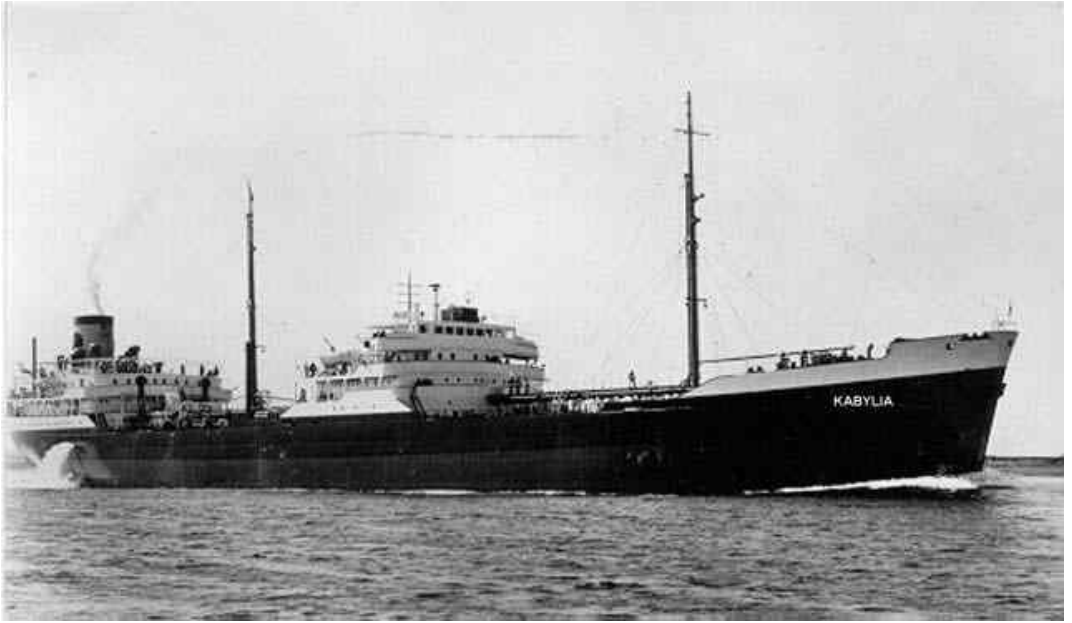


ss Kabylia



The Shell tanker ss Kabylia, call sign PFGI, was one of a series of so called Dutch K-tankers. Their names all started with the letter K and of course also being named after a sea shell. Built as a 'General Purpose' tanker by Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Mij., Amsterdam as new build 289 (12100 grt, 169x21 m, 14.5 knots). The sea shell after which the ship was named was on board, as on all the other Shell tankers, usually in a glass box in the mess room. All K-tankers had a deadweight of - give and take - 18.000 brt. The ship was propelled by a 7500 hp Pametrada turbine engine giving it a service speed of about 15 knots. It was equipped with 4 turbine powered cargo pumps. The Kabylia was broken up in Spain in 1984.

Sister ships were: KABYLIA, KALINGA , KALYDON, KARA, KATELYSIA, KELLIA, KENIA, KERMIA, KHASIELLA, KOPIONELLA, KORATIA, KORENIA, KOROVINA, KOSICIA, KOSMATELLA, KREBSIA and KRYPTOS owned by Shell Tankers (pre-1955 La Corona). Identical: AMELAND, KAAP HOORN, MUNTTOREN, WESTERTOREN.

I was on board this Shell tanker ss Kabylia for about one year, from May 1960 until may 1961. Anyways a bit shorter than on a previous sister ship the ss Kermia on which I sailed for two years at a stretch. In those days this was considered to be perfectly normal. Living in the amidships accommodation was very comfortable. Spacey cabins and decks, no noise from the engine and during bad weather it was the 'quietest' part of the ship. Nowadays a amidships is non-existent and all accommodation is aft. The consequence is that due to the 'stacking' of the amidships decks aft the total height is considerable more

than on this type of vessel. From a safety point of view a amidships is not the best solution as it located in the middle of all the cargo tanks, so in case of an accident escape would probably be very difficult.

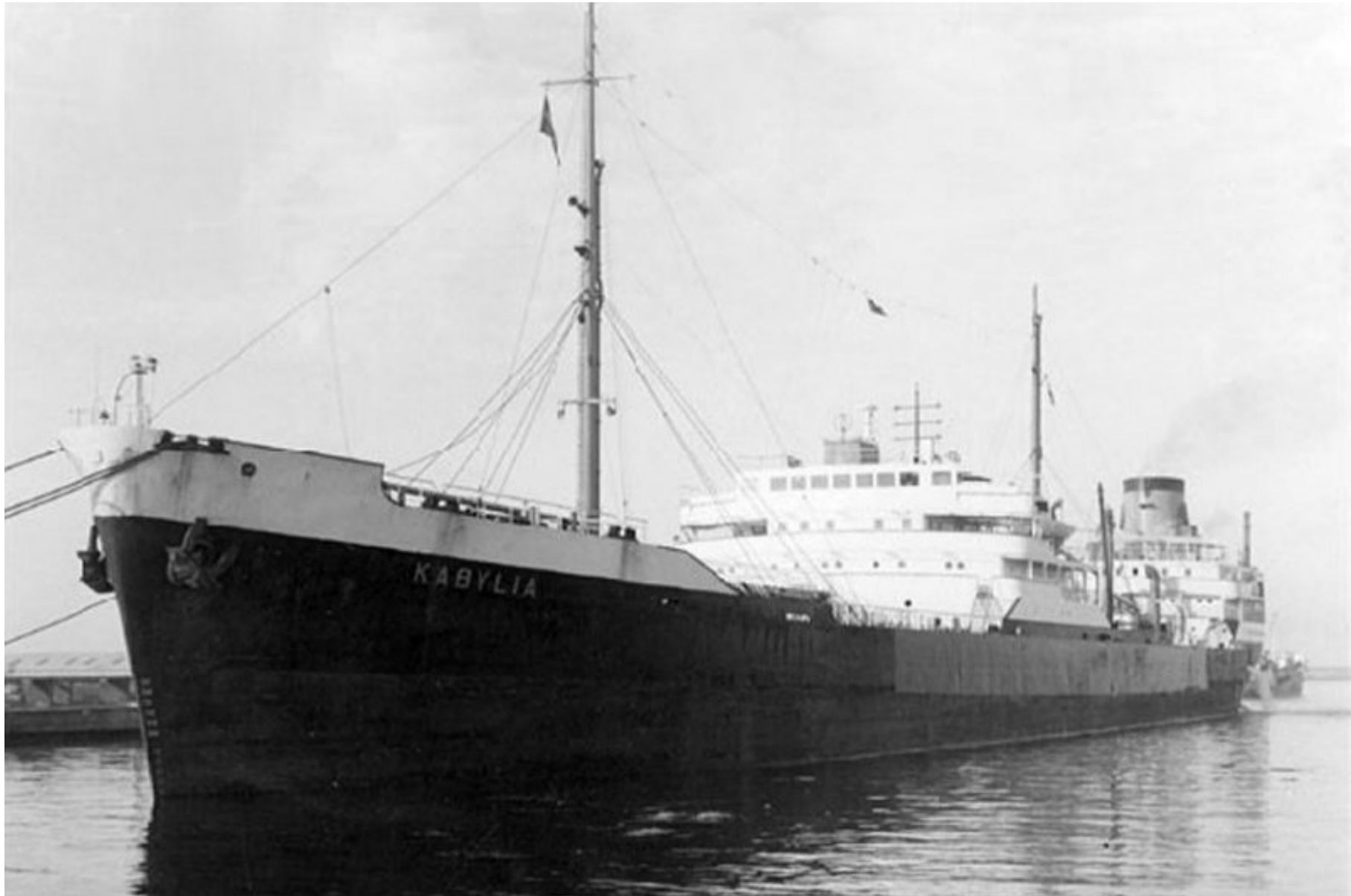


This the only picture of the Kabylia which I took it seems. I must have climbed a crane or some other contraption ashore to shoot this photo. Although the ships is moored, there is no land in sight at the horizon. I am wondering were this somewhat special place could be....

Left alone some minor differences the following standard measures of the K-series were: Length overall 169,4 m, width 21,16 m, maximum draught 9,35 m. The ships were propelled by a 8250 HP Pametrada turbine engine. With a fully loaded vessel the speed was 14,5 knots and when in ballast 15 knots. The fuel consumption was about 50 tons per day. It was equipped with 4 turbine powered cargo pumps.

The ships such as the Kabylia were equipped with 33 cargo tanks, 11 on the starboard side, 11 midships and 11 on the port side. A total of 25.220 cubic meters cargo could be loaded. For charging and discharging the cargo four cargo pumps were available with a capacity of 500 tons per hour each. The total bunker capacity was 1650 ton. In the fore ship was room for shipping of drums which could be handled with a 5 ton winch. Another 5 ton winch was available for handling the cargo hoses. The winches fore and aft were powered by steam. The accommodation was for a crew of 55 total. The K-class tankers have carried a great variety of cargo: white spirit, black products, crude oil, lub(rication) oil and a number of ships were also suitable for transporting waxy distillations and bitumen.

Bouwnummer RDM-289, s.s. "Kabylia", 1955, tanker.



Opdrachtgever: N.V. Petroleum Maatschappij "La Corona", Den Haag.

Tonnage: 12097 brt, 18172 dwt.

Hoofdafmetingen: Loa = 168,38 m, Lll = 161,50 m, B = 21,16 m, H = 11,90 m, d = 9,35 m.

Voortstuwing: Pametrada motor, 7500 apk, snelheid 14,5 kn.

Verdere gegevens:

Bemanning: 54 man.

Historie:

Op 23-10-1975 aanvang sloop te Santander, Spanje.

Bouwnummer RDM-288, s.s. "Kalydon", 1955, tanker.



Opdrachtgever: N.V. Petroleum Maatschappij "La Corona", Den Haag.

Tonnage: 12107 brt, 18224 dwt, 23000 twvp.

Hoofdafmetingen: Loa = 168,38 m, Lll = 161,50 m, B = 21,16 m, H = 11,90 m, d = 9,35 m.

Voortstuwing: Pametrada motor, 7500 apk, snelheid 14,5 kn.

Verdere gegevens:

Bemanning: 54 man.

Historie:

Op 18-5-1976 aanvang sloop te Castellon, Spanje.

Rotterdam Shell Hofplein



Shellgebouw

Hofplein 19

C.A. Abspoel; Zanstra De Clercq Zubli & Lammertsma
1956-1960; 1971-1976

De eerste bebouwing in de jaren zestig van het Weena concentreerde zich rond het Hofplein. Al voor de Tweede Wereldoorlog lagen er een fors aantal ontwerpen ter verbetering van de chaotische verkeerssituatie aan het eind van de gedempte Coolingsingel en rond het Hofplein.

Met de verplaatsing naar het westen en de aanleg van een rotonde werd de verkeersproblematiek in het Basisplan opgelost. Het Hofplein werd in 1955 aangelegd. De fontein is voorzien van beeldhouwwerken van Cor van Kralingen.

Aan de oostkant van het Hofplein werd op 13 augustus 1960 het Shellgebouw geopend. Tussen 1974 en 1976 werd het gebouw uitgebreid met een toren van 95 meter hoogte. Lange tijd was dit het enige hoge kantoorgebouw in het centrum. Het gebouw is ook te zien als de eerste aanzet tot de schaalvergroting in de hoogbouwzone van Weena en Coolingsingel.

Aan de zuidwestkant van het Hofplein werden midden jaren zestig twee gebouwen van Maaskant gerealiseerd: het Hilton Hotel en het Weenagebouw.

Shellgebouw

Het Shellgebouw is ontworpen door C.A. Abspoel (1899-1970), de bedrijfsarchitect van Shell. Deze realiseerde ook het hoofdkantoor in Hoogvliet (1954-1957). Het kantoorgebouw was aanvankelijk bedoeld voor Shell Tankers nv. In de ontwerpfase werd besloten ook andere bedrijfssonderdelen hier te vestigen. In plaats van vijf kreeg het gebouw daarom negen verdiepingen.

Het schijfvormige gebouw bestaat uit standaard kantoorverdiepingen met flexibel indeelbare kantoorvertrekken aan weerszijden van een middengang. De bovenste verdieping was voornamelijk in gebruik als personeelskantine en keuken. Aan de twee koppen van het gebouw zijn trappen, liften en sanitaire ruimtes opgenomen. Aan de zuidelijke kop zijn verder directievertrekken, vergaderzalen en lunchkamers gesitueerd, met fraai uitzicht over de Coolingsingel. De kantoorvertrekken hebben een curtain-wall als gevel, de koppen zijn bekleed met Italiaans travertien. In de noordelijke kopgevel zijn honingraatvormige vensters opgenomen.

Een belangrijke stedenbouwkundige voorwaarde was een doorgaande secundaire route van

tien meter breed van het Centraal Station naar Station Hofplein. Daarom werd het gebouw op kolommen geplaatst en bleef de vijf meter lager gelegen begane grond grotendeels onbebouwd. Aan de straat onder het gebouw was een benzinstation gevestigd.

De hoofdentree aan de Hofpleinzijde was voorzien van een monumentale hal. Aan de noordzijde was een tweede entree, vooral bedoeld voor zeelieden, opgenomen in een halfronde laagbouw die de kromming van de spoorlijn volgt. De zware granieten kolommen hebben een ovale, konische hoofdvorm. Het gebouw is verder als betonconstructie uitgevoerd. De eerste verdieping vormt een zware betonnen plaat, waarop vier betonnen kolommen de vloeren dragen. Het gebouw is gebaseerd op een systeemmaat van 1,75 meter; de kantoren zijn 5,25 meter diep.

Tussen 1973 en 1976 werd het gebouw uitgebreid met een hoogbouw van 26 verdiepingen. Het gebouw was bedoeld als beleggingsobject van het Shell Pensioenfonds, maar werd gebruikt door Shell. De onderste bredere lagen bevatten een parkeergarage voor 306 auto's en centrale voorzieningen zoals de entreehal, kantine, vergaderzalen en presentatieruimtes. De hoogbouw van 25,20 bij 44,20 meter steekt op poten uit de onderbouw. De plattegronden zijn opgezet op een stramien van 1,80 meter. Er zijn veel eenpersoonskamers. De plattegrond is opgebouwd rond een vaste betonnen kern met liften, noodtrappenhuis en sanitair.

Het gebouw wordt gedomineerd door de sierbetonnen panelen van de gevel. Deze betonelementen zijn 5,40 meter breed en 3,40 meter hoog en bevatten diep terugliggende kleine ramen. De diepe neggen zorgen voor schaduw en tezamen met het reflecterende glas in de kleine ramen hoefde er geen zonwering te worden toegepast. De bovenste tien meter van de toren is voorzien van een gesloten gevel; hier bevinden zich de installatieruimtes, telefooncentrale en archieven. Oud- en nieuwbouw zijn door middel van een loopbrug op 38 meter hoogte verbonden. De grijzige aluminium curtainwall van het oude gebouw werd in 1989 vervangen door een spiegelende blauwglazen gevel.

In 1999 verliet Shell de vestiging in het centrum. Het Shell-logo is verdwenen en vervangen door een gouden bol.

