

SENIOR

402

de Wijn Rotterdam.

Yvon Bouch Senior 1000 Ton geb 1805

geb. wey. Nijker & C. Rotterdam. 1805

1805. Kapn G. J. Benten. 1890 Kapn P. Scherf.

1892 v. E. Spaanderman. 1895 v. G. Versen.

1904 verhecht

+ 047 + 402.

210

de Wip Rotterdam.

Ijzeren Bark Senior - 1000 Ton geb 1885

Redery. J. Vreege de Alblasdam.

geb. weef. Rijkse & Co Katendrecht Kiel geleid. Oct. 1884.

1885 - Kap. A. J. Benten. 1890 Kap. P. Schatz.

1892 " C. Spaanderman. 1895 " G. Visser.

1904 verhocht

+ 877 + 402.

210

1/2 Bank. Senior 1088 Ten geb 1885

Reclary. J. Vroeg. Alkmaar am.
geb waf Ryker & Co Rotterdam.

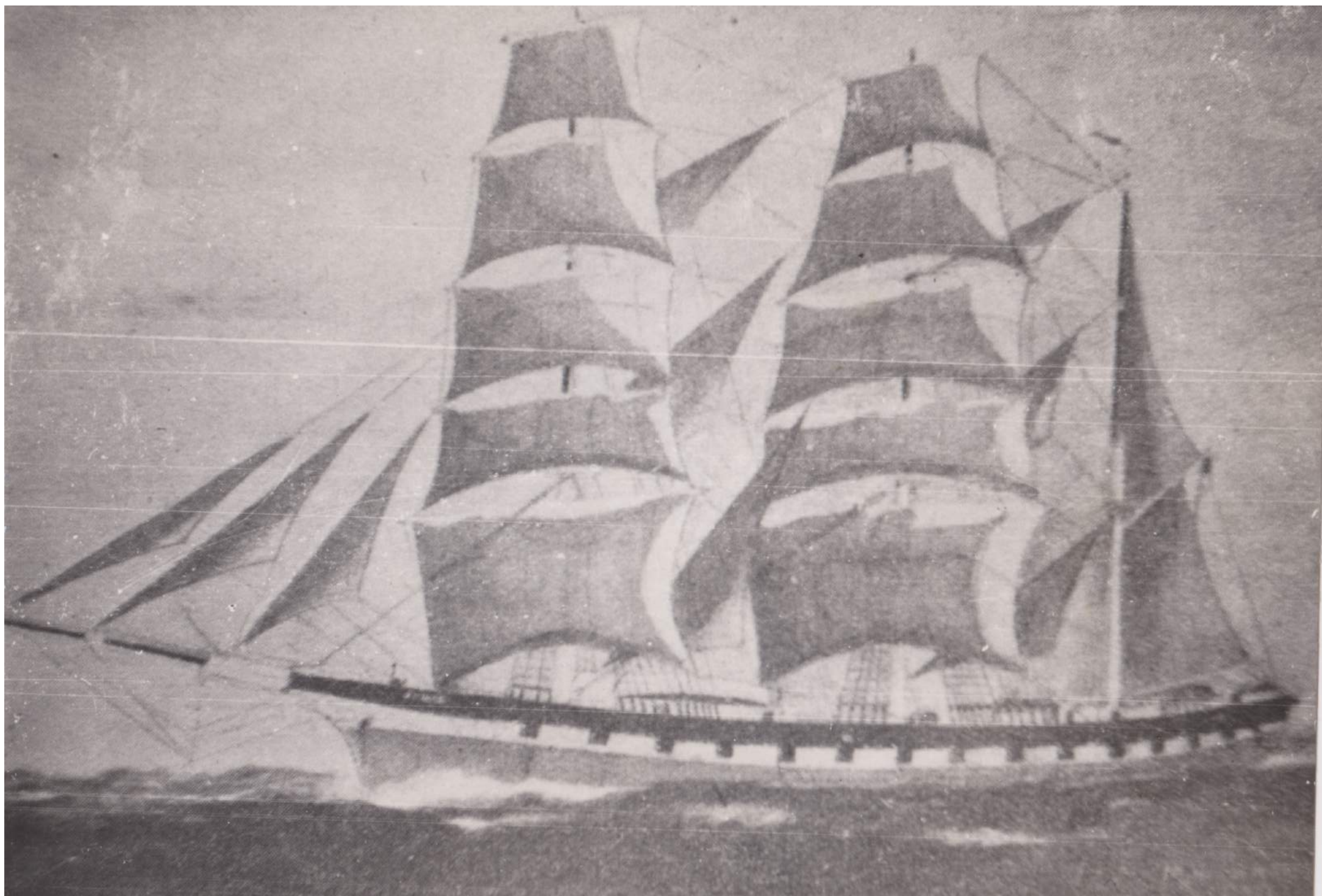
Kom. A. J. Benten. naamsein. P. S. B. F.

1895 Kom. G. Visser. 1903 idem.

2 Jan 1903. van Rotterdam. 23 April Batavia. 111 dagen
20 Oct. 1903 van Batavia. 20.2.1904 Rott. 123 dagen.
hierna verkocht naar Hoerwegen. 1904

+ 210 + 784 + 402

402.



№ 210

Bark "Senior"

№ 210



42

Bank Service

1000 - 1005

402

67
cash on hand

or



BARK „SENIOR“ - TONS. 1089. Geb. 1885. bij RYKEE ROTTERDAM. Kapl: G. VISSER. Reeder J. VROEGE. Alblasdams.

