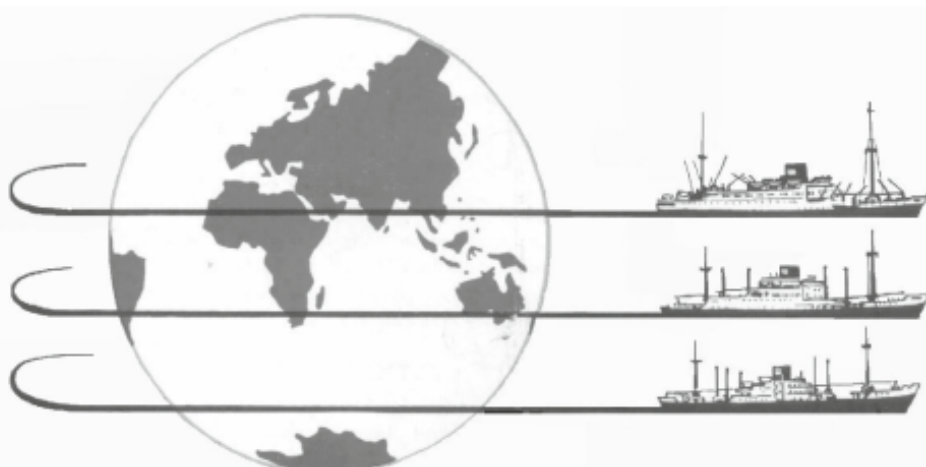


**Afz: Secr. Ver. O.P. der KJCPL
Joh. Vermeerstraat 1
9312 PZ NIETAP
The Netherlands**

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 33 – Mei 2016

Ereleden: J.M. Feringa, mw. M.J. Gooszen en H.Slettenaar.

Bestuur:

J.de Rooij	(waarnemend-voorzitter)
R.Ligtenberg	(reunie-organisator)
B.Pleizier	(secretaris)
H. van Kapel	(penningmeester)
H.J. Kers	(webbeheer)
J.B. Nolthenius	
F.J. Broersma	

Secretariaat:

B.Pleizier Joh. Vermeerstraat 1 9312 PZ NIETAP
Tel: 0594-512269 E.mail: b.pleizier@wxs.nl

Penningmeester:

H. van Kapel Van der Helstlaan 31 4383 XH VLISSINGEN
Tel.: 0118-460042 E-mail: hvk4383@hetnet.nl.
Bankrek: **NL14INGB0000048656** t.n.v. Ver.O.P.der KJCPL
BIC-code: INGBNL2A (aanvulling voor betaling van buiten EU)

Webbeheerder: www.KJCPL-RIL.nl

H.Kers Kon.Julianaplein 37 2264 BR LEIDSENDAM
Tel: 070-5226339 E.mail: henk.j.kers@hetnet.nl

Redactie:

H. van Twillert (hfd.red.)
Email: harryjanny@gmail.com, tel.: 033-2984363
Prinses Irenestr. 32, 3751 DJ BUNSCHOTEN
H.R. Bos
A.F. Roskam
J.de Rooij
H.A. Slettenaar

Van de waarnemend voorzitter



(Onno Laman Trip. 1946-2016)

* Tijdens de laatste ALV vertelde Onno dat hij wegens zijn snel afnemende gezondheid - ondanks zijn bereidheid een 3^e termijn als voorzitter te dienen - dit voornemen niet gestand kon doen.

Op 19 mei belde hij mij op en verzocht mij middels dit voorwoord daarvan te berichten. Hij zou de volgende dag, thuis in slaap worden gebracht. (sedatie)

Onno vertelde mij dat hij het geweldig heeft gevonden om voorzitter te mogen zijn en dat ook met buitengewoon plezier.

Namens het bestuur mag ik zeggen dat we in

Onno een fijne voorzitter hebben gehad.

Iemand met veel wijsheid en die af en toe, tot ons genoegen, sturend optrad. Persoonlijk zal ik hem missen, maar de andere bestuursleden evenzeer. Onno dankt u allen voor het vertrouwen dat u tijdens twee termijnen in hem stelde, en wenst u allen veel goeds en binnen onze vereniging veel genoegen.

* Tijdens de laatste ALV werd Renier Ligtenberg gevraagd toe te treden tot het bestuur, meteen als reünieorganisator voor 2017, op 6 mei. Eveneens in combinatie met de KPM. Beide verenigingen hebben daartoe inmiddels de voorkeur uitgesproken. Het resultaat van de enquête geeft de besturen daartoe ook het mandaat.

Als organisator van onze jaarlijkse happening gedurende de laatste 10(?) jaar heb ik het fijn gevonden ook de 'combinatie' in 2016 te mogen organiseren en van het, veelal bemoedigende, commentaar neem ik dan ook in die hoedanigheid afscheid. Ik zal mijn opvolger afdoende instrueren. Het benoemen van de nieuwe voorzitter zal gebeuren tijdens de ALV in 2017. Tot die tijd is mij gevraagd, in de hoedanigheid als vice-voorzitter, op te treden als waarnemend voorzitter. Uw bestuur zal begin 2017 met een voorstel komen met een kandidaat voor die functie.

Van deze wat onwennige positie wens ik u veel goeds en hopelijk allemaal (en nog meer) tot ziens op 6 mei 2017.

Jaap de Rooij (waarnemend voorzitter)

Van de redactie



(Redactie in actie)

* **Historische dag:** Gezamenlijke reünie met de **KPM** op zaterdag 7 mei 2016. Op bldz.14 ,15 16 enkele beelden daarvan.

Beide verenigingen gaan deze reüniedag de enquête-resultaten en verdere reacties etc. evalueren en komen daarna met voorstellen richting de leden.

* Correctie: In het artikel van **Erik Moen** (RIL-Post # 32) is abusievelijk de naam 'Henk van Noort' geplaatst. Dat moet uiteraard zijn '**Henk Noort**'. Met dank aan zijn broer **Arie Noort**.

* Naast de min of meer vaste schrijvers **Gert Boot**, **Hans Rudy Bosch**, **Dirk van Lopik** ,**Ton Roskam**, **Henk Slettenaar**, **Ger Sweijen** is de redactie zeer ingenomen met wederom een aantal ingezonden verhalen. Mede dankzij u is deze RIL-post weer gevuld met verhalen, anekdotes en foto's. Heeft u een verhaal of anekdote, kom ermee. Er is nog zoveel te melden. Geen of weinig tijd om een verhaal te schrijven, neem dan contact op met de redactie. Dus op naar **uw** volgende RIL-Post in november!

