

SCHEEP TECHNIEK

22e jaargang
nummer 4
december
1982



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 5.06

Ondernemingsraad 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696689

Tweeëntwintigste jaargang, nummer 4
december 1982

Redactie
R. Kleijn, W. N. Wouters
010-696126

'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 publicatie 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.

Tenzij anders vermeld, zijn alle geplaatste illustraties Shell-foto's of tekeningen.

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 Periodiekenservice b.v. Den Haag

Druk
Tijl Grafisch bedrijf b.v. Zwolle

IN DIT NUMMER

Onmisbaar stuk meubilair	4
Twee maal is twee te veel	8
't Hapt zo heerlijk weg	8
Bangladesh op z'n best	9
Scheepsherkenning	10
Schoon schip	12
Personalia	14
De mens belangrijker dan het werk	16

Komt u ook?

15 december 1982

Houdt u deze datum in de gaten?

De dag van de jaarlijkse bijeenkomst van het vloot- en het walpersoneel en de gepensioneerden van Shell Tankers B.V. in het Shell-Gebouw in Rotterdam, aanvang 16.00 uur. Echtgenotes zijn eveneens van harte welkom!

De Shell-winkel op de 1e etage is vanaf 15.00 uur geopend.

Indien u in de gelegenheid bent komt u toch ook?

Loonopgaven zeevarenden over

1982

De jaarlijkse loonopgaven van het bij STBV genoten loon, benodigd voor de aangifte Inkomstenbelasting 1982, zullen, na productie en controle, direct naar het huisadres worden verzonden (vermoedelijk begin maart 1983).

Indien er bezwaren zijn tegen verzending naar het huisadres verzoeken wij u dit zo spoedig mogelijk te melden aan DFP/3, met opgave van de gewenste bestemming.

Bij de voorplaat

Op 29 oktober jl. werd de 'Caurica', de eerste van de twee bij Verolme Scheepswerf Heusden gebouwde produktentankers voor onze maatschappij, van IJsselmonde naar Rozenburg verhaald. Op de foto ziet u het schip heel voorzichtig, geassisteerd door vier havensleepboten, de Koningsbrug in Rotterdam passeren.

Vermindering loonbelasting wegens negatieve opbrengst eigen woning

Voor die zeevarenden die nog niet (of onvoldoende) bekend zijn met deze mogelijkheid volgt hieronder een samenvatting.

Wat is negatieve opbrengst eigen woning?

Van een negatieve opbrengst eigen woning is sprake indien het totaalbedrag van de voor de inkomstenbelasting aftrekbare kosten eigen woning (b.v. hypotheekrente) hoger is dan de vastgestelde huurwaarde van de woning.

Is er een minimum negatieve opbrengst?

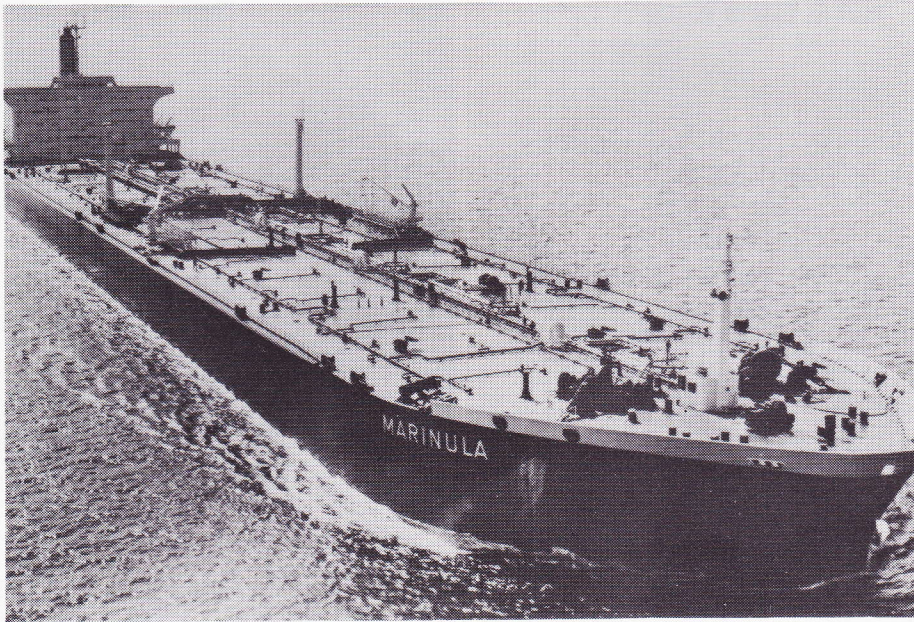
Om voor vermindering van loonbelasting in aanmerking te komen zult u moeten kunnen aantonen dat in het betreffende jaar de negatieve opbrengst eigen woning meer zal bedragen dan f 2000 en dat de volgens de 'loonbelastingtabel zeevarenden' in te houden loonbelasting voor dat jaar zal overtreffen met 10% doch ten minste met f 500.

Hoe wordt vermindering aangevraagd?

U dient zich hiervoor schriftelijk te wenden tot de Inspecteur der Belastingen waaronder de woonplaats ressorteert, met het verzoek u hiervoor een aanvraagformulier toe te zenden. Bij het invullen van dit formulier steeds duidelijk vermelden dat men zeevarende is en dat de 'loonbelastingtabel zeevarenden' op het loon wordt toegepast. Als deze aantekening niet op het formulier voorkomt, volgt een beschikking van de inspecteur die op kantoor niet kan en mag worden gebruikt. Indien de aanvraag door de inspecteur wordt gehonoreerd, ontvangt u een beschikking, waarin het verlaagde inhoudingspercentage wordt medegedeeld. Deze beschikking dient u zo snel mogelijk naar kantoor (sectie DFP/3) te zenden, zodat inhouding van het juiste percentage plaats kan vinden.

Hoe lang is de beschikking geldig?

De beschikking geldt voor het belastingjaar dat erop is vermeld. Wilt u voor belastingvermindering in aanmerking blijven komen, dan moet elk jaar opnieuw een aanvraag worden ingediend.



'Marinula' verkocht

Het 198.636 ton draagvermogen metende s.s. 'Marinula' is voor sloop verkocht. Deze maand zal het schip worden overgedragen aan de China Dismantling Vessels Trading Corporation te Kaohsiung, Taiwan.

Mededeling van het Sociaal Medisch Steunfonds

Contributie verplicht verzekerde leden

In zijn vergadering van 14 oktober 1982 heeft het Hoofdbestuur van het S.M.S. besloten de contributie van bovengenoemde leden voor 1983 te handhaven op 0,4% van het pensioenbasissalaris.

AFSCHEID GAAN NEMEN . . .

J. B. Kerkhoven - DFP/1

C. van Steensel - DFF/2



Afscheidsreceptie op vrijdag 21 januari 1983 om 16.00 uur in de lunchkamer van het Shell-Gebouw aan het Hofplein

Afscheidsreceptie op vrijdag 28 januari 1983 om 16.00 uur in de lunchkamer van het Shell-Gebouw aan het Hofplein

Een ieder die de heer Kerkhoven op de 21e- en de heer Van Steensel op de 28e januari de hand ten afscheid wil drukken, is van harte welkom.

VLOOTCIRCULAIRES

Nr	Datum	Onderwerp
1914	13.10.82	Boekwerkje Civiele Dienst (PCOR)
1915	18.10.82	Resultaten CAO-onderhandelingen (PCOR)
1916	18.10.82	Pyrophorisch materiaal
1917	22.10.82	Indexcijfers 1982 (PCOR)
1918	28.10.82	'Marinula' verkocht (PCOR)
1919	29.10.82	Malaria prophylaxis
1920	29.10.82	Koersen (PCOR)
1921	1.11.82	Resultaten CAO-onderhandelingen en prijscompensatie 1982
1922	1.11.82	Indexcijfers, correctie (PCOR)
1923	12.11.82	Indexcijfers Oman (PCOR)
1924	12.11.82	Liberiaanse zeemansboekjes
1925	15.11.82	Resultaten 3e kwartaal '82 Kon/Shell Groep (PCOR)
1926	15.11.82	semi-geïntegreerde officieren (PCOR)

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	m.s. Crania	m.s. Ficus	s.s. Kylix	s.s. Macoma	s.s. Sepia
m.s. Acila	m.s. Dallia	m.s. Flammulina	s.s. Laconica	s.s. Marinula	m.s. Tagelus
m.s. Acmaea	m.s. Daphne	m.s. Fossarina	s.s. Latia	m.s. Niso	s.s. Vitrea
m.s. Acteon	m.s. Diadema	m.s. Fossarus	s.s. Latirus	s.s. Ondina	s.s. Zafra
m.s. Caurica	m.s. Felania	m.s. Fulgur	s.s. Lepton	s.s. Onoba	s.s. Zaria
m.s. Cinulia	m.s. Felipes	m.s. Fusus			

Onmisbaar stuk meubilair

Sinds enige tijd staat er in een afgescheiden ruimte van kamer 8.13 in het Shell-gebouw een computer opgesteld. Een micro-computer. Op zich niet zo'n opzienbarend feit natuurlijk. We leven in een tijd dat steeds meer computers en andere ingewikkelde elektronische apparatuur ons leven en werken gaan beheersen. En de ontwikkelingen op het gebied van een moderne en economische bedrijfsvoering volgen elkaar in sneltreinvaart op. Een weg terug is er niet. Zelfs geen pas op de plaats. Al die nieuwe vindingen en technieken zijn niet meer weg te denken. De bewoners van kamer 8.13, de mensen van de Performance Sectie, DFMP, zijn erg happy met de aangeschafte micro-computer.

Abacadabra

Je hoort meer dan eens zeggen: 'De computer maakt veel mensen werkloos. In sommige gevallen is dat misschien wel zo. Maar vaak wordt hierbij vergeten dat je, met behulp van een computer, dingen kunt doen waar je met de huidige bezetting aan personeel (zonder computer) nooit aan toe zou komen. Tijdrovende bezigheden, b.v. het maken van statistieken, grafieken, overzichten en allerlei ingewikkelde berekeningen kunnen nu door de computer worden verricht. En bovendien: onnauwkeurigheden zijn hierbij nihil (mits natuurlijk de gegevens goed zijn ingebracht). We gaan bewust niet te diep op de techniek in. Voor een niet-ingewijde ziet het er allemaal erg gecompliceerd uit. Sla je een bijbehorend manual open dan is de inhoud ervan voor velen abacadabra. Uiteraard niet voor de mensen die er dagelijks mee werken. Hen zijn alle principes geleerd, ondermeer bij Shell Nederland Informatieverwerking (SNI) in Den Haag.

Wat is een micro-computer? Kort en bondig: een computer bestemd voor een 'single user/single task', of wel één programma tegelijk voor één gebruiker. Een ander kan er dus niet 'even tussen komen'. Je moet op je beurt wachten. Ten einde een goed overzicht te verkrijgen van, in dit geval, de performance gegevens van onze vloot, en van ieder schip afzonderlijk, was het noodzakelijk voor DFMP over een computersysteem te beschikken. Het werd een Hewlett Packard 9845. Deze apparatuur is ook te vinden bij een aantal andere Groepsonderdelen, zoals bij Deutsche Shell Tanker G.m.b.H. 'Het is een apparaat waarvan de 'taal' vrij gemakkelijk is aan te leren', aldus G. J. Leussink, chef DFMP. Maar 't bleef er, ook na de eerste vluchtige kennismaking, voor een outsider maar ingewikkeld uitzien...