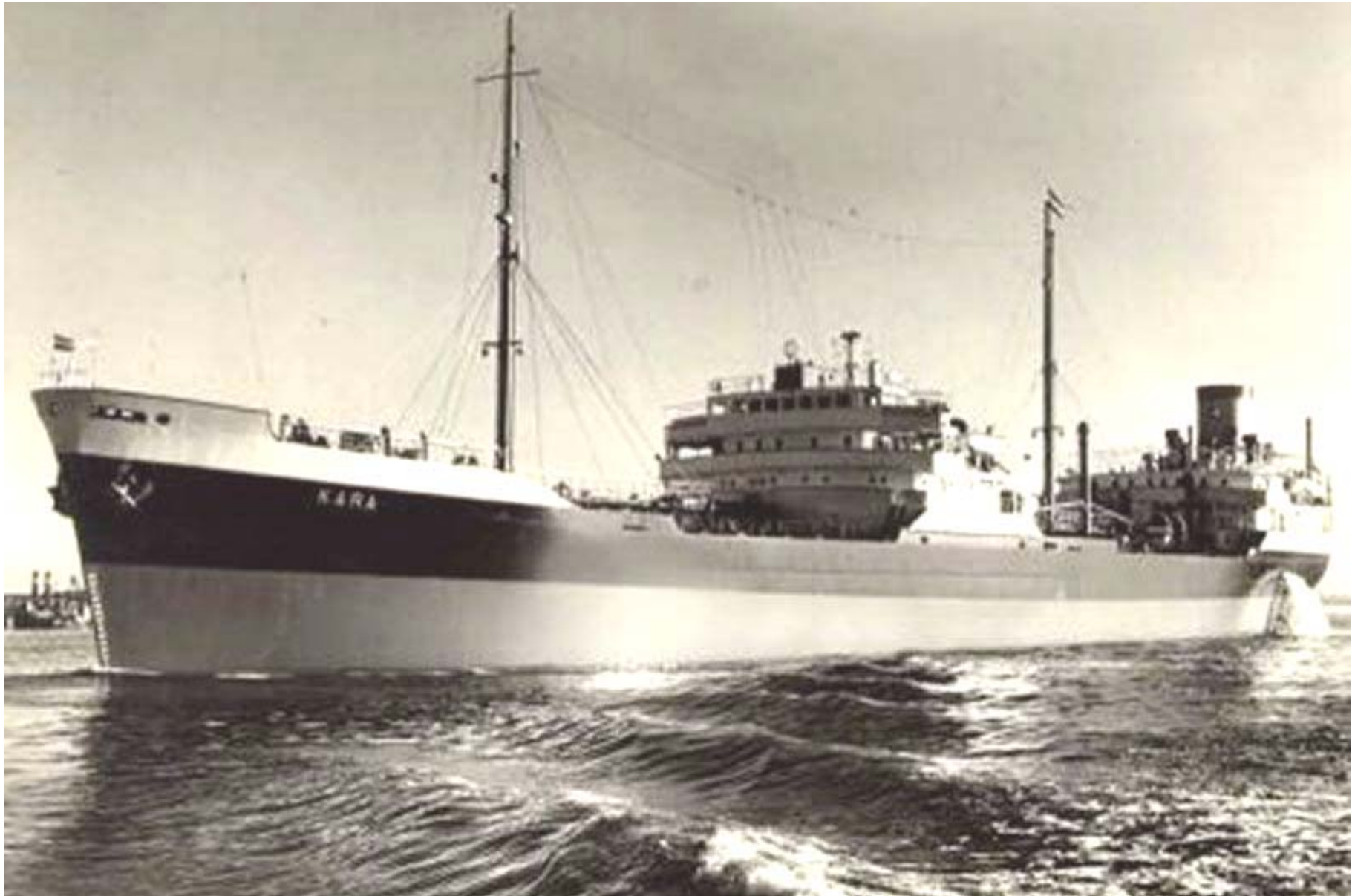
De Shelltoren is nooit met hetzelfde enthousiasme begroet als veel hoogbouw in het centrum. Het gebouw was zelfs aanleiding tot een kantoren- en hoogbouwstop in het centrum. Het ontlokte de toenmalig wethouder Mentink de befaamde, veelgeciteerde uitspraak, dat het de 'laatste erectie van het grootkapitaal' was.

Bij het Keurmeestersproject in 1979 noemde kunsthistoricus Stanislaus von Moos het gebouw een 'vormeloze container'.

Collega-criticus Kenneth Frampton vond het onbegrijpelijk dat 'een dergelijk nationaal en multinational belangrijke onderneming gebruik heeft kunnen maken van zulke incompetent ontwerpers of een zo fantasieloos en paranoïde programma heeft kunnen opstellen.'

Ondanks de vele kritiek heeft het gebouw onmiskenbaar een pregnante, duidelijke hoofdvorm en gevelbeeld en is het niet meer weg te denken uit het centrum.

Bouwnummer RDM-292, s.s. "Kara", 1955, tanker.



Opdrachtgever: N.V. Petroleum Maatschappij "La Corona", Den Haag.

Tonnage: 12146 brt, 18218 dwt.

Hoofdafmetingen: Loa = 168,38 m, B = 21,16 m, D = 9,35 m.

Voortstuwing: Pametrada motor, 7500 pk, snelheid 14,5 kn.

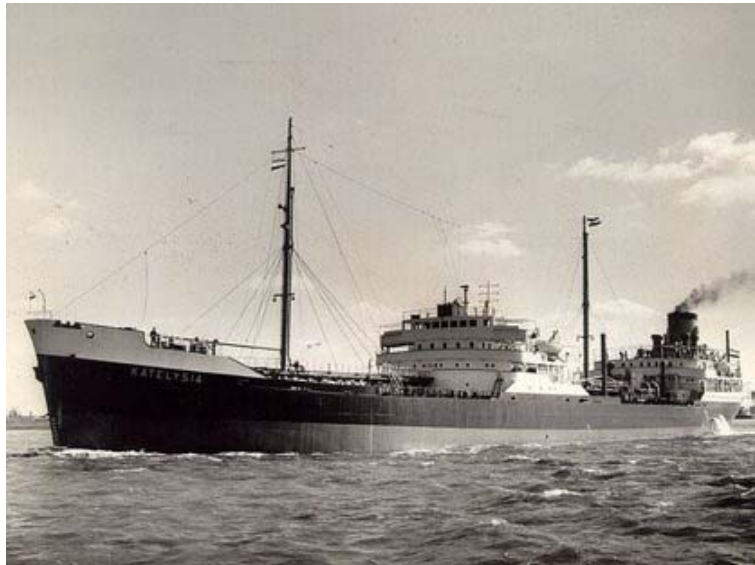
Verdere gegevens: Bemanning: 54 man.

Historie:

Op 26-1-1977 aanvang sloop te Inchon, Zuid Korea.

Katelysia

Vaartijd: van 14 november 1963 tot 12 januari 1964.



Rederij: Shell Tankers N.V.
Werf: Rotterdamse Droogdok Maatschappij (RDM) jaar 1954 bouwnr.285
Tonnage: B. 12.143 D. 18.170
Afmetingen: L. 169 B. 21
Roepletters: PFHO
Machine: 2 Werkspoor stoomturbines, 7.500 PK
Snelheid: 14,5 kn.
Radio: Hoofzenders Philips SMZ, noodzender Marconi Reliance
ontvangers Marconi Mercury & Electra
Route: O.a. Thameshaven

Kapitein: P.C.D. Sandee
1^e stuurman: P. Janssen
2^e „ H.J. Allaart
3^e „ D.J. van der Mast
Hoofdwerktuigkundige: H. Lesuis
2^e werktuigkundige: T.E. Knijff
4^e „ J.W. Keesmaat
5^e „ P.H. Bakker
Hofmeester: P.L. den Breejen

Route:

O.a. Thameshaven

In 1977 gesloopt te Kaohsiung.

Slechts twee maanden op deze boot gevaren. Loes mag een reisje meemaken: van 5 tot 12 januari. Een heen-en-weer-reisje Rotterdam – Thameshaven – Rotterdam. Dat is weer eens heel iets anders. We gaan samen gezellig een dagje naar Londen. Met de trein naar Fenchurch Street Station en daar een beetje in die buurt rondzwalken. Omdat het al vroeg donker is, gaan we weer bijtijds terug naar boord.

Uiteraard moet Loes buitengaats gewoon wacht lopen, waarbij verbinding op de VHF of op de middengolf met de seinsleutel met Scheveningen Radio/PCH of North Foreland Radio/GNF de gewoonste zaak van de wereld is.



Ondertussen wel de verrekijker bij de hand om vijandelijke onderzeeërs in de gaten te kunnen houden.



Bouwnummer RDM-285, s.s. "Katelysia" (2), 1953, tanker.



Opdrachtgever: N.V. Petroleum Maatschappij "La Corona", Den Haag.

Tonnage: 12143 brt, 18170 dwt, 23000 twvp.

Hoofdafmetingen: Loa = 168,38 m, B = 21,16 m, H = 11,90 m, d = 9,35 m.

Voortstuwing: Pametrada motor / 2 Werkspoor stoomturbines, 7500 apk, snelheid 14,5 kn.

Verdere gegevens: Roepletters: PFHO.

Bemanning: 50 man.

Radio: Hoofdzenders Philips SMZ, noodzender Marconi Reliance ontvangers Marconi Mercury & Electra

Kayeson



Bouwnummer RDM-296, s.s. "Kelletia" (2), 1957, tanker.



Opdrachtgever: N.V. Petroleum Maatschappij "La Corona", Den Haag.

Tonnage: 12146 brt, 18180 dwt.

Hoofdafmetingen: Loa = 168,38 m, B = 21,16 m, D = 9,35 m.

Voortstuwing: Pametrada motor, 7500 pk, snelheid 14,5 kn.

Verdere gegevens:

Bemanning: 53 man.

Historie:

Op 1-3-1978 aanvang sloop te Inchon, Zuid Korea.

EEN ZEEREIS ZONDER HAVEN.

Veelal gaat men er van uit dat varen een romantisch beroep is. Veel havens aandoen en veel van de wereld zien. Soms wel en soms niet!

Al in 1972 leerden we kennis maken met het laden en lossen van de scheepsloading aan een boeimering op open zee. De reden hiervan was, dat de betreffende haven te weinig diepgang had om de schepen te kunnen ontvangen. Zo verging het ook veelal met tankers.

Deze tanker het s.t.s. Kenia (stoom turbine schip) is van het type K-klasse. Al deze tankers van Shell Tankers bv van deze tonnage en bouw dragen de naam van een schelp beginnende met een K. De Engelsen hadden voor de zelfde klasse de H als begin letter. Al de schepen van de Shell vloot dragen de naam van een schelp welke ook aan boord is in een klein vitrinekastje.

De Kenia werd in 1955 gebouwd op de werf van de NDSM in Amsterdam en had een tonnage van 19.247 ton



De lading was geladen aan de boeimering te Seria Port in Brunei (N.Borneo) en moest gelost worden te Batangas in de Philippijnen ook weer aan een boeimering. Het was een ontstuurige reis met veel 'water aan dek' maar tegen de avond een fraaie zonsondergang.

Aangekomen te Batangas kregen we te horen dat de lading niet in een keer gelost kon worden door opslag problemen aan de wal. Tijdens deze operaties is het voor andere schepen verboden zich bij de tankers te begeven.



Zodra ook de eerste losstop werd gemaakt werden we omringd door tientallen prauwen. Deze kwamen niet zozeer om iets te verhandelen, maar om te bedelen. Tussen de balen poetslappen die we aan boord kregen zaten soms hele kleding stukken die speciaal voor een gelegenheid als dit werden bewaard. Om dit zo eerlijk mogelijk te verdelen werden ze links en rechts overboord gegooid, waarbij veel kunst en vliegwerk werd uitgevoerd op iets te pakken

te krijgen. Het grootste vermaak was het net niet in de prauwen gooien van stukken zeep die zeer snel en vakkundig werden opgedoken. Gewoon een geweldig spektakel. Zodra we weer gingen lossen werden de prauwen weggestuurd.



Zo kregen we een tweede losstop en wat doe je dan en het lang gaat duren? Zelf een echte sloepenrol houden! Zo werd de motorreddingssloep te water gelaten en bemand met die en gene die vrij van dienst was en zin had om mee te gaan varen. Zo ziet u ook dames aan boord. Het zijn de meevarende vrouwen van de scheepsofficieren. Deze tanker-rederij kende al lang de mogelijkheid dat de echtgenote van een officier één keer per jaar mocht meevaren. Natuurlijk was het Verre-Oosten dan zeer geliefd bij de dames. Zo was het dan een sloepenrol met ook het hijsen van de sloepzeilen wat een moment van inspanning was voor de ontspanning.

Het s.t.s Kenia waarmee ik ook de reizen naar Hong Kong maakte werd uiteindelijk in 1973 uit de vaart genomen en gesloopt.



KENIA





































ss Kermia

I almost spent a full two years on board the ship only to be broken by two drydocking periods in Amsterdam and one other short stay in Rotterdam in between. There always seemed to be a shortage of personnel and especially single persons like me were kept running in the mill all the time. If you protested you were looked at with suspicion as if you were some alien species babbling an unknown tongue. What does he want, what is he talking about? Already asking for another leave? What an ungrateful creature..... That being said I must hasten to add that this ships was the best of all the ships I sailed on. It was so much the ship but the company, the other officers and crew members. I look back on the Kermia as a party boat. Never a dull moment always some crazy thoughts or happenings. To be honest that was also the reason that I did not fight too hard with the office to be relieved.



The Shell tanker ss Kermia, call sign PFIY, was one of a series of so called Dutch K-tankers. Their names all started with the letter K and were named after a sea shell by that name. The Kermia was built as a 'General Purpose' tanker by Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Mij., Amsterdam as new build 28? (12100 grt, 169x21 m, 14.5 knots).



The sea shell after which the ship was named was on display, as on all the other Shell tankers, in a protective glass box in the officers' mess room.

Apart from some minor differences between the ships of the K-series the standard measures were: Length overall 169,4 m, width 21,16 m, maximum draught 9,35 m. The ships were propelled by a 8250 shp Pametrada turbine engine. With a fully loaded vessel the speed was 14,5 knots and when in ballast 15 knots. The fuel consumption was about 50 tons per day. It was also equipped with 4 turbine powered cargo pumps.

As the other ships of the K-series the Kermia was equipped with 33 cargo tanks, 11 on the starboard side, 11 amidships and 11 on the port side. A total of 25.220 cubic meters cargo could be loaded. For charging and discharging the cargo four cargo pumps were available with a capacity of 500 tons per hour each. The total bunker capacity was 1650 ton. In the fore ship was room for shipping of drums which could be handled with a 5 ton winch. Another 5 ton winch was available for handling the cargo hoses. For safety reasons the winches fore and aft were powered by steam. The accommodation was for a crew of 55 total. The K-class tankers carried a great variety of cargo: white spirit, black products, crude oil, lub oil and a number of ships were suitable for transporting waxy distillations and bitumen.

Sister ships in the K-serie were: Kabylia, Kalinga, Kalydon, Kara, Katelysia, Kellia, Kenia, Khasiella, Kopionella, Koratia, Korenia, Korovina, Kosicia, Kosmatella, Krebsia and Kryptos and Kylix all owned by Shell Tankers (pre-1955 La Corona). Identical ships sailing for other companies: Ameland, Kaap Hoorn, Munttoren, Westertoren.



Here is the Dutch Shelltanker Kermia, fitted with twin exhaust uptakes to their funnels and photographed in the Mersey at Eastham, the entrance of the Manchester Ship Canal. One Captain's standard joke was to point out to the British pilot that they should cover the entire canal. Asked by the pilot why they should so he then candidly replied that they would have created the biggest sewer in the world then. Usually no British humor could be detected.



I am fully aware of the fact that ships these days are a lot bigger than a simple 18.000 ton K-tanker like the Kermia in the old days. Please donot rub it in too much.....



Here I have grown my mustache for the purpose of the Mexican party which was planned at some moment. See further on down the track. After the party I got rid of the ornament, but now I wonder why the hurry?

As already mentioned above the Kermia was a Party Boat. A happy ship with a happy crew, especially considering the tough tanker trade with lots of days at sea. I suppose that in such circumstances some compensations are due. On one occasion the idea arose that we should have a Mexican party. Why a Mexican party, do not ask me.... If there was no party at hand you simply had to create one. That took some preparation time as mustaches were absent and had to be grown. We clearly abstained from any imitation in this respect; we went for the real thing. On other occasions when the urge of a party arose somebody was hoisted onto some shoulders and carried around in triumph. The victim was then told that it was his birthday, which it was not but okay. Once on his feet again everybody congratulated him and he was told that a birthday celebration, at his expense of course, was now due. Some of these sudden parties were the best I remember.



