

# schip en ka

juli 1978



## Wanneer word ik afgelost?

Het aflossen van onze officieren voor verlof gaat in een aantal rangen al enige tijd niet zo vlot als wij graag zouden willen en op grond van de bepalingen van het Dienstreglement ook mag worden verwacht, zodat de boven dit artikel vermelde vraag regelmatig – en vaak met een zekere vertwijfeling – aan boord zal worden gesteld. Nu komt er in dit reglement een artikel 41 lid c voor, op basis waarvan er wel wat ruimte is om af te wijken van een strak aflossingspatroon, maar dan moeten er wel bedrijfsomstandigheden zijn die dit noodzakelijk maken. En die zijn er momenteel ongetwijfeld, want het is ons maar al te goed bekend hoeveel waarde er wordt gehecht aan een betrouwbaar aflossingschema, zodat wij zeker niet op losse gronden daarvan gaan afwijken.

Het lijkt ons dan ook nuttig de situatie hier nog

eens duidelijk uit de doeken te doen hoewel wij ons bewust zijn dat een aantal van onze officieren reeds de juiste conclusies uit recente gebeurtenissen hebben getrokken en wij met onze mededelingen voor een deel open deuren intrappen. Maar goed, eerst even reeds bekende feiten herhalen. De vooruitzichten voor 1977 waren destijds dat twee V-schepen van de sterkte zouden worden afgevoerd en dat de opgelegde schepen tot 1980 in die situatie zouden blijven. In de loop van 1977 bleek er voldoende empoel voor de V-schepen te zijn, dus bleven zij in de vaart, terwijl alle opgelegde schepen werden gereactiveerd. En al ging half 1977 de "Katelisia" vrij plotseling naar de sloper, al met al hadden we eind van dat jaar toch per saldo vier schepen meer te bemannen dan verwacht was. Reden om pogingen in het werk te stellen na te gaan wat de mogelijkheden waren om op korte termijn officieren aan te trekken ten einde over de benodigde stafsterkte te kunnen beschikken. Maar 1978 was nauwelijks begonnen of er bereikten ons indicaties met betrekking tot de te verwachten vlootsterkte in de nabije toekomst, die ons tot de nodige voorzichtigheid maanden. En toen volgden de gebeurtenissen elkaar vrij snel op: „Kelletia" naar de sloop, „Kermia" en „Kopionella" op de nominatie om in mei van de sterkte te worden afgevoerd (wat nu juni is geworden) en „Arca", „Atys" en „Vlieland" die half 1978 hetzelfde lot beschoren zou zijn. Ten slotte de „Mitra" en „Marinula" die weliswaar op de nominatie staan om van de sterkte te worden afgevoerd, maar in ruil waarvoor wij dan 2 schepen van Engeland zullen overnemen.

Even terzijde: het ziet er wel naar uit dat wij de laatst bedoelde twee schepen wellicht eerst over zullen nemen, en dat daarna de „Mitra" en „Marinula" pas zullen verdwijnen, wat dus in eerste instantie weer extra officieren vraagt.

Maar als alles achter de rug is zijn we wel zes schepen kwijt en het zal ieder duidelijk zijn dat er zich dan in een aantal rangen geleidelijk een surplus zal gaan voordoen.

En dat is voor ons een reden om alle aandacht te richten op vacatures bij Groepsmaatschappijen, die door vlootofficieren vervuld kunnen worden. Als er zich mogelijkheden op dat gebied voordoen, die op deze wijze vervuld kunnen worden, dan laten wij zo'n kans uiteraard niet voorbij gaan. Ook – en dat is zeker de eerstvolgende maanden niet uitgesloten – al doet zich op het gewenste moment geen surplus voor, maar is dit eerst op een later tijdstip te verwachten. Er ontstaat dan weliswaar een tijdelijk tekort, wat dan weer naar voren komt in het later aflossen van iemand in de betreffende rang; maar als we om deze reden de vacature niet vervullen is dit op het moment dat het surplus zich wél voordoet reeds op andere wijze gebeurd en een goede mogelijkheid gaat dan onze neus voorbij.

Wij hopen dat ieder begrip zal kunnen opbrengen voor de situatie waarin wij ons nu bevinden, in de wetenschap dat we tegen het eind van dit jaar er – tenminste voor wat betreft het aflossingschema – aanmerkelijk beter voor zullen staan.

## Verkocht

Zowel de "Kermia" als de "Kopionella" is thans verkocht aan slopers in Spanje en inmiddels opgeleverd. Ook de "Arca" en "Vlieland" zijn verkocht voor de sloop en overgedragen in HongKong. De "Atys" is inmiddels onderweg naar Shanghai om aldaar ook te worden gesloopt.



## Bij de voorplaat

H.K.H. Prinses Margriet ontving op 9 mei jl. het eerste exemplaar van het boek "De Nederlandse koopvaardijvloot in de Tweede Wereldoorlog". Op pag. 4 vindt U de bespreking van dit unieke boekwerk, terwijl wij naar aanleiding van deze verschijning op de pagina's 5 t/m 7 de belevenissen in 1942 van de opvarenden van de "Olivia" brengen, onder de titel: De langste reis.

## Vlootcirculaires

In de periode 16 mei tot en met 15 juni 1978 verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR berichten.

No.	Datum	Onderwerp
1388	26.5.78	Vervoer van verpakte chemicaliën op tankers
1389	31.5.78	Koersen (PCOR)
1390	1.6.78	Tijdstip van aankomst/vertrek
1391	5.6.78	Wages and overtime rates Chinese crewmembers (PCOR)
1392	12.6.78	Gages en overwerkertarieven Chinese scheepsgezellen
1393	14.6.78	Rapportage van gevallen van waterverontreiniging

## Verzoeken

voor  
scheeps-  
informatie  
te  
bellen:

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	s.s. Capulonix	m.s. Diloma	s.s. Khasiella	s.s. Marinula	s.s. Patro
m.s. Acila	m.s. Cinulia	m.s. Dione	s.s. Kylix	s.s. Meta	s.s. Sepia
m.s. Acmaea	m.s. Crania	m.s. Dosina	s.s. Lepton	s.s. Mitra	s.s. Viana
m.s. Acteon	m.s. Dallia	m.s. Felania	s.s. Lovellia	s.s. Mytilus	s.s. Vitrea
s.s. Capiluna	m.s. Daphne	m.s. Fossarina	s.s. Macoma	m.s. Niso	s.s. Zafra
s.s. Capisteria	m.s. Diadema	m.s. Fossarus		s.s. Ondina	s.s. Zaria
		m.s. Fulgur		s.s. Onoba	

# Aandeelhoudersvergadering 'Koninklijke'



De Jaarlijkse Algemene Vergadering van Aandeelhouders der N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, die op donderdag 18 mei in het Nederlands Congresgebouw in Den Haag werd gehouden, was de eerste die geleid werd door president-commissaris mr. G. A. Wagner. Tijdens deze vergadering hield de president-directeur van de 'Koninklijke', drs. D. de Bruyne, een toespraak waarin hij allereerst de Groepsresultaten over 1977 toelichtte en vervolgens die over het eerste kwartaal van 1978 bekendmaakte: 'Het nettoresultaat over het eerste kwartaal van 1978, zonder het effect van valutaomrekeningen in aanmerking te nemen, bedroeg £ 286 miljoen, vergeleken met £ 241 miljoen over het vierde kwartaal van vorig jaar.

De gang van zaken in het bedrijf en de werkelijke bedrijfsresultaten van het eerste kwartaal geven dus een verbetering te zien ten opzichte van het voorgaande kwartaal'.

## Toekomstige energiesituatie

Na enige lovende woorden te hebben gesproken over de toewijding, de bekwaamheid en bovenal het aanpassingsvermogen van het personeel, stond de heer De Bruyne stil bij de toekomstige energiesituatie. Hij wees erop, dat de energiecrisis niet dood is, alleen maar sluimert en dat het huidige olieoverschot de consument een misplaatst gevoel van veiligheid kan geven.

'Alles wijst erop dat de beschikbare olie ruim vóór het jaar 2000 en hoogstwaarschijnlijk tussen 1985 en 1995 de potentiële vraag niet meer zal kunnen dekken. Over het precieze tijdstip waarop dit zal gebeuren, kan men nog van mening verschillen. Wat telt is dat wanneer de vraag naar olie, evenals in 1973, weer begint aan te trekken tot het niveau van de beschikbare hoeveelheid olie, nieuwe energievoorraden in veel grotere hoeveelheden beschikbaar zullen moeten zijn dan op grond van de huidige ontwikkelingen mag worden verwacht.

Zij die de huidige geringe groei van de vraag naar olie vergelijken met de zeer uiteenlopende ramingen van de over vijf of tien jaar beschikbare OPEC-olie en daaruit concluderen dat er geen energiecrisis komt, baseren zich op een wel heel beperkte economische groei in de wereld. Hierdoor zou een crisis inderdaad kunnen worden vermeden, zij het ten koste van andere, wellicht nog grotere sociale en economische problemen. Wij zien het als een taak op de gevaren te wijzen. Het probleem moet echter op regeringsniveau worden aangepakt. Het telkens weer waarschuwen voor een potentieel tekort in een tijd van schijnbare overvloed is niet iets dat wij gaarne doen. Het is echter beslist onze taak naar de mogelijkheden te zoeken die een wereld met schaarse energie nog heeft te bieden, en dat doen we ook, met name voor olie, gas en steenkool'.

## Shell in Zuidelijk Afrika

Tijdens de aandeelhoudersvergadering van de 'Koninklijke' lichtte de heer C. Groenendijk, voorzitter van de Stichting Werkgroep Kairos, een motie toe die hij op voorstel van Kairos, mede namens Pax Christi Nederland en met steun van zestig aandeelhouders wilde indienen. In deze motie zou het bestuur van de 'Koninklijke' worden verzocht met kracht te bevorderen, dat de betrekkingen van de Koninklijke/Shell Groep met Zuid-Afrika, Namibië en Zimbabwe (Rhodesië) op korte termijn worden beëindigd.

President-Commissaris Wagner zei, dat het statutair niet mogelijk was deze motie te behandelen, maar hij achtte het onderwerp zelf belangrijk genoeg om het ter discussie te stellen. Verschillende aandeelhouders voerden daarna het woord. Duidelijk kreeg het verzoek van Pax Christi en Kairos weinig bijval van de vergadering.

De heer De Bruyne, president-directeur van de 'Koninklijke', reageerde als volgt:

'Het standpunt van de Koninklijke over Zuid-Afrika en Rhodesië wordt duidelijk in mijn Voorwoord van het Jaarverslag uiteengezet. Het is niet de eerste keer dat wij dit onderwerp in de vergadering van aandeelhouders bespreken. Het is verleden jaar en ook reeds in 1973 aan de orde geweest.

Ook buiten de aandeelhoudersvergadering is deze kwestie uitvoerig besproken. Ik refereer hier aan de gesprekken die mijn voorganger, de heer Wagner, in het verleden met vertegenwoordigers van Kairos heeft gehad en aan de uitvoerige gesprekken die mijn collega, de heer Werner, en ikzelf in de afgelopen maanden over dit onderwerp hebben gehad met een delegatie van de Nederlandse Raad van Kerken. Bij deze laatste gesprekken werd door ons aan de Raad van Kerken een recent rapport overhandigd en toegelicht dat door Shell South Africa zelf is gepubliceerd voor eigen personeel. Door de delegatie van de Raad van Kerken werd erkend dat onze dochteronderneming in Zuid-Afrika een vooruitstrevend beleid voert, dat dit beleid ook tot belangrijke vooruitgang op sociaal gebied heeft geleid en dat ons bedrijf in dit opzicht tot de beste in Zuid-Afrika behoort. Ook in de toelichting op de motie van Kairos en Pax Christi wordt ons vooruitstrevend beleid in Zuid-Afrika als zodanig erkend. Omdat omtrent het meest wezenlijke punt dat hier in het geding is: „gelijke behandeling van werknemers zonder onderscheid naar ras, geslacht of godsdienstige overtuiging” géén verschil van mening bestaat tussen ons en de opstellers van de motie, hadden

wij gehoopt dat onze standpunten over en weer nader tot elkaar zouden zijn gebracht, en dat het duidelijk zou zijn geworden dat wij ons in het algemeen van de apartheidspolitiek van de Zuidafrikaanse regering distantiëren. Wij kunnen ons echter in het geheel niet verenigen met de aanbeveling nu door Kairos en Pax Christi gedaan op deze vergadering: „te bevorderen dat de betrekkingen van de Koninklijke/Shell met Zuidelijk Afrika op korte termijn worden beëindigd”, en ik denk ook niet dat de vergadering als zodanig achter deze suggestie staat. Integendeel, ik heb de overtuiging dat de vergadering haar steun zal willen geven aan de vele en moeizame pogingen van het Bestuur om de belangen van de Maatschappij en haar sociale verantwoordelijkheden bij voortdurende te doen verdedigen in de gecompliceerde en moeilijke situatie zowel internationaal als ter plaatse. Ik wil in dit verband erop wijzen dat in de vele andere landen in Afrika waar Shell-maatschappijen werken, vaak tezamen met regeringen, wij gezien worden als economisch en sociaal verantwoordelijke leden van de gemeenschap.

Ik zou er bovendien op willen wijzen dat ook van niet-blanke zijde in Zuid-Afrika zelf en elders een stemgeluid wordt gehoord dat bepaald anders is dan hetgeen de heer Groenendijk thans van ons vraagt, en dat ook van die zijde door een aantal personen – ik noem u bijv. Chief Buthelesi (een zeer belangrijke politieke figuur) – erop wordt aangedrongen dat wij in Zuid-Afrika blijven. Ook ons eigen personeel van alle rassen dringen hierop aan!

Ik wil u óók nog wijzen op de contacten die wij in het bredere verband van de aanwezigheid van vestigingen van het Nederlandse bedrijfsleven in Zuid-Afrika met de Nederlandse Regering hebben gehad. In november 1977 deelden de toenmalige ministers Van der Stoep en Lubbers, naar aanleiding van een in EEG-overleg tussen de ministers van Buitenlandse Zaken der 9 lidstaten tot stand gekomen gedragscode voor ondernemingen gevestigd in Zuid-Afrika het volgende mede: „De regering meent dat de huidige situatie in Zuid-Afrika meer dan ooit een beleid vereist dat gericht is op de emancipatie van de niet-blanke bevolking van Zuid-Afrika, aangezien zulks een belangrijke voorwaarde vormt voor de gewenste geleidelijke en vreedzame veranderingen in Zuid-Afrika.

Zij is van oordeel dat het bedrijfsleven in Zuid-Afrika aan de emancipatie van deze bevolkingsgroep een waardevolle bijdrage kan en zou moeten leveren. Voorts meent zij dat eenvormige en collectieve maatregelen een betere kans van slagen hebben dan individueel genomen maatregelen van uiteenlopende aard, en dat de onderhavige gedragscode de gewenste aanzet daartoe kan zijn.”