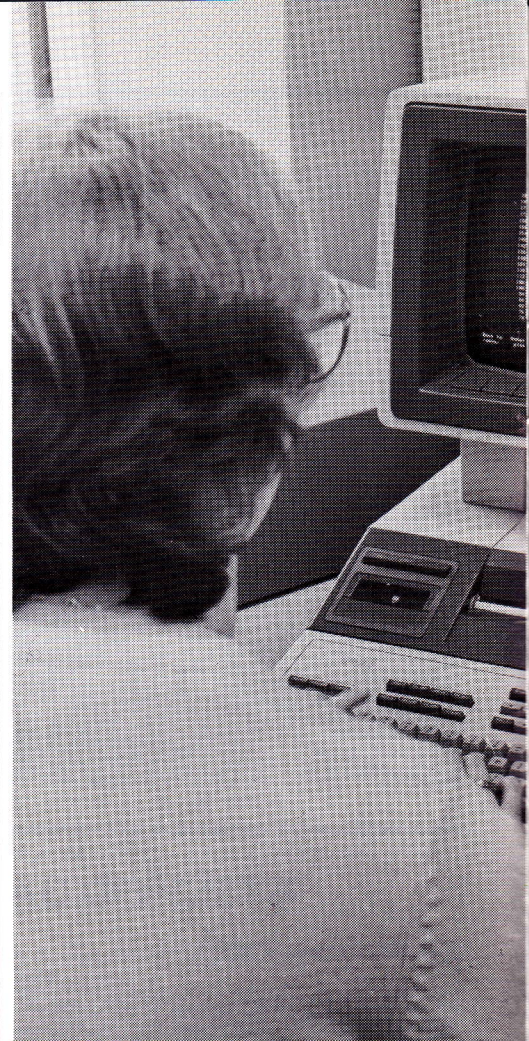
ROM en RAM

De voordelen van het gebruik van een computer zijn zeer afhankelijk van het

gemaakte programma. Het ingebrachte programma moet correct zijn en volgens de regelen der logica zijn samengesteld. De HP 9845 heeft een vast geheugen (men noemt dit ROM het Read Only Memory) en een werkgeheugen. Het werkgeheugen, speciaal toegespitst op de specifieke gebruiker, heet het Random Access Memory (RAM). Aan de ROM kan een gebruiker niets wijzigen. 't Is een bij de geboorte van het apparaat meegekregen geheugen. De RAM daarentegen is een geheugen waar je zelf mee kunt 'spelen'. Met dien verstande: binnen de mogelijkheden. Maar die zijn voldoende toereikend. Daar is bij de aanschaf rekening mee gehouden. Wat gebeurt er met de door de vloot naar kantoor gestuurde performance gegevens? Op de stapel of onder in een la? Geen van beiden! De van boord ontvangen informatie wordt wel degelijk gebruikt. Vanaf het standaard formulier worden de gegevens in de computer ingebracht. Vooraf is het desbetreffende programma, in magnetische vorm opgeslagen op een 'floppy' disk, in het apparaat geladen. Een disc heeft wel wat weg van een grammofoonplaatje. Dan begint een vraag-en-antwoord-spel. Op het scherm verschijnt de vraag: 'name ship?'. Na het via het toetsenbord inbrengen hiervan de volgende vraag: 'voyage number? En ga zo maar door. Het systeem maakt het ook mogelijk om fouten te signaleren. De aldus ingebrachte gegevens komen op een andere 'floppy' disc. Ter controle van het geheel kan een geprinte strook worden verkregen, die tussen het toetsenbord en het beeldscherm het apparaat verlaat.

Uitdraaien

Het computerprogramma TOPAS (Tanker Operations Performance Analysis System) verzorgt uniforme rapporten. Voor ons liggen enkele 'computer uitdraaien'. Eén uitdraai toont ons de 'Seapassage Performance Data' over het derde kwartaal 1982. De gegevens van alle schepen van onze vloot zijn daarbij, zeer overzichtelijk, te zien. En passant lezen we onderaan, bij de totalen van het kwartaal, dat alle schepen bij elkaar een



TOPAS-1 REPORT REQUESTED FOR 15/11/82

SHELL SEAPASSAGE PERFORMANCE DATA

VESSEL	BUDGET SPEED	FREIGHT	DIESEL	ACHIEVED SPEED	FUEL
ABIDA	15,3	30,0	2,0	14,4	28,0
ACILA	15,1	30,0	2,0	14,8	27,0
ACRAEA	15,2	30,0	2,0	15,2	26,0
ACTEON	15,2	30,0	2,0	17,9	25,0
CYNULIA	13,2	16,0	1,0	13,6	14,0
GRANTA	13,2	16,0	1,0	12,9	14,0
DALLIA	15,2	62,0	0,8	13,0	15,0
DAPHNE	15,2	62,0	0,8	12,6	14,0
DIADEMA	15,1	38,0	0,0	14,3	14,0
FELANTA	15,1	38,0	0,0	14,0	14,0
FELIPE	15,2	38,0	0,0	14,5	14,0
FLAMULINA	15,2	38,0	0,0	14,5	14,0
FOSSARINA	15,1	38,0	0,0	14,3	14,0
FOSSARUS	15,2	38,0	0,0	14,3	14,0
FULGUS	15,1	38,0	0,0	14,3	14,0
KYLIX	11,0	11,0	0,0	11,0	11,0
LACONICA	11,0	11,0	0,0	11,0	11,0
LATIA	11,0	11,0	0,0	11,0	11,0
LATIRUS	11,0	11,0	0,0	11,0	11,0
LEWTON	11,0	11,0	0,0	11,0	11,0
MACOMA	11,0	11,0	0,0	11,0	11,0
MARINULA	11,0	11,0	0,0	11,0	11,0
NISO	14,0	14,0	0,0	14,0	14,0
ONDINA	15,5	15,5	0,0	15,5	15,5
SEPIA	14,0	14,0	0,0	14,0	14,0
TABELUS	14,9	14,9	0,0	14,9	14,9
VITREA	14,5	14,5	0,0	14,5	14,5
ZAFFRA	16,2	16,2	0,0	16,2	16,2
ZARIA	16,1	16,1	0,0	16,1	16,1

SHELL TANKERS BY STANDARD TOPAS-1 REPORT REQUESTED FOR 15/11/82

TIRE CHARTER

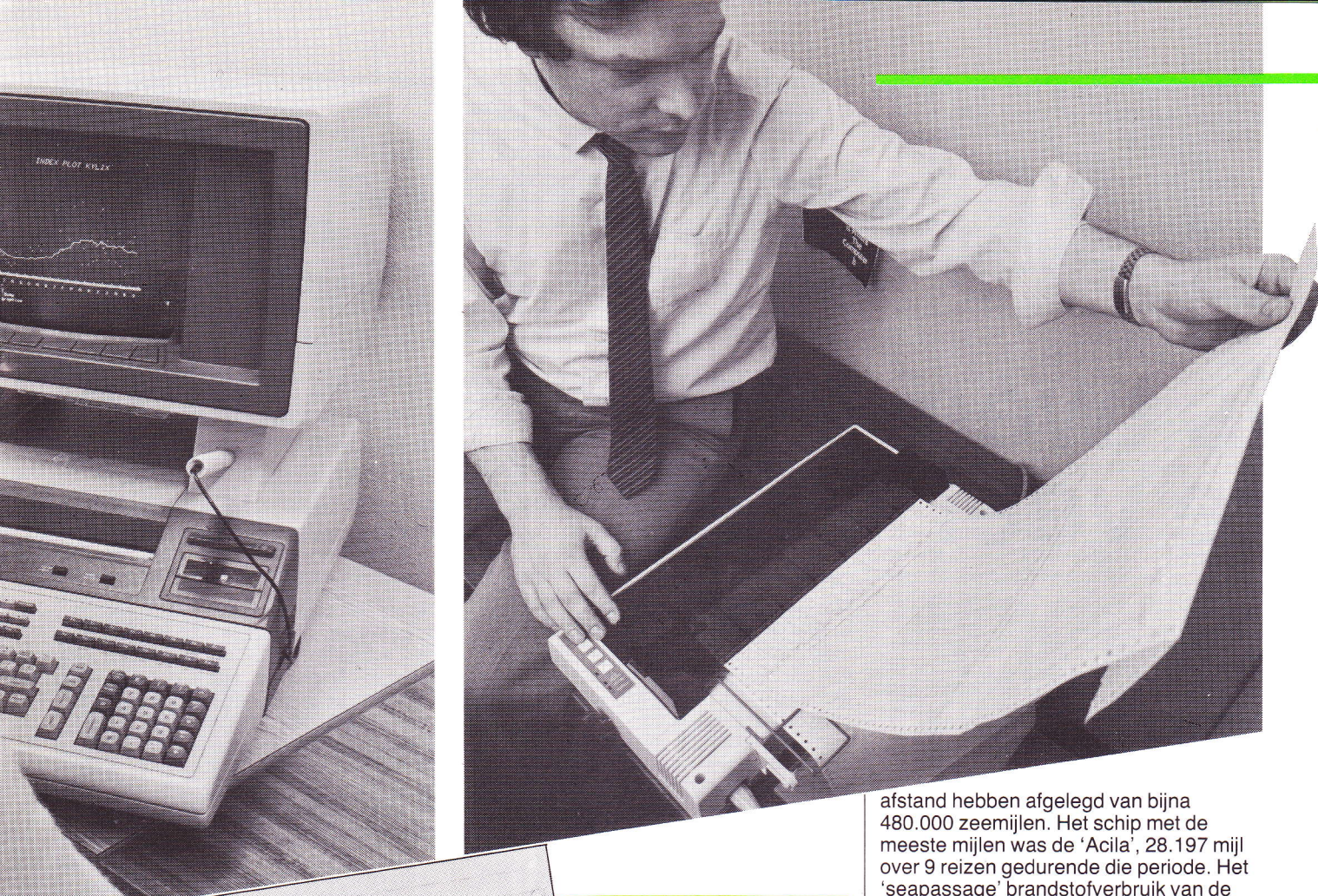
LAST DRYDOCK DATE : 0

VOYAGE REPORT NO :
CAPTAIN :
CHIEF ENGINEER :

VOYAGE FROM :
VOYAGE TO :
FULL AMOUNT OF FUEL :
DISPLACEMENT :
ORDERED SPEED :

STEERING TO :
DIST. FROM :
DIST. LOS :
FUEL CONSUMPTION :
FUEL CONSUMPTION :
FUEL CONSUMPTION :
FUEL CONSUMPTION :
FUEL CONSUMPTION :

SPEED :
SPEED :
SPEED :
SPEED :
SPEED :
SPEED :



TANKERS BY PERFORMANCE DATA QUARTER 3/82

AVERAGE DIESEL	EXTRAPOLATED SPEED	AVERAGE FUEL	AVERAGE INDEX	SAMPLE DAYS	SEAPAS. %	NO OF VOYAGES	TOTAL MILES	% LADEN
1,8	14,7	30,0	106	11			19,203	58
1,8	15,4	30,0	98	11			28,197	76
2,0	15,8	30,0	91	11				
1,8	14,2	30,0	116	11				
1,3	13,5	16,0	97	11				
2,1	12,8	16,0	105	11				
0,3	15,0	62,0	103	11				
0,3	14,5	62,0	110	11				
0,1	13,7	62,0	123	11				
0,1	15,2	38,0	99	11				
0,0	15,2	38,0	101	11				
0,0	14,9	38,0	104	11				
0,0	15,4	38,0	98	11				
0,2	15,0	38,0	104	11				
0,1	15,0	38,0	98	11				

