



- Post

65

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



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



Bij storm en bij regen.....doorgaan!!



**Bekijk bewegend beeld van de TJITARUM.
Scan de QR-code met je telefoon.**

COLOFON

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

Nummer 65, Juni 2025

Erelid:..Jaap de Rooij

Bestuur:

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

Secretariaat: **Hindrik van der Laan.**

Penningmeester: **Chris Fagel,**

Reünieorganisator: **Renier Ligtenberg**
E-mailad: kjcplreunie@gmail.com

Webbeheerder: **Henk Kers.**

Redactie RIL-Post: **Harry van Twillert.**
 Peter Talsma.

*(Foto omslag voor, buiten en binnen): **Rustig zeetje...***

.VAN ACHTER DE BESTUURSTAFEL

De reünie is amper achter de rug of de hoofdredacteur stuurt mij al weer een mailtje: Denk je nog aan het stukje “van achter de bestuurstafel”?

Ja daar zit je dan in je combinatie functie reünie coördinator en voorzitter. Toch vind ik het altijd wel weer leuk om verslag uit te brengen van wat er zoal speelt binnen de vereniging.

De reünie vond dit jaar voor de eerste keer plaats op een nieuwe locatie. Het blijft altijd spannend: krijgen we de kwaliteit die we gewend zijn of heeft de locatie iets te bieden wat we tot op heden nog niet gezien hebben. Uw reactie positief en negatief kunt u kwijt bij de reünie coördinator: kjcploreunie@gmail.com

Voor de oplettende bezoeker was de entree in ieder geval anders.

We mochten die dag één van de drie Delta Hotel vlaggen vervangen door de K.J.C.P.L. vlag uit onze eigen verzameling. Met de wind die er stond hebben we een paar mooie plaatjes kunnen schieten. Die traditie wilde we er in houden. Daarnaast krijgen we steeds meer aanvragen van mensen die hun verzameling te koop aan bieden en de opbrengst aan de vereniging schenken. Zo wisselde ook deze keer weer enkele schilderijen, wereldkaarten, pentekeningen en een asbak van eigenaar.

Alle mensen die spullen hebben ingebracht, van harte bedankt.

Nu we het toch over verzamelingen hebben:

De vereniging heeft een uitnodiging ontvangen van een zuster vereniging om te inventariseren welke verzamelingen er zoal, bij leden, oud medewerkers of verwoed verzamelaars thuis liggen.

Een afvaardiging van het bestuur zal de eerste bijeenkomst bijwonen en daar zo nodig jullie van berichten.

Wij menen dat het erfgoed, waar het zich ook bevindt, bewaard moet blijven.

Datum, en locatie, voor de volgende reünie al weer vast gelegd:

Zaterdag 30 Mei 2026. Voor de locatie “**Het Delta Hotel**” hebben we in optie.

Ik wens een ieder een zonnige zomer toe.

Uw voorzitter Renier



Van de redactie

***De RIL-Post, "**Voor U en....door U!** Heeft u iets te melden, schroom niet, deel het met ons.

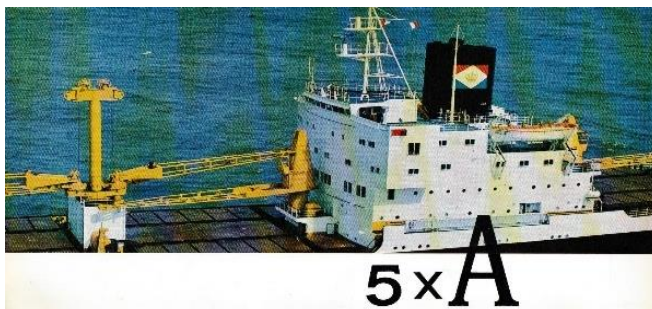
De foto's, gemaakt tijdens de Reünie, zijn ook dit keer gemaakt door **Pim de Moor**.(onze dank!)

***Vervolg **Sytze Adema** a/b van de **SCHOUTEN**.

O.a.tijdens de Cuba- en de Vietnam crisis.

Maar ook de trip naar Harlingen.

*** Er zijn heel wat leden die een koperen scheepsbel op de kop hebben kunnen tikken. O.g. heeft een foto van de bel van de **TJILIWONG**. Bedoeling is een pagina (of meer?) te vullen met afbeeldingen van scheeps-bellen die her en der in uw bezit zijn gekomen.



***Vraag aan Jaap de Rooij n.a.v. de foto van een één der 5xA schepen.

Doe er nog maar ééntje bij!

Het zijn er tenslotte 6 stuks geworden.

Zie art. verder op.

*****www.kjcpl-ril.nl** Breng ook eens een bezoekje aan de website van de vereniging: www.kjcpl-ril.nl . Materiaal voor zowel de RIL-Post als de website kunt u aanleveren bij zowel de hoofdredacteur van de RIL-Post als de beheerder van de website.

*****Kappers en chirurgen in Z.Amerika**

80 jaar geleden einde WO-2. In deze editie enkele gerelateerde artikelen. De kappers die in Z.Amerika a/b kwamen en vloeiend Duits spraken.

Maar ook chirurgen. Lees verder op daaromtrent meer.

We kijken vast vooruit:

Ons redactielid Peter Talsma heeft een pracht stukje levens-beschrijving klaar liggen ter inspiratie omtrent uw "leven" NA het varen.

