

# SCHEEP



# ENNIKA

19e jaargang  
nummer 12  
augustus 1980



Actiever dan ooit

# SCHIP EN KA

Maandblad voor  
het vloot- en walpersoneel van  
Shell Tankers B.V.

Postbus 874  
3000 AW Rotterdam  
Tel.: 010-696911

*Indien het toestelnummer van degene met wie u wilt spreken bekend is, kan men rechtstreeks de verbinding tot stand brengen door aansluitend na 69 dat nummer te draaien.*

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk Werk 696105  
Kamer 9.10

Ondernemingsraad Vloot 696146  
Kamer 5.08

Negentiende jaargang no. 12  
augustus 1980

Redactie  
R. Kleijn, W. N. Wouters  
010-696127

'Schip en Ka' wordt gratis toegezonden aan het huisadres van alle personeelsleden en gepensioneerden van Shell Tankers B.V. Buitenstaanders kunnen te allen tijde een jaarabonnement nemen door overschrijving van f 17,50 op girorekening 10349 t.n.v. Shell Tankers B.V. Rotterdam, of door overmaking van dit bedrag op bankrekening No. 42.17.83.249 bij de Amrobank, Coolsingel 119, Rotterdam, onder vermelding 'Abonnement Schip en Ka'.

Hoewel Shell-maatschappijen een eigen identiteit hebben, worden zij in deze publikatie soms gemakshalve met de collectieve benaming 'Shell' of 'Groep' aangeduid in passages die betrekking hebben op maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep of wanneer vermelding van de naam van de maatschappij(en) gevoeglijk achterwege kan blijven.

*Voor het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen dient men de toestemming van de redactie te vragen. In de meeste gevallen zal die graag gegeven worden.*

Vormgeving  
Tijl Vorm

Druk  
Tijl Zwolle bv

## IN DIT NUMMER

OR Vloot	4
Bedankt 'Dosina'	7
'Ik zie zo mistig'	8
Langs de kant van de weg	9
Op bezoek	10
Actiever dan ooit	11
Schoon schip	12
Personalía	14
Goed of slecht nieuws	16

## Het kan nu nog . . .'

Ja, U kunt zich nog aanmelden als lid van het Sociaal Medisch Steunfonds! Nou kan dat altijd, da's waar, maar tot 31 december a.s. kan dat voor onze zeevarenden zonder dat de zgn. 'beperkende bepalingen' gelden. Als U zich namelijk daarna pas aanmeldt, gelden die bepalingen, zoals leeftijds grens en wachttijd, wèl. En daar kan zelfs onze maatschappelijk werkster, Marianne Kors niets aan doen, ook al is ze lid van de ledenraad van het fonds.

Vele zeevarenden hebben zichzelf en hun gezinsleden (kinderen tot en met 21 jaar) inmiddels reeds opgegeven als lid. Anderen hebben gewacht tot zij het lidmaatschap van de vrijwillig door hen gesloten particuliere verzekering hadden opgezegd. In het algemeen kan zo'n opzegging (per aangetekend schrijven!) tot uiterlijk 1 oktober geschieden, waarna dat lidmaatschap per de 1e januari

daaraanvolgend afloopt. Daarnaast natuurlijk dan wel het aanmeldingsformulier voor het S.M.S. zoals het fonds voor Shell-personeelsleden meestal wordt genoemd, inzenden. Deze aanmeldingsformulieren zijn waarschijnlijk nog aan boord, tezamen met de gegevens over contributie, vergoedingsregeling, enz. Kijk circulaire 1549 er maar op na! (Pas nog is een tweede circulaire over dit onderwerp verschenen).

En mochten de formulieren niet meer beschikbaar zijn (en dat geldt ook voor verlofgangers die zich nog niet hebben aangemeld), vraag ze dan aan het kantoor bij de sectie DFP/1 (tel. 010-696140). Na invulling de aanmeldingsformulieren opzenden naar sectie DFP/3, die er aanvullende gegevens op vermeldt alvorens ze door te sturen naar het S.M.S. Niet uitstellen die aanmelding, het kan nu nog . . . tot 31 december, zonder beperkende bepalingen.

## VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
1623	20.6.80	Unitor autogeen installatie (PCOR)
1624	26.6.80	Vervoer van benzeen bevattende olieproducten
1625	26.6.80	Communicatie tussen OR-leden en het O.R. secretariaat
1626	27.6.80	Onderwerpen overlegvergadering (PCOR)
1627	30.6.80	Koersen (PCOR)
1628	1.7.80	Wasserijtoelage Chinezen (PCOR)
1629	2.7.80	Port performance - kosten per dag
1630	3.7.80	Resultaten CAO-onderhandelingen (PCOR)
1631	3.7.80	Veiligheidsschoenen (PCOR)
1632	8.7.80	Iraanse vlag (PCOR)
1633	10.7.80	Scheepsbibliotheek (PCOR)

## Mededeling Stichting Shell Pensioenfonds

In verband met de vanaf 1 juli 1980 geldende hogere AOW-uitkeringen is de

franchise, zoals genoemd in artikel 1 van reglement II en III, met ingang van deze datum voor de fondsleden die de dienst na 30 juni 1980 met recht op pensioen verlaten, vastgesteld op:

f 21,932 voor gehuwde mannelijke fondsleden  
f 10,966 voor gehuwde vrouwelijke fondsleden  
f 15,279 voor ongehuwde fondsleden.

## Afscheid gaat nemen

**G. H. van Leeuwen-DFP/1**  
Afscheidsreceptie op vrijdag 29 augustus 1980 - 16.00 uur.  
Ook varende collega's die met verlof zijn en van hun belangstelling blijf willen geven, zijn van harte welkom op de afscheidsreceptie, die in de lunchkamer wordt gehouden.

## Stanss-journaal

Naar aanleiding van onze mededeling in de vorige editie, dat 5 exemplaren van het verkorte STANSS-rapport over 'Wonen, werken en leven aan boord' naar de schepen zal worden gezonden, regeren wij reacties van verschillende collega's. Er zijn er namelijk die vrezen het journaal niet meer aan boord te kunnen lezen omdat ze net met verlof zijn gegaan, anderen willen zonder meer een eigen exemplaar. Daarom hebben we ons tot het Nederlands Maritiem Instituut gewend, die ons mededeelden dat men

door storting van f 4,75 op postrekening 3239895 van het N.M.I., Rotterdam, met vermelding 'Stanss-journaal GHV', een exemplaar thuisgestuurd kan krijgen.

## Maasvlakte Coal Terminal opgericht

Op vrijdag 20 juni 1980 is in Rotterdam de Maasvlakte Coal Terminal C.V. (MCT) opgericht. Behalve Shell Nederland B.V. nemen hierin deel BP Trading Ltd., Esso Holding Company Holland Inc.,

Ruhrkohle AG, S.H.V. Nederland N.V. en Frans Swarttouw B.V. Deelname van deze maatschappijen is in principe nog afhankelijk van de formele interne goedkeuring van de participanten. De terminal is geprojecteerd op de Maasvlakte, direct noordelijk van het terrein van de Erts en Kolen Overslag Maatschappij (EKOM). Allereerst zal nu met de overheid contact worden opgenomen om tot de vergunningsaanvragen te komen. Wanneer de vergunningen zijn verleend, ligt het in de bedoeling de bouw van de terminal gefaseerd te realiseren. In de

eerste fase zal ca. 50 miljoen gulden worden geïnvesteerd, terwijl voor de tweede fase nog eens ca. 100 miljoen gulden benodigd zal zijn. Bij het voorlopige ontwerp is grote aandacht besteed aan de beperking van de milieu-effecten. MCT hoopt de eerste fase van dit project in 1983 en de tweede fase in 1985 operationeel te hebben. De eerste fase zal een doorzetcapaciteit van ca. 6 miljoen ton kolen per jaar opleveren, terwijl de tweede de doorzetcapaciteit op ca. 8 miljoen ton brengt. MCT zal dan honderd directe arbeidsplaatsen bieden.

Shell World organiseert tekenwedstrijd

# Hoe zien kinderen Shell?

**Wat vindt uw zoon of uw dochter van Shell? Hoe denken uw kinderen dat het is om uw werk te doen?**

Om dit te weten te komen, organiseert het blad Shell World in de zomermaanden een teken- en schilderwedstrijd voor kinderen van Shell-mensen verspreid over de gehele wereld. Er zullen prijzen toegekend worden in drie leeftijdscategorieën: 6-8 jaar, 9-11 jaar en 12-14 jaar.

Het thema van de tekening of het schilderwerk moet betrekking hebben op Shell. Verder zijn de kinderen volkomen vrij in hun keuze. Of het nu gaat om kinderveesten, vakantiewerk, het werk dat vader of moeder doet of bepaalde gebeurtenissen op Shell-gebied, dat is aan hen zelf om te beslissen.

De tekeningen zullen via de redactie van de Shell-Post in Den Haag naar Londen worden gestuurd, alwaar ze beoordeeld zullen worden door Michaël Shepherd, kunstcriticus van de 'Sunday Telegraph'. Hij heeft een bijzondere interesse voor kindertekeningen en zal, hopelijk met veel genoegen, de inzendingen jureren. Voor elke leeftijdsgroep zullen eerste en tweede prijzen beschikbaar zijn, bestaande uit prachtige teken- en

schilderdozen. Tevens zullen er een aantal kleinere aanmoedigingsprijzen en 'diploma's van verdienste' uitgereikt worden.

Aan de wedstrijd zijn de volgende voorwaarden verbonden:

- De inzendingen moeten vóór donderdag 25 september 1980 in het bezit zijn van de redactie van de Shell-Post, Raamweg 34, kamer 236, 2596 HM Den Haag, onder vermelding van 'tekenwedstrijd'.
- De tekening of het schilderwerk mag niet groter zijn dan 30 x 42 cm (formaat A3 papier), en niet kleiner dan 21 x 30 cm (formaat A4 papier).
- Per deelnemer mag slechts één tekening of schilderwerk ingestuurd worden.
- Aan de inzending moet het hierbij afgedrukte, en door u ingevulde strookje (of een kopie daarvan) vastgehecht worden.
- Om een overmaat aan administratie en andere kosten te voorkomen, zijn de inzendingen niet verzekerd en neemt Shell geen aansprakelijkheid bij verlies van en/of schade aan de inzendingen.

### Deelnemersstrookje tekenwedstrijd

Naam van de inzender \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_ Leeftijd \_\_\_\_\_  
 Naam van de ouders \_\_\_\_\_  
 Maatschappij \_\_\_\_\_  
 Afdeling/Zeevarend \_\_\_\_\_  
 Wilt u dat de tekening teruggestuurd wordt? \_\_\_\_\_

## VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954 (010) 130955 (010) 130956 (010) 130957 (010) 130958 (010) 130959

m.s. Abida	m.s. Dallia	m.s. Felania	m.s. Fusus	s.s. Macoma	s.s. Sepia
m.s. Acila	m.s. Daphne	m.s. Felipe	s.s. Kylix	s.s. Marinula	m.s. Tagelus
m.s. Acmaea	m.s. Diadema	m.s. Ficus	s.s. Laconica	s.s. Meta	s.s. Viana
m.s. Acteon	m.s. Diloma	m.s. Flammulina	s.s. Latia	s.s. Mytilus	s.s. Vitrea
m.s. Cinulia	m.s. Dione	m.s. Fossarina	s.s. Latirus	m.s. Niso	s.s. Zafra
m.s. Crania	m.s. Dosina	m.s. Fossarus	s.s. Lepton	s.s. Ondina	s.s. Zaria
		m.s. Fulgur		s.s. Onoba	



# OR-VLOOT

**Meer kansen voor VD'ers!  
Hoe zit het met de lengte van de dienstperiode?  
Waarom nog geen lid van de Centrale Ondernemingsraad?**

**Maandag en dinsdag 23 en 24 juni jl. was de O.R.-vloot in vergadering bijeen. Tweemaal een overlegvergadering onder voorzitterschap van de directeur, eenmaal een O.R.-vergadering onder voorzitterschap van Nol Witten. Door de overplaatsing van Willem de Gee is een vacature ontstaan, waarvoor inmiddels een kandidaat is aangezocht.**

## VD'ers

Tijdens de vorige vergadering heeft de O.R.-vloot de maatschappij al gewezen op een nog onbenut potentieel aan 5e werktuigkundigen aan boord, namelijk de wachtassistenten met VD-diploma. Inmiddels heeft de maatschappij zich hierover bezonnen en besloten is nu om wachtassistenten met VD die, na studie voor eigen rekening, binnen redelijke tijd met hun 'A'-diploma op zak in dienst treden als 5e werktuigkundige, een bonus van globaal een maand gage toe te kennen. Tevens om hun daarna bij verdere studie dezelfde faciliteiten te verlenen als de overige officieren. Bij indiensttreding als 5e werktuigkundige zal hun ook een redelijke plaats worden toegewezen op de ranglijst. Met deze maatregel hoopt men jonge wachtassistenten met VD te stimuleren de studie op te vatten en aldus aan hun eigen carrière-opbouw mee te werken. Overigens zal de maatschappij niet het standpunt wijzigen, dat men pas 'chef van de wacht' kan worden als men de rang van 4e werktuigkundige heeft bereikt, ook al mag wettelijk gezien een VD'er reeds als 'wachtsman' worden ingezet.

