

Jeannette Françoise

map 20

4. mast stalen Bark 900

R.

4/mast. stalen bark. Jeannette Françoise
 Kapitein R. B. Becker.
 Redery Tod. Hoog. Kr. 9/10 Lek.
 lang. 263. breed 44. hol. 27 Eng. voet. ongeveer
 2250 register ton. dood gewicht
 Woensdag 30 November 1892. te water gelaten van de
 wef van J. K. Smid. te Kr. 9/10 Lek.
 enorme belangstelling. voor het grootste schip dat
 ooit op een ^{de} Nederlandsche haven is gebouwd.

4/maas. stalen bark. "Jeanette Françoise"
Kapitein R. Bleeker.

Redery. Pod-Hoog. Kr. 9/1 Lek.

lang. 263. breed 44. hol. 27 Eng. voet. ongeveer
2250 register ton. dood gewicht

Woensdag. 30 November 1892. te water gelaten van de
weef. van J. K. Smut. te Kr 9/1 Lek.

enorme belangstelling. voor het grootste schip dat
ooit op een^{de} Nederlandsche werf is gebouwd.

3250 d.w.

4. maart stalen Bank Jeanette Françoise 223 IT. 1893

Reclusey. boekhouder Kap. Pod Hoog, K. d. Leb.

gebouwd. door Jan en Kees. mit. K. d. Leb.

vertek van de waf 1893. geruimt op K. naa. Rutteda.

1921. Duits. schip genaamd. Carl

lede. Hoare vlag. genaamd Souvenir

1924. voor sloep verhoekt £ 3150. (Het Zeen. Maand 1930. pg. 104)

M

371 ~~646~~

Jeannette Françoise

map 20



Souvenir

ex Jeannette

Francoise

371

d

HIII



Reeder P. v. d. Hoog. Kapst: G. Visser. 2231 tons. Koningen o/a tek.
De viermastbark „Jeannette Françoise”. Eens Hollands Glorie
1893.



The Lead, Mass. Co.
1850

1/7-83

Jeanette Françoise

Schilderij by

Wout Bruijn zee(-

in zanddam

op hardboard naam

een plaat ^{v. foto shop} in Adelaide

371



3674 marischap. Jeannette Francois

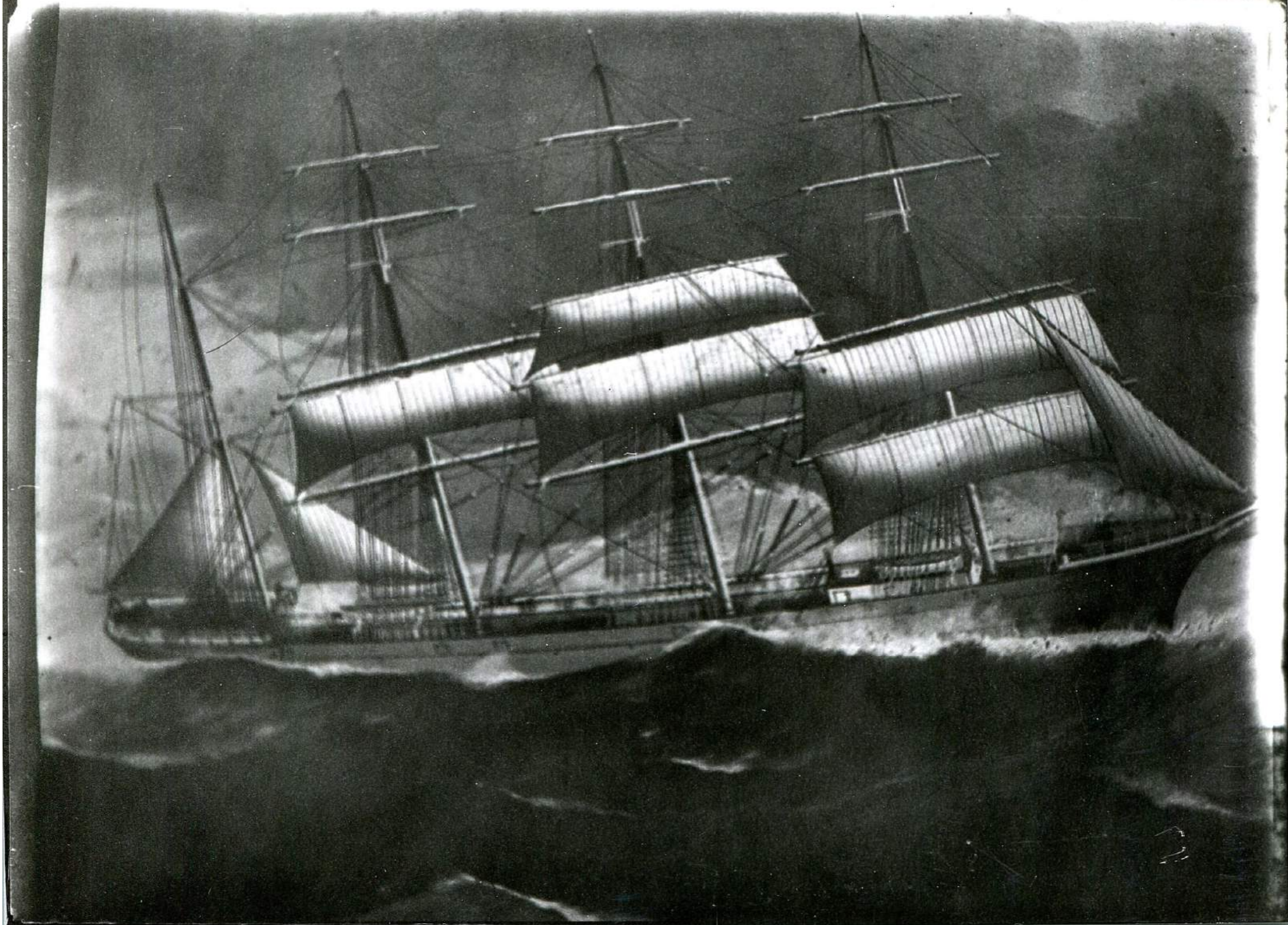
op haar eerste reis van Rotterdam naar Java
begin Mei 1893 van Rotterdam vertrokken

371

~~369~~

~~IV~~

(6)



Jeanette Francois

d



CARTE POSTALE

370

Correspondance



Adresse

Jeanth. Franck
in de Maas hawe
naar bank 2.

neem. J.F. had patent oukers.

shepe onbekend. E.F.



36a



CROWN COPYRIGHT RESERVED



CROWN COPY RESERVE

076

Manette Françoise



CROWN COPYRIGHT RESERVED



CROWN COPYRIG RESERVED

Handwritten scribbles and arrows

*268
269
270
271
272
276
275*

05 776

22



CROWN COPYRIG RESERVED

21 21

Handwritten signature

22



CROWN COPYRIGHT

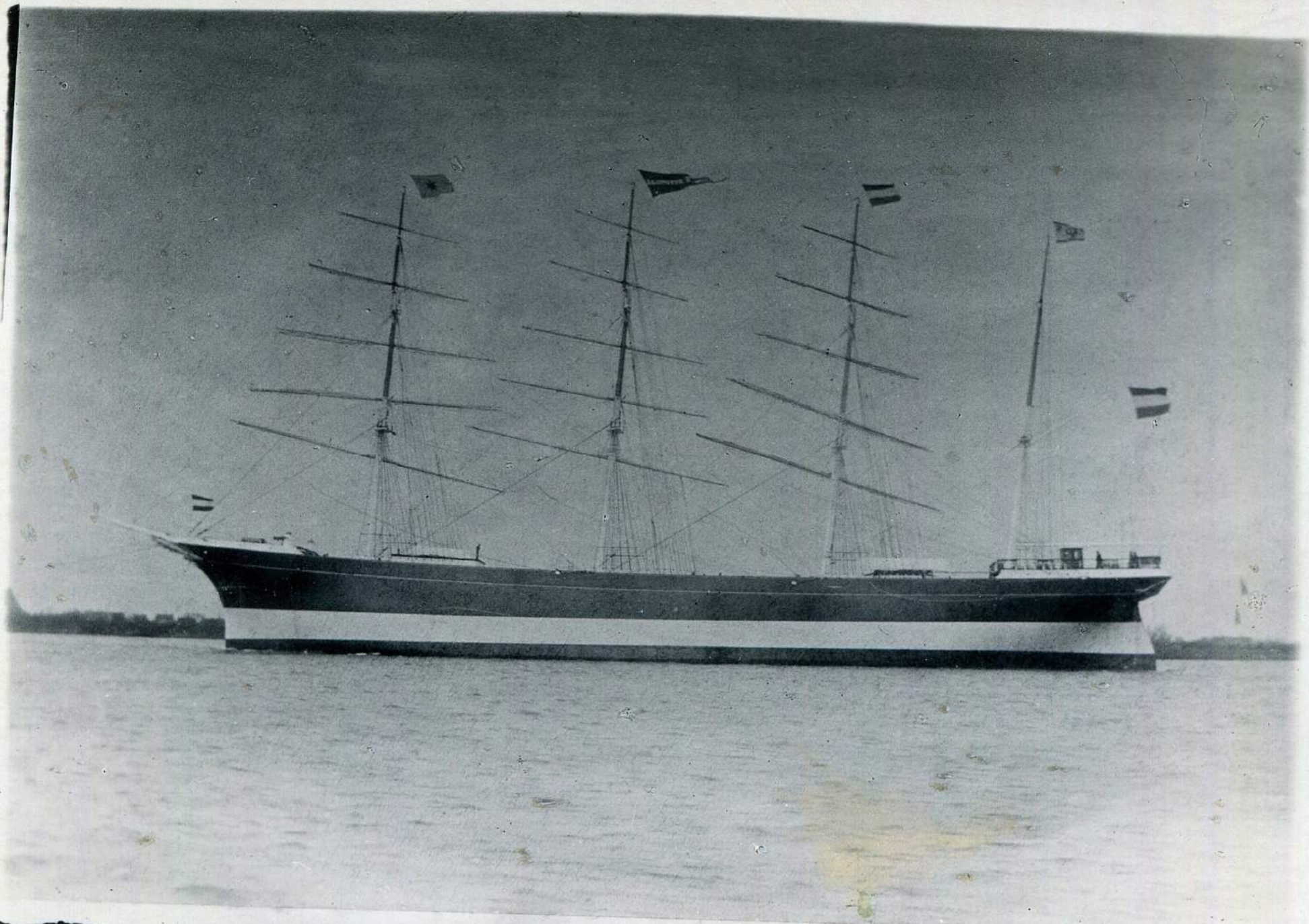


CROWN COPYRIGHT



CROWN COPY RESERVE

Handwritten scribbles



Мелко о. неф.

~~371~~

371

3

CARTE POSTALE

Correspondance



Adresse

1e Nederlandsche 4 mant Bank.

Jeanette Françoise

kieook 369

stalen schip groot 3250 Ton. d.w

Verlaat 1093 de wal van 2 KSMit K⁹/a Lek.

