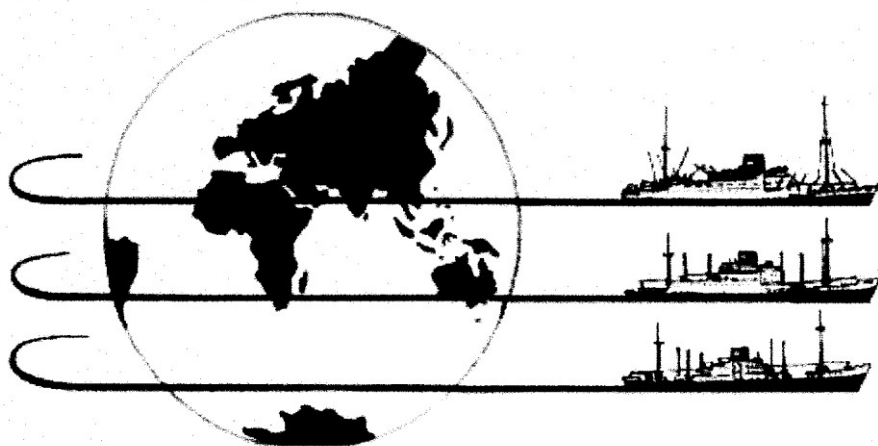


Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



RIL - Post



**VERENIGING VAN OUD-PERSONEEL
DER
KONINKLIJKE JAVA-CHINA-PAKETVAART
LIJNEN N.V.**

(ROYAL INTEROCEAN LINES)



Colofon
VERENIGING VAN OUD-PERSONEEL
DER
KONINKLIJKE JAVA-CHINA-PAKETVAART LIJNEN N.V.
(ROYAL INTEROCEAN LINES)

Nummer 43–Nov. 2019

Ereleden: Mw. M.J. Gooszen en Dhr. H.A. Slettenaar

Bestuur:

J. de Rooij	(voorzitter)
H. Kers	(secretaris + webbeheerder)
H. van Kapel	(penningmeester)
R. Ligtenberg	(reünie-organisator)
J.B. Nolthenius	
C.J. (Ineke) Hakemulder	
A.A. de Lijster	
R.L.N. Olieroock	
J.A.M. van Raamsdonk	

Secretariaat:

H. Kers.
E-mail: henk.j.kers@hetnet.nl

Penningmeester:

H. van Kapel.

Reünieorganisator:

R. Ligtenberg. E-mail: kjcplreunie@gmail.com

Webbeheerder: H. Kers. www.KJCPL-RIL.nl.

Redactie:

H. van Twillert. (hoofdredacteur)
A. Rommen
H.A. Slettenaar
T.A.R. Strauss

VAN ACHTER DE BESTUURSTAFEL

In 2016 hoorde u van mij: Tempus Fugit. En het gaat dus door. Bijna 2020, en daar hoeven wij niets voor te doen.

Op 15 augustus mocht ik uw vereniging vertegenwoordigen bij de herdenking voor de gevallen in de Indische wateren, en de eilanden. Onze hoofdredacteur zal u daarover berichten.

Op 31 augustus mocht uw voorzitter bij de viering van het 95 jarig bestaan van onze “zuster”, de K.P.M. vereniging aanwezig zijn. Een groots feest op het s.s. ROTTERDAM. De K van K.P.M. eer aan gedaan.

Is “zuster” wel de goede kwalificatie? Uiteindelijk was de K.P.M. in 1902 de medeoprichter van de J.C.J.L.

Er was een woord van Jort Kelder, geparenteerd aan de K.P.M. Leuk was dat er vanuit de zaal aanvullingen op zijn verhaal werden gegeven.

Enige tijd daarna belde de voorzitter mij op met de mededeling dat de K.P.M. in 2020 hun reünie in Zeist wil houden en zal dus niet in mei in onze bijeenkomst participeren. Jammer.

Het brengt onze reünie organisator in een dilemma, want de bovenzaal van Avifauna vraagt een minimum aantal gasten van 150. Voor een ieder een extra aansporing.....???? Spannend!!

Zoals eerder aangekondigd zullen er mutaties in het bestuur plaats vinden. We mogen ons verheugen dat er een jongere “ploeg” klaar staat om het stokje over te nemen. Chapeau!

De redactie van de RIL-post heeft plannen, werd mij verteld. Wij hebben een enthousiaste bezetting daar en u zult het volgend jaar merken.

Rest mij nog u namens het bestuur, nieuw en oud, in deze laatste RIL-post van 2019 de meest fijne, gezonde feestdagen toe te wensen, en een goed 2020.

Wij hopen u in mei 2020 in goede gezondheid op de reünie aan te treffen.

Wij wensen u een goed en gezond verenigingsjaar toe.

Jaap de Rooij - uw voorzitter.



Van de Redactie

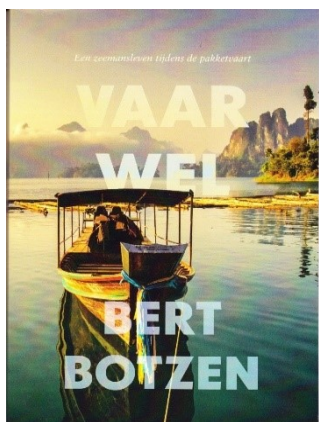


Met een verslag van **Corry Rommen** over 'Vrouwen in het vaargebied', sluiten we deze serie af. Bijdragen, van wie dan ook, welkom!

De foto van het zeiljacht met RIL-vlag in top en in Turkse wateren is uiteraard van **Ton Bijman**. Lees het verslag van Ton varend met zijn jacht naar Turkije via een wel heel spannende route.

Gert Boot: Het kiezen van namen voor RIL-schepen. Brokje geschiedenis, achtergrond en besluitvorming in dezen.

John van Doornik, met zijn verhaal over de sfeer a/b van de TJIWANGI tijdens een Typhoon, maar ook tijdens motorstoringen.



Van ons lid **Bert Botzen** verscheen het boek "VaarWel". Bert heeft gevaren bij de K.P.M. en wat later bij de K.J.C.P.L.

Wat beweegt een Achterhoekse jongen, opgegroeid in 's-Heerenberg, om te gaan varen? Ondanks weerstand bij zijn ouders, zette hij door. Gedreven door ontdekkingsdrift ontwikkelde hij zich van schuchtere schooljongen tot ervaren zeeman bij een onalledaagse rederij onder onalledaagse omstandigheden. Hij deelt zijn belevingen, zowel de mooie- als de schaduwkanten. Wat speelt zich af in de duistere krochten van exotische havensteden? Ontboezemingen over verleidingen, valkuilen en vermeende liefdes. Maar ook de opkomst van het containervervoer. Was het een zegen of een vloek voor de Hollandse zeeman? Boei...end!



Theo Strauss. De vraag van Theo over de marine vlag van de RIL, heeft reeds interessante reacties opgeleverd.

Reactie **Teun van der Dool** op het 'Anton Geesink' verhaal van Ad Rommen en de vraag "Wie, wat en waar"? Ergens op 'Kombuispraat' moet n.l. een foto staan waarop, in karate- of judopak, opvarenden van een STRAAT A- of N-schip bezig zijn met hun sport. (Onderwerp: **Varen in het Verre Oosten bij de KJCPL/RIL.**) Foto nog niet gevonden.

Huisdieren aan boord. **Piet Rollingswier** over de hond 'Fuji' aan boord van de STRAAT FUTAMI en **Dirk van Lopik** over de hond 'Stapper' aan boord van de NEDLLOYD FUKUOKA die plots foetsie is.