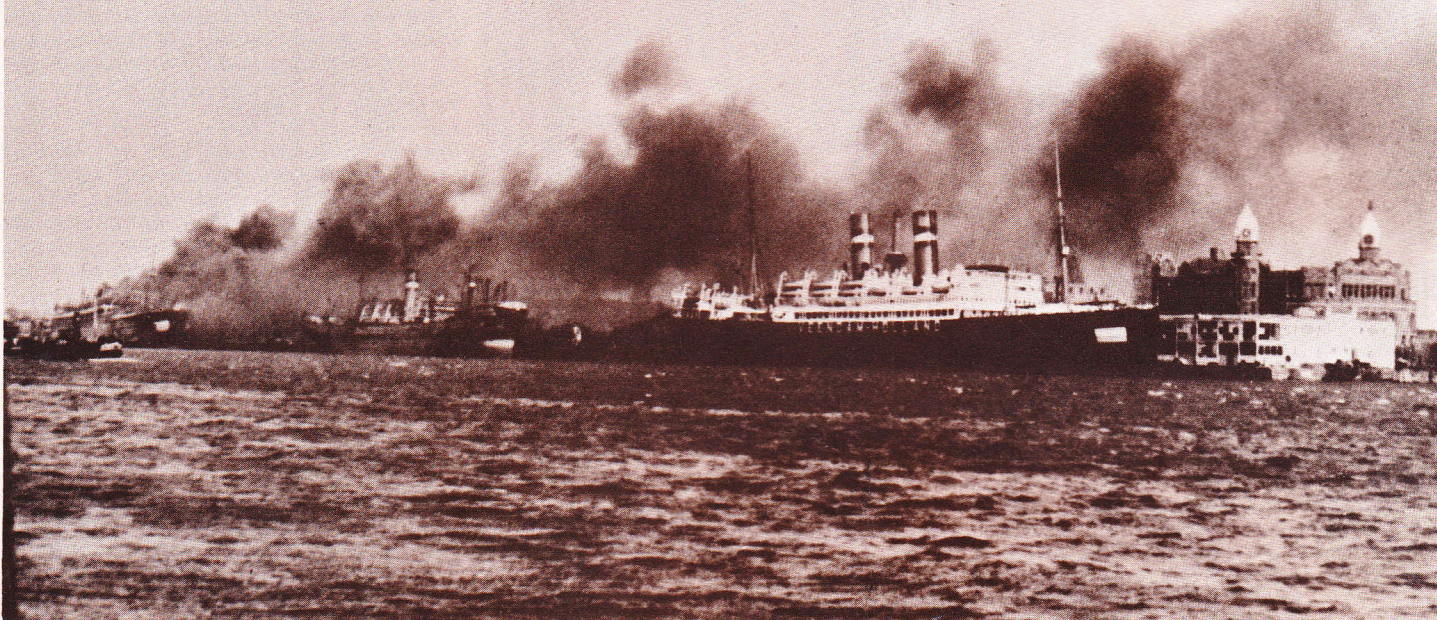
Het zal u zonder meer duidelijk zijn dat hetgeen ik u omtrent het Shell-beleid mocht mededelen, geheel strookt met het juist geciteerde Nederlandse regeringsstandpunt (dat, naar ik aanneem, ook door de huidige regering wordt gedeeld). Wij hebben het sociale rapport van Shell Zuid-Afrika aan de Regering voorgelegd; hieruit blijkt dat het beleid van Shell Zuid-Afrika geheel voldoet aan de EEG-gedragscode.

De gevolgen van een massale terugtrekking van buitenlandse investeringen zouden waarschijnlijk diegenen het zwaarst treffen met wier positie men is begaan.

In de motie wordt Shell ook gevraagd haar aandeel in olieleveranties aan Zuid-Afrika op te geven. Door dit te doen, zouden wij in afwezigheid van een officieel embargo, ver buiten de aard van onze doelstelling treden, en ons begeven op een terrein dat aan regeringen is voorbehouden.

Ik ben op al deze gronden van oordeel dat er voor het Bestuur generlei aanleiding nodig is in te gaan op het door Kairos/Pax Christi gedane verzoek tot terugtrekking van Shell uit Zuid-Afrika en ik ben ervan overtuigd dat deze vergadering daarmee in overgrote meerderheid instemt'.

# De Nederlandse koopvaardijvloot in de Tweede Wereldoorlog



Behalve enkele boeken waarin een aantal verhalen is opgetekend van Nederlandse zeevarenden uit de jaren 1940 – 1945, is nimmer in ons land een compleet overzicht gegeven van de prestaties – en ontberingen – van al diegenen die in de oorlogsjaren de zeeën bevoeren. Wel zijn in een aantal gedenkboeken van diverse rederijen complete overzichten gegeven, doch dan altijd beperkt tot de eigen vloot. Wat de Shell-tankervloot betreft verscheen in 1948, als uitgave van The Anglo-Saxon Petroleum Company, het gedenkboek „Tanker Fleet” van Stanton Hope (uitverkocht). Doch een compleet overzicht van de Nederlandse koopvaardij liep pas dit jaar van stapel. Geschreven door L. L. von Münching, wetenschappelijk medewerker van het Bureau Maritieme Historie van de Marinestaf, ligt dit standaardwerk thans voor ons.

Maar een belangrijk onderdeel vormen ook de vlootlijsten, met o.a. een totaal-overzicht van de verloren gegane schepen. In totaal gingen 525 schepen verloren (1.692.773 brt). Nederland staat daarmee op de vierde plaats na het Verenigd Koninkrijk (3194 schepen met 12.521.000 brt), de Verenigde Staten (866 schepen met 4.061.000 brt) en Noorwegen (510 schepen met 2.028.000 brt).

Van de 525 Nederlandse schepen die op de verlieslijsten voorkwamen, gingen 421 schepen verloren onder geallieerde vlag, de overige 104 schepen onder Duitse en Japanse vlag. Want ook menig Nederlands schip viel in hun handen, vooral in de meidagen van 1940.

Afgezien van nautische ongevallen, mijnen, raiders en andere oorzaken waren het de Duitse onderzeeboten die een hoge tol vorderden onder de 421 Nederlandse schepen, namelijk 154. Maar ook vliegtuigaanvallen resulteerden in een verlies van 67 schepen.

Onmogelijk is het geweest voor de schrijver om van alle gebeurtenissen uitvoerige verslagen te geven. In het bestek van dit boekwerk moesten hier beperkingen worden opgelegd, zodat slechts nu en dan een uitvoeriger verslag van de gebeurtenissen van bepaalde schepen is opgenomen. Dat is op zichzelf jammer, maar alleszins begrijpelijk. Alhoewel, de strijd die de Shell-tanker „Ondina” leverde, had – zo dachten wij – wel iets uitvoeriger mogen worden omschreven. Nu wordt volstaan met de vermelding, dat deze strijd reeds zo bekend is door publicaties elders dat het niet nodig voorkomt nog nader daarop in te gaan. Dit mag een kritische noot lijken bij dit overigens bijzonder fraaie en volledige boekwerk, doch wij dachten dat wat meer regels gewijd aan de „Ondina” wel op z'n plaats zou zijn geweest.

„De Nederlandse Koopvaardijvloot in de Tweede Wereldoorlog” is overigens een uitgave die zeker niet mag ontbreken bij al diegenen die in de oorlogsjaren voeren alsmede bij diegenen wier belangstelling uitgaat naar het maritieme gebeuren in die dagen. (Prijs in de boekhandel f 69,50, uitgave De Boer Maritiem).

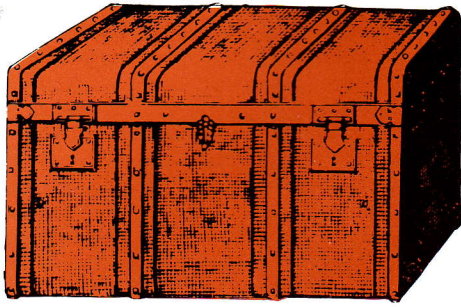


Op de foto boven uit 1940, ziet men links de brandende „Statendam” en de „Boschdijk” – die beide verloren gingen – en de „Veendam”, die slechts lichte schade beleefde. (Foto P. Mulder, Ede. Fotoarchief L. L. von Münching)

Het eerste exemplaar van dit boek werd op 9 mei jl. overhandigd aan H.K.H. Prinses Margriet. Als plaats van handeling had men hiervoor de Kompaszaal van de K.N.S.M. aan de Surinamekade in Amsterdam uitgekozen. Enigszins wrang, als men ziet dat van de vroegere bedrijvigheid aan deze kade – in de tijden dat de K.N.S.M. een machtige vloot had – niet veel is overgebleven. Het aantal schepen dat deze rederij nu nog beheert, steekt schril af tegen het bijzonder grote aantal dat, zoals uit het boekwerk blijkt, juist in die moeilijke jaren zulk een heroïsche vaart onderhield. Maar hetzelfde geldt voor talloze andere rederijen wier namen niet eens meer voorkomen in de registers van de Kamers van Koophandel. Soms is dit ook het gevolg van fusie of naams-wijziging, hetgeen ook voor de Shell-vloot geldt. Immers, de tankers die vóór de oorlogsjaren vanuit Nederland of de overzeese gebiedsdelen werden beheerd, voeren voor de N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona”, de N.I.T. en de C.S.M.

De heer Von Münching moet een zware taak hebben gehad om uit een periode die meer dan dertig jaar achter ons ligt, alle gegevens voor een „compleet” overzicht bij elkaar te krijgen. Temeer, daar vele gebeurtenissen veelal niet officieel waren geregistreerd. Vijf jaar onderzoek en arbeid waren er voor nodig alvorens dit boek van de helling kon glijden. Het behandelt in chronologische volgorde de belangrijkste maritieme operaties, waarbij Nederlandse koopvaardij schepen waren betrokken.

# DE LANGSTE REIS



## UIT HET OUD-ARCHIEF

**Juist naar aanleiding van het verschijnen van „De Nederlandse Koopvaardijvloot in de Tweede Wereldoorlog” brengen wij deze maand een verhaal over de belevenissen in 1942 van de opvarenden van de Shell-tanker „Olivia”. Tot nu toe schroomden wij om al te veel herinneringen op te halen uit die sombere jaren. Echter, om aan te geven welke dramatische gebeurtenissen schuil kunnen gaan achter een nuchtere opsomming van feiten, maken wij deze maand een uitzondering op de tot nu toe gevolgde gedragslijn.**

Op 5 februari 1938 werd door de N.V. Curaçao-scheepvaart Mij. een contract gesloten met de Cantieri Riuniti dell 'Adriatico in Monfalcone, Italië, voor de bouw van een tankschip „van staal”, hebbende 1 schroef, 2 masten, 1 dek, 1 schoorsteen, voortbewogen door 1 enkelwerkende 6-cilinder dieselmotor, met een capaciteit van circa 2700 E.P.K. De tonnage was: bruto 6307 en netto 3600 ton. Lengte over alles: 130.49 meter. Voor die tijd een flink schip dus, dat al spoedig — in 1939 — eigendom werd van de N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona”, wier schepen op 31 december 1959 in de Shell Tankers vloot zijn opgenomen.

De „Olivia” ging na oplevering op 13 juli 1939 via Triest gelijk naar de Oost. Aan boord voeren — wat in die dagen vaak voorkwam — 6 officieren mee als „supernumerary”, ten einde in de Indonesische archipel te worden tewerkgesteld. Nadat de strijd, die in 1939 tussen de grootmachten in Europa was ontbrand, in mei 1940 ook Nederland had meegeleefd, voer het schip als een der velen van de geallieerde vloot. Net als de andere duizenden schepen van die vloot werd de „Olivia” onder en boven water belaagd door onderzeeërs, raiders, mijnen, vliegtuigen, enz., zodat men te allen tijde op z'n qui vive was. In die dagen, nadat alle verbindingen met Nederland verbroken waren, werden de Shell-schepen ook veelvuldig ingeschakeld om collega's van geallieerde Shell-maatschappijen over de gehele wereld te transporteren voor een volgende tewerkstelling. Acht B.P.M-ers b.v. voe-

ren eind 1940 van Lourenco Marques mee naar Singapore en Indonesië. Maar behalve transport van lading en personeel waren er ook andere taken voor de Shell-tankers. Als supply schip bij voorbeeld bij een invasievloot, als sleper en reddingsvaartuig. Zo werd de „Desmoulea”, een tanker van The Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd (nu: Shell Tankers (U.K.) Ltd.) — na door een torpedo te zijn getroffen — in augustus 1941 door de „Olivia” veilig in Aden afgeleverd.

Hiervoor werden de opvarenden, onder leiding van Kapt. Van Hemert, uitvoerig door het kantoor te Londen gecompimenteerd.

Trouwens, over complimenten gesproken, begin juni 1942 werd door een inspecteur vanuit Abadan gerapporteerd hoe zeer de officieren van de „Olivia” bijzondere prestaties leverden, mede dankzij de bijzonder goede stemming aan boord die kapt. Van Hemert en hoofdwerktuigkundige Van Liere erin wisten te houden. Natuurlijk, er waren heus wel eens onderlinge spanningen tussen enkele opvarenden. Maar als je bedenkt dat er geen contact meer was met thuis, dat men dus in onrust zat over welzijn van vrouw en kinderen, daarbij altijd in gevaar verkeerde en bovendien jaren achtereen niet met verlof was geweest, dat is dat ook meer dan verklaarbaar. Weliswaar wilden enkele officieren géén verlof, daar zij toch niet naar huis konden, maar anderen wel om voor hun volgende rang te kunnen studeren. Voor hen werd door de inspecteur dringend aan Londen geseind, dat als iemand recht op verlof had, het toch zeker wel een deel der „Olivia”-opvarenden waren. Temeer, als men bedenkt dat in die tijd in vele havens de opvarenden van de schepen niet aan wal mochten, of niet konden, omdat er geen motorboten beschikbaar werden gesteld. Een zware tijd voor alle zeevarenden, al had men aan boord van de „Olivia” geen vermoeden dat voor hen de zwaarste beproeving nog moest komen.

Japan had inmiddels de aanval op Pearl Harbour ingezet en de „keizerlijke” troepenmacht veroverde niet alleen in ijtempo onder andere Malakka en de onneembare geachte vesting Singapore, doch had ook de Indonesische archipel bezet. Terwijl men in juni 1942 in Londen druk doende



# DE LANGSTE REIS

(Vervolg)

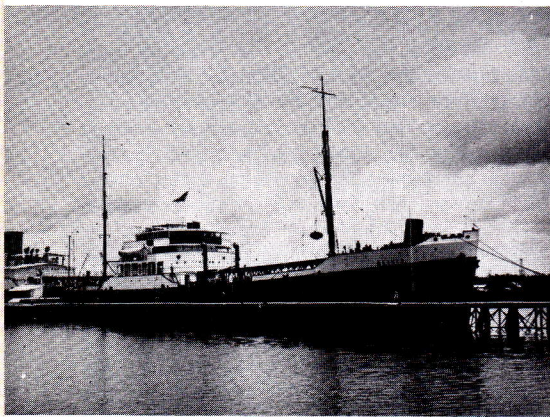
was het verlof van de opvarenden van de „Olivia” te regelen, maakte men zich in Fremantle, de bestemmingshaven, zorgen omtrent het schip. Het had op 22 juni moeten aankomen, maar er was sedert een aantal dagen geen enkel bericht, zodat het ergste werd gevreesd.

