

RIL - Post

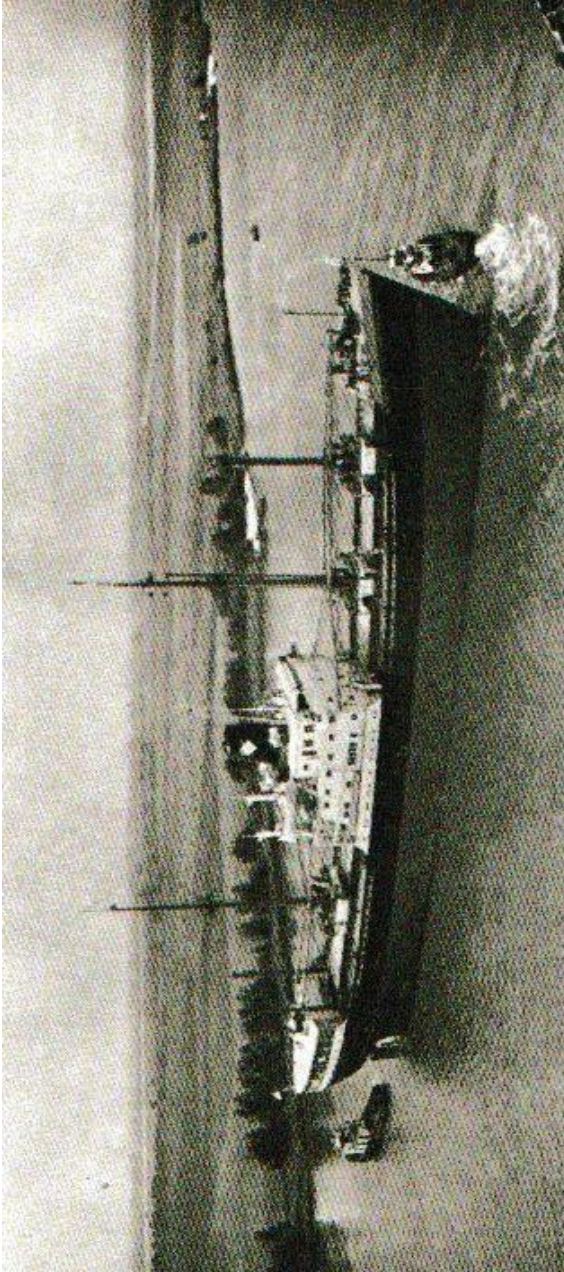
69

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



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

Keren RIL-Schip in het Noordzeekanaal



Wie zaten er toevallig aan boord?

Welke werkzaamheden werden zoal uitgevoerd ?

Overnachten?

Op welke werf gebouwd?

Naam van het schip is/was nog niet te lezen.

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

Nummer 6 Juni 2026

Erelid: Jaap de Rooij

Bestuur:

Renier Ligtenberg (voorzitter + reünie coördinator)

Hindrik van der Laan (secretaris)

Chris Fagel (penningmeester)

Lineke Aalberts

Huub Boesten

Henk Kers (Webbeheerder)

Secretariaat: Hindrik van der Laan

Penningmeester: Chris Fagel

Reünieorganisator: Renier Ligtenberg

E-mailadres: kjcplreunie@gmail.com

Webbeheerder: Henk Kers.

Redactie: Harry van Twillert

Peter Talsma

Foto omslag buiten: Tjiliwong

Foto omslag binnen: Keren in het Noordzeekanaal

VAN ACHTER DE BESTUURSTAFEL

Na een geslaagde reünie, voor de tweede keer in het Delta Hotel in Vlaardingen, hebben we zoals gebruikelijk ook de verenigings-verplichtingen afgewerkt binnen de ALV.

De vaste punten kwamen voorbij waaronder de herdenkingsbijeenkomsten op 4 Mei in Rotterdam en 15 Augustus in Egmond aan Zee. Traditioneel is er een afvaardiging van ons samen met de KPM aanwezig.

Het aantal mensen dat werkelijk die periode heeft meegemaakt, is minimaal en worden steeds meer vervangen door nazaten en belangstellenden die deze periode levend wensen te houden. De bijeenkomsten zijn openbaar en voor iedereen toegankelijk. Via deze weg willen we eenieder uitnodigen om bij een van deze bijeenkomsten aanwezig te zijn.

Een tweede punt dat ik niet onbenoemd wil laten is het extra agendapunt ingebracht door enkele leden.

En wel het schrijven van een boek over de geschiedenis van de KJCPL Het bestuur had al een lange discussie met een van hen over de contouren wat vervolgens resulteerde in dit agendapunt.

Na een stevige discussie tussen de leden over de wenselijkheid, omvang, kosten enz. heeft het bestuur besloten dit breder te trekken en wel om alle leden hierin de gelegenheid te bieden hun mening te geven. Dit alles in het kader van ons 80 jaar bestaan in 2028. Verderop in deze RILPOST vindt u een artikel met meer toelichting en uitleg.

Wij kijken uit naar uw reactie.

Tot slot nog enkele woorden over de reünie in 2027.

Vanwege de positieve reacties in de afgelopen 2 jaar heeft de ALV besloten om de volgende reünie weer te houden op de huidige locatie en wel op zaterdag 29 mei 2027.