L. Smit.
1. Mei - 33

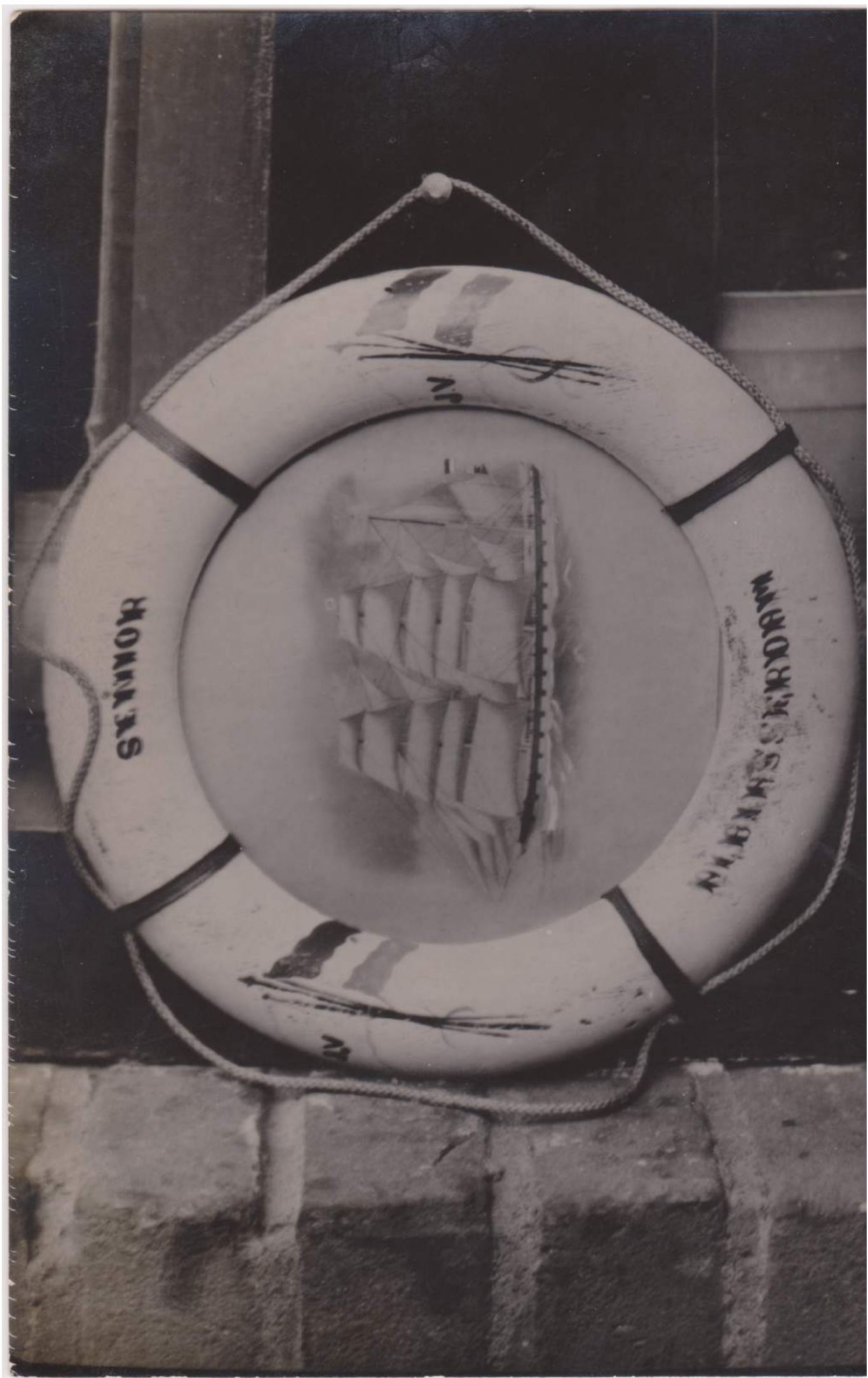
No 877

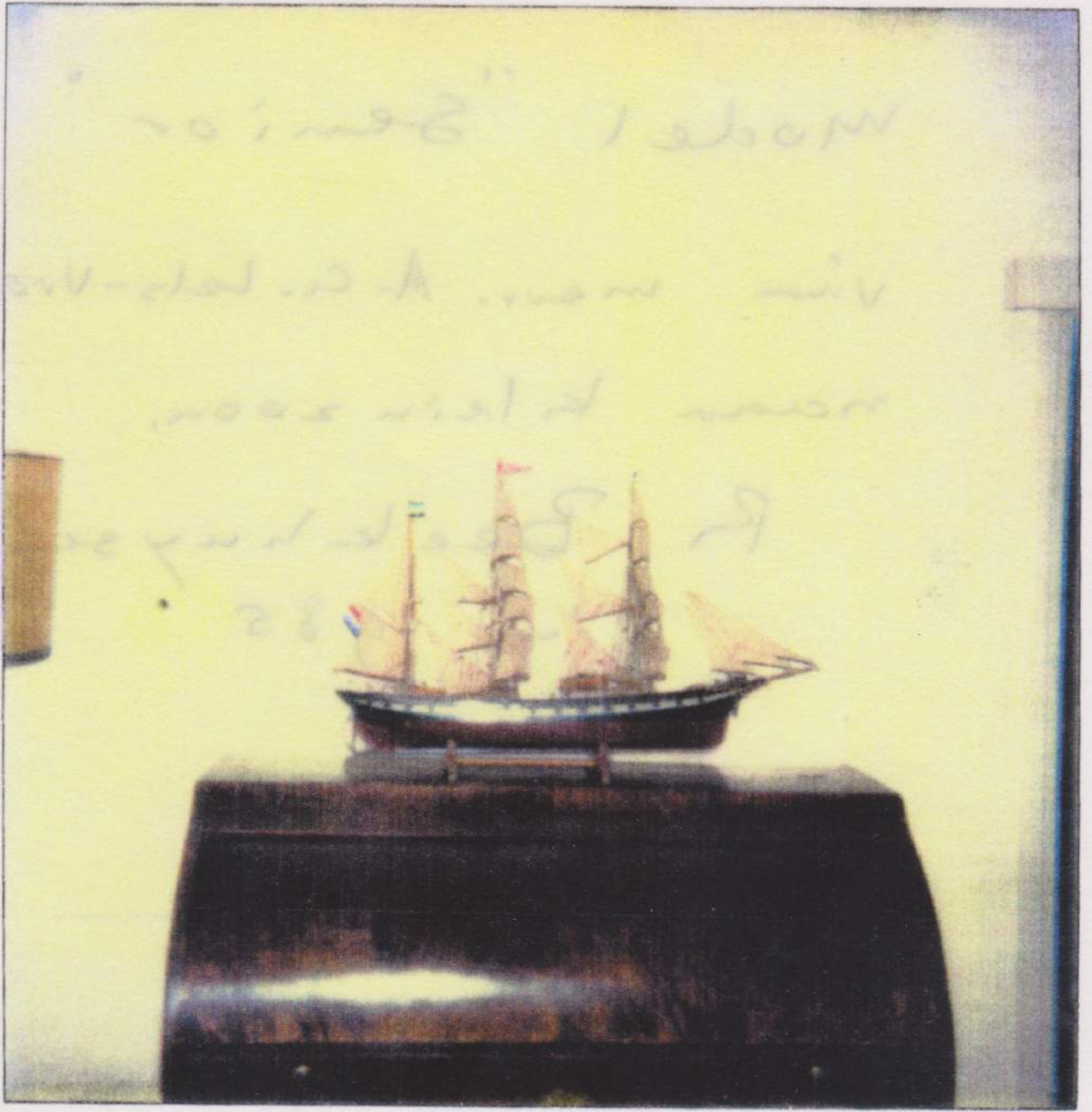
734

"Senior" in een boei.

Beau J. P. ...







Senior

Model "Senior"

van mev. A. C. Lels-Vroeg
naar kleinzoon,

R. Beekhuizen
in 1985

18

1/2eren bark Senior in 1805 geb.
bij Ryke & Co Rotterdam
afmet 1043 netto Register ton

1904 7 November







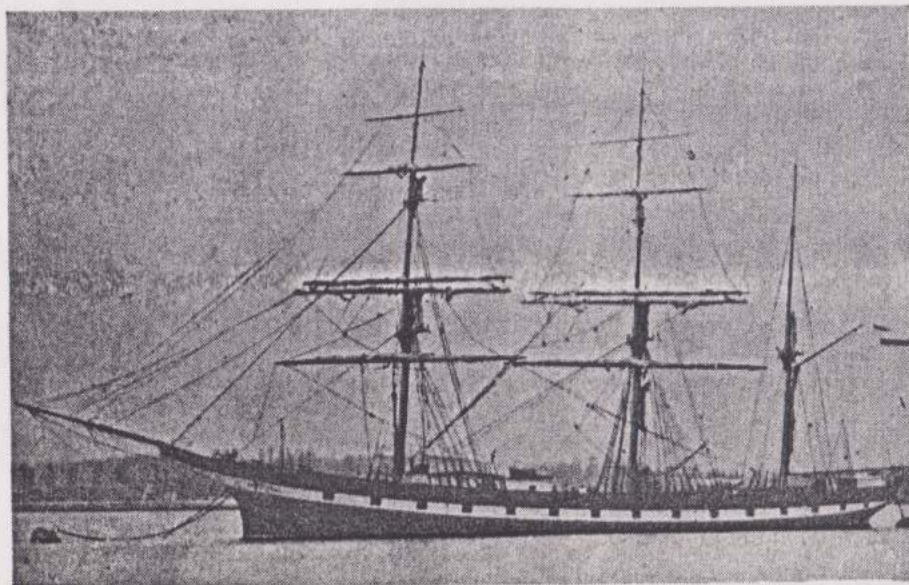


uit.

Nederl. Zeilschepen deel II

L. Smid

SENIOR



Ook de uit Asperen afkomstige doch later te Alblasterdam gevestigde J. Vroege heeft een grote vloot zeilschepen in de vaart gehad. In 1843 voer het eerste schip uit en in 1913 ging het laatste (de „Jeannette Françoise”) in buitenlandse handen over, waarmee rederij Vroege de laatste was die vanuit Nederland zeilschepen exploiteerde. De hier afgebeelde bark „Senior” kwam in 1885 van de werf Rijckee & Co te Rotterdam/Katendrecht. Het 1088 ton metende schip dat van ijzer gebouwd was, maakte vrij snelle reizen, eenmaal 84 en eenmaal 89 van Nederland naar Java. De laatste reis onder Nederlandse vlag startte op 2 januari 1903 te Rotterdam, na 111 dagen was men in Batavia doch het vertrek vond pas plaats op 20 oktober. Op 20 februari 1904 kwam de „Senior” weer in Rotterdam aan waarna de bark vanaf de werf waar ze was gebouwd naar Noorwegen werd verkocht. De nieuwe eigenaar was A. F. Klaveness en Co te Sandefjord die het schip onderbracht in de „N.V. bark Senior”. Als eerste kapitein staat M. Mollø genoteerd, die ook het bevel voerde toen de „Senior”, na in 1911 naar Kristiania te zijn verkocht, op 23 augustus 1913 met een Braziliaanse loods aan boord verging bij Maranham.

b. THALASSA (*ex VAN GALEN*)

The ship was a barque and built by J. F. Meursing, Amsterdam in 1891.

Tonnage: 1335 t.

Classified in Norske Veritas 1913

Captains : 1913 D. U. Danielsen, 16 J. Jørgensen, 17 N.N.,
18 J. Jørgensen.

Shipowners: 1913 Skbs A/S Grimstad, v/ Marcussen, Jørgensen & Co.,
Grimstad, Sold in 1917 to A/S Primula v/ Schach,
Steenberg & Co., Copenhagen.

c. TRIO (*ex TROMP*)

Barque, built by L. Smit & Zoon, Kinderdijk in 1891.

Tonnage: 1670 t.