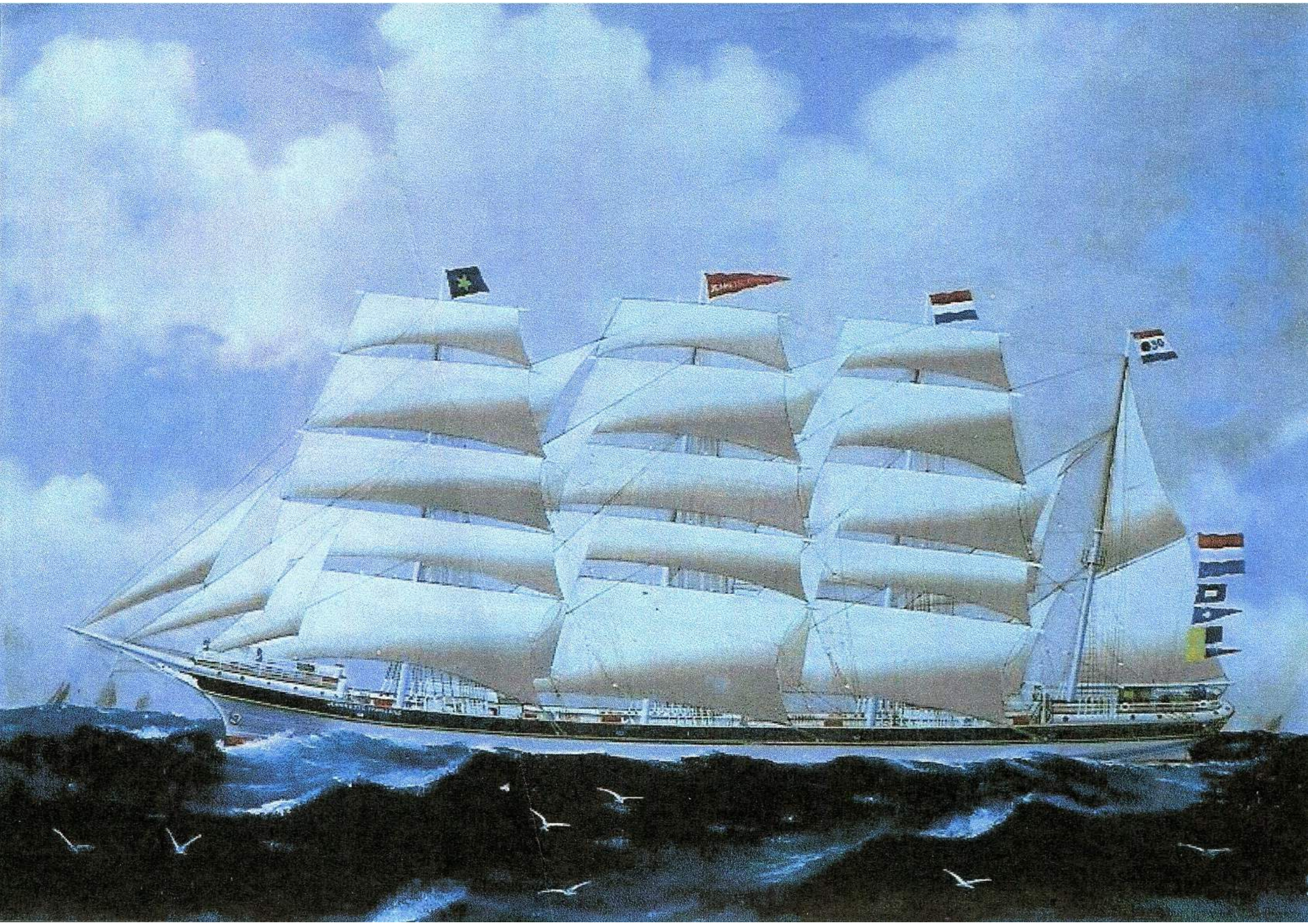
Reederij Pod Hoog.

uitgehaald door

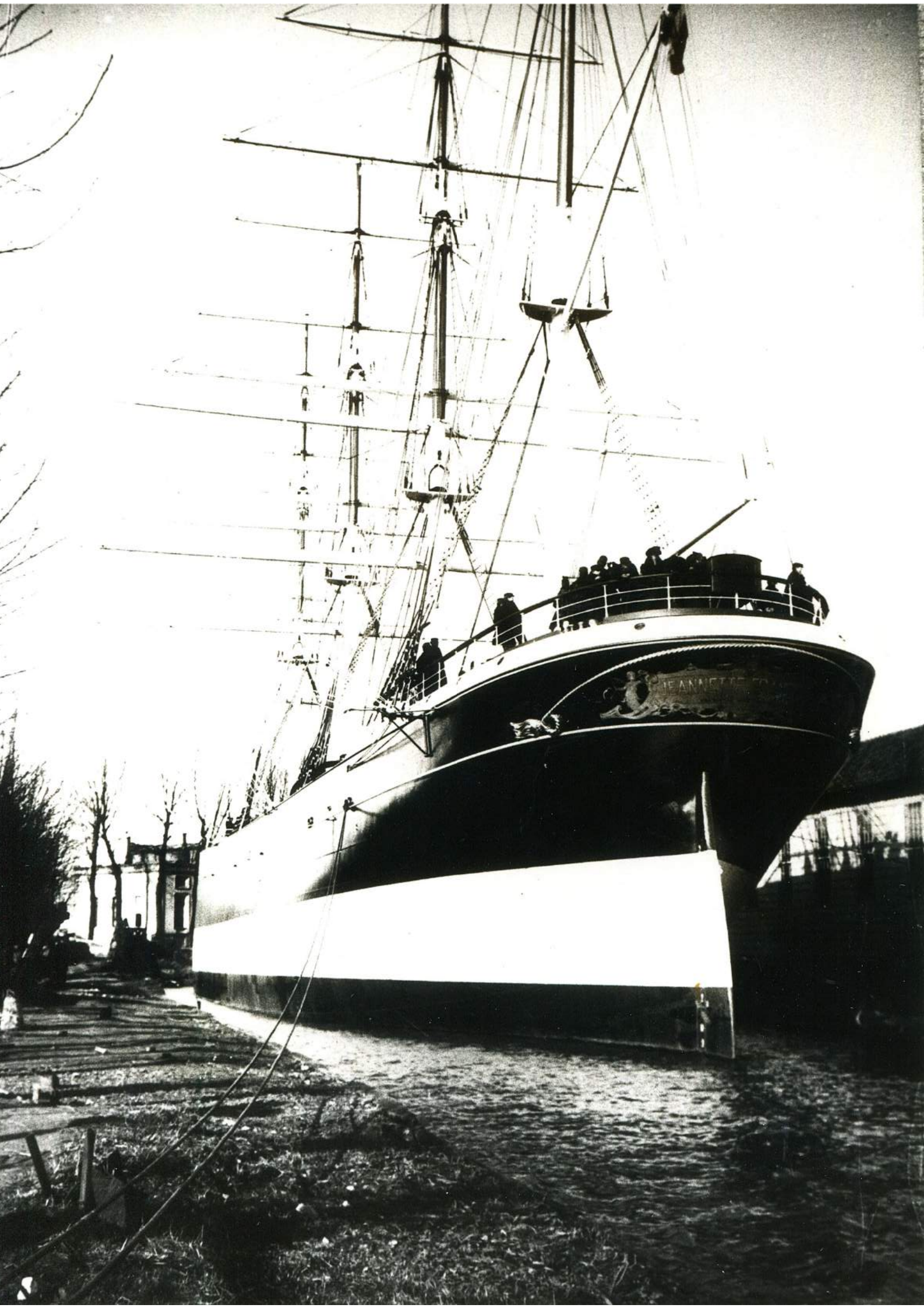
Kapitein R. Bleeker.



Jeanette Francois
Capt. G. Fisher.



Jeannette Françoise



Jacquette Francoise.
voor overdracht.
in Krimpen a.d. Leek?



Jeanette Francoise

Kapt. Vissu,

in de Maan haven,

naast bank

370

~~IV~~
0

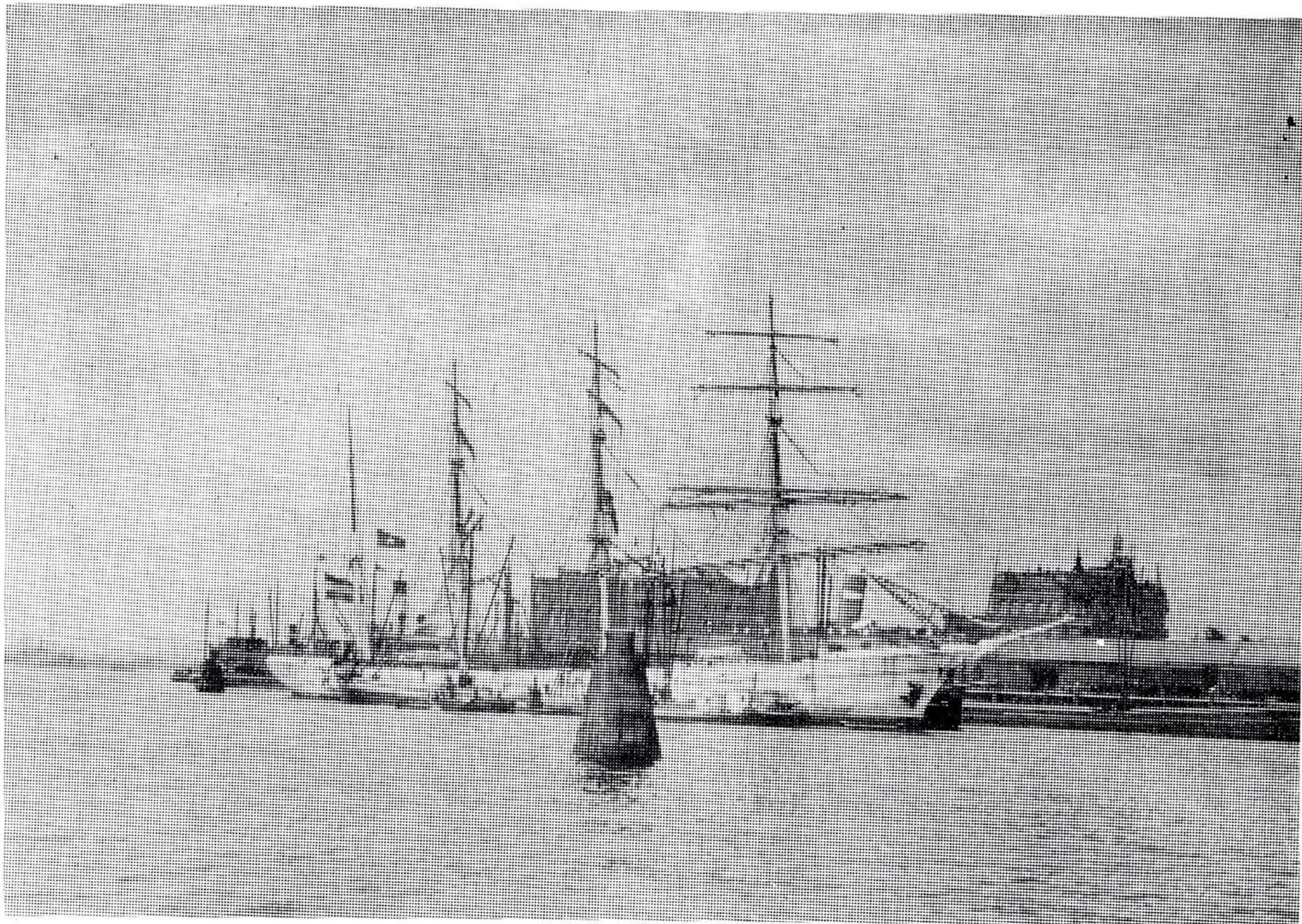
2

Dit is de Jeanette Francoise
niet.

De J. F. had patent anders!

Zie andere foto's.

deze schepen onbekend.

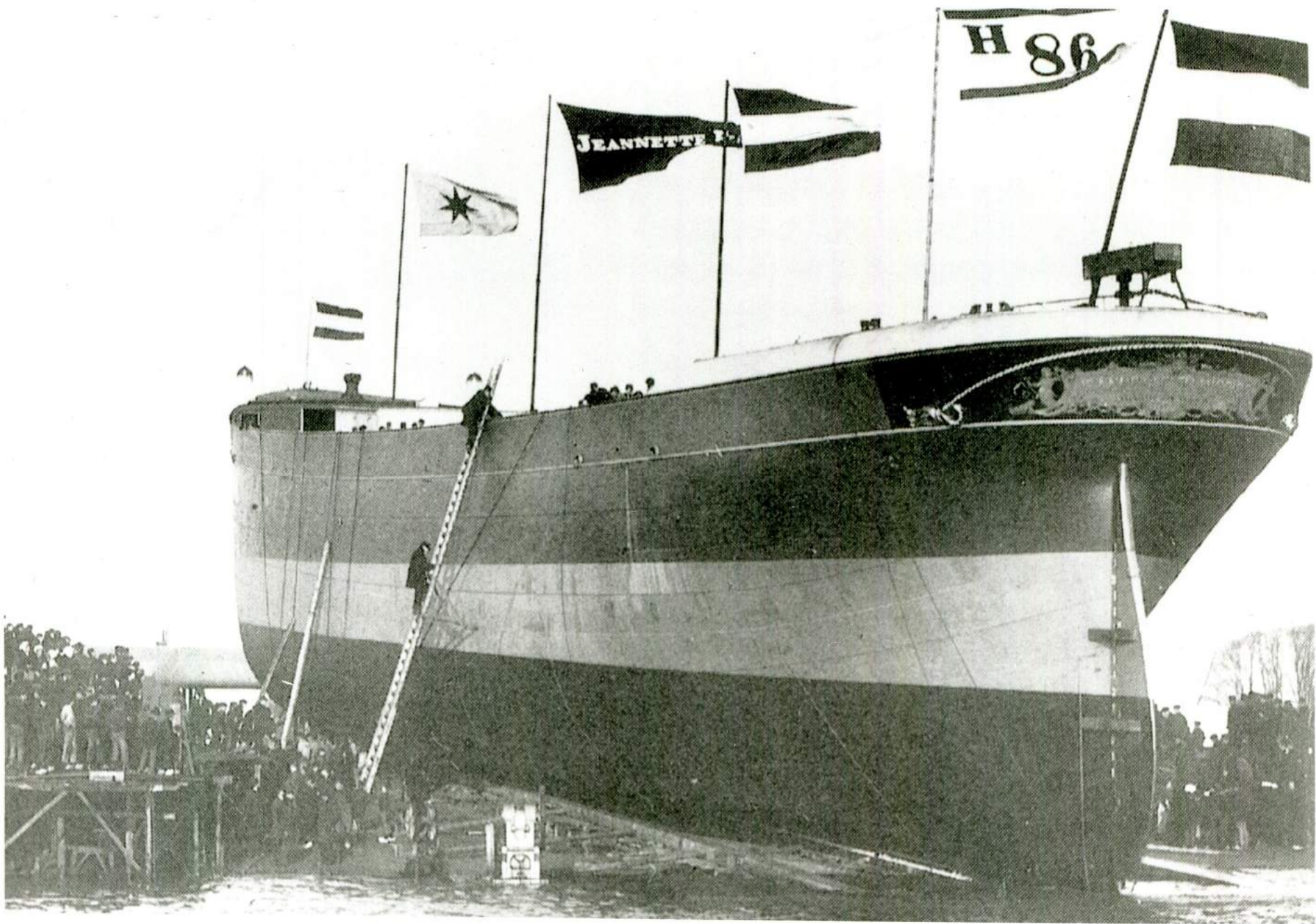


Jeannette Françoise

Rijn haven.

