

SCHEEP



TECHNIEK

25^e jaargang
nummer 4
december
1985



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 7.01

Ondernemingsraad 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696749

Vijfentwintigste jaargang nummer 4,
december 1985

Redactie
Ruud Kleijn, Ineke Koot
010-696126

'Schip en Ka' wordt gratis toegezonden aan het huisadres van alle personeelsleden en gepensioneerd 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.

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 Tijdschriften B.V.
Bezuidenhoutseweg 58
Den Haag

Druk
Koninklijke Tijl N.V. Zwolle

IN DIT NUMMER

Gezagvoerder Jousma nam afscheid	4
O.R.-verslag	5
Bijgeloof of niet?	8
Onmisbare bijdrage van koopvaardij	10
Een Nederlandse gast bij huwelijk van Miss Park	11
'Schoon schip'	12
Personalia	14
Overlevingsweekend 'finance' in de Ardennen	16

Kantoor gesloten

In verband met de komende kerstdagen en jaarwisseling zal ons kantoor tijdens de navolgende periodes zijn gesloten:
24 december 15.45 uur tot 30 december 08.00 uur en

31 december 15.45 uur tot 2 januari 08.00 uur. Zoals indertijd afgesproken zal de 27e december voor het walpersoneel als een zg. brugdag (d.w.z. een verplichte snipperdag) worden aangemerkt.

Grote jaarbijeenkomst op woensdag 18 dec. a.s.

Met de nadruk op 'groot' want wie er met verlof is komt niet naar Rotterdam voor het traditionele samenzijn? Allemaal toch zeker? We rekenen op U! Behalve de vlootmedewerkers met hun echtgenote, verloofde of anderszins komen uiteraard de walcollega's en gepensioneerd van wal en vloot met partners. En 'last but not least' de echtgenotes van de op de 18e op zee verblijvende collega's. Zij in het bijzonder zijn van harte welkom! Wie de reünie wel eens eerder heeft meegemaakt weet hoe gezellig het daar is op de 2e verdieping van het Shell-gebouw. En degene die aan het eind van de avond met een lege maag weggaat heeft dat aan zichzelf te wijten . . .

Tijdens de bijeenkomst zal onze directeur, de heer M. A. Busker, een toespraak houden waar hij in kort bestek wat zal zeggen over het reilen en zeilen van STBV. De deuren van de grote lunchkamer zwaaien om 16.00 uur open maar vanaf 15.00 uur is er al gelegenheid om de Shell-shop op de 1e etage te bezoeken. U zult

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
2318	15.10.85	Prijscompensatie Eur. vlootpersoneel (PCOR)
2319	22.10.85	Gages en emolumenten vlootpers.
2320	24.10.85	Wet Arbeids- en Rust tijden Zeescheepvaart
2321	24.10.85	Overlegvergadering O.R. (PCOR)
2322	29.10.85	Low cargo loading temp. (PCOR)
2323	29.10.85	OTR rapportage (PCOR)
2324	31.10.85	Koersen (PCOR)
2325	06.11.85	Functie scheepstechnicus (PCOR)
2326	08.11.85	Aanstellingen tot scheepstechnicus (PCOR)
2327	12.11.85	Ongevallenrapportage

versteld staan van het grote assortiment artikelen wat men U daar te bieden heeft. Wij kregen bericht dat de Vereniging van Hoofdwerktuigkundigen van Shell Tankers diezelfde dag om 13.30 uur in het Groothandelsgebouw een bijeenkomst heeft. Wel, het tijdstip van aanvang van onze grote reünie sluit daarbij goed aan. Zullen we dan maar zeggen tot de 18e december?

Persoonlijke ongevallenverzekering

Zoals gebruikelijk maken wij u aan het einde van het jaar weer attent op de persoonlijke ongevallenverzekering, die Shell-werknemers via de maatschappij kunnen sluiten. Het laat zich aanzien dat de premie voor 1986 ongewijzigd zal zijn t.w. 0,42% van het verzekerd bedrag (= 42 cent voor iedere duizend gulden).

Voorbeeld:

12 maanden (basis)gage/salaris
f 30.000,—

uitkering bij overlijden f 60.000,—
premie 0,42% van deze uitkering:
f 25,20 per jaar.

Echtgenotes van werknemers en echtgenoten van vrouwelijke werknemers kunnen worden meeverzekerd voor een bedrag van f 60.000,— of f 120.000. De premie voor deze bedragen is 0,42% per jaar, dus resp. f 25,20 en f 50,40. De verzekering geldt 24 uur per dag, in en buiten het werk, over de gehele wereld, behoudens enkele uitsluitingen. Bij blijvend letsel ten gevolge van een ongeval keert de verzekering een bedrag uit dat afhankelijk is van de ernst van het blijvend letsel. Na pensionering kunt u blijven deelnemen aan de verzekering, de premie gaat als u 65 wordt omhoog van 0,42% naar 0,51%, maar het verzekerd bedrag blijft resp. 24 maal/2 maal de/het laatste maandgage/salaris.

Als de medeverzekerde echtgeno(o)t(e) 65 jaar wordt, gaat de premie omhoog van 0,42% naar 0,51% van het verzekerd bedrag ad f 60.000,— respectievelijk f 120.000,—.

De verzekering eindigt op 31 december van het jaar waarin men 70 jaar wordt. Gepensioneerd worden voor nadere informatie verwezen naar het Pensioenfonds of de redactie van het 'VOEKS-nieuws'.

Inlichtingen en opgaven

Leden van het vlootpersoneel die deze verzekering willen sluiten of hieromtrent inlichtingen wensen te ontvangen dienen zich te wenden tot de sectie DFP/3 (tel. 010-696110). Neemt u reeds deel aan de verzekering, maar wilt u daarin wijzigingen aanbrengen, dan kunt u eveneens bij DFP/3 terecht; walpersoneel bij PRSI. Nieuwe aanmeldingen alsmede wijzigingen van vlootpersoneel dienen voor 5 januari 1986 binnen te zijn.

Premie-inhouding

Zoals gebruikelijk wordt de ingehouden premie voor het volgend jaar in de gage/salarisspecificatie over de maand december vermeld. Wij maken ons

vlootpersoneel er op attent dat deze specificaties in de tweede helft van januari 1986 naar de huisadressen zullen worden gezonden. Indien u deelnemer bent aan de verzekering en de premie wordt niet ingehouden dan dient u dit zo spoedig mogelijk te melden. Vlootpersoneel bij DFP/3, walpersoneel bij PRSl, toestel 6769.

Als er iets gebeurt

Als u of uw echtgeno(o)t(e) een ongeluk overkomt, dan moet dit onmiddellijk worden gemeld. Het is dan ook verstandig het aan uw omgeving te laten weten dat u deelneemt aan de persoonlijke ongevallenverzekering. Opgave van een ongeval moet schriftelijk gebeuren bij: R. Mees en Zoonen Assurantiën B.V., Van Vollenhovenstraat 3, 3016 BE Rotterdam. Ook als niet zeker is dat na het ongeval blijvend letsel zal bestaan moet de verzekeringsmaatschappij op de hoogte worden gesteld.

Op 19 november jl. is te Ulsan de 84.000 DWT metende produktentanker 'Solaris' aan onze maatschappij overgedragen. Zoals bekend is dit schip de eerste van een serie van vijf schepen die indertijd bij de Hyundai-werf in Korea door onze maatschappij in opdracht is gegeven. Na het verlaten van Ulsan heeft de 'Solaris' de 'maiden trip' aangevangen en koers gezet naar Ras Tanura. Het schip staat onder commando van gezagvoerder R. Knol. Het tweede 'S'-klasse schip, de 'Spectrum' is op 18 oktober jl. gedoopt door Mw. M. C. H. Helfrich-De Boer, echtgenote van Drs. A. C. Helfrich, president-directeur van Shell Nederland B.V. Op 22 november jl. kreeg het derde schip de naam 'Stellata'. Deze doop werd verricht door Mw. Jill Tookey, echtgenote van R. W. Tookey, de vroegere Marine Coördinator, thans Coördinator Public Affairs. In de volgende uitgave van 'Schip en Ka' komen wij meer uitgebreid op deze nieuwe schepen terug.

Mededeling van het O.M.S. U.A. en van het S.M.S.

Wintersport

In verband met het komende wintersportseizoen vragen de besturen van bovengenoemde fondsen de aandacht van hun leden voor het volgende. Zoals bekend kan vergoeding door het O.M.S. van in het buitenland gemaakte, verzekerde kosten – evenals een mogelijke tegemoetkoming door het S.M.S. in andere, tijdens de vakantie gemaakte, medische kosten waarvoor het lid niet elders is verzekerd – slechts plaats vinden op basis van korresponderende Nederlandse tarieven. Hierbij dient er rekening mee te worden gehouden dat geen uitkering wordt verstrekt voor kosten verband houdende met uitgesloten risico's, zoals de z.g. bijzondere risico sporten. Recreatieve beoefening van de skisport en langlaufen worden niet aangemerkt als bijzondere risicosporten. Ook voor bijkomende kosten welke zich in verband met ziekte tijdens vakantie in het buitenland kunnen voordoen, zoals een langer verblijf op het vakantieadres, vervoer naar huis, overkomst van familie etc. kan geen vergoeding worden gegeven.

Gezien het voorgaande wordt aan alle leden geadviseerd om in voorkomende gevallen een passende reis/ongevallenverzekering af te sluiten. Voor leden die aangesloten zijn bij een algemeen ziekenfonds is het noodzakelijk dat zij voor hun vertrek een formulier bij het ziekenfonds aanvragen.

In geval van kosten dient men zich tijdig te wenden tot de betrokken reis/ongevallenverzekeringmaatschappij, waarbij opgegeven moet worden dat men verzekerd is bij het Onderling Medisch Steunfonds U.A., dan wel bij een Algemeen Ziekenfonds. Bij indiening van de desbetreffende medische kosten bij het O.M.S./S.M.S. wordt verzocht te vermelden of een reis/ongevallenverzekering was afgesloten.



VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954

m.s. Acila
m.s. Acmaea
m.s. Cardissa
m.s. Caurica
m.s. Cinulia
m.s. Felania

(010) 130955

m.s. Felipes
m.s. Ficus
m.s. Flammulina
m.s. Fossarina
m.s. Fossarus

(010) 130956

m.s. Fulgur
m.s. Fusus
m.s. Niso
s.s. Ondina
m.s. Sarda

(010) 130957

m.s. Solaris
m.s. Stellaris
m.s. Tagelus
s.s. Zafra

Mededeling van het S.M.S.