## Geld opnemen bij Van Ommeren

Ondanks de toch wel als duidelijk aan te merken uiteenzetting in circulaire No. 1512 van 14 juni 1979 omtrent reservering van gelden aan boord, is er toch weer een ontwikkeling die aanzienlijke kosten met zich brengt. Zij die na aankomst in Nederland voor verlof over extra geld willen beschikken, dienen dit via hun eigen rekening bij de bank/giro te regelen. Als men een tegoed opbouwt door het vrij-tegoed aan boord (vrijbedrag + netto overwerk) aan het einde van elke maand te laten

reserveren zonder dit later weer te gebruiken voor besteding aan boord, maakt men een onjuist gebruik van de regeling. Er zijn collega's die nu, na aankomst in Nederland, naar Van Ommeren stappen en daar aanzienlijke bedragen wensen op te nemen op vertoon van hun gageboekje. Hiervoor wordt dan door Van Ommeren de 'agency fee' ten volle aan de maatschappij in rekening gebracht, reden waarom thans deze agent is

## Agendapunten

voor de vergaderingen op 9 en 10 september a.s. zijn o.a.  
- Verantwoordelijkheden 1e stuurman/nieuw form 63  
- Functioneren van Planning Commissie aan boord  
niet-PLA-schepen

bericht dat dit niet meer toegestaan is (wel natuurlijk als het schip in een Nederlandse haven binnenloopt en men via de gezagvoerder om geld via agent Van Ommeren vraagt, net als in een buitenlandse haven). Degenen die na aankomst op bij voorbeeld Schiphol terstond over geld wensen te beschikken, dienen met cheque/betaalkaart geld op te nemen.

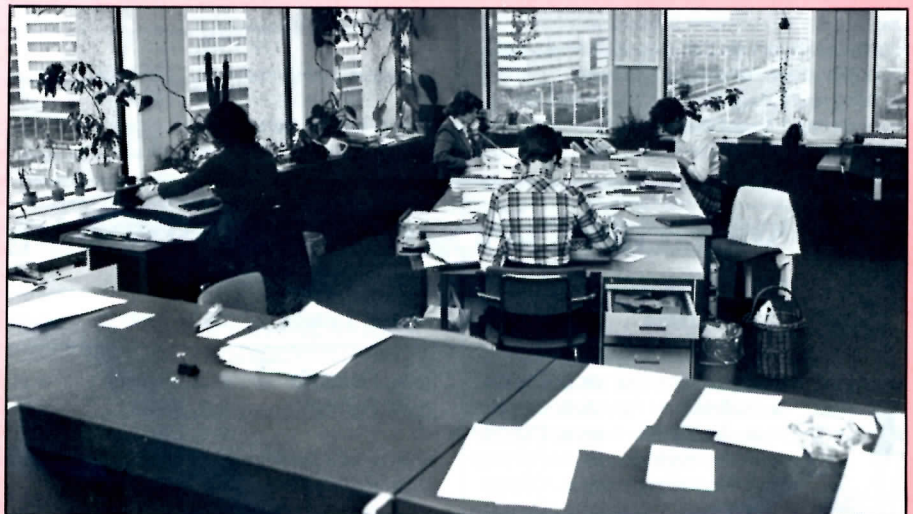
En is de nood om terstond over veel contanten te beschikken zo hoog, dat niet gewacht kan worden tot door de sectie DFP/3 op normale wijze het geld is overgemaakt op bank/giro (binnen 2 tot 6 weken), dan kan, maar *slechts bij hoge uitzondering*, contant geld op kantoor worden opgenomen. Jammer, dat enkelen door hun houding steeds weer goede, bestaande regelingen in gevaar brengen.

## Aansluiting bij Centrale Ondernemingsraad

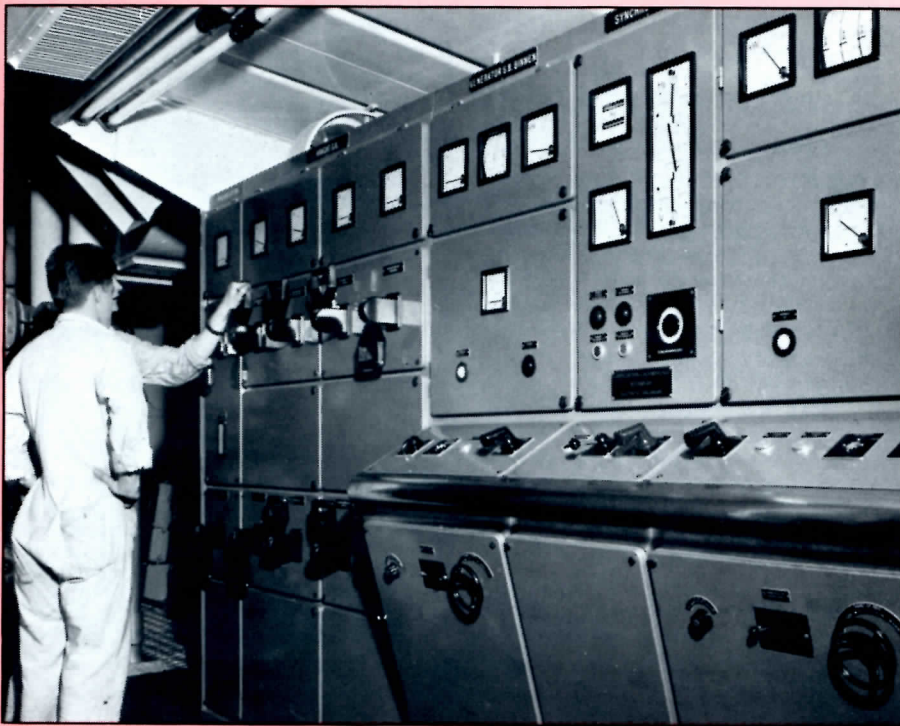
Na de aanvraag van de O.R.-vloot om lidmaatschap van de Centrale Ondernemingsraad van de Shell, is er weinig schot in de zaak gekomen. Een ad hoc werkgroep bij de COR zal de zaak bekijken, maar daarvan kwam pas na 3 maanden bericht. De O.R.-vloot voelt zich om het nog maar zacht uit te drukken 'teleurgesteld' en heeft thans besloten om, na overleg met de directeur en met 'legal' in Den Haag, na te gaan hoe de aansluiting kan worden bespoedigd.

## Werkkleding aan boord

Er zijn tot nu toe geen klachten over de nieuwe regeling, waarbij overalls (standaard-voorraad 150 stuks op schepen met Europese scheepsgezellen, anders 75 stuks) aan boord beschikbaar zijn en men dus niet



De balie een stap terug?



Meer kansen voor VD'ers

meer overalls hoeft mee te nemen bij plaatsing. De verstrekking is, zo bleek uit rapporten, aan boord op verscheidene wijzen geregeld, maar daar is geen enkel bezwaar tegen zolang een ieder regelmatig over schone werkkleding in de juiste maat kan beschikken. Alhoewel net als bij veiligheidsschoenen, tijdig aanvragen door het schip geboden blijft, zou in noodgevallen in diverse havens gedeeltelijke aanvulling kunnen plaatsvinden. De ondernemingsraad verwacht wel dat de betrokken functionarissen regelmatig door DFM er op zullen worden gewezen wat hun verantwoordelijkheid in dezen is, opdat het 'voor alle zekerheid' toch maar meenemen van een overall achterwege kan blijven.

### Lengte dienstperioden

Gesteld mag worden, dat voor scheepsgezellen de lengte van de dienstperioden praktisch niet boven de 5 maanden komt, tenzij op eigen verzoek. Echter, voor officieren vindt overschrijding nog wel degelijk plaats, zoals uit een overzicht over het 1e kwartaal 1980 duidelijk is gebleken. Sterker, mede in aanmerking nemend de publikaties in 'Nieuws van Shell Tankers', breiden de rangen die hieronder lijden zich nog uit. Indachtig de uitspraak bij de bespreking van het Sociaal Jaarverslag, dat in de 2e helft van 1980 de lengte een meer reglementair karakter zal hebben, is de O.R. ernstig bezorgd over deze ontwikkeling. Daar staat tegenover dat nog steeds wordt gerecruteerd als zouden we met 40 schepen varen (behalve voor gezagvoerders/hoofdwerktuigkundigen = 38 schepen). Het na-effect van het tijdelijk tekort waar Shell Tankers mee heeft gekampt, doet zich ook nog



### Weer terug

Een aantal collega's zal het al hebben gemerkt: Frank Neuerburg zit weer op z'n stekkie. Met het naderende vertrek van Gerard van Leeuwen als hoofd DFP/1 wegens pensionering was het nodig zijn opvolger, Theo Westerveld, in te werken. Diens opvolging was ook al min of meer geregeld, doch op het laatste moment kwam er toch een kink in de kabel. En het selecteren van weer een andere kandidaat voor deze functie vraagt tijd. Om toch de 'formatieploeg' van DFP/1 niet zonder leiding te laten zitten, is een wat ongewone, maar wel doelmatige oplossing gevonden. Frank Neuerburg, vorig jaar gepensioneerd, werd aangezocht zijn vroegere werk voor enkele maanden te hervatten, waartoe hij best bereid was. Hij kwam weer aan z'n 'eigen' bureau, in z'n 'eigen' kamer, met z'n 'eigen' telefoonnummer en met ongeveer dezelfde werktak als voorheen.

steeds voelen. De maatschappij belooft geen poging ongedaan te laten om het bestand op te voeren en zo de gedane belofte in te lossen. Mede om voor de toekomst grotere belangstelling voor het zeevarend beroep te stimuleren (en liefst voor 'onze' vaart natuurlijk) zal de huidige voorlichtingscampagne door middel van tentoonstellingen, lezingen, publiciteit onverminderd worden voortgezet.

### Drankgebruik

Onze bedrijfsarts, de heer Engelsma, verstrekte op verzoek van de O.R. enkele gegevens omtrent recente ontwikkelingen. De O.R. wil zich enerzijds verre houden van een 'heksenjacht' en zeker niet meer dan normale aandacht schenken aan dit facet. Na haar protesten echter tegen het op de *conduitestaat* vermelden van overmatig gebruik door een opvarende, leek het gewenst na te gaan of hierin nu verbetering is gekomen. Dit blijkt inderdaad het geval te zijn: onze medisch adviseur bevestigde, dat dit sedertdien niet meer is voorgekomen. Wel betreurde hij het dat aan zijn verzoek aan een aantal gezagvoerders om over een bepaalde opvarende maandelijks te rapporteren, nauwelijks wordt voldaan. Dit maakt het voor onze dokter wel bijzonder moeilijk om de vinger aan de pols te houden. Wel was er voldoening over de uitspraak van Engelsma, dat naar zijn mening de 'mate' aan de wal minder in acht wordt genomen dan globaal aan boord, al moet er terstond aan worden toegevoegd dat sommige 'excessieve' gebruikers na waarschuwingen ontslag hebben genomen.

