

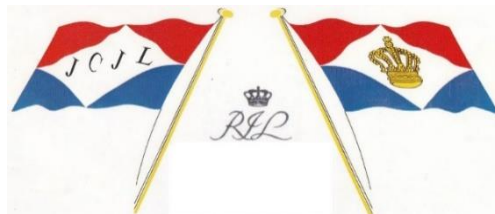


- Post 45

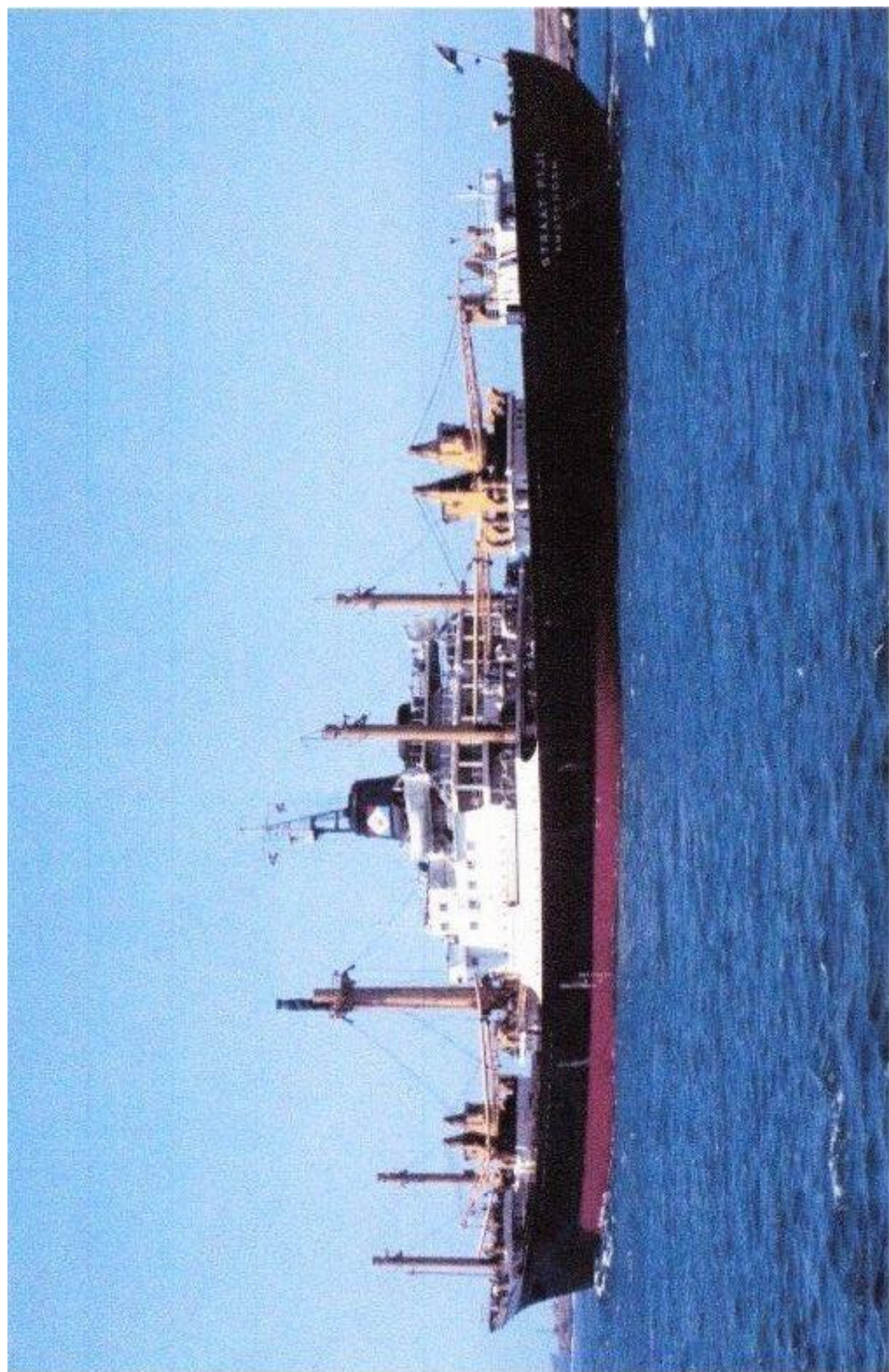
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



©Ruud Harteveld



**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 45 mei 2020

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

Bestuur:

J. de Rooij (voorzitter)
H. Kers (secretaris + webbeheerder)
H. van Kapel (penningmeester)
R. Ligtenberg (reünieorganisator)
J .B. Nolthenius
C. J. Hakemulder
P. J. Aalberts
J. A .M. van Raamsdonk
H. v.d. Laan
H. C. M. C. Boesten

Secretariaat: H. Kers.

Penningmeester: H. van Kapel

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

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

Redactie: H. van Twillert (hoofdred.)
A.Rommen
H.A. Slettenaar
T.A.R. Strauss

(Afb. voorblad: STRAAT LAGOS Afb. binnenblad: STRAAT FIJI)

VAN ACHTER DE BESTUURSTAFEL

Ja, daar zitten we dan met ons goeie gedrag: denk je naar de reünie te mogen, is er een (chinese?) virus die voor ons de corona spant. Hopelijk dat u allen het goed heeft doorstaan, inclusief dus zelfopgelegde quarantaine.

Op de ALV op 16 mei stonden er bestuurswijzigingen op de agenda. Die moeten dus even wachten. Het bestuur moet nadienen.

Onze reünie organisator was wel druk met Avifauna, die zo genereus waren om onze reünie zonder financiële consequenties voor ons over te zetten naar 1 mei 2021. Het helpt als je jarenlang klant bent geweest.

Er is overigens binnen het bestuur wat digitaal gestoeid over die datum, om vrij te blijven van Moederdag, (ooit verzocht op een ALV) en feestdagen zoals Hemelvaartsdag en Pinksteren.

Er is wel een van de bestuursleden jarig op die dag. Hij komt wel maar hij gaat niet trakteren.

ZET DUS ZATERDAG 1 MEI 2021 WEL IN UW AGENDA!!!!

In november dit jaar gaat het bestuur weer in vergadering over de details. De nieuwe aan te treden bestuursleden worden nauw betrokken bij de ontwikkelingen.

Om de pijn wat te verzachten heeft het bestuur geld vrijgemaakt voor een extra RIL-post in september.

Materiaal is er genoeg, ook al dank zij het historisch archief van redacteur Theo Strauss. Daarnaast is er een grote gedigitaliseerde verzameling van speciale enveloppen met een RIL-geschiedenis. Zoals u al gezien hebt in onze laatste RIL-post.

Die is afkomstig van de heer Schultink, zonder RIL geschiedenis, maar wel enthousiast verzamelaar, inclusief RIL en KPM enveloppen.

Rest mij u een goede, gezonde en fijne zomer toe te wensen en de hoop uit te spreken, dat u ons extra septembernummer in blakende welstand zal ontvangen.

Uw voorzitter - Jaap de Rooij



Van de redactie



* 75 jaar geleden, einde WO II. In deze RIL-Post besteden we daar uiteraard extra aandacht aan.

* Mw. Enden vond, na 77 jaar, samen met haar moeder, het graf van **Martin Vasbinder**, 2^e wtk op de TJISADANE.