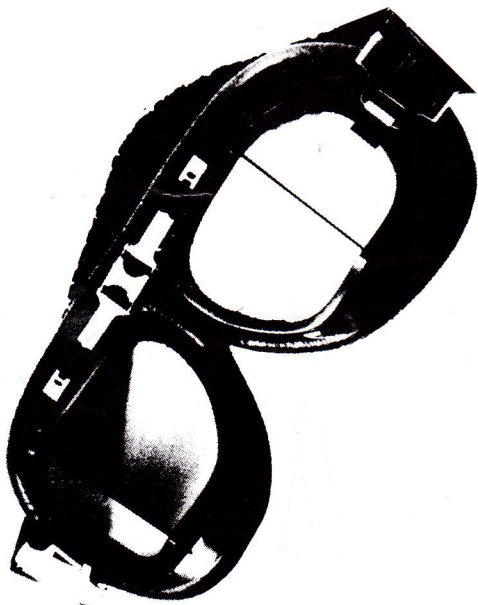
Contributie verplicht verzekerde leden

In zijn vergadering van 10 oktober 1985 heeft het Hoofdbestuur van het S.M.S. besloten de contributie van bovengenoemde leden voor 1986 te handhaven op 0,4% van het pensioenbasissalaris.

Veiligheidsbrillen

Alle opvarenden zijn verplicht een veiligheidsbril te dragen indien de werkzaamheden dit vereisen.

Het initiatief voor het bezitten van een veiligheidsbril dient uit te gaan van de betrokkene.



Indien men nog niet in het bezit is van een veiligheidsbril, dient de volgende procedure te worden gevolgd:

- A. Voor personen die **geen** correctiebril dragen: bij eerstvolgend kantoorbezoek kunt U aan de bezoekersbalie om een formulier vragen waarmede U dezelfde dag naar de opticien, de firma Rinck, Coolsingel 52, Rotterdam, kunt gaan en waar U direct de door U uitgezochte bril, aangemeten en pasklaar, ontvangt en het formulier voor ontvangst aftekent.
- B. Voor personen die **wel** een correctiebril dragen: bij eerstvolgend of huidige verblijf in Nederland belt men zo spoedig mogelijk Shell Tankers, telefoon 010-696124, waarna een formulier wordt toegezonden. Hierin is vermeld hoe dient te worden gehandeld om bij een bepaalde opticien in Uw woonomgeving een veiligheidsbril met correctieglazen aangemeten te krijgen. Hiertoe dient men in het bezit te zijn van een (vrij) recent recept van een oogarts;

bij twijfel kan de correctie voor een leesbril bij de betreffende opticien worden opgemeten. Men dient er rekening mee te houden dat tussen het eerste bezoek aan de opticien en het uiteindelijk afpassen en afhalen van de bril een periode van maximaal drie weken kan liggen. Ten slotte wijzen wij U erop dat de reiskosten naar de opticien (in geval van brillen met correctieglazen) e.d. voor rekening van de betrokkene zijn.

Opleiding 'A' en 'S3' bevaren officieren

Naar aanleiding van eerder gedane publicaties met betrekking tot het bijscholen van de bevaren officieren in de 'tegendiscipline' is destijds medegedeeld dat naast Vlissingen ook de andere zeevaartscholen het voornemen hadden om met ingang van het schooljaar 1985/1986 een aanvang te maken met de bijscholing via de reguliere 'A' en 'S3'-cursussen. De Hogere Zeevaartscholen te Rotterdam, Amsterdam, Delfzijl, Den Helder en Utrecht hebben zich nu bereid verklaard bevaren officieren op te leiden voor de vaarbevoegdheid 'A' en 'S3'. Er zal gebruik worden gemaakt van de bestaande opleidingsmogelijkheden, d.w.z. van de bestaande klassen 'A' en 'S3'. De aanvang van de cursus is 1 augustus en 1 februari.

Gelet op de gemiddelde lengte van het verlof en de noodzakelijke opleidingsduur (± 6 maanden), zal in vele gevallen de studie over 2 termijnen van bijvoorbeeld 3 maanden worden verdeeld. Dit is voor het onderwijs geen bezwaar. De studie kan in de tussentijdse vaarperiodes worden voortgezet, waarbij het tot de taak van de

betreffende school behoort, de kandidaten van de juiste leerstof en begeleiding te voorzien en afspraken te maken over de invulling van die tussentijdse periode. Het is van groot belang dat de lessen op school trouw worden gevolgd omdat de éénmaligheid van de meeste lessen een noodzakelijk gegeven is. Indien men besluit om van deze mogelijkheid gebruik te maken, gelieve men zelf de desbetreffende school te benaderen.

Gezagvoerder Jousma nam afscheid

Op 29 september jl. nam gezagvoerder R. Jousma afscheid op de 'Ondina' in verband met zijn pensionering. Zijn echtgenote was dit maal eveneens aan boord. Zoals we vaker in afscheidsverhalen hebben kunnen lezen was ook voor gezagvoerder Jousma een onvergetelijke party georganiseerd.

Allereerst was er een ontvangst in de salon waar uitgebreid koffie werd gedronken. Bij die gelegenheid werden hem enkele geschenken aangeboden die van grote vakbekwaamheid en fantasie getuigden.

Na iedereen heel hartelijk te hebben bedankt werd geruisloos overgegaan naar een gezellig samenzijn met een aangeklede borrel in de bar. En 's avonds was weer iedereen present voor een saté-party. Zonder verder iemand te kort te doen werd in een van de 'Ondina' ontvangens verslag Hovo Martin Kitzen genoemd die, samen met z'n mensen, het afscheid tot een grote happening heeft gemaakt. De opvarenden van de 'Ondina' wensen gezagvoerder Jousma en zijn echtgenote nog vele jaren in goede gezondheid toe.



O.R. VERSLAG

- *Veiligheid*
- *Inkrimping kantoororganisatie*
- *Financieel beleid 1e helft 1985*

ONDERNEMINGSRAAD



Op 21 en 22 oktober jl. vond de op één na laatste O.R.-vergadersessie in 1985 plaats. Het was dit keer een relatief kleine groep leden, althans vergeleken met de septemberbijeenkomst. Vrij veel O.R.-leden verbleven op zee en bovendien waren er enkele zieken. Na 'telling' werd het quorum gehaald. In verband met zijn verblijf in het buitenland liet de bestuurder zich vertegenwoordigen door de heer Van Dalen. Hij leidde de vergadering en werd daarbij terzijde gestaand door Mw. Polder van DFP/6, sinds kort geen onbekende meer in het gezelschap. Een van de agendapunten vermeldde de bespreking van het financieel beleid van STBV gedurende de eerste helft van 1985. Voor het geven van toelichting op de cijfers was financemanager H. F. M. Tijthoff aanwezig. Bovendien was onze commissaris de heer ir. L. A. Vernède bereid gevonden de overlegvergaderingen op de 21e en de 22e bij te wonen.

Onmiddellijk na opening van de vergadering werden staande twee overleden collega's herdacht. Bert Hoogland, voormalig chef DFP/6 die korte tijd na zijn pensionering plotseling overleed en scheepsgezel Leen Blankemeyer die, ook geheel onverwacht, aan boord van de 'Fossarus' kwam te overlijden. De gedachten van de O.R. gaan uit naar de nabestaanden.

Veiligheid

Bij de behandeling van de verschillende punten op de agenda kwam, zoals gebruikelijk, het onderwerp 'Veiligheid' als eerste ter sprake.

Van Dalen vertelde dat sinds de vorige overlegvergadering geen OMA van de vloot was gemeld. Dit betekent dat op de 21e oktober het totaal aantal opeenvolgende OMA-vrije dagen op 61 is gekomen. De frequency-rate is iets gedaald en wel van 1.75 naar 1.62. Het betreft de veiligheidsresultaten over de



eerste 9 maanden van 1985. De uitkomst, gedurende genoemde periode, bedraagt voor Shell Tankers U.K. 1.85. Deutsche Shell Tanker Ges. blijft met O.O. (!) de absolute koploper. Shell Tankers B.V. is momenteel dus een goede tweede. Inmiddels is de heer Zimmer van DSTG, waarover we in het vorige verslag reeds spraken, zijn onderzoek naar de veiligheid bij STBV begonnen. Hij heeft zich positief uitgelaten over de aanpak op kantoor en gaat nu zijn aandacht op de vloot richten. In verband hiermede zal hij enige tijd meevaren op enkele van onze schepen. Genoemd werden de 'Fossarus', 'Niso' en 'Stellaris'. Na afloop zal hij rapport over zijn bevindingen uitbrengen aan de directie.

Na hun opleiding te hebben voltooid gaan zes veiligheidsofficieren op de vloot het geleerde in praktijk brengen. Van Dalen zei dat is gebleken dat de belangstelling bij de Groep voor het aantrekken van veiligheidsofficieren vrij groot is.

Nieuwbouw

De waarnemend bestuurder informeerde de raad over de voortgang bij de nieuwbouw. De eerste LR uit Korea, de 'Solaris', heeft de proeftocht gemaakt maar deze is niet geheel vlekkeloos verlopen. Er waren hier en daar wat problemen met o.a. de hydrauliek. De verwachting is dat het schip medio november a.s. aan onze maatschappij zal worden overgedragen. Ook de 2e en 3e LR zullen later gereed komen. Bovendien zal de oplevering van de derde bareboat-charter tanker van Tung ('Sidelia') pas begin 1986 plaatsvinden. Een en ander houdt in dat de vlootsterkte per 1.1.1986 twee schepen minder zal zijn dan gepland (de 3e LR en de bareboat). In het derde, resp. vierde kwartaal 1986 zullen de twee laatste LR's door de Hyundai-werf worden opgeleverd. De namen van deze schepen zullen luiden: 'Sponsalis' en 'Sericata'. Rekening houdend met het afstoten van een aantal oudere schepen zal de vlootsterkte tegen het eind van het volgend jaar waarschijnlijk 20 bedragen.

Nieuwe functiebenaming

Per 1 november zijn 5 scheepsvaklieden in de nieuwe functie van scheepstechnicus aangesteld. 'Men groeit niet automatisch naar deze functie toe', aldus Van Dalen, 'maar men moet het kunnen'. De niet bij naam genoemde 5 mensen hebben tussen de 6 en 17 dienstjaren bij onze maatschappij.

Als lid van de Commissie Moderne Bedrijfsvoering vond Jan Almsa het jammer dat de O.R. niet eerder omtrent deze nieuwe functie was ingelicht. 'Er heeft alleen een bericht in Schip en Ka gestaan'. Van Dalen antwoordde dat hij zich deze reactie kon voorstellen. Hij zou in ieder geval zorgen dat hij de desbetreffende functiebeschrijving aan de CMB zou doen toekomen.

Inkrimping kantoororganisatie

Voorafgaande aan de behandeling van het financieel beleid over de eerste helft van 1985, maar reeds in het bijzijn van financie-manager Tijthoff, vertelde Van Dalen over de voorgenomen inkrimping van het walpersoneelsbestand (circa 40% binnen



O.R. allerlei

Tijdens de vergadering bereikte de O.R. van de zijde van de bestuurder een instemmingsverzoek betreffende de invulling (in geld en/of tijd) van de 'ruimte' die er in 1986 is voor arbeidsduurverkortings voor het walpersoneel. Het gaat in 1986 om 9 dagen en maakt deel uit van een landelijke Shell-regeling. Invulling kan geschieden in tijd of in geld, dan wel een combinatie daarvan. De Commissie Walaangelegenheden van de O.R. staat op het standpunt dat er zo veel mogelijk vrijheid moet zijn bij de invulling. De directie heeft voor 1986 daartegen geen bezwaar. Uiteraard dient een en ander in overleg tussen betrokkene en de chef te gebeuren.