### Inhuren van walploegen

Kennis werd genomen van een concept-circulaire omtrent incidenteel inhuren door de gezagvoerder van walploegen voor inhalen achterstallig onderhoud. Met name gaat het daarbij om schepen die toch lang op orders moeten wachten en een kans hebben door derden te laten schilderen en schoonmaken.

### De balie van DFP/1

Er komen klachten binnen over de ontvangst op de personeelssectie en met name het gebruik van de balie. Enerzijds wordt de balie gezien als een stap terug vergeleken met de vroegere gewoonte, waarbij meer 'persoonlijk' werd afgehandeld, anderzijds lijkt het toch ten minste gewenst om vaste krachten aan te wijzen die iemand bij binnenkomst dienen op te vangen. De maatschappij zal bezien wat in dit opzicht kan worden verbeterd, waarbij met name wordt gedacht aan afhandeling in een meer comfortabele sfeer. Wel zou men de voorkeur geven aan een definitieve oplossing wanneer de computer-apparatuur wordt geplaatst, daar dan toch een verbouwing moet worden doorgevoerd.

# O.R.-allerlei

– De dokkosten van de PLA-schepen – die onderling grote verschillen vertonen – worden thans kritisch vergeleken. Helaas is er vanwege de grote verschillen in voortstuwingsinstallatie en vaart èn klasse, geen vergelijkingsmateriaal tussen de F-klassen enerzijds en de meer conventionele vloot anderzijds, hetgeen wordt betreurd.

– Te veel is in het verleden de aandacht gericht geweest op de sociale aspecten van PLA. De PLA-commissie van de O.R.-vloot zal binnenkort met het gehele management team overleggen hoe een einde kan worden gemaakt aan de onderwaardering van de technische en operationele kanten van PLA. Daarbij zal de rol van de diverse kantoorafdelingen zeker ter sprake komen.

– Ondanks dat thans beleidsregels worden opgesteld voor PLA-schepen, zal er ruimte blijven voor enige vrijheid van handelen, in het kader van 'experimenteren'.

– Op drie PLA-schepen wordt de bezetting nu weer geleidelijk teruggebracht tot 22 man.

– De handleiding voor een nieuwe conduiterapportage – per 1 januari 1981 – is in concept gereed en wordt door de betrokken OR-commissie kritisch gezien.

– De ontvangst thuis, van FWZ-post (met Shell-porto) blijkt terug te voeren tot een oude afspraak, dat onze postkamer FWZ-post verzendt, waarbij overigens de portokosten wel in rekening worden gebracht. Ook wordt incidenteel de bestandlijst van officieren en scheepsgezellen verstrekt.

– De maatschappij is zich ervan bewust, dat het op PLA-schepen plaatsen van leidinggevende functionarissen die niets voor het project voelen, een minder gelukkige zet is. Dit is echter grotendeels het gevolg van de krappe personeelspositie geweest en zal voortaan zoveel mogelijk worden voorkomen. Anderzijds, aldus onze directeur, als je spreiding beoogt, zitten er toch ook positieve kanten aan.

– In de nautisch/technische bibliotheek aan boord zal een standaardwerk voor civiele-dienstpersoneel worden opgenomen.

– Vlootjubilarissen en aankomende pensioneringen van Nederlands

vlootpersoneel zullen voortaan nog eerder in Schip en Ka worden gepubliceerd dan gebruikelijk, zulks om een en ander vroegtijdig aan boord bekend te doen zijn.

– De jaarlijkse ongevallenoverzichten zullen voortaan aan de O.R. worden verstrekt, met opgave of het verzuim daarna van korte of lange duur was. Tevens zal worden bekeken of er iets kan worden gedaan aan het 'draagcomfort' van de huidige helmen.

– Er is een nieuwe regeling in aantocht, waardoor zeevarenden resp. hun echtgenoten tegen korting aankopen kunnen doen van artikelen aangeboden in Shell shops en dat in diverse plaatsen in ons land.

– Het nieuwe reglement voor de O.R.-vloot is gereed. Unaniem werd het ter vergadering goedgekeurd.

Nadat nog enkele schriftelijke akkoordverklaringen binnen zijn, zal het ter goedkeuring aan de Bedrijfscommissie voor de Koopvaardij worden aangeboden.

– De maatschappij is gevraagd om te bezien of de huidige meevoerrekening voor echtgenoten nog voor uitbreiding vatbaar is.

– De pensioencommissie zal nagaan of, nu ingevolge de loonmaatregel slechts 50% van de periodieke verhogingen wordt toegekend, dit geen nadelige gevolgen heeft voor in naaste toekomst te pensioneren zeevarenden.

– Tot leden van de 'Commissie Dagelijkse Aangelegenheden' (tot de september-vergaderingen) zijn benoemd Peter Jacobs en Kees van Schuppen.



In het kader van de voorlichtingscampagne waarover in het O.R.-verslag wordt gesproken, werd in de afgelopen weken deelgenomen aan de expositie 'Scheepvaart' in Lemmer. Normaliter wordt veel van het voor tentoonstellingen beschikbare materiaal gebruikt voor technische scholen, Havo's e.d. en – incidenteel – de hoogste klasse van basisscholen. Echter, juist in de vakantieperiode hield de Culturele Raad in Lemmer in het prachtige 'Gemeentekantoor' in het hartje van dit door veel watersporters bezochte plaatsje een aan de scheepvaart gewijde expositie. In de sectie 'Moderne Zeevaart' waren twee grote Nederlandse sleepdiensten vertegenwoordigd, het Loodswezen en onze maatschappij. Juist omdat op de expositie ook het historisch aspect van de Nederlandse scheepvaart aan bod kwam, bleef onze inzending niet beperkt tot drie scheepsmodellen met veel gekleurd fotomateriaal, maar werd ook aandacht geschonken aan 'onze' historie, van 'Besitang' tot 'Tagelus'. Of – om het met andere woorden te zeggen – van lampolie- tot bulkvervoer.

Bij verschijning van dit nummer is helaas deze expositie al weer beëindigd. Echter, van het beschikbare materiaal is voor de maand september weer een deel besproken in andere plaatsen. Zo lang niet daadwerkelijk door overkoepelende instanties meer aan voorlichting wordt gedaan, zal ons expositiemateriaal een druk leven beschoren zijn.

## Waarover spraken zij . . . ?

Natuurlijk is er voor elke vergadering een agenda, een lijst met onderwerpen die behandeld moeten worden. Echter, tijdens de vergaderingen, met name bij de agendapunten 'mededelingen voorzitter/secretaris' en 'rondvraag' worden dikwijls onderwerpen onverwacht ter tafel gebracht. De bespreking daarvan lukt soms nog op die twee vergaderdagen, soms ook is het beter het te bespreken punt op te schuiven naar de volgende sessie, waardoor men zich er eerst nog over kan bezinnen. Al met al kan het aantal onderwerpen dat besproken is nog aardig uitlopen, zoals uit het volgende overzicht wel blijkt:

Vervanging vacature in O.R.  
Meer inzicht in kosten PLA  
De positie van de VD'er  
De nieuwe conduiterapportage  
FWZ-post via Shell  
Merkwaardige plaatsingen aan boord door personeelssectie  
Schepenbestand nu en in de toekomst  
De gas- en kolenvaart  
Geld opnemen bij Van Ommeren  
Ontwikkelingen in PLA  
Mutaties aan de wal  
Aansluiting bij Centrale O.R.  
Werkkleding aan boord  
Studieboeken in scheepsbibliotheek  
Maatschappij-keuze bij plaatsingen a/d wal  
Berekening jubileum/pensioneringsdata  
Dienstperioden officieren en scheepsgezellen  
Lange Termijn Plan Shell Tankers  
Bezinning omtrent drankgebruik

Veiligheidscijfers  
Uitbreiding aankopen via Shell-shops  
Definitief reglement O.R.-vloot  
Meevaarregeling echtgenoten  
Rapportage door diverse O.R.-commissies  
Walploegen inhuren i.p.v. vast personeel?  
Ontvangst zeevarenden bij de balie  
Positie 1e stuurman/nieuw form 63  
Werking Planning Commissie  
Benoeming leden C.D.A.

Bij de verslaggeving daarover moeten wij ons wat beperken, niet omdat er in dit blad niet genoeg ruimte voor vrij te maken is (als het moet, breiden we gewoon het aantal pagina's uit, wat we trouwens al regelmatig hebben gedaan), maar omdat een verslag 'leesbaar' moet blijven.

Bij het beëindigen van het lichtercontract voor de Westkust van de Verenigde Staten, had het Marine Department van Shell Oil voor de 'Dosina' een verrassing in petto: een miniatuur standaardkompas. Tijdens de laatste lossing in San Francisco, begin van dit jaar, werd dit kompas met woorden van dank overhandigd aan kapitein S. Noordenbos. Die mondelinge woorden van dank zijn, gegraveerd op een koperen plaatje, als volgt vastgelegd:

**Officers and Crew  
M.V. Dosina  
in appreciation of your  
excellent service  
West Coast Lightering  
1976 - 1980  
Shell Oil Company - Marine  
Department**

Die pluim gold dus de opvarenden van het schip, die onder leiding van de vaste gezagvoerders Jolle de Jong en S. Noordenbos zo'n vier jaar lang hun goede diensten hadden bewezen.

Op 7 juli jl. droeg kapitein Noordenbos, mede namens kapitein Jolle de Jong, die vanaf het prille begin van het lichtercontract had gezorgd voor goede contacten met alle betrokkenen aan de westkust, het geschenk over aan onze directeur, in aanwezigheid van fleet manager D. Jongeneel. De kompas is voorlopig opgesteld op de zesde etage van ons kantoor, waar bijna elke zeevarende zijn opwachting maakt alvorens weer een nieuwe dienstperiode aan te vangen. Met de reeds ontvangen zilveren schaal, waarover wij reeds eerder schreven, vormt dit kompas een herinnering aan een lichtercontract waarin de Nederlandse tankvaart heeft getoond bijzonder milieubewust zijn werk te kunnen verrichten.

## Bedankt 'Dosina'!



Dat zei de 'second' eind mei tegen een collega in de machinekamer van de 'Felipes'. Maar er was helemaal geen mist, wel zaten er maar liefst 6 splinters in z'n beide ogen. Metaalsplinters nog wel. En dat bij iemand die bekend staat als een collega,

die de veiligheidsbril beslist niet schuwt. Deze niet alleen zelf opzet als dat gewenst lijkt, maar ook anderen waarschuwt het niet achterwege te laten. Hoe dit is kunnen gebeuren en hoe 2e werktuigkundige Westdorp zelf 'door het oog van de naald' aan blindheid

ontsnapte, daarover gaat dit verhaal. Ook ter lering van al diegenen die bij die kleine karweitjes het zonder oogbescherming doen, soms haast onbewust. Want daarin schuilt het grootste gevaar!

# 'Ik zie zo mistig'

We schrijven donderdag 29 mei, 16.30 uur. Plaats van handeling: de machinekamer van de 'Felipes', die 'ullage delay' heeft en daarom op de rede van Djakarta ten anker ligt.

