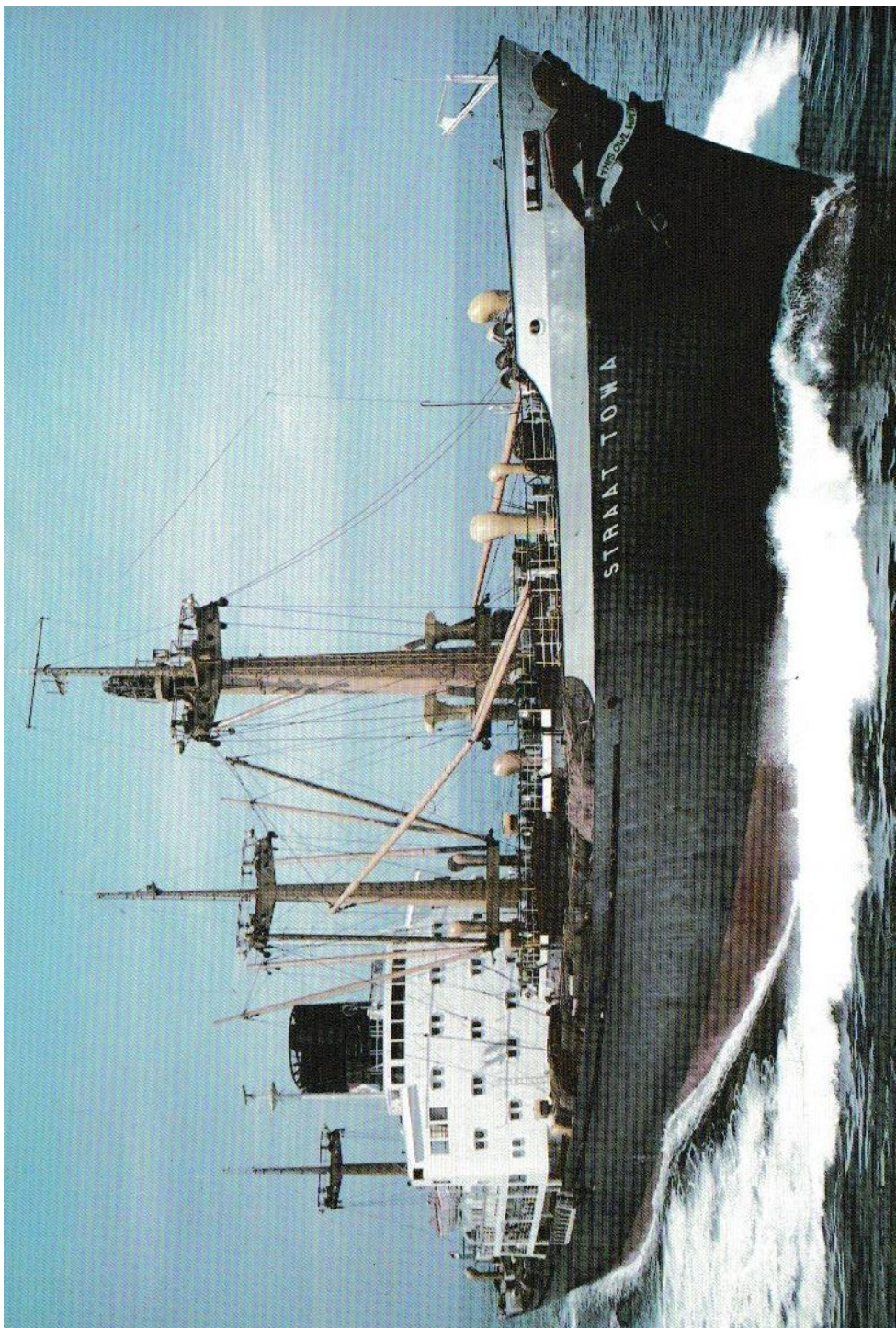




**VERENIGING VAN OUD-PERSONEEL
DER
KONINKLIJKE JAVA-CHINA-PAKETVAART LIJNEN N.V
(ROYAL INTEROCEAN LINES)**



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

Nummer 66 - augustus 2025

Erelid: Jaap de Rooij.

Bestuur:

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

Secretariaat: Hindrik van der Laan.

Penningmeester: Chris Fagel,

Reünieorganisator: Renier Ligtenberg

E-mailadres: kjcplreunie@gmail.com

Webbeheerder: Henk Kers.

Redactie: H. van Twillert

P.Talsma

Foto omslag buiten en binnen: Straat FUTAMI* en STRAAT TOWA',*

**** Foto Futami ter beschikking gesteld door Robert Bersma*

VAN ACHTER DE BESTUURSTAFEL (*Uw voorzitter Renier*)

In de vorige RILPOST melde ik al de datum voor de volgende reünie
Zaterdag 30 mei 2026 in de zelfde locatie als dit jaar. Het Delta Hotel In Vlaardingen

Na jaren zoeken naar een goede locatie voor nu en de komende jaren is dit nu ineens geen uitdaging meer.

Wat verder te doen sinds de afgelopen RILPOST zou je dan zeggen. Nu we hebben nog een langer lopend project en dat is de historie in data maar ook in goederen zien te borgen voor de toekomst.

Andere soortgelijk clubs hebben dezelfde uitdaging. De H.A.L. bleek al wat verder te zijn in dit proces en had een deel van de SS Rotterdam ter beschikking voor opslag en tentoonstelling. Zij hebben in juni diverse clubs uitgenodigd om daar gezamenlijk naar te kijken en mogelijk gestructureerd een plan op te maken.

Voor wat de KJCPL betreft zijn veel archiefstukken overgedragen aan Nedlloyd en later Maersk maar ook is veel geschonken aan de grote maritieme musea van Nederland.

Desalniettemin blijkt er elke Reünie weer dat er goederen van de RIL boven tafel komen van leden die zijn overleden dan wel hun zolder aan het opruimen zijn. Zie ook mijn bijdrage in de vorige RILPOST.

Alleen al om te horen hoe al die zaken bewaard kunnen worden voor de toekomst was deze bijeenkomst nuttig te noemen.

Men heeft mij verzekerd dat er zeker een vervolg op zal komen.

Het bestuur zal dit ook op de komende bestuursvergadering bespreken.

