Herinneringen van Engelbert (Bert) Spoor:

Mijn leven als Marconist bij de Nederlandse koop-vaardij direct na de 2e Wereld Oorlog.

Verhaal geschreven door Bert Spoor

Fotobewerking, opmaak en publicatie door Jan Poortman

November 2015

Voorwoord.

Ik heb dit verhaal geschreven, min of meer als vervolg op de stukjes over mijn herinneringen aan de tweede wereldoorlog 1940-1945.
Tevens wilde ik uitdrukking geven aan mijns inziens één van de mooiste en meest unieke, weliswaar niet meer bestaande beroepen, van MARCONIST.

Mijn vriend Jan, bedank ik voor de vele gezellige uren, samen aan dit werkstuk besteed.

Goor, december 2015 Engelbert (Bert) Spoor

Bij de tweede druk.

In de eerste druk voorkomende onvolkomenheden zijn gecorrigeerd en verder is een voorwoord toegevoegd.

Goor, december 2015 Engelbert (Bert) Spoor

Inhoudsopgave:

1.	Inleiding.	Blz. 5
2.	Mijn herinneringen als marconist op de Oranjefontein.	Blz. 6
3.	Kustreisjes.	Blz. 17
4.	Mijn ervaringen met de s.s. Alamak van van Nievelt en Goudriaan.	Blz. 17
5.	Met de Alamak naar Narvik.	Blz. 37
6.	Mijn reizen met de m.s. Hoogkerk naar Zuid-Afrika.	Blz. 54
7.	Met de m.s. Hoogkerk naar Oost-Azië.	Blz. 66
8.	Mijn volgende reis met de Aldabi naar Zuid-Amerika.	Blz. 89
9.	Ontslagaanvraag.	Blz. 89
10.	Met de Lievevrouwenkerk op kustreis naar o.a. Londen.	Blz. 92
11.	Nawoord.	Blz. 98
12.	Bijlagen en links naar andere verhalen van Engelbert Spoor.	Blz. 99

1. Inleiding.

Nadat ik de H.B.S. in Hengelo (O) had afgesloten wilde ik, net als enkele vrienden van mij, piloot worden bij de K.L.M. Voor mij was dit als brildragende echter uitgesloten evenals het toen nog bestaande beroep als telegrafist in een vliegtuig.
Het avontuurlijke in mij behield de overhand en ik wist me geplaatst bij de opleiding van marconist bij Radio Holland in Amsterdam. De maatschappij die de gehele organisatie zowel bediening als technische uitvoering van de radiostations van alle toen bestaande Nederlandse Koopvaardijschepen beheerde en uitvoerde. De school was gevestigd in een historisch pand aan de Keizersgracht 688 in Amsterdam en werd gerund door de heren Jansen (directeur), Leyenaar en Ravensteyn die ieder een eigen aantal vaste leerlingen opleiden tot en met het rijksexamen in Den Haag.
De onderwezen hoofdvakken bestonden uit Seinen en Opnemen, Techniek, Voorschriften, Aardrijkskunde (radiokuststation) en Engels. Je was dus geheel afhankelijk van de kennis en onderwijs capaciteiten van één persoon.
Ik had de mazzel de Heer Ravensteyn te treffen, een oud marconist die weer studeerde en zich bekwaamde als leraar wiskunde en als nevenfunctie ons les gaf. Het klikte meteen tussen ons waarschijnlijk ook al om mijn reeds aanwezige kennis van de radiotechniek.
Naast de hoofdvakken werd veel gedaan, met name door de bijzonder energieke heer Leyenaar, om ons allerlei vormen van etiquette bij te brengen. Een boekwerkje, een leidraad voor de opleiding voor officieren bij de Koninklijke Marine, werd ons als een soort bijbel bijgebracht. Feestavonden van de school vonden bij Krasnapolski op de Dam plaats met leerlingen, bij voorkeur in uniform.
Ook werd het vak lichamelijke oefeningen niet vergeten. (Een verplicht vak op bijna alle scholen waar ik altijd met genoegen naar het rapportcijfer heb uitgekeken. Het was altijd een van de weinig hoge cijfers). Om goed voorbereid te zijn op het zeemansleven kregen we op het IJ roeiles in een grote sloep en zwemles voor zo ver nodig in het overdekte zwembad op de Heiligeweg. Onze L.O. leraar verzorgde naast de gymnastieklessen ook de organisatie van voetbal- en handbalwedstrijden terwijl wij, leerlingen, in het gebouw een onderlinge tafeltenniscompetitie regelden.

Les in opnemen. Achter op de foto en links van het schoolbord,Bert Spoor.

Om dit alles mee te kunnen maken was ik ondergebracht bij mijn familie in Haarlem. Dit had een tweeledig doel. Door naoorlogs gebrek aan woonvoorzieningen was menigeen verplicht door inwoning hier in te voorzien. Mijn familie nam veel liever bekenden zoals bv mijn persoontje in huis dan wildvreemden. Halverwege mijn opleiding verhuisde ik om de zelfde reden van Haarlem naar Zaandam. Behalve van adres verhuisde ik ook van poloclub, van Zwemclub Haarlem naar Neptunus in Zaandam en leerde op die manier ook veel vrienden in Zaandam kennen.
Verder polode ik ‘s zomers ook in Goor. We hadden in Goor een fantastisch zevental waar ik de eer had als benjamin te mogen spelen. Hoewel we misschien niet het allerhoogste technische waterpolo speelden, in tactisch opzicht waren we niet te verslaan. In dat concept was ik de ontbrekende schakel. Het gevolg was dat mijn reiskosten vanuit het westen naar en van Goor door de andere

spelers met inkomsten, werden betaald. Gekscherend werd me later verteld de eerste betaalde waterpoloër te zijn geweest.

De spelers van de waterpoloploeg

In de tussentijd verliep mijn opleiding meer dan voorspoedig. Ik kon foutloos 16 woorden per minuut seinen juist de minimale grenseis van het examen. Maakte je een fout dan was dat te herstellen door een serie punten te seinen en de fout te herstellen. Je gemiddelde aantal woorden per minuut daalden dan. Sommige leerlingen konden wel dertig woorden per minuut halen maar stranden dan op het examen door te veel fouten. Door het vertrouwen door mijn leraar in mij gesteld, het opnemen was voor mij geen enkel probleem, toog ik naar Den Haag. Wonderwel maakte ik geen fout en was in één keer voor het gedeelte Seinen en Opnemen geslaagd.

CERTIFICAAT
CERTIFICATE

VAN BEKWAAMHEID ALS RADIOTELEGRAFIST DER TWEEDE KLASSE
UITGEREIKT AAN

OF PROFICIENCY IN RADIOTELEGRAPHY OF THE SECOND CLASS
ISSUED TO

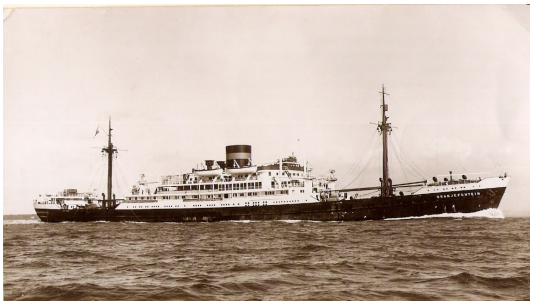
Engelbert Antony Spoor.

Door de veel voorkomende afvallers bij het opnemen seinen, was het gedeelte van het examen bewust gesplitst in twee gedeelten. Direct na mijn geslaagde S. en O. kon ik het tweede deel het theoretische afleggen. Net als bij de toegewezen leraar, kreeg je ook bij het theoretische examen één persoon voor het hele examen. Ik trof de persoon waar al voor gewaarschuwd werd. Als je die kreeg kon je al naar een kwartier weer het examen verlaten om het een volgende keer weer te proberen. Tot mijn stomme verbazing liep het examen als een treintje. Het examen begon altijd met voor velen het moeilijkste n.l. techniek. Mijn favoriete vak. Net als bij mijn leraar klikte het meteen. De rest was een formaliteit. Ik was geslaagd.

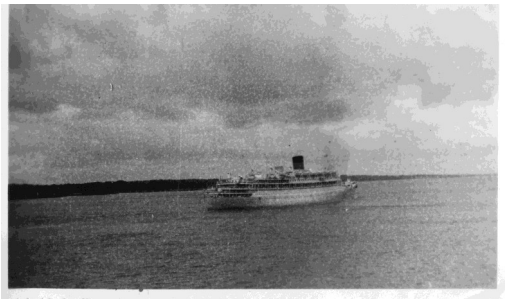
Officieel volgde nu het praktijkgedeelte. Door gebrek aan marconisten werd dit vervangen door een veel te korte spoedcursus. Velen werden soms, geheel onvoldoende voorbereid bv naar Amerika gestuurd om de daar tijdens de oorlog in serie gebouwde en nu overbodig geworden schepen op te halen om o.a. voor de Nederlandse Koopvaardij dienst te doen. Ook ik werd zonder enige ervaring als 2e marconist bij een zeer ervaren 1e marconist op het vlaggenschip van de V.N.S., het passagiersschip de Oranjefontein, losgelaten.

2. Mijn herinneringen als marconist op de Oranjefontein.

Na het behalen van mijn certificaat zoals dat officieel heette, was er nauwelijks tijd voor het tekenen van het contract, medische keuring, inentingen, aanmonsteren en het kopen en passen van een uniform inclusief tropen uitrusting (Ik had tot het laatst gewacht met het kopen van een uniform, eerst maar examen doen). Met een geleende koffer stapte ik voor de eerste keer en als landrot aan boord van een zeeschip. Mijn baas was een sympathieke man. Een tweepersoonshut deelde ik met de 2e elektricien eveneens een groentje. We stoomden op naar Antwerpen. Antwerpen was een van de eerste, als grote Europese haven van het vaste land, bevrijd.



Al direct werd mij aangeraden zo gauw mogelijk, in de z.g. Bonded Stores, belastingsvrije sloffen Amerikaanse of Engelse sigaretten te kopen. Bijna alle bemanningsleden maakten in meer of mindere mate gebruik van deze mogelijkheid. Dit soort artikelen bleken in het algemeen ook later, op al mijn volgende reizen, erg waardevol om in je bestaan te voorzien. Belastingsvrije verkoop (strafbaar) leverde overal in de wereld andere waardevolle valuta op. De Nederlandse gulden was waardeloos. Je kon slechts een zeer klein deel van je gage in buitenlandse valuta opnemen. Mijn aanvangsgage was op dat moment van dien aard dat er niet veel voor te kopen was.



Passeren bij Southampton m.s. Oranje.

Het vaarplan was verder een rondje Afrika. Via Southampton en de Canarische eilanden naar Kaapstad om vervolgens bijna alle aan de Oostkust liggende havens aan te doen en via het Suez kanaal , Genua en Antwerpen terug naar de thuishaven Amsterdam.
Met het schip op de rede van Las Palmas voor anker liggend om te bunkeren, met prachtig mooi zonnig weer en blauwe zee, trachtten eilandbewoners in roeibootjes de door de passagiers in het water gegooide muntjes op te duiken om zo iets bij te verdienen .
Chris Ebregt mijn hutgenoot en ik vatten het idee op, de op een behoorlijke afstand van de kust gelegen hotels en waarschijnlijk boulevards, van dichtbij te gaan bekijken. Via de gangway gingen we te water, zwommen naar de kust om na de opgedane indrukken weer terug te zwemmen.

Las Palmas

Bijna halverwege de terug-tocht zien we hoe aan boord een motorsloep te water wordt gelaten en tevens drommen passagiers en bemanningsleden aan de bakboord railing samen drongen. De sloep met hoge snelheid op ons af zien komend zeg ik nog tegen Chris “Ze zijn zeker bang dat we verdrinken”. Onze verbazing was echter geheel anders door de mede-deling :“Kom gauw in de sloep, het stikt hier van de haaien”.
Als groentjes hadden we onze zeedoop gehad. Wisten wij veel: de tweede man in het roeibootje zat er in hoofdzaak om de haaien in de gaten te houden en de muntduiker was zo snel als mogelijk terug in zijn bootje.

Inmiddels had ik reeds de nodige ervaring in het contact met Scheveningen Radio (roepletters PCH) opgedaan. Mijn baas had al in Het Kanaal nonchalant tegen me gezegd: "Verzend jij maar even deze telegrammen ik ga naar de messroom eten". Nu lijkt dit zo eenvoudig, maar voor iemand zonder enige praktijklessen te hebben gehad, niet zo simpel. Nu waren de operators van PCH zoals ik in mijn verdere reizen heb onder vonden de besten die je maar kon treffen. Wat ik niet wist, en hij mij later eens vertelde, mijn hele sein gedrag op een luidspreker van de ingeschakelde boord omroepinstallatie , tot kennelijke tevredenheid , op de achtergrond had kunnen volgen.
We konden het goed met elkaar vinden. Vooral toen ik de storing van de kortegolfzender (een Telefunken), die af en toe tijdens het zenden uitviel en niemand had weten op te lossen, ontdekte en herstelde.
In de gang naast onze radiohut was in de wand een hoge kast met deur gebouwd waar diverse op elkaar gestapelde omroepversterkers waren geplaatst.
Waarom ik bij nacht en ontij altijd de nodige versterkers van de omroep installatie, als daar omgevraagd werd, moest inschakelen werd mij pas duidelijk toen op een bepaald moment de kopjes van een kolonie ratten me vanaf de bovenste versterker aankeken. Mijn chef was als de dood voor ratten. Nu is het aanwezig zijn van ratten op een schip een veel voorkomend verschijnsel. Alleen te vermijden door het hele schip uit te roken. En dan zoeken ze nog de warme plekjes zoals radioversterkers op.
Een van de taken van een marconist was het bijhouden van een dagboek, waar al de dienst tijden en telegraafverkeer enz. werd bijgehouden. Dagelijks diende dit door de kapitein ondertekend te worden. Praktisch was om de kapitein daar niet iedere dag mee lastig te vallen. Aan mij was de eer om dat op gezette tijden te doen. Met recht een eer.
Onze kapitein was niet meer of minder Ary Romijn. De meest gedecoreerde kapitein van de Nederlandse scheepvaart uit de 2^{e} wereld oorlogsgeschiedenis. Zelden heb ik zo'n sympathieke en eenvoudige man ontmoet. Tijdens de 2^{e} wereldoorlog wist hij met zijn schip o.a. een Duitse onderzeeboot te rammen en tot zinken te brengen. Met een brandend schip met inzet van zijn eigen leven anderen te redden om vervolgens zwaar gewond nog enkele levensreddende handelingen te verrichten. Om daarna, terwijl voor zijn leven gevreesd werd, in een ziekenhuis te Alexandrië, bijna in Duitse handen te vallen. Ik zie hem nog altijd voor mij. Loyaal zijn handtekening zettend met altijd een vriendelijk woord. Dikwijls gekleed in alleen een tropen korte broek, het boven lichaam ontbloot vanwege zijn vele pijnlijke brandlittekens.
Nu was de Oranjefontein, in 1940 in Nederland gebouwd, in Duitse handen gevallen en vrij ongedeerd de oorlog door gekomen. Lange tijd is zij gebruikt als tijdelijke verblijfplaats voor Duitse onderzeeboot officieren in havens aan de Oostzee. Nooit raakte ik gewend aan de geur die op het schip hing, dezelfde waarmede de Duitse strijdkrachten in de oorlog omringd waren. Daarvoor had ik zelf in de oorlog te veel meegemaakt.
Door bijzondere omstandigheden had ik in de oorlog veel radiotechnische kennis opgedaan, waarschijnlijk was mijn kennis van de radiotechniek groter dan door de opleiding verkregen. Bij het repareren van de KG-zender was me al gebleken dat de radiohut een behoorlijk aantal reserve onderdelen bevatte. Door middel van een koppeltransformator, een resonantie kringetje en de nodige koptelefoons en seinsleutels kregen we een leuk sein- en ontvangst oefen-testapparaatje. Mijn baas was enthousiast. Wij konden ons eigen seinschrift onderhouden. Na jaren verandert je seinschrift dusdanig dat het een eigen

karakter krijgt. Net als een handschrift. De operators op Scheveningen Radio beweerden zelfs aan dit handschrift te herkennen met welke marconist ze verbinding hadden.
Het was erg gezellig aan boord. Zo was iedere morgen de hut van mijn chef, die aan de radiohut grensde, dikwijls bemand met diverse personen. Van kinderjuffrouw, linnenjuffrouw, dokter tot aan elektricien, stuurman en werktuigbouwkundige toe. Allemaal personen die wel een matig drankje lusten.
Grenzend aan onze radiohut was het dektennisveld. Veel passagiers heb ik er nooit gezien evenals het een dek lager liggende zwembad. Vergeleken met de huidige zwembaden aan boord van schepen een badkuip. Zie foto's blz. 11. Op het veldje hadden de officieren 's avonds een competitie. Ringtennis heette het.
Een ringvormig rubber geval, moest

Dektennis.

je vangen en over het net teruggooien zodanig dat de tegenpartij de ring niet meer kon vangen en weliswaar binnen een kader op het dek moest vallen. Wie daar het handigst in was won de partij. Toevallig waren dat steeds mijn maat de 2e elektricien en ik.

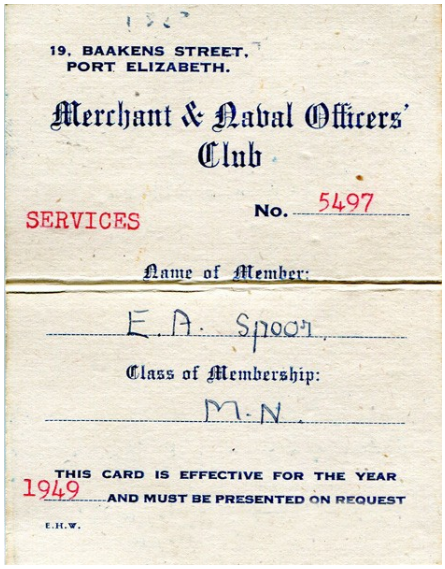
In Kaapstad kon je met de Nederlandse taal je nog goed verstaanbaar maken vanwege het

Zuid Afrikaanse taalgebruik in tegenstelling tot bv. Durban waar overwegend voor ons de Engelse taal de omgangstaal was. Nu wreekte zich het feit van het verbod, door de Duitse bezetting opgelegd, om aan de H.B.S. Engelse les te geven. Mijn Engels taalgebruik, later aangeleerd, noem ik nog steeds steenkolen Engels. Toch waren de bezoeken aan de Seamans Missions in de Zuid Afrikaanse havens erg aantrekkelijk al was het alleen al om te dansen met de in Z.A. wonende Engelse meisjes.
Toen pas drong de vele vrije tijd die een marconist, in een haven liggend, tot mij door. Zo leerde ik al gauw de onuitputtelijke soorten milkshakes kennen.

Onder begeleiding van onze assistent purser maakten we, een klein aantal gelukkigen, heel stoer o.a. met een motorsloep een reisje door de bush bush. Zie foto blz. 12
De Tafelberg, de markante berg van Kaapstad, was voor mij een hele uitdaging. Het leek op afstand zo aantrekkelijk om hem van de rechterkant te bestijgen. Al een eind op weg stuitte ik op een groot gebouw. Het bleek het waterpompstation van Kaapstad te zijn, tevens bewoond door

de familie Mijburgh met zoontje.
Duidelijk werd me gemaakt hier maar te stoppen, want ervaren bergbeklimmers vielen soms zelfs naar beneden. Daarna heb ik vele malen gebruik gemaakt van hun gastvrijheid om te komen lunchen.

Met het kabelbaantje was het overigens eenvoudiger om boven op de Tafel te komen, echter alleen met goed weer, anders was toen de oversteek te gevaarlijk. (Als je nu op Google Earth kijkt zie je heel wat anders). Zie foto's blz. 13
De Oranjefontein, in verhouding tot de toenmalige Oranje en De Nieuw Amsterdam, behoorde met zijn accommodatie van 220 passagiers tot de kleinere passagiersschepen. Zie foto's blz. 11
Groot of kleiner, alle passagiersschepen in die tijd moesten het van de vracht hebben waar ook ruimte voor gereserveerd was. Anders dan de huidige drijvende hotels lag het accent meer om reizigers van A naar B te vervoeren. Vliegen was destijds niet mogelijk dan wel veel te kostbaar. Het was en is van belang, het geldt overigens voor alle schepen, om zo snel mogelijk de havens weer te verlaten i.v.m. de havengelden. Bovendien wilde men zo snel mogelijk van de passagiers af want die moet je al die tijd dat ze aan boord zijn eten geven. Om bovengenoemde redenen lag je dus relatief gezien kort met een passagiersschip in een haven.


19. BAAKENS STREET,
PORT ELIZABETH.

Merchant & Naval Officers' Club

SERVICES No. 5497

Name of Member:

E. A. Spoor

Class of Membership:

M. N.

THIS CARD IS EFFECTIVE FOR THE YEAR 1949 AND MUST BE PRESENTED ON REQUEST

E.H.W.