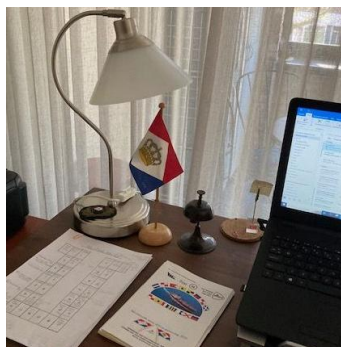
Zet deze datum alvast in uw agenda. Wij hopen weer op een grote opkomst van de leden met hun introducees.

Tot ziens op de reünie.

Uw voorzitter Renier



Van de redactie



*****Uw RIL-Post niet ontvangen? Trek aan de bel.**

RIL-Post "Voor U, maar ook door U".

Heeft u iets leuks en/of interessants te melden, laat het ons even weten.

****Moet gezegd worden: Gezien de respons van de leden, wordt de RIL-Post toch enigszins dikker?*

*** Peter met een lezenswaardige verhaal over de NTPM. De Nederlandse Tank en Pakketvaart Maatschappij. Onderdeel van de KJCPL. Met twee schepen varende op de HWAL:

*** En natuurlijk de Nieuw Holland. Die blijft altijd in beeld. Goede verhalen en een reactie van Rob Oord.

*** Natuurlijk de herdenking voor de gevallen Zeelieden bij het monument De Boeg in Rotterdam. Op 15 augustus is de herdenking van de zeevarenden, in het bijzonder KPM en KCCPL, in de Prins Hendrik Stichting in Egmond aan zee. Mocht je belangstelling hebben, kom gerust langs. Het begint om 10:30 en sluit af met een lunch.

*** Een historisch stuk over de m.s. Maetsuycker van Fred Broersma. Met informatie over varen en Singapore in de vorige eeuw.

Let op: Graag de enquête over het 80 jarige bestaan invullen en opsturen aan:

- kjcplreunie@gmail.com

Succes

Herdenking Rotterdam 4 mei 2026



Herdenking en kranslegging op 4 Mei 2026 bij het monument "De Boeg" - Rotterdam. Begin Maart dit jaar bezocht ik de tentoonstelling "Varen voor de Vrijheid" in het kleine maar gezellige Katwijkse Museum. Voor de 80 jaar vrijheid besteedt dit museum speciale aandacht aan de belangrijke rol van de Nederlandse Koopvaardij tijdens de

jaren 1939-1945. Vele van de Nederlandse zeelieden brachten onder levensgevaarlijke omstandigheden, 6 lange jaren verplicht op zee door. Zonder hun moed en doorzettingsvermogen zouden Europa en Azië niet bevrijd zijn geweest. Op deze 4 Mei vertegenwoordigden dhr. Barendregt en ondergetekende onze vereniging* KPM en KJCPL voor de herdenking ceremonie en kranslegging bij het monument De Boeg in Rotterdam.

De ceremonie verliep als volgt

- Om tien de Scheepsbel slaat 4 keer
- De Nederlandse vlag wordt tot halfstok gehesen.
- De "Last Post" klinkt, gevolgd door 2 minuten stilte.
- Daarna het "Wilhelmus", kippenvol,
- Dan de kranslegging.
- Tenslotte de toespraken door de Burgermeester en de Vlootpredikant over het zelfde onderwerp, maar iedere keer weer nieuw.
- Buiten de genodigden, weer veel passanten die deze ceremonie volgden.
- Het was weer een mooie bijeenkomst.



** Lineke Aalberts **

Ter informatie: De expositie "Varen voor Vrijheid" is verlengd tot en met 28 Juni 2026.

Google eens naar : Katwijks Museum - <https://www.katwijksmuseum.nl>.

Reunie KJCPL Vlaardingen 30 mei 2026

Op zaterdag 30 mei 2026 werd in het Deltahotel in Vlaardingen de jaarlijkse reunie van de vereniging Oud Personeel van de KJCPL. In een mooie ruimte met een geweldig uitzicht over de Nieuwe Maas werd iedereen ontvangen en voorzien van heerlijkheden.

En natuurlijk eerst de ledenvergadering.



Het bestuur van links naar rechts:

Henk Kers, Hindrik van de Laan, Chris Fagel, Reinier Ligtenberg, Tineke Aalberts en Huub Boosten



Een drankje en een hapje en dan een voortreffelijke lunch.





Er waren 61 mensen aanwezig. Leden met echtgenoten en leden alleen.

De aanwezigen waren :

