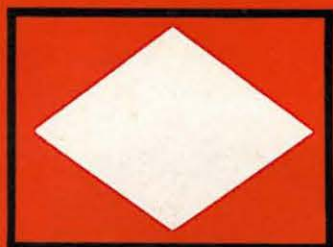


De uitlaat



PERSONEELSORGAAN DER

N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ

N.V. NEDERLANDSE TANK- EN PAKETVAART MAATSCHAPPIJ

HOLLANDSE VRACHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.



H. M. Koningin Juliana

1909 — 30 april — 1964

(foto Max 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:

Lei U Mun passage, Hong Kong.

Foto Gezagvoerder H. Meyer.



K.P.M. bedrijfsnieuws

De motorschepen „Prins Willem III” en „Prins Willem II” van de Oranji-lijn werden resp. voor een derde en een tweede rondreis in de M.E.A.S. gecharterd.

Naast de „Waiwerang”, „Waikelo” en „Waibalong” werd ook het m.s. „Waingapoe” aan Indonesische charterers opgeleverd.

Het m.s. „Schouten” vertrok na lediglossing in Formosa naar Bangkok alwaar rijst werd geladen voor Belawan-Deli. Ook de m.s.s. „Siberoet”, „Bakongan” en „Keerkring” vonden emplooi in het rijstvervoer van Burma en Bangkok naar diverse havens in Indonesië. Laatstgenoemd schip beëindigde dit emplooi in charter van de Indonesische rederij Pelni.

Met twee in Singapore gevestigde rederijen werd een overeenkomst aangegaan inzake het gezamenlijk vervoer van rubber van Oostkust Thailand naar Singapore.

M.s. „Silindoeng” liep in vbt. 73 van de Bay of Bengal dienst na vertrek Singapore, Saigon extra aan.

Hieronder een zijaanzicht van het algemeen plan van de voor rekening van de K.P.M. te bouwen bulk-carrier. Het schip zal worden gebouwd bij Verolme Verenigde Scheepswerven onder bouwnummer 713.

Enkele gegevens:

lengte over alles	186,40 m
lengte tussen loodlijnen	172,21 m
breedte op spanten	22,86 m
deadweight	24.000 tons à 1016 kg
laadruiminhoud	1.257.000 cubft graan
vermogen hoofdmotor	8.600 A.P.K.
dienstsnelheid	14,5 kn.
laadgerei	6 hydraulische 5-tons kranen
	6 laadhoofden van 15,4 x 10,0 m

Het schip is bestemd om door de H.V.M. in de algemene vrachtvaart te worden geëxploiteerd.

Stichting M. C. Koning studiefonds

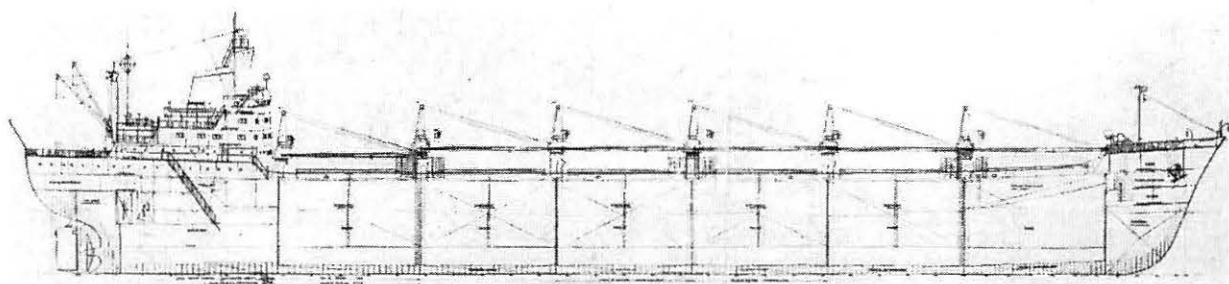
Uit het jaarverslag over 1963

In het over het jaar 1963 uitgebrachte verslag memoreert het Bestuur het overlijden van de heer M. C. Koning, wiens naam aan het in 1949 ter gelegenheid van zijn 75e verjaardag opgerichte Studiefonds werd verbonden. Uit het financieel verslag blijkt, dat in 1963 een bedrag ad f 25.565,— beschikbaar werd gesteld voor studiebeurzen. In 1963 hebben vijf pupillen van het Studiefonds hun studie met succes beëindigd; wegens onvoldoende studieresultaten werden de beurzen van twee pupillen gestaakt.

Op 1 januari 1964 volgden 32 pupillen hun opleiding met een tegemoetkoming uit het Fonds en wel:

- 5 aan een Universiteit
- 2 aan een Technische Hogeschool
- 2 aan een H.T.S.
- 1 aan een U.T.S.
- 1 aan een L.T.S.
- 1 aan het N.O.I.B.
- 1 aan een Kweekschool voor Onderwijzers
- 1 aan een Hogere Hotelvakschool
- 1 aan een Rijks Middelbare Tuinbouwschool
- 1 voor het diploma Heilgymnastiek en Massage
- 1 aan een School voor Maatschappelijk Werk
- 1 aan het Sociaal Paedagogisch Opleidingscentrum Middeloo
- 1 opleiding Secretaresse
- 1 opleiding Receptioniste
- 1 opleiding Kleuterleidster
- 2 aan een Huishoudschool

terwijl financiële steun werd verleend bij de aanschaf van leermiddelen, extra lessen of reiskosten aan
7 pupillen, die Mulo-, Middelbaar- of Voorbereidend Hoger Onderwijs volgden en aan
2 pupillen, die Buitengewoon Onderwijs volgden.



De Bombay Dock explosion

Het is 14 april 1964 twintig jaar geleden, dat een der grootste explosies uit de geschiedenis plaatsvond in de Bombay Docks.

Drie schepen van onze Maatschappij, het s.s. „Generaal Van der Heyden“, het m.s. „Tinombo“ en het s.s. „Generaal Van Swieten“ werden door de Bombay Explosion een total loss.

Van de „Generaal Van der Heyden“ verloren 14 leden van de bemanning waaronder de 3e Werktuigkundige Ripassa, het leven of werden vermist, terwijl 33 man min of meer ernstig werden gewond.

Op het m.s. „Tinombo“ kwamen de Hoofdwerktuigkundige Van der Woldt, de 4e Stuurman Kornman en nog 6 andere bemanningsleden om het leven; vele anderen hadden brandwonden en kneuzingen.

Van de „Generaal Van Swieten“ werd een matroos bij deze ramp gedood en een vermist. De Employé van de Technische Dienst Van Wijngaarden, die gewond in het water terecht was gekomen, overleed ter plaatse kort nadat hij uit het water was gehaald.