Classified in Norske Veritas 1910-25

Captains: 1910 Ellef Brekke, 16 H. Pedersen, 17 A. Pedersen,
18 H. Pedersen, 21 Emil Berntsen, 24 Ansgar Olsen.

Shipowners: 1910 A/S T. v/ Carl Bech & Co., Tvedestrand,
24 v/ Anton Isefjær, Lillesand.

Not mentioned in Det Norske Veritas: Tilkomst og avgang 1924, 1925,
1926 or Norsk sjøulykkesstatistikk 1924, 1925.

d. SENIOR

Barque, built by Rykee & Co., Katendrecht in 1885

Tonnage: 1088 t.

Classified in Norske Veritas 1905-13

Captains: 1905 M. Mollø, 11 H. Hansen, 13 M. Mollø

Shipowners: 1905 A/S bk. S. v/ A. F. Klaveness & Co., Sandefjord,
11 Kristiania

Wrecked 23/8- 1913 at Maranham under Brazilian pilotage. Mentioned
in Norsk sjøulykkesstatistikk 1913.

Norsk Sjøfartsmuseum has no photograph of SENIOR.

Yours faithfully
NORSK SJØFARTSMUSEUM

Merete Alnæs Skogheim
Merete Alnæs Skogheim
Librarian

A. M. LELS

Mr. & Mrs. John Vanderweg
30 Osterly terrace
Seacliff Park 5049
South Australia AUSTRALIA.

BOEIJEN KOFFERDAM
LAAN VAN YPENSBOE 114
TEL. 010 - 452 82 77
13 sept 1994.

Dear Mr. and Mrs. Vanderweg,

My greatgrandfather Jan Vroege was a shipowner in Alblas-
serdam. In 1885 he ordered his largest ship the "Senior"
of 1128 tons.

In 1904 the ship was sold to Norway and the sailingera
came to an end.

The company still exist, and after importing pitch and
tar from Sweden it later converted to trading in oil-
products. This came to an end some years ago and presently
it is a mere financial company.

Of the sailingventures of the ship, not much is known
anymore as all the logbooks and further information dis-
appeared when the office burned down in the wardays of
May 1940.

Some information is known about accidents and damage on
other trips to the Far East and South America but apparent-
ly the trip of your grandfather went uneventful with nothing
special being reported in the papers.

At the home of my parents survived a model of the ship,
a foto in a small lifebuoy and a silver spoon and fork of
the captains table. Some fotocopies are enclosed.

The silverwork indicate a certain luxury on the ship which
always amazed me.

To my regret this is about all that is known of the ship
but in case I might find something of interest I will
write you an other letter.

With kind regards from Holland,

Ary M. Lels.



eerste die van sluizen en haven gebruik maakte.

Het kanaal werd geopend voor schepen met een diepgang van hoogstens 55 dm. In 1877 werd de nieuwe weg reeds gekozen door 3376 schepen met een inhoud van 1.030.303 ton. Op 1 Januari 1878 had het kanaal zijn vereischte diepte over de geheele lengte verkregen. In 1879 was de doorvaart gebruikt door 4013 schepen met een inhoud van 1.368.895 ton; daarbij waren 109 schepen met een diepgang van 60 dm en 2 van 72 dm.

Van Mei 1879 af liet de Stoomvaart Mij. „Nederland” haar veertiendaagschen maildienst van Amsterdam uit door het kanaal gaan.

EEN ZEILSCHIP-REIS NAAR JAVA IN 1898

Den tienden October 1898 monsterde ik als lichtmatroos of „zestien-guldens-gast” op de bark „Senior”. Ik had reeds eenige reizen gedaan; dus kon nu wat meer verdienen. Wij zouden een reis doen naar Java en terug op Rotterdam. Door tusschenkomst van een huurbaas, die toendertijd aan de Westerkade woonde, kreeg ik een plaatsje op genoemd schip. De vrouw van den huurbaas — velen zullen zich deze mensen nog herinneren — had ook wat te vertellen bij het aannemen van stuurlieden en matrozen voor zeilschepen. Hoe grooter verteringen men maakte, hoe meer kans op slagen. De meeste huurbazen hielden dan ook een kroeg of z.g. „knijp”, die hun meestal geen windeieren legde, dank zij de royaliteit der zeelieden en de afzetterij hunnerzijds. Dat men door deze „landhaaien” waargenomen werd, is bekend genoeg.

Sedert is echter veel veranderd; de zeilvaart is te niet en de stoomvaartmaatschappijen hebben hun eigen aannemer van schepelingen, die een kantoor houdt zonder kroeg.

Wij kregen bij aanmonsteren twee maanden op hand en van vele leden der bemanning kwam dat bedrag voor een groot gedeelte terecht in het laadje van „Juffrouw Huurbaas”, hetzij aan de Westerkade of aan den Schiedamschen Dijk. Deze verstonden ook de kunst om met dubbel krijt te schrijven, zoodat zelfs na afloop der reis altijd nog wel iets te vereffenen viel.

Bij 't aan boord komen (de „Senior” lag op de boeien bij Delfshaven), na in de Binnenhaven geladen te hebben, was er een groote herrie in het volkslogies. Nadat men over en weer met elkaar had kennis gemaakt, was er al gauw ruzie. Dat kwam dan meestal omdat ze géén „koude koffie” hadden gedronken. Allerlei bullen lagen half uitgepakt overal rond te slingeren; daar viel heel wat op te klaren! Gelukkig kwam daarvoor tijd genoeg.

Enkelen werden op het laatste oogenblik door politie aan boord gebracht: ze konden den wal nog niet verlaten, zoolang ze niet platzak waren, of zoolang er nog te poffen viel.

In den morgen van den dertienden October werd alles in gereedheid gebracht voor het vertrek. Het volk was, na een goede nachtrust, opgeknapt en na

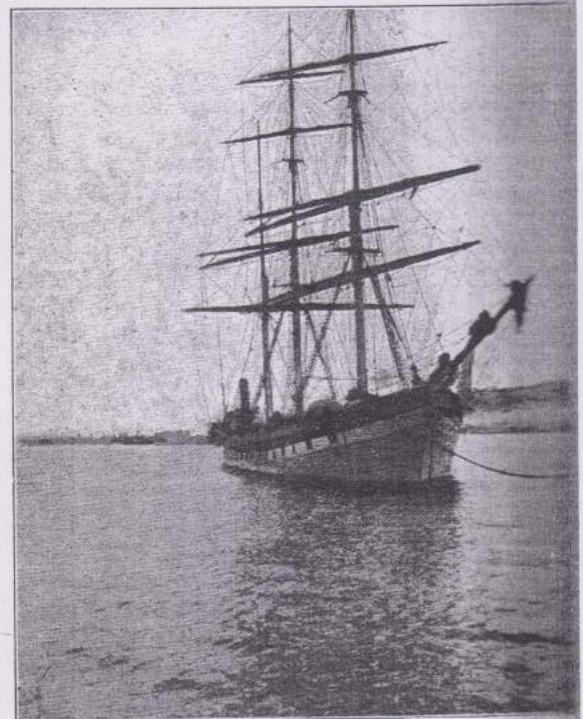
schaften werd de kluiverboom uitgevoerd en de voorzeilen aangeslagen. De andere zeilen waren reeds aangeslagen door de spouwerwal. Hiermede was de geheele voormiddag gemoeid, waarna het om 12 uur weer schaften was.

Na schaften kwam de sleepboot met den loods aan boord en het duurde niet lang of het schip was ontmeerd, de sleepboot er vóór... en daar gingen we on the way; naar de eerste plaats van bestemming: Semarang.

Alles ging naar wensch en buiten geboden op zee zetten wij den loods van boord; die ons geen reis en een tot weerzien wenschte. Hiermede was de laatste verbinding met den wal verbroken.

Het schip was diep geladen met stuksgoed en de equipage bestond uit Hollanders en eenige Duitschers; over 't algemeen een flinke crew, waarop men in tijd van nood kon rekenen. Kapitein VISSER en de stuurlieden waren zeer geschikt menschen en ofschoon Kapt. Visser al eenige jaren op de lange reis is vanwaar niemand terug kwam, denk ik nog dikwijls aan hem als een human menschen en een flink zeeman.

Ik heb daareven verteld dat met het van boord gaan van den loods de verbinding met den wal verbroken was; doch hier vergiste ik mij; want de sleepboot lag er nog vóór, om ons uit lager wal om eind op zee te sleepen. Intusschen moesten de zeilen worden gezet. De snijzeilen en ondermattenzeilen deden al dienst. Met een flinken voorzanger, waarna de rest inviel, liepen de marszeilen af.



De bark „Senior”

Ans Dull Waken
1926 p. 534
M. Hoedemaker

vanzelf naar boven. Intusschen hadden we hoogte genoeg; en liet de sleepboot ons ook schieten.

