

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

Nummer 24 – November 2011

Ereleden: J.M. Feringa, mw. M.J. Gooszen en J.G. Maijoor.

Bestuur:

O. Laman Trip (voorzitter)
H.A. Slettenaar (secretaris)
H. van Kapel (penningmeester)
J. de Rooij (vice-voorzitter en reünie-organisator)
J.B. Nolthenius
B. Pleizier
F.J. Broersma

Secretariaat:

H.A. Slettenaar
Rozengaardseweg 34-03
7001 DP Doetinchem
Tel.: 0314-345973
E-mailadres: slettena@wxs.nl
Website: <http://home.kpn.nl/slettena>

Penningmeester:

H. van Kapel
Van der Helstlaan 31
4383 XH VLISSINGEN
Tel.:0118-460042
E-mailadres: hvk4383@hetnet.nl
Postbankrekening: 48656 t.n.v. Penningm. Ver. O.P. KJCPL te Vlissingen

Redactiecommissie:

H.A. Slettenaar (hoofdredacteur)
H.R. Bos
J. de Rooij
A.F. Roskam
H. van Twillert

Van de voorzitter.

Na het zeer mooie voorjaar viel de zomer dit jaar enigszins tegen, over het algemeen waren de 'weergoden' ons niet gunstig gezind. Ook de op Prinsjesdag uitgesproken Troonrede, waarin de koningin de beleidsvoornemens van het kabinet voor de komende jaren bekend maakte, gaf een enigszins somber beeld voor de komende jaren. Dit kwam echter niet als een 'donderslag bij heldere hemel'. Wie de nieuwsberichten en actualiteiten een beetje volgt, zal dan ook niet verrast zijn geweest.

Wij zijn deze zomer naar een aantal 'feestelijke gebeurtenissen' geweest bij leden van onze vereniging, zoals de viering van een gouden bruiloft waarbij veel leden en andere bekenden uit Hong Kong aanwezig waren. Het is altijd weer hartverwarmend te zien hoe op dergelijke bijeenkomsten oude banden worden aangehaald en herinneringen opgehaald, altijd in een vrolijke en optimistische sfeer. Veelal zijn kleine 'vieringen' al een mooie reden om bij elkaar te komen. Zo hebben we in augustus in kleine RIL-kring gevierd dat twee oud-zeevarenden elkaar 60 jaar geleden leerden kennen op de zeevaartschool. Ondanks een KNMI weeralarm en tropische regenbuien onderweg was iedereen present. Je laat je nu eenmaal niet kisten door een stormpje of iets dergelijks. Ook hier weer mooie verhalen en herinneringen. Dit is wat onze vereniging sterk maakt: de onderlinge band.

Een ideale gelegenheid om de banden weer aan te halen, is de volgende reünie op zaterdag 12 mei in Avifauna in Alphen aan de Rijn.

Het bestuur hoopt u daar te kunnen begroeten.

Onno Laman Trip

Van de redactie

Herdenking slachtoffers Tweede Wereldoorlog.

In de Stichting Prins Hendrik te Egmond aan Zee bevinden zich twee oorlogsmonumenten. Het KJCPL monument is een eenvoudige gedenk-plaat van de JCJL, die oorspronkelijk in Hong Kong in het hoofdkantoor hing. In het Engels en het Chinees staat hierop dat het een aandenken is aan het personeel dat tijdens de Tweede Wereldoorlog het leven heeft verloren. Het KPM monument bestaat uit een marmeren zuil met daarin een koker met de namen van alle KPM-ers die tijdens de oorlog hun leven verloren. Toen KPM en KJCPL na de fusie Het Scheepvaarthuis verlieten, werden beide monumenten overgedragen aan de Stichting Prins Hendrik.

Nadat deze monumenten door een verbouwing een andere plaats hadden gekregen, stelde het bestuur van de KPM vereniging voor om op 15 augustus - de dag van de Japanse capitulatie - daar een korte ceremonie te houden. Onze vereniging werd vertegenwoordigd door de bestuursleden Fred Broersma en Jeroen Nolthenius met hun echtgenotes.



Namens onze vereniging werd door bestuurslid Fred Broersma een bloemstuk gelegd bij de JCJL gedenkplaat.

Kopij.

Het voorraadge artikelen waaruit de redactie kan kiezen om de *RIL-Post* met lezenswaardige kopij te vullen begint uitgeput te raken. Veelal moest worden gekozen uit het oeuvre van een aantal dezelfde leden die ons regelmatig een bijdrage toezonden. Gelukkig heeft zich een nieuwe inzender, Jac Spaans, gemeld. Zijn bijdrage over een bijzondere reis van de TJBODAS kunt u lezen op bladzijde 4 /tm 7. Hieronder een bijdrage van een andere nieuwe inzender.

Om ook in volgende nummers van de *RIL-Post* voor onze lezers interessante artikelen te kunnen publiceren, doen wij hierbij ook een beroep op leden die nog nooit hun ervaringen op schrift gezet hebben, maar die zeker al dan niet sterke verhalen te vertellen hebben. Help ons de *RIL-Post* in stand te houden en stuur uw kopij naar de redactie.

Gedicht

(Bijdrage Jacob Mazereeuw)

Long ago I was a Sailor.
I sailed the Ocean blue.
I knew the bars in Singapore...
The coastline of Peru.
I knew well the sting of salt spray,
The taste of Spanish wine,
The beauty of the Orient...
Yes, all these things were mine.
But I wear a different hat now,
Jeans and T-shirts too.
My sailing days were long ago...
With that life I am through.
But somewhere deep inside of me...
The sailor lives there still.
He longs to go to sea again,
But knows he never will...
My love, my life, is here at home,
And I will leave here never.
Though mind and body stay ashore...
My heart's at sea forever.

RIL vloothistorie:

Guantanamo Bay en meer, 1958

(Bijdrage Jac Spaans)

Op 31 december 1957 werd ik in Kobe als derde stuurman overgeplaatst van m.s. STRAAT BALI naar het victoryschip s.s. TJIBODAS. De TJIBODAS voer normaal op de Japan – Indonesië lijn (JIS), maar door de perikelen rond Nieuw Guinea was het Nederlandse schepen niet meer toegestaan havens in Indonesië aan te doen. De TJIBODAS had enige tijd opgelegen in Yokohama – *waiting for orders* – en werd nu ingezet in de “wilde vaart”.

We gingen leeg op weg naar de Filippijnen om een lading boomstammen op te halen. In een periode van 17 dagen (!) werden de volgende havens aangedaan: Cagayan, Butuan, Pagadian, Marcosatne, Isabella en Tarakan. De boomstammen werden in vloten vanaf de rivier naar de rede aangevoerd, waarna ze met eigen laadbomen door lokale bootwerkers werden overgenomen en in de ruimen gestuwd. In een van de plaatsjes werd de scheepsaap Simon aangeschaft, die als speelkameraad voor de sloop Schooier fungeerde.

Liggend op een rede – wachtend op de volgende boomstammen – werden we een keer door de lokale bevolking uitgenodigd voor een feest op het feeëriek verlichte dorpsplein. Ik waagde het om een Filippijnse schone ten dans te vragen, tot plotseling door een storing het licht uitviel. Het duurde slechts enkele seconden tot ik op mijn rug werd getikt en een jongeman mij aansprak: *“Sorry Joe....., thiz my wife”*. Het was een mooi feest; na afloop werden we in catamaranprauwen weer netjes teruggebracht naar boord.



De scheepsaap Simon

Op 21 januari vertrokken we vol geladen naar Japan. Na gelost te hebben in Nagoya, Tokio en Yokohama voeren we leeg naar Hong Kong om te dokken.