De oorzaak van deze ontzettende ramp was de ontplofing van een lading explosieven aan boord van de „Fort Stikine“ in het Victoria Dock te Bombay.

De „Fort Stikine“, 7142 BRT, gebouwd in 1942, was in Bombay aangekomen van Karachi met een lading katoen, smeerolie, scrap iron, zwavel, rijst, hars en ongeveer 1400 ton explosieven, bestaande uit brandbommen, tracer ammunisie, granaten, torpedo's, mijnen enz. Bovendien had het schip nog voor een miljoen £ aan gouden staven aan boord. Het schip kreeg een ligplaats in het Victoria Dock, omringd door 24 andere schepen waaronder recht er tegenover op 80 yards afstand de „Tinombo“ en schuin er tegenover op ± 120 yards de „Generaal Van der Heyden“.

Op 14 april 1944 werd om ongeveer 13.00 brand in R II van de „Fort Stikine“ geconstateerd. Ondanks bluspogingen, eerst van scheepswege en spoedig daarna ook van de wal, nam de brand in de lading in R II al spoedig tot een geweldige omvang toe.

De brand werd op de meest heldhaftige wijze bestreden, doch zonder resultaat; na enige uren was men gedwongen het schip te verlaten.

De „Fort Stikine“, Captain Naismith, ging nog eenmaal te water aan boord — geheel alleen — om zeker te maken dat niemand op het gedoemde schip was achtergebleven. Hij keerde terug naar de wal en begaf zich met de Chiefmate Henderson naar het achterschip. Op dat moment kwam de eerste explosie; zij zijn nimmer teruggezien.

Het was 10 minuten over vier toen het voorschip van de „Fort Stikine“ de lucht in vloog. De grote klok van de toren aan de ingang van de docks wees toen 6 minuten over vier aan, de wijzers zijn op dat tijdstip stil blijven staan . . . maandenlang.

Tot dat moment was in de docks op vrijwel alle schepen, aan de wal, op de kaden en in de goedangs, het werk normaal doorgegaan, omdat een van de meest onbegrijpelijke dingen van dit drama het feit is geweest, dat geen enkele waarschuwing voor gevaar, van enige autoriteit is uitgegaan, zoals later door de daartoe samengestelde Commission of Inquiry is vastgesteld.

Deze commissie heeft destijds na 4 maanden van intensief onderzoek en na het horen van tientallen getuigen een uitvoerig rapport of findings gepubliceerd.

Tien schepen, waaronder 3 K.P.M.-schepen, of hun overblijfselen waren een total loss en werden verkocht voor scrap. Een totaal van meer dan 34000 scheepstonnage ging verloren voor de geallieerden. Een ruwe schatting is dat voor 200 miljoen gulden aan schepen, goederen en gebouwen verloren gingen.

In Bombay werden 6000 bedrijven door de geweldige branden direct of indirect getroffen, 50.000 mensen werden werkloos, 3000 mensen verloren alles wat zij bezaten.

Van de 24 schepen in het Victoria- en Princess dock vlogen er elf in brand en 4 waren zinkende. Anderen zaten aan de grond of hadden zware slagzij. Allen waren losgeslagen en dreven op de aanvankelijk 60 voet hoge vloedgolf die in het dock was ontstaan, door elkaar heen. De docksluizen waren vol gaten — de bruggen erover waren uit hun zittingen geslagen en vervormd. Het water in de docks en de kaden was bedekt met een dikke laag as, wrakstukken en brandende katoen en de lichamen van honderden slachtoffers.

Goedangs, kantoren en gebouwen aan alle zijden waren totaal vernield en de resten stonden in brand. Kranen lagen verwrongen over kaden en op de goedangs gezakt of in het water. Spoorwagens waren verwrongen en opzij gesmeten. Water- en olieleidingen, hoogspanningsleidingen, alles en alles was vernield, opgeblazen, gebroken en stak uit de grond of hoog in de lucht in de meest lugubere vormen.

Iets meer dan een half uur na de explosie was er vrijwel geen levende ziel in de docks meer te bekennen, behalve een groepje officieren van de „Generaal Van Swieten“ — die met reddingspompen doende waren — en nog enige anderen van een Noors schip en naar later bleek, enig te hulp gekomen personeel van army en navy.

Van het voorschip van de „Fort Stikine“ was niets meer over — het was vrijwel tot stukjes uit elkaar geslagen en over een groot gebied verspreid. Een boeganker van een 3½ ton gewicht met een ton gewicht aan ketting, hing 200 meter verderop in de zaling van een ander schip, en dat 25 meter boven dek!

Het achterschip van de „Stikine“ was tot op de bodem

in het dok gezonken; er heerst in de docks, luguber verbroken door 65 meter van vlammen en gekraak van zo nu en dan instortende zolderbalken in de pakhuizen en het één voor één exploderen van scheeps-ammunitie en dergelijke.

34 minuten na de eerste explosie vloog de rest van de „Fort Stikine” in de lucht. RIV van dit schip bevatte 784 ton explosieven, waaronder een massa brandbommen. Deze blast was enige malen vreselijker en met veel wijder effect dan de eerste.

Waar de eerste explosie zich tot op zekere hoogte in de vrije lucht aan de oppervlakte had kunnen uitwerken, alles in de omgeving in horizontale zin vernielende (stukken gloeiend metaal kwamen bijna 2 km verder terecht) kwam de tweede explosie in het gezonken achterschip praktisch van onder water en de kracht daarvan werd diensgevolge meer omhoog gericht. De exploderende massa bereikte een hoogte van een duizend meter, brandbommen, brandend hout, gloeiend metaal en een onvoorstelbare massa water werd de lucht in geslingerd en over een area van meer dan 1½ km in het rond verspreid.

Tot ver in de stad Bombay werden ruiten van huizen en voertuigen versplinterd door de blast. Een schroefblad van het schip (enkel-schroeven) sloeg 9 km verder door de lucht gezeild, in de grond op het voorplein van St. Xaviers School midden in Bombay.

Een inwoner van Bombay op kilometers afstand van de

docks, vond een 28 lbs. staaf van de goudlading van het schip op zijn balkon.

Het meest ongelooflijke feit hierbij is echter geweest dat een achter de „Fort Stikine” liggend schip van een 4000 ton door de explosie in zijn geheel uit het water werd gelicht en in de lucht — 90 graden gedraaid — in zijn volle lengte boven op een 15 meter hoog pakhuisterecht kwam, waar het uiteraard doorheen zakte en zo met 15 meter van het voorschip over zijn oorspronkelijke ligplaats uitstekend op de wal kwam te staan!

