

## **Aan boord MS Van Noort (2845 BRT)\*\*1)**

**P.G.H.Uges**

*1955 Werf: Boule te Bolnes*

*1969 verkocht naar Hongkong/Singapore en herdoopt in Handara + vergroot tot 3547 b.t.*

*In juni 1984 gesloopt.*

**\*\*1)** Het betrof een serie van drie zusterschepen. Behalve op de Van Noort, voer ik Van 1962 t/m 1963 als 5<sup>e</sup> WTK op de Van Cloon en van 1966 t/m 1967 als 3<sup>e</sup> WTK op de Van Neck.

**Singapore; 3 december 1965, monsterde ik als 4<sup>e</sup> WTK aan op de MS Van Noort.**

### **MS Van Noort; Songkhla (Thailand) -> Bangkok 08-12-1965**

Wij vertrokken op 4 december uit Singapore richting Songkhla met gedurende de gehele tocht slecht weer. In Songkhla lagen we op de rede. Na een nacht in Songkhla voren wij ook met slecht weer naar Bangkok. Hier zijn we vanavond bij de loods aangekomen en liggen nu voor anker tot 04 uur, om dan bij gunstig tij de rivier op te varen. We hadden als lading zink en ijzer onder in het ruim en dat maakte het schip behoorlijk wreed met veel zwaardere halen dan anders. Dat wil zeggen met de motorsloep op ca. een half uur varen van de kant. Deze reis gaan we weer naar de Fiji eilanden en hoop ik de fam. Giles te ontmoeten. Zij zijn de afgelopen zomer bij ons in Arnhem op bezoek geweest.



MS van Noort voor Anker op de rivier naar Kutching

### **MS Van Noort; Kutching (Sarawak) 26-12-1965**

Het betreft een z.g. kalme boot, want veel van de officieren zijn of getrouwd of verloofd. Dat betekent dat er in Australië dus minder gefeest zal worden dan op de Van Cloon. We liggen hier op de rivier voor anker om te wachten tot we tegen de kant kunnen gaan. Van middag (2<sup>e</sup> kerstdag) zijn we met de motorboot een eindje gaan varen. Daarbij zijn we allerlei kleine zijriviertjes in gevaren tot we niet verder konden en zelfs vast kwamen te zitten tussen de uitgestrekte vloedbossen. Behalve de nodige vogels zagen we ook een paar leguanen en heb ik geprobeerd die te fotograferen. Ze hebben een zeer goede schutkleur en vallen vooral op de bruingrijze modderbanken die bij laagwater droogvallen nauwelijks op. Nadat we eerst nog een stuk verkeerd zijn gevaren, kwamen

we pas 5 uur later weer aan boord. Ik ben daardoor aardig verbrand en dus zal het wel op vervellen uitdraaien.



Oever rivier bij Kutching, Serawak

Dat De Gaulle eerst niet genoeg stemmen kreeg, maar nu wel is herkozen hadden we al vernomen via Radio Nederland en via de Sparks met zijn boordkrant de "Oceaanpost". Ook krijgen we hier de "Wacht te kooi". Een luchtpostkrant die iedere week verschijnt en we twee weken later en natuurlijk pas in de volgende haven ontvangen. Wat de dagelijkse nieuwsvoorziening betreft, luister ik waar mogelijk naar Engelstalige zenders in de buurt. Ook heb ik me geabonneerd op Elseviers Weekblad, maar die worden per zeepost verstuurd en krijg ik dus een tot twee maanden later. Kerst hebben we met een diner gevierd.

De ook aan boord zijnde leerling WTK heeft in zijn schoolvakanties wel eens bij een bakker geholpen en wist hoe een kerstkrans gemaakt moet worden (iets wat de Chinezen niet kunnen). Met de kerstsfeer is het hier trouwens wel eigenaardig. Je denkt er gezien het warme weer niet aan, maar komt er wel mee in aanraking. Zo liep ik donderdag door Sibu en hoorde plotseling kerstliederen van uit een kerkje klinken. Met mijn koeltechnische studie gaat het tot nu toe goed. Ik schiet hard op, ook al doordat ik nogal wat lessen over kon slaan.