* In deze uitgave het beloofde verhaal van **Anko de Jong**, met een artikel uit de wijkkrant Hilversum-Noord over de Van Kretschmar van Veenlaan. Het is **Babette** nog niet gelukt 'haar' straat te vereren met een bezoek.

* Van **Theo Strauss** hebben we intussen de nodige copij ontvangen. Eerst het Durban-kantoorvoetbalelftal.

* **Paul van Ommeren** maakt melding van een nog varende Vic., de AMERICAN VICTORY en verblijdde de redactie tevens met een 'Vlootlijst'. De eerlijkheid gebiedt ons te melden dat **Ad Rommen** en **Harm Wijma** al eens een heuse reis gemaakt hebben met de andere, nog varende Vic., de LANE VICTORY(zie RIL-Post nr.19). Voor bezichtiging of bootreis met een Vic, kunnen we straks dus ook in Frankrijk terecht!

* **Gert Boot** neemt ons mee naar Bali. Hij beschrijft kort en bondig de redenen van de bouw, bloei en de teloorgang van het, voor vele ouderen onder ons, bekende (KPM) Bali Hotel.

* Van **Willem A. Mulock Houwer** ontvingen we een verhaal over wat zich afspeelde a/b van de TJIBANTJET de avond vóór vertrek uit Osaka, waar haar fatale reis richting HongKong begon.

* Een anekdote van **Henk Roos** omtrent de 'apenstreken' van

* Op pagina 20 de aangekondigde briefwisseling tussen de Hwtk en HKHO omtrent die 'ongeoorloofde' aankoop. Alvorens in het archief te verdwijnen, werd door HKHO dit document voorzien van de nodige, in soms prachtig schuinschrift geschreven, op- en aanmerkingen.

* In de volgende RIL-Post, vlak voor Sinterklaas, o.a. een artikel over de heuse stoomboot van **Kees Weststrate**.

En het verhaal van **Erik Moen** over de RIL-stickers op zijn Piper Tomahawk. Blijven stickers kleven bij vliegsnelheden boven de 120 km/h?!

* De locatie van het kerktorentje op de RIL kerstmenu-kaart (RIL-Post 32) is gevonden! Je zal toevallig al die tijd in dit dorp hebben gewoond?

* Op onze website **KJCPL-ril.nl** (al een kijkje genomen?) het glas in lood raam dat v.a. 1952 de deur sierde van de KJCPL-directiekamer in het Scheepvaarthuis te Amsterdam. Velen van ons zijn er in een grijs verleden langs gelopen. Het originele raam bevindt zich in het Maritieme Museum Rotterdam.

* Tot slot een dankberichtje van **Jan Moerbeek**: "Met dank en bewondering voor uw aller inzet voor de samenstelling van weer een nieuwe RIL-Post. Het lezen en bekijken ervan brengt alle herinneringen terug van een nu ver en mooi verleden. Dank en vriendelijke groeten vanaf een hobby-boerderijtje op South Head van Kaipara Harbour. Tot ziens!

APPENDIX

(bijdrage Henk Slettenaar)

Onlangs zag ik een oude *RIL Post* uit maart 1966, waarin ik onderstaand artikel aantrof. Door dit korte stukje kwamen weer allerlei herinneringen aan deze gebeurtenis bij me boven drijven.

TEN YEARS AGO

1st April, 1956

On March 1st, 1956 Dr J.J. Koppes of the m.v. Boissevain successfully performed an operation for acute appendicitis on Mr H.A. Slettenaar, 5th Engineer of the ship, whilst en route from Capetown to South America. We congratulate both the Surgeon and the patient on this feat!

(Overgenomen uit de
RIL-Post no:4
April 1966)

Tijdens de oversteek van de BOISSEVAIN van Kaapstad naar Rio de Janeiro, eind februari 1956, kreeg ik tijdens de hondenwacht erg pijnlijke steken in mijn buik die, ook na afloop van de wacht, alleen maar ernstiger werden. Daarom besloot ik die ochtend maar eens een bezoek aan onze scheepsarts, dokter Koppes, te brengen. Na enig onderzoek stelde hij al snel de diagnose dat ik aan een acute blindedarmontsteking leed. Hij stelde twee mogelijke oplossingen voor.

Hij zou de ontstoken appendix kunnen bevriezen, mij op een hongerdieet zetten en me na aankomst Rio in een Braziliaans ziekenhuis laten opereren. Daar ik geen Portugees sprak en ik ook niemand in Rio kende, leek hem dit niet erg raadzaam. Daarom vond hij dat het voor mij beter zou zijn als hij de operatie maar zo snel mogelijk aan boord van de BOISSEVAIN zou verrichten.

Hij zei dat een dergelijke ingreep voor hem 'een fluitje van een cent' zou zijn. Met allerlei verhalen over scheepsartsen in mijn achterhoofd, had ik hierover zo mijn bedenkingen. Hij probeerde mij gerust te stellen.

In de Tweede Wereldoorlog had hij, als chirurg aan het oostfront, wel voor hetere vuren gestaan. Ook had hij op een vorig schip, de TJISADANE, zonder problemen de appendix verwijderd van 4^e wtk van Baar van Slangenburgh. Schoorvoetend stemde ik er uiteindelijk mee in dat dokter Koppes mij de volgende dag zou opereren.

Jaren later vertelde de toenmalige 1^e radiotelegrafist Jan Gaiser me dat deze voorgenomen operatie hem veel extra werk had bezorgd.

Kapitein Starkenburg was in eerste instantie niet erg gelukkig met de plannen van de dokter en vroeg telegrafisch advies aan medische instanties in Nederland, waarna ook dokter Koppes uitgebreid contact onderhield met de medici in Nederland.

Uiteindelijk werd toch besloten dat de operatie op zee door kon gaan.



*(No reason to be afraid
Henk....the captain is
going to operate on you
upon instructions by T.V.
from ashore.)*

Onder de passagiers bevond zich een arts, die gevraagd werd als narcotiseur dienst te doen.

Later vertelde dokter Koppes me, dat er zoveel ether moest worden toegediend om me onder narcose te houden dat vrijwel de gehele aan boord aanwezige voorraad was opgebruikt. Volgens de dokter werd dit veroorzaakt door een regelmatig biergebruik. Vanzelfsprekend kan ik me dus weinig herinneren van de operatie.

Op een gegeven moment kwam ik bij uit de verdoving in een bed in het hospitaaltje. Naast mijn bed stond een glazen potje gevuld met alcohol en daarin mijn blinde darm.

Dezelfde dag van de operatie was er een uitzending van de Wereldomroep van het programma "Schip van de Week", waarin familieleden de bemanningsleden van het betreffende schip konden toespreken.

