



---

## Dick Gooris: Shell Tankers



### Herinneringen

D.Gooris Oud Hoofdwerktuigkundige.

#### AAN / INLEIDING

Binnen enkele weken hoop ik, *Dirk Gooris*, mijn 90ste verjaardag te vieren. Tijdens een etentje werd de invulling/viering daarvan besproken. Tevens kwam mijn werk in vroeger jaren ter sprake. De vraag kwam naar voren waarom ik niet eens wat meer inzicht kon geven over mijn werk bij Shell Tankers en Amoco. (American Oil Company) Zij hadden mij als vader weg zien gaan en terug zien komen na (zeer) lange tijd. In de begin periode was dat 16 maanden.

Dat die thuiskomst effect had op de voor hen gebruikelijke manier van leven en doen zal duidelijk zijn. Schrijf eens wat op over mijn ervaringen was de idee en vraag. Voeg daarbij dat recentelijk mijn vrouw is overleden en ik volgens de kinderen nu zeeën van tijd heb om dat eens te gaan doen. Dat de tijd zijn tol vergt ten aanzien van de herinneringen is begrijpelijk. Over de vraag heb ik wel even moeten nadenken omdat alles natuurlijk niet allemaal rozengeur en maneschijn is geweest. Hierin klinkt geen verwijt omdat ik besef dat verschillende mensen onder verschillende omstandigheden al of niet rationeel denken en/of handelen. Mijzelf inclusief. De tijdgeest is drastisch veranderd.

Het betreft hier alleen de periode van ruim 32 jaar bij Shell Tankers. Van Sept. 1950 tot Febr. 1983. Waarschijnlijk zal het alleen voor oud collega's een 'o-ja' gevoel oproepen.

Ik zal proberen om zaken of ervaringen die elkaar raken of verband hebben met elkaar bijeen te zetten. Het zal zeker GEEN chronologische volgorde worden omdat verscheidene zaken zich over meerdere jaren tegelijk afspelen. En sinds lange tijd is Shell Tankers (STBV) ter ziele. Over wat de oorzaken zijn van de teloorgang van de Nederlandsche koopvaardij kunnen veel argumenten aangedragen worden. Steekhoudend of niet. Maar jammer is het wel. Het is nu tijd om eens aan het verslag te beginnen.

Juli 2019 *Dick Gooris* Vlissingen.

## AANVANG

Na 5 jaar oorlog, gebombardeerd worden, de hongerwinter en een loop van 200 km in Januari '45 van Schiedam naar Hardenberg eindigde deze nachtmerrie voor mij in Juli 1945. Door gezinsomstandigheden ben ik naar Dreischor verhuisd en heb in Zierikzee de 6de MULO (B) op rij bezocht en geslaagd. Daar ik in Schiedam dicht aan het water opgroeide en vrienden en kennissen ook wel met de zee te maken hadden of wilden gaan varen viel de keus op een carrière op zee te gaan maken. Nadat mijn vader contact had gezocht met de directeur van de Zeevaartschool in Vlissingen, de Hr. P Vijn, (Een schitterende en alom gewaardeerde man ) werd ik in contact gebracht met kapitein van Eerde namens de Nederlands Indische Tank Stoomboot Mij. Na een vriendelijk gesprek kon ik een studiebeurs krijgen voor de 3 jarige BM opleiding tot werktuigkundige in Vlissingen. 2 jaar school en 1 jaar vaar praktijk met een memoriaal van gebeurtenissen en ervaringen in de machinekamer. Daarop aansluitend kreeg ik een contract van 2 jaar, en studeerde ik in de schooljaren 1948-1950. Tijdens die schooljaren leerde ik mijn toekomstige vrouw kennen. En zo vertrok ik, groen als gras, met de Willem Ruys op mijn verjaardag 8 Sept. naar Singapore. Uitgezwaaid door familie en Maria.

Het was na 3 jaar en een week (!) dat ik met de Taria voor het eerst weer voet op Nederlandsche bodem zette. De zwarte bende (douane) kwam ook aan boord. Namen 20 sigaretten in beslag omdat ze niet op het papiertje "In te voeren goederen" stonden. Welkom thuis. Voor die tijd was zo'n lange duur de gewoonste zaak van de wereld. Naar Dreischor waar de watersnoodramp ook 2 meter in het huis had gestaan. Eerst alles weg bij bovengenoemd bombardement en de uit het puin geredde delen en foto's nu definitief verdwenen in het water.

In de daarop volgende 29 jaar werden de omstandigheden langzaam maar zeker verbeterd. Ik maakte nog 2 contracten van elk 16 maanden waarna de duur langzaam maar zeker uiteindelijk in de laatste jaren terug gebracht was tot 4-5 maanden. Na een contract van 13 maanden op Curaçao zag ik voor het eerst mijn dochter van, u heeft het al uitgerekend, 4 maanden. Als je daar nu over nadenkt vraag je je af hoe dit allemaal mogelijk was. Ook hier geldt weer, het paste in dat tijdsbestek. Het zijn de vrouwen op het thuisfront die hier alle lof voor krijgen. Hetgeen mij op mijn eerste anekdote brengt. Voor kantoor en vlootpersoneel voor zover aanwezig werd een Nieuwjaars receptie gehouden in het Groothandels gebouw. De echtgenotes werden niet uitgenodigd (!) Gezien de extra last die zeemansvrouwen hebben om een goede huishouding te bestieren, zonder de hulp van een echtgenoot, is karakter nodig. Zonder een sterk thuisfront loopt een carrière op zee op de rotsen. Nu had ik al eens zo'n Nieuwjaars ceremonie meegemaakt dus ik was van de situatie op de hoogte. Niet alle namen kan ik mij herinneren of noem ze niet om redenen en vermeld ze dan met ///. Na de gebruikelijk speeches en handgeklap kwamen in volgorde, met de directeur natuurlijk voorop, een paar lagere goden in het gevolg, naar voren om zich te mengen en te verstaan met het personeel en bezoek. Nu kwamen zij door een gangpaadje met aan een zijde een hekje en aan de andere zijde een dichte wand. Nu had ik mijn Maria meegenomen en hebben we ons strategisch opgesteld aan het eind van het gangpaadje/hekje. Zo kon ik toen de directeur uit het paadje zien komen en hem zeggen: Mijnheer /// mag ik u even voor stellen, dit is mijn vrouw. Geen ontkomen meer aan. Oh leuk mevrouw Gooris. Prettig kennis met u te maken!!! Daarna de rest van de top. Ziet u het voor zich? Die koppen? Schitterend, zij was de enige van de vloot. De jaren daarop werden alle vrouwen uitgenodigd...

Dan moesten er de nodige diploma's gehaald worden. Hiervoor werd studieverlof gegeven. De lengte daarvan hing samen met de gemiddelde duur die de studie vereiste. Op deze weg zijn er velen gesneuveld. Waaronder werktuigkundigen (voortaan wtk's genoemd) die in de oorlog gevaren hadden. En niet aan studie toegekomen waren. De wettelijk vereiste vaartijden om aan een bepaald examen/diplomate te mogen deelnemen was voor de wtk's een grote hobbel. Immers, de verlof en studietijd moeten daar nog bij opgeteld worden. De diploma's in de scheepvaart waren nogal bijzonder. Wilde iemand naar zee en een functie als wtk ambiëren dan konden verschillende wegen gevolgd worden. Na de ambachtsschool de tweejarige opleiding voor het Voorlopig Diploma. De tweejarige opleiding voor het diploma AM. De tweejarige opleiding voor het diploma BM. Allen onder

het voorbehoud van het bij te houden memoriaal gedurende 1 jaar. Het BM diploma gaf vrijstelling voor het later beschreven B1 examen. Voor beide eerste opleidingen VD en AM was dit een flinke opgave. Na goedkeuring van het memoriaal moest 1 jaar vaartijd behaald worden om deel te mogen nemen aan het "A" examen. Maar door het contract met NIT kwam daar aansluitend 1 jaar bij. Na het A diploma werd voor het B2 examen 2 jaar vaartijd geëist. Het C1 diploma kon in feite vlak na het B2 diploma behaald worden. Dat heb ik er weinigen of geen zien doen. Daarna het sluitstuk. De vaartijd voor C2 bedroeg 3 jaar vaartijd. Velen zijn gesneuveld op zowel B1 als op C1 met: natuurkunde, werktuigkunde, sterkteleer, elektrotechniek, brandstoffen en tekenen. Voeg daarbij ook nog de extra gemaakte vaardagen omdat men aan een nieuwe vaarperiode begonnen was en nog net niet genoeg vaardagen had. Het was Vrijdag 13 Dec. 1963 dat ik 34 jaar oud mijn handtekening onder mijn laatste, het "C2" diploma zette. In totaal, na de zeevaartschool, 13 jaar. Vergelijk dit, in den brede, met het huidige onderwijs. Met dit diploma mocht ik op elk Nederlands schip van elke grootte dienst doen als 1ste wtk. En zoals de wet voorschrijft: Verantwoordelijk voor een veilig en voortdurend bedrijf. (!) Denk daar maar eens over na. Doordat mijn verjaardag op 8 Sept. is mocht ik niet naar de lagere school omdat de limiet 1 Sept. was. Voeg daar nog een verlies van een jaar in de oorlog dan blijft altijd nog de respectabele leeftijd van 32 jaar over.

Voor de stuurlieden was een andere weg gebaad. Had iemand als matroos een jaar gevaren dan mocht hij opgaan voor het diploma "Derde rang"/3de stuurman. Hij kwam zo als de uitdrukking was "van de koude grond". In de begin jaren vormde zij de grootste instroom. Dan een tweejarige opleiding voor het diploma AS dan wel BS. Voor beiden gold ook een memoriaal voor 1 jaar bijhouden wat voor een BS'r gelijk zijn 3de rang opleverde, waar AS nog examen moest doen. En dan was er zelfs een eenjarige opleiding op de Kweekschool voor de Zeevaart in Amsterdam. Ook die hadden met het memoriaal gelijk de 3de rang in hun zak. Aan deelname voor de 2de rang waren geen voorwaarden verbonden. De vaartijd benodigd om deel te mogen nemen aan het examen 1ste stuurman bedroeg 2 jaar. De paden liepen dus nogal verschillend van elkaar, eufemistisch gesproken.

Ik haalde net de mensen aan die in de oorlog gevaren hadden. Aan de kant van de wtk's was dit veelal de 1ste wtk (aan boord de hoofdwtk dan wel "de baas" genoemd) en de 2de wtk. Bij de stuurlieden was dit de kapitein. Dat was ook te zien in de zogenaamde promotie lijst. Toen ik net begon waren er zeker 20 2de wtk's die geen C diploma hadden en dus ook niet in aanmerking kwamen voor promotie, gezien de wettelijke eisen. Bij de stuurlieden was geen diploma tekort. Iedereen had zijn 1ste rang. Oorzaak lag in de oorlogsjaren. Nu waren er, zeker in de 50' jaren, nogal strenge hiërarchische regels. Zo had je de "hoge druk" tafel in de midscheeps waar de kapitein, 1ste stuurman en hoofdwerktuigkundige zaten. Alle andere officieren aten in de eetzaal op het achterschip. Nu werd er ook nog eens gesproken over een zg. tafelhoofd. De functie daarvan is me altijd ontgaan. Totdat er een nieuwe derde stuurman aantrad, vers van de Kweekschool voor de zeevaart hierboven aangehaald, en met veel bravoure zitting nam aan het hoofd van de tafel. Voor die oudere 2de wtk, meestal in de leeftijd van de 40+', was dit wel een bijzondere ervaring. Een blaag aan tafel, nog nat achter z'n oren, die het eerste appeltje van de schaal opeist! In de loop van de jaren heb ik gelukkig maar 2 of 3 van die figuren meegemaakt. Ik heb me wel afgevraagd hoeveel uur indoctrinatie men op dat schooltje besteed heeft aan die verwrongen denkbeelden en daar blijkbaar tijd voor had. Nadat ik met verlof kwam en naar het Groothandelsgebouw ging werd ik bij kapitein /// toegelaten. Na wat inleidend gekeuvel heb ik bovenstaande te berde gebracht. Dat hier de verhoudingen met voeten getreden werd en de 2de wtk toch zeker aan de hoge druk tafel hoorde te zitten. Even ter zijde, in die wachtkamer hing toen het schilderij van de Ondina in oorlogstijd. Niet te weten dat ik later nog eens hwtk op de nieuwe Ondina zou worden. In mijn daarop volgende contract periode zag en hoorde ik dat er een schrijven van kantoor gekomen was dat de 2de wtk onmiddellijk uitgenodigd moest worden om aan de hoge druk tafel zitting te nemen.

Aan boord lopen de werkzaamheden volgens een heel oude gewoonte. Wachten van 4 uur op en 8 uur af, en wel van 8-12, 12-16, 16-20 en zo de klok rond. Een werkmenu waar ik mij goed in kon vinden. Ik heb bijna 7 jaar de 12-4 wacht gelopen als 3de wtk. Heerlijk! Overigens kwam daar ook nog het overwerk bij. Voor mij was dat van s'morgens 9-11. En wel 4 dagen per week. Onbetaald. Later werd er voor betaald maar bleek overwerk plotseling niet meer zo noodzakelijk. Elk opgeschreven uur werd toen gecontroleerd en verantwoord, uiteraard. De 1ste stuurman en 2de wtk ontvingen een vaste beloning (72 uur?) ongeacht het aantal overuren dat gemaakt werd. Het werd als een vast onderdeel van de salariering/gage gezien. De kapitein en hwtk liepen geen wacht. Die bleven achter de hand als omstandigheden dat vereisten en voor het geval dat. In volgorde liepen de 4de, de 3de en 2de wtk samen met een 5de de wacht. Zo had een ieder zijn vaste werkzaamheden, globaal gezien althans.

De 4de zorgde voor hulpmotoren, ketel etc. De 3de had alle elektriciteit onder z'n hoede. De 2de had het "overall" toezicht en deelde de werkzaamheden in en stuurde de, meestal Chinese, bemanning van de machinekamer aan voor onderhoud. Als leerling denk je: was ik maar 5de dan ben ik van dat

memoriaal af, dat iedere week door de hwtk besproken en afgetekend moest worden en ik nieuwe opdrachten kreeg. Veel tekenwerk met zweetdruppeltjes op je papier want airconditioning was iets van horen zeggen. Was dat maar klaar! Als 5de denk je: was ik maar 4de, m'n eigen wacht met de daarbij behorende verantwoordelijkheden. Enzovoort. Totdat je je aanstelling als hwtk dan wel gezagvoerder krijgt. Dan beseft je dat je er vanaf nu wel alleen voor staat. Of en hoe je die verantwoordelijkheden invult verschilt natuurlijk met de persoon. Laat ik het er op houden dat er werkelijk extremen voorkwamen. Om de zweetdruppeltjes een beetje binnen de perken te houden plaatsten we een half, in lengte doorgezaagd, verblik in de poort, een windhapper. Voor de onbekende in de zeevaart, een poort is een rond raam dat aan de binnenzijde met 3 knevels dichtgedraaid kan worden. +/- 30 cm rond. In de haven deed je er goed aan dat ding uit de poort te halen want anders viel hij meestal ten prooi aan een van de staalkabels die bij het meren gebruikt werden. Trouwens ook bij slecht weer. Een klets water had je al gauw te pakken. Zo was het op de Ovula, mijn eerste NIT tanker. Ook zaten we een tijdje met z'n tweeën, kooien boven elkaar, in een hut. Het was wel aanpassen geblazen. Voor de stuurlieden gold eenzelfde verdeling. De 1ste stuurman 16-20 wacht behandelt de lading en het scheeps-onderhoud, de 2de stuurman 0-4 wacht het bijhouden van de zeekaarten en de 3de stuurman 8-12 wacht o. a. de reddingboten. Aan de dek-dienst waren een aantal matrozen Chinezen, Nederlanders of Spanjaarden toegevoegd voor wachtlopen op de brug en onderhoud van het dek en opbouw. Geleid door de bootsman, ruwweg gesteld. Eenzelfde kleinere groep viel onder de machinekamer geleid door de voorman. Hieronder vielen ook nog twee pomplieden. Beide groepen hadden een eigen kombuis en soort eten. De koks van de machinekamer groep kookten ook voor de officieren. De kachels, olie gestookt, in de beide kombuizen eisten nogal wat onderhoud. De olietank stond bovendecks op het achterschip met als gevolg bij vriezend weer dicht, gestolde leiding. Koks in paniek. Met een flinke brander werd de leiding weer ontdooid.