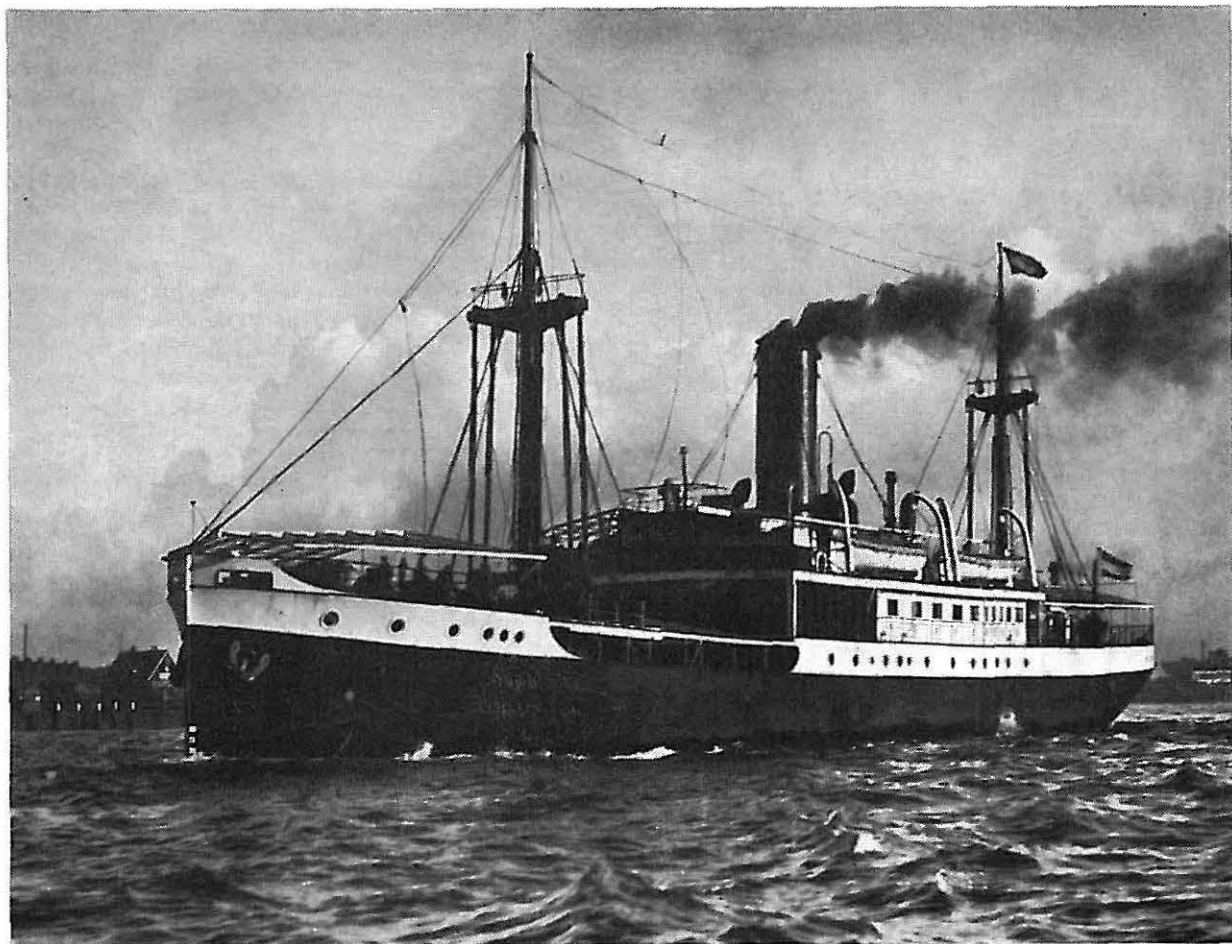
Een man uit de docks werd mijlen ver in de Bay of Bombay geblazen en nog levend uit het water gehaald.

Alles in een cirkel van ruim een kilometer middellijn stond nu in brand.

Het bleek dagenlang onmogelijk om nog op enigerlei wijze in deze hel, waarin nu onafgebroken ontploffingen plaats hadden van partijen ammunitie in goedangs en op schepen, door te dringen. De brand breidde zich nu ook over een gedeelte van de stad buiten de docks uit.

Ondanks dit alles werden er ongelooflijke staaltjes van moed bij reddingspogingen gepresteerd — door enkelingen — veel waarvan nimmer meer bekend zal worden.

s.s. „Generaal van Swieten”



Uiteindelijk is in Bombay 300 acres door de explosie en daarop volgende brand totaal vernield. Een totaal van 800.000 ton wrakstukken van allerlei aard is verwijderd moeten worden. Voor het opruimen werden ondermeer 350 lorries, tientallen bulldozers en een grote verscheidenheid van rijdende kranen, griepers, pompen, lasmachines, branders, generators, compressors enz. gebruikt.

Op het hoogtepunt van de wederopbouw van de docks waren 8000 man genietroepen waarvan 75% Indians in dienst en nog een 500 man civiel personeel; een groot deel in dag- en nachtploegen.

Na 6½ maand waren de docks praktisch weer geheel hersteld en in gebruik genomen.

Door de Inquiry Commission werd o.a. officieel vastgesteld dat 41 mensen op de schepen werden gedood of vermist (waarvan alleen van de K.P.M. 24), 123 gewond — van allerlei services nog eens 190 waaronder 64 brandweerlieden gedood en 353 gewond, terwijl het aantal slachtoffers onder de burgerbevolking (bootwerkers enz) niet is kunnen worden vastgesteld, maar op minstens 500 werd geschat.

Vanwege de oorlogsomstandigheden is te dien tijde en later slechts zeer weinig in de geallieerde wereldpers gepubliceerd mogen worden.

In onze archieven zijn rapporten van onze officieren die deze ramp overleefden bewaard gebleven. Eén van diegenen wiens grote persoonlijke moed daarbij betoond, door zijn grote bescheidenheid weinig algemeen bekend is geworden, zoals van vele anderen in de oorlog, was onze helaas op 1 februari j.l. overleden ex-Gezagvoerder E. A. Bosman.