In juli werd in het Londense kantoor overwogen of het niet beter was via het Rode Kruis en het B.P.M.-kantoor in Den Haag de familieleden ervan te verwittigen dat het schip verloren moest worden geacht en voor het leven van de opvarenden werd gevreesd.

Uit een rapport citeren wij: „It is hard to conceive that a large tanker should disappear in the Indian Ocean and leave no trace, nothing being heard of her fate”.

## Alarm

Het schip had niet in konvooi gevaren, doch had, wat men toen noemde, „sailing orders” van de Naval Control service Office. Er werd door het schip nooit gezegd, doch een methode werd gevolgd die door de gezagvoerder was ontwikkeld en tot dan toe zijn nut had bewezen. Deze bestond uit het in de schemering 90 graden van koers veranderen en het blijven doorliggen van de nieuwe koers gedurende ongeveer een uur. Hierop werd weer 90 graden van koers veranderd,



zodat het schip ongeveer 10 mijl van de oorspronkelijke positie zijn gewone koers vervolgde.

Wanneer een haven was aangelopen, werd steeds onmiddellijk na vertrek sloepenrol gehouden, waarbij telkens twee boten buitenboord werden gedraaid en wel de ene reis stuurboord voor en bakboord achter en bij aanvang van de volgende reis bakboord voor en stuurboord achter. Deze boten bleven dan gedurende die reis buitenboord hangen en werden met de daarvoor gemaakte sjorrings tegen de scheepshuid vastgemaakt.

Regelmatig werd ook oefenalarm gegeven voor een onderzeebootaanval. Daarbij was dan de gebruikelijke schietoefening (2 Britse kanonnières waren aan boord) en werd gelijk sloepenrol gehouden. Overdag was er altijd een uitkijk in het kraaie-nest, des nachts op het standaardkompasdek. De uitkijk werd om de twee uur afgelost.

Op 14 juni 1942 lag de „Olivia” 107 graden recht-wijzend voor, ongeveer in positie 26°Z 77°O. Er stond een passaat met een windkracht van 5 door en er liep een hoge, korte deining, op stuurboord in. De lucht was overdekt en het was nieuwe maan,

pikkedonker dus. Net nadat 1e stuurman Visser de derde had afgelost om 19.00 uur, werd geheel onverwacht de „Olivia” van dichtbij beschoten, kennelijk uit meerdere vuurmonden. De overlevenden rapporteerden later dat het aan bakboord-zijde door drie vijandelijke schepen werd beschoten, die elk met een dubbeltoren vuurden. Ook dat een der schepen een zoeklicht op de „Olivia” had gericht om nauwkeuriger te kunnen richten. Na de oorlog is gebleken dat hierbij in ieder geval de Duitse hulpkruiser „Thor” was, die in de Indische Oceaan haar tol onder de koopvaardij-schepen eiste. Van de overige schepen is niets met zekerheid bekend.

De hel was echter zo plotseling losgebroken en van zo dichtbij, dat mogelijk de opvarenden dachten door meer schepen te zijn aangevallen. De beide bakboordsloepen waren onmiddellijk getroffen en in brand gevlogen. Bakboordzijde No. 2 had een voltreffer gehad en de lading (benzine en ke-ro-sine!) stroomde brandend naar buiten en door de vaart van het schip naar achter. De machine bleef volle kracht lopen. Op het commando „naar de boten” van de gezagvoerder, begaf 3e stuurman Vermoet zich naar de stuurboordboot. Tijdens het uitdraaien door enkele bemanningsleden meldde zich 4e werktuigkundige Timme, die op hetzelfde ogenblik door een granaat werd getroffen en neerstortte. Aan rechterarm en been gewond, werd hij door de beide kanonnières en de 3e stuurman in de boot getild. Inmiddels waren nog verscheidene Chinese scheepsgezellen toegesnel. Het achterschip brandde nu als een fakkel, terwijl een doffe dreun uit de machinekamer klonk. De zenuwen van de ploeg bij deze boot waren tot het uiterste gespannen, hetgeen helaas resulteerde in een verkeerde manoeuvre, zodat de boot met de voorsteven in het water kwam, terwijl de achtertalie bleef steken. Beide kanonnières lieten zich zo snel mogelijk langs de touwladders zakken, maar misten de boot en kwamen — naar men dacht — beiden in de brandende benzine terecht. De commando's van de derde werden door de van schrik bevangen Chinezen, die inmiddels wel de boot hadden kunnen bereiken, niet meer opgevolgd. De derde sprong, nu de brandende benzine de boot zelf bedreigde, erin en hakte de lijn die de reddingsboot nog met het schip verbond door, waarna deze afdreef. Ongeveer 500 meter van de „Olivia” werd hulpgeroep gehoord van, wat even daarna bleek, 4e werktuigkundige Brouwer. Hij werd in de boot gehesen, waarna de 3e stuurman, met hem, het drijfanker uitbracht. De „Olivia” brandde nu over de gehele lengte. Desondanks werd door de vijand doorgevuurd. Ongeveer 10 minuten later gelukte het de opvarenden van de sloep om ook de 5e werktuigkundige Ringelberg uit het water op te pikken.

Onlangs het drijfanker bleef de boot dwars op de golven liggen, doch ze nam gelukkig geen water over. Het bootskleed, dat opgevouwen in de boot had gelegen, werd uitgerold als bescherming tegen koude en eventueel overkomend buiswater. Echter, juist deze boot was bij de laatste dokking om onbegrijpelijke redenen niet gerepareerd, terwijl ze wel lekte. Ongeveer een half uur daarna lukte het om ook de Chinese bootman in de boot op te nemen.

Helaas begon inmiddels het water in de boot te stijgen, waardoor lozen dringend nodig werd. Het waren de 4e werktuigkundige en de 3e stuurman — de laatste was sloepcommandant — die zich hiernede belasten, daar de overige geredden een shock hadden en tot niets in staat. Om ongeveer 22.00 uur zag men de „Olivia” zinken. Bij daglicht volgde monsterrol, waarbij bleek, dat de derde stuurman, 2 vierde werktuigkundigen (één zwaar, één licht gewond) een 5e werktuigkundige, eveneens gewond, en acht Chinezen, geen van allen gewond, de totale sloepsbemanning vormden. Nadrukkelijk werd verklaard, dat thans strikte ge-

hoorzaamheid aan de derde verschuldigd was, want de situatie zag er niet best uit. Immers, naar schatting was men ongeveer drie weken verwijderd van het vliegbereik van de dichtstbijzijnde „coastal command” vliegtuigen. Besloten werd derhalve per persoon per dag slechts één biscuit en een half akertje water te verstrekken, terwijl ieder lid 1 blikje melk en 1 pond corned beef kreeg uitgereikt. Alleen voor de zwaargewonde 4e werktuigkundige werd wat extra voeding gereserveerd. De mast werd overeind gezet, het zeil gehesen en de tocht in Noordwestelijke richting aanvaard. Later is bekend geworden dat toch nog een der kanonnières door de Duitse raider was opgepikt. Van hem hoorden de opvarenden van de „Thor” welk schip men eigenlijk tot zinken had gebracht.

## Barre tocht

5e Werktuigkundige Ringelberg had in de laatste minuten aan bood van de „Olivia” nog getracht de andere sloep te bereiken, doch die was reeds geheel bezet terwijl 1e stuurman Visser erbij stond. Nauwelijks had Ringelberg dit waargenomen, of juist de boot was getroffen. Ook hoofdwerktuigkundige Van Liere had dit waargenomen, riep Ringelberg toe zelf gewond te zijn en werd het laatst waargenomen terwijl hij naar de reeds in brand staande bakboordzijde strompelde.

Het groepje van totaal 4 Nederlanders en 8 Chinezen in de sloep realiseerde zich waarschijnlijk de enige overlevenden te zijn van de „Olivia”, die bij vertrek uit Abadan totaal 46 opvarenden had geteld. Tevens waren zij zich ervan bewust nog een lange reis voor de boeg te hebben, waarbij vooral de zwaar gewonde 4e werktuigkundige moest worden geholpen. Alle riemen werden naast elkaar in het midden van de boot gelegd om dienst te doen als rustbank voor hem, nadat been en arm zo goed mogelijk waren verbonden.

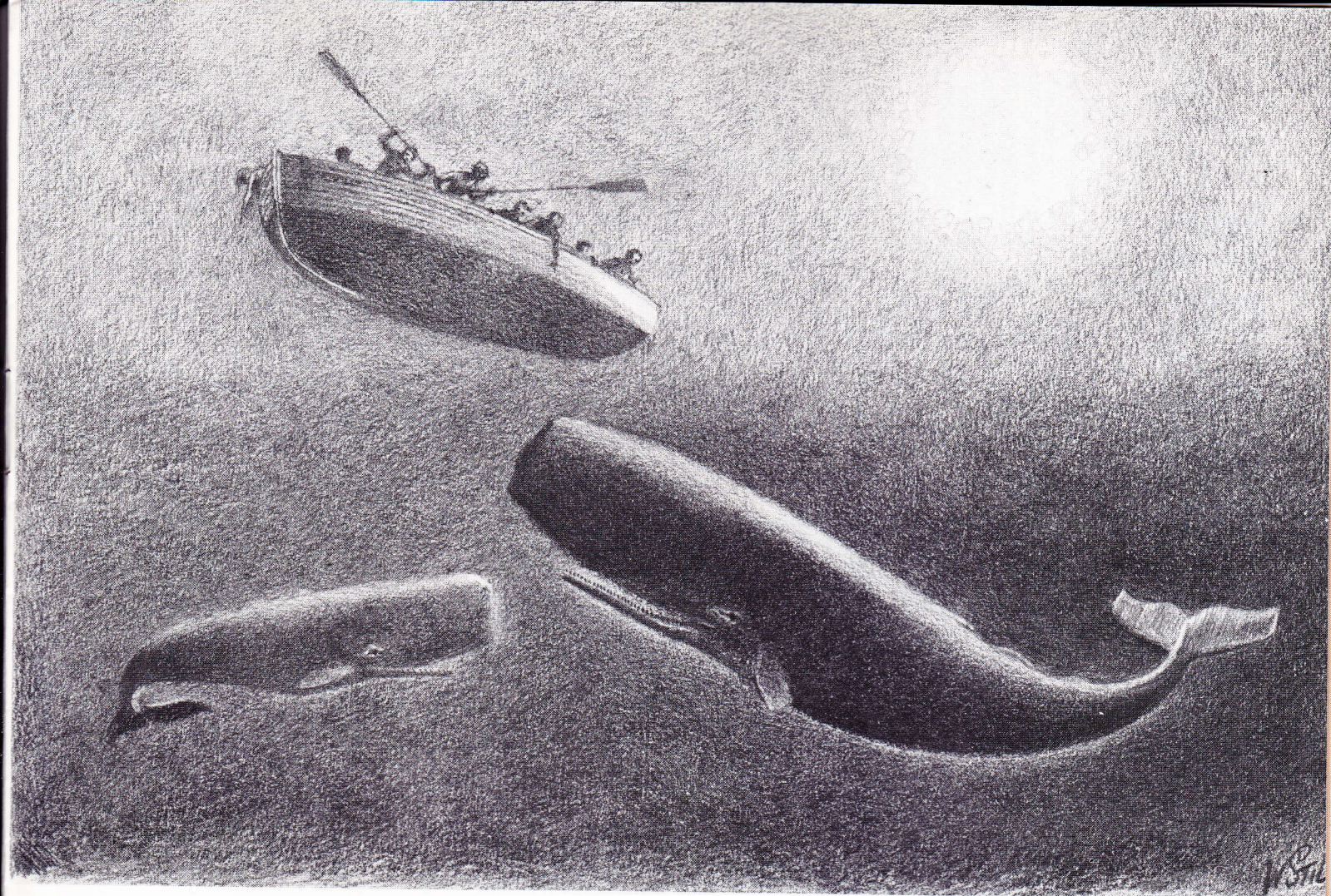
Afgesproken werd dat Brouwer, Ringelberg en Vermoet de roertoren zouden lopen, terwijl de acht Chinezen de boot lens zouden houden.

Alle lof verdient de sloepscommandant voor de correcte wijze waarop hij onder de moeilijke omstandigheden van de tocht het journaal bleef bijhouden. Elke dag werd de afgelegde afstand genoteerd, de gevaren koers, de omstandigheden waarom men moest gaan voorliggen, de toestand van de opvarenden, enz. Na twee dagen brak een onverwachte rukwind de mast op twee plaatsen tegelijk, maar met veel vindingrijkheid kon de — nu verkorte — mast alsnog worden gebruikt, alhoewel daardoor minder vaart werd gelopen daar er minder zeiloppervlak was.

## Verslechtering

Op 20 juni — na 6 dagen zeilen — werd de toestand van de zwaargewonde 4e werktuigkundige Timme ernstiger. Het begon met hoge koorts en steeds langere periodes waarin hij ijilde. Op 25 juni moest hij worden vastgebonden. Het is in een paar regels geschreven, een periode van 14 tot 25 juni, doch men moet zich eens voorstellen hoe deze groep uren achtereenvolgende maar trachtte koers te houden, honger en dorst leed, met een zwaargewonde in hun midden. Tot overmaat van ramp werden de eisen van de scheepsgezellen om meer water steeds dreigender, maar eraan toegeven betekende onherroepelijk de dood voor allen, zodat de sloepscommandant niet toegaf. De toestand van Timme verergerde met de dag. Op 29 juni, in de loop van de morgen, werden potvissen waargenomen, die tot op ongeveer 5 à 6 meter de sloep naderden. Het is bekend dat deze vissen een boot kunnen doen omslaan, doch gelukkig trokken ze in de loop van de middag weer af.

Op 30 juni was de toestand van de 4e werktuigkundige zo slecht geworden, dat hij nauwelijks nog bij kennis kwam en niet meer bij machte was iets te eten. Ook een Chinese bediende zwakte snel af en bleef reeds vele uren buiten kennis. In tegenstelling tot de drie Nederlanders die — ondanks gebrek



aan water – de biscuit nog wisten weg te werken, bleken de Chinese opvarenden hiertoe nauwelijks in staat. Door windstilte werden er de laatste dagen ook geen mijlen meer gemaakt.

#### De eerste dode

Op 1 juli overleed de 4e werktuigkundige, terwijl de toestand van twee Chinezen zienderogen achteruit ging. Op 2 juli overleed de bediende, terwijl een andere gezel er slecht aan toe was. Enige hoop op redding putten de opvarenden uit het waarnemen van een ander soort vogels en het verdwijnen van vissoorten die voortdurend om de boot hadden gezwommen. Op die dag werd ook een vis gevangen. Op 4 juli overleed de tweede Chinese scheepsgezel, terwijl nu meerderen – als gevolg van gebrek aan voedsel en water – snel achteruit gingen.

