

De uitlaat



PERSONEELSORGAAN DER

N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ

N.V. NEDERLANDSE TANK- EN PAKETVAART MAATSCHAPPIJ

HOLLANDSE VRACHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.



H. K. H. Prinses Christina

vierde op 18 februari j.l.
haar zeventiende verjaardag

(foto M. Koot)

De uitlaat

PERSONEELSORGAAN VAN DE

N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ
N.V. NEDERLANDSE TANK- EN
PAKETVAART MAATSCHAPPIJ
HOLLANDSE VRACHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.

Redacteur:
H. A. de Jong

Redactiecommissie:
G. J. Boom AS/PV - R. Romswinkel AS/P & A - J. M. van
Suylekom V.Z. - R. J. de Vries B.T.D.

Alle stukken „De Uitlaat” betreffende te adresseren:
De Redactie van „De Uitlaat” p/a N. V. Koninklijke Paket-
vaart-Maatschappij.
„Het Scheepvaarthuis” - Postbus 714 - AMSTERDAM

Foto voorpagina:
mss. „van Cloon” en „Schouten” in Empire Dock te
Singapore. (zie ook pagina 12)
Foto Gezagvoerder H. Meijer.



Van de redactie

Na ruim 2 jaar in het bekende kleurige omslag te zijn verschenen — een ontwerp dat bij velen wel, maar bij een groot aantal lezers niet in de smaak viel — heeft de Redactie het wenselijk geacht „De Uitlaat” in een nieuw kleed te steken. Hierbij is het rood van de Maatschappij-vlag als enige kleur gebruikt. Het ruitmotief dat zowel in de K.P.M.-vlag als in die van de dochtermaatschappijen, de N.T.P.M. en de H.V.M. voorkomt, is als symbool voor de 3 maatschappijen opgenomen, waarboven de Kroon als aanduiding van het predikaat „Koninklijke” van de Moedermaatschappij, de K.P.M.

De Redactie meent dat hiermede het uiterlijk van „De Uitlaat” aan distinctie heeft gewonnen. Het is overigens niet de bedoeling de omslag steeds te wijzigen. In de huidige uitvoering hopen wij „De Uitlaat” lange tijd te kunnen uitvoeren.

Ook het interieur van „De Uitlaat” zal door de Redactie gaarne zo attractief mogelijk worden gemaakt.

Onmisbaar is daarbij echter de medewerking van velen, nog liever, allen, die de Redactie van kopy en fotomateriaal kunnen voorzien.

Velen Uwer beleven of zien dingen die niet alledaags zijn en die ook een ander interesseren. Vertrouw ze toe aan papier of film en zend ze naar de Uitlaatredactie. Laat U zich niet afschrikken door tijd en moeite die het U kosten gaat ons van Uw belevenissen op de hoogte te stellen. Ook als U denkt, dat wat U schrijven gaat niet de moeite waard zal zijn of dat U nooit goede opstellen hebt kunnen schrijven en het daarom maar achterwege laat, doet U het dan toch maar. Zo helpt U mee om deze nieuwe „Uitlaat”, ook achter de omslag, interessant te maken en te houden voor Uw collega's en alle andere K.P.M.-mers, N.T.P.M.-mers en H.V.M.-mers.

Elke door de inzender geschreven bijdrage, welke wordt geplaatst zal — naar beoordeling van de Redactie — worden beloond met een boeken- of platenbon van f 25.—, f 15.— of f 10.—.

Voorts zullen de 3 beste in 1964 opgenomen foto's, die niet voor plaatsing als „Beste foto van de maand” in aanmerking zijn gekomen, worden beloond met een boekenbon van respectievelijk f 15.—, f 10.— of f 5.—.

De „Beste foto van de maand” zal in den vervolge niet meer worden gehonoreerd met een bedrag (f 15.—), maar met, naar keuze, een boeken- of grammofoonplatenbon ter waarde van f 20.—.

De toe te kennen waardebonnen zullen na aankomst in Nederland ter beschikking worden gesteld. Voor hen, die hun domicilie buiten Nederland hebben, zal hun rekening voor het betreffende bedrag worden goedgeschreven.

De Redactie hoopt, als antwoord op het bovenstaande, onder Uw bijdragen te worden bedolven.

K. P. M. bedrijfsnieuws

Het m.s. „Schouten” laadde na lediglossing te Alexandrië een volle lading grondnoten van Port Sudan voor Formosa. Ter vervanging van de „Waikelo” en „Waingapoe” — die met de „Waiwerang” en „Waibalong” enige tijd in Indonesisch charter gaan varen — werden voor het vervullen van de 28e en 29e reis in de M.E.A.S. de mss. „Prins Willem III” en „Prins Willem II” van de Oranje Lijn gecharterd, elk voor één rondreis.

De „Van Riebeeck” en „Camphuys”, varende in de G.E.S.A.S., hebben de verbinding van Oost Afrika met de Perzische Golf overgenomen van de voordien in de G.E.A.S. gestelde schepen („Waibalong” en „Silindoeng”) en bedienen dus thans zowel Zuid- als Oost Afrika in de Perzische Golf Dienst. Besloten werd om met ingang van maart a.s. Durban tot eindpunt te maken van de G.E.S.A.S. en de schepen niet meer te laten doorlopen naar Kaapstad. Hiermede wordt o.a. een snellere omlooptijd verkregen.

In de Bay of Bengal-South China Sea Service gaf het m.s. „Sabang” de februari-afvaart van Calcutta. Het m.s. „Siberoet” liep eind januari in deze dienst, na vertrek Singapore, Palembang extra aan voor de overname van naar schatting 1400 ton doorvoerlading. Het m.s. „Silindoeng” gaf begin februari een afvaart van Bangkok naar Dumai en zal — na terugkeer te Singapore — de „Siberoet” aflossen in de Bay of Bengal Dienst. De „Siberoet” gaat dan wild varen.

Het m.s. „Bakongan” werd op het traject Bangkok-West Jrian ingelegd voor het vervoer van een volle lading rijst. Ook het m.s. „Sambas” werd aangewezen om eind februari in Bangkok rijst te laden voor Sorong/Biak en Kota Baru. Het m.s. „Musi” vertrok ultimo januari na beëindiging van haar D.M.O.-beurt van Singapore naar Timor Dilly. Het m.s. „Landak” nam de dienst op het traject Palembang (Sungei Gerong) — Bangkok v.v. van laatstgenoemd schip over.