Om verder de geschiedenis niet te vergeten en zeker niet de jaren waarin delen van Nederland waren bezet door Japan heeft ook dit jaar Peter Talsma de vereniging weer vertegenwoordigd op 15 Augustus in Egmond aan Zee. Daar werd gezamenlijk door KPM en KJCPL de capitulatie van de Japanse bezetting herdacht.

Tot slot, laten we hopen op een paar mooie maanden in 2025 en een goed begin van 2026.

Uw voorzitter Renier

Van de redactie



***Uw RIL-Post verschijnt 4x per jaar. Medio febr/ Mei/ Aug. en Nov.

RIL-Post niet ontvangen? Trek aan de bel.

RIL-Post: **“Voor u maar ook door U”**. Heeft u iets leuks of interessants te melden, laat het even weten.

***In de omgebouwde Zeevaartschool in Vlissingen naar Hotel, ligt een “dik” blanco boek waarin bezoekende oud leerlingen hun naam kunnen vermelden.

*** Tijdens het in de **nacht** naderen van Zuid-Amerikaanse kust, was het een drukte van belang. Alle Chinezen, zo'n 35 man sterk stonden aan dek op het achterschip, bezig jute

zakken te lossen. Nadat er een jute zak tussen schip en een afhaal scheepje viel, (ons schip voer voor hun te snel) waardoor het “overzetten” niet bepaald soepeltjes verliep. Reden voor China om te vragen aan de 3e wtk ietwat snelheid te willen minderen. Welnu, een paar tandjes minder was voldoende. Niet veel later tel. van de Kapitein: *“Ik wil dat je onmiddellijk de dienstsnelheid aanhoudt, ik wil niet meedoen met dat gedoe van China!”*

Jaren later, tijdens een Reunie het voorval nog eens besproken met deze Kapitein. Wist er nog alles van: We hieven het glas, deden een plas, en alles bleef zoals het was. Geen aantekening in het “RIL-Reglement”.

*****Een normale, onschuldige weddenschap over de aankomst tijd in de volgende haven, tussen de Hwtk en de Kapitein, liep volledig uit de hand. De ontstane ruzie werd zelfs opgenomen in het “RIL-Reglement van Orde”.**

*** Het Museum van de sympathieke **Jan Nierop** in Almere is voor de zesde keer in 27 jaar verhuisd. De laatste verhuizing was het nieuwe onderkomen aan de Xenonstraat in Almere Poort. 70 m2 groot.

Dit Scheepvaartmuseum begon 27 jaar geleden op een zolderkamer. Daarna verhuisde eigenaar Jan Nierop naar het stadscentrum, verschillende ruimtes in Almere haven en de Flevobazar in Almere buiten. Werd ook door menig RIL personen bezocht. Er moeten nog foto's rondzwerven.

In Almere is er helaas niets meer van te vinden. De vraag is waar de collectie van Jan gebleven is?

ALUDRA 2 (Nico Padt)

Na thuiskomst van de 1^e reis was er nog geen oproep voor mij om in militaire dienst tegaan. Word benaderd door de Personeelschef van Van Nievelt Goudriaan of ik nog een reis zou willen maken op de ALUDRA, deze keer in charter voor de VNS naar de (toen nog) Perzische Golf. Ik zei enthousiast “ja”, mede gebaseerd op het feit dat ik geen idee had wat ik van die PG zou kunnen verwachten.

Er was een nieuwe Kapitein aan boord, alsmede een nieuwe Hofmeester (mijn directe baas).

Eerst een kustreis naar Bremen, Hamburg, Lübeck en Kopenhagen. Ik onthoud hiervan dat het “Wilhelmus: werd gespeeld ter ere van onze Nationaliteit toen we de Weser rivier opvoeren naar Bremen. Ik vond dat best geschikt van die Duitsers. Vóór in Hamburg kregen de jongere broekies een pep talk van de 2^e Stuurman, die als Dr. Fungeerde aan boord, aangaande de gevaren die zich letterlijk en figuurlijk zouden kunnen voordoen a.g.v. “blootstelling” aan vrouwen van lichte zeden aan de Grosse Freiheit en Reeperbahn aldaar.

Lübeck was een prachtige stad met veel gebouwen in Nederlandse gevelstijl. In Kopenhagen had ik een middag vrij en ontmoette daar op een terrasje twee charmante jongedames die ik kon ompraten om samen met mij ons schip te komen bekijken. De 2^e Stuurman was onder de indruk van deze “coup” en feliciteerde me later met mijn smaak.

Na de kustreis waren er nog stops in Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen en Le Havre, voordat de reis in eerst begon.

De volgende laadhaven was Marseille en toen we daar aangemeerd lagen, was er ineens een grote opschudding: een team van de speciale douane kwam aan boord met een vooralsnog voor ons onduidelijke opdracht. De Hofmeester en scheepsofficieren die normaal voeren op Zuid Amerika en beter overweg konden komen met Spaans, waren onvoldoende in staat om deze mensen in de Franse taal te woord te kunnen staan, om zodoende uit te vissen wat hun missie was.

IK kwam binnen met de middag-thee voor de Hofmeester en groette de mensen in het Frans, hetgeen de Hofmeester deed uitroepen : “Padt, spreek jij Frans?!?”

Toen ik dat beaamd had, verzocht hij mij het gesprek te begeleiden. Het bleek dat deze in het zwart geklede mensen een speciale eenheid van de douane was, die ten taak had te onderzoeken of onze stoomboot wapens aan boord had voor de rebellen in Algerije. Dit betekende dat ze onze storekamers wilden doorzoeken.