Vanaf 6 juli moest, vanwege de kritieke toestand onder een deel der opvarenden, het hozen overdag door de officieren gebeuren, terwijl de 1e kok en stokerskok des nachts deze taak verrichtten. De eerste diefstal van water kwam nu ook voor, hetgeen moest worden bestraft met het inhouden van één dag rantsoen om de tucht erin te houden. Wij zullen het rapport nu niet al te letterlijk meer volgen. Successievelijk overleden nog enkele Chinese opvarenden, terwijl de overigen steeds zwakker werden. Gelukkig werd op 13 juli land waargenomen, in de vorm van een bergsilhouet aan de horizon. Volgens het gegist bestek was men nog 180 mijl uit de kust van Madagascar. Om 16.00 uur werd het grootzeil neergelaten en alleen op de fok verder gezeild. Men was immers onbekend met de gesteldheid op de kust. Maar door de stroom werd men toch met grote snelheid naar de kust toegedreven. Helaas overleden die avond nog twee Chinezen, wier lijken niet overboord werden gezet, daar men nu binnen de territoriale wateren van de een of andere mogendheid was, aldus het rapport. Welk land, dat wist men niet

met zekerheid. Om 20.30 uur, in het duister, hoorde men het brullen al van de branding. Men trachtte de afstand tot de kust op de riemen te bewaren, maar dit bleek onmogelijk, zodat men moest proberen door de branding heen te roeien. De eerste roller werd nog goed gepasseerd, doch de volgende nam de boot op, waardoor deze kapseisde. Zwemmend bereikten de drie Nederlanders en één Chinese opvarende het strand.

Bij daglicht op 14 juli 1942 kon men de toestand overzien. De reddingsboot van de „Olivia” was geland op een stijl oplopend strand; de boot lag omgeslagen op het strand. Van de overigen was niets meer te bespeuren.

Om iets te eten te vinden, waagde men zich in het dichte bos, alwaar men enige inlanders ontmoette, die hen naar hun dorp brachten. De „chef” van het dorp meldde de drenkelingen aan een politiepост, waarop op 09.30 uur op 14 juli 1942 de „Chef de Poste de Foulpointe” de „Olivia”-opvarenden gevangennam als zijnde onderdanen van een vijandelijk land. Madagascar stond namelijk onder het gezag van de Franse regering in Vichy, dat wil zeggen, niets mocht worden gedaan dat ten nadele van de Duitsers zou zijn.

#### Meer misère

Een gecompliceerde situatie, hetgeen wel duidelijk wordt uit een lijvig rapport in het oude archief, waarin 3e stuurman Vermoet de lotgevallen weergeeft die het groepje overlevenden in Tamatave en later in Mombassa, Durban en Kaapstad overkwam. Vooral het verblijf op het eiland waar men was geland was bijzonder teleurstellend. De gezondheid van de overlevenden was bijzonder slecht, kleren had men niet meer. Gelukkig waren er enkele autoriteiten die medewerking verleenden, o.a. in de vorm van gelegenheid geven eindelijk een warm bad te nemen. Na enkele dagen werd medegedeeld, dat men niet als gevangenen zou worden beschouwd, mits men „parole d’ hon-

neur” wilde geven en zich regelmatig bij de politiepост zou melden. Het lopen daarheen, ook in andere plaatsen in de daarop volgende weken, was voor het vermagerde, slecht geklede en nog steeds ondervoede groepje een marteling.

Op 13 augustus moesten de overlevenden naar Tananarive, waar de ontvangst wat beter was. De groep moet er wel vreemd hebben uitgezien, want uit een lengte stof van 35 meter had men broeken en hemden moeten maken. Grote achterdocht heerste er over de nationaliteit. Ondanks dat men een paspoort kon tonen van de overleden Timme, geloofde men nauwelijks dat het Nederlanders waren. Zelfs de arbeidsovereenkomst van Timme, door hem gesloten met de Nederlandsch-Indische Tank-Stoomboot Maatschappij (met daarop het Shell-embleem) overtuigde niet. Temeer niet, daar men had nagegaan dat de „Olivia” eigendom was geweest van „La Corona”.

Op 21 augustus was de groep toch gelukkig. Men kreeg elk 1 broek, 1 jas, 2 hemden, 2 onderbroeken en 2 paar sokken. Uit een militair depot!

In de eerste week van september, na talloze berichten over en weer met de autoriteiten in Vichy en met Shell-agentschappen in Zuid-Afrika, kreeg men eindelijk wat meer geld en kleding. Alhoewel, deze kleding was „te leen”.

Wij zullen zo langzaam het verhaal moeten afbreken. De misère duurde eigenlijk voort tot het groepje op 26 december in Mombassa aankwam en daar liefderijk werd ontvangen door de Shell-vertegenwoordiger. Men kreeg van de Nederlandse Consul zelfs paspoorten! Men voelde zich weer mens. Gekleed, gevoed, wat geld op zak en een pas! Durban werd de volgende stop, waar men op 12 januari 1943 aankwam om op 19 januari naar Kaapstad te vertrekken. Aldaar kreeg de groep van de „Olivia” nieuwe kleding, geld en . . . verlof. Drie gelukkige overlevenden van de „Olivia”: Brouwer, Ringelberg en Vermoet hadden eindelijk hun lotgevallen achter zich.

# EEN LANGE LOOPBAAN

*Als je 40 jaar in dezelfde  
branche hebt gezeten,  
namelijk die van de  
tankvaartrederij, heb je  
heel wat te vertellen.  
Bepaald nodig vond de  
heer E. van 't Slot,  
adjunct-directeur van  
onze maatschappij, dat  
overigens niet. En het  
moge misschien wat  
vreemd lijken voor  
iemand die ten tijde van  
het vraaggesprek over  
enkele weken met  
pensioen zou gaan, maar  
tijd ervoor was er  
nauwelijks. Om z'n eigen  
woorden te gebruiken:  
„Er zijn zoveel  
ontwikkelingen  
momenteel, op het gebied  
van het  
zeevaartonderwijs, de  
bemanningsstructuur en  
de tankvaart in het  
algemeen, dat je  
nauwelijks om kunt zien”.*  
*Toch deden wij dat, zodat  
wij deze maand samen  
met de binnenkort  
scheidende*

beginnen. „Daar ging m'n vakantie”, aldus Van 't Slot. „Als jongste van de afdeling — ik was de opvolger van de nu met pensioen zijnde Arie van Bokkum — kwam ik op de scheepvaartafdeling. Werken, juist omdat je de jongste was, van 's morgens half negen tot 's avonds half acht. Duvelstoeijager, een jaar lang, waarna ik werd bevorderd tot „assistent”, namelijk van Van Zweden.”

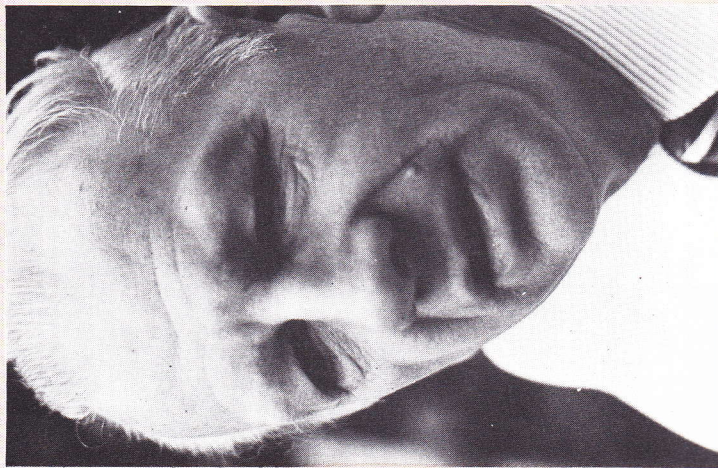
## Personeelsafdeling

In die dagen kwam hij dus al te werken in de personeelssteer, d.w.z. bemoeienis met het aan-nemen van officieren en scheepsgezellen, verlof-regelen, atbetalen (op kantoor), enz. In 1942 werd hij door de Duitse beheerder van de maatschappij op straat gezet, daar hij — met vele anderen — het verliet om in B.P.M.-verband naar de Oekraïne te gaan en daar te helpen een oliebedrijf op poten te zetten. Er volgde enige tijd op het Bedrijfsschap voor Vee en Vlees, waar men zich meer met onderduikerswerk bezighield (valse identiteitspapieren) dan de bezetter liet was. Resultaat: Elbert moest zelf onderduiken, maar kwam na de bevrijding toch weer op het bedrijfsschap terug. In augustus 1945 werd zijn ontslag bij de B.P.M. ongedaan gemaakt, zodat hij weer achter z'n Shell-bureau kon gaan zitten.

## Nasleep van oorlogsjaren

Het werd gelijk hard aanpotten. Honderden zeevarenden, ex-krijgsgevangenen, collega's die in de kampen in Indonesië hadden gezeten en veelal ziek waren, kwamen terug naar Nederland. Toch moesten de schepen weer worden bemand, wat ook lukte, ondanks dat ook verlof moest worden geregeld voor de honderden die al jaren niet thuis waren geweest. Zo'n lange afwezigheid veroorzaakte soms grote complicaties. Soms had men geen huis meer, of vrouw of kinderen waren gestorven. Sommige repatrianten waren net vóór de oorlog getrouwd en zagen hun vrouw pas na zes jaar terug. Meest frappant voorbeeld hoe merkwuurige situaties dan kunnen ontstaan is dat van de collega die z'n schoonzuster voor z'n eigen vrouw waande!

Na de overplaatsing van de afdeling, inmiddels „Federij”, geheten, naar Rotterdam, waar in '52 een onderkomen was gevonden in het spiksplinternieuwe Groothandelsgebouw (deel van de 76



komen 's avonds nog thuis, bovendien duurt de hele periode maar 5 dagen. Op een schip ben je ook 's avonds vrij (en dat niet eens voor iedereen), maar je blijft bij en op je werk. Bovendien is het geen vijf dagen, maar vier à vijf maanden. De ontspanning daarbij, wat je ook doet aan ontspanningsmiddelen, blijft toch maar beperkt en is steeds in dezelfde kring, terwijl het aantal havens dat je binnenloopt veelal zeer beperkt is.”

## Toekomst

„Als je nu heel voorzichtig een blik werpt in de toekomst, dan geloof ik wel te mogen zeggen dat we naar een situatie zullen moeten toegevoeren van, pakweg, 2 à 3 maanden diensttijd en 2 à 3 maanden verlof, één op één dus. Echter, economisch verantwoord is dat beslist nog niet. Zeker niet omdat we van de ontwikkelingslanden hoe langer hoe meer concurrentie krijgen. Zij betalen lagere gas- en hebben voldoende mankracht ter beschikking. Wij zullen het dus moeten zoeken in het varen met minder mensen, maar wel met een dusdanige opleiding, dat wij de speciale vaarten kunnen onderhouden.

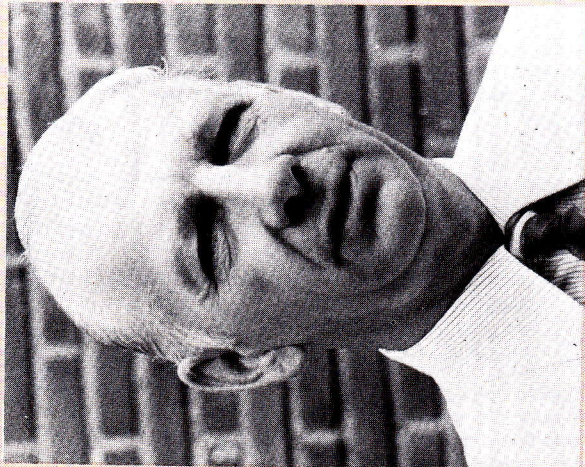
Ik denk daarbij aan de gasvaart, aan het vervoer van produkten, chemicalien. De opleiding in Nederland zal daaraan moeten worden aangepast, niet alleen de Hogere opleiding voor de Zeevaart, maar ook de Middelbare. Ook voor de scheepsge-zellen moet er een degelijke, op de praktijk gerichte opleiding komen. Alleen op die manier zal de westerse wereld de kop boven het zee-water kunnen houden.

Ons PLA is daarvan een voorbeeld. We zijn er heus nog niet, maar de ontwikkeling is toch niet meer te stuiten. Voor de ontwikkelingslanden zie ik op den duur het minder gecompliceerde vervoer van ruwe olie weggelegd. Juist die concurrentiepositie, dat economisch haalbaar blijven, baart mij zorgen. Ik ben van mening — en ik sta daarin beslist niet alleen — dat we het op den duur ook moeten zoeken in een andere beloningsstructuur. Niet werken met allerlei toeslagen, maar zorgen voor een goede basisgagage, waarbij het extra werk dat het beroep van een zeevarende aan boord nu eenmaal meebrengt, wordt gecompenseerd door het lange en veelvuldige verlof bij één op één varen. Al zal het vele heen-en-weer reizen ook z'n problemen opleveren. En om met alleen een goede basisgagage toch een behoorlijk beslist

## Rotterdam

Des te vreemder moet het hem zijn geworden toen, na zijn terugkeer naar Nederland, hij de leiding kreeg van de Interne Dienst in Rotterdam. „Ja, dat is waar, maar ik heb het later wel begrepen. We waren het nieuwe kantoor aan het Hofplein aan het bouwen. Dat impliceerde niet alleen allerlei bouw- en indelingsproblemen, maar ook het opzetten van allerlei diensten, zoals eigen keuken, eigen huishoudelijke dienst en eigen communicatiematen. Blijkbaar velen moesten





Elbert van 't Slot begon als 16-jarige op een afdeling van de B.P.M., die de wat merkwaardige naam „Installaties en Scheepvaart” droeg. Dat hij op 18 september 1935 bij de Shell belandde, is in zekere zin toeval. Met zijn schooldiploma nog kersvers in z'n zak, was hij uit logeren bij familie en dacht alleen maar aan de manier waarop hij z'n vakantie het prettigst kon doorbrengen. Echter, de B.P.M. had — met de crisisjaren net achter de rug — weer wat personeel nodig en maakte daarbij gebruik van contacten die zij had met enkele scholen, waaronder een in Wassenaar. Via het hoofd kwamen zij achter de naam van een zekere Elbert van 't Slot en, zoals in die dagen gebruikelijk, werd een ter plaatse woonachtige employé langs gestuurd om de jongeman te vertellen, dat hij zich maar eens moest melden. Nu was B.P.M. in Den Haag een begrip, dus een adres werd niet eens opgevraagd. Maar ook „Esso”, aan de Benoordenhoutscheweg was een begrip, vooral door de petroleumkarretjes van de „Automaat” in die dagen. En zo meldde Elbert zich de volgende dag bij de Esso, waar hij vroeg naar de man wiens naam hem was opgeven. De portier van het Esso-hoofdkantoor keek er niet zo vreemd van op, want heel wat jongeren gooiden B.P.M. en Esso in één polje, zodat hij toestond de sollicitant doorverwees naar de vlak daarbij gelegen Carel van Bylandtlaan. Om kort te gaan: hij moest de volgende dag maar gelijk

etage), kwam na enkele jaren als directeur E. H. Larive, die van de Directie in Den Haag de opdracht had een krachtige Nederlandse vloot op te bouwen. Behalve het extra werk dat dit o.a. in de personeelsafdeling meebracht, resulteerde dit ook in de wens enkele personeelsleden een training in Singapore en Curacao te geven. De heer Van 't Slot was een van de eersten die hiervoor werd uitgekozen, zodat we hem in november 1954 naar het Verre Oosten zagen vertrekken om zich op het scheepsagentschap aldaar te belasten met vlootpersoneelszaken.

