

ZON en LUCHT en VRIJHEID

Vacantiereizen per J. C. J. Lijn naar HONGKONG en de PHILIPPIJNEN

Geheel 1e klasse
Duur 29 dagen
Batavia - Hongkong per J. C. J. L.
4 dagen verblijf te Hongkong

Hongkong - Manila
per „PRESIDENT“-liner

Rondreis per Touristen-schip
„MAYON“ door de PHILIPPIJNEN
5 dagen.
5 dagen te Manila.

Manila - Makassar - Soerabaia
per J. C. J. L.

f 295.—

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



Rijl - 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 29 – Juli 2014

Ereleden: J.M. Feringa en mw. M.J. Gooszen..

Bestuur:

O. Laman Trip	(voorzitter)
H.A. Slettenaar	(secretaris)
H. van Kapel	(penningmeester)
J. de Rooij	(vice-voorzitter en reünie-organisator)
H.J. Kers	
J.B. Nolthenius	
B. Pleizier	
F.J. Broersma	

Secretariaat:

H.A. Slettenaar

Penningmeester:

H. van Kapel

Redactie:

H. van Twillert (hoofdredacteur)

Redactieleden:

H.R. Bos
J. de Rooij
A.F. Roskam
H.A. Slettenaar

Van de voorzitter.

Met de jaarlijkse reünie op 10 mei in onze thuishaven Avifauna net achter de rug wil ik in de eerste plaats de reünie-organisator, Jaap de Rooij, en zijn team hartelijk danken voor de voortreffelijke organisatie. Zoals wij dat van hen gewend zijn, was alles tot in de puntjes geregeld en konden we genieten van een uitstekend verzorgd buffet.

Wat opviel was dat er wat minder reünie-gangers waren, maar dat is gezien de gemiddelde leeftijd van de leden niet verwonderlijk. Uiteraard werd de reünie gebruikt om vriendschapsbanden aan te halen en het gewoon gezellig met elkaar over de 'goede oude tijd' te hebben.

De verkiezingen voor het Europese parlement zijn inmiddels achter de rug, met een toch wel erg lage opkomst van stemgerechtigden. Het 'leeft' niet erg bij de kiezers – heel anders dan het enthousiasme en de betrokkenheid van onze leden voor de vereniging.

Voor de zomer en de sportliefhebbers onder ons staan er weer diverse grote sportevenementen op het programma: tennis (Wimbledon), wielrennen (Tour de France) en natuurlijk het WK voetbal in Brazilië. Als we onze blik wat verder vooruit leggen is er nog een mooie stip op de horizon om naar uit te kijken: de reünie 2015 op zaterdag 9 mei in het ons zo vertrouwde Avifauna in Alphen aan de Rijn.

Het bestuur hoopt u daar te kunnen begroeten.

Onno Laman Trip

Van de redactie

Nieuwe Hoofdredacteur RIL-Post

Na 15 jaren als hoofdredacteur van de *RIL-Post* heeft Henk Slettenaar zijn functie overgedragen. Tijdens de Algemene Ledenvergadering op 10 mei werd Harry van Twillert benoemd tot nieuwe hoofdredacteur van ons verenigingsblad.

Artikelen en andere kopij voor de *RIL-Post* kunt u nu aan Harry sturen op zijn adres Pr. Irenestraat 32; 3751 DJ; BUNSCHOTEN of per e-mail aan harryjanny@gmail.com.



Henk Slettenaar (L)
en
Harry van Twillert
(R)

We danken Henk voor z'n jarenlange inzet voor de *RIL-Post* ! Dankzij feitenkennis en begenadigd met een fotografisch geheugen, wist hij de *RIL-Post* telkens tot een leeswaardige uitgave te redigeren. En....Henk blijft nauw betrokken bij ons blad dat onze herinneringen aan een prachtig RIL-verleden, levend houdt

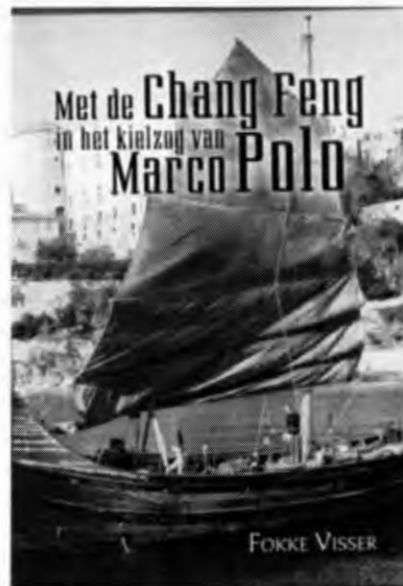
Prins Hendrik Stichting

Zoals bekend werd enige maanden geleden het merendeel van de memorabilia van onze vereniging overgedragen aan het Maritiem Museum te Rotterdam. Ook werd een klein deel – in hoofdzaak serviesgoed – geschonken aan het museum(tje) van de Prins Hendrik Stichting te Egmond aan Zee.



In dit museum bevinden zich ook de monumenten ter herdenking van de in de Tweede Wereldoorlog gevallen JCJL-ers en KPM-ers.

Tijdens de afgelopen reünie werden in een 'winkelje' de memorabilia, die niet interessant waren voor de musea, aan de deelnemers aangeboden. De opbrengst van de verkoop bedroeg € 286 en is bestemd voor het opknappen en reorganiseren van het museum, zodat ook de KPM en JCJL monumenten beter tot hun recht zullen komen.



Verlofreis met een Chinese jonk

Toen Fokke Visser in 1965 als 4^o stuurman vanaf de TJILUWAH aan het einde van zijn term met verlof kon gaan maakte hij zijn verlofreis niet per vliegtuig maar koos hij ervoor om als jongste bemanningslid en navigator op een Chinese jonk de reis van Hong Kong naar Europa te maken.

Over deze reis, waarover in een aantal nummers van de *RIL-Post* uit 1965 ook werd gepubliceerd, heeft Fokke nu het boek "Met de Chang Feng in het kielzog van Marco Polo" geschreven.

Belangstellenden kunnen dit boek bij een boekwinkel bestellen op ISBN nummer 978-94-022-510-7 of per e-mail rechtsreeks bij de uitgever via <http://boekscout.nl/shop/>.

Het RIL succesverhaal in 15 stappen

(bijdrage Gert Boot)

Gezeten aan de mooiste bar aan de rand van het strand in Bali, die van het legendarische Tandjung Sari Hotel in Sanur, bleek mijn drinkgenoot, een



Nederlandse zakenman, geheel niet op de hoogte van het RIL succesverhaal. Wanneer de wijn is in de man zeg je domme dingen en ik beloofde hem – als ik weer nuchter zou zijn – te trachten het verhaal kort op papier te zetten. Vandaar de volgende regels welke in feite slechts notities zijn, dus niet compleet! Ik noem geen namen, echter met één

uitzondering waar ik niet omheen kan en wil.

Na afloop van de oorlog in 1945 had de JCJL nog maar vijf van haar elf schepen en die waren zelfs niet onmiddellijk beschikbaar. Ook moesten zij nog "opgeknapt" worden. Het varend en walpersoneel had zwaar geleden en de kantoren/etablisementen in Indië waren grotendeels gesloten of verwoest.