De eerste periode van tijdelijke werktijdverkortings voor een aantal officieren is achter de rug. Er is een verzoek tot verlenging voor een tweede periode ingediend en een derde periode wordt overwogen.

Namens de O.R. is de voorzitter aanwezig geweest bij een aantal gelegenheden, zoals de begrafenis van Bert Hoogland en de crematie van Leen Blankemeyer, de uitreiking van de Shell-studietoelagen in Den Haag, e.a. Ook hebben de voorzitter en secretaris een gesprek met de heer Zimmer van DSTG over de rol van de O.R. in het veiligheidsgebeuren gehad.

Het ORO heeft het 'C'-klasse project goedgekeurd. Er zal gedurende één jaar slechts beperkte rapportage plaatsvinden. De 'S'-klasse schepen zullen bij het ORO worden gemeld, doch kunnen direct met 19 man (incl. de radio-officier) gaan varen. Ook het 'Flammulina'-project wordt als gesloten beschouwd. Met de FWZ is de afspraak gemaakt vooreerst geen tweede 'F'-schip hiervoor aan te melden. Dit zal waarschijnlijk eerst gebeuren nadat de gehele nieuwbouw in de vaart zal zijn.

De jaarbijeenkomst van de O.R. zal in februari 1986 in Hoenderloo plaatsvinden. In overleg met het Regionaal Opleidingscentrum van Shell Nederland zal een programma worden opgesteld en het ROC zal, zoals gebruikelijk, voor de begeleiding zorgdragen.

In verband met het kleiner worden van STBV wordt er gewerkt aan een wijziging in de reglementen van de O.R. die het mogelijk moet maken met minder leden in de O.R. van STBV te volstaan.

Tot aan de volgende O.R.-vergadering op 2 en 3 december a.s. is als plaatsvervangend voorzitter van de O.R. gekozen Joop Ouwens en als plaatsvervangend secretaris Cees Hemmer. Simon Neeleman werd herkozen als voorzitter van de Commissie Vlootaangelegenheden en Bert Zwiers werd herkozen als secretaris van genoemde Commissie.

De waarnemend-bestuurder werd mededeling gedaan dat, voor zover de agenda dit toelaat, tijdens een tweedaagse O.R.-sessie niet meer 's avonds zal worden vergaderd. Dit met het oog op het doen van bezuinigingen (het aantal overnachtingen van O.R.-leden zal daardoor aanzienlijk lager zijn).



een kort tijdsbestek). Immers, het vlootpersoneelsbestand wordt, zo veel als enigszins mogelijk is, aangepast aan de kleiner wordende vloot. Het aantal walpersoneelsleden is daarbij echter niet in gelijke tred gebleven. Ook zal er drastisch moeten worden bezuinigd teneinde de kantoorkosten omlaag te brengen.

Omgerekend per schip zitten we veel en veel te hoog. 'Als we doorgaan zoals nu', zei Van Dalen, 'steken we ons hoofd in de strop'. Enkele dagen voor zijn vertrek naar Korea, i.v.m. de naamgeving van de 2e LR, heeft op verzoek van de heer Busker een bijeenkomst plaatsgevonden met het gehele walpersoneel. De walmedewerkers is toen verteld hoe de vlag er voor stond en gesproken is over het volgen van een scenario 'om STBV te doen overleven'. Ook heeft de bestuurder een gesprek gehad met de Commissie Walaangelegenheden en mede naar aanleiding daarvan is van de zijde van de O.R. een mededeling aan het walpersoneel uitgereikt. Van Dalen vertelde dat in de afgelopen tijd vanuit de walorganisatie een aantal voorstellen tot bezuiniging zijn binnengekomen. 'Deze zullen zorgvuldig worden bekeken en we hopen hier zo spoedig mogelijk op terug te komen'.

Financieel beleid 1e halfjaar 1985

Aansluitend aan hetgeen Van Dalen over de kantoororganisatie vertelde gaf financemanager Tijthoff het financiële plaatje van STBV over de eerste helft van dit jaar. Kort samengevat komt het hier op neer dat het resultaat positief is maar aan de magere kant. De bescheiden winst is ook dit keer weer voor een deel toe te schrijven aan de koers van de dollar. Ook droeg de opbrengst van verkochte schepen aan de positieve resultaten bij. Tevens schetste Tijthoff de vooruitzichten voor heel 1985. 'We blijven afhankelijk van hetgeen de dollar in de komende maanden gaat doen'. Nadelig werkt de te late oplevering van de LR's. De schepen hebben we hard nodig. De voorzichtige prognose van Tijthoff was dat we in 1985 quitte zullen spelen, geen winst, geen verlies maar wellicht ergens toch een lichte neiging tot positief. Voor wat betreft Shell International Marine kan worden gezegd dat deze zwaar verliesgevend is. 'Shell Tankers heeft wel degelijk met de andere Shell-maatschappijen te maken. We zijn, als dochter van Shell Petroleum N.V., deel van de grote Shell Groep. Shell International Marine is de enige klant voor onze diensten en als het de klant slecht gaat . . .'

Tijthoff ging uitgebreid in op een reeks vragen van O.R.-leden. Een ervan, van Bert Zwieters, betrof het overschot aan tankertonnage. Volgens berichten is gedurende de eerste 9 maanden dit jaar ruim 30 miljoen ton aan tankertonnage naar de sloop gegaan. Dat is meer dan in het gehele voorafgaande jaar 1984. 'Komt hiermede het eind van het overschot in zicht?'. 'Nee', antwoordde onze financemanager, 'integendeel, er moet zeker tot 1990 in dit tempo worden gesloopt voordat er van een verbetering sprake kan zijn.' Een der vragen van Frank van der Bas had betrekking op het verkrijgen van de WIR-premie bij investering. Van overheidswege



wil men deze steunmaatregel minder aantrekkelijk maken. Tijthoff zei dat hij niet geloofde dat de regeling in zijn geheel ingetrokken zou worden maar wel zullen de faciliteiten minder worden. Hij betreurde dit ten zeerste omdat de WIR en de IPZ in hun huidige vorm van essentiële betekenis zijn voor het doen van investeringen, in ons geval het bestellen van nieuwe schepen'. Nog geruime tijd werd over het financiële beleid en hetgeen daar ten nauwste mee samenhangt gesproken. Een open gesprek waarbij een ieder volop de gelegenheid kreeg om vragen te stellen en te discussiëren over dit belangrijke onderwerp.

Zoals ook tijdens vorige gelegenheden bleek, toonde commissaris Vernède zich zeer betrokken bij het wel en wee van Shell Tankers B.V. en vooral nu in deze minder gunstige tijden. Hij gaf het management en de raad het advies mee om zich niet wederzijds achter beleefdheden te verschuilen maar in alle openheid de zaken te bespreken.

Tot slot van de vergadering dankte Jolle de Jong alle aanwezigen en in het bijzonder de heren Vernède en Tijthoff voor hun bijdragen.

Aanwezig tijdens de vergadersessie op 21 en 22 oktober jl. waren:

Groep A

Jan Alisma
Jolle de Jong
Simon Neeleman
Hugo van Slegtenhorst
Bert Zwieters

Groep B

Kees van der Ende
Rupert Huysers
Herman van Oostrum

Groep C

Frank van der Bas
Rob ten Hooven
Jarig Molenaar
Joop Ouwens

BIJGELOOF OF NIET?



Bijgeloof is een veelbesproken onderwerp. Vooral onder de plattelandsbevolking komt het veel voor. Een meer direct contact met de natuur ligt hieraan wellicht ten grondslag. Een stadsmens voelt dat over het algemeen anders aan. Wie in de stad neemt er bij voorbeeld voorzorgsmaatregelen bij een naderend onweer? Ramen dicht en antennes uitschakelen, dat wel. Maar verder? Toch loopt in de stad bijna iedereen met een boog om een tegen de gevel geplaatste ladder. 'Er onderdoor lopen brengt ongeluk' (zegt men). Trouwen op vrijdag de dertiende? Nee, dan maar liever op een andere dag . . . Op zee waar men, net als op het platteland, een stuk dichter bij de natuur staat en

In het verleden hebben twee schepen met de naam 'Rotula' deel uitgemaakt van de Nederlandse Shell-vloot. Heel toevallig werden beide schepen in 1935 gebouwd en hadden nagenoeg dezelfde bruto-tonnage, rond 8000 ton. De eerste 'Rotula' is tijdens de Tweede Wereldoorlog gebleven. Bij de ramp waren 16 mensenlevens te betreuren. De tweede 'Rotula' werd als 'Rapana' gebouwd en kwam in 1950 van Britse onder Nederlandse vlag in de vaart voor 'La Corona', de voorloper van Shell Tankers B.V. Volledigheidshalve vermelden wij dat het schip in 1958 voor de sloop werd verkocht naar Hong Kong. Het verhaal van de heer Van der Hoek speelde zich indertijd af op de tweede 'Rotula'. Gaarne laten wij hem verder aan het woord.

Slampamper

'Begin 1950 werd de 'Rotula' in Rotterdam van de Engelse Shell overgenomen. Na een grote dokbeurt en ombouw van dieselolie op zware olie, vertrokken wij op een zondag met een Hollandse bemanning. Tijdens de vaart op de Nieuwe Waterweg draaiden we op diesel, maar buiten gekomen schakelden we over op zware olie. Het duurde niet lang of er ging al van alles fout: gebarsten leidingen wegens de hoge drukken, vastgelopen brandstofpomprollen, enz. De vaart ging er uit en kapitein Swart besloot ten anker te gaan. De 3e stuurman met de timmerman lieten het anker vallen. Tot grote verbazing van de stuur- en de timmerman ging niet alleen het anker overboord, maar ook het hele eind ketting, er was niets meer . . . Wat was er aan de hand? Bij nader onderzoek ontbrak de slampamper. Dat is namelijk de bout waarmee de ketting in de bak is bevestigd. Het woord is duidelijk: slampamper betekent luiaard, dronkelap, doorbrenger.

intens met de elementen wordt geconfronteerd bestaat ook nog een stuk bijgeloof. Bij de ouderen misschien wat meer dan bij de jongeren, maar het wordt nog steeds aangetroffen. Van de heer J. R. v.d. Hoek, gepensioneerd hoofdwerktuigkundige, ontvingen wij een op waarheid berustend verhaal over een dood aan dek gekregen albatros aan boord van de voormalige 'Rotula' waarop hij destijds als 3e werktuigkundige dienstdeed. Volgens het (bij)geloof zal zich na zo'n voorval weldra een sterfgeval voordoen. Enfin, de verdere gebeurtenissen op de 'Rotula' kunt u in het onderstaande verhaal lezen.