by kade Holland Amerika Lijn

Jeannette Françoise



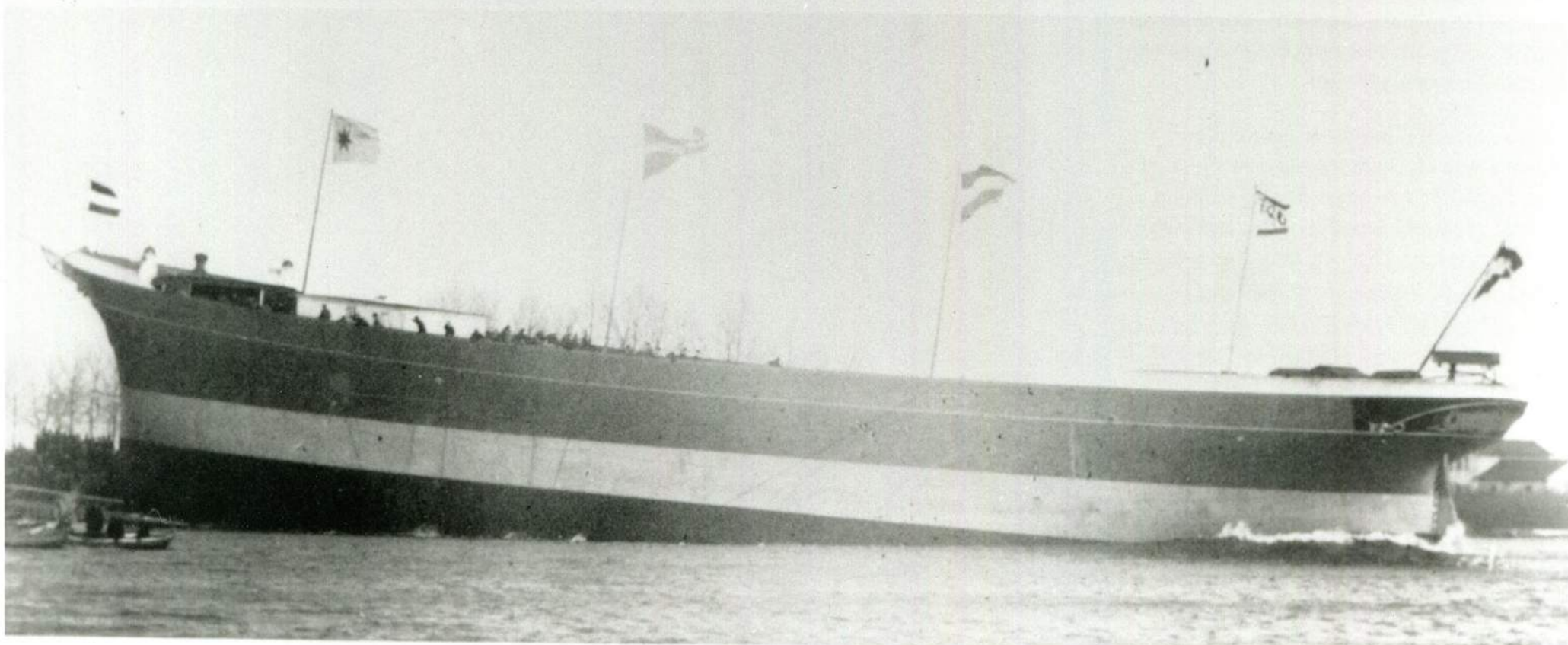
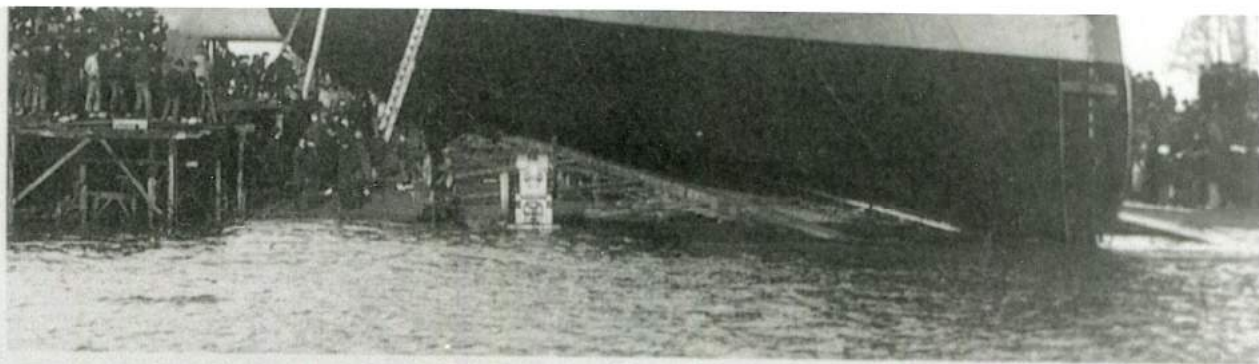
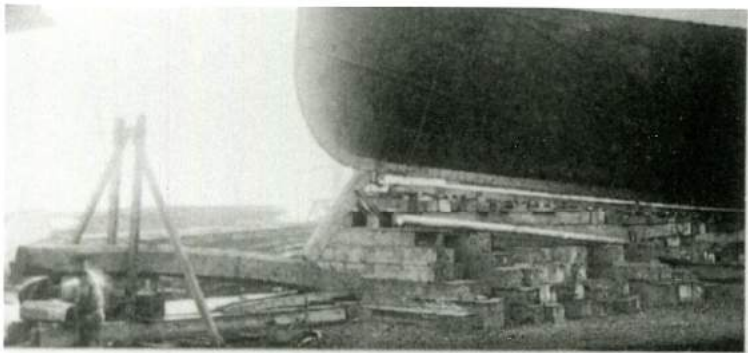
Jeanette Françoise
Su. D D 11

STICHTING NEDERLANDSE KAAP HOORNVAARDERS

Scheepsnaam:

Bouwjaar:

Negatief nr.:



Jeannette Françoise

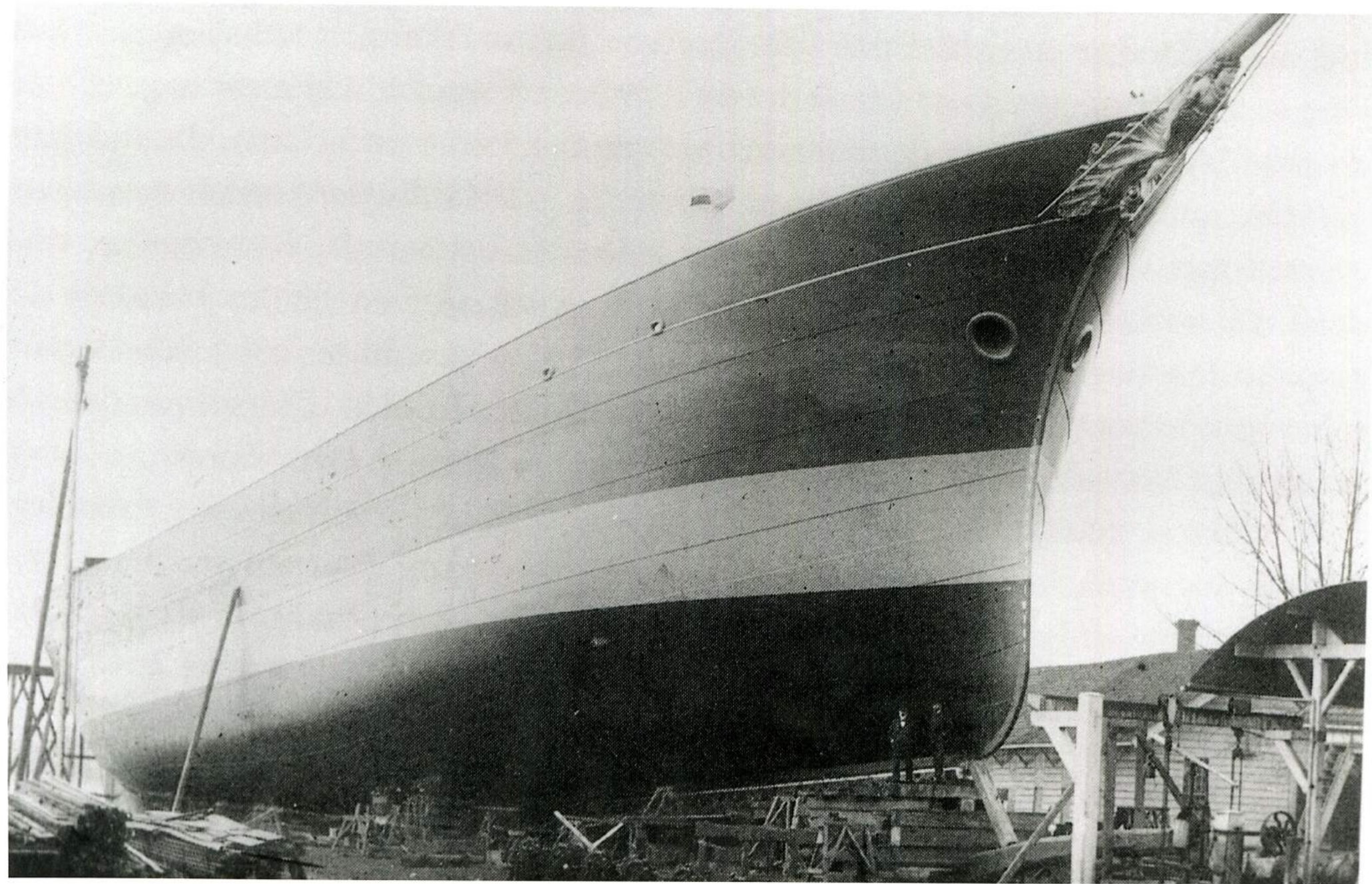
Su DD 10

STICHTING NEDERLANDSE KAAP HOORNVAARDERS

Scheepsnaam:

Bouwjaar:

Negatief nr.:



Jeannette Françoise

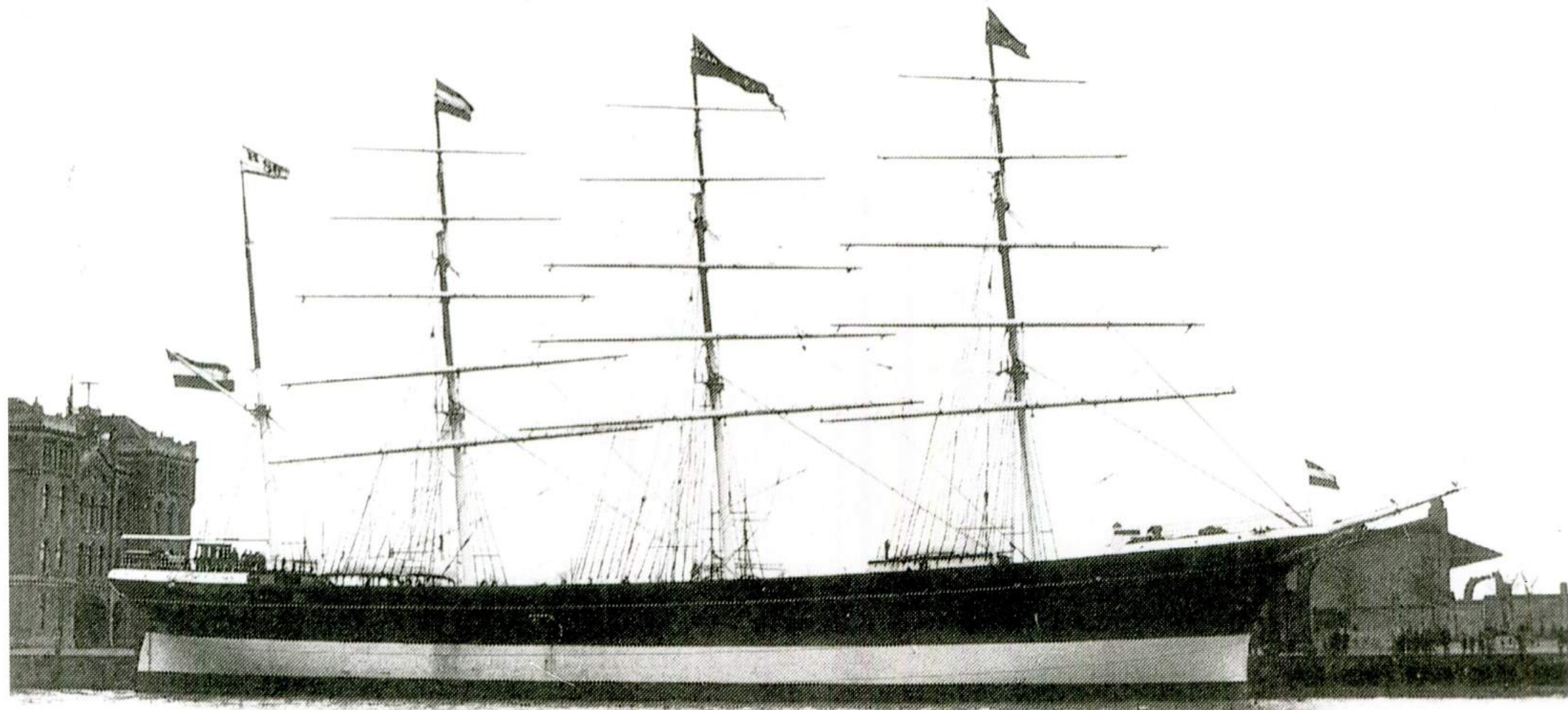
Su DD 13

STICHTING NEDERLANDSE KAAP HOORNVAARDERS

Scheepsnaam:

Bouwjaar:

Negatief nr.:



Jeannette Françoise

Su DD 14

STICHTING NEDERLANDSE KAAP HOORNVAARDERS

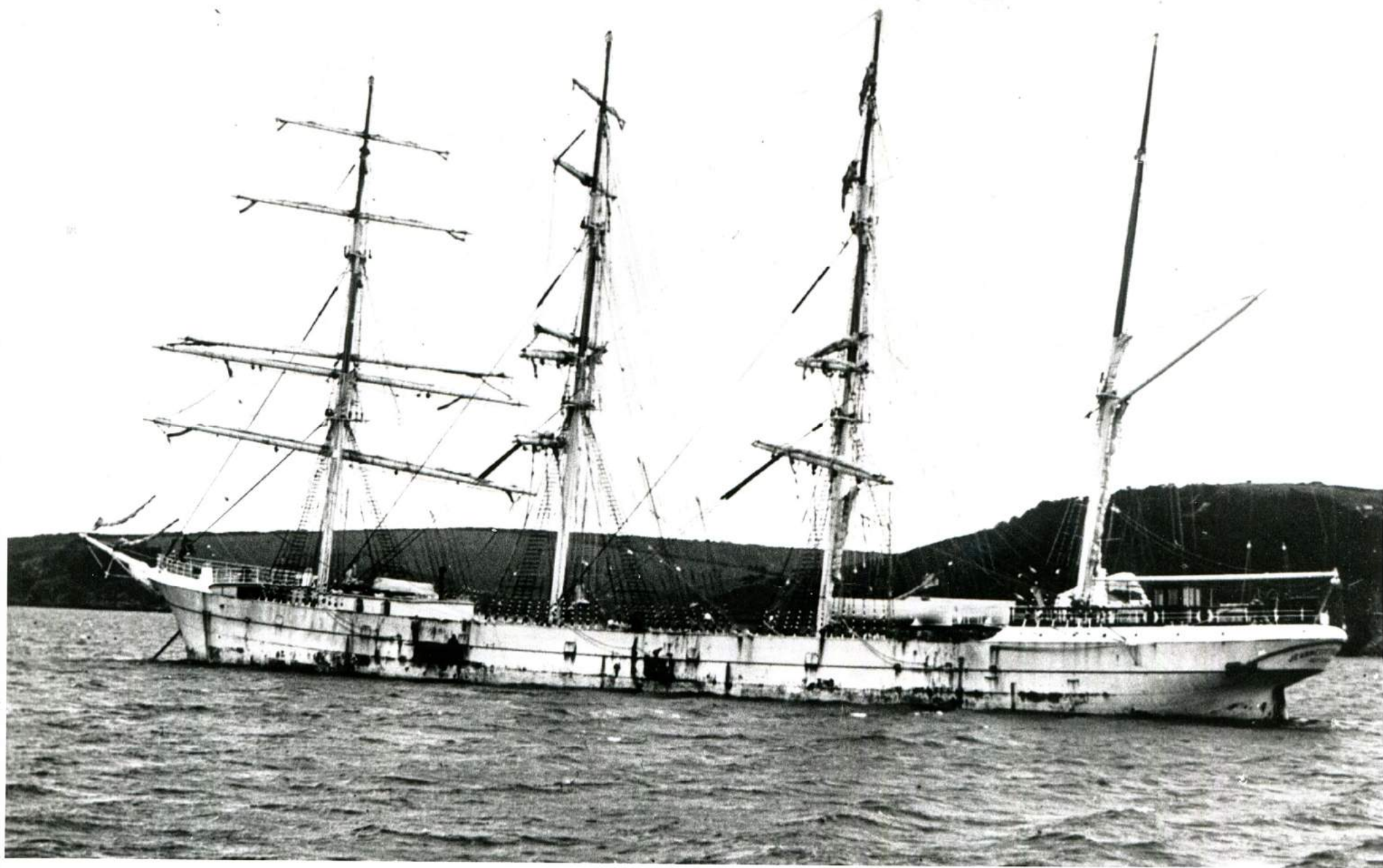
Scheepsnaam:

Bouwjaar:

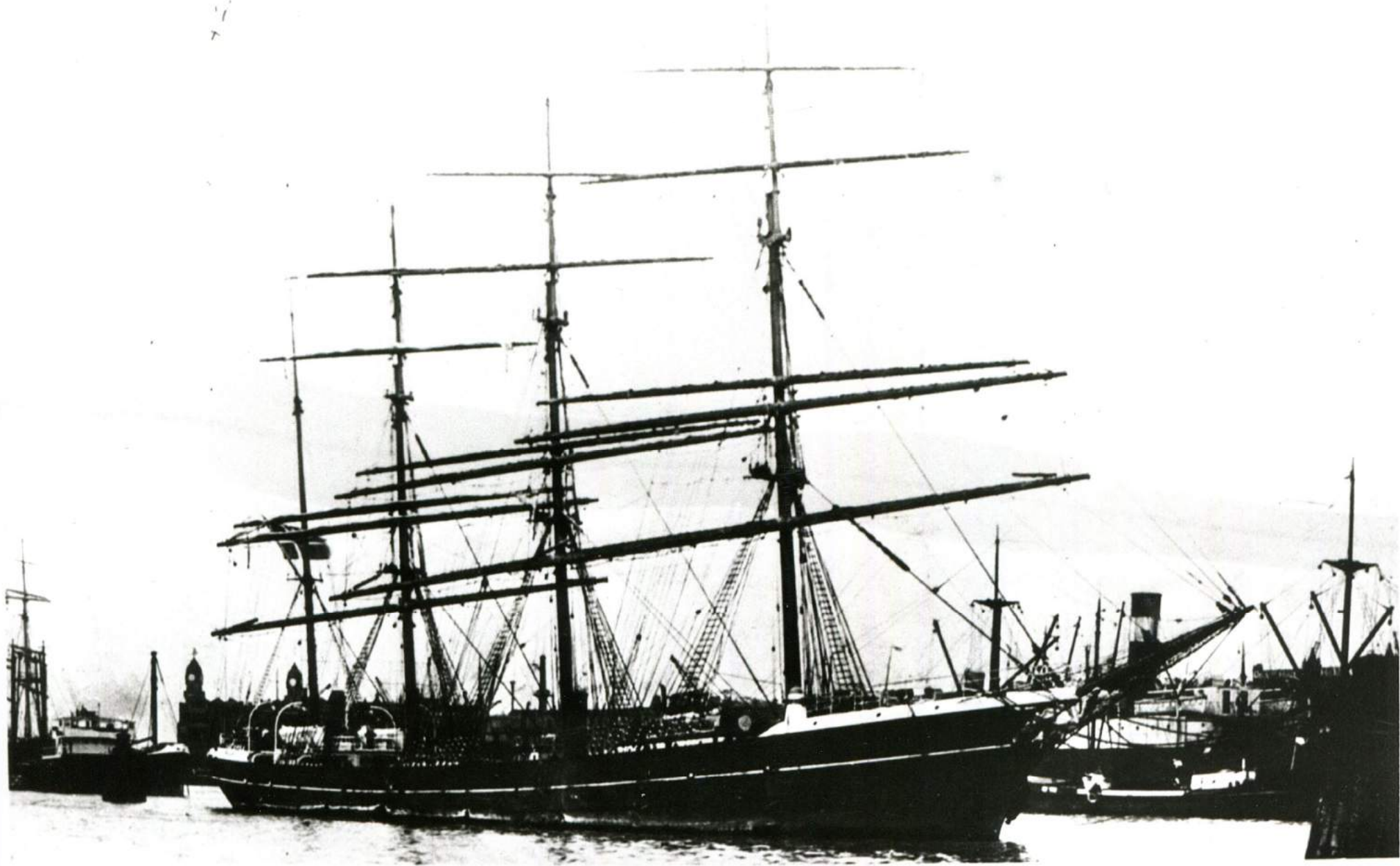
Negatief nr.