In het JCJL vaargebied was in de meest belangrijke landen zoals Japan, China en Indië sprake van economische en politieke ontredde en de handel was beperkt.

Er was echter één lichtpuntje: De behoefte aan passagiersvervoer was groot, in het bijzonder van Chinezen naar en vanaf China. De in 1946 vrijgegeven TJITJALENGKA en TJISADANE, mitsgaders de TJIBADAK, konden worden ingezet op de JCJL China lijn van voor de oorlog en deze dienst was nog goed winstgevend ook. De aanloop naar het succes!



De TJIBADAK vóór de tewaterlating

Echter, gezien de politieke ontwikkelingen in Indië, die zowel JCJL als KPM zwaar raakten, werd in 1947 besloten tot "innige samenwerking" van JCJL en de buitenlijnen van de KPM. De KJCPL c.q. RIL was geboren. In feite een rederij met uiteindelijk een geheel eigen karakter. Succes No.1. Volledigheidshalve, na nog de "combinatie overeenkomst" in 1951, volgde pas in 1967 dat KJCPL en de (hele) KPM tot één maatschappij fuseerden, waarna in 1969 de NSU fusiebesprekingen begonnen.

Het vaargebied van de nieuwe combinatie/RIL reikte van Oost Azië tot Afrika en de Oostkust van Zuid Amerika en Australië/Nieuw Zeeland. Het hoofdkantoor ging – varend – van het toen problematische Batavia naar het bruisende "can do" Hong Kong. (Succes No.2) met directe communicatielijnen naar eigen vestigingen en vertegenwoordigers in het hele nieuwe vaargebied. Succes No.3.

De overgang van de KPM officieren en de walstaf naar de nieuwe rederij gaf geen problemen want zowel de JCJL als de KPM hadden een uitgezonden officierenbestand en kenden elkaar vaak ook. De typische "Hollandse vaart" rederijen, zoals de "Mails", waren er niet bij betrokken. Succes No.4.

Nagenoeg alle schepen werden met in Hong Kong aangeworven Chinezen bemand. Succes No.5. In die tijd was er een ruim aanbod van goede Chinese bemanningsleden en de gages waren navenant. Dat ze van nature wat slim bijverdienden, hoorde erbij. Toen de welvaart in Hong Kong steeg liep de belangstelling van de Chinezen om te varen gestaag terug evenals de kwaliteit.

Ondanks de negen KPM schepen, die overkwamen naar de RIL, was extra tonnage dringend nodig en – na bemiddeling van de Nederlandse regering – maakten de Victory schepen (e.d.) hun entree in de vloot. Deze in oorlogstijd gebouwde schepen waren "basic" maar niet duur, terwijl na de oorlog – door een wereldwijd gebrek aan tonnage – de vrachtprijzen hoog lagen. Succes No. 6. De Koreaanse oorlog droeg daar nog aan bij.

Tevens werden in 1947 nog maar liefst vijf schepen in Nederland besteld. Een goed teken van durf en vertrouwen. Succes No. 7.

Uiteindelijk zou er in de zestiger en zeventiger jaren een uitbreiding van zowel kleinere als grotere schepen komen, in feite een goede "mix" voor het doorschuiven van tonnage naar gelang van aanbod en/of groei. Succes No.8.

Moet een dienst bevaren worden door 3 x ROGGEVEEN, 3 x STRAAT C of 3 x STRAAT F, enz.? Met dit soort vragen hield het hoofdkantoor zich veelvuldig bezig.

Ondertussen waren de etablissementen in Indië hersteld en mede onder leiding van de eigen vooroorlogse Japanse managers, waren de kantoren in Japan weer opengegaan. Om redenen van algemene ontreding konden jongere Japan stafleden goed worden aangetrokken. Succes No. 9.

De Japanse rederijen mochten in 1947 nog niet varen van de bezetter. Overigens hadden zij ook enorme vlootverliezen geleden in de oorlog. Dit gaf de RIL een goede gelegenheid om zich opnieuw te vestigen. Succes, No. 10. Pas in september 1951, toen het vredesverdrag getekend was in San Francisco, waren de Japanners weer goed van de partij.

In 1948 was de Oost Azië – Afrika – Zuid Amerika dienst reeds doorgetrokken naar Japan. Voor deze sleutelbeslissing eisten vele stafleden de verantwoordelijkheid op en wie het zeker weet mag het zeggen. De ASAS, eigenlijk uiteindelijk drie diensten – ASAS-E, ASAS-M en ASAS-P – vormde de ruggengraatdienst van de RIL met de grootste schepen, veel staal charters en continu positieve vracht- en passagerresultaten. Succes No. 11.

Begin vijftiger jaren was de reorganisatie voldoende klaar om met VOLLE KRACHT vooruit te gaan. Wie was meer geschikt dan Alfons Veltman – sinds 1925 bij de JCJL – om als oudste directeur sinds 1951, een daadkrachtig beleid te voeren van "zijn" RIL. Dat hebben de staf op de wal en de schepen en de concurrentie in het vaargebied geweten. Een doorzetter en een weinig (?) ouderwets autoritair, bemoeide hij zich met bijna alles en iedereen, met doorgaans goed resultaat. RIL kwam op de kaart te staan als een gerespecteerde, efficiënte organisatie met goed onderhouden schepen, voor iedereen zichtbaar. Succes. No. 12.



"Directieleden De Haan en Veltman".

Kenmerkend was de RIL in 1967 de eerste Nederlandse rederij die schepen liet bouwen in Japan, om reden van levertijd, kosten en Lading acquisitie. Dit laatste was een hoog in het RIL vaandel staande activiteit. Succes No. 13.

Het zuidelijk halfroond was het RIL vaargebied, ontwikkelingsgebied (*trade ships*) en soms jachtgebied. Als andere lijnen een *trade* verwaarloosden of "lieten liggen", was de RIL er als de kippen bij. Zo werden bijvoorbeeld de INDIAS en de ESAAS geboren. De FEWAS was een uitzondering. Deze dienst werd begonnen omdat anderen dreigden deze dienst te openen. Het werd een vier sterren sneldienst, mede dankzij geëigende snelle F-schepen en de historisch hoge vrachtprijzen. Succes No. 14.

De CHIWAS was achteraf gezien te ambitieus en zijn tijd vooruit. Nu, met China's mega ontwikkeling en grote belangstelling voor Afrika, zou dit een mooie dienst geweest kunnen zijn.

In de zeventiger jaren kwamen belangrijke externe ontwikkelingen die ons bedrijf en de internationale scheepvaart stevig raakten. Allereerst was er de UNCTAD wetgeving – 40% van de handel naar elk van de nationale vlaggen en 20% naar de *crosstraders* – die was te vertragen maar niet tegen te houden. Ze kon wel afgezwakt worden door zo min mogelijk lading "in" te poolen en op de "vrije" lading te concentreren. Ook door toename van de handel kon de RIL er mee leven.