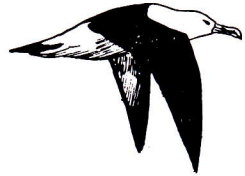
Hij moet er zitten maar heeft verder niets te doen. Toch kun je hem ook weer niet missen. Daarna ging het tweede anker erin, hetgeen met wat meer zorg geschiedde. Na enige tijd te hebben gelegen en de zaak weer onder controle was, besloot kapitein Swart naar Rotterdam terug te keren, daar hij het niet verantwoord achtte met één anker de reis voort te zetten. Bij de werf volgden eerst weer de nodige controles aan dek en in de machinekamer en we kregen een tweede anker plus ketting aan boord, met de slampamper keurig op z'n plaats. Dinsdags vertrokken we dan weer opnieuw, nu ook met Dirk de pompman, die zondagochtend weer was teruggegaan, omdat hij z'n gebit was vergeten. Bijna elke dag moest worden gestopt voor het vervangen van een gebarsten olieleiding of iets anders.

In de Middellandse Zee stagneerde de zaak weer. Maar tot overmaat van ramp raakte ook nog één van de 5e machinisten met z'n hand onder de rol van de brandstofpomp, waardoor de hand ernstig werd gewond. Hij verliet de volgende dag in Valletta op Malta het schip en werd naar het hospitaal gebracht voor medische behandeling. De 'Rotula' bleef een pechboot.

Dood aan dek

We maakten daarop vele reises naar Australië en iedere keer als we weer uit Sydney of Melbourne vertrokken waren er weer een paar leden van de bemanning gedrost. Dan werd een stoker gepromoveerd tot kok of een matroos tot bediende . . . Van Auckland naar Thursday Island kregen we halverwege, zo ongeveer ter hoogte van Brisbane, de loods aan boord die ons door de Great Barriere leidde. Tijdens deze tocht hadden we steeds twee of drie albatrossen om ons heen zweven. Albatrossen zijn bijzonder

Vreemde gebeurtenissen op de 'Rotula'



grote zeevogels, die alleen maar op het Zuidelijk Halfrond voorkomen. Bereikt men weer een bepaalde breedtegraad, b.v. 15 à 20 S.B., dan gaan ze weer terug.

De bevaren zeelieden hebben veelal respect voor deze grote vogels. Zo voeren we in de richting van Thursday Island toen ik op een ochtend met Simon Petrus van de achterschip naar de midscheeps liep om het ontbijt te nuttigen. We liepen op de kippenloop en zagen de vleugels van een albatros tegen het midscheeps hangen om te drogen. Wat was er die ochtend gebeurd? Er was een albatros dood aan dek gevallen. Twee van onze bemanningsleden hadden er de vleugels afgesneden om ze als souvenir mee te nemen naar Holland. Je ziet deze vogel niet of nauwelijks in musea.

Simon Petrus hield me staande en zei tegen mij: 'Jakob, dat gaat fout. Je mag me geloven of niet kerel, maar alle zeelui van vroeger waren al bijgelovig. Ook voor wat betreft een albatros. Het geloof zegt namelijk dat als je een albatros dood aan dek krijgt, je weldra een sterfgeval te wachten staat'. We stonden een tijdje stil en keken elkaar aan alvorens we verder gingen om aan tafel te gaan. Toen we op onze vaste plaats aan tafel zaten kwam het gesprek weer op de albatros en Simon Petrus nam het woord: 'Wat er vanochtend gebeurd is, staat me niet aan', zei hij. 'Er gebeurt iets met ons aan boord. M'n vader en grootvader vertelden altijd al: een albatros dood aan dek brengt een sterfgeval aan boord'.

De kapitein, hoofdmachinist en 1e stuurman bleven nog even aan tafel zitten napraten en kapitein Swart besloot om de vleugels op te ruimen en overboord te laten zetten.

De 1e stuurman stelde zich in verbinding met de bootsman. Er werd een juten zak opgezocht waar de beide vleugels in werden gestopt met een oude uitlaatklep uit de machinekamer erbij en dichtgebonden werd het geheel netjes overboord gezet. De zaak leek hiermee te zijn afgedaan en er werd verder niet over gesproken. Wel waren de kapitein en de hoofdmachinist een beetje onder de indruk van het gebeurde want zij waren namelijk de oudsten met hun 30 dienstjaren en zouden bij terugkeer in Holland met pensioen gaan. We voeren intussen verder. Bij Thursday Island ging de loods

van boord en wij zetten koers naar Soerabaja.

Schreeuw

Enige dagen later kwamen we voor Soerabaja en gingen op de rede ten anker. Het was inmiddels 8 augustus geworden. De loodsvlag werd gehesen en verder was het afwachten. Na enige tijd zagen we een loodsbootje naderen, de touw ladder werd neergelaten en de loods kwam aan boord. Deze had ook de post bij zich, waar natuurlijk reikhalzend naar werd uitgekeken, want Auckland lag al weer een dag of tien achter ons. Na een uur konden we naar binnen en langs de kant. Het was nu ongeveer elf uur in de ochtend en ik was nog beneden toen de post werd uitgedeeld. Terwijl ik ook even mijn post bij de lessenaar had doorgenomen en het voornaamste gelezen, ging ik naar boven om het in mijn hut te leggen om het 's middags nog even rustig verder door te nemen. Na enige tijd ging het bootmansfluitje en was het pikheet. De matrozen begaven zich naar achteren om zich wat te verfrissen voor het eten. Willem, die buiten boord op een stelling aan het schilderen was sprong van de stelling en dook in zee, om voor het eten nog even te gaan zwemmen. Plotseling een schreeuw: 'Help!' Twee matrozen die nog op de stelling stonden sprongen toe om hulp te verlenen. Van dek af sprong er ook één overboord. Even stilte en toen vormde zich een rode plek in het water. 'Help!', wordt er aan dek geroepen. 'Man overboord. Sloep in 't water. Daar in het rode bloedspoor komt er een omhoog'. Een ander zwom er naar toe. De telefoon ratelde beneden. Ik nam hem op. Order. Stoom aan dek bij. Voor en achter. Man overboord. Begrepen. Ik rende naar de stookplaats en zei tegen Fokke, een stoker uit Muntendam: 'Stoom aan dek voor en achter. Willem overboord, een ongeluk'. Terwijl we de afsluiters langzaam open draaiden en water aftaptten, zei Fokke:

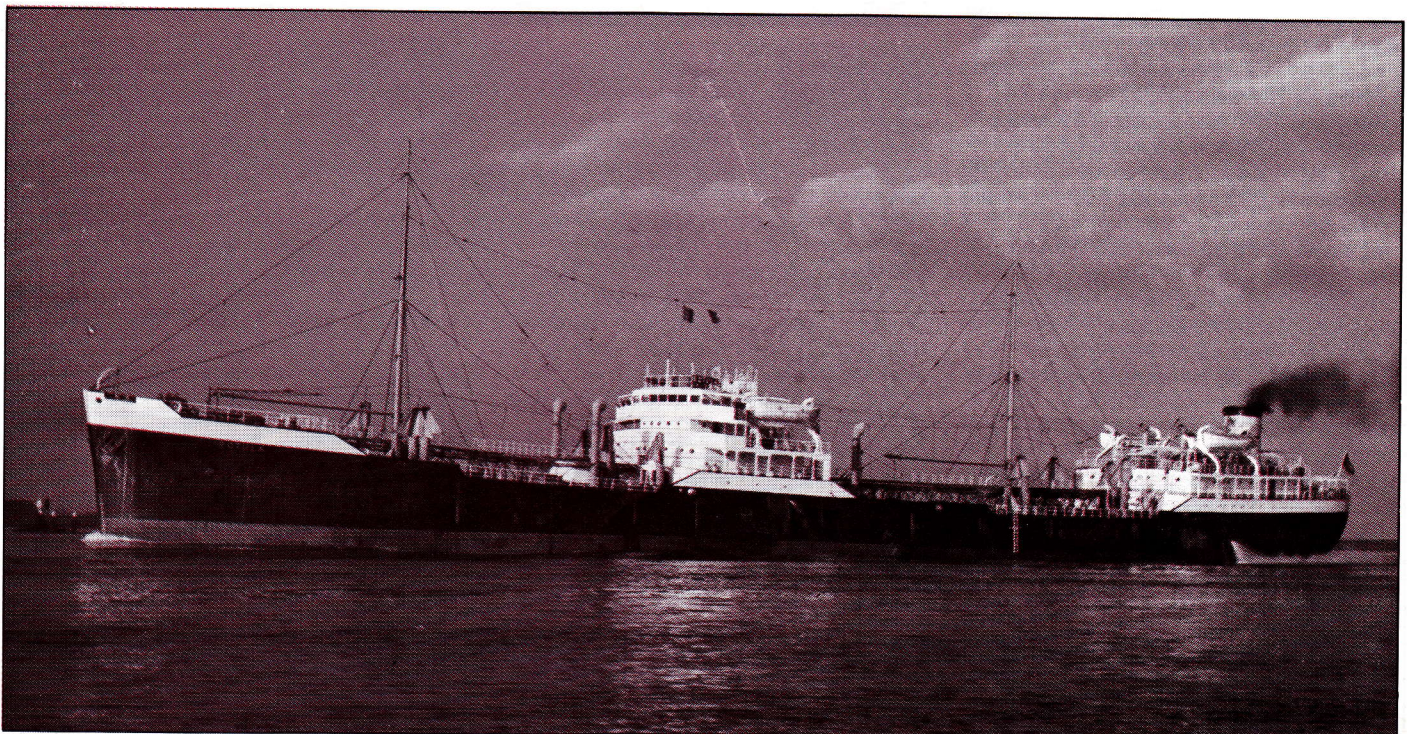
De 'Rotula' op de Nieuwe Waterweg, richting zee

'Wat doet hij ook in 't water hier. Het stikt hier van de krokodillen'. De achteruit-motorsloep was intussen tewater gelaten bemand met de derde stuurman en een vijfde machinist. De drie anderen hadden Willem te pakken, de sloep kwam er bij en de paniek was groot, zowel aan dek als in het water. 'Kom er uit', werd er geschreeuwd en de drie in het water probeerden zo snel als ze konden uit het water in de sloep te komen. Daarna werd Willem in de sloep gehesen, meer dood dan levend. Hij werd in de sloep gelegd. Een boven- en onderbeen ontbrak. Er kwam geen druppel bloed meer uit. Hij keek er nog naar, sloot vervolgens zijn ogen en zijn laatste woorden kwamen over z'n lippen: 'Ik ga dood'. Paniek, schrik en wat zoal niet, ging door de bemanning. De kapitein en de loods besloten langs de kant te gaan en gaven order aan de stuurman in de sloep om te volgen. Langs zij gekomen, lag de sloep even later ook achter ons. Een ambulance was ook al gearriveerd, nam het slachtoffer over en zorgde voor verder vervoer naar het hospitaal.

Laatste groet

Van eten kwam niets meer. Grote consternatie onder de bemanningsleden. Er werd van alles gezegd. De een sloeg zich voor het hoofd, de eerste stuurman schonk de ene borrel na de andere, de gekste dingen hoorde je zeggen. Vanaf de wal werden de slangen aangekoppeld en de laatste 3000 ton lichte benzine werd gelost met stoom van de wal. Onze ketels gingen uit, evenals de fornuizen in de kombuis. De sloep werd naast ons gelegd, op halve hoogte gehesen en daar bleef hij eerst hangen want een ieder was moe en wenste tot zichzelf te komen. De mensen die in de sloep zaten, konden maar amper op hun benen staan en vielen neer op de bank tegen het machinekamerschot. Daar schonk de bootsman een borrel in en die middag en avond stond natuurlijk in het teken van hetgeen zich die dag had afgespeeld.

