

# HET VERHAAL VAN EEN HWTK BIJ SHELL TANKERS (1)

DICK GOORIS, [DIGO@ZEELANDNET.NL](mailto:DIGO@ZEELANDNET.NL)

*Dick Gooris kreeg bij de viering van zijn 90<sup>e</sup> verjaardag van zijn kinderen de vraag waarom hij niet eens wat meer inzicht kon geven over zijn werk bij Shell Tankers en Amoco. Zij hadden hem als vader vaak weg zien gaan en terug zien komen na (zeer) lange tijd. Na veel overwegingen besloot hij gehoor te geven aan hun verzoek. Hij beschrijft de periode van 32 jaar bij Shell Tankers, van september 1950 tot februari 1983. Het is geen chronologisch verhaal omdat verscheidene zaken zich tegelijkertijd over meerdere jaren hebben afgespeeld.*

Na 5 jaar oorlog, gebombardeerd worden, de hongerwinter en een wandeling van 200 kilometer in januari van Schiedam naar Hardenberg eindigde deze nachtmerrie voor mij in juli 1945. Door gezinsomstandigheden ben ik naar Dreischor verhuisd. In Zierikzee heb ik de 6<sup>e</sup> MULO-B op rij bezocht en ben ik 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, koos ik voor een carrière op zee.

Nadat mijn vader contact had gezocht met de directeur van de Zeevaartschool in Vlissingen, de heer P. Vijn (een schitterende en alom gewaardeerde man), werd ik in contact gebracht met kapitein Van Eerde namens de Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij (N.I.T.). Na een vriendelijk gesprek kon ik een studiebeurs krijgen voor de 3-jarige BM opleiding tot werktuigkundige (wtk) in Vlissingen. 2 Jaar school en 1 jaar vaarpraktijk 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 Maria kennen. En zo vertrok ik op mijn verjaardag 8 september - groen als gras - met de Willem Ruys naar Singapore. Uitgezwaid door familie en Maria. Het was in 1953 na 3 jaar en een week (!) dat ik met de Taria voor het eerst weer voet op Nederlandse bodem zette.

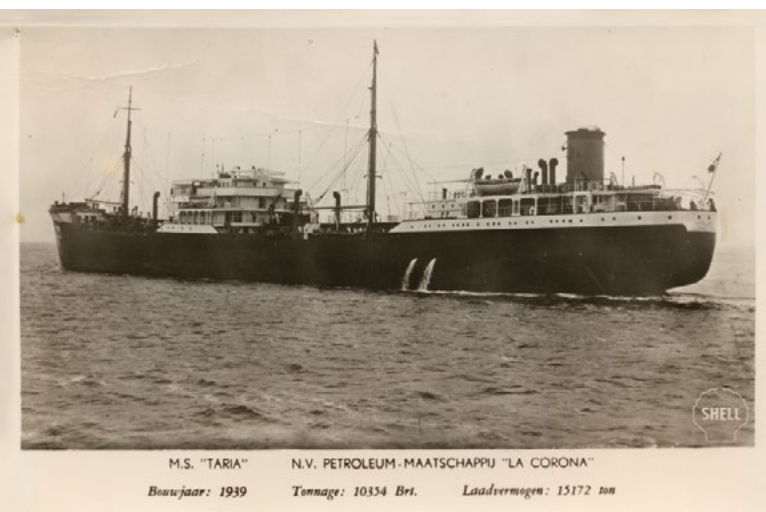
De zwarte bende (douane) kwam ook aan boord. Zij namen 20 sigaretten in beslag, omdat deze niet op het papiertje 'In te voeren goederen' stonden. Welkom thuis! Voor die tijd was zo'n lange reisduur de gewoonste zaak van de wereld.

Toen naar Dreischor, waar door de watersnoodramp ook 2 meter water in het huis had gestaan. Eerst alles weg bij bovengenoemd bombardement en nu de uit het puin geredde delen en foto's definitief verdwenen in het water.

In de daarop volgende 29 jaar werden de omstandigheden langzaam maar zeker beter. Ik maakte nog 2 contracten van elk 16 maanden, waarna de reisduur langzaam maar zeker uiteindelijk in de laatste jaren teruggebracht 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 dan 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 aanwezig kantoor- en vlootpersoneel werd een nieuwjaarsreceptie gehouden in het Groothandelsgebouw. 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 nieuwjaarsceremonie meegemaakt, dus ik was van de situatie op de hoogte. Niet alle namen kan ik mij herinneren of ik noem ze niet om redenen en vermeld ze dan met ///. Na de gebruikelijke speeches en handgeklap kwamen de directeur - natuurlijk voorop - en een paar lagere goden in het gevolg naar voren om zich te mengen en te verstaan met het personeel en het bezoek. Nu kwamen zij door een gangpaadje met aan één zijde een hekje en aan de andere zijde een dichte wand. Ik had mijn Maria meegenomen en we hadden 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 voorstellen, 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 afgehaakt, waaronder wtk's die in de oorlog gevaren hadden en niet aan studie toegekomen waren. De wettelijk vereiste vaartijden om aan een bepaald examen/diploma te mogen deelnemen was voor hen een grote hobbel. Immers, de verlof- en studietijd moet daar nog bij opgeteld worden. De diploma's in de scheepvaart waren nogal bijzonder.



M.S. "TARIA" N.V. PETROLEUM-MAATSCHAPPIJ "LA CORONA"  
 Bouwjaar: 1939 Tonnage: 10354 Brt. Laadvermogen: 15172 ton


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 (VD); de tweejarige opleiding voor het diploma AM (A-diploma machinist); de tweejarige opleiding voor het diploma BM (B-diploma machinist). Alle onder voorbehoud van het bij te houden memoriaal gedurende een jaar. Het diploma BM 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 een jaar vaartijd gehaald worden om deel te mogen nemen aan het examen A. Maar door het contract met de N.I.T. kwam daar aansluitend een jaar bij. Na het A-diploma werd voor het examen B2 twee jaar vaartijd geëist. Het diploma C1 kon in feite vlak na het diploma B2 behaald worden. Dat heb ik er weinigen of geen zien doen. Daarna het sluitstuk. De vaartijd voor C2 bedroeg drie jaar vaartijd. Velen zijn gestrand 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.