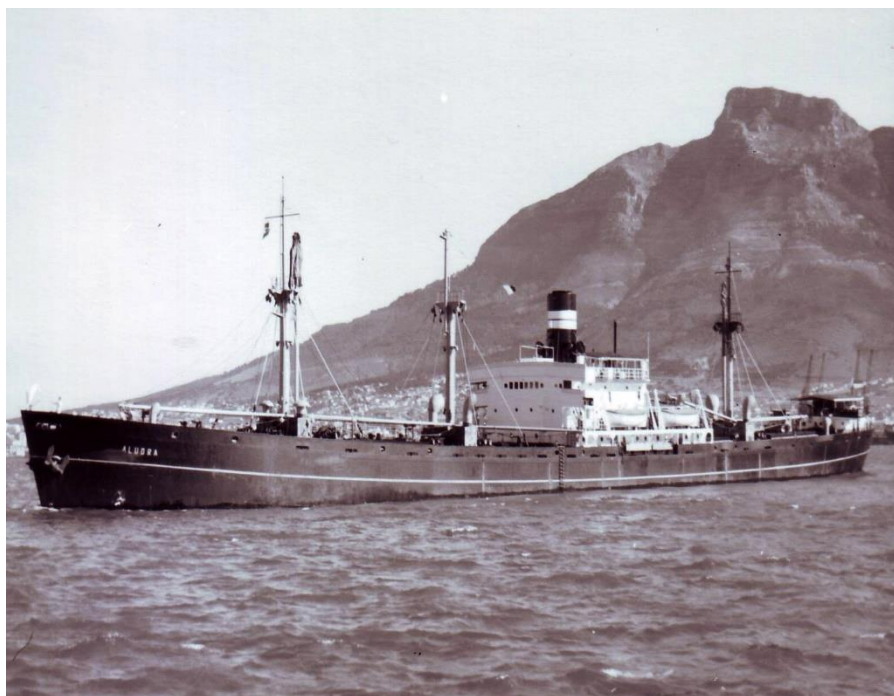
Voor dat doeleinde gaf de Hofmeester mij alle sleutels van die kamers plus de assistentie van de 3^e Stuurman. Dit was voor mij ook een compleet nieuw avontuur. En zo kreeg ik die storekamers ook goed te zien: de kamer waar

honderden sloffen sigaretten waren opgeslagen, de vrieskamer waar hele en gedeeltelijke karkassen hingen en waar ook ander vlees geetaleerd was, de algemene storekamer met levenswaren in allerlei vormen en ook de drankkamer waar o.a. flessen met zeer exclusieve Nuits Saint-Georges wijn tentoongesteld waren.

Eén van de mannen hield een fles, als een baby, in zijn handen en wiegde hem heen en weer onder blijk van goedkeuring van zijn collega's. Ik vroeg aan de 3e Stuurman of hij toestemming zou willen krijgen van de Hofmeester om elk van de teamgenoten een fles te geven en een paar meer extra mee naar boven te nemen om deze samen op te drinken. Dit werd goedgekeurd en het onderzoek werd meteen afgesloten. De sublieme wijn droeg ertoe bij dat de "zwarte bende" uiteindelijk tevreden en nogal luidruchtig van boord ging, uitgeleid door de Kapitein en de Hofmeester.

"Half stops" in het Suez kanaal waren Port Saïd en Suez. Allerlei opdringerige Arabieren kwamen aan boord om o.a. vieze foto's aan de man te brengen. Ik kocht een mooi horloge van één van hen, dat na een uur of zes compleet de geest gaf.

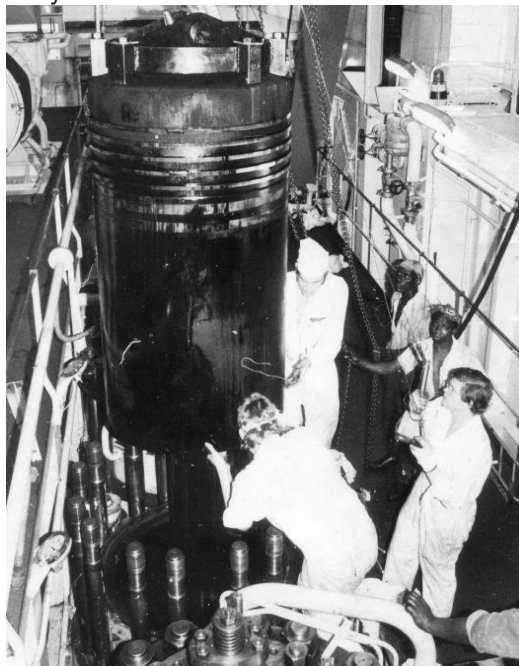
Van de Rode Zee staat me nog bij, de grote aantallen haaien.



Verstelbare schroef a/b van de STRAAT NASSAU (G.de Groot)

Van sept.1972 t/m sept.1973 heb ik als 5^e en dd 4^e wtk aan boord. Dit was een groot deel van de garantie periode. Begin 1973 werd dan ook de garantie docking bij Asano Dock uitgevoerd. De verstelbare schroef werd toen ook flink onderhanden genomen. Het dok deed er erg geheimzinnig over, er mocht niet mee gekeken en niet gefotografeerd worden en er werd gefluisterd dat tijdens eerder inspecties op andere N-schepen er flink geblunderd was.

Er werd een groot scherm om de verstel-inrichting geplaatst, binnen het scherm werd een projectie opgetuigd met dia- en film projector, en men begon. Iedere stap werd uitvoerig op het projectie scherm bekeken en geanalyseerd. Veel hai's en aso's kwamen van achter het scherm vandaan en



uiteindelijk zat de zaak weer in elkaar.

Niet alleen de verstelbare schroef was een probleem, ook de slijtage van de zuigerveren en de cilindervoering van de hoofdmotor (RND 90) was excessief. Ik heb 5 van de 7 zuigers gezien. HD-brandstof leidingen sprongen regelmatig (koper hard solderen was de beste oplossing), de viscometer totaal uit elkaar getrild en alle verbindingen in het hoofdschakel-bord los getrild.

Het brandalarm ging af en het schakelbord werd een grote straalkachel.

De hulpmotoren stonden alleen op zee uit. In de haven stonden ze vaak allebei aan.

Dus op zee onderhoud met de vuile olie bunker rechts, de schone olie bunker links, respectievelijk 60° en 80° C. Geen ventilatie, die was nodig voor de as-generator, Geen aangename klus dat onderhoud: veel ijswater en zout tabletten. Ondanks dat we gecertificeerd werden voor "onbemande" mk, hoefden we ons niet te vervelen. Hardwerken en hard stappen: geweldige tijd, fijne collega's en veel geleerd. In m'n verdere loopbaan altijd leiding gegeven aan een TD, met de basis opleiding van de KJCPL !

Herdenking Prins Hendrik Stichting 2025

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



De vlaggen zijn gehesen

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

Niet alleen de aanwezige mensen, maar ook de monumenten hebben een lange reis achter de rug. Het KPM monument, de marmeren zuil werd op 3 mei 1963 opgericht door de K.P.M en verving een eerder monument dat achtergelaten moest worden toen de maatschappij in 1957 Jakarta in alle haast moest verlaten. Het

monument kreeg een plek in de hal van het Scheepvaarthuis in Amsterdam. Toen de K.P.M. per 1 januari 1967 samenging met de K.J.C.P.L., bleef het gedenkteken nog enkele jaren in het Scheepvaarthuis te Amsterdam. Vervolgens verhuisde het naar de hal van het RIL hoofdkantoor te Hongkong en werd naast de plaque van de J.C.J.L. geplaatst.