### Singapore

„Ik moet bekennen, dat juist de drie jaar die ik in Singapore doorbracht, mij als de meest boeiende jaren zijn bijgebleven. Aanvallend had ik tot taak te zorgen voor alle personeelsaangelegenheden van alle niet-Britse schepen. Dus niet alleen voor onze eigen schepen, maar ook voor de gecharterde tankers. Het ging daarbij om Nederlanders, Finnen, Noren, Chinezen, ga zo maar door. Veel contact met diverse consuls als er moeilijkheden waren”.

Normaliter was de „Personnel officer”, aldaar van Britse nationaliteit, doch kennelijk verrichtte onze huidige adjunct-directeur zijn gecompliceerde taak destijds op dusdanig goede wijze, dat hij na enige tijd werd aangesteld tot die rang. Daarbij kreeg hij voor het eerst van z'n leven met een „vakbond” te maken, waarvan als rechtskundig adviseur de huidige premier van Singapore optrad! Bladerend in dossiers treffen wij nog sporen aan van pogingen van het Londense kantoor om hem in Engelse dienst te krijgen. Van 't Slot: „Het aanbod was wel verleidelijk, maar ik heb het niet gedaan. Na afloop van m'n contract ging ik met verlof naar Nederland, om daarna weer voor Shell Tankers N.V. te worden uitgezonden naar Curacao”.

### Curacao

Van januari 1958 tot mei 1960 verbleef de heer Van 't Slot in de West, alwaar hij werd belast met de leiding van de staff & crew afdeling waaronder ook de voeding en de wasserij ressorteerde. Op Curacao kreeg hij niet alleen te maken met de eigen en gecharterde oceaanschepen van Shell doch tevens met de lokale vloot van de C.S.M. Ondanks dat we het nu over Curacao hebben, dwaalt het gesprek weer naar Singapore. Geen wonder, als je — na enig doorpraten — er achter komt dat het daar in zijn functie van „personnel officer” niet meer ging om de niet-Britse schepen, maar om het gehele Shell-personeel aan de wal in Singapore, Malakka en Noord-Borneo. Een taak, die heel wat organisatie talent vroeg, een taak ook die hem in contact bracht met talloze instanties en collega's van alle nationaliteiten.

worden aangenomen, want het zag er naar uit dat wij als rederij op den duur het gehele gebouw nodig zouden hebben. Het is er niet van gekomen, zoals je weet, maar ook voor de andere Shell-maatschappijen die in ons gebouw trokken, waren die diensten nodig”.

In 1963 kwam hij toch weer in de zuivere personeelsfeer voor de schepen terecht. Hij werd hoofd van de afdeling Scheepsgezellen en is dit tot augustus 1971 gebleven. „Een heel leerzame periode, waarin we geleidelijk veel meer eigen personeel in vaste dienst kregen, in plaats van dat iedere scheepsgezel die wilde varen, gewoon aan de balie van verschillende rederijen ging vragen of er een schip voor hem was. Het was ook de tijd waarin we Spaanse scheepsgezellen in dienst namen, waarvoor de organisatie in Vigo werd opgebouwd”.

### Arbeidsvoorwaarden

De routine die Van 't Slot op het gebied van onderdelen in Singapore had gekregen, met de kennis die hij al had op het gebied van arbeidsvoorwaarden voor officieren en scheepsgezellen, maakte hem uitermate geschikt voor de functie van hoofd Arbeidsvoorwaarden, die in 1971 vrijkwam. „Ik zag er toch in het begin wat tegenop, maar al gauw merkte ik, dat juist dit werk mij wel lag. Het was toch weer personeelswerk, met het accent meer op het samenspel met de vakbonden. Ik moet bekennen, dat na de bevordering die ik in 1973 kreeg tot hoofd van de afdeling Personeel, ik een deel van de taak op het gebied van Arbeidsvoorwaarden mee heb genomen. Het hoorde er gewoon bij, vond ik, ook op die nieuwe stoel”. Na zijn benoeming tot adjunct-directeur in oktober 1973 — dus zijn opname in het directie-team — volgde, aldus Van 't Slot, een periode die hem bijzonder heeft geboeid.

### Veranderingen

„Er is in de laatste zes, zeven jaar zoveel veranderd, dat je dag en nacht ermee bezig was. Je bent als hoofd personeel zowel nauw verwant met al je collega's, maar ook met de maatschappij. De hele scheepvaart is in die jaren van een „romantisch” bedrijf geworden tot een soort „drijvende industrie”. Ik druk me nu misschien wat zwart/wit uit, maar in wezen komt het er toch op neer. Ging je vroeger voor lange tijd weg en zag je veel van de wereld, nu is het een periode op zee van vier, vijf maanden, gevolgd door een lang verlof. Ik kan me dan ook voorstellen, dat de tijd aan boord voor velen een periode wordt, waarin ze voortdurend uitkijken naar het komende verlof. Je hebt het in zekere zin aan de wal toch ook al. Heel wat mensen werken van maandag tot en met vrijdag, maar kijken voortdurend uit naar het weekeinde. Maar zij

baar” loon over te houden, zal men op het gebied van belastingen in Nederland heus iets moeten gaan doen. In het buitenland is dit al gedeeltelijk doorgevoerd. Waarom blijft de Nederlandse regering achter? Een behoorlijke beloning is een goed recht van een zeevarende, maar wel zorgen dat hij het ook in handen krijgt en daarbij niet alle problemen op de rederijen atwentelen”.

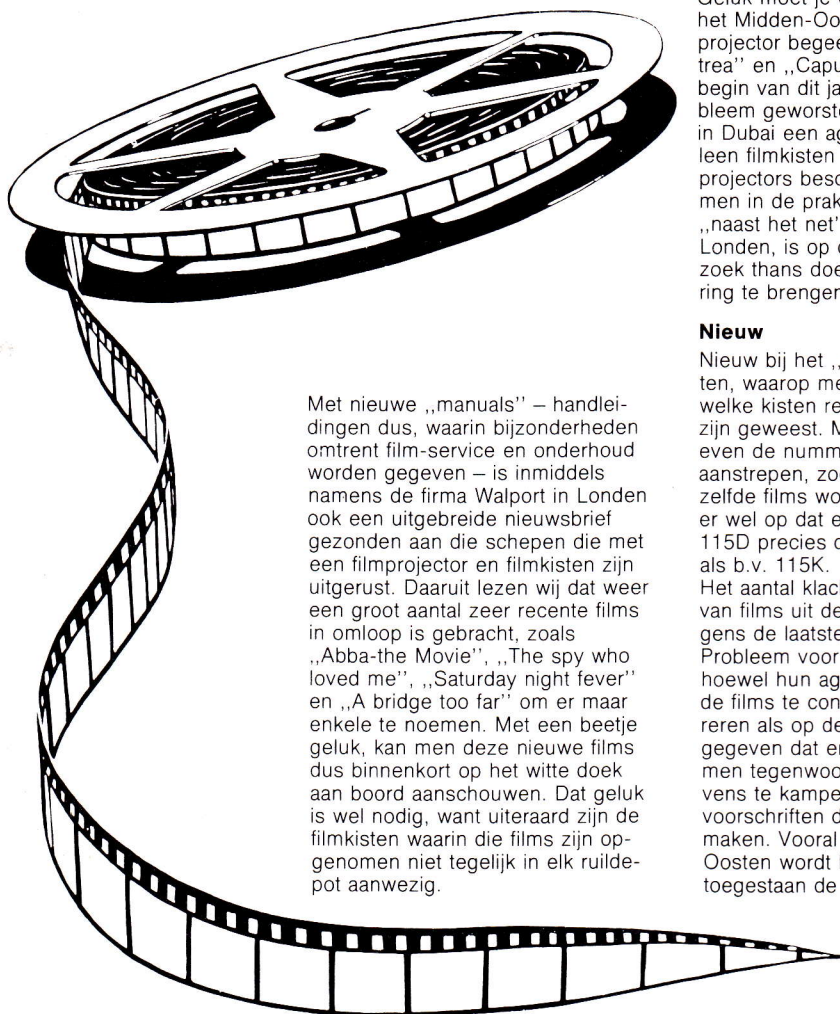
### Plannen

Wat zijn Van 't Slot's eigen plannen voor de toekomst? Want het gaat niet alleen om wat naar zijn mening de toekomst van de tankvaart is, maar ook om de pensioenjaren die nu voor hem liggen. „Kijk 'ns, enerzijds vind ik het jammer er juist nu uit te moeten stappen. Er is nog zoveel in ontwikkeling, neem alleen de nieuwe wet arbeidsvoorziening zeevarenden of die op de ondernemingsraden. Als die laatste er door komt, dan krijgen wij binnen elke maatschappij nieuwe ontwikkelingen wat betreft het overleg met de eigen personeelsleden. Daarnaast zullen ook de gesprekken met de partners niet meer beperkt blijven tot éénmaal per jaar. Maar hoe jammer ik het ook vind sommige zaken niet meer zo van dichtbij te kunnen volgen. Cor van Dalen heb overgedragen, de laatste verlichtten. Ik ben ook dankbaar dat wij nog enkele maanden hebben kunnen samenwerken. Wij zijn als Shell-Tankers altijd erg op ons zelf geweest. We hoorden wel bij de Shell-familie, maar goed, we waren zelfstandig. Nu, in dit gebouw, met de Centrale Ondernemingsraad, de diverse maatschappijen waar wij allen dagelijks contact mee hebben, is het goed dat er wat meer integratie komt. Juist Van Dalen komt uit de echte personeelsfeer van Shell, hij weet wat de regelingen, de voorwaarden en mogelijkheden zijn. Ik vertrouw er ook op dat Julie hem die steun en medewerking zullen geven die ik altijd zo spontaan van allemaal heb gekregen”.

### Privé

Toch blijven we doorvragen, want het gaat toch ook om de privéplannen van de binnenkort gepensioneerde adjunct. „Nou, ik heb nooit veel tijd gehad om samen met m'n vrouw te reizen, dat wil ik nu gaan inhalen. Heb als hobby „paarden”, een liefhebberij die mijn echtgenote met mij deelt, trouwens ook m'n beide zoons. Verder heb ik vele contacten, ook bij de CNOOKS. Het zijn m'n ex-collega's, van m'n eigen generatie. Ik zal daar nu eindelijk meer tijd voor krijgen. En verder zit ik nog in talloze commissies op het gebied van onderwijs en kerkelijk/sociaal werk voor zeevarenden. Ik ga me dus niet tegelijk vervelen; wil bovendien wel op de hoogte blijven hoe alle ontwikkelingen verder gaan. Helemaal loslaten, nee, dat wil ik niet”.

# Film-nieuws



Met nieuwe „manuals” – handleidingen dus, waarin bijzonderheden omtrent film-service en onderhoud worden gegeven – is inmiddels namens de firma Walport in Londen ook een uitgebreide nieuwsbrief gezonden aan die schepen die met een filmprojector en filmkisten zijn uitgerust. Daaruit lezen wij dat weer een groot aantal zeer recente films in omloop is gebracht, zoals „Abba-the Movie”, „The spy who loved me”, „Saturday night fever” en „A bridge too far” om er maar enkele te noemen. Met een beetje geluk, kan men deze nieuwe films dus binnenkort op het witte doek aan boord aanschouwen. Dat geluk is wel nodig, want uiteraard zijn de filmkisten waarin die films zijn opgenomen niet tegelijk in elk ruildepot aanwezig.

## Dubai

Geluk moet je ook hebben als je in het Midden-Oosten zit en de filmprojector begeeft het. Juist de „Vitre” en „Capulonix” hebben in het begin van dit jaar lang met dit probleem geworsteld. Want alhoewel in Dubai een agent zit die niet alleen filmkisten ruilt, maar ook ruilprojectors beschikbaar heeft, blijkt men in de praktijk nogal eens „naast het net” te vissen. Walport, Londen, is op ons dringend verzoek thans doende hierin verbetering te brengen.

## Nieuw

Nieuw bij het „manual” zijn kaarten, waarop men kan bijhouden welke kisten recentelijk aan boord zijn geweest. Met andere woorden, even de nummers der kisten hierop aanstrepen, zodat bij ruil niet dezelfde films worden afgeleverd. Let er wel op dat een kist gemerkt 115D precies dezelfde films bevat als b.v. 115K. Het aantal klachten over de kwaliteit van films uit de kisten neemt overigens de laatste tijd weer sterk toe. Probleem voor Walport is dat, alhoewel hun agenten verplicht zijn de films te controleren en te repareren als op de voucher wordt aangegeven dat er iets aan mankeert, men tegenwoordig in heel wat havens te kampen heeft met douanevoorschriften die dit onmogelijk maken. Vooral in het Midden-Oosten wordt het de agenten niet toegestaan de kisten te openen; ze

blijven als het ware „onder zegel”. Om de opvarenden toch zoveel mogelijk in staat te stellen de filmrollen bruikbaar te houden, is aan boord zowel een „splicer” als filmciment aanwezig. Die „splicers” zijn in vele gevallen ook niet meer wat ze geweest zijn. Vandaar het besluit van de firma Walport om alle schepen die aan de filmservice deelnemen, zonder uitzondering te voorzien van een nieuwe „splicer”, zonder dat deze behoeft te worden aangevraagd. Ze zullen via ons kantoor worden verzonden en het schip bereiken in een container met andere goederen, als postpakket, per auto als uw schip in Rotterdam ligt, enz.

In de „manual” wordt op pag. 4 en 7 duidelijk aangegeven hoe men bij gebroken films dient te handelen. En zeker niet met nietjes, plakband en pleisters aan elkaar „lijmen”! Maar we veronderstellen dat dit aan boord van onze schepen ook niet gebeurt. Nu maar hopen, dat alle deelnemende schepen van de wereld-koopvaardijvloot hun beste beentje voor gaan zetten, opdat men ten minste ongestoord kan genieten van de films. Overigens: verzuim vooral niet klachten over de kwaliteit van de films te blijven vermelden. Er is op de nieuwe „vouchers” extra ruimte voor vrijgemaakt; die opmerkingen zijn voor ons voortdurend aanleiding om eventuele tekortkomingen zoveel mogelijk recht te zetten.