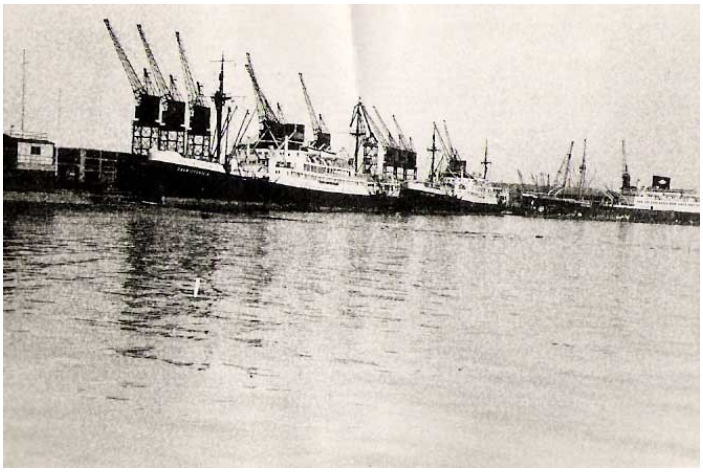
Pasje om toegang te verkrijgen tot de vele ontspanningsmogelijkheden zoals bv. De "Seamans Mission"

De echte wereldreizigers in die tijd reisden, zoals uit bovenstaande is af te leiden, met vrachtschepen. Vrachtschepen deden doorgaans veel meer havens aan en lagen er ook langer. Men kon eigen programma's maken. Kwamen veel meer directer met de gehele bemanning in aanraking en werden op alle mogelijke manieren in de watten gelegd. Dit waren de schepen die voldeden aan de eis om maximaal voor 12 passagiers aan accommodatie te hebben. Een grens waarbij je o.a. nog net niet met een dokter hoefde te varen. Uiteraard was dit in hoofdzaak voor de avontuurlijke rijkaards weggelegd.
Na Port Elisabeth, East London en Durban bezocht te hebben, gingen we via de havens van Lourenzo Marquez, Beira, Mozambique, Dar es Salam, Zanzibar en Mombassa door het Suez kanaal naar Genua. Zie foto's blz. 14
In Genua aangekomen wilden de meesten van de laatste mogelijkheid gebruik maken om de nog overgebleven in Antwerpen gekochte sigaretten aan de man te brengen. Het handigst was de sloffen sigaretten bij de kapper aan boord in te leveren en meteen cash geld te vangen. Wanneer jezelf de sigaretten aan wal smokkelde en verkocht in "Het straatje van alles" leverde dit meer op. In het "Straatje" aangekomen kreeg ik al gauw contact met twee kopers. We konden het niet direct eens worden over de prijs.
Al lopende werd het straatje steeds steiler en nauwer tot op het moment waar ik geconfronteerd werd met een dreiging met messen. Zonder geld te ontvangen heb ik mijn sigaretten afgestaan. Wederom een lesje geleerd

Oranjefontein in East London

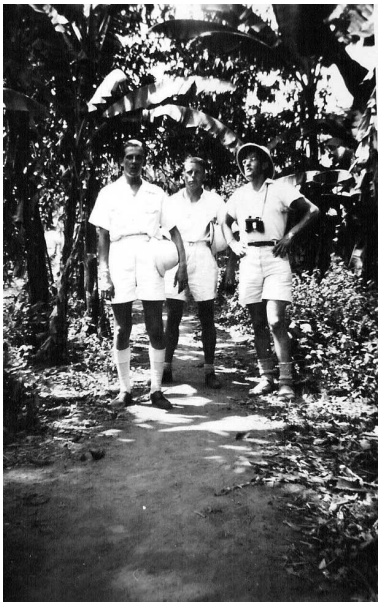
Het voorschip met een ruim voor de lading.

Het achterschip met zwembadje en daar achter weer een ruim voor lading.



Durban, De Oranjefontijn met daarachter , aan de kade, het zusterschip “de Klipfontijn”. Dit laatste schip is in 1953 gezonken in de buurt van Mozambique.

Met de assistent purser op de boot en dan de “bush-bush” in.



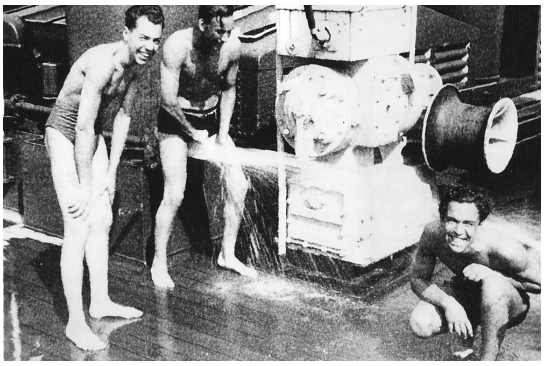
Stoere knapen in het oerwoud.

Even op adem komen….

Onbeschadigd terug aan boord.

Stoere jongens, ferme knapen:
Boven links, Bert Spoor.
Onder links, Chris Ebregt

De Tarzans van de Oranjefontijn



Chris kon goed met water omgaan

Boven op de Tafelberg, destijds de enige bezoeker op dat moment.

Zo zag het er 67 jaar geleden uit.

Bij beter weer.

Kaapstad vanaf “Signal Hill”

Kaapstad

Durban, Weststreet

De haven van Genua

Genua, Piazza Corvetto

-o-o-o-

	NAME	AGE	RANK	NATIONALITY
1.	Romijn,Ary	53	Master	Dutch
2.	Disselkoen,Anton P.	44	1st Off.	do
3.	van Keulen,Johannes C.	51	1st Eng.	do
4.	van den Berg,Lolke A.	53	Purser	do
5.	Gosses,Jakob	37	Surgeon.	do
6.	Borstlap,Johan J.M.	27	2nd Off.	do
7.	Tillema,Nicolaas P.	26	3rd Off.	do
8.	Dros,Dirk H.	26	4th Off.	do
9.	Schaap,Ane C.	24	4th Off.	do
10.	van der Vliet,Hans	21	Apprentice	do
11.	Jonker,Alexander	21	do	do
12.	Vas Dias,Carel	22	do	do
13.	Groen,Gerardus T.M.	44	1st W.Op.	do
14.	Spoor,Engelbert A.	19	2nd W.Op.	do
15.	Lureman,Jacobus	52	2nd Eng.	do
16.	Haasnoot,Hugo	33	3rd Eng.	do
17.	Brinkman,Ignatius L.	27	3rd Eng.	do
18.	de Graaf,Antonius J.	23	4th Eng.	do
19.	Hartgerink,Hendrik	25	4th Eng.	do
20.	Verplanke,Izaak M.	20	Ass.Eng.	do
21.	Karelse,Johannes C.	19	Ass.Eng.	do
22.	de Haan,Jacob	23	Ass.Eng.	do
23.	Maat,Karel F.	22	Apprentice Eng.	do
24.	Dogterom,Hillebrand	44	1st Electricien	do
25.	Ebregt,Christiaan J.A.	22	2nd Electricien	do
26.	Bakker,Adrianus J.	46	Boatswain	do
27.	Marchal,Ludwig M.H.	24	Carpenter	do
28.	[redacted]l,Aryan	19	2nd do	do
29.	Gatowinas,Benedikt	53	Quatermaster	do
30.	Krijgsman,Maarten J.	39	do	do
31.	Verbaan,Johannes H.	56	do	do
32.	van den Boguart,Jan P.	53	A.B.	do
33.	Groen,Evert	24	do	do
34.	Pereboom,Jacob	22	do	do
35.	Metz,Syprianus	45	do	do
36.	van der Aa,Wessel J.F.	47	do	do
37.	Taal,Johannes	20	do	do
38.	de Waart,Pieter	39	do	do
39.	de Mik,Leendert A.	42	do	do
40.	Bronsema,Jan	18	O.S.	do
41.	Nijdam,Klaas	16	do	do
42.	de Kruyf,Berend	16	Boy	do
43.	Boxman,Willem R.	15	do	do
44.	Koper,Arie J.	44	Foreman	do
45.	Polm,Hendrik	25	Mecanicer	do
46.	Schill,Berend	32	Coppersmith	do
47.	Visser,Kommer	49	Greaser	do
48.	de Vries,Gerrit	35	do	do
49.	de Vlieg,Johannes	55	do	do
50.	Uiterwijk Winkel,Pieter A.	18	Cleaner	do
51.	Keur,Willem A.	19	do	do
52.	Sturk,Johan P.	22	do	do
53.	Kes,Pieter	27	do	do
54.	Spaan,Willem	19	Boy	do
55.	van der Horst,Eugenius C.J.	43	Adj.Purser	do
56.	Kuin,Jan	23	Ass. do	do
57.	Rietmeijer,Joannes J.H.	44	Chief Steward	do
58.	Plus,Jacobus A.	37	2nd Steward	do
59.	van Vlijmen,Antonie	46	Pantryman	do
60.	Smelting,Frans	19	Pantryservant	do
61.	van Niel,Cornelis J.	44	Chief Cook	do
62.	Brouwer,Jan	46	1st Cook	do
63.	Bloemsma,Barend H.	24	2nd do	do

CONTINUED CREWLIST M.V."ORANJEFONTEIN"

	NAME	AGE	RANK	NATIONALITY
64.	Groot,Jacobus	20	3rd Cook	Dutch
65.	Pluygers,Jan A.H.	45	Baker	do
66.	Heyl,Theodorus H.	31	Pastrycook	do
67.	Zijdeveld,Pieter	35	Butcher	do
68.	Holshuysen,Leendert	19	Cook's mate	do
69.	de Swart,Jacobus A.L.	18	do	do
70.	de Niet,Teijs	20	do	do
71.	van Duijn,Leendert	45	Barkeeper	do
72.	Buter,Jacob J.	40	Smoker.stw.	do
73.	Willemse,Johannes M.A.	54	Deckstw.	do
74.	Rudolph,Willem	16	Deckboy	do
75.	Kooning,Balthe R.	26	Din.r.stw.	do
76.	Knol,Hans	37	do	do
77,	van Eeuwijk,Otto H.C.	27	do	do
78.	Mulder,Feiko J.	36	do	do
79.	Roodenberg,Johannes H.	27	do	do
80.	Roetemeijer,Jean F.P.H.	46	Cabinstw.	do
81.	den Heijer,Arie	42	do	do
82.	Meijer,Johan	46	do	do
83.	Vredendaal,Johannes	52	do	do
84.	Louw,Gerard	48	do	do
85.	Pasmooy,Cornelis M.	32	do	do
86.	Herrebout,Willem C.A.	37	do	do
87.	Elvers,Govert	51	do	do
88.	Weerman,Grietje	40	Stewardess	do
89.	Tobias,Johanna M.	33	do	do
90.	Spaans,Johannes N.	48	Nightstw.	do
91.	Cassa,Willem F.	46	Messr.serv.	do
92.	Quakernaat,Frans	21	do	do
93.	Koningh,Pieter	23	Gen.Serv.	do
94.	Schmit Jongblood,Carl	21	do	do
95.	Walburg,Jan H.	19	do	do
96.	van der Haak,Andre	20	do	do
97.	Willems van Beveren,Edmund,W.	31	do	do
98.	van Zanten,Thomas F.	22	do	do
99.	de Jong,Gatse L.	19	do	do
100.	Buiteman,Johannes P.C.	26	do	do
101.	Rosenboom,Arnold F.	18	do	do
102.	van Rossum,Hendrik	18	do	do
103.	Rienstra,Emanuel V.	27	Lavatory Stw.	do
104.	Verhagen,Anton	44	2nd Stw.	do
105.	Doorakkers,Josephus A.C.	33	Pantryserv.	do
106.	Schuit,Johannes	51	Deckstw.	do
107.	van der Hoek,Paulus J.	25	Dinr.stw.	do
108.	Hoeve,Willem	28	do	do
109.	Graat,Gerhard,W.B.	51	Cabinstw.	do
110.	Boyeng,Hendrik G.	20.	do	do
111.	Rouman,Cornelis	48	Gen.Serv.	do
112.	Nijkamp,Arend,G.	21	do	do
113.	Teuben,Johannes B.L.M.	28	2nd Cook	do
114.	van Hoek,Martinus L.J.	41	Barber	do
115.	Dekker,Tijs	30	Storekeeper	do
116.	Kloefman,Roelof	38	Laundryman	do
117.	Burgersdijk,Gijsbertus	30	Ass. do	do
118.	Bijlsma,Ruurd	52	Ass. do	do
119	Bakker, Arnold A.	24	Klerk	do

3. Kustreisjes.

Nauwelijks een dag thuis of alweer opgeroepen om met de Raki van de “Nederland” een kustreisje te maken. Kustreisje betekende toen een reisje langs Europese havens om vracht op te halen voor de z.g. grote reis van langere tijd. Nu was de Raki een ex CVE-schip. Juist door de “Nederland” overgenomen van de Amerikanen. Dit waren tijdens de oorlog kleine vliegtuigmoederschepen geweest. Ook wel aangeduid als Baby Flat Toppers.
Omgebouwd als vrachtschip door o.a. het vliegtuigdek er af te slopen. Prachtige ruime stille voor die tijd moderne schepen vanwege de twee turbinemotoren. De Duitse havens konden toen nog nauwelijks aangedaan worden vanwege de oorlogsverwoestingen. Verder dan Bremerhaven kwam je niet. In Bremen kon je alleen komen met een oud trammetje, over een, tussen onafzienbare puinvlakte gebaande, weg. Af en toe zag je in deze vlakte een luik opengaan als teken van mensenleven.
In Bremerhaven op onderzoek uitgegaan stuitte ik op de enorme betonnen onderkomens van de Duitse U-boten. Nog geheel intact ondanks de duidelijke pogingen om van uit de lucht deze te vernietigen.
Veel later maakte ik ook met zo´n Baby Flat Topper, de Almdijk van de H.A.L. een zelfde soort kustreisje en deed juist uit Rotterdam vertrokken op open zee een bijzondere ervaring op. Voor mijn Radiohut hadden zich enige bemanningsleden aangekondigd. Ze wilden hun zalfjes voor de opgelopen geslachtziektes hebben. Wat was het geval. De marconist, die ik tijdelijk verving, nam ook de functie van dokter aan boord waar. Officieel moet dat een stuurman doen. Maar die interesse was niet altijd aanwezig en dan deed dit maar een liefhebber. Ze wisten overigens in de medicijnkast uit ervaring wijs geworden de weg te vinden en zichzelf te redden.

RAKI

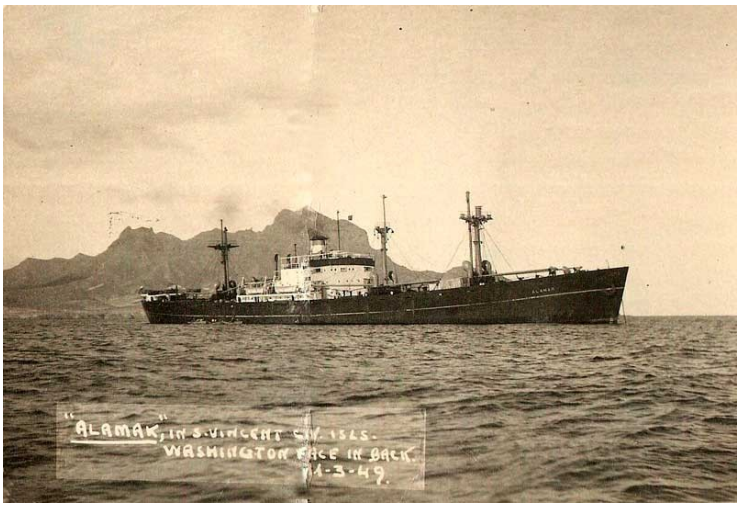
B.F.I. Baby Flat Topper.

De Almdijk in de haven van Hamburg

4. Mijn ervaringen met de s.s. Alamak van van Nievelt en Goudriaan.

Na het kustreisje lag de Alamak al op mij te wachten. Een z.g. Liberty, een vrachtschip met grote brede dekken naast de met luiken afgedekte normale ruimen. Speciaal gebouwd om zwaar oorlogsmateriaal mee te kunnen transporteren. Tijdens de oorlog werden er meer

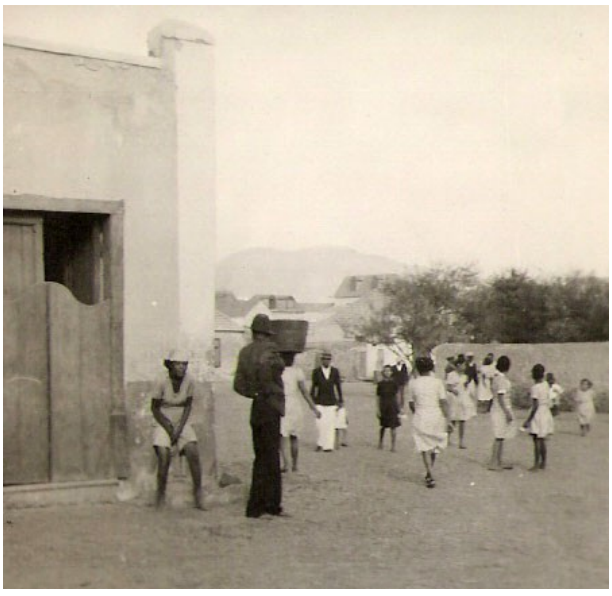
dan 2800 gebouwd, waarvan een groot gedeelte tijdens de oorlog op de zeebodem terecht kwam. Zie foto blz. 33.
Geheel gelaste schepen, maar hier en daar, niet altijd even betrouwbaar.
Via Antwerpen ging de reis naar St Vincent op de Kaap Verdische Eilanden om te bunkeren en verder naar Zuid Amerika. We hadden de gebruikelijke 12 passagiers aan boord gekregen. Enkele van hen waren immigranten om hun geluk in Zuid Amerika te zoeken.
Op St Vincent begaf ik me met enkele bemanningsleden en passagiers tussen de inboorlingen. (zie fotopagina 19).

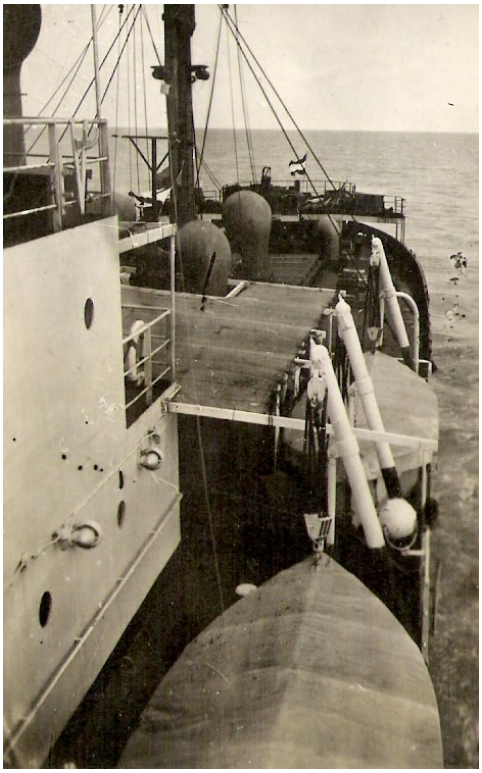


Alamak in st Vincent met op de achtergrond Washington-face. Op thuisreis vanuit Zuid-Amerika in 1949.

Een door een plaatselijke fotograaf genomen foto (zie foto) van de Alamak was zo trots op zijn eiland dat hij, in het op de achtergrond liggende bergprofiel op de foto, het Face van Washington zag. Bij het passeren van de evenaar kwamen Neptunus en Neptunia aan boord en werden de passagiers en andere eerstelingen gedoopt , inclusief een wedstrijd over hindernissen.(Zie fotopagina's 20, 21 en 22)
De oversteek over de Atlantische Oceaan verliep erg rustig met iedere dag mooi weer.
Zo leerde ik van de stuurlui om 12u00 GMT d.m.v. een sextant een zonnetje te schieten daarmede de juiste positie van het schip op zee in Lengte- en Breedtegraden vast te leggen. De eventuele koers kon dan opnieuw op de kaart worden uitgezet tot de volgende mogelijkheid zich voordeed om weer een positie te bepalen. Zo kregen we inderdaad land in zicht en het bleek ook nog Zuid Amerika te zijn. Mijn eigenlijke werk was natuurlijk geheel anders.
Dagelijks zo nodig contact houden met Scheveningen Radio door het afluisteren van een zogenaamde trafficlijst (Een lijst in de vorm van roepnamen van schepen waarvoor telegrammen lagen te wachten. De roepnaam van de Alamak was bv PCFZ. Verder de in de nabijheid gelegen radiokuststation om de zelfde reden te beluisteren en het opnemen van de door deze stations uitgezonden weerberichten. Wie en wat, was in de benodigde boekwerken in de radiohut aanwezig en moest in de vorm van supplementen door de marconist uptodate gehouden worden. Zie foto's op pagina 23**.**
Het allerbelangrijkste was in feite de veiligheid voor mens en schip. Maar later hier meer over.
Zo stoomden we rechtstreek op Rio de Janeiro af om nog net voordat het carnaval begon de lading af te leveren. Het lukte me om nog de stad te bekijken, aan de Copacabana te zwemmen en met een bus de toen al grootste stad van Brazilie Sao Paulo te bezoeken. Toen we vertrokken was er geen havenarbeider meer te vinden en stroomden de passagiers van de grote Amerikaanse passagiers schepen de stad binnen.

Met passagiers en enkele bemanningsleden tijdens bunkeren in st Vincent aan wal.





Passeren van evenaar.

De dopelingen in optocht naar het podium.

Neptunis en Neptunia begeleid door de scheepstimmerman.

Het echtpaar is gearriveerd.

Neptunia in vol ornaat.

Passagier met als gastheer de kapitein.

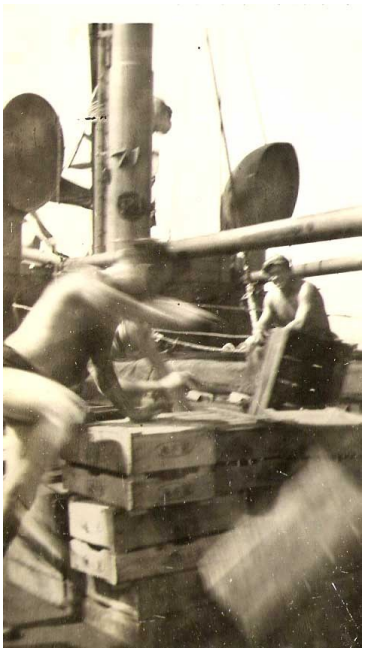
Vrouwelijke dopeling onder het scheermes.

Het volgende slachtoffer

Bemanningsleden voor de wedstrijd.

Voor het begin nog enige opbeurende woorden.

Achter de kisten de eretribune, bemand door de officieren.