Mevr P.J. Aalberts Gerritse

Dhr R.J. Bersma

Dhr J. Bezuijen

Dhr. H. Bijl

Dhr. A. de Boer

Dhr. H.C.M. Boesten

Dhr. D. van Dijk

Dhr. J. van Doornik

Dhr. Arie Eijgenraam

Dhr. C.A.M. Fagel en Mevr F.E.M Fagel

Dhr. N. Filius

Dhr. P. Geertse en Mevr A. Geertse Filius

Mevr Geistdörfer Abbenhuës

Dhr. G.E. Godschalk en Mevr Godschalk Kolben-
heyer

Dhr. G. Groeneveld

Dhr. R. Hintjes

Dhr. H. Huiskamp

Dhr. P.E. Huizing

Dhr. H.J. Kers

Dhr. F. Knoop

Dhr. A.J. de Kok
Dhr. F.G. Krap
Dhr H. van der Laan
Dhr E.C.A. Laman Trip van de Linden
Dhr. R.H.W.M Ligtenberg en Mevr. M.P. Ligtenberg
Dhr W.W. Luikinga
Dhr. B.M. van Miltenburg
Dhr. E Moen
Dhr. P. de Moor en Mevr. Y. de Moor
Dhr. A.T. Nienhuis en Mevr A.P. Nienhuis
Dhr. W.R. Oord
Dhr. G. Pauli
Dhr. J. Plezier en Mevr. N.C. Plezier Tinge
Dhr. J. van Raamsdonk
Dhr. M. Rademakers
Dhr. J. de Rooij
Dhr. W.H. van Slooten en Mevr. J. Zwagerman
Dhr. T.A.R Strauss
Dhr. Peter Talsma
Dhr. G. van Tellingen
Dhr. Harry Twillert en Mevr. J. Twillert
Dhr. R.P. van Veen
Dhr. H.JK.Ch.B. Veenhuysen en Mevr M. Otten
Dhr. H. Verkerk
Dhr. H.C. Visser en Mevr. T.M. Visser Groot
Dhr. C.J. Westrate
Dhr. P.R. de Wispelaere
Dhr. G. Zeeman
Dhr. R. Zwenk

Met onze dank aan alle mensen die geholpen hebben bij de organisatie van deze mooie dag.



REUNIE 2026 Foto's van Pim de Moor



De vereniging bestaat 80 jaar.

In 2028 bestaat de vereniging van Ver. O.P.der KJCPL 80 jaar en vieren wij het 16^{de} lustrum.

Het lijkt nog ver weg maar de tijd gaat snel.

We hebben min of meer een traditie om in zo'n jubileumjaar onze reünie op het water te houden.

Omdat de gemiddelde leeftijd steeds hoger wordt en het ledental steeds kleiner heeft het bestuur besloten om tijdig een brede inventarisatie te houden naar de ideeën die leven onder de leden. De ideeën die bekend zijn staan hieronder.

Om alles enigszins in goede banen te lijden volgt hieronder een aantal vragen waarop gereageerd kan worden door middel van het formulier op de volgende pagina.

Tijdens onze aankomende bestuursvergadering zullen wij hier dan over spreken.

Voorstellen en Opties voor een lustrumviering in 2028:

- A) De reünie op de locatie, Vlaardingen.
- B) Naast de reünie. Een bezoek aan het scheepvaarthuis in Amsterdam.
- C) Een bijdrage aan een boek over de geschiedenis van de KJCPL.
- D) Een boottocht naar de 2^e Maasvlakte.
- E) Andere ideeën.

Andere ideeën zijn van harte welkom. De leden hebben ook de keuze hoe e.e.a. gefinancierd kan worden. Zie ook hier het formulier.

Reactie ontvangen wij graag bij voorkeur per:

E-mail: **kjcplreunie@gmail.com**

We kijken uit naar uw reactie.

Keuze voor het 80 jarige bestaan.

Naam:

Adres:

Telefoon:

Email:



Mijn keuze voor het vieren van het 80 jarige bestaan is:

1^e

2^e

3^e

Een ander idee is:

.....

.....

Wat zou de bijdrage voor het evenement per lid moeten zijn:

- ☐ Geen eigen bijdrage voor het evenement
- ☐ € 0,01 tot € 25,-- P.P.
- ☐ € 25,01 tot € 50,-- P.P
- ☐ Een prijs die alle kosten dekt

Handtekening

NTPM – Nederlandse Tank en Pakketvaart maatschappij

N.T.P.M.

LEAVE

The following personnel went on leave:

Mr W.J. Jansen	2nd Engineer
Mr J.P. Bostelaar	3rd "
Mr Th.A.H. Bakker	4th "
Mr M.G.v.d. Velde	5th "
Mr A. Coehoorn	5th "
Mr G.P. Stout	2nd Officer

Those who returned are:

Mr G.A. de Munnik	2nd Officer
Mr B. Buwalda	act. 2nd "

posted to:

m.v. "Senegalkust"
m.v. "Congokust"

TRANSFER OF CAPTAINS

Captain J. Ruyter of m.v. "Senegalkust" went on home leave.

1st Officer J.H.F. Stausebach promoted to Captain and posted to m.v. "Senegalkust".

Captain W.E. Sonneveldt (temp. service) of m.v. "Congokust" terminated his contract of employment.

Captain B.J. Hennephof, was posted to m.v. "Congokust" following home leave.

TRANSFER OF CHIEF ENGINEERS

Chief Engineer D.Bus of m.v. "Sloterkerk" was posted to m.v. "Senegalkust".

Chief Engineer M. Schaafsman (temp. service) was posted to m.v. "Sloterkerk".

SHIPS POSITIONS

m.v. "SENEGALKUST"	eta P. Noire	18/9
m.v. "CONGOKUST"	eta Abidjan	17/9
m.v. "ZUIDERKERK"	eta Brisbane	9/9
m.v. "SLOTERKERK"	eta Singapore	6/9
s.v. "MUNTTOREN"	eta Bombay	20/8
s.v. "WESTERTOEN"	eta Vado	25/8

H.V.M.

LEAVE

None

SHIPS POSITIONS

m.v. "HOLLANDS DIEP"	eta Kobe	22/8
m.v. "HOLLANDS DUIN"	eta Kuwait	5/9
m.v. "HOLLANDS DREEF"	eta Japan	12/9
m.v. "HOLLANDS BURCHT"	eta Durban	10/9

RIL Post September 1967

In de oude RIL posten van de jaren 60 en 70 stonden ook altijd de gegevens van de NTPM (Nederlandse Tank en Pakketvaart Maatschappij), onderdeel van de KJCPL. Het kantoor van de NTPM was ook in het Scheepvaarthuis op de Prins Hendrikkade in Amsterdam.