Tijdens een bezoek aan het Maritiem Museum R'dam zag **John van Doornik** het model van de NIEUW HOLLAND, op een karretje, "klaar voor vertrek" (RUYS-model ,foto hiernaast, nog op haar plaats)

Willem Bras met een plaatsingslijst (+ foto Hollandse bemanning van de NIEUW HOLLAND). Dankzij bekenden op de foto (**Kees Weststrate** en **Arie Eigenraam**) is het gelukt de namen compleet te krijgen.



Ons lid **J.P. van der Meulen** stuurde ons een link naar een filmpje over de 11e herdenking op de Erevelden van Kanchanaburi in Thailand. Dit filmpje

kunnen lezers openen, bekijken en gratis downloaden. Zie de website van onze vereniging: www.kjcpl-rii.nl

Henk Roos met een passagierslijst van de TJITJALENGKA. Toeristen, maar ook een squadron Zuid Afrikaanse militairen met "eindbestemming" Korea.

1^e Deel **Mercury Shipping** Company Hong Kong. (*Strauss/Warmenhoven*)



Oproep: Circa 19 jaar geleden deed onze toenmalige voorzitter Jaap Feringa een oproep om alle memorabilia die men thuis in een oude doos bewaarde in een databestand onder te brengen. Dat gebeurde, maar misschien is het nuttig deze exercitie nogmaals te herhalen – wat we moeten voorkomen is dat alle foto's en verhalen verloren gaan. We horen graag wat u kunt mededelen over uw collectie!

STRAAT HIRADO (Gert Boot)

De slimme RIL-Post lezer heeft even nagedacht toen hij het hoofdje zag en daarna besloot dat hij zich die naam toch echt niet kon herinneren. Juist, een schip met die naam bestond slechts even op papier.

In een bruisende scheepvaart mij, met zo'n 50 schepen (charters meegenomen) elke dag "en route" is er op het hoofdkantoor steeds weer een surprise. Grote problemen genieten dan prioriteit, kleine probleempjes komen daarna, bij voorkeur in borreltijd....

De naamgeving van nieuwe (en 2^e hands) schepen lag bij de RIL HK HO afd. Planning en zij kwamen voor de in Japan te bouwen H-klasse in de laat zestiger jaren met: HOLLAND, HONG KONG, HOBART en HONSHU, wat weinig controversieel leek.

Maar toch, wij hadden een wel bekende Gezagvoerder (zoals gebruikelijk geen naam), die in Leiden Geschiedenis gestudeerd had en wel vaker in de pen klom om het hoofdkantoor (kopie: "Bloemlezing Directie") te attenderen op een kwestie(s) die al HELEMAAL uit de hand was/waren gelopen. De door de wol geverfde lezer kan zelf wel bedenken waar het zo om ging: ordinaire overboekingen met als gevolg veel lading aan dek die niet aan dek kon, maar wel moest, teveel ijzer- en staalboekingen op een STRAAT-MALAKKA ex KPM, die daar uiteraard niet voor gebouwd was enz..

De Gezagvoerder in kwestie wist dus ook dat de Nederlandse VOC dienaars, die met de schepen GRIFFIOEN en de ROODE LEEUW MET PIJLEN in 1609 in Japan arriveerden, als eerste Nederlanders toestemming hadden verkregen van het shogunaat, een factory te stichten



in HIRADO, toen een vissersdorp. Hij bracht het HIRADO "recht op erkenning" uiteraard op met verve... Die handelspost deed het wonderwel goed, reden om in 1638 tot uitbreiding te besluiten.

(STRAAT MALAKKA te Sydney).



Een nieuwe stenen godown werd in gebruik genomen, maar...dat bleek een brug te ver. Goed voorwendsel voor Shogun om de Nederlanders te dwingen de nieuwbouw af te breken en subiet naar Deshima te verhuizen. De Portugezen en Spanjaarden waren daar recent verdreven en de Nederlanders konden daar, op het kunstmatige eilandje, beter in de gaten worden gehouden...

Zo'n 30 jaar Nederlandse pioniers in het stoer klinkende HIRADO werd dus de tegenhanger van HONSHU, de wat vlakke naam van het wel veel grotere Japanse hoofdeiland.



Met de winnende scheepsnaam: STRAAT HONSHU (foto: Theo Strauss)

In feite dus een klein probleempje, waar geen kostbare kantoortijd aan te besteden was en dus op de Vrijdagmiddag-borrel vlot de wereld werd uitgeholpen/gedronken.

Jammer, nipt verlies voor het HIRADO-kamp.

HERDENKING EGMOND aan ZEE (Toespraak Jaap de Rooij)

De 15^e augustus, een belangrijke datum voor mij, alhoewel ik me dat pas later dan die dag in 1945 realiseerde. Wij wisten op die dag niet eens dat we vlak voor de bevrijding stonden. Hoorden het pas dagen later. Als jongetje vond ik het spannend om bij de poort van het kamp zomaar naar buiten te lopen zonder dat de Jap daar aanstoot aan nam. Ironisch: de Jap was er toen om ons tegen de opstandelingen te beschermen.

Recent las ik een verslag van het bezoek van een Rotterdammer aan de werf waar Lech Walesa ooit een hoofdrol speelde en die Rotterdammer zei toen: "Vrijheid is heel belangrijk. Wij hebben geen idee hoe het is om onderdrukt te worden."

Twee jaar geleden citeerde ik Beau (RIL-Post 37) die ongeveer hetzelfde zei. En daarmee kom ik dan op wat ik toen ook zei: "Zij die als onderdeel van de koopvaardij een belangrijk aandeel in het verkrijgen van die vrijheid hadden, waar we dan minstens een keer per jaar als groep aan mogen denken."

Ooit schreef ik een brief aan burgemeester Aboutaleb, om hem daarop te wijzen; hij heeft me een heel goed antwoord gestuurd.

Een Engelse veteraan verwoordde het zo op de herdenking op 6 juni:

When you go home, please say:
For your tomorrow,
We gave our today

Ik wil hierbij een Haiku van Stefan Anthony citeren:

Remember

Feelings become words—Hidden thoughts

Movie pictures—War never ended.

Know it is written: Forgiven, not forgotten—

Are not empty words.

So the main issue: Why moral obligations—

Deafening silence?

You are strong enough—So please turn your warlike scars

Into peaceful stars.

Child'rn ignorance, A nonfiction fact maybe?

Our generation—Passes away, 'nother comes.

Obligations stand.

Onze Durbantijd (Corry Rommen)

In 1965 vloog ik voor het eerst naar een ander werelddeel, vanuit Amsterdam via Rome, Kano, Brazzaville en Johannesburg naar Durban. Deze lange vliegreis was niet mijn favoriete manier van reizen vanwege luchtziekte. Ad, mijn man was als 2^{de} WTK op de nieuwbouw van de STRAAT FUSHIMI geplaatst in Sakurajima Dockyard in Japan. "Ik zie je wel over 3 maanden in Durban", zei hij bij ons afscheid in Nederland. Enfin, bij aankomst Durban stond de Indiase driver van het RIL-Durbankantoor te wachten samen met mijn vriendin Anna Vliegthart. Ik hoefde niet naar een hotel en kon voorlopig bij Anna en Frans intrekken. Het kwam voor hen ook goed uit, want zodoende konden ze mooi samen een reisje Zuid- Amerika maken, terwijl ik op zoontje Peter paste.

Inmiddels zoeken naar een woning, welke al gauw gevonden werd. Het werd een flat op South Beach, "Casablanca", dit is om de hoek bij het Addington Hospital. Na enige tijd kwamen onze spullen uit Nederland aan, o.a kleding, linnengoed, een koelkast (die zat ook boordevol met allerlei benodigheden) tot grote hilariteit van de lokale hulpjes. Verder in-elkaar-zet meubelen van "Kant-en-Klaar" uit Zeist, aangezien er, volgens zeggen, geen behoorlijke meubels te koop waren in Durban ????.



