

Mijn periode op m.s. Roggeveen van 5 september 1963 tot 5 september 1965

Als je geluk hebt en lang kunt genieten van je pensioen, denk je menigmaal terug aan je jeugd en de keuze die je maakte om te gaan varen. Bij het bekijken van oude foto's uit die periode komen de herinneringen al snel weer boven. In 1963 begon ik als leerling-wtk op het m.s. Roggeveen. Met twee leerling-stuurlieden (Gerrit M. en Philip de K.G.) vloog ik met een DC8 van de KLM naar Bangkok met tussenstops in Zürich, Rome, Beiroet, Karachi en New Delhi. Nu vlieg je daar rechtstreeks naar toe. In Bangkok werden we op sleeptouw genomen door een aantal leuke KLM stewardessen die in hetzelfde hotel verbleven. Zij waren daar vaker geweest en namen ons mee om enkele Thaise paleizen te bezoeken. Een leuk begin. Vervolgens vlogen we met Singapore Airlines naar Singapore, waar we in het Connell House (met zwembad) werden ondergebracht. Een mooie locatie om een paar dagen te verblijven en te wennen aan de Oost. Het wachten was op de aankomst van de Roggeveen en enige dagen later lag die op de rede. In gezelschap van een KPM agent, werden we de volgende dag vanaf de Clifford pier met een bootje naar het schip gebracht, waar ons echte zeemansleven begon.



De Roggeveen voer destijds tussen Singapore, Hongkong, Sjanghai, Tjientjsin, oostkust Australië, oostkust Afrika en weer terug naar Singapore. Het zou de EAUS of de CHEAS lijn geweest kunnen zijn volgens de archivaris van de KPM vereniging. Voorheen kwam het schip ook in Nieuw-Zeeland, maar dat heb ik niet meegemaakt. Wel maakten we eens een uitstapje naar Borneo, naar Hollandia in Nieuw-Guinea en een keer naar de Fiji-eilanden.



In Sandakan in Borneo moesten we hout laden en daar was toen tijd om te oefenen met een van de reddingsloepen. Daarna heb ik dit echte oefenen nooit meer meegemaakt.





Saigon zal ik niet gauw vergeten. De oorlog woedde daar toen in alle hevigheid en het is de enige haven waar ik niet aan de wal ben geweest, omdat dat te gevaarlijk was. In die tijd deed het verhaal de ronde dat - als je in een bar zat - de Vietcong soms handgranaten naar binnen gooide.

Op het schip zat een Nederlandse bemanning, die bestond uit een kapitein, een 1e, 2e en 3e stuurman, een marconist en twee leerling-stuurlieden. De machinekamer werd bemand door een Hwtk, een 2e, 3^e, en 4e wtk en tenslotte twee 5e wtk's. Zelf was ik leerling-wtk.

Dan was er nog een grote groep Chinezen aan boord, die huisde op het achterdek en midscheeps. Ik denk dat die groep uit minstens dertig man bestond. Ze werkten op het dek, in de machinekamer, in de keuken en in de bediening.

In de eerste periode van mijn vaartijd bevond mijn hut zich in de dienstgang. Daar verbleef ik samen met Gerrit M. naast de Chief Steward. Ik meen me te herinneren dat hij Lam Cheung heette. Hij sprak redelijk goed Engels en was vriendelijk. Philip de K.G., de andere leerling-stuurman, had het geluk dat hij boven op het stuurliedendeck een hut kreeg.

De Chinese elektriciën woonde ook bij mij in de gang. Vaak moest ik met hem de tijdens de grote oversteek weerstandbakken van de elektrische winches controleren en de stuurcontacten werden vrijwel elke reis gedemonteerd, vlak gevijld en ingevet.