Dan was er de containerisatie. Als *crosstrader* op secundaire *trades* maakten wij de dienst niet uit. De voor ons nu toonaangevende Japanners concentreerden zich eerst op de veel grotere USA en Europa handel. Het was veel later dat bij voorbeeld de Zuid Afrika (SAFS) *trade* aan de beurt was. Wij konden toen het containerschip NEDLLOYD COLOMBO – bouwjaar 1982 – inzetten.



Nedlloyd Colombo

Veel improvisatie was nodig om met de beschikbare eenheden, deels container geschikt, deels niet, aan de wisselende vervoersstromen te blijven deelnemen en winst te blijven maken. Er werden echter geen diensten opgeheven en bij de NSU fusie in 1970 kon RIL de beste financiële cijfers op tafel leggen. Succes No. 15 en einde van het succes verhaal.

BIG BANG

(bijdrage Ton Roskam)

Het kwam s'morgens op de radio, en s'middags kopten de kranten in Kaapstad: BIG BANG ROCKS DUTCH LINER.

De aanleiding van deze berichten was een explosie op de RUYS.

Na een dag of 12 Zuid-Atlantische oceaan waren we, vanuit Rio, bij Kaapstad aangekomen. Volgens mijn beste schatting was dit in het voorjaar 1965.

De RUYS dobberde even op de rede voor Kaapstad, voordat de loods aan boord zou komen.



Het was even over achten s' morgens en als tweede wtk, mocht ik met de middenmotor manoeuvreren. De hele reis was probleemloos verlopen, en toen de telegraaf van mijn motor, op "langzaam vooruit" ging, trok ik aan het starthendel. De motor startte niet, maar een enorme explosie zorgde

voor een totale paniek. Iedereen vloog alle kanten uit en de eerste gevolgen van de klap waren, een enorme stofwolk en uitval van de electriciteit. Toen we ontdekten dat we nog leefden kwamen de oude reflexen langzaam weer op gang. De automatische startklep van de middenmotor, maakte een enorme herrie omdat alle startlucht de machinekamer inblies. Het eerste zinvolle was dus, deze klep dichtdraaien. De stofwolk werd veroorzaakt door het "uitschudden" van alle ventilatiekanalen, waardoor er twintig jaar luchtvervuiling de machinekamer binnen kwam. Een verdere inventarisatie leerde dat er één gewonde was, de Chinese number four had een gescheurd trommelvlies, en er liep bloed uit z'n oor. Later bleek dat ik zelf ook een barst in m'n trommelvlies had. Toen de andere zaken geïnspecteerd werden, bleek dat de aanzetluchtleiding van de midden motor grotendeels verdwenen was, samen met de aanzetklep van cilinder vier. Middenmotor moest dus uit bedrijf. Inmiddels waren de generatoren weer op het net gezet en was er weer licht. De machinekamer maakte nog steeds een onwezenlijke indruk, alles was bedekt met een grijsbruine laag, vettig stof. Het normale scenario van een veldslag uit een of andere wereldoorlog. Iedereen liep nog steeds

heel onwezenlijk en angstig rond. De scheepsarts was na de grote klap uit z'n spreekkamer komen hollen en keek vanuit de dienstgang de machinekamer in.

Zijn uitzicht bestond uit vuilgrijze wolken die net boven de motoren uitzweefden. Z'n eerste reactie was: hier leeft niemand meer.

Op de beide buitenmotoren werd de haven van Kaapstad bereikt. Het manoeuvreren gebeurde met het zweet in de handen en angst in de ogen.

Toen we eenmaal tegen de kant lagen was er tijd om alle schade uitgebreid te inventariseren.

Een bizar detail was dat alle manometerglasjes naar buiten geknald waren, door de implosie na de explosie. Zoals vermeld, de aanzetluchtleiding van de middenmotor was geëxplodeerd en de aanzetklep van cilinder vier verdwenen, alleen de tapeinden stonden er nog. Alle breekplaatjes bij de aanzetkleppen waren uiteraard gebroken. Een behoorlijk gat was er geslagen in de spoelpomp en een aantal vloerplaten, boven de aanzetleiding, half afgescheurd. Alsof het nat karton was, het waren nota bene staalplaten van 6 mm dik.

Met behulp van Global Engineering uit Kaapstad werden de reparaties uitgevoerd en na twee dagen schrooien, waren we klaar, voor het testen van het startsysteem.

Er was echter een groot probleem: Wat was de oorzaak!

Alle handboeken, studieboeken, theoretische beschouwingen, brainstormen gaven geen uitsluitel.

In de jaren 50/60 van de vorige eeuw waren de risico's van straaljagerpiloten redelijk hoog.

Een circulerend, cynisch, grapje was: "**Join the navy and see the World, join the airforce and see the next**". Als een straaljager piloot zich met z'n schietstoel, uit een benarde situatie had gered, werd hij meestal direct weer in het volgende toestel gezet, voordat hij zich zorgen kon gaan maken.

Het was dus een uitgemaakte zaak, dat ik de eer had, om de gerepareerde motor te mogen starten.



In zevenkleurig ondergoed werd de motor getest, opvallend was dat er buiten de HWTK en mezelf niemand in de machinekamer was. Iedereen had (heel logisch) bezigheden elders.

Omdat de reden van het ongeval nog steeds niet gevonden was, bleef manoeuvreren een onpopulaire activiteit. Alle wachten wrongen zich in alle bochten, om het tijdstip van aankomst of vertrek, buiten de eigen wacht te laten plaats vinden.



Manoeuvrerstand "RUYS".

In het kantoortje van de technische dienst lagen werkboeken met 20 jaar technische geschiedenis, vanaf dag één van de RUYS. Op zoek naar een vorm van technische jurisprudentie, werden deze boeken helemaal doorgespit. Ik kwam ergens een zinnetje tegen: "Motorreddingsboot verloren gegaan bij het redden van schipbreukelingen van de MARNIX VAN SINT ALDEGONDE. Verder geen commentaar. De datum heb ik net *opgegoogled*, 7 november 1943, 1076 mensen gered! Het is wel een regel die me na ruim 45 jaar nog steeds voor ogen staat.

Een ander ongeval uit de jaren 60 was de explosie op de "PENDRECHT", daar vielen bij het starten van de hoofdmotor 5 doden in de machinekamer. Het laatste onderwerp kwam dus dagelijks in de discussies langs.

Na ongeveer een week of drie ontdekten we de oorzaak van onze explosie (met dank aan Martin de Wever) Een dunne leiding tussen spoelpomp en aanzet luchtleiding had een nagenoeg verstopte afvoer. We probeerden de motor te starten op een mengsel van samengeperste lucht en smeerolie, dat bleek geen goede combinatie.

Deze startproblemen hebben het stoppen met varen, voor mij, ongetwijfeld eenvoudiger gemaakt.

TJIWANGI en TJILUWAH

(bijdrage Henk Slettenaar)

Om de in het Tweede Wereldoorlog verloren gegane tonnage te vervangen werd gestart met een uitgebreid nieuwbouwprogramma.