* Uit het RIL-Archief: een door **Leen Wouters** tijdens WO11 a/b van de TJIMANOEK bijgehouden dagboek. Het begint in 1941. in Soerabaja met een “tot vanavond”, waarna hij aan boord orders kreeg het schip niet meer te verlaten” en eindigt in 1945 met “na voor anker te zijn gegaan in Schiedam, fietste ik naar huis, Vredenhofweg 14 in Rotterdam”.

* De redactie ontving veel positieve reacties omtrent de RIL-Post in kleur. Dank ook aan ons bestuur, die deze upgrading mogelijk heeft gemaakt! Dus extra genieten van ons kleurrijke RIL-verleden. Bijdragen? Welkom!

* **Ad Rommen**: klik op: ‘**Lighthouse crew change**’. Adembenemend! Actueel: WEI-JI= CRISIS. WEI=GEVAAR, JI=NIEUWE KANSEN. 2000 jaar geleden legde Keizer Qin Shi Huang dit als zodanig reeds uit.

* Java-China-Japan- Lijn in Maritiem Museum (R’dam). Een niet overdreven vleierend oud krantenartikel over de JCJL en fragment over scheepsarts **Slauerhoff**. Maar ook het positieve artikeltje “OLDIE SHOE BOX”.

* Hekgolf in ondiep water Straat van Malakka. **Herman van Kapel** heeft ernstige bedenkingen tegen deze conclusie. Meer voor de hand liggend zijn het modderbanken van de Rio de la Plata, tussen Montevideo en Buenos Aires. De hekgolf spoelde daar soms over het achterschip. In de Straat van Malakka is varen in ondiep water not done. Te harde bodem.

* Wat is er gaande in het Maritiem Museum Rotterdam? **Theo Strauss** trok op onderzoek uit en sprak Bas van der Zwan, jarenlang eigenaar van het museum-boekwinkeltje. (latere eigenaar was Wim van der Meer). Kort gezegd: Winkeltje is uitgekocht door het M.M.R, de nieuwe directie besloot alles in eigen beheer te houden. De winkel van Bas op het Noordereiland in R’dam is zeer de moeite. Naast zijn collectie boeken heeft hij een enorme kennis van de scheepvaart en is een boeiend verteller (niet te stoppen!).

Diverse informatie.

Deze pagina was oorspronkelijk bedoeld om aandacht te schenken aan de jaarlijkse 4 mei herdenking in Rotterdam van de Oorlogs slachtoffers bij de Koopvaardij tijdens WO II.

Vanwege de "corona crisis" werd deze herdenking dit jaar zeer sober en ingetogen gehouden. Koning Willem Alexander hield een toespraak en legde een krans. Op NPO I werd hiervan verslag gedaan.



Helaas vond dit jaar de herdenking op geheel andere wijze plaats vinden.

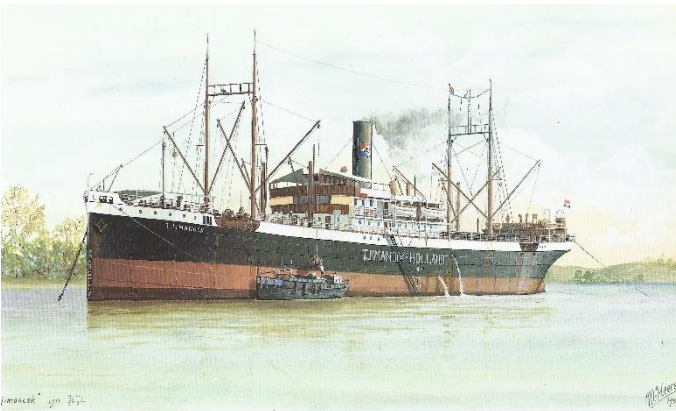
Het oorlogsdagboek van Leen Wouters.

De redactie heeft het plan om het dagboek dat tijdens de oorlog aan boord van de TJIMANOEK door Leen Wouters is bijgehouden, aan de vergetelheid te onttrekken. Dit dagboek hoort tot het archief van de RIL-Post redactie.

Wellicht een goed moment om het geïnteresseerde lezers aan te bieden.

Dit kan tegen een zeer geringe, kostprijs dekkende, vergoeding van ca. €3,- + verzend kosten. Het boekje zal bestaan uit ca. 34, tweezijdig bedrukte en goed leesbare pagina's.

In deze RIL-Post vindt u reeds wat informatie uit dit document, bovendien kunt u altijd contact opnemen met de redactieleden omtrent inhoud en eventueel uw interesse voor toezending kenbaar maken.



s.s.TJIMANOEK

Boot's eerste jaren bij de KJCL (deel 2, slot)

Kruyt was toen vertegenwoordiger voor Japan en Hans Le Fevre 2^e man. Ozaki de Japanse manager en een ervaren rot. Hij was het die in de 20-tiger jaren het eerste JCJL-kantoor in Tokio was gestart. Tijdens de oorlog verstopte hij, niet zonder risico, de JCJL-vlag.

Kruyt, als baas, gaf natuurlijk de toon aan, was vrijgezel en een 100% RIL-man, bekend als "the gentleman". De chauffeur reed zijn (maatschappij) auto. Ik droeg zijn tas. Zijn taak naar buiten: namens de Directie in Hong Kong goed contact onderhouden met de top van grote Japanse rederijen die weliswaar gekortwiekt waren tijdens de oorlog, maar de kop weer opstoken en de RIL b.v. in het vervoer naar Afrika en Zuid Amerika als indringer zagen. Conferences die o.a. de rechten van de Lijnen bepaalden waren toen nog belangrijk. Het gevecht om Maersk uit het Japan/Indonesië vervoer te houden, werd in Tokio gestreden (en verloren).

In het oude JCJL vervoer hadden wij natuurlijk gevestigde rechten. Er was zelfs een periode na de oorlog dat de TSKK, (Tokio Senpaku K.K), dochter van NYK, alleen maar op Indië mocht varen onder onze vleugels.

Tokio had ook een actieve acquisitie organisatie voor uitgaande lading, terwijl tevens grote partijen inkomende bauxiet en boomstammen werden afgesloten. De Japanse emigrantengroep naar Zuid Amerika liep organisatorisch ook via Tokio.

Wat ontbrak was contact met de vloot, want daarvoor was het kantoor in Yokohama. De Vertegenwoordiger gaf wel acte de presence bij speciale gebeurtenissen. Ik herinner me de afscheidspartij in Y'hama voor de bekende Capt. Novotny die de hele oorlog gevaren had op o.a. de TJISADANE en de TJITJALENGKA. Kruyt had voor hem een mooie netsuke uitgezocht.

Intern was Tokio het hoofdkantoor van eigen(haven) agentschappen in Kobe, Osaka, Nagoya en Yokohama, dat ook personeelsbeleid inhield.

JAPANISATIE onder toezicht van Kruyt was een belangrijke zaak want homestaff was toen al duur.

Kruyt maakte na kantoor tijd regelmatig tijd vrij om mij de weg te wijzen: zoals, op (of vóór) tijd op kantoor te zijn, naar huis pas als het werk af is en dat was vaak een uur of zeven, wat het "eerst een drankje" met de maten in de hand werkte. Alleen beknopte brieven of rapporten, goed voorbereiden van elke vergadering met plan A en plan B. Wees discreet en verhef je stem niet (teken van zwakte in de Oost) Voorts correcte houding naar de lokale staf op kantoor waar je, al ben je jong, in de leiding zit.