Na een dag of vijf waren we gereed en kwam de loods aan boord om te vertrekken vanaf Kowloon. Er was echter een probleempje, de gezagvoerder was passagieren en was nog niet terug. Enkele Chinese bemanningsleden werden de wal opgestuurd om in de lokale etablissementen de gezagvoerder te zoeken. Na een uurtje kwamen ze per riksja aan en konden we vertrekken. We voeren naar Manilla om de Filippijnse supercargo op te halen,

vervolgens werd in een periode van veertien dagen (!) een volle lading kopra geladen te Castañas, Talloban, Cebu en Dipolog. Na gebunkerd te hebben in Balikpapan (blijkbaar mochten we daar wel komen) vertrokken we op 25 februari 1958 richting Panama Kanaal over de Grote Oceaan, gebruik makend van de Equatoriale tegenstroom, met bestemming Cartagena in Columbia. Op 24 en 25 maart passeerden we het Panama Kanaal. We hadden een maand op zee gezeten, er werd een kratje bier uitgeloofd voor degene die de eerste vrouw zou ontdekken. In het Panama Kanaal stond ik als derde stuurman met de bootsman en de scheepstimmerman op de bak. In de schemering zagen we een luxe Amerikaanse auto met jongelui en luide muziek langsrijden op de parallelweg. De bootsman zei me: *“Shore people have fun....sailormen work.....therefore sailormen all friends”*.



Feestje aan boord. Op de voorgrond v.l.n.r. derde stuurman Spaans, tweede stuurman Ineke en eerste stuurman van der Spoel.

We losten de kopra in Cartagena en Baranquilla en waren eindelijk verlost van de overal aanwezige kopratorren, die in bed, in eten en in drank ons leven zuur maakten. Op 3 april vervolgden we onze reis naar Kingston op Jamaica om te bunkeren, waarna we opstoomden naar Guantanamo Bay op Cuba. Daar lagen we drie dagen voor anker, *waiting for orders*. In de nacht hoorden we het knallen van geweervuur van de wal in de strijd tussen de revolutionairen onder Castro en de regeringstroepen van Batista. Aan wal gaan was voor ons niet toegestaan, temeer daar veel officieren hun baard hadden laten staan en aan de wal dus voor *barbarillos* van Castro konden worden aangezien. De tijd werd gedood met vissen, waartoe de wtk's speren met meerdere spiesen hadden gemaakt.



De Hwtk heeft een visje gespiest onder het toezien van de eerste en vierde stuurman.

Op 7 april ging de gezagvoerder met de sloep naar de wal om poolshoogte te nemen en een agentschap te zoeken dat informatie kon verschaffen over onze bestemming waar we zouden laden. Hij vond inderdaad een agentschap, dat hem vertelde dat we naar de rede van Santa Maria moesten opstomen om daar een volle lading suiker in te nemen voor Japan. Na via een lokaal schooltje een kaart van dat deel van Cuba te hebben bemachtigd (een oude Amerikaanse kaart die in een klaslokaal hing) voeren we naar Santa Maria, waar we in veertien dagen een volle lading suiker in zakken overnamen uit lichters.



Suiker laden met op de achtergrond het „clubhuis“ van de bemanning op het achterschip.

Als derde stuurman hield ik toezicht bij het laden. Op een ochtend kwam een prachtige zwarte bootwerker met een *big smile* en een *big cigar* via de ruimtrap aan dek. Omdat er nog volop gewerkt werd, vroeg ik hem wat hij ging doen, waarop hij antwoordde: *Mister mate....., I'm going home and I'm gonna fuck my misses*. Ik wenste hem veel succes.

Op 21 april 1958 vertrokken we, nadat we van de voorman van de bootwerkers nog een krat Bacardi hadden gekregen. In Cristobal bij de ingang van het Panama Kanaal hebben we nog enkele uren moeten wachten omdat de sloop Schooier op vrijersvoeten aan de wal was en nog niet was teruggekeerd. Enkele bemanningsleden werden de wal opgestuurd en kwamen na enige tijd terug met een opgeruimde Schooier.

In een van de sluisen van het Kanaal liggend, lag de *WILLEMSTAD* van de KNSM in de tegenoverliggende sluis. De bemanning van de *WILLEMSTAD* keek hun ogen uit naar de *TJIBODAS* met Chinese bemanning en de naam in Chinese karakters op de zijde geschilderd. Als derde stuurman stond ik op de bak; kapitein Baak vroeg mij via de megafoon of ik dorst had; dat had ik zeker na al die uren in de brandende zon op de bak. Even later kwam een *boy* over het voordek naar de bak gesnel om mij een flesje bier te brengen tot grote hilariteit op de *WILLEMSTAD*. Bij vertrek uit het Panama Kanaal werden we door de US Coastguard geïnspecteerd. Er werd vastgesteld dat we enkele inches te diep lagen. Pas na het uitpompen van tonnen drinkwater mochten we vertrekken. Op de oversteek moest zuinig met drinkwater worden omgegaan (om de dag zuinig douchen) om te voorkomen dat we Hawaï of een andere haven aan moesten doen om water te laden. Hoewel we graag Hawaï hadden bezocht, waren we loyaal aan de maatschappij en deden zuinig met water. Na 24 dagen kwamen we in Japan aan waar we in Kawasaki, Kobe en Yokohama losten.

De verhoudingen tussen Nederland en Indonesië waren intussen verbeterd en de *TJIBODAS* kon weer worden ingezet op de *JIS*. Op 21 juni waren we weer terug in Tandjong Priok.

Het waren twee bijzondere reizen op de *TJIBODAS* geweest, die geheel buiten het normale patroon van de *KJCPL* vielen.

Chow fan

(bijdrage: Henk Bouwman)

Hoe ouder ik word, hoe mooier die jaren op zee lijken. Ik heb ze niet meer zo heel scherp voor de geest, maar er gaat toch vrijwel geen week voorbij of ik denk terug aan die avontuurlijke tijd. Ook de kameraadschap met sommigen uit die jaren bleef bestaan en het lijkt wel of bijzondere voorvallen, toen samen beleefd, de basis vormen voor blijvend contact. Zoals met Anton Pardavi, waarmee ik op de *TJIWANGI* aan de *chow fan* zat en later op de *STRAAT COOK* een mooi hoofdaslager-avontuur beleefde.



Het was januari 1966 en we hadden al twee weken in Colombo gelegen. De lijst met voorgenomen werkzaamheden was afgewerkt. Vrijdags om twaalf uur zouden we naar Bombay vertrekken, waar we met economische snelheid precies op tijd voor een veiling aan zouden komen, zodat een lucratieve terugreis naar Australië verzekerd zou zijn..

„Doe nog maar even een carter inspectie”, zei hwtk Vink, op die vrijdagochtend, „Dat kan nog net voor we vertrekken”. Ik was tweede wtk en liet door de „'number one'” de carterdeksels verwijderen. Carterinspecties zijn belangrijk, maar op de STRAAT COOK hadden ze een speciale betekenis. Immers, de hoofdmotor had veel lagerproblemen gehad en het zusterschip STRAAT TORRES hadden ze jaren geleden naar Singapore moeten slepen met het zelfde euvel.

Nauwelijks vaste voet op de gladde bodem van het carter gevonden of ik zag onder hoofdaslager 2 een handvol witmetaal liggen. Snel bekeek ik de rest van het carter om me ervan te overtuigen dat de schade tot dat ene lager beperkt bleef en ging met een handjevol witmetaal naar de hwtk. Zijn bezorgde reactie lag voor de hand en zijn instructies waren duidelijk.

„Bouw dat lager maar uit en haal een reserve lager voorgaats. Ik ga met de kapitein overleggen hoeveel tijd we hebben voor de reparatie”.