(in de volgende RIL-Post)

Jaarlijkse Herdenking . 4 mei 2025 bij het Nationaal Koopvaardijmonument "De Boeg "- Rotterdam. (Ineke Aalberts)

Bij dit monument herdenken wij de opvarenden van de Nederlandse koopvaardij schepen die tijdens de Tweede Wereldoorlog omkwamen.

Programma:

- 09.30 *Ontvangst bij het monument.*
- 10.00 *Het "slaan van 4 glazen" op scheepsbel door Zeekadettenkorps R'dam.*
- 10.05 *Woord van herdenking door burgemeester Schouten.*
- 10.10 *Kranslegging met koraalmuziek door het Nederlands Douane orkest.*
- 10.45 *Ontvangst met koffie en thee.*
- 11.15 *Einde.*



Op deze koude en regenachtige Zondag was er veel belangstelling voor deze herdenking. Niet alleen genodigden, maar vooral van de vele omstanders die ook deze plichtigheid bijwoonden. Ook was het de eerste keer dat de nieuwe burgemeester van Rotterdam, Mevrouw Schouten, de toespraak hield. Zij sprak over de meer dan 3500 geallieerde schepen die samen met hun bemanning , die voor de oorlog niets vermoedend weer terug gingen naar hun schip, op zee zijn gebleven. Vrede is niet vanzelfsprekend, daar moeten we heel zuinig op zijn.

Henk Kers:

Van koopvaardijbemanning naar frontsoldaten op zee: Voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog had Nederland met ruim 1100 zeeschepen een van de grootste en modernste koopvaardijvloten ter wereld. Veel van die schepen en hun bemanningen werden tijdens de oorlog voor geallieerde oorlogsdoeleinden ingezet. Nauwelijks getraind en bewapend deden ze jarenlang en onder de meest gevaarlijke omstandigheden hun werk. Of beter de *plicht* die hen in het landsbelang was opgelegd, met het groot gevaar voor eigen leven, want de vijand deed er van alles aan om de schepen te laten zinken.

Vaarplicht: Op 6 Juni 1940 kondigde Koningin Wilhelmina een **vaarplicht** af en werd het koopvaardij personeel met een pennenstreek gemilitariseerd. Het ene moment waren ze burgers, jongens soms nog, het volgende moment ongetrainde dienstplichtige

frontsoldaten op zee. Hun taak was levensgevaarlijk, maar het koopvaardij personeel had geen keus. Ze moesten varen. Het alternatief was deserteren en werd zwaar bestraft. De vaarplicht gold voor bijna 1200 schepen met 32000 bemanningsleden, waarvan ruim 19000 Nederlanders. De meesten van hen waren op zee toen de oorlog uitbrak

Stoom vrachtschip TJIBESAR

1940-1945

Inzet WO2



Maatschappij: N.V. Java China Japan Lijn, Batavia.

Bouwjaar: 1922

en zouden hun thuis jaren niet meer zien.

Databank Koopvaardij: www.koopvaardijpersoneel40-45.nl/databank

Gratis en de moeite waard als men zoekt naar info betreffende maatschappij, schip of bemanning. Overzicht reizen (alleen of in konvooiverband)

Zie bronnen: Nationaal Archief Den Haag:

2.12.30/2.16.31/2.16.32/2.16.32/2.16.40/2.16.54 en 2.06.084

Ned.Instituut voor Militaire Historie

LOCK archief (London Collectie Koopvaardij)

St.Maritiem Historische Databank geg's schip en foto's

Convoy Web, Arnold Hague Convoy Database

www.convoyweb.org.uk

M.S. Schouten (Sytze Adema)

**In de vorige RIL-Post de reizen tijdens de koude oorlog (Cuba- en Vietnam crisis) maar ook de unieke reis naar Harlingen.
Tot slot, bij deze, de bijdragen van Sytze te completeren.**

Mijn vrouw maakte als toetje voor ons allen Saromapudding met gevolg dat er een hele lading werd ingeslagen en werden vervolgens een tijdje elke dag getracteerd op die Saromapudding. Ze heeft de kok geleerd vlees en gehaktballen te braden en in ieder geval verlost van die massieve meatballs.

(vervolg vorige RIL-Post)

Nadat de lading piepers was ingenomen, afscheid genomen van onze geliefden en zetten koers richting Alexandrië. Pracht weer in de Golf van Biskaje, zware storm in de Middellandse Zee. Pootaardappelen gelost in Alexandrië, verder via Port Sudan. Aardnoten voor Taipei op Taiwan.

In de Golf van Aden brak 's ochtends een hevige brand uit in de machine-kamer, die in no time was gevuld met zwarte rook

2^e WTK Willem Sandburg is met een zware 40 liter fles met CO₂, met gevaar voor eigen leven van het werkplaatsdek naar beneden gegaan en heeft de brand opblust. Kwam er niet zonder brandwonden vanaf. Zonder zijn zeer heldhaftig optreden, was het schip zeker verloren geweest.

Twee dagen bij Aden liggen drijven om provisorisch de schade te herstellen.

Kabels voor de startluchtcompressor door brand verwoest en ook die voor de brandstofvoorziening. Gelukkig een redelijke voorraad kabels aan boord.

In Aden schade hersteld en reis naar Taiwan vervolgd.

Daar waren net schermutselingen uitgebroken tussen het China van Mao en het China van Chang Kai Shek.