Na kantoor tijd moet je je activiteiten zelf weten, maar "blijf er niet aan hangen". Daar zat in die tijd achter dat de maatschappij het duidelijk niet op prijs stelde dat je in het huwelijksbootje stapte met een Aziatische en je een straf-overplaatsing riskeerde.

In dit verband is het wellicht goed te memoreren dat de JCJL uit de koloniale tijd in Indië (1902) stamde met het hoofdkantoor in Batavia en niet echt in Nederland zoals de MAILS. Dat ging veel dieper dan het “AWAS” commentaar (pas op) in de kantlijn van een inkomende brief. Dan was er het kardinale punt dat je niet zomaar bij een toko in dienst was.

Je werd doordrongen van het feit dat je bij een 1^e klas bedrijf hoorde, op bijna gelijke voet met de Ned. Banken, maar een streepje beter dan de handelshuizen want daar zat van alles tussen. Overigens werden die wel verwacht in eerste instantie altijd met ons te verschepen. Je leerde al snel de uitdrukking “Osaka business men, Tokio gentlemen”. Ter illustratie: Mitsui-OSK(MOL) Osaka, waren ‘anders’ dan de heren van NYK Tokio die de top figuur als ARIYOSHI hadden voortgebracht waar men in de scheepvaart wereld van toen maar moeilijk omheen kon. In dit verband is de Japanner ook trots waar hij voor werkt. Hij zal zich introduceren als Endo, NYK. Navenant noemden wij dan ook onze naam met het toevoegsel ROYAL(SAN). Je droeg ook het RIL “house flag” speldje dat OUD ROEST vandaag de dag nog aanmaakt en verkoopt.

Mijn eerste vormende jaren bij de KJCPL/RIL zijn inmiddels meer dan een halve eeuw geleden. Het waren go-go jaren voor de maatschappij en ook voor mezelf.

Heb er nu nog goede herinneringen en oude vrienden aan overgehouden en prijs me gelukkig jong kennis gemaakt te hebben met de Japanse cultuur (porselein, houtsneden, lakwerk) en de Japanse keuken heb leren appreciëren.

Onze maatschappij heeft na een eeuw lijnvaart op Japan haar positie helaas geheel verloren.

Voor de Nederlandse zaak: Eeuwig zonde.



*Een 'Netsuke'
(Meiji periode)*

Lastige passagiers (uit het Soer.nieuws blad)

Op haar thuisreis naar Java heeft de „Tjikini” van de Java-China-Japan-Lijn, een 400-tal Chineesche koelies mee moeten nemen voor Ned.-Indië.

Het was een rumoerig zootje, vertelt het „Soer. Nblid.” en de scheepsofficieren hadden de handen vol om ze in bedwang te houden. De kerels dachten heusch, dat ze aan boord de wet konden stellen. Met z'n vierhonderden afstammelingen van Macao'sche piraten en Formosaansche menscheneters, voelden ze zich tegenover het handjevol Europeanen geweldig de baas.

Hun beleedigende en uittartende houding was ten leste niet meer te slikken, en één der officieren, die reeds ettelijke dagen Job'sgeduld had geoeffend, kon zich eindelijk niet meer bedwingen en diende één van het schuim zulk een slag toe, dat de man tegen het dek sloeg.

Toen was het, alsof de hel losgebroken was; een gekrijsch van stemmen, schrill gevloek in 't vreemde koeterwaalsch dier kerels vloog de lucht in, vuusten werden dreigend opgestoken. Eerst langzaam, doch allengs sneller kwamen die 400 opgewonden duivels van het voordek aangelopen, totdat zij eindelijk met een rush naar het achterdek toeholden.

Daar stuitten ze echter op de bajonetten en de dreigend op hen gerichte gewaarloopen van een 10-tal mariniers van een repatriërend gedeelte van de Pekingsche gezantschapwacht, die toevallig met de „Tjikini” de thuisreis naar Batavia hadden aanvaard.

Dere hadden, toen 't opstootje voor op het schip aanving, in allerijl naar hun wapens gegrepen en zich on garde opgesteld.

De onverwachte aanblik dier geweren scheen het boeventuig zoo te intimideeren, dat ze hun rush staakten en de commandant daardoor gelegenheid kreeg, ze door den Chineeschen tolk te kunnen toespreken en tot bedaren te brengen.

Gedwee lieten ze zich naar het voordek voeren. Zoodat het incident ten slotte kalm is afgelooopen.



Het s.s. TJKINI

Reacties op groepsfoto bij Betty's Kitchen John van Doornik

Bovenste rij van links naar rechts

RIL-Post 44	G. J. Leuning	R. Brouwer	H. D. Broersma	J. van Doornik
1)???	1° Stm. Mak	1° Stm. Brouwer	1° Stm. Herbig	1° Stm. Brouwer
2)4° Wtk Spits	3° Wtk Smets		3° Wtk Smets	4° Wtk Smets
3) LL.wtk P. Paalijes	4° Wtk Spits			4° Wtk Spits
4)3° Wtk ???	5° Wtk Mittendorf			LL.wtk Mittendorf(P.P.)
5)2° Wtk Slettenaar	3° Wtk de Boer???			3° Wtk de Boer
6)2° Stm. Reitsma +vr	2° Wtk. Slettenaar	2° Wtk. Slettenaar		2° Wtk Slettenaar
7) Hwtk. van Boven	2° Stm. Reitsma +vr.		Hwtk. van Boven	2° Stm. Reitsma +vr
8)Dr. Alberts	Hwtk. van Boven			Hwtk van Boven
9)Kapt.Rose	Dr. Alberts			Dr. Alberts
10)van Doorne	"Aka: DAF-je"			Kapt. Rose
11)Chief purser???				Koos van Doorne
12)???	Purser. v. Zutphen			Chief Purser

Onderste rij van links naar rechts

1) Koopmans ???	4° Wtk. Koopmans			4° Wtk. Koopmans
2) 4° Stuurman	4° Stm. Vincente			4° Stm. Vincente
3) 5° Wtk. van Doornik	"Aka: Jim Slim"			5° Wtk. van Doornik
4)2° Marc. van Rijn??	2° Marc. Sinterniklaas			2° Marc. Sinterniklaas
5)L.L.wtk. "Wammes"	L. L. wtk Vermeer			L. L. wtk. Vermeer
6)Mv. Rose				Mv. Rose
7) ????????????	1° Marc. de Graaf			1° Marc. de Graaf

John van Doornik: "Foto dateert van dec. 1965/jan. 1966. Ik kwam begin Sept. 1965 aan boord in Kobe, een rondreis duurde ca 5 maanden en het was bij terugkomst in Yokohama. Was toen oudste 5° wtk, wat inhoud : geen havenwachter meer, maar in dagdienst".

Dhr. Leuning: "Ik zat aan boord en had samen met Coen Ligtenberg de wacht".

Uitkomsten schematisch in beeld gebracht. Geen algehele overeenstemming. Bedankt voor de inzendingen.

Einde van een tijdperk in beeld (Piet Bijl)



Voorbereidingen om het koninklijke postzegel te vervangen voor de oranje band. Precisie werk derhalve. Juli 1977.