's Avonds stonden we aan dek tegen de railing en zagen schuin achter ons de Marine Sociëteit 'Modderlust'. De lust ontbrak om er heen te gaan. De andere morgen kwamen ze mij vragen of ik met nog twee anderen, alvorens de begrafenis plaats zou vinden, mee wilde gaan naar het ziekenhuis voor identificatie van het slachtoffer. Die ochtend werden we met z'n drieën opgehaald. Eerst naar het hospitaal, waar Willem in zijn kist lag, met de zwarte verfspetters nog op het gezicht. Daarna hebben we hem begeleid naar zijn laatste rustplaats op Soerabaja. Een geestelijke voerde het woord, evenals een vertegenwoordiger van de Maatschappij en wij lieten een schep aarde in het graf neer als laatste groet. Er werd weinig gesproken en ik dacht na over wat er de laatste week was voorgevallen. Wij gingen met elkaar naar Hotel Hellendoorn, waar we nog iets gingen drinken en eten, alvorens weer aan boord te gaan. Bij terugkeer in Holland voeren we de Nieuwe Waterweg op naar Rotterdam met de vlag halfstok, ten teken dat we een sterfgeval aan boord hadden gehad tijdens de reis van tien maanden. Een dode albatros aan dek brengt ongeluk. Louter toeval of niet?





Onmisbare bijdrage van koopvaardij

'Nederland levert met ongeveer 2,5% van de deelnemende schepen en ongeveer 8% van de waarnemingen een relatief belangrijke bijdrage. Een bijdrage die onmisbaar is voor meteorologische diensten over de gehele wereld, zowel voor de Pacific als de Atlantische Oceaan', aldus drs. J. F. Scherpenhuizen, Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, waaronder het KNMI ressorteert. Hij stond wat langer stil bij een heel klein randgebiedje van de oceaan dat nog geen 2 promille van de wereldwateroppervlakte uitmaakt: de Noordzee. Een zee die voor de Nederlanders altijd zowel een vriend als een vijand is geweest. Een bron van leven enerzijds, een bedreiging ervan anderzijds. Als vriend kennen we zijn beste kwaliteiten: de visgrond, de bron van nieuwe energie: gas en olie. Als vijand kennen we hem ook maar al te goed om Heyermans te parafaseren: de vis is in het verleden door de Hollanders duur betaald. 'Het weer', aldus de Staatssecretaris, 'maakt de Noordzee vriend of vijand. En informatie over het weer en de omstandigheden van de zee is altijd een belangrijk gegeven. De schepen zijn groter geworden, Rotterdam heeft om toegankelijk te blijven een Eurogeul nodig en een verkeersleiding die ook diepstekende schepen veilig binnenloodst. Van het KNMI wordt verwacht dat het nauwkeurige informatie geeft. Wat is de toestand van de zee, hoe is de deining, wat zijn de vooruitzichten voor de komende uren en dagen?' Het KNMI kan zijn taak uitvoeren, mits het tijdig de waarnemingen krijgt die daarvoor nodig zijn. Dat wil zeggen de waarnemingen van land en van de zee. Van de Noordzee maar ook van de oceanen om zowel het heden te kunnen

Op 30 oktober jl. vond in het Congrescentrum Engels in Rotterdam de tweejaarlijkse uitreiking plaats van onderscheidingen en beloningen aan zeevarenden die zich verdienstelijk hebben gemaakt voor de meteorologische beveiliging van scheep- en luchtvaart. Tien van onze collega's en ex-collega's (thans gepensioneerden) kwamen in aanmerking voor een zilveren medaille of een anaroid barometer. In enkele gevallen waren de betrokkenen op zee en namen familieleden de bliken van waarding in ontvangst.

signaleren als om komende ontwikkelingen te kunnen verwachten. Deze waarnemingen worden op verschillende manieren ingezameld. Nieuwe technieken worden gebruikt. Van de ontwikkelingen op het gebied van satelliet-waarnemingen is het einde nog niet in zicht. En in het kader van een Europees consortium worden sinds een jaar door Nederland, samen met andere West-Europese partners, automatische waarnemingsboeien ingezet op de Atlantische Oceaan ten zuiden van IJsland. Het succes van deze boeien, die via de satelliet hun waarnemingen doorzenden betekent dat het consortium de activiteiten naar elders op de oceaan gaan uitbreiden. 'Zou u ooit op zee een gele boei zien drijven, gemerkt 'ODAS' en met de woorden 'don't touch me', dan kunt u die inderdaad met rust laten. Het is een onderdeel in het systeem waarvan u deel uitmaakt', aldus de heer Scherpenhuizen. Hij eindigde zijn toespraak met de woorden 'U, heren gezagvoerders, stuurlieden en radio-officieren, doet die waarnemingen in

een groot verband. Uw waarnemingen zijn onmisbaar bij de weersverwachting over vele landen en zeeën. Maar het moge u duidelijk zijn geworden dat wij hier van uw waarnemingen een optimaal gebruik proberen te maken. Ik hoop dat u zich daarvan kunt overtuigen elke keer dat u – van verre – uw thuishaven, ons land, binnenloopt.'

Medailles en beloningen

Vervolgens reikte hij de medailles en beloningen uit. De (gepensioneerde) gezagvoerders W. Croes, J. Klein Roseboom, K. Poort van Ingen, W. Welbie en J. van der Zouwen ontvingen de zilveren medaille. De stuurlieden D. Dankaart, G. J. C. van Eeten, J. A. Koenraad en T. H. Tromp kregen een anaroid-barometer toegekend. Door hun verblijf op zee kon niet iedereen persoonlijk aanwezig zijn. Zij lieten zich door een familielid vertegenwoordigen.

Tevens hield de hoofddirecteur van het KNMI, dr. H. M. Fijnaut, een toespraak waarin hij de relatie van de meteorologie en de zeevaart aanscherpte. 'De medewerking van de koopvaardij bij het verkrijgen van meteorologische waarnemingen van de oceanen was en is nog steeds onmisbaar'. Met het ter beschikking komen van betrouwbaarder verwachtingen voor meerdere dagen vooruit, in het bijzonder die van het Europees Centrum voor Weersvoorspellingen op Middellange Termijn is de kwaliteit van deze dienstverlening verder gestegen. Bovendien behoort het nu tot de mogelijkheden de dienstverlening – thans alleen op de Noordatlantische Oceaan – binnen niet al te lange tijd uit te breiden naar andere zeegebieden.

EEN NEDERLANDSE GAST BIJ HUWELIJK VAN MISS PARK

Het behoort tot een grote uitzondering als een buitenlander wordt uitgenodigd bij een huwelijksvoltrekking in Korea aanwezig te zijn. En zeker niet als zo iemand nog maar korte tijd in Korea is en bruid en bruidegom heel oppervlakkig kent. Toch overkwam dit onze gezagvoerder H. van Slegtenhorst die in verband met de bouw van onze nieuwe LR's in Ulsan verblijft. Hij laat trots een album met foto's zien die hem herinneren aan deze uitzonderlijke belevenis. 'Ja, ik vond het een grote eer om zo iets mee te mogen maken', zegt hij, terwijl we het album doorbladeren.

Een aantal STBV-collega's bevindt zich in Ulsan waar onze LR's worden gebouwd. Het zijn kantoorfunctionarissen die, samen met het nieuwbouw-team van Shell International Marine, de bouw begeleiden en vlootcollega's die mettertijd op de schepen gaan dienstdoen en er zich nu mee vertrouwd maken. Het gezelschap is ondergebracht in Hotel Diamond dat pal tegenover de ingang van de werf ligt. Een staf van Koreaans personeel zorgt ervoor om het verblijf van de gasten zo prettig mogelijk te doen verlopen. Het hotel is doorgaans geheel bezet omdat ook tientallen mensen van andere rederijen, die bij Hyundai schepen laten bouwen, er hun intrek hebben genomen. In de diverse restaurants lopen veel Koreaanse dienstertjes. Vriendelijke meisjes die met hun paar woorden Engels uitstekend raad weten. Er ontstaan wel eens misverstanden over een bestelling maar daar komt men altijd wel uit. Vooral de Nederlanders staan in een goed blaadje

Natuurlijk moest gezagvoerder Van Slegtenhorst op de foto met Miss Park worden vereeuwigd



omdat ze altijd wel een praatje hebben en het personeel vriendelijk tegemoet treden.

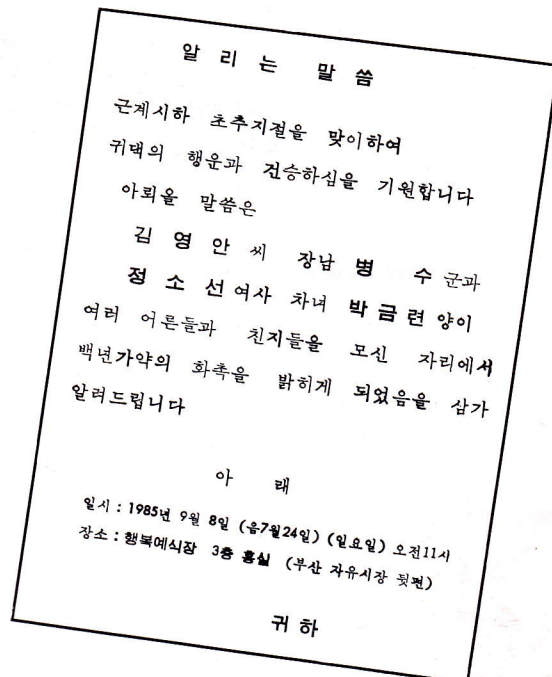
Uitnodiging

Zo kwam gezagvoerder Van Slegtenhorst in gesprek met één van de serveersters in de coffeeshop van het hotel. Zij vertelde dat ze ruim drie jaar geleden in Diamond was begonnen maar over veertien dagen stopte met werken omdat ze ging trouwen met een jongeman die ook tot het personeel behoorde. Zij hadden elkaar op het werk leren kennen (zoals wel vaker voorkomt natuurlijk, ook in ons land). Miss Park, zo heette het meisje, vertelde honderduit over de belangrijke stap die ze als 23-jarige ging doen.

Maar wie schetst de verbazing van Van Slegtenhorst ('Mister Hugo' voor het hotel-personeel) toen hij een aantal dagen later een uitnodiging ontving om bij het huwelijk aanwezig te zijn. Er moest wel een nadere explicatie over de inhoud van de trouwkaart worden gegeven voordat hij precies begreep wat de bedoeling was . . .