Heel toevallig was die dag de BOISSEVAIN aan de beurt en waren mijn ouders, die niets wisten van de operatie, ook uitgenodigd om me toe te spreken. De uitzending werd door de 'Sparks' opgenomen op een 'wire-recorder' - een voorloper van de taperecorder.

Diezelfde avond kreeg ik in het kleine hospitaal bezoek van een grote groep maten, die ook de 'wire recorder' met de opname van de uitzending, hadden meegebracht. Omdat er in de ziekenkamer geen stopcontact aanwezig was, moest, via een lamp, een provisorische aansluiting voor de recorder worden gemaakt. De grappen en grollen van het bezoek zorgden ervoor dat ik, of ik wilde of niet, moest lachen hetgeen erg pijnlijk was.



(De BOISSEVAIN op volle kracht op weg naar Rio)

De verdere genezing ging vlot en zonder problemen. Ik hoefde een tijdje geen wachten meer te lopen en ook geen 'torn toe' meer te maken maar genoot van een heerlijke vakantie. Een groot deel van de dag lag ik op een stretcher bij het zwembad, waar ik heerlijk verzorgd werd door een aantal vrouwelijke passagiers, die erg met me te doen hadden.

Ondertussen lag dokter Koppes met een zware verkoudheid in bed. Na de operatie was hij, nat bezweet, de tochtige dienstgang ingelopen.

De directie in Hong Kong was inmiddels overtuigd van de capaciteiten van dokter Koppes en bood hem de functie van Hoofd Geneeskundige Dienst op het hoofdkantoor in Hong Kong aan.

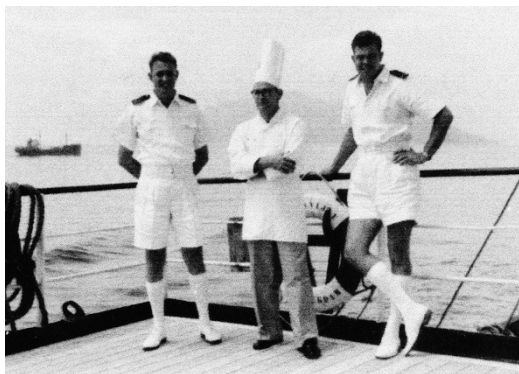
Toen bleek dat zijn Roemeense doktersdiploma niet voldoende was om de geneeskunde in deze Britse kroonkolonie te mogen uitoefenen.

Daarom werd dokter Koppes met studieverlof naar de universiteit in Edinburgh gestuurd om daar een in Hong Kong acceptabele doktersbul te halen, waarin de dokter snel slaagde zodat er voor hem geen belemmeringen meer waren om de functie van Hoofd Geneeskundige Dienst uit te oefenen.

TJIBANTJET, the night before
(Bijdrage van Willem A. Mulock Houwer)

Osaka was de laatste haven voor de Japan Indonesië Service (JIS). Waar langdurig geladen werd, nadat de schepen daar op de laatste dag van de maand waren aangekomen om zodoende een Bill of Lading , gedateerd op nog diezelfde maand, te kunnen afgeven.

De schepen kwamen vol; kunst was om voldoende ruimte beschikbaar te houden voor het verwachte ladingaanbod voor deze dienst in HongKong. Zo ook TJIBANTJET, met Muck van der Kroft, Emiel Moen (hwtk) en John (toen nog Jan) Papenhuyzen aan boord van die, wat later zou blijken, fatale reis, die zou eindigen op de rotsen van de Ley Mun Pass bij H.Kong.



*(V.l.n.r: Muck van der Kroft
eerste stuurman, chef kok/
instructeur Zegers en
marconist Papenhuyzen)*

Iemand op ons kantoor had het lumineuze plan bedacht om de v.n.l, vrouwelijke klerikale staff van één onzer belangrijkste afschepers voor de JIS-dienst eens aan boord uit te nodigen. Konden zij zien en ervaren waarvoor zij altijd zo druk bezig waren. Commercieel gezien, uiteraard een poging onzerzijds om 'harten en zielen' te winnen voor onze schepen.

Het werd een bezoek van 10 of 12 jonge dames aan de TJIBANTJET. Dit evenement met rondleiding aan boord, gevolgd door drankjes en hapjes, met als voornaamste gastheer en entertainer John van Papenhuyzen, verliep uitstekend. Voor al deze dames kon C.Itoh nooit meer iets beter doen dan met de R.I.L. te verschepen.....! Laat in de middag, tijdens mijn bezoek aan o.a. de hut van hwtk. Moen en zijn meereizende familie, had ik Erik (en zijn zusje?) op schoot en las hem een 'bedtime story' voor. Volgende dag vertrek HongKong.... De stranding was nieuws, en ons kantoor in Osaka werd overstelpt met telefoontjes van C.Itoh's jonge dames, die allemaal wilden weten hoe het met de TJIBANTJET, maar speciaal ook met Papenhuyzen-san ging! Benieuwd of John, die naar ik begreep motorpolitie in Perth werd, dit ooit gehoord heeft?

Bali toerisme, enige notities.

(Bijdrage van Gert Boot)

De vriendelijke publiekelijke uitnodiging van de redactie om nogmaals een bijdrage te leveren voor de RIL-Post, kon en wilde ik natuurlijk niet negeren. Zijnde getraind, een werkend scheepvaartleven lang, om zaken kort(er) en duidelijk(er) op papier te zetten, zag ik in het verzoek toch een finale uitdaging. Nu echt finaal!

Bali werd pas in 1906 door Nederland 'gepacificeerd' d.w.z. met strenge hand onder Ned.Bestuur gebracht, hetgeen de binnenlandse twisten en 'middeleeuwse' gebruiken (zoals weduwe verbranding) deed ophouden en ook het eiland opende voor bezoekers. Natuurlijk alleen voor hen die het konden betalen. In 1940 waren dat er zo'n 250 per maand.

Ter stimulering van het passagiers vervoer, bouwde de KPM in 1925/26 het Bali Hotel. (bungalow-style, 74 bedden) in Den Pasar. Het eerste westers hotel op Bali, en werd al gauw een 'meeting point' voor toeristen, uitgezonden buitenlanders en allerhande artiesten.

Het hotel organiseerde Balinese dansvoorstellingen met gamalan-muziek* en regelde ook uitstapjes naar plaatsen als Ubud (toen een kunstenaars dorpje, nu een overdrukke stad) en het destijds 'backwater' Sanur.



(Het prachtige lange strand waaraan de Belgische schilder Le Majeur woonde.)

Hij onthaalde gasten met dinner en dansvoorstellingen van zijn vrouw Ni Pollok (ex Legong danseres), waarna ze een schilderij mochten kopen! Het hotel wist ook onofficieel de weg naar de hanengevechten die door het Gouvernement verboden waren (en nog steeds floreren).