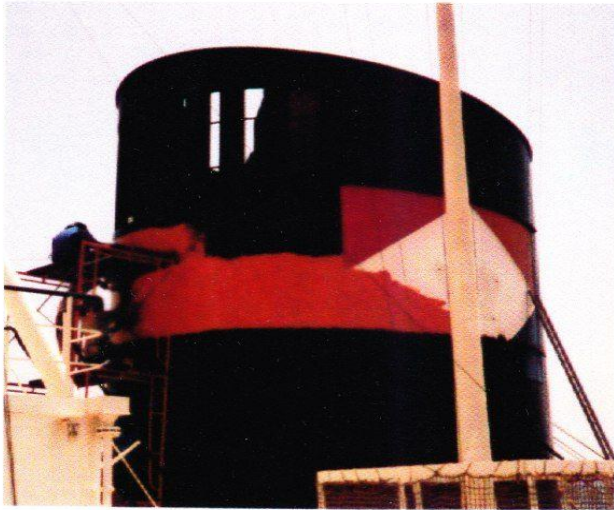
Piet Bijl, 1^e Stuurman gesecondeerd door de 3^e Stuurman in actie. Piet wil graag weten wie deze 3^e Stuurman is; hij kan het zich niet meer herinneren. Het is ook een moment om maar gauw te vergeten



Een droevig einde van ons kleurige en koninklijke schoorsteen embleem.

Toch een moeilijk karwei om de zaak 'waterpas' af te tapen.

Nog wat info rond 'postzegel wissel'



M.S. "STRAAT NAGDYA" KRIJGT IN 1978
NEDLLOYD KLEUREN



Een 'kroontje' gered van de sloop
Tja, wat doe er verder mee? De afmetingen zijn niet gering.

Dagboek bijgehouden a/b van de TJIMANOUK tijdens WO II.

(door Leen Wouters)

Opvarenden:

Hen (Keesie)	Kapitein	Leen Wouters (ik)	Hoofdmachinist
Albert Deelstra	1 ^e Stuurman	Alle van Calker	2 ^e Machinist
De Haan	2 ^e Stuurman...	Boogert	3 ^e Machinist
De Leeuw	3 ^e Stuurman	de Groes	4 ^e Machinist
Klein en Mussert	Kanonniër		

8 dec.1941

Liggend te Soerabaya. Oorlog met Japan uitgebroken. s' Morgens van huis gaande was nog niets bekend en namen we dus met een "tot vannmiddag" afscheid van vrouw en kinderen. Aan boord gekomen echter, vernamen we het reeds lang verwachte nieuws. Een ieder was wat opgewonden, doch niemand maakte zich ernstig ongerust. Die armzalige gele broeder waren immers toch niet in staat om nu eens echt oorlog te maken. We zouden ze wel eens mores leren. Voorlopig kregen we orders het schip niet meer te verlaten. De gehele koopvaardij stond reeds onder het commando van de Commandant der Zeemacht. (Admiraal Helfrich).

's Avonds bevel Soerabaya te verlaten. Vertrek 23 uur als een dief in de nacht met gedoofde lichten het Ooster vaarwater uit, op de hielen gevolgd door s/s TJITJAKENGKO en s/s TJILEBOET bestemming Tjilatjap.

11 dec.'41

Arriveerden 's middags te Tjilatjap, doch we lagen nauwlijks, na veel gemodder, aan de boeien gemeerd, toen we bericht van C.C.M. ontvingen "direct doorstomen naar Oosthaven".

13 dec.'41

7:38 Aankomst Oosthaven, bgingen op de Rede ten anker. De eerstvolgende dagen liet men ons herhaalde malen verstomen naar meer afgelegen plaatsen. We kregen allen de indruk dat men niet goed wist wat er eigenlijk moest gaan gebeuren. Na enige dagen heen en weer verstoomd te zijn, kwamen we tenslotte langs zij de TJIRADANS terecht, elke een partij rubber van ons overnam. Daar we "stoomklaar" moesten blijven, werd er aan boord niet gewerkt en brachten we onze tijd door met zwemmen, vissen en zandhalen. Dit laatste om overal aan 't dek een zandzakken bescherming te maken.

20 dec.'41

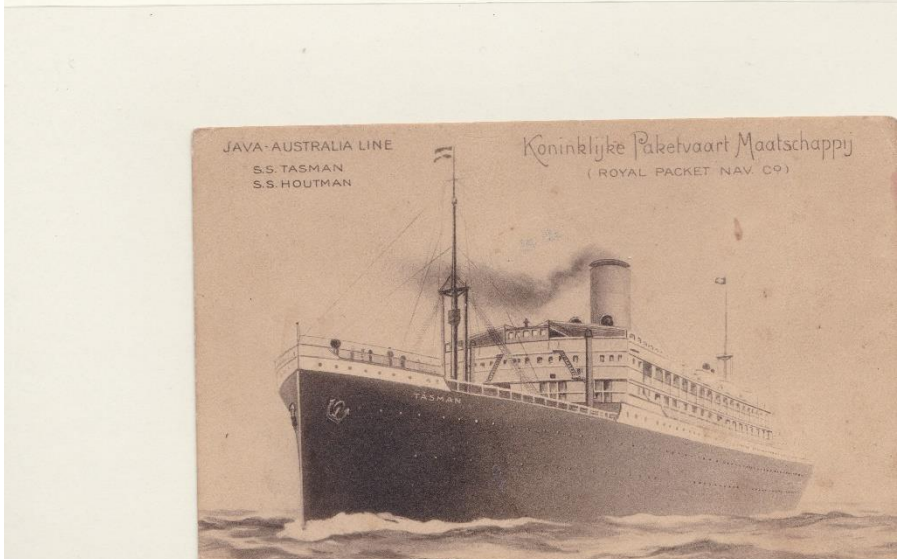
Ontvingen eindelijk, na 7 dagen luieren, order van C.Z.M. weer op testomen naar Soerabaya. Er ging aan boord natuurlijk een hoeraatje op, want we hadden "de Kerstdagen thuis te vieren" al opgegeven.

(Tot zover bldz. 1. Deze "Kerst thuis" was voorlopig voor jaren, de laatste.)

Kapitein Hen, maatje van Leen, werd overgeplaatst naar de TJISALAK, het schip dat later getorpedeerd werd. Alle 108 opvarenden werden aan boord genomen van de vijandelijke duikboot. Het betekende niet bepaald hun redding. Vijf personen, waaronder Frits de Jong, wisten op miraculeuze wijze te ontkomen. Hierover meer in het boek, geschreven door Frits de Jong en Henk Slettenaar: **De Chinalijn in Oorlogstijd**. Is nog 2^e hands verkrijgbaar. In de volgende RIL-Post meer hierover.

Uit de verzameling van Robert Schultink.

In de vorige RIL-Post maakten we reeds melding van deze verzamelhobby. Die 15,- zal wel dollars betekenen. De KPM postcard zat er ook bij. De vraagprijzen staan in geen verhouding met de andere hobby, die met "gelopen" enveloppen. Met het scheepsstempel werden de postzegels ongeldig gemaakt. Let op de duidelijke handtekening van de 2nd Off.



Koninklijke Marine Reserve (deel 2)

De zoektocht naar koopvaardijsschepen die de vlag van de KMR voeren gaat verder en heeft al het nodige opgeleverd. Maar helaas nog geen goede foto van de STRAAT HONG KONG. Wel een fraaie foto van een Nedlloyd schip, maar dat is natuurlijk gevaarlijk om af te drukken in de RIL Post(!).



Wel kwam een foto van de STRAAT RIO te voorschijn, helemaal uit Australië.