Er liepen echter wel wat werkzaamheden, de lading betreffende, die door beide diensten verricht moesten worden. Zoals bijvoorbeeld de lading verwarming. Op sommige reizen moest de lading op een bepaalde temperatuur gehouden worden om de viscositeit wat in de hand te houden. Daartoe waren aan dek stoomleidingen aangebracht die naar elke tank een connectie hadden met toe en afvoer. De "dekdienst" nam de incidentele lading temperatuur op en bezorgde de uitkomsten aan de 2de wtk. Hij of een van de andere wtk's moesten dan aan de hand van de gegevens wat meer of wat minder verwarming geven. Bij overslaand water was dit geen pretje. Meestal werd er een beetje bijgestuurd.

Dan had je ook nog het leiding systeem. In elke tank tenminste een afsluiter en cross verbindingen met andere tanks met afsluiters. Meestal waren er over het geheel genomen zo'n 10 x 3 is 30 tanks. Een heel gedoe wat culmineerde in de zogenaamde pompkamer. Hier bestond de mogelijkheid om elke hoofdleiding aan te sturen of te verbinden. Om het schip te behoeden voor breken zal er systematisch gelost dan wel geladen moeten worden. Waarbij afhankelijk van het moment van verandering, tankniveau, van dan wel naar of van bepaalde tank(s) er afsluiters in de pompkamer open of dicht gedraaid moesten worden. Ook hier kwam de werktuigkundige dienst om het hoekje kijken. De 2de wtk was namelijk verantwoordelijk voor het goed zetten van betrokken afsluiters tijdens het laden en lossen. Die werd dus bij nacht en ontij uit zijn hut gehaald om de pompkamer in te duiken. Tig keer per dag/nacht.

Was de lading gelost en waren we op de terugweg dan moesten de verwarmingspiralen in de laadruimten, tanks, getest worden op lekkage. De gang van zake was als volgt. Enkele dagen werden er zeilen opgehangen die als er tenminste wind stond de ladingtanks moesten ontgassen. Samen met een andere wtk doken we een nagenoeg gasvrije tank in. Gasmeters of kanariepietjes waren er niet. Na een seintje van beneden in de tank zette op dek de voorman de stoomkraan vol open. Als gevolg kon je zo in de tank de hitte zich al stomend door de leiding zien voortlopen. Die begon dan te roken en kon je dus zien hoever de "verhitting" was. Geen gesis of geblaas? Dan uiteindelijk snel weg wezen. Klimmen over kiel en stringers. Oppassen niet in de glibber te vallen en dan +/- 12 meter omhoog op een steil stalen trapje. Haasje repje. Buiten de tank had je dan wel zeker 5 minuten nodig om niet om te vallen. Dat waren nog eens tijden! Kortom, het laad en los systeem was een gezamenlijke operatie. Dat een en ander vragen opwierp zal de geïnteresseerde lezer duidelijk zijn. Het heeft nog jaren geduurd voor dat die verantwoordelijkheid voor het pompkamer gebeuren geheel bij de "dekdienst" in de stuurhut werd gelegd. En de 2de wtk werd bedankt.

In de haven werd gebruik gemaakt van het niet in bedrijf zijn van bepaalde werktuigen om deze na te zien of te repareren of om te kijken of ze het nog deden. De mogelijkheid om de wal op te gaan was, gezien ook de wacht die gelopen moest worden, beperkt. Veel hing af van de inzichten van de 2de wtk. De plaats waar gelost dan wel geladen werd lag meestal ver van de stad. Neem bijvoorbeeld Europoort. Indertijd verzorgde de "Mission to Seamen" vervoer naar Rotterdam. Ook hadden zij daar een soort hotelletje waar overnacht kon worden. Kortom, het "stappen" was maar betrekkelijk. Zowel in Pladjoe (Zuid Sumatra) als in Balikpapan (Oost Borneo) was er, dank zij de raffinaderij ook een Shell

club. In mijn eerste jaren mochten zeelui niet in de club in Balikpapan komen. Later, nadat er stampen over gemaakt werd, mochten we tussen bepaalde tijden binnen komen. Dit gaf een min of meer toen geaccepteerd beeld weer hoe over zeevarenden gedacht werd. Later als hwtk had ik daar een bijzondere ervaring. Met rugklachten was ik in contact gekomen met een dame in de bewegingsleer, mensendieck. Zij vertelde dat haar man en ander raffinaderij personeel daar in Balikpapan als vergelding om het leven was gebracht door de Japanners en daar begraven lag. Ik heb toen beloofd dat als ik er weer kwam foto's zou maken, indien mogelijk. Die kwam er al vlug met een "K" boot. Bij aankomst komen er diverse mensen aan boord die graag het een en ander willen waaronder medicijnen. En natuurlijk sigaretten en graag een hapje eten. Arme sloebers was mijn gedachte. De kapitein, P. Sandee, vroeg na uitleg aan de politie of die mij naar de begraafplaats konden brengen. Dat was geen enkel bezwaar en s'middags werd ik met een militair met geweer in de achterbak naar de begraafplaats gereden. Daar wachtte mij een daar wonende tuinman op die de begraafplaats onderhield en mij gelijk kon vertellen waar de betreffende man lag. Ik heb daar minutenlang gestaan met alleen het ritselen en lispelen van de boomblaadjes als geluid. En werd ik diep geroerd over wat daar vroeger had plaats gevonden. Alle werknemers vermoord. Een werkelijk keurig onderhouden plaats. Een nooit vergeten moment. De foto's werden in dank aanvaard. Over Pladju zou ik een boek kunnen schrijven. Die de wacht hadden bleven aan boord. De rest van de officieren begaven zich onder leiding van kapitein van Vriesland naar de club. Vriendelijk en gezellig. Film bekijken en daarna wat geklets met walmensen onder het genot van een biertje, totdat die 'ouwe' (oneerbiedig gezegd maar in tegenstelling bedoeld!) een seintje gaf en iedereen zich naar boord begaf. Dat was dan gelijk het moment voor "voor en achter" waarna we met een luid tabe op de stoomfluit langs de club weer de Moesi op gingen, naar Singapore of wherever..

Mijn eerste schip als hwtk was de Kopionella. Om op alles voorbereid te zijn had ik een goede verrekijker en Philips radio gekocht, speciaal voor de korte golf. Nou, die heb ik niet lang in bezit gehad. Redelijk in het begin van de Moesi was een ankerplaats nabij een klein zijriviertje. Daar leefden een groep vissers die met hun sampan, bootje, langsij kwamen om wat handel te drijven, onder andere. Als je nu ooit van je leven een lekkere ananas wil eten moet je daar zijn; onovertroffen van smaak. En natuurlijk garnalen. Niet alleen de Chinezen waren er gek op maar wij ook. Maar er zat ook een duistere kant aan deze mannetjes. s'Nachts werd ik wakker en stond er een leunstoel voor de deur van de slaap hut naar de woon hut. Hoe komt die daar nou was de eerste gedachte. En ja hoor, radio en verrekijker foetsie, gestolen... Ik heb maar geen uitvoering gegeven aan mijn aandrang de bootjes tot zinken te brengen. Uiteindelijk waren het ook maar arme donders, maar toch.

Er waren aan boord zogenaamde zwarte boeken. In het Engels waarin en aantal zaken werden verteld, werden vereist etc. Kortom, niemand keek er in. Nadat ik in '63 mijn C had werd ik opgebeld door de Hr. Vis van Heemst. Een zeer aimabele man die vroeg of ik een beetje Engels sprak. Toen ik zei dat ik MULO had werd ik prompt naar het Londense hoofdkantoor van Shell gestuurd. Samen met een Engelse hwtk werden we aan het werk gezet om de technische kant van dat zwarte boek te herzien/herschrijven. Voor mij een mooie tijd om goed Engels te leren spreken en met de collega's van het kantoor daar om te gaan. Vrijdagsmiddags, gelijk na kantoortijd, ging de afdeling naar de dichtstbijzijnde pub en was het Tom, Dick en Harry. Maar op kantoor was het Mister zus of zo. Wel geinig. Mijn onderkomen was de Lensbury Club in Teddington, aan de Thames, vlak bij Kingston. Daar Londen toen Zondags uitgestorven was ging ik nogal eens met de dubbeldeks bus naar het begin van de landingsbaan op Heathrow. Prachtig om in gedachten de krachten die op een landend vliegtuig spelen aan je gedachten voor te leggen. Daar zat ik achter een trafo huisje lekker in het zonnetje. Dit feest duurde 8 maanden. Ik heb het als een heel waardevolle en gezellige periode ervaren. Het boek had je wat mij betreft zo in zee mogen gooien. Indekken en handvatten geven voor het geval dat.

Daar zittende kreeg ik mijn aanstelling als hwtk. Samen met mijn Maria besloten we dat ik bleef varen. Ik had namelijk een kruiwagen voor Lloyds Register of Shipping als Surveyor en een plaats bij Akzo-Nobel in de technische dienst. De personeelsmanager van dit laatste bedrijf schaalde mijn ervaring en diploma in tussen ing en ir met de navenante beloning. Echter nu werden de kinderen wat groter en bestond de mogelijkheid tot meevaren van mijn vrouw. Daarvoor kon dat ook wel maar dat gaf gauw moeilijkheden met plaatsing van de kinderen. Wie, wat en waar. Niet iedereen is happig op het in huis nemen van, in dit geval nogal levendige kinderen. Overigens heeft zij een paar mooie reisjes mee mogen varen. Een keer stond ze in de startblokken om naar Kaapstad te vliegen om op de Macoma mee te varen toen een helikopter trammelant kreeg en op een Engels schip klapte. Die ging met helikopter en al aan dek naar Engeland. Daarna uitsluitend tweemotorige heli's voor proviandering. De reis naar Kaapstad van Maria werd afgelast.

Met de voeding bestelde de kapitein en ik een kistje goede Zuid Afrikaanse rode wijn. Heerlijk. De procedure ging als volgt. Tegen half 6 tikte de commodore kapitein, W. Kuyper op de deur. Meester blijft u een sherry of een wijntje? Graag kapitein! Waarna in zijn hut dit gelag plaats vond. 1 glas. De

volgende dag was mijn beurt. Tik tik.., Ja? Kapitein heeft u zin in een sherry of wijntje? Graag meester. Maar nu bij mij. Ik heb 3 maal met hem als kapitein mogen varen, een waar genoeg. Zittend aan de bar rond 12 uur ging het brandalarm! Paniek. Het bleek in een lege hut te zijn waar iemand achteloos een peuk in het vuilnisbakje, waarin ook poetskatoen zat, vlam gevat had. Nu wilde het geval dat ik als hwtk een nieuw laken uniform aangeschaft had. Goed prijzig. Na afloop van de brand was dat doordrenkt van zeewater en blusschuim. Verhaal halen was niet mogelijk. Beiden namen we bloemzaden mee naar boord om die in de vensterbank op te kweken. Zowel bij hem als bij mij bloeide van alles. Ook met zijn jongere broer, Tjalle heb ik het genoeg gehad te mogen varen. Een groter verschil bij broers kun je je niet voorstellen. Immers, Tjalle liep overal achteraan met als voorbeeld zijn broer wat hem dus thuis ook als voorbeeld ingepeperd werd. Een goed mens.

Buiten de boekenkist die op elk schip aanwezig was hadden we weinig lectuur. Een vast boekje, uitgegeven door de Kapiteins Vereniging, werd door de Mij. aan boord gestuurd. Interessante artikelen over aanvaringen met uitspraken van de Raad voor de Scheepvaart. Een soort rechtbank die ook de bevoegdheid had de vaarbevoegdheid voor kortere of langere tijd in te trekken. Een gevreesd instituut. Tijdens een bijeenkomst van die kapiteins werd het voorstel besproken om de 2de rang af te schaffen. Immers de studiestof was al gedeeltelijk behandeld bij de 3de rang en het restant bij de 1ste rang. Het voorstel werd verworpen omdat, zo werd gesteld, de wtk's nog meer noten op hun zang zouden krijgen.

Ten kantore werd het plan opgevat om eens te horen hoe men aan boord over zaken, breed genomen, dacht. En wellicht verbeteringen aan konden dragen. Duidelijk werd gesteld: "Alles onder strikte geheimhouding". Het werd gebracht onder de naam van het PIP team. Waarop het sloeg was niet duidelijk maar ook niet van belang. Bij voorbaat werd er aan boord meesmuilend over gedaan. Naar later bleek, terecht. Hiertoe werden een kapitein en een hwtk afgevaardigd. Alle ideeën/problemen opgenomen met individuele personen gehouden en klaar. Nu maar afwachten. Na de reis op kantoorbezoek bij den Hr. Den Bakker, hoofd technische dienst en adjunct directeur. Daar werd mij de vraag voorgelegd waarom ik zus of zo over dit of dat dacht... Waarop ik mijn verbazing uitsprak waar zaken als boven genoemd toch onder de pet zouden blijven? Dan wordt er misbruik gemaakt van goed vertrouwen en verwacht je geen manipulaties. Wel ben ik een ervaring rijker de deur uit gegaan. Overigens een man waar ik veel respect voor had maar waar menige superintendent (!) voor bibberde. Ik had hem later nog graag wat vragen voorgelegd. Voor mij zakte de afgevaardigde hwtk af als een gieter.