Dit verbod was overigens niet om dierenleed te voorkomen maar om het wedden dat tot gewelddadigheden kon leiden....te stoppen.

De grote cruise schepen namen allengs ook Bali in hun vaarplan op voor 1-dag bezoekjes. RIL met o.a. de TJIWANGI, TJILUWAH en de NIEUW HOLLAND. Nu, 90 jaar later, staat het Bali Hotel er nog steeds met de traditionele mandi-gelegenheid klaar om je 'afteputsen' met de gajung. Alle kamers plus platje zien uit op de binnenplaats. Erg knus, no privacy. Helaas is het hotel afgezakt tot een rugzak-toerist onderkomen, gelegen

aan een over-drukke straat en dus niet aantrekkelijk voor de huidige verwerende toerist.

Het nabij gelegen Museum, vol Indonesische kunst, werd gebouwd door het Ned.Bestuur (ook rond 1925/26), maar is eveneens op z'n retour.

Inmiddels bezoeken, per maand, duizenden toeristen Bali .Zijn er 74 luxe hotels (3 of meer sterren) en talrijke onderkomens voor de Hoi Peloi. Geschat 35 % van de Balinezen werkt direkt of indirekt in de toeristen industrie (hotelscholen zijn er rijp en groen). En als er even een 'verstoring' is, zoals recente bomaanslagen, zijn velen prompt werkloos. Overigens, Balinezen werken reeds lang ook graag aan boord van buitenlandse schepen; betere condities! Veel Indonesiers komen nu op de welvaart in Bali af en is het geen verrassing meer dat de hotel chauffeur Javaan of Madurees is. De influx van de Islamieten in het Hindoe Bali onderstreept hun religieuze verschillen.

Een ander probleem voor het lokale Bestuur thans is, hoe de toeristen-groei in goede banen te sturen ('lower-volume, higher value'), zonder overgenomen te worden door het slecht betalende massatoerisme. Bekend is dat Cambodja (de Angkor tempel area), Thailand (het zuiden) en zelfs HongKong (horden 'mainlanders') met dit probleem worstelen. Strengere organisatie en regulatie door de overheden is het antwoord, maar kom daar eens om in het Oosten....

Wereldwijd toerisme speelt zelfs nu al een rol in besprekingen omtrent klimaat verandering, pollutie en zelfs migratie; een serieus probleem.

De KPM directie in Batavia zal, in 1925, bij dit alles niet hebben stilgestaan.



**(Toen en nu toont van alle Balinese dansen de Legong-dans de essentie van vrouwelijkheid en gratie. Alle meisjes v.a. 5 jaar hopen gekozen te worden tot Legong danseres, maar alleen de meest bekwame en mooiste, slagen. Als ze 14 worden, moeten ze opstappen.... Voor de jongens is er de Baris-dans, een traditionele oorlogsdans, verheerlijking van de Balinees als fysiek sterke en dappere strijder...Nu eens een afbeelding van de Baris danser in al zijn volwaardigheid. Een 'first' voor de RIL-Post!*

Effe Brommen *(bijdrage van Ton Roskam)*

Congestie op de rede van Mombasa, de welvaart en de vooruitgang kregen, begin jaren 60, ook Oost Afrika in hun greep. Een gigantische file vorming voor de haven betekende dat je enkele dagen tot soms weken lag te wachten voordat je naar binnen kon.

Het probleem was de afvoer naar het achterland, tussen Mombasa en Nairobi was een enkel spoor waarover alle goederen vervoerd moesten worden. Nederland had al een logistieke reputatie opgebouwd in die tijd. Er werd dus een commissie met deskundigen uit de lage landen ingehuurd om het probleem te analyseren. Een lijvig rapport was het gevolg en de aanbeveling was om halverwege de spoorlijn een stukje dubbel spoor aan te leggen, geniaal!!! In Hong-Kong werkte het trammetje naar de piek al een eeuw op identieke wijze en ook het halve alpengebied heeft funiculaires volgens het geschetste systeem.

Al met al hielp het ons niet veel, wij lagen onze dagen te slijten, voor de kust, achter het anker. Al het achterstallige onderhoud was omgezet in preventief en zelfs toekomstig onderhoud werd al aangepakt. De ledigheid deed aarzelend haar intrede. Op een zaterdag waren enkele maten bezig om fundamentele research te doen naar de schadelijke gevolgen van alcohol gebruik.



(research)

Ze hadden een veldonderzoek opgestart waarbij gebruik gemaakt werd van dieptebommetjes. Een dieptebommetje is een borrel die in een glas bier “te water “ gelaten wordt en rustig naar de bodem zakt.

Een min of meer voorgemixte kopstoot. Bij het onderzoek waren een groot aantal deskundigen betrokken en om beurten werden de rondjes besteld. De volgorde van rondjes geven is een proces met ongeschreven spelregels en wordt bepaald door rang en een subtiel gevoel van rechtvaardigheid. Een sociale scheepsnetwerk controleert of iedereen zijn steentje of bestelling bijdraagt. Onze vierde WTK, Wimpie, had de reputatie een beetje een bietser te zijn, op de kritieke momenten als de steward langs kwam

was hij toevallig even weg of keek nadrukkelijk naar de horizon. Natuurlijk zijn er correctieve maatregelen, je kunt bamzaaien, knobbelen of blufpokeren om de lasten eerlijk te verdelen. Maar meestal is een dergelijke vertragingstechniek niet nodig. Toen onze vierde weer eens toevallig naar het toilet moest vlak voor een nieuw rondje werd het één en ander in gang gezet. Bij terugkomst van Wimpie kreeg hij het voorstel om te brommen om een rondje dieptebommen.

Het brommen hield het volgende in: vier man gaan rechtop staan en nemen ieder een punt van een zakdoek tussen hun tanden en gaan dan met de koppen vlak bij elkaar brommen. Wie het eerste loslaat heeft verloren en betaalt.



(na het brommen)

Onze vierde zag wel mogelijkheden in het proces en deed onmiddellijk mee. Vier grote kerels namen een punt van de schone zakdoek tussen hun tanden en het brommen begon.....

GRRUHMMM BRUUUHHMMM VROEMM , a capella, op verschillende toonhoogtes, begon het proces van intimidatie. Vier grote kerels stonden, enigszins bezweet en met gebruinde koppen, "eyeball to eyeball".

De ogen flitsten van links naar rechts op zoek naar zwakheden bij de tegenstanders.