De Amerikaanse marine patrouilleerde daar met veel machtsvertoon om de Taiwanese belangen te beschermen en wij moesten duidelijk onze identiteit kenbaar maken en de reden van onze aanwezigheid aldaar.

Een Amerikaans fregat begeleidde ons tot bijna de haven van Taipei.

Intussen was de lucht tussen Soekarno en Nederland ietwat geklaard, nadat Nieuw Guinea aan Indonesië was overgedragen in 1962. Na Formosa (Nu Taiwan) werden we als eerste KPM-er met gele schoorsteen ingezet om rijst te varen tussen Rangoon, Bangkok en verschillende Indonesische havens.

We schrokken hevig van de ellende en armoede die we daar aantroffen. Het eens Indische land was voorheen een rijst exporterend land en nu moest het VN-hulpprogramma eraan te pas komen om voedselhulp in de vorm van rijst aan Indonesië te schenken en echte honger te verlichten.

Overigens werden we door de plaatselijke bevolking met open armen ontvangen. Men was blij en enthousiast om onze KPM kleuren weer te zien. Dit

speelde zich allemaal af voor de reis naar Cambodja, opgetekend in de vorige RIL-Post. Na die reis, begin 1995, in Singapore met verlof gegaan.

De vier schepen van het **SCHOUTEN** -type werden in 1966 aan de Oranjelijn verkocht en ingezet op de Noord-Atlantic.

In 1969 werd de **SCHOUTEN** als **PRINSES ANNE**, door de Oranjelijn verkocht aan HWA PO Overseas Private Shipping met als thuishaven Mogadishu Somalië.

Het schip is in 1973, onderweg van Nagoya naar Whampoa tijdens een zware storm door schuivende lading omgeslagen en vergaan.

Hoe de bemanning het er vanaf heeft gebracht, is mij niet bekend,

Het is een vreemde gedachte te beseffen dat een schip, waarop ik twee jaren dienst heb dienst gedaan, samen met je vrouw de hut hebt gedeeld, nu ergens diep in de oceaan op de bodem rust.

Om het verhaal positief te beëindigen, mijn vrouw en ik hebben een heel warme vriendschap overgehouden aan 2^e stuurman **Piet Meert** en zijn vrouw **Ria**, die ook aan boord waren tijdens de Harlingen-reis.

Het werd een vriendschap voor het leven.



De SCHOUTEN.

Gebouwd bij Bijkerswerf te Gorichem in 1954. Overgedragen aan de Oranje lijn in 1966 en herdoopt in **Prinses Anna**.

In '69 overgedragen aan Overseas Private Shipping Mogandishu Somalie..

Op 1 april 1972 onderweg van Nagoya naar Whompoa door schuivende lading gekapseisd en gezonken. Lot bemanning onbekend.

Harry, hierbij een foto van de **SCHOUTEN** uit mijn privé collectie. We liggen hier op de rede van Muscat Oman, aan de ingang van de Perzische Golf.

Hoe Nico Padt bij de RIL belandde.

Als je opgroeit in het Oosten van het land, heb je weinig kennis van de zee. Toch was er altijd een speciale aantrekkingskracht tot de zee.. Dat werd realiteit toen ik na mijn eindexamen HBS, tijd over had, voor ik in militaire dienst moest.

De chef van Nievelt Goudriaan & Co was ook secretaris van onze tennis club in Rotterdam, waar we naar toe waren verhuisd.

Van hem kreeg ik toen een aanstelling als bediende Algemene Dienst/plee-jenschoonmaker aan boord van het oude Liberty schip **ALUDRA** voor een reis naar de oostkust van Zuid Amerika. De reis verliep reeds aangenaam totdat er in de kleine haven **ANGRA dos REIS** in Brazilië, twee passagiers aan boord kwamen. Een echtpaar dat uitgezwaaid werd door een beeld schone nicht van de vrouw **Sonja Schmeling**. Kleindochter van de Wereldkampioen Zwaargewicht bokser **Max Schmeling**

De hofmeester ontving het echtpaar en hun chaperone en droeg mij op om Sonja de brug te laten zien. Graag gedaan, maar jammer dat de tijd daarvan zo kort was.....

Het bleek dat monsieur en **madam Montagne** van mening waren geweest dat de **ALUDRA** een passagiersschip was. In plaats daarvan werden ze geconfronteerd met een oud stoomschip. Te laat om plannen te veranderen, en zo vertrok het echtpaar met ons, diezelfde dag richting Nederland.

De eerst volgende zondagochtend, stond ik koffie te maken met een grote handmaal-molen.

Onder de trap naar boven floot ik daarbij op de maat van het dubbel viool-concert van Bach. Na een paar minuten, boog zich een hoofd om de trapreling: Mevr. Montagne. Zij was onder de indruk van dit onverwachte stukje natuur, en verteld mij dat in zeer slecht Engels.

Ik had gehoord dat zij het meest Duits sprak, en antwoordde haar in die taal.

Monsieur Montagne kwam er ook bij en chipte in met Frans tegen haar; waar-schijnlijk denkend dat ik dat niet zou verstaan.