Moge het hiervolgende getuigenis dat één onzer officieren destijds schreef als besluit van zijn verslag over zijn belevenissen in de Bombay explosion, in het midden waarvan hij met wijlen Gezagvoerder Bosman tot het eind toe verkeerde, te zijner eervolle nagedachtenis dienen:

„Ik wil gaarne van deze gelegenheid gebruik maken om mijn bewondering uit te spreken over de koelbloedigheid, vasthoudendheid en moed, welke Gezagvoerder Bosman en 2e werktuigkundige Van den Heuvel betoonden onder omstandigheden welker verschrikking in hoge

mate den prijsverdiensel van ik acht het een voorrecht zulke figuren en mijn superieuren en collega's te mogen tellen. En slechts iopen dat ik hen niet tekort geschooten — in steun.”

Gezagvoerder Bosman werd later door Hare Majesteit Koningin Wilhelmina begiftigd met het Kruis van Verdienste met de citatie:

„Als kapitein van het s.s. „Generaal Van der Heyden” tijdens de zeer ernstige ontploffingen en de daaropvolgende felle branden in het Victoria Dock te Bombay op 14 April 1944, moedig en menslievend opgetreden bij het onder zijn leiding redden en in veiligheid brengen van de gewonden, ondanks de, als gevolg van rondvliegende munitie en de groote hitte veroorzaakte, moeilijke en gevaarvolle omstandigheden.”

Op 14 april 1964 is het tevens precies tweeënvijftig jaar geleden dat de zogenaamd onzinkbare 46.000 ton metende „Titanic” van de White Star Line op haar maiden trip op een ijsberg liep en enige uren later met een verlies van 1513 mensenlevens zinkte.

Naar aanleiding van deze vreselijke scheepsramp werd in 1913 de eerste International Convention for Safety of Life at Sea, in Londen bijeengeroepen, gevolgd door vele andere, de laatste in 1960.

dF.

Van de redactie

Aan de oproep tot toezending van kopy en foto-materiaal in het Februari-nummer van dit jaar, is door velen gevolg gegeven. Een alleszins verheugend verschijnsel.

De redactie hoopt dat inzenders, ook al wordt hun kopy niet opgenomen, om deze reden niet van verdere toezending afzien. Per slot van rekening schuilt er een kern van waarheid in het gezegde „de aanhouder wint” (behalve misschien in de voetbaltoe).

Iets tegengevallen is het aantal ingezonden foto's die kunnen mededingen naar het praedicaat „Beste foto van de maand”.

Op onze fotografen wordt daarom nog eens een extra beroep gedaan om mee te werken aan de instandhouding van deze foto-wedstrijd.

Herinneringen uit mijn zeilvaarttijd

Na 61 dagen kregen we verkenning van de Australische kust en kwamen in de buurt van New-Castle (New South Wales). Er kwam een grote sleepboot uit die middels scheepsroeper onmiddellijk met de kapitein begon te onderhandelen over de sleepprijs. Beide gezagvoerders konden hierover niet tot overeenstemming komen. De sleepboot stoomde weer naar binnen nadat zij ons gewaarschuwd had dat slecht weer op komst was en zij voorlopig niet weer naar buiten zou kunnen komen. Deze voorspelling bleek ook maar al te waar te zijn.

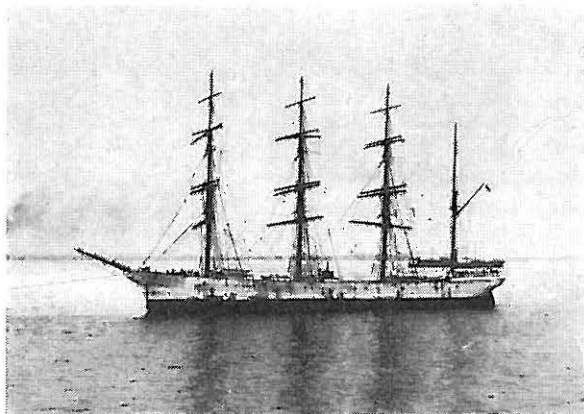
Na vertrek van de sleepboot kwam stormweer opzetten en was het land spoedig weer uit zicht. Niet minder dan 11 dagen later moesten wij de hulp van dezelfde sleepboot accepteren tegen dezelfde sleepprijs die eerst gevraagd was. Behalve veel verlies aan tijd, hadden wij ook nog veel schade aan gescheurde zeilen enz. Na 8 uur slepen voeren wij de haven van New-Castle binnen en meerden in Stockton aan de zgn. „Dike”. Eerst moest uitgezwaveld worden alvorens begonnen werd aan het lossen van de zand-ballast. Naar schatting lagen er wel 50 grote zeilschepen alle bestemd voor het vervoer naar de Westkust van Noord- en Zuid-Amerika. De ligtijd in deze haven was gemiddeld een maand. De timmerman, die aan berry-berry leed kon om een of andere reden niet in het ziekenhuis opgenomen worden en werd weer terug aan boord gezonden.

Intussen hadden wij op de ferry-boot kennis gemaakt met een oude heer, die werkzaam was bij de baggerwerken. Hij was al ruim 30 jaar in Australië, gehuwd en had een groot gezin. Hij woonde in een ruime houten bungalow tegen de duinen en sprak thuis uitsluitend Engels. Zelf sprak hij het Hollands ook niet erg vlot meer. Hij verzocht ons hem de komende zondag thuis te komen opzoeken wat wij ook gaarne deden. Het was er erg gezellig zodat wij er nog een paar keer geweest zijn. Vrouw en kinderen vonden het heerlijk als wij gezamenlijk Hollandse liederen zongen. In het algemeen waren de mensen in Australië erg gastvrij en huiselijk.

Vele avonden brachten wij ook door in de Sailors Mission waar het 's woensdags- en zondagsavonds zeer druk was. Geen wonder, want er werd ons heerlijke cake, krentenbrood en thee aangeboden. Zo gauw het lekkers op was en de geestelijke over wat meer stichtelijke onderwerpen

te praten trokken de meeste ondankbare zeelieden aan hun stutten om een vrolijker gelegenheid op te zoeken. Onze bemanning kwam er vaak, dank zij het feit dat onze kapitein ons zo weinig mogelijk zakgeld verstrekke. Alles wat wij nodig hadden o.a. schoenen, kleren, rookgerei, oliegoed en laarzen konden wij op zijn aanwijzing gemakkelijk bekomen bij Mr. Israel, een ship-chandler in Market-street. Wij hadden dan slechts een bon te tekenen voor alles wat wij kochten. De bonnen werden dan even voor vertrek verrekend met de kapitein, die dan op zijn beurt 10% van de rekening kreeg. Natuurlijk wilden wij ook wel wat contanten hebben en om deze in handen te krijgen, behoeften wij alleen artikelen te kopen, die wij in werkelijkheid niet in handen kregen of ontvingen maar waarvoor wij wel bonnetjes afgaven voor ontvangst.

