder Corsten nam van iedere leerling persoonlijk afscheid.

straks van jullie kunnen zeggen: jullie zijn nog steeds Hollands' glorie, potverdorie!”

Na deze pakkende toespraak werden de jongelui uitgenodigd deel te nemen aan een uitstekend verzorgde „lopende tafel”, waarbij alle culinaire geneugten, waartoe de Civiele Dienst aan de wal het zijne had bijgedragen, met smaak werden verorberd. Aan het einde van deze maaltijd werden nog enkele dankwoorden gesproken tot de organisatoren van deze avond, waarbij achtereenvolgens het woord werd gevoerd door de heer A. H. Knoppien, in zijn

kwaliteit van Voorzitter van de Oudercommissie van de CAS, de heer Th. Nass, rector van het CAS-Lyzeum en door de Voorzitter van de CAS-Club, Andries Knoppien, die op treffende wijze het doel van deze bijeenkomst, nl. contacten te leggen tussen de jeugd, het schip en de zee, naar voren bracht.

Gezagvoerder Corsten nodigde daarna de jongelui uit om weer aan dek te komen, waar inmiddels gelegenheid was geschapen om op de muziek van enkele vrolijke dansplaatjes een dansje te doen.

Om kwart voor 11 werd door de Commodore het sein gegeven om op te breken. Bij het verlaten van de „Planctus” kreeg iedere jongen en meisje als aandenken aan deze avond een portefeuille aangeboden, waarin een door de gezagvoerder gesigneerde foto van de „Grand Old Lady” was gestoken.

De organisatoren kunnen op een zeer geslaagde avond terugzien, waarbij de jeugd, rector en docenten de stijl en sfeer aan boord hogelijk hebben gewaardeerd.

Katten en ratten onderhouden de Simplontunnel

Het vorig jaar hebben Zwitserland en Italië ons eraan herinnerd dat het vijftig jaar geleden was dat deze landen samen de Simplontunnel tot stand brachten, met twintig kilometer de langste tunnel van Europa. Officiële feesten eerden de mens en zijn ondernemingsgeest maar er werd niet vermeld, dat tot op heden nog andere wezens een onmisbare rol spelen bij de instandhouding van het tunnelbedrijf. Dat zijn de poes, samen met de rat!

Dat deze poespas geen mispoes is, zal u duidelijk zijn wanneer u bedenkt, dat de tunnel te lang is om hem behoorlijk te kunnen schoonhouden. Gedurende de dertien tot vijftien minuten die de treinen voor de doortocht nodig hebben, wordt er, bij het drukke verkeer, heel wat afval in gedeponeerd,

waarvan men reeds enkele jaren na de ingebruikstelling hinder ging ondervinden.

Men kwam toen op de gedachte deze hinderlijke afval door ratten te laten opruimen en liet midden in de tunnel drie paar van deze knaagdieren los. Dit hielp heel goed en jarenlang was er in dit opzicht geen probleem meer, totdat het rattenvolk zich zo bleek te hebben uitgebreid dat er voor hen in de ingewanden van de berg onvoldoende voedsel was te vinden. De ratten kwamen naar buiten en veroorzaakten daar grote last.

Sindsdien heeft men de rattenplaag met succes bestreden door aan elk van de beide uitgangen van de tunnel vanwege de spoorwegen zes katten te stationeren, die tot taak hebben de ratten binnen de tunnel te houden en hun aantal te beperken. De katten krijgen dan ook geen ander voedsel, maar wel

is voorgeschreven, dat ze dagelijks een bepaalde hoeveelheid melk als rantsoen krijgen, waarvoor de tunnelwachters een vergoeding ontvangen. Op deze wijze functioneert het systeem volkomen naar wens.

De enveloppe van Einstein

De vrouw van de grote Einstein bracht eens een bezoek aan de beroemde sterrenwacht van Mount Palomar. De echtgenote van de beroemde geleerde werd plechtig rondgeleid en kreeg alle imposante toestellen en kijkers te zien. Zwijgend liep zij naast haar begeleider. Het was duidelijk dat zij ergens over peinsde. Plotseling bleef zij staan en vroeg: „Waar hebt u eigenlijk al die grote apparaten voor nodig?” De sterrenkundige antwoordde: „Om de structuur van het heelal na te gaan”. Ontnuchterd zei toen mevrouw Einstein: „O, mijn man doet dat altijd op de achterkant van een enveloppe!”

„Hollands Glorie“

In de sleeptros, het zo wel verzorgde contactblad van L. Smit en Co's Internationale Sleepdienst en W. A. van den Tak's Bergingsbedrijf heeft kapitein L. Westdijk jr. het volgende verteld over zijn belevenissen aan boord van de Ebro, een onopgesmukt verhaal, dat in ongezouten zeemanstaal, waarin men niettemin de ziltigheid van de zee kan proeven, een deugd doend beeld geeft van de grote prestaties van de mannen van dit avontuurlijke, dikwijls harde, maar toch zo mooie en echt Nederlandse bedrijf.

Achter het hoge brede breakwater van Pontadelgada is het goed liggen. Alleen mag je er wel een extra touwtje bijzetten, want de lange oceaandeining doet zich nog diep in de haven gevoelen en zachtjes ligt het schip tegen de speciaal daarvoor gemaakte grote drijvers te schuren.

Kokend en met donderend geweld slaat de lange deining zich tegen de buitenkant van de zware muur dood in een waas van waterstof en zilt dat voortkomt uit het bruisende zeewater. Helder wit en geel liggen de huizen van de stad in het felle zonlicht te blakeren en zij vormen een sterk contrast met het heldere groen van de heuvels dichtbij en het zachte blauw van de bergen daarginder. Nog verder zijn de toppen der bergen verborgen in dichte donkerblauwe en grijze sluiers van zware regenwolken, die zich tegen de hellingen leegstorten en dit eiland zo vruchtbaar maken. Alles is dan ook begroeid en gecultiveerd. Wie op het hoge breakwater gaat staan, heeft er een fascinerend uitzicht over het mooie eiland. Naar het zuiden kijkend zien we de oceaan zich uitstrekken. Golvend en ogenschijnlijk erg rustig. Het reeds zakkend zonnetje spreidt een waaier van stralen in oranje en gele kleuren uit over het zilverschitterend oppervlak.

Dat de loods aan boord komt bij vertrek is meer een formaliteit, want eenmaal vrij van de kade is het slechts enkele minuten stomen in de ruime haven en dan heeft men reeds het eiland verlaten. De loods groet met drie stootjes op de claxon van zijn bootje en beleefdheidshalve geven we een trekje aan de fluitlijn, waarbij behalve een heetwaterdouche een schor geluid voortgebracht wordt en de schoorsteen zich in een witte stoomsluier hult. Met het air van „ik-ben-de-nog-enige-stoomfluit-van-de-maatschappij“ hoest het lawaai over de haven. „Kreng“, scheldt de telegraaf terug als hij op half werk gezet wordt.

Langzaam begint de Ebro voort te schuiven en als de kleine lichtopstand aan het eind van de pier gerond wordt, zitten we er weer midden in. Met een zekere regelmaat ploft en bonkt de boot zich in de zee, steigert en laat zich

onwillig op een kant slingeren, drukt het lage achterdek neer om een zeetje scheep te nemen, dat dan gezellig een halve voet hoog heen en weer blijft lopen. De waterpoorten klepperen zenuwachtig en nu en dan sniert het huiswater over het gehele schip. Als dan de telegraaf „krikkrak“ naar vol vooruit buis wordt onbereikbaar. Zelfs de naden van de stuurhuisramen siepelt het water en de vloer staat blank. De marconist raakt geïsoleerd en de komhuis wordt onbereikbaar. Zelfs de machinisten hebben last van lekkage door de kappen.

Langzaam vervaagt San Miguel en als laatste groet pinkt de vuurtoren nog op de westpunt van het eiland. Op de brug wordt uitgekeken door het waterfloers dat langs de ramen stroomt en klinkt als enig geluid nog slechts het sissen van de zee door de open deur aan lijzijde en het geklokklok van het stuurwiel.

De avond valt en de verlichting brandt reeds. De wereld rondom wordt kleiner. Er valt een felle lichtstraal uit de deuropening van de radiohut, die aanduidt, dat de marconist onderweg is. Heftig gekrakeel klinkt op aan bakboordzijde als hij klem loopt tussen de sloep en een luchtkoker en er dringen woorden tot ons door die in een net plaatsie als Soest zeker niet gebezigd worden. Met een vlaag koude wind en een serie zilte spetters breekt hij de kaartenkamer in. „Vuile...“, maar wat er al zo vuil is, wordt door ons schoon geveegd met: „Wat is er aan de hand?“, omdat met zulke luchten hij niet anders dan tot het doen van zeer noodzakelijke verrichtingen uit zijn heiligdom te branden is.

Wij buigen ons over een telegram dat kletsnat op de tafel plakt en lezen: „Proceed immediately“. Héépoppelepée. De kaart komt erbij, de lineaal ritselt erover, de passer steekt zich nerveus in het papier en klok-klok-klok zegt het roer. Meester luister-es-even..... en kan er nog een klapje bij? Shift de deuren maar, daar gaan we, en de Ebro laat zich nog eens extra geestig op haar zij vallen.

Een spannende geest woekert zich door de boot en vragen bestormen ons als: hoever, hoelang, wanneer en hoe

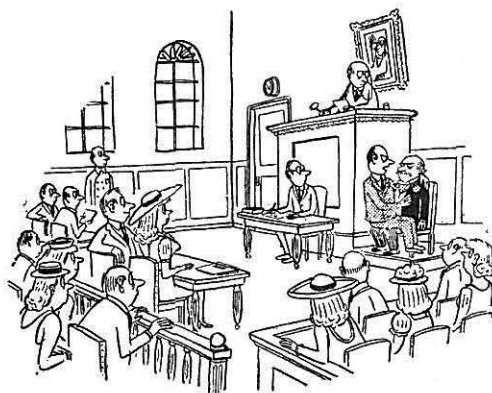
groot? De vragen blijven echter vragen, voor zover ze voor de kaartenkamer ook nog open vragen blijven. We bepalen ons tot het radioverkeer dat zich in alle frequenties en spanningen uit het kleine kastje in het kleine hutje wringt, zodat horen en zien je vergaat.

Naarmate de avond verloopt, tekent zich de situatie duidelijker af. Nadat aanvankelijk bekend was, dat de Libertyboot William H Carruth haar schroef had verloren in de positie 89 mijl 220 graden van Pontadelgada, werd koers gezet naar een plaats waar wij — rekening houdend met drift — het schip vermoedelijk zouden kunnen ontmoeten, maar al spoedig bleek, dat die drift veel groter was.

Opnieuw werd gekoerst in een richting die de pas van de William moest afsnijden. Het schip kwam bij de dageraad in zicht en bleek rustig recht voor de zee weg te zeilen.

De Ebro schuift langs de stuurboordzijde en doet de vraag rijzen, waarom ze op de William nog niet de davits hebben uitgedraaid om ons scheep te nemen. Captain Vasala hangt over de borstwering van de brug en roept naar beneden of we nog twintig minuten willen wachten, daar men op het voorschip nog niet klaar is. Stuurboordanker is uitgesloten op ons verzoek en wij zullen op de ankerketting trachten vast te maken.

„Kom, laat ons niet verdrinken“, gekscheert Vasala nog naar beneden in zuiver Hollandse taal en er klatert gelach op van het achterdek, waar de 14-duimer over de bogen gekronkeld ligt, met de kous demonstratief op de kont. Het geluk is met ons want in de nanacht is de wind sterk afgenomen en een mild zonnetje straalt over de golvende zee. Als we aanpassen voor de torenhoge steven, knikt deze gestadig op en neer. Een drieduimslijn trekt de voorloper op en met een vaartje, vergezeld van flarden stoom, zien we de kous door de kluis verdwijnen en even later klinkt het metalige geklik van de



— Frist dit dan misschien uw geheugen op, meneer Worms??

hamer, die de spie van de sluiting openslaat. Een prettig gehoor is dat en nog prettiger klinkt het, als hierna de ankerketting uit de boegkluis rommelt. De telegraaf zegt nu geen „kreng” maar „ting-ting” en — bukken jongens — daar gaat de manilla overboord.

Intussen zetten de weerberichten een zuur gezicht. Zij fluisteren 6 en 8 en hebben het dreigend over een depressie. Pontadalgada is 125 mijl en in de wind op, Horta 75 mijl en voor de wind. Het draait op Horta uit. We houden 's nachts gaande voor Fayal en Pico en zakken met het volgend opkomende daglicht het straatje tussen deze eilanden in. Het wordt hoog tijd want de bries steekt lelijk op. Tegen verwachting verloopt het troskorten op rolletjes en zeilen we naar het breakwater van Horta.

De loods komt aan boord met de onprettige mededeling, dat de William eerst de volgende dag de haven in kan en dus komt het schip ten anker voor de haven. Plannen kunnen echter gauw veranderen en een paar uur later is dan ook besloten om de William achteruit de haven in te laten slepen. De William komt erin en 's avonds tekent Vasala. Laat ons er eentje op drinken.