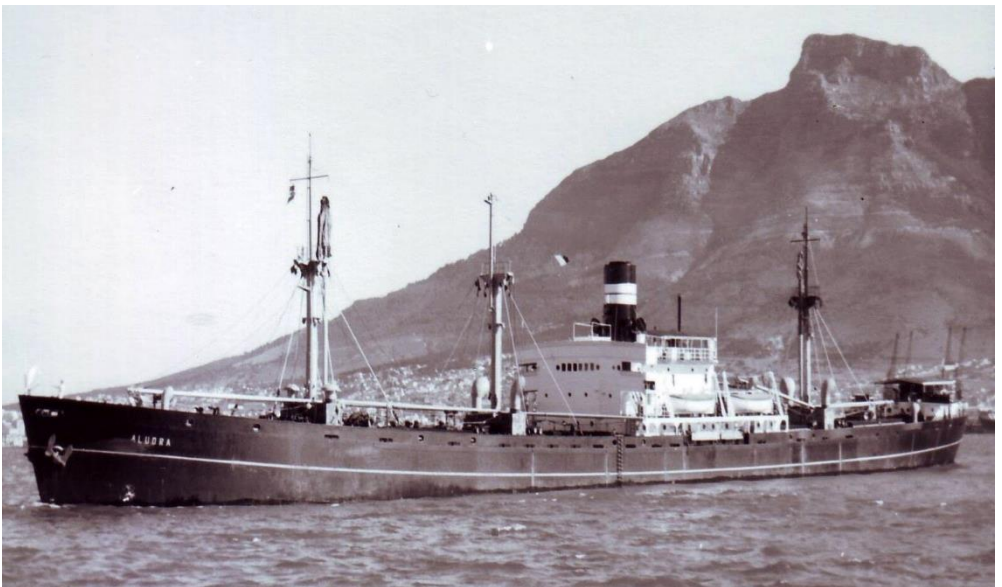
Groot was hun verbazing toen ik ze in die taal ook te woord kon staan. Ze nodigden mij uit voor een kop koffie in hun cabine en madam toonde mij het schetsboek waar ze mee bezig was.

Aan de linker kant tekeningen van hoe ze dingen hadden verwacht (aan boord van een passagiersboot) en aan de rechter zijde de werkelijkheid. O.a. was aan de rechterkant de schets van de douche, die ze moesten delen met de sparks. Omdat het schip een lichte "lift" had, stond er voortdurend een plas vuil water in die douche.

Zij bleek schilderes te zijn van beroep, oorspronkelijk uit Sleeswijk Holstein, en hij beeldhouwer uit Frankrijk.

Ze vroegen of ik misschien bridge speelde en toen ik dit beaamd had, kwam er bericht van de Kapitein of ik even "boven" kon komen. Hij vroeg mij uit over mijn achtergrond en hoe het kwam dat ik vier talen sprak en bridge kon spelen. De meeste *pleejen-schoonmakers* kunnen dat nl .niet. Ontving toen zijn uitnodiging om elke avond bridge te komen spelen met hem en de Montagnes en waarvoor hij ook nog "overtime uren" schreef. Closest to a professional bridge player I have never been! Zo verliep deze reis ook voor de Montagnes op een heel prettige manier. Er was voor mij nog een opvolgreis naar de Perzische Golf (in charter van de VNS) met ook nog vele bijzondere gebeurtenissen. Deze scheepvaart ervaringen maakten het zeker voor mij dat ik in deze richting verder wilde gaan, weliswaar niet aan boord van een schip, maar aan de wal. Zo begon ik op 2 April 1962 in Durban als Employee van de RIL.

De ALUDRA.



Later maakte Nico nog een reis metalweer de ALUDRA
(wachten op zijn volgende verslag)

Doe er nog maar eentje. (vraag aan Jaap de Rooij)

In RIL-Post 60 (pag.26) is sprake van een pracht poster met daarop de aankondiging van 5xA- schepen.

Voortschrijdend inzicht en omstandigheden leidden er toe, nog een bestelling te doen. Zo zijn het er in **totaal 6 stuks** geworden.

Bouw vond plaats in Holland. Drie stuks bij Verolme Scheepswerf NV, Alblas-serdam, en drie bij Van der Giessen- De Noord (Krimpen aan den IJssel) .

ROYAL INTEROCEAN LINES



5xA

“Vagelijk herinner ik me dat er goede ervaringen waren met de eerste schepen en dat voor de bestemde lijndienst er eigenlijk **één** bij moest. Overigens herinner ik me ook, dat de stuurlieden wel klaagden over de stabiliteit. Toen ze Safocean werden, was de belading een probleem omdat in Australië de ckd's (lichte lading) eerder geladen werden dan de Mauritius zwaardere lading. Puzzelen geblazen.

Details zou je eens aan een Safocean-stuurman moeten vragen. Je weet, Safocean was een joint tussen Safmarine en Interocean Durban. Moneyspinner voor RIL, want wij charterden de schepen uit naar Safocean met een flinke marge en Safmarine maar klagen dat we afzetters waren”. 😊.

De Zeevaartschool Willem Barentsz

(Sierik Visman en Sjoerd Bonnema)

Hierbij een verslagje van Sjoerd Bonnema over de OCTANS, het opleidingschip van het Maritiem Instituut Willem Barentsz (MIWB) waarmee Sjoerd Bonnema meerdere keren zee koos met zijn studenten.

De OCTANS is in 1969 gebouwd als hekkotter UK 275 voor Hoekman in Urk.



Na een periode als viskotter werd ze gecharterd door Rijkswaterstaat om van 1977 tot 2002 dienst te doen als meetvaartuig.

Ze verrichtte jarenlang voor de kust van Hoek van Holland, peilen metingen in de Euro- en Maasgeul.