The Mexican party is here in full swing. The Mexican hats were cut from old sea charts which after assembly were painted black. I am behind at the upper right with a stupid grin and small beady eyes. Guess

I am sitting at the left here. By the looks of it the situation has worsened even more. The dinner probably was based on burritos, enchiladas and tortillas but I really can not tell you about it.

what. Where are the signorita's?

Speaking of a hole in one's memory....



A happy moment on the starboard bridge wing. To the left is apprentice officer Eib Kuyt, third officer Kamphuys, N.N, second officer Henk Schelvis and the chief officer Faber.



A picture in front of the starboard wheelhouse's door. The third officer is promoting himself to second officer by hijacking the second officer's epaulettes. The picture is typical for the friendly atmosphere on board the ship.



The lady to the left is Nel Schelvis, wife of second officer Henk Schelvis and next to her is the chief steward's wife. To the right 4th officer Rob Westendorp. The picture was taken during a coastal trip in England where some of the officer's wives often joined the ship for the duration of the coastal trip.



The chief officer with on his lap the chief steward's wife. Things getting out of hand here? The lady to the right is the Captain's wife. His name was 'de Wolf' but due to the fact that more officers by that name served in the company they were given nick names. His was Geldwolf, translated this means Moneywolf. Hmmm.....

Apart from a happening like the Mexican party I experienced a rather special happening which was of a different nature. I refer to the sighting of so called 'Marine Lightwheels'. A page, which is in Dutch however, is dedicated to this rather rare phenomena which I sighted together with the third officer somewhere in the Indian Ocean. It was so strange and eerie that I never forgot it and only recently I discovered through the internet that others had similar sightings of the [Marine Lightwheels](#) over the years. It was even so that I never mentioned it to anyone, afraid to be locked in some institution.



I am fully aware of the fact that ships these days are a lot bigger than a simple 18,000 ton K-tanker like the Kermia in the old days. Please donot rub it in too much.....



Here I have grown my mustache for the purpose of the Mexican party which was planned at some moment. See further on down the track. After the party I got rid of the ornament, but now I wonder why the hurry?

As already mentioned above the Kermia was a Party Boat. A happy ship with a happy crew, especially considering the tough tanker trade with lots of days at sea. I suppose that in such circumstances some compensations are due. On one occasion the idea arose that we should have a Mexican party. Why a Mexican party, do not ask me.... If there was no party at hand you simply had to create one. That took some preparation time as mustaches were absent and had to be grown. We clearly abstained from any imitation in this respect; we went for the real thing. On other occasions when the urge of a party arose somebody was hoisted onto some shoulders and carried around in triumph. The victim was then told that it was his birthday, which it was not but okay. Once on his feet again everybody congratulated him and he was told that a birthday celebration, at his expense of course, was now due. Some of these sudden parties were the best I remember.



The Mexican party is here in full swing. The Mexican hats were cut from old sea charts which after assembly were painted black. I am behind at the upper right with a stupid grin and small beady eyes. Guess



I am sitting at the left here. By the looks of it the situation has worsened even more. The dinner probably was based on burritos, enchiladas and tortillas but I really can not tell you about it.

Bouwnummer RDM-137, "Koningin Wilhelmina Dok", 1926, drijvend droogdok.

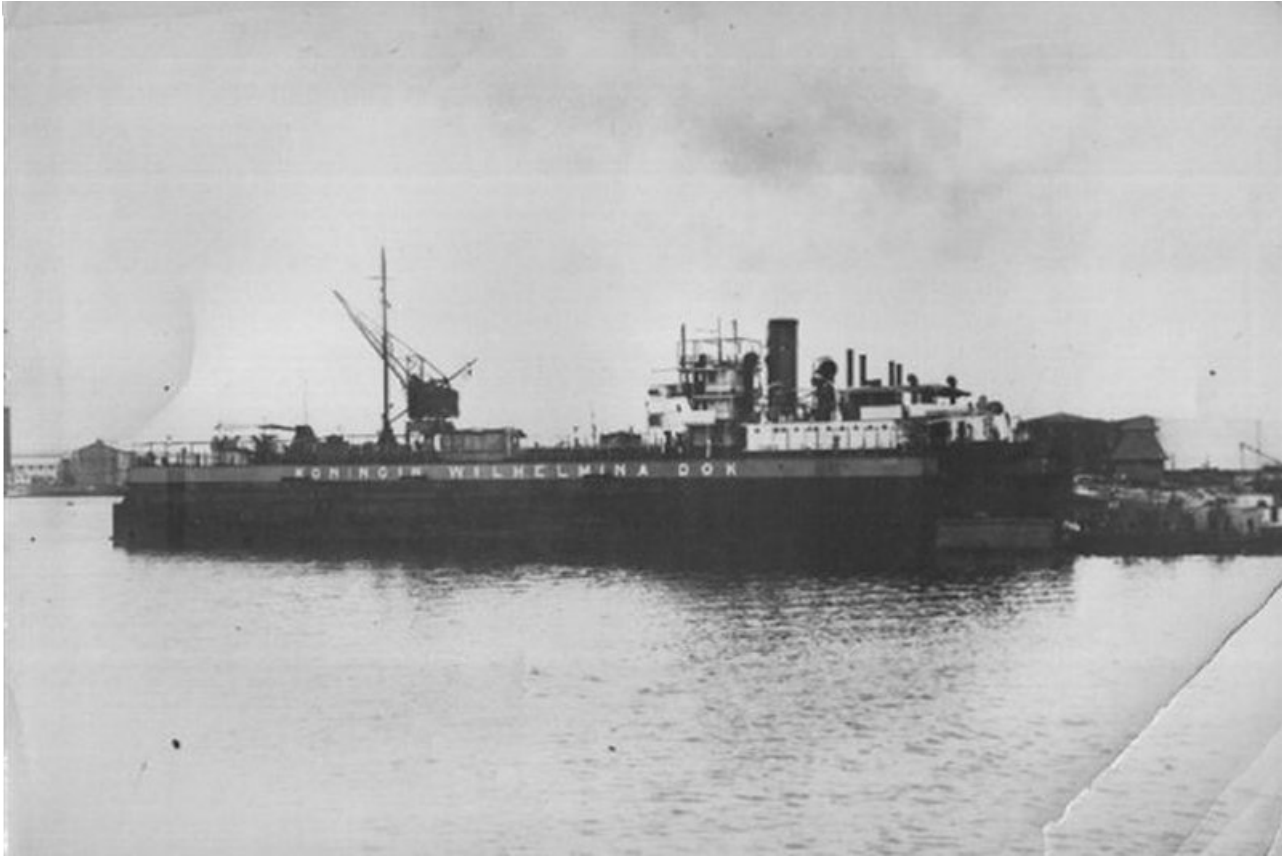


Foto boven: Het "Koningin Wilhelmina Dok" in de haven van Willemstad (Curacao).

[Terug naar Overzicht](#)

Scheepswerf: RDM / NW.

Opdrachtgever: Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, Willemstad / Anglo-Saxon Petroleum Company, Londen.

Tonnage: 3000 dwt, 4760 twvp.

Hoofdafmetingen: L = 100,70 m, B = 23,50 m, H = 9,30 m.

Voortstuwing: Geen.

Verdere gegevens:

Historie:

Op 21 april 1926 werd een 3000 tons droogdok voor de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij te water gelaten bij de Scheepsbouw Maatschappij "Nieuwe Waterweg" in Schiedam.

Na de afbouw werd het dok door sleepboten van L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst Maatschappij naar Curaçac gesleept.

Eind 1949 werd het dok verkocht aan N.V. Combinatie Pletterij Nederhorst en versleept naar de marinebasis Parera op Curacao.

Citaten:

- www.curacaomaritime.com/history.htm:

... .. In 1926, the first dock was built in Willemstad, the floating dry dock "Koningin Wilhelmina". It was soon apparent that this was too small. In 1929, capacity was doubled with the arrival of the "Juliana Floating Dock". In 1941, the "Beatrix Dry Dock" was excavated. It was needed to cope with the wartime demand for dock facilities. In the 1970's, the Curaçaose Dok Maatschappij (CDM) expanded its capacity hugely by building "Antillia Dock", a facility capable of handling large ships of up to 130,000 ton.



Radiogolven en Boeggolven deel 2

Deze site doorzoeken

[Startpagina Tankers en weerschepen](#) >

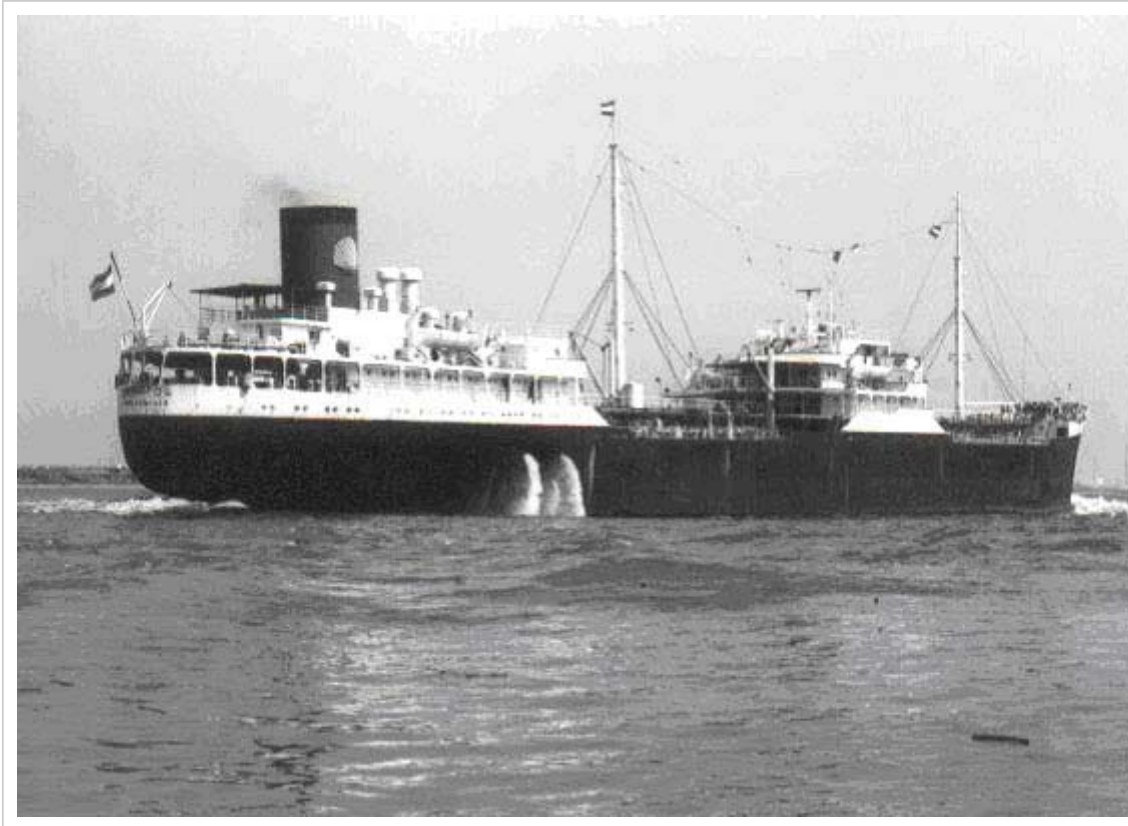
Kryptos



t.t. **Kryptos/PFLX**



8 september 1970 - 5 maart 1971



Maatschappij: **Shelltankers b.v.**

De Kryptos was één van de general purpose-tankers, die werd gebruikt voor het vervoeren van een verscheidenheid aan lading, zoals witte en zwarte produkten, ruwe olie, smeerolie. Sommige schepen uit deze K-serie waren uitgerust om waxy distillatie en bitumen te vervoeren. Het was er één uit een serie van zestien tankschepen, die tussen 1954 en 1957 door Nederlandse werven werden gebouwd. De Kryptos werd in 1955 gebouwd door de werf J. Smit te Rotterdam. De standaard gegevens waren: lengte 169,4 m., breedte 21,16 m., max. diepgang 9,35 m., 12.200 BRT, 6.970 netto tonnage en een draagvermogen van 18.100 ton. Door in 1967 aangebrachte waterdichte deuren vóór en in de midscheeps mocht er 25 cm. dieper worden afgeladen; het draagvermogen steeg hierdoor tot 19.000 ton.

Twee stoomturbines met een totaal vermogen van 8.250 SHP zorgden voor een snelheid van 14,5 knopen (15 in ballast); het brandstofverbruik lag rond de 50 ton per dag. Er waren 33 ladingtanks, 11 aan SB, 11 aan BB en 11 midscheeps. In de tanks kon 25.220 m³ lading worden vervoerd. Laden en lossen ging met vier pompen met elk een vermogen van 5 ton per uur. Voor het behandelen van de ladingslangen was een 5 tons kraan aanwezig. De winches op voor- en achterdek werden door stoom aangedreven. De Kryptos werd in 1984 in Spanje gesloopt.

Shell Tankers bezat een vrij grote vloot tankers, met onder meer:

Abida/PCBP, **A**cila/PCCM, **A**cmea/PCCS, **A**cteon/PCCV, **A**rca/PCSS, **A**tys/PCWA

Camitia/PDIV, **C**ardissa/PDJE, **C**inulia/PDKK, **C**rania/PDMS

Daphne/PJKJ, **D**iadema/PJKE, **D**ione/PJKP

Kabylia/PFGI, **K**alydon/PFGO, **K**atelysia/PFHO, **K**elleltia/PFIQ, **K**ellia/PFIS, **K**enia/PFIT, **K**ermia/PFIY, **K**hasiella/PFJH, **K**opionella/PFLF,

Koratia/PFLH, **K**orenia/PFLJ, **K**orovina/PFLM, **K**osicia/PFLO, **K**osmotella/PFLQ, **K**rebsia/PFLV, **K**ryptos/PFLX, **K**ylix/PFLY

Ondina/PGNB, **O**noba/PGNL

Philidora/5MAP, **P**hiline/5LYJ, **P**hilippia/5LZP

Sericata/PHLE, **S**epia/PHKW, **S**idelia/ELFB5, **S**iratus/MGWU7, **S**olaris/PHQI, **S**pectrum/PHRE, **S**ponsalis/PHRD, **S**tellata/PHVG

Vasum/PIEK, **V**iana/PIGS, **V**idena/PIGT, **V**itrea/PIGU, **V**ivipara/PIGQ

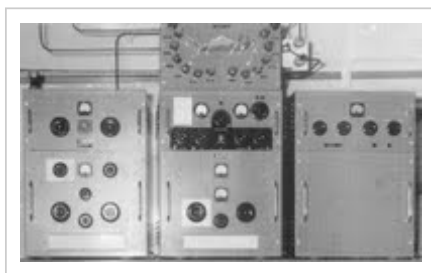
Zafra/PIWA, **Z**aria/PIWB

Radio-installatie: **KG/MG-zender:** Philips SMZ 218/219 **Noodzender:** Marconi

Reliance **Hoofdontv.:** Philips BX 925a

Noodontv.: 46TNB **A.A.T.:** Marconi Seaguard

Overige installaties: **RZ:** Marconi Lodestone **Radar:** Raytheon 1602 & 1605



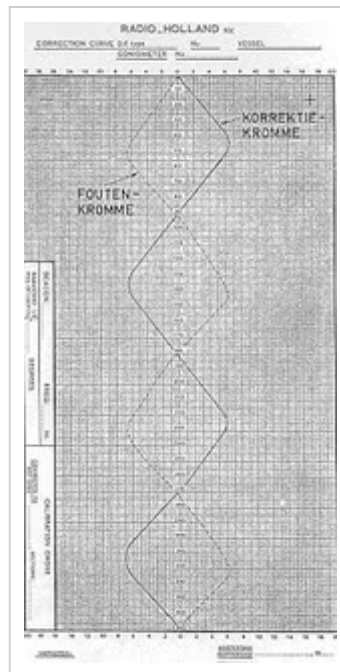


SMZ 218/219
Seaguard

Reliance



BX925
Correctie- en foutenkromme



Lodestone 758C

Van 8 september 1970 tot 5 maart 1971 deed de Kryptos (ongeveer) de volgende havens aan:

Rotterdam – Hamburg – Stockholm – Kopenhagen – Liverpool – Dublin –
Rotterdam – Gibraltar – Piraeus – Kirinia –Madeira – Trinidad - Fort de France
- Point à Pitre – Willemstad – Oranjestad – Panamakanaal – Anchorage - San
Francisco – Panamakanaal – Trinidad – Freeport - Perth Amboy - Punta
Cardon – Durban - Singapore

Kapitein : Spier

Hwtk : Guus Weitzel Jr.