2<sup>e</sup> kerstdag, tochtje met de motorsloep

**MS Van Noort; Port Swettenham (Port Klang) -> Singapore 04-01-1966**

Van Singapore naar Suva zitten we ongeveer 28 dagen op zee.

### **MS Van Noort; Singapore -> Suva (Fiji) januari 1966**

#### **Het scheepsspook.**

Eergisterenavond was het de avond voor Chinees Nieuwjaar en wat altijd met veel knalwerk en een Chinese Chow wordt gevierd. Mijn Chinese olieman (bijnaam Broer Konijn van wege zijn tanden) kwam tijdens de wacht naar beneden stormen. Hij vroeg al gebarend of ik boven in de werkplaats was geweest. Enfin het bleek dat terwijl hij boven op de cilinderkoppen van de hoofdmotor olie stond te geven, hij de werkplaats inkeek. Daar stond een kast open waarvan de deuren door het slingeren van het schip open en dicht sloegen, met eraan hangend ook een overall. Voor hem leek die overal kennelijk op een geestverschijning. Ik heb geprobeerd uit te leggen dat hij zich vergiste door de heen en weer zwaaiende deuren, maar hij hield vol dat hij een geest had gezien. Volgens onze HWTK kunnen door bijgeloof hieruit op de lange duur moeilijkheden ontstaan. Vooral Javanen schijnen erg bijgelovig te zijn, maar over Chinezen had hij dat nog nooit gehoord. Zij durven dan niet meer op bepaalde plaatsen te komen en gaan wierook verbranden om de geesten te verdrijven. Trouwens, ik ben bang dat de HWTK nog gelijk krijgt, want gisteren vertelde Broer Konijn dat Number 3 (alle olielieden hebben een nummer en hij is Number 4) het spook ook al had gezien in de machinekamer, maar toen bij de manoeuvreerstand.

### **MS Van Noort: Suva -> Melbourne februari 1966**

In ben bij de familie Giles op bezoek geweest. Op de markt van Suva kocht ik het schild van een schildpad. Die stonk nogal en dus probeerde ik de stank te verwijderen met groene zeep en bleekwater. Hoewel volledig schoon stinkt hij nog steeds en ligt daarom met de binnenkant naar boven achter de schoorsteen in weer en wind of in de volle zon te blakeren. Lukt dat onvoldoende, dan ga ik hem aan de binnenkant aflakken met blanke lak en dat was alsnog nodig.

### **MS Van Noort: te Risdon Tasmania 11-02-1966**

Zink laden (99.95+) en een bezoek aan de fabriek. Als aandenken kreeg ik een testplaatje mee<sup>\*\*2)</sup>.

*<sup>\*\*2)</sup> Tasmania is bekend als belangrijke leverancier/producent van Zink. Het testplaatje ligt nog altijd op mijn bureau. Voor meer informatie zie op internet: Bron: Wikipedia: Electrolytic Zinc or the Electrolytic Zinc Company of Australasia (frequently abbreviated to EZ ) was the company that operated a Zinc refinery on the banks of the Derwent River in Risdon in Hobart in Tasmania between 1916 and 1984.*