*(In blauw over-
all: Sjoerd Bon-
nema)*

In 2003 aangekocht door het Maritiem Instituut als opleidingsschip voor de opleidingen Maritiem Officier en Hydrografie.



Tijdens deze periode maakte de OCTANS wekelijks met 12 studenten oefenreizen op de Waddenzee om de studenten de basis aan te leren van stuurman en wektuigkundige disciplines.

In het voor- en najaar stonden de jaarlijkse surveyweken gepland voor de hydrografie opleiding, waaronder de afgelopen jaren het North Sea Wreck Interreg project, waarbij het schip met studenten diverse wrakken in de Noordzee in kaart heeft gebracht.

Het schip had een vaste ligplaats in de haven van Terschelling, werd bewoond door enkele oudejaars studenten die verantwoordelijk waren voor het beheer van het schip.

Menig zeeman, opgeleid aan het MIWB, heeft zee-ervaring opgedaan a/b van de OCTANS.

Deze ervaringen telden niet als Vaartijd dagen.



Paar vragen?

Hoe zag de verlofregeling er uit?

Droeg men een uniform?

Studenten met een studiebeurs?

Graag ook reactie van RIL-stuurlieden en/of wtk's die hun opleiding elders dan Vlissingen hebben genoten.

Terugblik Reünie



Het Deltahotel in Vlaardingen



Erik Moen, met een duidelijk “eigen” RIL T-shirt.
Zeer fraai, dus een foto waard!





Eten en drinken in het hotel



Natafelen





Verkoop van leuke nautische attributen



Ineke, Reinier, Harry, Janny en Johan ???



Gezellige sfeer in de grote zaal.



*Sjef van Raamsdonk:
Als dank voor zijn functie
in het bestuur!*



Bestuur en leden van de vergadering



Van vroegere “Zeevaartschool in Vlissingen”, naar “HOTEL DE ZEEVAARTSCHOOL” !



De zeevaartschool in Vlissingen wordt gereed gemaakt als Hotel. Bedoeling is gereed te zijn voor de Zomervakantie.

Het helder witte gebouw heeft een zacht kleurtje gekregen.

Onze correspondent/fotograaf uit Vlissingen was er op tijd bij om het verschil te accentueren.

Een dagje of vakantie doorbrengen in de totaal gerenoveerde Zeevaartschool tot :

HOTEL DE ZEEVAARTSCHOOL

**Een bijzondere
beleving
en.....
grote kans op
ontmoeting met
oud collega's!**



SCHEEPS BELLEN



**RANDFONTEIN /
NIEUW HOLLAND**



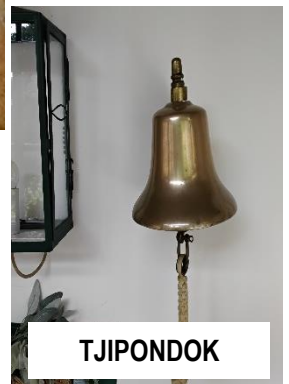
TJILIWONG



TJITJALENGKA



MAASSLUIS



TJIPONDOK

STRAAT TOWA 1969 Afrika - Japan

Op een reis van Mombasa naar Japan, waren er beesten aan boord voor een dierentuin in Japan. Op 8 augustus in Mombasa geladen, stonden in kisten aan bakboord op het achterdek: 5 giraffen, 2 jonge olifanten, 2 neushoorns en een stel struisvogels.

De beesten mochten 2x per dag gevoerd worden, maar kregen van iedereen vaak wat extra's.

Een lange reis van ca 5.500 mijl, dat is wel 20 dagen varen.



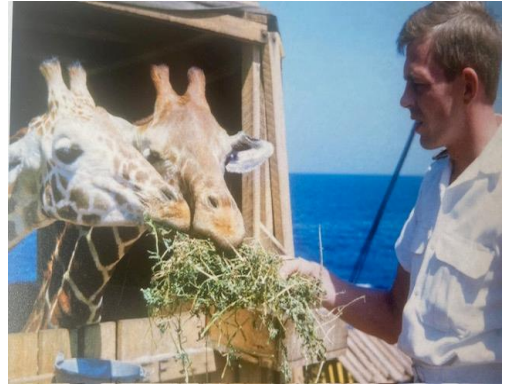
De houten hokken, met de dieren erin, werden een dag voor vertrek aan boord gehesen. Stonden al een poosje op de kade te wachten en kregen veel bekijks. Allereerst de 5 giraffen, die met hun kop en lange hals boven de hokken uit staken. Van de andere dieren zag je weinig, behalve van de struisvogels. De 2 olifantjes staken hun slurf af en toe naar buiten; een komisch gezicht. In de overige 2 hokken stonden een neushoorn en een hangbuikzwijn.(warthog)

De volgende dag vertrok de STRAAT TOWA naar Dar es Salaam.

Nieuwsgierig hoe het de dieren verging, hebben Johan en Ineke na het ontbijt gekeken naar het voederen van de dieren en het schoonmaken van de hokken. Een heidens karwei voor de 4^e stuurman en de bemanning.