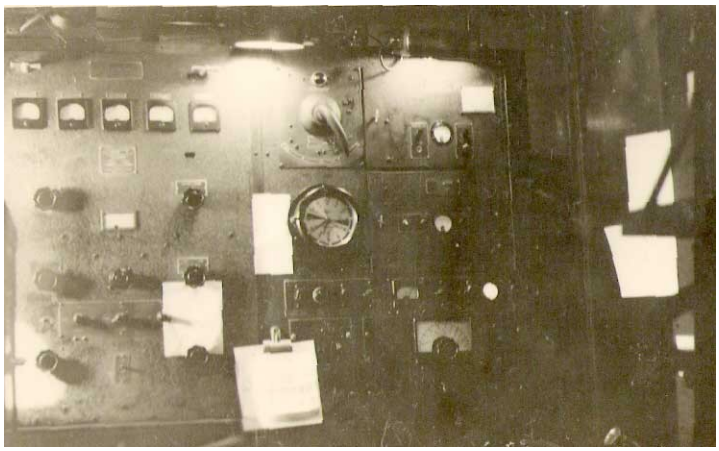


Het nemen van een hindernis.

Poserende toeschouwers in gala-uniform.

De marconistenhut.

Het heiligdom van de marconist, de radiohut.



Voor foto's zie blz. 25, 26 Rio de Janeiro en blz 27, 28 San Paulo.
Via Montevideo bereikten we Buenos Aires waar we in vergelijking met Rio een eeuwigheid verbleven. De arbeidsproductiviteit bleek alhier nog lager te liggen dan in Rio. De Heren kwamen 's morgens niet te vroeg in het Zondagse pak, verkleden zich, en gingen in de namiddag na uitgebreid gedoucht en weer in het pak gestoken te hebben, naar elders.

We trokken overigens bij het afmeren veel bekijks. De haven voorzieningen waren destijds, ca. bijna zeventig jaren geleden, zodanig dat het cm werk was om van het ene dique (haven) via een smalle doorgang naar het volgende dique te komen om vervolgens af te meren.
Deze havenpositie leende zich uitstekend om de stad, mede door de lange verblijfstijd, uitvoerig te verkennen. B.A. een stad, destijds al met buitenwijken mee van 4,5 miljoen inwoners, heeft een heel praktisch genummerd stratenplan. De stad wordt door de Calle Rivadavia in twee delen gesplitst en loopt van de rivierkant door de hele stad. Alle straten monden aan beide zijden hierop rechthoekig uit. De nummering van de straten aan beide zijden beginnen vanaf de rivierkant. De straten parallel met de Rivadavia, zoals de Avenida de Maya starten met hun nummering eveneens van de rivierkant. Zie foto's blz. 31 .
Eenmaal op de hoogte met dit systeem is het heel eenvoudig vele bezienswaardigheden van deze prachtige stad te ontdekken. Foto's Monte Video blz.29

De Alamak in Montevideo

Het destijds één van de hoogste gebouwen van Zuid Amerika het "Kavanagh building" en het "Safica building" bepaalden met vele andere hoge gebouwen de skyline van de stad.
Beroemd is de Avenida 9 de Julio "Worlds widest street" van stoeprand tot stoeprand 140 meter breed, met een ondergrondse garage voor destijds 2000 auto's. De gehele Avenida werd gecombineerd met parken en fonteinen en een prachtige obelisk. Wanneer het te warm was om de stad te bezichtigen nam ik een bioscoopje op de Corrientes. Het sprak van zelf door een charmante jonge dame naar je zitplaats te worden geleid. En dat gebeurde vrij dikwijls. Alle bioscopen hadden een perfecte airconditioning. Je moest goed gekleed zijn, niet in korte broek, met een jasje aan, anders kwam je de bioscoop

Copacabana

Copacabana

Avenida Rio Branco

Lagôa Rodrigo de Freitas

Ipanema, op de achtergrond “Suikerbrood”

Rio, rechts boven Christusbeeld (witte puntje)

Rio, midden boven iChristus-beeld (witte puntje)

Op weg naar Sao Paulo

Halverwege, ter hoogte van het standbeeld.

Via Anchieta

Met de bus naar Sao Paulo

Ahanganahú , de rusttuin van Sao Paulo.

De toenmalige skyline van Sao Paulo (1948)

Binnenlopen in Montevideo

Montevideo

Montevideo

niet in. Trok je tijdens de voorstelling het jasje uit, dan werd je netjes met een tikje op je schouder gewaarschuwd om het
te corrigeren. Zie foto's blz. 32

Van Buenos Aires voeren we de Rio Plata op en meerden we af ergens in de rimboe aan het einde van een hele lange steiger, lopende van het land tot ver in de rivier, zodat het schip bleef drijven. We zouden zo bleek, de gehele graanoogst van dit gebied, door een soort van coöperatieve instelling verzameld, meenemen. Nou we hebben het geweten. De meters lange steiger was voorzien van een smalspoor. Het graan werd karretje voor karretje in een ruim gestort.
De scheepsofficieren werden meteen al uitgenodigd voor een groot avondfeest. Een soort oogstfeest, kennelijk vanwege het ophalen van de hele oogst. Het was enorm gezellig mede door een ons onbekend drankje, met een behoorlijk alcohol percentage. De jongere bemanningsleden werden zelfs door de Argentijnse schonen ten dans gevraagd. Ik heb mij daar ook niet onbetuigd bij gelaten, hoewel een Nederlandse tango heel wat anders bleek te zijn dan een Argentijnse. Behoorlijk bedwelmd zijn we uit het paradijs terug aan boord gekomen.
Ontnuchterd vroeg ik me de volgende morgen af met wie ik eigenlijk zo goed gedanst had. Stom om helemaal geen afspraakje gemaakt te hebben. Laat staan dat iemand nog wist waar we precies in het donker geweest waren. Bovendien was het inmiddels enorm gaan regenen. Door middel van een Spaans woordenboekje lukte het mij een paar zinnen te componeren met het verzoek voor een ontmoeting met Liter Saldias. (de naam van mijn danspartner). De regen was nauwelijks over, door de modder op pad, met een enveloppe met adres Liter Saldias, opzoek naar een postkantoortje. Dit leek nog niet zo eenvoudig, de woningen lagen zeer verspreid in de omgeving, met een soort brink met bomen zoals die ook in bv Drente bestaan. Uiteindelijk vond ik een nederzetting zijnde Het Postkantoor met achter het loket een jongedame. Zij lachte me zeer vriendelijk toe en tot mijn stomme verbazing drong het na enige tijd tot mij door de zuster van Liter aan getroffen te hebben. De zelfde avond zouden we haar samen met Liter treffen op "de brink".
Inderdaad op het afgesproken tijdstip vond de ontmoeting met de zusters Liter en Helena en nog twee meegebrachte vriendinnen genaamd Tatiana en Raguil plaats. (de namen heb ik in een oud adressenboek teruggevonden). Daar liep ik plotseling, met een Spaans woordenboekje in de hand te flaneren met vier wonder schone jongedames. We kwamen uiteindelijk bij het huis van de ouders van Liter terecht en werden daar hartelijk ontvangen. De vader van de zusters bleek directeur van de veronderstelde Coöperatie te zijn. Vele dagen ben ik er gast geweest. Heb er waterpijp gerookt en van het fantastische pianospelen van Liter genoten. Aan alles kwam een einde en vertrokken via de Rio Plata naar de volgende havens Santos en Victoria. Zie foto's blz. 33, 34 en 35.
Was ik al onder de indruk van de capaciteiten van de stuurlui door hun navigatie, nu bleek hoeveel kennis je moest hebben om een zeeschip te laden. Natte huiden, droge huiden, zakken met koffie , graan enz. kun je niet zomaar bij elkaar in een ruim storten. Bovendien

BUENOS AIRES STREETS.

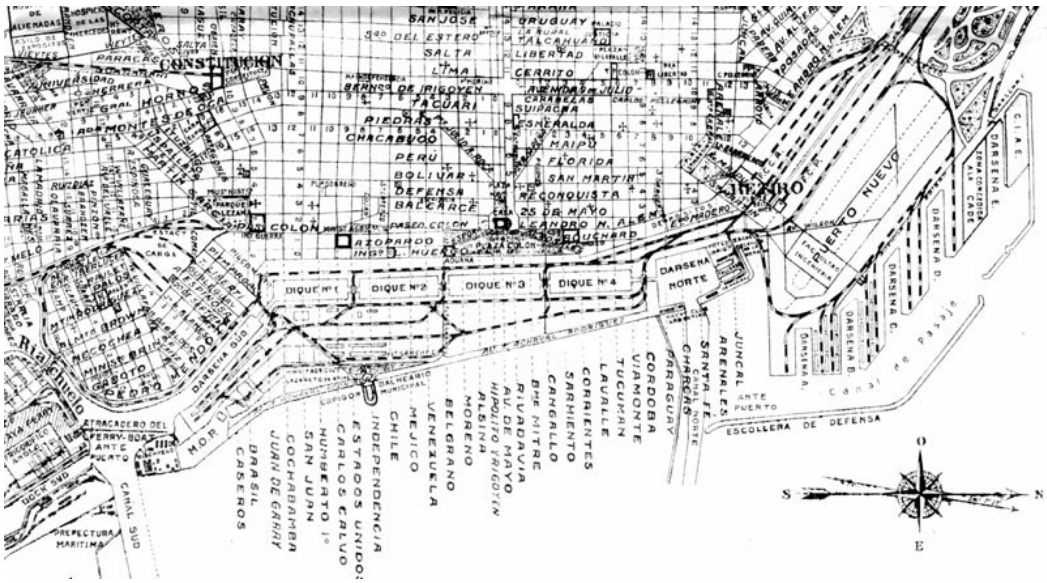
in progressive order:

← SOUTH		RIVADAVIA		NORTH →
100	Av. de Mayo		1300	Juncal
200	H. Irigoyen		1200	Arenales
300	Alsina		1100	Santa Fe
400	Moreno		1000	Charcas
500	Belgrano		900	Paraguay
600	Venezuela		800	Córdoba
700	México		700	Viamonte
800	Chile		600	Tucumán
900	Independencia		500	Lavalle
1000	E. Unidos		400	Corrientes
1100	Carlos Calvo		300	Sarmiento
1200	Humberto I		200	Cangallo
1300	San Juan		100	Bmé. Mitre
1400	Cochabamba			
1500	Garay			
1500	Brasil			

WEST

		CALLE RIVADAVIA		
Avenida La Plata	4500		4500	Río de Janeiro
Muñiz	4400		4400	Yatay
Mármol	4300		4300	Pringles
Treinta y Tres	4200		4200	Rawson
Quintino Bocayuva	4100		4100	Gazcón
Yapeyú	4000		4000	Almagro
Castro Barros	3900		3900	Medrano
Colombres	3800		3800	Salguero
Boedo	3700		3700	Bulnes
Maza	3600		3600	Sadi Carnot
Liniers	3500		3500	Billinghurst
Loria	3400		3400	Bustamante
Esparza	3300		3300	Agüero
24 de Noviembre	3200		3200	Anchorena
Urquiza	3100		3100	Juan Jaurés
Rioja	3000		3000	Ecuador
Catamarca	2900		2900	Boulogne Sur Mer
Jujuy	2800		2800	Pueyrredón
Misiones	2700		2700	Castelli
Saavedra	2600		2600	Paso
Alberti	2500		2500	Larrea
Matheu	2400		2400	Azcuénaga
Pichincha	2300		2300	José E. Uriburu
Pasco	2200		2200	Pasteur
Rincón	2100		2100	Junín
Sarandí	2000		2000	Ayacucho
Pozos	1900		1900	Río Bamba
Entre Ríos	1800		1800	Callao
Solís	1700		1700	Rodríguez Peña
Cevallos	1600		1600	Montevideo
Sáenz Peña	1500		1500	Paraná
San José	1400		1400	Uruguay
Santiago del Estero	1300		1300	Talcahuano
Salta	1200		1200	Libertad
Lima	1100		1100	Cerrito
Bernardo de Irigoyen	1000		1000	Carlos Pellegrini
Tacuarí	900		900	Suipacha
Piedras	800		800	Esmeralda
Chacabuco	700		700	Maipú
Perú	600		600	Florida
Bolívar	500		500	San Martín
Defensa	400		400	Reconquista
Balcarce	300		300	25 de Mayo
Paseo Colón	200		200	Leandro N. Alem
Azopardo	100		100	Bouchard
Av. Ingeniero Huergo	1		1	Av. Eduardo Madero
Río de la Plata				Río de la Plata

EAST



Avenida Corrientes, een straat met heel veel bioscopen.

Buenos Aires, het centrum in vogelvlucht.

Er kwam wel eens wat water over boord.

Samen met de machinist even wat ontspannen.

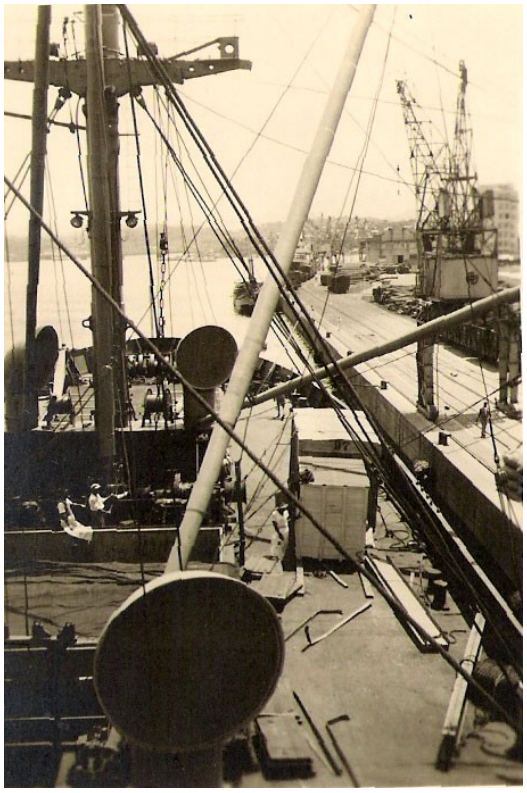
Het brede dek van een Liberty-schip.

De haven van Santos.

Hier verlaten we Santos

Victoria

Koffie laden.



Even uitrusten

C R E W L I S T.

The Netherlands m.s." A L A M A K",
bound from Rotterdam to Montevideo and Buenos Aires,
number of crew 43, included the Master P.Kop,
Gross R.T. 7231,12 - Nett R.T. 4515,83.

1.	P.Kop	Master			Dutch
2.	P.Fiege	chief mate	28-10-06	Rotterdam	"
3.	M.C.v.d.Hoog	2nd mate	28-10-17	Den Haag	"
4.	G.v.Noorlander	3rd mate	20- 9-18	Zevenhuizen	"
5.	F.Bontekoe	4th mate	27- 2-24	Groningen	"
6.	J.v.d.Hoven	jr.mate	31-12-27	Arnhem	"
7.	E.A.Spoor	radio off.	7 - 9 -10	Spoor.(a).	"
8.	F.Riedijk	chief engr.	13-12-99	Amsterdam	"
9.	H.W.van Heijst	2nd engr.	14- 9-05	Rotterdam	"
10.	B.v.d.Hoeven	3rd engr.	7- 5-02	Rotterdam	"
11.	Th.Brouwer	4th engr.	1 - 8-22	Nijmegen	"
12.	J.R.I.Jongsma	jr. engr.	23- 6-21	Langezwaag	"
13.	P.Bongers	jr. engr.	2 -9-29	Rotterdam	"
14.	A.Romeijn	bos'n	9 - 8-16	Schiedam	"
15.	J.Bovenberg	carpenter	7 - 3-92	Rotterdam	"
16.	A.K.den Heijer	A.B.	18- 9-95	Voorburg	"
17.	D.Romeijn	A.B.	6 - 4-21	Schiedam	"
18.	J.J.v.d.Oever	A.B.	11- 6-18	Schiedam	"
19.	H.Westenwaal	boy.	11-9-32	Rotterdam	"
20.	A.Starink	A.B.	13- 8-16	Den Haag	"
21.	A.Blok	O.S.	19 -1-31	Den Haag	"
22.	A.J.Jonk	O.S.	14- 1-30	Schiedam	"
23.	F.Palte	O.S.	21- 6-28	Rotterdam	"
24.	J.Beekhuizen	O.S.	25-10-30	Scheveningen	"
25.	R.Grin	A.B.	1 -9 -27	Schiedam	"
26.	A.Vernie	boy	14- 1-29	Rotterdam	"
27.	G.v.Oosten	boy	26-11-31	H.v.Moland	"
28.	B.Visser	boy	30-12-29	Rotterdam	"
29.	J.Kramer	oiler	[illegible]	Rotterdam	"
30.	C.L.Rongen.	oiler	7 -1 -21	Schiedam	"
31.	D.v.d.Oever	oiler	23-9 -07	Rotterdam	"
32.	H.Born	fireman	18- 1-03	Schiedam	"
33.	J.v.Rhijn	fireman	9 - 6-05	Den Haag	"
34.	H.Raatjes	fireman	6-12-16	Groningen	"
35.	Th.A.ten Berge	dayman	17- 3-25	Den Haag	"
36.	J.Petri	steward	28- 1-08	Landsmeer	"
37.	J.C.Zelessen	cook	7- 7-21	Lisse	"
38.	H.L.M.Beyman	cooksmate	23- 4-23	Poeldijk	"
39.	A.v.Leersum	cooksboy	14- 6-33	Den Haag	"
40.	J.Coomans	servant	19- 3-27	Rotterdam	"
41.	J,G.Storm	servant	18- 2-24	Loosduinen	"
42.	A.Ph.Scheuten	servant	24- 8-29	Rotterdam	"

Rotterdam, 21st December 1940

moet dit met allerlei tuig, masten, laadbomen en winchen aan boord gehesen worden. Ook moet het schip voor de vaart nog in evenwicht zijn. De zakken met koffie werden overigens op het hoofd van de drager aangevoerd.
Hoewel het eten aan boord in het algemeen goed was, was het vaak een discussie punt. Het hing van de maatschappij, de hofmeester en de kok af hoe het diner er uitzag en smaakte. Bij een Duitse kok zat er veel uien in bij een andere weer zijn specialiteit. De marconist, die via Radio Holland, de kans liep bij verschillende maatschappijen te worden ondergebracht kon zich daardoor een aardig oordeel vormen. In de loop van de tijd viel mij de grote waardering voor "Van Nievelt en Goudriaan" op.
Al met al kwamen we veilig in Antwerpen aan en na in Antwerpen op de Keizerlei weer volop van de nieuwste bioscoopfilms en de heerlijke chocolade (in Nederland op de bon) genoten te hebben uiteindelijk in Rotterdam.

5. Met de Alamak naar Narvik.

Nauwelijks even thuis of er kwam al weer een telegrammetje om te monsteren voor zes reisjes met de Alamak op Narvik. Narvik bleek een ertshaven te zijn vrij noordelijk in Noorwegen gelegen. De langste winterdag is er aarde donker en de langste zomerdag geheel licht. Vol goede moed maakten we ons eerste reisje. Die reis verliep vrij rustig.
Via de West Fjord en vervolgens de Ofot Fjord bereikten we Narvik en gingen voor anker om ons bij een groot aantal wachtende schepen te voegen. Al spoedig werd het duidelijk dat het dagen ging duren voordat we aan de beurt waren. Dat wil zeggen aan de kade komen liggen en geleidelijk per ruim een hoopje ijzererts in te nemen. Gezien het gewicht van ijzererts kon je niet meer meenemen.
Zoals gebruikelijk had ik mij niet onbetuigd gelaten om op de wal de zaken te verkennen. Het erts werd door een enorme elektrische locomotief met daarachter een grote rij karren van uit Zweden aangevoerd. Op het enorme spoorweg emplacement werden de treinen geselecteerd om met de nodige tussenpozen naar de Zweedse mijnen in Kiruna terug te keren. De spoorlijn liep vandaar nog wel door na de Zweedse havenplaats Lulea aan de Botnische Golf maar die was 's winters niet voor schepen bereikbaar door het dichtvriezen van de zee in tegenstelling tot Narvik waar het water van de Atlantische Oceaan de hele winter juist boven nul bleef.

Het was vrij eenvoudig om, in weliswaar een enorme kar, te klimmen en zo te starten voor een reis in het onbekende. Hoewel het uitzicht nogal beperkt was genoot ik van de reis. Af en toe stonden we stil om een andere trein te laten passeren. De vele tunnels die we namen noopten mij af en toe de vallende druppels water van de vochtige tunnels van mijn gezicht te vegen. Niet wetende zodoende het opstuivende stof van het ijzererts uit de wagen ook in mijn gezicht uit te strijken. Na enige tijd, zoals later bleek ca 50 km verder, bereikten we de Rik-grensen. De trein begon af te remmen en reed met een langzame snelheid verder.

Plotseling hoorde ik stemmen boven mij voorbij gaan. De trein kwam piepend en steunend tot stilstand. Ik werd in ontvangst genomen door als douane verkleedde mensen en naar een soort politie bureau afgevoerd. Nadat ik mij bekend had gemaakt als marconist in burger van een Nederlands schip werd mij een cel toegewezen. Kennelijk na ruggespraak met Narvik werd de onderlinge conversatie wat prettiger. Helemaal prettig werd het toen ik mocht verhuizen naar het naast gelegen restaurant waar de twee dames die het restaurant runden,me voorstelden eerst maar eens te douchen en te reinigen. Wachtend op politie escorte uit Narvik , de dames en douane bedankt te hebben en met de mededeling om eerdaags terug te komen met de passagiers trein, nam ik afscheid. Op het politie bureau in Narvik stond mijn Kapitein me al op te wachten. Na de herkenning was ik weer vrij man.

Mijn kapitein was een redelijk iemand en hield me in het vervolg goed in het oog. Wat wil je, een schip mag wettelijk wel varen zonder kapitein maar niet zonder marconist.
Achteraf bleek het politie/douane gebouwtje en het restaurant destijds de enige pleisterplaats aan de grens te zijn. Nadien heb ik er nog enkele keren vertoefd. Nu schijnt er een grote skipiste te zijn. Zie foto's pagina 39
Gezien de lange wachttijd en met instemming van de kapitein vertrok ik met een bus voor een verkennend reisje naar Harstad. Een plaatsje ten Noorden van Narvik. Volgens mij met voldoende geld om het buskaartje te kopen. We waren Narvik nog niet uit of het eerste pontje moest genomen worden. Samen met een Noorse studente hebben we het aantal nog te verwachten pontjes en mijn overgebleven geld geteld. We konden de reis naar Harstad gezamenlijk voortzetten en zelfs mijn terug reis bekostigen, ondanks het ontelbare aantal pontjes, maar wel totaal blut.