Ongeveer driekwart meter lager begon de ontknoping, drie van de vier brachten de straalzenders in gereedheid. Alsof het afgesproken was ging de bromtoon verder omhoog naar een crescendo dat uitmondde in een grote sprong van onze Wimpie. Het warme goudgele nat dat van drie kanten over z'n kuit heen liep leverde een rondje op voorzien van de handtekening van onze bietser. Dezelfde dag werd nog een carnavalsvereniging opgericht onder de naam : de kuitenzeikers.

Onze Wim zei niet al te veel die dag, maar God hoorde hem brommen.

The Far East

(uit: 'jean fromage en voyage' van Dirk van Lopik)

Iedere plaats ter wereld heeft zijn charme, maar het binnenvaren in havens van Rio, New York, Kaapstad en Sydney is heel erg indrukwekkend. Maar de kampioen is HongKong.

Over HongKong is al veel geschreven, dus al veel bekend, daarom even in vogelvlucht het krioelende en ongeorganiseerd lijkende varende verkeer, de honderden mensen die, na aankomst, het schip overspoelen.

Wallah-wallahs, ferry's, jonken, Lat Chong, Hong Kee, saucie saucie, de Boole & Sons, Graaf P., de gouden ploeg, het avondleven van Tim Shat Sui en Wanchai etc...

Japan was de volgende stop, eveneens vol bedrijvigheid, maar iets minder uitbundig; meer ingetogen. Maar er viel genoeg te zien en te beleven.

Kobe was de favoriete stad van de meeste Japangangers.

De wal op, met Bert de oudste 5^e wandelen door de Motomachi, 'kohee' drinken in één van de vele koffieshops, vanwege het budget 'O Soba' eten van een rijdende kar en later op de dag 'Yaki soba' of 'Okonomiyaki'.



(voor velen eerst een bodempje leggen, alvorens zich in het uitgaansleven te storten)

Daarna volgde het onvermijdelijke glaasje bier drinken in één van de honderden kroegjes en leerden we het woord "Gaijin" kennen.

Zo kwamen we tijdens één van onze zwerftochten door Kobe , in hetzelfde barretje als onze 2^e stuurman, een grote Fries (Rooie Wietse genoemd) en de 3^e wtk ,een even grote Terschellinger Joop 'Bokma'.

Op zeker moment zei Wietse tegen Joop: "Kom Old Shatterhand, we gaan naar de volgende tent". Beide zwaargewichten namen een klein aanloopje en liepen de tussenwand er volledig uit!

Beide pappa-sans slaagden er overigens vrij snel in de schade aan het schot weer te herstellen en keerde de rust terug.

Blijkbaar hebben onze collega's aan de andere kant iets gezegd in de trant: "Kom Old-Shatterhand, we gaan weer terug naar de vorige tent", en kwamen langs dezelfde weg weer terug.

Tijdens de herstelwerkzaamheden slaakten de Pappa-sans kreten die we niet verstonden, maar wel begrepen.



Op het toilet van deze gerenommeerde tent, een chinees model , met twee voetstappen, trof ik laat op de avond op iedere voetstap een schoentje met naaldhak vastgeplakt te zitten. Ze bleken te zijn vastgeplakt met lijm, zodat de haastig op mijn geroep toegesnelde en in de "put" kijkende Bert, niet in actie hoefde te komen.

Nog weer later op de avond ontmoetten we ook nog Oebke. Hij bevond zich, met zijn 1 m 95 en 100 kg, op een piepklein dansvloertje hevig omstrengeld met een nog kleiner Japans meisje, waar hij vanaf zijn middel met zijn grote kop met blond-rossig peenhaar boven uitstak.

Toen begon ik het woord 'Gaijin' te begrijpen.

* Gaijin= duivel met rode haren.

De gezamenlijke KPM/KJCPL reünie (2016) in beeld
(ook zij waren er bij)



De gezamenlijke KPM/KJCPL reünie (2016) in beeld
(gezelligheid troef)



De gezamenlijke KPM/KJCPL reünie (2016) in beeld
(veel herinneringen gedeeld)



Verkoop RIL-Stickers stijgt tot grote hoogte.

(bijdrage van Erik Moen)

De Ril-periode van mijn vader was mede bepalend voor een belangrijk deel van mijn leven. Dankzij het feit dat m'n vader lange tijd voor de RIL werkte, ben ik vanaf zeer jonge leeftijd in het Verre Oosten opgegroeid.

Deze exposure aan het buitenland is in mijn latere leven en carrière van grote betekenis geweest. Zeker tot en met vaders pensionering in 1972, heeft de RIL een centrale rol gespeeld in ons gezin.

Als iemand me nu vraagt naar die bijzondere sticker met de Nederlandse vlag met kroon, en de RIL-sticker, heb ik er een leuk verhaal bij.



(dit verhaal en de speciale manier van plakken van stickers op een vliegtuig, houden we graag tegood. Red.)



(Piper Tomahawk)

De aap van de KARSIK

(Bijdrage van Henk Roos; Uit: Korte verhalen uit de Oost)

Het s.s. KARSIK was een buitenbeentje in de KPM vloot. Het was een herstel betalingsschip van Duitse afkomst, dat na de II.W.O. door de Nederlandse regering was toegewezen aan de KPM als gedeeltelijke vergoeding voor haar verloren gegane schepen.

Het stoomschip, 3400 BRT was door de KJCPL gecharterd voor een dienst van Noord China naar Indonesië.



AUSTRALIAN WAR MEMORIAL

303479

(ss.KARSIK)

Nu kan het zeer koud zijn daar in China en de gezagvoerder had met een van zijn gasten een probleem. Deze zou de extreme kou waarschijnlijk niet overleven. De officieren van de KARSIK hadden al een paar maanden een speciale gast geadopteerd die zeer geliefd was. Het was een aapje dat zij in Medan hadden opgepikt.

Bij aankomst HongKong, op weg naar Tientsin, vroeg de gezagvoerder de rede-employee om assistentie. De kwaliteiten van dit aapje werden zeer aangeprezen en of de rede-employee zo vriendelijk willen zijn om voor een paar weken voor het aapje te zorgen. Tot de terugkeer van de KARSIK.

De employee zegde toe het met zijn mede flatbewoners te overleggen en de volgende dag het besluit mede te delen aan de gezagvoerder.

De medebewoners waren niet erg gebrand op een aapje in huis en na stemming, kon van een aapje als medebewoner, geen sprake zijn.

Dit tot teleurstelling van de gezagvoerder. Op de dag van vertrek werd weer ingespraakt op de employee, en na veel heen en weer gepraat, ging de rede-employee toch overstag. Toen de KARSIK 's-middags vertrok, werd het aapje uitgewuifd door de complete bemanning, en ging hij en de rede-employee met de TJILEKAS van de boei naar het Kingsbuilding kantoor.