Toen de fusie van de K.J.C.P.L. met Nedlloyd rond was, kwamen beide gedenktekens terug naar Nederland als bezit van de Nedlloyd. In 1988 heeft de Nedlloyd de gedenktekens geschonken aan de Stichting Prins Hendrik te Egmond aan Zee, die ze plaatste in het museum. Daarna sprak **Rob de Mijne** namens het personeel van de KPM en **Peter Talsma** namens de vereniging van KJCPL personeel. Ze herdachten de moeilijke tijden na de inval van het Japanse leger in Indië. Het opheffen van alle lijndiensten. De schepen die ingezet werden voor de geallieerde oorlogsvoering. Maar ook het personeel van de JCPL in de kantoren in de verschillende



landen zoals Tokyo, Osaka, Shanghai, Hongkong en Manilla. Er werd gewezen op het boek “De Chinalijs in Oorlogstijd” van Frits de Jong en Henk Slettenaar. Bijzondere aandacht voor het drama van de ms **Tjisalak.**, die onderweg van Melbourne naar Colombo, door een Japanse onderzeeër was getorpedeerd. Aan boord de Nederlandse officieren van de JCPL, de Chinese bemanningsleden, passagiers en een groep Laskaren op thuisreis naar Colombo. Met de reddingboten van boord en daar ter plaatse door de bemanning van de onderzeeër vermoord. Het werd afgesloten met een tekst van de Nederlandse Regering in Londen uit het boekje “Nederlandse Koopvaardij in oorlogstijd”.

Maar ook de regering door Zijne Excellentie de minister van Scheepvaart en Visserij heeft zich hierover geuit. Een van de belangrijkste bijdragen, die het Koninkrijk der Nederlanden heeft geleverd tot de geallieerde oorlogvoering tegen Duitsland en Japan en tevens eender nationale prestaties, waarop het Nederlandse Volk ten allen tijde trots zal kunnen zijn, bestaat in den rol, gespeeld door de Nederlandse koopvaardijvloot en hun personeel.

Het is een geschiedenis die in al haar eenvoud doet blijken, hoe fier de Nederlandse koopvaardijvlag is blijven waaien op de wereldzeeën. Ik moge deze verslag beëindigen met de nagedachtenis te eeren van de vele opvarenden der koopvaardij, die voor de bevrijding van het vaderland het hoogste offer brachten’
.De Minister van Scheepvaart. Londen 1945.



Laten we hopen dat er op tijd het gezond verstand zal overheersen, en dat hetgeen we herdenken niet te vergeefs is geweest. Er werd een minuut stilte werd gehouden. De herdenking van zeevarenden en het walpersoneel van de KPM en de KJCPL, die in de oorlog zijn omgekomen.



IN HONOURED MEMORY
 OF THOSE MEMBERS
 OF OUR PERSONNEL
 WHO LOST THEIR LIVES
 DURING HTE YEARS
 1939-1945
 IN FAITHFUL SERVICE
 AT SEA AND ASHORE’

Na de bijeenkomst was er een drankje en de herdenking werd afgesloten met een lunchmaaltijd verzorgd door de Prins Hendrik Stichting.

Mps Sherakhan - Ex. Prinses Margriet *(Albert Lunenburg)*

Als "kouwe gronder" heb ik mijn opleiding genoten op de Hogere Zeevaartschool aan de Willem Buytewechstraat in Rotterdam. Daarom heb ik van 15 t/m 26 Juni 1970 op de Prinses Margriet als leerling gevaren onder kapitein H. Stapelveld.

Leuk detail is dat tussen de middag wij 2 biertjes mochten bestellen en de AS/BS en R/O leerlingen 1 biertje

Nu vaar ik, na mijn pensionering in 2005 als zeeloods in Regio Noord , sinds 2016 als kapitein op het onder Nederlands vlag varende passagiersschip Sherakhan (PHDD).

De Prinses Margriet is in 1965/66 gebouwd i.o.v. het KOFS (Koninklijk Onderwijs Fonds voor de Scheepvaart) als opleidingsschip voor leerlingen van alle zeevaartscholen in Nederland en in 1991 als logies – en opleidingsschip overgedragen aan de Zeevaatschool "Willem Barentsz" op Terschelling.

Met het KOFS had ik al eerder kennis gemaakt met mijn opleiding op de



School voor Rijn, Kust en Binnenvaart in Amsterdam met een beurs van de Shell.

In 1968 ben ik niet op de Shell binnenvaart tankers gaan varen, maar naar zee gegaan als matroos onder de gage op de Achilles van de K.N.S.M.

In 2002 is de Prinses Margriet verkocht aan Unlimited Yacht Charter in Maarssen . Het schip is totaal gestript in Klaipėda (Litouwen), waarbij de stalen superstructure vervangen is door aluminium ter bevordering van interieur en stabiliteit.

In Nederland is het schip weer opgebouwd met een nieuwe hoofdmotor (Caterpillar 2014 Kw.) ,een boeg- en hekschroef en stabilizers (ter vervanging van de anti-slinger tank).



Ms Sherakhan aan de Westerkade in Rotterdam

Vanaf 2005 is het schip gaan varen als cruiseschip in de chartervaart. Bij terugkomst als dood schip uit Litouwen, heb ik als loods het schip mogen begeleiden naar de sluizen van Kornwerderzand.

Het schip kan 26 passagiers mee nemen in 13 hutten en vaart wereldwijd. Het toeval wil dat de Sherakhan in 2020 in Harlingen gedokt was en de familie van kapitein Stapelveld gevraagd had om tijdens de proefvaart op de Waddenzee zijn as uit te strooien , hetgeen we op de Vlietroom onder de Richel gedaan hebben in bijzijn van de familie.

Bij rondleidingen over het schip zeg ik als grap dat ik op het Algemene Plan sta , omdat ik verschillende facetten van het schip het mee gemaakt de afgelopen 60 jaar.