Na enkele dagen onderweg naar Maleisië en op een ruwe zee, kwam een giraffe ten val. De bemanning heeft getracht het dier op te hijsen. Nogal een karwei. Een van de poten lag dubbel onder het lijf. Het lukte uiteindelijk om haar terug in het hok te brengen. Helaas heeft de giraffe het niet gered. Ook een van de struisvogels



kreeg onderweg problemen en was niet meer te redden. Met de olifantjes ging het ook de verkeerde kant op maar door ze medicijnen te geven en, naar ik heb begrepen, wonderolie? kwam dat weer goed. De dieren zijn in Yokohama van boord gehesen.



Terug in Mombassa in november 1969 wordt er hard gewerkt om met z'n allen de bar op te knappen. Potten verf op de bar i.p.v. potten bier.



*Van rechts naar links:
Johan Plezier, 3e werktuigkundige
????, 5e wtk
????, 5e wtk
Achterkant: Piet Bijl, 2e stuurman
Peter Talsma, 4e stuurman*

De bar blijft een belangrijke communicatie plek op het schip.



Barbecue aan dek

Eén goede reis! *(Dirk van Lopik)*

Voor het diploma C2, in Vlissingen, zat ik tegelijkertijd met Willempie, die een jaar of acht ouder was. Willem kwam uit Ritthem, aan de boorden van de Schelde op Walcheren, en voer bij de VNS. Hij vertelde me, dat hij altijd zijn ouders belde, als hij op vertrek lag in Antwerpen. Zijn ouders gingen dan naar de zeedijk, en stookten een flink vuurtje, zodat Willempie het zou zien, als hij langs Ritthem voer. Een helder licht, beter dan zwaaien uit de verte naar elkaar. Een laatste groet voordat hij weer het “zeegat” uit voer.



De Bulbsteven, niet altijd een voordeel?

De bulbsteven van de Straat F-schepen.

De in Japan gebouwde Straat F-schepen kwamen uit met een bulbsteven. De voordelen waren voor de hand liggend en het prototype was getoetst in Wageningen.

Echter de later gebouwde Straat A en Straat H schepen hadden geen bulbsteven.

Ik zou graag de reden willen weten waarom dit het geval was.

Misschien zijn er nog meer mensen onder de lezers die hier meer van weten. Zou het een idee zijn om hier een artikel over te schrijven in de RIL- Post?

Vriendelijke groeten. Herman Broersma

TJIBODAS (*Henk Roos*)

(*uit de oude schoenen doos*)

In een recente RIL-post stond een mooie foto van de **Tjibodas**. Dat herinnerde mij aan het eerste contact met dit schip. Ik was toen net 17 jaar en had nog geen enkel idee dat ik later in de vijftiger jaren ditzelfde schip vele tientallen malen zou bezoeken in zowel Hongkong als Kobe, waar ik toen werkte als "shipping employe" voor de Java Lijn.



De foto is gemaakt in maart 1948 toen de **Tjibodas** in IJmuiden arriveerde, onderweg van Rotterdam naar de Nederlandse Dok en Scheepsbouw Maatschappij in Amsterdam voor een grote dokbeurt en verbouwingen/aanpassingen. Het schip had na de oorlog voor de Nederlandse regering gevaren – onder andere graan van de USA naar Rotterdam – en was recent terug geleverd aan de Java Lijn. Voor het naar het Verre Oosten vertrok, moest het een dokbeurt en verbouwing ondergaan bij de NDSM. Op de foto is goed te zien dat een DMO geen "luxe" was. Bij het binnenlopen van de Middensluis werd het schip geassisteerd door een haven/kust sleepboot van Bureau Wijsmuller (Stentor-klasse).

Het kan raar lopen in het leven. Ik heb heel wat fijne herinneringen aan dit schip. (Bij mij thuis hangt de **scheepsbel** van de **Tjipondok** die een vriendelijke gezagvoerder voor mij "versierde" toen dat schip voor de sloep naar Taiwan werd gebracht.)

Vele memories van een fijne tijd.!!!

LIESBREUK OPERATIE

in Zuid-Amerika na de oorlog

Dirk van Lopik, wtk op de Straat Cook. Mijn ervaringen met Duitse oorlogsmisdadigers, zijn minder spectaculair, maar toch.....