Na de problemen met de STRAAT TORRES had men in het dok in Singapore vastgesteld dat de krukas als het ware als een langgerekte “S” in de motor lag en dat dit de oorzaak was van het regelmatig uitlopen van lagers. Alle lagers werden aan de ligging van de as aangepast en excentrisch uitgeschraapt. Voor ieder van de tien hoofdaslagers werd een aparte tekening geleverd waarop de excentriciteit was aangegeven. Een aantal reserve lagers, die concentrisch en met een royale overmaat waren ingegoten en uitgedraaid, waren aan boord geplaatst. De derde wtk Anton Pardavi en ik, hadden de twijfelachtige eer om als eerste zo’n reserve lager pas te mogen schrapen. We zouden de volgende dag om twaalf uur moeten vertrekken om nog op tijd in Bombay aan te komen en we hadden dus amper 24 uur om de klus te klaren.

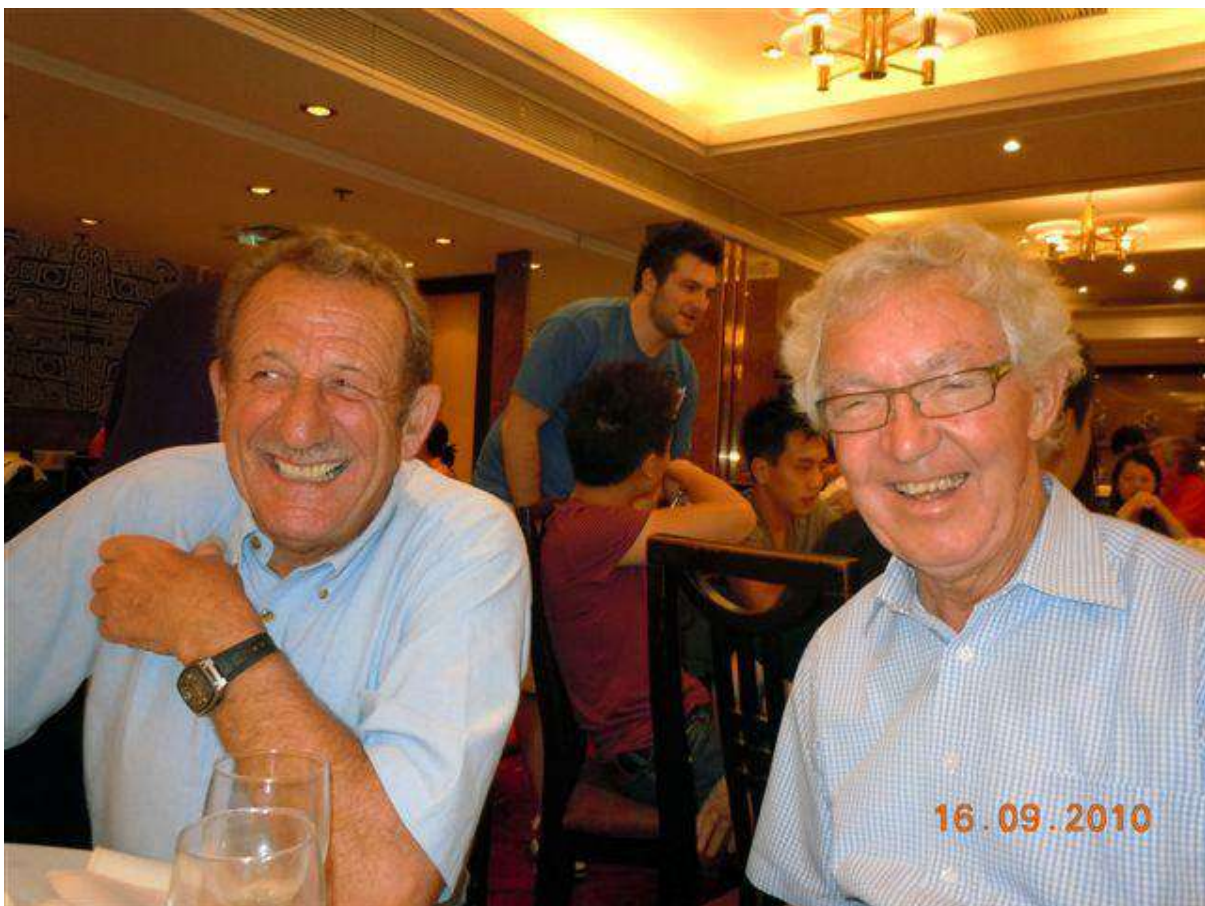
Het meest geschikte reserve lager werd vanuit de opslag gehaald, het benodigde gereedschap (er was slechts één spiraalschraper aan boord) en het meetgereedschap zoals de micrometer en de speermaat werden in gereedheid gebracht. De werktekening voor het betreffende lager waarop was aangegeven welke excentriciteit de boring diende te krijgen, legden we op de lessenaar voor de manoeuvreerstand. Het zou wel even schrapen worden, want de excentriciteit moest enkele millimeters zijn.

De crew lieten we afnokken, want die hadden we weer nodig als we het lager tegen de ochtend in gingen bouwen. Nu was het schrapen en meten, schrapen en meten, schrapen en meten. Bij toerbeurt: ik een kwartier en daarna Anton een kwartier en zo de nacht verder. Al snel hadden we de blaren op de vingers, maar daar hadden we, nog uit de TJIWANGI-tijd, die Japanse katoenen handschoentjes voor. Om de twee uur stopten we om boven even op adem te komen, de rug te strekken en een pot bier te drinken. Zo hielden we de stemming erin. Tijdens het schrapen zongen we de lekkerste Freddie Quinn zeemansliederen en vermoeidheid voelden we niet. Forster’s Lager deed wonderen en daar zal het wel aan gelegen hebben dat het werk voor de wind ging, want schraapervaring hadden we geen van beiden.

Het lager werd precies aan de maat en om zeven uur waren we zover dat we het lager konden monteren. Nadat de hwtk het lager had geïnspecteerd en er zijn goedkeuring aan had gehecht, begonnen we, met hulp van de inmiddels opgetrommelde crew, aan de inbouw. Met Pruisisch blauw moest de draging van het lager gecontroleerd worden, de lagerspeling werd met looddraad gemeten en ook de integriteit van de beide aangrenzende hoofdaslagers moest gecheckt worden. Alles bleek in orde, zodat het carter weer gesloten kon worden.

De smeeroliepompen gingen bij en de machinekamer werd klaargemaakt voor vertrek. De vierde wtk nam de namiddagwacht en Anton en ik konden voldaan naar boven om te eten en te rusten. Na de nodige biertjes gedurende de nacht waren we in een opperbeste stemming. De taperecorder werd luid bijgezet en met een laatste biertje voor het eten werd de goede afloop gevierd. De hwtk kwam, op weg naar de machinekamer, nog even langs om ons een schouderklopje te geven voor het werk dat was verricht. Denkend aan alle hoofdaslager-ellende in het verleden gebood de baas ons om de kar goed in de gaten te houden.

Lang nadat we met het varen waren gestopt bleven Anton en ik met elkaar in contact. Zijn werk als Chef TD bij de Adelaide Steamship Company in Sydney, bracht hem diverse malen naar Nederland om havensleepboten voor zijn bedrijf bij Damen in Gorinchem af te nemen en mijn werk bij Lips als verkoper van schroeven en waterjets, bracht mij een aantal malen naar Sydney.



Toen we in juni 2010 *skypen*, zei hij: "Henk, wij gaan met vakantie naar China en tussen 10 en 15 september zijn wij in Hong Kong!"

Ik antwoordde: "Nou, Anton, dat komt dan goed uit, want ik ben op diezelfde dagen met mijn zoon ook in Hong Kong!"

En zo kon het gebeuren dat twee oude maten bijna vijftig jaar na het bovenstaande hoofdaslageravontuur wederom samen aan de "chow fan" zaten, dit maal bij Hun Kee in Hong Kong.

Freddie Quinn kwam ook nog langs en even galmden onze stemmen door het restaurant: "*Jungen..... komm bald wieder...!*" Het leek of de tijd had stilgestaan.

