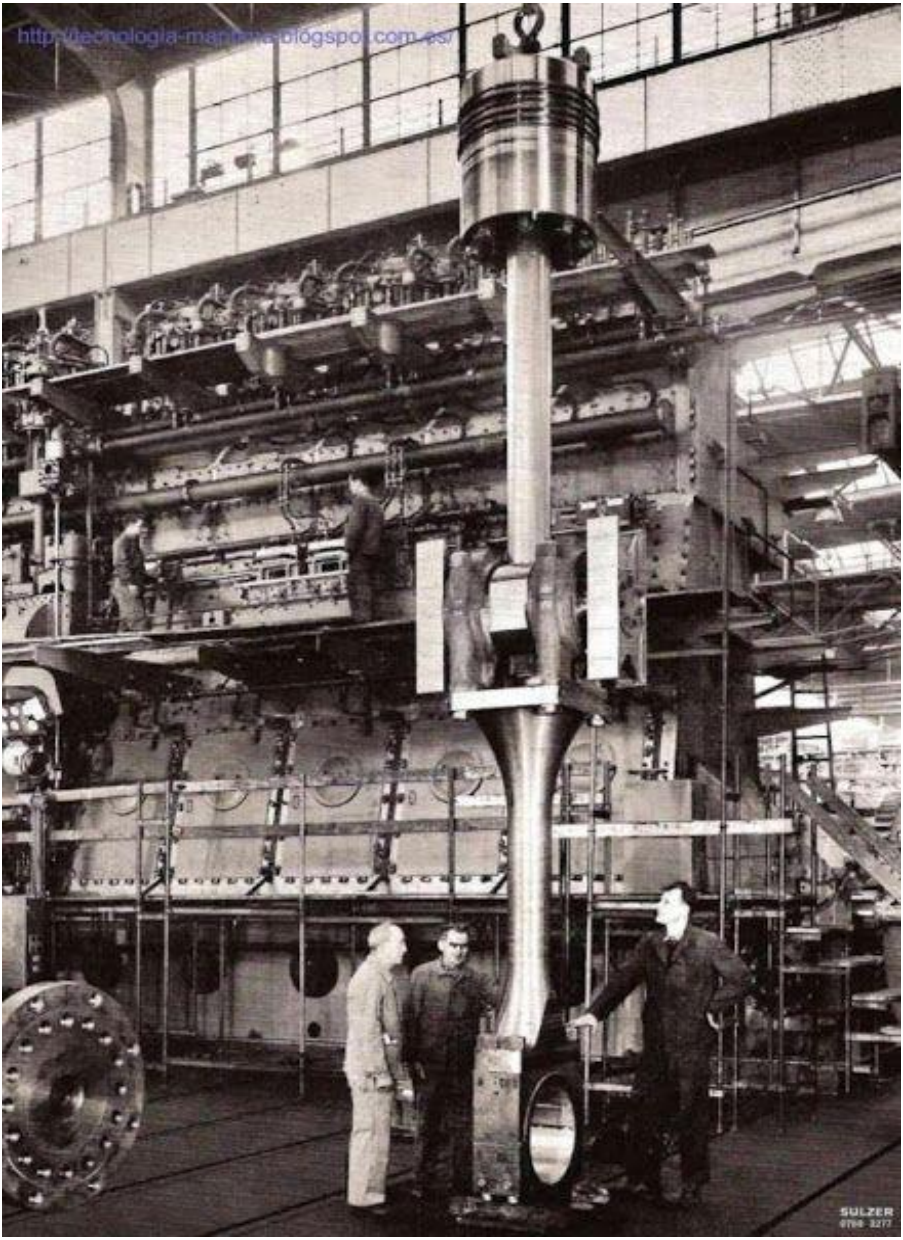
RIL - Post 70

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas
postnl



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


SULZER

COLOFON

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

Nummer 70 oktober 2026
Erelid: Jaap de Rooij

Bestuur:

Renier Ligtenberg	(voorzitter + reünie coördinator)
Hindrik van der Laan	(secretaris)
Chris Fagel	(penningmeester)
Lineke Aalberts	
Huub Boesten	
Henk Kers	(Webbeheerder)

Secretariaat: Hindrik van der Laan

Penningmeester: Chris Fagel

Reünieorganisator: Renier Ligtenberg E-mailadres: kjcplreunie@gmail.com

Webbeheerder: Henk Kers

Redactie: Harry van Twillert
Peter Talsma

Omslag voorblad (buiten) : Straat Rio in Hongkong (Bron: Varen is fijner)
Omslag voorblad (binnen): Machinekamer

VAN ACHTER DE BESTUURSTAFEL

Na een lange hete zomer nu ook weer een stukje, traditiegetrouw, van mijn kant. Uit de reacties die we ontvangen n.a.v. RIL-Post 69, maken we wederom op dat dit blad door menigeen met veel interesse gelezen wordt.

Ondanks de leeftijd (78 jaar) kunnen we constateren dat het nog steeds een actieve en levendige vereniging is.

Allereerst onze jubileum 80 jaar oproep.
De reacties tot op heden waren boven verwachting maar er zijn nog diverse leden die niets van zich hebben laten horen.
Daarom willen we nogmaals aandacht vragen voor onze oproep die we in het vorige nummer gedaan hebben om ideeën aan te dragen hoe we ons 80 jarige jubileum in 2028 feestelijk gaan vieren.
Kijk in de vorige RIL-POST nummer 69 op pagina 12 en 13. Vul het in en stuur het bij voorkeur naar het mail adres kjcplreunie@gmail.com .
Over de post mag natuurlijk ook.
Mocht u dat exemplaar niet meer kunnen vinden dan is deze ook digitaal te vinden op onze website www.kjcpl-ril.nl

Wij kijken uit naar uw reactie en zullen de inbreng met aandacht meenemen in de komende bestuursvergadering. Zodat we tijdens de komende ALV (Mei 2027) met enige opties kunnen komen waarop de leden kunnen reageren.
We zijn tenslotte een vereniging van, en voor onze leden.

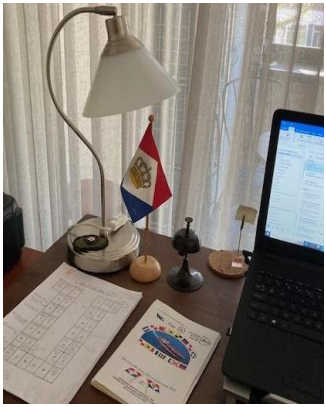
De redactie heeft daarnaast veel artikelen ontvangen waarmee nummer 71 ook weer goed gevuld kan worden.
Echter of dat nog dit jaar gaat gebeuren, staat nog niet helemaal vast. Maar die zal dan toch zeker uitkomen in het voorjaar van 2027, want wij gaan door !!!

Vanwege bovenstaande wil ik dan nu al een einde jaar groet doen toekomen.
Als het goed is met veel minder vuurwerk dan vorig jaar.
Het is immers verboden, enige uitzondering daargelaten.

Doe voorzichtig want wij hopen iedereen weer te zien bij de volgende reünie!