De brandstof aan boord voor motor of ketel was wel eens verschillend van kwaliteit. Zo hadden we in de Perzische Golf ruim 4000 ton brandstof geladen in de Lepton. Een in Nederland gebouwd schip, bij Verolme, dat voor zover ik weet het grootste was. Een kleine 320.000 ton en 353 meter lang en 55 meter breed. Met de fiets over het dek want daar kun je niet heen en weer gaan rennen. Kortom, een groot schip. Vanuit Arabië naar Europa. Allengs werd echter duidelijk dat de luchtvoorziening of doorvoer door de ketel problemen gaf. Zoiets had nogal wat consequenties. De hulpketel moest opgestookt worden en de hoofdketel geïsoleerd. Na controle bleek de economiser volledig verstopt met roet. De economiser is een warmte wisselaar met schijven rond de pijpen voor betere warmte overdracht. Dus, zeilen gespannen om het zeewater op te vangen en af te voeren waarmee het geheel schoon gespoten werd. Gelukkig kwam het er goed af. Waar ik uit ervaring wist dat dit wel eens erger kon zijn. Maar, na de schoonmaak bleek er een halve meter water in de vuurhaard te staan. Een lek in het zeil. Nu is zo'n ketel van een flink formaat. Van brander hoogte tot vloer al gauw 5 meter of meer. Wat nu. Uit de voorpiek een klein armen en benen pompje (zuigerpomp) gesloopt en met slangen de vuurhaard in laten zakken en leeg gepompt. Alles weer dicht gemaakt en aanstalten gemaakt de ketel weer op te stoken. Nu waren er twee stations voor de bediening. Een ter plaatse naast de ketel en een in de controlroom. De bouwer of opdrachtgever van dit geheel had daar twee firma's voor ingehuurd namelijk Siemens en Westinghouse. In die samenhang haperde het. Was de ketel eenmaal ter plaatse aan de praat dan moest er nog overgeschakeld worden naar de controlroom. En daar ging het o. a. mis. Tekeningen gaven geen uitslag. Echter, op een of andere wijze lukte het op een gegeven moment. Mijn bedenkingen tegen ver doorgevoerde automatisering werden er niet beter op. Na iets meer dan 3 dagen waren we weer slaags. Londen blij (!) Het had hier en daar wel wat voor onrust gezorgd. Begrijpelijk. Nu had deze ervaring nog wel een staartje. Na wat uitleg aan G. Veldt die toen nog zulke specifieke zaken behandelde werd Siemens gevraagd even langs te komen. Zo zaten we met z'n vieren rond de tafel. Al snel werd duidelijk dat een persoon een tee zake kundige man was die er echter ook maar bij opgetrommeld was. De andere was, mag ik het zeggen, de hotemetoot. Uiteraard lieten Gerard en ik de man rustig zijn verhaal doen. Wat er kaarsrecht gezegd werd dat we er geen verstand van hadden omdat dat te specifiek en ingewikkeld was. En je toch meer geleerd moest hebben dan een wtk. Leuk om te horen! Na wat tekeningen van hen op tafel te hebben gelegd ter confirmatie werd beaamd dat dit toch wel de goede tekeningen waren zoals van (hun) nieuwbouw. De tekening van de voeding-pomp bevatte namelijk 5 modules. Daarna hen uitgenodigd ter plekke te gaan kijken. Nu had

ik de idee dat de 2de man zich al een tijdje niet prettig voelde. Na openmaken van de kast heb ik gevraagd hoeveel modules meneer telde. Nou dat was duidelijk. 3 stuks. Consternatie! Waarop ik m'n gram kon halen door op te merken dat we dan misschien te stom waren voor de elektronica maar wel konden tellen. Heerlijk. Opdracht: tekeningen herzien. Nooit heb ik zo'n dikdoener in elkaar zien kruipen. Gerard en ik hebben er smakelijk om gelachen. Het punt was dat ik voor de Lepton in Haugesund (Noorwegen) had gezeten. Ik heb daar ruime ervaring opgedaan met de Fulgur waar alles elektronica was wat de klok sloeg. Waarover later meer.

Ik durf te stellen dat ik de Shell man ben die de meeste uren over de neus van een schip heeft gehangen. Omdat ik vast ritme aan boord had, vroeg naar bed, vroeg op. Doe ik nu trouwens nog. Dus s'middags na het wachtblaadje te hebben ingekeken op naar het dek. Daar liep ik dan dik een of twee uur heen en weer wat op voorgenoemde Lepton maar ook op elk ander schip een lekkere wandeling was. En dan op de neus. Het is zo verschillend wat en waar je iets ziet. Op een reis van Sydney naar Panama zie je bijna niets. Glashelder water maar geen vis te zien. Maar rond de Filipijnen was het een feest. Vliegende vissen zo groot als haringen met een kleurenpracht in hun vinnen dat niet te geloven is. En reken maar dat ze een eind door de lucht gaan. Soms even met de staart als een soort peddel er weer de vaart in zetten. Adembenemend mooi. Op de Atlantische Oceaan is meer verscheidenheid. Veel dolfijnen (noem ik ze maar) die zonder bewegen voor de boeg uitgaan. Geen beweging te zien en toch met 15 mijl door het water. En, plots, sprong omhoog, wat gelijk door de andere wordt overgenomen. Een ongelooflijk mooi en leuk spel. En dan kijken of je niet een uitblaas ziet van een walvis. Daar heb ik een mooie en een heel vervelende zaak mee meegemaakt. De mooie was op weg van Curaçao naar Boston. Op een gegeven moment zwom een kanjer naast het schip. Ongelooflijk wat een beest en vlak onder de oppervlakte. De tweede, minder mooie ervaring was dat we s'middags bij mij een borreltje zaten te drinken en de 2de stuurman ons waarschuwde dat hij net een walvis had overvaren. En wij renden naar buiten waar we nog goed in het kielzog gespartel en bloed zagen. Dat doet pijn. Lag wellicht aan de oppervlakte te slapen. Iedereen was ontdaan.

Een tweede gebeurtenis die mijn hele leven tot nu toe is bij gebleven was het zicht op een komeet. Ik was geabonneerd op het weekblad Time waarin vermeld werd dat binnen afzienbare tijd een komeet te zien zou zijn. Inmiddels heb ik internet afgeschuimd of ik de naam nog, een Japanse, kon achterhalen. Wel werd verteld dat hij maar op weinig plaatsen te zien zou zijn. Dat was dan wel op de Stille Oceaan. En daar voeren we nu net. Met de stuurman afgesproken dat zodra die te zien zou zijn ze me uit de kooi moesten bellen. Geen probleem. En ja hoor, na zoveel dagen werd ik tegen een uur of drie uit bed gebeld. Ook dit beeld staat met diepe krassen in mijn geheugen gegrift. De kern schat ik op zo'n 50 graden hoog en daaronder een staart die, iets overdreven, bijna de horizon raakte. En niet zo'n rot straaltje maar een dikke majestueuze bundel. Om stil bij te staan. Dat heeft een paar dagen geduurd. En dan vanaf de brug, doodstil, dat aanschouwen heb ik echt als een voorrecht beschouwd. Met een schitterende sterrenhemel. En nu we toch bezig zijn met natuurverschijnselen wil ik iets zeggen over de sterrenhemel op het Zuidelijk halfrond. En wij zaten nogal zuidelijk namelijk op weg naar Nieuw Zeeland. Midden in de nacht, prachtig rustig onbewolkte lucht. En daar ontspant zich de zuidelijke sterrenhemel. Met, al gauw gevonden het bekende Zuiderkruis. Een adem benemend mooi schouwspel wat je je niet voor kan stellen als je zelf niet gezien hebt. Voor het BM examen moest je onder andere zowel de Noordelijke als de Zuidelijke sterrenhemel kunnen tekenen. Nuttig?

En op een reisje naar Stockholm waarbij mijn Maria meevoer gingen we toch ook nog even over het neusje kijken. En dat werd beloond! Een groep dolfijnen (?) voor de boeg die steeds uit het water sprongen. Maar, wat men noemt, de zee lichtte! Dat betekende grote groene vlammen die opspatten als ze vol terug in het water kletsten. Ook dit een heel mooie herinnering.

Met de Murena heb ik een contract gemaakt van dik 15 maanden. Het vaarpatroon was voornamelijk Miri – Japan. Als je slecht weer wil hebben moet je dat ritje maken. Tot aan de Filipijnen gaat het wel, maar zodra de neus daar bovenuit komt was het prijs. De ene orkaan na de andere. Een keer hebben we 3 dagen niet geweten waar we zaten. Geen sterretje, niets. En de sparks, de marconist, kon er ook niets van maken. Op een reis zijn we naar Hiroshima gegaan. En daar de stad en het atoom museum bezocht. En natuurlijk de restanten van een koepel gebouw dat op alle plaatjes staat. En ja, dan denk je ook terug aan Balikpapan. Maar toen dacht ik terug aan een oom en tante, Gooris zijde. Tante was directrice geweest van een Mulo op Celebes. In het kamp gezeten op Java. Oom Jo was namens de regering bij de sultan van Surakarta gestationeerd. Hij werd per schip naar Japan gebracht en is daar overleden. Nu was de Murena, een dubbelschroefs schip, omgebouwd van luchtverstuiving naar druk verstuiving met het zogenaamde Wilson Kyle patent. Ik bespaar u de verklaring hoe dat allemaal in elkaar zat. Maar als 3de had ik daar handenvol werk aan. De toenmalige hwtk was verzot op diagrammen. Tegensputteren hielp niet. Dus, kaartjes trekken wat nogal wat voeten in aarde had want de indicator kon dan wel bij een cilinder aangesloten worden maar de aandrijving met een touwtje had heel wat voeten in aarde. En dan 12 cilinders. Doodmoe en bekaft. Maar als kers op de taart, in de

hut 10 lijntjes trekken op elk diagram om het vermogen te kunnen berekenen. Als door een wonder zag ik op een andere reis Japan in Shimoneseke op het Zuid eiland zomaar in een winkel een planimeter liggen. Eerst de precieze werking ervan uitgezocht en daarna los gegaan op de diagrammen. Dat was een uitvinding.

Op een gegeven moment werd ik gevraagd om op kantoor te komen werken. Dat hield in dokvoorbereidingen noteren als opdracht aan de werf waar de dokking plaats zou vinden. Alles in het Engels, natuurlijk. s'Morgens met de trein van 7 uur uit Vlissingen, samen met Karel Wiesner en Leo de Graaf. Deze laatste werkte bij Smit Internationaal. Om 17.00 hr terug met de trein. Leo had zich opgewerkt van sleepboot kapitein tot chef nautische dienst bij Smit. Als er iemand is die ik zowel als persoon en als nauticus zeer hoog had zitten was het Leo. Is veel te vroeg gestorven. Hij rookte toen nog pijp en zaten we in de trein in zo'n gesloten coupe. Zodra er iemand bij kwam zitten werd de pijp voor de dag gehaald en begon het stomen! Het duurde meestal niet lang of men was weg. Lucht blauw! Raam open, klaar. We hebben wat afgelachen. Hij is voor Smit ook naar Vuurland gegaan om met raad en daad de Marpessa, die daar bij Kaap Hoorn aan de grond was gelopen, bij te staan. Een heel interessant verhaal.

Op het kantoor had men toen begin jaren 60 ook de dienst Elektriciteit. Geleid door de Hr. Snel. Ten kantore ontstond de idee om de kennis van de 3de wtk wat op te krikken. Als een van de 5 of 6 gegadigden was ondergetekende er een van. Dat hield in: Voor 3 maanden tewerk gesteld worden bij een bedrijf dat voornamelijk werkzaamheden op het gebied van en met elektriciteit te maken had. Ik ging naar Amsterdam-Noord bij Groeneveld en v/d Pol. Ik heb een kosthuis gezocht en gevonden, vlak bij de pont naar A'dam. Bovendien moesten we op Woensdag op de school van de raffinaderij komen om daar les te krijgen. Tevens, alweer, een memoriaal met opdrachten bijhouden. Al met al een leerzame periode. Vooral op de testvloer. Die werd beheert door een wat oudere man die heel veel van wanten wist. En dat niet alleen maar het ook nog begrijpelijk uit kon leggen. Ik durf te zeggen dat ik van die man pas de/een goede basis heb gekregen wat betreft de elektriciteitsleer. Wat naderhand goed van pas kwam bij diploma C. Een achter liggend plan voor deze opleiding was het plaatsen aan boord van een extra 3de wtk om achterstallig onderhoud op zee en indien mogelijk, in de haven uit te voeren. Samen met een ervaren bemanningslid. Elektrisch of autogeen lassen, draaien etc. geen probleem. Precies zaken waar ik zeker niet voorop in liep noch zin in had. Nood breekt soms wet, maar ik heb dat nooit als hobby ervaren. (In tegenstelling tot ik een 2de en later hwtk mee maakte die de mooiste treintjes uit blik wist te toveren) De eerste boot was de Acila. Een motorschip met prachtige accommodatie. In en na overleg met de hwtk en 2de wtk hadden we een lijst van werktuigen die voor Lloyds elke 5 jaar aangeboden moesten worden ter keuring. Bij aankomst Curaçao de Surveyor aan boord. Die bleek getrouwd met een dame die ik uit mijn schooltijd in Vlissingen kende. Zoiets schiept een band. De pomp of wat het dan ook was lag keurig opgepoetst in exacte volgorde uitgesteld. Goedkeuring was geen probleem. Ik heb toen voorgesteld op de komende reizen (Rotterdam-Willemstad, smeerolie) de uitstaande onderdelen zelf na inspectie te keuren. Daar werd mee akkoord gegaan en werden in Willemstad alleen de certificaten afgetekend. Later, als hwtk, kreeg ik namens Lloyds de bevoegdheid beschreven werktuigen ook zelf te mogen keuren en de certificering door te geven via Rotterdam naar Londen.

Deze reisjes zijn mij als de beste in mijn hele loopbaan bij gebleven. Wat was er aan de hand. Via ons kantoor werden aan directeuren van raffinaderij of ander met Shell verband houdende man en vrouw uitgenodigd voor een enkeltje R'dam-Curaçao. Een zeilbootje aan dek was ook geen bezwaar. Om de zaak in goede banen te laten lopen had het kantoor (?) een extra kok met kokshulp en extra voeding aan boord geplaatst. Alles om het de passagiers zo aangenaam mogelijk te maken. Goed idee. De loodsen-hut in de midscheeps waarin het stel verbleef werd keurig opgeruimd. De kennismaking met dit verblijf verliep niet geheel vlekkeloos. Ze zakten namelijk de eerste nacht door het bed heen! Iedereen, het stel inclusief lagen dubbel van de lach. Wat zeelucht al niet vermag. Na reparatie door de extra dagdienst (ik en m'n maat) hebben we geen problemen meer gehad.

De toenmalige kapitein de Hr. Oepkes was een glansrijk figuur. Had lange tijd bij de marine gezeten, voor zover ik me herinner als kolonel, en was erg gesteld op cachet en goede vormen. Zelf gaf hij daar vorm aan door gekleed te zijn in zwarte broek, een spierwit overhemd bedekt met een driekwart weggesneden colbert. Waarnaast een klein sabeltje hing. Echt indrukwekkend. Ere wie ere toekomt, zijn organisatie was perfect. Alle officieren, keurig in uniform, die geen dienst hadden werden uitgenodigd om 12 uur met de passagiers een drankje en hapje te nuttigen in de hut van de kapitein. Op tafel waren sigaretten en sigaren en de beste soorten drank uitgesteld. Kortom alles om het de passagiers zo aangenaam mogelijk te maken. Nu was de passagier/directeur natuurlijk geen domme jongen. Dus aan gesprekstof geen gebrek. Het ging er soms flink aan toe. Tegen 13.15 hr werd aanstalten gemaakt om naar de eetzaal te gaan. Gasten voorop met uiteraard de kapitein. Wat zich daarna afspeelde moet ik nu nog verschrikkelijk lachen. Iedereen graaide de overgebleven sigaretten,



sigaren en halve flessen drank mee onder luid gelach. Aan tafel natuurlijk het geijkte patroon. Voor je als 3de wtk aan de beurt was duurde wel even. Maar dan had je ook wat. Die extra kok wist van wanten. Niet zo'n priegel stukje vlees of vis (Ja, hier was keuze!) kreeg je hier een moot of stuk waar je 'u' tegen zei. En alles in de uitgebreidste zin. Toetje toe! Tegen de tijd dat we van tafel gingen was het voor de 1ste stuurman en 2de wtk nog maar kort om nog een dutje te gaan doen. Maar gezien de copieuze maaltijd bleek dat niet onmogelijk. Niet om te klagen, maar een vergelijk met mijn eerste schip de Ovula is zelfs niet mogelijk. Andere tijden/omstandigheden. Kapitein Oepkes die, ik dacht te herinneren ook commodore was, (Een extra titel die toen in zwang was) had een grote interesse met en voor Napoleon. Het hoe en waarom weet ik niet en doet niet ter zake. We hebben een keer flink omgevaren omdat en zodat we het eiland Elba konden zien. Overigens niets bijzonders. Een berg in zee. De commodore was de oudste kapitein en verdiende uiteraard meer. Hetzelfde gold voor de oudste hwtk. De erkenning die hierin besloten zat is later ongedaan gemaakt. Wat jammer was anders had ik ook nog een graantje meegepikt. De 2de stuurman was Jan Rutte. Hij is de oprichter geweest van wat later na veel omhaal de vereniging van koopvaardij officieren zou worden. Later nog een contract met hem op de Sandpiper gemaakt. Fijne vent.