Schip STRAAT JOHORE



RADIO NEDERLAND
WERELDOMROEP



DIODIFUSORA MUNDIAL HOLANDESA | DUTCH WORLD BROADCASTING SYSTEM | RADIO MONDIALE DES PAYS-BAS

HILVERSUM HOLLAND P.O. BOX 222 TEL. (02150) 1 61 51 55, WITTE KRUISLAAN
CABLE ADDRESS: MUNDIVOX HILVERSUM

Hilversum, 18 september '70

Familie ^{g.} van Went
van Oldenbarneveltstraat 24
L e i d e n

U I T N O D I G I N G

Hierbij hebben wij het genoegen U uit te nodigen om deel te nemen aan de opname van ons wekelijks Koopvaardij-programma, bestemd voor luisteraars op zee en aan de wal:

" T H U I S A A N B O O R D ! "

welke plaatsheeft op:

Datum : w o e n s d a g 30 sept. 1970

Daarbij kunnen wij U in de gelegenheid stellen een korte groet met enkele nieuwtjes van thuis persoonlijk uit te spreken voor:

Naam en Rang : 2e Stuurman R.J.A. van Went
Scheepsnaam en Rederij: m.s. "Straat Johore" K.J.C.P.L.

Gaarne ontvangen wij U voor de voorbereiding van dit programma in:

Plaats van ontvangst: Tussen 10.30 en 11.00 uur in de galerie
van: GRAND HOTEL GOOILAND
Emmastraat 2 (t.o. Vituskerk) in
H I L V E R S U M.

Bij verhindering

gaarne per omgaand bericht zodat wij een van de door de Rederij genoemde reserve-families kunnen uitnodigen.

Na de programma-voorbereiding, onderlinge kennismaking en de gezamenlijke koffiemaaltijd heeft de opname plaats in de studio van de Wereldomroep, gelegen aan de Witte Kruislaan 55 in Hilversum (aan de weg van Hilversum naar Bussum bij zwembad Craailo). U kunt gebruik maken van de speciale BUS die de deelnemers om 13.45 uur (kwart voor twee) bij het Wereldomroepgebouw brengt en hen daarna om 16.00 uur (vier uur) of mogelijk iets eerder terugbrengt naar het station N.S. en eventueel naar Grand Hotel Gooiland bij de daar geparkeerde auto. Bij Uw komst kan ook een routekaartje worden verstrekt.

Gegevens: Zie ommezijde.

Hoogachtend,
RADIO NEDERLAND WERELDOMROEP
G.A. Kal,
Chef Grootafdeling

MS."STRAAT "JOHORE"(GEZAGV. R.E.J. VAN DIJK)
Lijst namen voor de verbinding met de Str Johore

Naam rang	Fam. thuisfront	
Gezagv. R.E.J, van Dijk	Echtgenote	Mevr.T.M.M. van Dijk-Smulder Breda
Hfd.Wtk. Pruyssers,A.J.	Ouders	Fam P.Pruyse Capelle
2e Stm. Went R.J.A. van	Ouders	Fam. G.van Went Leiden
3e Wtk. Boidin J.W.	Ouders	Fam. A.A. Boidin Oostburg
1e Stm. Haitsma J.	Moeder	Mevr. A.M.E. Haitsma-Stoop Voorburg
5e Wtk. Moereels P.J.A.	Ouders	Fam.M.A. Moereels Voorburg
3e Stm.Heyden Th.P, v.der	Ouders	Fam.T.P. v. der Heyden Den Haag
5e Wtk. Kortz J.A.	Ouders	Fam.A.W. Kortz Nieuwerkerk a.d. IJssel
<u>RESERVES:</u>		
1. 2e Wtk. Konink J.de	Ouders	Fam. J. L. de Konink Vlissingen
2. 4e Wtk. Keizer R.J.	Ouders	Fam. R. Keizer Groningen
3. 5e Wtk. Streur J.C.	Ouders	Fam. L.J. Streur Voorburg

Peter Talsma

Peter Talsma, geboren in 1946 in Amersfoort, **mede redactielid RIL Post**. Mijn ouders, beiden uit Friesland, konden na de oorlog, aan de slag in Amersfoort. We hadden een huis in de Indische buurt met veel groen en natuur om ons heen. Ik kon altijd buiten spelen.

Toen ik een jaar of acht was, zag ik een schoolfilm over de zeevaartschool en varen op zee. Dat **wilde** ik, dat **ben** ik geworden. Nu navigeer ik anders, maar de basis van de scheepvaart heeft nog steeds mijn grootste interesse: goederen of mensen verplaatsen met optimale middelen tegen een optimale prijs.

De hulpmiddelen in de navigatie zijn natuurlijk anders, (geen sextant en sterretjes meer) en zo ook de systemen om bedrijven te sturen.

Als Quality Assurance Manager en later als gecertificeerd SAP MM/WM Consultant en uitgegroeid tot allround consultant in Business Proces Management. Ik heb in vele landen met veel mensen, de bedrijfsvoering verbeterd (en soms ook niet).

Na mijn lagereschooltijd op de Pallas Athene Montessori School in Amersfoort ging ik naar het Amersfoort Lyceum, HBS-A kant. Die heb ik niet afge maakt, om naar de zeevaartschool in Groningen te gaan. Eerst moest ik van mijn vader een reis met een schip op zee gaan maken om te kijken of ik dit echt wilde. Het werd een reis op de ms Brittenburgh van Rotterdam naar Middlesbrough midden in de winter. In de zomer heb ik nog een maand als lichtmatroos op de Brittenburgh gevaren. Ik vond het een fijne ervaring. Eigenlijk wilde ik naar de zeevaartschool op Terschelling, maar mijnouders vonden Groningen beter. Makkelijker te bereiken vanuit Amersfoort. Dus naar de zeevaartschool Academie Minerva en woonden in het internaat van de zeevaartschool: Admiraal Van Kinsbergen, bij het Noorderstation in Groningen.

Een geweldige tijd met goede leerkrachten, veel vakken en veel leren. Van navigatie, wiskundige, zeemanschap tot knopen leggen, roeien en zeilen. Veel collega's om in Groningen mee op stap te gaan. De opleiding voor stuurlieden was met een beperkt aantal leerlingen (acht in de klas). De meesten waren wtk's met een beurs van de Shell.

Na het behalen van mijn diploma Stuurman GHV BS in 1967 heb ik gesolliciteerd bij de KJCPL in Amsterdam. Maar helaas werd ik geplaatst als stuurmansleerling bij de NTPM en heb een jaar lang met plezier gevaren op de ms Congokust.

De Congokust voer op de HWAL, Holland West-Afrika Lijn. Van Hamburg, Bremen, Amsterdam, Antwerpen en Rouen naar de vele havens in West-Afrika. Van Dakar tot Lobito.