De oproep voor meer foto's heeft nog weinig opgeleverd, zelfs via de beroemde website van Piet Sinke; alleen een vage foto van de MISSISSIPPI LLOYD in Papeete! Maar ik ga door en ben er van overtuigd dat uiteindelijk de foto's van RIL schepen met zo'n vlag uit de vergetelheid gerukt kunnen worden.

Dan toch maar deze keer een kleine foto van dat Nedlloyd schip.

Met heel veel partijen is contact gezocht, musea, bloggers be-langenverenigingen, maar ook kennissen en oud-collegae. Een interessante website van een actieve HAL kapitein is zeer de moeite waard. Zie:

<https://www.captain-berth.com/captainsfromthepast/>

Wat blijkt, zeer veel HAL kapiteins waren (zijn) KMR officieren, eenvoudigweg omdat zij zo vaak in Nederland verbleven en dan een (korte) periode dienden bij de Marine. Deze mogelijkheid bestond niet bij de RIL, want men ging tenslotte voor meerdere jaren naar het vaargebied. Bovendien was er in Batavia/Jakarta een zeevaartschool waar je ook de rangen kon halen, zodat je niet terug ging naar Nederland. Om die reden waren er, zover ik heb begrepen maar een paar kapiteins KMR, te weten Van Kapel, Staudt, Rijk-aard, Hofland en J.H.W. Voigt. De laatste voer de KMR vlag op de STRAAT



HONG KONG op haar eerste reis uit Japan en daarvan zoek ik een goede foto! Voigt voer ook tijdens de tweede wereld oorlog als 1e Stuurman op de TJISADANE en was erbij toen de aanval op Okinawa plaatsvond. Tijdens het conflict rond Nieuw Guinea werden meerdere stuurlieden opgeleid tot KMR officier, maar wie zijn daar nog van in het leven? Werden zij ooit gezagvoerder? Wie weet het nog? Het was geen verplichting de vlag te voeren indien men KMR officier was; het was een recht. Men moest toestemming verleend krijgen van de Minister van Defensie om de vlag (die men zelf moest aanschaffen) te voeren. Lang niet alle gezagvoerders met een KMR rang voerden de vlag, omdat ze vonden dat de vlag op hun schip alle officieren en schepelingen vertegenwoordigde (of er WTK's met een marine rang aan boord zaten was onbelangrijk, want alleen kapiteins waren gemachtigd de vlag te voeren). In 1916 voer de KARIMOEN (van de SMN) in charter voor de JCJL (op de Java-Pacific Lijn, een afdeling van de JCJL). Er werd toen in San Francisco een Chinese gouache gemaakt, en daar ziet men de KMR vlag vanwege het feit dat kapitein Plugge gezagvoerder en KMR officier was. (*gouache uit particulier bezit*)

Het blijft verbazend dat er zo weinig foto's gemaakt zijn van die vlag, maar aangezien vrijwel alle foto's van schepen altijd van voren gemaakt zijn, is dat mogelijk het probleem. Na lang zoeken en navragen zijn hier dan toch een paar voorbeelden, helaas geen RIL schepen. Ik blijf hopen.





Hieronder:
links de HAL's VOLENDAM;

rechts de NEDLLOYD FREETOWN



De STRAAT HONG KONG met de K.M.R. vlag



Op de vlag van de STRAAT HONG KONG is, zij het met wat moeite, het Koninklijke Marine Reserve symbool waar te nemen. Er moet toch wel ergens een foto rondzwerven met zoiets afwijkends als een anker in de witte baan van de vlag.



Contouren van het KMR-anker zijn waarneembaar.

Java-China-Japan lijn in Maritiem Museum

23 - 3 - 1980.

In het Maritiem Museum is momenteel de tentoonstelling Vaart in vervoer te zien. In deze tentoonstelling wordt onder meer aandacht besteed aan de Java-China-Japan Lijn (JCJL), die in 1902 is opgericht.

Het passagiersvervoer van de JCJL had voornamelijk een Chinees karakter. Voor het Europees personeel deed dit Chinese gedoe vaak wat vreemd aan. Aan boord was de eerste klasse zelden bezet. Een enkele keer was er een belangrijke Chinees of een Europeaan. In de tweede en derde klasse waren vooral Chinezen te vinden. De tweede klasse beschikte over een eigen hut en het waren met name Chinezen uit Indië die op het Chinese vasteland handelscontacten wilden leggen, die van deze klasse gebruik maakten. Daarnaast vervoerde men vracht, maar vaak waren dit ook mensen; koelies.

Op de schepen van de Java-China-Japan Lijn was ook een scheepsarts aan boord. De belangrijke Nederlandse schrijver Jan Slauerhoff (1898-1936) heeft van 1925 tot 1927 als scheepsarts op verschillende schepen van de Java-China-Japan Lijn gevaren, zoals op de Tjimanoeek, de Tjikembang en de Tjileboet. Hij maakte in deze periode zo'n tien reizen.

De eerste reis die Slauerhoff maakte beviel hem wel: er was zowel op het schip als onderweg veel te zien. Maar de volgende reizen waren een kwelling die steeds groter werd. Slauerhoff verfoeide de schepen, het klimaat, de bemanning en de passagiers. Daar kwam nog bij dat Slauerhoff over een slechte gezondheid beschikte. Eén van Slauerhoffs taken was het keuren van koelies. Daarover schrijft hij in *Such is life in China*: 'koelies keuren is nog minder dan koeien van mond- en klauwzeer afhelpen. Even in de lies tasten: klieren? Neen. De wang aaien, wat langer bij een meid: koorts? Neen. De oogleden optillen: trachoom? Neen, all right, weer een halve dollar'.

Als Slauerhoff al bij de Java-China-Japan Lijn is vertrokken, krijgt de inrichting en het comfort op de schepen bijzondere aandacht. De eerste klasse krijgt salons, een sportdek en een zwembad. De tweede klasse, nog steeds vol Chinezen heeft speciaal ontworpen Chinese salons en een sportdek. Schepen die deze luxe accommodatie krijgen zijn de Tjibadak en de Tjijtjalengka die op de tentoonstelling Vaart in vervoer te zien zijn. Maar deze schepen bleven ook koelies vervoeren. . .

Knipsel uit het RIL-Archief. Bron: een Rotterdamse courant.

Soms is het nodig de authenticiteit van het artikel te bewaren.

De eerder afbeeldingen van TJIKINI en TJIMANOEK komen uit het boek ZEEROEP. Slauerhoff en de zeevaart (uitgave 1969). Scheepsportretten van Martin C. Heere

Dirk van Lopik vertelt verder.

De dag voor vertrek Mombasa was een bijzonder warme, met een hoge vochtigheid. De gezagvoerder besloot die avond de salon open te stellen als slaapzaal. De enige plaats met airconditioning. Nu was AC iets overdreven, het kwam er op neer, dat er op het dek boven de salon een soort koelkast plat lag die, als je beneden goed voelde en je arm omhoog stak, iets van een koel zuchtje veroorzaakte. Stelde niet veel voor.

's Avonds na het eten werden door de bedienden alle matrassen in de salon op de vloer gelegd, in een van tevoren vastgestelde volgorde. Vooraan de gezagvoerder, hwtk, 1^e stuurman etc...op rangorde.

Ik lag dus achteraan, maar wel recht onder die koelkast. We hebben die nacht, ondanks alle lawaai die zo'n snurkende menigte veroorzaakt, toch goed geslapen.