De lichtmatrozen waren al boven om bramzeilen en bovenbramzeilen los te gooien en in no time stonden die er ook op. De wind was N.W.-lijk, dus was de wind ruim genoeg om vol en bij eerst nog hoogte te halen voor 't geval de wind zou gaan krimpen. De raas werden bakboord aangebrast; niet al te scherp; en nadat het dek wat opgeklaard was, werd er „schoot aan” geroepen. De geheele equipage begaf zich daarop naar het achterschip om een taaie te pakken en meteen den kapitein een „welkom in zee” toe te wenschen.

De „Senior” was geen harde looper; maar een flink zeeschip en niet rank. Zag men het schip ergens liggen; dan zou men zeggen dat het de „Vliegende Hollander” zelf was.

Op de Noordzee viel weinig bijzonders voor, en in drie en een halven dag liepen we het Engelsche Kanaal uit en passeerden we Lizard; waarna we langzamerhand het land uit 't gezicht verloren. Het weer bleef goed en weldra liepen we in de Noord-Oostpassaat.

Den 29sten dag, nadat wij den Waterweg hadden verlaten, passeerden we de Linie. Een paar leden der equipage, die de linie nog niet waren gepasseerd, werden door Vader Neptunus gedoopt en geschoren; de gewone manier, hetwelk al zoo dikwijls beschreven is en wat ik hier dan ook maar stilzwijgend voorbij ga. Na eenige dagen in de „malle passaat” rondgescharreld te hebben met regen en wind en nu dan weer bladstil, terwijl de wacht met de brassen in de handen kon blijven staan, vanwege de omloopende winden, kwam ten slotte de Z.O. passaat door. Bijzonderheden vielen weinig voor in dit gedeelte van den oceaan. Wel vingen we nog al eens een vliegende visch aan dek, doordat het schip er nog al warm in lag. 's Nachts was het soms zelfs een lawaai van al dat geklapper aan dek en dan gingen we op de snor om ze te vinden. Ook vingen we nogal eens albikoor vanaf den kluiversboom; 't een en ander gaf nog eens een versnapering.

Wij hadden, wat eten betreft, geen klagen op de „Senior”; wat van achter kwam, was goed en de kok zorgde dat het ook goed op de bakstafel kwam. Bovendien hadden we een Engelschen waschdag d.i. een vrijen Zaterdagmiddag, om ons goed te wasschen en te repareren en verder deed ieder die geen roer of uitkijk had, wat hij wilde.

Ik herinner mij nog op een van die Zaterdagmiddagen dat ik het in mijn hoofd haalde den kapitein te vragen om nieuw doek teneinde een kleerenzak te maken. Natuurlijk wilde ik het doek hebben tegen betaling. Mijn kleerenzak was oud en dacht nu het middel gevonden te hebben om aan een nieuwen kleerenzak te komen. Enfin, ik trok de stoute schoenen aan toen ik aan het roer stond en de kapitein een praatje maakte, hem mijn verzoek te doen. Deze krabde zich achter het oor en na even gedacht te hebben, zeide hij: ik zou je wel doek willen geven, maar als ik dat doe en de

anderen vragen dit ook, dan kan ik hun dat niet weigeren. Ten slotte zeide hij: „ik zal je een goeden raad geven. Als we aan de Kaap komen en de kleerenzakken waaien van de ra, dan haal jij maar goed voor een kleerenzak”.

Ik knikte en lachte, want de kans leek mij niet bijzonder groot. Ik besloot echter dit antwoord te onthouden.

Voordat wij uit het mooie weer liepen, werden de zeilen verwisseld en werden de sterkste zeilen aangeslagen. Nadat de Zuidoost-passaat ons verlaten had, hadden we hoop op N.W.-lijke winden. We liepen niet zoo ver van de Zuid-Amerikaansche kust; dat kan ik me nog wel herinneren. Op 't laatst kregen we de N.W.-lijke drift. Nu en dan zelfs meer dan ons lief was. Zoo liepen we vóór den wind weg. Het grootzeil werd vastgemaakt en ook de bezaan, het voorbovenbramzeil en de voorzeilen, behalve het voorstagzeil.

Daar er hoe langer hoe meer wind kwam, werd ten slotte de fok gereefd. Zoo lensden wij weg om rond de Kaap de Goede Hoop te komen. Het weer werd er niet beter op, hoe zuidelijker wij kwamen. De barometer ging dalen en de wind nam toe. De zee begon hol te loopen en in de midscheeps krulde ze er al aardig overheen. Er was slecht weer in aantocht. Evenwel stond „de volle kluit” er nog op, behalve de bovengenoemde zeilen. De kapitein was echter niet zoo spoedig verlegen en dacht: halen wat er te halen is en daarbij: het ging vóór den wind. Het was echter oppassen aan het roer. We stuurden met twee man er aan; de een was de eigenlijke roerganger en de andere moest meedraaien en vasthouden, want, zou per ongeluk het schip dwarszee's komen, dan bestond de kans, dat het geheele tuig er af streek.

Het werd stormweer en de zee liep hoog, bergen water liepen onder het schip door. Gelukkig was de „Senior” een goede lenzer, als er een zee water van achteren opliep, wist hij vlug zijn achterschip op te lichten en liep op den rug van een groote golf als een pijl uit den boog. Soms tijds stond het schip vrijwel op zijn kop. De voortop sloeg telkens blind achter den grooten top en viel dan daarna weer vol, zoodat het er geweldig op aan kwam. Van de gereefde fok waren de schoten wat afgewierd, zoodat de fok tegen het stag drukte. Hierdoor kon de „Senior” beter den kop lichten. Tegen den middag kregen we bevel het voorbramzeil op te geien en vast te maken. Na veel moeite kregen wij het opgegeid en acht man liepen het want in om het vast te maken. Niettegenstaande alle inspanning gelukte het ons niet om het vast te krijgen. Het woei zoo hard, dat onze haren als het ware van het hoofd waaiden. Er was geen houvast aan te krijgen en wanneer het zeil soms blind sloeg, zat direct de wind er weer in en wel met zóó'n kracht dat er geen houden aan was. De bramra boog dan als een hoepel. Ten slotte moesten we onverrichter zake weer naar beneden gaan. Hierop riep de oude ons echter toe: „Als jelui het niet vast kunnen krijgen zet het dan maar weer bij”.

Dit viel ook niet mee, want onder het „voorschooten” scheurde het uit elkander, zoodat de lappen de lucht in vlogen. Als de bliksem schoot het mij te binnen wat de gezagvoerder vroeger tegen mij gezegd had n.l. : „Als de kleerenzakken van de ra afwaaien, haal jij dan maar doek voor een nieuwe kleerenzak”. En het bramzeil was nieuw ! Als een aap klom ik naar de bramra en kreeg een groote lap zeildoek te pakken. Het was echter niet zonder gevaar door het slaan en het gefladder van die jammerlappen. Enfin, één hand voor mijzelf en de andere voor den lap en weldra liet ik mij zakken. Zonder moeite stopte ik mijn buit tot nader order onder mijn bultzak.

Het liep tegen den nacht en het stond er slecht voor. De zee liep bergen hoog. Nu en dan liepen ze er in de midscheeps overheen naar voren, om over den boeg weer in zee te loopen. De brassen waren zoo goed mogelijk voorzien, ten einde te voorkomen dat ze de lenspoorten uit zouden spoelen. Opdat niet te veel kracht op de schooten zou komen, werden de raas iets gevierd zoodat de zeilen meer bol stonden. Zware buien, vergezeld van hagelsteenen kwamen hard aan en als er dan weer een „schuitje met zure appelen” aankwam, woei het water „wit”. En koud dat het was !

De nacht was pikzwart, de toppen der masten en de nokken der raas waren voorzien van Sint Elmeslichtjes. Een interessant gezicht voor wien dit voor het eerst zag ; ofschoon het nooit veel goeds beteekent.

De wacht die te kooi had, ging met oliegoed en zeelaarzen aan liggen, want elk oogenblik kon het „stand by” wezen.

Zoo scharrelden we eenige nachten door ; dan was het weer iets beter en dan weer slechter. Ik herinner mij nog dat we op 45 graden Zuiderbreedte rond de Kaap kwamen ; later knapte het weer langzamerhand op. Behalve eenige dekschade was er niets bijzonders gebeurd. De varkens hadden ellendig geleden en een, nog wel de grootste was zóó rauw geschaviend van het stampen en slingeren van het schip, dat de kapitein order gaf hem maar vrij te zetten. Eigenaardig was het te zien hoe het varken als bij instinct het schip nog even achterna zwom. Het weer was toen helaas te slecht om te slachten.

We liepen nu weer gauw om den Noord en in de Z.O.-passaat. Ook hadden we nog gezicht op de eilanden St. Paul en Amsterdam.