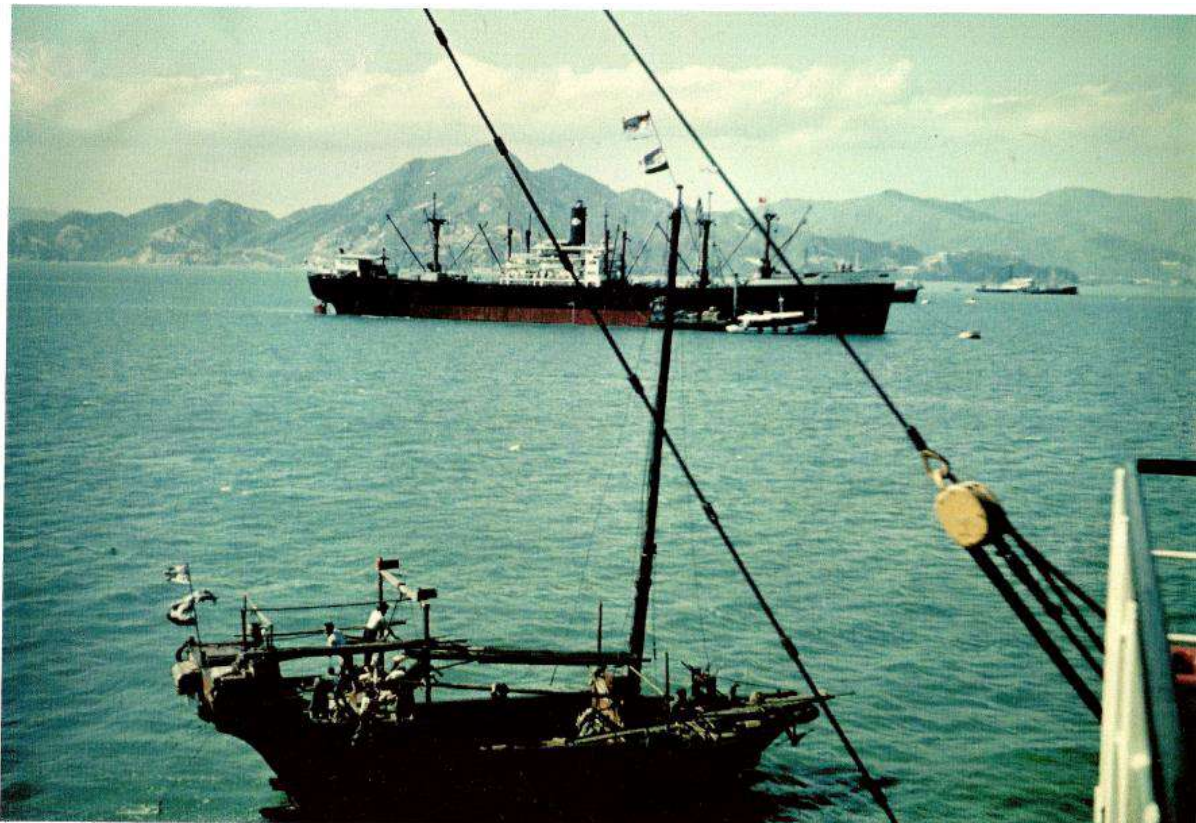
TJIKAMPEK

Herinneringen van een vijfde wtk

(Bijdrage Herman Broersma)

Twee jaar heb ik gevaren op de TJIKAMPEK. Eerst als leerling en vervolgens als vijfde. Eén reis in de JIS tussen Indonesië en Japan en drie reizen in de FEWAS tussen Japan en West Afrika. De opwinding van het nieuwe, die we de eerste reis naar West Afrika in 1958 hadden ervaren, had plaats gemaakt voor routine. De hoogtepunten van de reis langs de Westkust waren snert op zaterdag en nasi goreng op zondag. Het varen op de Westkust begon knap te vervelen en we wilden wel eens iets anders. Ja wel hoor, in Kaapstad op de terugreis naar Japan bereikte ons het goede nieuws dat, omdat de TJITJALENGKA gedurende een taifoen in september 1959 aan de grond was gelopen, de TJIKAMPEK de maart 1960 afscheep in de ASAS mocht waarnemen.

Dit had een hele positieve invloed op de atmosfeer aan boord. Diverse mensen waren al eens eerder in Zuid-Amerika geweest en een opgewonden stemming maakte zich van de opvarenden meester.



De TJIKAMPEK in Hong Kong

Maar eerst nog naar de Filippijnen: naar Manilla, Cebu en Iloilo om een lading van 5000 ton ingeblikte vis, geladen te Walvisbaai, te lossen. Dit was voor de jongere opvarenden ook weer een nieuw gebied om te ontdekken.

In Cebu werd letterlijk naast de barren afgemeerd, we konden zo van het schip de bar in lopen. Het werkelijke leven begon pas na twaalf uur in de nacht. Het was aan de vijfde wtk, die de acht-twaalf wacht liep, om de maten om half twaalf te porren zodat iedereen om half één 's nachts fris en monter de wal op kon. Het was een belangrijke taak, die bekwaam ten uitvoering werd gebracht. Het was groot feest daar in de culturele etablissementen in de haven van Cebu. Tevreden keerden we om vier uur 's ochtends weer aan boord, want om acht uur was het weer schrooien geblazen.

Voordat de oversteek naar Zuid Amerika kon worden begonnen ging de TJIKAMPEK eerst het Asano droogdok in, ook dit was een heerlijke tijd. Er werd hard gewerkt, de stemming

was bijna uitbundig en er heerste een buitengewoon goede atmosfeer. Misschien een reactie op de monotone routine van het afgelopen jaar.

Het traject naar Zuid Afrika kenden we inmiddels goed van de FEWAS reizen, maar van Kaapstad naar Rio de Janeiro, dat was een andere wereld. Hier werd de Atlantische oceaan overgestoken naar het feestelijke Rio en de zee was aanmerkelijk ruwer dan we gewend waren.

Rio en Santos waren voor ons jongelingen nieuwe steden en van de uitstapjes in Montevideo en Buenos Aires hebben we genoten.

Twee weken na de kidnapping van Adolf Eichmann (23 mei 1960) door de Israëliërs kwamen we in BA aan. De kranten stonden er nog vol van. Op een morgen zijn we de wal opgegaan en hebben de wijk, waarin het bovenstaande zich afspeelde, te voet verkend om de geheimzinnige, internationale politieke atmosfeer, zoals beschreven in de boeken van John le Carré, te proeven. Het was een heerlijke tijd en de atmosfeer aan boord had nog steeds iets feestelijks weg en was zo ontspannen.

In Singapore werd ik overgeplaatst naar de STRAAT JOHORE, het jaar was 1960. Dat was een grote verandering voor een vijfde wtk. Overgeplaatst van een redelijk oud stoomschip naar een bijna splinternieuw motorschip. Van een minimale accommodatie zonder airconditioning naar een ruime hut, die met gekoelde lucht behaaglijk op temperatuur werd gehouden. En dan de machinekamer, geen geraas meer van de tandwielkast. Ook het model van het schip was een grote vooruitgang vergeleken met de in de oorlog gebouwde Victory. De STRAAT JOHORE was slank en gestroomlijnd. Een vierde stuurman noemde het schip zelfs een jacht en vergeleken met schepen van andere, buitenlandse maatschappijen zat daar een kern van waarheid in. De STRAAT-schepen vanaf 1957 waren buitengewoon mooie schepen. Ik had natuurlijk een zwakke plek voor de STRAAT JOHORE want in 1957 waren wij als zeevaartscholieren bij de tewaterlating aanwezig.

De INDIAS als lijndienst was ook een welkome verandering, weer nieuwe landen om te "ontdekken

"De meest "wrange" Anecdote?"

(uit "Anekdoten Walpersoneel")

In oktober 1969 werden wij, in Hong Kong, in de kamer van Harry de Haan geroepen om te horen dat de NSU zou worden samengevoegd tot één grote Nederlandse scheepvaartmaatschappij, Nedlloyd.