Uw voorzitter Renier

Van de redactie



*****De redactie probeert immer zoveel mogelijk diversiteit aan te brengen. We mogen vaststellen dat we, dankzij de bijdragen van de leden, daarin redelijk slagen.**

*** Blijf bedenken wat je o.a. meegemaakt heb a/b!

*** Bijv: Na aankomst werden de Hulpmotoren qua brandstof overgeschakeld van zware olie naar diesel olie. Afsluiter zware olie dus dichtgedraaid. 'k Werd even aangesproken en even later begon de verlichting ietwat flauwer te branden. Als een haas de afsluiter dieselolie geopend. Net op tijd! Bijna een "bakkie".

*** Vraag van **Dirk van Lopik**:
Heeft iemand een e-mail adres van **G.B. Huybens**? Hij is ook een RIL-wtk. Schijnt vlak bij ons te wonen.In ……????

Dirk **van Lopik** meldt praktisch elke week enkele bijdragen op onze website.. Dirk heeft zich , na zijn wtk- carrière bij de RIL, bekwaamd in het reilen en zijlen in de **"container wereld".**
Wil daaromtrent graag in deze RIL-Post enkele artikelen plaatsen.

***Een voorproefje:
Graag wil ik even wat van me af schrijven.....
De reden is, dat er vanmorgen een **Maersk Feeder** aan mijn raam voorbij kwam, met daarop, zowaar een container met **P&O Nedlloyd** er op geschreven..... Dat geloof je toch niet ? Het is nu 50 jaar geleden, dat we als **KPM/KJCPL** "fuseerden" met **Nedlloyd**, later kwam daar nog een fusie met **P&O**, en nog later een overname door **Maersk** bij.....**(Hapag Lloyd** zag er geen brood in en bleef zelfstandig, met als gevolg, dat ze nu nog bestaan, weliswaar onder auspiciën van **Maersk!)**
Op dit moment, zijn 60% van de containerschepen die hier aan mijn raam voorbij trekken, eigendom van het Italiaanse **MSC,** waarmee ze groter zijn dan **Maersk,** en ook de grootste Container rederij van de wereld..... Met af en toe(naast **Maersk**, en **CMA CGM**) een **Cosco**, **HMM**, **ACL**, **Hapag**, **Evergreen Yang Ming**, **OOCL**, **China Shipping**, **NOL/APL**, **ONE** (fusie tussen **K-line**, **MOL**, en **NYK)** en zo nog een paar.
Er is het e.e.a. fout gegaan met ons mooie bedrijf?

TIEN VRAGEN AAN JAAP DE ROOIJ

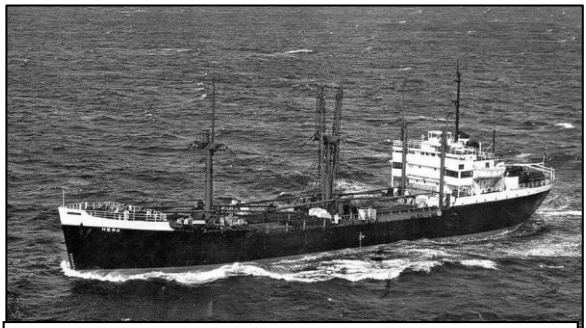
1. **Wie ben jij?**
   Jaap de Rooij, is geboren in 1937 in Semarang in toenmalig Nederlands Indië. Hij wilde graag zeeman worden, maar dat lukte niet. Dus werd hij scheepsklerk bij de KNSM. Later had hij diverse functies bij de KJCPL en heeft veel over de wereld gezworven. Later ingezet voor de vereniging voor oud personeel van de KJCPL.



Scheepsklerk KNSM

2. **Wat is jouw familie?**
   Mijn ouders kwamen uit Noord-Holland (Hoorn en Zaandam). Mijn vader was Scheepagent voor de SMN, Stoomvaart Maatschappij Nederland, in Soerabaja. Na de oorlog en de tijd in het kamp, gingen we terug naar Nederland. De SMN zorgde voor een woning op de Javakade in Amsterdam. Een hele bijzondere plek om te wonen.

3. **Wat is je opleiding?**
   Ik ging naar de HBS en wilde naar de Kweekschool voor de Zeevaart. Maar dat lukte niet en ben ik doorgegaan met de handelsschool en werd opgeleid als administratief medewerker. In mijn schooltijd in de vakantie als lichtmatroos (Bakzeuntje/ketelbinkie) gevaren op de emigrantenschepen naar Canada en Zuid Afrika. Het waren de m.s. Zuiderkruis en de Johan van Oldenbarnevelt.



ms Hera KNSM

Na mijn dienstplicht ben ik als scheepklerk aan de slag gegaan bij de KNSM. Een opleiding aan de wal gekregen van Ome Dirk, de jura man van de KNSM.
Daarna als Scheepklerk op het ms Hera (6000 ton) reizen gemaakt naar West Indië. Dat is nu het Caraïbisch gebied. Bij de KNSM was uitzending naar het buitenland niet mogelijk. Dat was mijn wens, dus solliciteren bij de KCPL.

4. **Wanneer ben je gaan werken bij de RIL?**
Ik ben in 1960 aangenomen bij de KJCPL als administratief medewerker voor waldienst in het buitenland. Eerst 6 maanden opleiding in Engeland bij Londen, voornamelijk om de taal op te poetsen. Die bedoeling kwam niet uit, want na drie maanden teruggeroepen voor uitzending naar Hongkong, de claims afdeling. Werken bij baas Chien Ta Fan. Hij was het hoofd van de claims afdeling van de RIL

Ik had een kantoor functie, dus ben ik in verschillende landen geweest:

Kantoor Hongkong	1960	
Kantoor Kobe (Japan)	1961	-
Kantoor Durban (Zuid Afrika)	1961	- 1964
Verlof in Nederland	6 maanden	
Kantoor Yokohama (Japan)	1966	- 1970
Verlof Nederland	6 maanden	
Kantoor Durban (Zuid Afrika)	1970	- 1976
Kantoor Nedlloyd Rotterdam		

RIL POST van September 1960

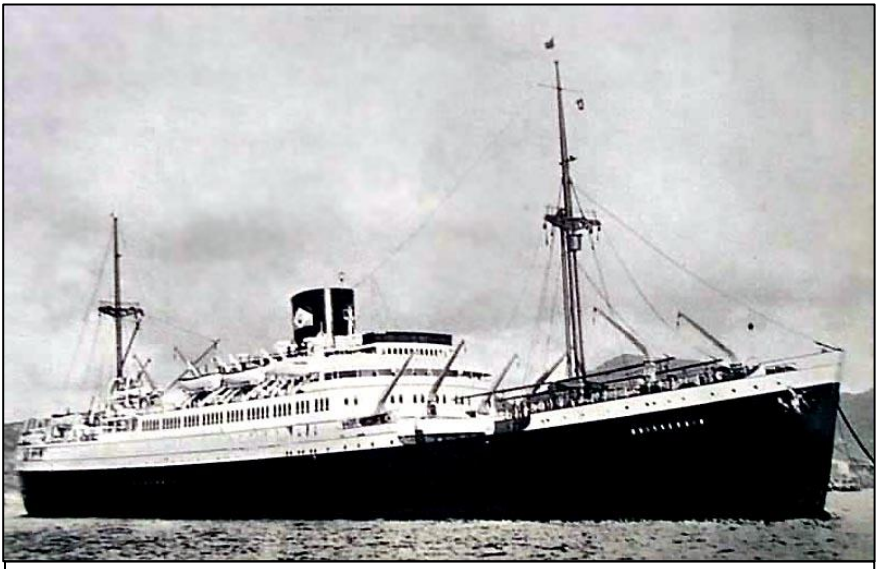


NEW PERSONNEL

A hearty welcome is extended to the following new R.I.L.'ers who recently took up employment:

Mr J.C. van Veen	4th Officer
,, A. Veldman	,, ,,
,, P.M.E. Bogers	Appr. Engineer
,, D. Bienefelt	,, ,,
,, A.C. Hulst	,, ,,
,, C.M.A. van Vugt	,, ,,
,, G.J.W. Meijnen	Employé Durban
,, J. de Rooy	,, HK HO
,, J.A. Visser	,, HK MH
,, J.H. van der Wal	,, HK HO

5. **Ben je getrouwd?**
Ik ben getrouwd met Marga Moltmaker uit Den Andel. We verloofden ons voordat ik naar Hongkong ging. Na twee jaar mocht ze komen en vertrok ze met het m.s. Madison Lloyd van de Rotterdamse Lloyd naar Kobe, waar ik intussen naartoe was overgeplaatst. Wij hebben daar gewoond tot ik naar Durban moest.
Ik ging met het vliegtuig van Kobe naar Zuid Afrika via de noordpool. Mijn vrouw ging met de boot: de Boissevain.
In 1964 gingen wij met de m.s. Jagersfontein met verlof naar Nederland, waarbij onze eersteling, onze zoon geboren in Durban, als baby mee ging.



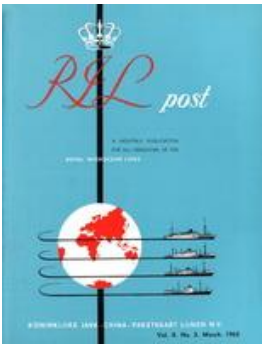
Boissevain 1937 - 1968

6. Gestopt bij de rederij en dan?

In1976 werd ik gevraagd de leiding op me te nemen voor een stuwadoors combinatie, waarbij Quick Dispatch en de stuwadoors in Amsterdam en Antwerpen zouden worden gecombineerd onder één noemer. Dat ging uiteindelijk niet door. Wat moest Nedlloyd, waarmee RIL ondertussen was gefuseerd, nu met die vogel?
Lumineus idee: Maak hem baasje van de chemicaliën tankertjes in London. Die tankers waren bij Nedlloyd gekomen toen De Haas Tankers door Nedlloyd werd gekocht. Een fantastisch bedrijf, waar ik met veel plezier aan terugdenk.
Maar Nedlloyd wilde van de kleintjes af en fuseerde met (Peninsular and Oriental Steam Navigation Company -P&O). Wilde ik in de UK blijven? Alles van Nedlloyd moest bij P&O, dat was niet mijn keus.

Toen kwam er een headhunter. Die zocht een Transport Manager voor de melkfabriek van Carnation, een melkfabriek in Gorichem en heet nu Vreugdenhil Dairy Foods. Ze exporteerden samen met Duitsland, Frankrijk en Engeland grote hoeveelheden “canned milk” naar b.v. Noord Afrika. Geen leuk bedrijf om voor te werken.

Sinds 2003 zit ik in het bestuur van de Vereniging Oud Personeel der KJCPL en in de redactie van de RIL Post. Vanaf 2006 was ik de reunie-organisator. In het jaar 2010 werd ik vicevoorzitter van de vereniging.



7. Wat was je beste ervaring?

Mijn beste ervaring is de geboorte van mijn zoon en twee dochters in Durban en Yokohama. Uit het niets komt zo maar een levend wezen. Geweldig. Met weemoed moet ik hier altijd weer aan terugdenken.
En de gelegenheid, die ik bij de RIL kreeg om de opleiding tot Shipbroker te volgen. Eerst in Durban, waar ik Associate werd en daarna in Yokohama, waar ik het examen voor Fellow Shipbroker mocht afleggen. Dankzij deze opleiding ben ik uiteindelijk onderdeel geworden van het “Fellow Institute of chartered Shipbrokers

8. Wat was je slechtste ervaring ?

Mijn vertrek bij de melkfabriek. Een nieuwe eigenaar was een organisatie zonder sociaal aspect en gevoel voor mensen. Dan ben je voor het management zo maar overbodig en kreeg ik ontslag.

9. Van wie heb je veel geleerd?

Ik heb heel veel geleerd van Ome Dirk. Dat was de heer D. Manten de juridische medewerker van de KNSM, verantwoordelijk voor de afhandeling van de schadeclaims. Hij heeft mij alles geleerd over de wetgeving van de scheepvaart, met nadruk op de “Hague Rules”: Connossementen, manifesten en schade aan lading.”



10. Wat wens jij een ander toe?

Ik wens een ieder dat hij/zij dezelfde kansen krijgt, die ik ooit heb gehad.
“Veel heil, zegen en voorspoed.”
Heil is zaligheid, welzijn en geluk. Zegen is bescherming van hogere krachten en voorspoed is het leven met een goede afloop.

Herdenking Prins Hendrik Stichting 2026

Op 15 augustus was de capitulatie en Koopvaardij-herdenking in de Prins Hendrik Stichting in Egmond aan Zee. Voor het gebouw werden de vlaggen van de KPM en de KJCPL gehesen. De rode van de KPM en de rood- wit-blauwe van de KJCPL.



Na de ontvangst en begroeting door de voorzitter van de KPM verenging: Piet Bijl, ging iedereen naar boven naar het scheepvaartmuseum, waar de twee herdenkingsmonumenten van de beide oud rederijen, de KJCPL en de KPM, zich bevinden. Bij beide monumenten een bloemen voor de herdenking van de slachtoffers van de rederijen, zeelieden en het walpersoneel.



Het scheepvaartmuseum in de Prins Hendrik Stichting in Egmond aan Zee (vroeger een bejaardentehuis voor zeelieden, nu een zorgcentrum) heeft een prachtige collectie over het varen op zee door de eeuwen heen.
Een hal met prachtige glas in lood ramen, zie afbeelding, en een gang met vele voorwerpen en schilderijen.
Het museum is altijd te bezoeken.

KPM

Eerst sprak Els Schijfsma van de KPM Vereniging. Ze vertelde het verhaal van Harke Cleveringa, Stuurman in oorlogstijd bij de KPM. Na de oorlog bij de KJCPL en daarna docent aan de zeevaartschool op Terschelling en de zeevaartschool in Delfzijl.



KPM Harke Cleveringa, 90 jaar.

Harke verliet Nederland in februari 1940 als leerling stuurman om pas aan boord van de *Nieuw Holland* in 1948 terug te keren. Harke heeft in de oorlog onder andere gevaren op het ss *Van Rees*. Op 8 februari 1942 werd het schip door een Japanse onderzeeboot getorpedeerd en tot zinken gebracht. Harke overleefde, 6 opvarenden kwamen om.
In de oorlog voer Harke verder nog op de *Swartenhondt*, *Van Outhoorn*, *Blinjoe* en tenslotte op de *Melchior Treub*. Harke ging na zijn verlof in 1948 bij de KJCPL varen. Hier voer hij als stuurman op de *Tjimenteng*, *Tjisadane*, *Tjipondok* en *Tjiwangi*.