Op 5 april 1949 werd bij Van der Giessen te Krimpen aan den IJssel de kiel gelegd van de TJIWANGI en op 8 mei 1950 werd op dezelfde helling de TJILUWAH op stapel gezet. Dit laatste schip zou aanvankelijk TJILOEWAH gaan heten, maar al snel werd tijdens de bouw de 'oe' ingewisseld voor een 'u'



Op deze sleutel van een dekkast is nog de naam "Tjiloewah" aangebracht.

Onder meer omdat er lange levertijden voor scheepsbouwstaal waren duurde het ruim een jaar voordat de TJIWANGI op 29 april 1950 te water kon worden gelaten.

Het werden kleine passagiersschepen met een accommodatie voor 98 eerste klas passagiers, 160 in de tweede klas en maar liefst 1700 tussendeckpassagiers.

Voor de aandrijving zorgden twee 8 cilinder 4-tact Werkspoor motoren die het schip een snelheid van 16½ knopen kon geven. Door de dubbele schroeven werd de manoeuvreerbaarheid aanzienlijk verbeterd en, samen met de geringe diepgang van net 7 meter, waren de schepen uitermate geschikt om rivieren op te varen.

De keuze voor de twee 4-tact Werkspoor motoren zal wel met de beschikbaarheid te maken hebben gehad. Dit type Werkspoor KMWS was in 1939 ook al in de STRAAT SOENDA en STRAAT MALAKKA geplaatst en was met circa 420 r.p.k. per cilinder niet bepaald efficiënt te noemen. Het waren smerige motoren die veel onderhoud vroegen. In het Werkspoor-drukvlussysteem werd de ruimte onder de zuiger namelijk als drukvlruimte gebruikt. De restanten cilindersmeerolie werden hier naar toe geschraapt. De ruimte vervuilde daarom nogal en moest regelmatig worden schoongemaakt. Vooral als de cilinders wat waren uitgesleten gebeurde het nog wel eens dat er brand ontstond in de ruimte onder de zuiger. Het was dan zaak niet in paniek te raken maar de drukluchtruimte te laten schoon branden. In de volgende haven konden dan de weggebrande pakkingen van de 'siluminkasten' worden vervangen. Voor de

werktuigkundigen waren het dus echte werkschepen. Bij een dienstnelheid van 16 knopen gebruikten deze motoren 30 ton zware brandstof (MFO) per 24 uur.

Ook Werkspoor N.V. had onderkend dat de periode voor langzaam draaiende 4-tact voortstuwingsmotoren voorbij was. Inmiddels was men al vergevorderd met de ontwikkeling van een 2-tact motor, de Werkspoor-Lugt motor.

Ook deze motoren, die in 1959 in de "Dinkey-Toys" – TJIMANUK(2), TJITARUM(2) en TJILIWONG(2) - werden geplaatst, waren geen groot succes. Doordat men geprobeerd had allerlei patentrechten van andere motorenfabrikanten te omzeilen was de Werkspoor-Lugt motor een vrij gecompliceerd voortstuwingswerktuig geworden. Daar dit buiten het kader van dit artikel valt zullen we hier niet verder op ingaan.

De schepen waren uitgerust met vijf ladingruimen waarvan één, gesitueerd tussen brug- en machinekameropbouw, in hoofdzaak toegang gaf tot de proviandruimten en de postkamer. In de andere vier ladingruimen kon circa 6400 ton (van 40 cf) worden meegenomen. Voor het laden en lossen waren 6 stuks 2 ½ tons Figee kraantjes geplaatst en 8 laadbomen maximaal geschikt voor 5 ton. Bij ruim II was een zware spier aangebracht met een hefvermogen van 20 ton.

Op 24 december 1950 vond de overdracht van de TJIWANGI in Rotterdam plaats waarna het schip naar Amsterdam vertrok waar het bleef liggen tot 2 januari 1951. Op die datum vertrok de TJIWANGI op haar 'maiden trip' naar Hong Kong. Tijdens het verblijf in Amsterdam schonk de burgemeester een vlag van deze stad, die jarenlang als 'geusje' vanaf het voorschip wapperde.

Ook de Vereniging van Oud-personeel bood, als herinnering aan de eerste nieuwbouw van de KJCPL na de tweede wereldoorlog, een geschenk aan. De Vereniging had aan mevrouw de Balbian Verster-Bolderhey de opdracht verstrekt een groot schilderij te maken, een bloemstuk voorstellend. Dit schilderij kreeg een prominente plaats in het trappenhuis van de TJIWANGI.

In december 1962, toen de TJIWANGI in Hong Kong juist uit het droogdok was gekomen, verwoestte een brand een groot deel van de passagiersaccommodatie, zoals beschreven door Henk Bouwman in *RIL-Post* #20.. Ook het schilderij liep onherstelbare schade op.

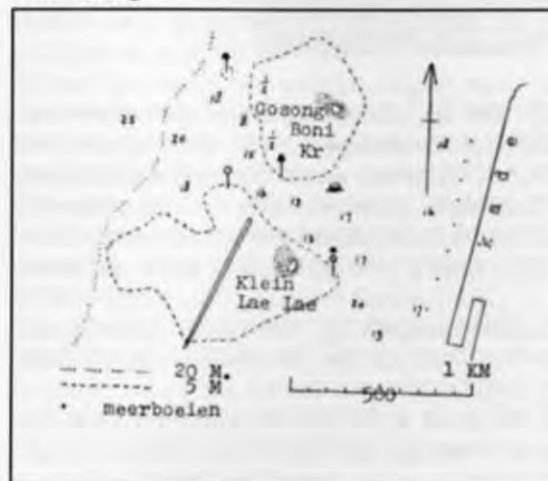
De directie van de RIL verzocht daarom mevrouw de Balbian Verster een vervangend schilderij te maken. Dit doek heeft in het trappenhuis van de TJIWANGI gehangen tot het schip in 1974 naar Singapore werd verkocht.

Het schilderij maakt nu deel uit van de Nedlloyd collectie in het Maritiem Museum in Rotterdam.

De overdracht van de TJILUWAH vond plaats op 9 november 1951, waarna het schip vanaf de Parkkade in Rotterdam direct naar het vaargebied vertrok.

Beide schepen waren bestemd voor de Java-China dienst. Toen de communisten in 1949 de baas werden op het gehele vaste land van China werden Shanghai, Amoy en Swatow niet meer aangelopen, zodat de Chinadienst was gereduceerd tot de sneldienst Hong Kong – Java (H.J.S. Hong Kong Java Service), waarop de schepen met de regelmaat van de klok heen en weer voeren

Stranding



De haveningang van Makassar

Vrij kort na haar indienststelling, op 2 april 1952 is de TJILUWAH bij het vertrekken uit de haven van Makassar aan de grond gelopen.

De TJILUWAH ontmeerde vanaf de KJCPL kade te Makassar, waar zij met de bakboordkant langs zij lag. Onder loods-aanwijzing kwam het schip met behulp van twee boegtrossen vrij van de kade en lag na rond-draaien slaags voor de noordelijke haveningang.

De beide motoren werden op langzaam vooruit gezet met het roer midscheeps. In zijn verklaring zei de loods dat toen het baken, dat de grens van het binnenrif aangaf, dwars lag hij de roerganger de opdracht gaf om "langzaam bakboord te blijven draaien". Vervolgens werd de loods door de kapitein bedankt waarna de loods in de loodsboot overstapte.