In deze flat woonden nog meer RIL collega's, o.a Jan en Tineke Duit, Herman en Janny Broersma, Eric en Marga Teulings etc. Het is allemaal gelukt en binnen korte tijd was ik min of meer gewend aan het klimaat, de lokale bevolking en het reilen en zeilen van alle dag, o.a mede dankzij Jaap de Rooij en bemanning van het RIL kantoor.

(v.l.n.r.,staand: Jannie Boersma, Rietje van den Dool, Ineke Pesch.

v.l.n.r.,zittend: Sjoukje Meyer, Corry Rommen, Griet Doorenbosch Ada van Kapel en Anna Vliegthart)

Na 3 maanden kwam de STRAAT FUSHIMI aan. Ad stond wel te kijken, dat alles in de flat was ingericht. De verrassing was, dat ik meteen kon meevaren de Westkust van Afrika op. Dan doe je zowat alle havens aan, tot aan de

meest noordelijk: Dakar (Senegal), een oude Franse kolonie. Alle havens liggen in oude Franse, Engelse en Duitse koloniën.

Je kookte op electra, we hadden een tweepitter van de PEZEM uit Vlissingen meegenomen. We hadden een hulp Albertina in het huishouden en Charley (met blauwe ogen) voor klusjes, die hoorde bij het flatpersoneel. Je at onbekend fruit, wat je in Nederland nog nooit gezien had en leerde enige Zuid Afrikaanse woorden. Een paar van de mooiste: “padstal” wegrestaurant, “spookasem “suikerspin, “baaie dankie voor die kuijer “ bedankt voor je bezoek, “braaivleis” BBQ. Het leven speelde zich veel af aan de Beach, vlakbij voor de deur. Op de koffie bij vriendinnen of in de stad, shoppen, tripjes langs de kust, naar Umhlanga rocks, de walvisverwerking op de Bluff en naar Drakensbergen in Noord Natal.

Ik heb een fijne tijd gehad in Zuid Afrika samen met mijn man. We hebben redelijk dikwijls samen kunnen varen naar Zuid Oost Azië, Zuid Amerika en Australië. Soms lang op zee, mooi weer, slecht weer. Aan boord had men een goede verstandhouding. Soms kookte ik thuis voor collega's, die in Durban aankwamen. Op het menu stond dan meestal Portugese “chicken-piri-piri”. In Maart 1967 werd onze zoon Arjan geboren in het St Augustinus ziekenhuis. Later hebben we nog de kans gehad, Ad was inmiddels hoofdwtk, dat onze zoon kon meevaren op de Oostkust van Afrika tot aan Mombasa. In 1968 zat onze tijd erop en zijn we terug gegaan naar Nederland. Zijn nog 2 maal terug geweest.



(Corry met haar vriendjes)

Donau reis met zeiljacht naar Turkije (Ton Bijman)

Na mijn carrière van ruim 18 jaar bij de KJCPL heb ik nog 22 jaar gewerkt bij Rijkswaterstaat Noord Holland.

In 1998 begonnen mijn vrouw en ik al na te denken wat wij wilden na mijn pensionering.

Nietsdoen was geen optie. Ik herinnerde me dat mijn schoonmoeder ooit de opmerking maakte, dat na het gereedkomen van het Main-Donaukanaal het mogelijk was om van de Noordzee naar de Zwarte Zee te varen. Mijn vrouw vond dat in eerste instantie een minder leuk plan.

Zij had een tiental jaren meegevaren op de RIL schepen met een professionele bemanning en vond dat je met ons zeiljacht heel erg voorzichtig moest zijn. Een ander argument van ons was echter, dat wij nog nooit met de KJCPL in Europa waren geweest en nu dus een “rondje Europa” konden doen. Via de Donau en de Zwarte Zee naar Turkije en daarna door Frankrijk weer terug. Als voorwaarde spraken wij af om alles in dagtochten te doen, m.a.w. bij daglicht 's ochtends vertrekken en 's middags om 4 uur te stoppen voor een overnachtingplek en een biertje. Aldus besloten hebben we nog 7 jaar nodig gehad om deze reis voor te bereiden.

Allereerst hebben we een ander zeiljacht gekocht, een motorzeiler van bijna 10 meter die wij geschikt konden maken.



Verder, wij woonden in een jaren 1936 woning met een tuin. Niet erg geschikt om dit minimaal 6 maanden onbeheerd te laten. Dus hebben we dit huis verruild voor een appartement.

Na de jarenlange voorbereiding van de reis en aanpassing van de boot zijn wij op

17 april 2005 vertrokken. Om de Main in Duitsland te bereiken hadden we besloten om via de kanalen in Frankrijk naar Straatsburg te varen en daarna via de Rijn stroomafwaarts naar Mainz.

De reden om zo te varen was dat wij met ons jacht maximaal 12 km/uur konden varen en de Rijn op momenten 10 km/uur stroomt. Niet echt om op te schieten dus.

De rivier de Main opvaren is geen probleem. De rivier heeft veel sluizen die de stroomsnelheid laag houden. De sluizen in het Main-Donau kanaal zijn

moeilijk met een hoogteverschil van 25 meter en zij-instroom van het kolkwater wat voor ons heel veel inspanning was om de boot langs de sluiswand te houden. Begin juni bereikten we de Donau bij Kelheim en vandaar konden we stroomafwaarts varen.

De Donau is een regenrivier. Je moet dus rekening houden met extreem laag water van 1,5 m. vaardiepte, tot 9 m. bij extreem hoogwater en de rivier gestremd is voor scheepvaart.

De Donau heeft een rijke geschiedenis die al ver voor onze jaartelling al begint.

Je vaart ook langs 4 hoofdsteden, nl. Bratislava, Wenen, Budapest en Belgrado. Omdat wij de tijd hadden, zijn we overal wel dagen tot meer dan een week blijven liggen. Met de fietsen die we aan boord hebben, konden we uitgebreid rondsnoffelen om te genieten.

In Bulgarije, in Ruse hebben we met behulp van een walkraan de mast weer rechtop gezet.

Oorspronkelijk wilden we de gehele Donau afvaren naar Sulina, maar vanwege de muggen en een gebrek aan schoon water hebben we besloten om via het kanaal van Cerna Voda naar Constanza te varen.

Even nog iets over de Donau die we nu gaan verlaten.

De rivier zelf is machtig, groot en met geen enkel ander water te vergelijken. Het water zelf is onvoorspelbaar en kan variëren van zeer snel stromend tot kalm en majestueus. De Donau begint in Duitsland als een smal stroompje en is vanaf Kelheim tot aan de monding over 2400 km bevaarbaar. Door de vele grote zijrivieren wordt de Donau steeds breder en op sommige plaatsen tussen eilanden door wel 20 km breed.

Maar ook smal en diep zoals bij de IJzeren Poort, het nu getemde gedeelte, wat 40 jaar geleden nog zeer moeilijk te bevaren was.

Wij hebben weinig problemen gehad met varen en dit komt volgens ons doordat de waterstand gedurende onze tocht 3 á 4 meter hoger is geweest dan normaal en misschien hebben we ook gewoon geluk gehad. Het varen zelf is zeer vermoeiend en je kan je aandacht geen moment laten verslappen. Dit komt, omdat vanaf Hongarije de rivier erg vervuild is en ook door de drijvende boomstammen en takken die je behoorlijk in de problemen kunnen brengen als je hier tegenop vaart.