Met een van de "A" schepen maakte ik enkele reizen Willemstad-Renselaer. Die plaats ligt in Amerika zo'n 120 mijl landinwaarts dwars door New York de Hudson op. Genoemd naar de Engelse kapitein van het schip "De Halve Maan" van de WIC (West Indische Compagnie) die daar als eerste de boel verkende. Het is de staat New York met als hoofdstad Albany. De tocht er naar toe was al enerverend. Wintertijd op het Noordelijk halfrond. Met heerlijk warm weer vertrokken uit Willemstad, niets aan de hand. Totdat rond kaap Hatteras de omslag plaats vond. Ik was al gewaarschuwd door een van de stuurlieden daar eens op te letten. Bij prachtige vlakke zee zie je aan de horizon over de gehele breedte van het water een beetje gelig/witte muur opdoemen. En ook niet hoog. De omslag die je mee maakt als je daar in vaart is nogal ingrijpend. Daar ontmoeten elkaar twee golfstromen, een koude uit het Noorden en het warme water vanuit het Zuiden. Met een temperatuur verschil van pakweg 20-25 graden naar +/- 10/12. Iedereen gelijk in zwarte broek! Echt wel een overgang. In de machinekamer had dit natuurlijk ook gevolgen. Een gewaarschuwd mens telt voor twee. Maar het werd nog slechter. De vorst had al een tijdje toegeslagen en met een sleepboot voorop gingen we als laatste schip van dat seizoen de Hudson op. Waarbij de sleepboot het ijs brak. We voeren tegen middernacht. Tot mijn verbazing stapte de kapitein mijn hut binnen. Kom eens buurten was het antwoord op mijn vraag of hij niet op de brug moest wezen. Laconiek en ontvullend stelde hij dat we toch geen kant op konden. Heerlijk zoiets. Na wat gepraat over eventuele schade door het ijs etc. verdween hij zoals die gekomen was. Fijne kerel.

Tijdens het eten had ik een gesprek met de loods. Een oud sleepboot kapitein. Die vertelde dat als ik naar Albany ging ik moest kijken naar een gebouw bij binnenkomst Albany. Daar in de muur van een of ander flink gebouw stond een mooie flinke ronde afbeelding van die "Halve Maan". En later, inderdaad zag ik de plaquette. Dan voel je je toch wel trots. Hij, de loods raadde mij aan bij een benzine station een landkaartje van deze omgeving te kopen. Daarop staan rond Renselaer diverse dorpjes met Nederlandsche namen. Volgens hem werd daar in die dorpjes nu nog op Zondag in de kerk, verbasterd, Nederlands gesproken. Restanten van behoudende Founding Fathers. Terug naar Curaçao. Naarmate de reis vorderde en de temperatuur steeg kwam het duiveltje uit het doosje. Het staal van de opbouw, midscheeps en het achterschip zette door de hogere temperatuur uit. Waarbij hele plakaten verf, los gekomen van het in de kou gekrompen staal naar beneden kwamen. Met de oorspronkelijk oranje ondergrond geen gezicht. Veel matrozenwerk. En in Curaçao bleek de verf van de huid over een dikke meter verdwenen.

Nadat ik mijn B diploma had gehaald werd ik op de "ENA" geplaatst. Een ouwetje maar gezellige boot. Daarmee zeker 5 reizen achtereen gemaakt van Punta Cardon naar Guayaquil in Ecuador. Door het Panama kanaal. Je raakt er aan gewoon maar het bleef een indrukwekkende ervaring. De enigste plaats waar de kapitein op non-actief wordt geplaatst en de loods het voor het zeggen had. Het schip wordt aan twee zijden vast gemaakt, voor en achter, en zo de sluis ingetrokken door 4 locomotieven. In totaal 3 maal omhoog en aan de Pacific kant 2 maal omlaag. Het wasgoed werd bij het begin van het kanaal afgegeven, ook de persoonlijke en bij de laatste sluis weer keurig verzorgd afgegeven. Soms met commentaar. Je mag wel eens nieuwe sokken (hemden of weet ik wat) kopen!

Terug op Curaçao stormde de Hr. Slot (Personeel) aan boord. Jij hebt toch je B? Alleen bij zo'n vraag van zo iemand begin ik inwendig te steigeren. Dat zo zijnde moest hals over kop koffers pakken en verdween ik naar de "Berta". Een klein oud tankertje dat in het Schottegat dienst deed als bunkerschip. Meestal passagiersschepen van brandstof voorzien. Maar er was, nu en direct, een diploma B aan boord vereist omdat er over zee naar Aruba gevaren moest worden. Men wachtte dus op mij! Na vertrek eens goed poolshoogte gaan nemen in de machinekamer. Daar stonden twee quadruple expansie machines in. Eigenlijk een triple-tje met twee lage drukken. Wat krukken

nagevoeld (ervaring op de Saroena) en zo op naar Aruba. De trap opklimmend uit de machinekamer keek ik zo nog eens rond en dacht dat ik nu al wat mankeerde. Vanaf de trap keek ik onder de werkbank door naar buiten! Nader bekijks leverde een gat van dik een halve vierkante meter op! Duidelijk wel boven de waterlijn. Maar toch. Terug gaan was ook weer zoiets want op Aruba lag een passagiersschip te wachten. Na terugkomst in het Schottegat kantoor geïnformeerd dat nogal laconiek reageerde. Toch werd besloten om direct naar het scheepswerfje nabij de Marine kazerne te gaan waar zonder mankeren een flinke plak plaatstaal er tegenaan gelast werd. Probleem opgelost. Daarna nog enige maanden daarop dienst gedaan. De waarnemend kapitein en ik waren de enige Europeanen. Hij studeerde scheepsbouw aan de universiteit en ik was toevallig bezig met een cursus hogere wiskunde. Zo kon ik nog wel eens wat vragen. (Verleden maand het geheel weer eens doorgenomen...) We konden het goed met elkaar vinden. Hij vertelde dat ook al zou hij zijn titel behalen er voor hem op dat gebied geen toekomst was. Was hem al te verstaan gegeven. Hij heeft de Mij verlaten. Overigens was het een luizenbaantje. Een crew die ook uit oogpunt van zelfbehoud de zaken vertrouwd en blindelings kon regelen.

Daarna op huis aan. We, ik, vloog nog toen nog 1ste klas! Nu had een kapitein mij gevraagd wat op zijn dochter te letten die met dezelfde vlucht mee ging. Ik had haar bij een thuis bezoek bij hem al eens eerder ontmoet dus verder niets bijzonders. Even later bleek zij op haar beurt een jong meisje van pakweg 3-4 jaar onder haar hoede had. En dat zij toeristenklas vloog. Geheel gescheiden dus. Nadat we opgestegen waren ben ik eens een praatje gaan maken met het meisje terwijl het jonge ding in het gangpad speelde. En daar kwam de steward naar mij toe. Mijnheer, we hebben een probleem. Hier in deze klas zit de directeur van eerder genoemd scheepswerfje. Die was jarig en wilde graag naar de 1ste klas, waar hij normaal altijd in vloog, voor zijn verjaardag. En of ik maar wou blijven zitten waar ik zat. Natuurlijk met verrekening van de kosten. En het hapje en drankje bleef uiteraard hetzelfde. Dit leek mij een uitstekend idee waarna ik met een welgevulde portemonnee uit het vliegtuig stapte.

Later heb ik in dat zelfde Schottegat nog als 2de wtk dienst gedaan op de Neptunus. Een leuk sleepbootje. De kapitein, W. van Brakel, woonde op de compound en ik zat in het hotel. 12 uur op, 12 uur af. Met dat hotel had ik al eens kennis gemaakt in 1954. Als je praat over een 1ste klas hotel (van Shell) dan was dat het. Bediening door keurige obers die opnamen wat mijnheer gewenst had. Schitterend. Met aan het slot van de maaltijd het dessert. Bestaande uit allerlei lekkers waaronder alle mogelijke kaassoorten. Werd later opgedoekt. Als we in de nachtdienst niet veel te doen hadden gehad spraken we af bij het zwembad en tennisbaan. Gelijk een mooi racket gekocht en wij maar balletjes meppen. En zijn gade lag lekker bij het zwembad. Willem had er een handje van dat als er bijvoorbeeld een Italiaans schip tegen de wal gerukt moest worden hij gelijk informeerde of er nog lekkere wijn aan boord was. Dat lukte toch aardig wat keren tot ons beider groot vermaak. De kok op het sleepbootje werd Wiwi genaamd. Of hij zo heette weet ik niet maar hij was wat vergeetachtig. Om het half uur kwam hij in de salon (!) en ging in de ijskast de eieren tellen. Maar koken kon hij. Hoeveel keren ik daar bacculaurei heb gegeten weet ik niet maar het was heerlijk. Naderhand heb ik met Willem op een "K" boot gevaren. En was mijn Maria aan boord. Maar stelde hij voor, ondanks het tussen 9 en 10 uur s'avonds was, toch de wal op te gaan. In Antwerpen wat rondgelopen tot hij een Chinees restaurant zag. Eerst gaf men te verstaan dat de tent gesloten was maar met wat heen en weer gepraat mochten we toch naar binnen. Willem had een goede overtuigingskracht! Dat het toch wel verstandig zou zijn van die Chinees om toch voor ons een maaltijd te bereiden. Dat zo'n gang van zaken mijn Maria totaal onbekend was mag duidelijk zijn. We hebben daar heerlijk gegeten en terug naar boord hebben wij de Vlissingse Boulevard waar ik nu woon vanaf de zee zijde aanschouwd. In de verste verte niet de idee dat we daar ooit zouden komen te wonen.

In een verlof periode werd ik aangeklampt door bovengenoemde personeelsman, de Hr. Van 't Slot. Of ik maar het regelement wilde gaan schrijven voor een Ondernemingsraad voor het kantoor (?) personeel. Daar vraag je me wat. En graag morgen klaar. Overigens waren we niet de eersten die een OR wettelijk moesten invoeren. De industrie en alle grote bedrijven hadden dat stadium allang afgelegd. Ik heb toen eens mijn licht opgestoken in R'dam bij de bond voor zeevarenden, waar ik lid van was. Ik werd bedolven onder wetboeken die daar betrekking op hadden en alle voorhanden gegevens van andere bedrijven die dat traject, zoals boven gezegd, al hadden afgelopen. En ik een beter inzicht kreeg in het hoe en waarom. Na een tijdje werd het specifieke "kantoor" er afgehaald en betrof het geheel Shell Tankers, kantoor en vloot. Uiteindelijk is het me na keer op keer aandringen op te schieten een regelement in elkaar te zetten gelukt. Iedereen blij. Dat dacht ik. En of ik maar zo snel mogelijk de wetboeken terug wilde sturen. Praten met collega's die met verlof kwamen waren er bij die pertinent zouden weigeren te stemmen. Dat de Mij een wettelijke opdracht uitvoerde maakte geen indruk. Ook niet als niemand dat zou doen de Mij in forse problemen zou raken. Toch niet. Dan houd het gesprek op. Later bleek de gedachte daarachter dieper te zitten. Wat een voorbode was. Er werden verkiezingen gehouden waarbij ik voorgedragen werd zitting te nemen namens Kapiteins en hwtk's. Na

de stemming bleek ik met een fors aantal stemmen uit die groep een plaats als vertegenwoordiger daarvan in te kunnen nemen. Later heb ik me afgevraagd waar ik aan begonnen was.

De toen verkozen leden voor zover in Nederland gingen naar een of ander gehucht in Friesland. Daar werden wij wat bijgespijkerd hoe om te gaan met specifieke omstandigheden etc. Aan het eind hadden we een rollenspel waarbij ik apart als Directeur opgesteld werd, met aan mijn zijde een 1ste stuurman als zogenaamde personeelschef. Wij kregen wat handvatten aangereikt die goed hielpen. Na opening van de scherts OR heb ik wat calamiteiten op tafel gebracht en verder samenzijn alleen maar tijdverlies zou opleveren. Daarna kreeg de raad onder uit de zak dat ze zich er zo in hadden laten luizen. Terug naar huis. Overigens brengt zo iets de zwakte naar voren van zo'n groep. Logisch. Kort gezegd, gebrek aan kennis, onervarenheid, angst voor de directeur en daar tegenover een stel gewiekste jongens. Voeg daarbij dat pakweg de helft op zee zat en de volgende zitting de andere helft. Om daar wat eenheid in te brengen is zeer moeilijk gebleken. Ondanks dat er een OR voorzitter gekozen was en de raad zelfstandig moet opereren zat bij elke sessie de Hr. Brouwer aan het hoofd van de tafel. (Ik zie mijn appeltje al zie ik u denken! ) Later meer. Het was bij mijn weten de Hr. F. Busker die aan de wieg heeft gestaan van het zogenaamde "Project Lange Adem" Maar wat hield dat nu onder andere in? Naar ik meen werd de idee aangehangen dat van zowel de stuurman als de wtk een wettelijk diploma konden halen om in de andere dienst te functioneren. Inzetbaar dus. Bij mijn weten is er een wtk, de Hr. FAM Vergroesen die zijn derde rang heeft behaald in staat gesteld door STBV. Van omgekeerde zijde is mij niets bekend. Wat gezien de vereiste vooropleiding en praktijkjaar voor diploma "A" al niet mogelijk was. Op basis van lespakket dacht ik het al, dus sowieso niet haalbaar. Het is bij gebrek aan adem een zachte dood gestorven...

