

# SCHEEP



# TEKNIKA

19e jaargang  
nummer 11  
juli 1980



**Wal-  
reünisten**



**Rotterdam  
Maritiem**



# SCHIP EN KA

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

Postbus 874  
3000 AW Rotterdam  
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk Werk 696105  
Kamer 9.10

Ondernemingsraad Vloot 696146

Negentiende jaargang no. 11  
juli 1980

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

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

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

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

Vormgeving  
Tijl Vorm

Druk  
Tijl Zwolle bv

## IN DIT NUMMER

Het STANSS-rapport is uit!	3
Jaarvergadering 'Koninklijke'	4
'Ik doe mijn best, ook vandaag'	4
De 'Capulina' vaart weer	6
75 jaar op de bres	8
K.N.R.V.-jaarslag 1979	9
Pakje zwemvesten en hol naar de sloep	10
Op receptie	11
Schoon schip	12
Vlootpersoneel	14
Rotterdam Maritiem '80	16

## Verwarrende fout

In onze vorige editie is bij de O.R.-verslaggeving een wel zeer verwarrende fout geslopen. Bij de bespreking van de 'Bedrijfsresultaten 1979' staat als 2e alinea plotseling een oproep aan de vloot om de 'voors en tegens' van de verschillende alternatieven te horen, opdat die in de O.R.-retraite in oktober kunnen worden meegenomen. Die alinea had moeten staan geheel onderaan het verslag omtrent het 'nieuwe O.R.-reglement' op pag. 10, waarbij de twijfel ter sprake kwam omtrent de meest ideale verdeling van kiesgroepen.

Om dergelijke 'plakfouten' zoals ze worden genoemd, tevens zelffouten zoals op de voorpagina, waar 'april' stond in plaats van 'juni'-editie, te voorkomen, zullen wij voortaan wederom zelf de gehele kopij na 'zetten en plakken' door de drukker doornemen.

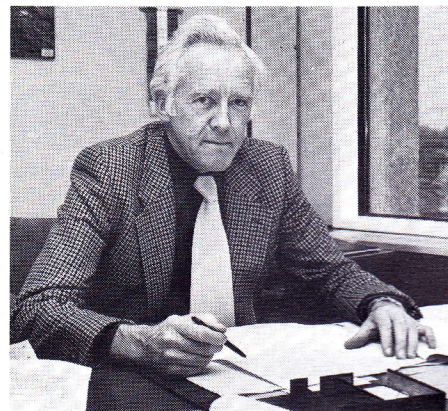
## Doorlichten

Een karweitje dat tijdens het verlof wordt opgeknapt. En als het zover is, verstrekt de Medische Dienst een kaart waarmee naar een consultatiebureau dient te worden gegaan. Een lijst met adressen wordt eveneens verstrekt, zodat een ieder zelf de regeling kan treffen die hem het beste uitkomt.

Echter, het komt nogal eens voor dat men – in afwijking van de lijst met opgegeven adressen – zich voor een doorlichting tot een (voor betrokkene wellicht nog gunstiger gelegen) ziekenhuis wendt, waarbij men zich niet realiseert, dat de kosten dan tot tienmaal het tarief van een consultatiebureau kunnen stijgen. Wij moeten er dan ook op wijzen, dat men er rekening mee dient te houden, dat de kosten slechts worden vergoed tot het maximum van een consultatiebureautarief (plus eventueel bijkomende reiskosten) en dat de meerkosten ten laste van de persoonlijke rekening worden geboekt.

## VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
1615	12.5.80	Overlegvergaderingen mei (PCOR)
1616	19.5.80	Sociaal jaarverslag 1979
1617	30.5.80	Koersen (PCOR)
1618	4.6.80	Accommodatie en toelagen Singapore
1619	5.6.80	Verstrekking benzinebonnen ongehuwd Nederlands vlootpersoneel
1620	5.6.80	Smeerolieverbruik en voorraad aan boord
1621	12.6.80	24/12 uurs machinerapporten
1622	13.6.80	rapportage ongevallen zuurstof acyteleen installatie (PCOR)



## Afscheid gaat nemen

G. H. van Leeuwen - DFP/1  
Afscheidsreceptie op vrijdag 29 augustus 1980 - 16.00 uur.

Ook varende collega's die met verlof zijn en van hun belangstelling blij willen geven, zijn van harte welkom op de afscheidsreceptie, die in de lunchkamer wordt gehouden.

## Vlootbestand

Op 13 mei jl. is de 'Capiluna' aan slopers in Kaohsiung, Taiwan, overgedragen. De 'Ficus' is op 30 mei jl. te Singapore van STUK overgenomen. De vlootsterkte is daardoor ongewijzigd gebleven, namelijk 38 schepen.