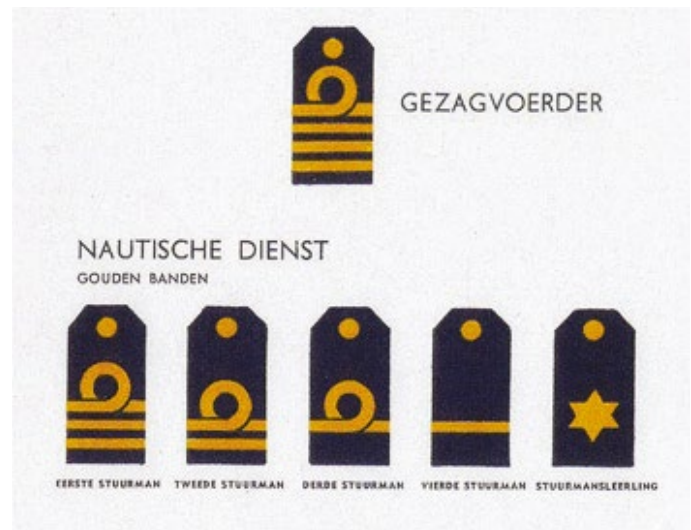
Het was vrijdag 13 december 1963 dat ik - 34 jaar oud - mijn handtekening onder mijn laatste, het diploma C2 zette. In totaal, na de zeevaartschool, dertien jaar. Vergelijk dit, in den brede, met het huidige onderwijs. Met dit diploma mocht ik op elk Nederlands schip, van elke grootte, dienst doen als 1<sup>e</sup> wtk. En zoals de wet voorschrijft: 'Verantwoordelijk voor een veilig en voortdurend bedrijf!' Denk daar maar eens over na. Doordat mijn verjaardag op 8 september is mocht ik niet naar de lagere school omdat de limiet 1 september was. Voeg daar nog een verlies aan toe 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'/3<sup>e</sup> stuurman. Hij kwam zoals de uitdrukking was 'Van de koude grond'. In de beginjaren vormden zij de grootste instroom. Dan een tweejarige opleiding voor het diploma AS (A-diploma stuurman) dan wel BS (B-diploma stuurman). Voor beide gold ook een memoriaal voor een jaar bijhouden, wat voor een BS'r gelijk zijn derde rang opleverde terwijl 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 derde rang in hun zak. Aan deelname voor de tweede rang waren geen voorwaarden verbonden. De vaartijd benodigd om deel te mogen nemen aan het examen 1<sup>e</sup> stuurman bedroeg twee 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 werktuigkundigen was dit veelal de 1<sup>e</sup> wtk (aan boord de hoofdwerktuigkundige - hwtk dan wel 'de baas' genoemd) en de 2<sup>e</sup> wtk. Bij de stuurlieden was dit de kapitein. Dat was ook te zien in de zogenaamde promotielijst. Toen ik net begon waren er zeker twintig 2<sup>e</sup> wtk's die geen diploma C hadden en dus, gezien de wettelijke eisen, ook niet in aanmerking kwamen voor promotie. Bij de stuurlieden was geen

diplomatekort. Iedereen had zijn eerste rang. De oorzaak lag in de oorlogsjaren.

Nu waren er, zeker in de jaren vijftig, nogal strenge hiërarchische regels. Zo had je de 'hoge-druk-tafel' in de midscheeps waar de kapitein, 1<sup>e</sup> stuurman en hwtk zaten. Alle andere officieren aten in de eetzaal op het achterschip. Nu werd er ook nog eens gesproken over een zogenaamd tafelhoofd. De functie daarvan is me altijd ontgaan. Totdat er een nieuwe 3<sup>e</sup> stuurman aantrad, vers van de Kweekschool voor de Zeevaart zoals hiervoor aangehaald. Met veel bravoure nam hij zitting aan het hoofd van de tafel. Voor die oudere 2<sup>e</sup> 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 schoolje 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 werden en dat de 2<sup>e</sup> 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 wetende dat ik later nog eens hwtk op de nieuwe Ondina zou worden. In mijn daarop volgende contractperiode zag en hoorde ik dat er een schrijven van kantoor gekomen was dat de 2<sup>e</sup> wtk onmiddellijk uitgenodigd moest worden om aan de 'hoge-druk-tafel' zitting te nemen. 



# HET VERHAAL VAN EEN HWTK BIJ SHELL TANKERS (2)

DICK GOORIS, [DIGO@ZEELANDNET.NL](mailto:DIGO@ZEELANDNET.NL)

Aan boord lopen de werkzaamheden volgens een heel oude gewoonte. Wachten van vier uur op en acht 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 zeven jaar de 12-16 wacht gelopen als 3<sup>e</sup> werktuigkundige. Heerlijk! Overigens kwam daar ook nog het overwerk bij. Voor mij was dat van 's morgens 9-11 gedurende vier dagen per week en onbetaald. Later werd ervoor betaald, maar bleek overwerk plotseling niet meer zo noodzakelijk. Elk opgeschreven uur werd toen uiteraard gecontroleerd en verantwoord. De 1<sup>e</sup> stuurman en 2<sup>e</sup> wtk ontvingen een vaste beloning (72 uur?), ongeacht het aantal overuren dat werd gemaakt. 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 4<sup>e</sup>, de 3<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> wtk samen met een 5<sup>e</sup> de wacht. Zo had eenieder zijn vaste werkzaamheden, globaal gezien althans.

De 4<sup>e</sup> wtk zorgde voor hulpmotoren, ketel, enzovoort. De 3<sup>e</sup> had alle elektriciteit onder z'n hoede. De 2<sup>e</sup> had het 'overall' toezicht, deelde de werkzaamheden in en stuurde de, meestal Chinese, bemanning van de machinekamer aan voor onderhoud. Als leerling denk je 'Was ik maar 5<sup>e</sup>, dan ben ik van dat memoriaal af dat iedere week door de hwtk besproken en afgetekend moest worden en kreeg ik nieuwe opdrachten.' Veel tekenwerk met zweetdruppeltjes op je papier want airconditioning was iets van horen zeggen. Was dat maar klaar! Als 5<sup>e</sup> denk je 'Was ik maar 4<sup>e</sup> wtk, m'n eigen wacht met de daarbij behorende verantwoordelijkheden', enzovoort. Totdat je je aanstelling als hwtk dan wel als gezagvoerder krijgt. Dan besef 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.



Ovula  
 •Year of construction: 1938 •Discarded in: 1959  
 •Tonnage: 9.067  
 Completed 1938 as Ovula for La Corona.  
 2-4-1959 arrived Hong Kong for scrap.

Om de zweetdruppeltjes een beetje binnen de perken te houden plaatsten we een half, in lengte doorgezaagd, verfblik in de poort, een zogenaamde windhapper. Voor de onbekende in de zeevaart: een poort is een rond raam, dat aan de binnenzijde

met drie 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 1<sup>e</sup> stuurman, 16-20 wacht, behandelt de lading en het slooponderhoud. De 2<sup>e</sup> stuurman, 0-4 wacht, het bijhouden van de zeekaarten. En de 3<sup>e</sup> stuurman, 8-12 wacht, onder andere de reddingboten. Aan de dekdiensdienst waren een aantal matrozen - zoals Chinezen, Nederlanders of Spanjaarden - toegevoegd voor het wachtlopen op de brug en voor het 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 olie gestookte kachels in de beide kombuisen eisten nogal wat onderhoud. De olietank stond bovendeks op het achterschip. Met als gevolg bij vriezend weer een dichte 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 verwarming van de lading. 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 'dekdiensdienst' nam de incidentele ladingtemperatuur op en gaf de uitkomsten door aan de 2<sup>e</sup> wtk. Hij of een van de andere wtk's moesten dan aan de hand van de gegevens de verwarming regelen. Bij overslaand water was dit geen pretje. Meestal werd er een beetje bijgestuurd.