Het moet ergens einde 1944 zijn geweest, na de eerste grote Duitse nederlagen aan het Oostfront(Stalingrad), tegen de Russische troepen, dat een groep hoge Duitse SS-officieren, tot de conclusie kwam, dat ze deze oorlog niet meer konden winnen. De Duitse troepen, waren intussen al terug getrokken, tot in de Oekraïne, en deze SS-sers, hielden een vergadering in een (haven-)plaats in de Oekraïne; Odessa genaamd. Deze hoge SS-ers, maakten zich zorgen wat er met hun, en vele anderen, zou gebeuren, als Duitsland het onderspit zou delven, en zij gevangen genomen zouden worden. Zij besloten een geheim verbond te stichten, om na de oorlog te kunnen ontsnappen, aan de tribunalen, en rechtbanken, die die SS-ers en andere oorlogsmisdadigers ongetwijfeld zouden berechten en misschien wel ter dood zouden veroordelen. Zij noemden dit geheime verbond de Organisation "Odessa"(niet toevallig, dat in deze naam, ook de dubbele "SS", van de Duitse SS voorkwam!).(er is een boek over geschreven;The Odessa files) Ze hielden vele, geheime, besprekingen, vooral binnen hun eigen organisatie, maar ook met de leiding van diverse Duitse vernietigingskampen, die grote hoeveelheden geld bij elkaar konden brengen, vanuit die kampen. Uiteraard alles geroofd van de Joden; Kunst, schilderijen, geld, en goud, etc., Vaak ook sieraden van de Joodse vrouwen, tot het goud uit de gebitten van de vergastte Joden toe. Vlak voor de val van het Duitse rijk, hadden ze vele miljoenen bij elkaar gesprokkeld, om hoge Duitsers, en misdadigers, uit Europa te kunnen smokkelen, voornamelijk naar landen in Zuid Amerika, dus deze boeven bleven uit handen, van hun Amerikaanse en Russische vervolgers. Eén er van was deze beruchte Dr. Mengele, die uiteindelijk pas in 1979, in Brazilië, is overleden, maar die de Israëlische geheime Dienst(De Mossad) nooit heeft kunnen vinden of arresteren. Pas nadat hij was overleden, en na het opgraven van zijn lichaam, zijn ze na een aantal (toen nog provisorische)DNA-testen tot de slotsom gekomen, dat dit "de"Dr.Mengele moest zijn geweest. Een ander beroemd verhaal, is de arrestatie, van Dr.Eichmann, die in de zestiger jaren, na een jacht door Argentinië, Uruguay en Paraguay, uiteindelijk door die zelfde Mossad, werd gepakt, en uit Zuid-Amerika werd gesmokkeld, door deze Mossad, om vervolgens, na een lang proces in Tel Aviv, ter dood te worden veroordeeld, en te worden opgehangen. Dit ondanks vele protesten door de diverse Zuid-Amerikaanse regeringen, die de "Stiekume" ontvoering door de Israëliërs sterk veroordeelden.

Mijn verhaal, is minder spectaculair, maar speelde in Montevideo/Buenos Aires, nadat ik last kreeg van pijn in mijn liesstreek, tijdens het tornen van een

hulpmotor, a/b van de STRAAT COOK. Ik werd onderzocht, door een arts in Montevideo(Uruguay), en die constateerde een liesbreuk. Maar het schip lag al op vertrek, dus er werd besloten om in Buenos Aires, weer naar een dokter te gaan, dit keer, naar de kliniek van Dr. Eidelberger, die concludeerde dat ik geopereerd moest worden, voordat het een "beklemde" breuk zou worden. Ik mocht meteen blijven, maar moest eerst nog terug naar het schip, om al mijn spullen in te pakken, want ik moest een week in de kliniek blijven, na de operatie, dus het schip zou zonder mij vertrekken. Tijdens de eerste gesprekken, schakelde Dr. Eidelberger iedere keer over op het Duits(dat was beter dan zijn Engels, en mijn Spaans was toen ook nog onvoldoende), en hij vertelde daar bij, dat hij een Oostenrijker was, die al voor de oorlog in Argentinië was gaan wonen en werken, terwijl ik daar helemaal niet om had gevraagd! (ik vind het over het algemeen verdacht, als mensen zich al gaan verontschuldigen, zonder dat daar naar gevraagd word, of aanleiding toe is.....kortom waarom vertelde hij mij dit??) Vlak vóór de operatie, werd mij duidelijk gemaakt, dat ik niet onder narcose zou gaan, maar dat in deze kliniek, gebruik werd gemaakt, van een zgn. "ruggenprik", iets waar in Europa, nog nooit iemand van had gehoord, in 1967. Ik was twee jaar daarvoor, in Vlissingen geopereerd(door Dr. Kraan), aan een "blinde darm ontsteking", gewoon zoals toen gebruikelijk was, onder volledige narcose, van een uur of twee. De operatie in Buenos Aires, zou ook ruim een uur in beslag nemen, en daarna zou ik nog een week in de kliniek moeten blijven, om weer aan te sterken en op mijn volgende schip(de Boissevain) te wachten. Tijdens die week, hoorde ik in de kamer naast mij ook af en toe Duits/Italiaans praten, door een bejaard echtpaar, waarvan de man, een hart-operatie had ondergaan. Nadat de vrouw een paar keer langs mijn open deur was gelopen, wist ik haar aandacht te trekken,en uit te leggen, dat ik een Nederlander was, die ook Duits verstond.

Zodra ik weer een beetje kon lopen, ging ik regelmatig de kamer naast mij binnen, om een praatje te maken, met de patiënt, Dr. Edgar Traversa, en zijn vrouw Amalia, beiden uit het Zwitserse Lugano (ik geloofde hun wel). Na een paar dagen, vroeg Edgar mij, of ik onder Narcose was geweest?

Nee dus!.....toen moest hij lachen. Volgens zijn informatie, was Dr. Eidelberger inderdaad een Oostenrijker, die trouwens vandaag zijn verjaardag had gevierd), een zeer kundig chirurg, maar ook de uitvinder van de "ruggenprik", die hij uitvoerig had kunnen uittesten op de Joden in de concentratie kampen. Hij was er blijkbaar in geslaagd om in 1945 Duitsland te ontvluchten, in de chaos die er toen heerste, maar niet nadat hij eerst gevangen was gezet door de Russen. Een Joodse man, had hem verraden, en om hem te straffen, hadden ze met een grote hamer, zijn rechterhand in de prak geslagen, zodat hij nooit meer zou kunnen opereren.