Natuurlijk baarde het aapje op kantoor veel opzien; de grappen en grollen waren niet van de lucht. Hij wende snel aan zijn nieuwe omgeving boven op een kantoorkast en begon na enige tijd met oude manifesten te gooien, die daar lagen opgeslagen.

Juist op zo'n moment kwam de Vertegenwoordiger binnen en vroeg zeer ontstemd: "Wat is hier aan de hand en wie heeft deze aap meegebracht?"

Hem werd het hele verhaal in geuren en kleuren verteld, maar kon het grappige er niet van inzien. "Jullie zorgen maar dat hij onmiddellijk ergens anders onderdak vindt!" was zijn duidelijke instructie. Dus ging de aap 's avonds mee naar de flat, waar de rede-employee woonde met nog een aantal collega's. Daar kreeg hij nog meer kritiek te horen en uiteindelijk besloot hij om de aap huisarrest te geven in de kamer van de rede-employee.

De eerste dagen ging alles goed, niemand bemerkte het aapje. Paar dagen later was hij het kennelijk zat en begon weer met zijn apenstreken.

Hij wist te ontsnappen en zat op een gegeven moment boven op het platte dak van de flat. Op weer een andere dag had hij alle stropdassen van één hoog het raam uitgegooid.

Zo was er elke dag wel wat nieuws te beleven. Met smart keken alle bewoners uit naar de terugkomst van de KARSIK uit Noord China. Dat duurde echter drie weken. Nooit werd een schip met zoveel belangstelling gevolgd als de KARSIK.



(aapje Kees?)

Onmiddellijk na aankomst ging het aapje als eerste aan boord, verwelkomt door de gehele bemanning. Zij zagen hun speeltje weer terug, en wij blij van die aap af te zijn. Zijn vertrek werd uitbundig gevierd.

De rede-employee kon bij de gezagvoerder en officieren natuurlijk nooit meer iets fout doen en kreeg altijd meer dan 100% medewerking als er een probleempje was.

Voor het aapje was alle commotie kennelijk toch teveel geweest want op een volgende reizen 'droste' hij in Belawan-Deli; ook blij weer thuis te zijn.

van: G.Ch. Grevink

aan: STD Amsterdam

datum: 2 oktober 1967

antw. op brief nr. , dd. 29-9-1967

copie aan: nwtk "van Neck"

onderwerp: AANKOOP INDICATEURPAPIER.

In antwoord op Uw n.g. schrijven en ter aanvulling van mijn brief nr. 79, dd. 27-5-1967, kan ik U het volgende berichten:
Zodra in brief nr. 79 werd vericht bleek het aan boord resterende indicateurpapier van een te kleine afmeting te zijn.

Door de brandstoilpompen hoofdmotor op de Australie-kust moesten worden waargenomen, (vooral zuigklepaanstelling moet elke reis worden gecontroleerd) leek het mij noodzakelijk om indicateurpapier aan boord te hebben, daar het ainstellen van de brandstoilpompen niet gewacht kon worden tot Singapore, welke plaats eerst 2 maanden later aangehaan zou worden. Mede door het feit dat omstreeks februari 1967 op het traject Sukumapura-Bangkok de hoofdmotor zijn vermogen niet kon leveren, hetgeen aan 2 ontstelde brandstoilpompen te wijten was, en door het feit dat over de maand Juli 1967 nog geen diagrammen genomen waren, zante ik de aankoop van 50 vel indicateurpapier wel zeer zeker verantwoord.

Betreffende de geleverde hoeveelheid indicateurpapier (50 vel) kan ik U mededeelen dat slechts 50 vel werd besteld, zodat hier vermoedelijk een vergissing door het lokale agentschap werd gemaakt.

Hopende U hiermede naar genoegen te hebben ingelicht,

Hoogachtend,

G.Ch. Grevink, 2e wtk,
Johannes Poststraat 9",
A.M.C. - B.A.D.A.M. - W.

bijlage: 1 st. copie van deze brief
te verzenden aan nwtk "van Neck"

Inspanning door ontspanning in Durban *(bijdrage van Theo Strauss)*

De RIL-Post is vaak geheel gevuld met (prachtige) verhalen van zeevarenden. Maar het walpersoneel van de RIL mag er ook zijn! Hier mijn bijdrage.

Op 12 sept. 1971 werd in Durban een voetbaltoernooitje georganiseerd. Hiervan een foto met een kort verslag.



(Op de foto de beide teams. De volgende namen kan ik me nog herinneren.

Staan van van links: 1^e Rudi Schats, 3^e Capt. Ahsworth (port captain), 4^e Aak van Steenberg, 5^e Borland, 8^e Fop Smit en helemaal rechts Roger van Eeghen.

Knielend van links: 1^e van den Akker, 2^e Frits Westerhuys, 3^e Gavin Forsyth, 4^e Piet Aarsen, , 5^e Wibo Schipolt, 6^e Theo Strauss,

Persoon met hoofd naar beneden Jan Hendrik Meurer), en daarnaast, halfzichtbaar, Jaap de Rooij)

Frits Bijker kan ik helaas niet herkennen; hij werd overgeplaatst naar Londen voor Saecs .(overleed, als ik me goed herinner, veel te vroeg)

Zo overleed Fop Smit eveneens op veel te jonge leeftijd.

Zo was er ook ene Dave Shackleton, controller, die gek was op schepen en heel veel foto's maakte; vraag me af waar die collectie is gebleven?

Hoe de wedstrijd is verlopen kan ik me niet meer voor de geest halen, maar ongetwijfeld hebben we na afloop nogal wat bier genuttigd.

Jonkheer van Kretschmar van Veen (Bijdrage van Anko de Jong)

Uit de Wijkkrant Hilversum Noord door Gré ten Caat:

"Ken uw wijk, de Kretschmar van Veenlaan"

Toeval: Achtertuin van Anko grenst aan de Van Kretschmar van Veenlaan. De Jonkheer, geboren 14-09-1857 in Rheden, studeerde na de HBS, aan de Polytechnische school Delft. In 1881 kwam hij als civiel ingenieur bij de Westlandse Tramweg Mij.

In 1883 trad hij in dienst bij de Hollandse IJzeren Spoorweg Mij en werd in 1882 inspecteur van de 'Beweging' in o.a. Amersfoort en Amsterdam.

Vertrok naar Zuid Afrika, als directeur spoorwegen. Paar maanden later, okt. 1899, brak de Boerenoorlog uit en werd hij één dag gevangen gezet door de Engelsen op verdenking van hulp aan de Boeren. Hij mocht in het land blijven mits hij zich enkel met administratieve zaken bezig hield. Weer opgepakt op grond van brieven en uitlatingen, maar de Engelse officier belast met het onderzoek, verklaarde dat Kretschmar van Veen op en top een heer was; dus niets aan de hand.