De groene kaart op het planbord gaf aan, dat de vlotterbal van de automatische aftap van de spoellucht receiver aan een onderhoudsbeurt toe was. En voor wie dit te technisch is, het is een stalen bal van zo'n 8 cm doorsnede, die in principe hetzelfde werk moet verrichten als de vlotterbal in de stortbak van de W.C. thuis (die tegenwoordig meestal van plastic zijn). Nou kunnen die dingen thuis wel eens lek raken. Hetzelfde was het geval met die stalen vlotterbal aan boord van de 'Felipes'. Je hoefde er maar aan te schudden, of je hoorde de vloeistof erin klotsen. Maar hoe Westdorp 'm ook draaide of keerde, er kwam niets uit. Het moest dus wel een klein gaatje zijn geweest. Hij besloot de bal in warm water te dompelen, dan zouden luchtbelletjes wel verraden waar het lek zat. Maar nee hoor, geen bal te zien, zagezegd. Een beetje verwarmen dan maar, met zo'n klein brandertje. Dan zou je het lek wel zien aan het gepruttel door het gaatje.

*'Had U Uw bril op bij dat karweitje?'*

Westdorp: 'Nee. Ik had diezelfde morgen nog twee jongens die aan het bikken waren gezegd om een veiligheidsbril op te zetten. Maar ik moet bekennen, dat geen haar op m'n hoofd eraan dacht, dat het klusje waar ik zelf aan bezig was, ook risico's met zich bracht. Trouwens, net had ik de vlam erop of ik dacht al iets te zien pruttelen. Om zeker te zijn van de juiste plaats verwarmde ik de bal nog even door. En toen knalde hij uit elkaar, in twee helften'.

## Verdoven helpt niet

Westdorp zag na die knal alles wat wazig. Maar op de vraag aan een collega of er nou echt wat mist of damp hing, kreeg hij een ontkennend antwoord. Er begon nu ook pijn te ontstaan, net of hij zand in z'n ogen had gekregen. Uit de verbandtrommel in de machinekamer haalde hij een oogbadje en spoelde z'n ogen met optrex. Maar dat hielp niet, integendeel, de pijn in z'n ogen werd steeds heviger. Als in de mist rende Westdorp naar boven, naar de 1e



**Westdorp:  
Ik kan  
nog nijdig  
op mezelf  
worden**

stuurman. Die constateerde bij onderzoek dat in z'n linkeroog vier en in z'n rechteroog twee staalsplinters zaten. Je kon ze zo zien! Maar ze pakken was wel heel wat anders. Dat lukte niet, zelfs niet met een sterke magneet die in allerijl werd gehaald waren ze niet te verwijderen. Westdorp verging inmiddels van de pijn, zodat met behulp van druppels en zelf getracht werd althans dat te onderdrukken. Dat hielp wel even, maar om het kwartier moest het opnieuw worden aangebracht, waarbij het steeds meer moeite kostte de ogen open te sperren.

## Medisch advies nodig

Dat was zeker nodig, hier kon zelfs de beste 1e stuurman niet meer helpen. Om 17.30 uur werd de wal verzocht als de gesmeerde bliksem een bootje te sturen vanwege een ongeval. Tevens om ziekenhuisopname te regelen. Maar je kon de wal oproepen zoveel je wilde,

*Nooit meer wil de 'second' horen van z'n collega's: 'Géén bril op, hè?', zoals hij na de - gelukkige - afloop moest horen. En dat terwijl hij bij risico-brengende kwarweitjes juist altijd een veiligheidsbril op heeft. Trouwens, ook anderen waarschuwt het te doen.*

geen antwoord. Via Scheveningen-radio werd om medisch advies uit Nederland gevraagd. Eindelijk, om 22.00 uur kwam een bootje langs, zodat de 'second' onder begeleiding van de 1e stuurman naar de wal kon worden vervoerd. Een auto stond reeds gereed. Er was ook spoed geboden, want de pijn werd ondraaglijk. Nauwelijks stond de wagen voor een stoplicht, of als de donder weer verdoven. En weer verder, met grote snelheid. Het werd voor Westdorp de meest pijnlijke rit van z'n leven. De tranen rolden hem uit de ogen. Toch was die pijnlijke, woeste rit in zekere zin nog zijn redding. Want hoewel ook in Djakarta 's avonds specialistische hulp in een



ziekenhuis niet aanwezig is, zodat men volstond met 'zelf en dichtplakken', bleek de volgende morgen nog slechts èen splinter in het rechteroog aanwezig te zijn. De rest moet eruit zijn getraand. Met behulp van foto's werd vastgesteld, dat er gelukkig achter de ogen geen splinters waren gekomen. Maar die ene splinter zat er wel diep in. Na overleg tussen twee specialisten werd besloten 'm voorlopig te laten zitten. 'Dat moeten ze in Nederland maar doen', zo werd Westdorp verteld. Wel werd erbij gezegd, dat hij z'n dienst weer kon volbrengen, temeer daar de pijn nu was weggeëbt. De collega's aan boord van de 'Felipes', die de 'second' elke dag bezochten (er was een bootdienst met de wal ingeschoren), haalden verlicht adem bij z'n terugkomst.

## Ongerustheid thuis

Ook op kantoor was de eerste melding van het ongeval, met de mogelijk ernstige gevolgen, als een schok ervaren. Maar erger moet het de echtgenote van Westdorp zijn vergaan. Na de eerste melding, bleef alle verdere berichtgeving in het weekeinde uit (in zo'n geval altijd telegrammen beginnen met 'getim!'). Ten einde raad belde mevrouw Westdorp naar de dienstdoend dokter van de radio-medische dienst, die haar op zondag nog in zoverre kon geruststellen, dat het gevaar van blindheid geweken was. Trouwens, wist U dat de wereld toch maar klein is? Mevrouw Westdorp vertelde, zoals iedere ongeruste echtgenote zou doen in zo'n geval, de gebeurtenis aan goede kennissen. Heel toevallig — en dat is zuiver toeval — hadden die kennissen een familielid in Djakarta. Prompt werd die gebeld, met het verzoek Westdorp op te zoeken. En nog dezelfde dag werd teruggebeld, dat hij het naar omstandigheden redelijk maakte. Bovendien belde Westdorp zodra hij uit het ziekenhuis was, zelf ook naar huis. . . . alhoewel. Westdorp: 'Ja, toen begon het al. Waarom had je nou je bril niet op? Bovendien waren m'n collega's ook al met die vraag begonnen. Maar nogmaals, op dat moment realiseerde ik me helemaal niet dat er risico's aan het klusje verbonden waren'.

## Toch naar huis

Zou Westdorp aanvankelijk normaal z'n dienst hervatten om later, met verlof, alsnog die splinter eruit te laten halen, op kantoor besliste men anders. Geen risico, bleef het devies. En ook al kwam het hem niet best uit vanwege te behalen vaartijd voor de volgende studie, hij werd op het vliegtuig gezet. Na de eerste omhelzing op Schiphol en het even wegslikken van de vreugde elkaar te kunnen 'weerzien' (en dat letterlijk) kreeg hij dat van die bril nog een keer te horen. Die ene splinter hebben ze in het ziekenhuis in 's Hertogenbosch er ook nog uit gekregen, al twijfelde men aanvankelijk of het niet te riskant was. Hij is dus deze keer nog door het oog van de naald gekropen. Maar juist daarom was Westdorp best bereid z'n belevenissen te vertellen 'al was het alleen maar dat een ander niet dezelfde fout maakt'. Daarom: bril op, hoe klein het risico ook is.



*Shell schijnt weinig goeds te kunnen doen. Althans in de ogen van sommigen. In de nacht voorafgaande aan de Zuinigheidsmarathon haalde een actiegroep, gericht tegen het Zandvoortse circuit, het grote Shell-spandoek bij de ingang weg, en hing er een ander voor in de plaats. 'Shell wat denk je wel?' stond erop te lezen.*

*Het was niet het enige teken van protest. Het lange rechte eind van het circuit bij de finish evenals de tribunes, stonden volgekalkt met leuzen: 'Circuit weg! Woningen!' Dit alles leverde opmerkelijke reacties van de toeschouwers op. 'Ik snap er niks van', zei iemand op de tribune. 'Als ze hier woningen gaan bouwen, zou jij er dan gaan wonen? Ik dank je feestelijk! En dan zeker elke zondagmorgen die racewagens met 160 km per uur langs je voortuintje horen en zien scheuren . . .'*

*Er valt op zo'n dag veel te beleven. In het rennerskwartier bijvoorbeeld, waar alle teams tot op het laatste moment met vereende krachten proberen hun wagentjes in optimale conditie te brengen. Sommigen hadden langer dan een halfjaar aan hun voertuig gesleuteld. Desalniettemin staan ze vrij nuchter tegenover de praktische toepasbaarheid van hun constructies op 'alledaagse' auto's. 'Een aardigheidje', beamen de deelnemers volmondig. 'Niet geschikt voor massaproductie.'*

*Het publiek vermaakt zich inmiddels opperbest. Is het niet in het rennerskwartier of in de pits, dan wel bij de haringkar of in het restaurant. Op het parkeerterrein zit een gezin (vader, moeder en twee kinderen) te eten. Klapstoeltjes en tafeltje uit de wagen, lunchpakketten en karnemelk op de knieën. Pa en ma filosoferen, tussen de happen brood door, over het nut van een*

*dergelijk evenement. 'Dacht je nou werkelijk', meent vader, 'dat Shell zo'n marathon zou organiseren als die wagentjes voor gewone productie geschikt zouden zijn? Als straks elke auto één op 500 rijdt, dan verkopen ze toch geen benzine meer, dan rijden ze zichzelf toch geweldig in de wielen?' Hij moet grinniken om zijn eigen laatste woorden. 'Dat kan wel zijn, gaat moeder er recht tegenin, 'maar die benzinemaatschappijen zijn ook niet op hun achterhoofd gevallen. Als er over een paar jaar bijna geen benzine meer is, haalt Shell gewoon een paar blauwdrukken van zuinige motortjes uit de kluis, brengt die op de markt en verkoopt de benzine voor 35 gulden per liter. Dan blijft alles toch zeker het zelfde . . .'*

*Om half elf 's ochtends (3½ uur voor de start) is de eerste toeschouwer er al. Moederziel alleen zit hij op grote tribune. Chevron-petje op het hoofd, kadetjes met ham en kaas in de 'Shell-shop' plastic tas en een thermosfles vol met koffie naast zich, voldoende om de eerstkomende uren aangenaam te verpozen. 'Ik ga altijd naar Zandvoort', verklaart hij trots, 'dus vandaag ook!'*

*De televisie is eveneens aanwezig. Een ploeg van drie man maakt opnamen voor het programma TROS-Actua. De verslaggever drementelt zenuwachtig heen en weer. 'Is er al een wagen uit de bocht gevlogen?', vraagt hij elke tien minuten aan iedereen die hij tegen het lijf loopt. Als er steeds een ontkennend antwoord komt, probeert hij het op een andere manier: 'Als er een ongeluk gebeurt, waarschuw me dan even, wil je?' Als de TH Twente even later als winnaar gehuldigd wordt, kijkt hij een beetje sip. Want er gebeurde niets van dien aard. Gelukkig maar . . .*

# Op bezoek

**Het was naar aanleiding van een telefoontje, dat wij recentelijk een bezoek brachten aan een onzer oud-gezagvoerders. En al ging het er aanvankelijk om, dat deze oud-CSM'er – K.M. Post – ten behoeve van onze historische verzameling zijn sextant beschikbaar wilde stellen, bij het gesprek kwamen toch ook andere zaken naar boven. Zaken die aantonen dat er – gelukkig – heel wat veranderd is voor de zeeman.**

Oud-gezagvoerder K. M. Post – 'kilometerpost' zo werd hij vroeger wel genoemd om hem van naamgenoten te onderscheiden – wachtte ons al op in zijn woning in Vlaardingen. Ondanks zijn leeftijd – 83 jaar – waren de gelaatstreken op de foto op zijn sollicitatieformulier uit 1928, dat wij uit het archief hadden opgedoken, nog goed te herkennen. En als wij dat jaartal 1928 laten vallen, moeten we er gelijk aan toevoegen, dat hij toen al een bevangen zeeman was. Zijn zoutwaterdoop kreeg hij namelijk al in 1912, bij de sleepdienst, als lichtmatroos.