*De KPM-ers
KARATON,
WAINGAPOE
en KASIMBAR
trekken de
TJILUWAH
vlot.*

Toen de loodsboot goed vrij was van de TJILUWAH zagen de mensen op de loodsboot dat het schip zich bleef bewegen in de richting van het zuidelijke rif van Pulu Morre. Door schreeuwen en armzwaaien trachtten zij de aandacht van de kapitein te trekken, maar dit lukte niet en enige tijd later zagen zij het schip vastlopen bij het zwarte baken bij Gosong Boni. Het kreeg lichte slagzij en kon door volle kracht achteruit te slaan niet meer vlot komen.

De TJILUWAH bleek vast te zitten vanaf de voorsteven tot aan de achterkant van ruim II aan stuurboord en tot aan het midden van dit ruim aan bakboord. Het schip maakte geen water.

De volgende dag, op 3 april, heeft het s.s. DRENTHE van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd, pogingen gedaan om de TJILUWAH vlot te trekken. Deze poging had echter geen succes

Nadat er tonnen drinkwater van het voorschip naar het achterschip waren verpompt en nadat ruim 200 ton brandstof en een hoeveelheid lading was gelost werd op 5 april een nieuwe poging gewaagd om het schip los te trekken. Met behulp van drie KPM-schepen, de WAINGAPOE, de KASIMBAR en de KARATON, lukte het deze keer wel om het schip vlot te krijgen. Na duikeronderzoek en inwendige inspectie werd er geen schade vastgesteld.

De Raad voor de Scheepvaart was van menig dat de gezagvoerder schuldig was doordat hij de loods te vroeg had bedankt en vervolgens slordig had genavigeerd.

ZELF VLIEGEN, GEEN JONGENSROOM!

(interview met Hans Rudy Bos door Harry van Twillert)

Stel, je hebt twee jaar op de Zeevaartschool gezeten, twee jaar zitten hunkeren om te gaan varen, diploma Scheepswerktuigkundige behaald, en smachtend uitgezien naar dat ultieme moment van uitzending.

Het hunkeren, wordt uiteindelijk rijkelijk beloond als je in het vliegtuig zit op weg naar een haven in het Verre Oosten waar je eerste schip op jou ligt te wachten. Tijdens het loskomen van de grond, krijg je dat welbekende gelukzalige, zweverige gevoel. Maar om dan enkele seconden later, amper op 10 meter hoogte, reeds het tamelijk vaste en hardnekkige idee te krijgen dat je eigenlijk zelf wel in de cockpit zou willen zitten, dat je piloot wilt worden terwijl je nog geen zeemijl gevaren hebt, is toch wel bizar. Nogal een verschil met je opleiding als wtk op een schip.

Welnu, dit overkwam Hans Rudy Bos.

Hans heeft als scheepswerktuigkundige gedurende ruim 10 jaar op de schepen van de KJCPL gevaren.

Echter de drang om zelf te vliegen nam kwadratisch toe bij elke vlucht naar- en van het vaargebied van de RIL. Eenmaal aan wal was er geen houden meer aan, en het duurde dan ook niet lang of Hans meldde zich bij vliegclub Seppe. Eerst maar eens als gewoon lid, om te snuiven aan-en te proeven van het vliegerswereldje. Dat was de kat op het spek binden en waar een wil is, is een startbaan. Na het halen van z'n vliegbrevet, vloog Hans, zo vrij als een vogel in z'n, door een Rolls Royce aangedreven, Bolköw 208 boven vliegveld Seppe (N.B.).

Deze Bolköw 208 is een zg 'schouderdekker', dus met een vrij panoramisch uitzicht naar alle kanten.

Al snel trad hij toe tot het formatie team 'The Red Eagles'. Als leek ben je snel geneigd, beetje oneerbiedig, te spreken van van 'stuntvliegen', maar het 'dare devil' stuntwerk was taboe. Formatievliegen is het toppunt van discipline, juist helemaal geen risico's nemen, en een blindelings

vertrouwen in elkaars vaardigheden hebben. Pas dan kan er feilloos dicht naast elkaar worden gevlogen op slechts een afstand van amper 0,5 meter van vleugel tot vleugel!

(teamwork)

Het beste formatie-team is ook de veiligste formatie.

De vraag in hoeverre het beroep



van scheepswerktuigkundige invloed heeft gehad op het denken en handelen in de cockpit, beantwoordde Hans met een volmondig 'nou en off!'. Aan boord van een schip ben je een teamspeler. Zonder teamgeest red je het niet. Een schip kan veilig varen juist door samenwerking, discipline en respect voor elkaar. Je zit allemaal in hetzelfde schuitje, midden op zee je kan geen kant op en je bent uitsluitend op elkaar aangewezen. En dat minimaal 6 maanden achterelkaar, dag en nacht. Ga er maar eens aan staan. Met geen enkele walbaan te vergelijken. Dat geeft, naast acceptatie van elkaars eigenaardigheden, vertrouwen en daardoor een zekere rust en koelbloedigheid om je werk hetzij als stuurman op de brug of als scheepsmachinist in de machinekamer, onder alle omstandigheden te blijven doen.

Deze tools had Hans in elk geval reeds op zak, toen hij deel ging uitmaken van de 'The Red Eagles'. Die koelbloedigheid zou hem nog eens heel goed van pas komen.

Want, zoals in elk beroep of sport, en ondanks uitgebreide afspraken en degelijke briefings, kan er wel eens iets niet helemaal volgens vluchtplan verlopen. Na een gedegen voorbereiding en goed verlopen oefenvlucht, meldde de verkeerstoren op welke landingsbaan geland kon worden en in welke richting. Wat nooit was voorgekomen, gebeurde op deze gedenkwaardige dag. Hans kreeg per abuis, precies de verkeerde windrichting door. En, zoals wel vaker, komt een tragedie nooit alleen. Voor een dergelijke landing heb je nl voldoende gewicht nodig. Nu is Hans niet bepaald de zwaarste persoon die rondvloog, bevond zich toevallig geen medepassagier in het toestel en zat er in de brandstoftanks weliswaar voldoende peut om veilig te landen, maar in dit specifieke geval te weinig aan landingsgewicht. Genoeg ingrediënten om te voldoen aan de wet van Murphie. Tijdens de landing schoot H, ondanks volop remmen, afremflappen vol omhoog, door richting het prikkeldraad. Wat restte, als risicovolle maar laatste actie om een crash te voorkomen, was het toestel vlak voor de afrastering haaks om te gooien. Wel raakte de romp in langsricting ietwat beschadigd door het prikkeldraad, maar verder geen ernstige lichamenlijke-, of toestelschade. Van paniek was geen sprake, je doet die handelingen die nodig zijn. Zelfs het afsluiten van de motorbrandstoftoevoer. Je realiseert je het gevaar van brand bij een crash, aldus Hans. Als vliegenier is een wtk-achtergrond mooi meegenomen.

Zo'n vlieg hobby is nou niet bepaald goedkoop te noemen, echter zoals voor zoveel liefhebberijen geldt: welke prioriteiten stel je?