Het wonen in een kleine hut tussen de Chinezen viel mij wel zwaar. Later, toen een van de wtk's met verlof ging, kreeg ik een hut tussen de andere Nederlandse werktuigkundigen. En later verhuisde Gerrit M. eveneens naar het dek waar de andere stuurlieden huisden. In de messroom van de Chinezen werd veelvuldig mahjong gespeeld. Ik vermoed veelal om geld. Dat lawaai, het slaan van de stenen op de tafel, zal ik niet snel vergeten.



Zoals gebruikelijk moest ik een memoriaal bijhouden en dat elke zondag aanbieden aan de Hwtk. In die periode heerste er nog een ouderwetse mentaliteit. Toen ik de eerste keer mijn memoriaal wilde aanbieden, klopte ik op de deur van de Hwtk en deed een stap over de drempel van zijn hut. Toen hoorde ik hem zeggen zonder dat hij opkeek: “Heb ik je gevraagd binnen te komen?” Hoe vernederend!

Hoe een memoriaal opgezet moest worden, was aanvankelijk niet erg duidelijk. Op school was er nauwelijks aandacht aan besteed. De eerste bladzijden van mijn eerste memoriaal stonden dan ook vol dikke, rode potloodstrepen en alles moest worden overgemaakt. Geen leuk begin van mijn werkzame leven.

Ik ging meelopen met de 4-8 wacht van de 2e wtk om het bedrijf en de installatie te leren kennen. Op zee moest je 's morgens na het ontbijt aan je memoriaal werken of meewerken aan onderhoud. Daarna was er tijd voor een biertje, eten in de dining room en een paar uurtjes slapen, als dat lukte tenminste. In de namiddag liep ik weer wacht in de machinekamer om uit te zoeken hoe alle leidingen onder de plaat liepen. Heel wat uren heb ik zitten tekenen en beschrijven waar ik mee bezig was. Gelukkig kreeg ik later een nieuwe Hwtk (Jan van Dinteren) en door de steun van een aantal nieuwe collega's (stuurlieden en wtk's) werd de sfeer een stuk gezelliger.

In mijn herinnering aten de kapitein, 1e stuurman, marconist, Hwtk en 2e wtk apart en op een ander tijdstip, omdat ze eerst samen borrelden. Alleen op zondagen, als we op zee waren, was er een gezamenlijk treffen en na het luiden van de bel of gong volgde dan de middagmaaltijd.



vd Vring, de Gier, Glas, van Dinteren, Gramberg, Breebaart, Bridie en Begeman

In de havens werden er- afhankelijk van de beschikbare tijd - soms grote werkzaamheden uitgevoerd, zoals zuigertrekken. Er waren dan twee ploegen wtk's, die samen met de Chinezen de werkzaamheden moesten uitvoeren. Eén ploeg moest de cilinderkop met alles

wat er bij hoorde demonteren, zoals het met een zware hamer losslaan van de moeren met behulp van een grote ringsleutel die met een touw strak werd aangetrokken.

De andere ploeg moest bovenin de carterruimte bij de kruiskop de moer van de zuigerstang losslaan. Dat losmaken van de zuigerstangmoer was altijd een flinke hijsoperatie. De loodzware sleutel moest worden gehesen met een handtakel en horizontaal zodanig gedraaid, dat hij over en in de moerinkepingen kon komen. Het proberen op te tillen van de één meter lange, zware sleutel was altijd een uitdaging, waar ik nog wel eens aan denk als ik pijn in mijn rug heb. Hydraulische apparatuur was in die tijd nog niet beschikbaar gesteld door de maatschappij. Pure mankracht werd er ingezet!

Koffiedrinken oftewel pikheet onder het werk gebeurde in overall op een mooi teakhouten dek.



vlnr Toon B., Bert van T., Ad B. en Cees van de V.

Ook kan ik me ook nog goed herinneren dat we de ammoniak-compressor moesten voorzien van nieuwe zuig- en perskleppen, die soms ook ingeschuurd moesten worden. Deze compressor stond in een aparte, kleine ruimte en tijdens het werk moesten we natte doeken voor ons gezicht houden. Ook maakten we met een mannetje/vrouwtje-mal pakkingringen van witte asbest. Werkelijk onvoorstelbaar. Gelukkig is dat heden ten dage niet meer toegestaan.