Onvergetelijke dag

De trouwdatum was zondag 8 september in Pusan. Dat ligt ongeveer twee uur met



De tekst van de trouwkaart moest wel met behulp van anderen worden ontcijferd . . .

de auto van Ulsan. Miss Park woonde daar maar zou na haar huwelijk met haar kersverse echtgenoot naar een flat in Ulsan verhuizen. In overleg met de STBV-collega's werd afgesproken dat, in geval er op de 8e werkzaamheden op de werf moesten worden verricht, deze door een ander zouden worden waargenomen. Om 8 uur 's morgens reed Van Slegtenhorst, samen met twee collega's van de bruid, naar Pusan. De huwelijksvoltrekking was om 11 uur in 'Hang Bok', een gebouw waar elk half uur in vier verschillende zalen een huwelijk wordt gesloten. De wederzijdse ouders en familie en vrienden van bruid en bruidegom, ongeveer 150 in totaal, moeten ongetwijfeld vreemd opgekeken hebben om 'een vreemde' bij de genodigden te zien, maar vriendelijk en gastvrij als de Koreanen zijn, vormde dit geen enkel probleem.

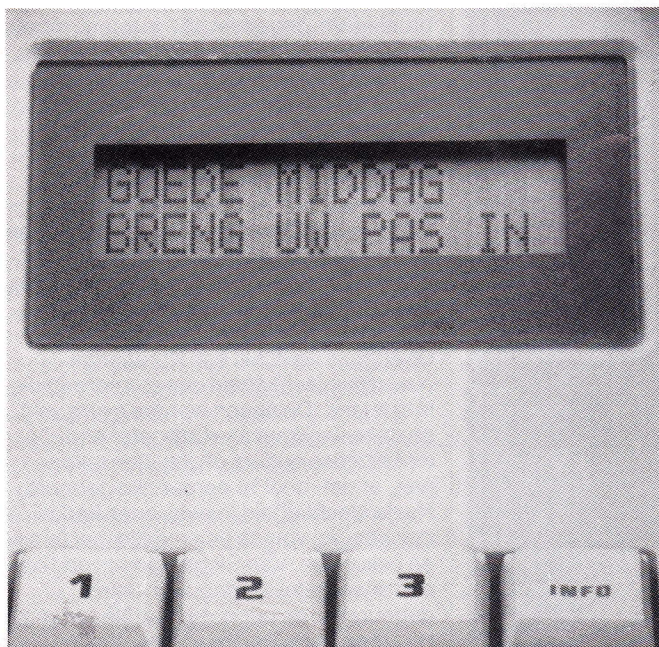
Van hetgeen gezegd werd door de ambtenaar van de burgerlijke stand begreep Van Slegtenhorst uiteraard geen sylabe maar uit de handelingen en een summere vertaling door de bedrijfsleider van het Diamond Hotel was het niet zo moeilijk de ceremonie te volgen. Overigens verschilt een Koreaanse huwelijksplechtigheid niet zo veel met die in ons land. De ringen worden gewisseld en de huwelijksakte wordt getekend. De wederzijdse ouders of getuigen tekenen niet, of dat moet al eerder zijn gebeurd. Na de plechtigheid (er was geen kerkelijke inzegening) volgde een etentje met familie en bekenden. Van Slegtenhorst vond het een onvergetelijke dag. Een uniek gebeuren in de ogen van een Nederlander. Hij zal de hartelijkheid en spontaniteit van de Koreanen niet licht vergeten!

SCHOON SCHIP

Benzine op de card

Elektronisch betalen met giro- of bankpasje blijkt toch een ingewikkelde zaak. Het kostte Philips twee jaar ontwikkelingswerk, voordat dit bedrijf een betaalautomaat kon leveren die door TNO fraudebestendig werd bevonden. Vanaf begin november jl. staan deze automaten op 84 bezinestations, waaronder 26 van Shell, in de regio Eindhoven-Tilburg en gaat de meest grootschalige proef ter wereld met elektronisch betalen van start. De proef is een gezamenlijk initiatief van de banken, Postgiro/RPS en de negen oliemaatschappijen in Nederland en zal ongeveer een jaar duren. Nieuwe bank- en giropasjes voorzien van een magneetstrip, moeten het elektronisch betalen mogelijk maken. Zo'n 200.000 houders van een giro- en nog eens 300.000 houders van een bankrekening in de regio Eindhoven-Tilburg worden direct geïnformeerd over de nieuwe wijze van betalen. Deze regio werd als proefgebied gekozen omdat de aanwezigheid van de betrokken financiële instellingen

vrij nauwkeurig overeenkomt met het landelijke beeld. Voor mensen van buiten de regio Eindhoven-Tilburg, maar die wel regelmatig in dit gebied tanken is het handig een pasje met magneetstrip aan te vragen. De magneetstrip bevat informatie, waaronder het rekeningnummer en de toegestane financiële bestedingsruimte. De gebruiker moet daaraan op de betaalautomaat een persoonlijke code (de zogenaamde PIN-code) toevoegen. Het pasje, de gegevens op de magneetstrip en de PIN-code dienen voor het in werking stellen van de betaalautomaat. De service-medewerker van het benzinestation maakt via zijn eigen terminal het totaalbedrag van het tanken en andere inkopen zichtbaar op de betaalautomaat. Is de klant het met het bedrag eens, dan toetst hij de ja-toets in en de betaling is verricht. De betaalautomaten staan in directe verbinding met de computer van de giro en die van de gezamenlijke banken, die ervoor zorgen dat het bedrag automatisch van het tegoed van de rekeninghouder wordt afgeschreven en vanzelfsprekend tegelijkertijd wordt bijgeschreven op de rekening van de pomphouder. Banken en giro hebben elk een bedrag van circa 8 miljoen gulden



geïnvesteed in de proef, voornamelijk in de computers. Philips kostte de proef tot nu toe zo'n 10 miljoen. De betaalautomaten kosten elk 10.000 gulden en worden betaald door de oliemaatschappijen. Zij nemen ook eenderde van de ontwikkelingskosten voor hun rekening. Voor de aanvragers van een giro- of bankpasje hebben al deze bedragen geen consequenties: de pasjes zijn gratis.

Van de Vereniging Maritiem Gezinscontact kregen wij het verzoek onderstaand bericht op te nemen.

'Leden en bestuur van de Vereniging Maritiem Gezinscontact wensen aan allen die betrokken zijn bij het maritiem gebeuren en waar zij zich nu ook bevinden: PRETTIGE FEESTDAGEN, EEN GOED 1986 EN BEHOUDEN VAART

De V.M.G. is een algemene vereniging, niet gebonden aan rangen of standen, politiek of religie.

De V.M.G. wil een ontmoetingsplaats zijn voor alle gezinnen die bij het maritiem gebeuren betrokken zijn, zowel in de grote- als de kleine handelsvaart, de sleepdienst, de bagger, de offshore, de binnenvaart enz.

De V.M.G. is samengesteld uit groepen die over het hele land zijn verspreid. In die groepen ontmoeten de leden van de V.M.G. elkaar geregeld tijdens groepsbijeenkomsten en ervaren daar dat zij allen in het zelfde schuitje zitten en dat zij zonder veel woorden begrip hebben voor elkaars gezinssituatie. De V.M.G. houdt jaarlijks in de maand maart de algemene ledenvergadering. Daar kan elk lid haar/zijn woordje doen. De V.M.G. heeft een landelijke contactpersoon die altijd bereid is leden en belangstellenden informatie te geven.

De V.M.G. is er ook voor U!!!
Landelijk Contactpersoon:
Jeanne Pietersen
Boudewijndonk 17
4707 VZ Roosendaal.
tel. 01650-37002'

De Shell Bedrijvengids is uit!

ROTTERDAM – Terwijl het 80.000 Stratenboek nog steeds per tientallen tegelijk over de toonbank vliegt, ligt er sinds kort een spiksplinternieuwe wegwijzer in de Shell shops. De Shell Bedrijvengids met meer dan 100 plattegronden van de industrieterreinen van 25 grote Nederlandse steden en een register van meer dan 10.000

bedrijven, is herkenbaar aan de blauwe kaft. Iedereen weet dat je op een industrieterrein zo mogelijk nog sneller verdwaalt dan in een stad. De niet altijd even duidelijke straatnummers, de vele bouw- en verbouwactiviteiten, ver uit elkaar liggende gebouwen vragen om duidelijke plattegronden die vooral up to date zijn. Dit laatste is ook van belang i.v.m. het grote aantal mutaties op industrieterreinen (overnames, faillissementen, etc.) Vandaar dat er zo mogelijk iedere 1 à 2 jaar een herziene uitgave van de Bedrijvengids gaat verschijnen. De gids is verdeeld in vier delen. In het oranje gedeelte staan de straatnamen, die voorkomen op de desbetreffende industrieterreinen. Daarachter staan de overzichtskaarten op witte pagina's. De gedetailleerde industrieterreinen zijn afgebeeld in het groene deel. Achter in de gids staan op gele bladzijden het bedrijvenregister met vermelding van branche en telefoonnummer. De bedrijven met meer dan 1.000 personeelsleden staan per stad in dit gedeelte aangegeven. En dit alles samengevoegd in een 360 pagina's tellend boek dat voor f 19,95 van u is.

Vereniging van oud-studenten

De School voor Scheepwerktuigkundigen in Rotterdam zoekt oud-studenten die belangstelling hebben voor een 'Vereniging van oud-studenten' waarbij de interesse uitgaat naar contact met een zo breed mogelijk technisch vlak uit alle opleidingen. Inlichtingen en/of aanmeldingsformulieren kunnen aangevraagd worden bij dhr. de Steur, Hogere School voor Scheepswerktuigkundigen, Willem Buytewechstraat 45, 3024 BK Rotterdam.

Kerstfeest op Zee

De dames van het Comité Kerstfeest op Zee zijn al weer vele maanden druk in de weer om de traditionele kerstpakketten samen te stellen voor de zeevarenden. Ruim 400 schepen met zo'n zeven à acht duizend opvarenden ontvangen jaarlijks, rond de Kerst, een pakket als blijk van medeleven van de wal met hen op zee. Ieder pakket bevat een geluidsband en een passend geschenk. Ook H.M. de Koningin stelt elk jaar een aantal kerstpakketten beschikbaar. De dames van het Comité, die geheel belangeloos het vele werk van het samenstellen en het inpakken verrichten, verdienen alle lof!

SCHOON SCHIP

Dank

Om er zeker van te zijn dat ik niemand ben vergeten, vanaf deze plaats iedereen die heeft 'meegeholpen' aan mijn afscheid aan boord m.s. 'Cinulia' hartelijk dank, het gaat U goed.

J. W. van Wegen

Reünie

Van de School voor Zeevaart en Techniek in IJmuiden kregen wij het verzoek het onderstaande bericht aan U door te geven.

'Dit jaar is het 80 jaar geleden dat de school voor Zeevaart en Techniek werd opgericht.

Toentertijd, 1905, opgericht als visserijschool is zij nu een lagere- en middelbare beroepsopleiding voor de zeevaart.

Deze leiden respectievelijk op tot scheepsgezel, scheepswerktuigkundige- en stuurman voor de kleine handelsvaart.

Begon de school aan het begin van deze eeuw met 14 leerlingen, tegenwoordig worden onze gebouwen aan de Havenkade en het Gijzenveltplantsoen bevolkt door zo'n 600 leerlingen, incl. de avondopleidingen, en heeft het docentencorps zich vertienvoudigd tot ruim 40 personen.