VESEL : FACELIO OPERATOR CODE

14.5.15.3/82 LAST

92 NEXT DROCK DATE : 10/84

1	2	3	4
PIK B	HOORDEB	HOORDEB	HOORDEB
EURDST	HAFPH	HOSHHA	RICHBY
15/06/81	06/09/81	07/10/81	11/11/81
23/06/81	04/10/81	06/11/81	10/12/81
BALLAST	LADEN	BALLAST	LADEN
76.743	119.820	61.900	138.154
12,5	12,8	11,0	11,1

STEERING DATA

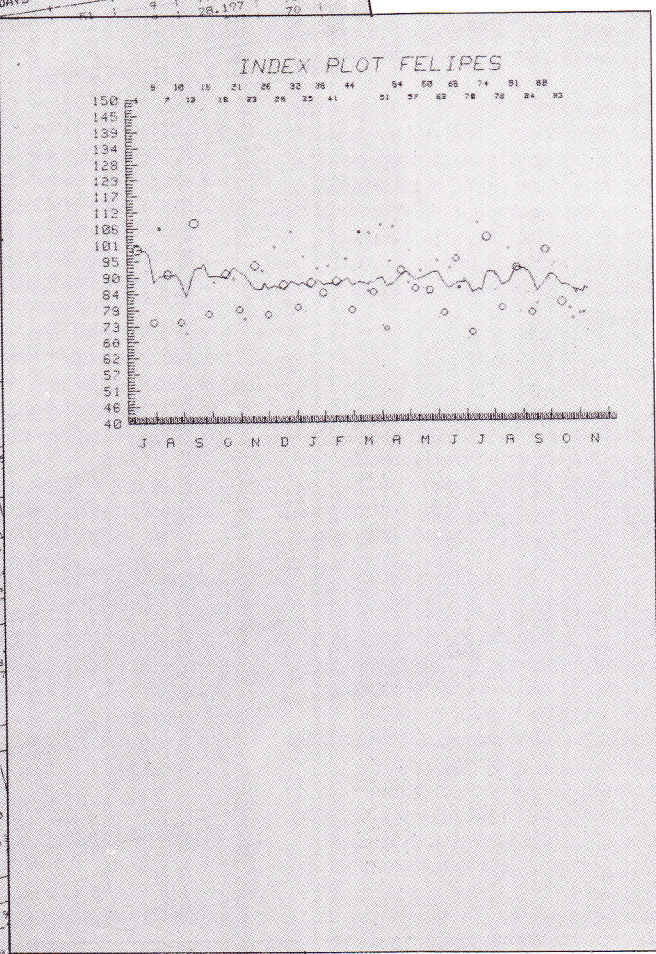
286	1.275	694	7,7
3.573	15.318	7.492	8,9
2.793	18.659	7.902	9,4
3.894	15.881	7.575	9,0
490	2.855	942	11,1
43	1	95	11,1

CALCULATIONS

12,5	11,1	10,0
0,8	-0,3	-2,2
41,2	49,9	29,1
23,9	37,9	30,1
2,9	-11,9	1,0
3,4	186	11,2
5	24	3,5
5	15	

RESULTS

93,7	131,5
0,3	-96,0
	-257
	2580



afstand hebben afgelegd van bijna 480.000 zeemijlen. Het schip met de meeste mijlen was de 'Acila', 28.197 mijl over 9 reizen gedurende die periode. Het 'seapassage' brandstofverbruik van de hele vloot bedroeg 70.371 ton, ook weer in dat derde kwartaal. Weer een ander staatje geeft voor een individueel schip, aan de hand van gegevens zoals afgelegde afstanden, het totaal aantal reizen, het totale bunkerverbruik, enz. de bunkerbesparingen (of extra benodigde bunkers) en bespaarde (of verloren) tijd aan.

Zo is rapportage in velerlei vorm en omvang mogelijk. Rapportage die er in hoge mate toe bijdraagt om een wat minder goede performance van een zeker schip of schepen snel te kunnen signaleren en vervolgens te bezien wat daarvan de oorzaak zou kunnen zijn. De micro-computer bij DFMP is een onmisbaar stuk meubilair geworden.

De computer heeft een geheel eigen taal. Het is een combinatie van Engelse woorden die voor een computer herkenbaar zijn. Beheerst de gebruiker deze taal goed, dan kan hij of zij de capaciteiten van het apparaat volledig benutten. De kleinste eenheid van informatie noemt met een 'bit'. Een 'byte' is een computerwoord, bestaande uit 8 'bits'. Een 'byte' kan betekenen een letter, een cijfer of een leesteken. Het vormt een blok van 8 tekens, b.v. 01101100. De door de computer gebruikte code is de American Standard Code for Information Interchange, afgekort ASCII (spreek uit: Askey). Met gebruik van de ASCII-code zijn 256 combinaties mogelijk.

Tweemaal

is twee te veel

Op weg naar Curacao op de Atlantische oversteek, werd aan boord van de 'Oscilla' op de 15e maart van het jaar 1942 de gehele dag doorgestaan met tanks schoonmaken. Het schip kwam van Gourrock en voer naar de West om een nieuwe lading te gaan innemen.

De 'Oscilla' was een van de 0-klasse schepen die in de jaren vlak voor het uitbreken van de oorlog waren opgeleverd aan de N. V. Petroleum Maatschappij 'La Corona', een der maatschappijen uit wier vloot Shell Tankers B. V. is voortgekomen. Deze 0-klasse werd gevormd door schepen met een draagvermogen van ongeveer 9.000 ton. De 'Oscilla' was op 5 juli 1939 door de werf van Van der Giessen in Krimpen a/d IJssel opgeleverd; ze was uitgerust met een 6-cilinder dieselmotor, die het schip een kruissnelheid gaf van ongeveer 11 1/2 knoop.

Aan boord op de 15e maart 1942 waren de gezagvoerder, 12 officieren, een Chinese crew alsmede een aantal Britse en Nederlandse kanonnières; deze laatsten om eventuele aanvallen van vijandelijke vliegtuigen af te weren. Zoals gewoonlijk in oorlogstijd, was één reddingboot buitenboord gedraaid, om bij eventuele noodzaak het schip snel te verlaten geen tijd verloren te doen gaan. Om 19.00 uur was koers veranderd, van 198 naar 178, welke koers tot middernacht zou worden aangehouden. Het schip voer dus geen zig-zag-koers, zoals ook dikwijls gebruikelijk. De zee was kalm, bij windkracht 2 - 3.

Explosie

Om ongeveer 22.45 uur was er een hevige explosie, waarop het schip snel 15 tot 20 graden, sommige rapporten spreken zelfs van 30 graden slagzij naar bakboord kreeg. Op de brug was weliswaar schade aangericht, maar de inslag was wel degelijk onder water, maar niet in de machinekamer. Wel werd door de daar wachtdoende officier, 4e werktuigkundige K. Schenk, onmiddellijk de machine gestopt. Ook constateerde hij bij inspectie een grote hoeveelheid olie, maar de oorsprong van de lekkage kon hij

Varen in de jaren 40-45 was verre van prettig. Het gevaar loerde op bijna alle zeeën, zowel onder als boven water. Zaken waarover nog menig zeevarende die toentertijd op zee zijn dienst verrichtte, kan meepraten. Er waren er die niet slechts één keer werden getorpedeerd, maar voor wie zelfs twee- of driemaal het 'schip verlaten' klonk. En het nog konden navertellen ook.

niet met zekerheid vaststellen. Ook kwam er veel stoom in de top van de machinekamer, vermoedelijk - maar dat kon ook niet zo snel worden zeker gemaakt - van de stoomtoevoerleiding naar de hutverwarming. Aan dek hadden de opvarenden inmiddels gezien, dat de boot die buitenboord had gehangen, als gevolg van de nog steeds toenemende slagzij bekneld was geraakt tussen het dek en de bargoens. Na overleg gaf de gezagvoerder, M. A. F. Kuypers, opdracht de afsluiters van de stuurboord-tanks te openen, opdat de slagzij nog wat kon worden gecorrigeerd. De zendinstallatie was defect geraakt als gevolg van de hevige explosie die het schip een dreun had gegeven, die - aldus drukte een der opvarenden zich later uit - erop leek alsof we tegen een betonnen muur voeren.

Hoofdwerktuigkundige H. A. A. Overzier stelde zelf ook nog vast, dat er geen water in de machinekamer liep; ook dat de stoomdynamo rustig doordraaide, zodat er nog steeds licht was in de hutten. Wel kwam het campanjedek aan stuurboord onder de olie te staan, mogelijk als gevolg van het breken van de Miri-leiding.

De boten

Inmiddels was een hele groep opvarenden verwoed bezig om de stuurboord-boot, die tijdens de reis binnenboord was gehouden en nog in de klampen stond, buitenboord te brengen, maar aanvankelijk nog zonder succes. De bakboord-boot achter hing verticaal in de achtertalie. Wel kon de werkboot daar worden gevierd. Echter, voordat de overige opvarenden konden worden geroepen, waren helaas vijf stokers ermede vandoor, zodat deze boot ook niet meer beschikbaar was. Uiteindelijk slaagde men er toch nog in de klem-zittende stuurboord-boot midscheeps te water te laten en ook de bakboord-boot kon nog naar buiten worden gedraaid. De gezagvoerder gaf nu opdracht in de boten te gaan; zelf wilde hij - ofschoon hij de scheepspapieren reeds bij zich had - de ontwikkeling nog even afwachten.

Terwijl een deel der opvarenden reeds in de boten was ondergebracht, kreeg om - naar schatting - 23.30 uur de 'Oscilla' een tweede voltreffer van, wat later bleek, de Duitse onderzeeër U-161. Deze explosie veroorzaakte een waterzuil hoger dan de brug, die de nog op dek staanden tegen de vlakke sloeg. Sedert dit moment is de gezagvoerder niet meer gezien, een man die tot het laatst toe zijn kalmte volkomen bewaard had.

Ongeveer 10 minuten na de tweede torpedo kwam de duikboot boven en nam de 'Oscilla' onder vuur. Ongeveer 20 minuten hield dit aan, waarbij zo'n veertig schoten op het achterschip waren gericht. Er ontstond nog, zij het een bescheiden, brand alvorens de 'Oscilla' zonk.

Koppen tellen

Na het zinken van de 'Oscilla' en het vertrek van de duikboot, die volgens de opvarenden een zeer grote was, met een kanon zowel voor als achter, is eerst in het donker nagegaan in hoeverre er mogelijk nog overlevenden waren op rondrijvende vlotten. Daarbij werd tevens zoveel mogelijk proviand overgenomen. Maar helaas, de vier man die in de sloepen werden gemist, namelijk gezagvoerder Kuypers, de Hollandse kanonnier Van Poppel en twee Chinezen, werden niet gevonden.

Achter het drijfanker werd daglicht afgewacht. Daarna ging men nogmaals zoeken naar overlevenden. Eén boot, die bleek te lekken, liet men achter, zodat thans alle opvarenden over twee boten waren verdeeld. Hoewel de sloepmotor goed werkte, werd besloten om vanwege de gunstige wind voorlopig te gaan zeilen. Na een dag werden de twee boten opgemerkt door het Amerikaanse s.s. 'Explorer', dat hen oppikte en afzette in Trinidad.

Geen feest in Trinidad

Hoewel de naam Trinidad nu associaties opwekt met vrolijk klinkende muziek, was het verre van feest voor de overlevenden nadat zij aldaar waren afgezet. De agent

verontschuldigde zich weliswaar tegenover het kantoor in Londen dat accommodatie voor officieren van verloren gegane schepen in handen was van vrijwilligers en als gevolg van de omstandigheden nogal primitief, maar hij was ook terughoudend met het verstrekken van voorschotten. Gelukkig greep het Londense kantoor, van waaruit ook een groot deel van de Nederlandse vloot in die jaren werd beheerd, snel in en gaf opdracht al het mogelijke te doen om de schipbreukelingen goed onderdak te bieden en voldoende uit te betalen om kleding en dergelijke aan te schaffen.