Nu nog iets aangaande den kleerenzak.

Toen wij weer in het mooie weer waren gekomen, zat ik op zekeren Zaterdagmiddag op het voorluik den kleerenzak te maken. Opeens komt de kapitein naar voren om een rondgang over het schip te maken. Hij deed dat meer en kwam dan stuurboord naar voren om langs bakboord weer te verdwijnen. Hij ziet mij echter zitten, komt naar mij toe, bekijkt scherp het doek en zegt dan : „Waar heb jij dat zeildoek vandaan gehaald ? Ik keek hem ondeugend aan en zeide : „Als de kleerenzakken van de ra

afwaaien, haal jij maar doek voor een kleerenzak ! Het voorbramzeil is aan de Kaap weggewaaid, kapitein”. Glimlachend draaide hij zich om, zonder wat te zeggen, wat wel bewees dat de kapitein het niet vergeten was en ik zijn goeden raad had opgevolgd.

Den 22en Januari arriveerden wij in Straat Sunda. Hier hadden wij nog een treurig ongeval. Eenige dagen tevoren (we waren nog in het slechte weer) was een der matrozen vreemde dingen begonnen uit te halen ; alsof hij niet wel bij het hoofd was. Op den morgen waarop wij in bovengenoemde Straat arriveerden, zeilden wij bij den wind over bakboord. Het was prachtig weer ; 'n zeilbriesje van ongeveer vier mijl. Het volk was bezig de ankerkettingen in te sluiten. Plotseling sprong bovenbedoelde matroos boven op de verschansing en riep ons toe : „Adieu boys” en deed net alsof hij over den muur wilde springen. Hij bedacht zich echter en keerde terug. Natuurlijk vonden wij dit erg zonderling.

Eenigen tijd daarna waren we met vier man boven, om den hanger van het katjijn op te brengen en het daarna bij te stoppen aan den achterkant van het stengewant. Toen dit werk gereed was gingen we omlaag. We waren reeds in het onderwant toen Willem, zoo heette deze matroos, los over de fokkera liep naar lij. Daar gekomen stond hij even stil en sprong toen zoo ver hij kon naar beneden, rechtstandig den kelder in. Een oude Nieuwedieper matroos stond aan het roer, zag dit en liet het schip meteen op den wind loopen. In no time lag er een boot overboord met vier man er in, die naar de plaats roeiden waar Willem het laatst gezien was en waar dan ook zijn pet dreef. Als bekwaam zwemmer had Willem de loglijn wel kunnen grijpen en ook was hem een reddingboei toegeworpen, maar dit alles was tevergeefs. De boot kwam terug met reddingboei en pet. Willem Krone was voor de haaien. Zijn kleeren werden later vóór den mast verkocht en bij 't nazien van zijn kist bleek het dat hij morphinist was. Door teveel gebruik was het hem blijkbaar in zijn hoofd geslagen.

De opbrengst van zijn uitrusting is naar zijn moeder gestuurd, een weduwe, woonachtig te Wildervank.

Het gemis van Willem was de eerste dagen onder de equipage goed merkbaar. Den volgende dag na het ongeval zagen wij een grooten haai bij het schip. We zouden dien knaap trachten te vangen. Een groote haaienhoek met een flink stuk spek van twee pond zwaar zou hij (zij) wel lusten ! Aan den hoek werd een sterke manillalijn vastgemaakt en op vier of vijf meter afstand van den hoek een plank als dobber. Dit alles werd ten slotte achter uitgevierd. Het duurde niet lang of het ondiep zat er aan. De manillalijn werd door een blok geschoren aan de groote ra en toen heschen wij hem op. Een monster van grooten omvang was het. De hoek was compleet recht getrokken, zoo had hij er aan getrokken. Zoodra hij gelijk met de ver-

schansing was, bewerkte hij de huid van het schip zoodanig met zijn staart dat het geheele schip dreunde. Met een paar wel gemikte slagen van de bijl van den timmerman was zijn grootste kracht afgeloopen. Ofschoon ik de lengte van den haai ben vergeten, diene het volgende om aan te toonen welk een monster het was.

Een Duitsche matroos had den kop er af gesneden, met het doel om onder- en bovenkaak schoon te maken en deze te bewaren als curiositeit. Elke kaak bevatte zeven rijen tanden, die precies in elkander sloten, hetgeen een heele breedte was. De tanden waren rond en conisch. Toen onder- en bovenkaak schoongemaakt waren, kon men ze als een scharnier open en dicht doen. In open stand kon men het ding gemakkelijk over het hoofd leggen!

Den 25sten Januari passeerden we Anjer; we zeilden dicht langs de kust en er kwamen prauwen uit met vruchten, apen, enz. Voor een rijksdaalder kon men een prachtige aap kopen.

Den volgenden dag, 26 Januari, arriveerden wij op de reede van Samarang, onze plaats van bestemming na een reis van 105 dagen.

M. H.

HET SLEEPEN VAN HET ENGELSCH 40.000 TONS DEK DOOR DRIE HOLLANDSCHE SLEEPBOOTEN

Wij plaatsen hier een 2-tal foto's van het sleepen van een 40.000 tons dok van Portsmouth naar

Rosyth door de zeesleepbooten „Roode Zee”, „Zwarte Zee” en „Witte Zee”.

Dit dok is door de Duitschers uitgeleverd moeten worden na den wapenstilstand en werd door Admiraliteitsschepen naar Engeland vervoerd.

Het heeft vele jaren te Portsmouth gelegen, is daar behoorlijk onderhouden, doch, daar de machines aan boord van het dok in defecten toestand waren en altijd zoo gebleven zijn, is er aldaar nooit één schip in gedokt.

Thans is het dok verkocht aan de Rosyth Ship-breaking Co Ltd. om te worden gesloopt. Aan Hollandsche sleepbooten viel de eer te beurt dit geweldige lichaam over zee te sleepen.

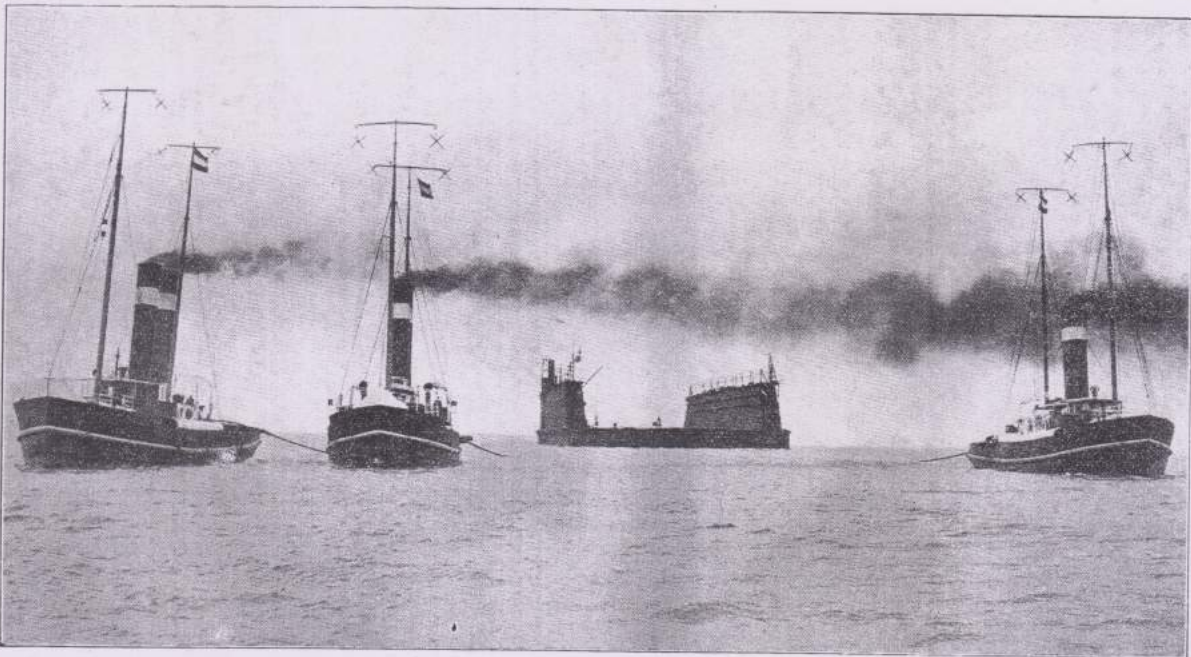
Bijgaande foto's toonen het dok bij vertrek van Portsmouth, zoowel als bij aankomst te Rosyth, het laatste bij het passeeren van den indrukwekkenden Forth-Bridge.

Als bijzonderheid vermelden wij nog, dat dit het 50ste dok is, dat door L. Smit & Co's Internationalen Sleepdienst over zee werd gesleept.