We vervoerden heen, etenswaren, drank, post en auto's. Op de terugweg hout, koffie en cacao. In Freetown in Sierra Leone kregen wij een extra bemanning aan boord voor onderhoud van het schip en helpen bij het laden en lossen. In 1968 had ik mijn 365 dagen op zee als leerling stuurman er op zitten en kon mijn derde rang gaan halen. Nu niet in Groningen naar school, maar in Amsterdam naar de HZS aan het Kadijksplein. Op januari 1969 heb ik mijn derde rang gehaald in Den Haag bij de stuurlieden commissie.



Op februari 1969 ben ik in dienst gekomen bij de KJCPL (R.I.L.) (Royal Interocean Lines) en werd geplaatst op de **ms STRAAT TOWA**. Ik ging twee jaar weg en moest in Hongkong aan boord. Een hele reis met de KLM van Amsterdam met stops in Rome, Cairo, Calcutta naar Bangkok. Van Bangkok na een hele dag wachten naar Hongkong. Dat alles met je nieuwe sextant.

Smokkelen door de Chinese bemanningsleden

(Sjef van Raamsdonk)

In 'bijgaand' artikel uit een Braziliaanse ochtendkrant wordt verslag gedaan van een bezoek van de Zwarte Bende aan de STRAAT HONSHU in Santos. Het was niet ongebruikelijk dat er gesmokkeld werd. Voor de Chinezen aan boord was het handel op de trajecten van Oost naar West, vnl. elektronica, pruiken, paraplu's en horloges. Van West naar het Oosten waren het boomstammetjes en tropische vissen. De nauwe bemanningshutten boden toch nog voldoende ruimte om één wand volledig in te richten met aquaria.

De Chinese bemanning moest veel geld betalen aan de heer A.Wing, die de Chinese bemanning contracteerde, om aan boord te komen van de RIL-schepen. De bemanning verbleef dan vaak van de nieuwbouw tot aan de verkoop of sloop van het schip aan boord. En als het schip in HongKong kwam, gingen ze een paar dagen met verlof en kregen we een tijdelijke bemanning. Dat waren meestal de wat oudere Chinese bemanning.

Vrije vertaling van het krantenartikel:

“Smokkelwaar in beslag genomen a/b Straat Honshu, één uur voor vertrek” De smokkelwaar was verborgen in de machinekamer. Om smokkel-



waar, ter waarde van 150.000 cruzeiro's in beslag te nemen aan de kade waar de STRAAT HONSHU was aangelegd, besloten leden van zoekgroep van de Federal Reserve een inspectie uit te voeren toen er nog maar een paar minuten over waren voordat het schip zou vertrekken. De federale agenten hadden bewijs van de aanwezigheid van niet-aangegeven goederen op het schip, en aangezien het rechtstreeks van uit Santos naar het Verre Oosten vertrok, had de zoekactie moeten plaatsvinden toen het schip op het punt stond te vertrekken.

De truc loonde. Toen een van de bemanningsleden de aanwezigheid van de inspecteurs aan boord opmerkte, rende hij naar de machinekamer. De inspecteurs hoefden zich alleen maar te haasten om de arrestatie vast te leggen van de personen die de smokkelwaar, 32 plastic zakken, verpakten. Alles werd in beslag genomen en geïnventariseerd.

Naast 254 radiorecorders en 767 draagbare radio's vonden de agenten op het schip 38 paraplu's, 684 dozijn armbanden, 472 spanningsdynamo's, 1610 batterijen, 2 wekkerradio's, 52 speelgoedjes in de vorm van Sinterklaas en 12 motorbootjes voor modelvaart.

Er zijn toen een aantal arrestaties gepleegd en ook is een groot gedeelte van de État Major een tijd vastgezet, waardoor officieren van het net binnengekomen MS STRAAT NAPIER, aan boord van de STRAAT HONSHU werden overgeplaatst om de wachten te kunnen houden.

DE SAFOCEANS *(Peter Talsma)*

Safocean Albany, -Amsterdam, -Adelaide, -Auckland



Safocean was een gecombineerde dienst van Safmarine en KJCPL tussen Zuid Afrika en Australië.

Safmarine, een Zuid-Afrikaanse rederij en RIL (of KJCPL). Aanvankelijk alleen RIL-schepen op de route, maar later vervangen door de Safmarine-schepen. Eerste keer dat Safmarine-schepen op een Australische

route voeren. RIL zette 4 schepen in die ze omvlagden. Veel politiek betrokken, zoals tijdens de apartheidsjaren.



Route heen:

Kaapstad
Durban
Laurenço Marques
Adelaide
Melbourne
Sydney
Brisbane

Route terug:

Sydney
Melbourne
Freemantel
Port Louis (Mauritius)
Durban
Port Elisabeth
Kaapstad

De heenreis

De heenreis van Zuid-Afrika naar Australië was gedeeltelijk de grootcirkel. De kortste verbinding tussen twee plaatsen op een bol. Op die route stroom en wind mee. Maar ze gingen nooit te zuidelijk. Amsterdam Eiland in het midden van de Indische Oceaan was de grens. Ze gingen niet zuidelijker vanwege het slechtere weer in het zuiden.

Op de reis van Zuid-Afrika naar Australië was het schip meestal niet volledig beladen. Er werd fruit en vaak ook verhuiskisten van mensen die naar Australië verhuisden, als lading meegenomen. Vanzelfsprekend een hele lading lege ingeklapte CKD's.

De terugreis

Op de reis van Australië naar Zuid-Afrika waren er twee belangrijke ladingen:

- CKD's van de Ford fabrieken in Australië naar Port Elizabeth. Bij Port Elizabeth was een grote Fordfabriek waar auto's met onderdelen uit de CKD's in elkaar werden gezet.
- Schapen in soorten en maten. Er waren levende schapen aan dek van het schip van Fremantle naar Port Louis op Mauritius. Zie filmpje op You Tube: <https://www.youtube.com/watch?v=pXQGD1aOeSw>
- Schapenvet (tallow) in de tanks, schapenvlees in de diepvrieskamers. Het schapenvet werd gelost in Durban bij de Unilever fabriek voor de productie van zeep.

De reis van Fremantle naar Mauritius was meestal rustig. Meteen iets noordelijk en dan over een rustige subtropische zee naar het westen.



CKD = Completely Knock Down - Inklapbare kisten met auto-onderdelen.