Naar het s.s. 'Leto'

De repatriëringmogelijkheden, naar het Verenigd Koninkrijk toen, waren in die tijd niet altijd even rechtstreeks; uiteindelijk zat een groep van acht officieren acht weken later in Canada te wachten op nadere instructies. Op 12 mei kregen vier man, namelijk 1e stuurman W. Koning, hoofdwerktuigkundige H. A. A. Overzier, 2e werktuigkundige D. Bais en 3e stuurman O. W. Nuesink opdracht om met de loodsboot de St. Laurensrivier bij Quebec op te gaan naar het s.s. 'Leto'. Het was aan boord daarvan behelpen wat ruimte betreft, maar de vier Nederlandse officieren konden nog in twee hutten worden ondergebracht, elk met een bed en een sofa. Pas de dag erna, namelijk de 13e mei, vernamen deze vier, dat het schip naar Sydney zou gaan om daar deel te gaan uitmaken van een konvooi

richting Engeland. De 'Leto' was geladen met graan en had bovendien vliegtuigen en tanks vastgesjord staan op het dek. Lopen op dek was tijdens de donkere uren daardoor levensgevaarlijk, want je kon de draden waarmee de deklading op z'n plaats werd gehouden, nauwelijks zien.

Omstreeks 01.30 uur op 14 mei werden de opvarenden opgeschrikt door een hevige explosie, gevolgd door een hels kabaal uit de machinekamer. Wolken stoom kwamen er uit, die het zicht voor degenen die in de achteropbouw sliepen (waaronder twee van de 'Oscilla') tot bijna nihil reduceerden. Toch slaagde men erin de weg naar het bootdek te vinden, alwaar de vaste bemanning van het schip reeds bezig was de boten te vieren. Er was haast geboden, want het bootdek stond al bijna onder water, zo snel zonk het schip. Eén reddingsboot van de totaal vier was door de torpedo-inslag vernietigd, twee andere konden door de slagzij niet snel genoeg worden gevierd. Er bleef er dus slechts één over, waarin zoveel mogelijk opvarenden werden opgenomen. De overigen sprongen overboord en zwommen naar de vlotten.

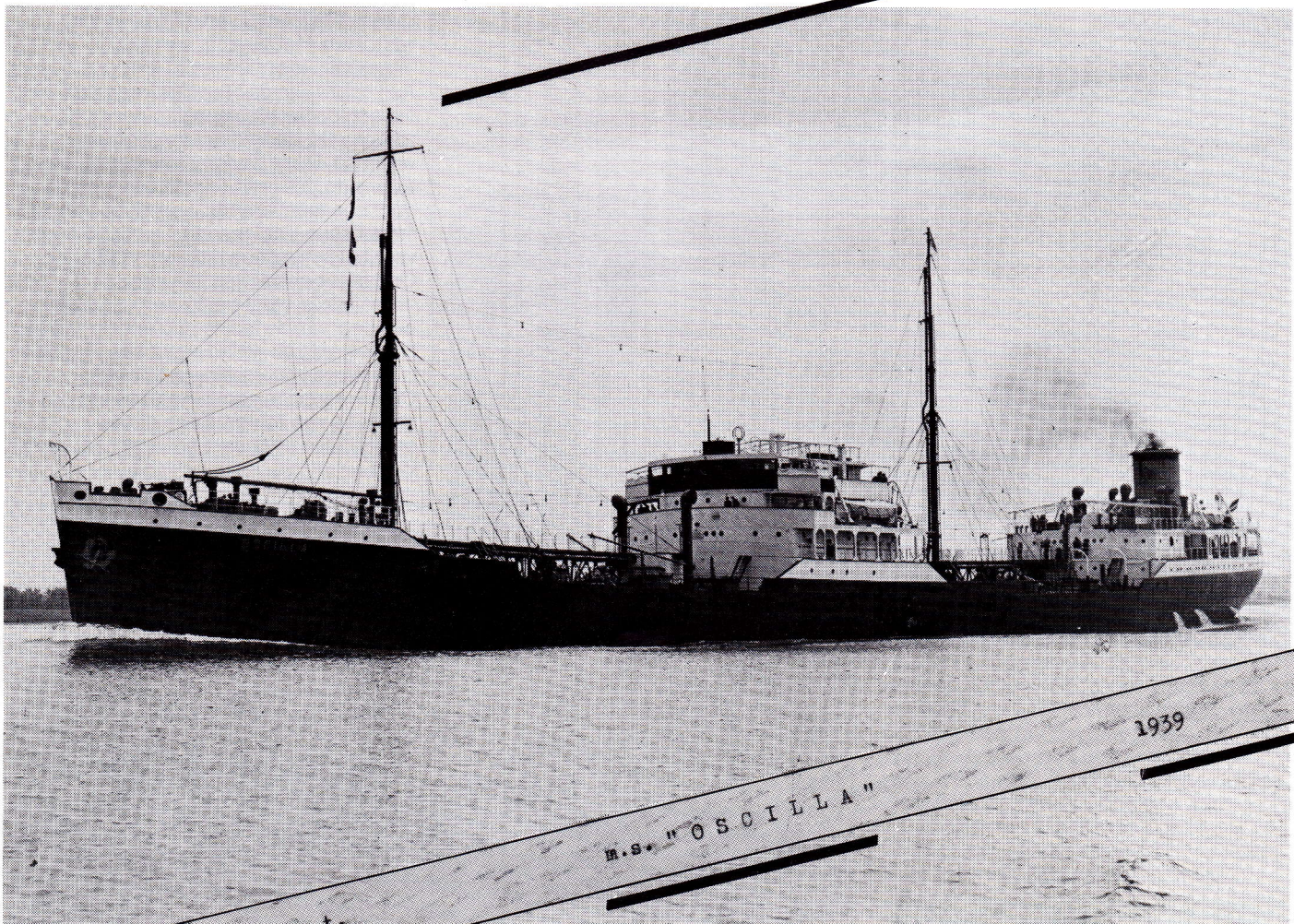
Weer redding, maar slechts voor twee

Na een half uur kwamen twee Nederlandse schepen, namelijk de 'Titus' en de 'Mars', te hulp. Drie kwartier lang zochten zij nog naar de schipbreukelingen en pikten er zelfs nog

een paar op. Ook 1e stuurman Koning was daarbij, die het echter niet overleefde omdat hij al te lang in het water van slechts 4 graden Celsius had gelegen. Wie echter in het geheel niet meer werd gevonden en derhalve tot de totaal veertien zeelieden behoorde die het leven verloren bij deze torpedering, was 2e werktuigkundige Bais.

De beide vaartuigen voeren met de overlevenden naar Father-point, waar de opvang zonder meer voorbeeldig was. Telefonisch werden de nog in Quebec achtergebleven vier officieren van de 'Oscilla' van het gebeurde op de hoogte gesteld, tevens of zij gelegenheid hadden om aanwezig te zijn bij de begrafenis van de 1e stuurman.

Uiterst triest is het om zo ver van huis na samen door zulke moeilijke momenten heen te zijn gekomen, afscheid te nemen van een collega. Niet alleen de overlevende officieren van de 'Oscilla' waren bij de begrafenis grotendeels aanwezig, ook die van de 'Leta'. Tevens vele burgers uit het dorpje bij Saint Laurent, die via de plaatselijke nieuwsbladen hadden gelezen over de ramp die zich had voltrokken met de 'Leta' en met name over het tweemaal binnen twee maanden, worden getorpedeerd van een viertal Nederlandse scheepsofficieren, waarvan er twee beide rampen nog hadden overleefd ook.



6341 b.r.t.

N.S. "OSCILLA"

1939

't HAPT ZO HEERLIJK WEG

Maar je breekt er wel je tanden op af . . . De 'Cavaletto' heeft hier echter geen enkel probleem mee. Het is een installatie om kolen te lossen uit de ruimen van bulkcarriers. Onze 'Tagelus' heeft onlangs, voor het eerst, kennis gemaakt met deze nieuwe 'hapmethode' in Trieste.

De energiecentrales in de kop van de Adriatische Zee draaien voor het overgrote deel op kolen. Die kolen moeten van overzee worden aangevoerd. In bulkcarriers. In verband met de onvoldoende waterdiepte kunnen de volbeladen kolenschepen in Venetië niet binnenlopen. In Trieste daarentegen kan dit wel. Er is wel een 'maar' aan verbonden. In het gebied waar grote schepen kunnen afmeren zijn geen loskranen aanwezig. Wat nu? Want de schepen die de kolen aanvoeren beschikken niet over eigen losgerei.



Loopkat

De oplossing is gevonden in het aan boord plaatsen van 'Cavaletto's'. Nadat de luiken van het schip in de zijden zijn gereden worden twee zware doosconstructies (box girders) in de lengterichting op de luikhoofden gelegd. Zo'n vijftien meter uit elkaar. Hierop zijn rails bevestigd. De 'Cavaletto' bestaat uit een raamwerk met bestuurderscabine, electromotoren, enz. Een kat loopt over de bovenconstructie waaronder een acht tons grijper is bevestigd. Op de zijde waar de lichters komen is een acht tons hopper met transportband boven het ruim op de onderconstructie bevestigd. Een lopende band en een stortkoker overboord zorgen voor transport van de kolen naar de lichters. Deze lichters variëren in grootte van 7.000 tot 11.000 ton, terwijl ook een ongeveer 50.000 tons bulkcarrier wordt ingezet. Over de rails kan de 'Cavaletto', nadat deze met een drijvende bok aan boord is geplaatst, wandelen. Door het verwijderen van de tussen de ruimen staande lichtmasten en het aanbrengen van verlengdraagbalken (span girders) kan de 'Cavaletto' van ruim naar ruim wandelen. Het gewicht van één 'Cavaletto' is ongeveer 90 ton. Aan boord van de 'Tagelus' moesten, met het oog op het plaatsen van deze constructie, de luikhoofden worden versterkt. Deze werkzaamheden zijn tijdens de reis naar Trieste uitgevoerd door een meevarende werkploeg van de firma Globe Engineering. Dat betekende voor het schip geen moment vertraging. Ondanks het inzetten van drie 'Cavaletto's' vergt het lossen van zelfs een deel van de lading nog enkele weken. Het restant van de lading van de 'Tagelus' is bestemd voor lossing in Venetië. Dit is weer eens een geheel andere methode van lichtereren dan die we gewend zijn bij andere schepen van onze vloot.

Bangladesh op z'n best

Van 4e stuurman/stg.wtk. R. Sipma van de 'Aceton' ontvingen wij een verslag van een tochtje door Bangladesh. 't Was echter jammer dat hij geen foto's meestuurde. En ze zijn genomen, want we hebben het in z'n verhaal kunnen lezen . . .

'Nadat er tijdens een vorig bezoek aan Chittagong afspraken waren gemaakt met de agent moest het die vrijdag gebeuren. Dank zij de inspanningen van de sparks Henk was een ritje door Bangladesh georganiseerd. De belangstelling kon, met twaalf deelnemers, goed worden genoemd. Om negen uur verscheen de minibus en het eten voor onderweg werd aan boord gebracht. Iedereen schoof het busje in en we waren blij dat er gereden kon worden, met het oog op de luchtkoeling van de bus.