Inmiddels was de familie weer terug in Amsterdam, en bleef hij zich bezig houden met afwikkelingszaken van de Z.Afrikaanse Spoorwegen. Werd intussen benoemd tot directeur van de Hollandse Electr.Spoorweg Mij en van de Ned.Centrale Spoorweg Mij. Er gebeurde veel: spoorverdubbeling, grotere werkplaatsen, stations en loc's.



Ook streefde hij loon- en pensioenverbeteringen voor het personeel na en erkende als één van de eerste werkgevers, de vakbonden.

Mobilisatie 1914 maakte samenwerking tussen spoorwegmaatschappijen een must, hetgeen geschiedde in 1917. Van 1921-1927 was hij bij de NS president-commissaris. In 1927 stopte hij, met de bedoeling geen leidende functies meer te aanvaarden. Dat liep anders.

De Deli Spoorweg Mij strikte hem en profiteerde nog lang van zijn kennis. Van Kretschmar van Veen stond bij velen in hoog aanzien, maar bleef een eenvoudig en beminnelijk mens, ook voor zijn familie. Het echtpaar had twee dochters en een zoon. Terug uit Z.Afrika woonden ze tot 1907 in Villa Boschand, en tot zijn overlijden in 1931 op het landgoed 'Heidepark'.

Na afbraak verrees er het Astmacentrum Heideheuvel. Hij ontving tijdens zijn leven diverse onderscheidingen. Stierf op 78-jarige leeftijd. (17-08-1931). In 1939 werd de Kretschmar van Veenlaan naar hem vernoemd.

Nog varende Victory *(Bijdrage van Paul van Ommeren)*

Tijdens een recente cruise van Barcelona naar Florida, belandden we in Tampa. Daar ligt n.l. nog één van de laatst bewaard gebleven Victories, het ss AMERICAN VICTORY.

Omdat ik zo'n 1,5 jaar op de TJIKAMPEK heb gevaren, was ik dus zeer



geïnteresseerd om dit schip te bezoeken.

We werden enthousiast ontvangen en hebben op ons gemak het hele schip kunnen bekijken. Wat mij het meest trof: "Mijn voormalige hut was vrijwel identiek aan wat ik op dit schip zag". Ik wil niet zeggen dat ik mij direct thuis voelde, maar het was toch een

hele belevenis. En wat waren de ruimen groot!

De AMERICAN VICTORY is nog varend en komt in 2019 naar Frankrijk.

Ik vind het overigens jammer dat er niet meer foto's in boeken etc. te vinden zijn m.b.t. het interieur van onze schepen.(brug,messroom van de STRAAT SINGAPORE of TJIKAMPEK. Of zijn die er wel?



*(Kerstdiner in de
messroom van de
STRAAT-
SINGSINGAPORE)*

Weerbericht

(bijdrage van Ferry Kliphuis, R/O STRAAT MOZAMBIQUE 1968-1970)

De Radio Officier werd aan boord geplaatst, puur voor de veiligheid van de bemanning. Hij kon SOS uitzenden en van andere schepen ontvangen, zodat levens gered konden worden. Na de ramp met de TITANIC, was een RO internationaal wettelijk verplicht aan boord.

Eenmaal aan boord kon hij ook andere taken uitvoeren, zoals telegrammen versturen en ontvangen nodig voor de gang van zaken aan boord.

Hij verzorgde ook , via Radio Scheveningen, het dagelijkse Nieuwskrantje de 'Oceaan Post'. Meest populaire items waren het 'weer' in Nederland en... de 'voetbaluitslagen'.

De gezagvoerder wilde uiteraard weten wat voor weer hij op zee kon verwachten. Wereldwijd waren er weerstations(o.a. KNMI) die aan de hand van verzamelde gegevens weersvoorspellingen deden.

Deze stations deelden de gegevens met elkaar. Zo voeren toen(1969) drie weerschepen op de Atlantic die puur observatie uitvoerden. Weersatellieten waren er nog niet, men was afhankelijk van observaties van vliegtuigen en schepen.

De stuurlieden maakten eens per wacht een weerrapport (lucht-en zeewater temperatuur, wind, luchtdruk, golfhoogten, positie schip etc.).

De RO verstuurde deze info zo snel mogelijk naar een weerstation.



Waterdicht was het systeem niet. Zo vertrokken we met de STRAAT MOZAMBIQUE van Kaapstad, via de altijd onvoorspelbare Zuid Ind. Oceaan, naar Australië. Bij nadering van Australië ontvingen we voor dit gebied, van Perth-Radio: "Moderate seas en winds, moderate clouds en moderate everything...!" Liet dit de kapitein zien die me na het lezen schuin aankeek en riep: "Wat moet ik daar mee?" "Ze weten het gewoon niet!"

De volgende dag wisten wij het wel! Er stond een vliegende storm, golven 10 mtr. hoog, en deklading die dreigde te schuiven. De kapitein moest zelfs van koers veranderen. De stuurlieden gingen gewoon door met hun observaties die ik vervolgens weer naar Perth-Radio zond. Diezelfde dag ontving ik het 2^e weerbericht voor West Australië: "GALE WARNING, high seas, gale force winds, WARNING to all shipping in the area.

Dit bericht weer keurig afgeleverd bij de gezagvoerder die nu riep:" Ja, ons eigen weerbericht klopt natuurlijk wel...!"

Niemand ?

(uit: *Anecdotes in R.I.L.-verband 1956-1963*)

Stel je voor: Het Hoofdkantoor van de RIL in HongKong, het zg. HKHO. Veel staf, submanagers, managers- adjunct chefs, chefs van dienst, zo je wilt- onderdirecteuren en – uiteindelijk- De Directie.

Hoog bezoek uit Amsterdam. Normaliter een ‘ronde door het kantoor’ (dat wordt op prijs gesteld!), maar toch voornamelijk verder uitsluitend op de Directie etage!

Plotseling, onverwacht, een oekaze: chefs en adjunct-chefs worden, na kantoortijd, in de managers lunchroom verwacht voor een ‘*ongedwongen samenzijn onder het genot van een drankje*’ met de Directie en het Hoge Bezoek uit Amsterdam.

Iedereen van de betrokkenen zorgt er voor op tijd te zijn en de menigte staat punctueel om vijf uur, drankje in de hand, te wachten op de dingen die komen gaan. Zaalte praktisch vol, alleen de Directie is er nog niet.