Bovendien was de investering dubbel en dwars de moeite waard, want..... 'love was in the air' en u voelt het aankomen, Hans leerde op de vliegclub zijn huidige vrouw kennen. Wat dat betreft, geen vluchtige romance, maar een andere vorm van (h)echt teamwork.

Kunstuiting

Het Kasteel van Batavia

(bijdrage G.D.M. Boot)

Bijgaand is een mooie, oude reproductie van een gedetailleerde 17^e eeuwse Jan Nieuhoff-ets waarin is afgebeeld de stad Batavia en het "Kasteel van Batavia", omvattende de residentie van de Gouverneur-Generaal, een kerk, kantoren, woonruimte en magazijnen.

Het kasteel werd geleidelijk gebouwd in het eerste kwart van de 17^e eeuw, ten tijde van het bewind van niemand minder dan Jan Pieterszoon Coen (1587-1629).

Het merendeel van het oud-personeel van de KPM zal Batavia – Djakarta – Tandjong Priok vaak bezocht hebben maar heeft nooit het kasteel kunnen ontdekken. De reden is eenvoudig; het werd door Gouverneur-Generaal Daendels (1808-1811) afgebroken. Daendels was groot in slopen, maar ook in het bouwen van o.a. de Grote Postweg over de gehele lengte van Java.



Wilt u iets meer weten over de geschiedenis van Het Kasteel, hier volgt een beknopte historische inleiding:

Bantam – nu Banten – was 400 jaar geleden de stapelplaats waar de kooplieden uit Azië elkaar troffen en waar de Portugezen als eerste

Europeanen zich een plaats hadden verworven. Jan Huygen van Linschoten bezocht Bantam in dienst van de Portugezen en schreef na zijn terugkeer in 1592 op wat hij gezien en gehoord had. Zijn reisgeschrift maakte het de VOC mogelijk een vloot van vier schepen onder commando van Cornelis Houtman en Pieter de Keyser uit te zenden naar Java, waar ze na een verschrikkelijke reis van meer dan vijftien maanden aankwamen. Zij kregen het recht een stenen – lees versterkt – pakhuis te bouwen in Bantam, maar vonden na enige tijd de voorwaarden waaronder zij handel moesten drijven verre van ideaal. De sultan verhoogde regelmatig de pepertol – en peper was erg belangrijk – en speelde de Hollanders uit tegen de Portugese, Chinese en Engelse concurrenten.

De VOC, met Jan Pieterszoon Coen ter plekke, zag uit naar een andere locatie voor het vestigen van een rendez-vous c.q. hoofdkantoor. De keuze viel op het tachtig kilometer verderop gelegen Jayakarta en de rechteroever van de Tjiliwong rivier. Alras werd er weer een stenen pakhuis – Nassau geheten – neergezet, waarna een tweede – Mauritius, genoemd naar de prins-stadhouder – volgde.

Uiteindelijk, na veel onlusten met de lokale sultan en bevolking en ook natuurlijk weer de Engelsen, zou hier het mooie fort "Kasteel van Batavia" komen te staan. Het had vier bastions genaamd parel, diamant, saphier en robijn. Dit verklaarde de bijnaam van Batavia "Kota Inten" (City of Jewels). Deze bijnaam zal de huidige bezoeker van Djakarta niet zo vanzelfsprekend vinden.

DROMEN OVER DE GOEDE OUDE TIJD.

(bijdrage Hans Rudy Bos)

Enige tijd geleden heb ik een presentatie voor de Rotary moeten houden. Het onderwerp was een mix van teamwork en vliegen. Nou was mijn eerste kennismaking met de luchtvaart, de vlucht die ik gemaakt had in 1962 vanaf Schiphol naar Kaapstad. Dat gebeurde met een Lockheed Electra die een capaciteit had van 99 tot 127 passagiers. De reis, met een zevental tussenstops en één overstap, duurde totaal 27 uur.



Teamwork.
(Toevallig Hans in actie – red.)

Eenmaal daar aangekomen begon mijn ruim 10-jarige carrière in de scheepvaart met het aanmonsteren op ms. "STRAAT SOENDA". Een vrachtschip met een passagiersaccommodatie voor 12 passagiers. Het schip had een grootte van 8.622 brt. en werd aangedreven door twee 8 cilinder Werkspoor motoren met een totaal vermogen van 8000 pk. Deze zorgde voor een snelheid van 16,5 nm. of 30,6 km/uur. De bemanning bestond uit 14 Nederlandse Officieren en 48 Hong Kong Chinese bemanningsleden, totaal dus 62 personen. Behalve de nogal omvangrijke bemanning, was het feit, dat het hier om een 'Uitzendrederij' ging, wat betekende dat men 2 jaar onafgebroken aan boord zat en daarbij niet in Europa kwam. Ook één van de factoren die het teamwork als vanzelfsprekend maakte.



Teamwork.

De "STRAAT SOENDA" behoorde in die tijd tot bovenklasse qua grootte van de 'generalcargo' type schepen. In mijn RIL periode heb ik ook nog op de TJITARUM gevaren. Eén van de drie, in de wandelgangen 'Dinky Toys' genoemde, kleinste schepen van de RIL met een grootte van 3.674 brt maar desondanks met een bemanning van totaal 51 personen.

Wanneer ik de vergelijking maak met de huidige situatie, dan kan vastgesteld worden, dat de reis van Schiphol met een Boeing 777, die een capaciteit heeft van 425 passagiers, naar Kaapstad, non-stop in 11.35 uur gedaan wordt. Zou daar dan toevallig het containerschip "EMMA MAERSK" op ons liggen wachten, dan kunnen we daar de volgende vergelijkingscijfers opplakken: Dat schip, met een grootte van 170.794 BRT (18x de "STRAAT SOENDA" en 47x de "TJITARUM") en een capaciteit van 15.000 containers wordt aangedreven door één 14 cilinder Wartsila – Sulzer motor van 108.920 pk. Waarmee het schip een snelheid van 30,1 nm. of 55,8 km/uur kan halen. De bemanning van het schip bestaat in zijn totaal uit 13 personen!

Als we die cijfers bekijken mag gezegd worden dat de techniek in die afgelopen 50 jaar toch wel een enorme vlucht heeft genomen, waardoor dit allemaal mogelijk is. Niet alleen de capaciteiten zijn enorm toegenomen, maar ook de betrouwbaarheid. Vooral door die factor is het aantal medewerkers spectaculair ingekrompen. Het mag overigens duidelijk zijn dat het sociale leven aan boord van zulke schepen met zo'n kleine bemanning aanzienlijk aan waarde heeft ingeboet, terwijl het teamwork ook niet echt uit de verf zal komen met slechts 13 man aan boord.

Deze vergelijking is evenzeer te maken binnen de industrie. Als we kijken naar de omvang van een gemiddelde Technisch Dienst van een jaar of 50 geleden, dan ligt die rond de 80 personen terwijl dat tegenwoordig eerder onder de 20, dan daarboven ligt. Vaak bestaat een deel van die bezetting dan nog uit ingeleende tijdelijke capaciteit. Door zowel de toenemende automatisering als de betrouwbaarheid blijkt dit allemaal goed realiseerbaar. Een geweldige sprong voorwaarts dus. Toch vraag ik me steeds vaker af of er in die ontwikkeling ook niet een groot risico schuilgaat.