Na in Singapore een D.M.O.-beurt te hebben ondergaan, vertrokken de mss. „Kaloekoe”, „Karossa” en „Kasimbar” naar Bangkok, alwaar voor rekening van kopers een volle lading rijst werd overgenomen. De schepen werden intussen door de nieuwe eigenaren overgenomen.

Albert Schweitzer

en de

K. P. M.

„Etre bien étonné de se trouver ensemble“ zal menigeen denken. Vanwaar deze associatie?

Wie Albert Schweitzer is, behoeven wij U nauwelijks te vertellen.

De bijna 90-jarige oerwouddokter, organist, cultuurhistoricus, filosoof, theoloog en Nobelprijswinnaar geniet grote autoriteit in de gehele wereld. Dit blijkt dan ook telkens wanneer hij zijn waarschuwend en inspirerend stem laat horen bij verontrustende wereld-situaties, een stem, vaak afwijkend van het algemeen gangbare en daardoor weerstanden oproepend, waarbij hij het risico loopt de sympathie te verliezen. Maar, Albert Schweitzer is „engagé“. Voor wat hij zegt, daar staat hij voor en hij weet, dat de boodschap die hij brengt aan de wereld, een dieper en wijdsers perspectief biedt. Zo laten wij hier een gedeelte volgen uit een toespraak voor een Amerikaanse Universiteit in 1949.

„Er moet een nieuwe renaissance komen, veel groter dan de renaissance die ons van de middeleeuwen bevrijdde:

de Grote Renaissance, waarin de mensheid ontdekt, dat het ethische de hoogste waarheid en de hoogste doelmatigheid is, waardoor zij zich bevrijden kan uit de povere werkelijkheidszin, die haar vooruitgang belemmerde.

Ik zou een eenvoudig wegbereider van deze Renaissance willen zijn en het geloof aan een nieuwe mensheid als een fakkel in het *bewustzijn* van onze tijd willen werpen. Ik heb de moed ertoe, omdat ik geloof te hebben bezeten, dat de humanitaire instelling, die tot nog toe slechts als een edele aandrift gold, uit het *elementaire denken* voortkomt en tot een voor ieder begrijpelijke wereldbeschouwing behoort. Hiermede heeft het humanitaire denken een overtuigende kracht gekregen, die het tot nog toe niet bezat en is het in staat, zich op energieke en consequente wijze met de realiteit te meten en daarin tot gelding te komen.“

Het lag dan ook min of meer voor de hand, dat, toen er voor een scheepsapothek van een verkocht K.P.M.-schip geen directe bestemming was, de beslissing genomen werd deze te doen toekomen aan Dr. Schweitzer in Lambarene. Na overleg met Ds. Werner uit Huizen, bestuurslid van de vereniging „Stichting Vrienden van het Hospitaal te Lambarene“ kregen wij zekerheid dat deze zending welkom zou zijn. Hij verwees ons naar apotheker Van de Rest, eveneens bestuurslid van bovengenoemde vereniging, voor adviezen en juiste adressering. Want, Lambarene ligt niet naast de deur. Edoch, met medewerking van de diverse instanties van K.P.M. en K.J.C.P.L. bereikte de zending haar einddoel.

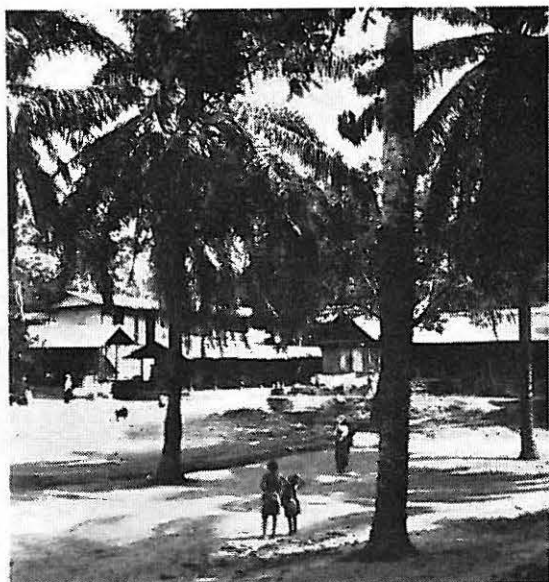
Hoe deze zending door Dr. Schweitzer ontvangen werd, blijkt uit het hierbij afgedrukte fragment.

Treffend is het hoe deze grote humane mens óók in het kleine alledaagse, 'n persoonlijke noot weet te geven, waaruit zijn warme menselijkheid en gevoel voor humor blijkt; zo stel ik het mij tenminste voor, hoe hij met twinkende ogen, schrijvend, „Das ist nun echt holländisch“ gedacht heeft „Die kosmopolitische Holländers toch met hun open blik en wijde belangstelling“ en dat hij toen zuster

Sehr geehrte Herren

*Ich danke Ihnen herzlich, dass Sie die wertvolle Apotheke eines Ihres Schiffs, das amme Betrieb gestellt wurde, meinem Spital zugehen liessen. Sie ist für uns wertvoll und leistet uns grosse Dienste. Wie hab von Ihnen auf diesen Gedanken zu kommen. Das ist echt holländisch.
Mit lieben Gedanken Ihr ergebener
Albert Schweitzer*

Meditatiën aan boord Schouten



*Das Spital unter Palmen
den Herren von K. P. M. in
Dankbarkeit
Albert Schweitzer
Gamburub 13.1.1964*

Ali Silver bij zich geroepen heeft en gevraagd „Schrijf jij nu eens een aardig briefje aan je landgenoten en doe er wat foto's bij.“

Hozeer deze geste van Dr. Schweitzer en Zr. Ali Silver gewaardeerd wordt blijkt o.a. uit de welwillendheid van de redactie van de „Uitlaat“ plaatsruimte hiervoor beschikbaar te stellen.