Horta ligt weer achter ons en de koers is om de west naar Philadelphia, maar nog geen etmaal verstrikt of de geschiedenis herhaalt zich en het is deze keer de Helga Bolten, welke lamgeslagen op de Noord-atlantische ronddrijft. Drie dagen varen in een hoge noordwestelijke deining brengen ons bij deze Duitser. Verlaten en als een gevaar voor de scheepvaart, wordt dit schip in de gaten gehouden door een Amerikaanse coastguardcutter, welke normaal dienst doet als weerschep. De Chincoteague, zoals deze kotter heet, heeft radiotelefonie en we komen in verbinding met haar.

Wanneer om het middaguur de plaats des onheils bereikt wordt, kunnen we de zaak pas goed overzien. Stomen een paar maal onder de lij door en nemen de ravage op het voorschip waar. De luiken van ruimen 1 en 2 zijn ingeslagen en de presennings hangen als voden naar beneden, de voorzijde van de midscheeps is ingedrukt en het schip hangt twintig graden over bakboord, waarbij de zee over het doek spoelt. Een motorsloep van Chincoteague brengt onze vier runners, een pomp met slangen, materialen en gereedschappen en een radio over op het schip en in een tweede reisje ook zes „vrijwilligers” van de Duitse bemanning. Met de kapitein en de 3de machinist, die reeds eerder waren overgestapt, bevinden zich nu twaalf man aan boord van de Helga en deze eerste middag



Drukke op de kade te Tg. Priok in verband met het vertrek van het ms. „Karatón”.

(foto: td. 1e stm. J. Lezer)

wordt een berg werk verzet. De motorpomp wordt in werking gesteld en in de nacht, nadat de Duitse bemanningsleden weer van boord waren gehaald, melden de runners, dat de pomp reuze werkt en het water in de machinekamer zakt. Het radiootje bewijst uitstekende diensten bij het op de hoogte houden van de stand van zaken.

De Amerikanen kunnen op hun radarapparaat de Helga in het duister gemakkelijk volgen, de Ebro ook — zij het dan op het inderhaast door de runners opgezette oliepitje. Wanneer het regent — en dat doet het met bakken — raken we de Helga kwijt en zijn dan blij dat we aan lij van het schip een „teenie-weenie-bit” vlugger zeilen dan zichzelf. De verlichting van de kotter geeft de positie ten ruwste aan en als de hui over is, zoeken we ons pitje

maar weer op. De felle straal van ons zoeklicht veegt over het schip om te zien of er ook noemenswaardige verandering in de ligging is gekomen, maar dat valt mee.

De Helga houdt zich goed. Wanneer de ochtendschemering doorbreekt, besluiten we eens een kijkje dichtbij te gaan nemen en stampend werkt de Ebro zich boven de wind om dan voor de zee af te zakken en langs de voorsteven naar de lij van het schip te verdagen. Langzaam nadert de kolos en juist op het moment dat een beetje stuurboord gegeven moet worden om veilig vrij van de steven te blijven, weigert de stuurmachine en trekt het roer om tot het bakboord aan boord ligt, waarna het met geen macht meer terug te draaien is. De Ebro ligt in deze positie bijna langs zij van de Helga.

Het kost bijna een broek met faecaliën om deze op zijn zachtst uitgedrukt zeer netelige situatie te overzien. Als enig modern navigatiemiddel blijft ons slechts de schroef over en krampachtig knerpt daartoe de telegraaf vooruit en met een bocht vergroot zich de afstand tussen de schepen, doch daarna valt de kop weer voor de zee.... achteruit.... en zie, met het achterschip in de zee op, werkt de Ebro zich met doffe slagen achteruit en langzaam, maar zeker, wordt nu de afstand veiliger. De machinisten zien kans om het roer op de hand te zetten en zo wordt krabbelend de lijzij van de Helga weer bereikt om daar benedenwinds de schade op te kunnen nemen. Op het meest kritieke moment bleek een pen-netje te zijn losgeschoten, waardoor de stuurmachine met stoomkracht het roer aan boord trok.

Deze dag ook werken de runners gestaag door en zij bereiken daarmee, dat het water in de machinekamer steeds zakt. De moeilijkheden daar zijn echter ook legio — alles onder de stookolie en drijvend vuil voor de zuigkorf van de pomp — maar toch geeft het de burger moed, dat de slag-zij wat vermindert.

Dat het roer van de Ebro toch wel een duw gehad heeft, bewijzen de slappe stuurkettingen. De spanschroeven zijn reeds tot het uiterste aangedraaid,

maar midden in de daaropvolgende nacht gebeurt, wat reeds gevreesd werd. De kettingen lopen van het kwadrant af en willoos slaat het roer heen en weer. Als in een levende prikkenbak grijpen, graaien en klauwen de mensen, onder een stortvloed van overkomende zeeën, die zegevierend zich over de verschan-sing rollen om bruisend uitweg te zoeken tussen de obstakels van het achterschip, daarbij geen droge draad aan het lichaam overlatend.

Feeërick wordt deze polowedstrijd op het achterdek door het zoeklicht verlicht en de uitslag is: een paar stoottalies op de slechts passende helm-stok en de kettingen onder protest weer op het kwadrant. We gaan liggen steken om de kracht op het roer te vermind-deren maar raken daardoor uit het zicht van de Helga. De commander van de coastguardcutter zegt ons echter toe in de nabijheid van het schip te zullen blijven om, als het nodig mocht zijn de mensen van boord te halen.

Het weer verslechterd meer en meer en windkracht is onze enige deelgenoot in dit rauwe gebied van de Noord-atlantie. Als eindelijk het weer wat matigt, wordt kans gezien om enige schalmen uit de stuurkettingen te ver-wijderen en het roer is als zodanig weer voor 100 procent betrouwbaar. Volle kracht stomen we weer in de richting van de Helga Bolt. De runners wor-

den opgeroepen en ook de coastguard in kennis gesteld, doch hoor, midden in deze gesprekken stort zich de marconist van de Oceaan en met inbegrip van reeds berekende bemiddelingskosten voor een nieuw „job” wordt ons mel-ding gemaakt, dat het Engelse stoom-schip Alderney met roerschade op twee dagen afstand ligt te wachten op hulp.

En zo wordt op een 15 mijl afstand van de Helga koers veranderd en in de richting van dit nieuwe object gestoomd. Wat op de Ebro geklaard is, schijnt echter op de Alderney ook te kunnen en al ras wordt duidelijk, dat de Engels-man een noodreparatie heeft aan-gebracht en er de sokken in zet naar de Azoren, op de hielen achterna-gezeten door ons. Wanneer buiten adem Pontadelgada op 9 november is bereikt, knijpt Alderney suikerzoet een oogje dicht: het hijgend hert der jacht ont-komen.

De Ebro laat zich in één teug vol bunkers, licht beleefd bij het uitvaren even de Engelsman de pet en verdwijnt als een nietig puntje in het wijde van de grote plas, om — na een nogmaals loze korte achtervolging van een 10.000 tons tanker, statig onder de fascinerend verlichte boog van de Delaware Memorial Bridge door te schuiven en zich eindelijk te wijden aan de voor haar bestemde sleep.

TWEE EILANDEN

Nog niet zo lang geleden behoorden wij ook tot degenen die in Indonesië woonden. Op één van de ver-afgelegen eilanden.

Het was een mooi eiland, met een woeste natuur en vrijwel onberijdbare wegen. Maar er woonden eenvoudige mensen, die met weinig tevree waren en de meesten bleven onkundig van alles wat buiten hun eiland gebeurde. Ze leefden dicht bij de natuur en hadden daardoor een benijdenswaardige rust over zich.

Aan de blauwe baai van dat eiland stond ons huis en iedere avond konden we genieten van de prachtige tinten waarin de zon verdween achter een eiland dat voor de baai lag.

Wanneer we nu hier in Singapore met ons wagentje over een onberis-pelijke weg omhoog naar „The Gap” rijden, en we zien daar de zon achter de eilanden verdwijnen, gebed in fantastisch gekleurde wolken, dan denk ik weer terug aan de zonsondergang aan de baai van dat stille eiland. Hoe ver-schillend is dit dichtbevolkte, geculti-veerde, gladgeschoren Singapore-eiland.

Hoe weinigen kunnen genieten van dit dagelijkse schouwspel. Van de ruim 1 miljoen inwoners staan er slechts een tiental op die heuvel om bewust iets te ondergaan van de rust en wijsheid van de natuur. Ze hebben de moeite genomen naar boven te rijden en even alles achter zich te laten; het gejacht in de strijd om het bestaan.

Deze stad is één bonk saamgeperste bedrijvigheid. Een grote opééngeveegde verzameling van allerlei rassen, waar alles ingesteld lijkt op tijd en geld en iedereen steeds meer en het steeds maar beter wil hebben. Men heeft geen tijd om op de natuur te letten. Met stoplichten en lichtreclames is men meer vertrouwd, dan met een zons-ondergang.

De energie van de bevolking doet deze facinerende stad steeds verder uit-barsten over het eiland. Alle groene plekken worden opgeslokt. Er verrijzen enorme ladenkasten van flats, waar in iedere „la” een gezin wordt opge-borgen.

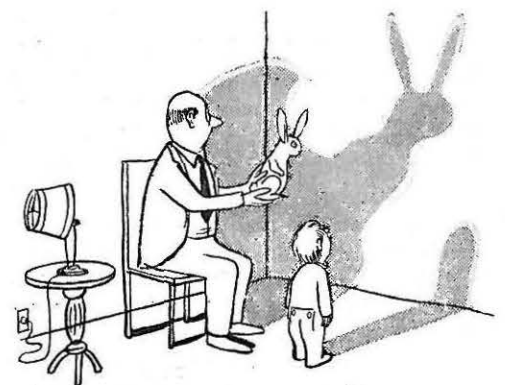
Winkelpanden, het ene nog grootser en luxer dan het andere. Kantoren, banken, bioscopen, fabrieken, hum-

galow-parken. De hijsmachines beulen de ene paal na de andere het eiland in en de bulldosers schrapen het glad. Steeds meer, steeds beter, steeds sneller. En je draaft maar mee, je wordt gedwongen mee te rennen; wie blijft staan, wordt uitgeschakeld.

Alleen in zulke ogenblikken als daar boven op die heuvel aan de rand van de stad, schijnt de tijd een moment stil te staan. Twee eilanden, twee werelden.

Maar in dat ene ogenblik gelijk.

R. V.



Bevorderingen

per 1 Juli 1957

De Redactie van „de Uitlaat“ heeft het gencegen de volgende bevorderingen per 1 Juli 1957 bekend te maken :

tot diensthoofd de adjunct-chef:

C. J. Vermaire

tot gezagvoerder de 1e stuurlieden :

J. B. v.d. Blink; F. Verburg;
H. P. Steggerda; G. H. Groenhof;
J. P. Haaze; J. F. Kiepe en K. Klijn.

tot 1e stuurman de 2de stuurlieden :

J. J. v.d. Riet; H. J. Brons; P. B. Nieland; J. W. F. van Hummel en Lie Hok Liong.

tot 2de stuurman de 3de stuurlieden :

L. A. van Rijn; E. Th. W. Verkouteren; A. C. Bijl; E. J. Douma; J. de Jong; B. H. P. Houwing; G. A. Lemette; F. Feddes; J. Labruyere; J. F. Verhoeckx; J. H. Wernsen; G. H. de Heer; A. F. Roohol; E. V. Jurg; R. F. Rutten; D. Bobeldijk; J. v.d. Walle; E. A. ter Burg; J. G. Ormel; A. van Gorkum; P. C. IJsseling; P. W. v.d. Berg; J. Aldewereld; D. Plooy; J. Langbroek; W. C. M. Brederode; Ch. A. Budde; J. J. Dijkstra; F. v.d. Linden; A. Treffers; R. v.d. Schaaff; R. B. Schabraecq; P. B. Mierop; C. A. de Wilde; W. M. Heugem; R. Budding; J. J. E. Madle; J. W. Siegers; L. v.d. Boon; J. Zeijlemaker en A. M. Haurissa.

tot hoofdwerktuigkundige de 2de werktuigkundigen :

J. B. G. Bakker; J. Pronk; S. Dam; B. Claasz Coockson; J.C.S.

van Bijsterveld; J. Coers; N. Bartels; H. Weevers; P. de Frenne; J. A. Gieltsjes; W. K. Pieters en J. M. Meinen.

tot 2de werktuigkundige de 3de werktuigkundigen :

S. P. A. Koenen; N. J. Persijn; W. A. van den Berg; J. L. H. Osinga; F. Jager; L. Dijkslag; J. W. Brinkert; Ch. H. Valenbreder; J. F. Elmensdorp; A. E. Schnitzler; W. J. D. Kluppell; C. Schoemaker; H. van der Willigen; R. Pool; J. Roos; K. Koopmans; T. van Voorst; J. G. Rombeek; J. J. Pieterse; G. Reitsma; A. Dekker; H. van de Ridder; H. Broekman; Th. F. Rijckaert; J. A. G. Joha; I. S. Schaafsma; A. Vogel; D. van Noort; C. F. van Beukering; K. Winters; L. H. Bieringa en J. A. Faber.