Spoorwegemplacement Narvik

(Zie fotopagina's 40, 41, 42 en 43.
De Noorse studenten waren goed herkenbaar ze droegen allen een cap rood of groen na gelang hun studie vordering.
Narvik zelf was een plaatsje door de vele oorlogskrijgsverrichtingen in 1940 totaal verwoest.

Rik-grensen met op de achtergrond het restaurant.

Met de passagierstrein van Narvik naar Rik-grensen en terug.

Einde van de fjord

Beelden vanuit de trein.

Narvik en omgeving.

Wachten om geladen te worden, het is bijna middernacht.

Midder-nacht over Narvik

Bus naar Harstad.

Eén van de diverse pontjes.

Mijn redder in nood, een Noorse studente.

De straten waren veelal leeg en vooral in het begin in de nazomer toen de dagen nog lang waren en door de lange wachttijden hebben we heel veel op straat gevoetbald. (Zie foto's blz. 45 en 46. Diverse foto's blz. 47 t/m 50)
Wat eens het centrum was geweest stonden nu barakken. Van uit de trein was nog een houten commando hut te zien, die nog als gedenkteken werd onderhouden. In 1940 is er naast een grote zeeslag buiten Narvik en in de fjord ontzettend gevochten in en om Narvik. Zowel Duitser, Engelsen, Fransen o.a Alpinisten, Polen en uiteraard Noren. Dan was het gebied weer in handen van de Duitsers dan weer in die van de Geallieerden. Toen de Duitsers bijna verslagen waren besliste Churchil uit strategische overwegingen, zo neemt men aan, de Geallieerde troepen en schepen terug te trekken. Zo viel de strategisch zeer belangrijke haven Narvik vanwege het belangrijke ijzererts in handen van de Duitsers.

De heenreis werd altijd aangevangen, hoe gek het ook klinkt met water in sommige ruimen. Men noemde dat in ballast varen om de schroef van het schip voldoende onder water te houden. Dit bleek bij de volgende reisjes bij ruwere zee geen overbodige luxe. In de herfst en winter periode hebben we zo veel slecht weer genoten dat er door de bemanning geweigerd werd om nogmaals voor enkele reisjes te monsteren. De Alamak, toch geen klein bootje, werd bij hevige storm door de grote uitrollers van de Noord Atlantic als een roeibootje behandeld. Dan weer zat je onder in een golfdal en keek je tegen een huizen hoge waterdam op om vervolgens te hopen dat het schip tegen de komende golf zou opklimmen en zich zou storten in het volgende golfdal hetgeen gepaard ging met een overdonderend lawaai van de op hol slaande scheepsschroef die bij die kiepbeweging volkomen in de lucht stond te draaien. De luiken van de ruimen werden weg geslagen en onze sloepen verdwenen de een na de ander door het overkomende water. Bij een ander soort weertype kwam je zoals ik leerde op een paaltje, de piek en het laatste puntje van het achterschip kwamen op het zelfde moment op een golfpiek, waarbij het schip in alle voegen stond te kreunen. De water temperatuur was weliswaar boven nul maar in bepaalde perioden de luchttemperatuur beneden nul. Gevolg veel ijsafzetting op de masten, laadbomen en op de dekken en trappen door het overkomende en vernevelde water. Het gevaar bestond in het topzwaar worden. Afbikken heette het. Hoe krijg je dat onder de gegevens omstandigheden voor elkaar? De bemanning die op het achterschip huisde kon alleen bij dit soort weertypen op levensgevaarlijke wijze via gespannen kabels naar de brugopbouw komen. Eten was bij dit weer vaak een probleem. Bij een beetje storm voldeden de tijdelijk aangebrachte vierkantige geruite roosters op de tafel van de messroom om alles op tafel te houden voor dit doel , maar niet bij deze heftige bewegingen. Geen wonder om voor sommigen af te zien van volgende reisjes. Had ik in het verleden al respect voor de stuurlui gekregen nu kwamen de machinisten en de rest van de bemanning er bij. Bovendeks kon je nog zien wat er gebeurde echter opgesloten in enge ruimten was het afwachten wat er gebeurde. Bij mist, varende in

Narvik centrum

De omgeving van Narvik

Links , midden op de achtergrond de “Commandohut”

Uit verveling werd er maar gevoetbald.

Foto’s door verveling ont-
staan.

Foto’s door verveling ont-
staan.

Nederlandse loods komt aan boord bij het aandoen van een Nederlandse haven.

Bij Westfjord in zicht komt de Noorse loods aan boord..

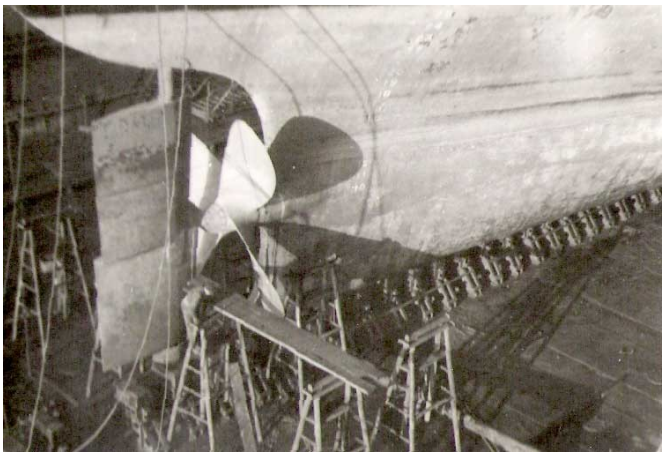
de fjord, was een signaal van de stoomfluit een bijkomend voordeel om je positie te bepalen. Wanneer de echo's van het geluid gelijktijdig als één echo terugkwamen vaarde je exact in het midden van de fjord. Als jeugdige heb ik mij destijds nooit afgevraagd hoe het zou aflopen wanneer er iets mis ging. De Liberties hadden de eigenschap om voor de brug af te breken. Ook kwam het breken van de lange schroefas veelvuldig voor.
Zelfs een helikopter, die er toen nog niet was, kreeg je waarschijnlijk zelfs als het schip bleef drijven niet van boord.
Bij de zoveelste reis van Antwerpen naar Narvik, waar we juist weer nieuwe sloepen hadden gekregen, stak op de Noordzee al storm op. Nu was de Noordzee vergeleken met de Noord Atlantic bij storm een binnenvijver. Toch kregen we, door de lege boot hoog op het water liggend, last van de storm en werden de Duitse bocht in gedreven. Het leek de kapitein verstandig, voordat we Noordelijk gingen, voor anker te gaan om de storm te laten luwen. We gingen echter door de ankerketting en dreven een eind af ondanks de op volle kracht draaiende schroef. Het lukte echter om op nagenoeg de zelfde positie met de tweede

De eerste tekenen van een opkomende storm.

ankerketting tussen de andere schuilende schepen wederom voor anker te gaan. Ook de tweede ankerketting begaf het. Door overbelasting scheurde een van de kolommen van de stoommachine. Het gevolg onvoldoende vermogen en een comfortabele stranding op de oevers van de Duitse bocht.
Na enige tijd kregen we gezelschap van een ander boot die als een zuster naast ons kwam dobberen. De naam van de boot , weet ik nog goed was "Jan". Zij bleef bonkend tegen ons aan liggen te wrijven totdat zij water maakte en op het strand naast ons plaats nam.
Met de nodige sleepboten zijn we beide weggevoerd. De Alamak kwam in een dok in Cuxhaven terecht ter reparatie. De ankerkettingen werden opgedregd en de bemanning bleef aan boord om na de nodige reparaties aan het schip de reis naar Narvik voort te zetten. Zie foto's pagina 52 en voor de crew-list blz. 53.

Nu waren de reisjes in bijzonder wanneer we niet in Rotterdam maar in Antwerpen onze lading dropten en weer naar Narvik vertrokken erg attractief. Door de gehele bemanning met de hofmeester voorop, werden iedere reis, meer sigaretten gekocht. (Zoals al eerder vermeld een overal gewild artikel om je buitenlandse valuta op peil te houden) . De prijzen op de zwarte markt daalden in Narvik aanzienlijk. Al ras bleek de Alamak de verstoorder te zijn. Tijdens het binnen lopen van de fjord werd mij al op een hilarische wijze door een buitenlandse collega op de hoogte gesteld welke actie ons van de douane te wachten stond. Overigens werd het berichtje in dank aanvaard.

Na averij in de Duitse bocht opgelopen voor reparatie in het dok van Cuxhaven.



C R E W L I S T.

The Netherlands m.s. " A L A M A K ",
bound from Antwerp to Narvik,
number of crew 38, included the Master P.Kop,
Gross R.T. 7231,12 - Nett R.T. 4515,83.

1.	P.Kop	Master			Dutch
2.	J.M.Muller	Chief Mate	4-09-08	Haarlem	"
3.	J.van Kleeff	2nd Mate	11-04-32	Haarlem	"
4.	F.Bontekoe	3rd Mate	24-02-24	Groningen	"
5.	E.A.Spoor	Radio Off.	7-09-28	Geer	"
6.	F.Riedijk	Chief Engr.	13-12-99	Amsterdam	"
7.	M.B.van Meijst	2nd Engr.	14-09-05	Rotterdam	"
8.	B.van der Moeven	3rd Engr.	7-05-02	Maassluis	"
9.	M.P.Alberts	4th Engr.	1-06-21	Vries	"
10.	J.R.J.Jongsma	Jr. Engr.	23-06-21	Langezwaag	"
11.	A.P.Schouten	Jr. Engr.	24-08-28	Rotterdam	"
12.	B.J.Buivenstein	Bos'n	24-11-10	Rotterdam	"
13.	A.K.den Meyer	A.B.	18-09-95	Voorburg	"
14.	M.Patje	A.B.	4-09-04	Sappemeer	"
15.	M.van Beugen	A.B.	5-03-23	Rotterdam	"
16.	A.de Mos	A.B.	1-06-16	Scheveningen	"
17.	A.J.Jonk	O.S.	14-01-30	Schiedam	"
18.	F.Bontes	O.S.	23-10-30	Rotterdam	"
19.	G.A.van Oosten	O.S.	26-11-31	Hoek van Holland	"
20.	A.Vernie	Boy	14-01-29	Rotterdam	"
21.	M.N.Nome	Boy	26-08-32	Rotterdam	"
22.	A.Springvloed	Boy	13-05-32	Rotterdam	"
23.	J.Kramer	Oiler	26-01-08	Rotterdam	"
24.	C.L.van Rongen	Oiler	7-01-21	Schiedam	"
25.	R.Schiks	Fireman	13-09-11	Rotterdam	"
26.	M.Born	Fireman	18-01-03	Schiedam	"
27.	J.van Rhijn	Fireman	9-06-05	Den Haag	"
28.	T.A.ten Berge	Bayman	17-03-25	Den Haag	"
29.	D.van den Oever	Oiler	23-09-07	Rotterdam	"
30.	J.T.de Laat	Chief Steward	20-12-97	Oude Tonge	"
31.	J.C.Zelessen	Cook	7-07-21	Schiedam	"
32.	A.van Leersum	Cooksboy	14-06-33	Den Haag	"
33.	J.Coomans	Servant	19-03-27	Rotterdam	"
34.	H.Westenwaal	Servant	11-09-32	Rotterdam	"
35.	A.L.Tuynman	A.B.	16-11-19	Nieuwerkerk	"
36.	G.T.Silvius	Cook/Bakker	9-02-31	Rotterdam	"
37.	M.Koppe	Servant	22-01-27	Haarlemmermeer	"
38.	J.Philippens	O.S.	24-04-31	Arnhem	"

Overal op de dekken op de gekste plaatsen verstopt vond de douane sigaretten. Zelfs complete pallets met sigaretten stonden zomaar aandek. Onder aardappelkisten, waar de douane juist nog sloffen sigaretten gevonden had, werd bij de volgende ronde een nieuwe voorraad aangetroffen. De hofmeester had de pech op een van de pallets zijn naam, door de Bonded Stores in Antwerpen aangebracht, te hebben laten zitten. De maatschappij "van NIevelt en Goudriaan" heeft een vette boete moeten betalen. Maar zoals al eerder vermeld bijna niemand stond te springen om dit soort reizen uit te voeren, er moest wel iets tegenover staan.

We kwamen in rustig vaarwater Narvik binnen, maar werden door de douane opgewacht.

Al mijn reizen met de Alamak werden gekenmerkt door het lezen van hele collecties Christelijke boeken onder andere de gehele serie van de schrijfster van Moeder Geerte. We kregen bij ieder nieuwe reis van een of andere instantie, op basis van het Christelijke geloof, een kist met boeken aan boord. Om mijn tijd te vullen heb ik geen boek overgeslagen. Ben er, vermoed ik, niet slechter van geworden.

Kinderen van de fam. Goudriaan en kapitein Kop tijdens kustreisje.

Het was gebruikelijk, op schepen waar ik op gevaren heb en afhankelijk van de maatschappij, tijdens kustreisjes familie of bekenden van de maatschappij in de vorm van een vakantie reisje de reis mee te laten maken. Zo was de familie Goudriaan en de kinderen van onze kapitein P.Kop van de Alamak geziene gasten aan boord

6. Mijn reizen met de m.s. Hoogkerk naar Zuid-Afrika

De volgende boot die op mij lag te wachten was een splinternieuw schip zojuist van de werf gekomen. Voor die tijd een modern schip. We maakten er de eerste reis mee. Kapitein Bos en een totale bemanning van 49 personen. De boot behoorde aan N.V. Verenigde Nederlandse Scheepvaartmaatschappij. Kortweg V.N.S..Het werd een rondje om Afrika, voor mij bekend terrein. Het is overigens plezieriger om een schip van een collega over te nemen. De kinderziekten zijn dan uit de apparatuur verdwenen en als de zelfde route wordt bevaren zijn de bestaande logboeken een uitkomst.

Dakar

Het werk van marconist ook wel Sparks (vonken) genoemd en veel later Radio Officier had een grote diversiteit. Het allerbelangrijkste was de veiligheid voor schip en mensen. Door de ramp met de onzinkbaar geachte Titanic kwamen er zeer veel verdragen voor de scheepvaart met allerlei regels waaronder ook vele waaraan een marconist zich moest houden. Zo werden internationaal verplichte diensturen op schema vastgelegd afhankelijk waar en wanneer je ergens was. Men bereikte hiermede dat alle marconisten van schepen die in elkaars omgeving waren gelijktijdig op hun radio-ontvangers uitluisterden naar noodsignalen om zo te voorkomen, zoals met de Titanic gebeurde, een schip in de onmiddellijke omgeving van het in nood verkerend schip niet meer bereikbaar was. Dit hield onder andere in om twee keer in ieder dienstuur, drie minuten van 15 tot 18 en van 45 tot 48 minuten over een heel uur, tijdens elk dienst uur volledige stilte op de algemene nood en oproep frequentie van 500 kHz. te betrachten en uit te luisteren naar een eventueel Nood signaal.

Restaurant in Dakar

Er bestonden verschillende soorten noodsignalen afhankelijk van de urgentie. Het meest bekende het SOS. De marconist had een dagdienst van acht uur. Door het verplichte dagschema betekende dit twee uur op en twee uur af. De uren werden op een verplicht schemakaartje aangegeven door de plaats waar het schip zich opdat moment op aarde bevond. De indeling hield rekening met een normale dagtaak. De uren en nacht buiten de diensturen werd het zogenaamde A.A.T. (Het Automatische Alarm Toestel) ingeschakeld.

Dit apparaat reageerde op een speciale serie van acht strepen. Het had ook zelf de mogelijkheid, om op commando dit uit te zenden. In geval van een noodsignaal werd eerst dit signaal gebruikt gevolgd door een minuut stilte alvorens het echte noodsignaal uit te zenden. ’s Nachts en buiten diensttijd hadden eventuele marconisten op andere schepen daarvoor de tijd om hun ontvangers in te schakelen. Het A.A.T. schakelde automatisch, wanneer het werd aangesproken, tevens enige claxons in. Eén op de brug, één in de hut van de marconist en één in de radiohut. In de tropen reageerde het apparaat dikwijls ook op atmosferische storingen. Het apparaat werd dan vaak tegen de regels in buiten bedrijf gesteld. De G.M.T. was aan boord de gangbare tijd en diende precies op tijd te zijn voor de plaatsbepaling bij het gebruik maken van een sextant, en uiteraard voor de diensttijden.

Iedere dag diende door de marconist dan ook een tijdsein te worden genomen.

Verder waren de weerberichten, door de in de buurt zijnde kuststations uit gezonden, van belang.

De reis rond Afrika had in zijn geheel een rustig verloop. De meeste havens die we aandeden kende ik al van mijn vorige reis. We gingen in Kaapstad met enkele bemanningsleden picknicken. Verder benutte ik in Kaapstad de gelegenheid de familie Mijburgh te bezoeken. We trokken onder leiding van een gids met weer andere bemanningsleden met een treintje door het binnenland en maakten met een ander gezelschap waaronder ook enkele dames een safari tocht en bekeken, zittend in een bootje, zwemmende nijlpaarden. Ondergingen afgemeerd in Port Soedan een hittegolf, maakten in Napels een uitstapje naar Pompei en kwamen onder de indruk van het verleden.
Nog veel meer indruk hebben, tijdens mijn reizen, door de vele bezoeken op de wal, de leefgewoonten van de diverse bevolkingsgroepen op mij gemaakt. Vaak maakten we gebruik voor het laden en lossen van de vracht van de plaatselijke bevolking. Alleen al hun eetgewoontes stemden tot nadenken. Zie foto's pagina 57 t/m 64. Crew-list op blz. 65.
Toch heeft deze reis een onvergetelijke gebeurtenis in mijn leven achter gelaten die ik nooit zal vergeten. Varende tussen twee Oost Afrikaanse havens, telegrafeerde mijn vader het bericht van het overlijden van mijn moeder. Nu kwam dit bericht niet geheel onverwachts. Mijn vader had me in een vorig telegram op de hoogte gebracht dat ze achteruitging. Mijn moeder was ongeneeslijk ziek. Wanneer we in Antwerpen lagen nam ik wel eens de trein om via Rozendaal haar in het ziekenhuis in Hengelo te bezoeken. Het telegram om het verlies van moeder met de familie te delen moest ik in een plaatselijk haven postkantoortje laten verzenden. De zendantenne wordt in de haven gestreken in verband met laad en los werkzaamheden. Veel lieve brieven heb ik op het volgende postadres mogen ontvangen. Veel verlof heb ik niet gehad. De volgende reis met de Hoogkerk stond er al weer aan te komen.

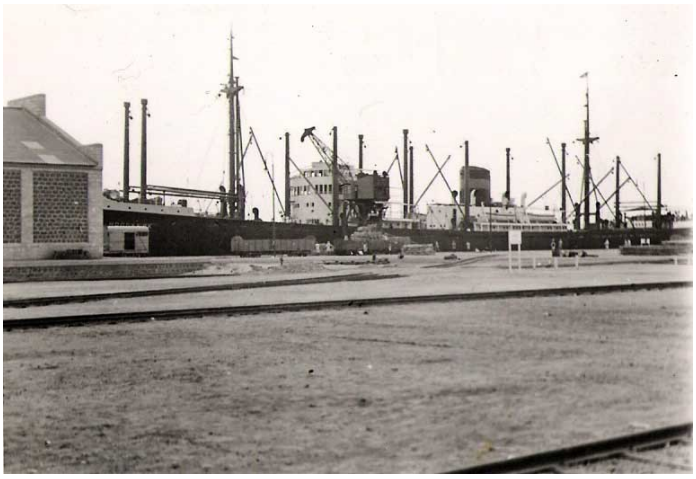
Winter in Kaapstad

Picknikken in Kaapstad

De familie Mijburgh.

Met gids en bemanningsleden het binnenland in.

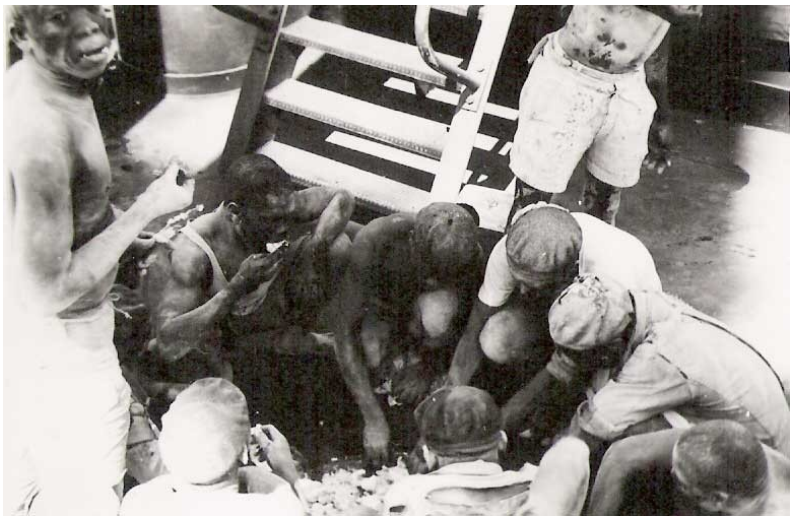
Op safari in het binnenland op zoek naar Nijlpaarden.