Geboren in 1896 in een gezin met 12 kinderen, kan men zich voorstellen dat het voor de vader van Post niet mee viel, om de touwtjes aan elkaar te knopen. De opmerking van de schoolmeester, dat de jonge Post goed kon leren en daarom een kans moest krijgen, werd wel gewaardeerd maar viel moeilijk te realiseren. Daar kwam nog bij dat Post zelf ook niet wilde; hij wou naar zee, zo gauw mogelijk. Eindelijk, na elders werk te hebben verricht dat hem helemaal niet beviel, kreeg hij toestemming, mede omdat zijn oom die bij de 'Rode Dienst' was (roodpijpers van de Internationale Sleepvaart) er ook achter stond.

## Tankerervaring

Als lichtmatroos begonnen, realiseerde Post zich al snel dat, als hij vooruit wilde, hij toch aan de studie moest. Met hulp van thuis kreeg hij alsnog kans lessen te volgen op de De Ruyterschool in Vlissingen. Na zijn eerste grote reis naar Amerika, op een schoener, kon hij zijn studieschuld zelf afbetalen. Via enkele rederijen belandde Post in 1923 als 2e stuurman bij de American Petroleum Company, die in 1891 in Rotterdam was opgericht en waarin de Standard Oil Company belangen had.

Als wij ons realiseren, dat de eerste – nog bescheiden – zeegaande tankers in

eigendom van de Koninklijke pas in 1896 te water werden gelaten ('Besitang', 'Berandan', enz.), dan valt dus niet te ontkennen, dat de APC zoals de werkgever van Post kortweg werd aangeduid, in wezen de eerste Nederlandse tankvaartrederij vormde. Op de stoomschepen 'Amsterdam' en 'New York' van deze rederij (hoofdkantoor gebouw Petrolea in Den Haag) deed Post zijn tankerervaring op, als 2e en 1e stuurman. Die ervaring was ook nodig wilde je bij de N.I.T., La Corona of de C.S.M. – die in die tijd tezamen de Nederlandse Shell-vloot vormden – een kans maken. Het werd de C.S.M., als 2e stuurman, vanaf 18 juli 1928. Via een lange reis (Zwarte Zee, Middellandse Zee en vele Afrikaanse havens) op de 'Lucretia' belandde hij op Curaçao. Nu ging je in die tijd voor vier jaar achtereenvolgend naar de West alvorens verlof te krijgen. Echter, omdat hij 'met de handschoen' trouwde in februari 1929 (welke zeevarende doet dat nu nog, nu hij elke 5 maanden met verlof is?), waarna zijn vrouw in november 1929 naar de West uitvoer, moest hij een contract van vijf jaar volmaken, anders kwamen haar passagekosten nog voor eigen rekening. En de kosten daarvan kon je je echt nog niet permitteren in die dagen, ook al waren de gages vergeleken met andere rederijen niet slecht.

## Lake trade

Hoewel hij (vanaf 1930 als 1e stuurman) ook naar Porto Rico en andere landen voer, tevens dienst deed op sleepboten, was het toch voornamelijk de 'Lake trade' tussen Maracaibo en Curaçao waarmee oud-gezagvoerder Post zijn jaren in de West volbracht. Na Europees verlof in 1934 en 1938, werd hij in 1939 bevorderd tot gezagvoerder. Die laatste periode in

Curaçao werd – als gevolg van het uitbreken van de wereldoorlog – een contract van maar liefst 8 jaar achtereenvolgend vlak voor hij in 1946 met verlof zou komen, overleed zijn echtgenote. Pas eind 1946 kwam hij – in actieve dienst – met de 'Coryda' terug in het vaderland. Al z'n spaargeld was gestopt in kleding voor zijn familie, want in dat jaar was alles, voor zover verkrijgbaar in Nederland, nog op de bon. Echter, een woning was er niet voor hem. Weliswaar was het ouderlijk huis in Vlaardingen (waar hij nu nog woont) gespaard gebleven, maar verhuurd. Hij zat echter niet bij de pakken neer, want nu hij met ingang van april 1947 met pensioen ging, had hij tijd om een woonboot te ontwerpen en bouwen, zodat hij redelijk snel voor die dagen over een eigen, zij het drijvende woning kon beschikken.

## Sextant

Oud-gezagvoerder Post weet zich nog vele details van zijn lange loopbaan op zee te herinneren, ook al is hij nu bijna 34 jaar met pensioen. Alhoewel hij lichamelijk met problemen kampt, is hij geestelijk nog 100%. Met smaak vertelt hij hoe hij de sextant die hij ter beschikking wilde stellen, in 1919 kocht van een Duitse kapitein. In die na-oorlogse jaren was het voor Duitse koopvaardij-officieren noodzakelijk in het buitenland aan harde valuta te komen, waartoe zij vele persoonlijke eigendommen te koop aanboden. Volgens het certificaat dateert de sextant uit 1913. Ze is al die jaren door Post gebruikt en nog puntgaaf: je kunt er

overal op zee nog de plaats mee bepalen, hoewel het model al aanmerkelijk afwijkt van de thans gangbare sextanten. Voor ons een reden temeer om met erkenning voor de geste van kapitein Post het kleinood uit te stallen bij het tonen van de inmiddels 84-jarige geschiedenis van de Nederlandse Shell tankvaart.



Dat een hobby ook een welkome aanvulling van je pensioenjaren kan zijn, wordt wel bewezen door onze nu sedert een jaar gepensioneerde hoofdwerktuigkundige J. F. Spiering. In dit blad schreven wij al eens over

zijn hobby, namelijk het maken van modeltreinen. En velen hebben tijdens dienst aan boord zelf kunnen gadeslaan tot welke prestaties Spiering in staat is.

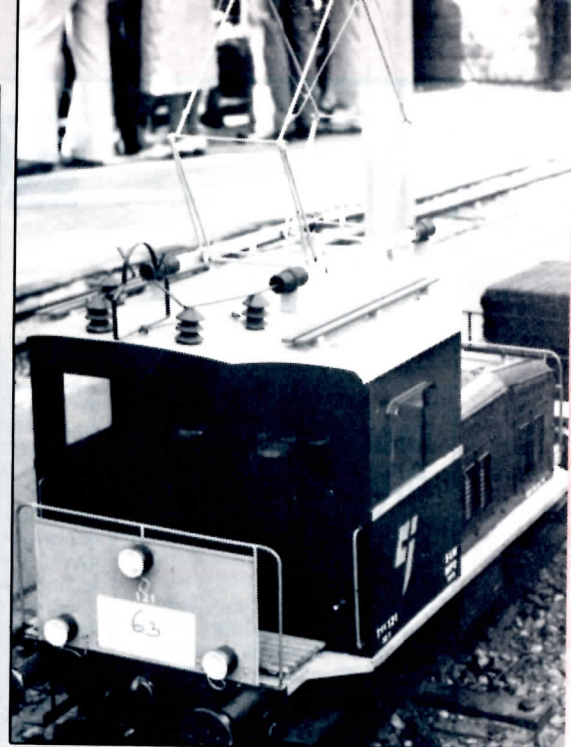
## Actiever dan ooit

Een hobby van  
een van ons

Toevallig was ons ter ore gekomen, dat hij actief was bij een internationale manifestatie van spoorweg-enthousiastelingen in park Nienoord in Leek (Groningen) medio mei jl. Vandaar, dat een privé-bezoek aan onze Noordelijke provincies door Uw redacteur werd gebruikt om eens na te gaan wat de 'meester' daar deed. Nu maak je voor zo iets geen afspraak, dus het was even zoeken na te zijn aangeland

bij het toch wel uitgestrekte park. 'Weet U toevallig waar de heer Spiering ergens uithangt?', zo vroegen wij aan een man die een spoorwegpet droeg en dus kennelijk een officiële functie daar vervulde.

'Da's geen probleem', zo antwoordde hij. 'Ziet U daar die Zwitserse locomotief rijden, daar, tussen de bomen? Nou, als U die volgt, komt U vanzelf bij Spiering'. Een meter of dertig hollen tussen de bomen bracht ons op een station, waar het gesis van talloze stoomlocs ons terugverplaatste naar het stoomtijdperk. En waarachtig, daar stond Spiering glunderend de binnenkomst van zijn Zwitserse rangeerlocomotief, een grote, te bekijken. 'Wat nou, meester? Allemaal stoomlocs en U rijdt hier met een elektrische?'. Het motto 'Werkende stoom in miniatuur'



bleek echter voor meester Spiering geen problemen op te leveren. Als bestuurslid van de 'Stoomgroep West' in Nederland was hij hier als vertegenwoordiger van de actieve miniaturbouwers uit het Westen des lands. Zelf is hij niet op stoom overgegaan. Niet dat het hem niet boeit, maar al het gedoe met Stoomwezen (en dat is nu eenmaal voorschrift) omzeilt hij door zich tot elektrisch rollend materieel te beperken. Bouwde hij voorheen altijd voor spoor 0 (maar liefst tien locomotieven heeft hij thuis door de tuin rijden), in 1978 – dus nog tijdens actieve dienst – is hij begonnen met de bouw van een Zwitserse rangeerlocomotief voor spoorbreedte 184 mm binnenmaat. Een joekel van een loc, met een motor van 1000 Watt. Het trekvermogen van deze locomotief is maar liefst 12 kg, d.w.z. een gewicht van 350/400 kg trekt hij met een snelheid van zo'n 10 km met gemak vooruit. Normaliter rijdt dit juweeltje, geheel vervaardigd van messing en aluminium, op de baan in het Zuiderpark in Den Haag, die zo'n 800 meter lang is. Maar ook in Nienoord, tussen de stoomlocs, trok hij veel bekijks. Al was het hier noodzakelijk de loc te laten rijden met een ingebouwde accu van 12 Volt in plaats van op bovenleiding. Een lange, lage goederenwagon erachter stelt de liggende 'machinist' in staat de snelheid te regelen, te stoppen voor de rode seinen en, als te veel publiek de baan dreigt te overschrijden, met een fluittoon te waarschuwen. En jeugdige kennissen om deze bediening voor hem over te nemen, zijn er genoeg.

Meester Spiering heeft zijn hart nu verpand aan deze grotere maat modellocs. Hij is al bezig aan een nieuwe loc (ook Zwitsers model), die inclusief de bijbehorende wagon 2,5 meter lang wordt. Heimwee naar zee, heeft hij niet. Integendeel, mede door zijn actieve bestuurslidmaatschap voelt hij zich, zoals hij het zelf uitdrukte, 'meer in de wereld dan ooit'. Houden zo, zouden wij hem willen toeroepen. Hij is in z'n element en bezorgt bovendien door zijn hobby menig ander veel plezier.

# SCHOON SCHIP

## Marathon ditmaal minder zuinig

Op zaterdag 14 juni werd het rennerskwartier van het Zandvoort-circuit gedomineerd door Shell-schelpen op overalls en T-shirtjes. Deze keer ging het niet om een 'echte' autorace. Snelheid was deze dag niet belangrijk; zuinigheid des te meer. Elf deelnemers hadden ingeschreven voor de derde Shell-zuinigheidsmarathon over een afstand van 17 km (in vier rondes). Kleine, laag-bij-de-grondse wagentjes op fietswielen snorden rond op kniehoogte.