Gedurende de hele tocht moest de chauffeur een gevecht van leven op dood voeren met z'n voertuig. Waren het niet de grote gaten in de weg dan was het wel om er voor te zorgen dat we niet in een greppel terechtkwamen bij het passeren van het plaatselijke verkeer. In folders is te lezen dat er in Chittagong en omstreken negen miljoen mensen wonen. Als je een beetje rondkijkt lijkt het er wel op dat die bevolking alleen maar uit kerels bestaat. Maar dat zal toch wel niet. Op doorreis door Chittagong naar het binnenland hebben we slechts twee vrouwen gezien. Maar die zaten gelukkig veilig bij ons in de bus. 't Waren Conny en Alie, de meevarende echtgenotes van resp. derde stuurman Rob en sparks Henk.

Toen we uit de grote verkeersdrukte waren reden we over een weg met links en rechts allemaal rijstvelden. De verhalen van de droge korrel van Oryza en de lukt-altijd-rijst van Uncle Ben kon je hier wel vergeten, want de rijstplanten stonden tot hun 'enkels' in het water. Rijst is één van de voornaamste exportproducten van Bangladesh.

Nat

Na de rijstvelden gingen we de bergen in. Alhoewel op de hele weg geen auto, mens of dier te bekennen was, bleef de chauffeur hardnekkig om de vijftig meter toeteren. Na bijna twee uur gereden te hebben kregen we wat last van stijve kuiten. We wisten Ali Aghmed, onze 75-jarige reisleader, van de noodzaak van een sanitaire stop te overtuigen. Maar we waren de bus nog niet uit of het begon te regenen. Maar ja, regenen of geen regenen,



wat gebeuren moest, moest gebeuren . . .

Na deze stop kwamen we na een uurtje bij het stuwmeer, vlak bij het plaatsje Rangamatti.

In tegenstelling tot Chittagong werden hier hele kolonnes meisjes waargenomen in kleurige blauw-witte uniformen. Waarschijnlijk waren ze op weg naar school. Dat bracht weer wat leven in de brouwerij. Er moest natuurlijk druk naar iedereen worden gezwaaid.

Bij het stuwmeer aangekomen werden we in drie groepen verdeeld, die om beurten een boottochtje op het meer zouden gaan maken. Het tochtje op zich was prachtig, tussen al die eilandjes door maar de middelste groep ondervond dat een half uur lang genoeg was om je tot op je hemd nat te laten regenen. Voor Stefan, Robert en Arno viel dit programma-onderdeel in het water, maar in ieder geval maakten de boterhammen daarna alles weer goed. De chef had goed voor ons gezorgd: broodjes met gebakken ei, kaas of vlees. Alles werd netjes verorberd. Vooral Ali Aghmed scheen uitgehongerd te zijn want hij draaide z'n hand niet om voor tien broodjes met ei . . .

Fotostops

In het Rangamatti Hotel hebben we even zitten uitblazen en koffie gedronken. De ansichtkaarten-boy deed goede zaken en Norbert en Hennie mochten z'n laatste kaarten kopen. Daarna zijn we aan de terugreis begonnen maar hebben van te voren afgesproken dat we bij elk fotogeniek punt even halt zouden houden. Op de heenreis hadden we plenty mooie plaatjes kunnen schieten, ware het niet dat we overal voorbij scheurden. Maar op de terugtocht werd dit weer rechtgezet.

Behalve de fotostops, waar we om hadden gevraagd, had de chauffeur zelf ook een paar stops in petto. De eerste verrassing was een leuke band. Iedereen uit de bus, van het landschap genieten en kijken naar de vrouwen die achter struiken en bomen alles goed in de gaten hielden. De mannen daar waren wat minder schuw. Die wilden wel op de foto met hun bosjes rijstplanten op een lange draagstok. Nadat de band verwisseld was stegen we allemaal weer in en luid toeterend gaf Ton, die als co-piloot fungeerde, het teken tot vertrek. Bij de eerste noodstop hadden we lekker nog wat soft gedronken en waarschijnlijk heeft de bus dat gezien. Hij kreeg opeens zo'n dorst dat hij zei 'doet het zelf maar, ik wil eerst wat drinken'.

Enfin, er zat niets anders op dan dit maar te doen. Toen we weer verder konden stonden er wel vijftig man rond de bus. Bekijks genoeg dus en dat was onze kans om carrière te maken als zangers. De motor werd weer gestart en al zingende 'chauffeur, chauffeur, en rij een beetje deur' gingen we weer verder.

In Chittagong hebben we nog wat mango's gekocht. Toen de chauffeur achteruit de weg weer wilde opdraaien hoorden we opeens het geluid van openscheurend blik. 'Een aanvaring', dachten we, maar nee hoor, het was gewoon de versnellingsbak waarvan z'n achteruit het niet meer deed. Gelijk weer honderd man om het busje heen. Ze konden dus mooi de bus de weg weer helpen opduwen want zelf rijden ging niet. De mooie en vermoeiende dag werd afgesloten met een etentje in een steengoed Chinees restaurant. Voldaan keerden we daarna weer aan boord terug'.

SCHEEPS- HERKENNING

In de afgelopen tijd hebben we, in een tweetal artikelen, iets verteld over verschillende scheepstypes en waaraan de schepen, die we tegenkomen, kunnen worden herkend. In dit derde en laatste artikel richten we de aandacht op kraanschepen, hopperzuigers, zware-lading schepen en vrachtschepen van het standaard ontwerp 'SD-14'.

Kraanschepen

Nooglijke schepen, maar mannetjesputters zijn het zeker. We bedoelen hiermede de kraanschepen, ook wel werkschepen genoemd. Na het ontdekken van de olievoorraden onder de Noordzee en de daarna snel opkomende 'oliekoorts' hadden de contractors die voor de oliemaatschappijen op het continentaal plat werkten, dringend behoefte aan drijvende kranen met groot hefvermogen. Kranen met een hijscapaciteit van 2000 ton en meer. De bestaande 'floating sheerlegs' hadden een te gering vermogen en daarom gingen inventieve geesten aan het werk om een schip te ontwerpen dat, ook onder minder goede weersomstandigheden, op de verradelijke Noordzee grote hijsklussen kon verrichten. De oplossing werd gevonden om, oudere, niet meer rendabele, tankschepen en bulkcarriers in te korten en op het overgebleven brede scheepsdek een enorme kraan te plaatsen. Een bedrijf dat zijn sporen heeft verdiend in het voor dat doel laten ombouwen van tankers is Heerema, al of niet samen met de Amerikaanse firma Brown & Root. Zo ontstonden de indrukwekkende kraanschepen. Ze zijn nog steeds actief en worden van het ene karwei naar het andere gesleept.

2000 ton

Op de foto is een van de weinige nieuwgebouwde kraanschepen te zien. Dus niet op een 'tweedehands onderstel'. Het is de 'Narwhal', in 1978 in Japan

gebouwd voor de Netherlands Offshore Comp. in Delft. Met een lengte van 144 meter, een breedte van 52 meter en een hoogte van de waterspiegel tot aan het dek van 36,5 meter kan de 'Narwhal' onder de meest extreme weersomstandigheden buitengaats werkzaam blijven. De kraan kan lasten tillen tot 2000 ton. Aan boord is accommodatie voor 250 man. Het opmerkelijke is dat deze 'semi submersible derrick barge' over een eigen voortstuwingsinstallatie beschikt. Twee, nog omvangrijker, eveneens in Japan gebouwde, kraanschepen behoren tot de Heerema vloot. Het zijn de 'Balder' en de 'Hermod', elk uitgerust met twee kranen, één van 2000 en één van 3000 ton hijsvermogen.

Hopperzuigers

Hopperzuigers komen we over de hele wereld tegen. En als u de plaat met de naam van de bouwer en het bouwnummer tegen de brugopbouw eens van dichtbij zou zien: tien tegen één dat het schip van Nederlands fabrikaat is. De brug van een hopperzuiger is vrij ver naar achter geplaatst, voor zover het een schip van recente bouwdatum betreft. In het schip bevindt zich een hopper, een ruim waarin de opgezogen grond wordt gespoten. Het zand of de baggerspecie zakt naar beneden en het water wordt van bovenaf weggezogen en overboord weer geloosd. De zuiger vaart vervolgens naar de plaats van dumping en opent de hydraulische bodemkleppen. De inhoud

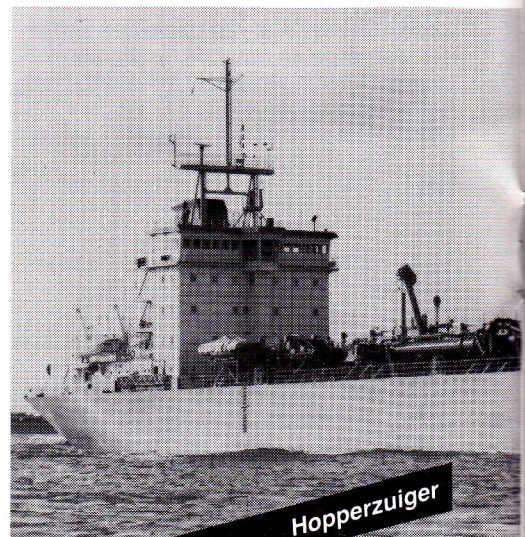
van het ruim zakt onder het schip weg en het vaartuig zelf rijst uit het water op. Gereed om een nieuwe lading te gaan opzuigen.

De schepen zijn gemakkelijk herkenbaar. Zeker als ze liggen te baggeren in vaargeulen met de voorgeschreven navigatieseuinen 'kan niet manoeuvreren'. Ook zijn de zuigbuizen goed herkenbaar en tonnen water lopen over bak- of stuurboord overboord. Op de foto zien we een hopperzuiger met een inhoud van ruim 3000m³. Het is de in 1981 in ons land gebouwde Venezolaanse 'Catatumba'.

Nederland geniet een grote bekendheid in de baggerwereld. Bedrijven als Volker Stevin, Bos & Kalis en de Hollandse Aannemingsmaatschappij hebben een wereldfaam. Op de voormalige werven van Smit in Kinderdijk, Gusto in Schiedam en Verschure in Amsterdam zijn, vooral in de jaren vijftig en zestig, vele tientallen zuigers gebouwd voor landen 'all over the world': Irak, Indonesië, Brazilië, India, ja zelfs een respectabel aantal voor Rusland en China. Momenteel is IHC Holland een zeer vooraanstaande leverancier van baggermaterieel.

Zware-lading schepen

We keren nog even terug naar de wereld van de mannetjesputters. De schepen die zware ladingen vervoeren en in de meeste gevallen de lading ook zelf aan boord hijsen. 't Is een scheepstype waarvan we ons, als we ze op zee tegenkomen, afvragen 'wat moet dat nu toch voorstellen?' Ze vervoeren alles en ook letterlijk alles. Onderdelen voor raffinaderijen, boortorens, schepen, geprefabriceerde fabrieken, je kunt het zo gek niet noemen. Weer zijn het de Nederlanders die een zeer groot aandeel in deze transporten hebben. Wereldwijd zijn er ongeveer 20 rederijen die zich bezighouden met de exploitatie van 'heavy lift carriers'. Op de foto zien we de 'Gloria Virentium' uit Rotterdam. Lengte 80 meter en een breedte van 20 meter. Het schip is in staat met eigen middelen lasten aan boord te tillen van 1200 ton. De 'Gloria Virentium' is inmiddels gerechtelijk verkocht. De eigenaar heeft geen kans gezien om het hoofd boven water te houden in die tak van scheepvaart. De concurrentie is moordend! Tot de meest bekende



zware-lading vervoerders in ons land behoren Dock Express, Enship, Mammoet Transport en Jumbo Shipping (Kahn Scheepvaart Mij).