In 1953 ging hij aan de wal en werd leraar aan de zeevaartschool op Terschelling en doceerde vervolgens op de zeevaartschool in Delfzijl. De voormalig stuurman trouwde en ging in Bedum wonen. Hij praatte niet vaak over zijn ervaringen. Geen mens wist waarover hij het had.

Na afloop van de oorlog bleken er aan K.P.M. zijde 477 slachtoffers te betreuren. Van de 138 KPM schepen overleefden er slechts 40 het oorlogsgeweld.



Els Schijfsma, Peter Talsma en Piet Bijl

KJCPL

En daarna Peter Talsma namens de vereniging van KJCPL personeel.
Hij refereerde aan een uitspraak van Piet Bijl twee jaar geleden: “Je moet niet achteruit kijken, maar kijk vooruit.” De toekomst is belangrijker dan het verleden.
Over het verleden sprak hij over de recente vondst van het wrak van de ***Hofuku Maru*** voor de kust van de Filipijnen. Het Japanse schip onderweg van Singapore naar Japan met 1287 krijgsgevangenen aan boord, waaronder 213 Nederlanders. Op 21 september 1944 werd het schip aangevallen door Amerikaanse bommenwerpers en zonk het schip binnen twee minuten. Bijna iedereen aan boord kwam om.
Over de toekomst vertelde hij van het boek van Ernest Hemmingway ***“De oude man en de zee”*** , die vele van ons gelezen hebben op de middelbare school, maar nooit echt hebben begrepen. De visserman Santiago maakt zijn laatste reis als visser op zee bij Cuba Hij vangt een hele grote zwaardvis, die op de terugreis naar de kust door haaien wordt opgegeten.
Het was een reis van moed en vastberadenheid, waarin duidelijk wordt dat iemand zijn lot onder ogen kan zien. ***Een mens kan vernietigd worden, maar niet verslagen.***



Ook in deze tijd: “Niet achteruit kijken, maar vooruit.”
We sloten af in een kring met de spreuk: ***“Samen staan wij sterk.”***



Museumruimte waar herdenking plaats vond

Er werd een minuut stilte werd gehouden. De herdenking van zeevarenden en het walpersoneel van de KPM en de KJCPL, die in de oorlog zijn omgekomen.
Na de bijeenkomst was er een aperitief in de bar en de herdenking werd afgesloten met een lunchmaaltijd verzorgd door de Prins Hendrik Stichting.

OPROEP



Een borrel voor de lunch

De herdenking in de Prins Hendrik Stichting wordt al jaren lang voornamelijk bezocht door leden van de KPM vereniging.
Leden van de Vereniging Oud Personeel der KJCPL zijn er weinig. Alhoewel ere dit jaar werkelijk meer waren.
Een oproep aan de leden: Kom volgend jaar ook eens naar Egmond aan Zee.
Op 15 augustus 2027 wederom de herdenking van de capitulatie van Japan.



Gedenkplaats uit het hoofdkantoor van de RIL in Hongkong. Ter nagedachtenis van alle slachtoffers van KJCPL personeel op zee en aan de wal.

Stond eerst in Rotterdam, nu in het museum in Egmond aan Zee.

WARCHILD

Als u denkt een verhaal te krijgen over hedendaagse kindsoldaten, dan hebt u het mis. Van hetgeen zich in Afrika en elders afspeelde en nu nog, weet ik te weinig af. Onze dochter zou u daar een hele avond over kunnen vertellen.

Onder Warchild wil ik nu tellen diegenen, die in het verleden als kind de gevolgen van een oorlog hebben ondervonden. Om het niet te lang maken, wil ik mij beperken tot hetgeen waar ik meer van af weet: de tienduizenden Nederlandse kinderen, die tijdens de 2e wereldoorlog in Jappenkampen hebben gezeten en daarna de "bersiap" periode hebben meegemaakt. Zonder overigens afbreuk te doen aan hetgeen anderen elders hebben meegemaakt.

Velen zijn er zwaar beschadigd uitgekomen, en ondervinden daar nog problemen van. Vreemd genoeg wordt dat met het ouder worden, soms zelfs meer. Toen vrijwel alle Nederlandse (en Molukse) gezinnen met die kinderen in '46-'47 terug kwamen, was er weinig begrip voor hen: integendeel, ze werden gezien als kolonialen, uitbuiters etc.
Naast mijn eigen ervaringen als 5-9 jarige, zal ik u inzichtgeven wat anderen ervaren hebben, en dat op schrift hebben willen stellen, o.a. in het recent verschenen boekje "Ooggetuigen van Oorlog"

Mijn eigen eerste ervaring met de Jappen was, na hun bombardementen van Surabaya, hun bezetting, met soldaten die voor ons huis op de tram en onze chow-chow dreigden neer te schieten, toen die hun teveel en te agressief aanblaften.
Mijn vader was rederij agent in Surabaya en als zodanig kreeg hij regelmatig ongenood bezoek van de Kempetai. (De Japanse S.D.) berucht voor de wijze waarop men gevangenen en arrestanten behandelden
Hij diende zich te verantwoorden over wat hij had gedaan in Tjilatjap toen hij de in de archipel aanwezige schepen naar veiliger gebieden moest dirigeren, en al hetgeen hij had gedaan om de gezinnen van de opvarenden, officieren zowel inheemse gezellen, financieel te ondersteunen.
Indische mensen konden buiten het kamp blijven, maar moesten een "pedaftaran" aanvragen, waarvoor bewijzen m.b.t. afkomst en nationaliteit nodig waren.
Niet lang daarna werden we op transport gesteld, via geblindeerde treinen en open vrachtauto's, als haringen in een ton, van Soerabaja naar Ambarawa, waar men een reeks kampen had ingericht met geïmproviseerde barakken. Wij waren zo "gelukkig" terecht te komen in de oude "Koning Willem 1" kazerne.



Soms ging de eigengereidheid van de Europese vrouwen zelfs de Jappen het



verstand te boven. Zo herinner ik me, dat ze hadden bedacht dat de kinderen tijdens transport in aparte vrachtauto's moesten gaan. en nadat er dreigend werd opgetreden door de Jappen, ging een ieder op zijn "boengoesje" , zijn bundeltje barang (bagage) zitten en verroerden geen vin. Ten einde raad deden de Jappen dan toch wat de vrouwen wilden; Ze hadden het moeilijk met die Europese vrouwen die zo anders reageerden dan de Japse vrouwen.
Dat die 250.000 gevangenen een probleem vormden voor o.a. de voeding, behoeft geen betoog. Normaal eten was er niet. We kregen **kandji**, een stijfselsoort om behang mee te plakken.
Anders was er niet -het was zaak om de Europeanen stelselmatig uit hongeren. Ik werd er regelmatig op uit gestuurd om tussen het gras naar **krokot,** een wilde posteleinsoort, te zoeken. Als ik nu postelein ruik, ben ik weg. Toen mijn moeder, na onze terugkomst in Nederland, postelein had gekocht voor het avondeten, maakten we allemaal rechtsomkeer. In een van mijn huwelijkse voorwaarden stond dat er geen postelein in huis kwam.