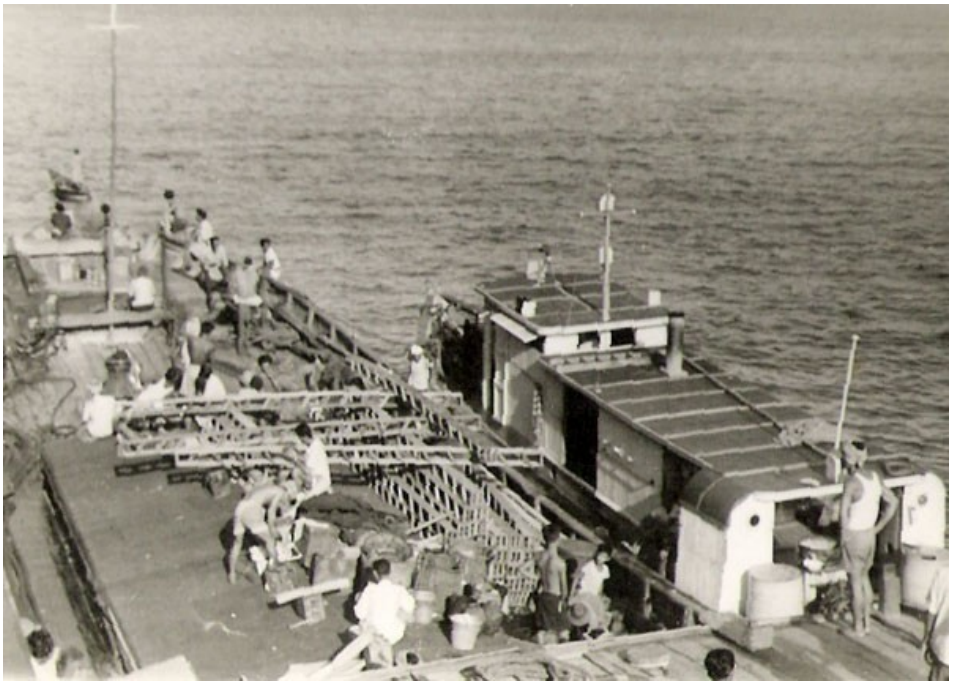


Hittegolf in Port Sudan.

Appèl voor het eten.

Eet smakelijk!!





Laden van de vracht.

Haven van Napels vanaf de “Hoogkerk” gezien.

Op de achtergrond de Vesuvius.

In actie.

Op weg naar Pompeï

In Pompeï

N.V. VEREENIGDE NEDERLANDSCHE SCHEEPVAARTMAATSCHAPPIJ
(UNITED NETHERLANDS NAVIGATION COMPANY)

CREWLIST

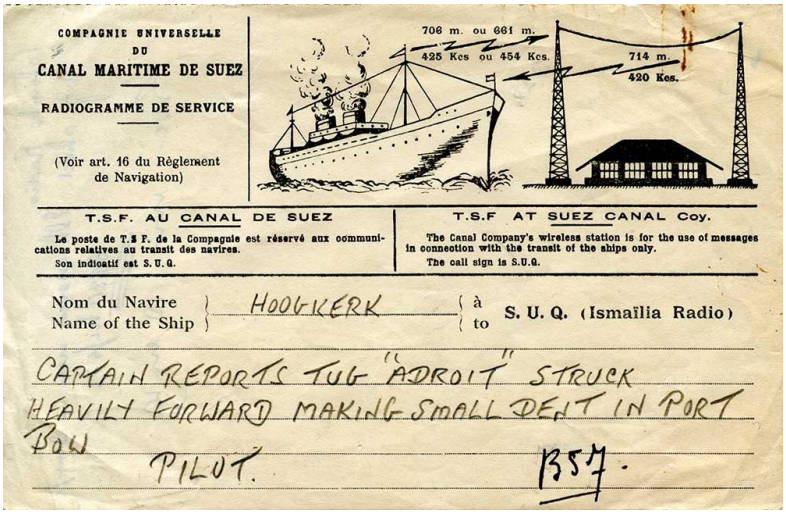
M.S. / S.S. " H O O G K E R K " at ..... date .....

No. on List	NAME FAMILY NAME – GIVEN NAME	AGE	CAPACITY	NATIONALITY 6/4'50. 1/5'50
1	Bos, Jan Hendrik		Captain	Dutch
2	Takens, Aarjen	47	1st Officer	
3	van Rekom, Jacob Johannes	27	2nd "	
4	Vischer, Herman August	26	3rd "	
5	Donker, Jan	23	4th "	
6	Hardenberg, Johan D. F.	21	Cadet	
7	de Booy, Johannes Cornelis	21	"	
8	Spoor, Engelbert A.	21	Wireless Oper.	
9	Verwijs, Arie Cornelis	43	Chief Eng.	
10	Jonkers, Willem Rein	34	2nd "	
11	Teerds, Abraham Douwe	25	3rd "	
12	van der Meer, Jacob	25	3rd "	
13	Witteveen, Hans Rinze	26	4th "	
14	van Nieuwkoop, Jan	21	Ass. "	
15	Onderwater, Izaak	19	Ass. "	
16	Koopmans, Anthony	20	Ass. "	
17	Ebregt, Christiaan Johannes	23	Electrician	
18	Dijkhuizen, Aalbert	48	Boatswain	
19	Speyer, Jacob	29	Carpenter	
20	Hildebrand, Willem Antoon	52	Sailor A.B.	
21	Slagter, Jan	39	"	
22	van den Toorn. Arie	55	"	
23	van der Meyden, Franciscus	21	"	
24	Marquart, Johannes	47	"	
25	Dekker, Louis Pieter	46	"	
26	van der Poorten, Aloysus	18	"	
27	Zorge, Cornelis	16	Sailer O.S.	
~~28~~	~~Merk, Louis~~	~~17~~	"	
29	Haazebroek, Arnold	17	Boy	
30	Brokken, Wilhelmus Matheus	42	Foreman	
31	van den Heuvel, Arinus	42	Greaser	
32	Troost, Leendert	64	"	
33	Corino, Bernardus Nicolaas	25	"	
34	van Ooi, Gerardus Josephus	23	Cleaner	
35	de Grijp, Marinus	22	"	
36	Nobel, Thomas	19	"	
37	van Leeuwen, Reinier	16	Boy	
38	Laven, Adriaan Johan	48	Chief Steward	
39	de Bondt, Antoon	38	" Cook	
40	Broere, Jan	22	Cook/Baker	
41	Kloos, Arie	17	Boy	
42	Lamers, Heinrich Johann	19	Steward	
43	Wagner, Cornelis	53	"	
44	van den Goorbergh, Pieter	32	"	
45	Weeling, Johannes	21	"	
46	de Vries, Abraham Jacob	18	"	
47	van der Zee, Sietse	19	"	
~~48~~	~~Geldeblom, Ate~~	~~22~~	~~Sailor A.B.~~	
49	GROOS, Adriaan	32	Steward.	
	JOHANNA T.A. SCHMIDT	38	nurse	

7. Met de m.s. Hoogkerk naar Oost Azië.

Via de gebruikelijke route en uiteraard via Antwerpen vertrokken we naar de eerst volgende haven Genua. Hier kregen we ook een aantal passagiers aan boord. Een Filipijns gezin bestaande uit ouders met dochter en zoon. Een Amerikaans echtpaar en verder nog andere Engels sprekende passagiers. Dit betekende voor mij naast het maken van een Nederlandse- tevens een Engelse krant. Op zich zelf was dit niet zo moeilijk. De dagelijkse Nederlandse krant werd uitgezonden door Scheveningen Radio. De Engelse door Portishead Radio.

Als je een goede ontvangst verbinding had was het samenstellen van de kranten vrij simpel.
Je ontving de letters en cijfers in morse één voor één. Beroerder werd het bij een slechte verbinding of in de tropen door atmosferische storingen. Dit speelde vooral voor mij met de Engelstalige krant. In het Suez kanaal kregen we behalve de gebruikelijk grote schijnwerper voor 's nacht op de voorplecht, ook toevallig een Nederlands sprekende loods aan boord.
In Port Said had een sleepboot, volgens de waarneming van onze kapitein, een deukje in ons nieuwe schip gedrukt. Hij wilde dit feit, via de loods, door middel van een telegram kenbaar maken aan de Administratie van de Suez



COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL MARITIME DE SUEZ

RADIOGRAMME DE SERVICE

(Voir art. 16 du Règlement de Navigation)

706 m. ou 661 m.
425 Kcs ou 454 Kcs.
714 m.
420 Kcs.

T.S.F. AU CANAL DE SUEZ

Le poste de T.S.F. de la Compagnie est réservé aux communications relatives au transit des navires.
Son indicatif est S. U. Q.

T.S.F AT SUEZ CANAL Coy.

The Canal Company's wireless station is for the use of messages in connection with the transit of the ships only.
The call sign is S.U.Q.

Nom du Navire / Name of the Ship: HOOGKERK — à / to: S. U. Q. (Ismaïlia Radio)

CAPTAIN REPORTS TUG "ADROIT" STRUCK HEAVILY FORWARD MAKING SMALL DENT IN PORT BOW

PILOT.

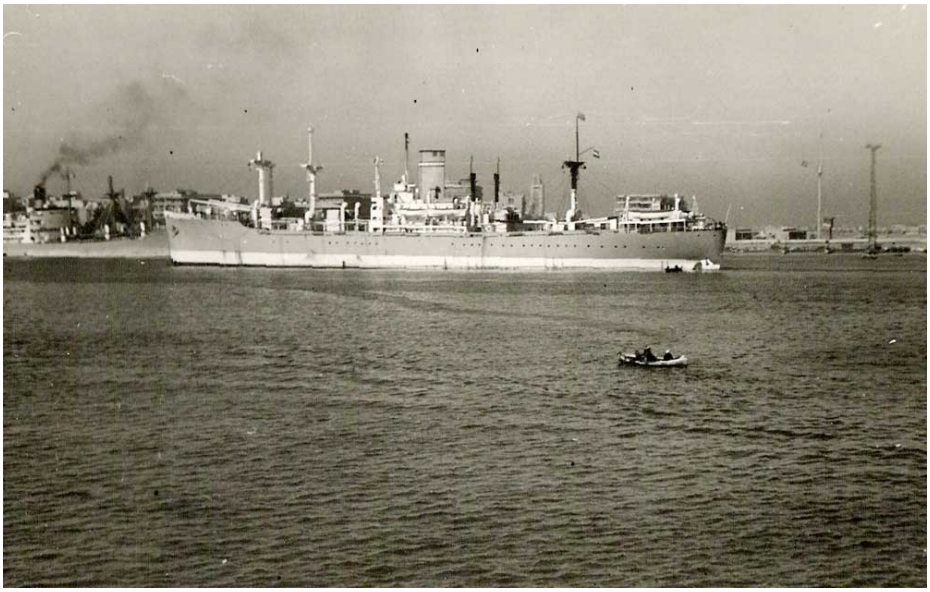
B57.

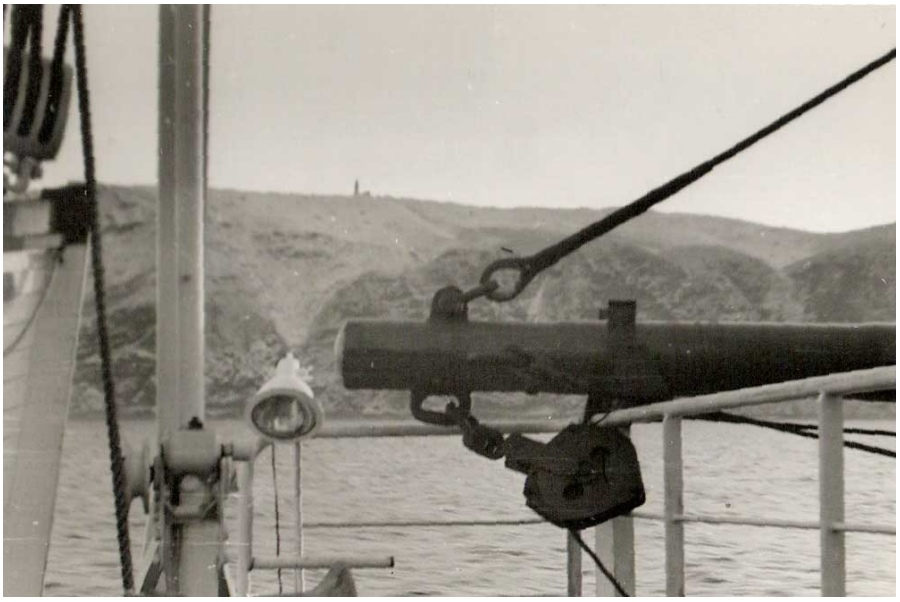
Foto van mijn moeder als onderwijzeres in Dijkerhoek. Uitgebreid hebben de loods en ik over Holten en oa. mijn moeder herinneringen opgehaald.

Maatschappij. Reden om mij het volgende telegram te laten verzenden (Zie telegram). Al pratende vertelde hij uit Holten te komen. Mijn moeder eveneens in Holten geboren bleek hij van vroeger als buur goed te kennen. Zie foto's op 67 en 68.
Door de Rode Zee en Indische Oceaan stevenden we op Singapore af. Ondanks de enorme zeevlakte kom je steeds maar weer andere schepen tegen die de zelfde route varen. Zo zagen we de Pasteur, een Frans schip kenbaar aan zijn enige enorme

Port Saïd

Suez



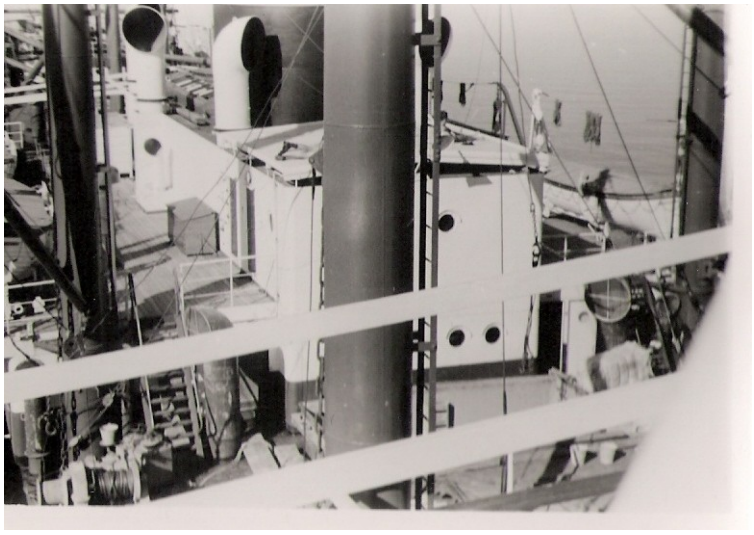


Suez-kanaal

Suez-kanaal

Ferdinand de Lesseps

stoompijp, overigens op dat moment varende voor de Nederlandse regering om Nederlandse militairen van Nederlands Indië naar Nederland terug te brengen. Zie foto's blz. 70.
Mijn leermeester de 1e marconist van de Oranjefontein, was overgeplaatst zo hoorde ik toevallig, naar de Oldenbarnevelt, eveneens een groot passagiersschip gecharterd door de Nederlandse regering als troepen transportschip. Hij zou als 1e marconist de rest van de marconisten leiding moeten geven in verband met de grote drukte in het Radiostation. Hem kennende zou het mij niet bevreemden dit met enige tegenzin te hebben moeten accepteren gezien het goede leven aan boord van de Oranjefontein. Vandaar dit wetende kom ik niet nalaten, de Oldenbarnevelt op te roepen en een praatje met hem via de sleutel te maken. Tevens gebruikmakend om de groeten aan mijn Goorse vrienden over te maken die zoals ik wist, op thuisreis aan boord waren.
De kapitein, stuurlui, de machinisten, de marconist en eventuele elektriciens hadden het voorrecht evenals uiteraard de passagiers om bediend te worden door stewards. Dat betekende niet alleen het bezorgen van de gewenste drankjes ook het onderhoud van de hutten enz. viel daaronder. Zoals veelal bevond zich de Radiohut en de aangrenzende marconistenhut zich zo hoog mogelijk op het schip. Namelijk op het zelfde niveau als de kapiteinshut op de brug. De reden was in geval van nood de kapitein en de marconist het aller laatst het schip zouden verlaten. Uiteraard kreeg de kapitein de meest ervarende steward toebedeeld. Om praktische reden profiteerde daar de marconist in verband met de ligging van de Radiohut ook van.
De Hoogkerk vormde wat de ligging van de Radio- en Marconistenhut hierop een uitzondering. Deze lagen midscheeps met veel terrasruimte alom. Foto's blz. 71.
Veel aanloop kreeg ik dan ook van de passagiers. De Filipijnse zoon en dochter had ik regelmatig voor een drankje op bezoek en leerde deze goed kennen. Als tegenprestatie heeft de zoon, toen we afgemeerd lagen in Manilla, mij met zijn jeep alle bijzonderheden van de stad laten zien en hebben we uitgebreid in de stad gedineerd. Ik ben er nooit achtergekomen welke invloed deze familie op de Filipijnen had. Wanneer we in Manilla voor een stoplicht moesten stoppen, kon ik door de reactie van het publiek merken dat hij geen onbekende persoon was. De nummerplaat op de jeep had ook een laag nummer. Ook bracht de familie twee Italiaanse scooters uit Genua mee naar de Filipijnen. Scooters waren zelfs in Italië op dat moment nog nauwelijks bekend en/of onbetaalbaar. Foto's blz. 72.

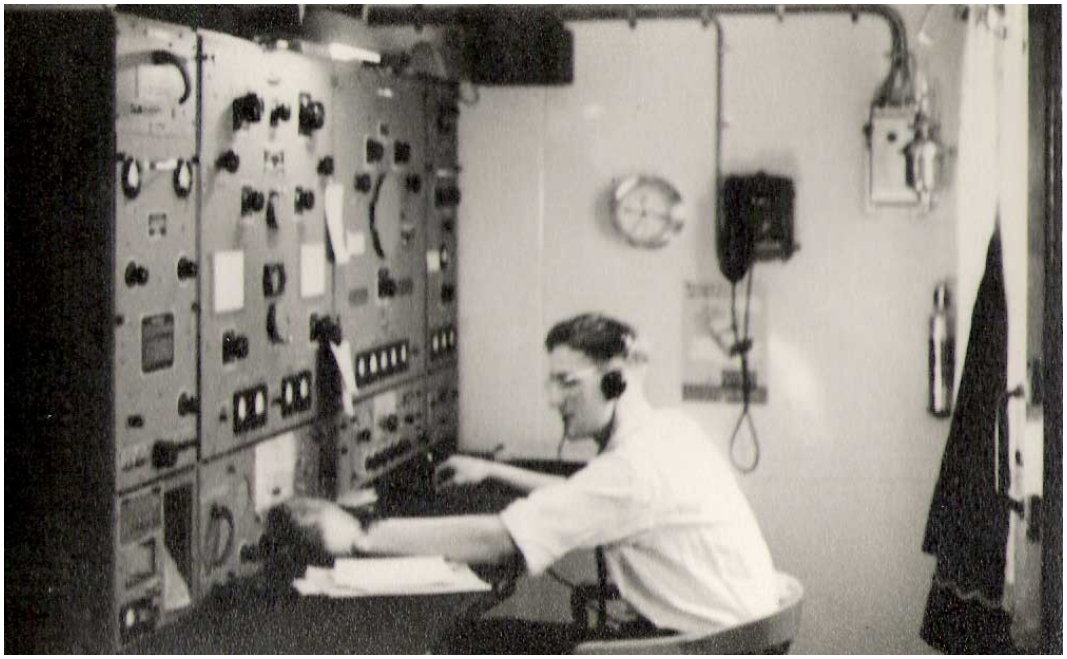

Hutten van de marconist midscheeps

De Amerikaanse passagier kwam mij ook regelmatig bezoeken. Hij had weliswaar een portabel radio met kg band maar kon toch zijn beurskoersen niet ontvangen. Samen zijn we er via mijn radio ontvangers uitgekomen. Af en toe wanneer er teveel storingen in de ontvangst van de Engelstalige krant was geweest liet ik hem voor dat ik de tekst typte eerst deze voor eventuele correctie lezen, wat door hem met genoegen werd gedaan. De

Pasteur met grote pijp.

Een oorlogsschip

Sleepboot met een dok op sleeptouw.



Radio-hut

Hut van de marconist

Met passagier sightseeing in Manilla.

Nederlands krant gaf mij zelden problemen. Het belangrijkste was geen fouten in de voetbaluitslagen te maken.
In Singapore aangekomen zouden we aanvankelijk ingewijd worden in een systeem tegen piratenaanvallen. In de Chinese zee vonden regelmatig piratenaanvallen op schepen plaats. De marconist diende op regelmatige vastgestelde tijden de meegekregen codes uit te zenden naar een bepaald radiostation. Indien dit niet gebeurde steeg er een vliegtuig op en kwam er hulp. Gelukkig is het hele feest niet doorgegaan. We hebben zowel op de heen als de terugreis geen piraten gezien.
De verbinding met Scheveningen Radio bleek van hieruit niet altijd ideaal. Zoals gewoonlijk bepaalde de gekozen KG frequentie een factor, ook de invloed van het hele aardse tussenliggende oppervlak van Azië en Europa absorbeerde veel energie van de radiogolven. Vandaar het verzoek van de marconisten in de nabijheid op Nederlandse schepen, waarvan de radio installatie minder was, om berichten van hen over te nemen.
In Hongkong wilde iedereen aan boord een z.g. kampferkist kopen. Een soort dekenkist waar wollen dekens goed tegen mot beschermd door het kamferhout bewaard konden worden. Het aantrekkelijke was bovendien het bewerkte hout aan de buitenkant. Destijds door zeevarenden en hun families een begeerd artikel. Gezien mijn vele vrije tijd in de haven was ik de geschikte persoon om voor iedere gegadigde te bemiddelen. Vandaar mijn speurtochten door Kowloon en elders om de nodige kennis en prijzen van kisten op te doen. Aldus konden alle aspirant aangemelde kopers tevreden worden gesteld. Dat wil zeggen als alle afspraken met de verschillende leveranciers nagekomen werden. Op de terugreis, opnieuw in Hongkong, stonden de handkarren met de kisten er op in de rij voor de aflevering en was iedereen tevreden. De door mij gekochte kist heb ik aan mijn zuster gegeven. Foto's zie blz. 74

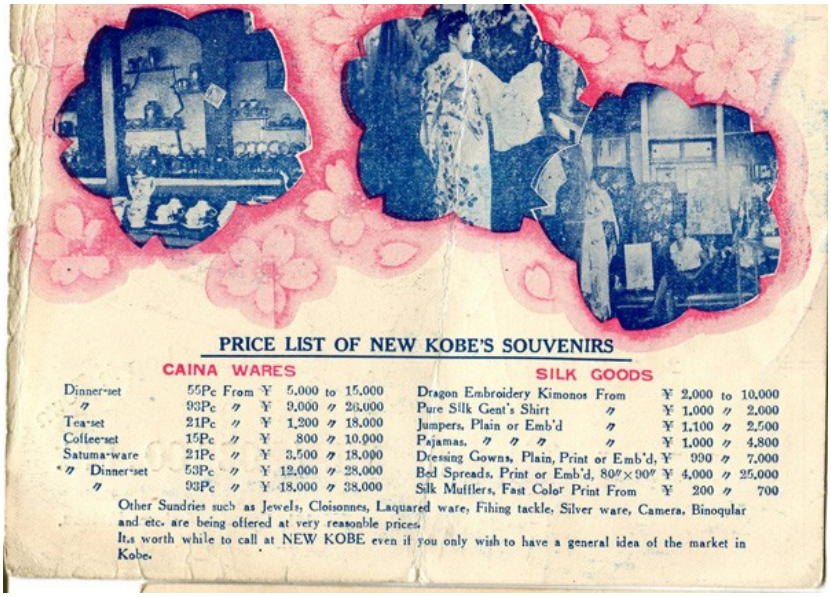
Een zelfde soort situatie deed zich in Japan voor. Hier betrof het meer zijden artikelen zoals ochtendjassen, pyjama's en verder serviezen. Zie foto's blz. 75 en 76.
Foto's Hongkong zie blz. 77, 78 en 79.