1e stm : Visser

2e wtk : de Jong

2e stm : Scholtens

3e wtk : v.d. Meulen

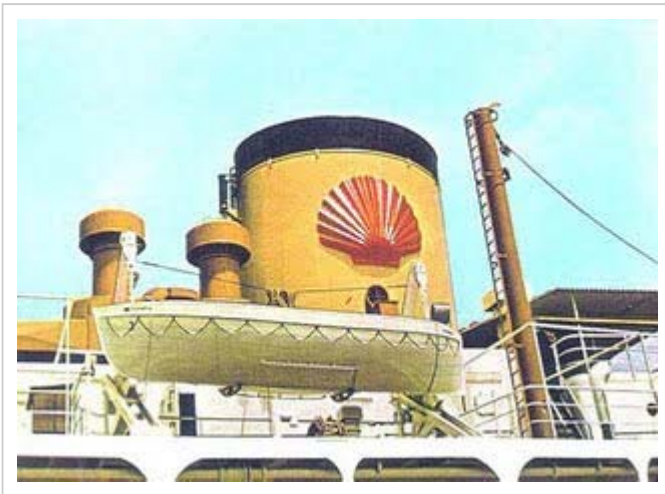
3e stm : Lawerman

4e wtk : de la Fuente

R/O : van de Ruit

5e wtk : Don Elsmann, Willem van der Vos

De oude gele schoorsteen met de rode schelp

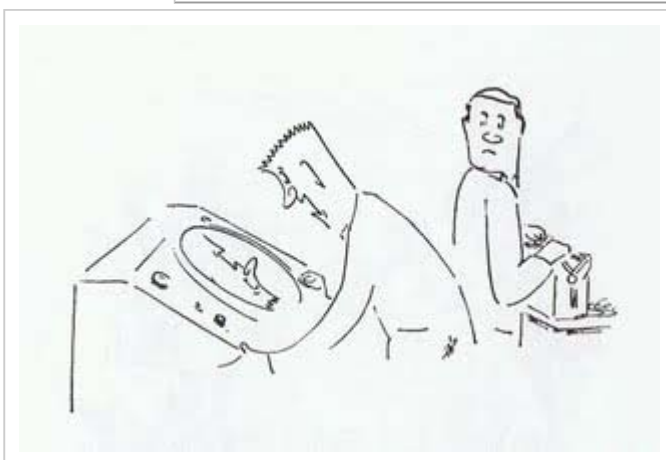
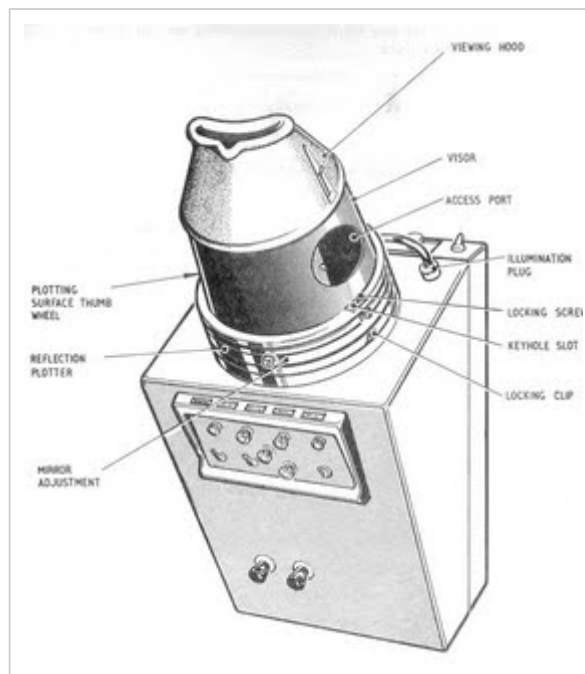


De dag na m'n terugkeer vanaf de Gulf Italian vervoegde ik mij zoals gebruikelijk bij de inspecteur van Radio-Holland te Rotterdam om mijn bescheiden in te leveren. Tijdens het evalueren van de afgelopen reis stelde hij de gebruikelijke vraag of ik nog steeds tevreden was met de maatschappij waarbij ik voer. Ik kon dit bevestigend beantwoorden, maar voegde er terloops aan toe dat ik ook nog wel eens op tankers van de Shell zou willen varen.

Dat dit goed was overgekomen, bleek twee maanden later, toen ik verzocht werd naar Rotterdam te komen waar ik vernam dat ik ca. 8 september met de Kryptos van Shelltankers zou uitvaren. Hiertoe moest ik echter een week lang een spoedradarcursus volgen, want de Kryptos bezat naast een radar met vast beeld óók een zg. True Motion radar, een Raytheon 1602 & 1605. Daar de True Motion radar was ingeburgerd ná mijn opleiding en ik verder geen radarcursus had gevolgd, werd ik dus in korte tijd klaargestoomd in werking, onderhoud en reparatie van deze nieuwerwetse radar. Zodoende werd ik een week lang doorgezaagd door dé expert op het gebied van radar-opleidingen, de heer De

Swart. De hier gemaakte aantekeningen kwamen later aan boord goed van pas.

Bij deze "ware-bewegings" radar vaart het schip zelf door het beeld, waarbij de omgeving stilstaat. Nadert de "blijp" van het schip de bovenkant van het beeldscherm, dan springt het automatisch terug naar de onderkant van het scherm en het beeld produceert nu de omgeving zoals die vóór het schip is. Dit kan echter ook handmatig worden gedaan, zodat men niet hoeft te wachten tot de blijp de rand van het beeldscherm nadert. Bij de "conventionele" radar bevond het schip zich in het middelpunt van het scherm en bewoog de omgeving langs het schip. Een hele verbetering dus, maar ook een hele verandering qua onderhoud en reparatie voor iemand die slechts de oude rechthoekige radar gewend was. De Kryptos had zowel een True Motion radar als een traditionele radar van het merk Raytheon. Het waren 3 cm radars met het bezwaar voor de fixed radar, dat het radarplaatje overdag minder goed te zien was, zodat er een "viewing hood" op het scherm moest worden geplaatst (zie onderstaande tekening).



staat nog 180 graden fout!

De grote True Motion radar had hier minder last van, omdat het was uitgerust met een daglicht-beeldbuis die ook overdag een prachtig plaatje produceerde. Bij de twee radar displays behoorden uiteraard ook twee zenders die in de kaartenkamer waren geplaatst. Beide zenders maakten gebruik van één antenne, die (gelukkig voor mij als hoogtevrezzer) op een radar mast met kooi was geplaatst. Tegen de achterwand van de kaartenkamer was een antenneschakelkast gemonteerd, waarmee naar keuze één van de zenders op de golfpijp naar de antenne kon worden gezet.

De voornaamste reden van mijn overgang naar Shelltankers was het feit, dat echtgenote's van officieren ongelimiteerd mochten meevaren. Dit had ik gehoord van een collega die op een Shell tanker voer. Met Shelltankers had ik dus vrij snel geregeld dat Thea de hele reis kon meevaren, zodat we op 3 september naar Rotterdam togen om gekeurd te worden. Thea ondertekende een arbeidsovereenkomst voor onbepaalde tijd als schrijfster, waarna we op 8 september per trein en taxi naar de Shell-raffinaderij te Pernis reden om aan boord te worden aangemonsterd voor een reis van circa een half jaar.

De Kryptos bleek aanmerkelijk kleiner te zijn dan de Nedgulf schepen, zodat we op het gebied van onderkomen een stap terug moesten doen. De slaaphut lag niet, zoals gebruikelijk, naast het radiostation, maar twee dekken lager. Het was een rechthoekige "pijpenla", precies in het midden aan de voorkant van de midscheeps tussen de hutten van de derde en vierde stuurman. Op de hoeken bevonden zich de hutten van de eerste en tweede stuurman. We hadden geen eigen douche; aan de overkant van de dwarsscheepse gang bevond zich een doucheruimte met een drietal douches voor de stuurlieden en de radio-officier. Het eenpersoons bed was d.m.v. een extra stuk matras uit te breiden tot twijfelaar, waardoor de deur weer niet helemaal open kon. Het was wel behelpen en vooral in het begin even wennen. Een etage hoger en recht boven onze hutten bevond zich het onderkomen van de kapitein en om het radiostation en de brug te bereiken moest nog een trap worden beklommen.

Het komt er dus op neer dat ik tijdens mijn allereerste en allerlaatste reis twee trappen moest beklimmen om in m'n radiostation te komen. Dit radiostation bevond zich aan bakboord achter de brug, naast de kaartenkamer. Als zender trof ik de oude vertrouwde SMZ 218/219 aan (een gecombineerde MG/KG telegrafie/telefonie zender) en als hoofdontvanger de BX 925, ook niet geheel onbekend. Het auto-alarmttoestel was een Marconi Vigilant, het echolood de zeer bekende MS-21A (met nat papier) van Kelvin Hughes en de richtingzoeker was de betrouwbare Lodestone.

Naast Thea was er nog een aantal vrouwen aan boord, nl. die van de derde stuurman, derde en vierde wtk, terwijl die van de tweede stuurman de reis gedeeltelijk meemaakte. De derde stuurman en echtgenote gingen vrij snel van boord en hij werd afgelost door derde stuurman Lawerman, die – pas getrouwd zijnde – óók zijn vrouw liet meevaren. Die twee vormden een aardig stel; dit in tegenstelling tot de derde wtk en zijn vrouw. Zij was een part-time stewardess bij Transavia of Martinair en had dus ook een behoorlijke air. Zij vertoonde zich nergens zonder haar man; tijdens zijn wachten was zij ook in de machinekamer en zij sliep als hij sliep. Zij zou dus nooit alleen naar de midscheeps komen om de andere vrouwen op te

zoeken; ze zat in haar eentje achteruit te zonnen, terwijl de andere vrouwen zich gezamenlijk vermaakten. Vrij geregeld werd er gezamenlijk koffie en thee gedronken en de vrouwen zwierven over het heel het schip heen.

Kapitein Spier bleek een heel aardige man te zijn, klein van stuk, niet vies van een geintje en dol op gezelligheid. Hij was geboren in het voormalig Nederlands-Indië, had uiteraard veel in de oost gevaren en ging er prat op een "witte kakkerlak" te zijn, de bijnaam voor in de oost geboren Nederlanders. Eerste stuurman Visser was een ietwat stil persoon, die mij eigenlijk pas opviel tijdens het vieren van het Chinees nieuwjaar (daarover later meer).



Weet

je niks anders dan "kappie" ..?

De tweede stuurman bleek niet mijn allergrootste vriend te zijn; logischerwijs was ik ook niet zijn beste vriend. Hier was duidelijk sprake van een "spontane antipathie". De Hwtk was een aardige kerel genaamd Guus Weitzel Jr., de zoon van de legendarische AVRO-radioman Guus Weitzel. Buiten de derde wtk waren alle wtk's aardige mensen, zodat ik wel kan zeggen dat het in het algemeen een gezellige groep officieren was. De rest van de bemanning bestond uit Chinezen afkomstig uit Hongkong. Met deze Chinezen was geen contact te krijgen, alle communicatie liep via twee man, namelijk de CPO (chief petty officer ofwel de bootsman) en de chef-hofmeester. Deze twee spraken tamelijk goed Engels en waren de spreekbuis voor respectievelijk de dek- en machinedienst en de civiele dienst. Een enkele bediende sprak nog wel een paar woordjes Engels, zoals Opa, een oude, altijd lachende bediende. De civiele dienst had een Britse opleiding gehad, wat niet vreemd was voor Hongkong Chinezen. De kombuis bereidde het eten dus "op z'n Brits"; tot pak gekookte groente, glazige aardappelen en een dikke, vette gravy (jus). Het meest geslaagd (of beter gezegd het minst slecht) was de elke, maar dan ook elke, zondag terugkerende rijsttafel. Dit Indische gerecht werd verchineest, maar smaakte toch aanzienlijk beter dan de door-de-weekse hap. De rijsttafel bevatte zelfs stukken gebakken vis en gehaktballetjes in kerriesaus

(maar dan ook elke zondag!). Vooral tijdens deze reis hebben Thea en ik, waar maar enigszins mogelijk was, vaak aan de wal gegeten. Alleen het “eitje met spek” was zoals het eigenlijk hoorde te zijn. In tegenstelling tot wat toen (nu nog?) op de meeste schepen gebruikelijk was (een ei met uitgebakken ontbijtspek), kregen we op de Kryptos een ei met stukken gebakken bacon. En zo hoort het ook!



De Chief-steward (R) met twee bediendes chef-kok (R) en de koksmaat



De

Een gekookt eitje nam ik slechts aan het begin van de reis want na amper 2½ minuut in het kokend water te hebben gelegen, bleek het waterig, half rauw te zijn. Uitleggen dat een ei met 3½-4 minuten kooktijd beter in de pul zou vallen had geen enkele zin; ze bleven half gekookt verschijnen. Het kan natuurlijk ook zó zijn, dat de bediende in 't geheel niet begreep waar je het over had en overal “yes, sir” op zei, om daarna weer gewoon op de zelfde voet verder te gaan.

Het eerste deel van de reis speelde zich af in noordwest Europa, waar we naast Rotterdam de havens Dublin, Hamburg, Kopenhagen, Liverpool en Stockholm aandeden. Vergeleken met de Nedgulf-schepen bleven we met dit schip lang binnen liggen, want het lossen van de produkten verliep vrij langzaam door het gebruik van “tuinslangen” in plaats van de op crude-schepen gebruikelijke dikke slangen. Na de korte binnenlig met de Nedgulf-schepen was dit een welkome verandering.

Kort na vertrek uit Rotterdam werd door de dekdienst op het achterschip een vreemde houten stelling gemaakt, dat – naar bleek – zou dienen om de as van een overleden oud Shell gezagvoerder boven zee uit te strooien. Op de stelling was een urn gemonteerd, waarvan de deksel door middel van een touw kon worden verwijderd. Bij een zeer lage snelheid werd door de kapitein de deksel verwijderd, waarna de as zich over het water verspreidde. Er werd een fotoreportage gemaakt voor de nabestaanden.

Door de vaak vrij lange binnenligperiodes maakte de dames dapper gebruik van de mogelijkheid om in de havens eens meer uitgebreid te gaan stappen (winkelen). Zo won Thea in Gamlastan, de binnenstad van Stockholm, bij een soort loterij van een warenhuis een

bouwpakket van een houten krukje en een borduurpakket. Het was weliswaar geen jackpot zoals in Milfordhaven, maar toch!

Varend op de Elbe onderweg naar Hamburg werden we ter hoogte van het [Willkomm-Höft](#) bij het Schulauer Fährhaus te Wedel verwelkomd met het Wilhelmus, terwijl de Nederlandse driekleur werd gehezen. Het nationale volkslied wordt voor elk schip gespeeld op weg naar Hamburg of op weg naar zee, waarbij tevens wordt het bijbehorend dundoek wordt gehezen. Behalve het gehesen dundoek wapperen er twee signaalvlaggen en wel de letters U en W. De betekenis hiervan is me nooit duidelijk geworden, zie de afbeeldingen met hun betekenissen.