Vorig jaar werd tijdens de zuinigheidsmarathon een wereldrecord gevestigd door de deelnemende wagen van de Technische Hogeschool uit Eindhoven: een verbruik van 1 liter Shell-super-benzine op 731,5 kilometer. Dat record werd niet verbeterd. Eén op 494,7 was nu het verbruik van de winnende wagen, gebouwd door leerlingen van de TH Twente. Dat kwam niet alleen door de hogere gemiddelde snelheid die moest worden gereden (25 i.p.v. 15 km), maar ook door ongunstige weersomstandigheden (sterke wind) en het veel moeilijker circuit in Zandvoort (hellingen!). De zuinigheidsmarathon wordt

jaarlijks door Shell georganiseerd om de deelnemende studenten van Technische Hogescholen en Hogere Technische Scholen te confronteren met het energievraagstuk en de daarmee samenhangende technische problemen. Het verhogen van het nuttig effect van de motor, een goede stroomlijn, een zo laag mogelijk gewicht, het is allemaal erg belangrijk bij het ontwerpen van een wagentje dat de afstand Maastricht-Groningen af moet kunnen leggen op één liter benzine.

Alle elf deelnemende voertuigjes werden aangedreven door een vijftig cc bromfietsmotortje. De technische verschillen waren desondanks aanzienlijk. Vijf waren er voorzien van een vliegwielsysteem en één van een veerstarter. Dat zo'n systeem effectief werkt, blijkt wel uit het feit, dat het winnende wagentje van de TH Twente voorzien was van een vliegwiel dat constant de wielen aandreef en met korte 'stoten' door de motor op toeren werd gebracht.

Tweede werd de winnaar van vorig jaar, de TH Eindhoven, met één op 389,6 en derde de HTS Den Haag met 303,6 kilometer op een liter. Duidelijk geen nieuwe wereldrecords, maar wel heel zuinige resultaten onder betrekkelijk ongunstige – en daardoor realistischer – omstandigheden.

## De das om doen

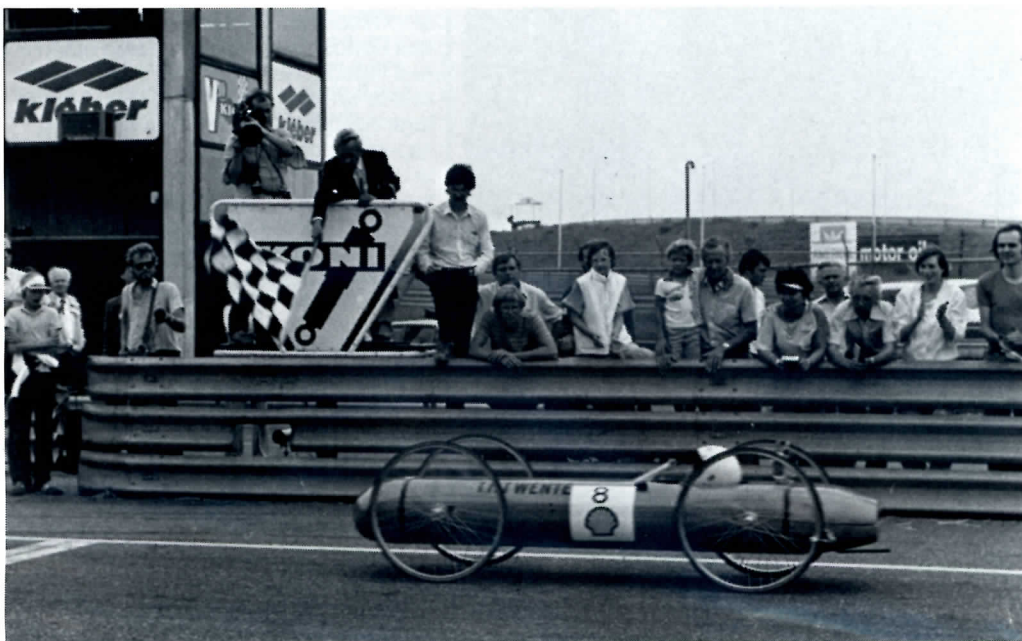
het hemd nader is dan de rok, met andere woorden dat wij best wat meer langs de weg willen timmeren als zijnde de 'rederij' van de Shell, hebben wij de laatste tijd het roer wat



Reeds lang is het de gewoonte bij onze maatschappij, dat wij aan tombola's, wedstrijden en dergelijke medewerken wanneer daaraan voor de scheepvaart een bijzonder tintje zit. Daartoe beschikken wij over een bescheiden voorraad 'aardigheidjes' met een Shell, maar geen 'maritiem' luchtje. Indachtig het spreekwoord dat

omgegooid en getracht in de sortering wat meer maritiems te brengen. Het resultaat daarvan is onder andere geweest, dat wij thans beschikken over een voorraad stropdassen, donkerblauw van kleur, met daarop een bescheiden gouden Shell-schelpje met een anker. Een voltreffer, zo bleek al spoedig. Alleen werd door menig collega met een zekere jalouzie gekeken naar die dassen, want men wilde er zelf ook een. En ofschoon wij beslist geen eigen personeelswinkel willen (en mogen) beginnen, is toch besloten het *eigen* personeel de gelegenheid te bieden deze das ook aan te schaffen tegen kostprijs, zijnde f 8 inclusief BTW.

Gedurende enkele weken legden wij zo'n fraaie Shell-rederij-das in de vitrine op de 6e etage en het liep al gelijk storm. Echter, die vitrine is tijdelijk ingeschoren voor een grote tentoonstelling in Lemmer. Vandaar dat wij in deze rubriek wijzen op de mogelijkheid – dus uitsluitend voor Shell Tankers personeel – om deze das te kopen, waartoe men zich bij kantoorbezoek kan vervoegen in kamer 06.01, waar de redactie van dit blad zetelt. Echter, alleen tegen contante betaling en, als het even kan, met gepast geld.



# SCHOON SCHIP



## Shell helpt: deel 17

Olie is duur en wordt steeds duurder. Dat weten we allemaal en we voelen het ook. Niet alleen in onze portemonnee bij de benzinepomp, maar ook als we allerlei producten kopen waarvoor tijdens de productie gebruik is gemaakt van olie, of dat nu is als grondstof of als energiebron. 'Shell helpt' deel 17 gaat in op de oorzaken van die steeds hoger wordende olieprijs, veroorzaakt door de OPEC-landen die steeds hogere prijzen voor hun ruwe olie vragen, de regeringen van de verbruikende landen die de prijs voor de consument verhogen door steeds hogere accijnzen op olieproducten te leggen en door de stijging van kosten van transport, verwerking en verkoop door de oliemaatschappijen.

Sinds 1973 is de vraagprijs van de producerende landen voor ruwe olie elf keer zo hoog geworden, zijn de belastingen op olieproducten verdrievoudigd en zijn de verwerkings- en transportkosten voor de oliemaatschappijen 2½ keer zo hoog geworden. Het bedrag dat zij op een vat olie verdienen is echter lang niet zo sterk gestegen. Dat de gepubliceerde winsten van de olie-industrie wel flink omhoog zijn gegaan, moet

voor een belangrijk deel worden toegeschreven aan de waardevermeerdering van de voorraden. En die zijn weer het directe gevolg van de OPEC-prijsstijgingen. Het nieuwe boekje in de serie 'Shell helpt' tracht dit ook aan het publiek bekend te maken. En het geeft ook een remedie tegen de hoge olieprijs: we zullen gewoon zuiniger moeten worden met olie. Exemplaren liggen niet alleen op de informatiestands in het Shell-Gebouw, maar ook aan de schepen zijn er enkele gezonden. Trouwens, ze zijn in alle Nederlandse brievenbussen gegleden.

## Scheepsbouwvakker

Hoe zeer de term 'Scheepsvakker' – zelfs voor eigen kinderen – nog wat ongewoon klinkt, blijkt uit het volgende, waarlijk gegeven antwoord. Vraagt de meester op school: 'En, Marietje, wat doet jouw vader voor de kost?' 'Hij is scheepsbouwvakker, meester'.

## Nieuwe club in Singapore!

Welbekend bij de meesten onzer zeevarenden is de club in

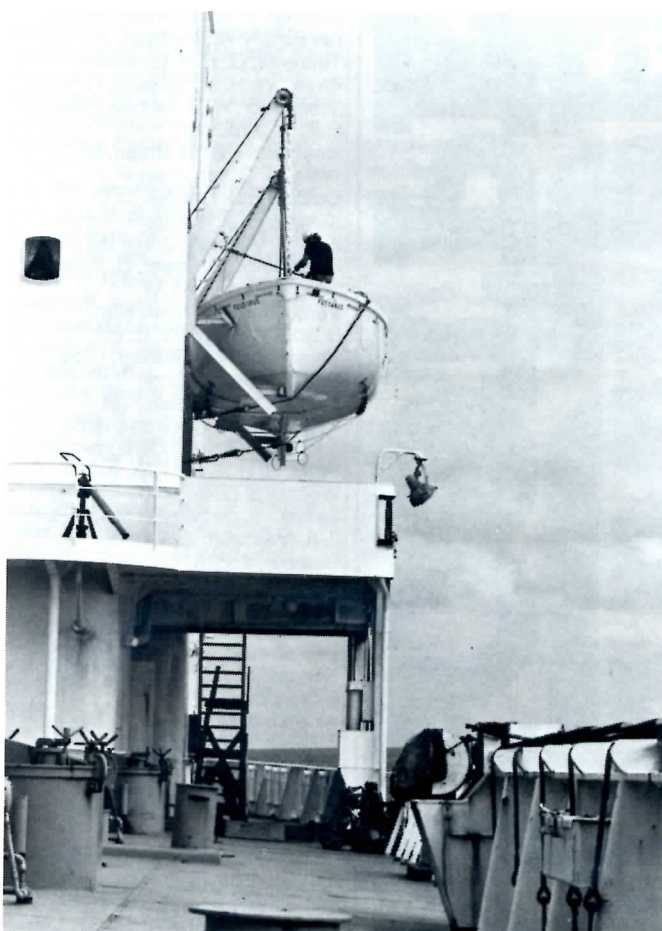
zeevarenden van harte welkom zijn.

Minder bekend is, dat inmiddels een tweede Shell-club in het Singapore-gebied tot stand is gekomen, namelijk aan de Paya Lebar Road, Singapore 1440. Vooral voor de opvarenden van onze in Singapore dokkende schepen is de ligging van deze club ideaal. Wij vernemen, dat de faciliteiten die er in de nieuwe club zijn, niet onder doen voor die in Bukom. Het lijkt dus alleszins de moeite waard om er eens een kijkje te gaan nemen.

## Gezien op kantoor

Een aanvraag voor één voedingpakket. U vraagt waarom? Omdat als gevolg van een demonstratie van de reddingbootuitrusting door de veiligheidsinstructeur het pakket ontbrak. Zou die goeie man niet genoeg te eten hebben gekregen aan boord?

Pulau Bukom, die niet alleen is bestemd voor de bewoners van het eiland, maar waar ook onze



# VLOOTPERSONALIA

## Gehuwd

20.6: J. W. Schippers, 5e wtk., met mw. M. van Lit;  
21.6: R. van Hoek, 4e stm., met mw. M. Ukkerman;  
26.6: R. I. de Roos, stag. stm., met mw. C. Keijzer;  
1.7: O. Broksma, stag. wtk., met mw. L. Bleijendaal;  
11.7: A. de Baat, alg. sch. vakman met mw. K. H. Seah.

## Geboren

127.5: Sylvia, dochter van H. A. ten Bensel, alg. sch. vakman en mw. P. ten Bensel-Yam Chuen.  
18.6: Marco Simon, zoon van W. F. van der Lei, 1e stm., en mw. T. van der Lei-Bouma;  
21.6: Melvin, zoon van H. Sterrenburg, 4e wtk., en mw. G. Sterrenburg-Poeteray;  
26.6: Daphne Emily, dochter van J. P. de Visser, 4e wtk., en mw. A. de Visser-Bersma;  
12.7: Evert, zoon van C. de Witte, hfd. wtk., en mw. B. de Witte-de Zeeuw.

