

REACTIE OP 'THE BIG CATCH'

In het laatste nummer zag ik onder de titel 'The Big catch' het artikel van Bernard Hoff, gepensioneerd loods Rijnmond, over het avontuur dat hij als 3e stuurman op de 'Van Cloon' had meegemaakt met de berging van de 'Lake Ontario.' Daar zullen zij als bemanning ongetwijfeld een hele kluit aan gehad hebben.

Die naam 'Van Cloon' deed bij mij direct een bel rinkelen. Begin 70er jaren heb ik namelijk voor mijn vader een model gemaakt van het zusterschip, de 'Van Noort'. Hier uitgevoerd in de KPM kleuren, gele schoorsteen met een smalle zwarte band bovenin. Toen Bernard op de 'van Cloon' voer was zij in KJCPL kleuren, zwarte schoorsteen met een 'postzegel' erin (zoals op de 4e foto het grote schip, de Straat Nagasaki, maar daarover ooit eens wat meer).



Mijn vader had om de een of andere reden ooit de tekeningen van dat schip mee genomen. Die hebben mij altijd gefascineerd omdat het zo'n karakteristiek KPM schip was. Omdat hij destijds zijn eerste reis als 1e stuurman op dat schip gemaakt had, vond ik het op een gegeven moment een goed idee dat schip eens na te bouwen.



Ter illustratie van de prestatie die de 'van Cloon' destijds geleverd had heb ik als 4e foto één van mijn andere modellen (op dezelfde schaal met een vergelijkbare lengte als de 'Lake Ontario') samen met de 'van Noort' erbij gezet om de verhoudingen tussen de 'van Cloon' en de 'Lake Ontario' een beetje weer te geven.

Er waren in 1954/1955 drie schepen in deze serie gebouwd. Bij Boele Bolnes de 'van Noort' en de 'van Neck' en de 'van Cloon' in 1955 op de IJsselwerf te Gorinchem. Later, in het begin van de 80er jaren heb ik nog eens één van de drie op de rede van Jakarta zien liggen, maar weet niet welke. Hiernaast heb ik voor de geïnteresseerden wat details van deze schepen weergegeven die ik van het internet geplukt heb.

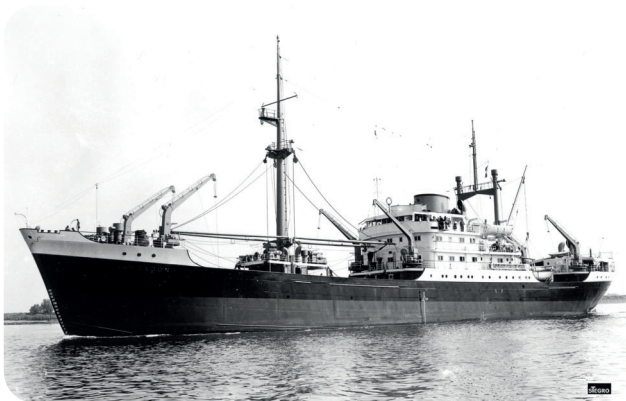


Roep letters	PIDW
Werf	Boele's Scheepswerven N.V. te Bolnes
Bouwnummer	954
Afmetingen	
L x B x H	96.87 x 13.90 x 6.18 meter 2845b, 1.349n, 3.607d
Passagiers	12
Motor	4t ew 7 cyl Stork (520x850)
Vermogen	2.100 rpk
Snelheid	12.5 kn.
te water	7 september 1954
Geschiedenis	1955: Palehleh (KPM) 1955: Van Noort (KPM) 1967: Van Noort (KJCPL) 1969: Handara (Mogadishu) 1977: Handara (Singapore) 1984: Gesloopt te Shanghai



Roep letters	PIDS
Werf	Boele's Scheepswerven N.V. te Bolnes
Bouwnummer	955
te water	18 januari 1955
Geschiedenis	1955: Palopo (KPM) 1955: Van Neck (KPM) 1967: Van Neck (KJCPL) 1969: Amrita (Mogadishu) 1972: Annita (Singapore) 1977: Hinthia (Panama) 1979: Yellow River II (Singapore) 1981: Winnow (Singapore) 1982: Door lekkage in de machinekamer gezonken