Terwijl we Hamburg naderden en Thea in de hut van de tweede stuurman mahjong zat te spelen, voelden ze het schip vreemde bewegingen maken alsof de bodem van de rivier werd geraakt. Getweeën renden ze naar de brug en riepen de kapitein toe dat we aan de grond zaten. Spier rende naar buiten, ontstak de schijnwerper en zag dat de vaart bijna uit het schip was. G..v..d...., g..v..d.... klonk het daarna op de brugvleugel.

Het bleek achteraf nogal mee te vallen, want we zaten niet echt vast maar liepen met de kiel in de prut. Hierdoor liep de snelheid zienderogen terug, maar wie weet waren we wèl aan de grond gelopen als de 2e stuurman en Thea niet tijdig hadden gewaarschuwd. “Waar hebben we in godsnaam eigenlijk een loods voor aan boord”, kon je Spier nog minutenlang horen mompelen.

In Hamburg gingen Thea en ik met de U-bahn naar het centrum van de stad en liet ik haar o.a. het Zillertal, Große Freiheit en Reeperbahn zien onder het genot van Wein, Bier, Brat- und Bockwurst. Sankt Pauli met zijn Herbertstraße sloeg ik wijselijk over. Je moet geen vragen uitlokken.

In Kopenhagen bleken we zeer kort binnen te liggen, zodat we niet verder kwamen dan wat in de omgeving van de haven rond te kijken. De volgende haven was Liverpool, waar we werden vereerd met het bezoek van een klas douane-ambtenaren in opleiding. Hun opdracht scheen te zijn porno te vinden, want we kwamen uit Denemarken, dat in de zestiger jaren voorop liep op het gebied van pornografie in al zijn vormen. Onze hut werd geïnspecteerd door een ernstig kijkende jongeman, die al voelend in de laden met dameskleding opeens bewegingloos bleef zitten om daarna triomfantelijk een bikini van Thea met grote vierkante knopen tevoorschijn te halen. In de veronderstelling een pornofilmpje te hebben gevonden droop de teleurstelling van zijn gezicht en met een kop als een biet verontschuldigde hij zich. Het teveel aan drank en sigaretten in de hut merkte hij niet op of het ging hem – volgens opdracht - uitsluitend om pornografisch materiaal. Liverpool lokte ons niet zo en dus bleven we maar aan boord en brachten de tijd door met vissen. Zodoende deden we de Chinezen ook een plezier, want die waren gek op de zandhaaitjes die we soms vingen. Opa, de oude Chinese bediende, viste ook als het maar enigszins kon. Omdat hij overdag moest werken,

liet hij 's ochtends een lijnte door de patrijspoort zakken en bond het vast aan zijn kooi. Zo nu en dan inspecteerde hij het en tussen 14.00 en 16.00 uur, de vrije uurtjes van de civiele dienst, bond hij de lijn aan zijn voet en ging een uiltje knappen. Deze middag werd hij om ca. 15.15 uur gewekt door harde rukken aan zijn been. Het bleek later een enorme kongeraal te zijn, die met veel moeite via de intussen gevierde staatsietrap binnenboord kon worden gehaald. Dat werd weer een tijdje smullen voor onze Chinese vrienden. Alle gevangen vis ging trouwens richting kombuis.



Opa en zijn kongeraal

Niet lang na de plechtigheid i.v.m. het verspreiden van de as van de overleden ex gezagvoerder kondigde zich weer een plechtigheid aan. Vierde wtk Don Elsman bleek een uitvinding te hebben gedaan, die geld òf energie òf beide uitspaarde. Hiertoe werd hem door de Shell Nederland een prijs uitgereikt, die door kapitein Spier op officiële wijze werd overhandigd. Deze vierde wtk was een vreemde snijboon, althans zo deed hij zich voor. Tijdens zijn verlof in Nederland kocht hij op markten tweedehands jack's, horloges, fototoestellen e.d. en ging dan in vreemde havens als zwerver de wal op. In oude kapotte kleding, ongeschoren en stinkend naar de drank verkocht hij dan in bars zijn "laatste bezit" om zg. wat drank te kunnen kopen. Dat leverde hem dat aardig wat stuivers op, zodat hij bijna geen geld hoefde op te nemen. Op Kopenhagen na hadden we in elke plaats wel iets meegemaakt en dat was ook weer het geval in Dublin. Na in een bar ons te hebben laten overhalen een lot in de Irish Sweepstake te kopen (een "niet" dus), stuitten we in het centrum op een grote mensenmenigte achter dranghekken. President Nixon bracht een bezoek aan Ierland, nadat hij eerder de begrafenis van ex-president De Gaulle had bijgewoond. Interessant!, dus wij bleven ook maar even wachten. Eindelijk kwam de open limousine met Nixon binnen ons gezichtsveld en gelijktijdig daalden enkele eieren neer op het Amerikaanse staatshoofd. Er werd ogenblikkelijk gas gegeven, dus veel hebben we niet van hem gezien. In Dublin ontving ik een grote enveloppe van Skyfoto, een bedrijf dat schepen (meestal) op

volle zee fotografeert. Er zat een grote foto van de Kryptos in en een bestelformulier. Ik ging alle hutten langs om bestellingen op te nemen en had tenslotte een order van één grote en vier kleine foto's.



Kapitein Spier filmt Thea

"voor het Polygoon-journaal"

Van Dublin gingen we weer naar Rotterdam, zodat we nog eventjes naar huis konden, om niet lang daarna te vertrekken richting Middellandse Zee. We zouden achtereenvolgens Gibraltar, Piraeus, Kirinia en Madeira aandoen, alvorens naar het Caraïbisch gebied te vertrekken.

In Gibraltar lagen we bijna in de stad, dus dat was weer stappen geblazen. Hier kocht ik eindelijk eens een goed horloge; een Seiko automaat, die pas dit jaar (2010), dus na precies 40 jaar, kuren begint te vertonen en is vervangen door een ouderwets "opwind exemplaar". Tijd om de Upper Rock (de rots bevolkt door apen) te bezoeken was er niet, dus hielden we het maar op een hapje eten en wat winkelen.

Na een plukje lading in Piraeus te hebben gelost, gingen we richting Cyprus en wel naar Kirinia. Hier geschiedde een wonder; de derde WTK en zijn echtgenote daalden neer vanuit hun ivoren toren en gingen met ons de wal op. Van die avond herinner ik me alleen maar, dat we op de weg terug naar boord in de bosjes zij aan zij stonden (de mannen) en hurkten (de vrouwen) om onze behoefte te doen. Het was bijna gezellig te noemen.

Van Kirinia ging de tocht vervolgens naar Madeira alvorens de oversteek naar het Caraïbisch gebied te beginnen. Madeira hebben we slechts vanaf de rede bekeken, want we gingen hier uit financiële redenen de wal niet op. Je vrouw aan boord hebben is natuurlijk wel leuk, maar financieel bekeken moest ik zo nu en dan een tandje terugschakelen. Thea had intussen een goede verstandhouding opgebouwd met de twee "Chinese leiders", de bootsman en hofmeester, waardoor ook de andere Chinese opvarenden ontdooiden. Het stuurs knikken bij ontmoetingen aan dek veranderde langzamerhand in orale begroetingen, zoals "Morning miss en Eevnin Suh". Het ijs brak helemaal toen er een tafeltenniscompetitie werd opgezet. Hierin waren de meeste Chinezen uitblinkers en het lachen en toejuichen tijdens de wedstrijden was niet van de lucht. De tafeltennistafel stond op het overdekte dek achter de midscheeps, waar meer dan voldoende ruimte was om te spelen. Vooral CPO was een goede speler; hij leerde mij de penhoudergreep gebruiken, wat mij na enige oefeningen prima afging. Het was heerlijk

om met hem te trainen; we stonden meters achter de tafel om de lange, strakke ballen te kunnen retourneren. In wedstrijden lukte me dat echter niet altijd. Tegen Chinezen speelde ik dus wel lekker, maar uiteindelijk verloor ik toch wel. Op een gegeven moment werd ik door Thea uitgeschakeld, want met die “suikerschep ballen” van haar had ik de grootste moeite en ramde de ballen uit of in het net.

Door de invloed van de Chinezen werd op de Kryptos niet gesjoeld of geklaverjast, maar was [mahjong](#) de rage. In de midscheeps gebeurde dit meestal in de hut van de tweede stuurman, waar Thea dit spel snel onder de knie had. Ik dus niet, want ik hou niet zo van spelletjes.

Na het verlaten van Madeira verzond ik het AMVER bericht aan San Juan Radio/NMR en in rustig najaarsweer kachelden we richting Caribbean, waar we op Trinidad zouden gaan laden voor Fort de France, Martinique en Point á Pitre, Guadeloupe. Aangezien mijn slaaphut een opknopbeurt moest ondergaan werden wij voor twee dagen en nachten ondergebracht in de zg. eigenaarshut, een dek hoger aan de achterzijde van de midscheeps. Geen patrijspoorten aan voor- of zijkant voor frisse lucht, maar gelukkig was het niet extreem warm en als prettige bijkomstigheid hadden we nu een tweepersoons bed; een welkome verbetering ten opzichte van onze twijfelaar.

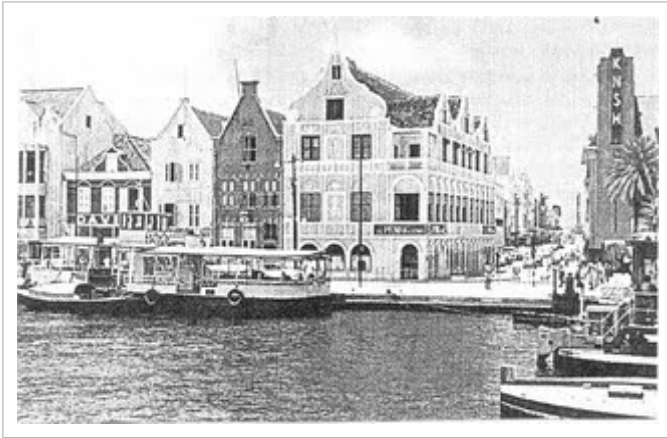
Ons verblijf op Trinidad was aangenaam. De Shell-club ter plaatse was toegankelijk voor ons, dus daar maakten wij dapper gebruik van. Het was een behoorlijk stuk lopen vanaf het schip, maar meestal kregen we een lift van één der clubleden. Aan de rand van het prachtige zwembad was het goed toeven met een ijskoud drankje uit de bar, gebracht door een inlandse bediende. De Shell-plant ligt aan de westkust van Trinidad, niet al te ver van San Fernando, dus besloten we die plaats maar eens te gaan bezoeken. De taxichauffeur was een vrij norske man, die dacht dat wij Amerikanen waren en zodoende een “special price” bedong. Toen wij aan zijn verstand brachten dat wij geen Amerikanen maar Hollanders waren, ging de prijs aanzienlijk omlaag en verdween zijn norsheid als sneeuw voor de zon.

Na op Trinidad te zijn volgeladen ging de reis naar Fort de France op Martinique en Point á Pitre op Guadeloupe. Vanwege een nijpend geldgebrek besloten we in deze plaatsen maar eens aan boord te blijven. Om het geldgebrek enigszins te verzachten verzocht ik Radio-Holland mijn maandbrief te verlagen om zodoende wat meer geld aan boord te kunnen opnemen. De onkosten thuis waren natuurlijk vrijwel nihil; slechts de huur en vaste lasten moesten worden doorbetaald.

Een maandbrief is een opdracht aan de maatschappij om maandelijks een afgesproken bedrag op de bankrekening van de opvarende te storten. Het verschil tussen de totale verdiensten en de maandbrief zou dan aan boord kunnen worden opgenomen.

Na Point á Pitre werd dwars door de Caraïbische Zee koers gezet naar Willemstad. Het binnenvaren van Willemstad levert altijd een aardig schouwspel op. Door de geopende Koningin Emmabrug (bootjesbrug) langs Hollandse gevels te varen is toch iets aparts.

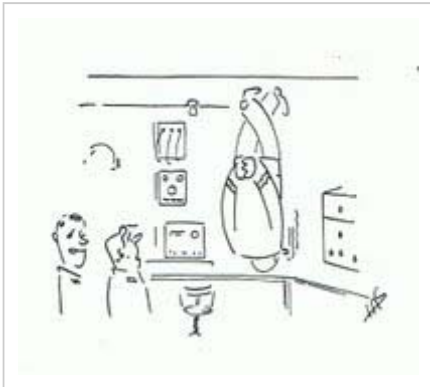
Met de oude vertrouwde KNSM-kade aan bakboord begaven ons naar de Shell-raffinaderij aan de Sint Annabaai, waar de bouw van de nieuwe Koningin Julianabrug al was begonnen. Omdat ik van de kapitein in havens geen persberichten hoefde te nemen, beperkte mijn werkzaamheden zich tot het nemen van de EU en wat onduidelijke administratieve werkzaamheden. Ik had de EU van 1300 GMT uitgekozen, want dat was 0900 plaatselijke tijd,



zodat ik vroeg klaar was en alle tijd had om de wal op te gaan. Kon je vanaf de KNSM-kade lopend via de Emmabrug naar Punda (zie foto links) lopen, vanaf de raffinaderij moest dit per taxi gebeuren. We lieten ons afzetten bij het KNSM-gebouw op Punda, vlak bij de bootjesbrug. Hier in de buurt ligt het grote winkelcentrum dat werd gevormd door de Handelskade,

Bredestraat en Herenstraat. Op de hoek van de Handelskade en de Bredestraat staat het mooie gebouw Penha, mij bekend uit mijn KNSM-periode. Ernaast op de eerste verdieping was nl. een nachttent gelegen waar ik toen nogal eens kwam. Ook de "drijvende markt" bezochten we; deze ligt haaks op de Handelskade en evenwijdig aan de Bredestraat. Op deze markt liggen talrijke, vooral Venezolaanse, schepen tegen de wallekant met hun handelswaar uitgesteld. Zéér kleurrijk en vooral gezellig.

Je moet maar zo rekenen, aan elke sparks zit een schroefje los



Toevallig was het weer tijd voor de jaarlijkse rijksinspectie van het radiostation. Dit fenomeen is heel goed te vergelijken met de jaarlijkse APK van auto's. Het radiostation wordt dan gecontroleerd op de werking van de toestellen en de aanwezigheid van de vereiste papieren, zoals het rijkscertificaat van de R/O (vgl. rijbewijs), het Certificaat van Goedkeuring, de Radiomachtiging enz. (vgl. kentekenbewijs delen I, II en III). Eventuele defecten of gedeeltelijke gebreken dienen vóór vertrek te zijn gerepareerd, anders wordt het radiostation niet goedgekeurd en mag het schip niet uitvaren. Deze keuring kan overal ter wereld plaatsvinden, maar als het enigszins mogelijk is, wordt geprobeerd dit in Nederland, de Antillen, Singapore, Hongkong of New York te doen plaatsvinden, omdat in deze plaatsen een Radio-Holland inspectie is gevestigd. In dit geval wordt het radiostation kort vóór de rijksinspectie eerst grondig door een RH-inspecteur doorgenomen om onaangename verrassingen uit te sluiten. Zelfs een steekproef-inspectie waar ook ter wereld kan voorkomen, zodat de R/O te allen tijde zijn certificaat aan boord moet

hebben. Is het radiostation goedgekeurd, dan wordt dat in een officieel document vermeld dat in het radiostation wordt opgehangen. Het radiostation van de Kryptos was dik in orde, zodat de rijksinspectie vlot verliep.