HIP SING & CO.
152 & 154 CANTON ROAD
(OPPOSIT NAVY YARD)
KOWLOON HONGKONG.
Tel. 58439
CAMPHOR WOOD CHESTS
AND FURNITURES
(STEAM DRIED)
EXQUISITE WORKMANSHIP
ORIENTAL ART CARVING
(25 YEARS EXPERIENCE)
協成號
特聘上等技師
專造樟櫃傢私
承辦出口參樟
電話：五八四三九
九龍尖沙嘴廣東道
一五二及一五四號
（海軍船澳對面）
選用正式樟木
精巧藝術雕刻
歡迎零沽批發

昌宏
WANG CHEUNG CO.
MANUFACTURERS & EXPORTERS
TEAK & CAMPHOR WOOD CAR VER CHESTS
AND FURNITURES
RATTAN WEAR, LEATHER SUIT-CASE
ADDRESS:- "BEHINE THE KOWLOON GODOWN NO. 4 GATE"
NO. 58, CANTON ROAD, TSIM-SHA-TSUI,
KOWLOON, HONGKONG
專辦樟木柚木彫刻櫃傢私皮具籐器等出口
舖在香港九龍尖沙咀廣東道五八號（即九龍倉後便五號閘口對面）

MAKER & EXPORTER
SPECIALIZED IN TEAK, & CAMPHOR WOOD
CARVED CHESTS,
ALL KINDS OF FURNITURE
CHAK SAM
14 CANTON ROAD TSIM SHA TSUI
KOWLOON
CABLE ADDRESS:-
CHAKSAM HONGKONG
澤森公司
樟木柚木
特聘技師
保証耐用
零沽批發
香港九龍尖沙咀
廣東道十四號
櫃傢私
精工雕刻
承接出口
幸留意馬

香港
合成號
HOP SHING
BEST CARYED CAMPHOR
WOOD, TEAK WOOD, CHESTS
AND PURNITURE. FOR SALE.
No. 117 Wooshung Street Yaumati
HONG KONG
舖在油蘇地吳松街一百一十七號
專造樟木彫刻套櫃
柚木傢俬櫃發行



PRICE LIST OF NEW KOBE'S SOUVENIRS

CAINA WARES

Dinner-set	55Pc	From	¥ 5,000	to	15,000
〃	93Pc	〃	¥ 9,000	〃	26,000
Tea-set	21Pc	〃	¥ 1,200	〃	18,000
Coffee-set	15Pc	〃	¥ 800	〃	10,000
Satuma-ware	21Pc	〃	¥ 3,500	〃	18,000
〃 Dinner-set	53Pc	〃	¥ 12,000	〃	28,000
〃	93Pc	〃	¥ 18,000	〃	38,000

SILK GOODS

Dragon Embroidery Kimonos	From	¥ 2,000	to	10,000	
Pure Silk Gent's Shirt	〃	¥ 1,000	〃	2,000	
Jumpers, Plain or Emb'd	〃	¥ 1,100	〃	2,500	
Pajamas, 〃 〃 〃	〃	¥ 1,000	〃	4,800	
Dressing Gowns, Plain, Print or Emb'd,		¥ 990	〃	7,000	
Bed Spreads, Print or Emb'd, 80"×90"		¥ 4,000	〃	25,000	
Silk Mufflers, Fast Color Print	From	¥ 200	〃	700	

Other Sundries such as Jewels, Cloisonnes, Laquared ware, Fihing tackle, Silver ware, Camera, Binoqular and etc. are being offered at very reasonble prices.
It.s worth while to call at NEW KOBE even if you only wish to have a general idea of the market in Kobe.

Please Remember Your

"RAINBOW STORE"

Fine Quality & Workmanship
Moderate Prices
SILK GOODS, ETC.

For Men & Ladies
Kimonos - Pajamas - Smoking Jackets - Bath Robes
Headscarves - Handkerchiefs - Piece Goods
Etc. Etc.
With Nicely Embroidered Designs
Individual Orders Accepted

(AT KANNAI SHOPPING CENTER)
NO. 48. 4-CHOME. MINAMI-NAKADORI.
NAKA-KU. YOKOHAMA. JAPAN.

PLEASE TURN OVER

Paramount Gift Shop in Town

"NEW KOBE"

Opposite of "EAST CAMP"
Entrance

GENERAL AGENTS

NORITAKE CHINA WARES

Dinner-set, Tea and Coffee set,
Bone China Vace, Tea-set.

SATSUMA WARES

Hand Painted Dinner, Tea, Coffee Set, and Vace, etc.

MODERN SIL KGOODS

Kimono, Haori, Pajama, Silk Shirt,
Smoking Jacket. Dressing Gown, Evening Coat, etc.

Also Antique Chinese and Japanese Work of Art, Cultured Pearl, Jewel, Silver-ware, Binocular, Cloisonne, Potteries, Lacquer, Lacqura and Ivory Carving, Fishing, Finning Tackle etc.

Your inspection is cordially invited
Mrs. TAMY. HASHIWA
Proprietor.

PRICE LIST OF PLAZA, SOUVENIR CENTER

The most reliable Souvenir Shop in Kobe.

(Y. SAKAKURA) No. 9, 8-chome, Isogami-dori, Ko[illegible], Japan.

Date MAR 25. 1950

Item	Article, description and size	Prices in Yen	approximate prices in Dollar Ex. rate $ 1 = 360 Yen	approximate prices in Sterling Ex. rate 20s = 1008 Yen
1	Silk Materials per yard	From ¥ 110 to ¥ 25[illegible]	$ .30 - 0.70	2/2 - 5/-d
2	Kimonos, Gold Dragons	" 650 " 270[illegible]	1.80 - 7.50	12/10 - 53/6
3	" Birds and Floral Emb'd	" 500 " [illegible]200	1.40) 9.00	9/11 - 63/6
4	Crepe de Chine Happy Coat, Print & Emb'd	1000 " [illegible]600	2.80 - 4.50	19/6 - 31/6
5	Fuji Silk & White Silk Shirts	" 750 " [illegible]000	2.10 - 2.80	14/10 - 19/6
6	Rayon Shirts & Jumpers, Plain & Emb'd	" 600 " [illegible]200	1.67 - 3.35	11/11 - 23/9
7	Silk Pajamas, Plain & Emb'd	" 1250 " [illegible]600	3.50 - 4.50	24/9 - 31/6
8	Rayon " " "	" 900 " [illegible]300	2.50 - 3.60	17/9 - 25/9
9	Dressing Gown, Fast Color Print	" 500 " [illegible]500	1.40 - 4.20	9/11 - 29/9
10	" " Plain & Emb'd	" 700 " [illegible]200	1.95 - 6.10	13/10 - 43/6
11	" " Silk Brocade with lining	3000 " [illegible]500	8.35 -12.50	59/6 - 89/-
12	Smoking Jackets, Plain, Emb'd, Brocade	900 " [illegible]500	2.50 - 7.00	17/9 - 49/6
13	Bed Spreads, Print & Emb'd 80"x90"	" 1200 " 2000	3.35 - 5.60	23/9 - 39/6
14	Silk Mufflers, Print & Emb'd	" [illegible]30 " 330	0.64 - 0.92	4/7 - 6/6
15	Silk Scarves, Print & Emb'd	" [illegible]00 " 300	0.56 - 0.83	4/- - 6/-
16	Neck Ties, Embroidery	[illegible]80	0.78	5/6
17	Silk Handkerchieves, Plain, Emb'd, Paint	[illegible]0 " 60	0.11 - 0.17	8d - 1/3
18	CHILDREN'S LINES :- Children's Kimono, Jumpers, Pajamas, Dressing Gowns, Capes etc.	[illegible]80 " 2000	0.97 - 5.55	7/- - 39/6d
	CHINA WARES			
19	15 pieces Coffee set	From [illegible]80 - [illegible] 1000	2.35 - 2.80	16/9 - 19/6
20	21 pieces Tea set	" 1600 " 3700	4.50 -10.20	31/6 - 73/-
21	53 pieces Dinner set (with Tea Pot)	" 5200 " 13000	14.40 -36.00	£5-3-0 - £12-17-0
22	SUNDRIES :- such as Jewels, Model ships, Wooden ware, Dama-scene works, Antimony ware, Lighters, Cigarette Cases, Fans and etc. are being offered at very reasonable prices.			

Foto’s HongKong

Centrum

Onderweg naar de piek.

Op de “Piek”

Uitzicht vanaf de “Piek”

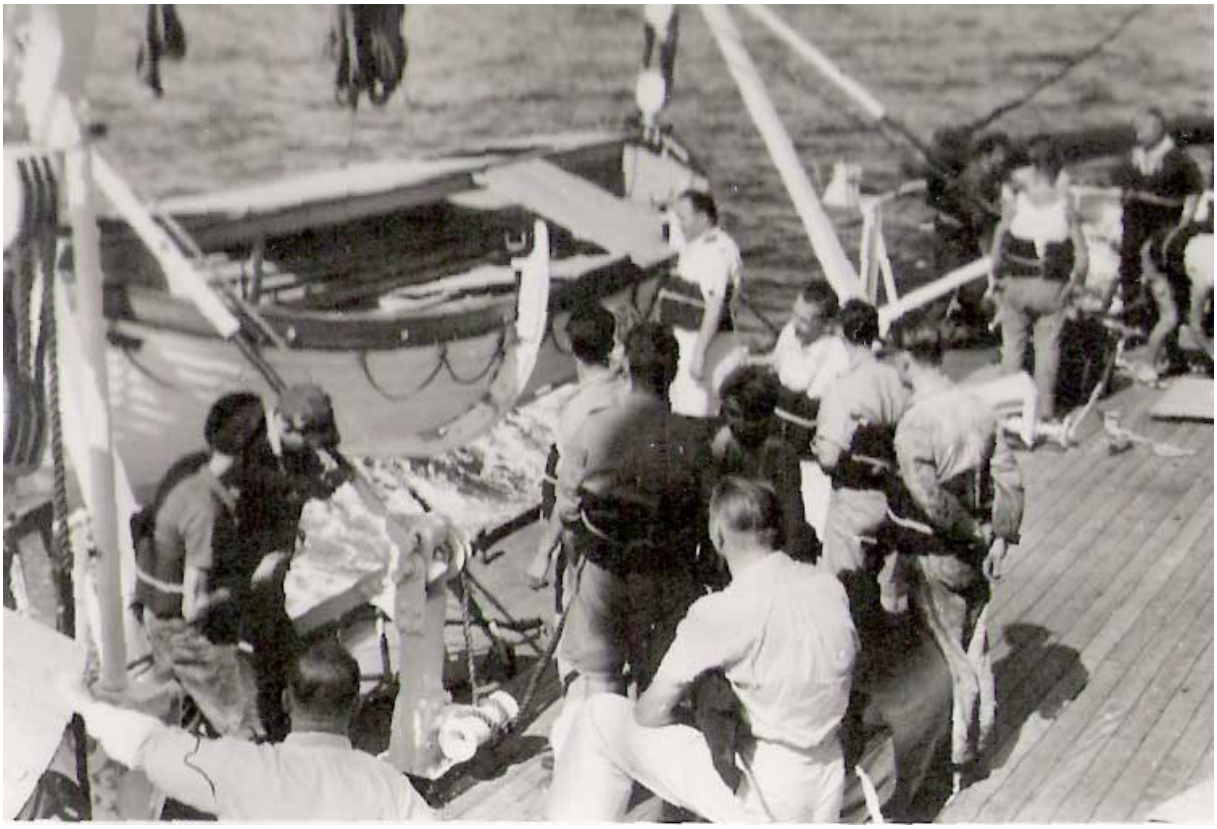
Bij het binnen lopen van de havenstad Kobe in Japan beleefden we nog een hachelijk avontuur. De Amerikaanse bezetting van Japan had in een mijnenveld, een overblijfsel van de oorlog, een vaargeul geveegd en met boeien de vaarroute aangegeven. Juist op het moment dat wij hiervan gebruik maakten brak een tropische regenbui los waarbij het zicht volkomen ontnomen werd. In die tijd had je ook bij een dergelijk modern schip nog geen radar wel een door een elektromotortje op hoge snelheid aangedreven draaiende cirkelvormige glazenschijf functionerend als een soort ruitenwisser waar doorheen ook uiteraard geen boei te zien was. Nu was er wel een Radiobaken waar met de richtingzoeker, bediend door de marconist, peilingen konden worden genomen en verder aan de hand van de kaart met de aangegeven positie van de boeien een mogelijkheid om de juiste koers te varen. Als enig redmiddel hebben we daar gebruik van gemaakt. In het bijzonder weet een marconist hoe onbetrouwbaar deze peilingen kunnen zijn. Wij hebben het met zijn allen overleefd. Over de Amerikaanse bezetting gesproken. Of je nu in Nagoya, Kobe, Yokahama of een andere Japanse haven aan wal wilde in iedere haven had je een ander inentingsbewijs nodig. Eerst weer een nieuwe inenting of je kwam de havenstad niet in. Het heeft mij er niet van weerhouden zoveel moegelijk indrukken van de Japanse bevolking op te doen door zoveel en ver mogelijk in de steden door te dringen hetgeen ik met gemengde gevoelens heb ondergaan. Op dezelfde wijze waarop we naar Japan waren gekomen hebben we de terugtocht aanvaard. Bovendien deden we na Singapore nog Port Swettenheim, Colombo op Ceylon en uiteraard Genua en Antwerpen aan om in Rotterdam af te meren.

Foto's Nagoya blz. 81.
Diverse foto's : blz. 82 t/m 85.
Yokohama , haven van Tokio , blz. 86
Singapore blz. 86
Port Swettenheim blz. 86.
Colombo (Ceylon) blz. 87
Crewlist blz. 88.

Nagoya.

We verlaten Japan.

Sloepen-rol



Op de brug als roer-ganger

Op de uitkijk

In de kaartenkamer

Even uitrusten.

Poserend voor de Fuji Yama

Yokohama, haven van Tokio.

Singapore

Port Swettenheim.

Colombo (Ceylon)

N.V. VEREENIGDE NEDERLANDSCHE SCHEEPVAARTMAATSCHAPPIJ
(UNITED NETHERLANDS NAVIGATION COMPANY)

CREWLIST

M.S. ~~S.S.~~ H O O G K E R K at ..... date .....

No. on List	NAME FAMILY NAME — GIVEN NAME	AGE	CAPACITY	NATIONALITY
1	Zwanenburg, Johan	51	Captain	Dutch
2	Dekker, Sipke	43	1st Officer	,,
3	Takens, Aarjen	47	2nd ,,	,,
4	Vischer, Herman August	26	3rd ,,	,,
5	Donker, Jan	22	4th ,,	,,
6	deBooy, Johannes Cornelis	21	Aprent.	,,
7	Hardenberg, Johan D. F.	21	,,	,,
8	Spoor E. A.	21	Wireless O.	,,
9	Bottema, Derk Kerst	48	Chief Eng.	,,
10	Jonkers, Willem Rein	34	2nd ,,	,,
11	van den Meer, Jacob	25	3rd ,,	,,
12	Tieleman, Johannes Corn.	23	Electrician	,,
13	van Horik, Pieter	25	4th Eng.	,,
14	Teerds, Abraham Douwe	25	4th ,,	,,
15	van Nieuwkoop, Jan	21	Ass ,,	,,
16	Onderwater, Izaak	19	Ass ,,	,,
17	Witteveen, Hans Rinze	26	Ass. ,,	,,
18	Koopmans, Anthony	19	Ass ,,	,,
19	Bakker, Bertus	40	Bosun	,,
20	Speyer, Jacob	29	Carpenter	,,
21	Hildebrand, Willem Antoon	52	Sailor A.B.	,,
22	van den Toorn, Arie	54	,,	,,
23	van Zanten, Teunis Dirk	21	,,	,,
24	Kulk, Gerard	20	,,	,,
25	Marguart, Johannes	47	,,	,,
26	van Gelder, Harry Anton	40	,,	,,
27	van Krimpen, Adriaan	22	,,	,,
28	Souffree, Johannes Leon.	22	,,	,,
29	Zorge, Cornelis	16	Sailor O.S.	,,
30	Herni, Antonius Maria	21	,,	,,
31	Haazebroek, Arnold	17	Boy	,,
32	Brokken, Wilhelmus Matheus	42	Foreman	,,
33	Troost, Leendert	54	Greaser	,,
34	van den Heuvel, Arinus	41	,,	,,
35	Corino, Bernardus N. O.	25	,,	,,
36	van Ooi, Gerardus Josephus	23	Cleaner	,,
37	Kuik, Jannes	25	,,	,,
38	de Grijp, Marinus	22	,,	,,
39	Weeda, Godfried	16	Boy	,,
40	Laven, Adriaan Johan	48	Chief Steward	,,
41	de Bondt, Ariton	38	Chief Cook	,,
42	Broere, Jan	22	Cook Baker	,,
43	Cloos, Arie	17	Cooksmate	,,
44	van Staveren, Arie	40	Steward	,,
45	Bal, Willemijn M. A. M.	21	,,	,,
46	Wagner, Cornelis	53	,,	,,
47	Lamers, Heinrich Johann	19	,,	,,
48	Steylen, Godefriedus Math.	34	,,	,,
49	Gutter, Arie	22	,,	,,
50	Hoogstad, Pieter	19	,,	,,

8. Mijn volgende reis met de Aldabi naar Zuid Amerika.

De Aldabi een vrachtschip met een behoorlijke accommodatie voor ca. 60 passagiers van de maatschappij ”Van Nievelt en Goudriaan” was mijn volgende boot. Wij begonnen aan de gebruikelijke kustreis. Al spoedig bleken onze reisgasten de familie Goudriaan te zijn die ik op voorgaande reisjes al had leren kennen. Een zeer aardige en amicale familie. Geen wonder de steeds door de bemanningen op hun schepen geuite opmerkingen dat het Goed Varen was bij Van Nievelt en Goudriaan. De start van de reis naar Zuid Amerika was geen gelukkige. We hadden juist de Vlissingse Boulevard op Walcheren gerond en met de loods aan boord maakten we iets meer vaart om naar Antwerpen op te stomen. Komt plotseling uit de haven van Vlissingen een diep geladen zeeschip de Schelde op varen. Een botsing was niet te vermijden. Ik stond op de brug te kijken. De radiohut grensde aan de brug. Het leek wel een uur te duren, in de tussentijd je afvragend, waar de schepen elkaar zouden raken. De Aldabi poogde de schroef op achterwaarts te krijgen hetgeen met een varend schip in voorwaartse richting niet direct lukt. Zoals later bleek, het onder Engelse vlag varende, andere schip voerde de snelheid juist op om voorlangs te komen. We raakten de Engelsman dwars juist voor de brug. Het ging allemaal vrij rustig. Door de botsing van de twee massa´s kwamen wij stil te liggen. Onze dwarsligger met grote snelheid de modder van de andere oever opzoekende zorgde voor een overhelling van ons schip naar stuurboord. De piek van de Aldabi was over het voordek van het andere schip heen geschoten en bleef voor de zijbrug hangen tot het moment waarop het geen houvast meer had en sloeg in één klap de zijbrug en reddingssloepen van het andere schip weg ons dobberend achter latend. Onze schade bestond in hoofdzaak in een geschonden aangezicht. De piek heeft juist in geval van een aanvaring deze functie.
Voor mij betekende dit Einde Reis Aldabi. Zie foto’s blz. 90 en 91.

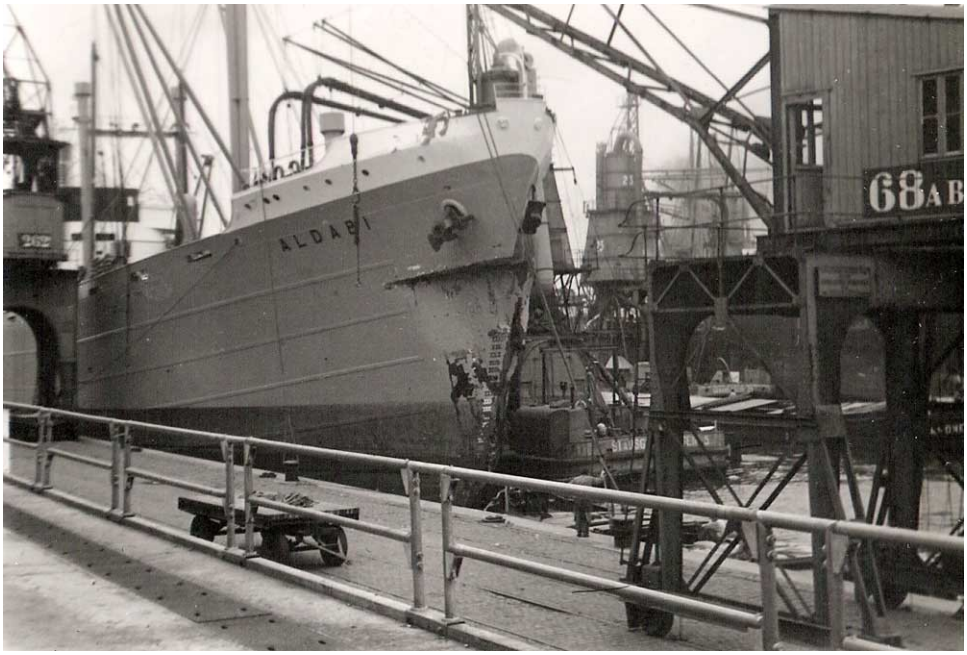
9. Ontslagaanvraag.