Relativeer tegeltje.

Er worden prachtige en krachtige onderhoudsbeheerssystemen aangeschaft met ongekeerde mogelijkheden, waar doorgaans maar 'n fractie van benut wordt. Maar daarnaast durf ik te beweren dat door de grote betrouwbaarheid van de installaties de parate praktische kennis aanzienlijk is teruggelopen. Het "hands on tools" percentage van de beschikbare tijd ligt doorgaans erg laag. Men wordt zo weinig met storingen geconfronteerd dat de routine verloren blijkt te gaan. Grote delen van de installatie, vooral het ondersteunende deel, zijn dermate geautomatiseerd dat er nauwelijks meer onderhoud aan hoeft te worden gepleegd.

Het afdekken van dat risico kan gebeuren door het werken met service contracten via de leverancier, maar dan moet er wel een korte responstijd gegarandeerd kunnen worden.

Een optie die voor de scheepvaart niet echt voor de hand liggend is. Wel kan men vanuit de eigen bezetting zorgen dat de bekendheid met de functies van deze 'betrouwbare' installatiedelen door enkele eigen medewerkers up to date gehouden wordt. Dit zal tot een verhoging van de, nu minimale, mancapaciteit leiden.



Ook in de scheepvaart minder handjes nodig

Het behoeft een gedegen afweging tussen de kans op calamiteiten en de minimaal benodigde bezetting bij calamiteiten, de responstijd bij stilstand en de stilstandskosten, afgezet tegen de kosten van, het op die manier bepaalde operationeel minimum qua bemanning. Waarbij tenslotte de vraag blijft of de zege van toenemende technische betrouwbaarheid niet ook een onderschatte risicofactor in zich draagt?

"Motorschip TJIMENTENG"

(bijdrage W. Bakker)

De voortstuwing van dit schip werd verzorgd door een Harland 4 tact B&W 6 cil. motor, voorzien van een Buchi blower. Deze door uitlaatgassen aangedreven turbine met een compressor op dezelfde as, verdichtte de inlaatlucht waardoor er meer PK's per cilinder geleverd konden worden. Aan stuurboord van de machinekamer was een stalen hok waarin een twee vuurs Schotse ketel stond, die stoom leverde voor de hulpwerktuigen. Op de keper beschouwd was het eigenlijk een bij elkaar geraapt zootje. Doch kort na de tweede wereldoorlog was er bijna helemaal niets - en zeker geen nieuwe schepen.

Voor zover mij bekend, hebben deze van de "Shipping" gekregen schepen een enorme financiële bijdrage geleverd voor de wederopbouw van de vloot. De accommodatie was erg klein en beslist niet voor de tropen gebouwd. De vloeren in de hutten waren niet van teakhout, doch gemaakt van een soort cement, waarin veel zaagsel was verwerkt, dat ook als isolatie moest dienen.

Op zee werd het al gauw "wachtlopen" geblazen. Onder het toezien van de tweede op de vier tot acht. Hij deed dan de "administratie" en er was heel wat te doen op dat gebied. Vooral reservedelen.

De hoofdmotor werd van koelwater en smeerolie voorzien door een paar door de motor aangedreven pompen. Met de smeeroliepomp was nooit iets loos; die had messing klepplaten. Doch de koelwaterpomp had rubberen platen en die gingen nogal eens aan flarden. Als dit gebeurde was het "stoppen" geblazen en sleutelen zowel in de machinekamer als aan dek. De voltallige crew hing dan over de reling met handlijntjes, waaraan soms wel vier haken zaten. Als er veel vis gevangen werd, duurde de reparatie soms twee uur, werd er echter niets gevangen dan was het binnen een half uur gepiept. De afstelhoogte van deze kleppen was bijzonder kritisch; een te grote lichthoogte verminderde de pompcapaciteit aanmerkelijk. Soms moest er weer gestopt worden om deze afstelling bij te stellen.

Verse vis werd door de bemanning zeer op prijs gesteld en vers gebakken visjes uit de galley van de crew voor de "officers mess" helemaal. Eens geraakte de koelwatervoorziening al vrij vroeg in de ochtend van slag en werd de brandbluspomp bijgezet. Via de dekwas en een brandslang, werd water naar de cilindermantels gevoerd. Toen de hwtk, tijdens zijn ronde om 7 uur, dit in de gaten kreeg, trok hij behoorlijk van leer. Dit verminderde toen hij zag dat de temperaturen van cilinders en oliekoelers constant bleven. Pas toen hij hoorde dat een van de redenen ook was om de crew in de gelegenheid te stellen op een beter tijdstip te kunnen vissen, ontstak hij weer in een brulbui. Ik geloof dat hij het me nimmer heeft vergeven, ondanks het feit dat hij ook wel van een vers visje hield!

Blindedarmontsteking

(bijdrage Henk Slettenaar)

Zwaar slingerend en stampend ploegde de STRAAT SOENDA door de hoge golven van de Zuid Atlantische Oceaan richting Kaapstad, waar ze over een vijftal dagen hoopte binnen te lopen.

De eerste stuurman Wietse had er juist de dagwacht opzitten en lag op zijn kooi een uiltje te knappen, toen er hard op zijn deur werd gebonsd. Wakker geschrokken schoot Wietse overeind en riep: "Binnen." Zich schrap zettend tegen de slingering van het schip, verscheen Lam Fat, de Chinese kok in de deuropening. "Moet je niet in de kombuis zijn om voor het ontbijt te zorgen?" bromde de stuurman. "Ja, maar mij hebben nu buikpijn, heel erg. Jij dokter, jij kijken, jij beter maken."



Op Nederlandse vrachtschepen met minder dan twaalf passagiers is het niet verplicht een dokter aan boord te hebben. Deze taak wordt meestal waargenomen door de eerste stuurman, die hiervoor een uitgebreide EHBO opleiding heeft gevolgd en zelfs dikwijls een maand stage heeft gelopen in een ziekenhuis.

"Kom maar mee naar de ziekenboeg dan zullen we eens kijken wat er aan mankeert."

In de ziekenboeg aangekomen begon Wietse, voor wie medisch beunhazen een kolfje naar zijn hand was, met zijn onderzoek. Lam Fat leed aan scherpe,

stekende pijnen in zijn rechteronderbuik en had braakneigingen, die niet aan zeeziekte toe te rekenen waren.