Su - 216 - Jeannette Francoise

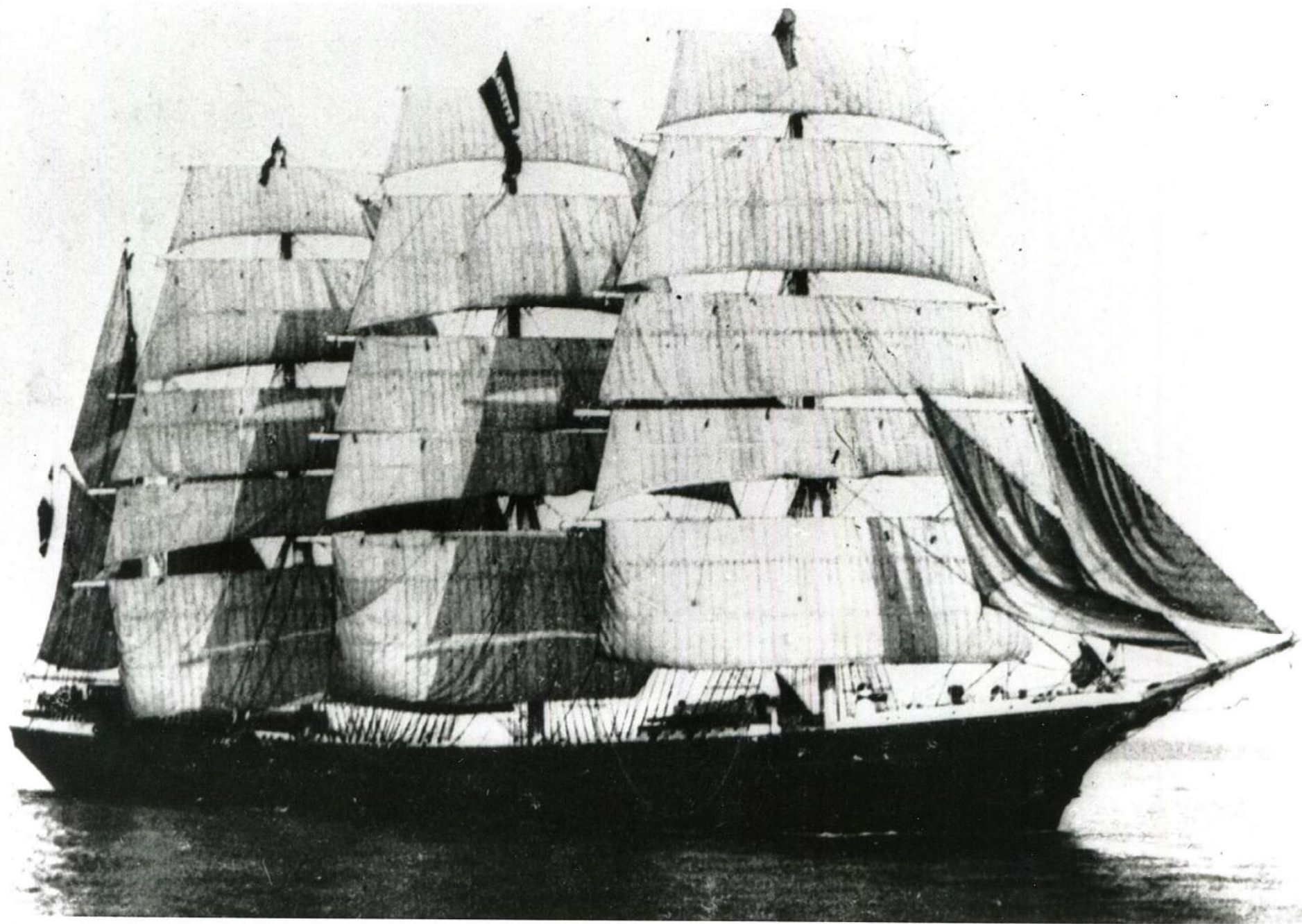


Su - 215 - Jeannette Françoise

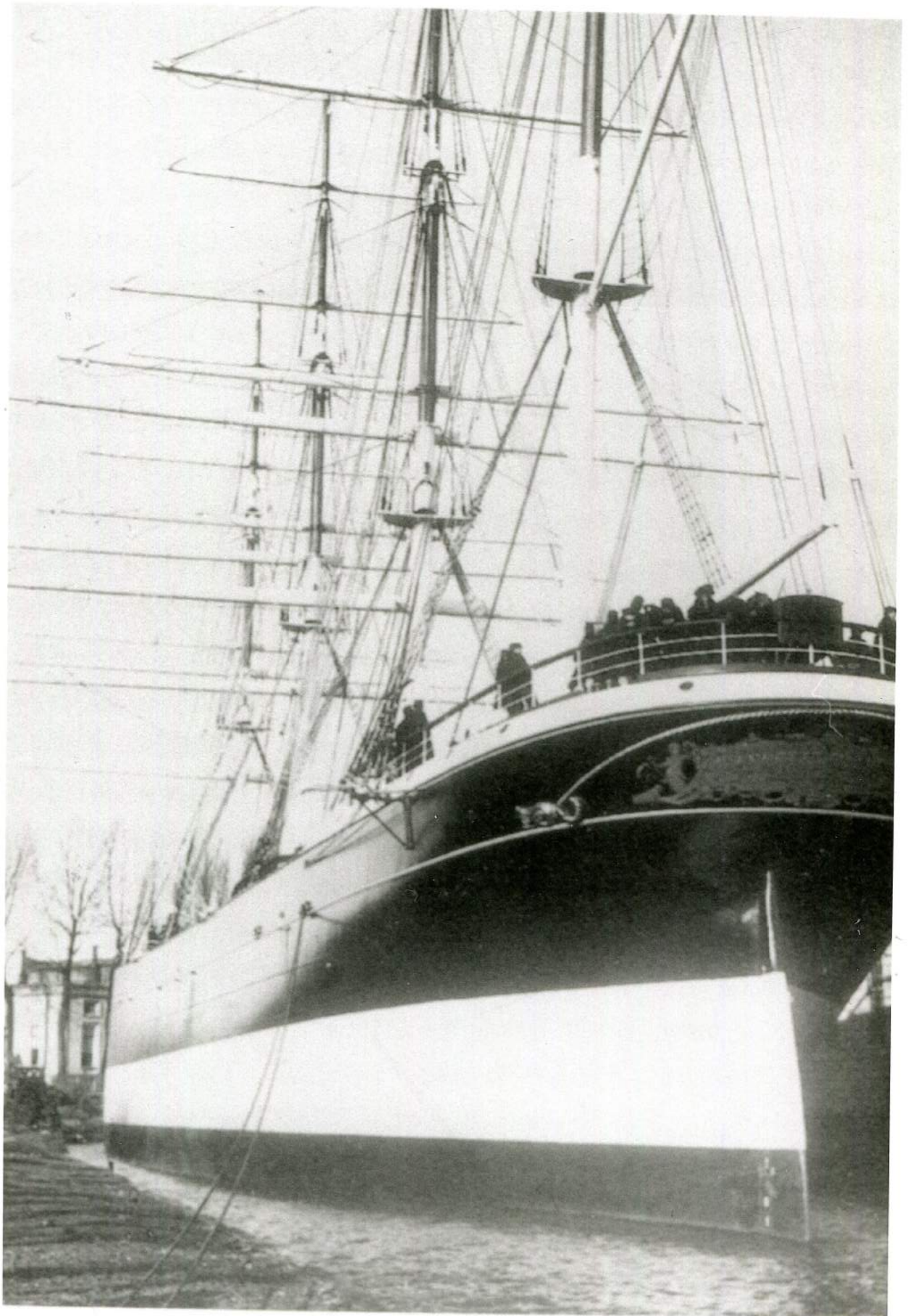


Su-224 - Souvenir - ex Jeannette Francoise





Su - W23 - Jeannette Francoise



10-18-87

Jeannette Françoise

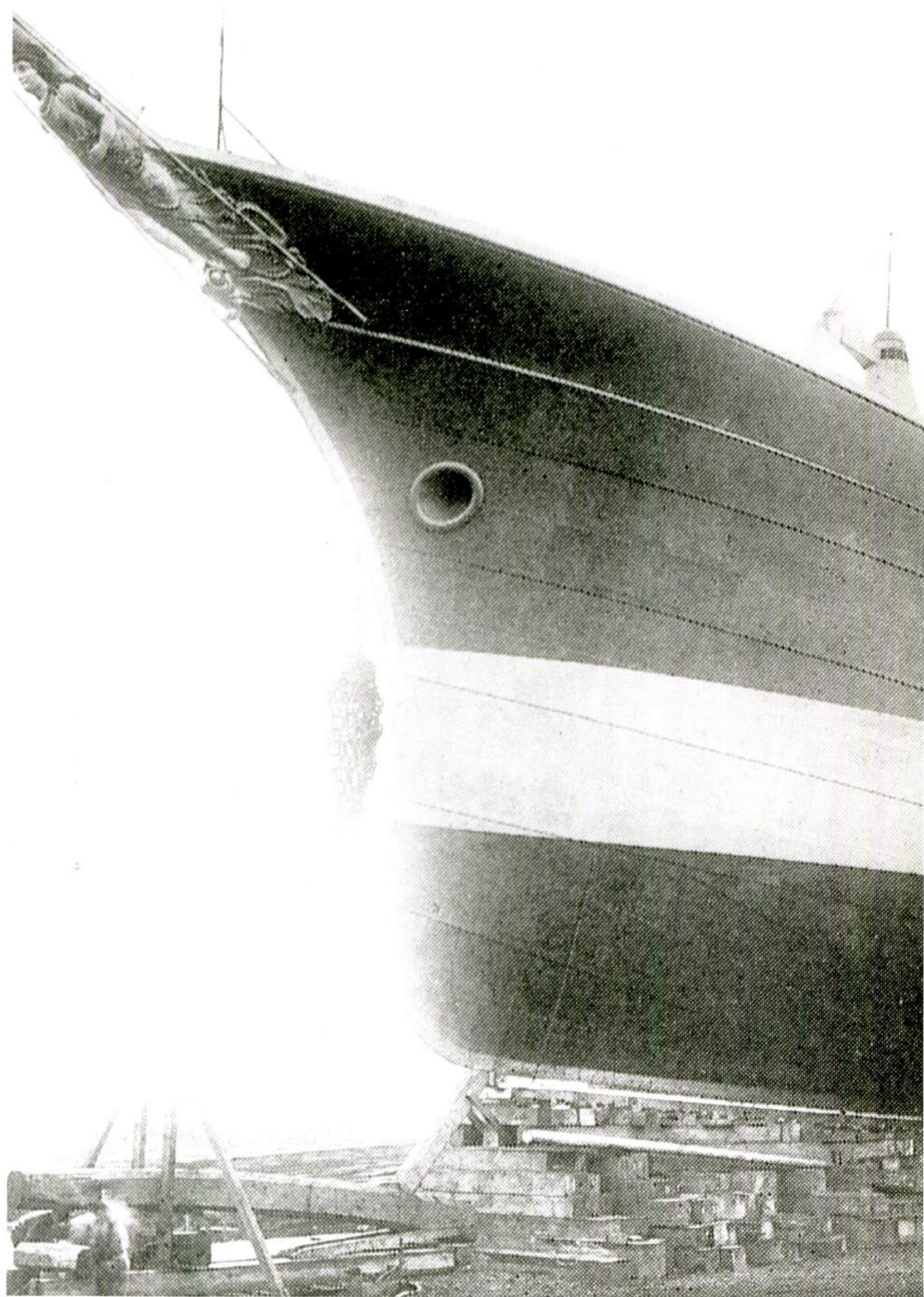
Su DD 15

STICHTING NEDERLANDSE KAAP HOORNVAARDERS

Scheepsnaam:

Bouwjaar:

Negatief nr.:



Jeanette Francoise

Su D D 12

STICHTING NEDERLANDSE KAAP HOORNVAARDERS

Scheepsnaam:

Bouwjaar:

Negatief nr.:



Foto genomen 17 juli 1911 te Wallaroo, Zuid Australië

Van links naar rechts:

1^e stuurman Pinkster

kapt. G. Visser

2^e stuurman L. Landgraff (Duitsers)

3^e stuurman Otto de Ronde (was lid v. d. Vereniging Ned. Kaap Hoorn-vaarders)

Pieter J. Gool Visser (zillend)

18 jan 1858 A'dam - 11 Oct 1911 Rio de Janeiro

1896 - na 1900 Kapitein Bark "Senior"

1904 - 1910 Kapitein 4 mat Bark Jeanette Françoise

VOOR WILLEM V. ROOIJ t.l.v.
PUBLICATIE 2006

jeanette Françoise 4m bak

Johanna st. vobsch. 1891
(klipankers)

Kapt. Gol Visser van de
(Pieter Johannes)
jeanette Françoise

Kapt. Hillest v/d Johanna

Nachtgevoel

Jeannette Françoise

No 371

"Jeannette Françoise"

Staal Ylman Bark. Jeannette Françoise' 2231 Ton feb 1893
 geb. J. te smid Ka 94 Feb. Recensy Oud Hog. Wood Feb.
 Mont R. B. beken. 1898 RH-Vil. 1900 Kom RB-beken.
 1903 Ka. 114 Oud. D. 2. 1904 Kom g. V. 1906 recensy.
 Corvella Feb. Rotterdam 1910 verocht aan g. V. v. v.
 1921 naar Duitsland genaamd Carl.
 19. " Nouweger " Souvenir.
 1924 geidoopt.

~~Auto. 368-369-370-371-372-373-374-375~~

M

Staal 4/1 man Bark. Jeanette Françoise 2231 Ton geb 1893

geb. ja Ksmst K 9 d Leb. Reclen, Rud Hoog K ad Leb.

Mont R. Bleker. 1898 R H-Vil. 1900 kom R B-leker.

1903 ko I H Duit. 02. 1904. Kom g Visier. 1906 reclen.

Cornelis Feb Rutladin. 1910 verhocht aan g Vraege.

1921 naa Duitsland genaamd Carl.

1922 " hou wesen " Souvenir.