De vaargeul slingert van de ene naar de andere oever en vooral in Servië, Roemenië en Bulgarije neemt men het niet zo nauw met de vaargeulmarkering. Boeien kunnen dus op de goede plaats liggen maar ook op de verkeerde en vaak zijn er helemaal geen boeien te vinden. Deze zijn weggespoeld en niet meer vervangen of ze liggen gewoon km-ers verderop tegen de oever aan.

Toch zijn we blij de rivier bevaren te hebben en dit avontuur te hebben meegemaakt, maar we zullen het geen tweede keer doen.

Aan de andere kant zijn we blij nu naar de Zwarte Zee te gaan.

Vanaf Constanza in Roemenië hebben we verschillende havens aangedaan. Mangalia en in Bulgarije o.a. Varna en Burgas. Deze havens zijn niet of nauwelijks ingericht om jachten te ontvangen. Het inklaren bij de autoriteiten is alsof je een groot schip bent. Bemanningslijsten, inventarislijsten zijn ze gek op, evenals het afstempelen van papieren. Om zelf te kunnen stempelen hadden we ook ons eigen stempel ontworpen. Een rond stempel, geen vierkant exemplaar wat minder officieel is.

Tenslotte na 5 maanden bereikten we Istanbul. We hadden al veel gelezen over de geschiedenis van deze stad en hebben dan ook de Hagia Sophia, de ondergrondse Cisterne en de zwarte markt gelezen.

Onze tocht eindigt tenslotte in Ayvalik, een van oorsprong Grieks stadje, nu Turks waar we in de Marina een goede plek vonden voor de boot om te overwinteren.

Half oktober zijn we weer met het vliegtuig terug gegaan naar Nederland.

Wij zijn nog tot 2009 met de boot in Turkije gebleven, in April er naar toe en in oktober weer terug naar Nederland. In die tijd hebben we langs de hele Turkse kust gevaren, van Istanbul naar Antalya en weer terug. In 2009 zijn we terug gevaren naar Nederland via Griekenland, Italië en Frankrijk. Hierover is meer te lezen op **www.Tangaroa.waarbenjij.nu**



(De TANGAROA met de gehesen ankerbal in Turks water.)

KOBE WATER POLICE STATION

To: Masters of the vessels in port

We heartily welcome the visit of the passengers and members of your ship to the Port of Kobe. To make your stay in Kobe comfortable and pleasant, we would like to give you the following suggestions.

1. To help you return to your ship smoothly, it is better to carry a piece of paper indicating the location of your ship's berth in Japanese.
2. It is desirable to catch the licensed taxicab provided with a fare meter and a green number plate to avoid unexpected troubles.
3. Exchange of your foreign currency into Japanese yen must be done at the licensed places including banks, hotels, stores and souvenir shops.
4. At bars, cabarets and other entertaining places, it is better to settle the account on Cash-On-Delivery basis to avoid undesirable troubles to be caused by misunderstanding.
5. It is desirable not to invite the waitress or hostess of the bars or cabarets to the ship to avoid illegality of prostitution.
6. To prevent a habitual heavy drinker from making himself a nuisance to others, it is better to ask someone to go ashore with him.
7. It is absolutely prohibited to carry arms like knives and guns in going ashore.

In case of any hardships due to language barrier, please ring up the Kobe Water Police Station (Tel. 33-2351) where an English speaking interpreter is always available.

CHIEF OF KOBE WATER POLICE STATION



(bijdrage John van Doornik)

Een ‘Kerstreis’ met de TJIWANGI (dec.1969 John van Doornik)

De TJIWANGI voer, met haar zusje deTJILUWAH, in de zestiger jaren van de vorige eeuw, rondjes op de AJHAS, van Australia via Japan en Hongkong weer terug naar Australië in een twee maandelijks dienst. Half passagiers, half vracht.

De passagiers waren eerste- en toeristenklas passagiers die meestal een rondreis maakten. Op geregelde tijden ook studenten die, na het afronden van hun studie, voorafgaand aan hun nieuwe leven in de maatschappij, Europa gingen doen en meevoeren naar Yokohama (Japan), daar de ferry namen naar Vladivostok (Sovjet-Unie) om vervolgens met de Trans-Siberië Express naar de respectievelijke landen van hun ouders- voorouders in Europa verder te reizen.

Vooraf een korte werktuigbouwkundige inleiding:

De TJIWANGI was een fantastisch fijn schip, uitgerust met een tweetal Werkspoor motoren (met elk 8 cilinders) voor de voortstuwing. De motoren waren oorspronkelijk ontworpen voor dieselolie (relatief schoon, dun en gemakkelijk te ontsteken). Echter de motoren werden om economische redenen aangepast om op zware olie te kunnen draaien.

Deze “zware olie” is dik, teerachtig en vuil en moet eerst worden voorgereinigd en verhit (meer dan 100 graden C) om zodanig vloeibaar te zijn dat het kan worden ingespoten voor de verbranding .Een nadeel van zware olie is, dat door o.a. onvolledige verbranding (relatief veel reststoffen achterlaat), waardoor de motoren aanzienlijk en snel vervuilen. Dit werd zichtbaar door afzetting van een dikke olieresidu prut laag in het voor de verbranding nodige luchtaanvoer gedeelte van de motor.

De luchtaanvoer voor de verbranding werd verzorgd via de onderzijde van de zuigers. Door de pompende beweging werd de nodige lucht in de ruimte onder de zuiger via een kleppen systeem aangezogen en vervolgens in de verbrandingsruimte boven de zuigers ingelaten waar dan vervolgens de verwarmde zware olie werd geïnjecteerd en explosief voor de nodige voortstuwingskracht zorgde.

De enige scheiding tussen de verbrandingsruimte en de luchtaanzuigrumte waren de zuigerveren.De zuigers werden gekoeld met water dat naar de zuiger werd gebracht via telescoop pijpen.

De zwakke plek, bij het gebruik van zware olie, was deze afdichting met zuigerveren tussen de verbrandingsruimte en de spoelluchtruimte. Door vervuiling, vanwege de slechte verbranding van de zware olie en de lekkage van de pakkingbussen van de telescopische koelwater koelwaterleidingen, konden de zuigerveren vast gaan zitten in hun sponningen. De afdichting tussen de verbrandingsruimte en de spoellucht ruimte was dan niet meer optimaal. Er kon dan een doorslag ontstaan van de verbrandingsruimte naar

de spoelluchtruimte die dan explosief brand veroorzaakte in de spoelluchtruimten.

Dat gebeurde dan ook regelmatig op de TJIWANGI, met als resultaat steekvlammen uit de breekplaten aan het einde van de spoelluchtreceiver. Deze steekvlam kwam dan recht op de schakelpanelen te staan, waarvoor dan weer stalen keerplaten onder een hoek waren aangebracht om de vlammen van de schakelpanelen af te leiden naar de voorzijde van de manoeuvreerstand. Het was niet raadzaam op dat moment voor de manoeuvreerstand te staan. De werktuigkundigen die op de TJIWANGI gevaren hebben kunnen in voorkomende gevallen dan ook herkend worden aan een "ontbrekende" haardos.

Nadat de brand was geblust (met CO₂) moest de betreffende zuiger worden getrokken om de nu ook vast gebrande veren los te maken en de restanten van de dikke zware olie troep uit het spoellucht aanzuiggedeelte te verwijderen. Zo werd dan weer de afdichting tussen verbrandingsgedeelte en spoelluchtruimte hersteld.

Een uur of zes tot acht na de brand kon de motor dan weer gestart worden en vervolgens de reis worden hervat.

Het wachten was welke van de 16 cilinders dan weer aan de beurt zou zijn.