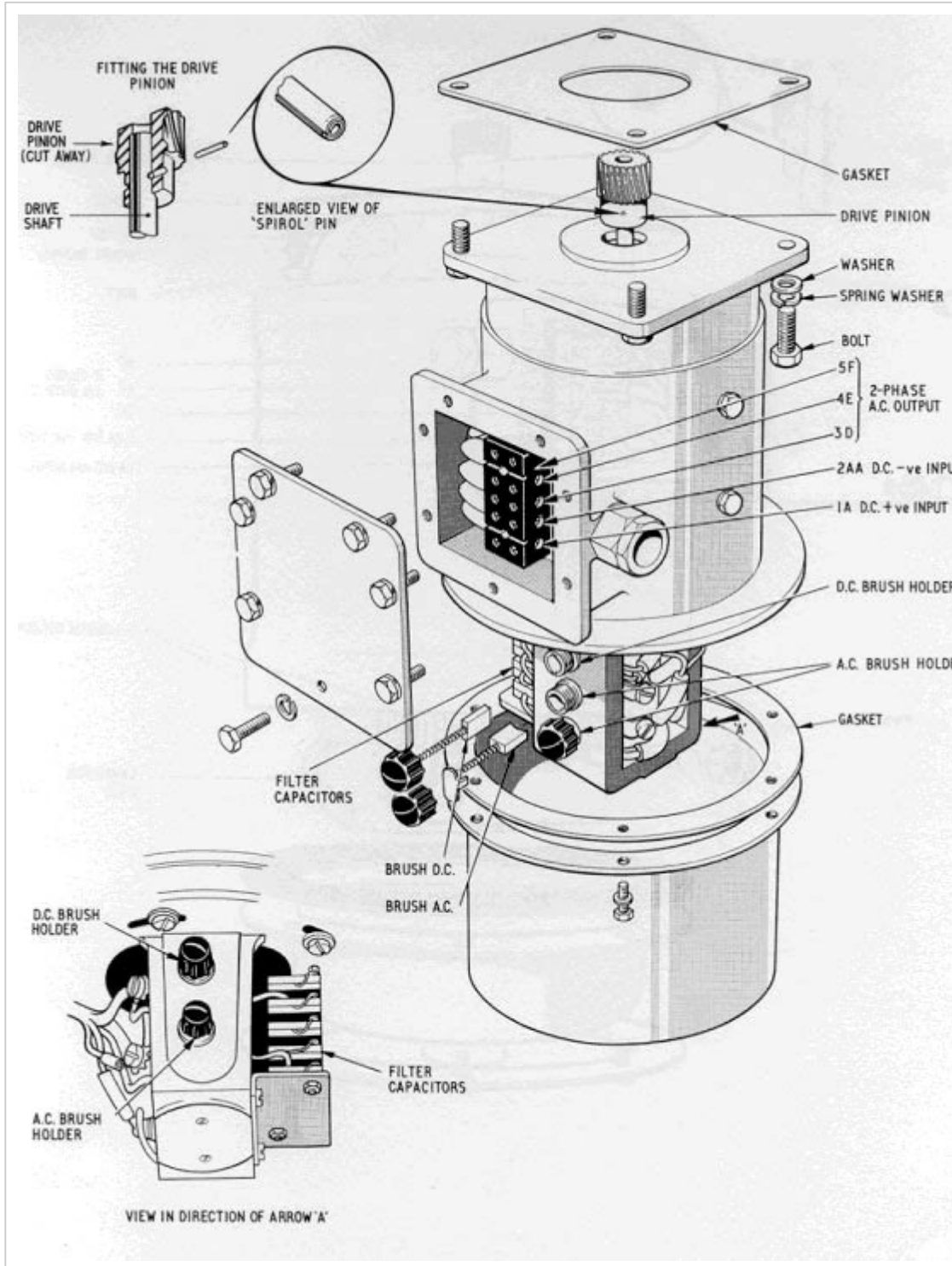
Een klein gedeelte van de op Curaçao ingenomen produkten werd gelost op Aruba. Hier kwam de RH-inspecteur van Oranjestad even buurten, ofschoon hij wist dat we van Curaçao kwamen. Hij zat waarschijnlijk om een Nederlands praatje verlegen. De EU had ik natuurlijk laten doorlopen, want de oversteek van Willemstad naar Oranjestad is een kwestie van uren. De reis ging vervolgens in rustig weer van Oranjestad naar het Panamakanaal. In het westelijk gedeelte van de Caraïbische Zee voer ons schip bij een spiegelgladde zee door duizenden vreemde figuurtjes op het wateroppervlak en Thea vroeg zich af wat dat voor eigenaardige dingen waren. Mijn antwoord – [Portugese oorlogsschepen](#) – werd dus niet geloofd, maar was wel de waarheid. Het zijn buiskwallen; geen dieren maar een kolonie van vier kleine, zeer aangepaste individuen, die met elkaar verbonden en psychologisch één geheel vormen in plaats van zelfstandig leven. Ze leven aan de oppervlakte van de oceaan met hun drijflichaam dat dienst doet als zeil net boven water, terwijl de rest van het organisme onder de oppervlakte hangt. Het heeft geen voortstuwingsmiddelen maar wordt in beweging gezet door een combinatie van wind, stroom en getij. Onder het lichaam hangen lange tentakels die soms 50 meter lang worden, hoewel één meter het gemiddelde is. Aanraken van de tentakels door de mens veroorzaakt erge pijn en laat rode, zweep striemen op de huid achter voor normaliter circa drie kwartier waarna de pijn minder moet worden.

Het was al enkele nachten voorgekomen dat ik 's nachts mijn bed uit moest vanwege het afgaan van het automatisch alarmtoestel. Als ik dan boven in het radiostation kwam, had de tweede stuurman - vanwege het oorverdovend geluid van de alarmbellen in mijn hut, in het radiostation en op de brug - het apparaat al afgezet. Keer op keer was er echter niets aan de hand en dat vond ik tamelijk vreemd. Op zekere keer bemerkte ik wat ik de vorige keren over het hoofd had gezien. Niet alleen het AAT stond uit, maar de antenneschakelaar stond niet in de stand AAT, maar op de hoofdantenne. Het bleek dat de tweede stuurman 's nachts de zeekaarten door zijn vrouw liet bijwerken in de radiohut. Er werd dan natuurlijk een muziekje opgezet, maar dat kwam niet altijd goed door met de schakelaar op AAT. Door de schakelaar op de stand "hoofdantenne" te zetten, konden er veel meer omroep stations worden ontvangen. De tweede stuurman ontkende natuurlijk, zodat de schakelaar waarschijnlijk door kabouters 's nachts in een andere stand werd gezet. Door ons doorlopend geruzie kwam de hele zaak de kapitein ter ore en die was hiermee helemaal niet in zijn schik. Het bijwerken van de zeekaarten werd hierna weer door de tweede stuurman gedaan en later vernam ik, dat er disciplinaire maatregelen tegen hem zijn genomen; welke weet ik echter niet.

Sinterklaasfeest werd gevierd tussen het Panamakanaal en Anchorage. Hiertoe was eerder geloot, waarna de surprises werden gemaakt. Aangezien wij onze surprises in de radiohut maakten, werd deze hermetisch afgesloten om spionage voor te zijn. Toevalligerwijs waren wij op 5 december óók drie jaar getrouwd, dus dat gaf weer een extra tintje aan het sinterklaasfeest. Van vierde wtk Van der Vos kreeg Thea een prachtige houten roerdomp, die

hij in de machinekamer had gemaakt. Een driejarig huwelijksfeest midden op de oceaan werd natuurlijk niet uitbundig gevierd, zodat wij besloten er in Anchorage een feestelijk etentje tegenaan te gooien. Enkele dagen voor aankomst te Anchorage begaven de twee radars het gelijktijdig, zodat de oorzaak in iets gemeenschappelijks moest worden gezocht. Omdat beide gebruikmaakten van één antenne, was de gevolgtrekking niet zo moeilijk. Hoogstwaarschijnlijk waren de koolborstels van de antennemotor boven in de radarmast versleten. Werken in een mast bij varend schip is sowieso al niet leuk, maar in de inmiddels tot circa 5° C. gedaalde temperatuur was het helemaal geen pretje. De snelheid van het schip werd drastisch teruggebracht en ik ging ingepakt als een Michelin-mannetje de mast in. Het bleek inderdaad zo, dat een koolborstel voor de wisselstroom was versleten en ik verving beide door twee nieuwe exemplaren. Ook de borstel voor de gelijkstroom controleerde ik, maar die was OK. Bij het bevestigen van de dopjes van de borstelhouders waaide er één dopje uit m'n verkleumde handen. Nooit meer kunnen terugvinden natuurlijk. Die dingen waren niet in reserve, dus moest er een list worden verzonnen, anders werkten de radars nòg niet. Ik daalde weer af naar dek en zocht naar wat plakband in de radiohut, waar ik intussen wat "ontdooidde".

Op mijn verzoek werd de vaart helemaal uit het schip gehaald en dreven we tot ik de klus geklaard had. Met plakband hield ik één der koolborstels op zijn plaats, waarna ik het huis van de motor weer terugplaatste in de hoop dat het op deze manier minstens tot in Anchorage goed zou gaan. Verkleumd tot op het bot daalde ik de mast af en haastte me richting badkamer voor een hete douche. Nadat ik had gehoord dat beide radars weer werkten, sliep ik die middag tussen twee en vier uur als een roos!



Radar antennemotor

Na aankomst in Anchorage reed ik met de agent naar het in de RAMAC-lijst vermelde adres, waar ik twee nieuwe dopjes voor de koolborstelhouders kon krijgen. Van enige betaling wilde men niet weten. Nogmaals ging ik de radarmast in en voltooide ik de reparatie. Het plakband over de koolborstel

houder had zich toch maar goed gehouden! Ondanks de heersende koude was het klusje voor de kant liggend in de haven een stuk makkelijker dan drijvend midden op zee.

Of het door het vele snoepen tijdens het sinterklaasfeest kwam wisten we niet, maar Thea moest nodig naar de tandarts en dus begaven wij ons na het middageten naar het plaatselijke ziekenhuis. In de tandheelkundige afdeling zaten veel Inuit-kinderen, waarvan velen slechts in een berenvel gehuld waren. Thea werd vakkundig geplombeerd, waarna wij op zoek gingen naar een goed restaurant om ons driejarig huwelijk met een etentje te vieren. Ofschoon de temperatuur ver beneden het vriespunt was, voelde het niet echt koud aan. Er stond haast geen wind en het zonnetje scheen, zodat Thea het zelfs in haar vistram jas goed kon uithouden. Met het nuttigen van een kopje koffie had ze echter nogal wat moeite, omdat de verdoving nog niet helemaal was uitgewerkt. Het merendeel van de koffie ging weliswaar naar binnen, maar een deel sijpelde langs haar lip naar beneden.

Geheel tegen mijn gewoonte in stuurde ik m'n diarolletje naar Amsterdam, opdat ze ontwikkeld zouden zijn als we thuiskwamen. Handig als ik ben, stopte ik het rolletje in een eenvoudige enveloppe, die ik in een brievenbus deponeerde. Nooit meer teruggezien; die enveloppe in natuurlijk gescheurd, zodat zo'n kleine veertig dia's (inclusief het sinterklaasfeest) verloren zijn gegaan.

Later op de dag vonden we een geschikt restaurant, waar wij ons naar het meer chique deel begaven; tenslotte hadden wij iets te vieren! Tot onze verbazing zagen wij ietwat later de 3e wtk met echtgenote het restaurant binnenkomen, die in de zelfbedieningsafdeling plaatsnamen. Uiteraard kon ik de verleiding niet weerstaan om even naar het toilet te gaan om hen zo te laten zien waar wij zaten (lullig!). Wij genoten van een uitstekend diner, waarvan het voorgerecht nog steeds in onze herinnering is blijven hangen. We hadden beiden nl. een krab-cocktail besteld en dat bleek een glazen schaal vol met enorme stukken krab op ijs te zijn, uiteraard vergezeld van de juiste saus. Later genuttigde krabcocktails konden – vooral wat de kwantiteit betreft – hieraan niet tippen. Na nog wat rondgeneusd te hebben in het centrum, gingen we weer aan boord om de terugreis naar warmer oorden te beginnen.

Van Anchorage vertrokken we naar San Francisco om te gaan bunkeren. We hoopten dat dit bunkeren een tijdje zou gaan duren, zodat we nog even de wal konden opgaan. Je komt nl. niet elke dag in San Francisco!



... en z'n eeuwige

verhalen over erwte en olijffie

Onder de Golden Gate Bridge doorvarend voeren we San Francisco binnen. Deze Golden Gate Bridge was toen de op één na langste enkelspan-hangbrug ter wereld, na de Verrezano-Narrows Bridge in New York, met 42.000 voet tussen de twee stalen torens. Het is de verbinding met Sausalito en San Rafael. De Oakland Bay Bridge verbindt San Francisco met Oakland en Berkeley en was de langste brug ter wereld. Halverwege de Golden Gate Bridge en de Oakland Bay Bridge ligt het eiland [Alcatraz](#), een oud Spaans fort dat van 1907 tot 1933 diende als militaire gevangenis en van 1934 tot 1963 als [federale gevangenis](#). Verder zijn er nog twee bruggen, in het noorden de San Rafael-Richmond Bridge en in het zuiden de San Mateo Bridge. Net ten zuiden van de Oakland Bay Bridge meerden we zo tegen zessen af aan de bunkerpier.

We vernamen dat het bunkeren niet voor middernacht zou zijn voltooid, zodat er tot die tijd zou mogen worden gestapt. Gegeten hadden we aan boord al, dus we vertrokken ogenblikkelijk richting Embarcadero – de ca. 5 mijl lange waterfront – met daarnaast gelegen de [Fisherman's Wharf](#), waar vissers hun vangst lossen en vele visrestaurants zijn gevestigd.

Omdat het al donker was, viel er eigenlijk niet zoveel te zien. We slenterden Market Street af en besloten vanwege de heersende kou en opgestoken wind al gauw een warm café op te zoeken. Bij terugkomst aan boord bleek het bunkeren al om ca. 20.30 uur te zijn voltooid, maar omdat menig opvarende aan wal verbleef, kon het schip niet uitvaren.

Even na middernacht werd San Francisco verlaten en kwamen we in een noordelijke storm terecht, waardoor het schip met soms 16 meter hoge golven in de rug naar het zuiden werd geblazen. In de loop van de dag nam de storm snel in kracht af, wat een enorm geluk voor ons was, want rond middernacht kwam het schip stil te liggen met een uitgelopen schroefas lager. 's Morgens vroeg was dit nog niet verholpen en kapitein Spier kwam in het radiostation een telegram voorbereiden voor sleepboothulp in het geval dat het om twaalf uur 's middags nog niet zou zijn gerepareerd. We dreven ter hoogte van Los Angeles, dus Thea en de kapitein waren al druk bezig een tocht naar Disneyland voor te bereiden.

Dit ging (helaas?) niet door want kort na pikheet was het euvel verholpen en werd weer koers gezet richting Panamakanaal. Direkt na vertrek Anchorage was ik intussen druk bezig kerst- en nieuwjaarstelegrammen binnen te krijgen. We zaten natuurlijk aan de verkeerde kant van

de States en de telegrammen druppelden via relay-schepen in het Caraïbisch gebied gestaag binnen. Tussen Los Angeles en het Panamakanaal werd Kerstfeest gevierd met een door de Chinese kok uitstekend verzorgd kerstdiner.



Kerstdiner 1970



V.l.n.r. 2e wtk de Jong, 3e stm Lawerman en
echtgenote

Thea en de vrouw van de 3e wtk

Als alles volgens schema zou verlopen, zou de jaarwisseling best eens in het Panamakanaal gevierd gaan worden. Op 30 december liet ik mij uit de PA-relay zetten, omdat er al weer verbinding met Scheveningen Radio gemaakt kon worden en in de namiddag van oudejaarsdag draaiden we de Bahia de Panamá in om de volgende ochtend aan de tocht door het Panamakanaal te beginnen.