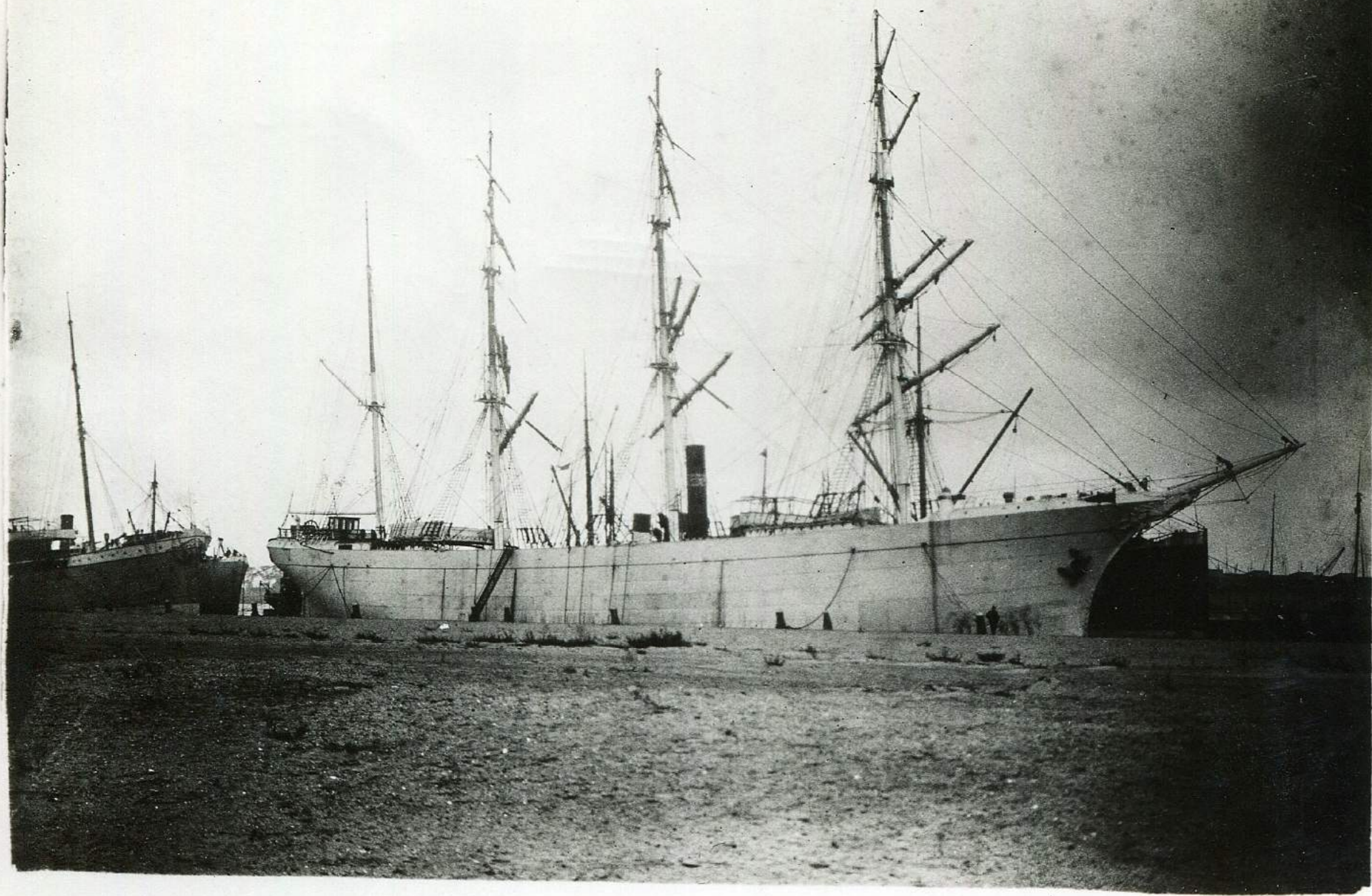
1924 gerloapt.

~~halo. 368-369-370-371-372-446-965~~

M

N^o 371

"Jeannette Francoise"



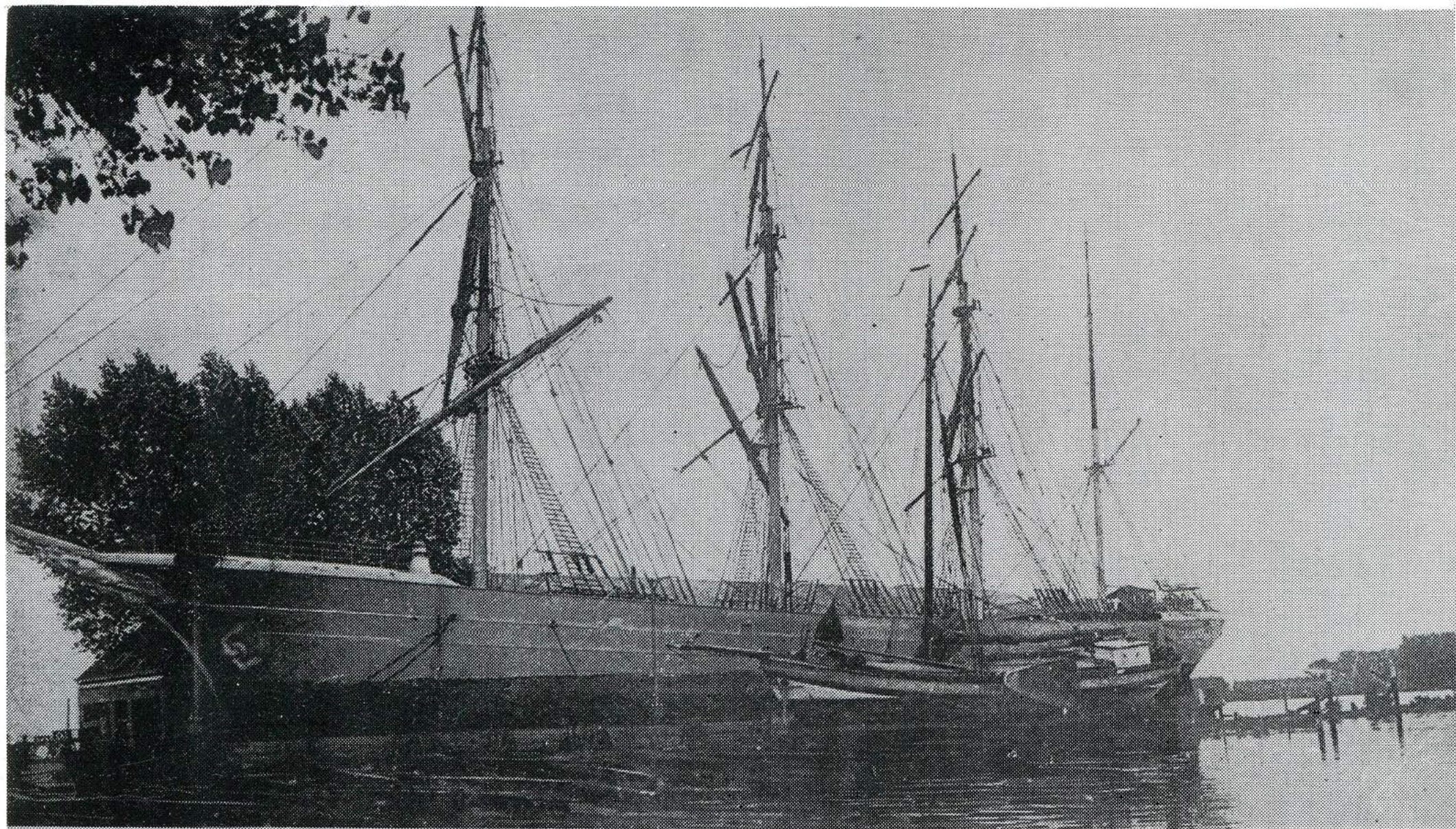
Upm Bark
Jeannette Francois

1893 - 1924.

~~966~~ 371

W. Mademker.

Richland

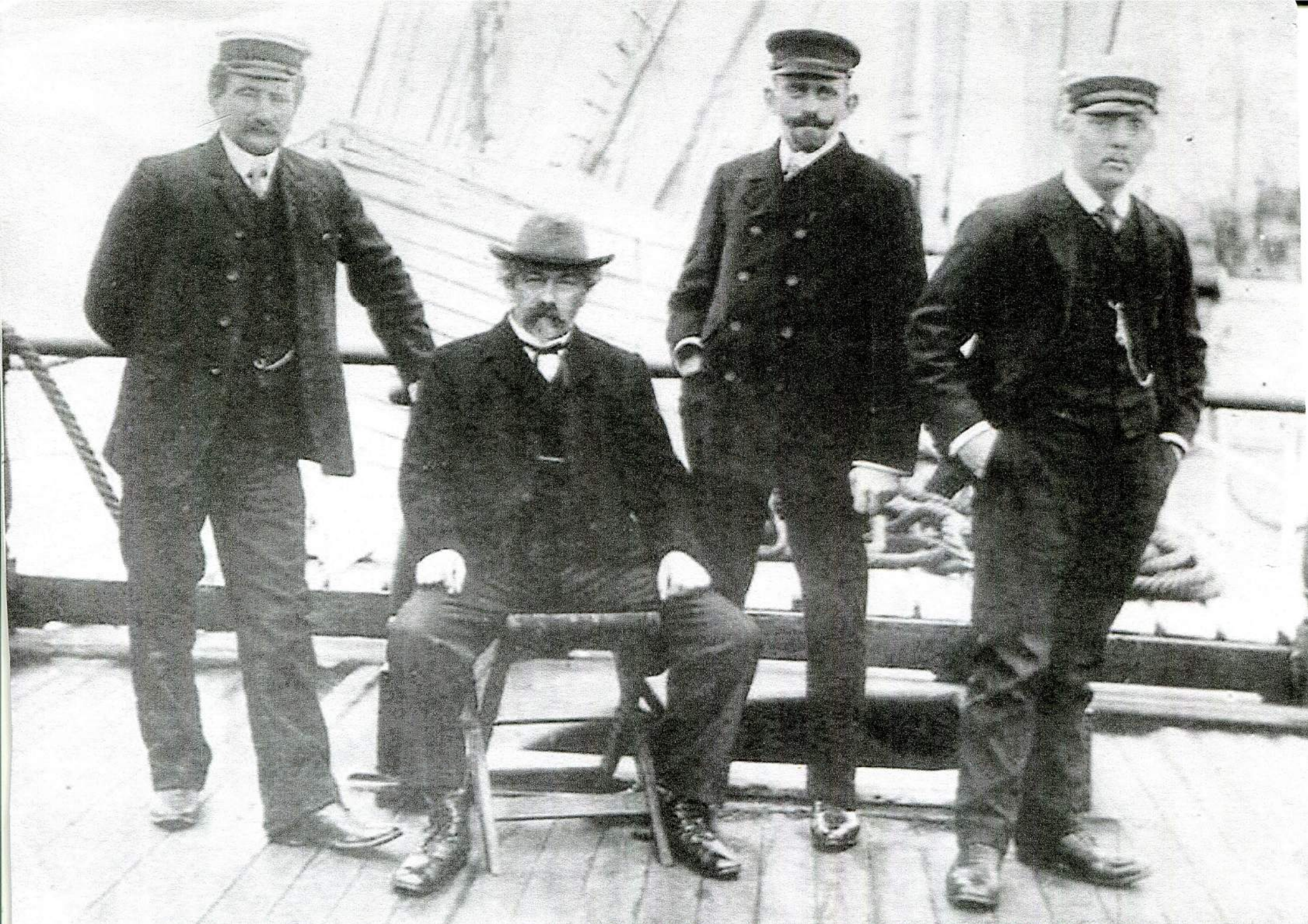


KRIMPEN a/d. LEK.

Uitg. C. de Groot Wzn. 17194

Jeannette Françoise a/d werf van de firma J. K. Smit.





Pieter J. Godt Visser (Zillend)

18 jan. 1808 A'dam - 11 Oct. 1911 Rio de Janeiro

1896 - na 1900 Kapitein Bark "Senier"

1904 - 1910 Kapitein 4 m. Bark Jeanette-Françoise



Rheinhafen. Viermastbark „Jeannette Francoise“ gebaut von J en K. Smit, Kinderdijk, vor den Gebäuden und Lager-Schuppen der Holland Amerika Linie.

„Leven onder zeil, door de ogen van een vrouw”

Een reisverslag van Enid Berntsen

Zoals reeds geschreven in de Spiegel van december 1986, werd de viermastbark „Jeanette Francoise” in 1913 verkocht aan C. Krabbenhöft & Bock te Hamburg waardoor onze laatste viermaster naar het buitenland verdween. Haar naam werd veranderd in „Carl”. Op 6 juni 1921 kwam zij met een vracht salpeter in het Franse plaatsje Cette aan, waarna de bark werd opgelegd. Begin 1922 werd het schip gekocht door scheepshandelaar O. Kverdal, herdoopt in „Souvenir” en geregistreerd in Tvedestrand, Noorwegen. De kapitein werd de Noor H. A. Berntsen die zijn Engelse vrouw en twee kinderen mee aan boord nam. Aan één van deze kinderen, de toen twee eneenhalf-jarige Joan Thelma, is het te danken dat we het verslag, dat haar moeder heeft geschreven nu kunnen publiceren. Enid Berntsen (89) woont nog in Australië en is een van de weinige vrouwelijke leden van de Kaap Hoornvaarders.