Dan nu de kerst reis van 1969. (Vertrek Brisbane):

Nog op de rivier bij vertrek Brisbane begon een verstuiver te blazen op de afdichting in de cilinderkop. De motor werd gestopt en het euvel verholpen. De reis naar Noumea, Nieuw-Caledonië werd vervolgd.

Ongeveer halverwege Brisbane en Noumea begon 's-ochtends rond 6 uur op de stuurboordmotor vreemd te doen.

In plaats van een mooi constant toerental van ca 100 toeren per minuut, zwieberde het toerental snel heen en weer tussen de 40- en 160 toeren per minuut.

Een alarmerende fluit vanaf de brug naar de machinekamer gaf aan dat ze daar ook gemerkt hadden dat er iets niet helemaal goed was: "de masten zwiepen naar elkaar toe, wat zijn jullie aan het doen daar beneden?".

Inmiddels was in de MK het toerental van de betreffende motor teruggebracht naar een aantal waarbij het overmatig zwieberen werd gestopt en er zo kon worden gezocht naar wat de oorzaak kon zijn.

Weer opvoeren van de toeren leidde ertoe dat het fenomeen van snel wisselende toerentallen en naar elkaar zwiepende masten weer toenam en in de tunnel de tunnel as blokken van hun fundatie dreigden te scheuren. Dat er een onbalans in de aandrijving bij de stuurboordmotor zat was inmiddels duidelijk. De test werd verder gestopt en besloten werd op halve kracht met zomin mogelijk risico voor een aanvullende blijvende schade de reis naar Noumea te vervolgen. In Noumea zou dan met een duiker het laatste

mogelijk onderdeel van de aandrijving bekeken kunnen worden: de schroef van de stuurboordmotor.

Eenmaal voor anker kon vanaf boven op het achterschip al worden gezien dat we een segment van een van de schroefbladen waren verloren, er werd nog gedoken ter bevestiging. Onbalans door een afgebroken schroefblad.

Na contact met HK-HO werd besloten dat de reis naar HK via Japan zou worden doorgezet, maar dat in Japan enkele havens zouden worden overgeslagen. Ook Keelung in Taiwan werd van de aanloophavens afgenomen, om zo op halve kracht, (wind en weder dienende) in Januari 1970 als reeds gepland in HK, Taikoo-Dockyard, de reguliere dokbeurt uit te voeren, daar zou dan ook de reserve schroef kunnen worden geplaatst.

Bij verdere problemen zou Guam aangedaan kunnen worden, of toch nog direct koers gezet kunnen worden naar HK.

"Wind en weder dienende" was echter niet van plan mee te spelen.

Vertrek Noumea

Koers pal Noord bestemming Japan, met anderhalve motor "hinkelend" onvervaard het tyfoon seizoen in. Elk uur werden de cilinder koelwater temperaturen opgenomen, met het doel om een mogelijke aanleiding voor een spoelluchtbrand te kunnen voorspellen. Op halve kracht van de stuurboordmotor met de beschadigde schroef en de gereduceerde omwentelingen voor de bakboordmotor de Pacific in, tjeplokke-tjeplok naar Japan.

Ergens in de buurt van Guam werd bericht ontvangen dat Tyfoon Mary eraan kwam en dat we er midden in zouden komen bij het aanhouden van de noordelijke koers.

Dat was niet wenselijk in onze omstandigheden, daarom werd besloten de koers 180 graden te wijzigen naar pal zuid om "Mary" te ontlopen met onze kreupele boot.

Na twee dagen pal zuid zaten we er dus middenin. Zoals een echte vrouw was ook deze Mary niet voorspelbaar gebleken.

Met maar anderhalve motor de kop op de golven houden bleek te veel gevraagd, een spoelluchtbrand in de bakboord motor zorgde ervoor dat het nog wat lastiger werd.

De motor werd gestopt om de zuiger onder uit de cilinder te kunnen halen en schoon te maken. In ploegen werd de zuiger getrokken met zwaar slingerend schip (een hand voor het schip een hand voor jezelf). Een paar uur lam in de gang en dan weer verder zodat de motor weer gestart kon worden en de kop weer "fatsoenlijk" op de golven gehouden kon worden.

Koers Japan, Tonikaku ?

Koers Japan

Geen spoelluchtbranden meer, een rustig zeetje na Mary. Wat een rust, terug naar de normale dagelijkse 11 uur werkdag routine.

Maar het oponthoud had een gat geslagen in de voorraden, zowel voor de machinekamer, zoals smeerolie alsook voor het eten voor de passagiers, alles werd krap. En de Kerst stond voor deur.

Passagiers die hun reis en aanloophavens sterk gereduceerd zagen, hadden geen kans op restitutie. De tickets werden geboekt van opstaphaven tot afstaphaven, op het verdere itinerarium geen garantie.

Dit aangevuld met een kaal bij elkaar geschraapt “kerstdiner” maakte de reis voor de passagiers een bijzondere ervaring.

En we waren nog niet in Japan, het was wel mooi weer, met een spiegel zeetje, en de TJIWANGI tjeplokke-tjeplok-te rustig voort.

Maar op een nacht sloeg “het” toch weer toe:

Een lek in een scupper pijp (dekwaterafvoerpijp) onder de waterlijn in ruim 3, resultaat ruim 3 vol tot aan de waterlijn.

Draaiende dekkranen, met aangepaste 200 liter oliedrums werd het ruim leeg geschept en het schip iets scheef gelegd om het lek met een “cementkistje” provisorisch te kunnen dichten.

Pompen via het lenssysteem had geen zin, de filters van de lenspompen verstopten te snel.

Er was veel bekijks van de passagiers. Die morgen was ik bij de dokter geweest en had een wrat laten verwijderen uit mijn middenvinger. De dokter was helemaal blij omdat hij eens geen zeeziekte pillen hoefde te verstrekken, maar dat hij lekker kon snijden.



Ik liep met mijn arm in een mitella om het bloeden en kloppen te beheersen. Het gerucht ging daarna rond bij de passagiers, dat ik 'snachts het lek had ontdekt en met mijn vinger in de scupperpijp (ala Jantje Brinkers) een grotere ramp had weten te voorkomen.

Oproep (Piet.L. Rollingswier)



In maart en april 1975 heb ik kortstondig als derde stuurman gevaren op de STRAAT FUTAMI. In die periode was er in mijn herinnering een scheepshond aan boord luisterend naar de naam Fuji. Fuji stond onder de hoede van de 2^e stuurman, Rein Meister. Achteraf, denk ik, moet het een Shiba Inu geweest zijn. Zelf zijn we inmiddels alweer een tijd eigenaar van onze tweede Shiba Inu, luisterend naar de naam Sakura (kersenbloesem)

Is er onder de lezers iemand die zich iets van een scheepshond op de STRAAT FUTAMI kan herinneren? Een foto zou helemaal geweldig zijn. Bij voorbaat dank!



Stapper Fukuoka foetsie (Dirk van Lopik)

Op de NEDLLOYD FUKUOKA hadden we een klein, bruin, hondje 'Stapper'. Was al jaren aan boord, huisde deze reis in de hut van de Sparks en liet zichzelf uit. Tijdens de reis; aan dek, binnenliggend ging hij zelfstandig de wal op en kwam altijd weer uit zichzelf en op tijd terug aan boord. Behalve die ene keer in Arica, De meest noordelijke haven van Chili. Paniek bij vertrek.....Stapper was er niet! De agent geïnstrueerd en vlak voor aankomst Antofagasta, kreeg de Sparks het verlossende bericht:..Stapper was gevonden en werd door de mensen van het agentschap in Arica verzorgd.....Wat nu? De agent van Antofagasta was erg begripvol, leende zijn privé-auto uit aan de marconist en 4e wtk. die, om beurten rijdend, de duizend kilometer heen en weer in record tempo aflegden en een dag later met Stapper weer aan boord stapten. Blij dat hij was...ondanks vermanende woorden van de kapitein...een echte stapper.