Super Servants

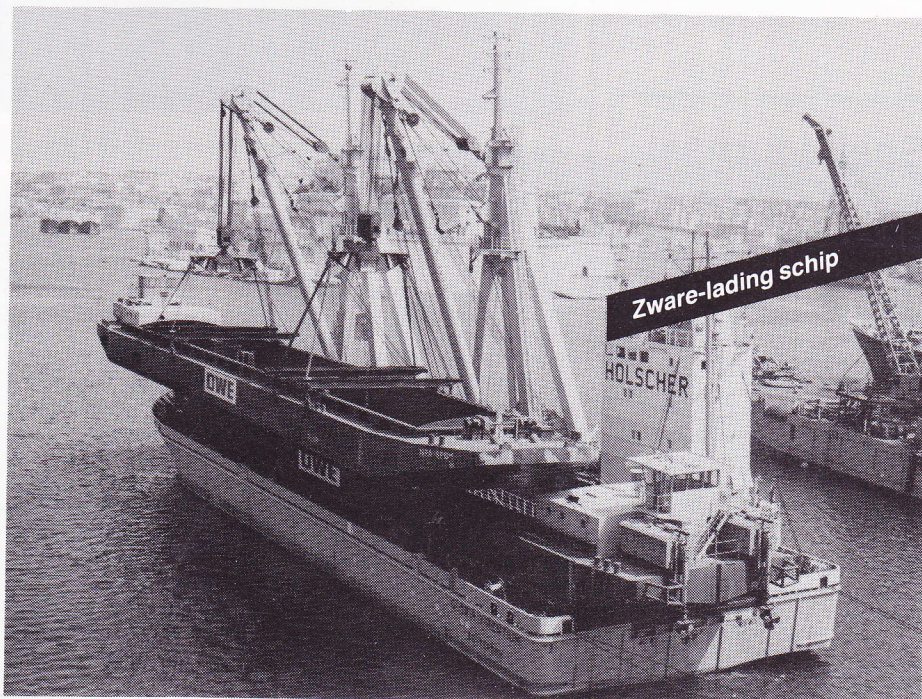
Op een andere hierbij afgebeelde foto is nog een schip voor het vervoer van zware lading te zien, de 'Super Servant I' van Wijsmuller. Een staaltje van menselijk vernuft. Maar geen schijn van kans op het winnen van een prijs in een schoonheidswedstrijd . . . De 'Super Servant I' kan tot 6,2 meter onder water worden afgezonken, waarna het te vervoeren object in het schip wordt gevaren. Na het weer droogpompen kunnen complete booreilanden van het ene naar het andere werelddeel worden vervoerd. De 'Super Servants' zowel als de soortgelijke 'Ocean Servants' hebben eigen voortstuwing. De navigatiebrug is op het voorschip gesitueerd. Daarachter volgt het platte dek. 't Is geen vlees en het is geen vis. Ze hebben wel wat van een schip weg maar ook wat van een grote ponton met een opbouw op de bak. Ze voldoen goed, gezien het feit dat momenteel drie 'Mighty Servants' in aanbouw zijn in Japan. Na afbouw zullen ze ook aan de vloot van Wijsmuller worden toegevoegd. De vaartuigen krijgen een afzinkhoogte van 8 meter bij een totale lengte van 160 meter. Draagvermogen 25.000 ton. Een van de 'Super Servants' overkwam onlangs een slecht afgelopen avontuur. Tijdens het lossen van een 'jackup' voor een booreiland in Zaire verdween het schip plotseling onder water. Door de diepte en de sterke stroom ter plekke kon het schip (nog) niet worden geborgen.

SD-14

Het is jammer, maar een beetje sierlijk schip wordt een zeldzame ontmoeting. In eerste instantie wordt bij de bouw gelet op doelmatigheid. De begroting voorziet niet in sierlijke lijnen. Ze maken een schip extra duur. Bij passagiersschepen is het uiterlijk het visitekaartje. Bij vracht- en tankschepen weegt dat wat minder. Conventionele vrachtschepen, met de brug en de machinekamer in de midscheeps en drie of vier ruimen voor de brug en twee of drie erachter, verdwijnen bij tientallen richting Taiwan en Pakistan voor de sloop. Ze zijn onrendabel

geworden. Toch zijn er nog een paar werven die schepen bouwen die nog een beetje doen denken aan een wat ouder sloopstijl. Het betreft hier een Engels ontwerp, de S(andard) (D)esign 14. Dit standaard-type vrachtschip is ook leverbaar in een verlengde versie door de werf Austin & Pickersgill in Sunderland of door een licentiehoudende werf elders in de wereld. Het ontwerp doet een tikkeltje ouderwets aan (zie foto) maar dank zij de uitgekende maten (144x20x9 meter) en zeer doelmatige indeling is het de Engelse werf en haar licentiehouders gelukt al ongeveer 200 exemplaren te kunnen leveren.

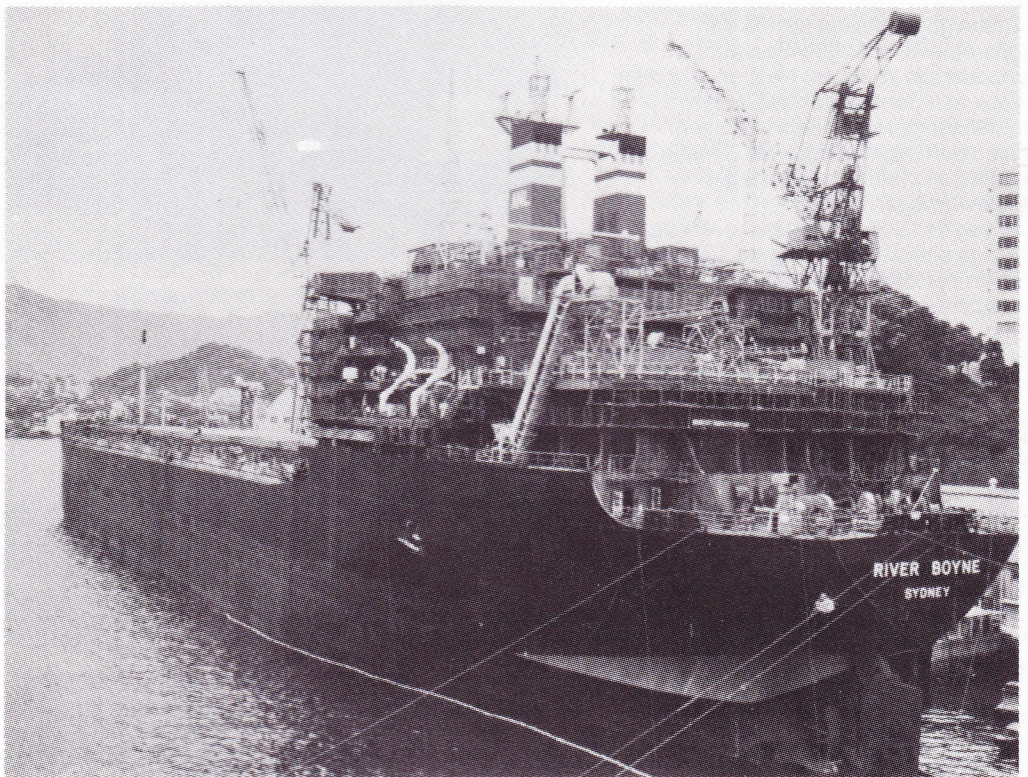
De SD-14 komen we overal tegen. Ze varen onder velerlei vlaggen. De Griekse vlag is daarbij goed vertegenwoordigd. En vier stuks varen onder de Nederlandse driekleur. Nedlloyd beschikt over de voormalige 'Waterland' en 'Westland', nu met het voorvoegsel 'Nedlloyd'. De Zeeuwse reder Vroon uit Breskens is eigenaar van de SD-14's 'African Express' en 'European Express'. Tot zover het onderwerp 'Scheepsherkenning'. Wij hopen dat de (veelal summiere) beschrijvingen en de afgebeelde foto's u toch van nut kunnen zijn bij het identificeren van schepen, op zee of in een haven.



SCHOON SCHIP

Kolengestookt

De eerste van een nieuwe generatie kolen-gestookte schepen is in de vaart. Het is de 'River Boyne', een bulkcarrier van 74.700 ton dwt., gebouwd bij de Japanse Mitsubishi werf in Nagasaki voor de Australian National Line. Een tweede schip bevindt zich nog in aanbouw aldaar. Het was 30 jaar geleden dat een nieuwbouw-schip bij de Mitsubishi-werf kolen innam als brandstof. De 'River Boyne' zal worden ingezet voor het vervoer van . . . ja hoe kan het ook anders, kolen van Australië naar diverse bestemmingen.



Shell-journaal

Zoals voorgaande jaren het geval was, wordt ook dit jaar door Shell Nederland een boekje uitgegeven, bestemd voor relaties en het gehele Shell-personeel, inclusief de gepensioneerden. Het onderwerp van het Shell-journaal dit jaar gaat over Nederlandse dierentuinen. Actueler kan het niet, gezien de recente berichten over de benarde omstandigheden waarin enige tuinen in ons land zich bevinden. Het journaal is opgedragen aan de Nederlandse Vereniging van Dierentuinen. Een ieder krijgt een boekje thuisgestuurd. Ook gaan exemplaren naar de schepen.

Kustvaarttanker

Speciaal bestemd voor de vaart tussen de verschillende Engelse havens is de kleine produktentanker 'Shell Seafarer'. Het is één van de modernste vaartuigen in de vloot van Shell UK Ltd. De 'Shell Seafarer' is in 1981 gebouwd en heeft een draagvermogen van 3000 ton bij een bruto tonnage van 1599. De voortstuwing bestaat uit een 3000 bhp dieselmotor die het schip een dienstnelheid geeft van iets meer dan 13 mijl per uur. Een boegschroef maakt het 79 meter lange schip bijzonder wendbaar.



SCHOON SCHIP

Kerstdozen

Rond midden-november was al meer dan de helft van onze vloot voorzien van een kerstdoos, samengesteld door de dames van het Comité Kerstfeest op Zee. IJverige handen zijn maandenlang in de weer geweest om voor iedere opvarende een pakje te maken. Gezien de bereikbaarheid van een aantal schepen zal het ook dit jaar weer een hele toer worden om alle dozen op tijd aan boord te krijgen. We doen, dank zij de grote inzet van de dames van het Comité, onze uiterste best!

De Beer

Het zwembad in het Internationaal Centrum voor Zeevarenden 'De Beer' in Europoort was DE grote trekpleister tijdens de afgelopen, zeer zonnige zomer. Dit staat te lezen in het verslag over het derde kwartaal 1982 van het Centrum. Ook van de voetbalvelden werd druk gebruik gemaakt. Alleen bleek het vaak een hele toer om aan een tegenstander van een op een goed partijtje voetbal beluste scheepsbemanning te komen. De oorzaak ligt in de korte tijd van binnenliggen van de schepen. De daling in het aantal overnachtingen zetten zich voort: 10.289 tegen 11.252 gedurende de overeenkomstige periode in 1981. Daarvan ligt de oorzaak in de huidige recessie in de scheepvaart. Op wat langere termijn kunnen, volgens het verslag, wat meer positieve berichten tegemoet worden gezien. Grote investeringen van

het bedrijfsleven en van de Gemeente Rotterdam in het Maasvlaktegebied zullen naar verwachting meer schepen naar dit gebied brengen.

Nieuw jasje

'Shell World', het Engelstalige blad voor alle medewerkers van de Shell-gemeenschap, zal met ingang van het volgend jaar in een nieuw jasje worden gestoken. Het blad wordt wat kleiner van formaat (A4), maar daar staat tegenover dat het aantal pagina's wordt uitgebreid van 32 naar 48. Dit internationale tijdschrift verschijnt in 1983 om de zeven weken. De huidige oplage van 49.000 stuks gaat naar abonnees in alle landen waar Shell gevestigd is. Het doel van het blad is om lezers van verschillende nationaliteiten in contact te brengen met wat er binnen de Shell-wereld gebeurt. Indien u geïnteresseerd bent in een jaarabonnement op 'Shell World' (à raison van vijf gulden per jaar) dient u dit als volgt kenbaar te maken: vlootmedewerkers bij DFP/3 (toestel 6110) en walcollega's bij SNV PRS/i (toestel 6770).