Omdat de integratie in Nederland van KRL/SMN/VNS prioriteit had, RIL was tenslotte een aparte „cross-trader“, zou RIL voorlopig organisatorisch buiten schot blijven, echter onder de totaalregie van NSU.

Om geen verwarring en/of demotivatie te veroorzaken, werden het tijdspad noch de implicaties uitgespeld. „Business as usual“, dachten de meesten van ons. Dit werd ook ingegeven door het, achteraf bewezen, feit dat weinigen van ons geleerd hadden strategisch te denken of iets te weten van aandelenverhoudingen en „corporate structures“. Het Nirwana duurde tot 1974, toen bleek dat ook de RIL centraal zou worden geregeerd vanuit Rotterdam, weliswaar met een zwaar regionaal accent in Hong Kong, echter niet op directieniveau. Toen werden we allemaal echt wakker en begon de interne discussie: willen we / gaan we / kunnen we afscheiden à la Mercury, of zijn we *world-wide* of *career-wise* beter af in één groot geheel. Heftige discussies, ondergronds gewroet, netwerk gelobby, maar helaas bleek dat de corporate kracht in Holland lag en er was niet genoeg *venture-kapitaal* (dacht men toen in die termen?) om RIL te verzelfstandigen.



Het voltallige personeel van het Hong Kong hoofdkantoor in 1974

Hoewel RIL ontegenzegglijk de rijkste van de NSU-dochters was, bleek een verzelfstandiging toch niet haalbaar (maar ik ben er niet zeker van of de wil er ook was). Achteraf kan ik met stelligheid zeggen dat niemand na 1974 het “wij” gevoel van de RIL maar enigszins heeft kunnen benaderen en dat had niets te maken met de persoonlijke status in de Nedlloyd. Evenmin had iemand kunnen bevroeden dat Nedlloyd maar dertig jaar zou bestaan (en laten wij niet twisten over de inhoudelijkheid van Nedlloyd nu).

“Si jeunesse savait, si vieillesse pouvait” houdt de filosofische kerk in het midden, maar ik opteer voor de “jeunesse”, voor mij belichaamd in een glorieuze tijd bij de RIL.

SUMO MET SUMITOMO

(bijdrage Jaap de Rooy)

Het Yokohama Management werd, met echtgenotes, uitgenodigd voor de Tokyo Sumo wedstrijden, waar ook de grote Yokozuna, Taiho, zou strijden.

Mijn echtgenote was in verwachting van onze jongste, en nogal goed onderweg. Maar: *“That should be no problem; we have special seats for you”*. Dat was dan ook zo, een kleine *tatami* box van één vierkante meter voor vier (en een halve) personen, waarin je dus met opgetrokken knieën moest zitten. Dat hebben we dus wel geweten. Het is allemaal wel goed gegaan, en we hebben Taiho zien winnen, waarna we werden onthaald door de gastheren, o.m. met enige *omiyage*’s (geschenken die op de Sumo betrekking hebben).

Mijn echtgenote kwam weer heelhuids thuis, er was geen bevalling in de sumo arena, en kort daarna werd onze jongste dochter geboren. Ook, te oordelen aan haar smalle leest op haar huidige leeftijd dertig, heeft zij niets overgehouden van het sumo-gewicht.

Rijbewijs

(Bijdrage Herman Broersma)

Eén van de steeds terugkerende onderwerpen van gesprek aan boord van de STRAAT JOHORE was de keuze van een goede en vooral goedkope auto om te gebruiken gedurende het aanstaande verlof in Nederland. Het merk, het model, het vermogen van de motor, hier kon lang en fel over worden gediscussieerd.



Voor velen van ons was de eerste hindernis naar de belangrijke mijlpaal om een auto te bezitten: het rijbewijs. Het rijbewijs halen was het eerste ding wat moest gebeuren als we in Nederland aankwamen. Deze gedachte zette wel een kleine domper op de vreugde van het aanstaande weerzien van geliefden, want het zou nog wel even duren voordat je zelfstandig in je eigen auto door de stad kon rijden.

Nu had één van de opvarenden gehoord dat inwoners van de staat South Australia in Adelaide alleen maar een theoretisch examen hoefden af te leggen om een geldig rijbewijs te krijgen. Immers er werd aangenomen dat iedere jonge inwoner reeds van jongs af aan had geleerd om een auto te besturen. Het werd slechts nodig geacht om de mensen theoretisch aan de tand te voelen.

Dit was een idee. In Adelaide aangekomen werd één van de maten de wal opgestuurd om de mogelijkheden te onderzoeken. Hij kwam terug met een boekwerkje waarin zestig verkeersvragen met antwoorden stonden. Op het examen zouden twaalf van de zestig vragen worden voorgelegd, die schriftelijk moesten worden beantwoord. Bij het goed beantwoorden van tien van de twaalf vragen zou de ondervraagde goed genoeg geacht worden om het verkeer ingestuurd te worden.

Snel hadden we de zestig vragen en antwoorden uit ons hoofd geleerd en de volgende dag meldden we ons bij het examenkantoor. We mochten meedoen aan het examen en met elf goede antwoorden kregen we ons Australische rijbewijs. Op vertoning van dit rijbewijs kregen we bij de AA, Automobile Association, een internationaal rijbewijs, dit was geldig in vele landen van de wereld. Het probleem echter was dat we nog nooit autorijles hadden gehad, laat staan een auto hadden bestuurd.

In Colombo werd een auto gehuurd, een Triumph Herald, waarmee na twaalf uur 's nachts op het verlaten haventerrein werd geoefend. In Devonport, Tasmanië, werd een Ford Falcon gehuurd waarmee we ook flink konden oefenen, we zijn er zelfs mee naar Launceston gereden, heel spannend allemaal. Voordat we na een drie jaar termijn vanuit Karachi naar Nederland zouden vliegen werd eerst nog een auto gehuurd in Sydney. Dit zou onze laatste oefening in den vreemde zijn en met een Renault Floride werd de stad doorkruist en over de Harbour Bridge gereden.

Precies acht maanden na thuiskomst in Nederland werd de „*autodidact*” betrappt op een kleine verkeersovertreding. Bij overlegging van het internationale rijbewijs vond de agent dat hier iets niet pluis was. Een bekeuring werd uitgereikt en de bestuurder werd voor de keus gesteld de boete te betalen of voor het gerecht te verschijnen.



Een Australische Ford Falcon

Besloten werd de zaak te verdedigen, immers een geldig rijbewijs was getoond. Op de dag dat de zaak voorkwam stelden wij onze kant van de zaak.

De kantonrechter aarzelde, hij zei: "ik heb gehoord wat je gezegd hebt maar iets is niet helemaal in orde. Ik zal de zaak verder moeten onderzoeken".

Met nog maar een beperkt aantal verlof dagen over werd het besluit genomen om schuld te bekennen. De straf, die werd opgelegd, bestond uit een *forse* boete van *één gulden* en wel onmiddellijk te voldoen.

We hebben geleerd dat een persoon met de Nederlandse nationaliteit in Nederland niet met een internationaal rijbewijs een auto mag besturen maar dat er wel degelijk een Nederlands rijbewijs moet worden overlegd.

Wij waren jong en vonden alles prachtig. Het was een mooie tijd.

Virtuele lol

(Bijdrage Ton Roskam)

Het m.s.RUYS maakte in 1960 de oversteek van Rio de Janeiro naar Kaapstad en de eerste klas was volledig volgeboekt met passagiers.



Het was in de tijd dat Nederlandse burenen elkaar terroriseerden met dia avondjes. Dit geestelijke geweld was ook doorgedrongen tot het zuidelijk halfrond. Een passagier uit Johannesburg stond elke dag bij het kantoor van de purser om zijn dia's aan te prijzen. Als er geen regulier entertainment was, wilde hij in de bibliotheek/rooksalon zijn plaatjes vertonen. Nu was dit de plek waar wij onze dagelijkse knobbel- en blufpokersessies hielden, dus mister Lance Button won hiermee niet aan populariteit. Hij had een enorme hoeveelheid slides, ter beoordeling, in het kantoor van de purser achtergelaten. Complete series over de binnenlanden van Nieuw Guinea, het Andes gebergte, het Amazone gebied enz. enz. Het waren waarschijnlijk best aardige plaatjes want de man werkte voor grote bladen zoals National Geographic, Time, Life e.d. De man had overal zoveel plaatjes geknipt dat hij er verknipt van was geworden.