Tijdens het passeren van de evenaar waren de drie leerlingen natuurlijk de pineut en moesten we bij Neptunus komen. Hij kwam met zijn gevolg vanaf het voorschip naar luik drie, waar ook het provisorische zwembad was.



vnlr Bert van T., Jaap van het V., Jan de G. en Joop B.

Na een zedenpreek moesten we een papier tekenen waar - naar later bleek - een aantal lege bar-rekeningen onder geplaatst was met calqueerpapier. Ook moesten we een paar happen zeer smerige soep eten met allerhande visproducten erin. Wat het precies was weet ik niet meer. Daarna werden we in het provisorische zwembad gekieperd, meen ik me te herinneren.



het tekenen van de lege barbriefjes



provisorisch zwembad

Tenslotte kregen we alle drie een certificaat met daarop de datum waarop wij de evenaar waren gepasseerd. Het hangt al jaren in mijn werkkamer, samen met verschillende andere relikwieën die ik in mijn leven heb verzameld. Al met al een leuke herinnering en chapeau voor degenen die dat destijds organiseerden.



Certified by the
ANCIENT
ORDER
of the DEEP DOMAIN of
NEPTUNUS Rex

To all sailors where-ever ye may be and to all mermaids, sea-serpents, whales, sharks and other living things of the sea Greetings: know ye that on this
FOURTEENTH Day of
FEBRUARI 1964

in Latitude 00.00, Longitude 127° 20' EAST there
appeared within our Royal Domain the Royal Interocean Lines' vessel
"ROGGEVERN" "Be it Remembered said vessel, officers,
passengers and crew have been duly inspected and initiated into the Mysteries
of the Deep: and be it known by all Ye Sailors, Soldiers, Marines and
Landlubbers who may be honoured by his presence that
JAN HENK BUITEMAN

has been found worthy to be numbered as one of our trusty Shellbacks.
I hereby command All of my Subjects to show him due honour and respect
whenever he may enter our Realm.
Disobey this Order under penalty of Our Royal Displeasure.

Given under our hand and seal this
day of
14th FEBRUARI 1964

His Majesty's Scribe
Neptunus Rex

NEPTUNUS Rex
RULER of the RAGMG MAIN



Het schip voer toen onder de KJCPL vlag met het embleem op de schoorsteen.



Varen langs de Australische oostkust was steeds weer een leuke tijd met veel gezellige avonden in diverse havens met verpleegsters die dan werden uitgenodigd. De leerlingen moesten de dames soms met een aantal taxi's ophalen. Gekleed in vol ornaat, d.w.z. in jas toetoe.

Tijdens een van de reizen naar Australië vanuit Hongkong of Singapore kwam de opdracht van het hoofdkantoor (denk ik) om de verdampinstallatie te testen. Het was in de tijd dat Hong Kong een groot tekort aan drinkwater had. Blijkbaar had men aan alle rederijen doorgegeven dat er geen water gebunkerd kon worden en zelfs het verzoek gedaan om in verdamperen schoon drinkwater uit zeewater te maken en dat mee te nemen naar Hong Kong. De verdamperen waren lange tijd niet in bedrijf geweest en dus was het gebruikelijk om de installatie vooraf te testen. Dat gebeurde tijdens het varen 's avonds en 's nachts, maar blijkbaar kwam het proces niet goed op gang. In het uitlaatgassenkanaal van de B&W hoofdmotor was een ketel van het type La Mont geplaatst, waarmee stoom gemaakt werd voor diverse verwarmingssystemen en dus ook voor de verdamperen. Omdat het verdampingsproces niet goed werkte, werd besloten om de verdamperen te openen voor inspectie. Dat zou overdags gebeuren. Het was gebruikelijk dat rond de klok van acht uur in de ochtend de Number One van de technische Chinezen naar de machinekamer kwam, waar hij met de 2e wtk dan de werkzaamheden besprak die gedaan moesten worden. De rest van de Chinezen kwam dan ook naar beneden en zij zaten dan op het tussenbordes gehurkt naast elkaar te