tot 3e werktuigkundige de 4e werktuigkundigen :

R. Frietman; A. M. Bijl; J. Habing; E. Timmer; A. Bloem; M. A. C. van Riet; E. Mirck; P. J. B. Kint; W. Klaassen; J. Mesman; J. E. Schipper; A. J. Flipse en H. Bruins.

tot 4e werktuigkundige de 5e werktuigkundigen :

E. A. J. de Vries; J. Schotman; F. Creutzburg; W. de Wilde; W. Jaarsma; H. H. D. Iken; G. H. Schurink; H. Pipper; H. Deusien; W. A. M. v.d. Brande; S. Merkus; A. P. Hilling; D. Horning; A. Terpstra; A. Jager; L. Potappel; P. Westerhuis;

F. J. Haan; B. van Riessen; J. W. Slats; I. Mannot; J. W. A. Matthijssen; H. L. Ph. Stibbe; L. C. Mehlbaum; R. van Maarseveen; J. de Weger; H. Nieuwenkamp; J. M. Verlare; R. A. Behouden; U. F. Kleian; D. Meyer; C. Leijendekker; G. J. Winkelman; W. Sandburg; Ch. J. Hulst; O. de Jong; C. M. van der Stam; K. Raimond en J. C. Bree.

tot stuurman I.K.V. 2de klasse de stuurman-locaalvaart 1e klasse :

F. Rotinsulu

tot stuurman I.K.V. 3de klasse de wnd. stuurman-locaalvaart :

J. Silahoy.

tot stuurman-locaalvaart 2de klasse de wnd. stuurman-locaalvaart :

J. W. Joseph.

tot stuurman-locaalvaart 3de klasse de wnd. stuurlieden-locaalvaart :

J. Saya; D. Ch. Tuhumena Maspaitella; L. J. Logahan; R. Thio; E. Kasiuhe; Husin Kasim; J. M. Eoh; A. Awondatu; J. Kantoh; B. Katili; G. Ch. Pua; B. J. J. Saerang; Pharwoto; P. Mandey; A. M. Jusuf en P. S. Sumampouw.

tot ladingklerk de leerlingen-ladingklerk :

H. Mandagi; W. F. Tumbol; M. Narua; J. F. Jocom en E. Togas.

Aan alle bevorderden onze hartelijke gelukwensen !

van onze afdeling personele zaken

De volgende mutaties vonden de afgelopen maand plaats.

AANGEKOMEN

Per vliegtuig :

W.C. Mulder	1e stm.	28/5	ex RV
A.M. Bijl	4de wtk.	30/5	ex RV
H.J. Riko	hfd. wtk.	1/6	ex RV
I.S. Schaafsma	3de wtk.	2/6	ex RV/SV
J.W.F. van Hummel	2de stm.	2/6	ex RV/SV
P.F. Albrecht	gezagv.	4/6	ex RV
J.M.A. Plante Fébure			
de Villeneuve	gezagv.	6/6	ex RV
J.W. Caviët	hfd. empl.	11/6	ex EV (naar ag. Makassar)
P. Foppema	2de stm.	12/6	ex RV/SV
L.R. Kreenseler	2de wtk.	16/6	ex RV
J. Koops	3de wtk.	16/6	ex RV/SV
F.W. Bismeyer	gezagv.	18/6	ex RV
W. Janssen	1e stm.	19/6	ex RV
J.J. Dogger	gezagv.	22/6	ex RV

Per ms. „Oranje” ddo. 30/5 :

Mevr. L.M. Oost	gezin adj. chef		
Lievense-Clémentz			
en kinderen			
J. Tannenbaum en echtg.	hfd. empl.	ex EV	(naar Surveydienst/Tg. Priok)
J. Kok en gezin	hfd. empl.	ex EV	(naar CD/Tg. Priok)
K. Bareman en gezin	2de stm.	ex RV/SV	

Welkom !

VERTROKKEN

Per vliegtuig :

G.J. Reitsema	hfd. empl.	21/5	EV (ex ag. Sorong)
Ch. A. de Roy van Zuydewijn	adj. chef	28/5	GSV (ex SMP/VRV/HK)
J.J. Dijkstra	3de stm.	28/5	RV/SV
D. Schipper	gezagv.	29/5	RV
J. Bennink	gezagv.	31/5	RV
P.J. v.d. Berg	hfd. wtk.	31/5	RV/OP
P.B. Mierop	3de stm.	3/6	RV
M.F. Muller	2de wtk.	3/6	RV
D.C.R.M. Wevers	2de stm.	4/6	RV
J.W. Verwey	3de wtk.	5/6	RV/SV
T. v.d. Linde	4de wtk.	5/6	RV/SV
Ch. A. de Wilde	3de stm.	10/6	RV
A. van der Menlen	gezagv.	12/6	RV
H.H. Hartman	kv. 2de wtk.	13/6	einde dienstverband.
C. Varekamp	2de wtk.	17/6	RV/SV
O.M. Kayadoe	kv. 2de wtk.	17/6	einde dienstverband
P. de Frenne	2de wtk.	19/6	RV/SV
A. Spaans	gezagv.	19/6	RV
E.A. ter Burg	3de stm.	19/6	RV/SV
D. Horning	5de wtk.	20/6	RV/SV

Per ms. „Sibajak” ddo. 5/6:

H.J. Gorter en gezin	empl.	EV	(ex ag. Tg. Priok)
R.P.W. Smulders en gezin	empl.	EV	(ex ag. Palembang)
Mevr. J.H.H. Maas — Hubers van Assenraad en kinderen	gezin hfd. empl.		
K. de Nooyer en gezin	Baas A.	EV	(ex Werkpl./Tg. Priok)
H.J. Wulfraat en gezin	2de stm.	ontslag op verzoek.	
R. v.d. Schaaff	2de stm.	RV	
A. Dekker en gezin	3de wtk.	RV/SV	

Per ms. „Oranje” ddo. 6/6:

W. Mesker	gezagv.	RV/OP
J. v.d. Winden en gezin	„	RV
C. de Jong en gezin	„	RV
C. Zuidscherwoude en gezin	„	RV
J.M. Dekker en gezin	hfd. empl.	EV (ex ag. Tg. Priok)
Ch. C. van Zijll de Jong en gezin	hfd. empl.	EV (ex ag. Tg. Priok)
H.O. Willems en gezin	hfd. empl.	EV (ex afd. CM/HK)
A. van Pelt en gezin	empl.	EV (ex afd. VZ/HK)
Mej. M.A.A. Stramrood	empl.	EV (ex afd. Archief/HK)
Mej. A.M. Zeestraten	verpl.	EV (ex Ziekenh. Petamburan)
B. Dirks en gezin	1e stm.	RV
I. Harms	2de stm.	ontslag op verzoek

Een goede reis en behouden aankomst !

NIEUW AANGENOMEN :

B.H. Verseput	3de stm.	ddo. 28/5	aangek. per vliegtuig
S. Jaski	1.1. wtk.	ddo. 11/6	aangek. per vliegtuig
A.M. Wessels	3de stm.	ddo. 16/6	aangek. per vliegtuig
J. Labadie	kv. 2de stm.	ddo. 18/6	aangek. per vliegtuig

Welkom bij onze Maatschappij !

MUTATIES :

P.W.G. Gout	empl.	ddo. 13/6	van afd. VRV/HK naar ag. Oosthaven
W.E.M. Mulder	empl.	ddo. 17/6	van Bali Hotel naar Afd. CD/HK
W. Bakker	empl.	ddo. 20/6	van ag. P'bang naar afd. VRV/HK

In memoriam

Ons bereikte het droeve bericht dat in de vroege morgen van 19 Juni j.l. ten gevolge van een ernstige ziekte in het Ziekenhuis Petamburan in de leeftijd van 25 jaar is overleden de heer

Rudolf Alfred Mully

in leven employé werkzaam op de Afdeling Claims van het Hoofdkantoor.

Onze Maatschappij verliest in hem een zeer toegewijd en uitstekend medewerker. Hoeveel te meer zal zijn heengaan een verlies zijn voor zijn moeder en jonge broer. Hun bieden wij onze gevoelens van innige deelneming aan.

*

Dezelfde dag om 4 uur des middags werd het stoffelijk overschot van de heer Mully onder grote belangstelling op de begraafplaats Laanhof te Petamburan plechtig ter aarde besteld.

Hij ruste in vrede.

Onze Jubilarissen

Moh. Tohir bin Nean dilahirkan di Djakarta pada tahun 1908. Ia memperoleh idjazah Sekolah



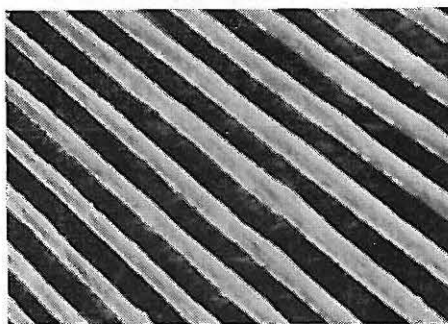
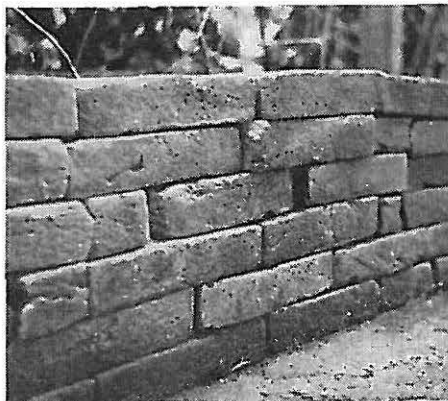
Moh. Tohir bin Nean,
Mandur kepala werkl.
Tg. Priok
25 tahun
1 Agustus 1957

Pertukangan Ambachtsleergang lalu bekerdja di firma Lindeteves selaku montir. Setelah 5 tahun bekerdja di firma tersebut, ia diterima masuk bekerdja di Maskapai kami dan ditempatkan di Perbengkelan Tandjung Priok (Werkplaatsen).

Setelah ditetapkan sebagai tukang pipa berpangkat Mandur, pada tanggal 1 Januari 1951 ia dinaikkan pula menjadi Mandur-kepala, kini masih juga ia memegang jabatan itu.

Insja Allah moga² jubilaris ini dipandjangkan us'anya dalam sehat walafiat dan dapat melakukan tugasnya dalam keadaan demikian pula.

Onze maandelijkse foto-prijsvraag



Hiernaast staat de oplossing van de foto-prijsvraag, voorkomende in het Mei-nummer van "de Uitlaat". Een gedeelte van een stenen muur. De uitgelopen Rp. 15.— gaan naar: Mejuffrouw Ong Etjie — Afd. Archief — Hoofdkantoor.

*

U moet wel even voorzichtig zijn bij de oplossing van deze opgave. Wij geven eerlijk toe dat het niet makkelijk is, maar gezien de vindingsrijkheid van onze puzzelaars, zijn we niet bang dat het goede antwoord niet gevonden kan worden. Meent U het juiste antwoord gevonden te hebben, zendt dan Uw oplossingen in aan: de Redactie van „de Uitlaat” — p/a n.v. K.P.M. — Medan Merdeka Timur 5 — Djakarta. In de linker-bovenhoek van de envelop zet U: foto-prijsvraag.

De sluitsdatum voor deze puzzel is: 20 Augustus a.s.

Chef Technische Dienst Surabaia de heer C. J. B. Oudsteyn vierde zijn 35-jarige dienstjubileum

Ten kantore van de T.D. te Tg. Perak werd op 8 Juni des morgens om 11 uur het feit herdacht dat de heer C.J.B. Oudsteyn 35 jaar geleden in dienst van onze Maatschappij is getreden.

Bij deze huldiging en petit comité waren als vertegenwoordigers van het Agentschap aanwezig de Agent, de aftredende en optredende sub-Agent en de Chef H.E., terwijl voorts van hun belangstelling blijk gaven de gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen van de „Plancius”, de „Waibalong”, de „Batavia”, de „Bandjermasin” en Laiwui”, alsmede de Administrateur, adjunct-administrateur en procuratiehouder van de Droogdok Mij. „Surabaia”. Verder waren ook 2 Vertegenwoordigers van „Radio Holland” aanwezig.

Als eerste spreker opende onze Agent, de heer C. H. Poulus de rij, die in een kernachtige toespraak de opmerkelijk snelle carrière van de jubilaris memoreerde; een carrière die een

aansporing mag zijn voor alle jongeren in ons bedrijf. Voorts bood de heer Poulus de heer Oudsteyn de bekende legpenning aan.