TEMPUS FUGIT (*Jaap de Rooij*)

De tijd vliegt, dat staat bij ons op de klok. En als de redactie vraagt om wat informatie, dan moet je snel zijn. Bij grootspraak zeg ik: mijn loopbaan begon als lichtmatroos-vakantiebaantje.

Na de school scheepsklerk bij de KNSM. De Amerikanen betitelden mij als "the purser". Haha.

Na dienst terug, juridische afdeling, lading claims. Probeerde uitgezonden te worden naar Zuid Amerika. Loze beloftes. Bij heer Jonckheer, directeur SMN, het advies om naar KJCPL te gaan. Hij belde meteen, en enige verdiepingen hoger werd ik ontvangen door heer Rouffaer (broer van mijn bataljons commandant van de huzaren). Aangenomen, en mocht 6 maanden naar Londen voor de taal. Na 2 maanden terug geroepen, plaatsing in HKHO, claims VZ5 en VZ1-Indias en SPS. Ik moest dus ook afscheid nemen van de Nederlandse jeugdclub in Londen, met 50 meisjes (au pairs) en 4 jongens. (!!!!!!!!!!!!!)

Werd overgeplaatst naar Kobe Agency, Nederlandse lijnen, en claims. Die laatste heeft mijn hele loopbaan bij KJCPL achtervolgt. Maar lang werd mij daar niet gegeven: Durban Management kantoor voor de RIL lijndiensten en – jawel hoor- claims. In Durban kon ik een cursus volgen voor Chartered Shipbroker, eerst Associate, daarna Fellow. Dat gaf een solide basis voor het hele traject binnen de scheepvaart. Ik heb daar veel profijt van gehad, ook toen ik weer werd overgeplaatst naar Yokohama, en daarna Durban. Na de fusie met Nedlloyd werd alles veel onpersoonlijker. Veel had RIL niet in te brengen, alhoewel wij kennelijk financieel sterker waren, zeker nadat KPM en RIL samen opereerden. KPM zat op een groot vermogen.

In Nederland werd ik benaderd, via-via, door Carnation. Ja zeker, die van oorsprong Amerikaanse "melkboer", om hun Europese transport divisie te leiden.

Koud daar ingewerkt, zag ik een oude ladingclaim liggen voor een lading blikken melk naar Noord Afrika. Er in gedoken, en zag dat in plaats van mismanagement of the ship, waar een rederij immuun voor is, het mismanagement of the cargo betrof. Volledige aansprakelijkheid voor de reder. Allemaal dankzij Durbanse opleiding. Claim was voor f. 564000 , dure guldentjes. Toen ik de P&I club voorstelde voor 50/50 te settlen waren ze super snel om daarin mee te gaan. Dat heb je als je vorige werkgever je de kans geeft een vervolg opleiding te volgen. Toen was het de grote baas die schrok: hij had het gehele bedrag al afgetrokken van de winst. Hoe verantwoord je dan ineens f. 264000. Niet mijn probleem.

Als ze mij als hbs-er hadden gevraagd hoe ik mijn loopbaan zag, zou dat eerst Kweekschool voor de Zeevaart zijn geweest, daarna plaatsing als (LI)stuurman op een van de schepen. Maar in Amsterdam rondlopen in een zgn. billentikkertje (zo noemden ze dat jasje toch?) was er niet bij.

Hoe dingen anders kunnen lopen.

Afscheids Cadeau Jaap de Rooij



Voor wie de klok luidt en de glazen hoort slaan



In eeuwige symmetrie gaat de tijd vooruit. Niets kan de tijd sneller maken, niets kan het vertragen of stoppen. Hij stroomt zonder ophouden door, zoals het zand in een zandloper. Veel generaties hebben de tijd met een zandloper gemeten, het langst de zeeman aan boord. Hij deed dat nog toen men aan de wal om zo'n ouderwets instrument moest lachen.

Op trotse zeilschepen, koggen of buizen, fluiten of galeien waren er zandlopers van verschillende grootte. Aan boord gebruikte men het grote wachtglas, dat vier uur liep en alleen door de wacht-hebbende stuurman omgedraaid mocht worden. Toen kreeg men het "half-watch glass", dat in

twee uur leeg liep en daarna het gewone glas, dat in een half uur leeg liep en bij de roerganger stond.

Na dit "half-hour-glass" sloeg de roerganger op de kleine bel bij het roer en vanaf de bak beantwoorde de man op de uitkijk met de grote scheepbel halve uur. De glazen werden geslagen.. Dan wist iedereen aan boord hoe laat het was. De hele scheeproutine was gebaseerd op het ritme van de glazen, de "ships bells". Dienst en vrije tijd, wisseling van de wacht, de rust op het schip en uit uitdelen van een borrel.

De indeling van de dag, het etmaal op zee is oeroud. De dag wordt gesplitst in 6 wachten van elk zes uur. De wacht begint om vier, acht en twaalf uur. De wacht eindigt en een nieuwe begint. Na een half uur om 00:30, 04:30, 08:30 en 12:30 wordt er één glas aangeslagen, één enkele slag op de scheepsklok. Om 5, 9 en 1 uur klinken er twee slagen: een dubbele slag. En zo gaat het door tot de wacht voorbij is: er worden 8 glazen geslagen. De nieuwe wacht begint.

Bij de leegloop van het glas werd er steeds in het logboek een streep gezet door de wachtdoende stuurman. Soms werd het glas vroegtijdig door een onbevoegd iemand omgekeerd om de wacht in te korten. In het Engels heette dit: de roerganger heeft het glas beduveld en in het Frans: De roerganger heeft het zand gevreten. Welk een romantiek ligt in de klank van de

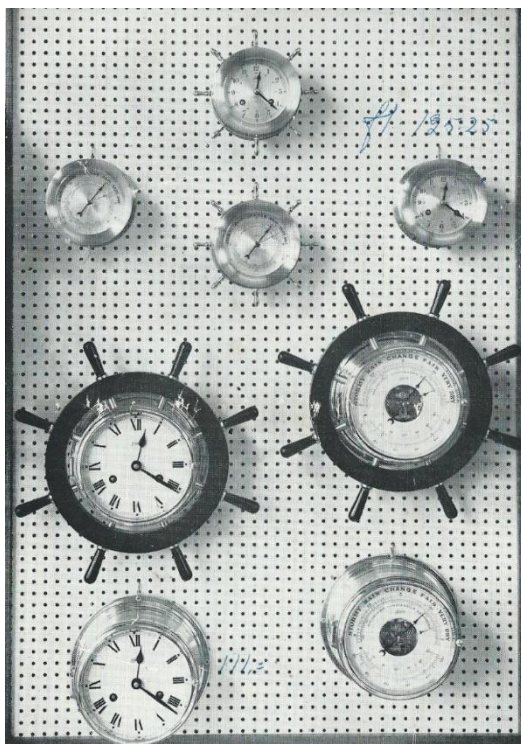
scheepsklok. Hoeveel zeemansgeluk en zeemansleed hebben de glazen door de eeuwen heen begeleid.