Binnen afzienbare tijd hopen wij

deze 640 mensen een leer- en werkplaats te kunnen bieden in een nieuw gebouw bij het Sluisplein te IJmuiden. De plannen hiervoor zijn volledig rond. Wij wachten slechts op een financieel groen licht, te geven door staatssecretaris Mevr. N. Ginjaar-Maas. U begrijpt dat wij met deze geschiedenis en de verwachte toekomst het heel leuk zouden vinden nog eens de oud-medewerkers binnen de muren van ons hoofdgebouw aan de Havenkade te ontvangen.

Om dit laatste mogelijk te maken organiseren wij op vrijdag 13 december 1985 een reünie voor al diegenen die op wat voor wijze dan ook verbonden zijn geweest aan de School voor Zeevaart en Techniek te IJmuiden.

De reünie wordt gehouden in het hoofdgebouw; adres:

Havenkade 55, 1973 AK, IJmuiden, van 16.00-21.00 uur. Wie in die tussentijd met ons de maaltijd wil gebruiken kan dit kenbaar maken door storting van f 20,— p.p. op postgironr. 5068124 t.n.v. P. J. Bakker,

penningm. reünie Zeevaartschool, Havenkade 55, IJmuiden, onder vermelding van het aantal personen. U krijgt dan automatisch een uitnodiging en programma toegezonden.

Diegenen die van bovengenoemde mogelijkheid geen gebruik wensen te maken kunnen zich voor inlichtingen en opgave telefonisch wenden tot

dhr. P. J. Bakker, tel. 02550-31965.

Hopende op een goede opkomst, zodat er weer eens flink bijgepraat kan worden.'

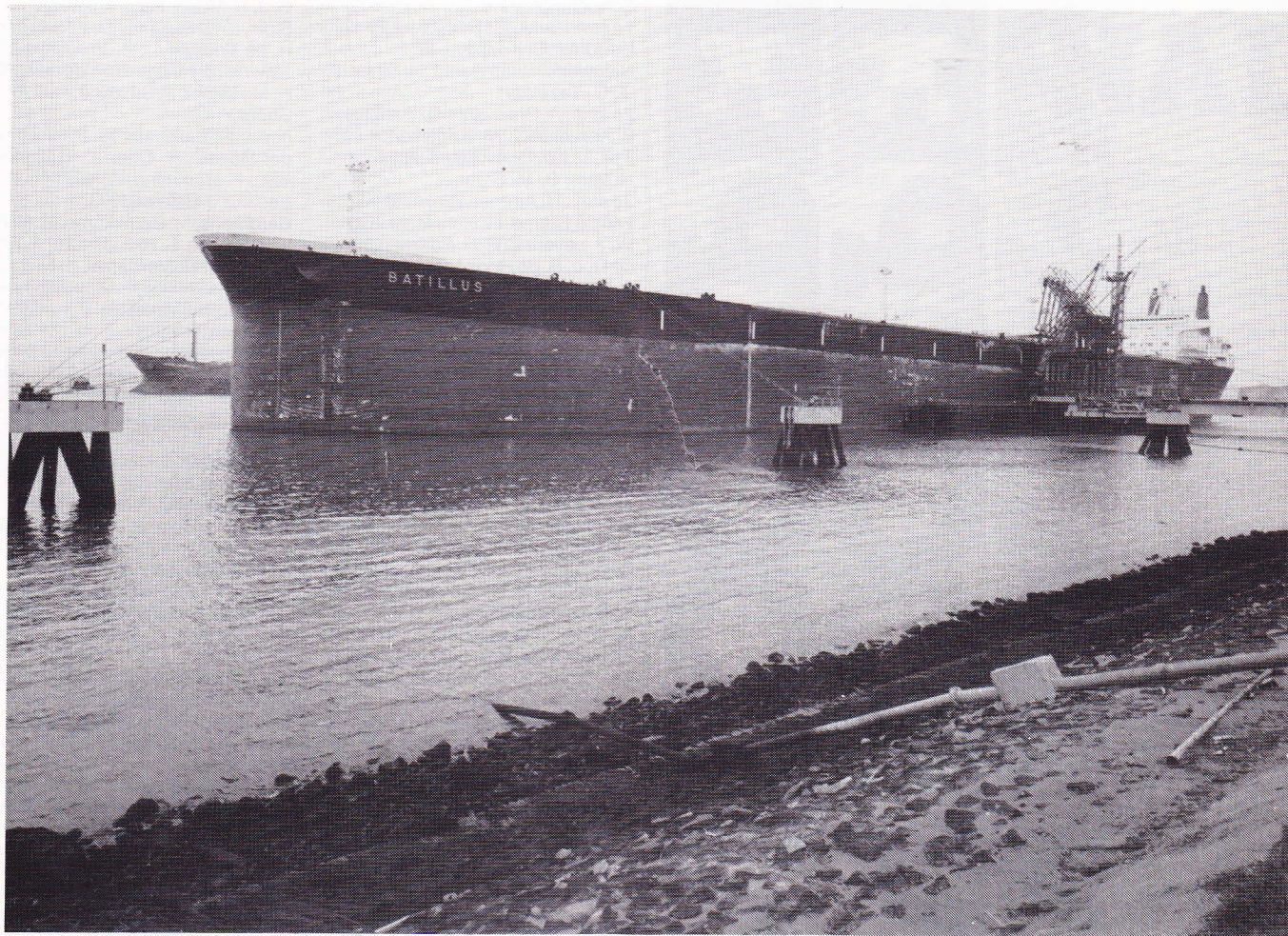
Shell verkoopt twee miljoen ton voor sloop

Binnen een tijdsbestek van slechts enkele weken heeft de Koninklijke/Shell Groep vijf VLCC's en ULCC's voor de sloop verkocht. Het waren vier schepen van Société Maritime Shell, te weten de 'Lucina' en 'Leda' (elk 278.220 DWT) alsmede de 'Batillus' en 'Bellamy' (elk 553.662 DWT). Verder verliet de 'Lottia' (317.207 DWT) de vloot van Deutsche Shell Tanker

Gesellschaft. De vijf schepen droegen weer twee miljoen ton bij aan de 34 miljoen ton tankertonnage die tot november 1985 voor de sloop is verkocht. Een absoluut record. Nog nooit eerder is zo veel gesloopt als dit jaar.

De beide Franse 'B'-klasse giganten vormen, ondanks hun korte leven, nu al een legende. Het zijn de grootste schepen die de Koninklijke/Shell Groep ooit in eigendom heeft gehad.

Er zijn thans nog twee tankschepen boven de 500.000 DWT in de wereld: de Panamense 'Sea Brilliance' (551.051 DWT) ligt sinds april 1983 in een Noorse fjord en de Liberiaanse 'Seawise Giant' (564.739 DWT) fungeert vanaf mei 1983 als opslagschip bij de Cayo Arcas olie-terminal.



VLOOTPERSOONLIJK

Periode 16 oktober 1985 tot en met 15 november 1985

Aflossingen

Gezv.: W. Bosma, P. R. Brunet de Rochebrune, M. Hus, R. Jousma, R. A. Kattenburg Schuler, C. P. Schoenmakers.

1e stm.: D. M. Alderlieste, J. P. Hendriks, B. Koppe, J. W. Nieuwerf, H. van Popta, H. Sieders, D. C. Tazelaar.

2e stm.: A. Breevaart, D. Dankart, B. Kerver, A. L. M. Nagelkerke, L. F. F. T. van Oudvorst, C. A. M. Rovers, B. M. Stubbe.

3e stm.: H. Ammerlaan, A. E. R. van de Griend, H. Hennis, M. Kuyt, W. J. Levering, R. F. Portman, H. de Roo, B. de Roos Nieuwkamp, H. J. M. van der Syp.

4e stm.: E. Barsinghorn, A. M. G. van den Hurk, K. G. E. van Lieshout, R. H. Nagel, F. J. Ringersma, A. D. N. Smith.

sgo.: J. Buren, J. van der Wees. *Stagiair-stuurman.:* T. N. Delno. *hwtk.:* K. L. J. Aertssen, A. J. Baerveldt, G. J. van Eyk, A. P. de Groot, C. H. de Koning, W. G. van der Velden, C. P. de Waard, J. W. van Wegen.

2e wtk.: R. J. Bosman, W. J. M. Braeken, J. D. Compier, A. J. A. de Groot, J. H. M. A. van Jaarsveld, M. Schmidt, A. Sloot.

3e wtk.: H. Waitz.

4e wtk.: E. M. Bosch, M. J. E. van den Broek, R. J. Fortanier, T. de Graaf.

sgo.: H. G. Besselink, M. P. M. Boeren, P. Kees, P. Molendijk. *stag.-wtk.:* H. R. Nobels.

roff.: E. P. M. Smet, M. K. Bierlee, J. Verduyn, C. P. Verschoor, J. H. ter Horst.

wass.: C. G. J. Broeders, C. H. Roozendaal, G. C. Wiegant.

asaw.: D. C. W. van den Berg, R. van den Blom, R. la Grand, J. Dijkstra, E. S. Kovacs, T. G. Loke, E. J. S. Weber.

asv.: L. J. Afink, A. de Baat, R. Bakker, J. A. M. van Beurden, F. W. Bosson, A. van Eijdsden, N. H. van der Geugten, W. Gerritsen, C. F. M. Hartman, W. Kesteloo, F. G. M. van Kleef, J. M. Kools, J. P. de Landes, G. J. H. Muilenberg, J. van der Sluis, L. R. Stevens, C. Vogelzang, H. de Vries, R. J. S. Vrugteman. *saw.:* M. J. Heiligers, P. de Jong, C. H. Moerkerk, F. Smagge, R. B. F. Stroet.

hoyo.: G. Barnhard, W. F. H. van der Moezel, H. Otter, F. Tullmann.

kok.: F. Hamming, A. Vrolijk.

bed.: D. J. Bakker, K. G. Bergmans, M. Bouwkamp, H. H. P. van Koppen, L. H. Stokman, A. R. Tanasale, R. Verberne.