Vervolgens namen het woord de Gezagvoerder van het s.s. „Plancius”, de heer H. A. Corsten, die enige herinneringen uit het verleden ophaalde; de heer W. Starreveld als oudste medewerker; de administrateur van de D.M.S., de heer E. J. Jansen Schoonhoven en tenslotte de vertegenwoordiger van Radio-Holland te Surabaia, de heer J. W. Hunsche. In vele gevallen gingen deze woorden vergezeld van de aanbieding van een fraai cadeau.

In zijn dankwoord bracht de heer Oudsteyn naar voren hoe hij door met spirit en enthousiasme te werken zijn huidige functie heeft weten te bereiken. Spreker bracht verder dank aan zijn „leermeester” de heer Deelder, Hoofdwerktuigkundige aan boord van de „Loudon”, op welk schip de heer Oudsteyn als 5e werktuigkundige zijn loopbaan bij onze maatschappij begon en die hem de fijne kneepjes van het vak op grondige wijze heeft bijgebracht. De heer Oudsteyn besloot met een bezielende oproep aan de jongeren.

Onder het genot van „drinks” en „makanan ketjil” bleef men nog enige tijd op genoegelijke wijze bijeen.

*

Des avonds werd ten huize van de Agent en mevrouw Poulus voor genodigden een gezellige avond gegeven, die zeer geslaagd mocht heten, en eerst geruime tijd na het middernachtelijk uur besloten werd.

Dat wij de heer Oudsteyn nog lang in ons midden mogen hebben is de wens van velen, waaronder

Uw correspondent te Surabaia.

Te laat

Nadat Francis Wayland Parker, een bekend Amerikaanse pedagoog, een lezing had gehouden, kwam er een dame naar hem toe. „Hoe vroeg kan ik beginnen mijn kind op te voeden?”

„Wanneer wordt het geboren?”

„Geboren? Het is al vijf jaar oud.”

„Grote goedheid. Mens, sta hier niet te praten. Ga als de weerlicht naar huis! U hebt de vijf beste jaren voorbij laten gaan.”

Archipel-vaart in het verleden

door
G. Knijpenga
XXIV

In de opgave van de Molukken uit 1843 is slechts sprake van 1 brik te Banda, doch in 1863 bezat Menado 4, Amboina 6, Banda 1 en Ternate 7 vaartuigen, het meest schoeners, totaal metende 457 lasten.

De handelsvloot van Java zag er als volgt uit:
in 1843:

te Batavia	44 vaart.	5355 lasten
Cheribon	4 "	281 "
Tegal	1 "	145 "
Pekalongan	9 "	628 "
Semarang	29 "	2237 "
Japara	5 "	185 "
Rembang	22 "	1494 "
Soerabaja	70 "	6442 "
Pasoeroean	0 "	0 "
totaal	184 vaart.	16.647 lasten

in 1863:

te Batavia	36 vaart.	7014 lasten
Cheribon	5 "	393 "
Tegal	4 "	453 "
Pekalongan	8 "	1027 "
Semarang	22 "	3593 "
Japara	4 "	139 "
Rembang	16 "	1538 "
Soerabaja	92 "	13477 "
Pasoeroean	6 "	79 "
totaal	193 vaart.	26.714 lasten

Men ziet uit bovenstaande overzichtjes dat de handelsvloot van Batavia (de stoomschepen niet meegerekend, dit waren er resp. 1 en 10), wat het aantal der schepen betrof, achteruit

liep, evenzo te Semarang. Met betrekking tot Soerabaja is een duidelijke toename van het aantal bodems waarneembaar. De lasteninhoud zag er evenwel aanmerkelijk gunstiger uit.

Als we deze vergelijking nog eens over een volgende periode van 20 jaar uitstrekken, dan zien we uit de registratie van 1883 een totaal van 366 vaartuigen genoteerd staan (de prauwenvloot is hierbij buiten beschouwing gelaten), met een tonnage van 75.228 ton, w.o. begrepen 47 stoomschepen met een totaal van 18.700 ton. De zeilvloot bestond nog uit slechts 5 volschepen, 84 barken, 23 brikken, 189 schoeners en 18 kotters. De stoomvaart verdrong dus langzamerhand de zeilvaart. Bij de zeilvaart telden we nog slechts 26 Europese gezagvoerders.

Het waren in het toenmalige Batavia vooral de firma's P. Landberg en Zn. en B. C. de Jong die met 15 grote zeilschepen (5190 ton), alle gevoerd door Europese gezagvoerders, de zeilvaart hooghielden.

In totaal waren er geregistreerd:

te Batavia	25 zeilschepen met 13.537 ton
te Semarang	3 " " 697 "
te Soerabaja	48 " " 14.760 "

Verder werden er op de diverse andere Java-havens nog slechts enkele zeilschepen geregistreerd, in totaal 17

stuks met een gezamenlijke inhoud van 3450 ton. De vaart decentraliseerde steeds meer. Oorspronkelijk van Batavia naar de andere Java-havens, later naar de buitenplaatsen, alwaar de resterende 240 vaartuigen (26.519 ton, dus met een gemiddelde van ruim 100 ton per schip) waren ingeschreven.

De voornaamste registratie-havens waren:

Amboina	9 zeilschepen	1224 ton
Banda	11 "	374 "
Bandjermasin	38 "	5438 "
Makassar	12 "	1492 "
Menado	9 "	411 "
Padang	4 "	155 "
Palembang	29 "	7013 "
Pontianak	15 "	1108 "
Ternate	11 "	557 "

Staatsblad 1818 bepaalde, dat er zeebrieven werden verstrekt aan op Europese wijze getuigde schepen. Jaarpassen werden uitgegeven aan op Inheemse wijze getuigde vaartuigen.

De grens tussen Europese- en Inheemse getuigde schepen staat nergens juist omschreven en was bij de opgaven waarschijnlijk afhankelijk van het inzicht der verschillende havenmeesters. Stoomschepen waren zelfs in de statistiek tot 1873 onder de Europees getuigde schepen opgenomen, zodat we tot dat jaar niet na kunnen gaan welk aandeel zij in het vervoer kregen.

De landaard van de reders van de op een zeebrief varende schepen was als volgt te specificeren:

1820/24:	17 Inh., 37 Chin., 26 Arab., 65 Nederl. en 25 Eng.
1840/44:	27 Inh., 37 Chin., 69 Arab., 42 Nederl. en 13 Eng.
1860/64:	67 Inh., 116 Chin., 96 Arab., 58 Nederl. en 5 Eng.

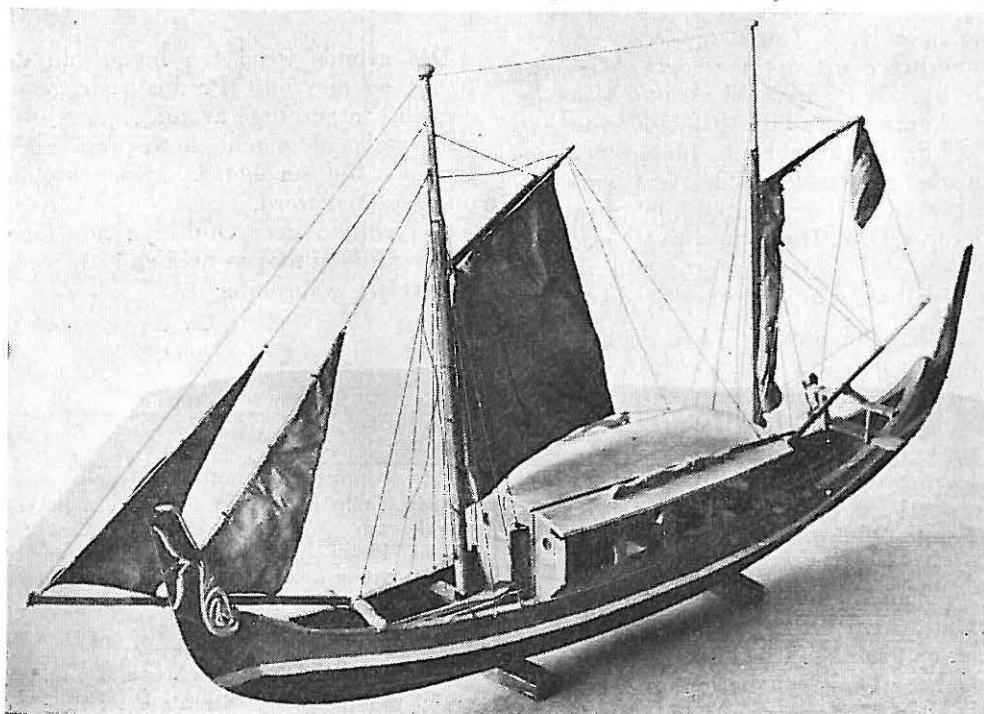
Het aantal Europese reders nam af. De verklaring meende Dr. D. W. M. F. Mansfeld in een artikel in Kol. Studiën te moeten zoeken in het feit dat naar mate de kustvaart met stoomboten toenam, de rederij van zeilschepen aan Europeanen geen voldoende winst liet en werd prijsgegeven. De zeilvloot als geheel, dus ook de zuiver Europese schepen, raakte hoe langer hoe meer in handen der Inheemse, Chinese en Arabische reders; de concurrentie op dit terrein bleek wel ten gunste van de vreemde Oosterlingen uit te vallen.

Dat er steeds meer nieuwe rederijen voor de dag kwamen, valt af te leiden uit de namen der reders en de plaatsen van domicilie, vermeld in de Regerings Almanak. Voerde aanvankelijk Batavia de boventoon, geleidelijk aan werd Oost Java een belangrijker centrum van Europees getuigde zeilvaartuigen. Ook de Buitengewesten gingen hoe langer hoe meer doen aan de interinsulaire vrachtvaart met Europese schepen.

Wanneer door reorganisatie van de statistiek van handel en scheepvaart in

Een model van een Ambonees' zeilvaartuig.

Foto-archief Kon. Inst. v/d Tropen



1874 het aandeel van de stoomvaart in het interinsulaire verkeer voor de eerste maal kan worden bepaald, dan blijkt het stoomschip reeds 60% tot zich te hebben getrokken; in 1885 was dit reeds 72% en in 1900 88%.

Zeebrieven afgegeven voor stoomschepen maakten in 1860 uit 4,7%, in 1870 10,73%, in 1880 28,71%, in 1890 35,64% en in 1900 65,09%.

Het zou niet juist zijn te veronderstellen dat de Inheemse prauwvaart door het stoomschip werd verdrongen. Reeds een eeuw tevoren overvleugelden de zeilschepen van betere constructie de Inheemse prauwen. De Inheemse bevolking ging zich eveneens van Europese schepen bedienen, doch met meer succes nog deden de Chinezen en Arabieren hetzelfde.

Op zijn beurt legde echter het Europees getuigde zeilschip, ongeacht de landaard van de reder, het af tegen de stoomvaart. Op dit terrein volgden noch de Inheemse, noch de Chinese en Arabische reder het voorbeeld van zijn Europese collega, zulks in tegenstelling met de toestand te Singapore, alwaar een uitgebreide „muskietenvloot” zich in niet-Europese handen bevond. Numeriek gingen de prauwen niet achteruit, hun aantal bedroeg zelfs een veelvoud van datgene dat hier in vroeger eeuwen aan scheepsmateriaal te zien was. Dit laatste weerspreekt o.i. de bewering dat de prauwvaart zou zijn overvleugeld door de zeilschepen van betere constructie. Wij kunnen dit dan ook niet onderschrijven. De grote zeilschepen bepaalden zich meest tot het massa-vervoer (zoals grote zendingen rijst, zout en steenkolen etc. voor het gouvernement). Het aantal prauwen dat de havens binnenliep, bewijst wel dat de prauwvaart niet werd overvleugeld. Wel is het een feit dat vooral op de langere trajecten de prauwvaart terugliep, zulks in verband met de snellere en speciaal de regelmatigere afvaarten bij de opkomst der lijndiensten van de stoomvaart. Op de kortere trajecten echter bleef het vervoer per prauwen in het voordeel. Hierbij kon men elkaar, en trouwens nog, wederzijdse diensten bewijzen.

Voor de huitenplaatsen beschikken we uit het jaar 1869 over de volgende cijfers van de aangekomen schepen, waarbij wij aantekenen dat onder de Europees getuigde schepen ook de stoomboten waren begrepen:

Benkoelen	52 Eur. (9472 l.)	31 pr. (144 l.)
Tel. Betong	53 „ (11198 l.)	347 „ (933 l.)
Palembang	78 „ (7317 l.)	456 „ (1632 l.)
Muara		
Kompoh	15 „ (395 l.)	130 „ (950 l.)
Muntok	70 „ (6289 l.)	410 „ (1744 l.)
Riouw	257 „ (12390 l.)	433 „ (8883 l.)
Tg. Pandan	27 „ (1096 l.)	205 „ (753 l.)