## Warmte-Kracht-centrale van Shell in bedrijf

Op 9 juni jl. heeft de Minister van Economische Zaken, Drs. G. M. V. van Aardenne, op het terrein van Shell Nederland Raffinaderij B.V. te Pernis een 23 mw warmte-krachtcentrale officieel in bedrijf gesteld.

De centrale – die 42 miljoen gulden heeft gekost en met de bouw waarvan 400 manjaren waren gemoeid – is de eerste fase van een lopend programma om de bedrijven van Shell Nederland Raffinaderij en Shell Nederland Chemie te Pernis en Europoort binnen afzienbare tijd zelf geheel in hun elektriciteitsbehoefte te laten voorzien. Van de gemiddeld 100 tot 120 mw elektriciteit die het Shell-complex verbruikt, wordt nu bijna driekwart door het bedrijf zelf opgewekt. Twee warmte-krachtprojecten met een capaciteit van respectievelijk 33 mw en 6 mw zullen binnen enkele jaren ook het laatste kwart volmaken. Voorts is nog een derde project van 37 mw in studie.

Deze eigen elektriciteitsproductie betekent dat binnen ongeveer drie jaar de levering door het G.E.B. Rotterdam aan Shell Pernis met tegen de 80 mw zal kunnen verminderen. Dit is ongeveer 15% van het huidige benodigde vermogen in het Rijnmondgebied.



## Waarom is warmte-krachtkoppeling zo zuinig?

Het opwekken van elektriciteit gebeurt eigenlijk nog op dezelfde manier als honderd jaar geleden. Met kolen, olie en tegenwoordig vooral met gas wordt water verhit tot stoom. Die stoom drijft turbines aan, waaraan dynamos zijn gekoppeld die het draaien van de turbines omzetten in elektriciteit.

Ook de moderne techniek van de kernsplitsing wordt slechts aangewend voor de productie van stoom. Om van kokend water stoom te maken is erg veel brandstof nodig. Deze energie komt weer vrij als de stoom condenseert. Deze zgn. condensatiewarmte kan worden benut als de stoom voor verwarmingsdoeleinden wordt gebruikt. Een elektriciteitscentrale heeft er echter niets aan. Zelfs met gebruikmaking van allerlei technieken ziet zo'n centrale meer dan de helft van alle energie die nodig was om de stoom te maken, verloren gaan in met water of lucht gekoelde condensators.

De oplossing om deze verspilling tegen te gaan ligt voor de hand: gebruik de condensatiewarmte daar waar warmte nodig is. In het verwarmingssysteem van

een woonwijk (stadsverwarming) bij voorbeeld. Of in een kantoorgebouw, zoals ons Shell-Gebouw in Rotterdam. Nadelen: hogere investeringen om de benodigde leidingen aan te leggen en warmteverlies onderweg. Elektriciteit laat zich gemakkelijker transporteren. De aangewezen plaats om stoom en stroom op te wekken is dus zo dicht mogelijk bij de plek waar warmte nodig is. De industrie produceert voor het dekken van haar eigen warmtebehoefte grote hoeveelheden stoom. Door deze stoom eerst langs de schoepen van een turbine te leiden en dan pas als

verwarmingsmedium te gebruiken, kan en passant elektriciteit worden gegenereerd. Een andere mogelijkheid voor het gecombineerd opwekken van elektriciteit en warmte is het gebruiken van gasturbines met afgassenketels, al dan niet in combinatie met stoomturbines. Nederland zou door deze koppeling van de opwekking van stoom en elektriciteit (warmte-krachtkoppeling dus) volgens schattingen een miljard gulden op de betalingsbalans kunnen besparen, omdat er per jaar het equivalent van drie miljoen ton olie minder ingevoerd zou hoeven worden.

## Het STANSS-rapport is uit!

### 'Wonen, werken en leven aan boord'

Een deel van onze opvarenden heeft in het recente verleden te maken gekregen met het STANSS-onderzoek over wonen, werken en leven aan boord. En als ze niet zelf betrokken werden bij het verstrekken van gegevens, dan zullen de meesten er toch ten minste over hebben gelezen of gehoord.

Het onderzoek werd verricht door het Maritiem Sociaal Research Centrum, onderdeel van het Nederlands Maritiem Instituut, en vormt deel van een omvangrijk meerjaren-onderzoek naar een aantal facetten van het scheepvaartgebeuren (Socio-Technische Analyse van Scheepvaart-Systemen).

Het interim-rapport dat thans is uitgekomen, heeft betrekking op de grote handelsvaartschepen; daarin komt een zestal onderwerpen aan de orde:

- De zeevarende op de grote handelsvaart
- Aard en inhoud van het werk van de zeevarende
- Oordelen met betrekking tot de functie vervulling en het werken aan boord
- Vrije tijd aan boord
- Oordeel over het beroep, toekomstplannen
- Samenvatting.