Maar, het probleem en het laat ik zeggen het mondiger worden van de deelnemers (zeevarenden) kwam toch langzaam maar zeker boven drijven. En zij natuurlijk niet alleen. Zeker toen de regering werkclassificatie verplicht stelde. Iedereen zag de bui natuurlijk al hangen. Het was ook niet voor niets dat de classificatie bij STBV pas op het allerlaatste moment uitgevoerd werd. Intussen had men natuurlijk niet stil gezeten. De werk classificatie. In alle grote maar ook kleine bedrijven werden alle werknemers doorgelicht. Op hun opleiding, werkzaamheden, werk omstandigheden, noem het maar op. En aan de hand daarvan al of geen correcties aangebracht in hun loon. Men leerde elkaar beter kennen en eventueel waarderen. En kwam aan het licht waarom Pietje iets meer kreeg dan Jantje. Ook dit was door de regering bekostigd. Ik denk dat de scheepvaart de allerlaatsten waren die hier uiteindelijk in mee gingen. De classificatie werd uitgevoerd door deskundige gecertificeerde mensen/bedrijven waarin ook de vakbonden deelnamen. Kortom, zo breed mogelijk. Daar was ik natuurlijk wel geïnteresseerd in. Vraag bij de bond, nee nog niets bekend. Komt binnenkort. Weer een keertje naar zee en na terugkomst en bezoek kantoor gelijk maar even doorgelopen naar de Mathernesselaan waar de bond bivakkeerde. Nu was de man waarmee ik veel gepraat had over dat OR reglement niet aanwezig. Maar, zijn vervanger, een aardige kerel, vroeg ik hoe ver het stond met die classificatie. Nou dat was klaar. Welwillend haalde hij de resultaten voor de dag en na mijn verzoek werd het geheel gekopieerd. Dat was wat je noemt een eye-opener. Hoe nu verder. Bij de eerst volgende OR bijeenkomst werd ik voor aanvang op kantoor (!) gebeld door eerder genoemde bekende OR man laat ik maar zeggen, die was terug van vakantie. Die verzocht mij dringend om absoluut geen cijfers ter beschikking te stellen aan de OR. Ik had die cijfers eigenlijk nooit in bezit mogen krijgen! Foutje! Omdat een en ander rauw op mijn dak viel heb ik aan het verzoek voldaan om later wat beter uitleg over het hoe en waarom te krijgen. Wel heb ik in de betreffende OR vergadering, met Brouwer, gezegd dat ik in de volgende vergadering dit item te berde zou brengen. Genoteerd.

Maar, 10 dagen voor de volgende OR vergadering, werd ik opgeroepen om naar zee te gaan, ondanks nog veel uitstaande verlofdagen. Na een maand of zo kwam via de marconist het volgende bericht naar buiten. De OR had besloten dat de werkclassificatie niet besproken zou worden in de OR. Dit onderwerp hoorde niet thuis in de OR werd door Brouwer gesteld. Punt uit. Honi soit qui mal y pense Toen realiseerde ik mij wat voor een smerig spelletje er gespeeld werd. Na wat tot rust te zijn gekomen heb ik een telegram opgesteld aan de Directie dat ik de gevolgde gang van zaken onder Uw leiding een bedrijf met de naam Koninklijke Shell totaal ongepast vond. En ik per direct mijn zetel in de OR opgaf. (Na een vraag in Schip & Ka daarover weet u nu het antwoord.)

Achteraf gezien neem ik dat de andere leden niet kwalijk. Geen routine en met boter en suiker ingepakt. Dat veranderde mijn zicht op Shell (tankers) Dat ik later enige genoegdoening kreeg was mosterd na de maaltijd. Terug komend van mijn vaarperiode ging ik getrouw naar kantoor om de wederwaardigheden met de technische dienst te bespreken. We zaten toen al een tijdje op het Hofplein. Tot mijn verbazing hoorde ik op de drempel vragen of mijn naam Gooris was. Dat kon ik beamen. Nu, of ik mijnheer maar wilde volgen. Zo gezegd zo gedaan en werd ik afgeleverd bij de secretaresse van de directeur. Wat nu weer was mijn gedachte. En ja, aangekondigd werd ik naar binnen geloodst. Daar had inmiddels de zoveelste directie wisseling plaats gevonden. Directeur van

Shell Tankers was slechts een tijdelijke promotie voor pensioen of anders. Maar nooit erg lang. Dit was de Hr. Van Heeswijk. Na de vraag of ik een kopje koffie lustte werd ter zake gekomen. "Mijnheer Gooris, ik heb gezien en gehoord wat er gebeurt is met de OR en uw werk daarvoor om tot een OR te komen en uw deelname daaraan. Het enige dat ik u kan zegen is dat als ik toen directeur was geweest dit nooit was gebeurd. Excuses daarvoor". Prettig te horen dacht ik later. Toch nog enige genoegdoening. Later hoorde ik dat de uitkomsten van de classificatie tot meningsverschillen leidde tussen de Federatie van Zeevarenden, de bond, waarbij Shell stelde dat de koek echt niet groter gemaakt zou worden en de verdeling daarvan zij maar moesten doen. En de bond bezat 50-50 leden wtk's en stuurlied. Dat was dus een patstelling. Maar geheel onberoerd kon dit natuurlijk niet blijven. Op een gegeven moment kreeg ik een loonsverhoging van 21 of 22%. De hoogste van alle opvarenden. Blij?? Dan borrelen toch wel vragen op ja? Daarna is de hele classificatie ellende geruisloos, zonder openbaar making ter ziele gegaan. Elke participant om eigen redenen.

Dat wil zeggen. In gezamenlijkheid van zeevaartscholen en reders werd een nieuw ontwerp voor de opleiding tot zeevarende uitgevonden. Dat Shell Tankers daarin een rol heeft gespeeld of een vinger in de pap had, is, gezien het PLA project, toch niet ondenkbeeldig. Opleiding "Maritiem Officier". Er werd een opleiding in elkaar gedokterd die in 4 jaar, waarvan 1 jaar praktisch ervaring, alle bevoegdheden in zich had. Kapitein of hwtk. Welke reder je maar voor welke functie van die twee dan ook wilde aanstellen. Later werd er een en ander gewijzigd en kwam enige differentiatie. Wanneer een keuze gemaakt moest worden voor welke richting men ging weet ik niet. Hoe men binnen dit tijdsbestek alleen al de theoretische basis zou kunnen leggen is mij een raadsel. Ook hier heeft men zoals in veel Nederlands onderwijs, van hoog tot laag, het niveau drastisch omlaag gebracht. Er werd of wordt geschermd met een HTS structuur. Maar structuur is nog geen niveau.

Tegelijkertijd speelde zich ook de teloorgang van de Nederlandse koopvaardij af. Oude reders, Rotterdamse Loyd, KPL, KJCPL, van Nieveld Goudriaan, Holland Amerika lijn, ze zijn allemaal uit Nederland vertrokken dan wel samen gevoegd en later ter ziele gegaan, en daarmee een bestaansmogelijkheid voor aspirant zeelui. Afgezien van de bagger industrie of de zeevisserij. Waar wtk's vroeger graag geziene en ervaren werknemers waren bij, ik noem maar, Stoomwezen, Lloyds Register, kracht centrales, scheepswerven en de atoom centrale, etc etc is dit nu geheel voorbij.

Tijd voor wat vrolijkers. Shell International Marine had een aantal general purpose tankers, 8 stuks, nodig van 32000 ton. De invulling daarvan was van SIM, ASEA en natuurlijk de bouwer. Dat werd de Haugesund Mekaniske Verksted in Noorwegen. Een lieflijk plaatsje tussen Stavanger en Bergen. SIM had het zo geregeld dat de eerste 2 schepen voor Shell Tankers BV waren, daarna 4 stuks voor Shell Tankers UK, en de laatste 2 weer voor STBV. Op een top bijeenkomst in Haugesund met bovenstaande deelnemers vroeg ik achteloos waarom de volgorde niet andersom gedaan werd. Rotterdam had besloten dat ik de bouw zou begeleiden namens STBV. De opdracht was zoveel mogelijk gegevens te verzamelen en die regelmatig in Rotterdam te komen vertellen, en waar mogelijk toegelicht met tekeningen. Rotterdam had geen enkel inzicht in wat men allemaal van plan was. Onder andere de opdracht van een technisch facet; het samenstellen van een reserve onderdelenboek met daarin de gegevens van de specifieke leverancier en waar die spullen opgeslagen werden. Een mond vol en na later bleek een forse opgave. En, dat ik ook met die boot zou moeten gaan varen (!) Toen ik in Haugesund arriveerde was de romp compleet en een begin gemaakt van de verdere bouw. SIM had daar een technicus geplaatst die namens SIM de leiding had: Mr. Bob Harris. Al gauw bleken wij goed overweg met elkaar te kunnen. Altijd een voordeel. De Hr. Den Oude vroeg of ik elke 14 dagen verslag en heel graag met tekeningen langs wou komen. Daar ik ook nog bezig was in en afrondende fase voor de OR kwam mij dat goed uit. Donderdag vliegen, Vrijdag kantoor en Zondag of Maandag terug. Geladen met Cigarillos voor Harris, een hele verse kip voor de familie Harris als ook een goed hoestdrankje voor een van de kinderen. Ook een fles whisky toen ik nog alcohol dronk. De douane man, met drugshond keek mij eens aan en daar hij mij herkende glimlachte een beetje en doorlopen maar. In Noorwegen is drank niet te betalen. Goed om er vanaf te raken.

Na provisorische uitleg van Bob Harris over de layout van die schepen dacht ik, dat wordt me wat. Al gauw gingen we met een klein groepje naar ASEA in Stockholm. Daar werd en ander uitgelegd waar we niet vrolijk van werden. Het bleek namelijk volgestouwd met elektronica. Met Gerard Veld en iemand van de werf gingen we eens op info uit bij de SIM man die daar wat meer inzicht in zou kunnen verschaffen. Na wat knipogen legden we het vuur een beetje aan z'n schenen. Dat was wel lachen maar we schoten er niets mee op. Gelukkig bleef tijdens de bouw een ASEA engineer die zaken begeleiden en konden wij wat meer opsteken. Deze man heeft ook de eerste reis naar Curaçao meegemaakt.

Met de werf werden diverse vergaderingen belegd over uitvoeringen van het schip die op meerdere wijze gedaan konden worden. De idee van de werf was, nu praten en beslissingen nemen. Daarna ligt

alles vast voor alle 8 schepen. Als er later iemand zou komen die een bolder 2 meter verderop wilde hebben had hij pech. Ik heb een paar mensen hierover met moeite horen slikken. Een reisje met de draagvleugel boot van Haugesund naar Bergen waar de fabriek van de hulpmotoren stond. Twee stuks van 1000 PK elk. Met een reusachtige radiator aan de voorzijde met luchtschroef. Voor koeling van smeerolie en koelwater. Later heb ik aan R'dam voorgesteld het ding er af te slopen en een kleinpijpen koelertje te installeren gezien de breekbaarheid van zo'n radiator. Lekkage zou de motor gelijk uit doen vallen. Ik zal geen beschrijving gaan geven van de gehele installatie. Het leidingsysteem was 16" (inch) met ballvalves. Fabrikant Weir. Dat waren bleek later de grootste ballvalves tot nu toe gemaakt. Tijdens de bouw begon de ellende. De afdichtingsringen bleken te breken en de valves niet meer te bewegen. De bouw liep daardoor aanzienlijke vertraging op daar ze allemaal uit de tank gedemonteerd moesten worden. Er werd raad gevraagd aan het Shell laboratorium in Engeland. Die kwamen met een nieuw type en/of samenstelling van de afdichtingsringen voor de dag. Het vast zitten van een klep werd of moest door de stuurman verholpen worden door druk uit te oefenen op de andere zijde en de bol hopelijk los schoot. De Fulgur was daardoor geen "General Purpose Tanker" meer. Ik heb later begrepen dat de schadepost door drieën werd gedeeld. Anders was fabrikant Weir failliet gegaan.

Even tussendoor wat andere, betere verhalen. In de begin dagen werd Kaapstad niet aangedaan. Daar had kapitein K. Drent wel een antwoord op. Een groot verfblik werd gevuld met de post van ons en een fles whisky. Het deksel met tape dicht geplakt, stok met rood vlaggetje eraan en even testen in het zwembad. Perfect. De show die ik daarna meemaakte staat me nog met zeer veel plezier voor ogen. Drent nam persoonlijk het stuur over en draaide zo de baai van Kaapstad in. Niet alleen zeehonden keken verbaasd maar ook een paar kleine vissers bootjes. Een flinke stoot op de stoomfluit en in de draai uit de baai werd de post gelanceerd. Vlag omhoog. Schitterend. Binnen de kortste keren konden we zien dat hij opgevisst werd. En? Je geloofd het of niet, na een korte periode werd over radio Kaapstad in het heerlijke Zuid Afrikaanse dialect verteld dat de post aangekomen was en verstuurd zou worden. Mooi he? Met deze zelfde kapitein naderden we de straat van Hormuz waar nu zo veel over te doen is. Nu had je daar een klein omweggetje wat binnen STBV het straatje van Boudier genoemd werd. Die was er namelijk als eerste kapitein doorheen gevaren. Dus dacht Klaas, dat kan ik ook. Nam weer persoonlijk het stuur in handen en hup, door het straatje. Het bleek ietsje breder dan gedacht en we passeerden ook nog een dow. Die zagen water branden! En het laatste wat ik met deze kapitein meemaakte had ik wel meelij met hem. Vlak voor het Kanaal potdichte mist en, bijna nimmer tegelijkertijd, een harde wind. Ik dacht laat ik eens op de brug gaan kijken. En daar stond Klaas in een groot vierkant hok van zwarte gordijnen met daarin een foto radar. Iets nieuws op het gebied van navigatie. Dit was geen succes om te turen naar andere scheepvaart en dat uren achtereen. We zijn veilig in Pernis aangekomen. Petje af Klaas. Later heb ik hem nog eens opgezocht toen hij in Exloo woonde.

Een identiek voorval maakte ik mee met, eerder genoemde kapitein W. Kuyper. Met een volgeladen "M" schip, 220.000 ton, de Macoma, door het Kanaal. Maar daar was een soort rally aan de gang van Frankrijk naar Engeland met zeilboten. En niet eentje, maar tientallen. Het enigste wat er te doen stond is de stoomfluit gebruiken om te waarschuwen. Toch waren er een paar near misses. Daar sta je dan als kapitein, je kunt gezien de grootte van je schip geen kant op. En zeker niet in het Kanaal. En cross your fingers dat je er niet eentje overvaart. Een nerveuze zaak. De laatste ingreep die ik hier naar voren breng betreft kapitein Prins. Bijnaam "crackfree" omdat hij altijd in een korte strakke witte uniform broek liep met scherpe vouwen! Zelf gewassen en gestreken. Hij was aan tafel gek op jam. De reis was van Singapore met een F boot naar Hawaii. Nu had hij op de kaart ontdekt dat er buiten de gebaande paden een afslagje was dat in beperking van de vaartijd echt wel de moeite waard was. Ik begreep dat niet elke stuurman daar blij mee was. Maar ook hier, tegen de tijd dat het zover was stond hij zelf achter het roer en passeerden we moeiteloos die doorgang. Zoveel uur verdiend voor de club. Drie mensen die geen gezagvoerder maar kapitein waren. Toen we Hawai binnenvoeren vroeg Prins aan de stuurman waar denk je aan als je die reclame van een ananas ziet? Schouderophalen. 'JAM natuurlijk!' was het antwoord!

Een verhaaltje dat ik mijn zoon eens vertelde over promotie. Ik stelde dit voor als, u kent ze wel die witte plastic pijpen om in huis elektrische draden in op te bergen. Hoe lang duurt het voor je boven komt drijven. Wel stel je vult de pijp met knickers. Van onderen er in en van boven er uit. Iemand met pensioen? Een ander maakt promotie. Sta je boven aan de lijst, dan promoveerde je coûte que coûte bij STBV. Van die gang van zaken heb ik een aantal heel vervelende ervaringen gehad. Het is zinloos die in dit bestek naar voren te brengen maar de consequenties waren soms groot.

Toen ik naar Haugesund afreisde had ik natuurlijk een vergoeding voor hotel en eten. Het enige hotel was de Saga. Heel mooi en prijzig. Toen ik het menu bekeek op de eerste avond en de verblijfkosten voor kamer met ontbijt er bij optelde bleek ik tussen de middag maar een glaasje water moest nemen. Menu meegenomen naar R'dam en op naar van 't Slot. Ja dat was wat. Nou ik moest dan maar mijn

onkosten separaat bij hem indienen en dan kwam het wel goed. Maar daar voelde ik niets voor. Of een vergoeding van standaard Shell niveau voor Noorwegen of zoek maar een andere hwtk. En zo werd de toelage verhoogd. Vechten voor wat denk je dan. Bij de kriebels die ik toch al had verergerd zo'n handelwijze de jeuk. Jaloezie? Of het uit eigen zak betaald moest worden. Onbegrijpelijk.