Tegen deze praktijk had de gezagvoerder schijnbaar geen bezwaar, hoe meer wij kochten, hoe meer er voor hem aan de strijkstok bleef hangen. Een strop had hij praktisch nooit,



want de winkelier was tevoren op de hoogte gebracht van het bedrag, dat de kapitein ons aan nog niet uitgekeerd salaris schuldig was.

Vanzelfsprekend werden de prijzen van de goederen bij een dergelijke handel behoorlijk verhoogd doch hier werd zelden protest tegen aangetekend. Evenals op andere ligplaatsen mocht ook steeds maar de helft van de bemanning aan de wal, hetzij SB's of BB's wacht. Aan een wijziging hierin viel niet te denken.

In Newcastle drosten weer 6 Noren, 3 Finnen en 1 Hollandse schepeling. Kregen daarvoor in de plaats 3 Australiërs, 3 Engelsen, 2 Duitsers en 1 Zweed. De gages van deze schepelingen lagen hoger dan het salaris van de gezagvoerder. De Hollander werd één nacht voor het vertrek weer aan boord gebracht, en werd in de zeilkooi opgesloten.

Nadat het schip met kolen beladen was, werd op een meer-boei gemeerd en zeeklaar gemaakt. Vanaf de ra's hadden wij dikwijls een goed gezicht op de vele haaien, die in de haven zwommen.

Onze bestemming was thans Antofagata (Chili). Om zoveel mogelijk van de wind te profiteren werd de reis gemaakt bezuiden rond Nieuw Zeeland, volgden dan het gebied van de Roaring Forties tot en nabij de Zuidpunt van Zuid-Amerika en zeilden dan noordwaarts langs de Chileense

kust. Het was weer zuidelijke winter en op 45 graden breedte bitter koud en stormachtig. Als enige afwisseling zagen wij veel albatrossen. Op het gehele traject zagen wij maar 1 stoomschip en dat was nog ver weg.

Er deed zich die dag een vermakelijk geval voor. Het was helder zicht met een stijve bries. Wij liepen 7 à 8 mijl per uur en genoemd stoomschip, dat ongeveer een evenwijdige koers voorlag liep ons ook maar heel langzaam op. Het duurde uren voor het dwars van ons was.

De roerganger, juist afgelost zijnde, kwam het logies binnen, stak een sigaret op, haalde papier en potlood te voorschijn en begon een brief te schrijven. Toen vroeg een Australische lichtmatroos die zijn eerste reis maakte, „Zeg Dutchy, waarom schrijf je nu al”. Hij antwoordde, die boot komt straks even onze post afhalen. Als je dus een brief naar huis wilt schrijven, doe het dan dadelijk en geef hem af aan de kapitein die dan wel voor de frankering enz. zal zorgen. Nu was die Hollandse lichtmatroos een klein ventje, zat vol jongensstreken en kon zich daarbij goed in de plooi houden.

Dus Jerry ook onmiddellijk aan het schrijven ondanks het feit, dat hij e.e.a. niet voor de volle 100% vertrouwde. Het was een doodgoede jongen die je gemakkelijk in de maling kon nemen en die wij wat je noemt een beetje soft vonden. Om hem meer vertrouwen in te boezemen maakte Dutchy de brief vlug af, plakte deze dicht en verdween ermede naar het achterschip en zei „Jerry ik ga mijn brief alvast maar even posten”. Hij liep op de kapitein en stuurman af die op de poop stonden te praten, groette beide officieren, zei iets tegen hen en kwam toen weer in het logies terug met zijn brief, die hij onderweg handig weg-gemoffeld had. Jerry, erg achterdochtig, had zijn schrijven even gestaakt om Dutchy even in de gaten te houden en zette zich toen weer vol ijver aan het schrijven. Even daarna ging hij met zijn brief naar het achterdek en vroeg de kapitein beleefd of hij de brief van hem ook aan dat schip mede wilde geven en er een postzegel op wilde plakken. Kapitein en stuurman schoten in de lach en brachten hem aan zijn verstand, dat hij er door Dutchy lelijk tussen genomen was. Jerry werd woest, trok zijn mes, stormde naar voren alsmaar schreeuwende „Waar is Dutchy”. Maar deze had ons alles verteld toen Jerry naar de poop was en toen Jerry razend over het dek kwam aanhollen, nam Dutchy de benen en verstak zich onder een hoop zeildoek, tussen de werkboden op het dekhuis. Jerry maar tieren en schreeuwen zodat de wacht ter kooi er wakker van werd en vroeg wat er toch wel gaande was. Nu werd het Dutchy toch wat al te erg, wij zagen hem naar het achterschip rennen en zijn heil zoeken bij de zeilmaker. Hij kreeg natuurlijk van de ouwe een flinke uitbrander, al meende deze er misschien niet veel van. Voor alle zekerheid heeft de ouwe hem de vrije wacht maar in de zeilkooi laten doorbrengen. De volgende dag moesten beiden bij hem komen en elkander de hand geven, nadat Dutchy plechtig beloofd had, Jerry voortaan met rust te laten.

Jerry was een eigenaardige domme maar oersterke jongen van circa 20 jaar. Hij had geen zeebenen en was nagenoeg de gehele reis zeeziek. Als het schip wat over lag of slingerde trachtte hij altijd iemand vast te pakken en dan lag je meteen met hem in de goot of aan dek. Wij jongeren zorgden er dan ook wel voor uit zijn buurt te blijven.

Hij had eens een open naad in zijn zeelaars. Toen hem

aangeraden werd om naar de zeilmaker te gaan om er een naad op te laten zetten, stond hij waarom. Jullie hebben goede diepwater in komt, blijft het er in stau, en er al mijn laarzen uitloopt. (Ook een manier van opvatting).

De overtocht van Net-Castle naar Antofagasta duurde 58 dagen, wat lang vergeleken bij een kleine Italiaanse bark die er maar 39 dagen over deed. De laatste 14 dagen hadden wij echter te kampen met weinig wind en ook tegenwind.