Bij de rederij NTPM waren zes schepen ondergebracht:
 MV Senegalkust Varend op de Holland-West-Afrika Lijn (HWAL)
 MV Congokust Varend op de Holland-West-Afrika Lijn (HWAL)
 MV Zuiderkerk In dienst bij VNS
 MV Sloterkerk In dienst bij VNS
 SV Munttoren Tanker varend voor Shell
 SV Westertoren Tanker varend voor Shell

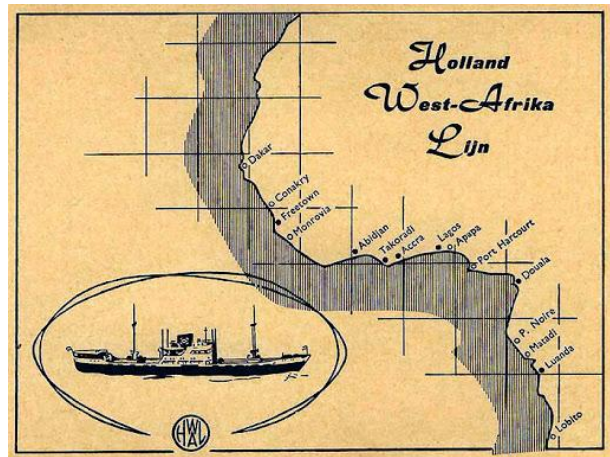
In 1953 werd door de K.P.M. besloten te gaan deelnemen aan de tankvaart en wel op basis van langdurige charters met de Anglo Saxon Petroleum Company. Tot dit doel werd in overleg met de Anglo Saxon overeengekomen, dat de N.T.P.M. een in aanbouw zijnde 18.000 tons "general purpose" tanker (Westertoren) van de N.Y. Petroleum Maatschappij "La Corona" te Den Haag na de voltooiing zou overnemen, terwijl de N.T.P.M. een tweede vrijwel identiek schip (Munttoren) in opdracht zou geven. Uit praktische overwegingen werd daarnaast besloten het beheer van de door de K.P.M. in de V.N.S.-Combinatie in te brengen "Van Spielberg" en "Van Linschoten" - later omgedoopt in "Senegalkust" en "Congokust" - ook aan de NTPM over te dragen. Deze schepen werden respectievelijk 28 april 1953 en 23 mei 1953 aan de V.N.S. opgeleverd en op de Holland West-Afrika Lijn ingezet. Als directrice van de N.T.P.M. trad de directie der K.P.M. in Nederland op en de Raad van Commissarissen werden benoemd door de Raad van Bestuur der K.P.M. Ook werd aan K.P.M.-officiëren de gelegenheid geboden om op vrijwillige basis in dienst van de N.T.P.M. over te gaan. Het tss. Westertoren werd op 28 oktober 1954 aan de N.T.P.M. en vervolgens aan charteraars ter beschikking gesteld, terwijl op 15 februari 1957 het tss. Munttoren op gelijke wijze werd opgeleverd. Sindsdien varen deze schepen voor de Anglo Saxon - later Shell Tankers - over de zeven werelde-zeeën. In 1956 werd door de K.P.M. met de V.N.S. overeengekomen, dat een derde schip, namelijk het m.s. "Zuiderkerk" ter beschikking gesteld zou worden. Het schip werd volgens bestaande V.N.S. plannen - de Z-klasse - gebouwd en voldoet daarmee geheel aan de door de V.N.S. in haar bedrijf gestelde eisen. De zesde februari 1957 werd het schip aan de V.N.S. opgeleverd, waarna het zijn eerste reis in de Holland Australië Lijn begon. In 1959 werd wederom in overleg met de V.N.S. door de K.P.M. besloten



een schip ter beschikking te stellen en wel van het V.N.S. "S"-type. Dit schip werd op 14 september 1961 als m.s. "Sloterkerk" ter beschikking van de V.N.S. gesteld en bevindt zich op zijn eerste uitreis naar Australië. De N.T.P.M. is uitgegroeid tot een rederij met een vloot in draagvermogen tot ongeveer 50% van de vloot der moedermaatschappij is toegenomen. Het is wellicht interessant hierbij te vermelden, dat alle Officieren Nederlanders zijn, doch dat in het lagere personeel de navolgende nationaliteiten vertegenwoordigd zijn: Nederlanders, Duitsers, Spanjaarden, Krooboys uit Sierra Leone en Chinezen.

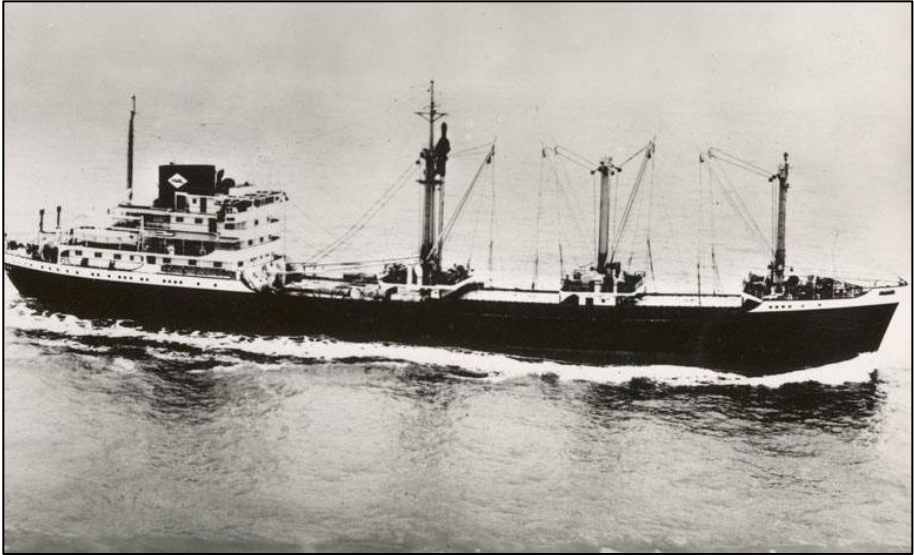
N.B. Krooboys (or Krumen) refers to men from the Kru ethnic group of Liberia and Ivory Coast who were renowned as skilled sailors, mariners, and labourers, frequently hired by European and American traders, particularly from the 18th to the early 20th centuries. They were essential to maritime commerce along the West African coast, often working as ship crew, dockworkers, and canoe men.