Verder werd er actief eten "**gegedekked"** -gesmokkeld- en ik probeerde mijn partij mee te blazen in de ontwikkeling van mijn commerciële talenten.
Het **gedek** is de bamboe omheining rond het kamp. Je werd zo brutaal als de beulen, maar ,…..moest wel voorzichtig zijn. Werd je betrapt, moest je ter plekke opeten wat je had gesmokkeld.
Overkwam me bijna toen ik een fles klapperolie te pakken had gekregen. Raad wat er gebeurt als je een uitgehongerd 5-jarige, een liter olie laat drinken.
Er gebeurde veel in die kampen, jongens v.a. 10-11, soms nog maar 9 jaar, werden in werkkampen geplaatst o.a. als houthakker djati(teak) bossen om te hakken. Was er iets voorgevallen dan was het voor iedereen aantreden geblazen op de appelplaats om daar een ochtend of langer in de zon te blijven staan. De wachten waren uitgerust met lange stokken. Botbreuken heel gewoon.
Verder moest er hard gewerkt worden, diepe geulen als latrines. Water was er niet. Dysenterie, malaria, beri-beri, etc. eisten veel doden. Medicijnen: **geen.**

Jongens van 9 jaar werden in kamp Pamalaä te werk gesteld om nikkel- en zilvererts te winnen. Naast jeugdige “graafmachines”, waren er jongens belast met het aan de gang houden van de primitieve smeltovens.
Stefan Anthony’s vertelde dat zijn 12-jarige barakgenoot Wim zodanig werd toegetakeld dat hij diezelfde nacht nog stierf.
Sommige gruwel verhalen willen we niet publiceren; zijn te heftig.
Waar de jongens waren ondergebracht in aparte kampen of bij volwassenen werden ondergebracht, werden ze veel ingezet als verpleger en om doden af te leggen en te begraven.
Jan Blok beschrijft hoe hij nu nog, na al die jaren, soms de rochelende stervenden hoort en de stank van etterende zweren ruikt.

Door gebrek aan basis principes van hygiëne, kregen we te maken met allerlei ongedierte, waarvan de wand- en kleerluizen wel de meest vervelende waren. Ratten kon je tenslotte eten en slangen waren een lekkernij. Regelmatig werd er appel gehouden. Iedereen moest zijn nummer hardop opzeggen. Ontbrak er een, was het pandemonium.
Verder hield de Jap regelmatig controle in de barakken om te zien of er geen verboden zaken aanwezig waren. Papier en potloden waren verboden.
Onderwijs was niet geoorloofd .Ze vonden het voor een ten dode opgeschreven groep volstrekt overbodig. Stiekem werd er wel les gegeven en ik herinner me de eindeloos durende mondelinge lessen van mijn moeder in het hoofdrekenen.
Nadat de Jap had gecapituleerd, moesten ze ons in het kamp beschermen voor de in opstand gekomen lokale bevolking.
Anneriet de Pijper beschrijft hoe zij als 6-jarige, in het kamp op haar vader zat te wachten na de capitulatie Haar vader was vermist bij de torpedering van een schip met 5000 slavenarbeiders op de Sumatraanse kust. Tot op de dag van vandaag heeft ze geen vrede met simpelweg: “Vermissing”. Dood door vermissing.
Ik zal u de details besparen van het verhaal, dat iemand opschreef over het feit, dat hij als 5 jarige, getuige was van executie van 2 gevangenen. Op de “samoerai-methode” en gezien had dat ze hun eigen graf moesten graven. Hij dacht dat ze aan het **“tuinieren”** waren.

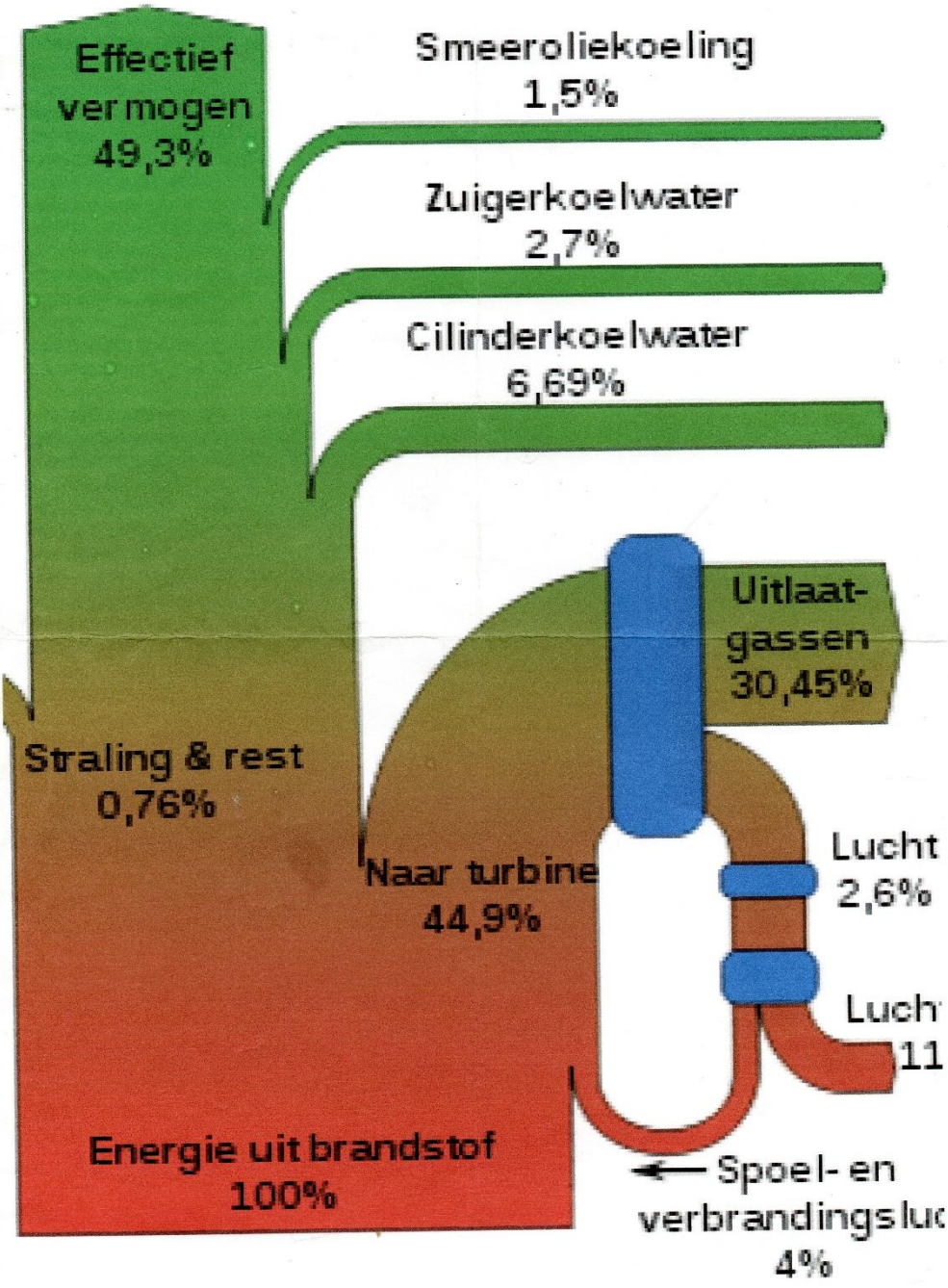
Toen ik uit hoofde van mijn werk, in **1962** in Japan werd gestationeerd, zei mijn moeder*: “Ik begrijp niet dat je die plaatsing hebt aangenomen”.*
Maar ja, je bent in dienst van de KJCPL Lijnen of niet”.