## Aflossingen

gezagv.: H. G. Willemsen, W. O. Kooi;  
1e stl.: T. H. Tromp, G. J. Knol, R. P. Jager, G. A. M. Dorren, A. J. Verheul, J. C. Aartsen, W. Beekman, H. Bijvank, J. J. B. Roest, N. Venendaal, A. Vlaar;  
2e stl.: R. P. Regout, N. C. M. Jonker, P. N. van Duyn, W. L. Westhoff, L. A. H. Vader, W. Holwerda, J. A. Koenraad, D. J. Mittelmeyer, C. J. van Essen, P. C. J. Dikkentman, H. Reiling, J. C. Hilberding, F. van Bommel;  
3e stl.: H. Hennis, T. J. M. Louwen, P. J. Veenman, R. van der Bos, H. Ammerlaan, J. Teertstra, G. E. H. Gerritsen;  
4e stl.: W. H. M. Schelvis, H. H. Vrenegoor, W. B. van der Plaats, F. T. G. J. Mulder;  
stag. stl.: H. B. Stratman, N. T. Witte, G. C. van Aken, F. J. Goldberg, D. Reedijk, C. D. Kuyper, R. A. Huting, P. Verhoef, A. A. H. Verbeek, J. van der Ster, H. R. Gallis, R. Beyer, G. J. de Jong, J. M. Verest, W. Verschuure, W. Nijenhuis;  
radio.off.: N. Eylers, C. P. Verschoor, K. H. Harder, L. de Soete, P. A. de Lange;  
hfd. wtk.: H. Blaauw, F. G. Krijgsman, F. W. Gakes, J. de Jong, J. R. Almsa, O. A. van der Want, C. H. J. van Dijk, A. J. G. Weitzel, J. D. Donken;  
2e wtk.: A. de Jong, P. Kooyman, J. A. Maassen, J. B. H. de Gloppe, J. E. A. Westerbeek, J. J. J. Ludekuse, J. J. Timmers;  
3e wtk.: W. K. de Voogd, J. Verlinde, J. J. de Groot, T. H. van Leeuwen, P. van Noort, A. Nonnekes, J. G. Kuit, A. W. Ros, P. Versluis;  
4e wtk.: A. Hoosbeek, E. Meyer, J. Blaak, E. B. Grootenboer, J. H. van Leuven, J. W. Hermanie, C. J. Spanjer, R. V. van Wieringen, F. Spijker, P. A. G. van der Meer, A. Oost;  
5e wtk.: P. van Nierop, B. J. ter Maat, E. Boeve, P. Alkema, R. M. van Schaik, P. J. M. Heyns, K. Wagenaar, A. H. Bimmel, W. L. H. Goudt, R. H. Kuik, J. W. Golstein,

H. Hoekstra, E. J. H. Visscher, D. Struyk;  
staf. wtk.: P. A. Hadjidakis, J. W. van Bodegraven, J. C. Paul, J. B. A. Heerbaart, H. J. Pietersma, H. W. van der Landen;  
sch. voorman: B. R. Pronk, H. H. van Oostrum;  
sch. vakman 1: R. Cornelissen, G. van Kuilenburg, P. A. van der Hoek, G. A. Cornelissen;  
sch. vakman 2: J. J. C. M. den Ronden, J. Parlevliet, A. C. Hasenbalg, A. C. Kleyn;  
alg. sch. vakman: H. Korevaar, J. van de Meer, C. Vogelzang, B. L. Quist;  
sch. gezal a/w: L. J. Verburg, M. J. Heiligers, A. A. Adriaansen, J. H. L. Nahapiet, P. de Vries, J. J. van der Kley, M. A. van Dijk;  
aank. sch. vakman: C. Smolders.  
aank. sch. gezal a/w: W. van Dijke, G. Bos, R. E. Curial, J. Jager;  
hoofd voeding: B. M. de Roode, J. M. Maaskant, J. L. Menger, H. Scharloo, M. van Hagen;  
sch. kok: J. R. van Haeren, B. Vos, R. A. van Ringelenstijn, J. M. C. Verjans;  
aank. kok: G. Datema;  
hoofd bediende: N. G. Wehrmann, F. G. Olde Wolbers;  
bediende: C. Korevaar-Pullen, M. Bouwkamp;  
koksmat: D. S. A. de Jong, J. Rosbergen;  
jongen a/w: P. C. G. Platteeuw, A. J. de Gooyer, A. van Eysden, B. G. M. van de Kooy, H. J. van Rookhuizen.

## Onze vlootjubilaren



J. Amodeo Otero  
camarero  
10 jaar op 16.06.80



A. Fernandez Garcia  
marinero integrado  
10 jaar op 17.07.80



J. P. de Visser  
4e wtk.  
10 jaar op 28.08.80



E. J. van den Brink  
4e wtk.  
10 jaar op 1.09.80



R. M. Eebes  
4e wtk.  
10 jaar op 1.8.80



C. Castelljns  
4e wtk.  
10 jaar op 5.08.80



F. S. Koolen  
4e wtk.  
10 jaar op 1.09.80



A. F. van der Markt  
2e stm.  
10 jaar op 2.09.80



J. J. Donleben  
alg. sch. vakman  
10 jaar op 11.08.80



H. A. Kuling  
gezagv.  
25 jaar op 15.08.80



A. Onderstal  
hoofd voeding  
30 jaar op 10.09.80



R. W. H. Buitenrust  
Hettema  
hfd. WTK  
30 jaar op 12.09.80



G. van Driel  
hoofd voeding  
25 jaar op 15.08.80



A. J. Baerveldt  
hfd. wtk.  
25 jaar op 16.08.80



F. van Dalen  
hfd. wtk.  
30 jaar op 12.09.80



D. Gooris  
hfd. wtk.  
30 jaar op 12.09.80



J. B. J. Jonker  
hfd. wtk.  
25 jaar op 16.08.80



C. de Witte  
hfd. wtk.  
25 jaar op 16.08.80



J. van der Schee  
hfd. wtk.  
25 jaar op 17.08.80



J. Verhagen  
4e wtk.  
10 jaar op 24.08.80



J. G. Kuit  
3e wtk.  
25 jaar op 25.08.80



J. L. van der Rijst  
hfd. wtk.  
25 jaar op 25.08.80



S. A. Verhage  
hfd. wtk.  
25 jaar op 25.08.80



J. S. de Vos  
2e stm.  
10 jaar op 26.08.80



**K. L. Schuring**  
hfd. wtk.  
30 jaar op 16.09.80

**J. D. Donken**  
hfd. WTK.  
30 Jaar op 19.09.80

**Tewerkstellingen en overplaatsingen**

**m.s. Abida:** 1e stm. M. Buth, 3e stm. R. Schreuders, radio-off. D. Koelmeij, 3 wtk. J. C. Ranshuysen, sch. vakman II G. C. Wiegant;  
**m.s. Acila:** wnd. 1e stm. R. A. de Boer, wnd. 2e stm. D. Venema;  
**m.s. Acmaea:** 4e stm. R. I. de Roos, stag. stm. G. D. Jolink, F. W. Groenendijk, 4e wtk. G. A. Mellonius, stag. wtk. R. M. M. J. Duyn;  
**m.s. Acteon:** wnd. 1e stm. G. W. Geesink, 2e stm. K. T. Wiegert, wnd. 3e stm. R. W. Houweling, 2e wtk. P. Stachelhausen, stag. wtk. G. J. E. G. Verhulst, J. M. Kwanten;  
**m.s. Cinulia:** sch. vakman I J. Heeren, B. J. P. van Dorp;  
**m.s. Crania:** 2e stm. J. W. H. B. ter Braak, 2e wtk. H. Tesink, wnd. 4e wtk. F. X. van Tol, 5e wtk. W. G. van Megen;  
**m.s. Dallia:** wnd. 2e stm. J. van der Tuin, stag. stm. G. Berghuis, 5e wtk. E. M. Bosch, R. J. van der Schans, stag. wtk. P. Kees, J. J. A. M. Michielse;  
**m.s. Daphne:** hfd. wtk. K. L. Schuring, sch. voorman C. F. M. Hartman, sch. vakman I J. M. Kools, L. J. C. van Kuyen, hoofd voeding W. Haanen, mar. int. J. Duran Rodriguez, A. Pereira Mosquera, S. Portela Dominguez, E. Rivas Granjel, J. Soage Vieitez, J. Valladar Costa;  
**m.s. Diadema:** wnd. 2e stm. J. Schol, 5e wtk. W. G. de Leeuw van Weenen;  
**m.s. Diloma:** 1e stm. M. de Graaf, wnd. 3e stm. T. Barth, stag. stm. H. Ris, J. H. D. van Kol, 2e wtk. G. G. Wolsink, 3e wtk. J. L. B. de Bruin, 4e wtk. F. P. E. Verlinden, 5e wtk. P. Roelvink;  
**m.s. Dione:** 1e stm. A. H. van Haaften, wnd. 3e stm. P. D. Blok, 4e stm. J. Brinkman, 3e wtk. G. H. Willems, 5e wtk. J. A. C. Gerretse, L. A. van Beelen, capataz J. Castro Romero, man esp. E. D. Francisco Quiroga, 2° man. J. A. Amorin Lucio, C. Rey Charlin, mar. int. A. Areses Fontenla, E. Guimerans Perez, A. Loureiro Gonzalez, J. Martinez Perez, R. Martinez Perez, F. Perez Taboada, J. L. Seoane Fervenza, S. Villanueva Aquino, coc. F. Aragunde Romero, cam. maydo. M. Barbosa Lopez, cam. J. Amoedo Otero, J. R. Somoza Vazquez.  
**m.s. Dosina:** sch. voorman M. H. Grootveld, sch. gezel a/w H. Sandifort, hoofd voeding M. W. B. Kitzen, aank. kok P. T. Post.  
**m.s. Felania:** wnd. 3e wtk. J. A. Elbert, stag. wtk. J. A. Wijnands, alg. sch. vakman A. Bravenboer, A. R. B. Trommel, C. N. M. Prins, L. F. M. Lenssen, sch. kok L. H.

Thibaudier, bediende S. Bravenboer-Otto.  
**m.s. Felipes:** 1e stm. W. C. Moll, wnd. 3e stm. H. J. Otte, 4e wtk. J. H. A. Schulten, aank. kok J. A. P. M. van Gils.  
**m.s. Ficus:** stag. stm. J. P. J. G. IJzerman, P. P. Vaes, stag. wtk. A. W. Stam, E. J. M. Trimbach, hoofd bediende G. J. Vrielenk.  
**m.s. Flammulina:** 2e stm. C. M. Bianchi, 4e stm. P. N. M. Ros, stag. wtk. H. T. Stigter, M. B. Vloemans;  
**m.s. Fossarina:** 2e stm. R. J. Moeke, 2e wtk. D. Smit, koksmaat R. B. Takke;  
**m.s. Fossarus:** 3e stm. J. W. J. Rodenhuis, radio-off. B. Immerzeel, hfd. wtk. W. G. van der Velden, 2e wtk. E. Aanen, 4e wtk. B. E. Broekhuijsen, alg. sch. vakman L. A. Douma, aank. sch.