(bron: De Uitlaat van KPM 06)



Krooboys uit Sierra Leone aan het werk aan dek met onderhoud van het schip.

MV CONGOKUST



Bouwjaar 1953, imo nummer 5078583, grt 4758

Eigenaar Nederlandse Tank- & Paketvaart Maatschappij N.V., Amsterdam

Gebouwd N.V. Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, Rotterdam / 284

LxBxH 112.50 x 16.35 x 8.19 meter, Vermogen 3000 pk, snelheid 13

knoop, roepsein PIDV

In dienst 23-05-1953 als **VAN LINSCHOTEN**

1953 t/m 1970 op participatiebasis ter beschikking gesteld van de VNS in dienst HWAL.

In April 1956 herdoopt als **CONGOKUST**, Mei 1971 verkocht.

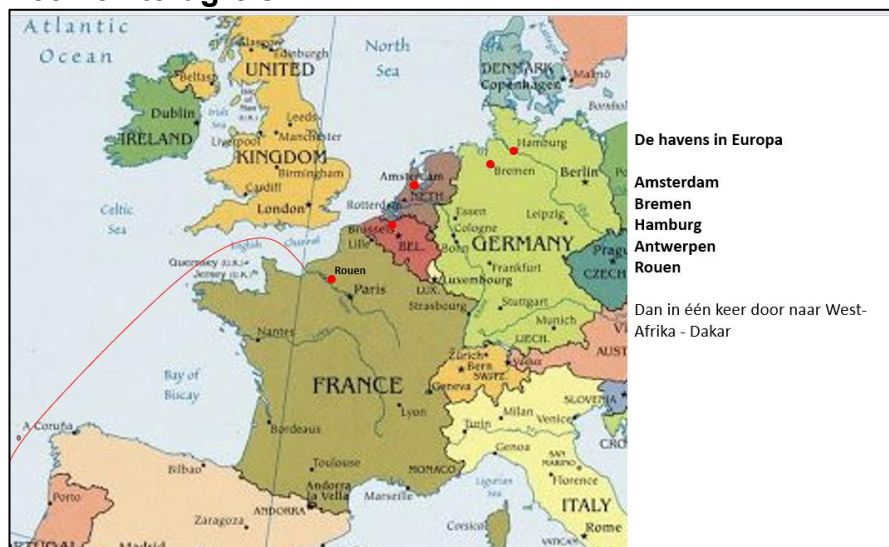
Op reis van Ivoorkust naar Marseille, brak op 6 december 1975 aan boord te Palermo brand uit in een ruim. Zij kreeg onder meer in de opbouw zware schade en moest om zinken te voorkomen op 7 december 1975 aan de grond worden gezet.

Het wrak werd in 1976 voor sloop verkocht aan Compact S.p.A. en Bacino Cala S.p.A., beide te Palermo, maar nog in 1976 doorverkocht aan Sailern S.p.A. In januari 1977 werd met het slopen begonnen.

Varen op de HWAL

De schepen Congokust en Senegalkust voeren in de jaren 60 op en neer tussen West Europa en West Afrika. Ze hadden drie ruimen en bij alle ruimen twee bomen, 12 laadbomen met elektrische lieren voor het laden en lossen van de lading in Afrika. Achter het middelst ruim zat een zware spier aan de mast, een zeer zware laadboom waarmee zware lading tot 50 ton geladen en gelost kon worden. In het voorste ruim was er in het tussendek een afgesloten laadruimte. Hierin werd drank, bier en post vervoerd. Het ankerspil op het voordek was ook elektrisch aangedreven. De totale bemanning telt 32 koppen. De officieren en onderofficieren vinden hun verblijven op de kampanje, het sloependek en het onderbrugdek, terwijl die voor de overige bemanning in de kampanje en de bak zijn ondergebracht. Voor de 8 passagiers zijn er 4 geriefelijk ingerichte hutten voorzien.

Heen en terugreis HWAL



Op de reis van West Europa naar Afrika bestond de lading voornamelijk uit producten uit de industrie, zoals kleding en kleine machines. Maar ook drank, bier van Heineken en auto's uit Duitsland, maar voornamelijk Frankrijk.

Ook een reis met een hele lading cement voor Cabinda, het noordelijke stuk van Angola voor de bouw van olieboorputten.



In Freetown kwamen de 12 man Krooboy's aan boord onder leiding van een bootsman. De bootsman had een hutje onder het voordek. De rest van de Krooboy's sliep aan dek. Ze waren aan boord voor het onderhoud van het schip *ontbrekende tekst* lading voor was.