Dan had je ook nog het leidingsysteem. In elke tank tenminste een afsluiter en cross-verbindingen met andere tanks met afsluiters. Meestal waren er over het geheel genomen zo'n  $10 \times 3 = 30$  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 moest er systematisch gelost dan wel geladen worden. Waarbij afhankelijk van het moment van de gewenste verandering van tankniveau van bepaalde tank(s) er afsluiters in de pompkamer open of dicht gedraaid moesten worden. Ook hier kwam de wtk van dienst om het hoekje kijken. De 2<sup>e</sup> wtk was namelijk verantwoordelijk voor het goed zetten van de 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 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 toen niet. Na een seintje van beneden in de tank zette op het dek de voorman de stoomkraan vol open. Hierdoor kon je zo in de tank de hitte zich al stomend door de leiding zien voortlopen. Die begon dan te roken, waardoor je kon zien hoever de 'verhitting' was. Geen gesis of geblaas? Dan uiteindelijk snel wegwezen. 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 vijf minuten nodig om niet om te vallen. Dat waren nog eens tijden! Kortom, het laad- en lossysteem was een gezamenlijke operatie. Dat een en ander vragen opwierp zal de geïnteresseerde lezer duidelijk zijn. Het heeft nog jaren geduurd voordat die verantwoordelijkheid voor het pompkamer gebeuren geheel bij de dekdienst, i.c. de stuurhut werd gelegd. En de 2<sup>e</sup> 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 2<sup>e</sup> 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, dankzij de raffinaderij, ook een Shell-club. In mijn eerste jaren mochten zeelui niet in de club in Balikpapan komen.



Shell-Clubhuis Balikpapan

Later, nadat er stampeijer over gemaakt werd, mochten we tussen bepaalde tijden binnen komen. Dit gaf min of meer het toen geaccepteerde beeld weer hoe er over zeevarenden gedacht werd. Als hwtk, had ik daar een bijzondere ervaring. Met rugklachten was ik in Nederland in contact gekomen met een dame in de bewegingsleer, 'Mensendieck'. Zij vertelde dat haar man en ander raffinaderij-personeel 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 vlog 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 kon brengen. Dat was geen enkel bezwaar en 's middags werd ik met een gewapende militair in de achterbak naar de begraafplaats gereden. Daar wachtte mij een daar wonende tuinman op die de begraafplaats onderhield; hij kon mij gelijk vertellen waar de betreffende man lag. Ik heb daar minutenlang gestaan met alleen het ritselen en lispelen van de boomblaadjes als geluid. Ik werd 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 Pladjoe zou ik een boek kunnen schrijven.

Degenen 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 mensen van de wal onder het genot van een biertje. Totdat de 'ouwe' (oneerbiedig gezegd maar in tegenstelling bedoeld!) een seintje gaf en iedereen zich aan boord begaf. Dat was dan gelijk het moment voor 'voor en achter' waarna we met een luid tabé op de stoomfluit langs de club weer de Moesi op gingen, naar Singapore of wherever.



Kopionella  
jaar 1955 uitloerend 1955  
dwt 18.181  
55-78 Kopionella Shell Tankers B.V.  
78 gesloopt

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 vissers die met hun sampan (bootje) langsij kwamen om onder andere wat handel te drijven. Als je nu ooit een lekkere ananas wilt 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 slaaphut naar de woonhut. 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... **VI**

# HET VERHAAL VAN EEN HWTK BIJ SHELL TANKERS (3)

DICK GOORIS, [DIGO@ZEELANDNET.NL](mailto:DIGO@ZEELANDNET.NL)

*Dick Gooris kreeg bij de viering van zijn 90<sup>e</sup> verjaardag van zijn kinderen de vraag waarom hij niet eens wat meer inzicht kon geven over zijn werk bij Shell Tankers en Amoco. Zij hadden hem als vader vaak weg zien gaan en terug zien komen na (zeer) lange tijd. Na veel overwegingen besloot hij gehoor te geven aan hun verzoek. Het betreft de periode van 32 jaar bij Shell Tankers, van september 1950 tot februari 1983. Het is geen chronologisch verhaal omdat verscheidene zaken zich tegelijkertijd over meerdere jaren hebben afgespeeld.*

Er waren aan boord zogenaamde zwarte boeken, waarin in het Engels handleidingen stonden. Niemand keek er in. Nadat ik in 1963 mijn C had, werd ik opgebeld door de heer 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. 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 trafohuisje lekker in het zonnetje. Dit feest duurde acht 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 zittend kreeg ik mijn aanstelling als hwtk. Samen met mijn Maria besloten we dat ik bleef varen. Ik had wel een kruiwagen voor Lloyds Register of Shipping als Surveyor en voor een plaats bij AkzoNobel 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 het meevaren van mijn vrouw. Daardoor 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 bestelden de kapitein en ik een kistje goede Zuid-Afrikaanse rode wijn - heerlijk. De procedure ging als volgt. Tegen half zes 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. Eén glas. De volgende dag was het mijn beurt. Tik, tik. 'Ja?' 'Kapitein heeft u zin in een sherry of een wijntje?' 'Graag meester.' Maar nu bij mij. Ik heb drie maal met hem als kapitein mogen varen, een waar genoegen.

Buiten de boekenkast, die op elk schip aanwezig was, hadden we weinig lectuur. Een vast boekje, uitgegeven door de Kapiteins Vereniging, werd door de Maatschappij 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 2<sup>e</sup> rang af te schaffen. Immers de studiestof was al gedeeltelijk behandeld bij de 3<sup>e</sup> rang en het restant bij de 1<sup>e</sup> 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 waardoor wellicht verbeteringen konden worden aangedragen. Duidelijk werd gesteld: 'Alles onder strikte geheimhouding.'



Macoma  
 • Year of construction: 1968  
 • Discarded in 1983  
 • Tonnage: 209.995  
 • Owner: Curaçaose Scheepvaart Maatschappij  
 • Completed 1968 as Macoma for C.S.M.  
 • 17-5-1983 arrived Kaohsiung for scrap



Lepton  
 • Year of construction: 1975 • Discarded in 1985  
 • Tonnage: 318.938  
 • Owner: Shell Tankers Rotterdam  
 • 1975-1977 laid-up Brunei Bay  
 • 4-6-1985 arrived Inchon for scrap

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 werden opgenomen met individuele personen en klaar. Nu maar afwachten. Na de reis op kantoorbezoek bij de heer 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 met een ervaring rijker de deur uit gegaan. Overigens een man waar ik veel respect voor had, maar waar menige superintendent(!) voor bibberde.

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. Dit in Nederland bij Verolme gebouwde schip was, voor zover ik weet, het grootste. 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 worden opgestookt en de hoofdketel geïsoleerd. Na controle bleek de economiser volledig verstopt met roet. De economiser is een warmtewisselaar met schijven rond de pijpen voor een betere warmteoverdracht. 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 tot vloer al gauw vijf 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 control room. 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 control room. En o.a. daar ging het mis. Tekeningen gaven geen uitslag. Echter, op de 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 drie dagen waren we weer slaags. Londen blij(!). Het had hier en daar wel wat voor onrust gezorgd. Begrijpelijk.