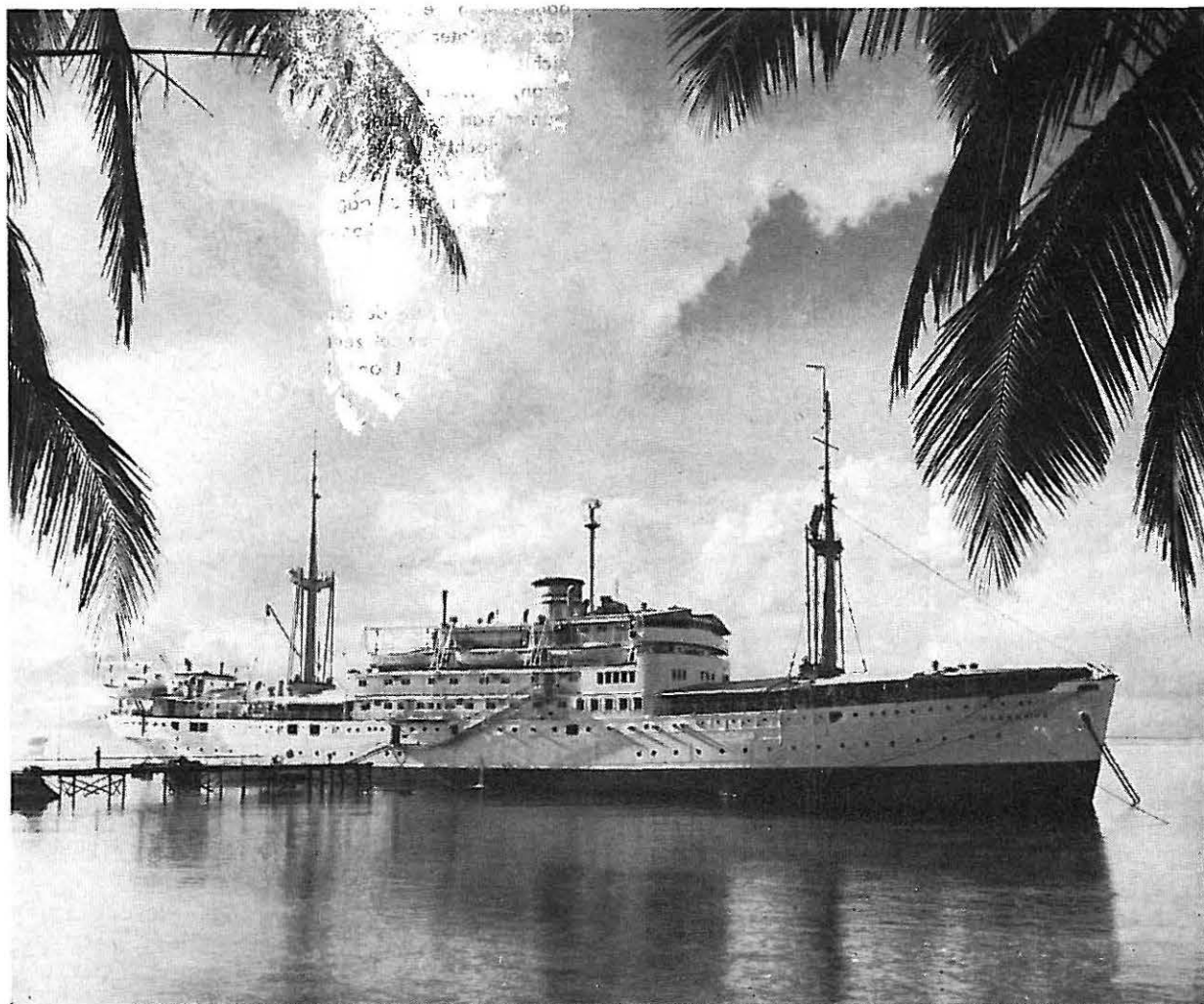
Het aanlopen van de Chileense havens, komende van om de Zuid, vereist veel vermanschap. De stroom trekt op de Westkust constant naar de Noord. Heeft men de laatste dagen voor aankomst geen verkenning of bestek en heeft men het ongeluk de plaats daardoor voorbij te lopen, dan kan het dagen duren, alvorens men de bestemming bereikt. Wat meerdere malen is voorgekomen.

In Antofagasta aangekomen werd geankerd, tussen de Duitse 4-mast-bark „KURT” (later omgedoopt in Moshula) en de Franse 4-mast-bark „Dunquerque”. Verder lagen er nog een veertig andere zeilschepen alle bezig, kolen te lossen of salpeter te laden. De ladingen werden ook hier met eigen bemanning verwerkt, alleen bij het laden van de zware zakken salpeter werden twee bootwerkers in dienst genomen voor het opstuwen.

De timmerman, die in Australië niet in het ziekenhuis opgenomen kon worden, ging direct na aankomst naar het hospitaal, alwaar hij vier dagen later kwam te overlijden. Nadat de lading kolen gelost was, werd een lading salpeter en borax ingenomen bestemd voor Venetië. Wij ontvingen dit bericht met gemengde gevoelens, want aldaar afgemonsterd zijnde, zouden wij de dure treinreis naar Antwerpen zelf moeten bekostigen. Voor de 4 schepelingen die ook hier weer drosten t.w. 1 Engelsman, 2 Australiërs en 1 Zweed, werden 1 Spaanse en 2 Australische lichtmatrozen aangenomen benevens een Chileense matroos, deze laatste een zeer kundig zeeman.

De avond voor vertrek werd zoals te doen gebruikelijk het verlichte salpeterkruis in het want gehesen en alle ter rede liggende schepen gepraaid. Wij riepen dan b.v. Three cheers for the Pamir, waarop door dit schip geantwoord werd met three cheers for the homeward-bounder. Zo kreeg ieder schip zijn beurt. Na afloop werden er door de kapitein extra borrels verstrekt, waardoor wij allen goed gestemd de kooi inschoten want de volgende morgen werd met het krieken van de dag begonnen de ankers te lichten. Op de meeste windjammers gebeurt dit met de hand, maar wij hadden daar stoom voor ter beschikking. Eenmaal op zee, werd de stoomleiding dan weer afgebroken en opgeborgen. Daags voor vertrek was er ook nog een Duitse passagier aan boord gekomen, die voor zijn genoegen, de reis naar Europa via Kaap Hoorn wilde maken. Tijdens het anker hieuwen bleek er een anker met lange ketting over ons anker te liggen. Het was een heel karwei om dit geval binnen te krijgen. Het kostte ons heel wat zweetdruppeltjes, maar voor de kapitein en stuurman een extra voordeeltje.

(wordt vervolgd)



Beste foto van de maand

m.s. „Keerkring”
Foto J.B.