IETS OVER DE WHITE STAR LINE

De machtige Engelsche stoomvaartmaatschappij „White Star Line” is in 1869 gesticht door den 33-jarigen Mr. Ismay. Het nominale bedrag van het aandeelenkapitaal bedroeg toen 400.000 pond sterling in aandelen van £ 1000.—. In het begin van 1872 werd dit kapitaal vergroot tot een half miljoen pond sterling en in December van datzelfde jaar tot £ 750.000.

Thans bedraagt het gestorte kapitaal £ 5 miljoen



Het sleepen van een Engelsch 40.000 tons droogdok van Portsmouth naar Rosyth door de Hollandsche zeesleepbooten „Roode Zee”, „Zwarte Zee” en „Witte Zee”. — Het vertrek van Portsmouth



VERENIGING VAN NEDERLANDSE KAAP HOORN-VAARDERS



SECRETARIAAT: Nobellaan 19, Heemstede, tel.:02500-82705

DE KAAPHOORN VAARDER

"Senior"

Periodiek van de
VERENIGING VAN NEDERLANDSE KAAP HOORN VAARDERS

nr.10 - augustus 1965

Redactie: Kapt. C.L. van Dierendonck

Dompvloedslaan 60 Overveen. Tel.:02500-57073



Aangesloten bij de AMICALE INTERNATIONALE DES CAPITAINES AU LONG COURS CAP HORNIERS, ST. MALO, FRANKRIJK

UIT DE HERINNERINGEN VAN M. HOEDEMAKER Wzn.

De 10de October monsterde schryver dezer aanboord van de Nederlandsche bark " SENIOR " liggende in de binnenhaven van Rotterdam. Het schip nam een lading stukgoederen in voor Java. Ik monsterde als lichtmatroos of zestiengulden gast en was reeds enige dagen daarvoor aanboord. Toen het schip de lading ingenomen had, werd het verhaald op de boeien by Delftshaven, alwaar de kluiiverboom uitgevoerd werd en de voorzeilen, kluiivers en voorstagzeil aangeslagen werden. De overige zeilen waren reeds aangeslagen door de sjouwerlui, wat meestal ex-zeelieden waren.

Het schip van de redery J. Vroege te Alblasterdam, was in 1885 gebouwd op de wef van Rykee te Rotterdam. Het was een yzeren bark, groot 1088 Reg. ton. De bestemming was Java en terug op Rotterdam. De eerste haven was Semarang d.w.z. reede, want een grote binnen haven was daar niet. Door tussenkomst van de huurbaas Kranenburg, die een cafe had aan de Westerkade, had ik een plaats op dit schip gekregen. De vrouw van deze huurbaas had, zoals wellicht enkele Kaaphoornvaarders die deze mensen gekend hebben wel zullen weten, ook wat te vertellen by het aannemen van een zeilschip bemanning. Hoe meer men in hun cafe verteerde, hoe meer kans men had op een spoedige plaatsing.

De meeste huurbazen hielden dan ook een kroegje of bierknyf, dat hun geen wind eieren opleverde, dank zy de afzettery hunnerzyds. Er is in de loop der jaren veel veranderd, de zeilvaart is teniet en de stoomvaart maatschappyyen hebben hun eigen aannemers voor schepelingen. Zy houden er een kantoor op na zonder kroeg.

De equipage kreeg by aanmonstring twee maandengage als voorscot op hand, dat grotendeels weer terug kwam in het laadje van juffrouw Huurbaas, hetzy aan de Westerkade of op de Schiedamsedyk. Deze verstonden ook nog de kunst om met dubbel kryt te schryven, zodat zelfs na afloop van de reis, altyd nog wel wat te vereffenen viel.

By het aanboord komen op de avond voor het vertrek, was het een geweldige rommel in het matrozen verblyf. Hierover zal ik niet veel zeggen, zeelui worden hier genoeg beklad of zyn genoeg in opspraak geweest, c.e.a. in tegenstelling met Groot Brittania waar zeelieden hoger aangeslagen worden dan in Nederland welk land het toch voor een groot gedeelte moest hebben van de zeevaart.

Kapitein Gool Visser was een algemeen goed zeeman. Het was by hem aanboord prettig varen en de verstandhouding leek my in het algemeen goed. Met slecht weer was hy echter niet vlug met het bergen van zeilen, vooral niet als de wind gunstig was en dat kon men hem dan ook niet kwalyk nemen. De 1ste stuurman was J. Zeilinga en de 2de C. Klein, beiden behoorlyke mensen. Klein is later in de loodsdienst te Maassluis gekomen en had het ongeluk tydens het beloodsen van een stoomschip met de jol om te slaan en te verdrinken. Hy kwam van Terschelling en was pas kort getrouwd. Stuurman Zeilinga kwam van Schiermonnikoog.

Des morgens van de 13de October, zynde de vertrekdag, werden in de voormiddag de kluiivers en de voorsteng-stagzeil aangeslagen, alles zeeklaar gemaakt waarna om twaalf uur schaften. De kok Tinus Mom had een heerlyke soep gekookt en verder aardappelen met vlees. De sleepboot waarvan ik de naam vergeten ben kwam langszyde en nadat ook de kluiiverboom uitgevoerd was, werd het schip losgemaakt van de boeien en naar zee gesleept. Ver op zee, want de wind was westelyk, werden zeilen gezet en de bovenmars-zeilen gheschen op de wys van " Ruben Ranzo ", daarna kreeg het volk een borrel of towel bezaanschoot.

De " Senior " was niet alleen een jenever-maar ook een koffie schip. De gehele equipage wenste Kapt. Visser toen een goede reis en welkom op zee toe. De wind liep mee, inplaats van krimpen zoals gedacht werd, liep de wind nog enigzins uit en konden we by de wind zeilen, tevens koers behouden. Het was een gladdok schip, geen campagne, geen hardloper maar ook weer geen loper van luijs kees, over het algemeen een goed zeeschip, eerder styf dan rank en een behoorlyke lenser. Zag je haar ergens liggen, dan zou men zweren, dat het de Vliegende Hollander zelf was.

Op de Noordzee viel niets byzonders voor en in drie en een halve dag lieten we de Lizard achter ons waarna het land zachtjes aan uit het zicht geraakte. Het weer liep zeermee en weldra waren we in de N.O. passaat. De 29ste dag na vertrek passeerden we de linie en een paar schepelingen die nog nooit zover zuid geweest waren, werden door Neptunis gedoopt en geschoren, waarna een borrel verstrekt werd.

De malle passaat (stiltegordel) met zyn omlopende winden en regens gepasseerd zynde, kwamen we tenslotte in de Z.O. passaat terecht en hadden een geregelder leven. Het gewone doen, verven, allerlei karweitjes, zeilen verwisselen enz. We hadden hollandse wachten. Het schip was diep beladen, zodat wy nog al eens wat vliegende vissen konden vangen. Wat het eten betreft was er geen klagen. Tinus Mom was een goede kok, dat zegt veel. De bemanning kreeg dan een vrye Zaterdag middag om te wassen, te kreeuwen en sommige hobbys te doen.

Ik had het lef om de Kapitein om een nieuw stuk bramzeil doek te vragen voor een nieuwe klerenzak te maken, maar ik ving bot. Hy zeide, als ik jou doek geef en de andere vragen er ook om, kan ik dat niet weigeren. Maar voegde hy er aan toe, als straks om de Zuid, de klerenzakken van de ra's waaien, mag jy een klerenzak buitmaken. Daarby lachte hy en liep weg. Ik besloot by mezelf dit te onthouden.

Het was zootjes aan weer tyd geworden, de zeilen te verwisselen. De zuid-oost passaat liep op zyn eind. Hoe zuidelyker wy kwamen, hoe meer de westelyke wind in kracht toenam. Er werd meer en meer Oostelyk gestuurd en toen we de 45ste zuider-breedte graad bereikt hadden, kwam de wind ongeveer uit het noord-westen met zware buien. Met uitzondering van het voorsteng-stagzeil en een rif in de fok, werden het groot en bezaanzeil vastgemaakt evenzoo het voor-boven bramzeil. Intussen begon er een zware zee te lopen waarby zware krullers over het dek kwamen. Ze rolden over het dekhuis en via de bak weer naar buitenboord en by deze oplopende zeeën verdween de kluiwerboom meermalen onder water. De " Senior " stond dan als het ware op haar kop.