roken en te wachten op wat zij moesten doen. Toen de Number One ter plaatse kwam en merkte dat de verdampers warm waren brak er een lichte paniek uit. Hoe het daarna allemaal werd opgelost weet ik niet meer precies, maar het bleek dat de verdampers vol met handelswaar hadden gezeten, bestemd voor Australië.



Verdamperinstallatie

Het salaris van de Chinese bemanning was erg laag en de verkoop van radio's, aanstekers en polshorloges was in die tijd een manier om wat bij te verdienen.

Alle handel in die twee verdampers was nu verloren en dat betekende voor hun een grote verliespost. Maar ik vermoed dat er nog wel meer plekken waren waar het nodige was verstopt. De douane in Australië (de zogenaamde Zwarte bende) was vaak langdurig aan het zoeken, maar als leerling-wtk kreeg je natuurlijk niet alles mee wat er op het schip gebeurde. Maar om eerlijk te zijn, ook de wtk's verstopten wel eens flessen whisky in de luchtkasten van de draaiende hulpmotoren.

Wat me goed bij is gebleven zijn de leuke dingen in die periode. Je lag soms heel lang in een haven te wachten en dan was het mogelijk dat er iets georganiseerd werd door een kapitein of agentschap. Zo maakten we eens een dagtripje door de Blue Mountains met een uitgebreide barbecue op een prachtige locatie. En ook het tripje vanuit Mombassa naar Malindi zal ik nooit vergeten. We reden in een grote Citroën met hydropneumatisch liftstelsel. Dat is een zelfcorrigerend systeem dat de rijkhoogte kan beïnvloeden, afhankelijk van de belasting en de weggesteldheid. De grindweg was slecht met uitgeholde sporen en in het midden een berg zand en stenen.

Het hydraulische systeem kon de autocarrosserie iets omhoog brengen, maar dit systeem lekte, met als gevolg dat de auto steeds omlaag zakte en dat de uitlaat of een ander motoronderdeel tegen het hogere midden van de weg schuurde. Het werd een spannende terugrit.

Na precies twee jaar op de Roggeveen te hebben gevaren ging ik met verlof. In de volgende jaren werkte ik op de Sloterkerk, de van Neck, de Sanana, de Boissevain en de Tjikampek. Ik behaalde toen diploma A, B2 en C1. Ook aan die tijd bewaar ik goede herinneringen en soms kom ik nog wel eens oud-collega's tegen. Mijn laatste werkgever was de elektriciteitscentrale van de PGEM in Nijmegen. Omdat ik niet voldoende vaartijd had voor C2, haalde ik later het C diploma voor centrales. In 2002 kreeg ik de mogelijkheid om met pensioen te gaan. Daarna hielp ik twaalf jaar mee om Stoomgemaal De Tuut in Appeltern te restaureren. Met Gerrit M. en Philip de K. G. heb ik later nog wel eens contact gehad. We zijn allemaal goed terechtgekomen.

Het m.s. Roggeveen is op 4 juli 1970 op reis Londen-Piraeus 25 mijl ten noorden van Cherbourg, na aanvaring met het Duitse m.s. Hagen gezonken in positie 49.58 NB - 01.30 WL. Daarbij zijn 17 opvarenden omgekomen.

De foto van de verdamper kreeg ik van R.J. Bersma en is met zijn toestemming geplaatst.

Het was een leuke tijd!



Met Kees M. toen de kapitein aan tafel was en de uniformen lagen te luchten.

Van de tweede wtk mochten wij later niet meer samen klussen of de wal op!