De volgende dag zaten we gelukkig weer op zee. Zo naderde mijn eerste term. Na Mombasa volgden nog Tanga, Mtwara, Dar es Salaam en Lourenco Marques. Overal mooie stranden, maar geen vergelijk met M'basa, waar we nog een middag hadden gesnorkeld op het rif van 'Nyali- Beach, en zeker niet met Mahe.

Ons verblijf in Dar es Salaam viel samen met het bezoek van kroonprinses Beatrix en Claus.

De 'Wacht ter kooi' van die week meldde dat het zwart zag van de mensen. Beira en L.M. waren nog de parels onder het Portugese bestuur, een paradijs voor Zuid-Afrikaanse toeristen en voor ons weer het begin van de 'bewoonde' wereld, met 'L.M-radio': (check your time by the b-b chime, it is now eight oclock on L-M radio!!!) Of:

Rrrradio llllourenco marquessshh, transmittaoooo binte-cinquinetrushhh!!

Schitterende klanken, met die typische radio echo van Latijnse landen.

Soms ook al hoorbaar: radio Springbok met voor ons het eerst Zuid-Afrikaanse reclameboodschappen: "wil jou plantje nie groei nie, gebruik dan verneukpoep van Dawie Vandermerwe!!!

In dit L.M. nam ik in stijl afscheid van de eerste term, door met een paar man uitgebreid "Piri Piri" te eten als afscheid. De volgende morgen vroeg uit de veren en met een Fokker Friendship van Air Mozambique, net over de boomtoppen van een ontwakend Afrika naar Jan Smuts airport in Johannesburg. Doorvliegen naar Brazzaville,

Kano, Rome en tenslotte Amsterdam. Naar het inmiddels nieuwe Schiphol. De rust kwam pas weer terug bij aankomst Vlissingen, veel oude bekenden, allen een paar jaar ouder en veel meegemaakt.



Bloemen op het graf van mijn opa (*Angelique Ende*)

Martinus Vasbinder, geboren op 26 april 1905 in Alkmaar, overleden op 27 december 1942 in San Francisco. Hij was zeeman en woonde met zijn vrouw en dochter in het idyllische kleine bergdorpje Tretes vlakbij Soerabaja op Java. Er waren een paar vergeelde fotoalbums met de meest exotische foto's van mijn opa in een wit tropenpak. Maar verder wist ik niet zo veel over hem. Waar was hij aan overleden? Was het de oorlog? Lag hij ergens begraven? Had hij een zeemansgraf? Op welk schip had hij gevaren? En wat deed hij eigenlijk in San Francisco?

Mijn moeder kon mijn vragen niet beantwoorden en lange tijd lichtte ook internet geen tipje van de sluier op. Totdat een paar jaar geleden zijn naam opeens oppopte in de internet hits. En daar stond het. Hij had een graf in San Francisco op het Cypress Lawn Memorial Park. Al die tijd had mijn moeder geen idee. Wat een grote verrassing!

Deze vondst op internet smaakte naar meer. Ik vond een weg langs de vele archieven. Er was een tijd dat ik elke week een nieuw archief ontdekte waarvan ik het bestaan nog niet wist. Maar beetje bij beetje werden de pagina's van zijn verleden verder ingevuld.

Wat begon met het graf, vond een vervolg met zijn persoonskaart en uiteindelijk met een complete persoonlijke archiefdoos. Martinus Vasbinder stond er op de lichtblauwe doos. Ik knoopte het witte touwtje los en aan de manier waarop de gaatjes, gemaakt voor de oorspronkelijke ringbanden, aan elkaar kleefden, kon ik merken dat ik de eerste was die dit archief na al die jaren door mijn handen liet gaan. Het archief zat vol met stukken van de JCJL.



m.s. 'Tjisadane' met JCJL schoorsteen

Martin, zoals iedereen hem noemde, was tweede machinist op het motorschip de TJISADANE. Het was 1942. En net zoals alle koopvaardijsschepen werd ook de TJISADANE ingezet in de oorlog en had mijn opa vaarplicht. Hij was ziek geworden onderweg, las ik in de stukken. Maar daar kon niet direct wat aan gedaan worden. Een schip op zee midden in de oorlog kan nu eenmaal niet direct ergens heen. Uiteindelijk kwam het schip aan in Amerika, waar het zou worden omgebouwd tot troepentransportschip. Hij bleek een ernstige hartkwaal te hebben. Hobbeland met een vrachtwagen door de binnenlanden van Amerika is hij uiteindelijk naar het ziekenhuis gebracht in San Francisco. Daar beschikten ze over de juiste apparatuur om hem te kunnen helpen. Maar helaas heeft dat niet meer mogen baten en is hij in het ziekenhuis overleden.

Ik vind troost in de archiefstukken. Ik vind een brief van de scheepsarts. Beschrijvingen van collega's die hem hebben opgezocht in het ziekenhuis. Correspondentie tussen de JCJL en mijn oma, die ze in eerste instantie niet konden bereiken omdat ze inmiddels verbleef in kamp Lampersari op Java. Uiteindelijk kreeg ze pas jaren later te horen dat haar man was overleden. Ik ben geraakt door de zorgzaamheid en de zorgvuldigheid van de JCJL. Het was niet zomaar een werkgever. Het was een manier van leven en daar hoorde alles bij.

Pagina voor pagina bladerde ik het archief verder door met uiteindelijk als grote bonus een foto van het indrukwekkende graf en van de begrafenis in een prachtige bloemenzee. Het besluit was snel genomen. Samen met mijn moeder zou ik het graf gaan bezoeken in San Francisco. Zo kwam het dat mijn moeder op 80-jarige leeftijd afgelopen september voor het eerst bloemen heeft gelegd op het graf van haar veel te jong overleden vader.



De laatste reis van de MERCURY SEA. (Leo Warmenhoven)

Na mijn verlof in augustus 1973 kreeg ik van onze general superintendent, de heer Hulleman te horen, dat mij de eer te beurt viel om te worden "gesecondeerd" als technical superintendent bij Mercury Shipping. Sinds enkele maanden had deze "geheime" dochter van de RIL een eigen kantoor in International Building. Toen ik daar op 1 september begon was Cheng Kam Toi algemeen directeur, Bill Geoffrey general superintendent en werkte er een locale staf van twaalf administratieve medewerkers. Dat werken op een klein kantoor was op zich al een leuke afwisseling van 191 Java Road.

Mercury Shipping beheerde toen 4 ex RIL en 2 ex Nedlloyd.schepen.

MERCURY BAY, (TJINEGARA) MERCURY GULF (TJILIWONG)

MERCURY LAKE (STRAAT BANKA) MERCURY COVE.(TJIMANUK)

MERCURY SEA (BILITON) TREDAN (ex BENGKALIS)

Die voeren diensten van East-Afrika en de Perzische Golf naar het Verre Oosten en van Zuid-Amerika naar Australië. De TREDAN zou worden omgebouwd voor speciaal vervoer van motorjachten tussen Singapore en de Westkust van de VS.