Door Jaap de Rooij

Restanten Briefgeld – Vreemd geld



Schema energie uit brandstof



Energie uit brandstof

De brandstof van de schepen bestaat uit zware olie. De zware olie is opgeslagen in de dubbele bodem tanks van het schip.

Uit deze brandstof komt energie die verdeeld wordt naar allerlei machines:

- Turbine – Gasturbine die is aangedreven door de uitlaatgassen van de hoofdmotor
- Straling en rest
- Effectief vermogen is de brandstof voor de hoofdmotor
- Cilinderkoelwater is de koeling van de hoofdmotor
- Zuigerkoelwater is ook de koeling van de hoofdmotor
- Smeeroliekoeling is de koeling voor het gebruik van smeerolie

Het effect is dat ca. 50 % voor de voortstuwing van het schip gebruikt wordt.



Hoofdmotor

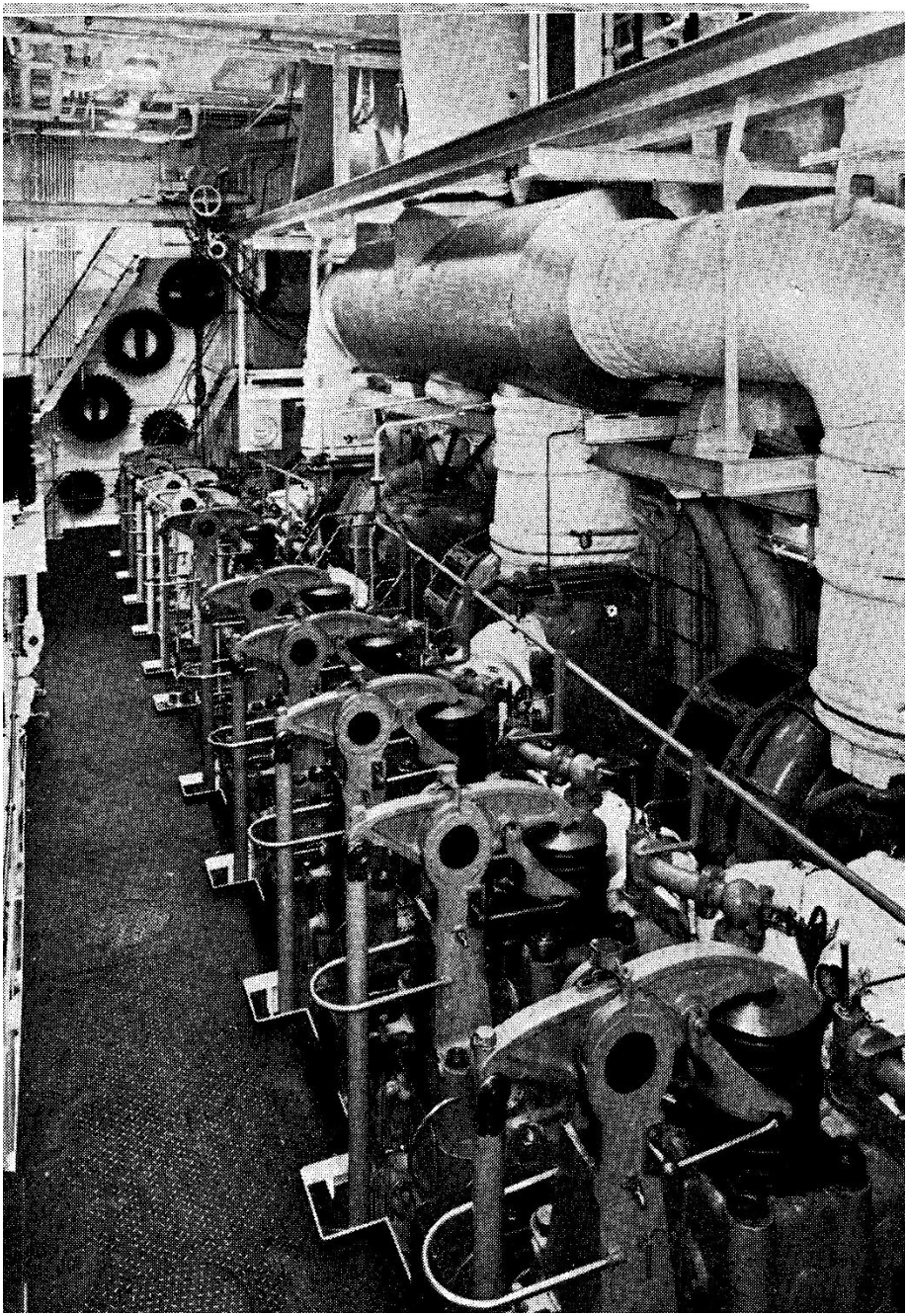
Luchtturbine

Zware Olie





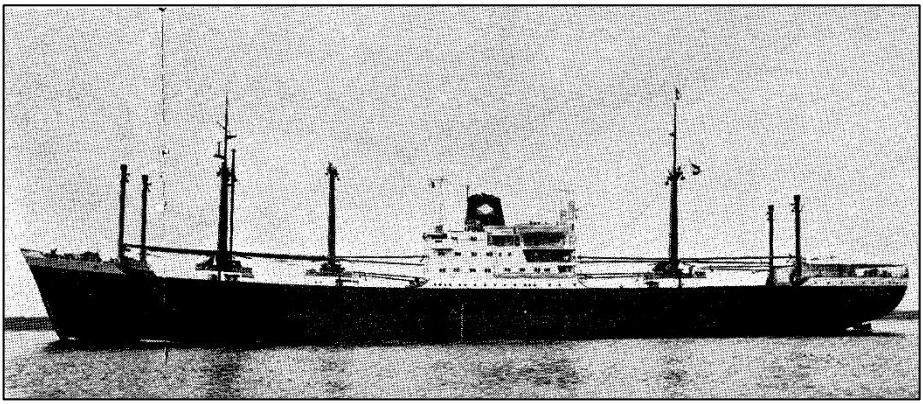
Straat Rio – Tien koppen



Straat Rio – Tien koppen

Straat Rio, gebouwd in 1959 door Machinefabriek en Scheepswerf P. Smit Jr. te Rotterdam. Te water gelaten op 23 januari 1960.
De motor is een 10 cilinder B&W met een vermogen van 11.350 rpk.