Scheepsposities per april 1964

K.P.M.

m.s. „Hollands Diep”	Aden	± 6-4-64
m.s. „Hollands Duin”	Singapore	± 6-4-64
m.s. „Hollands Dreef”	New Orleans	± 31-3-64

N.T.P.M.

m.s. „Senegalkust”	Douala	± 10-4-64
m.s. „Congokust”	Amsterdam	± 25-4-64
m.s. „Zuiderkerk”	Tanga	± 22-4-64
m.s. „Sloterkerk”	Durban	✓ ± 25-4-64
s.s. „Munttoren”	Nederland	?
s.s. „Westertoren”	Hong Kong	± 18-4-64

Personalia

J. van der ... s.s. „Westertoren” 5-3-64
T. M. Kippen ... „Westertoren” met verlof 7-3-64

MUTATIES WERKTUIGKUNDIGEN

K.P.M.

E. G. van Lonkhuyzen (Wtk.) ex RV naar m.s. „Sigli” 2-3-64
J. W. A. Berends (Hfd.wtk.) ex m.s. „Sigli” met R.V. 2-3-64
J. Coers ex m.s. „Schouten” naar m.s. „Van Heemskerck” 5-3-64
C. J. P. van Lieshout ex m.s. „Van Heemskerck” met RV 5-3-64
H. J. van der Veer (2e Wtk.) ex TTV/S'pore naar m.s. „Siaoe” (dd. Hfd.wtk.) 5-3-64
M. F. Muller ex m.s. „Siaoe” naar m.s. „Houtman” 5-3-64
J. C. S. van Bijsterveld ex m.s. „Houtman” naar m.s. „Straat Madura” 7-3-64
B. Claasz Cockson ex m.s. „Straat Madura” met RV 7-3-64
H. van de Ridder ex ZV naar m.s. „Van Neck” 14-3-64
P. de Frenne ex m.s. „Van Neck” naar m.s. „Van Linschoten” 16-3-64
H. J. Wijtenburg ex m.s. „Van Linschoten” met RV 16-3-64
Th. J. Bronsvort ex m.s. „Camphuys” met RV 18-3-64
G. Veenstra (2e Wtk.) m.s. „Camphuys” (dd. Hfd.wtk.) 18-3-64

Alle verlofgangers: een prettig verlof.
Alle herplaatsten: goede vaart.

PROMOTIES:

N.T.P.M.

Nautisch Varend Personeel

L. C. van Kooten tot 2e Stuurman m.i.v. 22-3-64
G. J. Tuinstra tot 2e Stuurman m.i.v. 22-3-64
J. M. Th. M. Blokdijk tot 2e Stuurman m.i.v. 22-3-64
A. F. J. Ducrot tot 3e Stuurman m.i.v. 1-4-64
B. Buwalda tot 3e Stuurman m.i.v. 1-4-64

Technisch Varend Personeel

M. van der Steen tot 4e Werktuigkundige m.i.v. 1-3-64
H. G. W. van Stuwé tot 4e Werktuigkundige m.i.v. 1-3-64
N. W. Dikstaal tot 4e Werktuigkundige m.i.v. 1-3-64
P. Visser tot 4e Werktuigkundige m.i.v. 1-3-64
J. P. Bostelaar tot 4e Werktuigkundige m.i.v. 1-3-64
Van harte gelukgewenst.

MUTATIES GEZAGVOERDERS:

K.P.M.

G. J. van der Heiden (1e Strm. BMC) ex m.s. „Labuan Hadji” naar m.s. „Musi” (1e Strm. BMC) 22-2-64
R. A. Corten (1e Strm. BMC) ex m.s. „Musi” naar m.s. „Labuan Hadji” (1e Strm. BMC) 22-2-64
W. F. Klute ex RV naar m.s. „Sigli” 8-3-64
M. M. Adamse ex m.s. „Sigli” met RV/Austr. 8-3-64
F. W. Kaptijn (1e Strm.) m.s. „Sanana” (1e Strm. BMC) 21-3-64
J. J. van de Riet ex m.s. „Sanana” naar m.s. „Sinabang” 22-3-64
W. C. Bouter ex m.s. „Sinabang” met RV 22-3-64

MET VERLOF GEGAAN:

K.P.M.

26-2-64 1e Strm. J. Schoutrop uit Singapore RV
7-3-64 2e Strm. J. A. Kaspers uit Singapore RV
7-3-64 3e Wtk. P. C. H. Poppelaars uit Beira RV/SV
9-3-64 1e Strm. A. Treffers uit Singapore RV
14-3-64 1e Strm. F. E. de Nieuwe uit Bangkok RV
15-3-64 1e Strm. G. H. de Jong uit Singapore RV
19-3-64 3e Strm. G. Verkroost uit Hongkong RV/SV
19-3-64 3e Wtk. J. Lanting uit Hongkong RV/SV
22-3-64 1e Strm. L. J. Eyken uit Mauritius RV
25-3-64 5e Wtk. M. W. Ket uit Singapore RV/SV

N.T.P.M.

29-2-64 3e Strm. G. G. Rutting ex m.s. „Zuiderkerk” SV
4-3-64 5e Wtk. R. J. Klap ex m.s. „Senegalkust” SV
7-3-64 3e Strm. A. F. J. Ducrot ex m.s. „Senegalkust” SV
7-3-64 5e Wtk. L. van Heulen ex m.s. „Sloterkerk” SV
12-3-64 2e Wtk. H. B. Beck ex s.s. „Westertoren”
21-3-64 4e Wtk. H. J. Nijkamp ex m.s. „Senegalkust”
21-3-64 4e Wtk. J. P. Bostelaar ex m.s. „Senegalkust” SV
Een prettig verlof toegewenst.

NA VERLOF VERTROKKEN:

K.P.M.

1-3-64 2e Wtk. E. G. van Lonkhuyzen (Singapore) m.s. „Sigli”

1-3-64 3e Wtk. H. Nakken (Beiro) m.s. „Van der Hagen”

4-3-64 3e Wtk. L. M. Malingré (Beiro) m.s. „Sinabang”

11-3-64 2e Wtk. A. M. l'Herminez (Bangkok) m.s. „Van Heemskerck”

12-3-64 2e Strm. J. Kwakman (Bangkok) m.s. „Schouten”

13-3-64 1e Strm. H. A. van Geldere (Kuala Lumpur/Penang) m.s. „Siberoet”

14-3-64 2e Strm. G. J. Hosmar (Singapore) m.s. „Sanana”

15-3-64 5e Wtk. M. van Maanen (Bangkok) m.s. „Schouten”

21-3-64 de heer J. Klerekoper (Singapore)

21-3-64 de heer H. J. Seebregts (Singapore)

23-3-64 2e Strm. F. Monteiro (Singapore) m.s. „Waingapoe”

29-3-64 2e Wtk. P. J. H. Riksen (Mombasa) m.s. „Camphuys”
Goede wacht en behouden vaart.

NA VERLOF GEPLAATST:

N.T.P.M.