Mercury Shipping Company Ltd. Hong Kong (T.A.R. Strauss)

In het jaarverslag van de Nederlandsche Scheepvaart Unie uit 1975 wordt met geen enkel woord gesproken over Mercury Shipping Co. Zeer merkwaardig, vandaar een aantal opmerkingen over deze rederij – een volle dochter van de RIL en later NSU. Ook het 'Annual Report 1974' uitgebracht door het Hong Kong kantoor, zegt niets over Mercury. Maar... in de 'strictly confidential' lijst van operating expenses dd. 12 december 1974 worden onder Mercury genoemd: MERCURY BAY, LAKE, GULF, COVE en TJITARUM. Waarom werd door de KJCPL/RIL een nieuwe rederij opgericht? En waarom deze 'geheimhouding'?

Ik ben te rade gegaan bij oud-collegae die erbij waren:

Ergens in 1970 waren een aantal mensen in Hong Kong het erover eens dat schepen op gevorderde leeftijd, maar in uitstekende staat van onderhoud, niet verkocht dienden te worden aan concurrenten. De gedachte was om liever als 'secundaire shipowner' in een nieuwe gedaante, met goedkope vlag en bemanning, en lagere dagkosten, marginale lijnen van de RIL te blijven exploiteren. Aldus geschiedde en Mercury werd vanuit HK gerund, met een separaat management. Soms dienden oud KPM/RIL officieren op de schepen. Mercury werd 'gewoon' vanuit North Point gerund, en hun management at gewoon in de RIL messroom. Mercury moest wel op een gegeven moment aan Rotterdam rapporteren – postieve cashflow!

Het was een geslaagde RIL onderneming met vaak ex RIL managers, zoals o. a. Le Fevre, Boone en Ytsma.

Werd een tijdlang de dienst Zuid Afrika/Persian Gulf gevaren met Mercury, op een gegeven moment was dat ook helaas niet meer rendabel. (Er waren



eigenlijk alleen maar dadels zuidgaand....) De MERCURY RIVER (ex TJIBANTJET) voer met een Argentijnse bemanning een soort rond-de-wereld dienst, maar ook die kwam vroegtijdig ten einde.



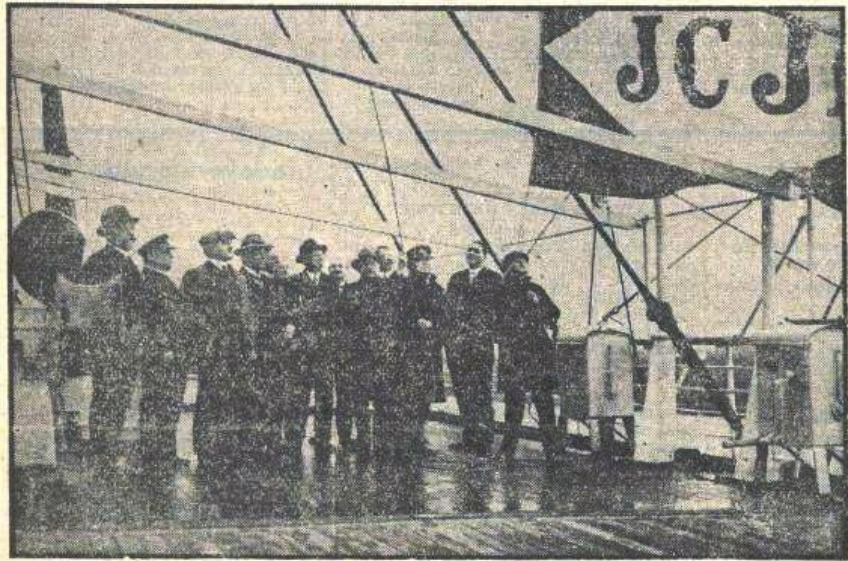
(M.RIVER uitgaand van Durban.)

Bovenstaand schip, met gele schoorsteen en een rode M, is een van de Mercury schepen met suffix RIVER. Er zijn er liefst drie geweest: FLEVOLAND uit 1973 (heeft zowel M.GULF als M.RIVER geheten!), maar ook de GIESSENKERK (uit 1956) werd in 1975 M.RIVER. Kortom men moet oppassen om alle Mercury schepen over één kam te scheren. Deze GIESSENKERK was al eens gecharterd voor een volle lading papier van Durban naar Zuid Amerika. Ik mocht haar 'behandelen' als waterklierk in Durban – ik meen 1972 – maar werd later in haar Mercury tijd vercharterd aan diverse rederijen. Ook later was dit uitcharteren, zonder verdere bemoeienis, het enige dat Mercury deed. En onderhoud, ho maar.... daarover later meer.



*(M.SEA 1990 in Kiel canal
Ex Nedlloyd Alkmaar?)*

De TJINEGARA'S (Theo Strauss)



Zaterdag zou het nieuwe motorschip „Tjinegara“, gebouwd door de Ned. Scheepsbouw-Mij. te Amsterdam, en bestemd voor de Java—China—Japan-lijn zijn proeftocht maken op de Noordzee. De storm maakte echter het uitvaren onmogelijk. De vlug van de Java—China—Japan-lijn wordt geheschen.

Het tijdens de geplande proefvaart in 1930 aanwezige gezelschap aan boord van de TJINEGARA betrof waarschijnlijk leden van de Raad van Bestuur en Directie, zoals Mr. D.A. Delprat en anderen uit het Scheepvaarthuis in Amsterdam. De proefvaart moest vanwege storm uitgevoerd worden op het Noordzeekanaal i.p.v. op de Noordzee.



De **STRAAT MAKASSAR** (tewaterlating in '39) ondergaat, om tactische redenen haar naamsverandering in **TJINEGARA (2)**

Brand a/b (*Dirk van Lopik*)

Een uur voor aankomst Buenaventura (Colombia, 1976), zagen we aan de horizon al een grote zwarte rookpluim.....brand.....!!

Bij het voor de kant komen, zagen we pas wat er aan de hand was, het Nedlloyd-schip ms. WONORATO, stond achter de opbouw in brand en hoe!! We waren nog niet echt Nedlloyd en voelden ons nog "Rillers", maar toen de brand de volgende dag onder controle was, gingen we toch een kijkje nemen bij onze collega's.....De ravage was groot.....en het was al snel duidelijk, dat het oude schip nooit meer zou varen en rijp was voor de sloop (na de val van 1 drum peroxide!!).De pontons van ruim 4, pasten niet meer op "coaming" van het luik, de machinekamer was geblakerd en de stuurmachinekamer stond vol bluswater, de tunnel ingezakt, lekke leidingen, lagers gesmolten, de tunnelassen, waarschijnlijk door de hitte zo krom als een hoepel, dat was te veel voor het oude schip van de Rotterdamsche Lloyd.

Blijkbaar was men daar in Rotterdam ook van overtuigd, want drie dagen later gingen we "double banked" langszij met onze STRAAT MAGELHAEN, om zo veel mogelijk lading uit de ruimen vóór de brug over te nemen, bestemd voor de volgende havens, bezuiden Buenaventura. De lading uit de verbrande ruimen werd, waar mogelijk, ook gelost op de kade en indien nog enigszins in tact, door de ingevlogen, Nedlloyd schade expert en verzekeringsman, in lokale twintig footers gestopt. Als deze vol waren, alles goed op slot, stuik tegen elkaar gezet, met nog een paar extra hangsloten op de deuren. Blijkbaar zat er toch nog wat van waarde in die 20-footers, want een paar dagen later waren de containers, alle tien, aan de achterkant open gesneden en leeg geroofd...tja...Colombia hé! Met als gevolg een luid vloekende expert (Hans Seebrechts) de volgende morgen. We organiseerden die avond maar een BBQ voor de hele ploeg!