Vliegende vissen

Nu had deze ervaring nog wel een staartje. Na wat uitleg aan G. Veldt, die toen nog zulke specifieke zaken behandelde, werd Siemens gevraagd om even langs te komen. Zo zaten we met z'n vieren rond de tafel. Al snel werd duidelijk dat één persoon een ter 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. Er werd kaarsrecht gezegd dat we er geen verstand van hadden, omdat dat te specifiek en te ingewikkeld was. En dat 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 van hun nieuwbouw. De tekening van de voedingspomp bevatte namelijk vijf modules. Daarna werden zij uitgenodigd om ter plekke te gaan kijken. Nu had ik het idee dat de tweede man zich al een tijdje niet prettig voelde. Na het openmaken van de kast heb ik gevraagd hoeveel modules meneer telde. Nou dat was duidelijk: drie stuks. Consternatie! Waarop ik m'n gram kon halen door op te merken dat we dan misschien te stom waren voor de elektronica, maar dat we 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 een 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. Dat was op voornoemde Lepton, maar ook op elk ander schip, een lekkere wandeling. 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. 

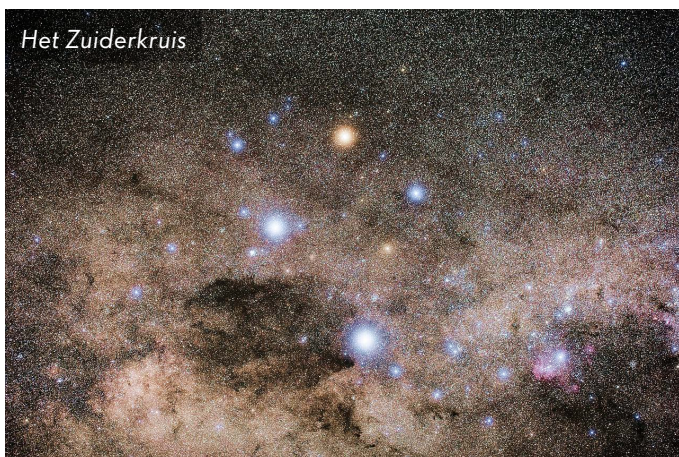
# HET VERHAAL VAN EEN HWTK BIJ SHELL TANKERS (4)

DICK GOORIS, [DIGO@ZEELANDNET.NL](mailto:DIGO@ZEELANDNET.NL)

*Dick Gooris kreeg bij de viering van zijn 90<sup>e</sup> verjaardag van zijn kinderen de vraag waarom hij niet eens wat meer inzicht kon geven over zijn werk bij Shell Tankers en Amoco. Zij hadden hem als vader vaak weg zien gaan en terug zien komen na (zeer) lange tijd. Na veel overwegingen besloot hij gehoor te geven aan hun verzoek. Het betreft de periode van 32 jaar bij Shell Tankers, van september 1950 tot februari 1983. Het is geen chronologisch verhaal omdat verscheidene zaken zich tegelijkertijd over meerdere jaren hebben afgespeeld.*

In het water van de Atlantische Oceaan is de grootste verscheidenheid te vinden. Veel dolfijnen (noem ik ze maar) die schijnbaar zonder bewegen voor de boeg uitgaan. Geen beweging te zien en toch met 15 mijl door het water. En plots, een sprong omhoog, wat gelijk door de anderen 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 2<sup>e</sup> stuurman ons waarschuwde dat hij net een walvis had overvaren. 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 ontgaan.

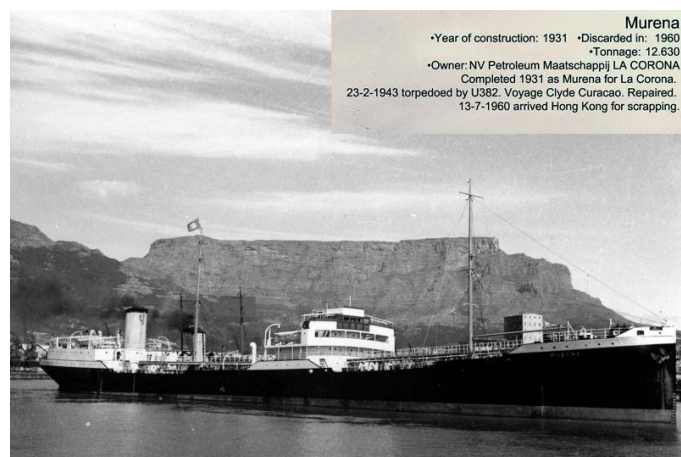


Een tweede gebeurtenis die mijn hele leven tot nu toe is bijgebleven was het zicht op een komeet. Ik was geabonneerd op het weekblad Time waarin vermeld werd dat binnen afzienbare tijd een komeet te zien zou zijn. Inmiddels had ik internet afgeschuimd of ik de naam, een Japanse, nog kon achterhalen. 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 mijn 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 krasen in mijn geheugen gegrift. De kern schat ik op zo'n 50° hoog en daaronder een staart die, iets overdreven, bijna de horizon raakte. En niet zo'n rot straaltje maar een dikke majestueuze bundel. Om bij stil te staan. Dat heeft een paar dagen geduurd. En dan vanaf de brug - doodstil, dat te 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, prachtige rustige onbewolkte lucht. En daar ontspant zich de zuidelijke sterrenhemel. Met al gauw gevonden het bekende Zuiderkruis. Een adembenemend mooi schouwspel wat je je niet voor kan stellen als je het 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! 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 is een heel mooie herinnering.



**Murena**  
 •Year of construction: 1931 •Discarded in: 1960  
 •Tonnage: 12.630  
 •Owner: NV Petroleum Maatschappij LA CORONA  
 Completed 1931 as Murena for La Corona.  
 23-2-1943 torpedoed by U382. Voyage Clyde Curacao. Repaired.  
 13-7-1960 arrived Hong Kong for scrapping.

Met de Murena (FOTO) heb ik een contract gemaakt van dik vijftien 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 drie 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 koepelgebouw 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 drukverstuiving met het zogenaamde Wilson Kyle patent. Ik bespaar u de verklaring hoe dat allemaal in elkaar zat. Maar als 3<sup>e</sup> 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 twaalf cilinders. Doodmoe en bekaf. Maar als kers op de taart, in de hut tien lijntjes trekken op elk diagram om het vermogen te kunnen berekenen. Als door een wonder zag ik op een andere reis naar Japan in Shimoneseki op het zuideiland 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 7.00 uur uit Vlissingen, samen met Karel Wiesner en Leo de Graaf. Deze laatste werkte bij Smit Internationale. Om 17.00 uur terug met de trein. Leo had zich opgewerkt van sleepbootkapitein 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 dan werd, als er iemand bij kwam zitten, 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 begin jaren 60 ook de dienst Elektriciteit. Geleid door de heer Snel. Ten kantore ontstond het idee om de kennis van de 3<sup>e</sup> wtk wat op te krikken. Als een van de vijf of zes gegadigden was ondergetekende er een van. Dat hield in: drie 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 Amsterdam. Op woensdag moesten we 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 een goede basis heb gekregen wat betreft de elektriciteitsleer. Wat naderhand goed van pas kwam bij diploma C. Een achterliggend plan voor deze opleiding was het plaatsen aan boord van een extra 3<sup>e</sup> 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. Dit in tegenstelling tot een 2<sup>e</sup> en later hwtk die ik meemaakte en 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 2<sup>e</sup> wtk hadden we een lijst van werktuigen die voor Lloyds elke vijf 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 schept 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 vervolgens werden in Willemstad alleen de certificaten afgetekend. Later, als hwtk, kreeg ik namens Lloyds de bevoegdheid de 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 bijgebleven. Wat was er aan de hand? Via ons kantoor werden aan directeurs van raffinaderijen of andere met Shell verband houdende bedrijven man en vrouw uitgenodigd voor een enkeltje Rotterdam - 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. **II**