25-2-64 2e Stm. R. P. Rodenboog (Amsterdam) m.s. „Zuiderkerk”

3-3-64 4e Stm. O. Ernstsens (Rotterdam) m.s. „Senegalkust”

3-3-64 4e Wtk. J. van Sluijs (Rotterdam) m.s. „Senegalkust”

10-3-64 2e Stm. L. C. v. Kooten (Amsterdam) m.s. „Senegalkust”

20-3-64 3e Wtk. D. Schaafsma (Amsterdam) m.s. „Senegalkust”

21-3-64 2e Stm. J. M. Th. M. Blokdijk (Antwerpen) m.s. „Sloterkerk”

21-3-64 4e Wtk. W. Brugman (Antwerpen) m.s. „Sloterkerk”
Goede wacht en behouden vaart.

GESLAAGD VOOR EEN HOGER DIPLOMA:

K.P.M.

5e Wtk. G. Brand 12-3-64 A

5e Wtk. H. van Brug 12-3-64 A

5e Wtk. J. M. Ernst 12-3-64 A

2e Stm. F. Monteiro 17-3-64 S I

5e Wtk. D. J. Meyer 17-3-64 A

N.T.P.M.

2e Stm. L. C. van Kooten 4-3-64 S II

4e Wtk. W. Brugman 10-3-64 A

Onze gelukwensen met het behaalde succes.

HUWELIJKEN:

K.P.M.

3e Werktuigkundige R. F. Schols en Mej. M. F. Bracken ddo. 1-2-1964 te Singapore.

N.T.P.M.

3e Werktuigkundige D. Schaafsma en Mej. H. Brouwer ddo 11-3-64 te Franeker.

Proficiat en „behouden vaart”.

NIEUWE K.P.M.- EN N.T.P.M.-ERTJES:

Arnhem, 24-2-64: Johannes Antonius, zoon van 1e Stuurman H. de Geest en Mevrouw B. G. de Geest-Gerritsen. Amsterdam, 1-3-64: Jeffrey Gregory, zoon van 3e Stuurman A. Ch. D. Meynderts en Mevrouw B. Meynderts-van Engers.

Vlissingen, 5-3-64: Maria Leida, dochter van 3e Werktuigkundige R. M. L. de Rozario en Mevrouw P. de Rozario-Gunst.

Bergum, 8-3-64: Robert John Paul, zoon van 4e Werktuigkundige P. C. Meulman en Mevrouw I. Meulman-Hoeksma.

Zeist, 11-3-64: Carola Edith, dochter van Leerling-werktuigkundige G. J. van Tellingen en Mevrouw H. J. I. van Tellingen-Lindgreen.

Penang, 14-3-64: Hans Frederik, zoon van de Heer J. M. Kievits en Mevrouw F. Kievits-Jansen.

Breda, 15-3-64: Patricia Ingeborg, dochter van Hoofdwerktuigkundige J. R. Holman en Mevrouw S. C. Holman-van der Pol.

Alkmaar, 17-3-64: Erik Coenraad, zoon van de heer F. Scherjon (Amsterdamkantoor) en Mevrouw A. D. Scherjon-de Wit.

Terneuzen, 28-2-64: Tijs, zoon van 5e Werktuigkundige J. Huisman en Mevrouw J. L. Huisman-den Exter.

Welkom in de familie.

IN MEMORIAM:

Gepensioneerd Gezagvoerder G. J. B. Crone overleed ddo. 1-3-1964 te Den Haag, in de leeftijd van 68 jaar.

Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige J. Bovenkerk overleed ddo. 9-3-1964 te Apeldoorn, in de leeftijd van 83 jaar.

Gepensioneerd Chef Algemene Dienst L. C. Admiraal overleed ddo. 16-3-1964 te Den Haag, in de leeftijd van 80 jaar.

Gepensioneerd Adjunct-Chef L. W. J. Stevelink overleed ddo. 19-3-1964 te Amsterdam, in de leeftijd van 61 jaar.

Zij rusten in vrede.

Familiegroeten

Op vrijdag 13 maart j.l. werden familiegroeten uitgezonden bestemd voor opvarenden van het m.s. „Waibalong“, liggende te Bangkok.

Intussen waren twee opvarenden overgeplaatst, n.l. lfg. wtk. G. J. v. Tellingen en electricien E. Ch. Abrahamsz., resp. a.b. mss. „Van Noort“ en „Waingapoe“, welke schepen zich op vrijdag te of bij Singapore bevonden, zodat beiden in de gelegenheid waren eveneens de groeten te beluisteren.

Bij de opname waren twee gasten aanwezig, Ton Szteyn en Nel de Jong, die het Wagenings Lyceum vertegenwoordigden. Dit Lyceum heeft eind 1962 het m.s. „Waibalong“ geadopteerd en sindsdien briefwisseling met het schip on-

derhouden. Zij wilden graag iets tot gezagvoerder Van Dijk en officieren zeggen. Hetgeen wij hieronder laten volgen:

„Wij, Ton Szteyn en Nel de Jong doen U langs deze niet gebruikelijke weg de hartelijke groeten van het Wagenings Lyceum. Onze laatste post kwam van kapitein Willems. Wij hopen dat wij van U nu ook binnenkort wat krijgen.

Wij vinden het erg prettig om eens een keer met U te praten. Deze uitzending komt ons bijzonder gelegen, omdat wij vandaag een repetitie zouden moeten maken, maar voor deze uitzending vrij hebben gekregen. Dat wij het nu nog leuker vinden, dat kunt U zich zeker wel voorstellen. Ja, scholieren zijn nu eenmaal allemaal hetzelfde, misschien wilt U wel voor een weekje met ons ruilen in deze repetitietijd. Nou graag hoor.

In ieder geval wensen wij U nog een goede vaart en willen wij sluiten met de beste wensen voor U allemaal.“ De foto toont U de leerlingen op de onderste tree van de trap. Met gastvrouw Teddy Scholten, omroeper Guus Weit-
zel en het Kwintet Jan Corduener met zang van Anneke Grönloh hadden de familieleden donderdag weer een gezellige dag.

Kapitein Van Dijk stuurde de Wereldomroep het volgende telegram:

„ONTVANGST TE BANGKOK PRIMA ALLEN OPGETOGEN DANKEN VOOR GENOTEN HALFUUR.“

De heer Van Tellingen, a.b. m.s. „Van Noort“ heeft eveneens een goede ontvangst gehad en wij hopen dat de heer Abrahamsz. a.b. m.s. „Waingapoe“ de groeten ook heeft kunnen horen.