De Russen hadden hem eerst gevraagd of hij "rechts"-of "linkshandig" was?.....en hij had eerlijk geantwoord; "links"! Maar dat geloofden de Russen

niet, en ze hadden zijn rechterhand toen maar totaal vermorzeld, zodoende deed hij nu alle operaties en handelingen gewoon met zijn linkerhand, wat mij ook was opgevallen, want door deze zgn. "ruggenprik" blijf je gewoon bij kennis, en zie je de hele operatie....."life"!! De rechterhand was volledig onbruikbaar, zelfs na al die jaren, kon hij volgens mij, zijn neus er nog niet mee snuiten, (het zag er niet uit) dus toch nog een beetje gerechtigheid, voor al die Joden die hij als proefkonijn had gebruikt. Ik durfde hem niet goed te vragen, hoe hij precies uit Duitsland had kunnen vluchten (je weet maar nooit met een kamparts!), maar ik denk dat de organisatie "ODESSA", ook hierbij een rol had gespeeld. (ik heb trouwens nooit meer last gehad van mijn lies, dus hij was wel een bekwame arts!)

Dit is het verhaal, van iemand die weliswaar na de 2 wereldoorlog is geboren, maar wel veel van de geschiedenis weet.....

MODELO ORINAL

(Duitse Kappers a/b in Zuid Amerika)

Over de Rio Plata draaien we richting Montevideo. Het is laag water en tegen de opkomende zon zijn de wrakstukken van de **Graf von Spee** nog net boven water zichtbaar. We varen dus door historisch water.

Als we tegen de kant liggen, ga ik in de loop van de ochtend op zoek naar een goeie kapper. Op een schip moeten alle functies en beroepen uitgeoefend worden, net als aan de wal. Het probleem is dat niet altijd de juiste vakman aangemonsterd is, de meeste zeelui zijn echt wel multi-skill maar deze keer was de scheepsbarbier een beunhaas die net wist hoe je een schaar vast moest houden. Iedereen liep voor joker met de bekende coupe bloempot. Tijd om daar wat aan te gaan doen.

Toen de **Graf von Spee** uitgespeeld was met het spelletje (c-6 Boem, c-7 Boem..... bloep-bloep-bloep) was een gedeelte van de bemanning in Montevideo blijven hangen en had daar een nieuw bestaan opgebouwd.

De figaro in de stad bleek een oud bemanningslid te zijn van de Duitse kruiser, hij dreef een bloeiende zaak met enkele lokale personeelsleden.

Bij binnenkomst monsterde hij aandachtig mijn kapsel en mompelde iets van **Modelo Orinal**. In mijn onschuld dacht ik dat hij het een origineel model vond. Later ontdekte ik dat "**Model Pispot**" een redelijk accurate vertaling is.

Ik werd snel verlost van mijn Planzen topf kapsel en ging verder door het leven met "kort)

Dirk van Lopik

“HELLE” SCHEPEN.

Tijdens de herdenking op landgoed Bronbeek worden alle slachtoffers (overledenen en overlevenden herdacht van de Japanse gevangenen (zee)transporten van enorme omvang. 2223 Helleships hebben meer dan 120.000 krijgsgevangenen en burger- geïnterneerden, evenals 300.000 Indonesische dwangarbeiders (Romusha's).

Zij werden als beesten verscheept, vandaar de benaming “**Helleships**”.

Zo werd het vrachtschip **JUNYO MARU** tot zinken gebracht door de geallieerde onderzeeboot **HMS TRADE WIND**. Het Japane schip zonk binnen **20 min**.

Een Japanse scheepsofficier gaf per fluitsignaal aan wie wel of niet gered mocht worden.

Eigen volk eerst.

De **JUNYO MARU** was onderweg van Java naar Sumatra met, naast bemanning, 2300 Amerikaanse-, Australische-, Britse- en Ned.krijgsgevangenen en 4200 Javaanse werkslaven (Romusha's)

Allen bestemd om aan de lange Pakan Baru spoorlijn te werken.

In de Kapel van de Erebegraafplaats te Loenen is een plaquette van deze ramp aanwezig.



Vlootlijst ms TJITARUM



(foto Brian Ingpen)

1	H.Pronk	Master	44 jaar
2.	J.L.Bakels	Ch.Off	32 jaar
3.	H.A.Noorland	2nd.Off	25 jaar
4.	P.Talsma	3rd.Off	24 jaar
5.	L.P.de Regt	Radio.Off.	26 jaar
6.	J.P.Kalma	Ch.Engineer	42 jaar
7.	J.Smit	2nd.Engineer	31 jaar
8.	H.van Twillert	3rd.Engineer	25 jaar
9.	A.Kolkman	4th Engineer	?
10	P.C.de Moor	5th Engineer	21 jaar

Vlootlijst ms Tjitarum jaren 70 op reis op de CHIOA (China Oost Afrika)

Personalia, wijzigingen 1-01-2025 t/m 26-05- 2025

Overleden:

Dhr. Ruud Smink. 6-4-2025

Dhr.J. Ligtenberg april 2025

***** Bericht van overlijden van dhr. R. Smink.
Oud leerling van de Ruyterschool.
KJCPL- wtk.
Leraar aan de Ruyterschool en ten slotte
Mede-directie-lid van de Ruyterschool.**

Beëindiging lidmaatschap:

Dhr. C.P. Tuinman per einde 2025

Mevr. Kopmels-v. Santvoort per 1-4-2025 (per e-mail)

Mevr. Nengelman per 7-5-2025

Dhr. O.Kamstra per einde 2024

Nieuwe leden

Dhr. Michel Vogel,