## EEN WERKZAAM LEVEN

# HET VERHAAL VAN EEN HWTK BIJ SHELL TANKERS<sup>(5)</sup>

**DICK GOORIS**  
DIGO@ZEELANDNET.NL

De toenmalige kapitein, de heer Oepkes, was een glansrijk figuur. Hij had lang bij de marine gezeten, voor zover ik me herinner als kapitein-ter-zee, en was erg gesteld op cachet en goede vormen. Zelf gaf hij daar vorm aan door altijd gekleed te zijn in zwarte broek en 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 om 12 uur uitgenodigd om 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 uur 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 3<sup>e</sup> wtk aan de beurt was duurde het wel even. Maar dan had je ook wat; die extra kok wist van wanten. Niet zo'n priegelig stukje vlees of vis (ja, hier was keuze!). Je kreeg een moot of stuk waar je 'u' tegen zei. En alles in de uitgebreidste zin met toetje toe! Tegen de tijd dat we van tafel gingen was het voor de 1<sup>e</sup> stuurman en 2<sup>e</sup> 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, andere omstandigheden.

Kapitein Oepkes die, dacht ik me te herinneren, ook commodore was (een extra titel die toen in zwang was), had een grote interesse voor Napoleon. Het hoe en waarom weet ik niet en doet niet ter zake. We hebben een keer flink omgevaren 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 2<sup>e</sup> stuurman was Jan Rutte. Hij is de oprichter geweest van wat later na veel omhaal de Vereniging van Nederlandse Koopvaardij-Officieren zou worden. Later nog een contract met hem op de Sandpiper gemaakt. Fijne vent.

Dick Gooris kreeg bij de viering van zijn 90e verjaardag van zijn kinderen de vraag waarom hij niet eens wat meer inzicht kon geven over zijn werk bij Shell Tankers en Amoco. Zij hadden hem als vader vaak weg zien gaan en terug zien komen na (zeer) lange tijd. Na veel overwegingen besloot hij gehoor te geven aan hun verzoek. Het betreft de periode van 32 jaar bij Shell Tankers, van september 1950 tot februari 1983. Het is geen chronologisch verhaal omdat verscheidene zaken zich tegelijkertijd over meerdere jaren hebben afgespeeld.

Met een van de 'A' schepen maakte ik enkele reizen Willemstad-Renselaer. Die plaats ligt in de VS, 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 ligt in de staat New York met als hoofdstad Albany. De tocht er naar toe was al nervevend. 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 meemaakt als je daar in vaart is nogal ingrijpend.

Daar ontmoeten twee zeestromen elkaar, een koude uit het noorden en het warme water vanuit het zuiden. Met een temperatuurverschil van pakweg 20-25°C naar ± 10-12°C. 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 ontzuchtend stelde hij dat we toch geen kant op konden. Heerlijk zoiets. Na wat gepraat over eventuele schade door het ijs etc. verdween hij zoals hij gekomen was. Fijne kerel.

Tijdens het eten had ik een gesprek met de loods. Een oud-sleepbootkapitein. Die vertelde dat als ik naar Albany ging, ik moest kijken naar een gebouw bij binnenkomst van de stad. 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. De loods raadde mij aan bij een benzinstation 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 oorspronkelijke oranje ondergrond geen gezicht. Veel matrozenwerk. En in Curaçao bleek de verf van de huid over een dikke meter verdwenen. ı

**NB: Op de vorige aflevering kreeg de redactie een reactie van de heer J. Boon: In het verhaal van de heer Gooris wordt het ss Marpessa vermeldt als zijnde aan de grond gelopen bij Vuurland. Dit is onjuist. Het ss Marpessa is gezonken na een explosie in de pompkamer. Het was het ss Metula dat was vastgelopen. Aangezien ik zelf tijdens deze gebeurtenis aan boord was als 3e wtk, met echtgenote, viel mij deze vergissing meteen op. Ook de heer de Graaf heb ik daar ontmoet.**



# HET VERHAAL VAN EEN HWTK BIJ SHELL TANKERS<sup>(6)</sup>

DICK GOORIS  
DIGO@ZEELANDNET.NL

Dick Gooris kreeg bij de viering van zijn 90e verjaardag van zijn kinderen de vraag waarom hij niet eens wat meer inzicht kon geven over zijn werk bij Shell Tankers en Amoco. Zij hadden hem als vader vaak weg zien gaan en terug zien komen na (zeer) lange tijd. Na veel overwegingen besloot hij gehoor te geven aan hun verzoek. Het betreft de periode van 32 jaar bij Shell Tankers, van september 1950 tot februari 1983. Het is geen chronologisch verhaal omdat verscheidene zaken zich tegelijkertijd over meerdere jaren hebben afgespeeld.

Nadat ik mijn diploma B had gehaald werd ik op de 'Ena' geplaatst. Een ouwetje, maar gezellige boot. Daarmee zeker vijf reizen achtereen gemaakt van Punta Cardon naar Guayaquil in Ecuador. Door het Panamakanaal, waar je nooit aan gewend raakt; het bleef een indrukwekkende ervaring. De enige plaats waar de kapitein op non-actief wordt geplaatst en de loods het voor het zeggen heeft. Het schip wordt aan twee zijden vast gemaakt, voor en achter, en zo de sluis ingetrokken door vier locomotieven. In totaal driemaal omhoog en aan de Pacific-kant tweemaal omlaag. Het was goed werd bij het begin van het kanaal afgegeven, ook de persoonlijke, en bij de laatste sluis weer keurig verzorgd teruggebracht. Soms met commentaar: "Je mag wel eens nieuwe sokken (hemden of weet ik wat) kopen!" Terug op Curaçao stormde de heer 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 ik hals over kop koffers pakken en verdween ik naar de 'Berta'. Een klein oud tankertje dat in het Schottegat dienst deed als bunkerschip, maar meestal passagiersschepen van brandstof voorziet.



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 poolhoogte gaan nemen in de machinekamer. Daar stonden twee quadrupel expansie machines in. Eigenlijk een tripletje 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 het 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 maatschappij verlaten. Overigens was het een luizenbaantje. Een crew die ook uit oogpunt van zelfbehoud de zaken vertrouwt en blindelings kon regelen.

Daarna op huis aan. Ik vloog toen nog eerste klas! Nu had een kapitein mij gevraagd wat op zijn dochter te letten die met dezelfde vlucht mee ging. Ik had haar bij een thuisbezoek bij hem al eens eerder ontmoet, dus verder niets bijzonders. Even later bleek dat zij op haar beurt een jong meisje van pakweg drie-vier 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 toeristenklas zit de directeur van eerder genoemd scheepswerfje. Die was jarig en wilde graag naar de eerste 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.