J. Proost.

Reeds bij de plaatsing op het Ms. Schouten vertrouwde ik het niet erg, of 't wel zo zou zijn dat ik eindelijk eens een behoorlijke „buitenlijn“ zou krijgen. Enfin enige gegronde reden had ik dan ook wel na vele termen Molukken, Nw Guinea en maar een paar reisjes S.P.S. Wat een prachtige scheepjes zijn die Si boten toch. Mijn hoop werd aanmerkelijk versterkt, toen de 2e Wtk. aan boord kwam met de mededeling dat hem op kantoor werd verzekerd dat we anyhow ook niet in de P.G. terecht zouden komen.

Goed, enige tijd later op een prille ochtend, op de Shat, zonder air-conditioning mind you, hoorde ik enig lawaai aan dek, met luide uitroepen als „ouwe kiekendief, hoe gaat 't“. Enfin, kale Chris werd 4 jaar later na 1 x in de Shat geweest te zijn, door enige Arabieren herkend. Het was enigszins roerend, daar de gabbers alleen scheldwoorden hadden opgepikt.

Het was me dan ook een zomertje daar. De Baas „adviseerde“ losse witte gewaden en geen drank. Beide moeilijk uitvoerbaar. Immers zie ik me al aan dek lopen, wat moet ik dan tegen zo'n vogel zeggen als hij in het Arabisch tegen me begint. Wat de drank betreft, in het begin werd inderdaad geen biertje geschonken; cola was wat de klok sloeg, zelfs bij het Gezag, tot we op Das eiland kwamen, waar men iedere dag een collega moest afduwen, wat zeker niet met cola gepaard ging. Het gezag van de Baas kreeg een gevoelige knak en weldra was een compromis onvermijdelijk, één bier per dag, bij iets bijzonders twee bier. Onze ziekenpa sprak dan al van overmatig drankgebruik. Hoe bestaat 't, ik zie hem nog met zijn vinger schudden.

In Durban aangekomen kregen we tot onze verbazing te horen, dat we een volle lading mangaanerts naar Frankrijk zouden brengen, dat betekende dus koffers pakken, want 't bestaat gewoon niet dat wij aan boord zouden blijven. We moesten het wel geloven toen we buiten de pieren kwamen en de geweldige grondzeeën over de dekken dreunden. Ik grapte toen naar de loods, dat wordt in Kaapstad afstappen; niets hoor, met ware doodsverachting voer de loods mee buitengaats en daar kon met enige moeite de loods huiswaarts keren, en grapte toen naar mij, veel geluk. Onderweg even Kaapstad aangelopen en op de hoge zeeën de nodige kaarten in ontvangst genomen, typisch

K.P.M. hè? Ik mag dat wel, wat een timing, en niet van dat enge.

We schoven nog net over de bank voor Bayonne en wij de autoriteiten mij bezig hielden, kwam men mij melden, moeders is er. Tegen de douane zei ik, zaken gaan voor het meisje, en kreeg ik 't me daar uitgeveterd, hoe dat nu kan en wel in Frankrijk, en of ik gauw weg wilde wezen. Wat een volk hè? Hier kregen we een lading zwavel, we eten het nu nog, voor België, Nederland of Duitsland. Niemand had hier natuurlijk bezwaar tegen en weldra zeilden we langs de Ruyter, die wat meewarig naar zijn verloren zoon keek die precies 10 jaar weg was geweest. Daar de meesten in Vlissingen afstudeerden, was het wel een teleurstelling dat er geen boulevardje gepikt kon worden, om tegen de gemeenschap te pronken van: dat is nu een echte K.P.M.-er; misschien een volgende keer.

Al gauw maakten we na Terneuzen natuurlijk kennis met de Nederlandse mist en duurde het enige tijd voor we in Rieme afmeerden. Bij het voorbijvaren van Sas van Gent zat de 2e Stuurman met verlangende blik naar zijn huis te turen of hij iets zag bewegen. Weer ging het spannen, wat gaan we doen; blijven we tot na oud en nieuw of moeten we dit weer op zee vieren. Om kort te gaan, ik moest om 1 uur in Antwerpen mijn dochttertje zeggen: en nu heb je genoeg aan de fluit getrokken, want dat lusten ze wel hoor, zo'n klein knopje en zo'n machtig geluid.

Echter de dames zaten na al die twee volle zeedagen van ongeduld te trappelen om de wal op te schieten. Wij mannen hadden nog wat werk te doen en besloten zij aldus om gezamenlijk Antwerpen te verkennen. Met echte zeebenen gingen zij aldus, en kwamen na een enorm aantal winkels, koffie-bars (met gebak) in Irma la Douce terecht. Nooit zal ik dit vergeten, want daarna moest nog gauw zo'n frivool parapluutje gekocht worden. Zo één met roze en hemelsblauw, of kent U ze nog niet? Het mooiste was echter dat mijn dochter beloofd werd, als je thuis blijft gaat pappa met jou naar Sneeuwwitje. Het zij zo. Het duurde geruime tijd na deze uitpatting voor de dames weer getemd waren, dat kan ik U verzekeren, dus weest gewaarschuwd.

Na enig aarzelen werden we naar Harlingen gedirigeerd alwaar mijn grapje om met een Friese vlag in top binnen te

lopen, door de niet-Friezen werd getorpedeerd. Ondertussen waren wij op de Nieuwjaars-receptie, waar onze directeur ons een 10% gageverhoging schonk; dat viel wel in goede aarde, want nu kon ik tenminste de paraplu betalen. Aan boord bleek de mededeling echter te bevatten 5%. Zou het misschien een kleine drukfout geweest zijn? Prachtig land dat Friesland, de vreemdelingenpolitie was niet mals tot we onze Friezen naar voren schoven, toen was het gauw bekeken. Aan de wal waren ze wat meer stijfkoppig; een van de dames wilde mayonaise op haar frites, dat ging niet, dat hoorde niet zo, apart was goed, maar er niet op. Daarentegen was de schoenmaker heel wat gewilliger, want kwam men van het schip dan waren op dezelfde dag alle reparaties klaar. Het was dan ook een van de grootste schepen dat ooit in Harlingen binnenkwam. Heel wat lieden, met hun mond open, stonden bij het meren te staren. Ook blikken van Terschelling lieten zich niet onbetuigd. Later werden we door twee ex-K.P.M.-ers naar buiten geloodst; je vindt ze toch ook overal. Zelfs de Leeuwarder Courant wijdde aan ons een artikeltje. Het werd naar het scheen een wedloop met de vorst of we het zouden halen of niet. Gelukkig vertrokken we voor het invriezen met een lading pootaardappelen naar Egypte en liggen we hier dan tussen de Russen, Polen en Joegoslaven onze eigenheimers te lossen.