Onze Chinese bemanning speelde in die jaren een dubbelrol. In werktijd braaf aan het werk voor de kongsi, maar in de vrije tijd werd er ijverig aan 'business' gedaan. 'Business' omvatte alles wat God of een andere instantie verboden had. Binnen 'business' vielen dus in ieder geval smokkelen en handelen. Van elk continent werd wel iets meegezeuld dat op een andere plaats van deze planeet meer waard was. In Zuid-Amerika was er bijvoorbeeld een overproductie van porno en in Zuid-Afrika was hier een grote markt voor. "There is no business like show business". De bemanning had dus uitgebreid gewinkeld in Zuid Amerika en dozen met 8 mm films, foto's en dia's ingeslagen. Op de oversteek tussen Rio en Kaapstad had de zelfbenoemde filmkeuring de handen vol aan het beoordelen van de handelswaar. In kleine besloten voorstellingen in de bemanningsverblijven werkte men zich danig in het zweet.



De bibliotheek van de RUYS

Onze vriend Lance Button was niet op de hoogte van deze 'moonlighting' activiteiten van de crew. In Kaapstad zou hij ons gaan verlaten en met zijn koffers vol dia's weer de wal op gaan om verenigingen van 'huisvrouw en kerkgenootskappe' lastig te gaan vallen met z'n moderne toverlantaarn.

Na kort scheepsberaad besloten we een aanvulling op zijn programma te maken. In het kantoor van de purser werd uit elke cassette met dia's een aantal vervangen door beelden van de indoorsport uit de *business* van onze bemanning.

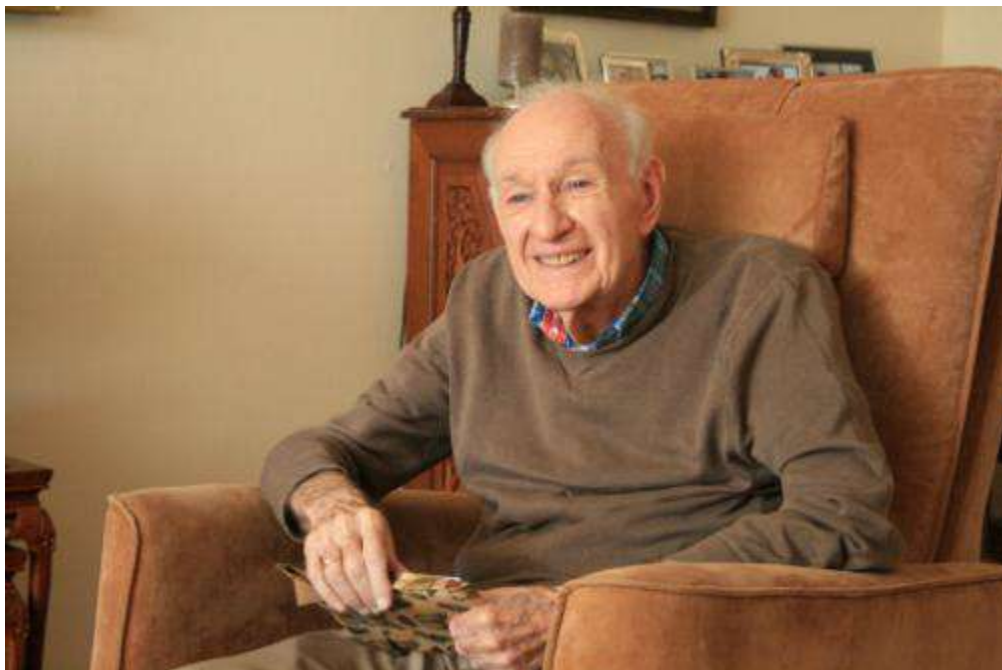
Natuurlijk hoor je nooit hoe het allemaal afgelopen is maar onze fantasie was rijk genoeg om er een hoop virtuele lol aan te beleven.

Muck van der Kroft treedt uit de redactie.

(bijdrage Jaap de Rooij)

Ongeveer ten tijde van het verschijnen van de vorige *RIL-Post* gaf Muck de wens te kennen dat hij de redactie wilde verlaten. Zijn leeftijd en gezondheidstoestand waren daarvoor de aanleiding.

Zowel het bestuur als de redactie vonden dat we dit niet zomaar voorbij moesten laten gaan en zo trokken twee „jongelui“ van bestuur en redactie, Herman van Kapel en Jaap de Rooij alsmede een ouwe *sobat*, Cor Dekker, Goes-waarts om Muck niet alleen onze dank over te brengen en hem even in het zonnetje te zetten, maar hem ook een DVD met een serie *RIL*-films te overhandigen, opdat hij zich, zoals velen, in nostalgie kon begeven.



Uiteraard werd er daarna uitvoerig gesproken over die goede ouwe tijd. En als ik als walslurp al die verhalen moet geloven (en dat doe ik natuurlijk ook), dan kunnen we nog wel meerdere *RIL-post*-en daarmee vullen.

Maar het was prettig aan te horen hoe de ervaringen op *TJIBADAK*, *BOISSEVAIN*, en *TJIWANGI* de revue passeerden. Nu wil ik best geloven dat er ooit bij het nemen van proefmonsters zeewater de temperatuur daarvan drastisch omlaag ging omdat onverlaten er stiekem een blok ijs in hadden gedropt, wat de vierde stuurman tot verbijstering bracht. Ook het feit dat de gezagvoerder van de *BOISSEVAIN*, wat klein van stuk, achteromkijkend bij het zonnetje schieten de vierde achter hem zag staan en vroeg: “Sta ik in de weg , stuurman?”.

Het antwoord: “Nee kapitein, ik schiet wel over u heen”, deed hem toen schielijk weer naar binnen schieten.

Dat de echtgenote van voormalig agent Kobe nog steeds spreekt over het feit dat Muck bij terugkomst van verlof met een doosje salmiak drop aankwam, omdat die natuurlijk in Japan

niet te krijgen was, verbaasde hem wel. Ook de wat late complimenten van diezelfde agent, toen in Durban, voor de prestatie van de STRAAT MOZAMBIQUE, met Muck als gezagvoerder, om na belading West Afrika met *cottonseeds* en *sheanuts* 20 nog kans zag 6000 ton koper uit Lobito te laden, om daarmee voor de RIL een van de belangrijke klanten te bewaren.

Muck heeft, zoals wij hebben mogen constateren, genoten van het ophalen van de herinneringen. Zijn gezondheidstoestand belette hem om uitvoerig zijn aandeel te leveren. Maar dat hij het eens was met de bezoekers moge duidelijk zijn.

De drie bezoekers hebben minstens evenveel genoeg gehad aan dat bezoek als Muck heeft gehad, en we kijken met plezier terug aan dat gesprek met de vermaarde en kleurrijke gezagvoerder van de RIL.

In de redactiecommissie is Muck vervangen door Harry van Twillert.



Een oude afbeelding van kapitein Muck van der Kroft toen hij aan boord van de TJIWANGI, Neptunus ontving.

Gokken voor de dierenbescherming bij Lieby in Kobe.