Joan Thelma nu. Ook zij is kapiteinsvrouw

Na de eerste wereldoorlog heerste er een malaise waardoor vele Noorse rederijen failliet gingen. Toen we in 1919 trouwden, was mijn man kapitein op een van deze schepen en kwam daardoor zonder werk. Een vriend van ons, Olaf Kverdal, een scheepshandelaar uit Londen, vroeg

mijn man of hij een reis wilde voorbereiden als kapitein op een viermaster, in dat geval mocht hij vrouw en kinderen meenemen. De bark lag in Cette in het zuiden van Frankrijk. Het was al enkele jaren geleden dat mijn man op een zeilschip had gevaren en dan nog alleen als tweede stuurman,

Tekst: Enid Berntsen.
Uit „Life under Sail from a Woman's angle”, vertaling Willem Eerland

maar hij nam het aanbod toch aan. Het schip haar naam werd veranderd in „Souvenir” en was inmiddels naar Marsailles gesleept alwaar zij drie maanden zou blijven. Het schip werd enigszins overhaald en o.a. uitgerust met andere zeilen (ik denk tweedehands) die vervaardigd waren in Spanje. Zo vond ik dus na mijn reis, met mijn acht maanden oude zoon en mijn tweeëneenhalf-jarige dochttertje, vanuit Noord Engeland het zeilschip. Ik had niet het flauwste vermoeden wat de toekomst zou brengen. Ondanks lang wachten kwam er geen lading dus werd er besloten in ballast naar Cambellton in Canada te zeilen. Tussen haakjes, de kapitein had geen vast salaris maar kreeg procenten van de lading, hetgeen in dit geval niet erg voordelig was. We hadden intussen vele vrienden gemaakt in Marsailles en er werd aan boord een groot af-



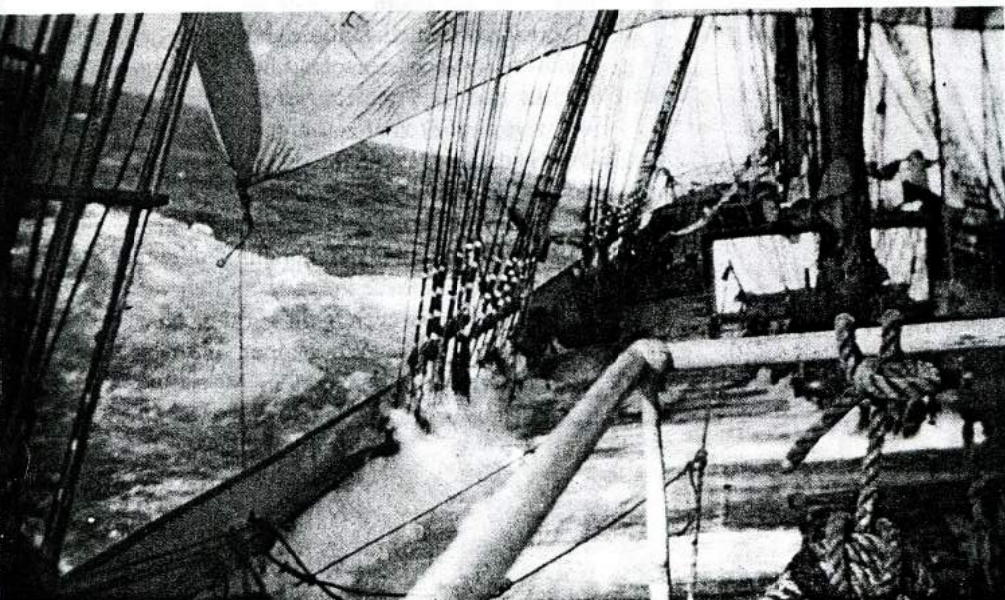
scheidsfeest gehouden en toen we uitvoeren, werden we geëscorteerd door kleine boten die ons uitzwaaiden. De andere dag stond er jammer genoeg geen wind en wederom kwamen onze vrienden naar buiten om te zwaaien. Het duurde een week om door de Straat van Gibraltar te komen, we drevan maar heen en weer. De kliffen van Marokko aan de ene en de rots van Gibraltar aan de andere kant. Maar we reddden het, er kwam wind en daarmee ook de problemen voor sommige bemanningsleden. We hadden een bonte mengeling aan boord en vele van hen waren landrotten, die dan ook binnen de kortste keren zeeziek werden en daardoor ook niet mee konden werken. Eén van hen was een Maltees, een duister figuur, die voor het minste of geringste naar het mes greep, maar gelukkig was hij dol op kinderen, zodat we ons uiteindelijk geen beter beschermer konden wensen. Als hij maar dacht dat er iemand iets verkeerd zou doen of zeggen tegen de kinderen dan zou hij erop springen.

Het was voor mij een fijne dag toen we Campbellton bereikten. Een vriendelijke familie inviteerde de kinderen en mij op een logeerpartij, hetgeen we graag aanvaardden. Zeker na de laatste nacht, toen een dronken kok alle potten en pannen overboord gooide. Toen we geladen waren, hoopte mijn man op wind, zodat hij kon zeilen. Ik daarentegen hoopte dat het mooi weer zou blijven, maar dat deed het niet. Nooit zou ik de nachtmerrie meer vergeten toen de kinderen en ik met een sleepboot in een hoge zee naar boord

Een unieke opname van het dek van de „Souvenir”

werden gebracht. De stuurman stond aan één kant van de boot vastgebonden met zoals gebruikelijk de kinderen op zijn arm. Toen het mijn beurt was om te springen, ik zou het nooit gedaan hebben, gilte er een in mijn oor

„Now” en tegelijkertijd kreeg ik een duw in mijn rug, aan de andere kant werd ik echter keurig opgevangen. De nieuwe bemanning was een grote vooruitgang vergeleken met de vorige, maar natuurlijk waren er ook arme sloebers onder die op de gebruikelijke manier gesjanghaaid waren in kroegen e.d. Mijn man had een rondje gemaakt langs kroegen en gevangenissen. De gevangenen waren blij weer vrij te zijn, maar de anderen waren dronken aan boord gehesen en pas toen zij nuchter werden begrepen zij dat zij gestrikt waren. Toch geloof ik niet dat er zich één ziek voelde. We hadden een volle lading plus een grote deklust hout geladen voor Australië, maar toch was er op het eerste tussendek nog ruimte over voor de kinderen om te spelen.





ke route door de Roaring Fourties. In dat gebied hadden we nog een keer een prachtig uitzicht toen we dicht langs de Karguelen Eilanden voeren en daar prachtige pinguïns zagen. Port Adelaide was het eerste wat ik van Australië zag en het was liefde op het eerste gezicht. De mensen waren ontzettend vriendelijk en behulpzaam, het klimaat was goed en het enige wat ik nog wilde was daar wonen. (Een wens die in 1927 in vervulling ging.) Van Adelaide voeren we naar Melbourne en vandaar naar New Castle N.S.W. waar we kolen laadden voor Iquique in Chili. Tegelijk met ons lagen er nog meer schepen in New Castle, een van hun was de „Annie 2”, dat ons de gehele reis naar Europa zou volgen. In New Castle werd de piano aan dek gebracht en de „Muzikale Comedie Maatschappij” gaf, concurrerend met een plaatselijk theater een voorstelling bij ons aan dek. Al twee dagen daarvoor had ik de kombuis al opdracht gegeven om voor genoeg voedsel te zorgen voor de grote groep artiesten en de officieren van de omliggende schepen. Het werd een onvergetelijk feest voor ons allen.

Iedereen vroeg mij later altijd, hoe ik die lange maanden op zee heb doorgebracht, maar ik had het zelfs druk. Twee kinderen om naar te kijken, hun kleren wassen en verstellen en dat terwijl ik nog nooit een naald en draad had gezien. Ik ging zelfs plannen maken om zelf kleding te maken. Ik maakte kinderklere van vlaggedoek en katoenen meelzakken, maar helaas waren mijn creaties niet erg populair bij de deugnieten. Toen we in Australië arriveerden, kocht ik een oude handnaaimachine en wat stoffen, omdat we bij een eventuele thuiskomst leuke kleren voor de kinderen zouden hebben zodat we de meelzakken niet meer nodig hadden. Mijn grootste vrijetijdsbesteding was pianospelen, ik kon dat uren achtereen volhouden. In Marsailles hadden we voor \$ 30 een

oude piano gekocht waar we allen een eindeloos plezier aan hebben beleefd. Maar er waren ook minder leuke tijden aan boord, zo herinner ik mij een frustrerende windstilte vlak bij Tristan da Cuna. Ik las begerig over dat land in „Sailing Directions” en droomde om daar aan land te gaan, wild fruit te plukken en op onderzoek uit te gaan. Ik zeurde aan mijn mans hoofd om een sloep uit te laten zetten en mij en de kinderen naar de wal te laten roeien, maar mijn man was niet te vermurwen, de wind kan altijd ieder moment opsteken!

De „Souvenir” was een langzaam schip en niet bijster gelukkig in het vinden van een goede wind, het kostte dan ook 135 dagen om in Port Adelaide te komen. Het ging via de gebruikelij-





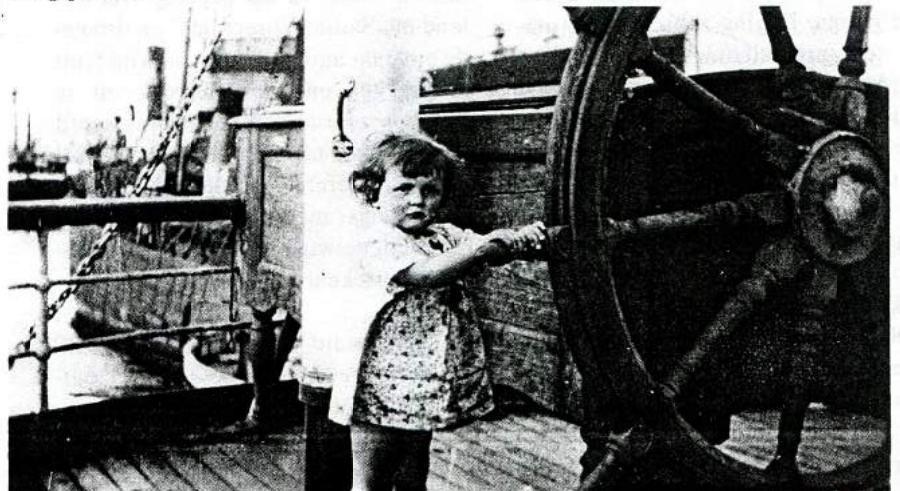
De eigenaar van de „Souvenir“ Kverdal, Captain Berntsen, schrijfster van het verhaal Enid met de kleine Michail op haar knie en Joan Thelma, die ons in staat stelde dit verhaal te publiceren.

De reis van New Castle naar Iquique werd een nachtmerrie. Met de zware vracht kolen slingerden we geweldig en iedereen was binnen de kortste keren bont en blauw van de kneuzingen en bovendien uitgeput. Het eerste tussendek stond bijna de gehele reis blank en het was voor de steward een dagelijks terugkerend probleem om ons voedsel te brengen. Met één hand aan een lijn en de andere voor de mand met voedsel probeerde hij met wisselend succes het officiersverblijf te bereiken. Op Noorse schepen was het de gewoonte dat de kapitein alleen at, dus zaten mijn man ik allebei met een kind op onze knie, balancerend met bord en lepel de kinderen te voeren, hetgeen een acrobatische prestatie was als het gelukte. Uiteindelijk werd het weer zo slecht dat we besloten onze intrek te nemen in het officiersverblijf, waar een sterke tafel en dito banken stonden. Dit idee was niet erg succesvol, want op een avond hoorden we eens een kreet „Hou vast”, met zijn allen hielden we wat over zodat de tafel te zwaar belast werd waardoor deze kapseisde. Tot overmaat van ramp sneuvelde ook de petroleumlamp zodat we gelijk in het donker zaten. De baby kon ik niet vinden, die rolde tussen de glasscherven en in de petroleum

over de vloer, maar behalve een beetje geschrokken was hij wonderwel ongedeerd. Toch zult U begrijpen dat we allen een zucht van verlichting slaakten toen we na ongeveer twee maanden zeilen, het anker lieten vallen in de haven van Iquique. De baai lag vol met schepen en ik herinner mij dat er behalve de „Annie 2” ook nog een Noors schip lag, de naam ervan ben ik vergeten. Het was november 1923 en ik verwonderde mij dat er nog meer Kaap Hoornvaarders waren in dezelfde tijd als wij.