Plots gaat de deur open en het Hoge Bezoek uit Amsterdam steekt het hoofd om de hoek van de deur en zegt- na vastgesteld te hebben dat de Directie nog niet aanwezig was- **“Oh, is er nog niemand.....?”** En trekt zich haastig terug, de deur achter zich sluitend.

De goegemeente kijkt elkaar enigszins beteuterd aan om vervolgens in een wat hysterisch aandoende schaterlach uit te barsten.

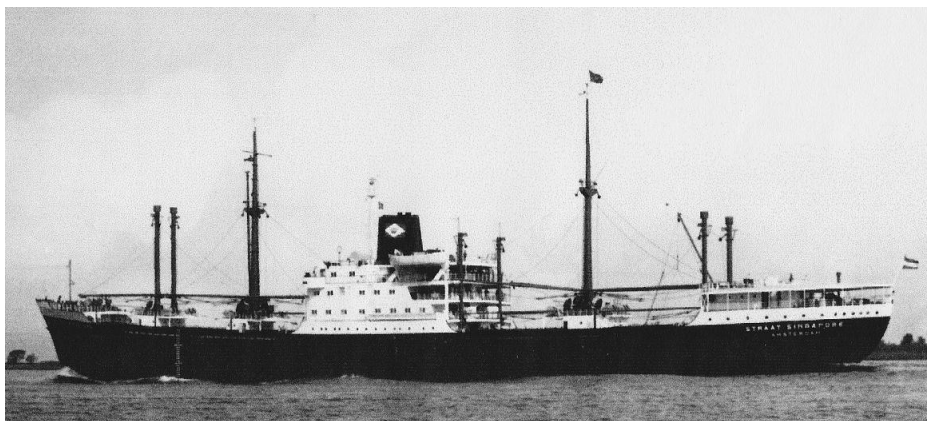


(een willekeurige foto uit de collectie van HKHO)

Kort daarop voegt zowel de Directie als het Hoog bezoek uit Amsterdam zich alsnog bij het gezelschap, en werd het toch nog gezellig.

VLOOTLIJSTEN

(met dank aan Paul van Ommeren)



STRAAT SINGAPORE 1966

Kaptein: S.Tj Doornbos	Hwtk : K.Klazema
1 ^e Strm : M.L. v.d. Arend	2 ^e Wtk : A.J. Koomans
2 ^e S trm: G.de Koning	3 ^e Wtk : .. Visser
3 ^e Strm: A.J. Martijn	4 ^e Wtk : Ch.v.der Laan
4 ^e Strm : R.W.A. Chevalier	5 ^e Wtk : .. van Loo
Il. Strm: P.A.M. van Ommeren	Radio off: J.C. van Letch

Paul vermeldt:

In mijn fotoboek stuitte ik op een getekend Kerstmenu van de STRAAT SINGAPORE van december 1966.

Daaruit kon ik vrijwel alle namen van de collega's terugvinden. **Bijna**, dus. Ik sta ik open voor correcties en/of aanvullingen.

Uit de collectie van Ger Sweijen.

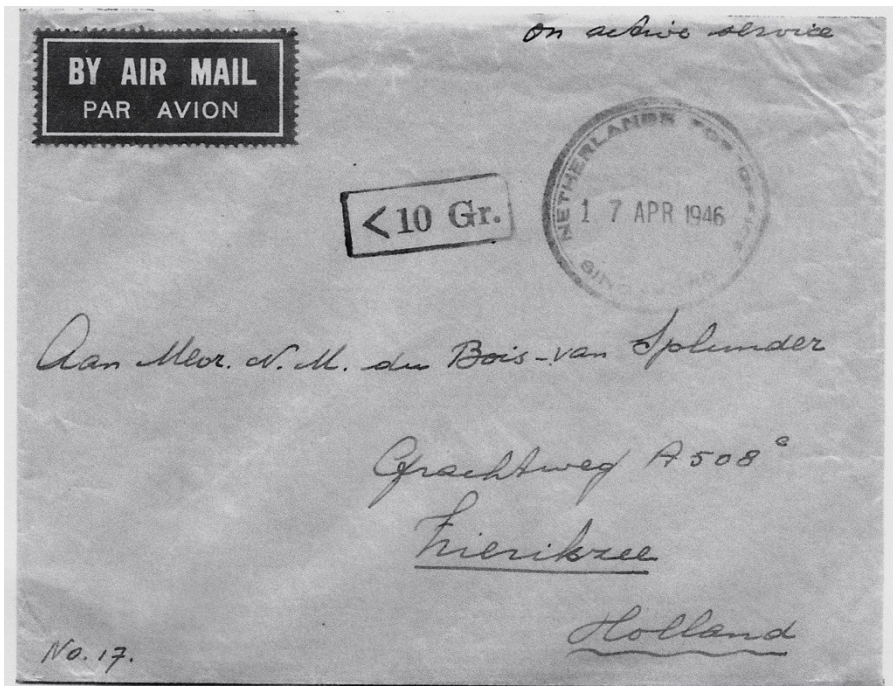
In een vorig artikel bleek hoe de postverzorging in het vaargebied snel zodanig werd georganiseerd opdat brieven van militairen en zeevarenden konden worden verzonden.

Dat was ook het geval in b.v. Singapore waar een postkantoor werd gevestigd in het gebouw van de Ned.Handels Mij. (september 1945.)

Bij de ingebruikneming werd alle post portvrij behandeld, doch later was port vrijdom alleen nog voor militairen en diende op de brief "On active service" te worden vermeld.

Dit poststuk van J.P. du Bois (hoofd?) werktuigkundige op de s.s. TJIMANOEK gaf als afzender N.I.S.O. (Netherlands Shipping Association?) Een verder detail ziet u links onder van het afgebeelde poststuk.

De TJIMANOEK, met de heer du Bois als HWTK en gezagvoerder Nuys, werd na aankomst in Gent, België, gesloopt. (januari 1948.)



WIE WEET HET NOG....?

(Vragen rubriek)

* Locatie toren, die afgebeeld stond op aan boord circulerende Kerstmenu-kaarten, is gevonden. Via de “Vereniging kerktoeren klokken en Omlopen”, wist één van hun leden ons het antwoord te geven: NIEUW LOOSDRECHT. Daarvoor dank!



(de kerktoeren in Nieuw Loosdrecht)

* Het model van de STRAAT FIJI, waar is dat toch gebleven? Zelfs de reunie-gangers van dit schip weten het niet. De verdenking is dat dit model ergens in Vlissingen moet uithangen. We zijn benieuwd.



(model STRAAT FIJI)

* Van Ries van Appeldoorn ontving de redactie foto waarop collega's van weleer. Vraag is: wie weet de namen van deze personen?



(zegt u het maar)