Wietse, die medisch toch wel iets in zijn mars had, had niet veel moeite met het stellen van de diagnose: acute blindedarmontsteking! Maar wat nu te doen? Een appendix kon slechts operatief worden verwijderd, doch, zelfs als hij alle zeilen zou bijzetten, voelde hij zich hiertoe niet bekwaam en vond hij dat de schoenmaker maar bij zijn leest moest blijven. Goede raad was duur! De kapitein - buiten zijn gehoor Rooie Koos genoemd - die vaker met soortgelijke bijltjes had gehakt, wist echter een oplossing. Lam Fat werd naar zijn kooi gestuurd en op dieet gesteld. Zijn voeding bestond nog slechts uit wat lauwe, groene thee en een enkel stukje toast. Iedere twee uren - dag en nacht door - werd een zak, gevuld met blokjes ijs, op de ontstoken buik van de kok gebonden. Hoewel de behandeling voor de patiënt niet erg plezierig was, werd de darmwerking wel zover uitgeschakeld dat, toen het schip vijf dagen later Kaapstad naderde, de kok nog steeds in het land der levenden verkeerde. De autoriteiten waren telegrafisch gewaarschuwd zodat, toen de STRAAT SOENDA de Tafelbaai binnenvoer, de loodsboot reeds lag te wachten en het schip meteen langszij gebracht kon worden. Lam Fat werd ogenblikkelijk in de gereedstaande ambulance gedragen en - met gillende sirenes - naar het nabijgelegen Grootte Schuur Hospitaal afgevoerd.



Het Grootte Schuur Hospital in Kaapstad.

Die avond kwam de chirurg, die Lam Fat had geopereerd, samen met een verslaggever, aan boord om Wietse eens flink in het zonnetje te zetten. Zo'n behandeling had hij in zijn praktijk nog nooit meegemaakt. Toen de patiënt op de operatietafel lag had hij nog geruime tijd met de ingreep moeten wachten, omdat de huid nog stijf bevroren was.

OVERPEINZINGEN VAN EEN ORGANISATOR.

(bijdrage Jaap de Rooij)

Is het organiseren van een reünie nu leuk werk? Leuk is het woord misschien niet helemaal maar als alles goed gaat geeft je dat wel een kick. Daarbij komt dat je zonder assistentie helemaal weg bent. Het begint bij de receptie en daarbij is Yda Dolman al sinds jaar en dag onze toegewijde hulp. Ze begon heel lang geleden samen met Muis Gooszen en doet dat nog steeds waar nodig meer recent bijgestaan door Marja Peek en Henk Kers. Als er een medaille bestaat voor deze toewijding dan heeft Yda die dubbel en dwars verdiend. Dus: HULDE.

Dat de voorbereiding wat energie kost zal duidelijk zijn. Je hebt bij b.v. Avifauna jezelf vastgelegd voor een bepaald aantal gasten. Daar zal je in beginsel ook voor worden gefactureerd. Vanaf februari kijk ik dan met argusogen naar de aanmeldingen. Na midden april krijg je dan de meeste. Maar het is schering en inslag dat er heeeeeeeel laat wordt gebeld: "Mag ik er ook nog bij?"

Afgelopen april was er een v/m RO die de dag tevoren contact opnam. Ik heb hem toen gezegd dat dat kon maar dat hij alle aanwezigen een drankje moest aanbieden. Van de weeromstuit kwam hij niet opdagen. Maar dat drankje hebben we wel met ons allen verdiend. Er was iemand die zich opgaf, samen met zijn zoon en dat hij aan de zaal zou betalen. Is nooit komen opdagen!!! Dat zou dus een verliespost voor de vereniging moeten worden als hij niet alsnog betaalt.

Dan kan ik respect hebben voor Nico, 93 jaar, die wel kwam, begeleid door zoon. En ik kreeg de indruk dat alle bekenden van hem het leuk vonden hem te zien. Ik heb niet geregistreerd welke sterke verhalen er over de diverse tafels zijn gegaan. Maar dat er zal zijn overdreven.... Dat hoort er bij.

Geen overdrijving was trouwens de verkoop van de RIL-pennen. Vorig jaar was de "aftrap", met toen al € 586 opbrengst en dit jaar voor het restantje € 150. Totaal € 736 betekent een leuke winst voor de verenigingskas. Het viel me wel op dat aan boord van De Majesteit men veel guller was dan in Alphen. Hoe zou dat nu komen???

Het winkeltje bracht ook een leuk bedrag op. Mede dank zij de aankoop van het verlichte amateur modelletje van ms. TJIWANGI dat voor € 100 weg ging. Leuk voor het goede doel.

Maar wat is nu de kick, dan? Moeilijk te omschrijven. Misschien wel die je kreeg als er een STRAAT HONSHU of -FRAZER de kust af ging met een hoge besomming. Of als je een kapiteinsrapport kreeg met handelsinformatie en je die wist om te zetten in lading.

Hoe het ook zij, de ALV heeft in haar wijsheid besloten dat ik nog een termijn aan moet blijven en dus kan het zomaar zijn dat u allen nog enige tijd met mij zit opgescheept. Dan wil ik daar graag nog aan toevoegen dat de aanmeldingsformulier frequent zeer onduidelijk worden ingevuld. Dat geeft mij puzzelstukjes. Als boven in het formulier wordt aangegeven dat men aanwezig is dan geldt dat de volle kosten verschuldigd zijn. Zeer incidenteel wil men alleen bij de borrel (en ALV) aanwezig zijn en dat werd DUIDELIJK aangegeven. Maar dat gaat niet voor niks. Ik schat dat dit volgend jaar zo'n €10,- tot €15 p.p. zal gaan kosten.



IMPRESSIE 2014 REÛNIE

Tot volgend jaar, 9 mei, weer een zaterdag, weer bij Avifauna. En dan zal het wel weer hetzelfde kookspektakel zijn als de afgelopen jaren. En dat is Avifauna wel toevertrouwd.

Uit de collectie van Ger Sweijen



Op 11 oktober 1961 werd, na een vulkaanuitbarsting, de gehele bevolking van Tristan da Cunha geëvacueerd door de TJISADANE. In april 1963, toen het eiland weer bewoonbaar was, werd een groot deel van de bevolking weer naar Tristan da Cunha teruggebracht door de BOISSEVAIN.



Rechts op de foto:
Mevr. Swain.
a/b
"Boissevain"

Op 9 april 1963 schreef mevrouw Swain (één van de slechts zeven achternamen op het eiland) een brief aan haar dochter, die in Engeland was achtergebleven. Deze brief werd met de BOISSEVAIN, meegegeven en op 14 april vanuit Kaapstad naar Engeland doorgezonden.

Vlootlijsten



STRAAT TANGA 1971

Gezagvoerder
Eerste stuurman
Tweede stuurman
Derde stuurman
Radiotelegrafist
Hoofdwerktuigkundige
Tweede werktuigkundige
Derde werktuigkundige
Vierde werktuigkundige
Vierde werktuigkundige
Vijfde werktuigkundige
Vijfde werktuigkundige
Vijfde werktuigkundige

S.Westerweel
R. van Willigenburg
J.T.M.van der Ven
J.C.Vermunt
J.Noorloos
G.Barendrecht
J.Kommers
R.G.A.J.Gäbler
F.J.J.Berting
A.C.L.van Gameren
R.C.Bolscher
J.J.Mondeel
J.R.van der Duim

Personalia

Nieuwe Leden:

G. de Groot
G.A.J. Knoops

Overleden:

Mevr. M. Paardekooper-Soontiëns
Mevr. A.J. Saman- v/d Panne
C J. van Tuil
J.H. van der Wal