Op de terugreis van Luanda ging het langs Takoradi, Abidjan en natuurlijk Freetown om de Krooboy's af te zetten. Uit Luanda koffie, uit Takoradi boomstamman, uit Abidjan ontzettend veel cacaobonnen in losse zakken (soms wel twee ruimen vol). Cacao voor Amsterdam en Zaandam met de grootste cacao opslag ter wereld.

De dikke boomstammen in het ruim of aan dek. Ook palmolie in de dieptanks. De olie moest wel een beetje warm gehouden worden.

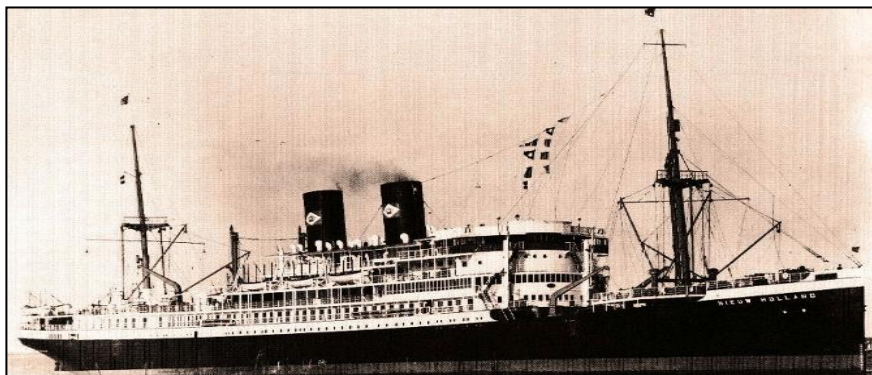


Peter Talsma

s.s. Nieuw Holland

Graag reageer ik op het stukje over de Nieuw Holland in de RIL -post nr. 68 van maart j.l. omdat dit schip toch wel een belangrijke plaats in mijn leven heeft gehad.

In 1930 vertrok mijn vader na een opleiding tot machinist in Vlissingen als leerling naar de KPM in Indië. Mijn opa heeft daarna alle brieven die hij naar huis schreef bewaard in een archief. Dat is na zijn overlijden in mijn bezit gekomen en heeft mij in staat gesteld mijn vader zijn werkzame leven in Indië te volgen. In de aanhef van iedere brief vermeldde hij het schip waar hij op voer en vanuit welke haven werd gepost. Tot 1939, met een onderbreking voor verlof in Holland in 1936, kom ik op een totaal van 26 verschillende schepen op bijna evenveel verschillende diensten in de archipel en ook daar buiten. Met de "Ophir" voer hij bijvoorbeeld ook de dienst Belawan-Singapore- Hong Kong- Amoy v.v. voor het vervoer van Chinese arbeidskrachten naar de plantages op Sumatra.



In november 1939 werd vader als derde machinist geplaatst op de Nieuw Holland. Dit passagierschip voer de dienst Singapore-Java- Australië v.v. en had een complement van maar liefst 13 machinisten aan boord. Dit was nodig voor het onderhoud van het relatief grote vriesbedrijf ten behoeve van het zeer lucratieve vervoer van (schapen-) vlees van Australië naar Indië en Singapore.

In 1940 werd de Nieuw Holland gecharterd door het Britse ministerie van transport en in augustus/september in Sydney verbouwd tot troepen-transportschip. Tijdens deze verbouwing kwam mijn vader in de Hollandse Club in Sydney mijn moeder tegen die in 1938, als Eindhovense, met een Philips familie, als kindermisje, naar Australië was gereisd. Het klikte blijkbaar tussen die twee maar vader moest in september weer naar zee.

De Nieuw Holland vervoerde eind 1940/ begin 1941 troepen vanuit India en ook uit Zuid Afrika naar Suez in Egypte ter ondersteuning van Montgomery die het in Noord Afrika moeilijk had tegen Rommel. Na een aantal van deze reizen belandde het schip in Schotland waar in Glasgow een verdere verbouwing plaatsvond. Toen Amerika bij de oorlog betrokken raakte en de geallieerden door hen in Noord Afrika ondersteund gingen worden, werd de Nieuw Holland ingezet voor het vervoer van Amerikaanse troepen over de Atlantic naar Engeland. Omdat het schip met zijn dubbelschroefs turbine aandrijving op vol vermogen een snelheid van 17 mijl liep, kon het zelfstandig de Atlantic oversteken. Dit hield wel in dat overdag zo ongeveer het hele officiers complement inclusief de machinisten met de verrekijker aan dek stond om U-boten te spotten. Van deze reizen hield vader een dikke Monty-coat met houtje-touwtje sluiting over die hij altijd bewaard heeft en die ik zelfs in de barre winter van 1962/63 nog heb gedragen.

Zijn ontmoeting in Sydney had blijkbaar diepe indruk gemaakt want het lukte hem over te plaatsen op de schip naar Bombay om vandaar begin 1943 terug te keren in Sydney . Daar trouwde hij met mijn moeder binnen een maand en vestigde zich in Brisbane. Mijn broer werd daar in 1944 geboren, ik zelf in 1946.



In Brisbane lag begin 1943 een uitgeweken BPM (Shell) tankertje van ongeveer 300 ton te verpieteren. Het droeg de weinig inspirerende naam “Minyak Tanah” (vertaald “aardolie”) bouwjaar 1938 dus redelijk modern. Geen bemanning meer en geen emplooi. Een echt Indisch “kop en kont” scheepje dat in Indië bij iedere klapperboom ingezet kon worden. Voor een KPM-er een juweeltje.