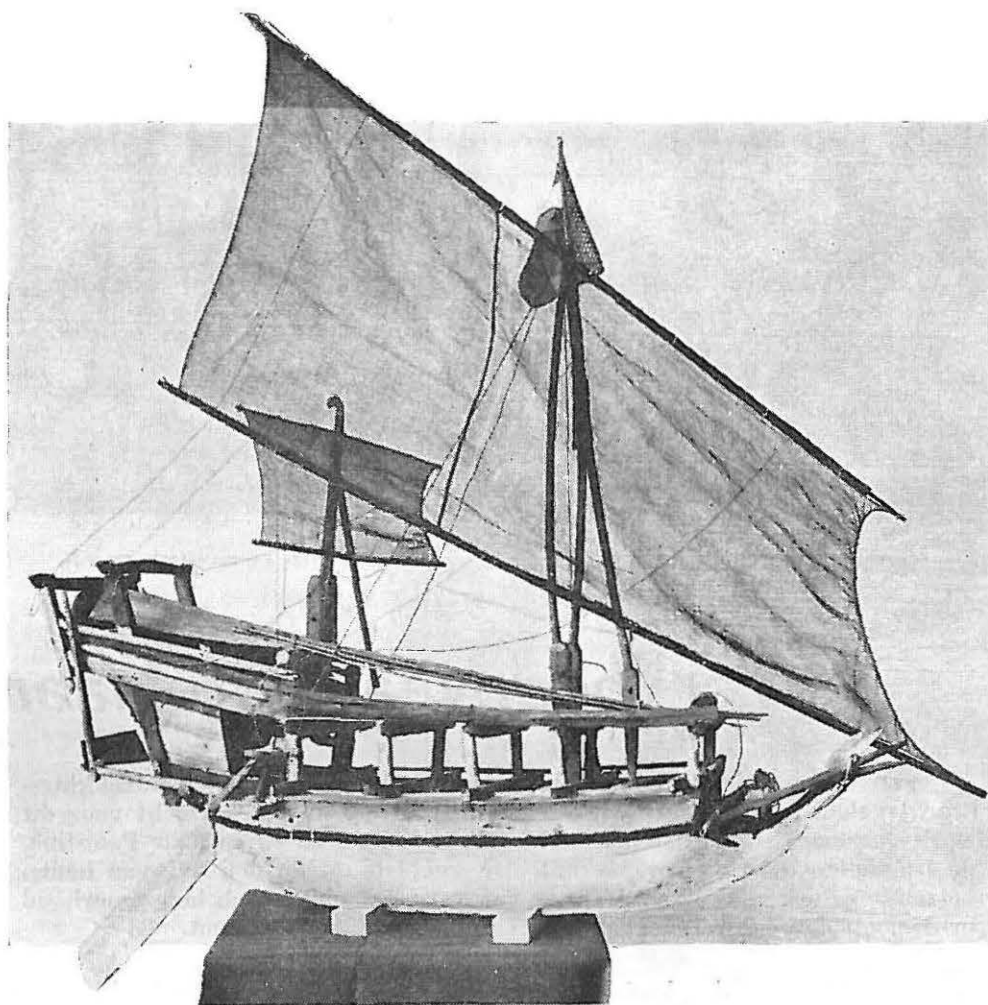


Foto-archief Kon. Inst. v/d Tropen

Zuid Celebes. Een model van een vaartuig bestemd voor veevervoer.

Pontianak	82 Eur. (3547 l.)	267 pr. (1470 l.)
Sambas	2 „ (82 l.)	158 „ (810 l.)
Padang		
en omg.	113 „ (20891 l.)	225 „ (772 l.)
Emasin	116 „ (15046 l.)	116 „ (1135 l.)
Makassar	151 „ (23856 l.)	863 „ (7525 l.)
Amboina	59 „ (8263 l.)	58 „ (565 l.)
Banda	31 „ (5424 l.)	369 „ (1026 l.)
Menado	59 „ (8534 l.)	186 „ (471 l.)
Ternate	50 „ (6713 l.)	33 „ (148 l.)
Timor		
Koepang	36 „ (8697 l.)	56 „ (247 l.)

Bovenstaande cijfers werden verzameld naar aanleiding van een artikel, voorkomende in „de Locomotief” van 1869, alhoewel daarin geen bewijzen werden aangevoerd. Het bewuste artikel luidde als volgt:

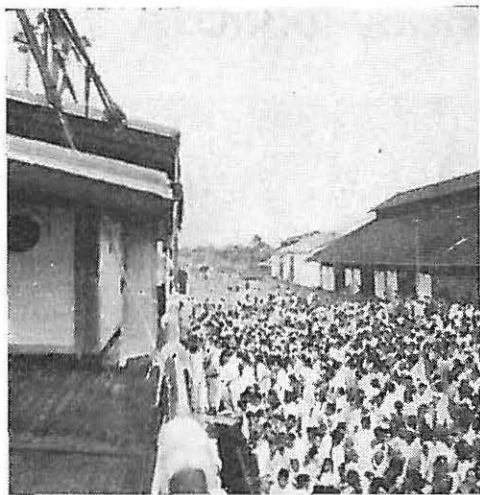
„Het verschijnsel doet zich te Batavia voor, dat de kusthandel in de laatste jaren zeer sterk is afgenomen en dreigt geheel op te houden, zoodat er dan ook bijna geen aanvoer meer plaats heeft van inheemse producten, als peper, dammar, enz. Dat verloop wordt toegeschreven aan de omslachtige en tijdrowende formaliteiten waaraan de prauwvoerders aan de Boom aldaar worden onderworpen, waarom zij oneindig veel liever naar Singapore gaan”.

Dat er een grote attractie bij de prauwvoerders voor Singapore bestond, hebben wij in voorgaande artikelen reeds aangetoond. Om nu evenwel maar te publiceren dat er bijna geen aanvoer van producten meer plaats vond, en zonder dit nog met bewijzen te staven, is niet geheel juist. Te Batavia werden in genoemd jaar aangevoerd:

1562	pic.	benzoën
4373	„	gambir
15748	„	gom-damar
660	„	gom-elastiek
1050	„	gutta percha
3040	„	indigo
1410	„	katoen
8946	„	koffie
287	„	witte peper
8684	„	zwarte peper
29096	bsn.	rotting
350	pic.	rijst
201	„	foelie
836	„	noten
466	„	inl. tabak
1081	„	was

Dit zijn de totale aanvoeren der archipel-producten met alle vaartuigen aangebracht.

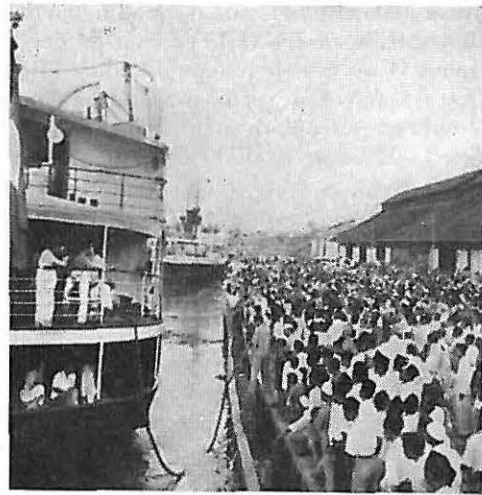
(wordt vervolgd)



De enorme mensenzee op de kade te Bandjermasin



De „Toba” ligt voor vertrek gereed.



De meerploeg doet alle moeite om de „Toba” te ontmeren; het aantal wegbrengers is bijzonder groot.

Ter bedevaart op naar Mekkah

Van oudsher heeft het „Heilige Land” een dynamische aantrekkingskracht gehad op de mensheid, die er vertrouwen en kracht zocht voor dit aardse bestaan. De Christenen trokken van heinde en verre naar Palestina, de Islamieten evenzo naar Mekkah. Dit beeld is tot op den dag van heden hetzelfde gebleven, doch in de wijze van vervoer hebben zich langzamerhand in de loop der eeuwen ingrijpende veranderingen voorgedaan.

In de tijd van de kruisvaarders getroostte men zich vele offers voor de pelgrimstocht. In groepsverband trok men vanuit verschillende delen van Europa naar het verre Palestina. Dwars door onbekende en vaak vijandige gebieden baande men zich met bewonderenswaardige volharding en moed, vaak strijdend, een weg. Het einddoel kon alleen bereikt worden door het enuitblusbaar godsdienstvuur, waarmee deze pelgrims waren beziel.

Waar in vroegere tijden alleen fysieke kracht en persoonlijke moed, gepaard gaande met de bezieling voor het heilige land, de voorwaarden waren voor het welslagen der pelgrimstocht, liggen deze voorwaarden heden ten dage geheel anders.

Het comfort, dat de moderne pelgrim per vliegtuig dan wel per boot zich kan permitteren, stelt zelfs de ouden van dagen en invaliden in staat de pelgrimstocht te volbrengen. Zoals in zovele zaken in deze moderne wereld speelt ook weer hier het geld een beslissende rol, welke de aspirant bedevaartganger in staat stelt de pelgrimsvaart te volbrengen, alhoewel van overheidswege hierop enige restricties worden toegepast. Een aspirant hadji behoefde — afgezien van z'n immigratiebescheiden — weleer slechts zijn passage-ticket aan de bali te kopen om ter bedevaart te kunnen gaan. Thans wordt er terdege van overheidswege op toegezien of de

aspirant pelgrim zijn reisgelden niet heeft verkregen door verkoop van huis, haard en bezittingen, waardoor zijn gezin in kommervolle omstandigheden moet achterblijven. Dit en de in den beginne gebrekkige voorlichting der adsp. bedevaartgangers waren oorzaak dat velen van hen door gewetenloze lieden — die onder het mom van betrouwbare tussenpersonen de passagegelden etc. ten eigen bate aanwendden — werden opgelicht. Men begon toen in georganiseerd verband de hadji-bedevaart ter hand te nemen. De Panitja Hadji Indonesia, afgekort de P.H.I. genoemd, werd in het leven geroepen, welke instelling thans over heel Indonesië de jaarlijkse bedevaart in samenwerking met het ministerie van Godsdienstzaken organiseert. Door de goede voorlichting nam het aantal bedevaartgangers dusdanig toe, dat men de laatste jaren gedwongen was een bepaald quotum voor iedere daerah vast te stellen, aangezien vanwege de beperkte deviezenvoorraad der Regering, jaarlijks slechts een bepaald aantal mensen ter bedevaart kunnen gaan.

Het vervoer der pelgrims overzee uit de diverse gebiedsdelen van Indonesië o.a. naar de hoofdhavens Makassar, Surabaya en Tg. Priok — van waaruit de grote oceaanschepen een rechtstreekse afvaart naar Mekkah geven — komt voor een groot gedeelte de K.P.M. toe. Dit is mede te danken aan de vaste

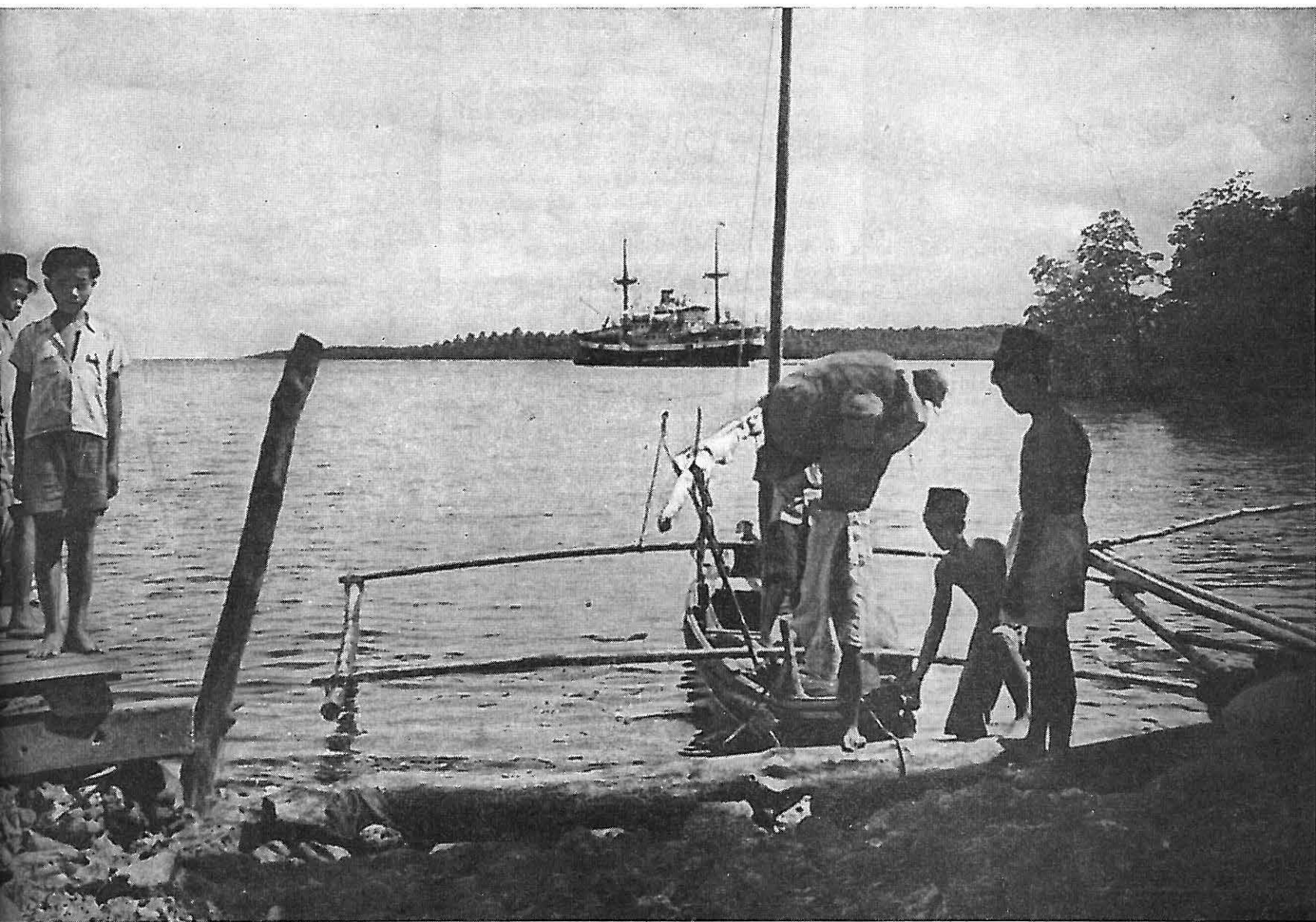
K.P.M. lijndiensten, die een zekere waarborg vormen voor de tijdige aansluiting op eerdergenoemde oceaanschepen.