Hierna wordt het in Port Sudan pinda's voor Taiwan laden geblazen. Nu begrijp ik pas wat onze voorvaderen voelden toen ze over de zeeën zwierven.

J.B.

Scheepsposities per februari 1964

N.T.P.M.

m.s. „Senegalkust“	Amsterdam	± 29-2-64
m.s. „Congokust“	Freetown	± 26-2-64
m.s. „Zuiderkerk“	Amsterdam	25-2-64
m.s. „Sloterkerk“	Genua	± 25-2-64
s.s. „Munitoren“	nog onbekend	
s.s. „Westertoren“	Singapore	± 25-2-64

H.V.M.

m.s. „Hollands Diep“	Tokio	± 21-2-64
m.s. „Hollands Duin“	Singapore	± 29-2-64
m.s. „Hollands Dreef“	Belfast	± 28-2-64

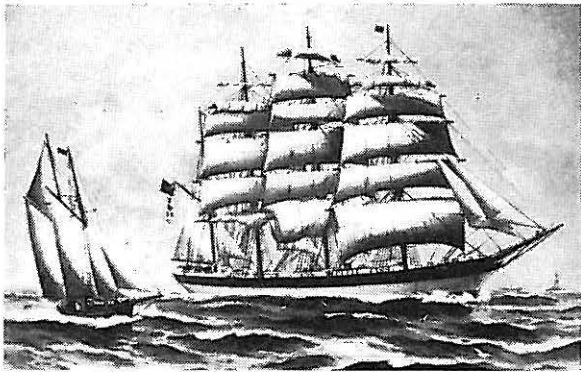
Herinneringen uit mijn zeilvaarttijd

Gepensioneerd Gezagvoerder C. L. van Dierendonck was zo vriendelijk ons een verslag toe te zenden over een door hem in het begin van deze eeuw meegemaakte reis aan boord van het Finse 4-mast barkschip „Albyn”. Deze interessante belevenis uit de jaren der zeilvaart willen wij onze lezers niet onthouden.

Het zal als vervolgverhaal worden gepubliceerd.

De Heer van Dierendonck zeggen wij gaarne dank voor de verleende toestemming dit authentieke verhaal in „de Uitlaat” te mogen opnemen.

Het verslag is geschreven door zijn „scheepsmakker” B. Goedhart.



Aan mijn oude scheepsmakkers Kees van Dierendonck en André Geysen, die tezamen met mij de gehele reis meemaakten, en ter nagedachtenis aan Harry van Houcke, in leven Belgisch rivierloods te Antwerpen, die deze reis gedeeltelijk heeft meegemaakt.

Begin juli 1911 logeerden vier Vlissingse jongens in de leeftijd van 15 tot 17 jaar gezamenlijk in een kosthuis in Antwerpen, wachtende op een gelegenheid om het zeegat uit te gaan. Voor kost en inwoning betaalden zij in dit logement in het zgn. schipperskwartier de somma van 3 Belg. francs per dag. Allen hadden reeds 8 maanden of langer

als lichtmatroos op schepen van diverse nationaliteit gevaren en konden zich behoorlijk behelpen met de kennis van de Engelse taal.

In die dagen was de werkwijze om aan een schip te komen in Antwerpen anders dan nu. Op de diverse scheepvaartkantoren werd men niet te woord gestaan of werd men verwezen naar zgn. shippingmasters. Dit waren in het algemeen eigenaren van een kroeg in de zeemansbuurt. Bij aankomst van de schepen bezochten zij de gezagvoerders en kregen van deze opdracht om te zorgen, dat bij vertrek weer een complete bemanning aan boord was. Hiervoor ontvingen zij dan een bepaald bedrag. De schepelingen, die een schip zochten liepen dan dagelijks of meerdere malen per dag deze kroegen af, bestelden een biertje waarbij er ook vaak eentje aan de baas en de aanwezige juffertjes geoffreerd moest worden en kwamen zo vaak terug tot er een schip was dat bemanning nodig had. Onder deze shippingmasters trof men mensen aan van diverse nationaliteit, in hoofdzaak Engelse en Scandinavische. Kreeg men een schip, dan was men verplicht een vierde of een halve maand salaris als voorschot op te nemen, een zgn. advance note, die men alleen in kon wisselen bij de betrokken shippingmaster. Gewoonlijk kreeg men dan weinig geld in handen en stak hij het grootste gedeelte in zijn zak als loon voor zijn bemiddeling. Tijdens een zeeliedenstaking in 1913 werden de ruiten en inboedels van deze kroegen stuk geslagen, deden de diverse verenigingen hun entree en was het met het oude systeem van ronselen gedaan.

Op zekere dag kwam er een shippingmaster bij ons logement aanlopen en vroeg of er ter plaatse matrozen en lichtmatrozen aanwezig waren, die met een groot zeilschip een reis naar de westkust van Amerika en eventueel verder wilden maken. Na enig gepraat onder elkaar gaven wij ons hiervoor op, en wij werden verzocht om de volgende ochtend om 10 uur aanwezig te zijn in zijn café op de Brouwersvliet. Na behoorlijk door de kapitein die daar ook aanwezig was onder de loupe te zijn genomen, werden wij aangenomen op een salaris van £ 1 Sh 10. (circa f 20,—) per maand. Het verdiende loon zou echter eerst na afloop van de reis ter hand worden gesteld. Benodigdheden zoals laarzen, kleren, rookgerei, messen enz. konden wij tijdens de reis tegen zeeprijs van de kapitein kopen uit zijn zgn. slop-chest. Nadat onze papieren en getuigschriften door de gezagvoerder persoonlijk gecontroleerd waren, gingen wij met de andere nieuw aangenomen schepelingen naar het Russische Consulaat om daar te monsteren voor het Finse 4-mastbarkschip „Albyn”. Finland was toen nog een Russisch protectoraat zodat het schip onder Russische vlag voer.