Lengte	154,11 mtr.
Breedte	20,42 mtr.
Deadweight	12.110 ton
Snelheid	17,25 knopen
Passagiers	12 passagiers
Laadruimte	5 ruimen met tussendekken, 2 dieptanks.
Gesloopt	1984

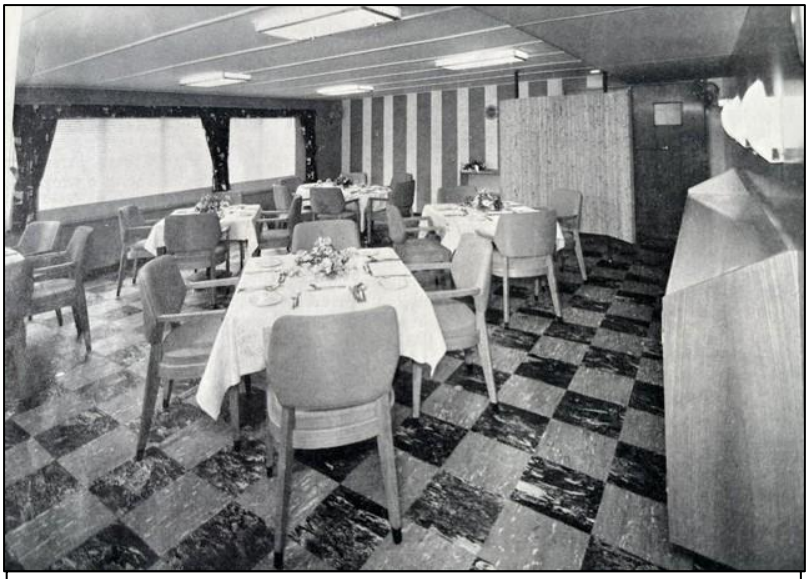


De 10 cilinder hoofdmotor is een twee slag Smit/Burmeister&Wain dieselmotor. Elke cilinder heeft een diameter van 740 mm en de slag van de zuiger is 1.600 mm. De motor is voorzien van drie uitlaatgassen Napier turbo blowers. En kan werken op zware olie.
De elektriciteit voor kracht en verlichting wordt geleverd door drie Werkspoor dieselmotoren die gekoppeld zijn aan Smit-Slikkeveer generators.

De hutten voor bemanning en passagiers (7 hutten) zijn verdeeld over verschillende dekken en op de achterkant, het hek of de poop. Ruime eetzalen voor de officieren en de passagiers. Dit deel van de accommodatie is voorzien van airco.
Alle hutten van de bemanning zijn voorzien van ventilatie en verwarming.

Het schip heeft twee vaste masten en 5 stel laad/losbomen. Er is één zware spier die een gewicht van 30 ton kan tillen. De laad- en losbomen worden aangestuurd door elektrische Laurence Scott winches.

Straat Rio – Tien koppen



Dining room Straat Rio

BEMANNINGSLIJST	**STRAAT RIO** (bron: Bersma)
Kapitein	N. Kroone
1e stuurman	J. Ch. Hermans
2e stuurman	A.C. Ekelschot (Arnold)
3e stuurman	E.E. Kip
Hoofd Wtk	P. Reuvers
2e Wtk	Ch. van Spronsen (Chris)
3e Wtk	A. Bovenschen (Ad)
4e Wtk	A. de Bree (Ab)
5e Wtk	R.S.E. Engelken A.L. Conijn R.J. Bersma

De Zeevaartschool De Ruyter

De Ruyterschool bestaat niet meer, d.w.z. ze bestaat niet meer als opleidingsschool voor Stuurlieden, Scheepswerktuigkundigen en Radio officieren.
Is omgebouwd tot een hotel.
In het torentje liggen aanteken boeken waarin je je naam kan invullen. Menig oud leerling heeft daar reeds gebruik van gemaakt.





1965 – '67 Zeevaartschool* - Vlissingen.

'67 – '69 Twee jaar varen in de Far East. Daarna studie-verlof

'69 - '70 Zeevaartschool Utrecht

'70 - '74 Varen in the Far East (K7CPL)

* Hoop dat er in de Gym-zaal geen scheuren zijn ontstaan vanwege Judo-activiteiten.

Harry van Zwillert 28/5-'25

DAGREIS NAAR PEKING 1965

Donderdag 2 december 1965 a/b van M.S. Straat Magelhaen.

Afgelopen zondag begon ik met de hondenwacht nadat ik er zaterdag al 12 uur wacht op zitten omdat de Baas met een andere groep mee was die dag. Om half vijf porde ik de Baas en kon toen gaan douchen. Om 5 uur werden de anderen gewekt.. Daarvóór had ik al een grote kan koffie gezet in mijn hut. Om kwart voor 6 stonden we dan gestiekeld en geschoren aan de wal en werden we 'moeilijk' door Mao's soldaten bekeken. En de pasjes, camera's en horloges gecontroleerd. Nu hadden wij wat geleerd van de vorige dag en konden vrij vlot vertrekken. Onze groep bestond uit de kapitein, de vrouw van Hwtk, de 3e en 5e wtk., de 2e stuurman de Jager en mijn persoon.



Er stonden een Peugeot 404 en een Humber gereed om ons eerst naar Tientsin te brengen waar we zouden ontbijten.
Ik wist me een plaats naast de bestuurder van de Peugeot te bemachtigen en zat daarom lekker warm. Veel was er nog niet te zien omdat het nog donker was behalve karren met de meest uiteenlopende goederen getrokken door ezels die soms midden op de weg liepen.
Om 7 uur waren we in het Astor Hotel in Tientsin. Dit hotel was nog echt "old english style". Ook het bestek was oud en in Sheffield gemaakt. De wijk waarin het hotel stond was ook echt Europees aandoend maar grauw en in verval. (voor de oorlog zal het daar wel een gezellige boel zijn geweest) Bij vertrek van hier kwam er een gids/tolk in de auto die ons verder rond zou leiden in Peking.
Vanaf hier hebben we wat meer gezien maar het was telkens hetzelfde landschap met hier en daar een groepje krotten dat dan "Communities " bleken te zijn met een leus op een toegangspoort. Allen in dezelfde kleur bruin wat door het pleisterwerk, bestaande uit leem en stro bestond.





Ook zagen we grote groepen vrouwen en mannen op het land werken. Ze waren of met sloten bezig of met egaliseren van landerijen. Met schep en kruiwagen natuurlijk. Soms hingen er dan ook leuzen en vlaggen bij. Die zie je trouwens overal in straten op treinen en gebouwen. Gemotoriseerd verkeer was er niet veel behalve toen we in de buurt van Peking reden. Daar werd het ook wat drukker op de weg met vrachtwagens van allemaal hetzelfde type, en bussen. In Peking zelf reden ook bussen en aardig wat personenwagens van Russische makelij rond. Op de meeste kruispunten stonden een agent en verkeerslichten, maar daar zat geen systeem in, wel zagen we ontzettend veel fietsers die ook maar overal op de weg rijden en zo af en toe grote Europese en Amerikaanse wagens met een Ambassade nummerbord.

Om 11 uur kwamen we in een groot hotel aan. Daar moesten we onze monsterboekjes afgeven waarna we door gingen naar het Zomerpaleis . Een half uur verder rijden.