De technische gegevens van alle drie de schepen waren exact gelijk



Roep letters	PIDM
Werf	IJsselwerf te Gorinchem
Bouwnummer	133
te water	4 april 1955
Geschiedenis	1955: Palima (KPM) 1955: Van Cloon(KPM) 1967: Van Cloon(KJCPL) 1969: Eastern Prosperity (Panama) 1970: Eastern Prosper (Panama) 1982: Meng Horng (Panama) 1984: Gesloopt te Kaohsiung

'THE BIG CATCH' (VERVOLG)

Eus van Luik, de 1e stuurman op de van Cloon tijdens deze berging, was weer een goeie bekende van mijn vrouw omdat hij een van de vele KPM-vrienden van mijn schoonvader was. De KPM, de 'Koninklijke Paketvaart Maatschappij' ('Paket' is geen tikfout, maar werd daadwerkelijk zo geschreven in de maatschappijnaam), die het interinsulaire transport in het destijds Nederlands Indië verzorgde was een 'club' apart. Er was een grote onderlinge saamhorigheid en er waren een groot aantal illustere figuren onder de kapiteins en officieren. Eén daarvan was dus deze Eus van Luik.

Naar aanleiding van het verhaal 'The Big Catch' heb ik, via de redactie van de Voortvarend, contact opgenomen met de schrijver van het verhaal, Bernard Hoff. Hij nodigde mij daarop uit langs te komen om er eens een mooie boom over op te zetten. Vanzelfsprekend ben ik daarop ingegaan wat een bijzonder gezellige middag heeft opgeleverd, waarbij vele herinneringen werden opgehaald. Zelf heb ik weliswaar nooit bij de KPM gevaren (alleen maar soms een paar dagen met mijn vader mee geweest, waar ik dus vermoedelijk het varensvirus heb opgelopen) maar mijn vader en schoonvader wel. Van hen heb ik dan ook vele verhalen en anekdotes gehoord, welke bij Bernard prompt weer boven water kwamen. Ook heb ik van Bernard een verzameling brieven en verhalen van Eus van Luik, door zijn zoon gebundeld en verspreid, mee gekregen ter lezing (en vermaak). Daarin passeerden diverse mij bekende en soms illustere namen de revue, alsmede vele anekdotes van allerhande stunts die waren uitgehaald. Die toen nog volstrekt normaal werden gevonden, maar tegenwoordig totaal ondenkbaar zouden zijn.

Zoals bijvoorbeeld, wat mijn vader mij wel eens vertelde, het schip met krabbend anker richting het strand sturen tot het hield, laten zwaaien en dan met de kont aan een palmboom oid vast te maken. Waarna een lading half wilde koeien werd gelost door ze over de muur te laten springen en ze dan zelf naar de wal te laten zwemmen. Dan zwom er wel eens eentje de verkeerde kant op en moest je er met de motorboot achter aan om het beest weer terug te halen.

Of, zoals Eus van Luik zo sappig wist te beschrijven, ergens bij een of ander eilandje op de rede de lading op het strand lossen en of laden met eigen laadboten (forse sloepen) en zogenaamde badjo's. Aan boord zijnde bootwerkers die ook voor andere werkzaamheden zoals bijvoorbeeld onderhoud van het schip inzetbaar waren. Doorgaans waren dit Boeginezen, nazaten van vroegere zeerovers van Mindanao. De 1e stuurman had dan het toezicht op de los-/laadwerkzaamheden aan boord en de 2e op het strand, elk met de helft van de aan boord zijnde badjo's. En dat bijna dagelijks, soms zelfs wel 2 maal op een dag en tussendoor gewoon je brugwacht lopen. Hoezo tropenjaren ...

Ik heb dat boekwerk in één adem en met veel plezier en herkenning uitgelezen. Dank daarvoor Bernard. Als je weer terug bent van vakantie krijg je het weer terug.

Met vriendelijke groet,
Chris Brandt, gepensioneerd registerloods Rijnmond