### **MS Van Noort; Sydney -> Songkhla (Thailand) -> Bangkok 11-03-1966**

#### **Van ponden naar dollars.**

Gisteren zijn Princes Beatrix en Claus dus getrouwd. Hoe is dat geweest? We zullen nu maar hopen dat we van het gedoe over Claus af zijn. Behalve een borreluurtje en een uitgebreid etentje hebben we verder niet veel van het huwelijk gemerkt. Juist toe we in Sydney lagen, is men in Australië begonnen aan het overstappen van het Australische Pond naar de Australische Dollar en daarmee ook van het twaalfvallige stelsel naar het decimale stelsel. Voor ons is dat gemakkelijk, maar de Australiër (Ausi) heeft er best moeite mee. Vooralsnog worden ze naast elkaar gebruikt en de totale overgang duurt ca. twee jaar. Er waren o.a. moeilijkheden met de automaten. Zo kon je bijvoorbeeld plotseling voor 2 cent (ca. fl. 0,08) een gallon (ca 4 liter) benzine krijgen en dat was natuurlijk wel erg goedkoop. Veel Australiërs waren verbaasd dat wij (bloody Dutchman) er zo gemakkelijk mee om kunnen gaan, maar zijn zich er niet van bewust dat wij altijd al met het decimale stelsel werken. Enfin men is er nu achter gekomen dat 1 shilling gelijk is aan 10 cent, alleen met de penny's geeft dat nog wel eens wat geharrewar. In de machinekamer is het momenteel vrij warm. Aan stuurboord gaat het nog wel met 40 gr C (voor in de tropen een normale temperatuur). Aan de bakboord kant loopt de temperatuur echter op tot ca. 48 gr C, omdat daar de machinekamerventilator het heeft begeven. Die kan niet eerder dan in Singapore worden vervangen als we daar in dok gaan.

**11-03 nachts:** heb zojuist via Radio Nederland een gedeelte van de toespraak van H.M. de Koningin en van Claus gehoord. Ik vond dat Claus zeer duidelijk Nederlands sprak (beter dan Prins Bernhard).

#### **MS Van Noort; Singapore 18-04-1966**

Gisteren is het schip zoals gebruikelijk tijdens het jaarlijkse onderhoud met blauwzuurgas uit-gegast. Morgen gaan we vijf dagen het droogdok in. Tijdens dit jaarlijkse onderhoud wordt zo ongeveer alles overhoopgehaald en zal de machinekamerventilator worden vervangen. Van het scheeps-spook hebben we niets meer vernomen. Broer Konijn is terug naar Hongkong en werd vervangen door een nieuwe Number four.

#### **MS Van Noort; Port Swettenham (Port Klang) -> New Castle 09-05-1966**

Van Mr. Dax hoorde ik dat hij waarschijnlijk in augustus naar Nederland zal gaan.

Van Zwier (de La Mar) kreeg ik een brief met het bericht dat hij en Ellen (Ploem) op 15 augustus gaan trouwen.

Van uit Port Swettenham hebben de HWTK, Gezagvoerder, de 3<sup>e</sup> stuurman en ik een tocht gemaakt naar Kuala Lumpur en onderweg o.a. een tinmolen, rubberplantage en koffieplantage gezien. Deze koffie is hier voornamelijk voor binnenlandgebruik. Kuala Lumpur is een stad met een paar zeer moderne en ook mooie gebouwen, zoals het parlement en een nieuwe moskee. Maar ook net als alle oosterse steden, met rommelig aandoende huizen die de indruk geven overbevolkt te zijn. Men bouwt hier kapitale gebouwen (prestige), maar onderhoudt de boel slecht. Drie dagen geleden passeerden wij in Straat Torres op slechts een paar honderd meter de Van Cloon. Best leuk mijn oude schip weer te zien, ook al ziet die er precies zo uit als de Van Noort.



Rubber tappen

Ongeveer een week geleden heeft een der Chinese stewards geprobeerd om onze eveneens Chinese en wat oudere laundryman te vermoorden met een groot hakmes. Alleen door tussenkomst van onze bootsman (een zeer pezige, enigszins kreupele, kleine Chinees) bleef dit beperkt tot wat sneden en bloedvlekken.