(Bijdrage Henk Roos)

De heer Liebenschutz was in het begin van de jaren vijftig agent/ vertegenwoordiger in Kobe. Hij was beroemd om zijn gastvrijheid en als er schepen binnenlagen in het weekend werd de etat-major uitgenodigd voor een heerlijk etentje bij hem thuis, bereid door zijn welbekende kok Lam, die al jaren voor hem zorgde. Als net uitkomend employé, onderweg naar Yokohama op de TJITJALENGKA, mocht ik ook mee. Het was reuze gezellig en aan het einde van het etentje werd er - zoals blijkbaar gebruikelijk- gegokt. Het ging om kleine bedragen. Als je verloor ging het geld naar de dierenbescherming en als je won kreeg je je geld terug. Ik verloor, zoals vele anderen. Maar wie schetst mijn verbazing toen ik van de purser bij aankomst van het schip in Osaka een envelop kreeg waar precies het bedrag in zat dat ik "verloren" had. Dat was nou Lieby. Later, toen ik assistent-manager was op zijn kantoor heb ik hem nog wel eens aan dit voorval herinnerd, maar hij deed voorkomen van niets te weten. Een fantastische baas.

Redetijger in de problemen (1)

(Uit de geheugens van Henk Roos en Jaap de Rooij)



Blake Pier zoals het er in de zestiger jaren uitzag

Het was in Hong Kong, en de TJILEKAS lag bij (oude) Blake Pier gereed om naar een schip te gaan. Goed gemutst ging redetijger PvA aan boord, met tasje met documenten etc. Hij zag dat er nog iemand aan boord moest. Was het een bevallige dame? Dat vertelt het verhaal niet meer. PvA legt tasje neer, en reikt de hand om diegene aan boord te helpen. Dat lukt wel ondanks dat de TJILEKAS, zoals gewoonlijk, even tekeer gaat. Plons, pakketje met "etc" in het water, t.w. 26.000 HK dollar voor het schip. Het verhaal gaat dat er een stel Chinese jongetjes meteen het pakje nasprongen om achter de centjes aan te gaan. PvA heeft het lang moeten weten op kantoor. Maar wij hebben zo onze twijfels, want officieel heet het dat een duiker het pakje later heeft opgevist, hoewel het muntgeld er niet meer in zat

Redetijger in de problemen (2)

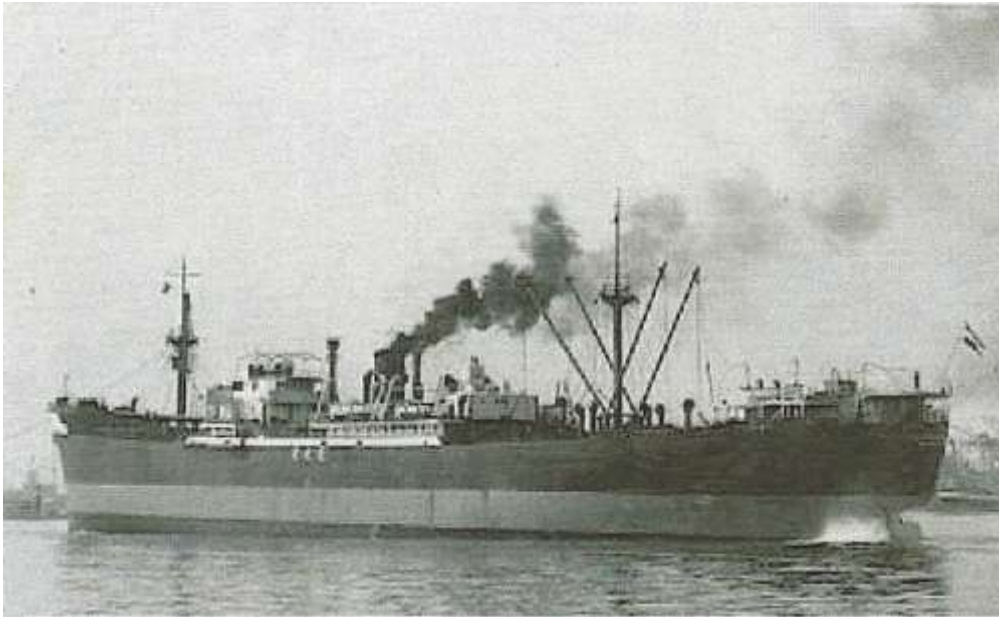
(Uit de geheugens van Henk Roos en Jaap de Rooij)

Een van de BRT's lag in Durban op vertrek. Wel moest de uitklaring en meetbrief nog komen. Linemanager MvH was onderweg in zijn supersnelle Coopertje. Maar omdat er met dat ding wel eens geraced werd op pure (*cane*)spirit was er wel eens makke met het leuke wagentje. Zo ook in dit geval. Nog een ruime kilometer voor aankomst aan de kade stopte Coopertje-lief. Paniek bij MvH. Hij zag verderop de masten van de BOISSEVAIN (of was het één van de andere BRT's?) bewegen en daar ging zijn schip zonder uitklaring en meetbrief. Hij rende terug naar kantoor, verzocht de gezagvoerder via Durban radio om terug te komen naar het loodsstation om alles op te pikken. Maar daar was deze niet voor geporteerd en seinde laconiek terug: "Stuur maar op naar Port Louis". En vort ging het schip. MvH had daarna veel uit te leggen aan de general manager.

Motor(stoom)schip TJIMENTENG

(bijdrage Willem Bakker)

Vrij vertaald betekent TJIMENTENG de Boter-, of Vette rivier. Het was na het korte verblijf op de BOISSEVAIN en de veertien dagen op de TJIBESAR, het schip waar ik ruim een jaar op zou wonen. De stuurlieden woonden onder de brug in het brughuis en de wtk's aan beide zijden van de machinekamerschacht op het hoofddek. Beide huizen waren van elkaar gescheiden door een klein luik dat bediend werd door twee stoomwinches, die een daverende herrie maakten. Toen ik hierover klaagde, had de tweede wtk een mooie klus voor me, waarover ik pracht verhalen kon schrijven in mijn taken boek. "Het overhalen, dan wel revideren van stoomwinches!" En dat werd inderdaad een hele klus.



De TJIMENTENG (2) vertrekt uit Rotterdam 04-06-1947

Het schip was gedurende de oorlog gebouwd in Engeland en de winches waren van het fabrikaat Chapman, een naam die ik nooit meer zal vergeten. Het „feest“ begon met het verwijderen van de cilinderdeksels en het opmeten van de slag en de vrije ruimte. Opmeten van de diameter en vaststellen van de slijtage. Veren opmeten en scherpe randen afvijlen - dit ook bij de stoompoorten. Daarna kreeg de schuif een vrijwel gelijke behandeling, vooral het opmeten was belangrijk. Bij de allereerste winch voelde ik regelmatig de adem van de *second* in mijn nek. Moet toegeven, hij was een prima leraar!

Het takenboek was een grote verzameling van gegevens over de stoomwinches, die ik later moest overschrijven in een werkboek ten kantore van de hwtk, de „Baas“. Het geheim van het geruisloos lopen zat hem in goed pas gemaakte drijfstanglagers en de juiste speling van de leislof. De afstelling van de schuiven met het vermogen en het stoomverbruik. De bediening was erg simpel. Een handel voor vooruit of achteruit en een afsluiter voor stoomtoevoer, van een „kraakje“ tot vol open. Natuurlijk had de bediening van de winches mijn interesse en ik wilde voorkomen dat een pas overhaalde winch een beetje „wild“ behandeld werd. Doch hierop bleek ik geen enkele invloed uit te kunnen oefenen. Dit was ook het begin van mijn taalstudie Maleis, heel andere koek dan de gedichtjes: „Roti is brood en Mati is dood“.

Kort na aankomst in de haven begon zo'n winchdrijver, om uit de zon te blijven, eerst een stellage te bouwen van allerhande „scrap wood“, dat als *dunnage* uit de ruimen vrij kwam. Daarna werden verse stoomklep en voor- en achteruit handel van een stuk rotan voorzien, waarmee het een afstandsbediening werd.

Pas daarna trok het er op los; het „*hieuw up*“ en „*aria*“ waren kreten die met een zekere



Waterbuffels laden in Saigon

drift werden opgevolgd om maar niet van „scheuren“ te spreken.