De kippen in het hok en de varkens onder de bak hadden geen beste tyd. Aan het roer staande, was het oppassen. Een ieder die zo iets heeft medegemaakt, weet wat ik bedoel. Zeil minderen was er echter niet by, alleen werd er een spaans rif gestoken in het groot bram en boven bramzeil. Later werd er bevel gegeven om het voor bramzeil vast te maken, onrede dit zeil telkens bak sloeg achter de groottop en de kapitein bang was, dat het stuk zou slaan. De ra werd geviard, de geitouwen en buikgordings doorgchaald waarna acht man naar boven gingen om het zeil vast te maken. Dit gelukte echter niet. Iedere keer als het bramzeil weer vol wind kwam, sloeg het uit onze handen. Het bevel kwam, " als jullie het dan niet vast kunnen krygen, dan moet het weer naar bygezet worden " By het uitvoeren van deze order, sloeg het echter aan flarden.

Ik nam meteen de gelegenheid waar, greep een grote lap zeildoek, wat zeker niet zonder gevaar gepaard ging, wikkelde het om myn olicgoed, ging er mee naar beneden en borg het op in myn scheepskooi. Ik had immers permissie hiervoor gekregen.

's Nachts zagen we op de nokken der ra's en toppen der masten de Sint Elmaslichtjes, dewelke enigzins blauw van kleur. Vroeger waren de Spanjaarden van mening, dat het weer dan op zyn hevigst was en op het punt stond te verbeteren. Van de gereefde fok werden de schoten enigzins opgeviert tegen het fokkestag aan om de kop van de Senior zoveel mogelijk te lichten. Het slechte weer hield nog steeds aan en al het lopend touwwerk zoals brassen enz. werd opgevangen teneinde te voorkomen, dat het de lenspoorten uit zou spoelen. Eindelyk brak er verbetering in het weer aan. Een groot varken, gehuisvest onder de bak, was zo rauw geschaveld, dat de kapitein besloot het dier vry te zetten. Daar ging ons lekker hapje. Het beest was snel een stuk achteruit en het laatst dat wy van hem zagen was, dat het zich op de top van een grote golf bevond en nog steeds zwom in de richting van het schip. Met veranderen van koers, richting Straat Sunda, zagen we by daglicht worden, de eilanden St. Paul en Amsterdam op grote afstand.

En nu nog iets over de klerenzak. Toen wy weer in het mooie weer kwamen, zat ik op een zaterdag middag op het voorluik myn klerenzak te maken zonder enig schuld gevoel, deze gestolen te hebben. Nu had de Kapitein de gewoonte om by goed weer, de ronde te doen via het voorschip naar de bak en langs de andere kant terug. Hy meende my op heterdaad te betrappen, kwam op my toelopen, bekeek het stuk zeildoek en vroeg, waar heb jy dat doek vandaan. Ik kon een glimlach niet onderdrukken en antwoordde, "als de klerenzakken van de ra afwarian, zie jy maar doek te krygen voor een zak." Maar het voorbram zeil is toch weggevaaid Kapitein. Hy lachte eens en liep door. Met mooi weer kon hy dagenlang by de zeilmaker op de bank zitten te verken. Hy was niet alleen een goed Kapitein, maar ook een uitstekend zeilmaker en samen met deze, sneed hy de nieuw te maken zeilen.

Den 22ste Januari kwamen wy in Straat Sunda en konden de Krakatau en de vulkaan, waaruit in 1883 zo'n hevige eruptie plaats had, goed bekijken. Hier hadden wy nog een trurig ongeval. Enige dagen tevoren gaf een dermatrozen, Willem Krone genaamd, eigenaardige tekenen van verstandsverbystering en liep met scherp geslepen messen langs dek. Vele hadden gaarne gezien, dat de gezagvoerder veilige maatregelen zou nemen, wat echter uitbleef. Op een morgen, we zeilden nog altyd met een vier myls briesje door Straat Sunda en bezig zynde, de ankers voor de boeg te vieren, klonk hy boven op de nagelbank en riep: "Adieu boys", terwyl hy tevens deed alsof hy overboord wilde springen. Even daarna moest hy met enige anderen naar boven voor een karweitje en was hy de laatste die naar dek terug zou keren. Hy bogaf zich echter langs de fokkers naar ly, ging op deze ra staan en sprong vandaar in zee. Meteen klonk de roep "Man overboord". De roerganger kreeg opdracht het schip op de wind te laten lopen, terwyl de rest de werkboot te water bracht, wat vry snel ging. Er lag een houten finder op het achterdek, dewelke hem snel werd toegeworpen. Als Willem gewild had, kon hy ook de loglyn grypen want hy was een goed zwemmer. Daar was het hem echter niet om te doen.

Toen de boot op de plaats kwam waar zyn pet dreef, was er van hem niets meer te bespeuren. De mensen uit de boot pikten zyn pet op en de finder, bleven nog wat rond roeien, maar zagen niets meer. Willem Krone was vermoedelyk naar de haaien, want daar ontbrak het ter plaatse niet aan. We dreeven nog wat rond, zetten de boot weer binnenboord en vervolgden onze reis naar Anjer. De nagelaten bezittingen van Willem werden achter de grote mast verkocht en de opbrengst werd later door de Kapitein opgestuurd naar zyn moeder, een weduwe, die in Wildervank woonde. In zyn kreeuwkistje werd morfine en een spuit aangetroffen. Het gemis van Willem liet zich de eerste dagen wel indenken. Hy was een kalm persoon, niet kwaad en slechts dertig jaar oud.

Enige dagen eerder vingen we nog een grote haai van vyf en een halve meter lengte, de yzeren haak was helemaal recht getrokken. De manilla-lynen manden we naar de grote raai waar een blok aan bevestigd werd en hielden hem met zyn kop boven de verschansing. Het ondiep sloeg met zulke harde klappen tegen de scheepshuid, dat het schip er van dreunde tot dat de timmerman kans kreeg zyn staart af te hakken en wy hem geheel binnenboord kregen. Een der matrozen kreeg de kop die hy geheel schoonmaakte. Zowel onder- als bovenkaak bevatte zeven rye tanden, scherp als messen. De kop was zo groot, dat men zyn hoofd er ruim in kon steken. Van zyn ruggengraat werd een mooie wandelstok voor de kapitein gemaakt. In zyn maag vonden we een laars.

25 Januari 1899 kwamen we op de reede van Anjer, ontvingen brieven, kochten twee apen, vertrokken en ankerden de volgende dag op de reede van Semarang na een reis van 105 dagen. We lagen vry ver van de kali-mond, zodat er weinig gelegenheid was om te passagieren. Geen nood, de matrozen behoefden zich zeker niet eenzaam te voelen. Met toestemming van het gezag mochten zy desgewenst een blauwe meid aanboord hebben. Dit was op Nederlandse schepen gewoonte. Tover my bekend was dit op vreemde schepen niet toegestaan.

Een gedeelte van de lading werd hier gelost. In myn herinnering hoor ik nog het centonig tellen van de koolies tydens het lossen van 1 klein stukgoed zoals yzeren pannen voor suiker fabrieken en de mooie liedjes die zy zongen als middels het gangspil zwaardere goederen opgehoofd moesten worden en afgeviert in de langszyde liggende prauwen. Het was hartje west moesson, dewelke gepaard ging met zware buien en veel regen. Er zaten by Krawang dan ook heel wat prauwen op het strand. Een prauw die van een der schepen los sloeg kwam met de top van zyn mast onklaar met onze kluiwerboom. Door de schok brak de mast af, raketten twee inlanders te water en verdronken. Er stond zoveel zee, dat de Senior er af en toe zyn kop in stak en water over de bak kreeg.

De kapitein die in een hotel aan de wal verbleef, gebruikte zyn scheeps sloop om naar de kali-mond te zeilen. Hy nam dan een van de licht matrozen mede om aldaar op de sloop te passen. Dit genot viel ook my wel eens ten deel. Vanwege slecht weer was ik ook eens verplicht in een hotel te overnachten en wat een genot was dat. Dan woei de z.g. blauwe vlag op het havenkantoor, een teken, dat er geen communicatie met de schepen op de reede mocht plaats hebben.

Er waren veel ratten aanboord, vooral onder de bak, by het varkenshok aan bakboord en in de verfkast aan stuurboord. De scheeps hond, eigendom van de kapitein beet er vele dood, als zy in de manschyn een uitstapje over de verschansing maakten, maar er waren er te veel om uit te roeien. Vermoedende, dat er in de verfkast ratten nesten waren, gingen we op een middag op ratten jacht onder de bak. Enige mannen moesten de blikken verf uit de kast verwyderen, de rest stond gewapend met handspaken gereed om de ratten dood te slaan. Een hele troep hield zich daar op tot ze geen uitweg meer wisten en naar dek vluchten alwaar ze dood geknuppeld werden. De hond was natuurlyk ook van de party en hapte maar raak. Hy beet echter by ongeluk in de grote teen van een matroos. Toen de stryd voorby was, lagen er minstens 50 grote ratten dood aan dek. De nesten met jonge ratten werden over boord gegoep.