De stuurman en ik waren op dezelfde dag jarig dus gaf mijn man de opdracht het schip te paviseren. Korte tijd later volgden alle schepen in de baai dit voorbeeld. Toen echter zoals gebruikelijk de kapiteins voor inkopen in de store elkaar tegen kwamen hadden zij allen één vraag: „Waarom vlaggen we, Berntsen? We hebben helemaal niets kunnen vinden, van een nationale feestdag of zo”. In Iquique gingen we veel om met een Engels echtpaar die zelf ook twee kinderen hadden, en wier kinderoppas het leuk vond ook voor onze kinderen te mogen zorgen. Wij konden dus gaan en staan waar we wilden. En zoals veel in dat soort afgelegen plaatsen, maakten we veel goede vrienden en hadden we een bijzonder aangename tijd. Alleen al het stukje varen met de kleine boot naar ons schip was een plezierreisje op zich. De zeeleeuwen intrigeerden mij en waren bijzonder amusant. Toen de tijd was aangebroken dat we onder zeil zouden gaan, be kroop mij

Jong geleerd...



(Wordt vervolgd)



Kok Boslend

toch een beetje de angst voor de beduchte reis om Kaap Hoorn. Meerdere kapiteins in de haven hadden mijn man n.l. aangeraden om de kinderen en mij over land naar huis te laten reizen. Hoe dan ook, we zeilden uit en ik begon mij te verdiepen in „Sailing Directions” om uit te vinden wat voor soort mensen daar op dat zuidpuntje leefden, voor het geval we schipbreuk zouden lijden. Ik stierf dan ook bijna terplekke toen ik las dat er in die tijd nog kannibalen voorkwamen en hoewel ik de regels meerdere malen overlas, kan ik niet zeggen dat mijn gemoedstoestand er beter van werd. Ik pakte een kleine tas met warme kleren en blikjes melk voor de kinderen. De patrijspoorten van het tussendek waren bijna verduisterd door de doodgeslagen vlooiën. Deze ongewenste passanten waren met de lading mee aan boord gekomen en het gehele schip was ermee geïnfecteerd. Iedere morgen werden alle bedden e.d. aan dek gebracht en uitgeklopt, de bemanning maakte er een wedstrijd van wie de meeste vlooiën kon vangen.

„Leven onder zeil, door de ogen van een vrouw”

Een reisverslag van Enid Berntsen

deel 2

We waren, als God ons zou laten drijven, bijna voorbij Kaap Hoorn en hadden in feite niets te klagen. Tussen Mainland en Island was het zeer goed zeilweer, de dag daarop was het echter anders. Al overdag was het „All hands on deck”, maar het dieptepunt kwam in de nacht. Het ene zeil was nog niet gerepareerd of de andere sloeg uit de lijken. Het hele schip schokte en het was een wonder dat de masten overeind bleven. Mijn plicht was stand te houden in de kaartenkamer waar ik

Op een paar uitzonderingen na bewaar ik alleen maar plezierige herinneringen aan de reis, luie dagen in de doldrums, zonnen op het hoofddek, de kinderen spelen en de kippen tokkelen, ons kleine lam rond stappend terwijl de zeilmaker de zeilen repareerde. En dit alles onder het ritmische knarsen van de blokken. Mijn man vond deze dagen niet zo vredevol, hij bracht deze dagen door met ijsberen, heen en weer tussen kaartenkamer en dek en steeds naar de lucht kijkend en om wind bid-dend. Een geliefde sport van de be-manning tijdens deze dagen was het vangen van haaien, het was altijd weer een spannend moment wanneer deze monsters aan dek werden getild. Ik kwam dan ook thuis met haaienanten, een haaienruggegraat en vele sou-venirs die ik van de bemanning ten ge-schenke had gekregen. Iets wat ik heel erg waardeerde was, als een beman-ningslid voor mij op de boegspriet klauterde en daar een springer (ik denk bruinvis) harpoeneerde. Deze vissen hadden goed rood vlees en voor mij was dat hetzelfde als de lekkerste runderlap. Het eten heb ik expres nog niet genoemd omdat ik het nog steeds afschuwelijk vind om eraan te denken. Vliegen in de soep, maden in de bloem en verschrikkelijk zout rund- en var-kensvlees. Ingeblikt voedsel had in die tijd een afschuwelijke conserverings-smaak. Het was echt moeilijk te leven zonder koeling en zeker op dergelijke reizen. Afdoende conservering voor eieren was er niet, dus namen we kip-pen mee, maar die waren (waarschijn-lijk door het voedsel) niet bijzonder productief. Voor de lange reis heb ik eieren goed in papier verpakt en dicht bij elkaar bewaard, dit is aardig ge-lukt. Als ik maar dacht dat een kip een ei ging leggen zat ik er al achter aan

Tekst: Enid Berntsen.

Uit „Life under Sail from a Wo-mans angle”, vertaling Willem Eerland

om hem te pakken voor de kinderen, omdat ik bang was dat een ander mij voor zou zijn.

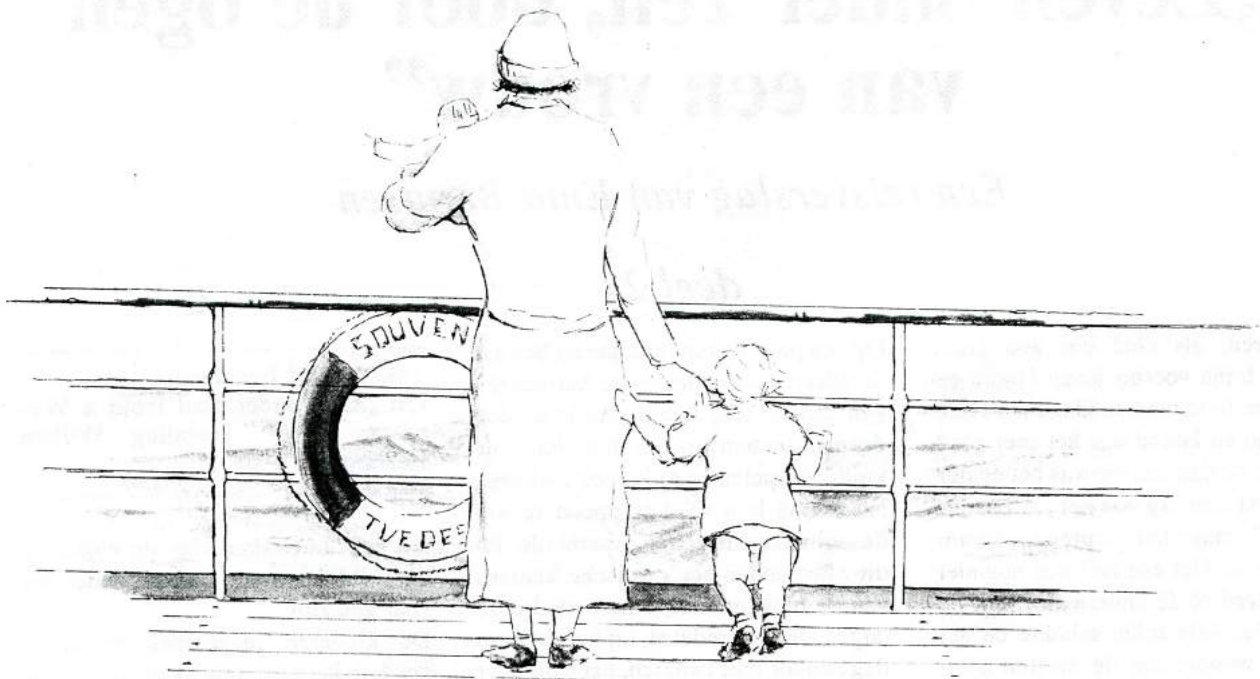
De kinderen reageerden opvallend goed op het eten aan boord, alleen wa-ren zij veel te dik door de overdaad aan koolhydraten. Het was moeilijk te controleren wat zij precies aten, als ik ze even de rug toekeerde, dan kwam de kok alweer met pannenkoeken of de bemanning met cacao aandragen, het werden echte vraatzuchten.

Hoewel ik vind dat ik deze leuke din-gen moet vertellen, kan ik ook dit half komische half dramatische verhaal niet voor mij houden. Het gebeurde in de tropen, het was onverdraagbaar warm dus sliepen we 's nachts in hang-matten aan dek en de kinderen op ma-trassen. Mijn man had voor dit doel een tent gespannen. Verschillende nachten werd ik verschrikt wakker, maar dan dacht ik steeds dat de kin-deren onrustig sliepen. Maar toch hield ik wat achterdocht en besloten werd dan ook dat mijn man en ik van hangmat zouden ruilen. En al die eer-ste nacht ontwaakte ik doordat ik met hangmat en al op het dek plofte, bo-vendien stortte mijn gedeelte van de tent in. Luide stemmen en mijn man riep de officier van de wacht bij zich want hij had een kerel neergeslagen. Een jong (op sex belust) lid van de be-manning had de kapitein beet willen nemen, hetgeen mislukte. Toen de 04.00 uur wacht werd geroepen bleek dat er een man vermist werd en hoe we ook zochten we konden hem niet vinden. Mijn man wist dat het geen



o.a. was belast met het uitdelen van rum aan de bemanning, wanneer die vermoeid en verkleumd in hun druipende oliegoed binnen kwamen.

Toen ik enkele jaren geleden een ka-pitein tegen kwam die destijds een van de officieren aan boord was, vertelde hij dat we twee keer de Hoorn gerond hadden. Hij vertelde dat een uitzon-derlijk zware storm ons finaal terug geblazen had toen we in feite de Kaap al gerond waren.



zin had op tegenkoers tegaan, daar we geen enkele kans zouden hebben hem te vinden. Toch stelde hij het de bemanning voor, maar niemand zag er heil in zodat we op de oude koers bleven. Ondertussen ging het zoeken gewoon door en god zei dank, met het daglicht werd de jongen gevonden. Hij had zich verscholen tussen de lading. Het incident, vol comedie en drama was een leuke afwisseling in de dagelijkse sleur van de bemanning. Maar het speelt mij voor de jongen, die in zijn verdere leven wel nooit zo iets meer gedaan zou hebben.

Een van de leuke dingen vond ik ook de wolkbreuk waar we eens in verzeilden, iedereen probeerde met alles wat daarvoor geschikt was het water op te vangen, het werd een echte wasdag. Gewoonlijk maakten we gebruik van een klein houten bad, eerst de kinderen daarna mijn man en ik. Dat was dan de dagelijkse wasbeurt daarna maakte ik nog wel eens gebruik van het water om de kleren in te wassen, hetgeen normaliter in zout water moest gebeuren. Ik moet hier nog wel eens aan denken als ik onder een heerlijk warme douche sta, of als ik met een druk op de knop mijn wasmachine inschakel.

Toen we Het Kanaal naderden en dus aan het laatste stukje van onze reis begonnen, werd ik weer net als bij Kaap Hoorn nerveus en angstig. Dat kwam omdat we in de vaarroute naar Queenstown plotseling overvallen werden door mist. De reddingboten waren buitenboord gedraaid, mijn tas stond weer gepakt en onze luchthoorn waarschuwde eventuele tegenliggers op naderend gevaar. Het naargeestige geloei van de hoorn moest wel op een paar mijl te horen zijn. Toen mijn man in Queenstown orders kreeg om naar Rotterdam te varen, was hij niet meer te houden. „Homeward bound”, alle zeilen liet hij bijzetten. We liepen hard tussen Lands End en de Scilly Eilanden door en passeerden en passant de „Annie 2”. En met alle zeilen behalve het mainzeil bij arriveerden we een week voor de „Annie 2” in Rotterdam. Ik hoef u niet te vertellen wat een triomf dat voor ons allen was. In Rotterdam zou de oude lieve „Souvenir” gesloopt worden. Ik arriveerde thuis in mijn eigen vertrouwde omgeving Yorkshire als een wandelend lampglas, maar met een behoorlijk dieet is dat weer snel goed gekomen.

In „See Breezes” van 1939 vinden we

over deze zelfde reis een beschrijving van de Rus Constatin Fedoroff. Met drie andere Russen kon hij na vele verzoeken aanmonsteren op de „Souvenir” in Marsaille. Hij schrijft over de goede bemanning en de moed en kalmte van de kapitein. Hij vervolgt: Als we een zeil verloren dan kwam kalm de order „Niet erg, haal weg die oude en zet een nieuwe”. In Port Adelaide verliet Constatin de „Souvenir” om enige tijd op een kustertje te varen.

De „Souvenir” werd in 1924 naar Nederland verkocht voor £ 3150 en is in datzelfde jaar gesloopt in Terneuzen.