De winches hadden echt wat te verduren. Als ze de lading niet konden trekken, moesten ze op „dubbel werk“, doch daar hadden de meeste stuurlieders eigenlijk een broertje aan dood, want dat vertraagde het los- en laadproces enorm.

De twee winches voor de hut van de hwtk en voor de mijne kregen meer aandacht dan welke winch ook en ze zoefden dan ook als een zonnetje. Weg was het gebonk en geknars. Als er 's nachts doorgewerkt werd, was je vrijwel permanent de klos, want om het uur werden de zuigerstangen gesmeerd en de pakkingbussen in de gaten gehouden.

Het schip “deed me wat!!”

De voortstuwing van De TJIMENTENG (2) werd verzorgd door een Harland 4 tact B&W 6 cilinder motor, die voorzien was van een Buchi blower. Deze door uitlaatgassen aangedreven turbine met een compressor op dezelfde as, verdichtte de inlaatlucht waardoor er meer paardenkrachten per cilinder geleverd konden worden. Aan de stuurboord voorkant van de machinekamer was een stalen hok waarin een twee-vuurs Schotse ketel was geplaatst, die stoom leverde voor de hulp- en dekwerktuigen. Op de keper beschouwd was het eigenlijk een bij elkaar geraapt zootje. Doch kort na de tweede wereldoorlog was er bijna helemaal niets – laat staan nieuwe schepen.

Voor zover mij bekend, hebben deze via de „Shipping“ verkregen schepen een enorme financiële bijdrage geleverd voor de wederopbouw van de vloot.

De accommodatie was erg klein en beslist niet voor de tropen gebouwd. De vloeren in de hutten waren niet van teakhout, doch gemaakt van een soort cement, waarin veel zaagsel was verwerkt, dat ook als isolatie moest dienen.

Op zee werd het al gauw “wachtlopen” geblazen. Onder het toezicht van de tweede op de vier tot acht. Hij deed dan de „administratie“ en er was heel wat te doen op dat gebied. Vooral reservedelen.



De hoofdmotor werd van koelwater en smeerolie voorzien door een paar door de motor aangedreven pompen. Met de smeeroliepomp was nooit iets loos; die had messing klepplaten. Doch de koelwaterpomp had rubberen platen en die gingen nogal eens aan flarden. Als dit gebeurde was het “stoppen” geblazen en sleutelen in de machinekamer en sleutelen aan dek. De voltallige crew hing dan over de reling met handlijntjes, waaraan soms wel vier haken zaten. Als er veel vis gevangen werd, duurde de reparatie soms wel twee uren. Werd er echter niks gevangen dan was het binnen een half uur gepiept en gingen we weer verder.

De afstelhoogte van deze kleppen was bijzonder kritisch; een te grote lichthoogte verminderde de pompcapaciteit aanmerkelijk. Soms moest er weer gestopt worden om deze afstelling bij te stellen.

Verse vis werd door de bemanning vanzelfsprekend erg op prijs gesteld en vers gebakken visjes uit de *galley* van de crew voor de „officers mess“ helemaal. Eens geraakte de koelwatervoorziening al vrij vroeg in de ochtend van slag en werd de brandbluspomp bijgezet en, via de dekwasleiding en een brandslang, werd water naar de cilindermantels gevoerd. Toen de *second*, tijdens zijn ronde om zeven uur, dit in de gaten kreeg, trok hij behoorlijk van leer. Dit verminderde toen hij zag dat de temperaturen van cilinders en oliekoelers tussen de daarvoor gestelde criteria bleven. Pas toen hij hoorde dat één van de redenen ook was om de crew in de gelegenheid te stellen om op een beter tijdstip te kunnen vissen, ontstak hij weer in een brulbui. Ik geloof dat hij het me nimmer heeft vergeven, ondanks het feit dat hij ook wel van een vers visje hield!.

Uit de collectie van Ger Sweijen

(bijdrage Ger Sweijen)



Dit prachtige poststuk, bestemd voor radiotelegrafist van Steijn van de TJISONDARI, werd vanuit Amsterdam op 17 oktober 1934 verzonden met het KLM toestel PH-AJU – de Uiver – met bestemming Soerabaja, waar het op 23 oktober arriveerde.

Dit vliegtuig nam deel aan de Londen-Melbourne air race, vertrok uit Londen op 20 oktober en landde in Batavia op 22 oktober 1934..

De TJISONDARI moet Tandjong Priok reeds hebben verlaten, want op de achterkant van de enveloppe staan twee stempels van de afdeling N.D. Tg. Priok dat dit poststuk werd ontvangen en doorgezonden op 25 oktober 1934.

Vlootlijsten



STRAAT LUANDA juli 1976

Gezagvoerder	H.K.M. Schot
Eerste stuurman	R. van Willigenburg
Tweede stuurman	A. Robaard
Derde stuurman	S. Visman
Vierde stuurman	A. Lubben
Radiotelegrafist	L.P. de Regt
Hoofdwerktuigkundige	H. Weevers
Tweede werktuigkundige	A.J. Koomans
Derde werktuigkundige	H. Weyermars
Vierde werktuigkundige	W.K. Schaalma
Vijfde werktuigkundige	S.H. Alberda
Vijfde werktuigkundige	G.J. Six Dijkstra
Vijfde werktuigkundige	R. Frenzel
Cargo master	A.R. Tumengkol

Personalia

Nieuwe Leden:

J.F. Krijt (ND)	Dalweg 202	6865 CX	DOORWERTH Tel.: 026-3336985
H. van der Laan (ND)	Boekweiterweg 1	7974 HL	HAVELTERBERG Tel.:0521-523881
J.H. Langelier (TD)	De Maat 7	7271 CR	BORCULO Tel.:0545-274507
R.B. Schrabacq	Ammerzoden 31	2181 LX	HILLEGOM Tel.:0252-862630
J.F. Smits (TD)	De Opfeart 4	8491 AS	AKKRUM Tel.:0566-631332
G.J. van Tellingen (TD)	Kroostweg Noord 178	3704 DX	ZEIST Tel.:030-6953686

Overleden

Mw. J.A. van Bijsterveld-van Mourik 24-06-2011
 J. van Duijvenbode 12-08-2011
 J. van der Geugten 15-08-2009
 L. Ingenluyff 16-07-2011
 G. Kasteleijn 28-08-2011
 W. Nengerman 30-08-2011
 R.J.A. van Went 31-07-2011

Opgezegd:

J.A.M. Baaijens Reden niet bekend
 Mw. van der Geugten Geen verdere belangstelling
 P.L.C. den Toom Reden niet bekend
 G.W.J.C. van der Ven Reden niet bekend

Adreswijzigingen

H van Bijlevelt	16640 Jackson Oaks Drive	CA 95037-6931	MORGAN HILL U.S.A. Tel.0014087828970
J.G.D. Kramer c/o Mrs. H. Smith	137 Penllyn , CWMAFAN	SA12 9NW	PORT TALBOT, Wales/Engeland
P.C. de Moor	Sattelweg 9	D-49740	HASELÜNNE-FLECHUM
C.M. Severijn	Burg. Kuperusplein 177	8442 CM	HEERENVEEN Tel.:0513-845652
J.W.H. Weissink	Godesiaweg 23	2555 RN	's GRAVENHAGE Tel.070-3682336

E-mail adressen toevoegen of wijzigen:

J.G.D. Kramer	kramer_cousins@hotmail.com
J.F. Krijt	kryt@hetnet.nl
H. van der Laan	hindrikvanderlaan@yahoo.com
J.H. Langelier	jh.langeler@chello.nl
R.B. Schrabacq	schrabacq001@gmail.com
J.F. Smits	jfsmits2@wanadoo.nl
G.J. van Tellingen	gertvantellingen1@hotmail.com
H.K.Ch.B. Veenhuysen	hveenuysmarine@gmail.com