Tydens de ligtyd te Semarang moest de matroos D. de Boer van Terschelling naar het hospitaal en zou de thuisreis niet meer medemaken. De kok Tinus Mom, die aan waterzucht was overleden en te Soerabaja begraven, werd matroos Douwe Zeylemaker uit Harlingen in de kombuis geplaatst terwyl een andere matroos, H. Grilles uit Haarlem, aangemonsterd werd. Hy had een nieuwe pakketboot, de "Van Imhoff" van Nederland naar Nederlands Indie gebracht. Deze persoon is later gezgvoerder geworden by de K.N.S.M. te Amsterdam.

Matros de Boer, (zie boven), is hetzelfde jaar, dat hy met een der schepen van de Rott. Lloyd was thuis gevoerd als passagier, met de Nederlandse bark " George Washington " in de Noordzee met man en muis gebleven.

Tegen het einde van Februari vertrokken we met de resterende lading naar Soprabaia alwaar dicht by de ingang van de rivier Kalimas, geankerd werd. Hier kon de bemanning behoorlyk passagieren. Op order moesten de kluisgaten dicht gemaakt worden om te voorkomen, dat waterslangen, w.o. onkule zeer giftige, via de anker kettingen aanboord konden komen. Na loeg lossing werd ook weer lading voor de thuisreis ingenomen.

Op 10 April werden de ankers gelicht voor de thuisreis. Zeilden langs Java noordkust en hadden de Westmoesson nog tegen, zodat we voor dit traject 11 dagen nodig hadden. Op zekere dag zouden we de yzeren pot byna verspeeld hebben toen windstilte het schip byna deed stranden op een my onbekend eiland, waarop niets dan klapperbomen groeiden.

Klaar by de ankers luidde het bevel, alles goed en wel, maar het was zeer diep en duidelyk, dat met zestig vaam en geen grond, de ankers niet zouden houden. De gezegvoerder moest eeter ook verantwoord zyn. Op het kritieke moment en met het schip dicht by de klippen, kwam er een briesje opzetten en daarmee was het gevaar bezvoren.

Te Tg. Priok kreeg het schip ligplaats op de boeien binnen de golfbrekers. Er was kade ruimte genoeg, maar deze was bestemd voor passagier en vrachtschepen. Eens kwam daar een als volgetuigd fregatschip Oostenryks oorlogschip binnen met vol muziek, enig om naar te luisteren. Een paar malen ben ik met de lokaal trein naar het vroegere Batavia (Weltevreden) geweest. Daar was een soort kermis op het Waterloo-plein alwaar een draaimolen niet by ontbrak en na enige paitjes gedronken te hebben, gingen wy dan eten in een Chinees restaurant.

Zwammen deden wy in Tg. Priok niet vanwege de aanwezigheid van kaaimannen. Dit gevaar was niet denkbeeldig aangezien een Javan, die bezig was zyn natuurlyke behoefte te doen, aan de binnenkant van het breekwater weggesleurd werd.

Hier kreeg het schip zyn volle lading waarna de Senior op 10 Mei 1899 vertrok naar Rotterdam. We liepen Straat Sunda uit met gezeilde wind, kregen op de 59ste dag na vertrek het kustlicht van East-London in het zicht, enige tyd later de zeer steile kust van St. Helena alwaar geankerd werd. Het was stil weer en de opgegeide zeilen werden niet vast gemaakt onrede het oponthoud maar van korten duur zou zyn. Er lagen nog enige Engelse zeilschepen. We namen drikkwater in en de Kapitein kocht aardappelen, dewelke hy betaalde met zout vloes. Ook kwam er een bumboot langszyde die o.a. vruchten en portretten van het graf van Napoleon verkocht.

Na deze korte onderbreking werd het ankerspil weer bemand, zeilen bygezet, ankers op de bak gesjord en koers gezet naar Ascension, 10 graden bezuiden de equator gelegen. Dit eiland werd in 10 dagen tyd bereikt. De Nederlandse vlag werd gehesen en vlaggen seinen gewisseld om gerapporteerd te worden aan belanghebbenden. Na 120 dagen reis liepen we met een harde westelyke wind het Eng. Kanaal binnen waar wy onze bezaansteng nog even verspeelden. Deze brak n.l. by het ezelshoofd af wat een ruine van brassen en touwerk toevog bracht. Een en ander was spoedig hersteld behalve de steng. Het was de moeite niet meer waard een warloze op te brengen. Hierdoor kon het gaffel topzeil niet meer gevoerd worden.

By Dungeness zagen we de Rotterdammer loods-schoener, kregen de zeeloods Smit van Maassluis aanboord en liepen met gezeilde wind de Noordzee in. Zolang de wind niet schraalde konden we s'morgens vier uur de Noord-Hinder passeren. Het gelukte ons er juist boven te zeilen. Om ongeveer elf uur zeilden we over de vloed, de Nieuwe Waterweg in. Een sleepboot van Smit pikte ons op, de zeilen werden netjes

vastgemaakt en het dek opgeklaard. Er werd een bezaanschoot verstrekt en de Kapitein een welkom binnen toegewenst. Intussen waren we voor het Entrepot-dok gekomen en aan de kade gemoerd. Het volk was toen vry en spoedig liepen er enkele naar de wal om in een cafe een borrel te drinken op de goede afloop van de reis. De volgende morgen zou het afmonsteren plaats hebben in het Zeehuys in de Calandstraat.

Kris Smit zyn vrouw was van Nieuwediep gekomen om hem te verwelkomen en ook met het oog op zyn afrekening. Dat was vermoedelyk wel nodig om hem veilig naar huis in de Jonker Fransstraat te loodsen.

Minder goed verging het die Dantziger matroos August die van zyn afrekening eerst een kostuum, nieuwe hoed en schoenen kocht. De volgende morgen ontmoette ik August weer en hy vertelde my, dat hy in de Zandstraat een meisje opgepikt had die later bleek een vriend te hebben. Om vier uur s' nachts werd hy uitgekled op straat gesmeten. Weg nieuwe spulletjes. Toen stond hy daar met wat oude bullen aan. Ik offereerde hem een paar glazen bier, die hy dankbaar accepteerde. Diezelfde dag monsterde August weer op een Engels zeilschip om na dit korte verblyf aan land wederom de lange reis op te gaan. Hy die dit loest zal zeggen, nu ja, eigen schuld. August had echter geen tehuis. Als jonge man was hy in Duitsland de militaire dienst ontvlucht, nadat hy een officier met de kolf van zyn geweer had neergeslagen. Hy vluchtte naar Hamburg, verborg zich in de bunker van een kolenboot die naar Engeland voer. Daarna ging hy met engelse schepen steeds de lange reis op. Toen hy op de "Senior" monsterde, had hy zyn gehele uitrusting in een rode zakdoek en ging op lage schoenen rond Kaap de Goede Hoop. In gedachten zie ik hem nog in slecht weer, zyn benen en voeten met smarting bekleed.

Ik ben nog in het bezit van een foto waarop Kapt. Visser met zyn officieren zit op de campagne van de 4-mastbark "Jeannette Francois". Hy kreeg het commando over dit schip na de "Senior" en stierf in een ziekenhuis in Rio Janeiro. Het juiste jaar van zyn overlyden is my echter niet bekend.

M. Hoedemaker.

XXIste Congres van de "AMICALE" te Lubeck.

Het 21ste congres van de Amicale Internationale des Capitaines au Long Cours Cap Horniers werd dit jaar gevierd in de bekende oude Hansa stad Lubeck en wel van 31 Mei t/m 3 Juni j.l.

Zoals te verwachten was, mag deze gebeurtenis als zeer geslaagd genoemd worden. De organisatie van e.e.a. was uitstekend, zodat alles op rolletjes verliep.

Aan dit congres namen ruim 500 Kaap Hoornvaarders deel, bestaande uit 10 verschillende nationaliteiten. Van de Nederlandse Sectie waren 15 vertegenwoordigers t.w. Hr. en Mevr. van Vulpen, van Dierendonck, Suyk, de Geuns, Hr. en Mevr. Kuipers, Hr. en Mevr. Hoedemaker, Hr. de Wyn en Mevr. v.d. Tuin. Kapitein Valk moest door omstandigheden op het laatste moment van de reis af zien. Dok Hr. en Mevr. Sloopweg waren aanwezig.

De "Grond Mat" Comdt Menguy, moest voor het eerst sinds de oprichting van de "Amicale" verstek laten gaan wegens ernstige ongesteldheid. Als zyn plaatsvervanger trad op Comdt. Gautier, die op de Almene vergadering tot Ere Albatros gepromoveerd werd.

Onder het grote aantal deelnemers bevonden zich de bekende Zeezuivel uit de oorlog 1914/1918, Graaf Felix von Lukner, thans 86 jaar oud