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. 'Acila'

2e stm.: P. A. D. Bouwman, *3e stm.:* A. Bergsma, *4e stm.:* B. F. L. Cloet, *wnd-4e wtk.:* B. J. Krakowczyk.

m.s. 'Acmaea'

wnd-2e stm.: C. J. M. Roels, *4e stm.:* G. Y. Bouma, *2e wtk.:* F. A. M. Vergroesen.

m.s. 'Cardissa'

gezv.: A. J. Bloem, *sgo.:* H. E. Becht, H. J. Pietersma, *saw.:* J. B. W. F. Jansen, R. Ritter, *asv.:* A. van der Windt.

m.s. 'Caurica'

1e stm.: J. Boonstra, R. W. Overdijkink, T. H. Tromp, *2e wtk.:* J. J. Ludekuse, *Kok.:* C. Westbroek.

m.s. 'Cinulia'

2e stm.: J. A. Koenraad, *3e stm.:* L. M. P. Out, *wnd-hwtk.:* J. Kruysse, *2e wtk.:* K. J. Faasse.

m.s. 'Felania'

hwtk.: J. L. van der Rijst, *2e wtk.:* M. F. Koens, *sgo.:* J. B. A. Heerbaart, *saw.:* R. A. J. W. Coppens, H. Sandifort, R. van

Zomeren, asv.: R. E. Hubbard, L. T. A. C. Roodakker, bed.: F. A. Jager.
m.s. 'Felipes'

2e stm.: C. J. van Essen, 3e stm.: T. Barth, J. de Boer, 3e wtk.: P. E. Statema, asaw.: R. de Jong.

m.s. 'Ficus'

gezv.: C. Vlas, 3e stm.: W. M. de Bruyn, hwtk.: C. H. J. van Dijk, 2e wtk.: P. Stachelhausen, roff.: M. H. B. Roobol, saw.: F. Bak, M. M. Martens, asv.: S. H. J. Gieling, P. M. Hendriks, hovo.: J. L. Menger, bed.: A. Berrevoets, A. Scheffer.

m.s. 'Fossarina'

wnd-gezv.: J. Baard, 2e stm.: B. Crum, hwtk.: H. Buiten, wnd-4e wtk.: J. C. Paul, saw.: E. P. Kesauly, H. van der Laaken, asv.: L. A. Douma, G. Hendrikse, A. A. O. Schenk, J. H. Spaans, A. L. P. Valkering, G. A. Vermeer, hovo.: J. M. C. Verjans, kok.: J. Boelee.

m.s. 'Fossarus'

gezv.: G. M. Schipper, 2e stm.: P. C. Mink, 3e stm.: E. Hogkamer, H. J. Otte, hwtk.: C. G. Pusch, roff.: J. C. J. M. Nederpelt, hovo.: J. R. L. van Toornburg, bed.: E. Bottenberg, A. J. J. Ceelen.

m.s. 'Fulgur'

1e stm.: M. F. D. Becx, 4e stm.: J. D. C. Plug, 2e wtk.: J. L. de Bondt, 4e wtk.: A. B. M. Bokkers, saw.: J. L. Kruiswegt, asv.: H. S. Elia, M. R. Muller.

m.s. 'Fusus'

2e stm.: K. P. Cupido, 4e stm.: M. A. Nanloy, saw.: P. C. Groen, asaw.: H. van der Jagt, bed.: C. Toet, A. M. M. Wintjens.

m.s. 'Niso'

hwtk.: J. B. van Haaster, wnd-4e wtk.: A. F. den Hengst, vakm. I.: F. Otero Lago, saw.: J. L. Seoane Fervenza, J. Soage Vieitez, J. Soage Avendano, A. Sotelo Barroso.

s.s. 'Ondina'

2e wtk.: L. F. Kruyt, wass.: J. de Gans, A. O. Koetje.

m.s. 'Sarda'

3e stm.: R. Koers, roff.: J. Gerritsen.

m.s. 'Solaris'

roff.: D. J. Hage, saw.: G. Buys, B. R. M. Metzelaar, asaw.: M. Bosje, P. W. Buhler, asv.: J. P. W. Dallmeijer, M. H. Grootveld, M. Kumentas, J. J. van Triet, hovo.: R. A. de Lange, kok.: H. Domselaar, bed.: J. A. Small.

m.s. 'Spectrum'

sgo.: A. M. H. Vossen, 2e wtk.: H. J. Lammertink, wass.: J. Pronk, Q. A. P. de Wit.

m.s. 'Stellaris'

gezv.: O. A. van Druten, roff.: A. de Jager, hovo.: J. G. Volleberg.

m.s. 'Stellata'

gezv.: H. van Slegtenhorst, 1e stm.: A. van Leeuwen, sgo.: J. R. N. de Bode, hwtk.: F. Bakker.

m.s. 'Tagelus'

2e stm.: A. Leffers, roff.: H. E. Haalmeijer.

s.s. 'Zafra'

1e stm.: J. G. Wientjes, hwtk.: H. L. de Koning, wass.: H. Klijnstra.

Gehuwd:

12.10: L. J. W. Broenink, hoofd voeding, met Mw. I. Gomes Batista;
29.10: J. Klemann, 2e wtk, met Mw. R. E. Stokman;
31.10: J. Hofman, saw, met Mw. R. Bte Moho Noor;
08.11: H. Kammenga, alg. sch. vakman, met Mw. T. Mulder;
14.11: A. C. Kleyn, 5e wtk, met Mw. A. Mos;
15.11: J. F. Boers, wachtassistent, met Mw. E. Swennenhuis;

Geboren:

16.10: Natalia Serena, dochter van A. Verbunt, bed/kok, en Mw. M. W. Verbunt-Klaassen;

31.10: Cornelis Arnoud, zoon van J. A. Louws, wnd. 4e wtk, en Mw. J. J. A. Louws-Blaasse;

Uitdienst getreden:

S. G. O.: G. J. Holtzer;
3e stm.: A. R. Pieters Graafland;
3e wtk.: R. Romijn;
4e wtk.: P. Hesselink
sch. gezela/w.: D. Hensen, J. Dijkstra;
aank. sch. gezela/w.: E. S. Kovacs;
bediende: L. H. Stokman;

Met pensioen:

gezagv.: J. Klein Roseboom, P. Snel, G. Verbrugh, F. A. Visser;
hwtk.: J. J. F. Reitsma, J. Visser, A. J. G. Weitzel;
3e wtk.: H. E. Daniels;

Overplaatsingen:

3e wtk.: M. W. M. van der Burgh – N.A.M.;
3e stm.: J. Ghysels – S.N.R.;
3e wtk.: P. R. Schol – S.N.R.;
wass.: H. Brouwer – S.N.C.;

Wederom indienst getreden:

3e wtk.: M. Kik;



Terug van tijdelijke tewerkstelling

04.11.85: G. J. B. Hartman (DFMO), ex CSM

Interne overplaatsing

14.10.85: B. C. Knoester (van DFP/1 naar DFP/6)

Overplaatsingen

01.11.85: Mw. J. M. van Heusden-van Wolde (DFF/5), naar KSEPL
01.11.85: P. J. J. van Mackelenbergh (DFP/1), naar SIPM
04.11.85: Mw. C. M. J. van der Valk (DFP/6), naar Shell Nederland B.V.

Gehuwd

17.10.85: P. W. J. Hageraats (DFP/1) met Mw. E. M. Koot (DFP/4)

Overlevingsweekend 'finance' in de Ardennen

Op vrijdagmiddag 25 oktober j.l. reisde de vrijwel voltallige kantoorafdeling DFF/1, inclusief aanhang, naar de Ardennen voor een aangepast 'overlevingsweekend'. De timing was perfect, want het zou het hele weekend zonnig blijven en met het verkleuren van de bladeren was de natuur op zijn mooist. De 19 deelnemers werden ondergebracht in de uitstekende accommodatie van het 'Outdoor Centre', een organisatie die gespecialiseerd is in het arrangeren van sportieve weekends tegen uiterst gunstige prijzen.

Na aankomst werd eerst uitgebreid geborrelt bij open haardvuur waarna het avondeten, uiteraard inclusief Belgische frieten, werd verorberd. Tegen 9 uur 's avonds werd het echter serieus, want het eerste programma-onderdeel was aan de beurt: een nachtelijke dropping.

Op hol geslagen stieren

Na een korte busrit werd de groep middenin een donker bos afgezet, met als enige uitrusting enkele kompassen, zaklantaarns en een summiere routebeschrijving (richting kroeg hetgeen uiteraard positief was). Jan van Noort werd tot aanvoerder gebombardeerd waarna de kolonne zich in beweging zette. Langs de route waren met ruime tussenpozen reflektoren aangebracht die als controlepunten fungeerden. Wat volgde was een tocht dwars door bossen, kreupelhout, beken en weilanden en veel zwaarder dan iedereen had verwacht. Enkele dames bleven halverwege met hun haar vastzitten in doornstruiken, terwijl iets later Jan van den Berg tot z'n knieën in een moeras wegzakte. De spectaculairste momenten beleefden echter Peter Poot,

Ieke Sonneveldt en Godert Tegelberg, die meenden een verkorte route via een weiland te moeten volgen. De aanwezige stieren (of waren het koeien?) bleken minder enthousiast over dit plan, sloegen op hol en zetten de achtervolging in waarna het drietal financiële experts zich ternauwernood over het prikkeldraad konden redden. Uiteindelijk slaagde de hele groep

aan een groep een onbekend woord duidelijk maakt, bv. het woord 'Organisator'. Naarmate de avond vorderde en het wijngebruik steeg, daalde weliswaar het niveau, maar dat bevorderde alleen maar de stemming.

Bergklimmen en 'abseilen'

Zoals zo vaak kende ook dit gezelschap



er echter in binnen zeer redelijke tijd het eindpunt van de tocht te bereiken.

Wildwatervaren en 'hints'

Na een verkwikkende nachtrust en een prima ontbijt ging het gezelschap weer de bus in, richting Luxemburg voor het wildwaterkanoën. Na een korte instructie van weekend begeleider Aad stapten we in de 2-persoons kano's waarna de wilde tocht van 18 km begon. Aad had vooraf overigens de verwachting uitgesproken dat er toch wel enkele kano's om zouden gaan, hetgeen de spanning deed toenemen. In werkelijkheid bleek de rivier ten gevolge van de geringe regenval van de laatste tijd niet zo onstuimig en bleef de schade beperkt. Hans Koopman beleefde een kritisch moment toen hij op de rotsen liep en niet meer los kon komen (gelukkig heeft hij meer verstand van boekhouden). Na een schitterende tocht bereikten we in ca. 4 uur de finish. Jan van den Berg werd tot winnaar uitgeroepen, ondanks enkele protesten. Voor de avond stond het van de televisie bekende spel 'Hints' op het programma; de bedoeling van het spel is dat iemand door middel van gebarentaal binnen 3 minuten

een aantal waaghalzen: 7 heren en een dame(!) besloten op zondag te gaan bergklimmen. Leider Aad stelde voor eerst een paar 2e en 3e categorie bergjes te pakken: op je gympies op richeltjes van amper 5 cm tientallen meters steil omhoogklimmen leek ons net zo onmogelijk als de 'Niso' de Vecht opzeulen, maar onder het motto 'alles kan als je maar wilt' werd het karwei geklaard. Daarna op naar de 1e categorie, een steile 90 wand, waarlangs we een voor een met bonkend hart naar boven klauterden, let wel, nu veilig verankerd aan een tros! Ook het 'abseilen' (dalen) bleek erg spectaculair, want je springt als een veer tegen de helling terwijl je de touwen laat vieren. Iedereen was het er over eens: dit met touwen klimmen, al was het dan nog geen Mount Everest, geeft een geweldige kick.

Tegen drieën werd de terugtocht naar Nederland ingezet, waarna het weekend halverwege op passende wijze werd afgesloten met een diner in 'Princeville' (veel, goed, goedkoop). Tot slot complimenten aan de organisator van dit fantastische weekend, Frank van der Bas!