**Nieuw indienst getreden vlootpersoneel**



**P. N. M. Ros**  
4e stm.



**R. I. de Roos**  
4e stm.



**J. L. Pool**  
4e stm.



**J. Brinkman**  
4e stm.



**E. van der Holst**  
5e wtk.



**P. Roelvink**  
5e wtk.



**J. A. Uitermark**  
5e wtk.



**H. G. Besselink**  
5e wtk.



**H. L. P. Hutter**  
5e wtk.



**F. R. Stoker**  
sch. kok



**P. F. Buil**  
per 25 maart 1980 aangesteld als hoofdwerktuigkundige en op 7 juli 1980 tewerkgesteld aan boord van het s.s. 'Macoma'.

vakman P. van Eenige, koksmaat E. J. Niermeyer;  
**s.s. Fulgur:** 4e stm. J. C. Pool, radio-off. P. W. Veygen, hfd. wtk. J. B. J. Jonker, wnd. 3e wtk. J. R. Spoelstra, stag. wtk. A. den Dekker, H. A. C. A. Heyns, J. H. van Stokkum, S. A. H. J. Sturtewagen, hoofd voeding G. Barnhard;  
**m.s. Fusus:** stag. stm. H. L. Turenhout, hfd. wtk. A. Bax, 3e wtk. J. P. P. van Alebeek, stag. wtk. M. Boersma, B. A. M. Overtoom, hoofd voeding F. P. Lommerse, bediende A. Scheffer;  
**s.s. Kylix:** 3e stm. M. J. A. Krijvenaer, 2e wtk. J. H. S. van der Pas, wnd. 3e wtk. N. C. van den Heuvel, 5e wtk. J. van Dalen, stag. wtk. G. Stam, sch. vakman II H. W. M. Rolvink;  
**s.s. Latia:** hfd. wtk. W. Groenendijk;  
**s.s. Latirus:** 1e stm. R. Dijkstra, 5e wtk. H. L. P. Hutter;  
**s.s. Lepton:** 2e stm. B. van Gulpen, 3e stm. J. Kuiken, stag. stm. M. Verheul, R. Ripma, 5e wtk. R. J. Mooring, stag. wtk. R. F. C. Backx;  
**s.s. Macoma:** hfd. wtk. P. F. Buil, 5e wtk. W. R. H. van der Meer, sch. gezel a/w P. J. M. van Dillen, aank. sch. gezel a/w R. T. Ringelberg, jongen a/w P. Visser;  
**s.s. Marinula:** 2e stm. J. J. Engelbrecht, 3e stm. L. M. P. Out, stag. stm. J. Speelberg, P. H. Stegeman, wnd. 4e wtk. G. J. Harlaar, 5e wtk. J. A. Uitermark;  
**s.s. Mytilus:** 1e stm. S. Bos, 2e stm. N. J. C. M. van der Palen, wnd. 2e wtk. J. W. van Velze, 3e wtk. E. K. G. Schiefer;  
**m.s. Niso:** gezagv. J. M. Hillen, wnd. 1e stm. H. van Popta, 5e wtk. G. T. Verwoert, J. C. Butler, A. van Beek, stag. wtk. J. P. F. H. Saelmans, M. J. L. Delfgaauw, hoofd voeding T. de Vos, man. esp. J. Crespo Fontenla, 2° man. G. Gago Costas, mar. int. P. Arufe Vidal, J. Farina Cacabelos, A. Fernandez Fernandez, F. Costa Cruz;  
**s.s. Ondina:** 1e stm. R. Hendriks, stag. stm. M. A. Spoelstra, H. Hoogerbeets, radio-off. F. R. Meurs, hfd. wtk. J. J. F. Reitsma, 3e wtk. P. Naaktgeboren, hoofd voeding E. Kost;  
**s.s. Onoba:** 5e wtk. L. van der Woerd, A. A. Wagenaars;  
**s.s. Sepia:** wnd. 1e stm. J. Boonstra, 2e stm. H. A. Kamsteeg, R. J. E. van Haarst, 4e stm. P. J. L. Mulder, 2e wtk. E. de Jong, 4e wtk. J. Marijs, 5e wtk. H. G. Besselink, E. van der Holst;  
**m.s. Tagelus:** gezagv. P. J. F. de Beus, hfd. wtk. C. P. de Waard, wnd. 3e wtk. C. L. M. Mazairac;  
**s.s. Viana:** 2e stm. P. A. Vermolen, 4e wtk. D. J. Sandee, stag. wtk. M. H. R. Huibregtse, A. P. Kraat;  
**s.s. Vitrea:** 2e stm. A. A. F. van der Markt, radio-off. J. M. van 't Sant;  
**s.s. Zaria:** gezagv. J. van Beele, stag. stm. G. J. Blanckaert, 3e wtk. F. van den Boogaard, stag. wtk. I. J. M. Lelkens, G. J. Holtzer, sch. vakman I G. van Osselen.

**Uit dienst getreden**

4e stm.: A. Schol Jr., W. J. van Hoorn;

3e wtk.: A. A. Konijnendijk;  
 4e wtk.: H. W. P. Schaaper;  
 5e wtk.: J. Hakkers, J. A. G. Calen, R. J. H. de Vink;

**Tijdelijke tewerkstelling**

1e stm.: D. M. Alderlieste – Cuaçao Oil Terminal;  
 1e stm.: G. C. van Malland – S.I.P.C.-Londen;  
 2e wtk.: E. Dallinga – Shell Curaçao N.V.;  
 hoofd voeding: C. G. M. van Schuppen – Shell Tankers B.V., walorganisatie, sectie DFM/4

**Overplaatsing**

hfd. wtk.: W. van Kemp – Nederlandse Aardolie Maatschappij B.V. te Assen;

**Behaalde diploma's**

1e stuurman G.H.V.-th.: R. van der Voort, M. M. Scheele;  
 2e stuurman G.H.V.: J. W. J. Rodenhuis;  
 2e stuurman G.H.V.-th.: D. A. L. Hitz;  
 'C': J. M. van de Wal;  
 'C-th.': H. de Rhoter, J. D. Compiet;  
 'B': A. Harkink;  
 'A' + 3e stuurman G.H.V.: J. L. Pool, P. N. M. Ros, J. A. Uitermark, P. Roelvink, H. G. Besselink, P. Molendijk;



**In dienst**

M.i.v. 1.7  
**Mw T. Zwaart**  
 DFP/3



**Jubilea**



15-8-80  
**A. de Boer**  
 25 jaar



1-9-80  
**Mw J. Kalkman-Binnkamp**  
 10 jaar



1-9-80  
**Mw M. W. van Steen-de Heer**  
 10 jaar



3-9-80  
**H. Verbaas**  
 25 jaar

Er zullen in ons land niet veel mensen zijn die nog nooit van de 'Lutine' hebben gehoord. Het schip dat in de nacht van 9 op 10 oktober 1799 bij Vlieland verging. De 'Lutine', een fregat, was oorspronkelijk bestemd voor de Franse Marine. Maar acht jaar nadat het schip als 'La Lutine' in 1785 in Toulon tewater gelaten was, ging het

zeilschip, met vijftien andere vaartuigen, over naar de Britse Navy. Dit om te verhinderen dat ze in handen zouden vallen van Franse republikeinen. De royalisten hadden het zekere voor het onzekere genomen. De naam werd gewijzigd in 'Lutine'. Maar één jaar voor de eeuwwisseling sloeg het noodlot toe.

## Goed of slecht nieuws

Het was een tijd van internationale onrust. Een groepje Engelse kooplieden besloot om het door hen vergaarde fortuin in veiligheid te brengen. Duitsland leek een gunstige plaats om er hun bezittingen aan gouden munten en staven heen te laten brengen. En wat was de meest veilige manier van vervoer? Per oorlogsschip! De 'Lutine' werd hiervoor aangewezen. Geen kaper zou het in z'n hoofd halen om de 32 stukken geschut aan boord te trotseren. Maar wie wel een aanval op het schip durfden te wagen waren de verraderlijke zandbanken voor de Hollandse kust. Slecht weer dreef de 'Lutine' op de banken bij Vlieland, waar het door woeste stortzeeën uit elkaar werd geslagen. Slechts twee man zagen kans het schip te verlaten. Een ervan overleed kort na de schipbreuk. De andere heeft bij stukjes en beetjes zijn belevenissen kunnen vertellen voordat ook hij de laatste adem uitblies.

Wat er daarna plaatsvond sprak (en spreekt nog) tot de verbeelding van veel mensen. Het goud oefende een enorme aantrekkingskracht uit op jong en oud. Vele pogingen werden gedaan om de goudschat te bergen maar wat er boven water is gekomen staat niet in verhouding tot hetgeen aan boord zou zijn geweest toen de 'Lutine' de haven van Yarmouth verliet. Volgens overlevering zijn eilandbewoners al onmiddellijk na het bekend worden van de stranding met bootjes naar het wrak gegaan en hebben daar een fortuin aan

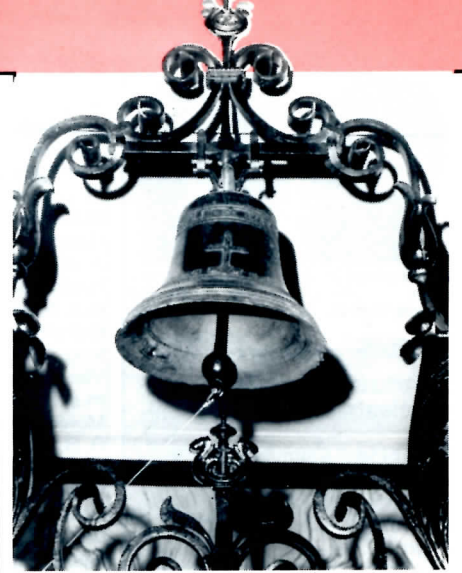
goud 'opgeraapt'. Maar bewezen is dat nooit.

Een kostbare bergingspoging van de toen splinternieuwe tinbaggermolen 'Karimata' in 1938 bracht slechts een enkele staaf naar de oppervlakte en andere bergingsoperaties mislukten falikant. Waar de voor Hamburg bestemde schat is gebleven is tot vandaag aan de dag een groot raadsel. Momenteel is er weer een nieuwe bergingspoging (de zoveelste . . .). Het is een consortium, de Austral Asian Salvage Syndicate. Onlangs is, in opdracht van een particulier, bij een commissionairshuis in Amsterdam een aandeel van 'De Onderneming op The Lutine' geveild. Opbrengst: ruim twaalfduizend gulden!

In de loop der tijd zijn veel voorwerpen afkomstig van de 'Lutine' naar boven gebracht. Allerlei gebruiksvoorwerpen, stukken geschut en ook de scheepsbel. Lloyd's in Londen is nog steeds de rechtmatige eigenaar van het wrak en heeft een claim op de helft van de waarde van de geborgen voorwerpen (inclusief het goud). Lloyd's heeft een aanzienlijke hoeveelheid overblijfselen van de 'Lutine' in haar bezit, waaronder de scheepsbel.

De bel hangt in het statige kantoorgebouw in Lime Street en vervult al vele jaren een functie bij de zo op traditie ingestelde Engelsen. De bel wordt slechts geluid bij officiële

*De 'Berge Vanga', enkele weken voor de spoorloze verdwijning*



'Lutine' bel (foto Lloyd's, Londen)

gelegenheden (o.a. Remembrance Day) en bij het ontvangen van nieuws over een vermist schip. Eén gong voor slecht nieuws, d.w.z. het schip is gelokaliseerd maar moet als totaal verlies worden beschouwd. Het tweemaal luiden van de bel betekent een goede tijding. Het schip is terecht en alles is wel aan boord. Het komt gelukkig maar zelden voor dat schepen spoorloos verdwijnen. Met de ingebruikname van steeds meer geavanceerde apparatuur aan boord is de kans erg klein, dat een schip, zonder een spoor achter te laten, eenvoudigweg verdwijnt. Of het moet een vissersbootje of een piepklein coastertje zijn met een niet al te uitgebreid nautisch instrumentarium.

De laatste keer dat de 'Lutine'-bel éénmaal werd geluid was op 9 november 1979. Het betrof hier de verdwijning van de Liberiaanse erts/olietanker 'Berge Vanga', op reis van Brazilië naar Japan met een lading ijzererts. Dit schip was uitgerust met de meest moderne navigatie- en communicatiemiddelen, maar desonkanks moet de ramp zich zo snel hebben voltrokken, dat niemand aan boord kans heeft gezien om alarm te slaan.

Laten we hopen dat het éénmaal luiden van de 'Lutine'-bel tot een grote zeldzaamheid zal blijven behoren.