Na enkele weken bericht dat de MERCURY SEA, op weg van Brazilië naar Australië, de haven van Durban was binnengevlucht wegens schade aan beide Schotse ketels. De kiellegging voor WOII, in 1949 afgebouwd met een Liberty voortstuwingsinstallatie. (Marshall hulp). Vanaf vertrek Buenos Aires had het schip al vele reparaties ondergaan, en er was weinig vertrouwen in de Argentijnse bemanning. Schip was intussen verkocht voor de sloop in Taiwan, moest vóór 31 december aankomen. Op 27 september werd besloten al het mogelijke te doen om haar op eigen kracht naar Australië en daarna Kaohshung te krijgen. Bill Geoffrey duikelde in het zeemanshuis snel een extra chieft engineer op met ervaring in dit soort installaties. Samen met die Engelsman vloog ik hals over kop naar Durban. Lange reis via Bombay, Nairobi en Johannesburg. Mijn medepassagier bleek een totale alcoholist die trillend en zwetend bezig was dit avontuur te overleven. Aankomst 28 september. RIL-superintendent aldaar, Simon Heijkoop, pikte ons, was blij dat ik er was en wilde zich er verder liever niet mee bemoeien. Het schip lag aan de kade bij de werf en de ketels waren open en redelijk afgekoeld. Bij een snelle inspectie bleek de bakboord ketel, waarop het schip was binnengelopen, in redelijke staat. Maar er moest wel veel losgekomen isolatie worden vervangen. De stuurboordketel vertoonde veel lekkages en in overleg met de Lloyds Surveyor werd besloten een aantal vlampijpen te vervangen en alle pijpen opnieuw te rollen.

Intussen was ik zo'n 40 uur in touw maar voor ik van boord ging om een bed op te zoeken wilde ik nog kennismaken met de kapitein. Na bespreking van de plannen zei hij met Argentijns accent; "Misterr Lio, I have other problem; fiesch". Wij naar de vrieskamers in het tussendek, waar na openen de slechte lucht al niet veel goeds voorspelde. Bij het licht van een zaklamp leek de vis, in kartonnen dozen gestapeld op pallets, nog redelijk goed. De temperatuur was rond het vriespunt maar moest officieel minus 12°C zijn! Twee van de drie ammoniak compressors bleken goed te werken. Voor de derde was een nieuwe krukas onderweg. Maar de pijpenbundels van de koelelementen van beide kamers waren helemaal dichtgevroren tot blokken ijs van ongeveer twee bij twee en bijna één meter diep. Er kwam geen zuchtje lucht meer door! Er was geen warm water en alleen walstroom van de werf en dus geen mogelijkheid via de installatie zelf te gaan ontdooien! Ik vroeg zo snel mogelijk een lading surveyor te laten komen en vertrok doodop naar mijn hotel. De volgende morgen hoorde ik dat de vis tot vismeel kon worden verwerkt en dus nog commerciële waarde had. Mijn verzoek aan ons Durban kantoor om de vis over te laden in diepvries spoorwagens werd na twee dagen overleggen definitief geweigerd door de Zuid Afrikaanse autoriteiten. Intussen ging het ontdooien met een brandslang tergend langzaam. Pas na enkele dagen lukte het om weer iets te koelen. Intussen had ik in het logboek gevonden dat op zee de ladingtemperatuur al eerder boven het vriespunt was geweest! Om kort te gaan, na veel geploeter lukte het de lekke pijpen van de bakboord ketel allemaal te dichten en een Lloyd's certificaat te krijgen om de reis voort te zetten op alleen op de bakboord ketel. Op zaterdag morgen 6 oktober vertrok het schip met beperkte druk op de stuurboord ketel terwijl de bakboord ketel nog werd opgestookt! Eta Brisbane 31 oktober. Mijn telex naar Hong Kong die dag eindigde met "*Reefer Cargo definitely spoiled*".



MERCURY
SEA. De ex
BILLITON.
Binnenlo-
pend in
Sydney.
Nov. 1973.

(foto geplaatst met toestemming van het Scheepvaart Museum Amsterdam)

Naast de techniek was de slechte stemming aan boord een probleem. De 2e wtk was teruggestuurd naar Argentinië en de 3e, toevallig een Nederlander, nam zijn plaats in. Hij zou het nog gaan proberen met die vis! De Hong Kong chieft bleef aan boord onder het mom "baat het niet dan schaadt het niet!" In Durban lagen toevallig ook de MERCURY BAY en de TREDAN, waar ik ook nog enkele dagen aan spendeerde. Mijn terugreis duurde ruim twee dagen en pas zaterdagavond 13 oktober terug in Hong Kong.

In mijn rapport kweet ik vooral het personeelsbeleid aan de miserabele toestand van de machinekamer. De bemanning was voor vertrek uit Buenos Aires van boord gegaan en hals over kop vervangen.

De "reefer engineer" was een garagemonteur die behalve de airco's van auto's nooit een vriesinstallatie had gezien. Ook hoorde ik aan boord dat een van mijn collega's al tijdens zijn verlof vanuit Nederland naar Brazilië was gevlogen en daar de vriesinstallaties grondig had gerepareerd. Inderdaad, het vriezen ging goed!

De volgende woensdag kwam het bericht dat de MERCURY SEA Fremantle wilde uitwijken in verband met het warmlopen van een lager van de lagedruk turbine. Maandag 22 oktober vertrok ik naar Fremantle waar het schip een dag later aankwam. Het verhaal was dat op advies van de onze Hong Kong chieft het warmgelopen lager was gekoeld met een brandslang! Gelukkig hadden ze Fremantle nog bereikt! Die chieft werd direct naar Hong Kong teruggevlogen. De schade bleek ernstiger dan verwacht want beide lagerschalen waren verdraaid en de rotoras vertoonde scheuren door de oververhitting. Het lichten van het kolossale turbinehuis en het van boord takelen van de rotor via de skylight was een indrukwekkend karwei. Het lokale reparatiebedrijf Bageley Brothers had een werkplaats gevonden met een ouderwetse draaibank die een rotor van die afmetingen kon bewerken. Eenmaal schoon gedraaid op de bank werd met een elektronisch apparaat de diepte van de scheuren gemeten. Die bleek veel meer dan de door Lloyds toegestane waardes en dus zou verdere reparatie zinloos zijn. Moest de reis dan toch verder met sleepboten worden gemaakt? Om zeker te maken of de metingen klopten vroeg ik de diepste scheuren door langzaam uitdraaien te volgen. Terwijl ik per telefoon het hoofdkantoor over de problemen inlichtte werd gemeld dat er in de werkplaats iets vreemds was gevonden. Het bleek dat er ooit bij een eerdere reparatie een laag was opgespoten van ander materiaal en de scheuren in feite veel minder diep waren dan gemeten. In de archieven van Lloyds Register vond men dat die reparatie twintig jaar eerder in New York was uitgevoerd.

Dit redde het schip.

(Wordt, nog spannender, vervolgd)

OLDIE-FROM THE SHOEBOX



Between 1953 and 1969 Dutch yards built no less than 35 vessels like the above seen **STRAAT JOHORE**. One more was built in Germany in 1959. On top Japanese yards built 11 more between 1957 and 1967. All told the class consisted of 46 conventional freighters. They were fast and extremely versatile. And a pleasure to the eye.

In 1968 the Line was the second largest ship-owner in the Netherlands. It controlled 68 ships with 670.000 Dwt. Quite an achievement taking into consideration it was left with 5 ships and 45.000 Dwt. in 1945 after WW2. Only Shell tankers was larger. Below seen the **STRAAT CLARENCE**



“RIL” was known to it’s crews as “Relax in Luxury” but in 1970 the end was near. Most Dutch shipping lines were amalgamated into NSU, which became Nedlloyd in 1977. From then on, the emphasis was on containers and most :Straat” ships found a sorry end on the Asian beaches before 1985. Some were not even 16 years old when they were cut up.