Over de Mao's Paradeboulevard, 8 banen breed en ontzetten lang. Het leek een landingsbaan voor een supersonisch vliegtuig. We reden langs Mao's parade tribunes. Hierachter ligt de zogenaamde Verboden Stad van de vroegere heersers en hun hooggeplaatsten, Ervoor ligt het grote manifestatieplein met aan weerszijden de even grote gebouwen.

Het Zomerpaleis bestaat uit veel hallen verspreid over een groot terrein, waarbij ook een groot meer hoorde. Elke hal was gebouwd volgens het zelfde idee als de tempels in Japan. Veel al rood en andere kleuren en de bijstaande portalen en derg. waren voorzien van vele schilderwerken op de balken. Elke hal was gebouwd voor een bepaald doel dus voor ontvangst van bezoekers. Een hal om te werken, te eten en te verblijven enz. Ook waren er hallen van waaruit de Emperor naar toneelstukken kon kijken die in een open hal daarvoor geplaatst,

werden opgevoerd. Alle hallen waren rijkelijk ingericht met kunstvoorwerpen zoals houtsnijwerken, beeldhouwwerken in Jade en Ivoor en noem maar op wat zoal aanwezig kon zijn. De tijd was tekort en de gids te oppervlakkig in vertellen zodat het al gauw verveelde. Wel hebben we veel foto's kunnen maken en hebben er goed gegeten, chinees natuurlijk. Dit was allemaal bij de kosten inbegrepen. Na het eten gingen we naar de Verboden Stad, dit was ook wel aardig en nog grootser. Alle hallen liggen recht achter de paradetribune, waar we met de auto onderdoor gingen en van elkaar gescheiden door grote pleinen vanwaar grote trappen dan weer omhoog voerden. De oppervlakte is mij niet bekend maar als je boven bij zo'n hal stond, kon je de zijkanten overzien want voor je stond weer een hal. Vanaf deze plaats gingen we naar het Hoofdstation. Hier leidde de stationschef ons rond en vertaalde de tolk alles. Dit was een vrij recent gebouw en ook ontzettend groot. Er bleken echter maar 70 treinen per dag te komen en te vertrekken. We kregen er thee in de ontvangstzaal voor belangrijke bezoekers. De zaal was erg duur ingericht met een groot tapijt en enorme wandschilderingen. Om 5 uur vertrokken we hier, uitgeleide gedaan door de chef. Toen nog even naar het grote warenhuis. Dat stelde niks voor en de prijzen bleken 3x zo hoog als in de friendship store. Dus hadden we het gauw bekeken en waren om 6 uur weer in het hotel waar we onze monsterboekjes terugkregen en weer chinees hebben gegeten, dat echter goed smaakte. Van al dat gesjouw hadden we aardig honger gekregen. Om 7 uur gingen we op de terugreis in een ruk door naar de haven en waren om half elf weer aan boord. Ik ben toen gauw in bed gekropen want om 12 uur moest ik weer op wacht. Het belangrijkste wat we nu wel weten is dat we de Chinezen nog niet aan onze grens behoeven te verwachten de eerste jaren want zo'n papieren tijger is daartoe niet in staat.





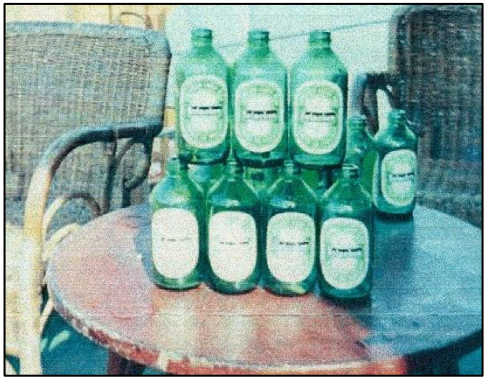
Verslag en foto's van een reis naar Peking door Johan Pleizier aan zijn vriendin Ineke.

PROOST - Yam Tsjing - PROOST



Yam Tsjing. "Proost" als je wat gaat drinken. Aan boord werd veel gedronken, maar aan de wal ook. Een feestdag, Chinees nieuw jaar. Proosten met iedereen. Met alle mensen op kantoor of de hele bemanning: "Xinnian Kuailè" en nog een biertje.





Een tafeltje lege bierflesjes! Geen recordpoging, maar de verzameling. Hoeveel staan er?

Met hoeveel man opgedronken?

Octans Opleidingsschip

De Octans is in 1969 gebouwd als UK275 bij de bouwwerf Metz/hoekman op Urk. Het is gebouwd als Hekkekotter en het heeft een tijd lang dienstgedaan als viskotter.
In 1976 zonk het schip werd het daarna weer gelicht. Vanaf 1977 tot 2002 werd het gehuurd door Rijkswaterstaat om dienst te doen als meetvaartuig.
Het was actief voor de kust van Hoek van Holland. Hier werd het schip ingezet om metingen te verrichten in de Euro- en Maasgeul.

Het maritiem Instituut Willem Barentsz op Terschelling heeft de Octans in 2003 aangekocht als opleidingsvaartuig. Het schip was ingericht als meetvaartuig. Dit moeten de studenten aan de hydrografie opleiding leren. Voor deze opleiding ging het schip elke week met 12 studenten en docenten op oefening op de Waddenzee. In die tijd had het schip een vaste ligplaats in de haven van Terschelling. Het beheer van de Octans lag in handen van een groep ouderejaars studenten, die in feite op het schip woonden. Veel zeelieden hebben hun eerste ervaring opgedaan op de Octans.



De Octans lag begin dit jaar aan een pier achter Batavialand. Tijdens storm Eunice is het schip gedeeltelijk gezonken. De kosten voor het bergen en de opslag van het schip zijn inmiddels opgelopen naar 77.000 euro.

Opleidingsschip de OCTANS weer op z'n ligplaats in de Eem.

Sinds enkele weken lag het schip bij de laad- en losplaats van Van de Heiden in Eemnes (nabij Eembrugge). Ligt nu aangelijnd aan het zg. Ocriet-eiland.





Er zullen nog wel oud varensgezellen zijn, die hun opleiding op de OCTANS hebben genoten. Wie kan er nog wat van vertellen**?**

OLIFANTEN NAAR CHINA

Zes olifanten van Afrika naar Singapore met de Tjitarum. Drie aan dek aan bakboord en drie aan stuurboord. Intelligente dieren die het schip aan het slingeren maakten op de oceaan. Er was te weinig voedsel aan boord voor de hele reis. Het suikerriet raakte op.



De technische dienst maakte een hele grote koekenpan van anderhalve meter in doorsnee, om er pannenkoeken voor de olifanten in te bakken.
De pannenkoeken werden door de Chinese bemanning gebakken, opgerold en gedragen door twee man en daarna aan de olifanten gevoerd. De 1e stuurman Van Amersfoort zit op een olifant onderweg naar Singapore.

Personalia Wijzigingen t/m 29- 09-2026

Overleden

Dhr.A.F.de Bont	**10-10-2025**
Dhr. Naborn	maart-2026
Mevr.Verkerk-Schippers	Begin-2026
Dhr.G.J.Veldhuizen	30-11-2025

Beeindiging lidmaatschap:

Mevr.J.Eikelenboom	Maart-2026

STRAAT FUTAMI