Gelukkig was daar Bob Harris. Door zijn toedoen kon ik het huis van iemand die zelf ergens in Nigeria zat huren. Samen met de derde wtk die ik mee had mogen nemen zaten we gebeiteld zagezegd. Inmiddels had ik mijn licht opgestoken bij PBNA om toch maar iets van elektronica te leren. Een 3 jarige opleiding, maar gezien mijn achtergrond konden een aantal vakken weggelaten worden. En heeft het toch een jaar geduurd voor ik m'n diploma als elektronicus kreeg. (Inmiddels ben ik 95% vergeten!) Hr. Busker peuterde voor mij F 100, - los. Studie was mijn zaak was de stelling van het kantoor. Maar het kwam mij goed van pas om later wat uitleg van de gebruikte toepassingen op elektronica gebied op papier te zetten. Dit leek mij zinvol voor opvolgers. De 5de wtk's hadden inmiddels alle leidingen gecontroleerd en op provisorische tekening gezet. Mooie leiding schema's. Een van de hoofdzaken waarvoor ik naar Haugesund moest gaan om te zorgen dat alle reserve onderdelen netjes opgeborgen moesten worden en te boek gesteld. Dat bleek een zwaardere opdracht dan gedacht. Ook daar kwam de elektronica om de hoek kijken met z'n honderden onderdeeljes waarvan ik geen flauw benul had waar ze voor dienden. De dame die het typewerk voor mij deed van de Yard kreeg er de zenuwen van. Weer een verandering van opberg plaats als bleek dat het absoluut tot dat of dat onderdeel behoorde. Het kostte heel wat hoofdbreken. Uiteindelijk hadden we een reserve onderdelen boek en aangegeven wie de fabrikant was, gegevens voor zover bekend en waar te vinden in de store.

Soms werden er namens kantoor, laten we het noemen, bijzondere vragen gesteld. Dat was: Was het niet beter dat de 1ste stuurman en 2de wtk geen vast aantal overuren meer zouden krijgen en in plaats daarvan de gemaakte overuren netjes opschrijven en ter goedkeuring aan kapitein/hwtk voor te leggen. Deze twee vonden dit voorstel gelijk al waardeloos. Meer werk, meer geharrewar. De 1ste stuurman waren aan blok tegen. Wie enigszins op de hoogte is van de dagelijkse werkzaamheden begrijpt dat dit een compleet onhaalbare kaart was. Voorstel verworpen. Je kunt je in gemoede afvragen wie zoiets verzint; met je benen op tafel weet je van te voren de uitkomst.

Terug naar de nieuwbouw. Aan de hand van alle inbreng van de 5des kon ik daar en later op zee een Wacht Informatieboek over schrijven. Waarbij zoveel mogelijk tekst en uitleg gegeven werd van alle onderdelen. Separaat daarvan heb ik, voor dat ik later naar de 2 laatste F schepen ging, een begin gemaakt van een Meet & Regel boek met allerhande uitleg, meetpunten, plaats waar te vinden en tekeningen van oscilloscoop beelden hoe die er bij goede werking er uit moesten zien. Daarnaast ook hoe de oscilloscoop ingesteld moest worden.

Na verlof van de Fulgur ging ik als hwtk naar de Felania die inmiddels in de vaart was gekomen. Het tweede schip voor STBV. Daar kon ik een aantal zaken afronden en waren er twee instructie boeken. Beschrijving van werktuigen en apparaten kortom alles met hun eventuele eigenaardigheden. Ik heb ze hier thuis nog liggen. Soms leuk om nog eens in te kijken. De bouw van de Fulgur vorderde gestaag en de doop werd voorbereid. De STBV directeur, de Hr. Rodenburg met echtgenote kwamen naar Haugesund zodat zij de fles tegen het schip kon gooien. Plechtig allemaal, muziek en bloemen. Mevrouw Rodenburg werd tijdens het diner een prachtig bewerkt houten doos overhandigd met een (diamanten?) hanger. s'Avonds een schitterend diner waar ik, in uniform gekleed, bij de dames toch wel indruk maakte. De rest zat in smoking. Zelfs de directeur van de werf vond mijn pakje leuk. Nou ja. Daar was het feest echter niet mee voorbij. De volgende ochtend scheepte familie Rodenburg, Harris, de werfdirectie en ik zij de gek in op een leuk bootje voor wat vaart door de fjorden. Heel indrukwekkend. Daarna naar een hotel op een of ander eiland. Ook hier weer, toppunt van luxe. Die Noren kunnen als je ze maar eenmaal kent best een aardig feestje in elkaar draaien.

Zo naderde de datum van vertrek van de Fulgur. De ballvalves waren provisorisch met een andere afdichting uitgevoerd. Proefdraaien en belasten, kortom een heel programma, maar heel leerzaam. Op een eerder tijdstip was de kapitein, de Boer, (welke weet ik niet) Dat was wel komisch. Hij klampte mij aan en zei, Dick hoe lang duurt dit nog. Naar beste schatting zei ik pakweg 1½ week. Hij, nou daar ga ik hier niet op zitten wachten. En weg was hij weer terug naar Holland. Ook was er inmiddels al een 2de en 4de wtk aan boord. En zo kwam de dag van vertrek. Dat verliep niet helemaal naar wens. Wat gebeurde er. De vader van de 2de wtk overleed plotseling. Nu zaten er in Haugesund al een kapitein en 2de wtk namelijk Tom de Ligt en Leo de Winter, onze latere directeur. Beiden had ik op andere schepen en andere rang al meegemaakt. Toen bleek dat de Boer het ook liet afweten hij moest naar een ander schip. De Hr. den Ouden, een oud kapitein, inmiddels ook gearriveerd om een kijkje te nemen, kwam er aan te pas om die twee met de grootste moeite om te praten hun koffers te pakken en op de Fulgur te stappen. Die zagen in een klap hun mooie verblijf in Haugesund, dat voor hen nog

wel enige tijd zou duren in rook opgaan. Iets anders zat er niet op. Ik ging natuurlijk niet zonder 2de wtk weg. Zij het dat die totaal niet ingewerkt was. Daar moest ik het hoe dan ook mee doen.

Nu doemde het volgende probleem op. De reis zou naar Gibraltar gaan om water te laden. Dat nu weigerde de Licht. Ik ga niet met een nieuw schip het Kanaal door zei hij. Alle aanwezigen stomverbaasd. En Hr. den Ouden in een uiterst vervelend parket, en maar praten waarom etc. Uiteindelijk, na getelefoneer met Londen was de nieuwe bestemming Curaçao. Zo'n gang van zaken roept bij mij wel vragen op.

Op het schavot had de vlagwisseling plaats gevonden waarmee STBV het schip overnam. Daarna nog een beetje samenzijn in de salon. Namens de directie van de werf kreeg ik een mooi zilveren doosje (onthoud dit) met inscriptie als dank voor het werk als hwtk voor de FULGUR en hulp bij de bouw. Daarna heb ik een dankwoordje gesproken aan SIM, STBV en de werf. Waarna het sein voor vertrek werd gegeven. Ter afwisseling nog iets tussendoor.

Het onderhoud van het schip, buiten de machinekamer was de taak van de 1ste stuurman. Al eeuwen. Dat moest veranderen besloot men in Rotterdam. Op kantoor op bezoek bij eerder genoemde Hr. G. den Bakker kreeg ik van deze nieuwe taak te horen. Mag ik stellen dat ik overrompeld was? Op mijn vraag of een en ander ook nog wat opleverde was het antwoord kort en duidelijk: Nee.

Op weg naar een "D" boot dacht ik, hoe dit aan te pakken. Zodra ik aan boord was, waar men van kantoorzijde al ingelicht was. Tijdens het kennismaking borreltje een paar zaken gelijk recht getrokken. Eerst, het was niet mijn idee. Twee, ik vond het een waardeloos idee. Drie, ik wordt ook maar gestuurd. Gelukkig dat iedereen dat wel inzag. Waarmee veel ellende bespaard werd. Met de bemanning, bootsman etc, was het andere koek. Die stond s'morgens 8 uur aan mijn hut om het werk voor vandaag te bespreken. Nu had ik het geluk dat hij een boom van een Scheveninger was en de situatie ook overzag. Veel hulp aan gehad. Nu wilde het geval dat naar mijn standaard de machinekamer fors vervuild was. Dus met de boots afgesproken de eerste 14 dagen met de hele club naar beneden. Ik kan u verzekeren dat ik nooit eerder zulke taal heb horen gebruiken als toen. Gelukkig ebde dat weg en was er later een schone machinekamer. In hun eetzaal heb ik ze toen bedankt en gevraagd of er twee mensen waren die constant in de machinekamer wilden werken. Daar waren ze al gauw uit. Die twee die voor de machinekamer hadden gekozen vertelde wat ik verwachtte. Ik liep ze van geen kanten voor de voeten, ze zochten het zelf maar uit. Gevolg? Machinekamer om door een ringetje te halen. Wel een toetje toe. Alle anderen bemanningsleden happy. Maar leuk was anders. Een onbegrijpelijke beslissing.

Haugesund ligt vrij Noordelijk en gezien passage door het Kanaal niet doorging moesten we via de Noordelijke route boven of door de Shetland Isles. Nou ik kan u verzekeren, dat hebben we geweten. Het stormde dermate hard dat we 3 dagen op nagenoeg dezelfde positie bleven. Nog zeeziek ook. Nu vond ik het ontwerp van dit schip veel te ver door geautomatiseerd. Nu was er een vuile olie/water tank waar als enige geen high level alarm was aangebracht. Ik geloof op de latere schepen wel na mijn gerapporteerde verklaring. Door die forse versnelling krachten op het schip staat zo'n inhoud te zuchten door een ontluichtingspijp van jewelste. En u raad het al. De hele opbouw aan bakboord zijde van onder tot boven onder het mengsel olie en water. Voordat we aan een beetje schoonmaak werkzaamheden toe waren was het al een tijdje verder. Gevolg, niet meer goed schoon te krijgen.

In mijn slaaphut had ik een bak met gekleurde lampjes met alarmering als er iets niet goed ging. De andere wtk's hadden ook zo'n installatie. Wie de wacht had drukte het alarm af en spoedde zich naar beneden na eerst de brug gemeld te hebben dat hij op pad ging. Just in case. Wat wel goed afgesproken werd was dat er bij een alarm de wtk die naar beneden ging elke 10 minuten contact legde met de brug. Is wel wennen met zo'n kerstboom naast je bed. Want hoewel er in eerste instantie bij mij geen alarm af ging lig je toch niet lekker. Een van de kantoormensen, Jilles van Duren zei dat hij een budget had en of ik nog iets kon gebruiken bij de bouw van de laatste twee schepen. Dat was prachtig. Een dubbel-straaal oscilloscoop. Goed apparaat. Dat was niet alleen prachtig bij het bijschakelen op het goed moment op het net van de tweede motor. Ook voor het in beeld brengen van metingen aan modules zoals boven al vermeld. Conditie verstuiver? Even checken...

Via het Panama kanaal naar Seattle. De gebruikelijke mensen, douane, politie, en dokter niet te vergeten. Iedereen opdraven om je blote armen te laten zien dat je al of geen drugs gebruiker was. En daar verscheen iemand in uniform in mijn hut. Dat ging verder als volgt. Chief, je schoorsteen rookt. Dat moet nu stoppen (!) Waarop ik zei dat we dan geen druppel olie zouden lossen. En dat bracht hem weer in de problemen. Zo'n recalcitrante vent zal hij bij zichzelf gedacht hebben. Na verloop van tijd kondigden zich twee hogere ambtenaren of wat het dan ook waren aan. Wel vriendelijk en die informeerden wat er aan de hand was. Ik heb iets verteld over de layout van het schip en dat slechts een motor bij stond, nagenoeg onbelast, en dat die dan niet optimaal werkte. Dat kwam hen toch wel

bekend voor. Of ze de logica inzagen betwijfel ik na de volgende vraag "Chief, are you sure that you have no boiler on board?" Moest ik toch wel even glimlachen. We begonnen met lossen.

Daar kwam Gerard Veld aan boord om zich ook eens tijdens het varen op de hoogte te stellen. Perfect. In Panama werden we afgelost en hebben een dikke dag in een mooi hotel buiten onder een parasol met een drankje gezeten. Na verlof werd ik naar het tweede schip, de Felania gestuurd die dus ook nog maar kort daarvoor in de vaart gekomen was. En maar studeren bij PBNA. Via mijn vrouw het cijfer voor elke inzending gekregen. Hierboven is al het een en ander over opleiding, niveau daarvan, honorering, status en verschillen daarin gememoreerd.

Ver in een vorige eeuw speelde dit ook bij de Engelse Admiraliteit. Ook daar ging het om de toppositie. Men brak met de gewoonte dat de top per definitie van de nautische kant moest komen. Onenigheid alom. Na veel gebakkelei werd echter op een gegeven moment, bij een machtswisseling, toch de leiding weer toevertrouwd aan iemand van de nautische kant. Het zou niet juist zijn te concluderen dat men bij de reders daar geen oog voor had. Alleen, hoe dit probleem bij de horens te vatten. Als er niet gepiept wordt mondje dicht. En zeelui zijn "einzegängers" Na het schip geen communicatie. Bij een andere gelegenheid op kantoor werd ook nogal expliciet gesteld dat de leiding per definitie uit de nautische kant moest komen. Ik heb toen gevraagd hoe dat zat bij bijvoorbeeld ziekenhuizen. Immers daar was de baas immer de "Geneesheer Directeur", een indrukwekkende en gezag inboezemende mooie naam.. Sinds lange tijd is de arts echter werknemer en heeft een econoom de leiding. Het kan verkeren.

Even tussendoor. Ik neem het de toenmalige OR leden zeker niet kwalijk dat zij instemden met het standpunt verwoord door Hr. Brouwer dan wel geen tegengas gaven. Het blijkt keer op keer dat leiding gevende hun punt er door drukken door gebrek aan kennis en serviliteit van de aanwezigen. Je ziet dit verschijnsel niet alleen in een OR, maar ook elders. En in het algemeen geldt natuurlijk dat het eenvoudiger is bestaande rechten te behouden dan om er bij te krijgen. Dus ook hier weer, mond dicht, status behouden, hand op de knip.

Wat opleiding betreft heb ik 4 collega hwtk's ieder 14 dagen aan boord in mogen werken. Twee op een "M" en twee op een "F" schip. Men kan hier lang en breed over het onderwijs discussiëren wat zinloos is, omdat zoals boven al gesteld de Nederlandsche koopvaardij al op z'n gat lag. Ik heb begrepen dat alleen de baggerindustrie en het loodswezen hier nog ruimte biedt.