## Ideeënbus

Innovatie is in deze tijd, waarin men allerwegen kan lezen en beluisteren dat het slecht gesteld is met de economie, een gevleugeld woord geworden. „Er moeten nieuwe ideeën worden geboren, er moet meer geld voor ontwikkeling, research worden uitgetrokken”, zo is zelfs in regeringsnota's te lezen. Uit de cultuurhistorie is bekend, dat juist in de moeilijkste en somberste tijden, de mens tot de beste prestaties komt. Een duidelijk voorbeeld hiervan konden wij tijdens en kort na de oorlogsdagen meemaken, waarbij er een overvloed aan nieuwe ideeën los kwam, op allerlei gebied. Hetzelfde zou nu kunnen gelden voor onze eigen ideeënbus. De situatie in de scheepvaart is verre van rooskleurig en ieder idee dat ertoe kan bijdragen de positie te verbeteren, is meer dan welkom. Wat dat betreft was idee No. 508 van hoofdwerktuigkundige A. de Boer tegelijk een schot in de roos. Hij zond een nieuwe procedure in voor het reinigen van de turbinezijde-blower van B & W motoren (type 984 VT2BF 180) op de „D”-klasse schepen. Zoals dit tot nu toe gebeurt zijn er enkele nadelen. Zo moet b.v. een à tweemaal per 14 dagen genoeg worden genomen met vaartverlies gedurende ongeveer 30 minuten, waarbij kans op on-

balans van de turbinerotor, daar visuele inspecties alleen bij stilstaande motor mogelijk zijn. Onbalans kan weer trillingen en andere schade tot gevolg hebben. Zijn methode komt in het kort erop neer dat na het creëren van overdruk in de machinekamer, de blower rotor gaat draaien met een toerental van 200 à 300 per minuut, zulks tijdens verblijf in de haven of ten anker liggende. Daarbij wordt water verstoven en een zodanig waterniveau in het turbinehuis bereikt, dat de schoepen aan de onderzijde van het loopwiel geheel door het water slaan. Met andere woorden: het water wordt door het gehele turbinehuis rondgeslingerd.

### f 1000 beloning

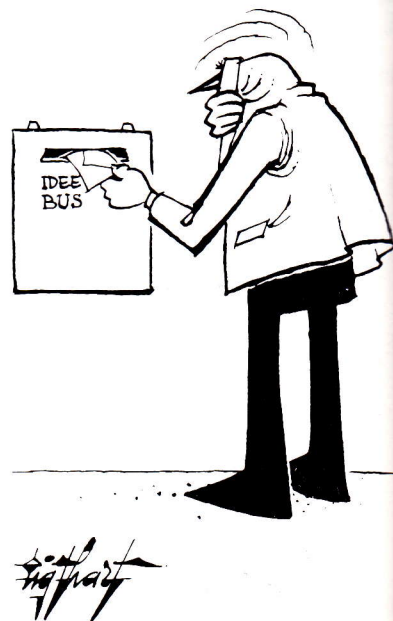
**Hoofdwerktuigkundige A. de Boer** krijgt voor de door hem voorgestelde wasmethode een beloning van f 1000. Alleszins verdiend, want in de praktijk is op de „Daphne” al bewezen – en dat over een periode van twee jaar – dat aldus inderdaad scheepsoponhoud wordt voorkomen, een veel gunstiger wasresultaat wordt bereikt en demontage van blowers tot een minimum wordt beperkt. De ideeënbuscommissie – be-

staande uit de heren Van 't Woudt, Busker en Van Duuren – vond dat hoofdwerktuigkundige De Boer een oorspronkelijk idee had ontwikkeld, dat van constructief denken getuigt, waardoor voor „D”-klasse schepen de bedrijfszekerheid wordt verhoogd. De afdeling DFT ten kantore werkt het idee thans verder uit, waarna de overige vijf „D”-schepen de nieuwe wasprocedure toegevoerd krijgen.

### f 100 premie

Geen f 100 beloning, maar als aanmoedigingspremie f 100, krijgt **2e stuurman H. van Popta**. Hij meldde, dat door het onvoldoende gemerkt zijn, bij hijswerk nogal eens verkeerde stroppen worden gebruikt. Om de doelmatigheid en de veiligheid te dienen suggereerde Van Popta om de stroppen met een bepaalde kleur te merken en daarnaast een standaard-kleurenschema op de vloot te introduceren. De commissie zag dit niet als een haalbare zaak, juist vanwege het grote scala van zowel manilla als staaldraadstroppen. Om de veiligheid te dienen is bovendien altijd een touwwerkmeter aan boord. In verband met het gevaar van afschuiven

van de klem van de stalen stroppen wordt ook de superloopconstructie geleverd en in de klem daarvan is de veilige werkbelasting ingeperst. Maar toch... f 100 als aanmoediging, waarbij van maatschappijzijde nogmaals zal worden gecontroleerd of de richtlijnen t.a.v. veilig hijsen wel voldoende worden opgevolgd.



# „Techniek sprak Piet meer aan dan woelen in de grond”

Het zal voor menig collega op kantoor even wenen zijn om de heer P. Vliegenthart, van de sectie DFD/1, niet meer achter z'n bureau of tekentafel te zien. Maakte hij op 1 april jl. de 25 dienstjaren bij de Shell vol, op 24 mei kwamen zeer velen hem ten afscheid de hand drukken, ook al kon aanvankelijk niet iedereen geloven, dat deze collega de 60-jarige leeftijd had bereikt.

Een leven van hard studeren en werken – aldus de heer Van Duuren, die hem namens zijn collega's in de lunchkamer toesprak. Een leven ook, dat niet altijd achter een bureau werd doorgebracht. Komende uit een kinderrijk gezin was het in de beruchte crisistijd in de dertiger jaren „gelijk aan de slag”. Hij zocht z'n toekomst eerst op het boerenland in het Noorden. Vijf jaar hield hij het vol, alvorens zijn geluk in het westen te beproeven, aanvankelijk nog in het boerenbedrijf (66 uur werken per week!), doch in 1936 bij de R.D.M. Zijn eerste contact met de scheepvaart was met de „Nieuw Amsterdam” die – met steun van de regering – juist in de toen ook al moeilijke jaren voor de scheepsbouw op de Rotterdamse helling gestalte kreeg. Na 10 jaar in de werkplaats te hebben gestaan en in de avonduren de H.T.S.-studie te hebben voltooid, volgde zijn overplaatsing naar de tekenkamer van deze roemrijke werf, waar zo vele van onze schepen gestalte kregen. Zijn rang van tekenaar-constructeur bewees hoe zeer de techniek hem meer had getrokken dan het woelen in de grond. Ook al had hij daarvoor een fraai getuigschrift, waarin vermeld dat hij goed met paarden kon omgaan, goed kon melken en behendig was met de wentelploeg!

In 1953 stapte Piet Vliegenthart over naar onze maatschappij, die in die jaren forse nieuwbouwprogramma's op stapel had staan. Hij kreeg er als inspecteur scheepsbouw het toezicht op een aantal schepen die nu al weer tot schroot zijn verwerkt, o.a. de „Meratus”, de „Vasum”, maar ook een aantal K-klasse schepen. Zijn bemoeienissen bleven echter niet beperkt tot deze klassen; voornamelijk vanuit kantoor bleef hij nauw betrokken bij alle nieuwbouw, ook bij speciale projecten zoals AUK, ECOL en de graanvaart. Hij onderhield daarbij contact met diverse instanties, werven en bureaus, waarvan vele vertegenwoordigers op zijn afscheid aanwezig waren.

De heer Van Duuren overhandigde hem ten slotte namens zijn collega's een fraaie werkbank, boeren, als herinnering, een 23 jaar oude telmachine van de afdeling: „Jij bent toch de enige die hem steeds weer aan het rammelen kreeg.”

## Verrassing

Piet Vliegenthart begon zijn afscheidstoespraak met zich te verontschuldigen: „Ik heb nooit een cursus spreekvaardigheid kunnen volgen. De eerste keer dat die gehouden zou worden voor leden van de ondernemingsraad was net onze zittings-



Dankbaar was Piet Vliegenthart (rechts), niet alleen voor het fraaie gereedschap als afscheidsgeschenk, maar bovenal voor de medewerking, juist in de laatste jaren zo sterk ondervonden.

periode afgelopen.” Dit nam niet weg, dat hij zich ontpopte tot een redenaar die niet de min of meer geijkte woorden gebruikte, maar juist een zeer gevoelige toespraak hield. Bescheiden als hij is, vermeldde hij niets van de capaciteiten die hij buiten Shell ontplooidde, namelijk die op zanggebied. En dat terwijl het koor waarvan hij lid is, al enkele malen op de televisie is geweest. Met Pinksteren jl. zelfs nog voor de Franse televisie! Hij is namelijk lid van een koor dat uitsluitend bestaat uit familieleden, uit nakomelingen in één lijn, van moederszijde, het „Van Gemeren's familiekoor”, dat zelfs al twee langspeelplaten op zijn naam heeft staan. Overigens geen pop-muziek, maar meer religieuze liederen. Eenmaal per veertien dagen komen alle 55 leden – ja, u leest het goed – uit het hele land bij elkaar om te oefenen. Het recente optreden in Frankrijk haalde ook de voorpagina van de „familiekrant”, een uitgave die de gehele familie – van beide zijden – van wel en wee binnen de grote, maar wel eigen kring op de hoogte houdt.

Niets van dit alles in zijn afscheidswoord. Wel op bijzonder treffende wijze uitdrukking van zijn gevoel bevoorrecht te zijn, omdat het hem gegund is de eindstreep te halen. Dank ook voor alle vriendelijke woorden tot hem gericht, maar bovenal erkentelijkheid voor alle vriendschap die hij had ondervonden van zijn collega's. „Jilles, je zei zojuist dat ik 10 chefs heb gehad in die 25 jaar. In m'n gevoel zijn het er meer geweest, maar dan heb je niet de superintendents meegeteld waaraan ik me heb moeten onderwerpen. Maar ik ben er heelhuids onderuit gekomen, heb juist de laatste jaren bijzonder fijne medewerking gehad, van iedereen. Misschien zijn het m'n grijze haren geweest die daartoe aanleiding gaven, maar dankbaar ben ik er wel voor. Ook voor de cadeaus van jullie allen.”

Nog geruime tijd bleef de familie Vliegenthart (enkele kinderen waren meegekomen) bijeen met de vele „vrienden” die Piet in onze organisatie heeft gemaakt.

### 100-jarige

Eigenlijk zijn het er twee, namelijk de Hogere Technische School „Amsterdam” en de Hogere Zeevaartschool voor Scheepswerktuigkundigen te Amsterdam, die in oktober 100 jaar zullen bestaan. Beide staan onder het beheer van de Vereniging voor Hoger beroepsonderwijs te Amsterdam, opgericht in 1878 als „Vereniging Kweekschool of Machinisten”. Aanvankelijk waren in één school twee richtingen ondergebracht, namelijk een voor „landmachinisten” en een voor „scheepsmachinisten”. We zullen hier niet op alle ontwikkelingen ingaan, doch volstaan met te melden dat toekomstige zeevarenden vanaf 1934 hun behuizing hadden in de Machinis-

tenschool aan de Overtoom, later in de Hogere Zeevaartschool voor Scheepswerktuigkundigen aan de Schipluidenlaan.

Het 100-jarig bestaan zal worden gevierd met een symposium in het RAI-Congrescentrum op 25 oktober 1978. Als thema voor het symposium is gekozen:

„De relatie Hoger Technisch Onderwijs-Bedrijfsleven”

In de ochtendvergadering, die door Z.K.H. Prins Claus zal worden geopend, zullen de minister van Onderwijs en Wetenschappen zijne excellentie Dr. A. Pais en de heer A. Rijke, directeur van het RSV-concern dit onderwerp behandelen. Na de lunchpauze zal een pro- en contradiscussie gehouden worden over de stelling: „Het Hoger Tech-

nisch Onderwijs moet meer algemeen worden”. De stelling zal verdedigd worden door de oudstaatssecretaris van Onderwijs en Wetenschappen de heer dr. G. Klein en twee medestanders, terwijl de contrastelling zal worden verdedigd door een vertegenwoordiger van het V.N.O., de Nedlloyd en een nader aan te wijzen getuige.

Op zaterdag 28 oktober 1978 zal op beide scholen een reünie worden georganiseerd voor de oudleerlingen. Voor de organisatie van deze reünies is het noodzakelijk over zoveel mogelijk adressen van oudleerlingen te kunnen beschikken. Daarom worden alle oudleerlingen verzocht hun namen en adressen op te geven en eventueel ook van collega's waarvan zij weten

dat ze op een van beide scholen een opleiding hebben gevolgd. Namen en adressen alsmede de naam van de school, H.T.S. of H.Z.S., waaraan men gestudeerd heeft, kunnen worden gezonden aan: Antwoordnummer 7850, 1000 SN Amsterdam. Alle oudleerlingen waarvan de adressen bekend zijn krijgen een programma met een uitnodiging toegestuurd.

### Schafttijd

Dat de verzoeken om voorlichtingsmateriaal veelzijdig en tijdrendend zijn, kan menigeeen zich wel voorstellen. Zo ook een jongeman die ons onlangs een briefje stuurde, waarin hij ons vroeg een aantal vragen te beantwoorden. Hij besloot zijn schrijven met de veronderstelling: „Het zal u misschien veel tijd kosten, maar misschien kunt u het in uw schafttijd doen.” Gelukkig hadden we nog even tijd om het, samen met de andere verzoeken, vóór de lunchpauze te beantwoorden.

### Nieuwe Shellina

Shell heeft vorige maand een nieuwe verbeterde kwaliteit Shellina geïntroduceerd. Deze brandstof, die voor dezelfde prijs verkrijgbaar zal zijn, is ontwikkeld omdat in de afgelopen jaren de tweetaktmotoren verder geperfectioneerd werden en thans hogere eisen worden gesteld aan zuinigheid en betrouwbaarheid alsook aan de emissies van de motoren. Voor de nieuwe brandstof werd een nieuwe, gedeeltelijk synthetische olie geformuleerd, waarin een speciale loodvrije benzine wordt toegepast, terwijl bij gebruik van het nieuwe produkt vrijwel geen rook wordt geproduceerd. In praktijkproeven heeft de nieuwe olie bewezen ruimschoots aan de gestelde eisen te voldoen. De nieuwe Shellina is reeds vanaf 1 juni aan de pompen verkrijgbaar.

### Bekende naam

„Erinna” is nog een bekende naam voor de ouderen op onze vloot. Van 1936 tot 1958 voer een schip van 6200 bruto registerton onder die naam voor de N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona”. Voor Shell Tankers (U.K.) Ltd. varen nu weer zes „E”-klasse schepen, draagvermogen 31.250 ton. Productenshippen die min of meer kunnen worden vergeleken met onze „F”-klasse schepen. Deze opname, ter beschikking gesteld door radio-officier L. de Groot van de „Fossarina”, toont ons een

van de zes in Canada gebouwde „E”-klasse tankers, namelijk – wederom – een „Erinna”. In maart jl. nam onze „Fossarina” een deel van de door deze „Erinna” aangevoerde lading in Dakar over, opdat beide schepen een gunstige diepgang zouden krijgen om de haven van Lagos binnen te varen. De namen van de overige „E”-klasse tankers zijn „Entalina”, „Etrema”, „Elona”, „Ensis” en „Erodona”. Beide laatstgenoemde schepen worden nog dit jaar opgeleverd.