Oud en nieuw werd aan de Pacific kant van het Panamakanaal in verband met een te verwachten drukke nieuwjaarsdag op gepaste wijze gevierd en in de vroege morgen van de 1e januari voeren we het kanaal in om later die dag de Caraïbische Zee weer op te stomen in de richting van Trinidad. Hier zouden we gaan laden voor Freeport, Bahamas en Perth Amboy bij New York. Wederom maakten we op Trinidad weer druk gebruik van de Shell-club. Eén avond gingen we met 4e wtk De la Fuente en Lawerman en –vrouw eten in een Chinees restaurant in het nabijgelegen dorp. Thea kreeg weer méér vlees dan wij, want na haar bord half te hebben leeg gegeten stootte zij op een meegebakken kakkerlak. Dat werd

weer rennen naar het toilet om al dat lekkers er weer uit te gooien! Met het beest op de rand van het bord at ik daarna de lekkere door haar achtergelaten hapjes met smaak op.



Nieuwjaarsdag in het Panama



kanaal



Mijn verjaardag werd gevierd tussen Trinidad en onze eerste loshaven Freeport op de Bahamas. Chif steward en zijn crew hadden voor lekkere hapjes gezorgd, die tussen 11.00 en 13.00 uur met het nodige bier werden weggespoeld. 's Avonds werd het natuurlijk in onze hut dunnetjes overgedaan.

De haven van Freeport is de schoonste haven die ik ooit heb gezien. Het leek wel een zwembad! Je keek tot op de zandbodem, waarover je de leidingen kon zien liggen en waar allerlei soorten vissen zwommen. Vanaf het havenhoofd gingen we 's morgens op geep vissen; de Chinezen waren weer blij met onze vangst. 's Middags ging ik met Thea en mevr. Lawerman de wal op om wat te winkelen, waarbij we Hwtk Weitzel ontmoetten waarmee we gezellig een drankje dronken op een terras. In het algemeen was het er duur voor ons en wij lieten het bij het kopen van enkele kleinere, goedkopere dingen op de lokale markt.



Freeport,

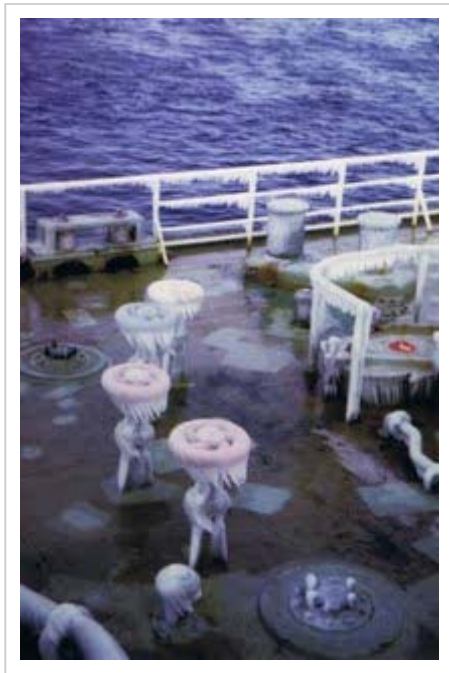


Bahamas

Gedurende onze binnenlig in Freeport kregen we aan boord bezoek van een aantal officieren van een Noorse tanker, die schuin tegenover ons lag. De Noorse HWTK wilde graag drank van ons kopen. Ik had in m'n hut nog een fles jenever, een fles whisky en een vrijwel volle fles vermouth liggen. Thea (want die moet je laten handelen, dat had ik toen al door) vroeg en kreeg \$ 30

voor de hele handel, want hij moest de vermouth ook nemen hoewel hij dat eigenlijk niet wilde. Aangezien zijn meevarende vrouw aan dek van het Noorse schip luidkeels om zijn terugkeer riep, keerde het vrolijke gezelschap snel weer terug, maar niet nadat ze met z'n allen de fles jenever soldaat maakten.

Van de Bahamas ging de reis vervolgens naar Perth Amboy, de Shell haven iets ten zuidwesten van New York, tegen New Brunswick aan. Zoals te verwachten was de temperatuur in januari tot rond het vriespunt gedaald, wat mooie plaatjes opleverde van met ijspegels behangen afsluiters e.d.



Het was frisjes in Perth Amboy

Ogenblikkelijk na aankomst posteerde zich een gewapende man bij de gangway. Het bleek een detective te zijn van het beroemde bureau [Pinkerton](#), eind 19e eeuw ontstaan in het Wilde Westen.

Hij moest er op toezien, dat er gelijktijdig slechts vier Chinezen de wal op gingen en dat dezelfde vier weer terugkeerden. Waren deze terug, dan mocht een volgend kwartet Chinezen gaan passagieren. Men was kennelijk doodsbang dat er Chinezen zouden onderduiken in Chinatown. De eerste dag gingen we 's morgens al per taxi naar New York en bezochten het VN-gebouw, Macy's (het grootste warenhuis ter wereld) waar Thea bij de kassa een biljet van \$10 vond, 42nd Street en Times Square. Hier liepen we de Chief Steward tegen het lijf, die ons meenam naar Chinatown om gezamenlijk een hapje te eten. Hij

kocht voor ons een koperen deurhanger, bestaande uit Chinese tekens die geluk zou brengen aan het huis waar het was opgehangen. Hij deed dit uit dank voor de geboortetegel die Thea voor hem had geborduurd. Hij had haar nl. verteld niet lang geleden voor het eerst vader te zijn geworden en dus dook Thea daar uiteraard in, want zodoende had ze weer wat te doen!

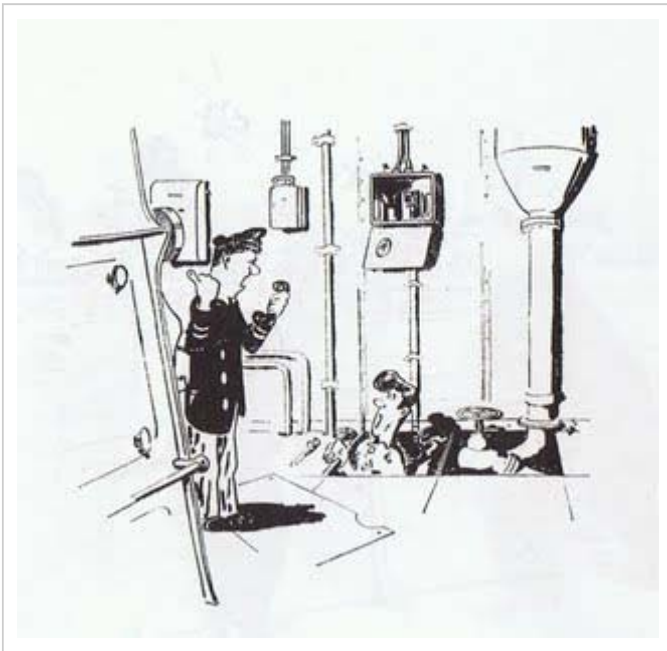
Bij Macy's sloegen we een lading apple pies in voor bij het dagelijkse koffiedrinken in onze hut. Met het oog op een in de toekomst te houden barbecue aan boord werd via de agent een achterbout besteld, die door ons gezamenlijk werd betaald. De volgende middag trokken we er weer op uit en beklommen de Empire State Building, toentertijd het hoogste gebouw ter wereld. Gelukkig was het zicht die dag goed, zodat we een prachtig uitzicht hadden over de stad. Vanaf de Empire State Building probeerde ik de familie Louwers nog te bellen, maar het bleek dat ze waren verhuisd zonder een adres of telefoonnummer achter te laten. Na op de begane grond te zijn teruggekeerd begaven wij ons naar de Radio City Music Hall, een imposant theater,

waar de film Christmas Carol nog steeds werd vertoond, hoewel het al januari was. De CPO had een zilveren hangertje voor Thea gekocht en ze moest en zou het aannemen. Handlezen kon hij ook, want hij voorspelde dat wij achtereenvolgens een dochter en een zoon zouden krijgen. Jaren later bleek dat hij volkomen gelijk had en sinds die tijd bekijk ik die wazige wereld van voorspellingen e.d. met andere ogen.

Van de Chief Steward en de CPO vernamen wij dat de Chinezen aan boord zeer gelukkig waren met de loshaven zo dicht bij New York, want zodoende konden zij de juiste inkopen doen met het oog op het naderend Chinese nieuwjaar. Gepakt en gezakt kwamen ze terug aan boord met vele Chinese specialiteiten en ingrediënten, die ze ongetwijfeld in Chinatown hadden aangeschaft.

Ook Perth Amboy zelf vereerden wij met een bezoek. Veel was er niet te beleven, dus belandden we weer in een bar, nl. de Brass Rail Bar op Madison Avenue. Hier bestelde Thea in haar onschuld een martini, niet wetend dat een martini in de States een longdrink is in tegenstelling tot wat men er in Holland onder verstaat, nl. een vermouth van het merk Martini. Ze liet het echter niet staan, maar erg enthousiast ging het toch niet naar binnen. Nu nog steeds heb ik een schroevendraaier-setje dat ik van de barkeeper kreeg met de tekst "You're a stranger here but once".

De laadorders waren intussen bekend geworden, nl. Punta Cardon, de Shell haven in Venezuela op de zuidwest punt van Peninsula de Paraguaná. De lading zou ergens in de Far East gelost moeten worden; de loshaven zou later worden bekendgemaakt, maar we zouden gaan bunkeren in Durban, Zuid-Afrika.



Niet lang na vertrek uit Perth Amboy begon het echolood rare kuren te vertonen; volgens de stuurman wees het toestel niet de juiste diepte aan. In de buurt van de Bahamas met zijn talrijke ondieptes kon dit rustig bekeken worden. De boosdoener bleek de governor te zijn, een onderdeel dat het toerental regelt. Om een juiste diepte te kunnen aangeven, moet het toerental natuurlijk de juiste waarde hebben. Een governorborstel was versleten, zodat de echo's op de verkeerde plaatsen werden geprint. Een

nieuwe set borstels en fijn afstellen met de governorknop leverde weer goede echo's op. Ik beschikte nu tevens over ettelijke stroken papier met mooie echo's; bij elke reisafsluiting moet men nl. achter op het echolood rapport twee strookjes met echo's plakken. Eén met een "mooie" echo en één met de diepst geregistreerde echo van de betreffende periode.

Bij het naderen van de Cubaanse kust werden we opgeschrikt door

Amerikaanse straaljagers, die zich met motor uit en de zon in de rug als een steen richting schip lieten vallen. Op het laatste moment werd dan de motor aangezet, zodat het weer een behoorlijke partij schrikken werd voor de mensen op brug en aan dek. In verband met de toentertijd geldende blokkade van Cuba werd elk koopvaardijship in de buurt van Cuba aldus gefotografeerd en in de gaten gehouden. In Punta Cardon werden weer de

Sparks, 't hoeft niet meer, we zitten al aan de grond .. gebruikelijke walpasjes uitgedeeld aan de bemanningsleden. Zoals te zien is, valt Punta Cardon onder Puerto Las Piedras, een (stukgoed)haven in de buurt. Het is de bedoeling dat de pasjes bij vertrek worden ingeleverd, maar deze keer kon ik het tweetal op slinkse wijze achterhouden.

PERMISO TEMPORAL	93.55.50.601.9	28	República de Venezuela Ministerio de Comunicaciones Dirección de Marina Mercante Capitanía de Puerto Las Piedras	93.55	27	República de Venezuela Ministerio de Comunicaciones Dirección de Marina Mercante Capitanía de Puerto Las Piedras
	<p>Conforme con el Art. 1º y párrafo único del Art. 6º de la Ley de Navegación, y Art. 4º de las Normas Oficiales para las Capitanías de Puerto de la República, se concede permiso para que</p> <p><u>A. VIB RUIT</u> de nacionalidad <u>DUTCH</u></p> <p>..... perteneciente a la dotación del vapor o M/N <u>s.s. KRYPTOS</u> pueda saltar a tierra e calidad de asueto por el tiempo de la permanencia de la nave en el puerto.</p> <p>Fecha: <u>26 JAN. 1971</u></p> <p>VEASE EL RESPALDO SEE NOTICE ON BACK</p> <p><i>[Signature]</i> Capitán de Puerto</p>			<p>Conforme con el Art. 1º y párrafo único del Art. 6º de la Ley de Navegación, y Art. 4º de las Normas Oficiales para las Capitanías de Puerto de la República, se concede permiso para que</p> <p><u>T. SWAGEMAKERS</u> de nacionalidad <u>DUTCH</u></p> <p>..... perteneciente a la dotación del vapor o M/N <u>s.s. KRYPTOS</u> pueda saltar a tierra e calidad de asueto por el tiempo de la permanencia de la nave en el puerto.</p> <p>Fecha: <u>26 JAN</u></p> <p>VEASE EL RESPALDO SEE NOTICE ON BACK</p> <p><i>[Signature]</i> Capitán de Puerto</p>		

Omdat na Punta Cardon een lange tocht voor de boeg stond (we gingen nl. lossen in Singapore) moesten de dames natuurlijk nog even de beentjes strekken. Nu is er in Venezuela, buiten Caracas, voor vrouwen al tamelijk weinig vertier, maar in Punta Cardon was helemaal niets te doen. Alleen de Campo, het hoerenkamp, was een gezellige plaats om te vertoeven, maar of dat voor onze vrouwen ook zo was, was nog maar de vraag.

De derde stuurman moest werken, dus in zijn plaats ging kapitein Spier mee met de taxi richting Campo. Bij het binnentreden van één der vele bars werden beide vrouwen zéér wantrouwend bekeken door de vele "beroeps". Het ijs was echter snel gebroken toen bleek dat het geen concurrentie betekende en spoedig was Thea in een druk gesprek gewikkeld met een aardige Columbiaanse.

Na het nuttigen van enkele drankjes deed zich echter een probleem voor. Het pand was vanwege zijn uitsluitend mannelijke cliënteel slechts met urinoirs uitgerust en de twee bezoekersters moesten nodig naar het toilet. De Columbiaanse nam Thea mee naar haar kamertje waarin zich een privé toilet bevond, zodat dit probleem snel de wereld uit was. Volgens Thea was het toilet schoon en zag het kamertje er erg netjes uit; er lagen talrijke "aandenkens" van gewezen klanten zoals foto's, ringetjes, aanstekers e.d. Het merendeel van

de hier werkende vrouwen komt uit Colombia en de Dominicaanse Republiek en zit er voor circa vier maanden. Na twee á drie periodes keren de meisjes dan voorgoed terug en gebruiken het verdiende geld om in het huwelijk te treden.

Circa een week na het vertrek uit Punta Cardon werd het Chinese nieuwjaar gevierd. Dit feest valt elk jaar weer op een andere datum en is afhankelijk van de stand van de maan; in elk geval altijd rond eind januari, begin februari. De Nederlandse bemanningsleden werden uitgenodigd vanaf 16.00 uur een nieuwjaarsborrel te komen drinken in de bemanningen messroom in afwachting van het diner. Door het tijdsverschil met GMT van 4 uur moest ik rond vier uur weer weg om de verkeerslijst van 20.00 GMT en het nieuws van 20.20 GMT te nemen. Ik zou circa 17.00 uur weer terug zijn om de draad weer op te pikken.

Bij binnenkomst in de bemanningen messroom achteruit werd ons gevraagd wat we wilden drinken, waarop ik in mijn onschuld whisky zei. Ik kreeg een driekwart gevuld whiskyglas en moest deze op Chinese wijze na de woorden “yung sung” of zoiets in één teug leeg drinken. Dit deed ook de Chinees die met mij toastte. Zo'n lading whisky ineens deed de ogen wel even knippen, maar gelukkig moest ik direkt daarna enige werkzaamheden in de radiohut verrichten zodat het effect van deze alcoholstoot beperkt bleef. Toen ik om ca. 17.00 uur terugkwam, stond ik pas echt met m'n ogen te knippen, want alle Nederlanders waren behoorlijk aangeschoten. Dat was natuurlijk onafgebroken “yung sung” geweest en ik moest de schade inhalen door met de een na de andere Chinees te toosten. De Chinezen waren mijns inziens verdacht nuchter en na enig goed opletten bleek, dat zij whisky door koude thee en jenever door water hadden vervangen. Zij schonken hun drankjes nl. uit andere flessen dan waaruit wij onze drankjes kregen ingeschonken.