Gisterenavond kwam ik om 24.00 uur van wacht en zat er een kleine rat in mijn hut. Samen met de derde stuurman en vijfde WTK zijn we toen op jacht gegaan, met als wapen een bezem. Ik probeerde het beest met de bezem te raken maar dat mislukte. De vijfde WTK had meer geluk en sprong er bovenop. Het beestje gaf een gil en was dus exit. Daarna hebben we hem en zoals we dat hier noemen, plechtig over de muur geziekt (over boord gegoid). Dat een ratje in mijn hut terecht kwam werd veroorzaakt doordat tijdens de dokbeurt het schip volledig wordt gereinigd en er voor die beestjes in het ruim weinig eten is te vinden. Ze gaan dus elders op zoek. Ook in de hut van de 2<sup>e</sup> WTK zat een ratje in een la.

#### **MS Van Noort; Melbourne 29-05-1966**

### **De Scheepsramp**



Local news.

Volgens de laatste berichten is er bij het nieuws op de T.V. in Nederland omstreeks de 27<sup>ste</sup> verteld dat de Van Noort achttien mensen zou hebben gered. Ik weet niet of jullie dat gezien of gehoord hebben, maar in ieder geval klopt niet veel van dat bericht. Ik zal proberen een redelijke beschrijving te geven van onze (vergeefse) reddingspogingen van zeventien opvarenden van een Dredger (grote baggermolen) op ongeveer twaalf uur varen van Sydney.

Dat de berichten in Nederland hierover niet kloppen is niet verwonderlijk, want zelfs in de Australische couranten en radio was de berichtgeving niet juist. Die vrijdag zijn we 's morgens om ongeveer acht uur uit Sydney vertrokken bij kalm weer en een rustige zee. Van af twaalf uur begon het harder te waaien en kwam er steeds meer golfslag. Kortom 's avonds zaten we in de zwaarste storm die ik me kan herinneren, met meters hoge golven en een zo sterke wind dat het noodzakelijk was je goed vast te houden om niet door een plotselinge windvlaag omvergeworpen te worden. Om ongeveer tien uur kwam het S.O.S. bericht van de Dredger W.D. Atlas, een schip dat de stuurlieden al op radar hadden gespot, maar waarvan men toen nog niet wist dat er iets loos was. Bijna direct na het S.O.S. was er niets meer van het schip op het scherm te zien. Het moet dan ook binnen een paar minuten gezonken zijn. Aangezien ik tot 24<sup>00</sup> uur op wacht stond heb ik de eerste reddingspogingen niet gezien. Er is toen een dinghy zo dicht langs ons schip gekomen dat de 2<sup>e</sup> en 5<sup>e</sup> WTK die op het achterschip stonden, de mannen erin om hulp konden horen roepen. Ons schip maakte toen echter juist een enorme zwaai (gingen enorm te keer) dat het vlot al voorbij was voor iemand zelfs maar een lijn toe kon werpen. Na mijn wacht ben ik de anderen gaan helpen, maar wat we ook probeerden (alle lichten aan dek vol aan, lading netten langs de scheepswand en golf stillende olie), was het onmogelijk ook maar één van de vlotten (we hebben er eerst één en later twee gezien, al weten we niet of die eerste één van de twee latere was) langs zij te krijgen. Steeds werden ze door de woedende golven en wind weggezet of schoten ze met zulk een enorme vaart langs ons schip, dat ze al voorbij waren voor dat we het wisten. Eén keertje is er eentje nog weer zo dicht langs gekomen dat ik de kleur (oranje) kon zien. Op een gegeven ogenblik heeft de kapitein moeten besluiten van verdere reddingspoging af te zien (het werd voor ons zelf te gevaarlijk) tot het daglicht zou zijn geworden met een wat kalmere zee. Wij maakten n.l. op een gegeven ogenblik zo'n enorme haal, dat een en een paar honderd kilo wegende reservezuiger uit zijn bindingen losschoot en door de machinekamer sloeg, daarbij het schakelbord beschadigend wat een black-out tot gevolg had kunnen hebben. D.w.z. het uitvallen van de gehele machine installatie en dan zou het er ook voor ons minder mooi hebben uitgezien\*\*3).