De toen 1ste stuurman, P. Cammel en ik gingen samen op weg naar een "K" boot in Singapore. De reis was van Amsterdam naar Londen waar we overstapten op een BOAC (Engelse Mij.) die ons naar Beirut zou brengen. En vandaar verder met KLM. Echter in Beirut aangekomen was KLM in staking. De BOAC balie zei, joh je hebt een ticket tot Beirut en daar ben je nu. Wat wil je nog meer? Dat was een logisch antwoord. We kregen goede hulp om contact te krijgen met het Shell kantoor aldaar. Kort uiteengezet wat het probleem was waarna we met een auto opgehaald werden. Na het kennismaking gesprek, een Nederlander, keek hij in z'n boekjes van onze functies en regelde een hotel en dag toelage. Dat duurde dik drie dagen. Prachtige stad (toen) en vanaf een terras een door Piet en mij becommentarieerde passanten. Ik schat een dikke maand later, brief van STBV dat vanaf die en die datum het bedrag van de toelage op de salaris betaling gekort zou worden. We hebben een gepeperde brief samengesteld waarna de korting opgeheven werd. Van zo'n gang van zaken krab je je soms achter je oren. Niets vragen, nee, pats boem betalen. Bij Piet heb ik aan boord uurtjes mee wacht gelopen en peilingen gedaan en in de kaart gezet. Onder zijn toezien oog. Varen in de Oost, schitterend.

Een "M" schip was uitgerust met een zogenaamde "scoop". Het betrof hier een fors gat in de bodem dat het water in feite opschepte. Zat de vaart er eenmaal in dan werd de scoop bijgezet en kon een grote zeewaterpomp die de koeling van de condensor verzorgde afgezet worden. Een mooi systeem. Bij een commando wisseling van gezagvoerder waren er een aantal mensen bij de kapitein op de borrel gekomen ter kennismaking. De loods was ook aan boord en wel H. K. Pauw die daar namens de Mij in die functie zat. Naar mate de inname meer werd, verlaagde zich het niveau. Het PLA onderwerp was ter sprake gekomen (echt niet door mij) waarbij met grote GVD's door de gezagvoerder gesteld werd dat het lang zou duren voor een machinist op mijn stoel komt te zitten! Daar had hij mijns inziens wel een punt. Samen met de loods hoorde we het aan en vroeg hij, chief kunnen we weg? Hij naar de brug en ik maar beneden. Opgebeld, OK gaan. En zo vertrokken we.

De juiste plaats waar we geladen hadden weet ik niet meer. Wel had ik bij vorige reizen een afspraak met de kapitein om zodra we een specifieke ondiepte, een bar, die daar een eindje verderop lag gepasseerd waren en we de scoop bij konden zetten. Nu duurde dat nogal even, dus ik dacht laat ik eens naar de brug gaan. Daar stonden de gezagvoerder en 1ste stuurman half dronken te lallen. Naar de brugvleugel gelopen en eens rond gekeken. Daar zag ik stuk papier of wat het dan ook was, doodstil naast het schip liggen. Ben naar binnen het stuurhuis ingegaan en gezegd dat ik dan wel geen



kapitein zou worden maar dat het schip nu wel aan de grond zat. Dat werkte, na controle, uitermate ontzuenderend. Terug in de machinekamer werd inmiddels vol achteruit gegeven. Nu is daar mechanisch gezien wel een limiet aan. De uitzetting van de hoge druk turbine rotor is daar debet aan. Aanwijzing en begrenzing daarvan is af te lezen aan de achterzijde van de rotor. De brug gebeld en gezegd dat dit niet verder kon. Waarop de gezagvoerder zei, "doe het dan maar op de manier hoe het wel kan". Nu stond midden in de control-room het moeder kompas. Na contact met de brug afgesproken dat zodra ze zagen dat ik weer achteruit ging draaien het roer aan boord gezet zou worden. Na even wachten roer aan boord, andere kant. Gewoon wrikken dus. En ja hoor na verloop van tijd zag ik op het kompas beweging komen. Dit doorgebeld naar de brug zodat ze het daar ook konden volgen. Dat de terugreis ondanks dat we naar Rotterdam gingen nou niet in een jubelstemming verliep is begrijpelijk. Nu, ouder en wijzer zeggen sommigen, daar over nadenkend kom ik tot een zekere conclusie. Analoge voorvallen zijn er meer geweest. Waar in veel gevallen het kantoor bekend moet zijn geweest met overmatig drank gebruik, nog voordat promotie werd gemaakt of het nu voor dek dan wel machinekamer gold... Had STBV hier niet een sturende, zeg helpende, hand in moeten voeren? Erken dat niet iedereen geschikt is om bepaalde top functies te kunnen uitvoeren. Dan niet afdanken, maar hulp bieden. Werkten de verschillende kantoor afdelingen met of naast elkaar? Ik denk het antwoord te weten.

Het was al enige tijd geleden dat ik met pensioen was gegaan en de telefoon ging. Speaking with Mr. Gooris? was de vraag. Het bleek een reder uit Denemarken te zijn die een of meerdere "F" schepen had overgenomen. En of ik degene was die een manual op elektronica gebied geschreven had. Dat was correct. Of ik het nog had en met dat manual naar Odense wilde komen ter bespreking. Daar aangekomen werd het boek bekeken en, al zeg ik het, zelf men wel onder de indruk was. Het was echter in het Nederlands. Zou ik kans zien om het te vertalen? Geen probleem. Of ik na zoveel tijd met 5 kopieën terug wilde komen. Zaken financieel geregeld op tolken en tijd basis en bij aflevering een heerlijk diner op stand! Mooie omgeving, Odense! Verder raadt u maar.

Na de explosie op een van onze "M" schepen in een ladingtank werd door SIM alles in het werk gesteld de oorzaak te achterhalen. Een aantal heren van SIM aan boord met allerlei apparatuur om metingen te doen. Voornamelijk op het gebied van statische elektriciteit. Na het lossen van de lading moesten de tanken schoon gemaakt worden voor de volgende lading. Dit nu werd gedaan met het zogenaamde Butterworth systeem. Dat behelsde een waterkanon, een soort waterrad van Segner, in de tank opgehangen die onder hoge druk heet water rondom in de tank spoot. Door na verloop van tijd het kanon wat te laten zakken werd de hele tank schoon gemaakt. Deze stralen water veroorzaken statische elektriciteit. Wat normaal afvloeit via het kanon of huid van het schip of anders. Ervaring met dit systeem was al opgedaan op bij voorbeeld de "D" schepen. Met eenzelfde installatie werden de "M" schepen uitgevoerd. En hier kwam na metingen door de SIM heren aan het licht dat de statische ladingen aanzienlijk hoger waren dan gemeten op kleinere schepen. Tank vergroting speelde hierbij de beslissende factor heb ik begrepen. Voor een explosie is in het algemeen zuurstof nodig. En zo werd het programma "Inert Gas" opgezet. Een hele ingreep op mechanisch gebied waar de rookgassen uit de ketel tijdens lossen niet naar de buitenlucht werden gevoerd maar door een "scrubber", douche, van ongerechtigeden werden gewassen en bij het lossen de ladingtank in werd geblazen. Tevens werd een mooie zuurstof meter geïnstalleerd om de kwaliteit van de gassen te controleren. Overigens vergde dit toch een aardige opgave in de machinekamer om tot een nagenoeg stoichiometrische verbranding te komen.

Ter voorbereiding met deze ontwikkelingen gingen een 4tal collega hwtk's samen met 4 Engelse collega's naar Stockholm onder leiding van de Hr. Busker. Na aankomst in hotel en diner samen gekomen in een rustige omgeving. En richtte de Hr. Busker zich tot mij of ik even een uitleg wilde geven over de verbranding van olie. Dat valt toch rauw op je dak. Nu had ik voor C1 wel brandstoffen gehad en het een en ander over CH ketting en ringverbindingen geleerd, maar zo oplepelen is wat anders. Laat ik stellen dat ik in ieder geval een inleiding heb kunnen houden. Hr. Busker vulde een en ander aan met het woord stoichiometrische verbranding. Nu had ik dat woord vroeger wel gehoord maar nu ik het nodig had was het mij compleet ontgaan. Later liet ik het woord wel eens achteloos vallen als het over mijn auto ging. Men ziet de mensen dan een van de twee denken of "wat een patser" of "waar heeft' ie het nou weer over"! Ik denk te weten wat de Engelse collega's er van dachten. De schepen werden er mee uitgevoerd en het inert gas was een feit. Geen explosie gevaar. Zuurstof gehalte 4% of lager. (Bijna niet te doen)

En zo begon ik aan mijn laatste en langste reis. Liggend wachten op orders kwam de Hr. Rasterhof aan boord bij Aruba. Weer een nieuwe directeur, de zoveelste. Hem rond geleid door de machinekamer wat zijn oorspronkelijk voorstelling daarvan danig overtrof. Uiteraard niet verwonderlijk. Tijdens het bekende borreluurtje, sprekend over de ontwikkelingen vertelde de gezagvoerder dat zijn vader een binnenvaartschip had gehad zonder een wtk, en wat volgens hem hier aan boord ook best had gekund.

De reis was, terug naar Libië en laden voor Zuid Korea. Dus, uit de Middellandse Zee, rond de Kaap, naar Sumatra, straat Maleisië rond Singapore en omhoog (excuse le mot) langs de Filippijnen en Japan en Zuid Korea. De opdracht was "Halve kracht varen". Langzaam maar zeker voeren we mijl na mijl. Maar, overboord kijkend in de Indische Oceaan zag ik toch aangroei. Dat werd bijna met de dag erger. Het leken wel duimdikke wormen die zwierden op het beetje golfslag. Om aan de opdracht halve kracht/snelheid te varen moest ik echter langzaam maar zeker beneden een tandje extra bijzetten. Bij aankomst draaide ik bijna volle kracht. Zoveel weerstand. Na gelost te zijn zouden we het schip verlaten omdat het voor de sloop verkocht werd. De ontscheping verliep nogal chaotisch omdat de ene helft niet wist wat de andere helft uitspookte en/of al in het aflossings bootje zaten. Samen met de 2de wtk hebben we de hulpmotor afgezet en heerste de stilte in de machinekamer. Een ervaring die niet leuk is.

Bij kantoor bezoek na aankomst stelde Hr. Rasterhof dat ik, als ik dat zou willen, met pensioen kon gaan. Financiële afwikkeling zou ik wel van de betreffende afdeling horen. Ik mocht ook tot mijn 55ste blijven. Up to you..

Tot slot nog een filosofisch iets. Een kapitein zei eens tegen mij: jij had stuurman moeten worden. Dat was een opmerking waar ik heel lang goed over nagedacht heb. Als van kapitein Eerde vroeger de nautische kant had voorgesteld was dat natuurlijk ook OK geweest. Immers wat weet je er van? Was ik misschien gelukkiger geweest? Een niet te beantwoorde vraag. Heb je het nu dan wel als een zinvol bestaan ervaren? Zeer zeker. Ik heb met veel plezier alle facetten die in mijn beroep besloten zaten uitgevoerd. Alle mogelijke soorten voortstuwingen installaties die er waren heb ik mogen sturen. Wat dan wel, Geld? Ik heb 18 jaar als hwtk dienst gedaan!? Erkenning? Van wie? Van een geparachuteerde directeur die alleen van horen zeggen het verschil tussen een stoom of motorschip kende? Van kleinburgerlijke kantoorafdelingen? Vandaag weg morgen vergeten. Het is niet anders.

En natuurlijk was daar het afscheid met een groep collega's. Op een alfabetisch rijtje op naam afgeroepen. Zelfde riedeltje, bedankt en het beste. Maar gelukkig kreeg iedereen een aandenken. U kent ze hoogstwaarschijnlijk wel, een houten kubusje (ribbe 7 cm, daarnet nagemeten) met 3 metertjes: een barometer, thermometer en een hygrometer. Met koperen plaatje: Shell Tankers BV. En dat was dat...

Juli 2019 D.Gooris Vlissingen.

Bijsluiter

Twee weken na pensionering zat ik bij Amoco, (American Oil Company). Bouw, plaatsing op zee, ingebruikstelling van de platformen P 15 A, B en C. Technische leiding voor 8 maanden. Daarna nog een jaar in Koedijk waar de gasplant van hen was. Ik heb daar een onderhoud manual's geschreven.

Na Amoco zat ik op een bridgeclub met als partner een vlieg instructeur. Waarom kom je niet eens vliegen was een biding. Nu had ik altijd wel als zodanig belangstelling gehad voor het vliegen maar nu werd ik er direct mee geconfronteerd.

Mijn Maria vond het maar niks. Zo lang op zee en gelukkig niet verdronken. En nu de mogelijkheid om uit de lucht te vallen. Op zich wel steekhoudend. Ik heb toen een overeenkomst gesloten. Vliegen tot ik solo was. Nou OK dan. Vlieglessen, examens en ja hoor, na zoveel starts en landingen mocht ik solo.

Toen ik bij het begin van de baan de zaak voor de start aan het controleren was stond er naast de startbaan een auto. De chauffeur stak z'n duim op. En ik dacht, man je weet niet hoe ik zit te zweten. Maar, zoals u nu leest liep het goed af.

Bij de jaarlijkse keuring bleek het niet helemaal goed te zijn. Afgekeurd. Hart probleem. In Antwerpen een nieuwe klep er in. De professor verzekerde mij met klem dat het geen oude hartverzakking was (!) Een zorg minder.

Mijn kleindochter is piloot geworden en heeft er inmiddels ruim 1600 vliegreuren op een Boeing 737-800 opzitten. Ik vlieg sommige vluchten na op een Flight Simulator met 3 grote schermen. U kunt haar volgen op YouTube en Instagram onder "Dutch Pilot Girl". Ze heeft een eBook geschreven op haar gebied.

Trotse opa. [digo@Zeelandnet.nl](mailto:digo@Zeelandnet.nl)

---

## 'Het relaas van de Shell tanker Ondina'



26 augustus 2014

Artikel door *Willem Geluk*

De tentoonstelling "Het relaas van de Shell tanker Ondina" bij NDSM-Herleeft is ingericht. Een tentoonstelling over een stukje Shell-geschiedenis en een Amsterdammer en zijn bemanning. Zie foto van de geschutsbemanning van de Ondina onderaan dit artikel.

Graag wil ik u en de (oud-)medewerkers van Shell uitnodigen om deze tentoonstelling te bezoeken. Voor informatie over de tentoonstelling, zie de site: [www.ndsm-werfmuseum.nl/prikbord](http://www.ndsm-werfmuseum.nl/prikbord)

Het adres van NDSM-herleeft: TT. Neveritaweg 61 te Amsterdam-noord; (postadres: Postbus 37181, 1030 AD Amsterdam). De TT. Neveritaweg is het verlengde van de Ondinaweg.

In de maanden september en oktober 2014 is de tentoonstelling vanaf **13 september** geopend op **zaterdagen** en **zondagen** van **14.00 tot 16.00** uur. Op de zaterdagen geeft een neef van kapitein *Horsman* speciale rondleidingen.

Met vriendelijke groet,



Willem Geluk.

## NDSM herleeft

Hier nog een verhaal over de Ondina, overgenomen met toestemming van NDSM Herleeft. Kijk ook op hun website: [ndsm.nl/en/2014/07/23/het-relaas-van-de-shell-tanker-ondina/](https://ndsm.nl/en/2014/07/23/het-relaas-van-de-shell-tanker-ondina/)

"NDSM Herleeft presenteert op 7 augustus om 16:00 uur in de Blauwdruk: 'De Helden van de Nederlandse Koopvaardij tijdens de Tweede Wereldoorlog – Het relaas van de Shell-tanker Ondina'. De tentoonstelling vertelt het verhaal van een relatief onbekende zeeslag die zich 11 november 1942 voordeed in de Indische Oceaan.

Op die oorlogsdag was het Nederlandse koopvaardijship, de motortanker Ondina onderweg van het Australische Fremantle naar Abadan. De meeste koopvaardijschepen waren in de oorlogsperiode uitgerust met boordgeschut tegen zee- en luchtdoelen.