Nieuwe motorolie

In november jl. is op de Nederlandse markt een nieuwe motorolie geïntroduceerd: Shell Super Plus Motorolie met SFR. Dat laatste staat voor 'Shell Friction Reducer': een door Shell Research nieuw

ontwikkelde toevoeging die de inwendige wrijving in de motor terugbrengt, met name in het 'grenssmeringsgebied'. Grenssmering treedt op op het moment dat een zuiger of klep zijn uiterste stand heeft bereikt en gedurende een onderdeel van een seconde tot stilstand komt. De opbouw van druk in de oliefilm valt dan even weg, zodat een grotere weerstand moet worden overwonnen om in tegengestelde richting opnieuw in beweging te komen. Die weerstand wordt door de toevoeging van SFR vermindert.

Het nieuwe produkt onderscheidt zich niet alleen door de toevoeging van SFR van zijn voorganger; het is in de standaard verkochte versie ook dunner. Daarmee worden de voorschriften van de automobielfabrikanten gevolgd, die meer en meer overgaan tot het voorschrijven van dunnere motoroliën in de

viscositeitsklassen 15W/40 en 10W/40. De nieuwe motoren zijn zodanig aan het gebruik van deze dunnere oliën aangepast dat het smeerolieverbruik niet toeneemt, terwijl de geringere inwendige wrijving zorgt voor een extra brandstofbesparing. De besparing die met de nieuwe olie kan worden bereikt ligt tussen twee en drie procent, wanneer de 10W/40 versie met SFR wordt vergeleken met een klassieke 15W/50 olie. Daarvoor moet de consument dan wel een meerprijs betalen. Shell Super Plus Motorolie met SFR is verkrijgbaar in verpakkingen van één en drie liter voor de 15W/40 uitvoering en één liter voor de 10W/40 versie. De verpakkingen zijn identiek – afgezien van het opschrift – aan die van de uit de markt genomen Super Plus Motorolie.



Gehuud:

05.06.82 L. A. A. Visser, 4e wtk, met mw. R. A. Michel;
15.09.82 W. F. H. van der Moezel, hoofdvoeding, met mw. S. Wayupap.

Geboren:

13.10.82 Annie, dochter van R. Koudstaal, 3e wtk, en mw. C. Koudstaal-Joustra;
26.10.82 Tiske, dochter van J. Boonstra, 1e stm, en mw. I. W. M. Boonstra-Dunnwind;
11.11.82 Jan Hendrik, zoon van A. J. Kappers, 2e stm, en mw. M. J. Kappers-van den Wal.

Aflossingen:

roff: F. K. van Westen, N. Eijlers, A. A. M. Lapidaire, L. Toutenhoofd, T. H. Hiddink, K. Groen, J. H. ten Pas, P. W. Veygen,
gezagv.: J. H. A. Budding, M. de Graaf, J. de Jager sr., H. K. Paauw, K. Poort van Ingen, J. Post, H. G. Willemsen,
1e stm.: J. F. Casimiri, G. W. Geesink, A. H. van Haaften, R. van Kranen, F. J. Kronenberg, W. A. Mostert, F. W. van Oerle, W. C. Padmos, H. Slot, H. J. de Vries,
2e stm.: C. J. van Essen, J. A. Koenraad, P. C. Mink, D. J. Mittelmeyer, N. J. C. M. van der Palen, R. P. Regout, C. A. M. Rovers, L. A. H. Vader.
3e stm.: L. van den Ende, R. C. J. Koreman, W. H. Nibbelink, R. G. Pieters jr., B. Timmerman, J. van der Wees;
4e stm.: E. Barsingerhorn, F. de Heer, M. A. Nanlohy, F. J. Ringersma, G. Y. M. van Rooy, J. N. M. Sinnige, M. A. Spoelstra, A. D. N. Smith;
stml.: H. de Haan, J. W. Kremer, G. C. Oudyk, H. R. Veerman;
hwtk.: J. G. Bron, L. Buitenkant, H. Buiten, J. B. van Haaster, O. K. Nicolai, C. J. Vermeulen;
2e wtk.: R. J. Doorneveld, J. C. Ganzinga, J. Hensbroek, J. H. M. A. van Jaarsveld, J. J. J. Ludekuse, H. Tesink, C. N. A. Vreke, J. A. Willems;
3e wtk.: C. Brasser, P. J. van den Ende, E. Hendrikse, P. J. W. Hoogendoorn, W. G. Kole, P. D. Koudenburg, J. G. Kuit, W. J. Stam;
4e wtk.: A. W. J. Beunis, A. B. M. Bokkers, T. M. Brandts, P. F. van Gent, P. J. M. Heyns, R. Roor, L. van der Valk jr., E. J. H. Visscher, L. A. A. Visser;
5e wtk.: P. H. Bastin, J. H. M. Bos,

J. van der Harst, D. W. van Heyst, A. H. van Klinken, W. G. van Megen, E. Smit, P. A. van Tilborg, R. de Vries;
wtkl.: A. T. M. Hudales, G. T. Ligtenberg, L. Stiemsma;
1e vak.: L. J. C. van Kuyen;
wass.: C. G. J. Broeders, R. Croese, F. D. P. Croes, J. A. Dekker, J. L. Greving, H. A. Hulzebosch, A. O. Koetje, W. A. J. M. Nas, R. M. Nelson, R. J. Sellier, D. van Vliet, G. C. Wiegant, J. J. M. van den Beld;
saw.: H. S. Elia, P. C. Groen, L. J. Verburg, F. Kromjongh;
asav.: J. Hart, R. M. Becks;
asv.: A. I. M. J. van den Broek, G. Ekkelenkamp, H. Haasnoot, P. den Hamer, P. M. Hendriks, G. van Kuilenburg, M. Kumentas, B. L. Quist, A. A. O. Schenk, K. G. J. Schefferlie, C. Vogelzang, H. de Vries, D. A. C. Wink;
aasv.: S. H. J. Gieling, J. J. van Hulst, J. Jager, H. Oosterhof, H. C. Weenink;
hovo.: C. P. Hoogesteger, J. van der Horst, O. A. Loooyen, A. Onderstal, L. H. Thibaudier, C. van der Waal;
kok.: B. J. Hoeneveld;
bed.: J. Jager, G. C. Pfennings, L. L. Teveer, S. J. Wollrabe, J. G. Koek;
hbed.: W. D. Anthonio, D. J. Bakker, H. J. Denies, C. Westbroek;
jaw.: S. G. Hoedjes, P. J. Kruithof

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. Abida:
roff A. J. Pronk, gezv. S. Noordenbos, hwtk. J. J. F. Reitsma, 5e wtk. D. Hemstra
m.s. Acila:
1e stm. C. D. Kromhout, stml. G. W. J. Oosterbroek, 2e wtk. W. B. Grund, 5e wtk. R. G. Kooiman
m.s. Acmaea:
roff. W. Molenaar, 1e stm. R. A. de Boer, 2e stm. J. van der Tuin
m.s. Acteon:
2e stm. A. Leffers, wass. A. J. M. Pieters
m.s. Cinulia:
3e stm. A. Bergsma, 4e stm. K. R. Feddes, wnd-3e wtk. J. W. Schippers
m.s. Crania:
4e stm. M. van der Woud, hwtk. A. P. de Groot, 2e wtk. R. J. Bosman, 5e wtk. R. M. van Sonsbeek, wass. J. Pronk
m.s. Dallia:
3e stm. E. E. de Rycke, 3e wtk. J. Kruize, 4e wtk. F. C. H. Roete, 5e wtk. W. A. Abbas, 5e wtk. B. Scholten
m.s. Daphne:
1e stm. J. Baard, 5e wtk. A. F. den Hengst, 5e wtk. T. A. Neven, 1e vak. W. Kesteloo, saw. J. P. Almeida, saw. G. Buys, saw. J. A. Schaarman, hovo. W. F. H. van der Moezel
m.s. Diadema:
wnd-1e stm. P. F. L. Scholvinck, 2e stm. P. H. Jacobs, 4e stm. P. Verhoef, wnd-3e wtk. J. F. Bijlsma, vrm. E. Curras Gonzalez, 1e vak. J. Alvarez Martinez, 2e vak. J. A. Amorin Lucio, 2e vak. A. Lago Alvarez, saw. C. Bouzas Novas, saw. C. Chapela Barreiro, saw. F. Costa Cruz, saw. S. Dominguez Castro, saw. J. M. Oliveira Santos, saw. F. Perez Fernandez, saw. M. Pensado Doldan, saw. C. Rodriguez Barral, hovo. J. S. Duran Barros, kok. M. Martinez Amoedo, hbed. A. Perez Rodriguez, bed. A. Dieguez Garcia, bed. J. E. Pineiro Martinez
m.s. Felania:
gezv. D. M. Mos, asv. W. P. Schot, aasv. G. Ammeraal, aasv. G. L. Barendse jr., aasv. N. H. van der Geugten, hovo. J. R. L. van Toornburg,
m.s. Felipes:
1e stm. W. C. Moll, 2e stm. J. S. de Vos, 3e stm. H. J. A. Verhoeven, bed. W. J. Fenstra, bed. H. H. P. van Koppen
m.s. ficus:
roff. C. H. E. J. van der Ploeg, 4e stm. W. Verschuure, asaw. F. Smagge, asv. R. G. van den Brink, asv. W. H. Klein, asv. A. C. Kusters, aasv. R. T. Ringelberg, hbed. L. J. Schalk
m.s. Flammulina:
gezv. R. Knol, 1e stm. J. van Ruiven, 2e stm. J. Teertstra, 3e wtk. O. Wink, hbed. J. A. Small
m.s. Fossarina:
1e stm. R. van Westendorp akok. P. T. Post
m.s. Fossarus:
3e stm. H. H. van Zanden, asaw. R. Hulshoff;
m.s. Fulgur:
4e stm. H. Oudenes 4e wtk. P. Roelvink, asv. J. J. F. M. Coppelmans, asv. H. J. Mensinga, asv. L. R. Stevens, bed. M. P. H. M. Coppelmans-Couwenberg;
m.s. Fusus:
1e stm. A. J. Both, 2e wtk. A. Houwaard jr., 3e wtk. H. E. Daniels, asaw. A. J. de Gooyer, asv. B. A. Amstelveen, asv. J. M. D. Theunisse, aasv. A. Pervoost;
s.s. Kylix:
roff. P. J. Balkstra, 1e stm. D. C. Tazelaar, 4e stm. P. Vermaas, hwtk. E. Jousma, 2e wtk. A. J. A. de Groot, 3e wtk. E. K. G. Schiefer, 4e wtk. A. M. van der Marel, 5e wtk. P. H. van der Meulen;
s.s. Laconica:
gezv. W. Croes, 2e stm. H. A. Kamsteeg, 4e stm. H. G. van Boxtel, wass. G. A. Cornelissen, hovo. W. G. Meuleman;
s.s. Latia:
3e stm. C. Groenendaal, hwtk. H. Blaauw, 3e wtk. R. Koudstaal, 4e wtk. P. Hesselink;

s.s. Latirus:

gezv. J. S. Schregardus, 2e stm. W. Holwerda, 4e stm. H. R. Gallis, hwtk. A. J. Baerveldt, 4e wtk. P. R. Schol, 5e wtk. H. T. J. Meyer, 5e wtk. H. van Weenen, wass. J. A. Beukelman, wass. A. Hartsuiker, hovo. P. C. Bergmans;

s.s. Lepton:

1e stm. O. A. van Druten, hwtk. H. Kuyper, asaw. R. J. Romyn, hbed. F. P. Lommerse, bed. A. Smit;

s.s. Macoma:

2e wtk. O. de Roos, hbed. D. Ploegers;

m.s. Niso:

vrn. C. Alfonso Cela, 1e vak. H. Bouza Alonso, saw. J. Figueirido Acevedo, saw. E. Gestido Martinez, saw. J. M. Lage Muinos, saw. A. Loureiro Gonzalez, saw. I. Parcerio Caamano, kok. M. Abalo Prego, hbed. J. J. Domeque Bailo, bed. M. Paz Curra, bed. J. A. Taboas Rana;

s.s. Ondina:

roff. A. A. J. Donker, 1e stm. J. A. van Kesteren, 4e stm. D. Gadjradj, wnd.-4e wtk. M. P. Kesting, 5e wtk. R. S. H. Fokkinga, 5e wtk. A. C. Kleyn, hovo. W. A. van Noort;

s.s. Onoba:

2e stm. C. J. de Boer, 4e stm. B. F. L. Cloet, 5e wtk. W. J. D. M. Gakes, 5e wtk. P. F. Kremers;

s.s. Sepia:

roff. M. Platschorre, gezv. C. Wolse, 3e stm. M. R. Vogelpoel, stml. S. A. Griede, 2e wtk. G. J. A. de Ruiter;

m.s. Tagelus:

roff. D. Dijkstra, gezv. C. P. Donken, 2e stm. F. G. de Bruyn, 2e wtk. J. A. de Groot, 4e wtk. J. Blaak, vrm. J. M. Wigleven;

s.s. Vitrea:

hwtk. C. Pietersen, 3e wtk. H. R. Muysson, 4e wtk. C. M. Abrahams, 5e wtk. H. C. van Beek;

s.s. Zafra:

1e stm. M. F. D. Becx, 4e stm. R. A. Huting, 2e wtk. W. Vroling, hovo. M. van Hagen;

s.s. Zaria:

3e stm. A. E. R. van de Griend, 5e wtk. H. Roelvink, wass. W. Steensma;

Uit dienst getreden:

4e stm.: G. Y. M. van Rooy;
4e wtk.: J. M. G. M. van Kooten, C. G. Haasnoot;
sch. vakman 2w: F. Caspers;
sch. vakman 2w: C. van der Hoek;
sch. vakman 2w: R. H. M. Bohemen.

Overplaatsing:

3e wtk.: J. Gijsbertsen – N.A.M. Den Helder;
4e wtk.: G. R. Spijkerman – N.A.M. Den Helder.

In memoriam

Op 6 oktober jl. is overleden de heer **A. van Santen**, oud-hoofd voeding. De heer Van Santen verliet de dienst der maatschappij op 1 november 1966 na ruim 17 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 79 jaar.

Op 13 oktober jl. is overleden de heer **D. de Zaaijer**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer De Zaaijer verliet de dienst der maatschappij op 28 februari 1955 na bijna 33 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 80 jaar.

Naar militaire dienst:

3e stm.: R. Koers;
4e stm.: K. H. M. Smulders, H. W. Kapma, B. de Vries.

Behaalde diploma's:

2e stuurman G.H.V.: G. E. H. Gerritsen;
'C': A. M. P. B. Fluitsma, J. J. Feenstra;
'B': R. J. Verspoor;
'A/B-th.' + 3e stuurman G.H.V.: B. P. Steggerda, W. N. Leeflang.

Nieuw in dienst getreden vlootpersoneel:



J. van der Ster
S.G.O.



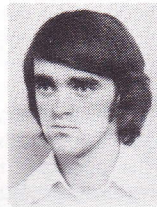
B. de Vries
S.G.O.



R. A. Huting
S.G.O.



H. Oudenes
S.G.O.



W. Verschuure
S.G.O.



W. A. Abbas
S.G.O.



M. P. van Tuyl
S.G.O.



H. R. Gallis
S.G.O.



T. Neven
S.G.O.



J. B. A. Heerbaart
S.G.O.



R. S. H. Fokkinga
S.G.O.



In dienst



Drs. P. J. Poot, DFF/1
(overgekomen van Shell
Internationale
PetroleumMaatschappij)

Met pensioen

M.i.v. 1-11, G. Pronk – DFF/3
M.i.v. 1-11, A. Brinkman – DFF/1

Uit dienst

Mw. D. M. Rufes Rodrigues,
DFF/5
Mw. C. van der Wees, DFF/5

Afscheid

In verband met de pensionering van de heer J. C. Langeveld, werkzaam bij Internal Audit Division Nederland en sinds 1979 audit-manager van ondermeer Shell Tankers B.V., zal op vrijdag 17 december a.s. om 16.30 uur een instuif worden gehouden in de lunchkamer op de 2e etage van het Shell-gebouw in Rotterdam.

Een ieder die persoonlijk afscheid van collega Langeveld wil nemen is daarbij van harte welkom.

Afscheid

De mens belangrijker dan het werk

Er zijn er niet zoveel meer in de walorganisasie die tijdens hun dienst de cyclus van Carel van Bylandtlaan, Nieuwe Parklaan, KLM-gebouw, Groothandelsgebouw, 1e Shell-gebouw (nu Hofplein-Gebouw geheten) tot het huidige Shell-gebouw hebben meegemaakt. Een van hen was A. Brinkman van de sectie DFF/I. Op vrijdag 22 oktober jl. nam hij, onder grote belangstelling van collega's en vrienden, afscheid na bijna 37 jaar dienst in de administratieve sector.

'Altijd jezelf gebleven'

Na een woord van welkom tot hem en zijn speciale gasten, de heer en mevrouw Berendsen, nam Dick van Zanen, hoofd van de afdeling Financiële Zaken, de aanwezigen als het ware terug naar de gedenkwaardige datum van 22 februari 1946, toen Bert Brinkman in dienst trad van de B.P.M., afdeling Rederij.

Van Zanen: 'Bert, ik heb begrepen dat deze datum in wederzijds overleg is vastgesteld. Hieruit zou men kunnen concluderen, dat toen reeds het vóór-werkoverleg binnen de Groep was geïntroduceerd. Ongetwijfeld was de overgang van de stad Lochem, waar je woonde, naar het dorp Den Haag groot en je hebt ettelijke jaren je heil gezocht in Scheveningen om te acclimatiseren alvorens je in Den Haag te vestigen. Het heeft mij altijd getroffen dat, wanneer je een weekend naar Lochem ging, je in een speciaal kostuum was gekleed, door jezelf betiteld als 'mijn kruijpak';

waarschijnlijk vanwege de couleur locale. Van jouw bijna 37 Shell-jaren heb ik je bijna 35 jaar van nabij meegemaakt. Onze eerste kennismaking vond plaats in de inmiddels legendarisch geworden behuizing Nieuwe Parklaan 7 in Scheveningen, waarover de meest wilde verhalen de ronde doen. Je werkte toen op de sectie RIJ/5 en wel in de zgn. disbursementsgroep. Een van de belangrijkste attributen van jouw groep was het houten blok met priem en houten hamer, de conventionele methode om boekingsvouchers aan elkaar te hechten. In het Rotterdamse Groothandelsgebouw was je een tijd in een bevoorrechte positie wat je plaats betrof, namelijk tegenover je sectiechef, die een enorme behoefte had aan frisse Rotterdamse lucht, zodat de balkondeuren steeds open moesten staan. Dit bevorderde uiteraard, vooral in de winter, niet je gezondheidstoestand en je collega's hebben je dan ook niet om die plaats benijd, hooguit om de beleefde doch indringende manier waarop je de deuren soms wist te sluiten.

Ook organisatorisch kwamen er veranderingen. Afd. RIJ van de B.P.M. werd La Corona en RIJ/5 werd achtereenvolgens afd. comptabiliteit en FA/11 om ten slotte Shell Tankers DFF/1 als naam te krijgen. Doch wat er ook veranderde, jij bleef – misschien wel eens tegen wil en dank – de boekhouding trouw.

Door alle jaren heen ben jij eigenlijk altijd jezelf gebleven. Je was op een enkele uitzondering na altijd een evenwichtig mens en je genoot altijd het vertrouwen van je collega's en medewerkers en medewerksters. Je voelde je verantwoordelijk, niet alleen voor je werk, maar ook voor de mensen om je heen en daardoor heb je vele vrienden gemaakt.

In je beoordelingen over de afgelopen 37 jaar komt men steeds dezelfde woorden tegen als 'accuraat, ijverig, bezit verantwoordelijkheidsgevoel, uitstekend boekhoudkundig inzicht, schept prettige werksfeer en is zeer loyaal tegenover Shell'. Je was de vraagbaak voor iedereen.

De administratieve evolutie van onze boekhouding heb je van nabij meegemaakt en je steeds aan de zich wijzigende situatie aangepast. Van het geschreven grootboek met jaartalposten, waarop de grootboekrekening met rode inkt diende te worden onderstreept, via de boekhoudmachines met het strokensysteem en de mechanische tabulaties met ponsdocumenten tot de computeradministratie met seecheck'. Nog vele facetten uit de voorbije perioden passeerden de revu, culminerend in wat Van Zanen de 'prijssuitreiking' noemde. Indachtig de speciale belangstelling van Bert Brinkman voor kunst en cultuur waren dit niet alleen boeken maar met name een speciale vaas met afbeeldingen uit de Griekse mythologie. De inhoud van een van onze directeur, die op zakenreis was, ontvangen telegram sloot goed aan op de wensen voor de toekomst die Van Zanen tot Brinkman richtte.

De mens centraal

'Dikwijls – zo begon de afscheidnemende zijn toespraak – heb ik mij afgevraagd hoe men zich zou voelen als je bij je afscheid hier in het zonnetje wordt gezet. Welnu: heel vreemd, dat kan ik de aanwezigen wel vertellen. Het was een lange periode, van 1946 tot 1982, van Jonkheer Quarles van Ufford tot Rasterhoff. Wat directe chefs betreft: van feodale heersers en verlichte despoten tot Tijthoff, doctorandus in de economie. Het was steeds weer wennen en meegroeien. Ofschoon ik moeilijk vriendschap sluit heb ik in de grote Shell-familie toch vrienden voor het leven gevonden'.

Na nog enkele herinneren te hebben opgehaald, memoreerde Brinkman dat hij ook bij het werk steeds de mens centraal had willen stellen. Hij dankte ten slotte voor de grote opkomst ('dit had ik nooit durven verwachten') voor de kado's en de vriendelijke woorden tot hem gericht. Ook voor het reeds een dag eerder in meer intieme kring aan hem uitgereikte sectiegeschenk van de naaste medewerkers, bestaande uit een gedenkboek vol dierbare herinneringen, bracht hij nogmaals dank. Tenslotte om een glas in de hand verzoekend, bracht hij een toast uit op Shell Tankers: 'Ik heb er met plezier gewerkt en hoop dat het haar, ondanks de afslanking, goed zal blijven gaan' alsmede tot alle aanwezigen: 'Dank voor alle vriendschap en medewerking, daar gaan jullie'.

Het allerbeste . . .

Van mijn collega's, die verhinderd waren op de mij aangeboden receptie aanwezig te zijn, neem ik graag via 'Schip en Ka' afscheid. Hartelijk dank voor de vele goede momenten bij Shell Tankers en voor Uw aandeel in de prachtige cadeaux, welke mij zijn aangeboden. Tot ziens!

Bert Brinkman