Berta  
 Year of construction: 1927 Discarded in: 1962 Tonnage: 3.159  
 Owner: Curacaose Scheepvaart Maatschappij  
 1927-1939 as Berta for CSM. 1939 sold Shell Portugal and renamed Shell Dezoto.  
 1940 transferred to Anglo-Saxon and renamed Berta.  
 11 1945 transferred to C.S.M. 3-1962 arrived Spain for scrap.

Later heb ik in dat zelfde Schottegat nog als 2e wtk dienst gedaan op de Neptunus. Een leuk sleepbootje. De kapitein, Willem van Brakel, woonde op de compound en ik zat in het hotel. Twaalf uur op, twaalf uur af. Met dat hotel had ik al eens kennis gemaakt in 1954. Als je praat over een eerste klas hotel (van Shell) dan was dat het. Bediening door keurige obers die opnamen wat mijnheer gewent 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 genoemd. 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 baccalaurei 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.



Hij stelde voor, ondanks dat 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 overredingskracht! 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. и

## EEN WERKZAAM LEVEN

# HET VERHAAL VAN EEN HWTK BIJ SHELL TANKERS<sup>(7)</sup>

**DICK GOORIS**  
DIGO@ZEELANDNET.NL

**Dick Gooris kreeg bij de viering van zijn 90e verjaardag van zijn kinderen de vraag waarom hij niet eens wat meer inzicht kon geven over zijn werk bij Shell Tankers en Amoco. Zij hadden hem als vader vaak weg zien gaan en terug zien komen na (zeer) lange tijd. Na veel overwegingen besloot hij gehoor te geven aan hun verzoek. Het betreft de periode van 32 jaar bij Shell Tankers, van september 1950 tot februari 1983. Het is geen chronologisch verhaal omdat verscheidene zaken zich tegelijkertijd over meerdere jaren hebben afgespeeld.**

In een verlofperiode, na een dienst op een K-tanker, werd ik aangeklampt door personeelsman de heer Van 't Slot. Of ik maar het reglement wilde gaan schrijven voor een Ondernemingsraad (OR) voor het

kantoorpersoneel. 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 Rotterdam bij de Bond van 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 hiervoor gezegd, al hadden afgelopen. Hierdoor kreeg ik een beter inzicht in het hoe en waarom. Na een tijdje werd het specifieke 'kantoor' er afgehaald en betrof het geheel Shell Tankers, kantoor én vloot. Uiteindelijk is het me, na keer op keer aandringen op te schieten, gelukt een reglement in elkaar te zetten. Iedereen blij, dacht ik. En of ik maar zo snel mogelijk de wetboeken terug wilde sturen. 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 gekozen 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 1e 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 duidelijk gemaakt dat 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. Ondanks dat er een voorzitter van de OR gekozen was en de raad zelfstandig moest opereren, zat bij elke sessie de heer Brouwer aan het hoofd van de tafel. Het was bij mijn weten de heer 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 het idee aangehangen dat zowel de stuurman als de wtk een wettelijk diploma konden halen om in de andere dienst te functioneren en daardoor breder inzetbaar te worden. Bij mijn weten is er een wtk, de heer Fam Vergroesen, die zijn 3e rang stuurman heeft behaald, daartoe in staat gesteld door STBV (Shell Tankers BV). Van omgekeerde zijde is mij niets bekend. Wat gezien de vereiste vooropleiding en praktijkjaar voor diploma A al niet mogelijk was. Het is bij gebrek aan adem een zachte dood gestorven. Maar het probleem, veroorzaakt door het mondiger worden van de deelnemers (zeevarenden), kwam toch langzaam maar zeker boven drijven. Toen de regering werkclassificatie verplicht stelde, zag iedereen 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. In verband met de werkclassificatie werden in alle grote maar ook kleinere bedrijven alle werknemers doorgelicht. Op hun opleiding, werkzaamheden, werkomstandigheden, noem het maar op. Aan de hand daarvan werden al of geen correcties aangebracht in hun loon. Men leerde elkaar beter kennen en eventueel waarderen. Weer een keertje naar zee en na terugkomst en bezoek aan

kantoor gelijk maar even doorgelopen naar de Mathenesserlaan 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 eyeopener. Bij de eerstvolgende OR-bijeenkomst werd ik voor aanvang op kantoor gebeld door eerder genoemde bekende OR-man, die net terug was van vakantie. Hij verzocht mij dringend om absoluut geen cijfers ter beschikking te stellen aan de OR. Ik had die cijfers eigenlijk nooit in bezit mogen krijgen. 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 vergadering van de OR, met de heer Brouwer, gezegd dat ik in de volgende vergadering dit item te berde zou brengen.

Maar tien 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 de heer 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 in 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. ۞



## HERINNERINGEN

# EEN WERKZAAM LEVEN<sup>(8)</sup>

**DICK GOORIS**  
OUD HOOFDWERKTUIGKUNDIGE  
DIGO@ZEELANDNET.NL

Dick Gooris kreeg bij de viering van zijn 90e verjaardag van zijn kinderen de vraag waarom hij niet eens wat meer inzicht kon geven over zijn werk bij Shell Tankers en Amoco. Zij hadden hem als vader vaak weg zien gaan en terug zien komen na (zeer) lange tijd. Na veel overwegingen besloot hij gehoor te geven aan hun verzoek. Het betreft de periode van 32 jaar bij Shell Tankers, van september 1950 tot februari 1983. Het is geen chronologisch verhaal omdat verscheidene zaken zich tegelijkertijd over meerdere jaren hebben afgespeeld.



Kaapstad 1969



The Cowes week regatta

Even tussendoor wat andere verhalen.

In de begindagen werd Kaapstad niet aangedaan. Daar had kapitein K. Drent wel een antwoord op. Een groot verblijf werd gevuld met onze post 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 vissersbootjes. 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 gelooft het of niet, na een korte periode werd over Radio Kaapstad in het heerlijke Zuid-Afrikaans 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. De bemanning daarvan zag water branden! En bij 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. Het was geen sinecure om op deze manier 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 de eerder genoemde kapitein W. Kuyper. Met een volgeladen 'M' schip, 220.000 ton, de Macoma, door het Kanaal. Maar daar was een regatta aan de gang van Frankrijk naar Engeland met zeilboten. En niet eentje, maar tientallen. Het enige wat er te doen stond was 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 uniformbroek 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. 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 knikkers. Van onderen erin en van boven eruit. 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. ❧



Bouw van romp van Shell tanker  
op de Haugasund werf in 1972



**EEN WERKZAAM LEVEN**

## **EEN VERHAAL VAN EEN HWTK BIJ SHELL TANKERS<sup>(9)</sup>**

**DICK GOORIS**  
OUD HOOFDWERKTUIGKUNDIGE  
DIGO@ZEELANDNET.NL

**Dick Gooris kreeg bij de viering van zijn 90e verjaardag van zijn kinderen de vraag waarom hij niet eens wat meer inzicht kon geven over zijn werk bij Shell Tankers en Amoco. Zij hadden hem als vader vaak weg zien gaan en terug zien komen na (zeer) lange tijd. Na veel overwegingen besloot hij gehoor te geven aan hun verzoek. Het betreft de periode van 32 jaar bij Shell Tankers, van september 1950 tot februari 1983. Het is geen chronologisch verhaal omdat verscheidene zaken zich tegelijkertijd over meerdere jaren hebben afgespeeld.**

Terugkomend 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 werd ik afgeleverd bij de secretaresse van de directeur. Wat nu weer was mijn gedachte. En ja, aangekondigd werd ik naar binnengeloodst. Daar had inmiddels de zoveelste directiewisseling plaatsgevonden. Directeur van Shell Tankers was slechts een tijdelijke promotie voor pensioen of iets anders. Maar nooit erg lang. Dit was de heer 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 zeggen 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 leidden 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. In de bond zaten 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 openbaarmaking, ter ziele gegaan. Alle betrokkenen hadden hun eigen redenen.