Wij monsterden voor een reis naar de westkust (Chili), eventueel verder en terug op een Europese haven binnen de tijd van 2 jaar. Kosten van de plaats van bestemming naar de plaats van aanmonstering kwamen voor eigen rekening. Op order van de kapitein moesten we de volgende morgen aan boord zijn om te werken. De twee dagen, die aan het vertrek voorafgingen werden benut met het opklaren van het dek en aanslaan van de zeilen. Niet gewend zijnde om met onze voeten op zo'n zwevend paard te staan, voelden wij ons 's avonds geradbraakt en ontbrak ons alle lust om de stad in te gaan.

De lading, circa 4000 ton, bestond uit briketten en cokes, waarvan de zwaardere briketten grotendeels tussen de

wranglen in de bilges gestuwd waren. De diepgang bedroeg 22 voet 6 duim.

Het schip kan alles bij 30 lappen zeil varen. Het was getuigd als 4-mastbark met dubbele brams en royals en was een zgn. open-bak-type met twee dekhuisen tussen voor- en grootmast en één dekhuis achter de grootmast. Het hoorde thuis in Nystad (thans Usikaupunki geheten), was eigendom van de firma Zachariassen en Co., gebouwd in Glasgow in 1883 en 2195 B.R.T. groot. De bemanning bestond bij vertrek uit Antwerpen uit een zgn. mixed-crew.

Kapitein: Alfred Karlson, 1ste stuurman C. Karlson, 2e stuurman Blomquist, 3e stuurman Tengström, allen Zweed-Finnen, die zowel de Zweedse als de Finse taal machtig waren. Timmerman Sepainen, zeilmaker Lettohn, donkeyman Lensari en de kok Metamen, allen Rus-Finnen.

4 Deense matrozen, Alfred en Emile Andersen, W. Jensen en Oscar Wind. Deze laatste was volwaardig gediplomeerd gezagvoerder voor de grote zeilvaart doch door omstandigheden aan lager wal geraakt.

2 Finse matrozen, Stenberg en Matille

4 Vlissingse lichtmatrozen, H. van Houcke (Belg), C. L. van Dierendonck, A. Geysen en B. Goedhart

2 Zweedse lichtmatrozen Hoedman en Hartman

2 Finse lichtmatrozen Westman en Klemler

1 Zweed Fin lichtmatroos Dalström

1 Duitse lichtmatroos Karl Brautisch

2 Engelse matrozen, die echter deserteerden bij vertrek uit de sluis Antwerpen

1 Amerikaanse steward Willy Edwards.

In totaal 27 man.

Inrichting van het schip

Er was aan boord een kleine donkey-ketel, die alleen gebruikt werd voor het ankerspil en de bediening van een lierkop tijdens het laden en lossen.

Masten, marsstengen en kluiverboom waren van staal, bramstengen en bezaanboom van hout. Al het werk op zee moest met ellendstoom verricht worden, dat meestal gepaard ging met het zingen van de bekende zeemansliedjes (shanties); bras, val of schootlieren waren niet aanwezig. Verder op de bak en aan dek een kaapstander, alsmede een aan elke zijde van de campagne, ook wel poop genaamd.

Onder de ruime open bak bevonden zich de W.C.'s voor officieren, onderofficieren en 2 stuks voor de mindere gaden, een groot hangend rooster voor de zeilen, 2 ruime bergplaatsen voor materiaal, het ankerspil en de toegang tot de voorpiek.

Het voorste dekhuis was bestemd voor 12 schepelingen, daarachter het voorluik en daarachter het 2e dekhuis, waarvan de voorste helft bestemd voor 6 man, en de achterste helft voor verblijf timmerman, donkeyman en werkplaats timmerman. Achter de grote mast het 3e dekhuis, waarin lampenhut, verfhok, kombuis en donkeykamer. Hierna het groot-luik en de kruismast en het achterluik en daarna de campagne. De bezaansmast was door de campagne gevoerd.

Onder de campagne aan bakboord een deur welke toegang gaf tot de verblijven der officieren, 2 passagiershutten, messroom, salon en verblijven van de kapitein en bergplaats proviand. De kajuit was vrij groot, waar minstens 8 personen aan een tafel konden zitten.

Aan S.B. van de campagne was een verblijf voor de zeilmaker, kok en steward benevens de zeilmakerswerkplaats. De grote zeilkooi was onder de kajuit gevestigd alsmede de tanks voor meel en beschuit. De bergplaats voor vaten, zoutvlees, spek en aardappelen was in de voorpiek gelegen.

Op de campagne stond het moederkompas waarop genavigeerd werd. Aan weerszijden daarvan een trap naar het hoofddek en verder een trap naar de kajuit, afgedekt door een ruime koekoek met zitbanken.

Er was een groot stuurrad met twee stuurcompassen op het achterste gedeelte van de campagne. Met normaal weer kon een man het roer bedienen, maar voor de wind zeilende en met zwaar weer waren hiervoor meerdere personen nodig.

De kluiverboom en de zalingen waren niet voorzien van vangnetten.

Twee werkboden stonden op klampen naast boven het voorste dekhuis, de beide reddingsboten nabij het achterdek eveneens op verhoogde tjoeks.

Het varkenshok met 2 varkens stond aan de voorzijde van het voorste dekhuis en verder was er nog een ruim kippenhok met 18 kippen op het achterluik.

Wachtindeling

In de haven liggende moest altijd de helft der bemanning aan boord blijven, hetzij SB's of BB's wacht. Op zee werden de zgn. Scandinavische wachten gelopen dewelke als volgt waren ingedeeld:

Voormiddag van 8—12.30 uur wacht aan dek, 12.30—19.00 uur wacht ter kooi, 19.30—20 uur beide wachten „stand by”. Van 20—24 uur wacht aan dek, van 24—4 uur wacht ter kooi en van 4—8 uur wederom wacht aan dek. Voor de bemanning wisselden deze wachten om de andere dag, de stuurlieden liepen echter steeds dezelfde wacht, maar deden geen dagdienst. Boven de 40ste breedtegraad liepen zij echter wel wacht mede, met uitzondering van kok en steward. Bij slecht weer moest echter allehens mede naar boven om zeilen te bergen, zodat het kon gebeuren, dat er slechts 3 man aan dek bleven, t.w. kapitein, 1ste stuurman en roerganger. Tijdens de wacht aan dek was het verboden op dek te liggen of zich in de verblijven op te houden.