...ta ta, reservebuisies.....!



Tegen de tijd dat we aan tafel gingen zat de stemming er goed in. De in het New Yorkse Chinatown ingeslagen ingrediënten waren omgetoverd tot een waar Chinees feestmaal met Peking Duck als absolute topper. Chinezen en Hollanders waren zoveel mogelijk door elkaar geplaatst, wat de gezelligheid nog verhoogde. Vanwege de grote hoeveelheid alcohol herinner ik mij niet al te veel meer van dit feestmaal. Twee bijzonderheden staan me echter nog duidelijk voor de geest. De Chinees naast me begon zijn soep in een kommetje met stokjes te eten; ik voorzag toen een heel lange zit, maar gelukkig dronk hij tot besluit het

vocht op. Aan de tafel achter ons had de eerste stuurman het zó naar zijn zin, dat hij een sigaret begon op te eten, om niet lang daarna met z'n hoofd op z'n bord met eten in slaap te vallen. Thea en ik vervoerden hem hierna zo goed en zo kwaad als het ging naar zijn hut. Thea vond het op de terugweg nodig om weer wat ruimte in haar maag te maken door de hele handel over de reling te kotsen. Kort samengevat was het dus een zeer geslaagd feest!



Oom Arie op bezoek op de Kryptos tijdens de korte binnenlig
in Durban

Enkele dagen voor aankomst te Durban zond ik mijn oom Arie een telegram met onze ETA (18/2 20.00 l.t.) en verwachtte korte tijd van binnenlig. Na te zijn afgemeerd bleek dat Thea als enige van de bemanning een cholera vaccinatie had die slechts geldig was tot twee dagen voor aankomst te Singapore, zodat zij in Durban zou moeten worden ingeënt. Men verwachtte nl. moeilijkheden in het uiterst punctuele Singapore, waar men voor zo'n overschrijding met twee dagen de haven niet binnen zou mogen. Per sportauto reed zij met een aan boord gekomen dokter naar het ziekenhuis voor een prik en de benodigde stempel in haar monsterboekje. Tegen de tijd dat zij was teruggekomen, kwam mijn oom voorrijden in zijn "bolide". Hij was wat aan de late kant, want hij had de onze ligplaats niet zo een, twee, drie kunnen vinden. Dit was de tweede keer in mijn leven dat ik hem zag; voor

Thea uiteraard de eerste keer. Het klikte wel tussen ons drieën en het werd een gezellig (kort) avondje, vol uitwisselingen van familienieuwtjes uit Holland en Zuid-Afrika. Zijn auto was grotendeels bekostigd uit een onlangs gewonnen prijs bij de paardenraces en hij was maar wàt trots op zijn nieuwe aanwinst. Hij leek als twee druppels water op mijn vader, dit in tegenstelling tot mijn andere ooms. Bij zijn vertrek van boord gaf ik hem nog enkele flessen gin, whisky e.d. mee die ik nog had liggen. Hierna heb ik hem nooit meer gezien; enkele jaren geleden is hij overleden zonder nog een keer in Nederland te zijn geweest.

De oversteek van Durban naar Singapore stond in het teken van de aanstaande aflossing. Nalopen van alle apparaten op eventuele onvolkomenheden, een laatste controle van de aan boord aanwezige reservedelen in verband met de op handen zijnde reisafsluiting en het reinigen en poetsen van het radiostation. Ik had hier ca. 14 dagen de tijd voor, want dat was de tijd die de Kryptos nodig had om de ongeveer 5000 mijl af te leggen. In Straat Malakka werden Thea en ik voor het laatst van de reis door de kapitein geroepen om 's middags pikheet bij hem te komen houden. Hij deed dat 's middags vaak door met een schoen op de grond van zijn slaaphut te slaan, die pal boven onze hut lag. Thea ging dan altijd een kopje thee halen; ik vergezelde haar wel eens als het met de de wachten zo uitkwam, of als ik geen schoonheidsslaapje hield. Na op vrijdag 5 maart voor de laatste maal EU bij Scheveningen Radio te hebben aangevraagd gaf ik QTP aan Singapore Radio/9VG en meerden we af op Pulau Bukum, een eilandje ten zuidwesten van de stad Singapore, speciaal voor het laden en lossen van tankschepen.



De koffers waren gepakt en het wachten was dus op de aflossers, die niet lang op zich lieten wachten. Mijn aflosser nam het station over in aanwezigheid van een inspecteur van de Radio-Holland vestiging te Singapore en niet lang daarna begaven wij ons met z'n vijfen per (motor)sampan naar [Clifford Pier](#), de landingssteiger waar alle zeevarenden van ten anker liggende schepen aan wal gingen. Gelijktijdig met ons werden nl. ook kapitein Spier en

de derde wtk met echtgenote afgelost. De kapitein ging per taxi naar het Raffles Hotel en wij vieren werden vervoerd naar het elders gelegen Balmoral Hotel.



Onze "buren" naast het Balmoral Hotel

Verschil moest er tenslotte wezen; wij in een (nieuw) hotel aan de rand van een sloppenwijk en de kapitein in het majestueuze, uit de imperialistische tijd daterende Raffles Hotel. Het hotel is vernoemd naar de stichter van Singapore in 1819, Sir Thomas Stamford Raffles. Op het bootje hadden de kapitein en wij al afgesproken elkaar in Singapore op te zoeken om gezamenlijk te gaan stappen. Tenslotte kende hij deze stad als z'n broekzak als in Indië geboren Nederlander en oud B.P.M.-er. De derde wtk en echtgenote zagen wij pas terug toen we naar het vliegveld gingen, hoewel wij op de 6e en zij op de 4e verdieping van hetzelfde hotel zaten. Het hotel was spiksplinternieuw en van grote klasse. Slechts het uitzicht naar één kant was wat minder; men keek neer op met golfplaten bedekte hutten en een open riool.

Eén blik op de menukaart van het hotel deed ons besluiten om heerlijk buiten de deur te gaan eten; dat is in Singapore natuurlijk geen moeilijke beslissing! Hoe kun je als hotel in Singapore nu het volgende menu samenstellen: Vegetable soup, Vegetables (groenten uit het water), Boiled Potatoes (gekookt, hard en glazig), Veal Cutlet (kalfscotelet) en een toetje. Er zat dan

ook geen hond in de eetzaal; elk weldenkend mens ging natuurlijk in een van de vele exotische restaurants eten.

Na terugkeer in het hotel ontvingen wij de boodschap dat ene captain Spier ons had gebeld en zijn nummer had achtergelaten. Na met hem een afspraak voor de volgende (zaterdag)middag te hebben gemaakt, gingen we die avond van vermoeidheid vroeg naar bed. Op zaterdagmorgen gingen we, na een real English breakfast in het hotel genoten te hebben, op de sightsee- en winkeltoer. Even kwam ik in de verleiding een dekenkist te kopen die thuis zou worden afgeleverd. Jammergenoeg deed ik dat niet. Ik liet óók geen maatkostuum maken, hoewel dat daar voor een prikje werd gedaan. Onze afspraak met kapitein Spier was, dat wij rond 17.00 uur naar het Raffles Hotel zouden komen.



Het Raffles hotel met rechts de courtyard, waarachter de suites liggen

Rond half vijf die zaterdagmiddag bestelden we een taxi en lieten ons richting Raffles Hotel vervoeren. Als je van stijl, vergane glorie en “the British way of life” houdt, is het Raffles Hotel dé aangewezen plaats om te vertoeven. De entree en de majestueuze lobby maakte me nèt niet sprakeloos genoeg om te informeren naar het "onderkomen" van captain Spier. Hij bleek in een suite op

de begane grond te zitten, die via een binnentuin met palmen en fonteinen kon worden bereikt. Veel pilaren, groenvoorziening, overdekte gangpaden en marmeren vloeren zorgden voor een onverwachte koelte op weg naar de suite.

Na zijn "come in, please" als antwoord op ons kloppen betraden wij een immense suite met een hoog plafond voorzien van een langzaam draaiende fan boven een reusachtig bankstel, waarop "kappie" nòg kleiner leek dan hij al was. Onder het genot van een drankje werd een plan de campagne opgesteld voor de komende avond. We zouden rond acht uur gaan eten, waarna we ons in Bugis Street zouden gaan vermaken. Na ons Singapore "by dusk" te hebben laten zien, troonde hij ons tenslotte mee naar zijn favoriete restaurant. Dit lag op een hoek van twee straten die elkaar onder een hoek van 45 graden sneden. Via een ingang in de rechter straat betrad men het Chinese gedeelte en via de linker ingang het Indisch gedeelte van het restaurant. Spier koos de linker ingang, dus dat werd die avond Indisch eten, een welkome afwisseling op het Chinese eten van de laatste zes maanden. Het werd een heerlijk diner met fantastisch gekruide schotels; Thea at o.a. een ajam schotel met sambal kemiri, wat zorgde voor één grote oranje make-up rond de mond en op de kin.

Tegen tienem begaven wij ons per taxi naar Bugis Street, dé straat voor vertier. Honderden terrasjes, eettentjes en duizenden mensen, waaronder vele, vele prostituties. Tot ver na middernacht vermaakten wij ons in deze poel des verderfs. Op een zeker moment stond ik in een openbaar urinoir mijn behoefte te doen, toen ik vlak naast mij gezelschap kreeg van één van de vele hoertjes. "Good evening, sir", zei zij met een fraaie bariton stem, tilde "haar" rok omhoog en deed verticaal zijn behoefte.

Na "kappie" bij het Raffles Hotel te hebben afgezet, kwamen wij die nacht om ca. half twee op onze kamer voor een korte nachtrust, want tegen elf uur moesten we gepakt en gezakt klaar staan om de thuisreis te aanvaarden. Rond 11.00 uur op zondagmorgen stonden twee taxi's klaar om ons vieren naar de luchthaven te vervoeren, waar we rond 14.00 LT met een DC-8 Combi (vracht en passagiers) van de KLM de thuisvlucht aanvingen. Na stops te Karachi en Frankfurt (zonder het vliegtuig te mogen verlaten) landden we op maandagmorgen rond 05.00 uur, na 22 uur vliegen, op Schiphol. Zoals gewoonlijk had ik niets bijzonders aan te geven; Thea's nieuwe gouden horloge uit Singapore en mijn Seiko uit Gibraltar kwamen heelhuids door de douane, hoewel mij werd gevraagd of ik het horloge tijdens deze reis had gekocht. Natuurlijk niet, die had ik het jaar daarvóór in Kuwait gekocht, zo verzon ik. De slimme douane ambtenaar wilde toen weten welke muntsoort men dan wel had in Kuwait. Wat een grapjas!

De derde wtk had óók niets aan te geven; hij was met zijn koffers geen vijf meter van de schuifdeuren verwijderd, toen hem werd toegeroepen of hij werkelijk niets had aan te geven. Selectief doof liep hij door. Toen kon hij met z'n hele handel terugkeren, waarna alles werd geopend en gecontroleerd.

Geluidsinstallatie, gouden sieraden, teveel sigaretten en spiritualiën en alle andere tijdens de reis gekochte artikelen werden hierna belast en daarenboven ook nog eens beboet. Naar ik later van kapitein Spier hoorde, lag het totale bedrag rond de 1500 gulden.

Zo kwam er een einde aan een reis van precies 6 maanden, waarin we letterlijk alle werelddelen aandeden. Met uitzondering van het incident met de 2e stm en het rare gedrag van het 3e wtk-echtpaar hadden wij een heel plezierige reis gehad, waar we beiden met genoeg op terugkeken.

Bij het afscheid van kapitein Spier beloofden we na enkele weken contact met hem op te nemen om een bezoek aan hem in Rijswijk te brengen. Dit hebben wij later ook daadwerkelijk gedaan. Ook met Hwtk Guus Weitzel hebben we later nog telefonisch contact gehad; 4e wtk de la Fuente kwamen we enige tijd later nog eens tegen op de Dam in Amsterdam en het echtpaar Lawerman ontmoetten we óók in de stad. Zij zijn met ons naar huis gegaan voor een borreltje en zijn daarna blijven eten. Na deze reis besloot Thea niet langer mee te varen, waarna ik op mijn beurt de beslissing nam met varen te stoppen en mij o.a. op gezinsuitbreiding te gaan concentreren. Ik had voldoende verlof om de opzegtermijn van drie maanden te overbruggen en nam per 23 juni 1971 ontslag bij Radio-Holland. Aldus voltooide dit circa 10 jaar koopvaardij; om precies te zijn acht jaar en drie maanden, van 19 april '61 tot 11 november '62 en van 1 juni '64 tot 23 juni '71.

... en wat je nú denkt, mag je daarbinnen óók niet



zeggen ...!

Startpagina Tankers en weerschepen

Welcome to the Website of Ferry van Eeuwen



ss Kylix

I sailed on this ship for only 2 months in 1963 and left the ship in Hamburg. The reason was that I had decided that new opportunities ashore for a change. So after the ss Kylix I got a number of ships which were making coastal trips after returning from the long haul. I had sent my letter of resignation and started going to school again in September 1963. And that after sailing for nine years on board ships. I kind of step in the unknown almost. As a seasoned seaman in school again with 18 and 19 year olds! But that worked out fine. I was an interesting 'case' to my fellow students, they respected me for my decision and we had lots of fun as it turned out. I had to tell a lot of my experiences which stories they enjoyed not having been around much yet.



The ss Kylix, call sign PFLY, was delivered as a 'General Purpose' tanker in December 1955 by de Nederlandsche Dok & Scheepsbouw Maatschappij (NDSM) in Amsterdam as new build 452. (12100grt, 169x21m; 14,5kn). On 6th

September 1984 the vessel arrived at a scrap yard at San Esteban in Spain. The ss Kylix was the last of a series of 16 Dutch general purpose tankers built between 1954 and 1957 by Dutch yards for Shell Tankers Netherlands BV. It was part of a post war new building program, to which also a number of the streamlined version of the K-series can be added, like the ss Abida, ss Acila. On top of that English yards were building the same type of tankers for British Shell. All in all and also including chartered vessels of the same type (I remember the Dutch ss Munttoren) 66 tankers were built and owned or chartered by Dutch and British Shell. The Kylix was broken in 1984.

Sister ships: KABYLIA, KALINGA , KALYDON, KARA, KATELYSIA, KELLIA, KENIA, KERMIA, KHASIELLA, KOPIONELLA, KORATIA, KORENIA, KOROVINA, KOSICIA, KOSMATELLA, KREBSIA and KRYPTOS owned by Shell Tankers (pre-1955 La Corona). Broken up in Spain 1984. Identical: AMELAND, KAAP HOORN, MUNTTOREN, WESTERTOREN.



Left alone some minor differences the following standard measures of the K-series were: Length overall 169,4 m, width 21,16 m, maximum draught 9,35 m. The ships were propelled by a 8250 shp Pametrada turbine engine. With a fully loaded vessel the speed was 14,5 knots and when in ballast 15 knots. The fuel consumption was about 50 tons per day. It was also equipped with 4 turbine powered cargo pumps.



The ships such as the Kylix were equipped with 33 cargo tanks, 11 on the starboard side, 11 amidships and 11 on the port side. A total of 25.220 cubic meters cargo could be loaded. For charging and discharging the cargo four cargo pumps were available with a capacity of 500 tons per hour each. The total bunker capacity was 1650 ton. In the fore ship was room for shipping of drums which could be handled with a 5 ton winch. Another 5 ton winch was available for handling the cargo hoses. The winches fore and aft were powered by steam. The accommodation was for a crew of 55 total. The K-class tankers have carried a great variety of cargo: white spirit, black products, crude oil, lub oil and a number of ships were suitable for transporting waxy distillations and bitumen.