Toen wij na een week waren "afgetopt", lieten we onze collega's achter, voeren zuidwaarts, naar Ecuador, Peru en Chili. Dit herhaalde zich nog een drietal keren met schepen op dezelfde lijndienst tot de voorste ruimen leeg waren. Het schip ging naar de volgende bestemming. Wij hadden het vermoeden naar de sloop.

Toch heeft men het schip zo goed en kwaad mogelijk gerepareerd en heeft ze nog gevaren als STELLA C, daarna als ARABIAN SEA, om uiteindelijk in 1981 te worden gesloopt in Kaoshiung. Toch een triest einde, voor dit robuuste Rotterdamsche Lloyd-schip.



ROYAL INTEROCEAN LINES M. V. "TJITJALENGKA"

Voyage No. 79.B.

Sailing from Hong Kong for Kobe, Nagoya and Yokohama at 9 a.m. on the 12th May, 1953.

Captain: J. C. Walter

Chief Engineer: N.M. Beets
Chief Officer: C. Baak
Surgeon: C. A. Koeman
2nd Engineer: P. J. van Gameren
Wireless Operator: S. Groenhuizen
Stewardess: Miss G. de Vries
Chief Steward: Sam F. van Kaenel
2nd Stewards: M. C. Li
Lock Yan

FOR KOBE

Mr. Chen Say Kim
Captain Th. M.H. Hackett
Mr. Wong Wai Sun

FOR YOKOHAMA

Mr. T. Arias Colombres
Mrs. A. Arias Colombres
Mrs. O. Asher
Mr. P.S. Chien
Mrs. L. Hughes
Mrs. G.V. Hull
Mrs. W. Morton
Mrs. E. Radner
Mr. Tan Hoan Kie
Mr. Tan Yeok Seong

HONG KONG ROUND TRIP

Mr. K.M. Chang
Mrs. E.E. Norman
Mr. H.M. Roos
Mr. V. Sit Yuen Wong
Mrs. E. Wong Neé Soong

DURBAN ROUND TRIP

Mrs. C. Fortuyn Droogleever

CAPE TOWN ROUND TRIP

Mr. C.H.F. Schlaphoff
Mrs. J. Schlaphoff

S.A.A.F. FOR YOKOHAMA

Major A.L. Thackwray
Major J. Viljoen
F/Sgt. M.A. du Preez
" W.B. Haskins
" C.H. van Vuuren
" I.C. Walsh
A/Sgt. P.W. de Wet
" P.J. Herbst
" D.T. Howell
" J.M. Kuhn
" J.A. Nel
A/Cpl. J.J. Bosman
" G.P. Butler
" K.H. Hammond
" A.C. Kemp
" C.G. Lindsay
" A.R. Papenfus
" J.G.H. Rademeyer
" C.C.D. Swardt
" A.J.R. Swart
" J. van Aswegen
" F.J. van Rooyen
Sgt. J.J. du Preez
" A.B. Elliott
L.A.M. J.D. Glinister
A/Mec. D.M. Dovey
" R.D. Ledingham
" C.J. White

Schril contrast qua eindbestemming...naar huis of naar Korea!

Sportieve activiteiten aan boord (*Teunis van den Dool*)

Eind 1961 onderging de TJITJALENGKA een tamelijk ingrijpende “facelift”. Vooral de passagiers-accommodatie werd onderhanden genomen, air-conditioning geïnstalleerd enz. De Chinese bemanning werd tijdelijk “met verlof” gestuurd en van de officieren werd een klein aantal gehandhaafd en in het Yokohama hotel ondergebracht.

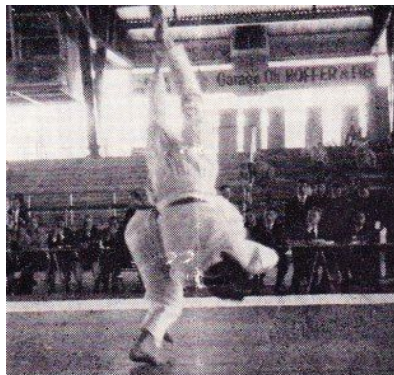
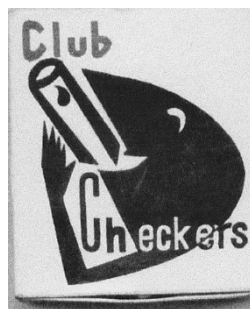
Om één of andere, voor mij nog duistere, reden moest in de nacht één van de stuurlieden aan boord blijven. Niet erg comfortabel, we leefden in de derde klas passagiers-accommodatie, kregen wat eten aan boord gebracht en hadden een lijntje stroom en een TV-tje ter grootte van een postzegel. De “wachten” werden doorgebracht door de 1^{ste}, 2^{de} en 3^{de} stuurman en wisselde per week. Er was geen communicatie met “de wal”.

De aandacht die Anton Geesink in deze periode kreeg, bracht een aantal van ons op het idee om op judo training te gaan. Wij schreven ons in, kochten de benodigde judo-kleding en begonnen enthousiast. “Wij”, 1^{ste} stuurman van Os, purser Karel Verkerk en ikzelf, (2^{de} stuurman) en als ik me goed herinner, 4^{de} stuurman Dinger. We gingen trouw naar de trainingen maar haalden geloof ik geen hoge resultaten en al helemaal geen “banden.” Het was wel erg leuk. Mijn tijd was goed besteed. Later heb ik als 1^{ste} stuurman twee jaar op de TJITJALENGKA gevaren.

Redactie:

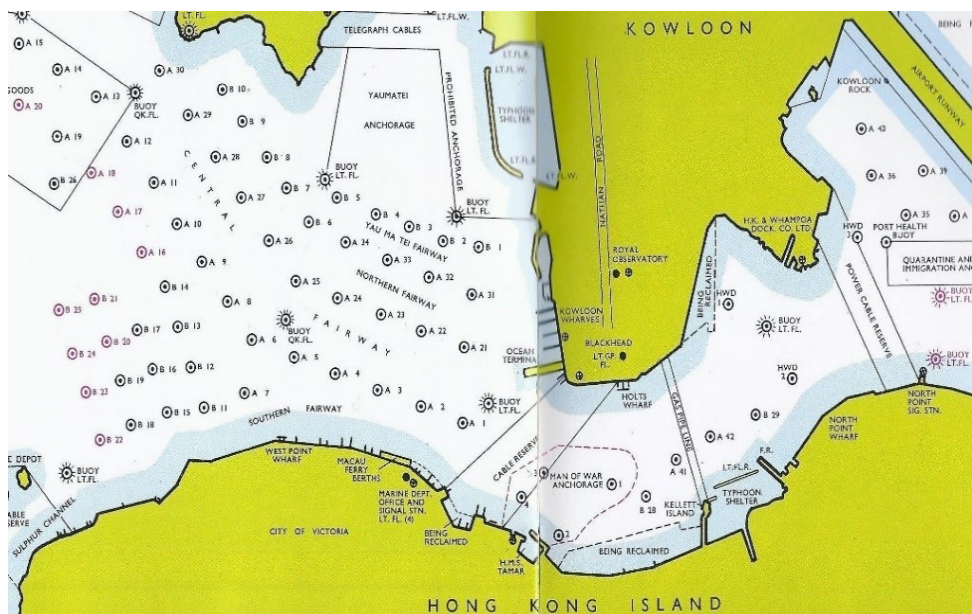
De Checkers club in Yokohama was min of meer de vaste locatie waar Anton Geesink vrij regelmatig een bezoek bracht en daar uiteraard RIL-mensen ontmoette, met als gevolg uitnodigingen aan boord om Hollandse pot, klaargemaakt door Chinese koks, te komen eten; zuurkool met spek bijv.