Reisbeschrijving van Antwerpen naar Gatico (Chili)

Op zaterdagmorgen 7 juli 1911 kwamen de matrozen naar het schip gereden in 3 rijtuigen, beladen met zeezak en matras (donkey's breakfast). Allen waren zeer vrolijk gestemd en luidruchtig. De sleepboten kwamen voor, alles werd losgegooid en het schip naar de sluis gesleept. Op de Royer sluis in Antwerpen stonden de vrienden en vriendinnen gereed om ons een laatste vaarwel en een tot weersziens toe te wensen. Aan jenevertranen ontbrak het niet. Bij het verlaten van de sluis stapte op het laatste moment een Engelse matroos met zijn plunjezak de wal op; hij wenste op het laatste moment niet mee te gaan. Even later sprong een andere Engelse matroos overboord en zwom naar de wal terug. Hierdoor hadden wij dus twee volwaardige krachten te kort. Enige matrozen werden op een minder zachthandige manier in hun kooi gedeponneerd om hun roes uit te slapen. Straks op zee zijnde zouden wij ze hard nodig hebben. Wij werden de Schelde afgesleept door 2 Belgische sleepboten, de John B. Maas en de „John Bull”.

In Vlissingen werd van loods gewisseld en de eerste sleepboot losgegooid.

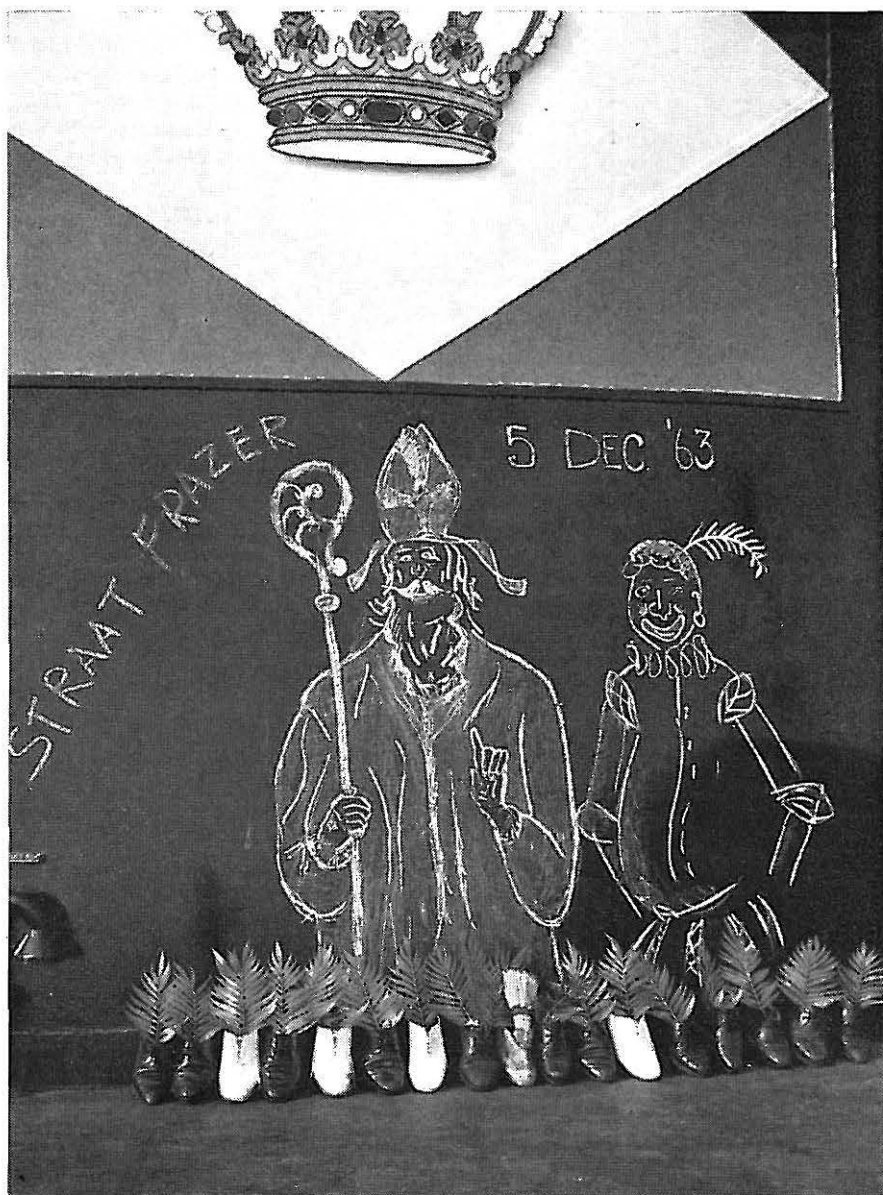
Gedurende de namiddag werd ons, 4 Vlissingse lichtmatrozen, opgedragen, om tijdens de sleepreis, kolen voor de kombuis op te halen uit de voorpiek. Geruime tijd ging alles goed, toen ging het mis en voor dat iemand er erg in had lagen wij hevig schreeuwend over het dek te rollen. De oudere matrozen stonden toe te kijken en het gevecht aan te vuren totdat er 2 stuurlieden bij kwamen om ons uit elkaar te halen. Na een flinke haal uit de mok was alles weer rustig en de vrede hersteld.

De ruzie ontstond omdat wij bij het passeren van onze geboortestad nog even een blik op de boulevard wilden werpen. Zij die onder in de voorpiek de kolenmandjes vol moesten scheppen, kregen daar geen kans voor, gezien de andere jongens hen niet op tijd wilden vervangen en liever vanaf het dek de volle manden ophiewden. Dit was in strijd met onze afspraak om elkander tijdig af te lossen.

Des avonds na het passeren van Vlissingen en al een heel stuk in de Wielingen, kwamen er twee Zweden aan dek, die juist hun roes hadden uitgeslapen. Stomverbaasd en vol schrik wierpen zij hun blikken op het dek en het tuig en riepen toen „Waar zijn wij nu terecht gekomen, op een zeilschip? Dat kan niet, wij zijn stokers en horen op een stoomschip thuis“. Wat was nu het geval? Beide waren in Antwerpen, onder invloed van drank, geshanghaid door de eerder genoemde shippingmaster. Terugkeer was voor hen niet meer mogelijk en daar zij het dekwerk niet verstonden werden zij tot lichtmatroos gebamardeerd in welke hoedanigheid zij ook buiten hun weten de monsterrol hadden getekend. Des nachts passeerde de Vlissingse mailboot op zeer korte afstand en had de vader van v. Dierendonck een mooie gelegenheid om nog een blik te werpen op het schip, waarmede zijn zoon (little Duchie) zo'n verre reis ging ondernemen.