Mijn vader, tezamen met een bevriende kapitein collega, hebben het Nederlandse consulaat benaderd met het aanbod om dit scheepje weer aan de praat te krijgen. Meerdere KPM kompanen boden zich aan om met zes man dit scheepje te exploiteren.

“Shipping” in London had hier wel oren naar. In Merauke op zuidelijk Nieuw Guinea bevond zich een interneringskamp waarin in 1940 de Nederlands Indische regering de NSB-ers in Indië had vastgezet. De Nederlandse regering voelde zich toch wel geroepen om deze mensen in leven te houden en

zocht naar bevoorrading vanuit Australië. Daarnaast had Merauke een groot vliegveld vanwaar de Amerikaanse luchtmacht de Japanners op de noordkust van Nieuw Guinea bestookte.

De “Minyak Tanah” werd geschikt bevonden om met vliegtuigbenzine en proviand vanuit Brisbane de rivier naar Merauke te bevaren. Daarmee werd het scheepje toegevoegd aan de uitgeweken KPM-vloot, die vanuit Australië een aanzienlijke en onderbelichte bijdrage heeft geleverd aan de ondersteuning en bevoorrading van de Australische en Amerikaanse troepen die de Japanners bevochten op de noordkust van Nieuw Guinea. Tot begin 1946 heeft de “**Minyak Tanah**” vanuit Brisbane op Nieuw Guinea gevaren en is daarna terug geleverd aan de BPM te Balikpapan.

Mijn vader heeft in 1947 ontslag genomen bij de KPM en is met moeder, broer en mij met de “Oranje” van de SMN vanuit Batavia naar Nederland teruggekeerd. Helaas is hij in 1949 bij een motorongeluk om het leven gekomen.

Zijn KPM collega's/vrienden hebben altijd een oogje in het zeil gehouden op mijn broer en mij. Ze bezochten ons regelmatig en van hen heb ik als kleine jongen de spannende verhalen van hun belevenissen in de oorlog gehoord. Zo vroeg ik de collega kapitein van vader op de “Minyak Tanah” eens of het niet gevaarlijk was om met een schip vol vliegtuig benzine de rivier naar Merauke op te varen waarbij de Japanners niet ver weg zaten. Hij antwoordde:” Ach jongen, bij iedere bocht namen we een borrel”.

Ja, die KPM-ers, dat waren de helden!



Mijn naam is **Rob Oord** uit Goedereede.

In 1967 bij de KJCPL in (wal-) dienst getreden en heb als expat tot 1984 in het vaargebied gezeten (Manilla Hong Kong, Durban en Lagos).

In 1984 bij Nedlloyd Bulk in Rotterdam geplaatst en vanaf 1988 directie functies bekleed bij Nedlloyd Bulkchem, Nedlloyd Rijn- en Binnenvaart, en het expeditiebedrijf Damco Maritime International. Daarmee ben ik tezamen met P&ONedlloyd onder de paraplu van Maersk beland. Na 41 jaar in 2008 met pensioen gegaan.

Rob Oord

Varen op het ms Maetsuycker

Het is bijna 70 jaar geleden. Begin maart 1957 arriveerde ik in Singapore met het ms Java van de Maatschappij Nederland.

Het was een flinke reis geweest rond de Kaap de Goede Hoop, omdat het Suezkanaal nog gesloten was i.v.m. de Suezcrisis van 1956. De gevechten waren wel gestaakt, maar het opruimen van wrakken was nog in volle gang.

Ik was niet onbekend in Singapore. Als leerling was ik er tweemaal geweest. Er woonde familie in een soort Marigold constructie – eigen appartement, maar gemeenschappelijke maaltijden en personeel in een groene oase. Er woonden ook diverse kennissen van mijn ouders.

Het was wel mijn intentie zo snel mogelijk een eigen vrienden en kennissenkring op te bouwen en dat bleek - varende op de Maetsuycker – niet moeilijk.



Het ms Maetsuycker werd in 1937 opgeleverd door de NDSM te Amsterdam aan de KPM voor vaart in Nederlands Oost Indië. Het was een klein vracht/passagiersschip Gros/Net 4131./2418 met een Werkspoor motor en een diensnelheid van 14.5 knoop. Met voorzieningen voor zowel hut- als veel dek passagiers. In WOII was het eerst troepentransportschip, later hospitaalschip. Na WOII maakte het nog een reis om romusha's (dwangarbeiders) terug te brengen naar Batavia.

In 1947 ging het, na een verbouwing, over naar de KJCPL.

Het voer sindsdien op de WAUS (West Australia Service), de lijndienst tussen Melbourne, Sydney en Brisbane naar Japan en Hongkong.

In 1960 werd het verkocht en voer nog onder diverse namen onder Panamese vlag tot de sloop in 1974.

Ik monsterde maart 1957 aan en 23 april 1958 weer af.

Bij mijn eerste kennismaking met het schip lag het voor het jaarlijkse DMO in het Tandjung Pagar dok.

Dit was een oud, gegraven droogdok gelegen in een buurt waar veel emigranten woonden. Alles al lang verdwenen onder het uitgestrekte Tandjung Pagar Container Terminal.

In 1957 was Singapore, de Leeuwenstad, een heel andere stad dan nu.

Het was nog een Britse kroonkolonie, zou in 1959 zelfbestuur krijgen en na het avontuur met Malaysia 1963-1965 uiteindelijk in 1965 een onafhankelijke Stadstaat worden, die onder leiding van minister president Lee Kuan Yew zou opstomen in de vaart der volkeren.