Inmiddels had ik met in achtneming van alle contractuele verplichtingen en tijdig mijn ontslag ingediend. Mijn plan was de dagopleiding op de H.T.S. afd. elektrotechniek in Enschede te gaan volgen. Met de directeur van deze school had ik afgesproken het eerstvolgende cursusjaar te starten. Ook in Rotterdan op het havenkantoor van Radio Holland waar de laatste tijd altijd mijn indeling werd gemaakt waren ze op de hoogte. Nauwelijks thuis, werd ik al opgeroepen om op het hoofdkantoor in Amsterdam te komen voor een gesprek met de directeur. Die vertelde mij om maar te blijven varen immers alle goede voornemens van andere marconisten om het zelfde te ondernemen, waren alle gestrand. Praktisch direct daarop kreeg ik bericht om in Amsterdam aan te monsteren op de Tawalie. Tussen het opzeggen van mijn contract en het vertrek uit de dienst van Radio Holland lag een dusdanige periode om nog een reisje te kunnen maken. Toevallig hoorde ik van een collega die bij de K.J.C.P.L. gevaren had en waar de Tawalie bij hoorde, wanneer eenmaal een schip van deze maatschappij buitengaats was daarna tussen Oost Azie en Zuid Amerika heen en

Hanneke Goudriaan

De Marconist in vol ornaat.

Met gehavende neus in de haven van Antwerpen.



weer bleef varen. Wanneer je daar als marconist op zat, zo ver van huis, geen enkele mogelijkheid had om afgelost te worden. Om die reden weigerde ik te monsteren hetgeen mij niet in dank werd afgenomen. In het contract stond weliswaar dat weigeren om op een schip te monsteren niet was toegestaan. Ik vond me echter genomen. Tot mijn verbazing kreeg ik enkele dagen later een telegrammetje van de dienst uit Rotterdam om te monsteren op de Rijndam. Met mijn koffer aangekomen kreeg ik te horen dat vanwege mijn altijd correcte afhandeling van o.a. mijn administratie en de technische reparaties aan boord als afscheid de Maidenreis van de Rijndam zou meemaken. Het is een hele eer om met allerlei genodigden wel is waar als dienstdoende marconist een dergelijke tocht te beleven. Sta ik daar samen met de kantoormensen hier over nog wat na te praten, komt toevallig de directeur uit Amsterdam waar ik het reeds genoemde gesprek mee had gehad, binnen. Mij ziende gaf hij meteen opdracht het reisje met de Rijndam te annuleren en regelde mijn monstering op een kolenscheepje dat ´s avonds nog vertrekken moest naar Sicilië. Het scheepje lag afgemeerd in een van de havens in Rotterdam. De motorsloep die mij bracht heb ik even laten wachten. Opeens voelde ik mij niet goed en ben met de sloep terug naar de wal gegaan. Nog juist op tijd bij de dokter die ook vond, dat een marconist die het voor zijn ogen zag draaien, onverantwoord was om voor de veiligheid van schip en bemanning te zorgen. Hij keurde mij niet goed en stuurde mij naar huis. Heb thuis van mijn verlof, waar ik overigens nog recht op had, genoten tot het volgende telegrammetje uit Rotterdam voor een kustreisje met de Lievevrouwenkerk wederom een Liberty met o.a. bestemming Londen.

9. Met de Lievevrouwenkerk op kustreis o.a. naar Londen.

We maakten het vertrouwde kustreisje en kwamen voor een langer verblijf in de haven van Londen te liggen. Als passagiers hadden we twee jongelui aan boord die connecties met de maatschappij de VNS hadden. Een van hen had een in Londen werkende zuster. De zuster met de jongelui en mijn persoontje hebben alle dagen tot aan het vertrek dagelijks sightseeing gedaan. Alle bijzonderheden van Londen onder leiding van de zusterlijke gids. Ook gingen we zwemmen, naar de kunstijsbaan en bezochten we een voetbalwedstrijd. Uitrusten in Hyde Park en Piccadilly. De Underground en de busroutes kenden voor ons geen problemen. Het was meteen mijn laatste koopvaardij reis.

Zie foto’s op blz. 93 t/m 97.

Plattegrond van centraal Londen.

Op het zwembad

Broer van onze gids

Op de kunstijbaan

Onze gids in het midden, op de achtergrond de Tower

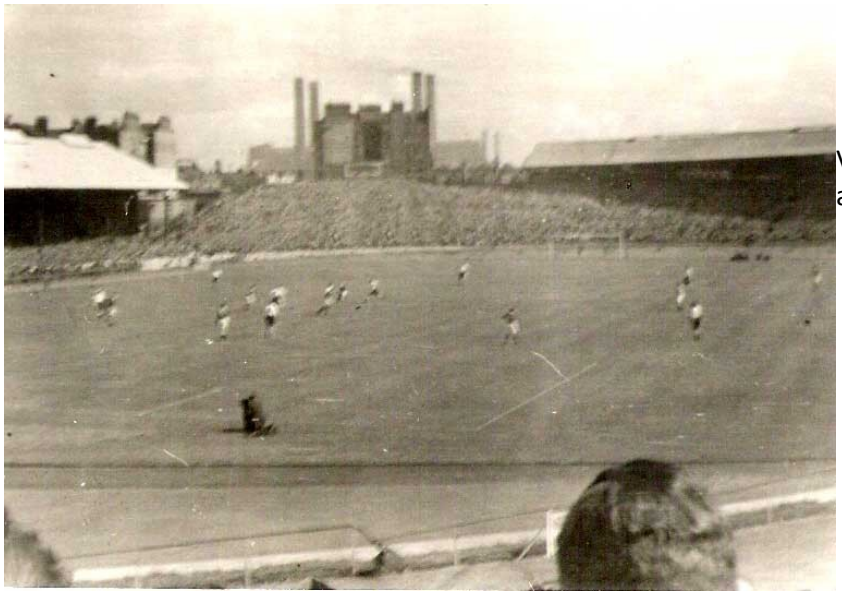
Voor de trappen van St. Pauls .

St. Martins Church

Kaartjesautomaten van de Underground.

In de Underground.

Uitrusten op Piccadilly Circus.



Voetbalwedstrijd met hond als midvoor (buitenspel)

Picknick in Hydepark.

Laatste reis, op weg naar huis.

11. Nawoord.

Mijn H.T.S. opleiding heb ik succesvol afgerond. Weliswaar met een onderbreking door verplichte militaire dienst. Mijn kennis van Radio techniek en Telegrafie heeft nadien nog invloed gehad op mijn verdere leven. Tijdens de waternoodramp van 1953 ben ik gedropt als militair verbindingsman in Zierikzee en heb op die manier getracht hulp te bieden.
In militaire dienst, heb ik voor NSF uit Hilversum militaire Zend en Ontvang apparatuur in Frankrijk op een militaire tentoonstelling begeleid. Dit geschiedde samen met andere in Nederland geproduceerde militaire producten zoals bv de DAF truck met Trado aandrijving
(TRA staat voor Van der TRAppen, de ingenieur die dit systeem heeft bedacht en DO voor Van DOorne, zo leerde ik tijdens de reis. Van der Trappen was er, evenals anderen, in militair uniform bij. Alleen militairen hadden toegang tot dit soort tentoonstellingen).
Door het inrichten van militaire mobiele radiostations met het door het Amerikaanse leger ter beschikking gestelde apparatuur en het inrichten van complete zalen met les en oefenapparatuur onder mijn leiding, kon ik in het militaire kamp een potje breken. Vooral toen de hoge Amerikaanse inspectie officieren uiterst tevreden waren.
Vermoedelijk door het voorgaande is mij bij een militaire overtreding een verblijf na de dienst vervulling in de militaire strafkolonie Nieuwersluis onthouden. De slechtste militair die de Nederlandse krijgsmacht ooit heeft gekend wist op miraculeuze wijze Nieuwersluis te ontlopen. Waarschijnlijk door het ingrijpen van de kampcommandant, een reserve officier.
Tijdens mijn gehele diensttijd heb ik John Leddy, (Hij had ook een marconisten opleiding gevolgd) als slapie, leren kennen. Hij wilde net als ik zo snel mogelijk de dienst verlaten. Hij bereidde zich voor op het examen voor de toelating aan de toneelschool. Ook later toen we samen bij een militaire familie ingekwartierd waren heb ik veel declamaties over mij heen horen gaan.
Mijn praktijk jaar van de H.T.S. heb ik gedurende een half jaar als betaald radiotechnicus in de werkplaats van Radio Holland in Amsterdam kunnen uitoefenen. John Leddy zat inmiddels in Amsterdam op de toneelschool zodat we elkaar opnieuw troffen. Wij slaagden op het zelfde moment, hij voor de toneelschool en ik voor de H.T.S.. We hebben nog steeds contact met elkaar.
Uit deze tijd stammen ook mijn allerbeste vriendschappen. Hoewel ik mijn vrouw Miny al van af de prille jeugd kende en we tijdens mijn varende periode brieven wisselden, kwam ik haar toevallig tijdens enkele dagen verlof, op 1 januari 1950 ’s nachts midden in Goor tegen.
Sinds dat moment zijn we bij elkaar en nu bijna al zestig jaar getrouwd. Uit deze periode komt ook onze vriendschap met Jan Poortman voort. Na mijn varende periode schonk ik hem mijn hobbyzender. Door deze hobby en onze gezamenlijke interesses in alles wat er in het leven om ons heen gebeurt komt hij al van af zijn jeugd als vriend bij ons over de vloer.

(Engelbert) Bert Spoor.

Goor, november 2015

12. Bijlagen:

Bijlage 1	:	Arbeidsovereenkomst Radio Holland en Radiotelegrafist	blz. 100, 101
Bijlage 2	:	Arbeidsovereenkomst Reder en Radiotelegrafist	blz. 102, 103
Bijlage 3	:	Foto prinses Margriet bij “Einde scheepstelegrafie”	blz. 104
Bijlage 4	:	“Marconi het zwijgen opgelegd”	blz. 105
Bijlage 5	:	Vervolg van “Marconi het zwijgen opgelegd”	blz. 106
Bijlage 6	:	Vervolg krantenartikel “Einde scheepstelegrafie”	blz. 107
Bijlage 7	:	Uitnodiging “Einde scheepstelegrafie”	blz. 108
Bijlage 8	:	Programma “Einde scheepstelegrafie”	blz. 109

Meer verhalen van Engelbert Spoor op Mijn Stad Mijn Dorp, de beeldbank van de Stichting Historisch Goor:

Herinneringen aan de tweede wereldoorlog:

Deel I Mijn herinneringen aan de 2e wereldoorlog. Het begin.

Deel II Duitse radar bij Goor tijdens tweede wereldoorlog.

Deel III De laatste maanden voor de bevrijding.

Deel IV Mijn herinneringen aan de G.Z.& P.C. De Whee in de periode 1940-1945.

Deel V Het bombardement op Goor en de weken er na.

Deel VI De bevrijding van Goor en de periode er na.

Bijlage 1

NEDERLANDSCHE TELEGRAAF MAATSCHAPPIJ
„RADIO-HOLLAND" N.V.

ARBEIDSOVEREENKOMST

tussen

de Nederlandsche Telegraaf Maatschappij „Radio-Holland" N.V.

en

Radiotelegrafist

De NEDERLANDSCHE TELEGRAAF MAATSCHAPPIJ „RADIO-HOLLAND" N.V., gevestigd te Amsterdam, hierna te noemen *R.H.*

en Engelbert Antony SPOOR
wonende te Goor (O)

geboren te Goor (O) , de 7e September 1928
hierna te noemen de *telegrafist*,
hebben de volgende Arbeidsovereenkomst gesloten:

I. a. De *telegrafist* treedt in dienst van *R.H.* als radiotelegrafist, om als zodanig dienst te doen ter bediening van radiostations aan de wal of aan boord van schepen daar, waar de *telegrafist* daartoe hetzij binnen hetzij buiten Europa door *R.H.* zal worden aangewezen.

b. Onder „bediening van radiostations" wordt verstaan de bediening in de meest uitgebreide zin, dus zowel het onderhoud der installaties en toestellen van het station, daaronder begrepen alle op het station of op het schip aanwezige electronische toestellen, voor welker onderhoud *R.H.* verantwoordelijk is, als het aannemen, verzenden, distribueren enz. van radioberichten en het incasseren en aan *R.H.* verantwoorden der daarvoor verschuldigde taksen met al hetgeen tot dit alles kan worden geacht te behoren, een en ander naar de bepalingen, vervat in het „Reglement voor de Radiotelegrafisten van de Nederlandsche Telegraaf Maatschappij „Radio-Holland" N.V." behorende bij de Collectieve Arbeidsovereenkomst gesloten tussen de Nederlandsche Telegraaf Maatschappij „Radio-Holland" N.V. en de Centrale van Kapiteins en Officieren ter Koopvaardij en de „Algemene Dienstvoorschriften", welke *R.H.* heeft vastgesteld of alsnog zal vaststellen en overeenkomstig alle maatregelen en instructies, welke *R.H.* voor een goede uitvoering van de dienst heeft vastgesteld of alsnog zal vaststellen.

II. Het is de *telegrafist* niet geoorloofd enige bijbetrekking waar te nemen.

III. a. De *telegrafist* is verplicht op aanwijzing van *R.H.* een arbeidsovereenkomst aan te gaan met een door *R.H.* aan te wijzen *reder* voor de dienst als radiotelegrafist aan boord van schepen, welke die *reder* voor de vaart ter zee gebruikt en zich ter uitvoering dier overeenkomst op zodanig schip te laten monsteren.

b. de *telegrafist* is ook jegens *R.H.* gehouden aan de in het vorige lid bedoelde arbeidsovereenkomst uitvoering te geven en haar bepalingen getrouwelijk na te komen.

c. Gedurende de dienst aan boord maakt de *telegrafist* deel uit van de staf van het schip en is hij onderworpen aan reglementen voor de dienst aan boord, welke de *reder* mocht hebben vastgesteld en aan het gezag van de kapitein.

d. De *telegrafist* verbindt zich jegens *R.H.* geen zijner arbeidsovereenkomsten met een *reder* op te zeggen zonder voorafgaande goedkeuring van *R.H.*

IV. De *telegrafist* is jegens *R.H.* aansprakelijk voor de hem toevertrouwde gelden, toestellen, boeken, schriften enz. en *R.H.* is gerechtigd door zijn opzet of grove schuld aan toestellen overkomen beschadigingen voor zijn rekening te doen herstellen en voor zijn rekening nieuwe boeken, schriften enz. aan te schaffen.

V. a. De *telegrafist* is verplicht door hem gevonden verbeteringen aan toestellen van *R.H.* aan *R.H.* mede te delen.

b. In afwijking van art. 10 der Octrooiwet blijven uitvindingen van de *telegrafist* op radiotelegrafisch, radiotelefonisch of electronisch gebied zijn eigendom; de *telegrafist* is echter gehouden zodanige uitvindingen aan *R.H.* tegen voorkeursprijs aan te bieden.

VI. *R.H.* is gerechtigd de *telegrafist* wegens herhaalde tekortkomingen in zijn dienst of overtreding van de „Algemene Dienstvoorschriften" of instructies, nalatigheid in het vervullen van zijn plicht of ander wangedrag voor de tijd van een dag tot twee maanden te schorsen; gedurende de schorsing heeft de *telegrafist* geen recht op gage. De schorsing zal hem schriftelijk met opgave van redenen worden medegedeeld.

VII. a. De *telegrafist* ontvangt gedurende zijn dienstbetrekking een vaste maandelijkse gage.

b. Zijn aanvangsgage bedraagt *f* 125.- per maand.

c. De loon- en arbeidsvoorwaarden zullen worden bepaald overeenkomstig het in art. I. b. genoemde Reglement en de „Algemene Dienstvoorschriften".

VIII. a. de dienstbetrekking gaat in op de 1ste Augustus 1948.
en is aangegaan tot wederopzeggens, met dien verstande, dat zij niet opgezegd kan worden tegen een datum vroeger dan 18 maanden na de dag van aanvang; opzegging moet schriftelijk geschieden.

R H. 936 448

Bijlage 1

b. Met inachtneming van het sub. a. bepaalde bedraagt de opzeggingstermijn:
indien de dienstbetrekking in Nederland zal worden beëindigd of wordt opgezegd terwijl de *telegrafist* zich in Nederland bevindt: een maand;
indien de dienstbetrekking in het buitenland zal worden beëindigd en de *telegrafist* zich ten tijde van de opzegging niet in Nederland bevond: drie maanden.

IX. a. Wanneer de *telegrafist* de dienstbetrekking in het buitenland beëindigt zonder inachtneming van de voorgeschreven opzeggingstermijn, is hij, behoudens beroep op de rechter, gehouden aan *R.H.* alle kosten te vergoeden, welke *R.H.* voor zijn vervanging maakt, onverminderd zijn verplichting tot betaling van schadeloosstelling of schadevergoeding volgens de wet.

b. Bij opzegging door *R.H.* wegens dringende redenen als bedoeld in art. 1639p B.W., wanneer de *telegrafist* de dienstbetrekking doet eindigen zonder inachtneming van de opzeggingstermijn en bij ontbinding van de dienstbetrekking op verzoek van de *telegrafist* op grond van gewichtige redenen, heeft laatstgenoemde geen aanspraak op vergoeding voor nog niet genoten verlofdagen, behoudens voor zover hij zodanig recht kan ontlenen aan art. 414 W. v. K.

X. a. Indien de dienstbetrekking buitenslands eindigt, heeft de *telegrafist*, tenzij *R.H.* hem de dienstbetrekking heeft opgezegd wegens dringende redenen, als bedoeld in art. 1639p B.W., of de *telegrafist* de dienstbetrekking doet eindigen zonder inachtneming van de opzeggingstermijn of de dienstbetrekking is ontbonden op verzoek van de *telegrafist* op grond van gewichtige redenen, recht op vrij vervoer naar Nederland; dit recht vervalt, indien de *telegrafist* niet binnen een door de kapitein of de vertegenwoordiger van *R.H.* in redelijkheid te bepalen termijn de terugreis aanvaardt.

b. De *telegrafist* is verplicht, zo *R.H.* hem daartoe de gelegenheid geeft, met een Nederlands schip te repatriëren en gedurende de thuisreis als *telegrafist* dienst te doen op zijn laatstgenoten basis-gage.

c. Geeft *R.H.* de *telegrafist* niet de in het vorige lid bedoelde gelegenheid, zo zal de kapitein of de vertegenwoordiger van *R.H.* de *telegrafist* een bewijs geven, aangevend langs welke weg en op welke wijze hij moet repatriëren en hem reisgeld en zonodig de vereiste passage-biljetten verstrekken.

d. De kapitein of de vertegenwoordiger van *R.H.* draagt zorg, dat de kortstmogelijke weg wordt aangewezen en dat de *telegrafist* overeenkomstig zijn rang wordt behandeld.

e. De *telegrafist* heeft recht op basis-gage tot en met de dag, waarop hij langs de aangegeven weg in Nederland is teruggekeerd of had teruggekeerd kunnen zijn, voor zover hij deze gage niet heeft genoten krachtens lid b.

XI. ~~Onverminderd hetgeen in art. IX. b. is bepaald, heeft de *telegrafist* bij het einde der dienstbetrekking~~ recht op vergoeding voor nog niet genoten verlof ten bedrage van de basis-gage over de ontbrekende verlofdagen.

XII. Indien tijdens de duur van het dienstverband tussen *R.H.* enerzijds en de Centrale van Kapiteins en Officieren ter Koopvaardij anderzijds een wijziging in de Collectieve Arbeidsovereenkomst tot stand komt, zullen de gewijzigde loon- en arbeidsvoorwaarden ook van toepassing zijn op het dienstverband krachtens deze overeenkomst:

a. met betrekking tot de gages: met ingang van de dag, waarop de wijziging krachtens de Collectieve Arbeidsovereenkomst in werking treedt;

b. met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden: met ingang van de dag volgende op die, waarop de kapitein in het bezit van de gewijzigde arbeidsvoorwaarden zal zijn of daarmede bekend behoorde te zijn.

XIII. Bij beëindiging van de onder art. I. b. bedoelde Collectieve Arbeidsovereenkomst zonder dat die overeenkomst aanstonds door een nieuwe wordt vervangen, blijven de bepalingen van het in dit artikel genoemde Reglement van toepassing.

XIV. Waar in deze arbeidsovereenkomst wordt verwezen naar de „Algemene Dienstvoorschriften" en naar Reglementen, zullen deze slechts van kracht zijn voor zover niet in strijd met de bepalingen van de Collectieve Arbeidsovereenkomst, gesloten tussen *R.H.* en de Centrale van Kapiteins en Officieren ter Koopvaardij en het daarbij behorende Reglement.

Aldus in drievoud gedaan en getekend te Amsterdam, de 1ste Augustus 1948.

De telegrafist,

J.C. Spoor.

Nederlandsche Telegraaf Maatschappij
„RADIO-HOLLAND" N.V.

Ondergetekende J.C. Spoor
verklaart hiermede zich sterk te maken voor de minderjarige E.A. Spoor
de nakoming van de hem opgelegde verplichtingen van deze arbeidsovereenkomst te garanderen.

J.C. Spoor.

Bijlage 2

NEDERLANDSCHE TELEGRAAF MAATSCHAPPIJ
„RADIO-HOLLAND" N.V.