(wordt vervolgd)

Beste foto van de maand



„Straat Frazer
5 december 1963“
Een geestige opname
van 4e Stuurman
L. J. B. Lagendijk.

Personalia

H. Meyer ex m.s. „van Cloon” naar m.s. „van Linschoten”	10-2-64
A. N. Kloots ex m.s. „van Linschoten” naar m.s. „van Cloon”	10-2-64

MUTATIES HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN:

K.P.M.	
J. van Willigen ex m.s. „Straat Franklin” met RV	10-1-64
J. R. Holman (Hfd.wtk.) m.s. „Straat Franklin”	10-1-64
M. F. Muller ex m.s. „Kasimbar” naar m.s. „Straat Lombok”	12-1-64
J. M. Meinen ex m.s. „Straat Lombok” met RV	12-1-64
A. Fortgens (2e Wtk.) ex m.s. „Karossa” naar m.s. „Sambas” (dd. Hfd.wtk.)	13-1-64
J. B. Nolthenius (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Sambas” naar m.s. „van Spilbergen” (2e Wtk.)	13-1-64
J. H. Beumer (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Siooe” naar m.s. „Silindoeng” (dd. Hfd.wtk.)	15-1-64
D. Snip ex m.s. „Silindoeng” naar m.s. „Siooe”	15-1-64
H. Weevers ex m.s. „Karossa” naar m.s. „Kaloekoe”	17-1-64
D. J. G. Geurts (dd. Hfd.wtk. K.V.) ex m.s. „Kaloekoe” naar m.s. „Kasimbar” (dd. Hfd.wtk. K.V.)	17-1-64
D. J. G. Geurts (dd. Hfd.wtk. K.V.) ex m.s. „Kasimbar” naar m.s. „Karossa” (dd. Hfd.wtk. K.V.)	26-1-64
A. J. Koomans (dd. 2e Wtk.) m.s. „Kasimbar” (dd. Hfd.wtk.)	26-1-64
H. Weevers ex m.s. „Kaloekoe” naar m.s. „Wai-balong”	4-2-64
A. Bakker ex m.s. „Wai-balong” naar m.s. „Sanana”	4-2-64
H. J. van der Veer (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Sanana” met TTV./S’pore	4-2-64

Alle verlofgangers: een prettig verlof.

Alle herplaatsten: goede vaart.

PROMOTIES:

K.P.M.

E. Bismeyer tot 3e Stuurman m.i.v. 1-1-64

N.T.P.M.

K. J. W. Tinga tot 5e Werktuigkundige m.i.v. 30-9-63

J. L. Menninga tot Assistent-Werktuigkundige m.i.v. 5-1-64

H. T. v. d. Heide tot Assistent-Werktuigkundige m.i.v. 5-1-64
Van harte gelukgewenst.

MUTATIES GEZAGVOERDERS:

K.P.M.

G. J. van der Heiden (dd. Gezagv.) ex m.s. „Kaloekoe” tijdelijke detachering D.S.C. 21-1-64

J. A. H. Faber ex m.s. „Kasimbar” naar m.s. „Kaloekoe” 21-1-64

J. A. H. Faber ex m.s. „Kaloekoe” met RV 29-1-64

R. Severien ex m.s. „Siberoet” naar m.s. „Waiwerang” 23-1-64

J. C. Schouw ex m.s. „Waiwerang” naar m.s. „Siberoet” 23-1-64

D. van Hekken ex m.s. „Waikelo” naar m.s. „Kasimbar” 28-1-64

D. van Hekken ex m.s. „Kasimbar” naar m.s. „Waikelo” 13-2-64

L. J. Willems ex RV naar m.s. „van Waerwijck” 2-2-64

F. J. Woudstra ex m.s. „van Waerwijck” met OP/Austr. 2-2-64

H. Koch ex RV naar m.s. „Waingapoe” 5-2-64

J. A. Haringsma ex m.s. „Waingapoe” naar m.s. „Camphuys” 10-2-64

H. N. L. Hoomans ex m.s. „Camphuys” met RV 10-2-64

MET VERLOF GEGAAN:

K.P.M.

13-1-64 3e Wtk. G. M. Kuyk uit L. Marques RV/SV

15-1-64 2e Wtk. J. A. Pruyt uit Beira RV/SV

15-1-64 De Heer G. J. Reitsema uit Singapore EV

en echtgenote

19-1-64 De Heer J. Pilaar en gezin uit Singapore EV

25-1-64 3e Wtk. C. A. N. Boers uit Singapore RV/SV

28-1-64 1e Stm. J. W. F. v. Hummel uit Durban RV

29-1-64 3e Wtk. A. A. A. van Onna uit Bangkok RV/SV

1-2-64 3e Wtk. B. G. Hakstege uit Calcutta RV/SV

N.T.P.M.

11-1-64 2e Stm. R. P. Rodenboog ex s.s. „Munttoren”

Een prettig verlof toegewenst.

NA VERLOF VERTROKKEN:

K.P.M.

- 2-1-64 3e Wtk. S. G. Adema (Antwerpen) m.s. „Schouten“
4-1-64 1e Stm. J. G. Ormel (Singapore) m.s. „Bakongan“
5-1-64 2e Wtk. A. Fortgens (Singapore) m.s. „Karossa“
8-1-64 2e Wtk. G. W. Mateman (L. Marques) m.s. „Van
Linschoten“
8-1-64 1e Stm. F. van der Linden (Singapore) m.s. „Kasim-
bar“
9-1-64 4e Wtk. A. van der Laan (L. Marques) m.s. „Van
Linschoten“
9-1-64 Mevrouw C. Loenen (echtg. 3e Wtk.) Durban
15-1-64 4e Wtk. L. Smit (Lagos) m.s. „Van Heemskerck“
18-1-64 3e Stm. J. J. van Leeuwen (Singapore) m.s. „Musi“
18-1-64 Mevrouw F. N. van der Staay (echtg. 2e Wtk.) Sing-
apore
18-1-64 Mevrouw I. M. Lie + 1 k. (gezin 2e Wtk.) Singapore
18-1-64 4e Wtk. P. E. Rongen (Kaapstad) m.s. „Van Rie-
beeck“
20-1-64 2e Stm. H. Zantkuyl (Triest) m.s. „Waingapoe“
26-1-64 3e Wtk. J. Siebert (Singapore) m.s. „Kasimbar“
Goede wacht en behouden vaart.