In gezamenlijkheid van zeevaartscholen en reders werd alsnog 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 denkbeeldig. Opleiding 'Maritiem Officier': Er werd een opleiding in elkaar gedokterd die in vier jaar, waarvan een jaar praktijkervaring, alle bevoegdheden in zich had, kapitein of hwtk. Elke reder stond het dan vrij jou dan voor welke functie dan ook van die twee aan te stellen. Later werd er een en ander gewijzigd en kwam er

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, Koninklijke Rotterdamse Loyd, KPL, KJCPL, Van Nieveld Goudriaan, Holland Amerika Lijn, ze zijn allemaal uit Nederland vertrokken dan wel samengevoegd en later ter ziele gegaan, en daarmee de bestaansmogelijkheid voor aspirant zeelui. Afgezien van de baggerindustrie of de zeevisserij. Waar wtk's vroeger graag geziene en ervaren werknemers waren bij, ik noem maar, Stoomwezen, Lloyds Register, krachtcentrales, scheepswerven en de atoomcentrale, etc., is dit nu geheel voorbij.

Tijd voor wat vrolijkers. Shell International Marine (SIM) had acht general purpose tankers nodig van 32.000 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 twee schepen voor Shell Tankers BV waren, daarna vier stuks voor Shell Tankers UK, en de laatste twee weer voor STBV. Op een topbijeenkomst 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, namelijk het samenstellen van een reserveonderdelenboek 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 (!) и



## HERINNERINGEN

# EEN WERKZAAM LEVEN<sup>(10)</sup>

**DICK GOORIS**  
OUD HOOFDWERKTUIGKUNDIGE  
DIGO@ZEELANDNET.NL

**Dick Gooris kreeg bij de viering van zijn 90<sup>e</sup> verjaardag van zijn kinderen de vraag waarom hij niet eens wat meer inzicht kon geven over zijn werk bij Shell Tankers en Amoco. Zij hadden hem als vader vaak weg zien gaan en terug zien komen na (zeer) lange tijd. Na veel overwegingen besloot hij gehoor te geven aan hun verzoek. Het betreft de periode van 32 jaar bij Shell Tankers, van september 1950 tot februari 1983. Het is geen chronologisch verhaal omdat verscheidene zaken zich tegelijkertijd over meerdere jaren hebben afgespeeld.**

Toen ik in Haugesund arriveerde was de romp compleet en was er een begin gemaakt met de verdere bouw. SIM had daar een technicus geplaatst die namens hen de leiding had: Mr. Bob Harris. Al gauw bleken wij goed overweg met elkaar te kunnen. Altijd een voordeel. De heer Den Oude vroeg of ik elke veertien dagen verslag wilde uitbrengen en dan heel graag met tekeningen langskomen. Daar ik ook nog bezig was in de afrondende fase voor de OR kwam mij dat goed uit. Donderdag vliegen, vrijdag kantoor en zondag of maandag terug. Geladen met cigarillo's voor Harris, een hele verse kip voor de familie Harris alsook een goed hoestdrankje voor een van de kinderen. Ook een fles whisky toen ik nog alcohol dronk. De man van de douane, met drugshond, keek mij eens aan en daar hij mij herkende glimlachte hij een beetje en doorlopen maar... In Noorwegen is drank niet te betalen. Goed om ervan af te raken.

Na provisorische uitleg van Bob Harris over de lay-out van die schepen dacht ik, dat wordt me wat. Al gauw gingen we met een klein groepje naar ASEA in Stockholm.

Daar werd een 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



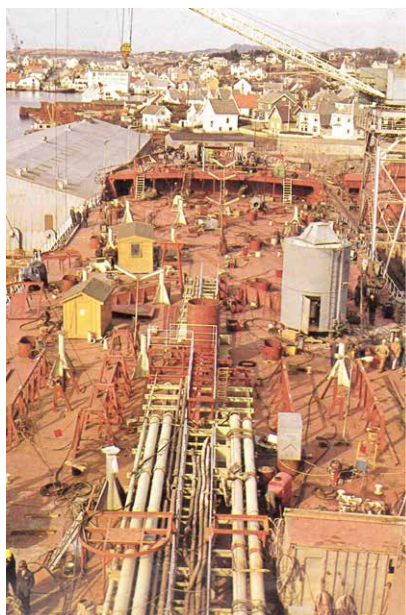
wat knipogen legden we het vuur een beetje aan z'n schenen. Dat was wel lachen, maar we schoten er niets mee op. Gelukkig bleef tijdens de bouw een engineer van ASEA die zaken begeleiden en konden wij wat meer opsteken. Deze man heeft ook de eerste reis naar Curaçao meegemaakt.

Met de werf werden diverse vergaderingen belegd over uitvoeringen van het schip die op meerdere wijze gedaan konden worden. Het idee van de werf was, nu praten en beslissingen nemen. Daarna ligt alles vast voor alle acht schepen. Als er later iemand zou komen die een bolder twee meter verderop wilde hebben dan had hij pech. Ik heb een paar mensen hierover met moeite horen slikken. Een reisje met de draagvleugelboot 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 Rotterdam voorgesteld het ding er af te slopen en een klein pijpenkoelertje te installeren gezien de breekbaarheid van zo'n radiator. Lekkage zou de motor gelijk uit doen vallen. Ik zal geen beschrijving geven van de hele installatie. Het leidingsysteem was 16" 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