# Geheel schoon schip



#### Rotterdam Maritiem '78

20 mei, een stralende dag, minstens 100.000 man op de been om de Rotterdamse vlootshow gade te slaan. Een dag waarop ook het Koninklijk huis van grote belangstelling getuigde voor het maritieme gebeuren. Terwijl in de middaguren de vlag op het stadhuis in top ging vanwege de komst aldaar van H.M. de Koningin en Z.K.H. Prins Bernhard, strooide de 55 man (en vrouw) sterke Shell-harmonie „Rotterdam" vrolijke klanken over de Lijnbaan en de Coolsingel.

#### Wereldkampioenschappen

De wereldkampioenschappen voetbal kluisteren de laatste weken menig vaderlander aan de buis. Ook in de wekelijkse luchtpostzendingen met video-cassettes is een aantal wedstrijden opgenomen. Echter, wij konden ons voorstellen dat voetbalenthousiastelingen – en dat zijn er ook aan boord heel wat als wij de enquête-uitslag van Radio Holland Marine Television bekijken – meer dan een paar wedstrijden willen zien. Dus ook de kwart en halve finales bij voorbeeld. Anderzijds zijn er ook genoeg opvarenden, die benadrukken dat de sportuitzendingen niet alleen voetbal

moeten bevatten. Moeilijk om dan in de tijd van de wereldkampioenschappen toch een goede keus te maken. Om alle twijfels uit de weg te ruimen en beide „partijen" tevreden te stellen, is daarom besloten om in de tijd van de WK'78 extra video-cassettes te zenden naar de met video uitgeruste schepen, zodat niet alleen het normale amusementspakket aan boord komt, maar extra die wedstrijden die anders „tussen schip en ka" zouden vallen.

#### Extra kosten

Hoe zeer extra kosten kunnen ontstaan is onlangs weer eens duidelijk gebleken bij het doorlopen van rekeningen uit Nigerië. Op drie video-cassette-banden die in december aan een onzer schepen werden afgeleverd, werd voor „extra porto" (en dat terwijl in Nederland voldoende was gefrankeerd) alsmede een „douane" bedrag van f 345 in rekening gebracht. Tel uit je winst. Geen wonder, dat onze postkamer huiverig is om havens aldaar te gebruiken voor post- en cassette-zendingen. En nu werden die drie cassettes nog aan boord ontvangen, andere zendingen verdwijnen veelal in de mist.

# OVST-NIEUWS

Niet minder dan 34 fietsenthousiasten hadden zich in de vroege ochtend van 27 mei (per auto) naar Driebergen begeven. In de schitterende omgeving van deze plaats werd namelijk een door de O.V.S.T. op touw gezette fietstocht van ongeveer 35 km. verreden. Het weer was geweldig, de gehuurde fietsen waren prima. Dat door het op het laatste moment – helaas – verhinderd zijn van de organisator de route enigszins moest worden geïmproviseerd, heeft geen roet in het eten gegooid. Dat kan ook haast niet, want alle wegen en paden daar bieden volop natuurschoon. Daarom kan worden teruggekeken op een fijne (fiets)dag, zoals ook wel uit de foto's zal blijken.



# Vloot- personalia

periode van 16 mei t/m 15 juni 1978

## Gehuwd:

19.5: H. M. Zwanenburg, 5e wtk. met mw. M. van Tol,  
19.5: J. de Groot, 3e stm., met mw. K. Bisschops,  
25.5: C. W. Kuyper, 2e stm., met mw. M. de Groot,  
26.5: R. M. van der Aa, 3e stm., met mw. W. Mandjes,  
26.5: A. M. Borgart, 3e stm., met mw. M. Gasper,  
2.6: R. M. Bruno, hoofd voeding, met mw. S. Esmeyer.

## Geboren:

23.5: Reinoud, zoon van E. L. F. Nijhuis, 3e wtk. en mw. J. K. Nijhuis-van Haaren,  
25.5: Robert Willem, zoon van W. K. de Voogd, 3e wtk., en mw. C. H. de Voogd-Minderhoud,  
26.5: Sicco, zoon van F. S. Koolen, 4e wtk. en mw. J. T. Koolen-de Vries,  
1.6: Isabella Dinalva Maria, dochter van J. P. J. M. Cobelens, 2e stm., en mw. M. C. Cobelens-Pimentel Barrêto,  
3.6: Maroesja Brigitte, dochter van J. P. de Visser, 4e wtk., en mw. A. de Visser-Bersma,  
3.6: Martine, dochter van D. J. Blom, 4e wtk., en mw. L. A. Blom-Roelofs.

## Aflossingen:

gezagv.: W. Welbie, J. Bosman, B. C. den Exter van den Brink, H. G. Willemsen, M. Hus, W. Croes, J. E. Dekker;  
1e stl.: J. Wassenaar, A. J. de Kraker, J. Priester, J. C. Aartsen, J. P. Hendriks, R. J. de Wit, F. B. Schröder, G. C. H. Dijkstra, A. T. van Es, W. Kalkman;  
2e stl.: F. van Bommel, D. J. Mittelmeijer, M. Buth, J. M. B. van Kessel, R. Hagen, R. J. Ruts, A. H. den Breems, B. Crum, R. van der Voort,

D. Dankart, W. Holwerda, P. C. J. Dikkentman, C. van de Vrie, J. Verdoorn;  
3e stl.: J. J. Smit, P. J. F. Steenberg, S. I. van der Zee, A. Breevaart, M. Ponsen, C. J. Wijngaarden, J. W. Steijnis, R. R. van der Maas, P. W. F. Bos;  
4e stl.: W. H. Nibbelink, L. M. P. Out, L. van den Ende, P. J. Veenman;  
radio-off.: R. A. J. Niels, B. Immerzeel, S. Groenhuijsen, J. Zuidema, H. W. Snip, R. van den Berg, H. W. P. A. de Ridder, P. W. Veijgen, P. P. Verburg, H. A. Smit, N. J. C. de Troye;  
hfd.wtk.: A. J. G. Weitzel, J. B. J. Jonker, S. A. Verhage, N. C. van der Vecht, W. Groenendijk, J. L. van der Rijnst, J. van der Schee, J. Tekelenburg, J. W. van Wegen, G. J. B. Hartman;  
2e wtk.: L. W. Jorissen, P. Dekker, W. A. M. Bouma, J. F. Vernooy, G. J. Leussink, J. Ommering, J. A. Willems, F. D. Dieleman, F. G. Krijgsman, F. A. J. Boot;  
3e wtk.: W. B. Grund, F. van den Boogaard, H. Waitz, H. Wesselman, W. I. van der Burght, D. Roodnat, R. Bos, P. J. van den Ende, C. J. J. de Vos, J. J. F. Govers, C. N. A. Vreke, A. E. de Bruyn, M. W. M. van der Burgh;  
4e wtk.: E. A. Rumeser, T. van de Ruit, F. P. E. Verlinden, T. den Dekker, C. Brasser, F. Vos, D. J. Blom, A. Oost, P. C. Telle, D. J. Sandee;  
5e wtk.: P. R. Schol, H. J. M. Frenken, L. A. T. Kersten, R. V. van Wieringen, K. G. Visser, P. E. Statema, C. J. Spanjer, G. R. Spijkerman, J. Hakkers, J. Bijloo, D. Struyk, B. E. Broekhuysen, R. G. Ruben, W. A. den Baas, R. J. Fortanier,

G. J. Harlaar, F. C. Rijckaert, G. A. de Ridder, J. Siersema, C. G. Haasnoot;  
sch.voorman: T. H. van Vlijmen, H. L. Klop;  
sch.vakman 1: Q. A. P. de Wit, M. A. J. Veen, E. J. H. van Arcken, L. van der Velden, F. W. Bosson, J. de Gans, J. Westervhuis;  
sch.vakman 2: R. J. G. van der Klis, P. te Riet, L. W. Hobelman;  
sch.gezel a/w: J. J. van der Kley, H. Wigchert, H. Sandifort, J. Bovenkerk, P. C. Groen, E. P. Kesauly, P. Luijten, E. J. H. Wilmink, D. Rovers, T. J. Moonen, J. L. Halsema, H. J. Kolk, M. L. Delhaye, J. J. Donleben, J. Tuinebreyer, G. Symons, B. van Tilborgh, F. J. van den Hoven, E. J. B. Janssen Andeweg, S. J. van der Heide, E. Kater, P. T. Post, H. R. Rikken, H. J. F. Stoffers, E. W. van der Horst, F. G. M. van Kleef;  
aank sch. gezel a/w: G. Lubbers, R. Mos, K. van der Sluis, H. J. van Zoggel, P. Buis, R. de Zoete, H. van der Werf, R. C. de Ru, M. E. van Dijk;  
hoofd voeding: A. W. Jacobs, E. Kost, F. B. Wayers, B. M. de Roode, W. Haanepen;  
sch.kok: J. A. M. Kik;  
aank kok: J. M. C. Verjans;  
hoofd bediende: C. Westbroek, W. D. Anthonio, R. Bakker, J. L. F. Romen, C. J. de Graaf;  
bediende: H. de Ruig, M. A. W. M. de Beer, L. L. Teveer;  
bediende (a/d): S. Boekhout, A. B. Romen, L. de Kramer, R. Wolleswinkel;  
koksmaat: B. Berkhuijsen;  
jongen a/w: W. M. Walters, M. G. T. Klaassen, P. J. Jilleba, R. Akkermans;

## Tewerkstellingen en overplaatsingen:

**m.s. Abida:** gezagv. A. J. de Ronde, 3e stm. P. A. D. Bouwman, 5e wtk. J. de Klerck;  
**m.s. Acila:** hfd. wtk. P. J. de Lange, 2e wtk. J. P. Kalkman, sch. vakman 2 J. G. Quadvlieg;  
**m.s. Acmaea:** 1e stm. A. J. Both, radio-off. A. Pijpers, stag. wtk. R. T. M. Wilmering, sch. vakman 2 M. Koning;  
**m.s. Acteon:** 1e stm. R. van Westendorp, wnd. 2e stm. C. J. van Essen, 2e wtk. P. A. Ankerman, sch. vakman 1 R. Croese;  
**s.s. Arca:** 5e wtk. G. T. Verwoert;  
**s.s. Atys:** gezagv. J. van der Velden, 5e wtk. K. van Zijderveld;  
**s.s. Capiluna:** 2e wtk. I. J. Albrechts, 4e wtk. R. F. van Loon, 5e wtk. J. W. G. van der Hoeven, stag.wtk. G. de Vries, J. Lijkelema, sch.vakman 1 J. P. de Landes, sch. gezel a/w W. de Vries, L. H. A. T. van Dijk, aank. sch. gezel a/w G. L. Barendse, J. Visser, sch. kok J. G. Volleberg, R. A. de Lange, hoofd bediende J. Boelee;  
**s.s. Capisteria:** 2e stm. J. M. E. Korteweg, wnd. 3e stm. D. A. L. Hitz;  
**s.s. Capulonix:** hfd.wtk. J. Heymans, sch. voorman C. F. M. Hartman, hoofd voeding R. J. Hageman, hoofd bediende G. J. Vrielenk, bediende P. Aldenkamp, bediende (a/d) R. G. M. Moonen;  
**m.s. Cinulia:** 5e wtk. W. Mourits;  
**m.s. Crania:** wnd. 3e stm. A. Leffers, 4e stm. W. J. van Hoorn, radio-off. C. J. Roomer;  
**m.s. Dallia:** 3e wtk. B. K. Frans, 5e wtk. J. F. Bijlsma, sch. voorman J. C. van Willigen, sch. vakman 1 R. Vijlbrief, sch. gezel a/w H. J. Groeneveld, J. Kreuk, L. T. A. C. Roodakker, aank. sch. gezel a/w L. F. M. Lenssen, H. van de Weyden, C. H. Schipper;  
**m.s. Daphne:** gezagv. J. H. Korsen, 2e wtk. C. Hemmer, 3e wtk. W. H. Hennink, 4e wtk. A. Verschoor, 5e wtk. P. J. M. Heijns, sch. gezel a/w C. J. J. Taal;  
**m.s. Diadema:** gezagv. A. Post, hfd. wtk. H. Blaauw;  
**m.s. Diloma:** 1e stm. W. F. van der Lei, 2e stm. H. J. Lenstra, radio-off. J. de Groot, 3e wtk. N. J. Gras, 5e wtk. H. Groefsema, stag.wtk. M. K. Flipse, sch. gezel a/w H. F. J. Fijlstra, aank. sch. gezel a/w J. M. Sanders, C. C. Braem, A. Pütz;  
**m.s. Dione:** hfd. wtk. T. H. J. Feldberg, 3e wtk.

## Onze vlootjubilaren:



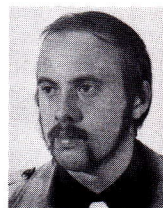
M. Kik  
3e wtk.  
10 jaar op 3.7.78



H. J. Lenstra  
2e stm.  
10 jaar op 3.7.78



B. M. Stubbe  
2e stm.  
10 jaar op 6.7.78



J. Verdoorn  
2e stm.  
10 jaar op 12.7.78



H. A. Gard  
bediende  
10 jaar op 14.7.78



C. M. Vervloet  
bediende  
10 jaar op 24.7.78



G. Dekker  
4e wtk.  
10 jaar op 25.7.78



D. Rovers  
sch. gezel a/w  
10 jaar op 25.7.78

T. P. M. Westhuis, sch. gezel a/w  
J. P. W. Dallmeyer,  
C. H. van Genderen, aank. sch. gezel  
a/w T. D. D. Pot, hoofd voeding  
G. J. C. de Deugd;  
**m.s. Dosina:** 2e stm. C. W. Kuyper,  
3e wtk. F. H. de Jong, 5e wtk.  
B. J. ter Maat; sch. gezel a/w  
J. G. M. van Heugten, A. Zijlstra,  
J. Kranendonk;  
**m.s. Felania:** wnd. 2e stm.  
J. S. de Vos, radio-off.  
H. E. Haalmeijer, sch. gezel a/w  
G. van der Bent, R. W. Pieters,  
J. van de Meer, aank. sch. gezel a/w  
C. Louter, G. H. Clever, hoofd  
voeding J. L. Menger, bediende (a/d)  
H. Zaat;  
**m.s. Fossarina:** gezagv.  
H. J. Allaart, 1e stm. W. C. Moll, hfd.  
wtk. H. W. van Diepen, 3e wtk.  
A. M. P. B. Fluitsma, sch. gezel a/w  
G. E. Zeeuw, N. H. van der Geugten,  
P. L. Watamaleo, J. H. Oosterhof,  
hoofd bediende N. G. Wehrmann;  
**m.s. Fossarus:** 1e stm.  
J. Broekmeijer, radio-off.  
C. P. Verschoor, 2e wtk. E. Aanen,  
4e wtk. J. J. de Groot, sch. gezel a/w  
H. A. ten Bonsel, J. Kooistra, hoofd  
voeding C. G. M. van Schuppen, sch.  
kok C. A. Breederland, hoofd  
bediende E. J. Eradus, bediende  
A. Scheffer, koksmaat O. A. Looyen,  
jongen a/w A. L. P. Valkering;  
**m.s. Fulgur:** gezagv. P. Buisman,  
1e stm. P. J. Muntjwerf, hfd.wtk.  
W. van Kemp, 3e wtk. M. Kik, aank.  
sch. gezel a/w H. W. van Helsingingen,  
aank. kok W. E. M. van Lieshout,  
hoofd bediende H. Domselaar,  
koksmaat G. J. van Rijn;  
**s.s. Kermia:** wnd. 2e stm.  
A. L. M. Nagelkerke, radio-off.  
J. Hofstee, 3e wtk.  
P. D. Koudenburg;  
**s.s. Khasiella:** 4e stm. J. de Boer,  
radio-off. J. H. van der Leeft, 3e wtk.  
R. A. M. Haffert, wnd. 4e wtk.  
J. J. van Herk;  
**s.s. Kopionella:** wnd. 4e wtk.  
J. Meeldijk;  
**s.s. Kylix:** 1e stm. J. I. Boon, 5e wtk.  
R. J. Tielman;  
**s.s. Laconica:** 1e stm. H. Steenstra,  
hfd. wtk. C. J. Vermeulen, 2e wtk.  
M. Schmidt, 3e wtk. J. Boon, 4e wtk.  
G. Dekker;  
**s.s. Lepton:** 1e stm. F. W. van Oerle,  
wnd. 3e stm. W. van der Meulen jr.,  
3e wtk. J. G. van Werd, stag.wtk.  
P. Moll, R. van Rooten, sch. gezel a/w  
L. A. Douma, J. P. Schuurbiens, hoofd  
voeding R. M. Bruno;  
**s.s. Macoma:** 1e stm. J. B. Krul, 2e  
wtk. J. L. de Bondt, 3e wtk.  
P. C. de Wit, stag.wtk. H. C. van Beek,  
F. C. H. Roete, sch. vakman 2  
W. P. L. Broers, sch. gezel a/w  
J. G. Klein Hesselink, F. Kromjongh,  
J. A. Schaarman, bediende