NA VERLOF GEPLAATST:

N.T.P.M.

- 2-1-64 1e Stm. J. Evelaar (Rotterdam) s.s. „Westertoren“
30-1-64 4e Wtk. J. Meyer (Rotterdam) m.s. „Zuiderkerk“
Goede wacht en behouden vaart.

GESLAAGD VOOR EEN HOGER DIPLOMA:

K.P.M.

- | | |
|----------------------------|--------------|
| 3e Stm. J. J. van Leeuwen | 10-1-64 S II |
| 5e Wtk. L. H. Meyer | 14-1-64 A |
| 5e Wtk. H. W. M. Veugelers | 14-1-64 A |
| 5e Wtk. A. Hoogers | 21-1-64 A |
| 5e Wtk. H. R. Boddendijk | 30-1-64 A |
| 3e Stm. M. Vodegel | 16-1-64 S II |

N.T.P.M.

- Ass.-wtk. K. J. W. Tinga 30-9-63 V.D.
Onze gelukwensen met het behaalde succes.

HUWELIJKEN:

K.P.M.

- 2e Stuurman F. R. de Cock en Mej. P. D. Weckesser ddo.
8-1-64 te Kaapstad.
5e Werktuigkundige G. Timmer en Mej. M. L. Speet ddo.
29-1-64 te Utrecht.

Proficiat en „behouden vaart“.

NIEUWE K.P.M.-MERTJES:

Vlissingen, 8-1-64: Egbert Eugène, zoon van 2e Werktuig-
kundige H. E. Kattenbroek en Mevrouw G. H. Kattenbroek-
Ester.

Amsterdam, 24-1-64: Jan, zoon van 3e Stuurman J. van Wier
en Mevrouw C. M. van Wier-Taanman.

Welkom in de „familie“.

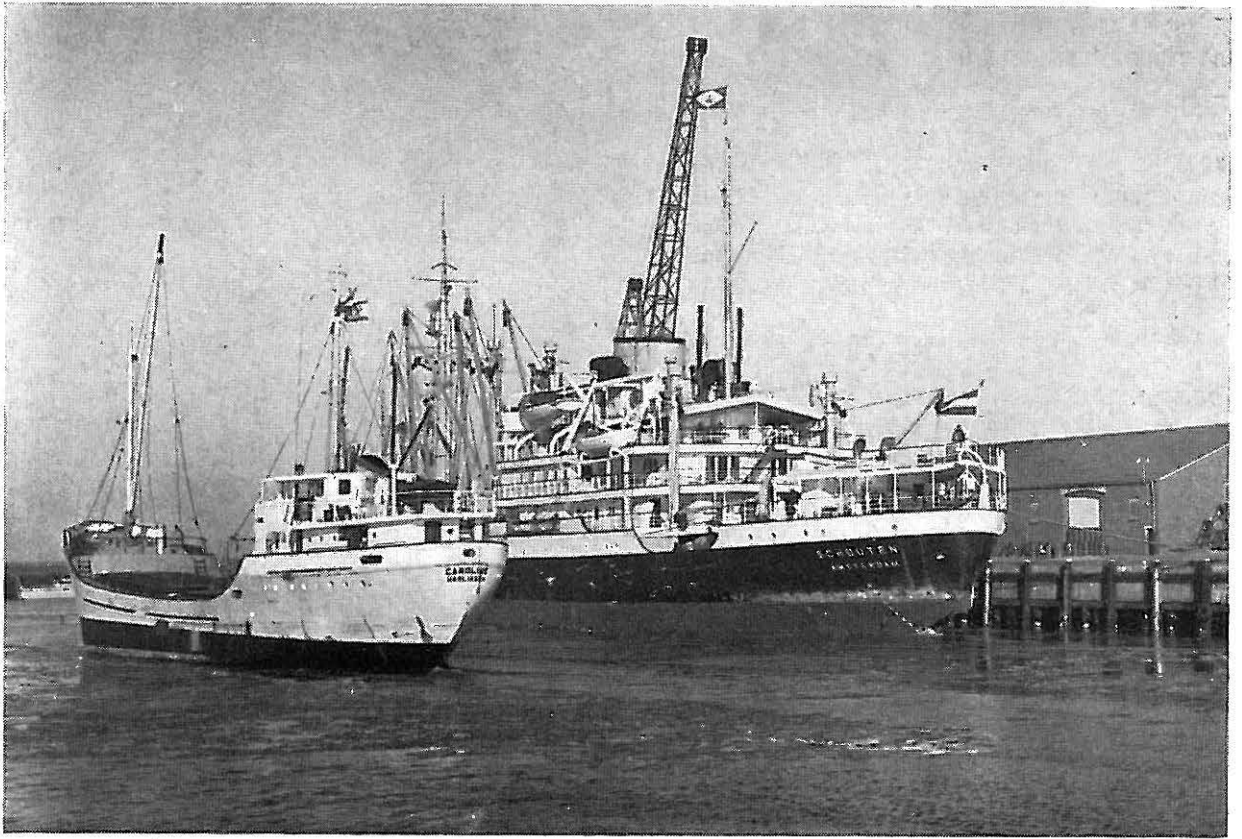
IN MEMORIAM

Gepensioneerd Gezagvoerder H. Deekens overleed ddo.
20-1-64 te Haren, in de leeftijd van 59 jaar.

Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige L. P. Overhuys over-
leed ddo. 27-1-64 te Amsterdam, in de leeftijd van 68 jaar.

Gepensioneerd Gezagvoerder E. A. Bosman overleed ddo.
1-2-64 te Zandvoort, in de leeftijd van 59 jaar.

Zij rusten in vrede.



M.s. „Schouten“. Aardappelen laden te Harlingen, 9-16 jan. 1964. Foto's J.B.