De afvaart van een hadji-schip geeft elk jaar tegen de tijd van de Ramadhan — vasten tijd — o.a. te Bandjermasin een grote bedrijvigheid in het havengebied te zien. Uren vóór het vastgestelde tijdstip van embarkement staat reeds een duizendkoppige menigte voor de poorten van het havengebied te wachten. De poorten worden streng bewaakt door politie en C.P.M., die de opdracht hebben om voorlopig slechts embarkerende passagiers toe te laten. De belangstelling der wegbrengers is dusdanig groot, dat met het naderen van het embarkementsuur de poortwachters de grootste moeite hebben om de spontaan oprindende menigte te overtuigen enig geduld te betrachten. Vol ongeduld is het wachten thans op het sein dat de havenpoorten officieel mogen worden opengesteld voor het belangstellend publiek, dat uiteraard hier dankbaar gebruik van maakt.

Ditmaal is het de „Toba”, die opdracht heeft gekregen voor het vervoer der bedevaartgangers van Bandjermasin naar Tg. Priok zorg te dragen.

Kort na het tweede fluitsignaal is het zwart van de mensen op de kade. Vanaf de brug van de „Toba” — het enige vrije plekje van het schip — heeft men een goed uitzicht op de mensenzee beneden.

Een bonte mensenmassa staat geduldig in de blakende zon stijf op-eengeplakt. Daaronder zijn vele vrouwen en kinderen in hun resp. dorpsklederdracht, die speciaal voor deze gelegenheid, van ver uit het binnenland



Een prauwtje, dat te Lahewa zakken copra van de omliggende eilanden aanbrengt, wordt gelost. Op de achtergrond het ms. „Karaton”.

(foto: gezagv. H. Zeylstra)

in autobussen naar Bandjermasin zijn getrokken. De emotie van het komende afscheid van echtgenoot, vader, broeder of zoon weerspiegelt zich het meest op deze categorie mensen, die zich met bontgekleurde zakdoeken de spontaan opwellende waterlanders van de ogen wissen. In de voorste gelederen gesticuleert het manvolk druk naar de ver over de reling hangende vertrekkende familieleden en kennissen, terwijl men in de achterste rijen middels armgezwaaai probeert de aandacht der vertrekkende familieleden op zich te vestigen.

De luidspreker van de P.H.I. — ergens in een hoek van de kade opgesteld — onderbreekt af en toe haar godsdienstig gezang om met een krakende schelle stem de menigte te adviseren enige meters langszijde de lengte van het schip vrij te maken, ten einde de meerploeg in de gelegenheid te stellen het schip te ontmeren. De

aandacht der menigte is echter slechts op de vertrekkenden geconcentreerd en men voelt er in de voorste gelederen niets voor om de net moeizaam veroverde plaats zo maar vrij te geven, terwijl men juist bezig is elkander goede wensen en raadgevingen toe te roepen.

Aan de welgemeende adviezen der omroeper wordt weldra kracht bijgezet en de C.P.M. bijgestaan door de Politie voegt de daad bij het woord. De mensenmenigte deint gedisciplineerd enige meters achteruit en het godsdienstig gezang via de luidspreker wordt weer hervat. Het sein van vertrek wordt gegeven en een door merg en been snerpand geloei scheurt zich drie achtereenvolgende malen over de mensenmenigte. De laatste halsstarrige afscheidnemers proberen allen tegelijk het schip via de loopplank te verlaten. De voortrossen worden losgegooid en langzaam duwt het inlopend rivierwater het voorschip van de kant. De

mensenzee is niet meer te stuiten en iedereen dringt nu naar voren, met zakdoeken zwaaiend naar het feestelijk gepavoiseerde schip, dat zich inmiddels geheel van de kant heeft vrijgemaakt. Als de scheepsschroef een hellenbaan door het water trekt laat de Gezagvoerder als groet nog eens de fluit loeien, dat van de walkant met heftig armgezwaaai en in de lucht zeilende hoeden en zakdoeken wordt beantwoord.

De „Toba” vaart langzaam de bochtige Martapura-rivier af, onder escorte van een zwerm, met mensen volgepropte „stempels” — lange smalle Bandjarese vaartuigen voortgedreven door buitenboordmotoren — die het schip 5 mijlen ver tot aan de Barito rivier uitgeleide doen.

De „hadj” is aangevangen....

E. A. F.

Bier

Een biertje?". De gezagvoerder keek de jonge buitendienst-employé, pas in dienst, vriendelijk vragend aan. Deze keek eens op zijn horloge: 7 voor eenen. De grijs betonnen kade lag nog uitgestorven in de middagzon te blakeren. Alleen daar waar het schip lag, was er een diepzwarte schachuw op geworpen. In de poort vocht de djaga een zware strijd tegen een opkomende loomheid; hij geeuwde nadrukkelijk en luidruchtig.

„Eh héél graag, kapitein”.

De gezagvoerder knikte; de begripend grijnzende Chinese boy bracht de glazen en schonk deze vol.

Als betoverd keek de jonge employé naar het goudgele vocht, waarop een keurige witte manchete werd getoverd. Het glas sloeg aan, er vormde zich een druppeltje dat eerst langzaam, daarna sneller naar beneden gleed, een glinsterend kronkelend spoor achterlatend.

„Proost jong, laat het bier niet warm worden” en de gezagvoerder nam een ferme slok. „Proost, kapitein” en een lange teug verdween in het jonge keelgat. „Mmm”.

„Ja jong, wat zou het leven zijn zonder bier, hé!?”

Inderdaad, reeds de oude Babyloniërs en Egyptenaren moeten zich dit hebben afgevraagd, want er zijn sterke aanwijzingen gevonden dat er omstreeks 4000 vóór Chr. in Babylonië productie was van alcoholische dranken uit graansoorten; en van het oude Egypte is het

met zekerheid bekend dat er bier gebrouwen werd.

Doch ook onze Germaans-Bataafse voorouders kenden reeds het haver- en gerstenat. Menige heilwens, uitgesproken aan het adres van de naar het Walhalla vliedende ziel van een verslagen vijand, ging vergezeld door een flinke teug uit diens schedel.

Een zekere Tachius verslikte zich eens bij zo'n ceremonie doordat een onuitgekrabt doch in het bier losgeweekt stuk hersen in het verkeerde keelgat schoot. Dat de heilswens toen overging in een rochelende verwensing is alleszins te begrijpen. Maar voorzover bekend is het in de bierdrink-historie bij deze enc dissonant gebleven.

De oude Germanen wonden het bier uit verschillende in Noordelijk Europa groeiende graansoorten, voornamelijk uit haver. Eerst later is men overgaan tot het gebruik van gerst, welke nog heden ten dage als de belangrijkste grondstof bij de bierbereiding dienst doet.



Bier op pallets in de gudang.

Ook in de oude tijden wilde men over smaak niet twisten en om aan de diverse wensen der drinkers tegemoet te komen, werd aan het bier een speciale smaak gegeven door toevoeging van verschillende reuk- en smaak afgevendende planten, zoals kamillen, jeneverbessen en thym. Eerst in de latere middeleeuwen werd het gebruik van hop, welke de typische aromatische bittere smaak geeft, algemeen ingevoerd. Gerst is dus de grondstof voor de bierbereiding.

Het uit deze graansoort bereide waterige extract bevat echter geen bestanddelen welke rechtstreeks aan een alcoholische gisting kunnen worden onderworpen. Daartoe dient het gerst eerst te worden omgezet in mout. Van dit mout wordt een waterig extract verkregen dat na toevoeging van hop door een passende gistsoort wordt vergist tot een vloeistof welke na nog een paar bewerkingen het product „bier” oplevert.

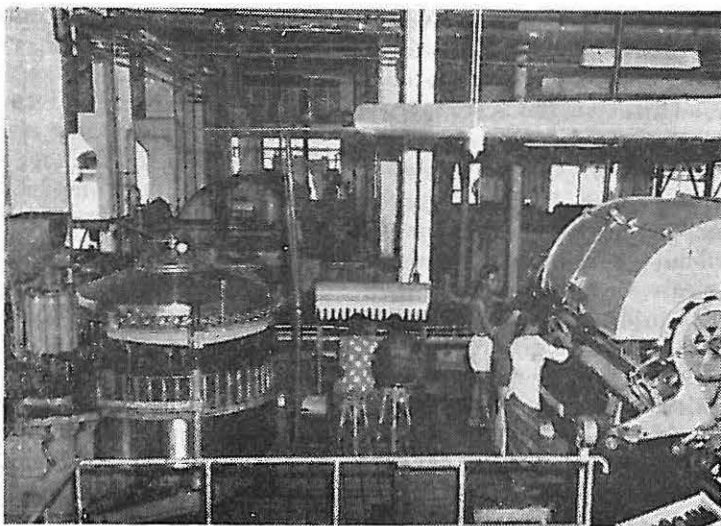
Hoewel het interessant genoeg is te weten waarom een bepaalde bereidingswijze wordt toegepast, menen wij hierop niet nader te moeten ingaan. Wij volstaan dus met de bereiding zelf.

De bierbereiding kan in drie gedeelten worden onderscheiden.

a. De moutbereiding.

In de z.g. mouterij worden gerstkorrels in grote bakken door weken tot kieming gebracht. Het kiemingsproces wordt in een bepaald stadium stopgezet door de gekiemde gerst te doen drogen. Dit stadium wordt na 7 — 8 dagen bereikt en is uiterlijk waarneembaar aan de uittredende wortelkiempjes. Het drogen wordt „cesten” genoemd en is een proces van wateronttrekking door verwarming.

In de laatste fase van de verwarming wordt de temperatuur opgevoerd tot over de 85°C, waardoor het aroma ontstaat. Het nu verkregen product heet „mout”. Door het moutproces heeft de gerst ingrijpende wijzigingen ondergaan.



De bottelarij, waar de flessen met een warme soda-oplossing schoongewassen worden in de wasmachine, de flessen met bier gevuld in de vulmachine en vlak daarop worden voorzien van een kroonkurk.



Bier op pallets op de forklift.

De hoofdbestanddelen zetmeel en eiwitten zijn ten dele afgebroken: de zetmeel in de suikers dextrine en maltose, de eiwitten in de afbraakproducten peptonen, peptiden en aminozuren terwijl daarnaast nog grote hoeveelheden amylase en proteolytische enzymen zijn gevormd die in het verdere bierproces een grote rol zullen spelen.

b. De wortbereiding.

Wort is de vloeistof waaruit na behandeling met hop door gisting bier ontstaat. De mout wordt in een molen gemalen doch niet zo fijn dat de zemen beschadigd worden. Van het gemalen mout wordt in een beslagkuip beslag gemaakt, en van dit beslag wordt een gedeelte in een brouwketel opgekookt en warm bij de rest van het beslag teruggevoerd. Deze bewerking wordt enige malen herhaald, totdat de temperatuur ongeveer 75°C is, waarmee het versuikeringsproces is beëindigd.

Het beslag wordt nu in de klaringskuip gedaan, een apparaat met dubbele geperforeerde bodem waar de verschillende onopgeloste bestanddelen zich als residu — bostel geheten — afzetten. De heldere vloeistof, die door de bostellaag en de geperforeerde bodem afloopt, en die de dextrinen, moutsuiker en eiwitafbraak producten bevat, heet wort.

De wort wordt gekookt om een teveel aan water te doen verdampen en om na toevoeging van hop, hieruit de werkzame bestanddelen te verkrijgen.

c. De eigenlijke bereiding van bier.

Bier ontstaat door het vergisten van de gehopte wort. De wort, na de bereiding nog warm, wordt eerst afgekoeld tot 6 à 7°C. Aan de wort wordt nu z.g. brouwerijgist toegevoegd, welke zich in het wort vermeerderd en daarbij de

hierin aanwezige maltose omzet in alcohol en koolzuur.