P. J. Gijse, bediende (a/d)  
J. J. P. Vaessen;  
**s.s. Marinula:** radio.off. D. Bins, hfd.  
wtk. R. M. F. van den Berg, 4e wtk.  
W. H. Lentink, 5e wtk. J. W. Golstein;  
**s.s. Meta:** hfd. wtk. C. G. Pusch,  
hoofd voeding M. van Hagen, sch.  
kok F. W. A. van Deursen, capataz  
P. Raimundez Collazo, man. esp.  
J. Alvarez Martinez, 2<sup>o</sup> man.  
I. Pazo Alonso, mar. int.  
J. Alvarez Conde,  
L. G. Barcena Lareo,  
J. M. Fernandez Pena,  
J. L. Martinez Vila,  
J. M. Oliveira Santos,  
M. Pensado Doldan,  
J. Rodriguez Goberna,  
A. Sotelo Barroso,  
F. Zabala Calvino, coc.  
C. Lopez Casqueiro, cam. may. do.  
J. A. Dasilva Villaronga, cam.  
J. Barros Barros, A. Rodriguez Soto;  
**s.s. Mitra:** gezagv. M. E. Wolper, 2e  
stm. C. P. C. van Goethem, wnd. 3e  
stm. L. H. G. J. H. Glansbeek, radio-  
off. L. Toutenhoofd, 2e wtk.  
F. J. van der Vorm, 3e wtk.  
A. J. A. de Groot, 4e wtk. J. Water,  
5e wtk. A. R. Seraus;  
**s.s. Mytilus:** wnd. 3e stm.  
L. van Doren, hoofd voeding  
H. C. Lindenberg, capataz  
C. Boo Davila, man. esp.  
J. L. Moreira Formoso, 2<sup>o</sup> man.  
J. Hermida Millan, mar. int.  
M. Alonso Perez,  
C. Chapela Barreiro,  
J. Cordeiro Santos,  
M. Costas Ezcurdia,  
V. Crespo Fontenla,  
S. Cuadrado Del Castillo,  
A. Ginartes Bugarin,  
R. Magdalena Potti,  
J. C. Rodal Garcia, coc.  
M. Martinez Amoedo, a.d. coc.  
J. L. Pousada Perez, cam. may. do.  
F. Dieguez Garcia, cam.  
M. Barbosa Lopez,  
F. Loureira Gonzalez;  
**m.s. Niso:** capataz M. Nieto Dacosta,  
man. esp. J. Gonzalez Davila, 2<sup>o</sup>  
man. C. Alfonso Cela, mar. int.  
P. Arufe Vidal, M. Carballo Suppo,  
J. Lopez Martinez,  
M. Santome Canedo,  
J. L. Seoane Fervenza;  
**s.s. Ondina:** 4e wtk.  
H. W. P. Schaaper, stag.wtk.  
G. J. M. Welten, J. H. M. Bos, sch.  
vakman 1 J. Heeren;  
**s.s. Onoba:** 2e stm.  
A. A. F. van der Markt, hoofd voeding  
M. W. B. Kitzen;  
**s.s. Patro:** wnd. 3e stm.  
F. G. de Bruyn, hoofd voeding  
T. M. Vloot;  
**s.s. Sepia:** 2e stm. M. C. Kalkman,  
B. M. Stubbe, wnd. 3e stm., R. van  
Dijk, radio-off. P. A. de Lange, hfd.  
wtk. R. W. H. Buitenrust Hetteema,

4e wtk. M. Klein, 5e wtk. P. P. van der  
Wilt, sch. vakman 2 L. E. H. van Bo-  
gaert;  
**s.s. Viana:** wnd. 2e stm.  
B. van Gulpen, stag. stm.  
W. J. Levering, 2e wtk. J. A. de Groot,  
3e wtk. K. Elshout, stag. wtk.  
M. B. van der Horst;  
**s.s. Vitrea:** wnd. 1e stm.  
J. F. Casimiri, 2e stm. C. Doolaard,  
wnd. 3e stm. R. R. Reinhardt, radio-  
off. J. J. A. Versteeg, hfd. wtk.  
J. Polet, wnd. 4e wtk.  
J. J. Timmermans;  
**s.s. Vlieland:** 2e wtk. J. H. E. Nijhuis;  
**s.s. Zafra:** 2e stm.  
M. van der Heiden, 4e stm.  
N. M. J. Duyn, 2e wtk.  
J. W. van der Plas;  
**s.s. Zaria:** 2e stm. P. H. Jacobs, 4e  
stm. B. de Boer jr., 5e wtk.  
N. H. C. Foekema, sch. vakman 2  
J. Tonissen;

#### Uit dienst getreden:

2e stm.: J. Kerkhof;  
3e stm.: M. L. A. Wouters;  
4e stm.: F. H. C. Bakker;  
4e wtk.: E. J. Kolet, J. F. van Est,  
C. G. A. Hoenders, W. L. Verhage,  
S. J. F. 't Hooft;  
5e wtk.: M. J. M. Borghouts,  
R. J. van Kuyk, J. Verwijs;  
sch. vakman 1: R. Hennequin,  
F. Oostdijk, R. W. B. M. van Huet;  
sch. vakman 2: R. A. Cauwels,  
H. D. Seib, P. A. J. Kouijzer, H. Akse;  
sch. kok: T. L. Straatman, F. A. Faber.

#### Met pensioen:

gezagv.: K. Prins.

#### Einde stagiaire overeenkomst:

stag.stm.: E. N. de Vries,  
G. E. H. Gerritsen.

#### Tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: D. J. van der Mast — Shell  
Nederland Raffinaderij B.V. te Pernis.

## In memoriam

Op 6 mei jl. is overleden de  
heer

### J. Kwaadgras

oud-gezagvoerder.  
De heer Kwaadgras verliet de  
dienst der maatschappij in  
1961, na ruim 28 dienstjaren.  
Hij bereikte de leeftijd van 69  
jaar.

#### Terug van militaire dienst:

3e stm.: J. M. M. van Rossum,  
4e stm.: P. S. C. Braun, L. van Doren,  
R. van Exel, D. A. L. Hitz, A. Leffers,  
P. J. H. van Loenhout,  
A. J. M. van der Loo,  
N. M. J. van Duyn, S. S. Abma,  
F. G. de Bruyn.

#### Behaalde diploma's:

1e stm. G.H.V.: H. J. Lenstra,  
C. P. C. van Goethem;  
1e stm. G.H.V.-th.: A. G. J. de Wit;  
2e stm. G.H.V.: C. J. van Essen,  
H. A. Kamsteeg, A. M. Borgart;  
2e stm. G.H.V.-th.: R. J. Moeke;  
"C": J. H. E. Nijhuis;  
"C-th.": R. J. Bosman;  
"B": F. H. de Jong;  
"B-th.": P. C. de Wit.

#### Aangesteld als:

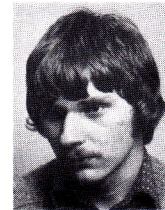
sch. vakman 1: J. P. de Landes.

## In dienst getreden vloot- personeel:

### Aan- gesteld



H. W. Vermaas  
per 1 december  
1977 aangesteld  
als gezagvoerder  
en op 9 mei 1978  
belast met het  
commando over  
het s.s. „Kopionel-  
la”.



J. W. Tonissen  
sch. vakman 2



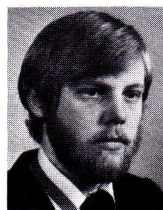
G. W. Geesink  
2e stm.  
10 jaar op 26.7.78



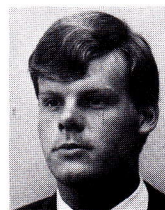
W. L. Westhoff  
2e stm.  
10 jaar op 26.7.78



J. G. van der Poel  
3e wtk.  
10 jaar op 28.7.78



W. v. d. Dobbelen  
4e wtk.  
10 jaar op 29.7.78



J. J. de Groot  
4e wtk.  
10 jaar op 30.7.78



A. G. J. de Wit  
2e stm.  
10 jaar op 30.7.78



J. van Rooyen  
2e stm.  
10 jaar op 31.7.78



H. Bax  
hfd wtk.  
30 jaar op 31.7.78

# Hogerop

Annemiek Soeterboek – de secretaresse van onze beide fleet managers – wil hogerop. Nu moeten we dat niet misverstaan; het gaat haar niet om het, sport voor sport, beklimmen van de maatschappijladder, maar om de kunst van het vliegen. Da's nou ook weer niet zo vreemd, want voordat zij enkele jaren geleden naar de Rotterdamse zeevaartschool ging om zich de kunst van „stuurvrouw” eigen te maken, had zij reeds pogingen gedaan om op de luchtvaartschool te komen. Maar er waren nog 1100 wachtenden voor haar. En ga daar maar eens op wachten, vooral als er je gelijk bij wordt verteld, dat sommige afgestudeerden met hun vliegbrevetten vrachtwagenchauffeur zijn geworden bij gebrek aan werk. Nu weten we wel, op het ogenblik is er weer een tekort aan

vliegers, maar dat kon Annemiek toen ook niet weten. Hoe dan ook, nadat zij een jaar zeevaartschool had gevolgd en er – maar het was ook haar tweede keus – daarna de brui aan gaf, nam ze een kantoortaan. Maar dat vliegen liet haar toch niet los. „Waarom dan niet sportvliegen?“, zo ging het door haar heen nadat ze eenmaal aan de wal bij Shell Tankers was beland. En dat kon wel, geen enkel probleem, aldus de vliegclub „Rotterdam” waar ze zich aanmeldde. „Op Zestienhoven hebben ze een fraaie „Robin”, dat is een 2-persoons vliegtuigje, van Frans fabriek, speciaal voor lesgeven. Dus ook met dubbele stuurknuppel. De eerste keer dat je gaat vliegen, mag je bij het opstijgen en dalen alleen maar meevoelen wat de instructeur doet, maar eenmaal in de lucht neem je het gelijk over. De zweetdruppels stonden toen wel op m'n voorhoofd”, zo verzucht Annemiek.

Op de vraag waarom ze het eigenlijk doet, piekert ze even. „Ja, waarom? Het is hartstikke leuk, het geeft je een gevoel van sensatie, van helemaal los te komen”. Ze heeft nu vier vlieglessen van elk 50 minuten achter de rug. Binnenkort gaat ze verder met schriftelijke lessen, theorie dus, voornamelijk omtrent navigatie en motorenkennis. Ook dat is hard nodig wil ze na de volgende „echte” vlieglessen de vliegkunst voldoende onder de knie hebben om haar eerste brevet te halen. En dat „eerste” staat er niet voor niets, want wel degelijk is ze van plan ook het brevet voor nachtvliegen erbij te halen.

Toch doet ze het kalmpjes aan. Niet omdat haar belangstelling niet voldoende zou zijn, maar de kosten zijn niet mis, ondanks alle artikelen over „vliegen voor iedereen”. Want alhoewel je voor zo'n f 30 al een klein uur instructie hebt, komen er allerlei vliegveidrechten bij, alsmede de huur van de „Robin”. En dat betekent toch zo'n f 150 per les. „Het tempo waarin ik m'n brevetten haal, hangt dus ook af van de mate waarin bruintje het kan trekken”, aldus Annemiek. Maar dat ze hogerop gaat, da's zeker.



## tussen schip en ka

zeventiende jaargang no. 11  
juli 1978

**Maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers B.V. Het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen en/of het reproduceren van foto's of afbeeldingen is slechts geoorloofd met schriftelijke toestemming van de redactie.**

Redactie  
W. N. Wouters 010 - 696127

*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.*



## BRUIDSPAAR VAN DE MAAND

Het was in de zomer van 1967 dat Clara Verbruggen, die met haar ouders en haar broer op vakantie in Oostenrijk was, daar onze 4e werktuigkundige Jaco Feenstra leerde kennen. Deze kennismaking was onvermijdelijk, want de broer van Clara trok in de vakantiedagen nogal op met Jaco, die eveneens z'n vakantie in het bergland doorbracht. Die vriendschap kon gemakkelijk worden voortgezet doordat het gezin Verbruggen in het plaatsje Naaldwijk woonachtig is en onze werktuigkundige afkomstig is uit De Lier. Zodoende ontmoeten Clara en Jaco elkaar ook later regelmatig, maar echt „aan” was het pas drie jaar geleden. Op 5 mei jl. werd hun „vriendschap” bezegeld op het gemeentehuis van Naaldwijk, alwaar zij door de chef van Clara in de echt werden verbonden. Een vriend van hen beiden was

aanwezig om het gebeuren op de gevoelige plaat vast te leggen. En het was alweer een vriend die het huwelijk kerkelijk heeft ingezegend. Over vriendschap gesproken!

## Mutaties walpersoneel

in de periode 16-5-1978 tot en met 15-6-1978

**Uit dienst**  
M.i.v. 1-6 R. J. F. van Stuyvenberg – DFF/2 (naar SNI)

**Met pensioen**  
M.i.v. 1-6 Ing. P. Vliegthart – DFD/1

**Geboren**  
7-6-1978 Caroline Maria Mathilde, dochter van de heer en mevrouw P. H. van Groeningen-ten Bokkel Huinink, DFF/5

**Jubileum**  
13-8-1978 Drs. C. Geerinck (DFD/2) – 10 jaar