In de Indische Oceaan werd de tanker aangevallen door de Japanse hulpkruisers Hokoku Maru en Aikoku Maru. De escorte van het vaartuig, het Brits-Indische korvet HMIS Bengal, probeerde de grotere en veel zwaarder bewapende Japanse schepen op afstand te houden.

De Nederlandse gezagvoerder van de Ondina, *W. Horsman*, liet zijn schip bijdraaien zodat hij zijn escorte kon assisteren. De Ondina had een kanon van 10,5 centimeter en wist hiermee een van de Japanse hulpkruisers dusdanig zwaar te raken, dat het schip zonk.

Zowel de Ondina als de escorte wisten hierna zwaar gehavend toch een geallieerde haven binnen te varen. Twee bemanningsleden van de Ondina werden onderscheiden met de Militaire Willems-Orde. De

Ondina zelf werd het eerste koopvaardijsschip dat werd onderscheiden met de Koninklijke Vermelding bij Dagorder.

De Ondina was na de oorlog de eerste tanker, die de havens van bevrijd Rotterdam binnenvoer.

De expositie is nog op de volgende momenten te zien:

8 augustus t/m 10 augustus van 13:00 uur tot 16:00 uur.

14 augustus t/m 17 augustus van 13:00 uur tot 16:00 uur.

21 augustus t/m 24 augustus van 13:00 uur tot 16:00 uur.

Wegens succes is de expositie verlengd!

13-14 sept. 14.00-16.00u

20-21 sept. 14.00-16.00u

27-28 sept. 14.00-16.00u

04-05 okt. 14.00-16.00u

11-12 okt. 14.00-16.00u

18-19 okt. 14.00-16.00u

25-26 okt. 14.00-16.00u"

## Speech

Speech ter gelegenheid van de opening van de tentoonstelling over de Ondina door Capt. *Ed Barsingerhorn* General Manager (Maritime) Europe and Africa.

"Ladies and Gentleman – a very warm welcome to all of you and a special welcome to *Tony Ryan*, who flew in, with his wife from the UK to be with us today. Tony is the son of the gunner on the ONDINA during the fight on the 11th November 1942. I also understand that several family members of *Willem Horsman* (the Captain) and 2nd *Mate Bakker* are here present. A special welcome to you all please. I also need to express a great Thank You to *Willem Geluk* and *Ruud vd Sluis* for the very kind invite to be here today to open the ONDINA Exhibition, but before we do so, allow me to say a few words;

Although this is a really true pleasure for me, more importantly, it is a very humble experience. This is due to the great historic depth of both the location and the topic of the exhibition.

Let's pause for a moment at the first. The Netherlands is a Maritime Nation, no doubt. Shipbuilding and repair is an integral part of that. There is however still an element of sadness in the fact that in this very area, we used to have the largest ship building activity in the world, that's a fact. Some 6000 direct employees. I so complement those that put any level of energy into keeping the memory of this alive. People sometimes challenge the same but luckily, the majority of us do believe it's good and those that have been a part of that history deserve us doing that.

Allow me to run you by some facts; we have to go back to 25th August 1894 when the NSM (Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij) was established here. The NDM (Nederlandse Droogdok

Maatschappij) following suit in 1920 and the combination of both in 1946 into the NDSM (Nederlandse Dok en Scheepsbouw Maatschappij) 90 hectare and 2 kilometers of waterfront, a world player in Ship Building and Repair. 415 times, somebody here, in front of different crowds, said "I name you" obviously followed by the name of the vessel. 414 times by a female and once, in case of the BLOEMFONTEIN, by a male – and remote from Pretoria, by Generaal *Herzog*, Eerste Minister van de Unie van Zuid Afrika.

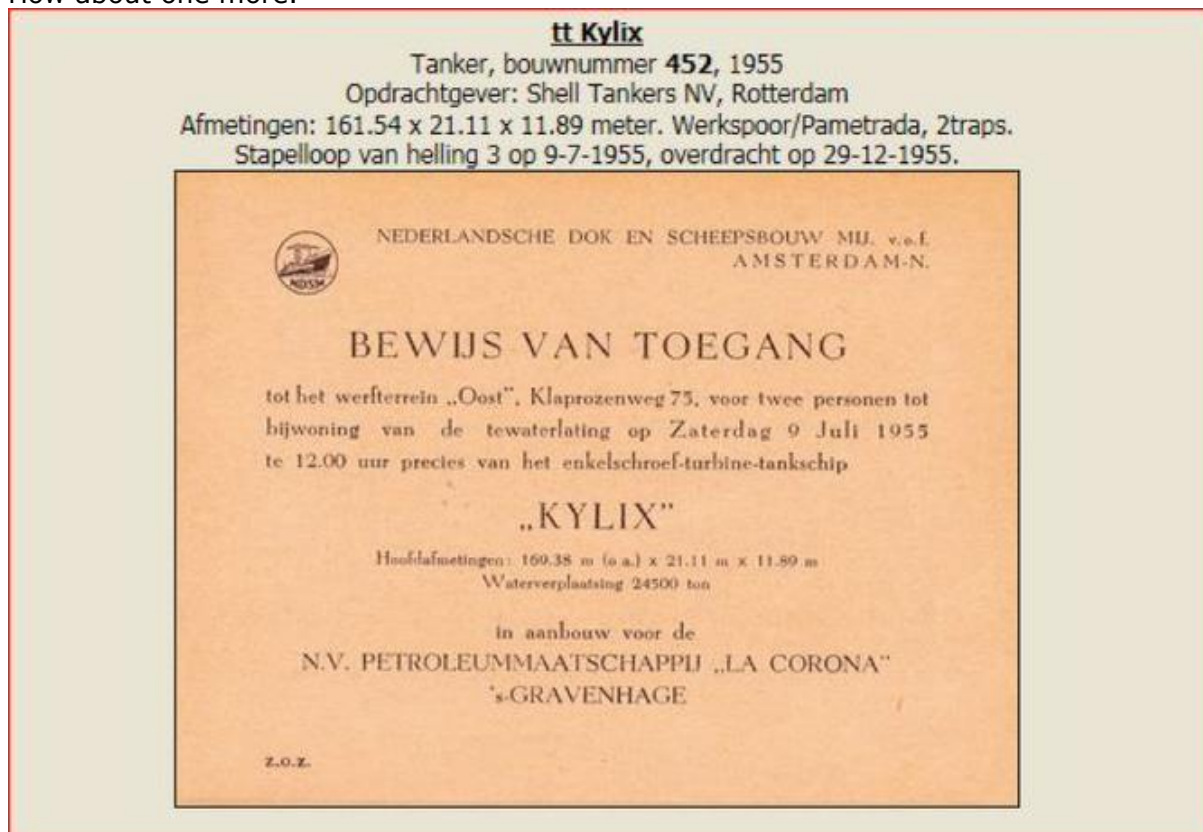
Another novelty - the VULCANUS – The first Diesel Powered vessel was build here in 1911.

In 1968, another combination, now making it the Rijn Schelde Combination, building several more vessels, including several VLCC but the curtain fell in 1984. Indeed, a true historic place to be today.

So let's move to Shell, for many years, one of the major customers of this yard. In 1892 Shell truly launched into Shipping with the MUREX, the first Tanker that traveled through the Suez Canal. Over the years, a total of 4 different Fleets were operated in Germany, French but more predominantly in the UK and Netherlands. Shell Tankers was formed in 1955, a few years ahead of me but indeed the company I joined a few moons ago.

I do not know the precise amount of vessels build here for the Shell Group but that must be impressive. The K-Class, the D-Class, the V-Class the M-class just to name some series. I have had the pleasure to sail on several, including the D-class and the O-Class (ONOBA and ONDINA) And remember, by 1930 – Shell was not only the biggest oil company, producing 11% of the Global supply but also, with many of them build here, the world's largest Tanker Owner, with 10% of the world fleet.

How about one more.



This was the very first vessel that I joined as apprentice and effectively starting my career with Shell and it is also where I met my wife and it is now the name of our Sloep that we enjoy spending time on. Must commit though that this one is build in Enkhuizen, rather than Amsterdam!

So what is Shell Shipping and Maritime now? Although we do not have the size of Fleets we used to have, Shell's exposure to anything Maritime is huge and as a result, the Shipping and Maritime function is large. Any one day, we have about 1500 Ships and Barges on Charter. We have about 300 floating assets in the Upstream business and operate terminals in 130 ports. 4000 Office Staff and Seafarers are looking after these Maritime Activities, manning a fleet of 54 Vessels and Transport about 15% of the current world trade in LNG on 12% of the World LNG Tanker Fleet, which makes us by far the biggest LNG Operator. It is fair to say that there has been a shift to LNG as well as more focus on Maritime Risk Management around the globe.

Back to the period around the 'first' ONDINA. In 1930, there were 59 vessels with a Dutch Flag and 65 with UK flag. In, 1935 Shell had, for the first time, more MV than SV.

In the book called A Century of Oil (Shell Transport and Trading Company 1897-1997) the period 1939 – 1945 is called "Fueling Democracy" and although there is reference to lubricants and Airplanes, the main topic is the need for fuel transportation and the role that the Shell vessels including the ONDINA played in the same.

The supply of oil was crucial and transport from Venezuela, Dutch India and Middle East was extraordinary important. Remember, most tankers were moving the more dangerous, flammable oils like petrol and diesel. Disrupting supplies was quickly recognized as a potential game changer. Tankers were on top of the list and considering the role of Shell in the specific areas (Atlantic Basin and Indian Ocean Basin) and the Fleets they operated it is no surprise that they became severely impacted. The role Shell Tankers and their crews played during the war is to be recommended and although it is always very difficult to quantify, there is no doubt that this has contributed to the ongoing success of Shell as a Global Company. Relationships with governments and Navies have been strong ever since. Although we have seen more recent scenarios where the approach of Shell and Shell Tankers played a role in a conflict (think different wars in the Gulf) one was never to the extremes, size and impact of the Second World War.

Even before that war began for Holland, three Shell vessels were impacted and one lost (EULOTA) the first Shell casualties happened on the PHOBOS.

In 1941, 4 Shell Tankers were lost in the Atlantic basin but in 1942 a big change happened when the war expanded in the East with Japan. In the first week of March, 11 Shell tankers were sunk on purpose to avoid getting them under Japanese control but many more were to follow due to the war.

In total, Shell lost 34 of the 94 ships under Dutch Flag (out of a total of 84) and this resulted in the death of 132 Dutch Officers and 259 Chinese Crew.

Obviously there are stories around each of these vessels and about all colleagues impacted, but we are here today to pay tribute to the ONDINA and specifically what happened in November 1942.

On boarding the ONDINA (2 / build in 1961) which I have been doing, one would notice the rounded shapes of the accommodation and the 2 funnels. However, when entering the accommodation, the next important thing was the bronze plate, issued by Prince Bernhard on 8th November 1948 in Rotterdam and remembering the historic moment of the ONDINA (1) which was build in 1939 (scrapped in 1959, my YOB).

Although the Germans were very active against Merchant Vessels with their Trading Disturbing Cruisers, it took Japan a bit longer to take a similar approach. Their initial focus was on the supply lines from Middle East to Australia and this exactly where the ONDINA was engaged. The Japanese utilized some 14 freighters with passenger accommodation and converted them into auxiliary cruisers and two of those, the AIKOKU MARU and the HOKOKU MARU ran into the path of the ONDINA, at that time escorted by the British corvette BENGAL.

The Japanese vessels were equipped with 8 modern 14cm guns and two planes. Both vessels, on their second mission, actually captured another Shell Tanker, the GENOTA which was taken to Singapore with a prize crew. The two vessels left Singapore on the 5th November 1942.

The ONDINA, as mentioned, build here in 1939, was at the beginning of the war briefly laid up at Curacao. She was outfitted with a 10.2 cm Gun and 40 rounds and a few machine guns. She had, prior to the battle, delivered her previous cargo in Freemantle, loaded some grain and was scheduled for her next cargo from Abadan in Persia. *Willem Horsman*, at 33 years old, joined the vessel in Freemantle as the new captain. She also carried a mix of Australian and British gunners, including the father of *Tony Ryan*. The HMIS BENGAL was only delivered in August 1942 and built following an Australian design. She had a 7.6 cm gun several machine guns and depth charges against submarines. One of her crew, ABS *Henry* had joined the ONDINA, when he arrived just too late to board the BENGAL.

Both vessels also departed on 5th November with a scheduled stop at Diego Garcia where the BENGAL would take fuel from the ONDINA.

On 11th November, calm sea, good weather and visibility, first the ONDINA and then the BENGAL spotted the Japanese Vessels. Although both vessels originally turned away from the two Japanese vessels, 10 minutes later, at 11.50 in the morning, The BENGAL turned towards the vessels and expected the ONDINA to maintain course. Captain *Horsman* however, knowing that he would never outrun the Japanese vessels also decided to attack and support the BENGAL with its 10.2 cm gun. Just around noon, fire started to be exchanged and the HOKOKU MARU took hits from both the BENGAL and the ONDINA whilst the ONDINA and BENGAL took hits from the 14cm guns from the Japanese vessel. Whilst the BENGAL and HOKOKU MARU were exchanging fire, the ONDINA managed to get a few good hits on the HOKOKU MARU, causing explosions and fires in the aft end of the vessel, ultimately causing the vessel to sink.

The AIKOKU MARU had started firing as well and the last the BENGAL saw of the ONDINA was a direct hit on the bridge and this resulted in them sending a radio message to Freemantle that the ONDINA had sunk. On the ONDINA in the meantime, white sheets were shown and the order to abandon vessel was given by Captain *Horsman* when the direct hit on the bridge, at 13.08, killed him. With the vessel abandoned, the AIKOKU MARU decided to fire upon the lifeboats and rafts. This war-crime killed 3 Chinese Crew members and wounded ABS *Henry* and the Chief Engineer, *Niekerk*. The Chief Engineer died an hour later but ABS *Henry* survived.

When the AIKOKU MARU left the scene, convinced the ONDINA would sink, several officers went back on board the ONDINA. They were accompanied by Australian gunner *Hammond* and British artillerist *Ryan*. They managed to stabilize the vessel, extinguish the fires and at about 19.00 the vessel was getting underway again. The following day, Captain *Horsman* was given a seaman's burial.

The first engagement the ONDINA had was on the 17th November, with the Hospital vessel WANGANELLA where the wounded could be treated and on the 18th November, the vessel entered Freemantle.



The battle can only be seen as an allied victory but more important, the results went beyond just that since following this battle, the Japanese decided to no longer use service raiders against Merchant vessels and the tankers transporting oil between Middle East and Australia were safe and no longer attacked.

The Heroism of the event was obviously those commanding the two allied vessels deciding to go for the attack as well as the way that those onboard then accomplished the results of that attack and finally the saving of the two vessels.

The ONDINA and several of the persons involved received different distinctions, including Captain *Willem Horsman* and gunner *Patrick Francis Ryan*.

Here we are, 7th August 2014 which is a long time since the events, described just now, took place.

And although the world has moved on, we should never forget.

So, back to what I said in the beginning – the energy put into keeping memories alive is so worth it. I am committed to pass on a contribution from Shell for hosting this so very important exhibition. The activities of NDSM Herleeft as well as the ONDINA exhibition you are hosting here this month are very important, well needed and very much appreciated – with my compliments to those involved, a very big Well Done!

With that – I would like to declare the ONDINA Exhibition opened."