Het gistingsproces is afhankelijk van de temperatuur en duurt 1 à 2 weken. Daarna vindt nagisting plaats, onder een geringe overdruk van koolzuur. Deze nagisting duurt 2 à 3 maanden, waarna men — op de vloeistof doelend — gevoegelijk van bier kan spreken. Het bier wordt tenslotte nog gefiltreerd om het volkomen helder te krijgen.

Maar daarmee staat ons glas nog niet vol! In de bottelarij worden de flessen gevuld, met behulp van speciale machines, w.o. de flessenvulmachine en de kroonkurkmachine. Tenslotte krijgt de etiketteermachine haar taak te vervullen en de fles staat kant en klaar om verpakt en verzonden te worden.

Elke fles wordt in een strohuls gestoken en de grote flessen per 48, de kleine flesjes per 72 stuks, in een kist zien. Officieel in een spijkervaste kist, maar de brouwerijen hier te lande zitten zwaar te kampen met goed hout; vandaar dat wij nogal eens een kist tegenkomen waar met de blote hand spijkers zijn uit te trekken en de bandijzers slack zitten.

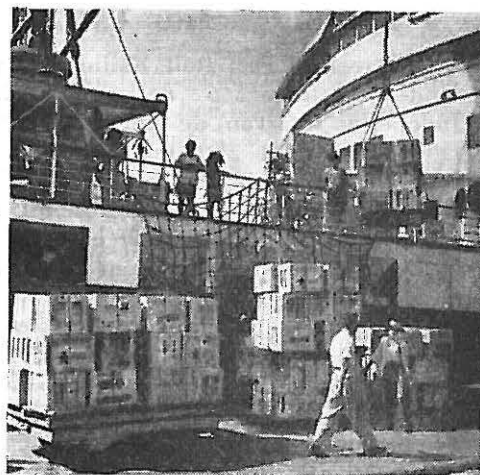
„Onbekende onguere elementen” (leest U de plunderrapporten er maar op na!) weten er wel weg mee met deze verpakking en de inhoud van menig met de tanden ontkurkt flesje is door een even „onbekend onguur” keelgat gegaan. Dat het vervoer van bier onze grootste aandacht heeft moge wel blijken uit de verschillende daartoe strekkende instructies die wij van de Directie hebben ontvangen.

Zo mogen de kisten niet anders worden gestapeld dan op pallets. Ook het vervoer over de kade en de overname door schepen geschiedt op pallets.

Maar ondanks deze maatregelen en ondanks de bewaking blijven schaden door breuk en diefstal niet uit.

Maar als je thuis zit na een hele dag geloop op de kade dan denk je daar niet aan. Je ziet alleen het glas met het parelende gouden vocht in je hand en je denkt voor de zoveelste keer: „Het bier is weer best”.

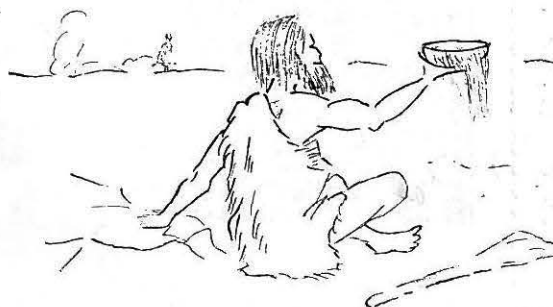
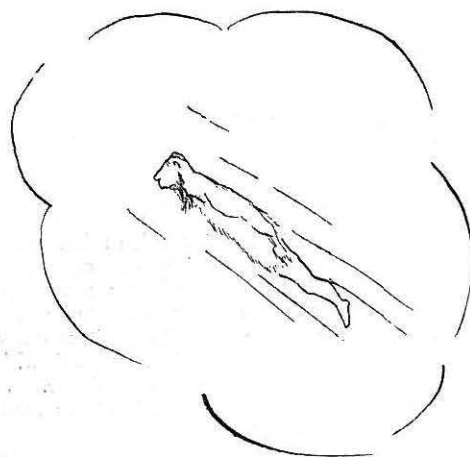
V. R. Uytmaer



Bier op pallets in de sleng.

Zéér verstrooid

Een verstrooide professor was met zijn vrouw te dineren gevraagd bij een collega. Toen de avond vorderde, keek de gastheer naar de klok op de schoorsteenmantel en de gast nam zijn horloge uit zijn zak. Er ging een uur voorbij en het gesprek werd al trager en trager. Daarop maakte de gastheer een opmerking over de tijd die voorbijvloog wanneer men in prettig gezelschap was. De gast beaamde dit. Nadat er nog een uur was verlopen, onderdrukte de gastheer een geeuw en zei: „Het is al flink laat en u moet nog een hele weg afleggen voor u thuis bent —” „Ik?” riep de professor opspringend. „Allemachtig, ik dacht dat ik thuis was!”



De heilwens van Tachus

Jeugdgroeten 1957

Omstreeks Pasen stelt Radio Nederland—Wereldomroep de ouders in Indonesië, waarvan de kinderen naar Holland gegaan zijn om hun studie voort te zetten, in de gelegenheid de stemmen van hun kinderen te horen. Dat dit een gelegenheid is, waar en ouders en kinderen lang van te voren naar uitzien, behoeft geen betoog. Vele van deze jongelui hebben al zo dikwijls een oproep gehad om voor de microfoon hun groeten uit te spreken, dat ze van plankenkoorts geen last meer hebben. Ze beschouwen het dikwijls als een gezellig dagje uit, hetgeen hun tevens in de gelegenheid stelt oude bekenden te ontmoeten, en, wat bovendien belangrijk is, e.e.a. wordt hun gratis aangeboden, daar zowel de reiskosten als de lunch door de Maatschappij worden vergoed.

Evenals andere jaren moest de K.P.M.-groep gesplitst worden in een aantal groeten dat 9 Mei j.l. zou worden uitgezonden, en een gedeelte, dat 11 Mei d.a.v. voor uitzending in aanmerking kon komen.

Daar de zang de begeleiding van een koortje vereist, werden de jongelui Boon, Dekker, Klein, Purvis, Van Swoll en Verburg (zie nevenstaande pagina bovenste foto) uitgekozen om met steun van de zanger Henk Dorel, het reeds populair geworden lied „Wij in Holland groeten U”, ten gehore te brengen.

Het was een geslaagde dag, waaruit wel weer heel wat stof voor correspondentie tussen ouders en kinderen zal zijn voortgekomen.

Eigendomsrecht

James M. Whistler bracht eens met een paar vrienden een bezoek aan een rijke Londense familie. In het fraaie herenhuis hing een schilderij van Whistler dat hij jaren tevoren had geschilderd.

De kunstenaar bekeek het enige minuten met duidelijke afkeuring. Hij vond ergens een palet en een penseel en begon met snelle streken een paar veranderingen aan te brengen.

„Wat doet u nu?” vroeg zijn gastheer ontzet. „Hoe durft u mijn schilderij aan te raken?”

„Uw schilderij!” antwoordde Whistler. „U denkt toch niet dat het van u is alleen omdat u het hebt betaald?”

DIRECTEUR BRAND MET E.V.

Met het ms. „Oranje” vertrok op 6 Juni j.l. Directeur J. W. Brand en zijn echtgenote met verlof naar Nederland.

Wij wensen de heer en mevrouw Brand een goede reis en een prettig verblijf in Nederland toe.



(foto: J. H. C. Vermeulen)

(opname in Hotel Gooiland)

Op 9 Mei j.l. werd door Radio Nederland — Wereldomroep het eerste gedeelte van het Jeugdgroetenprogramma 1957 uitgezonden. Op bovenstaande foto ziet U de eerste groep KPM-jongeren voor de microfoon.



De tweede groep KPM-kinderen kwam op 11 Mei d.a.v. voor de microfoon van de Wereldomroep.

(foto: J. H. C. Vermeulen)

(opname in Hotel Gooiland)





(foto: J. H. C. Vermeulen)

(opname in Hotel Gooiland)

Het zgn. „koor” uit de groep „Jeugdgroeters” dat het groetenlied zingt voor een speciale microfoon. Hiervoor waren uitgekozen de jongelui Boon, Dekker, Klein, Purvis, Van Swoll en Verburg. Geheel rechts de heer Huizinga, de muzikaal leider van de Wereldroep, en de zanger Henk Dorel, die het koortje de nodige muzikale steun gaf.



Onderstaande foto werd gemaakt tijdens het „Schip-van-de-week-programma” op 2 Mei j.l. Bij deze uitzending waren aanwezig de familieleden van de opvarenden van de ss. „Karsik” en „Bontekoe” en de mss. „Banggai” en „Toboali”. Als gasten waren aanwezig de heer en mevrouw Luymes.

(foto: J. H. C. Vermeulen)

(opname in Hotel Gooiland)



Ons onaanzienlijkste schrijfgerei

Ondanks vulpen, schrijfmachine en balpuntpen, heeft het potlood nog steeds een belangrijke plaats in onze samenleving. Daarom heet het eigenlijk potlood, terwijl er toch geen greintje lood in zit? Niet alleen wij noemen het zo; de Engelsen spreken van *lead pencil*, de Fransen van *mine de plomb* en de Duitsers van *Bleistift*, en *lead*, *plomb* en *Blei* betekent steeds maar lood. Grafiet is echter het belangrijkste bestanddeel van het potlood. Dit mineraal bestaat geheel uit koolstof, evenals diamant, en is alleen maar op geheel andere wijze gekristalliseerd dan deze edelsteen. Diamant gaat bij zeer hoge temperaturen zelfs over in grafiet, maar het omgekeerde is niet mogelijk.

Het grafiet werd waarschijnlijk het eerst als schrijfmateriaal gebruikt door de inwoners van het Engelse graafschap Cumberland, toen in 1664 te Borrowdale een belangrijke grafietmijn werd ontdekt. Aanvankelijk gebruikten de boeren het om hun schapen te merken, maar al spoedig zal men het ook voor het schrijven op papier zijn gaan gebruiken. In 1726 verrees de eerste potloodfabriek in Duitsland, te Jettenbach. In 1760 opende Kaspar Faber een fabriek te Stein bij Neurenberg, die naderhand een wereldnaam heeft gekregen. Vijf jaar later werd in Frankrijk een belangrijke ontdekking gedaan, namelijk dat men door het grafiet met klei te vermengen een beter potlood kreeg.

Het schijnt dat Nicholas Jacques Conté in 1795 pas het eerste werkelijk bevredigende potlood maakte, een mengsel van grafiet en klei tot een stift geperst.

De potloodfabriek bestaat uit twee afdelingen, de loodfabriek en de houtfabriek. In de loodfabriek worden de klei en het grafiet eerst afzonderlijk en daarna vermengd gemalen, tot drie weken aan een stuk, want de uiterste fijnheid van het materiaal beslist over de kwaliteit van het potlood. Met water vermengd wordt de grondstof tot stiften gespoten, die eerst gedurende soms drie weken worden gedroogd en daarna bij 1200 graden Celsius gebrand. De stiften gaan vervolgens naar de houtfabriek, waar men al plankjes Amerikaans cederhout, of eventueel hout van mindere kwaliteit, heeft voorzien van groeven waarin de stiften precies passen. De plankjes worden voorzien van lijm, de stiften in de groeven gelegd, daarbovenop een tweede plankje met groeven, het geheel gaat enige dagen onder een droogpers en ten slotte worden uit de plankjes de afzonderlijke potloden gefreesd. Na schuren, polijsten, lakken en stempelen gaan ze naar de winkel.

(uit „Wereld”).

Beeldende spraakgebruiken

op medisch terrein

Onze taal is rijk aan kernachtige uitdrukkingen, aan beeldende zegswijzen en aan illustratieve uitlatingen. Een dankbaar gebruik wordt er telkens van gemaakt door redenaars, die „voor de vuist weg” spreken, als hun „het gras niet reeds voor de voeten is weg-gemaaid”.

Ten dele aan het dagelijks leven ontleend zoals bovenstaande, zijn er ook vele aan de zeevaart ontleend b.v.: „Het over een andere boeg gooien”, of „met zijn goede voornemens schipbreuk lijden” en zo meer.

Ook op medisch gebied komen er enige vaststaande uitdrukkingen voor, die meestal onjuist zijn, hoewel ieder er gebruik van maakt. Neem b.v. eens de uitdrukking: „De gal loopt mij over”. Dit betekent dat op een gegeven moment door een vervelende gebeurtenis of door een lastig mens men zich hevig ergert. Meestal spreekt men er later over als een soort verontschuldiging dat men zó boos werd, dat men plotseling in vrij onparlementaire woorden ging spreken.

Men zegt dan zo in gesprek: „Ik werd toen toch wel zo nijdig op die vent dat de gal mij overliep”. Een prachtig beeld dat ieder uwer begrijpt en soms ook wel gebruikt, maar dat medische onzin is.