De ‘mamasan’ van de Checkers was gastvrouw in de bar, de ‘papasan’ was een hoog gegradueerde judo-leraar aan de Kodokan (judo-school) in Tokio.



(Afbeelding van een soort zweefworp, waarbij iemand geheel vrij als een vogel door de lucht zweeft en vervolgens met een een toch nog vrij 'zachte' landing in gestrekte houding netjes ter aarde ploft)

Boei nummering Hong Kong haven (Theo Strauss)



Aanleiding tot dit onderwerp was een foto op Kombuispraat van de **STRAAT VAN DIEMEN** voor anker op boei A22 in Hong Kong. Zie “Kombuispraat” op het onderwerp:

Varen in het Verre Oosten KJCPL/RIL. Een lezer vroeg zich af of er een boeiplan bestond en of de RIL in haar thuishaven gunstige ankerplaatsen kreeg.

Antwoord Theo Strauss: “Bijgaand, uit het havenboek van Hong Kong 1966 het boeiplan. De BRT's meerden meestal af op de beste boei A1. De **STRAAT VAN DIEMEN** lag niet ver van de wal voor de wallah-wallah's”.

(Afb. STRAAT VAN DIEMEN, geplaatst op Kombuispraat door Koos Noordermeer).

Kon. Marine Reserve (deel 1) (Theo Strauss)

Theo Strauss zoekt foto('s) van RIL schepen die met deze KMR-vlag voeren. Hij plaatste deze vraag op Kombuispraat en nu ook in de RIL-Post.



De **Koninklijke Marine Reserve** (KMR) is de militaire reserve van de Koninklijke Marine. De eenheid telt ongeveer 850 personen (2014) en bestaat uit voormalige beroeps- en dienstplichtige militairen en een groeiende groep nieuwe reservisten.

Geschiedenis: De Koninklijke Marine Reserve werd in 1894 opgericht, die zou worden "samengesteld uit hen, die vroeger bij de actieve zeemacht hebben gediend of

wier beroep in tijd van vrede nauw verwant is aan den dienst ter zee." Ten tijde van de dienstplicht in Nederland werden dienstplichtofficieren standaard opgeleid tot aspirant-reserveofficier (ARO) en zodoende toegevoegd aan de KMR.

Een paar vragen:

Zijn er nog levende kapiteins van de K.M.R. die ooit bij de K.J.C.P.L. hebben gevaren en zijn er nog foto's van KJCPL-schepen met bovenstaande vlag?

Een paar reacties:

Henk Slettenaar: In 1954 en 1955 voerde de BOISSEVAIN de Marine Reserve vlag (Nederlandse driekleur met een anker). Kapitein C.A. Zewald was Koninklijke reserve officier. Omdat hwtk G. Vischer een hogere rang had dan kapitein Zewald bij de Marine Reserve vond hij dat die vlag eigenlijk namens hem zou moeten worden gevoerd.

Jammer genoeg heb ik geen foto van de BOISSEVAIN met K.M.R. vlag.

Henk Kers: Volgens mij was kapitein de Bruin ook Mar.Res.Officier. Ik weet niet meer op welk schip ik met hem gevaren heb. (STRAAT CUMBERLAND of FREMANTLE), maar kan me de speciale driekleur herinneren.



Bij het ter perse gaan tikte Theo een foto op de kop waarop de K.M.R. vlag waait op de STRAAT HONG KONG. Moeilijk te zien, maar... **mogelijk heeft iemand de originele foto?**

Bemanning NIEUW HOLLAND (Willem Bras)



1	Henk Alberts, arts	9	Leen Zuurmond, 4 ^e WTK
2	Willem ten Grotenhuis, marconist	10	Bob Meijers, HWTK
3	Sonja, echtgenote Willem Schröder	11	Kees Weststrate, 3 ^e stuurman
4	Willem Schröder, gezagvoerder	12	Marian, stewardess
5	Arie Eigenraam, 3 ^e WTK	13	Willem Verhulst, 2 ^e
6	Sjef v/d Laak, 3 ^e WTK	14	WTK Jan Klein, 4 ^e
7	Ferdie Michels, leerling WTK	15	stuurman Pim v/d
8	Dolf Broese van Gronau, purser	16	Willems, 1 ^{ste} WTK

De NIEUW HOLLAND voor vertrek....(foto John van Doornik)



De winkel van het **Maritiem Museum Rotterdam** ondergaat een metamorfose. Vandaar deze **NIEUW HOLLAND** op een karretje. Navraag leerde dat het 'winkelkje' een andere bestemming krijgt. We zijn benieuwd naar het resultaat. Meer info hopen we u de volgende keer te kunnen geven, of dat u zelf het Museum bezoekt. Een aantal modellen, ook die van de RUYS, gaan voorlopig terug naar eigenaar Wim van de Meer in Terneuzen. Liefhebbers van modelbouw: scaldisbouwpl@zeelandnet.nl , ook voor van RIL-schepen.

Overzicht aantallen personen aan boord van de NIEUW HOLLAND

S U M M A R Y

Captain & Officers	-----	21
Petty Officers	-----	27
Catering Dept.	-----	83
Deck Dept.	-----	19
Engineerom Dept.	-----	17
		<u>167</u>

N A T I O N A L I T Y

Dutch	-----	18
Chinese		148
Filipinan	---	1
		<u>167</u>

20-3-1974.



Takoradi Office



(foto:Theo Strauss)

Het was traditie bij de kantoren van de HWAL dat voordat een manager zijn taken overdroeg aan de volgende man dat er een foto gemaakt werd. Misschien moeten we deze foto nogmaals publiceren, niet vanwege mijzelf, maar vanwege de loyale mannen die zo veel werk verrichtten in Takoradi. Bovendien is dit de originele foto en veel beter dan de foto in de RIL Post uit 1974.

Van l. naar r. zittend: Andrews, Mijzelf, Odamtten (opvolger), Oduro.
Staan van l. naar r: Busanga, Djanie, Brew, Koomson, Garibah, Ussher, Ghansah, Egyir, Doughan, Ayiku.

(Links naast de deur, boven het hoofd van Koomson, de bronzen naamplaat van de RIL; waar zou die gebleven zijn???)

Personalia wijzigingen van 01-01-2019 t/m 15-10-2019

Overleden

Mevr. Piso-Webber	6 mei 2019
Mevr. G.J. Kraaienbrink-Boersbroek	23 mei 2019
Dhr. H.F. Kliphuis	19 juli 2019

Beëindiging lidmaatschap

Mevr. Kuiper	Mevr. Pannevis
Mevr. G.J. Kraaienbrink-Boersbroek	Dhr. G. de Jong
Mevr. Kliphuis-Koek	Mevr. Kuipers-deVries
Dhr. Herkemij	Mevr. S. Smulders-Lingsma
Mevr. J.F. Huizinga-Groen	Mevr. Sprokkereef-Verburg
Mevr. F.P.H. Heltzel	

Nieuwe donateurs:

Dhr. A. Piso
Mevr..G. Huizinga-Groen

(Foto achterzijde: Deze, van origine prachtige kleurenfoto, overgenomen uit Kombuispraat)