Het was wel een belangrijke handelshaven (rubber, petroleum).

Hoogbouw was er nog weinig.

Het KPM gebouw was al van verre zichtbaar. Officieren werden hier vaak overgeplaatst en verbleven dan enige tijd in het 7th Storey Hotel.

Als je van Clifford Pier naar de stad ging, was er een open ruimte bevolkt met kraampjes van saté makers. Vaste gasten kregen hun foto aan de kraam gehangen.



Het schip was bekend. 's Nachts bij vertrek van Clifford Pier naar de rede stopten de exorbitante prijzen van de sampanvaarders bij het noemen van de naam. Tiga ringgit (3S\$) dat was de prijs.

In de loop van de tijd voelde Singapore steeds meer als een thuishaven met vrienden en vriendinnen. Gezamenlijk naar de bioscoop of dansen in het Raffles Hotel met zijn geïmporteerde Italiaanse bandjes. Trouwens met 3 jaar voor de boeg (het zouden er 3½ worden) vervaagde Nederland al snel (behalve dan de briefwisseling met de ouders).

Ook andere bezigheden vielen voor de 4^e stuurman onder werkzaamheden zoals jazzplaten kopen voor de 1^e stuurman (ik liet de mijne liever overtapen, een bandrecorder behoorde al snel tot de outfit) en het begeleiden van de vrouw van de 2^e stuurman naar het Thaipusam festival.



Het jaarlijkse Tamil hindu festival waarbij de deelnemers spiesen door tong en wang hebben gestoken en zware rekken boven het hoofd dragen die met haken door het lichaam worden gedragen. Begeleid door oorverdovende muziek en bedwelmende dampen wankelen de deelnemers over de straat.

Stevige maag vereist.

Wat ik altijd zal herinneren zijn de guling (Dutch wive) en de bottol ikan merah (hele rode visjes in rode saus) bij elke rijstmaaltijd.

De passagiers

Het passagiersaanbod was zeer heterogeen. Het vliegtuig als massavervoersmiddel was nog in opkomst.

Engelsen die in Singapore gewerkt hadden en in West Australië met pensioen gingen. Echtparen van alle leeftijden. Vooral bij de wat ouderen zag je de dames in Singapore de wal op gaan, terwijl de mannen hun Swan Lager aan de bar gezelschap hielden.

In West Australië werd de rondreis aangeprezen als A Trip To the Misterious Far East. Dit had duidelijk aantrekkingskracht op verpleegsters, secretaresses en andere jonge dames. Die verwachtten daar eigenlijk wel een Shipboard Romance bij.

Werk aan de winkel voor de weinige beschikbare jongere officieren. Door de geringe afmetingen van het schip was van de gebruikelijke scheiding tussen passagiers en junior officieren geen sprake zodat passagiers vrijelijk het officers gedeelte konden bezoeken, maar andersom was niet toegestaan.

Voor de hut van de 4^e stm was 's avonds een gezellige boel. Met vaste gasten 1^e stm en marconist en Lee Konitz & Warne Marsh op de draaitafel, was de hut verder gevuld met passagiers voor een interessant discours.

De Band

Het was eigenlijk een combo. 5^E WTK die met waterglas aan de mond uitstekend trompet speelde, een verzameling dozen en

blikken die als drums dienden, vaak bespeeld door de 2^e stm en de thee-kistbas met één snaar bespeeld door de 4^e stm, die ook voor de zang zorgde. Repertoire: Nat King Cole.

Er werd trouwens veel gezongen. Na de avondmaaltijd hief de volledige tafel Nederlandse liederen aan (liefst met galmend refrein).

De passagiers, die een verdieping hoger aten, konden daar van meegenieten. "So beautiful" zei een oudere dame; "Tears in my eyes".

De band kreeg uitstekende versterking toen 3^e stm Dopheide werd vervangen door Bobby v/d Berg met zijn accordeon. Dit bleek bij het huwelijk van de 3^e wtk (met de dochter van Nederlandse emigranten), dat aan boord werd gevierd. De band trad op met aangepast repertoire. Groot feest dat ook daverend uit de hand liep omdat vele gasten de kracht van Nederlandse jenever, die rijkelijk vloeide, niet (meer) kenden.



Anekdote: De volgende dag kwam een gast glunderend vertellen dat hij 's nachts na afloop een ander echtpaar een lift had gegeven en bij hun huis had afgezet. Bij thuiskomst bleek zijn vrouw van de

achterbank verdwenen. Terugrijdend trof hij haar slapend op straat aan. Dolle pret alom.

Fred Broersma

Personalia Wijzigingen 21-11-2025 t/m 29-01-2026

Beeindiging lidmaatschap

Dhr.C.P. Tuinman	Per einde 2025
Mevr. Kopmels van Santvoort	Per 01-04-2025
Mevr. Nengerman	Per 07-05-2024
Dhr. P.J.Rutgers	Per 31-12- 2025
Mevr. A.de Wandel	Per 30-09-2025
Mevr.Thera Schrijvers	Per 11-10-2025
Dhr. R.W.I. Rijnders	Per 10-12-2025
Dhr. Mazereeuw	Per 09-12-2025
Mevr. Eikelenboom	Per 01-01 2026

Geen contact meer

Met 8 leden geen contact meer; Bij secretaris en penningmeester bekend.



CHINATOWN SEAFOOD

八道海味蝦蟹

CHINATOWN SEAFOOD

八道海味蝦蟹

八道海味蝦蟹

八道海味蝦蟹

122216