Ten eerste is het een onomstotelijk aangetoond feit dat ergernis alle secretie van klieren remt en *niet* bevordert. Het maagsap van een hond dat men door een open verbinding van maag in de huid gehecht, naar buiten kan zien stromen en dat rijkelijk stroomt, als men dit beest een lekkere kluif laat zien, stopt opeens abrupt, als men deze kluif aan een kat schenkt. Aangezien de gal geproduceerd wordt door de lever (een grote klier rechts in de buikholte vlak onder het diafragma), en welke gal dient om het vet in het voedsel te verteren, is het duidelijk dat, als door ergernis de produktie van alle verteringssappen stil staat, ook de galvloed ophoudt. Dus van een overproduktie is helemaal geen sprake en dat zou er toch moeten zijn bij: overlopen.

Vat vol gal?

Ten tweede: hoe stelt men zich dit overlopen voor? Denkt U dat de gal ergens in een hol vat bewaard wordt en dat dit dan door overvloed van gal

overstroomt? Dit is eveneens onzin. De gal die de lever maakt stroomt door allerlei kleine kanaaltjes naar grotere en tenslotte in een grote uitvoergang naar de 12 vingerige darm.

Aangezien het darmkanaal ± 7 m lang is en bovendien zoals U allen weet, gelukkig niet afgesloten is, maar zich af en toe van zijn vulling ontdoet, zou het wel even duren voordat dit zo vol is, dat het over zou lopen! Ook de galblaas, die de reservegal bevat die zich daarin verzamelt, en soms zodanig indikt dat er galstenen ontstaan uit neergeslagen galzouten, is een gesloten systeem dat niet kan overlopen, want als de galblaas te vol zou worden gaat het in de darm en daar heeft het de ruimte.

Wat bedoelt men dan toch wel met deze dwaze uitdrukking die zoals ik aangetoond heb geen basis heeft?

De bedoeling is niet een overlopen, maar een *teruglopen* van de gal; die dus inplaats van na in de 12-vingerige darm gekomen te zijn zich met het voedsel vermengt en doorgaat naar de dunne darm en dikke darm, de verkeerde kant opgaat en in de maag komt.

Gal in de maag geeft een zeer misselijk gevoel. Meestal gaat men braken. Galbraken is zeer bitter en daarom is dit een zeer onaangenaam proces. Ongeveer zo beroerd voelt men zich bij wijze van spreken bij hevige ergernis, en vandaar de uitdrukking: de gal loopt mij over. Bedoeld is dus: de gal loopt in de verkeerde richting en door dit ellendige gevoel, verloor ik mijn zelfbeheersing.

Groen en geel.

Verder is er de uitdrukking: „Ik vind hem een zwartgallig mens”. Dit zou dus veronderstellen dat de gal van de pessimist enige tinten donkerder was dan die van de optimist. Ook niet juist. De gal verandert alleen van kleur als men de vers geproduceerde gal vergelijkt met die gal die al een poosje in de galblaas zit, want deze laatste is door indikking inderdaad donkergroen. Verse gal is geelgroen. En dat is bij ieder zo. Waarvan stamt deze uitdrukking? Wel uit de oude tijden.

Men meende toen dat het verstand gezeteld was in de nieren, de lever, of zelfs in het middenrif. De Grieken

spraken over to phren, betekenende verstand en ook middenrif. In de bijbelse uitdrukking: *Mijn nieren onderwijzen mij* (psalmen), blijkt wel dat dit toen voor de zetel van het verstand werd aangezien, zoals later aan het hart werd gedacht. De lever en de gal nu zouden neerslachtig maken. Wij weten nu wel dat dit niet zo is. De stemming van de mens is het gevolg van zijn aanleg, karakter en uitwendige omstandigheden, van zijn reactie op prikkels van de omgeving en van zijn organen.

Bekend is b.v. dat lijders aan tuberculose over het algemeen optimistisch zijn en lijders aan kanker pessimistisch. *Dit is echter geen wet*. Hoe dikwijls zag ik niet het omgekeerde. Neen geachte lezers, die uitdrukking van de gal heeft niets met de kleur van de gal, met anatomische of functionele afwijkingen er van te maken. Zij hebben eenvoudig burgerrecht verkregen en worden gebruikt.

Het cholerische temperament d.w.z. het opbruisende tot toorn geneigde gemoed werd ook aan de gal toegeschreven, vandaar de naam cholerisch (cholos = gal). Dit raakt echter het karakter en heeft met de hersenen en niet met de lever of gal te maken.

Folterkamer-praktijken

Een andere uitdrukking is:

Hij haalde mij het bloed onder de nagels uit. Ook al weer zo'n uitdrukking die aangeeft dat een medemens een ander medemens zo nijdig maakt, dat hij dit als een lichamelijke pijn gevoelt. Dit is natuurlijk ook letterlijk niet waar. Ik zie al een tegenstander met een mes onder je nagels peuteren om daar bloed onder vandaan te halen!! Proost! Deze uitdrukking ziet op de zenuwwerking die op de bloedvaten werkt. U kent allemaal de man die bleek van woede ziet. Samentrekking van bloedvaten door de zenuwen. Zo kan ook het bloed uit de ledematen, handen en voeten, door contractie van de bloedvaten traag stromen, zodat deze lichaamsdelen bleek worden.

Weer een andere uitdrukking is:

Dat zet kwaad bloed, hetgeen betekent: die handeling zal U door hem of haar wie ze aangedaan wordt, zeer kwalijk genomen worden.

Nu kennen wij inderdaad goed en kwaad bloed als ik het zo zeggen mag. Goed bloed bevat een bepaalde hoeveelheid rode en witte bloedlichaampjes en bloedplaatjes en een bepaalde hoeveelheid serum. Helaas is bij de bloedziekten het aantal witte bloedlichaampjes te groot en de vorm niet normaal. Denk aan de leucaemie, die ellendige ziekte. Soms ook is er alleen

maar te weinig van alles (bloedarmoede).

Maar dat bedoelen wij niet met kwaad bloed zetten. Deze zegswijze houdt weer verband met de oude opvattingen in de geneeskunde, waarbij de mening heerste dat het lichaam kwade sappen bevatte, die zich in het bloed zouden ophopen.

Vandaar was de therapie bij bijna iedere ziekte, aderlaten. Uit die tijd dateert deze uitdrukking, kwaad bloed, dat vooral door ergernis optrad en dat tot ziekten kon leiden.

Er zijn meer uitdrukkingen over het bloed.

Denkt U eens aan: Het bloed kruipt waar het niet gaan kan, hetgeen wil zeggen dat de banden des bloeds, familie zich nooit verloochent. Maar denk eens anatomisch aan dat „kruip door sluip door” van bloedvloeistof!

Ook de organen hebben hun deel in deze uitdrukkingen.

Denk aan de ogen:

Met open ogen in zijn verderf lopen. Ziende blind zijn. Een contradictio in terminis.

Of het hart zat mij in de keel.

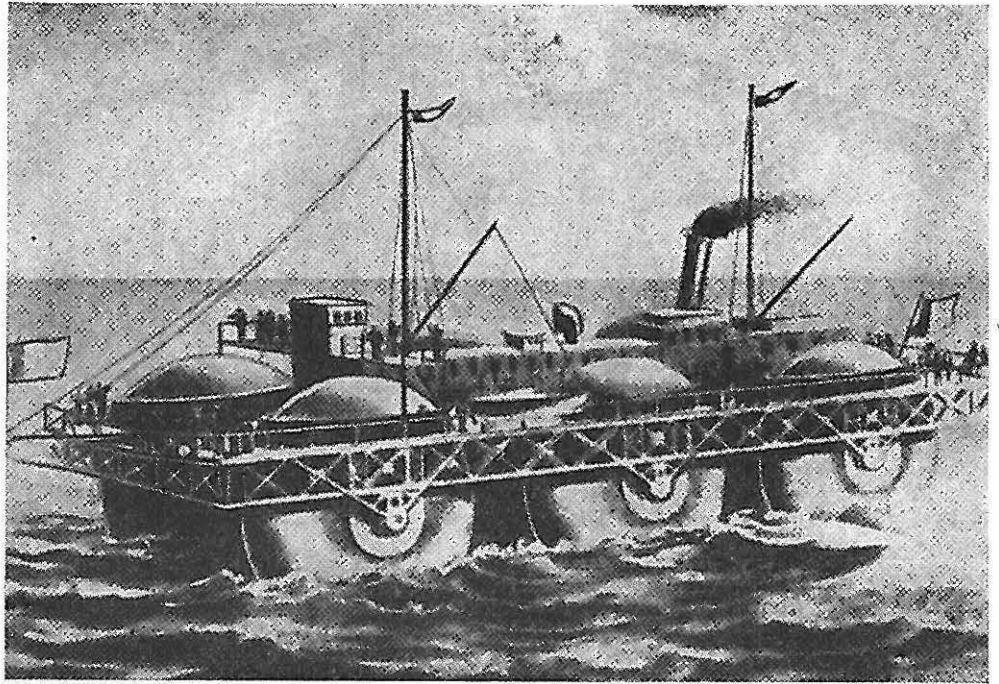
Over het hart als het voornaamste orgaan van de bloedcirculatie is ook wel iets te zeggen. Veel uitdrukkingen zijn hieraan ontleend, daar men oudtijds meende dat het gemoedsleven, het verstand in het hart zat.

De rol van het hart

U kent de uitdrukking: Iemand een riem onder het hart steken, of beter iemand een hart onder de riem steken. Beide willen zeggen: moed geven. Maar letterlijk is het onzin, en zelfs levensgevaarlijk. Ik zie U al iets onder het hart steken!! Wat zegt U overigens van: Het hart zonk mij in de schoenen? Frisse beweging! En wat te denken van: Hij draagt het hart op de tong?

Of het hart zat mij in de keel. Anatomisch bij een levend mens onmogelijk. Maar toch, het laatste met een kleine variant: Het hart klopte mij in de keel; heeft wel reden van bestaan, want dat kan!

De grote slagaderen die langs de keel lopen, de carotis externa en interna, kunnen bij hevige emotie en snelle hartswerking zo kloppen dat wij het in de keel voelen. Hier hebben wij dus een en medisch juiste weergave en tevens een duidelijke omschrijving van de uitdrukking, die ditmaal precies kloppen. Het hart klopt mij in de keel wil zeggen dat de persoon erg angstig is en vol spanning. Dit klopt. Maar er klopt meer. Iemand op zijn tenen trappen, kan zeer goed en is zowel figuurlijk als



Het cilinderschip van Ernest Bazin

Omstreeks het midden van de vorige eeuw ontwierp de Fransman Ernest Bazin een schip, dat veel opzien baarde doordat het volkomen verschilde van de bestaande scheepsmodellen.

„Waarom de schoorstenen van een stoomschip achter elkaar geplaatst?” vroeg de ontwerper zich af. „Waarom moet een schip maar één romp hebben? En waarom moet een schip per se lang en smal zijn?”

Nu hebben schepen, sinds de tijd dat de mensen begonnen de zeeën te bevaren, altijd een bepaalde vorm gehad, een vorm die proefondervindelijk de meest geschikte was gebleken. Onder de indruk van nieuwe technische verworvenheden trachtte men omstreeks 1860 met de oude wetten van de scheepsbouw te breken. Een van die experimenten was het cilinderschip van Bazin. Het liep 19 augustus 1869 in Saint Denis van stapel. Het was een klein model van slechts 350 ton, maar de tekeningen voor een uitvoering van 12.000 ton lagen al gereed.

Wat was het bouwsel van Bazin nu eigenlijk? Een schip op wielen, zou men kunnen zeggen. De wielen waren dan reusachtige cilinders met een doorsnede van vijftien meter. Zij dreven op het water en waren bevestigd aan een platform, dat als het eigenlijke schip moest worden beschouwd. Het grootste en tegelijkertijd ook het enige voordeel van deze vreemde vorm was de voor die tijd zeer grote snelheid van twintig knopen per uur, die er mee kon worden behaald. Deze grote snelheid werd mogelijk doordat het schip niet in maar op het water voer.

De proefnemingen met het eerste cilinderschip waren niet voorspoedig. De als drijvers dienende cilinders moesten namelijk zo vaak worden gerepareerd, dat reeds na drie maanden de kosten hiervan die voor de bouw van het schip hadden overtroffen.

letterlijk zeer onaangenaam. Om niet te spreken van: Iemand tegen het zere been schoppen. Au! Past U maar op dat U dit nooit doet en dat het U niet gebeurt.

Alles samenvattende hoop ik U duidelijk gemaakt te hebben, dat vele uitdrukkingen over medische zaken, die in onze taal burgerrecht verkregen hebben, niet op vaste basis rusten.

Daarom mag U ze echter gerust U niet te dikwijls „zwartgallig” bent, gebruiken, al hoop ik van harte dat of dat de gal U overloopt, noch dat ze U tegen het zere been schoppen. Maar dat U rustig en voorspoedig Uw weg moogt vervolgen af en toe een naaste een hart onder de riem stekende.

H. Th. Boersma, Arts