Photo: Harry Stott (c); text Robert Smith

Bijdrage Theo Strauss

KJCPL-periode *Peter van Loo*

Ik had al eens een stukje gepubliceerd zien worden en vandaaruit komt dan het verzoek om weer eens bij te dragen. Uiteraard doe ik dat graag maar mijn dienstverband is slechts 7 jaar geweest en in 1979 al beëindigd. Lang geleden en dus weinig detailinformatie (namen en rugnummers). Als ik terug denk, zo vlak voor mijn pensioen, dan heeft die periode toch wel heel veel voor mij betekend en me ook wel gevormd.

De structuren die je aan de wal niet altijd vanzelfsprekend zijn en waar je moet accepteren dat organisaties minder eisend zijn. Een voorbeeld is het puntjesslijpen van de potloden net voor het wisselen van de wacht. In mijn huidige werkomgeving zouden ze vragen of ik wel goed bij mijn hoofd was. Gelukkig kwam ik na het varen bij de luchtmacht terecht waar dergelijke disciplines en gewoontes ook vrij normaal waren. Het is dus normaal (ik ben gelukkig normaal).



Wat ik mooi vond was het ge-degen en alles omvattend opleidingstraject waarbij je alle facetten van het bedrijf aan boord mocht ervaren. Het ene moment stond je als officiertje op de brug of de bak (in het wit), maar daarbij was je ook: Tallow tank peiler, Bilge reiniger, timmerman mastblokkencontroleur, zware spier opbouwer

enz....Lekker geïntegreerd dus.

Zelf heb ik nu een interne opleidingsafdeling (container terminals) en heb inmiddels zo'n 40 jaar m'n steentje bijgedragen in havenontwikkeling en operationele planningen. Ik ervaar het toch als een nadeel dat men tegenwoordig manager wordt, zonder ooit daadwerkelijk onderdeel te zijn geweest van het werkproces. Duidelijk teveel carrière gericht.

Wat was het varen toch fijn. We hoefden niet op teambuilding-sessies omdat het vrij evident was dat we op elkaar waren aangewezen. Autonoom gedrag werd al snel in de kiem gesmoord.

“Loosan als je niet slaapt blijft je deur gewoon OPEN!!!”



Feestjes werden volop georganiseerd en het contactboek nauwkeurig onderhouden. Een leuk voorval was een ongeval met een minimoke (zebra gestreept) aan de Kilidini Road te Mombasa. We werden afgeleid, onderweg naar het Nyali Beach hotel, door dames op het terras van het Castle hotel en kwamen tot stilstand tegen een boom. Engelse verpleegsters

ontfermden zich over ons en bijna onvermijdelijk, ontstond er ook nog een romance.

Voetballen bij het zeemanshuis was ook een belevenis. Uitgedost in het RIL tenue en voorzien van allerlei schoeisel (o.a. MK schoenen) gingen we de strijd aan met de Britten van de Blue funnel line. Meestal verloren we maar dat lag dan aan die ouwe op doel.

Dit is maar het topje van de IJsberg (I know). Dat is dan weer het leuke van de reünie, mijn schamele herinneringen worden dan rijkelijk aangevuld. Was het waar?... Ja het was waar!

Graag gedaan weer. Foto's spreken vaak meer tot de verbeelding:



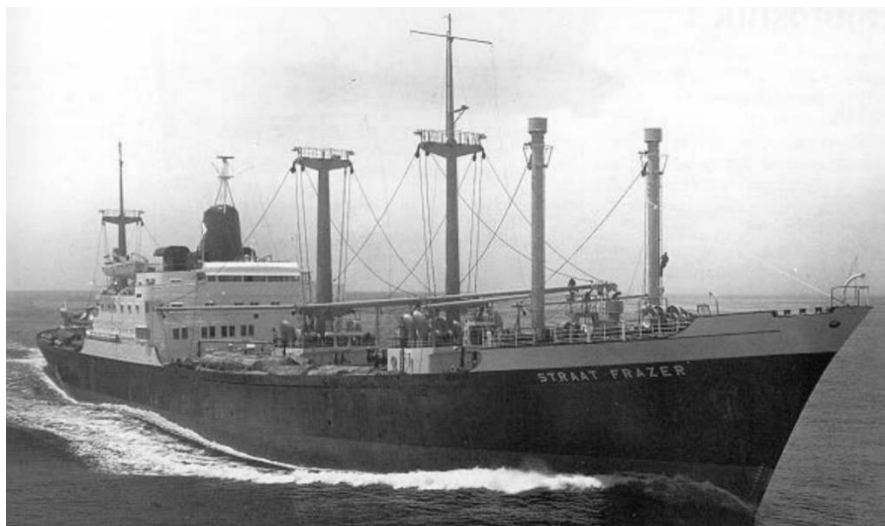
Links: Peter, Midden: Sparks, Rechts: kapitein Bouterse
(Mogelijke gelijkenis met andere personen berust op puur toeval)



Feestje met de "grote schuur" dames Kaapstad

Maiden voyage van de STRAAT FRAZER *Theo Pondaag*

N.a.v. het gewaardeerde artikel over de uitgave van de herdenkingsmunten, hierbij & bijlage info over de 1e Straat F.(1963), waarop ik als 3e wtk op nieuwbouw heb gezeten, en als 2^e in 1964/65 de maiden voyage heb mogen beleven Eerst op de CHIWAS, daarna FEWAS .Van Kobe naar Durban, wij langs de Krakatau, waren we sneller dan de Japanse schepen die gelijk met ons vertrokken. Scheelde ruim 12 uur..



Als een scheermes!

Bemanning aan boord tijdens de nieuwbouw

Kapitein	Zeijlstra. H	Hwtk	Schriemer. J
1e Stuurm.		Hwtk(jongste)	Verweij. J.W.
2e.Stuurm.	Verseput.B.	3e Wtk.	Pondaag. Th. G.
3e Stuurm.	Wel. R.v/d	4e Wtk.	Kramer. J
3e Stuurm.	Jolmers. C	4e Wtk.	Mazereeuw. J.
L.Ig Stuurm.	Erk. W A van der	4e Wtk.	Woerd. H. de
Marconist	Krachten. F	4e Wtk.	Orth. R. V.
		4e Wtk,	Meulman. P.C.
		5e.Wtk.	Schoolkate. J.B.H.
		LI.Wtk	Noort. M. A.

Personalia wijzigingen : periode 01-01-20 tot op heden.

Overleden

Mevr.M. Ruys-Kroese	30 April	2019
Dhr. G. W. Witteveen,	19 December	2019
Dhr. H. R. Bos ,	31 Januari	2020
Dhr. H. E. Kattenbroek,	8 Maart	2020
Dhr. J. G. M. Spijker,	30 Maart	2020
Dhr. J. D. Jelijs	16 April	2020

Beëindiging lidmaatschap:

Mevr. J. Witteveen-Koster,
Mevr. L. Feringa ,
Mevr. A. A. Herbig- v.d. Kamp,
Dhr. J. G. M. Spijker,
Mevr. M. Ruys- Kroese

Nieuwe leden:

Dhr. F. Feunekes
Dhr. W. R. Oord
Dhr. M. Th. Zurhake
Dhr. H. Hagens

(Foto achterblad buiten: TJIPONDOK Hong Kong.)