Oranjefontein

KOOPVAARDIJ

WATERSCHOUT AMSTERDAM

ARBEIDSOVEREENKOMST
voor onbepaalde tijd tussen Reder en Radiotelegrafist

Tussen de NEDERLANDSCHE TELEGRAAF MAATSCHAPPIJ „RADIO-HOLLAND" N.V., gevestigd te Amsterdam, verder te noemen *R.H.*, ten deze in haar kwaliteit van gevolmachtigde van

Verenigde Ned.Scheepv.My. (Oranjefontein)

te Amsterdam , verder te noemen *reder*,
en B.A. Spoor
Ruysdaalstraat 14
Baarnden

geboren te Goor op 7 Sept. 1928 , verder te noemen *telegrafist*,

is de navolgende Arbeidsovereenkomst gesloten:

I. De *telegrafist* zal voor onbepaalde tijd als radiotelegrafist dienst doen op de door *R.H.* namens de *reder* aan te wijzen schepen, welke de *reder* voor de vaart ter zee als koopvaardijschepen gebruikt. *)

II. Deze arbeidsovereenkomst gaat in op de 4 Aug. 1948 ; de dienst aan boord van het schip vangt aan te Amsterdam op de 4 Aug. 1948

III. a. De gage van de *telegrafist* is, in het verband van deze overeenkomst, de gage, welke is vastgesteld in zijn arbeidsovereenkomst met *R.H.*
Gedurende zijn arbeidsovereenkomst met de *reder*, komt hem het bedrag van deze gage van de *reder* toe.

b. Met inachtneming van de daarvoor geldende wettelijke bepalingen kunnen aan de *telegrafist* gedurende de duur dezer arbeidsoverkomst uitbetalingen worden gedaan.
Deze betalingen geschieden op vertoon van en na inschrijving in het z.g. Betalingboekje, waarvan de *telegrafist* een te zijnen name gesteld exemplaar bezit en waarin ook alle andere gedurende de duur dezer arbeidsovereenkomst aan de *telegrafist* gedane betalingen worden ingeschreven, onder gehoudenheid van de *telegrafist* om alle aan hem gedane betalingen in dat boekje te doen paraferen door degeen, die de betaling doet.

c. Voor zover deze gage ingevolge het bepaalde onder b. niet aan de *telegrafist* is uitbetaald aan boord, wordt deze gage door *R.H.* namens de *reder* aan de *telegrafist* betaald.

IV. Buiten en behalve deze gage heeft de *telegrafist* aan boord recht op vrije voeding, huisvesting (daarbij inbegrepen het gratis in bruikleen ontvangen van bed, beddegoed en eetgerei), geneeskundige behandeling en verpleging (voor zover deze beide laatsten ook aan de overige scheepsofficieren worden gegeven), overeenkomstig de rang en de verplichtingen van de scheepsofficier, met wie hij aan boord is gelijkgesteld.

*) Wanneer er bij het sluiten van de arbeidsovereenkomst oorlogvoerende landen of geblokkeerde havens zijn, dan hierbij te voegen: die naar het/de oorlogvoerende land(en) (naam van het land of de landen) en geblokkeerde havens in (naam van het land of de landen) inbegrepen.

R.H. 905 4 48

Bijlage 2

V. De *telegrafist* is tegenover de *reder* niet gerechtigd tot andere premies, tantièmes, schadeloosstellingen, pensioenuitkeringen, e.d. dan waartoe de wet een scheepsofficier uitdrukkelijk gerechtigd verklaart tegenover een reder, noch tot vergoeding of loon voor hem opgedragen andere werkzaamheden dan die van een radiotelegrafist, behoudens het bepaalde in art. 420 W. v. K.

VI. Boeten, welke de *telegrafist* door de kapitein worden opgelegd, komen ten bate van de Stichting Pensioen-, Spaar- en Ondersteuningsfonds voor Personeel der Nederlandsche Telegraaf Mij. „Radio-Holland" te Amsterdam.

VII. Van de in art. 414 W. v. K. toegekende 7 of tweemaal 5 achtereenvolgende vrije dagen per jaar wordt door de ondergetekenden afgeweken ten gunste van de *telegrafist* door toekenning van de verlofregeling, zoals die vervat is in het Reglement voor de Radiotelegrafisten van de Nederlandsche Telegraaf Maatschappij „Radio-Holland" N.V., behorende bij de Collectieve Arbeidsovereenkomst, gesloten tussen de Nederlandsche Telegraaf Maatschappij „Radio-Holland" N.V. en de Centrale van Kapiteins en Officieren ter Koopvaardij.

VIII. De *telegrafist* is onderworpen aan het reglement voor de dienst aan boord en aan overige reglementen van de *reder* en van *R.H.*

IX. Zowel de *reder*, respectievelijk *R.H.* namens de *reder*, als de *telegrafist* hebben het recht deze arbeidsovereenkomst, met inachtneming van een opzeggingstermijn van ten minste 24 uur en met inachtneming van het bepaalde in art. III, sub d. en art. VIII van de Arbeidsovereenkomst tussen *R.H.* en de *telegrafist* aangegaan, te beëindigen.

X. Waar in deze arbeidsovereenkomst wordt verwezen naar reglementen, zullen deze slechts van kracht zijn, voor zover niet in strijd met de bepalingen van de in artikel VII genoemde Collectieve Arbeidsovereenkomst en het daarbij behorende Reglement.

Aldus in vijfvoud gedaan en getekend te Amsterdam

op 4 Augustus 1948

P. et. Spoor.

Nederlandsche Telegraaf Maatschappij
„RADIO-HOLLAND" N.V.
DE INSPECTEUR

W. Cvan de Nadort

Bijlage 3

EINDE SCHEEPSRADIOTELEGRAFIE

De beëindiging van de maritieme radiotelegrafie per 1 februari jongstleden, was aanleiding voor een reünie van 900 (oud)radio-officieren en marconisten in de Rotterdam Cruiseterminal. Op 13 maart vond de bijeenkomst plaats, die werd bijgewoond door Hare Koninklijke Hoogheid prinses Margriet. Voor de gelegenheid was een tentoonstelling opgezet van historische apparatuur en viel een groot aantal oude films en foto's te zien (foto: Tom Kroeze).◆

Marconi het zwijgen opgelegd

Na de ramp met de Titanic werd de marconist vast lid van de scheepsbemanning. Nederland had in een kleine eeuw vierduizend 'sparks' of radio-officieren, zoals ze later werden genoemd. Op 1 januari houdt de maritieme telegrafie op te bestaan en in februari gaat het beroep marconist, het buitenbeentje aan boord, officieel ter ziele.

door Hans van Wissen

HENK MIDDELKOOP, secretaris van Stichting Historisch Materiaal, wilde kapitein worden. Zijn vader was machinist bij een baggerbedrijf, hij ging mee in zijn schoolvakanties en wist één ding zeker: 'Ik wil geen machinist worden.' 'Ik had een vader van de oude stempel. Het koper moest glimmen. Hij had een diep ontzag voor zijn meerderen; als de kapitein niet in vol ornaat de trap afkwam, was het niet goed. Die onderdanigheid wilde ik dus een groep veteranen bijeen om nieuwe vondsten op te knappen, oude zenders gebruiksklaar te maken, de 'oceaanpost' van weleer te schikken.

Jan Schenk en Rob Verbon, twee oud-marconisten, animators ook van de grote reünie die volgend jaar maart wordt georganiseerd, dragen een bril. De hele club die het materiaal in haven 2121 van roest ontdoet, draagt een bril. Want wie vroeger – tot midden jaren zeventig – naar zee wilde en ook maar de geringste oogafwijking had, wist dat hij afgekeurd zou worden voor werk als stuurman. Dan was er maar één alternatief: marconist.

maar een paar uurtjes boven poetsen', zei de docent Morse-schrijven tegen de weerspannige leerling.

Maar na verloop van tijd hoopte zich op die zolder 'gewoon geschiedschrijving' op. Het beeld van een duizelingwekkende communicatievernieuwing lag daar te verroesten en te vergelen. 'Het is toch onvoorstelbaar', zegt Schenk, 'dat Marconi een eeuw geleden draadloos niet verder kwam dan twee kilometer, en dat we nu allemaal met zo'n klote GSM rondlopen. Wat is nu een eeuw?'

De ex-marconisten die op de Amsterdamse zolder strafwerk verrichtten, hebben nu spijt dat ze niet eerder op de gedachte kwamen hun beroep, het enige beroep dat naar een mens is genoemd, museaal in ere te houden. 'Oud Roest' mist een paar schakels in de keten 'van Marconi tot e-mail', de ontwikkeling van de oude vonk- en lampzenders naar het GMDSS-pakket, waarmee Radio Holland thans moderne schepen uitrust.

Rob Verbon werkt nog steeds bij Radio Holland. Maar de betrekkelijk korte periode dat hij marconist was, beschouwt hij nog altijd als 'sleuteltijd'. In die twee jaar dat je de morse-

Een groot deel van de opvarenden had, zo is ook nog steeds de overtuiging van Middelkoop, gered kunnen worden als er internationale afspraken waren geweest over het uitluisteren en het automatisch detecteren van alarmseinen voor in de buurt varende schepen. 'Na de ramp werd pas een internationaal verdrag gesloten: Solas – Safety of Live at Sea. Elk schip boven de 1600 ton diende voortaan een marconist aan boord te hebben.

'Het Belgische SAIT, dat als SAIT Radio Holland-groep nu weer de moedermaatschappij is, kon begin deze eeuw zijn verplichtingen ten aanzien van Nederlandse schepen niet nakomen, vanwege de Belgische betrokkenheid bij de Eerste Wereldoorlog. Dus besloten de neutrale Nederlandse reders in gezamenlijkheid een eigen maatschappij op te richten.'

De reders, die Radio Holland in het leven riepen, werkten nauw samen met Marconi zelf. De in Italië geboren Guglielmo Marconi opereerde in Engeland. Middelkoop: 'Hij had een Iers/Schotse moeder, die rijk was geworden in de whisky-verkoop. Met haar geld experimenteerde hij in de telegrafie, die hem fascineerde.'

door Hans van Wissen

'OP DE EEN of andere Griek' zit mogelijk de laatste Nederlandse marconist. De Grieken hadden van oudsher bouwvallige schepen, met nog bouwvalliger zendapparatuur. Wie voor de Nederlandse rederijen niet meer acceptabel was – meestal door delinquent gedrag – kon altijd nog terecht op een Griek.

Ofschoon de gehele wereldvloot geacht wordt per 1 januari omgebouwd te zijn en uitsluitend nog per satelliet te communiceren, heeft zo'n Griek wellicht nog de oude apparatuur, en dus een marconist. Maar Nederlandse 'radio-officieren' op Nederlandse schepen zijn er al niet meer. Op 1 februari 1999 wordt het beroep officieel opgeheven.

'Nautische nostalgie', mijmert Wim van Eeuwen. De oude monteur staat voor de inductor van Rhumkorff. Die klos stelde de Italiaans/Engelse ingenieur Guglielmo Marconi eind vorige eeuw in staat als eerste draadloos een afstand van anderhalve mijl te overbruggen. 'Het materiaal is allemaal veel te mooi om weg te doen', zegt Van Eeuwen.

Bij Radio Holland in Rotterdam is al die historische zend- en ontvangapparatuur opgeslagen. 'Oud Roest' heetten de Radio-Hollanders die het materiaal in 1994 gingen ordenen. *Oud Roest* heet ook het periodiek van de Stichting Historisch Materiaal Radio Holland.

Het is puur toeval dat er nog zoveel over is uit de Marconi-tijd, zegt voormalig marconist Jan Schenk. De stichting heeft als oogmerk de oude en gerestaureerde apparatuur in bruikleen te geven ten behoeve van musea en thematentoonstellingen. Materiaal is afgestaan aan het Scheepvaartmuseum van Amsterdam, aan IJmuiden, aan de TU Delft, zelfs aan de Radio-Holland-vestiging in Singapore.

Maar in de Rotterdamse thuishaven is de beschikbare ruimte nauwelijks museaal te noemen. Toch komt daar nog elke woensdag pel. H. ...oper moest glimmen. Hij had een diep ontzag voor zijn meerderen; als de kapitein niet in vol ornaat de trap afkwam, was het niet goed. Die onderdanigheid wilde ik dus niet. Maar ik wilde wel naar zee. Een paar maanden voor mijn eindexamen bleek ik na een gezondheidsonderzoek een bril nodig te hebben. Een geweldige teleurstelling. Ik had mulo met wiskunde, en er was dus maar een alternatief, marconist worden. Ik heb meteen de opleiding gedaan.'

Er waren twee 'radioscholen', in Rotterdam en in Amsterdam. Verbon kwam terecht in het pand aan de hoofstedelijke Keizersgracht. De afgedankte apparatuur daar belandde op zolder. En hoe sneller dat afdanken – door de voortschrijdende communicatietechniek – ging, des te meer 'oud roest' verscheen op die zolder. Het enige onderhoud dat werd gepleegd, was een vorm van strafwerk. 'Ga jij

Rob Verbon werkt nog steeds bij Radio Holland. Maar de betrekkelijk korte periode dat hij marconist was, beschouwt hij nog altijd als 'sleuteltijd'. In die twee jaar dat je de morsesleutel leerde bedienen, en de volgende periode op zee, werd je volwassen. De meeste marconisten hielden het op hun 27ste voor gezien, omdat ze dan niet meer opgeroepen konden worden voor de dienstplicht.

Aan boord waren ze buitenbeentjes, eenlingen. Halve geleerden. Verantwoordelijk voor de communicatie in geval van nood. De marconist was de enige die (in morse) verbinding kon maken met schepen in de omgeving en kuststations (Scheveningen Radio) aan de wal. Hij verzond in 'probleemgebieden' als de zuidelijke Pacific of de Chinese zee telegrammen voor schepen die niet zelf verbinding konden maken met Scheveningen Radio. Hij waarschuwde voor storm, was de weerman. Hij repareerde navigatie-apparatuur, was 'de oren', zoals Middelkoop zegt, van de sleepboten die 'op station' lagen. Die sleepboten, van Smit-Tak of Wijsmuller, haalden dankzij de radio-officier opdrachten binnen.

Ze waren geliefd – Schenk, Verbon en Middelkoop benadrukken het in koor – als ze de voetbaluitslagen doorgaven, ze werden benijd als het schip aanlegde. Dan was er – op misschien wat reparatiewerk na – niets voor ze te doen, en konden ze naar hartelust stappen.

Op de koopvaardij werkten ze doorgaans acht uur per dag. Twee uur op, twee uur af. Berichten 'uitluisteren'. Noodsignalen opvangen. In die twee uur pauze was van slapen natuurlijk geen sprake. 'Dan stond je op de brug', zegt Schenk. Bij de marine kwam van rust al helemaal niets. Daar moesten elk moment berichten opgevangen kunnen worden. Op een groot schip gingen wel tien marconisten mee. 'Nog tot in de Golfoorlog. Want stel je voor dat de satelliet uitviel en dat de thuisbasis van contact bleef verstoken.'

OP HET HOOGTEPUNT, in 1962, waren 750 Nederlandse marconisten in één jaar varende. In totaal zijn zo'n vierduizend Nederlanders vanaf het begin van de eeuw, marconist geweest. Het werd een erkend en verplicht beroep na de ramp met de Titanic, in 1912.

...opereerde in Engeland. Middelkoop: 'Hij had een Iers/Schotse moeder, die rijk was geworden in de whisky-verkoop. Met haar geld experimenteerde hij in de telegrafie, die hem fascineerde.'

Marconi had gelezen over Samuel Morse, de Amerikaanse kunstkenner en schilder, die – eenmaal benoemd tot hoogleraar in Londen – halverwege de 18de eeuw een nieuwe taal had ontwikkeld. Een taal van streepjes en lijnen: de morse-code. Jan Schenk: 'Een taal die je nooit meer vergeet. Je tweede taal.' Verbon: 'En het leren ervan was net als met schaatsen, je ging zo op je bek, drie fouten en je werd gewipt.'

DE EERSTEN die de morse-taal op zee gingen hanteren, waren telegrafisten van de spoorwegen. Ze gebruikten de vonkzender van Marconi of, later, van het Duitse Telefunken: 'Want die Duitsers lieten zich ook niet onbetuigd.' Het woord 'vonk' is niet alleen in de naam van Telefunken en in *Rundfunk* terug te vinden, het Engelse *spark* werd zelfs de dagelijkse benaming voor een marconist.

In 1904 werd als eerste Nederlandse schip de Noorddam van de Holland Amerika Lijn met een telegrafie-installatie uitgerust. In 1938 kwam de lampzender, in 1965 pas de eerste marifoon, op de Rotterdam: 'Aanvankelijk een kast die niet te tillen was, nu een apparaat ter grootte van een autoradio', aldus Schenk, 'en op dit moment kun je, als je tot tien kunt tellen, de hele wereld bellen.'

In bijna vervlogen tijden luidde in de stuurhut en op de brug een oorverdovende bel als de marconist in actie moest komen. Er was een verplichte stilteperiode aan boord, opdat de spark zwakke signalen kon uitluisteren. Een verplichting was ook om eenmaal per dag de positie van het schip door te geven aan Scheveningen Radio. 'Dan wisten de vrouwen thuis waar manlief uitging.'

Maar met de sluiting van Schevingen Radio op 1 januari verdwijnt de maritimie telegrafie. Een maand later wordt ook het beroep marconist officieel opgeheven. Vijfhonderd voormalige sparks hebben zich reeds gemeld voor de reünie op 13 maart, in de Rotterdamse Cruise Terminal. Mét een expositie van de gekoesterde communicatie-apparatuur. 'Oud roest' dus.

Bijlage 6

deVolkskrant
Vervolg
Radio Holland
Marine
SAIT
RADIO HOLLAND
GLASS - FRAGILE

Bijlage 7

STICHTING HISTORISCH MATERIAAL

RADIO-HOLLAND

Rotterdam, 11 februari 1999.

L.S.,

Met veel genoegen bieden wij u hierbij uw toegangskaart (meet route beschrijving op de achterzijde), deelnemerslijst (per 28-1-1999) en de speciale uitgave "Oud Roest nr. 6/1999" aan.

De verwachting is dat er ca. 1400 deelnemers zullen zijn aan de reünie en de RH-veteranen-bijeenkomst.

Wij willen enkele punten van huishoudelijke aard onder uw aandacht brengen:

- Prinses Margriet der Nederlanden zal de reünie openen.
- Wilt u dit mee maken dan verzoeken wij u om uiterlijk 10.45 uur aanwezig te zijn. Er is niet voor iedereen een zitplaats dus gaarne voorrang aan de aanwezige "éminence grise" .
- U dient uw toegangskaart mee te brengen; deze zal worden ingenomen bij de receptie.
- Vergeet u ook de naambadge niet (zie uitnodiging) – in de aankomsthal zijn naamkaarthouders beschikbaar en wij verzoeken u deze te gebruiken.
- Er zijn roltrappen en een lift aanwezig.
- Er zal een videoband (VHS) van deze dag worden gemaakt waarop U kunt inschrijven; een inschrijfformulier zal op de reünie beschikbaar zijn (bij de hieronder genoemde stand).
- Er zal een een kleine stand aanwezig zijn waar u artikelen kunt kopen oa. een verzilverde seinsleutel als miniatuur presse papier.
- Door het groot aantal deelnemers zou er een parkeerprobleem kunnen ontstaan. WIJ RADEN U DAAROM AAN OM, WAAR MOGELIJK, GEBRUIK TE MAKEN VAN HET OPENBAAR VERVOER (zie de route beschrijving op de achterzijde van uw toegangskaart).
- De mensen van de organisatie herkent u aan een naambadge gemarkeerd met een blauwe, ronde stip. Bij vragen kunt U één van hen benaderen.
- Van velen van u hebben wij foto's tijdelijk in bruikleen hebben gekregen en gezien de grote hoeveelheid hebben wij een selectie daaruit gemaakt.

Met de ingesloten informatie hopen wij u voldoende te informeren omtrent de reünie "Einde van de Scheepsradiotelegrafie". Voor zover dat nog nodig is, hopen wij dat u hiermede vast in de stemming komt en zien er naar uit u op zaterdag 13 maart as. in de Cruise Terminal Rotterdam aan de Wilhelminakade te mogen ontmoeten.

Met vriendelijke groet,
Henk Middelkoop – namens de reünie-organisatie.

Sekretariaat: Postbus 5068,
3008 AB Rotterdam
Telefoon: 010 - 428 33 44
Telefax : 010 - 428 14 98

Bezoekadres:
Eekhoutstraat 2
3087 AB Rotterdam
(op afspraak)

Gironummer 7231050
tnv. Stichting Historisch
Materiaal Radio-Holland
K.v.K. Rotterdam nr. S134640

Bijlage 8

STICHTING HISTORISCH MATERIAAL
RADIO-HOLLAND

Programma Reünie "Einde van de scheepsradiotelegrafie" d.d. zaterdag 13 maart 1999

Uur	ACTIVITEITEN GROTE ZAAL	Uur	ACTIVITEITEN FILMZAAL
10.00 - 11.00	Zaal open, inchecken en koffie	10.00- 11.00	Ontvangst pers
11.00- 11.20	Mogelijkheid om hier via televisie monitoren de officiële opening te volgen	11.00	Begin officiële gedeelte
		11.00- 11.10	Welkomst toespraak door de heer D.A. Slager, General Manager van Radio Holland Marine B.V.
		11.10-11.20	Toespraak Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat mevrouw drs. J.M. de Vries
		11.20-11.25	Openingsceremonie door H.K.H. Prinses Margriet der Nederlanden
11.20 - 11.45	Rondleiding gasten langs tentoongestelde apparatuur en foto exposities		
		11.45	Einde officiële gedeelte
11.45 - 12.30	Ontmoeting, hernieuwde kennismaking met oud-collega's, bezichtiging tentoonstelling, alles onder genot van een drankje	11.45-15.00	Videopresentaties van historische filmbeelden uit het leven van de radio officier
12.30 - 14.30	Lunch buffet en zie verder programma vanaf 11.45 uur		
14.30 - 17.00	Expositie bezoek, seinproef etc.	14.30-15.00	Vergadering Radio Holland veteranen
		15.15-15.35	Video Scheveningenradio/PCH
		15.35-16.00	Lezing " De Nederlandse Kustwacht en GMDSS" door de heer P. Verburg
		16.05 - 16.20	Optreden Shanty koor "Windstilte"
		16.20-16.40	Video Scheveningenradio/PCH
		16.40-17.00	Optreden Shanty-koor "Windstilte"
		17.00-17.10	Slotwoord door H.A. Aardse voorzitter Stichting Historisch Materiaal
17.10	Einde Reünie		