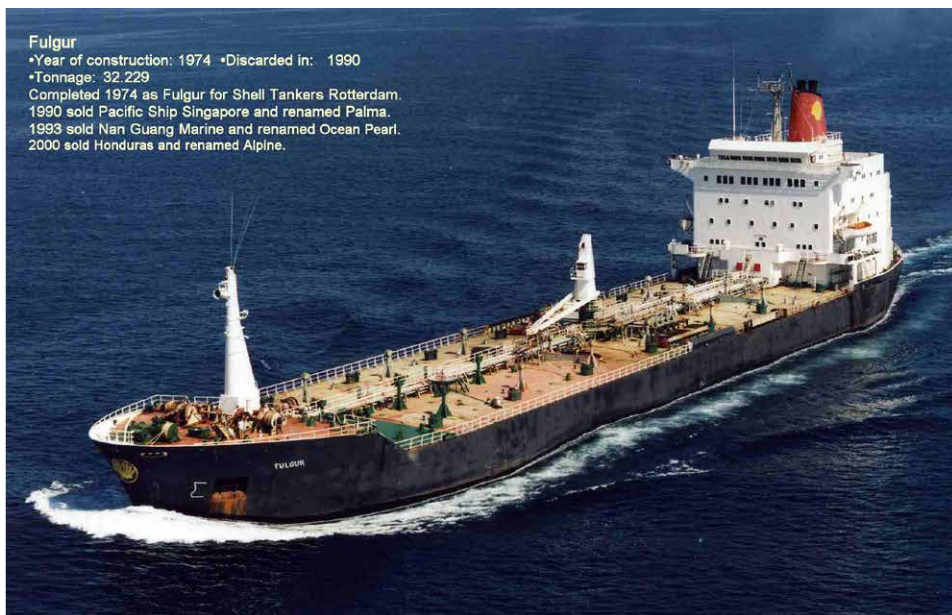
daardoor aanzienlijke vertraging op daar ze allemaal uit de tank gedemonteerd moesten worden. Er werd raad gevraagd aan het Shell laboratorium in Engeland. Zij kwamen met een nieuw type en/of samenstelling van de afdichtingsringen voor de dag. Het vastzitten van een klep moest door de stuurman verholpen worden door druk uit te oefenen op de andere zijde waardoor de bol hopelijk losschoot.

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.

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 erbij optelde bleek dat ik tussen de middag maar een glaasje water moest nemen. Menu meegenomen naar Rotterdam 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. и



**Fulgur**  
•Year of construction: 1974 •Discarded in: 1990  
•Tonnage: 32.229  
Completed 1974 as Fulgur for Shell Tankers Rotterdam.  
1990 sold Pacific Ship Singapore and renamed Palma.  
1993 sold Nan Guang Marine and renamed Ocean Pearl.  
2000 sold Honduras and renamed Alpine.



Dek van in aanbouw zijnde Fulgur

## HERINNERINGEN

### EEN WERKZAAM LEVEN<sup>(11)</sup>

**DICK GOORIS**  
OUD HOOFDWERKTUIGKUNDIGE  
DIGO@ZEELANDNET.NL

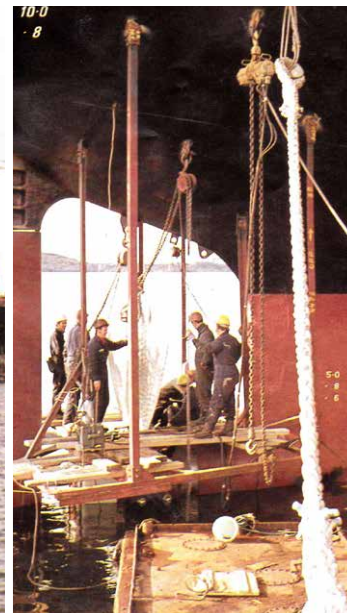
**Dick Gooris kreeg bij de viering van zijn 90e verjaardag van zijn kinderen de vraag waarom hij niet eens wat meer inzicht kon geven over zijn werk bij Shell Tankers en Amoco. Zij hadden hem als vader vaak weg zien gaan en terug zien komen na (zeer) lange tijd. Na veel overwegingen besloot hij gehoor te geven aan hun verzoek. Het betreft de periode van 32 jaar bij Shell Tankers, van september 1950 tot februari 1983. Het is geen chronologisch verhaal omdat verscheidene zaken zich tegelijkertijd over meerdere jaren hebben afgespeeld.**

Inmiddels had ik bij PBNA, om toch maar iets van elektronica te leren, een opleiding voor electronicus gevolgd. Inmiddels ben ik 95% vergeten! Deze kennis kwam mij goed van pas om de gebruikte toepassingen op het gebied van de elektronica op papier te zetten. Dit leek mij zinvol voor opvolgers. De 5<sup>e</sup> wtk's hadden inmiddels alle leidingen gecontroleerd en op een provisorische tekening gezet. Mooie leidingschema's. Een van de hoofdzaken waarvoor ik naar Haugesund moest gaan was om ervoor te zorgen dat alle reserveonderdelen netjes opgeborgen werden 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 opbergplaats als bleek dat het absoluut tot dat of dat onderdeel behoorde. Het kostte heel wat hoofdbreken. Uiteindelijk hadden we een reserveonderdelenboek en aangegeven wie de fabrikant was - gegevens voor zover bekend - en waar te vinden in de store.

Terug naar de nieuwbouw. Aan de hand van alle inbreng van de 5<sup>e</sup> wtk kon ik daar en later op zee



Fulgur langs de afbouwkade



Monteren van verstelbare schroefbladen van de Fulgur

een Wacht Informatieboek over schrijven. Daarbij werd zoveel mogelijk tekst en uitleg gegeven van alle onderdelen. Separaat daarvan heb ik, voordat ik later naar de twee laatste F-schepen ging, een begin gemaakt van een Meet- & Regelboek. Hierin stond allerhande uitleg, zoals meetpunten, plaats waar te vinden en tekeningen van oscilloscoopbeelden en hoe die er bij goede werking uit moesten zien. Daarnaast ook hoe de oscilloscoop ingesteld moest worden.

De bouw van de Fulgur vorderde gestaag en de doop werd voorbereid. De Group Research Coördinator ir. E.J.G Toxopeus en zijn echtgenote kwamen naar Haugesund, zodat zij de fles tegen het schip kon gooien. Plechtig allemaal met muziek en bloemen. '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 scheepten de 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 het 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 kapitein De Boer (welke weet ik niet) gekomen. Dat was wel komisch. Hij klampte mij aan en zei: "Dick hoelang duurt dit nog?" Naar beste schatting zei ik: "Pakweg anderhalve week." Nou, daar ging hij niet op zitten wachten. En weg was hij, weer terug naar Nederland. Ook was er inmiddels al een 2<sup>e</sup> en een 4<sup>e</sup> wtk aan boord. En zo kwam de dag van vertrek. Dat verliep niet helemaal naar wens. De vader van de 2<sup>e</sup> wtk overleed plotseling. Nu zaten er in Haugesund al kapitein Tom de Ligt en 2<sup>e</sup> wtk Leo de Winter, onze latere directeur. Beiden had ik op andere schepen en andere rang al meegemaakt. Toen bleek dat kapitein De Boer het ook liet afweten, want hij moest naar een ander schip. Oud-kapitein Den Ouden, inmiddels ook gearriveerd om een kijkje te nemen, kwam eraan te pas om De Ligt en De Winter met de grootste moeite om te praten hun koffers te pakken en op de Fulgur te stappen. Die zagen in één klap hun mooie verblijf in Haugesund, dat voor hen nog wel enige tijd had mogen duren, in rook opgaan. Iets anders zat er niet op. Ik ging natuurlijk niet zonder de 2<sup>e</sup> wtk weg, zij het dat die totaal niet ingewerkt was. Daar moest ik het hoe dan ook mee doen. и