Columbus en Magelhean, Vasco da Gama en Francis Drake, de Ruyter en Tegetthoff, Amundsen en Hilgendorf, voor hen sloeg alleen de scheepsklok de uren en dagen van hun grote reizen en daden. Zelfs ten tijde van het grote gedonder van Lapanto en Mobile, Tshushima en Skagerak verstomden de glazen niet. Heden ten dage klinkt nog in Portsmouth de klok van de "Victory", het vlaggenschip van Nelson. De admiraal die de slag bij Trafalgar op 21 oktober 1805 overwon en het leven liet.

Op de brug van Blankenese droomt de mooie kleine klok van de brik "Louise van Stettin" van Kaap Hoorn en de oude liefde, van La Plata en Hawaï. De schaapsklok van de trotse "Cap Polonia" bleef bewaard in een huis aan de Hamburger Alster. In het Shellgebouw in Rotterdam hangt de scheepsbel van de "Ondina" als herinnering aan haar moedige strijd op de Indische Oceaan tijdens de tweede wereldoorlog. Bij Lloyds in Londen hangt in de grote zaal de klok van de "Lutine", die tweehonderd jaar geleden in de woeste branding van Terschelling naar de diepte ging. Wordt de klok éénmaal geslagen wordt het stil in de zaal, want zij verkondigt de ondergang van een dapper schip. Klinkt de klok van de "Lutine" echter tweemaal, dan is er een nieuwe tijding over een vermist schip binnengekomen en kreeg menig bezorgde zeemansvrouw

HET RITME DER GLAZEN					
4.00	8.00	12.00 = 8 glazen	---	---	---
4.30	8.30	12.30 = 1 glas	---	---	---
5.00	9.00	1.00 = 2 glazen	---	---	---
5.30	9.30	1.30 = 3 glazen	---	---	---
6.00	10.00	2.00 = 4 glazen	---	---	---
6.30	10.30	2.30 = 5 glazen	---	---	---
7.00	11.00	3.00 = 6 glazen	---	---	---
7.30	11.30	3.30 = 7 glazen	---	---	---
4.00	8.00	12.00 = 8 glazen	---	---	---

— = Enkele slag
 --- = dubbele slag



opnieuw hoop op de terugkeer van haar man. Zowel nu als door de eeuwen heen klinken de glazen op alle zeeën op schepen in de hele wereld. En nu kent men ook scheepsklokken die automatisch de glazen slaan. Zeelieden oud of jong, grote vaart of kustvaart, op de brug of in de machiniekamer, de seiner of loods, scheepsdokter, scheepjongen, betaalmeeester of zeilers en binnenschippers, admiraal of vaandrig, kapitein of kajuitsjongen, lichtmatroos of kwartiermeeester – zij horen de glazen slaan en hun gedachten gaan naar een grote vaart. Het verlangen naar een verte pakt hen en de herinnering aan prettige tijden, gastvrije kusten en goede kameraden komen naar boven.

Ook in de jaren zonder satelliet en internet waren er scheepsklokken die elke dag opgewonden moesten worden. Een taak van de tweede stuurman, die elke dag voor 10:00 uur de klok met een sleuteltje opwond en verschillen registreerde. Daarna de melding aan de kapitein.

Deze klok is een chronometer en geeft de Greenwich Mean Time aan. Hij is cardanisch opgehangen om zo zuiver mogelijk een tijd aan boord te hebben.



De andere klokken werden in de nacht, afhankelijk van de positie van het schip, gelijk gezet. Ook die op de brug en die moest de juiste glazen slaan. De klok vooruit, een half uur korter op wacht en de klok achteruit, een half uur langer op wacht. Met de juiste lokale tijd in de haven aankomen.

Bron: nv Observator Rotterdam. Met dank aan Henk Roos.

CREW LIST Nieuw Holland

Schröder. W.H.	Kapitein
van der Linden, Frits	Chief Officer
Hilckman ,L.J.P.W.	2 nd Officer
Weststrate,C,J.	3 rd Officer
Klein, Jan	4 th Officer
Brorse van Gronou. J.A.H.	Purser
Alberts, Hendrik	Surgeon
Ten Grotenhuis,Welmer	Radio Off.
Meyes, Hans Robert	Ch. Engineer
Verhulst, Wijnandus A.G.	2nd Engineer
Bras, Daniel Willem	3rd Engineer
Eygenraam, Arie	4 th Engineer
van de Laak, Jos,Art,W.M.	4 th Engineer
Hegeman, Johan Martin	5th Engineer
Zuurmond, Leendert	5th Engineer
Baars, Eug,Charles W.	Appr. Engineer
Michels, F.A.W.	Appr. Engineer
Chiang Pun Kwong	Maitre d'Hotel SG
Kam Hing Ho	Maitre d'Hotel
Contreras, Sally	Artist
Weststrate-v.Beek,Marianne	Stewardess

<u>Totaal:</u>	<u>Nationaliteit</u>
Captain & Officers... 21	Dutch 18
Petty Officers.....27	Chinees 148
Catering Dept.....83	Filipinian 1
Deck Dept.....19	----
Engineroom Dept.....17	167



Personalia Wijzigingen 01-01-'25 t/m 02-09-'25

Overleden:

Dhr.Ruud Smink , op 06-04-2025

Dhr. J.Ligtenberg, april 2025

Dhr. J.Jonkers, 31-05-2025

Dhr.B.A.C.H.G. van Zutphen, 21-10-2024

Beëindiging Lidmaatschap

Dhr.C.P. Tuinman per einde 2025

Mevr. N.Kopmels-van Santvoort per 01-04-2025

Mevr.Nengelman per 07-05-2025

Dhr. O.Kamstra per einde 2025

Nieuwe leden:

Dhr. Michel Vogel

Mevr. C.Nanninga

Foto buitenblad: Eén der SAF OCEANS