M.a.w. er zouden nog veel meer moeilijkheden kunnen ontstaan als we zo door gingen en niet probeerden het schip met de kop op de golven te houden, want het stampen is lang zo erg niet als het slingeren. De volgende morgen hebben we een omgeslagen sloep, een gedeelte van de brug of stuurhuis, wat zwemvesten en wrakhout gevonden. Van de zeventien opvarenden werden er vier



gered door een helikopter, de overige dertien man zijn omgekomen. Na aankomst te Melbourne werden wij opgebeld door twee van de geredden, die bedankten voor alles wat we hadden geprobeerd. Ze hadden ons schip gezien maar begrepen dat het onmogelijk was hen op te pikken. Het feit echter dat ons schip op de juiste plaats aan het zoeken was, gaf hen de moed zich zwemmend te houden tot ze de volgende morgen opgepikt werden. Hun vlot was vlak nadat ze ons schip passeerden omgeslagen, waarbij nog twee mensen zijn verdronken. Deze wetenschap gaf ons tenminste het idee dat we er niet helemaal voor niets zijn geweest. Vooral het feit dat ze op de brug dankzij de radar precies de plaats van het zinken hadden gelokaliseerd, was belangrijk voor de redding van deze vier mensen. Ik zal echter niet gauw die twee eenzame op en neer deinende lichtjes vergeten met zo nu en dan een helrood magnesium licht. Dit ook omdat dus de meeste mensen die wij toen zagen zijn verdronken of misschien wel zijn aangevallen door de haaien. Op Bondi Beach vlak bij Sydney zijn toen een paar lichamen aangespoeld.

**\*\*3)** Omdat het schakelpaneel werd beschadigd (wat in stond bleef aan, wat uit stond konden we niet meer inschakelen) was manoeuvreren niet goed mogelijk. Het kwam erop neer dat zodra de hoofdmotor zou stoppen, we deze niet meer konden starten. We hadden dus de hulp nodig van een sleepboot bij het de haven van Melbourne binnenlopen en om af te meren.

#### **MS Van Noort; Melbourne 30-05-1966**

Ik ben gisteren weer bij de fam. Dax op bezoek geweest en heb wat knipsels gekregen over het zinken van de Dredger. W.D. Atlas. Ik heb er zo hier en daar wat bij geschreven. Mr Dax komt waarschijnlijk in september naar Europa, maar het is nog niet helemaal zeker, of hij dan ook naar Nederland gaat. Verder nog een knipsel uit Wacht te kooi over de op handen zijnde fusie tussen K.P.M. en K.J.C.P.L. (R.I.L.) waarmee wij dus al lang in combinatie varen.

#### **MS Van Noort; Sydney -> Tawau (Sabah) 24-06-1966**

Ben nu varend correspondent van de VNKO (Vereniging Nederlandse Koopvaardij officieren)



Dajaks (Sarawak) aan de was bij een Long house

#### **MS Van Noort; Sibü -> Kutching (Sarawak) 24-07-66**

Ik ben gisteren samen met wat collega's weer op bezoek geweest in een Long house. We hebben daar Arak (rijstwijjn) gedronken en er werd voor ons muziek gemaakt en gedanst.

In Kutching ontving ik bericht dat ik in Singapore als derde WTK wordt overgeplaatst naar een zusterschip, de MS Van Neck. Dat betekent dat ik dan op alle drie de zusterschepen heb gevaren. Ik moet dan van Singapore naar Bangkok vliegen en daar in een hotel wachten op de aankomst van de Van Neck.

**MS Van Noort; Sibü -> Kutching (Sarawak) 24-07-66**

Ik ben gisteren samen met wat collega's weer op bezoek geweest in een Long house. We hebben daar Arak (rijstwijjn) gedronken en er werd voor ons muziek gemaakt en gedanst. In Kutching ontving ik bericht dat ik in Singapore als derde WTK wordt overgeplaatst naar een zusterschip, de MS Van Neck. Dat betekent dat ik dan op alle drie de zusterschepen heb gevaren. Ik moet dan van Singapore naar Bangkok vliegen en daar in een hotel wachten op de aankomst van de Van Neck.