Het rapport is gebaseerd op het onderzoek verricht aan boord van 66 grote handelsvaartschepen, waar 1156 vragenlijsten werden uitgezet. Niet minder dan 77% daarvan werd terugontvangen, een zodanig hoge score

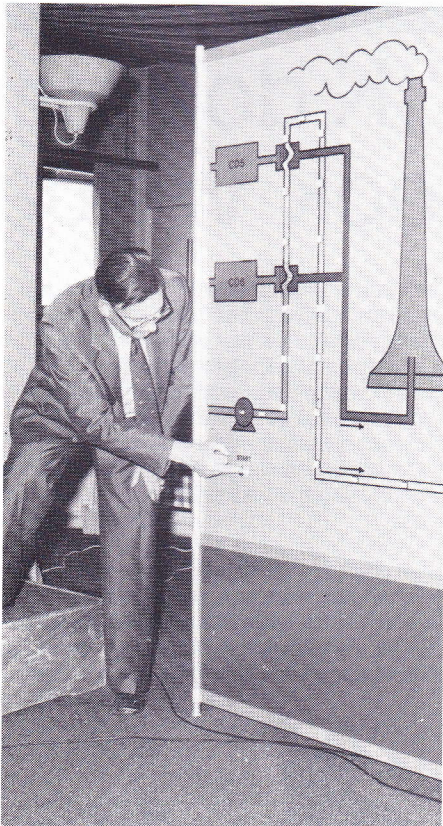
dat wel duidelijk blijkt, dat ook de zeevarenden een dergelijk onderzoek nodig vonden. En dit hoge percentage is des te opmerkelijker als men bedenkt, dat maar liefst zo'n 600 vragen moesten worden beantwoord!

Het volledige rapport telt 87 pagina's vol tekst en cijfers. De verleiding is groot om uit de samenvatting ervan de meest essentiële punten naar voren te halen. Daaraan zit echter een gevaar: het wordt dan al snel een persoonlijke interpretatie. Toch dienen de zeevarenden van de resultaten op de hoogte te worden gesteld. Zij immers zijn het geweest die het basismateriaal voor dit onderzoek hebben aangedragen.

#### STANSS-journaal

Besloten is nu naar alle schepen vijf exemplaren te zenden van een STANSS-journaal, dat in wezen een enigszins verlucht en prettig te lezen verhandeling is van de gegevens die in het volledige rapport zijn opgenomen. De bedoeling is uiteraard, dat dit journaal aan boord voor elke belangstellende ter inzage is.

Het is natuurlijk niet voldoende om te volstaan met het rapport zelf. De problemen die daarin worden gesignaleerd, vragen om een oplossing. Allereerst zal nu moeten worden nagegaan op welke wijze verbeteringen kunnen worden doorgevoerd. Met dit rapport is dan ook beslist nog niet het laatste woord over het onderzoek gesproken.



## VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954

m.s. Abida  
m.s. Acila  
m.s. Acmaea  
m.s. Acteon  
m.s. Cinulia  
m.s. Crania

(010) 130955

m.s. Dallia  
m.s. Daphne  
m.s. Diadema  
m.s. Diloma  
m.s. Dione  
m.s. Dosina

(010) 130956

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

(010) 130957

m.s. Fusus  
s.s. Kylix  
s.s. Laconica  
s.s. Latia  
s.s. Latirus  
s.s. Lepton

(010) 130958

s.s. Macoma  
s.s. Marinula  
s.s. Meta  
s.s. Mytilus  
m.s. Niso  
s.s. Ondina  
s.s. Onoba

(010) 130959

s.s. Sepia  
m.s. Tagelus  
s.s. Viana  
s.s. Vitrea  
s.s. Zafra  
s.s. Zaria



# Jaarvergadering'

## Massale opkomst

### Shell en Zuidelijk Afrika in discussie

De algemene vergadering van aandeelhouders der 'Koninklijke', die op dinsdag 20 mei in het Nederlandse Congresgebouw in Den Haag werd gehouden, vormde, zoals de laatste jaren gebruikelijk, het podium waarop enige actiegroepen een discussie aansneden over het onderwerp Shell en Zuidelijk Afrika. Tijdens deze door 1239 aandeelhouders bezochte jaarvergadering, die werd voorgezeten door president-commissaris mr. G. A. Wagner, hield de president-directeur drs. D. de Bruyne zijn traditionele jaarrede. '1979 was een jaar dat ondanks onvoorziene en snelle veranderingen met een goed resultaat kon worden afgesloten. Als we het effect van de 'first-in first-out' (fif) methode van voorraadwaardering en van de wisselkoerswijzigingen buiten beschouwing laten, zien we dat het nettoresultaat ongeveer 31% hoger was dan in 1978. 1979 was bovenal een jaar van zeer hoge investeringen. Inclusief de stijging van het werkkapitaal waren deze 70% hoger dan het nettoresultaat.'

### Resultaten eerste kwartaal

Het nettoresultaat over het eerste kwartaal bedroeg pounds 718 miljoen, vergeleken met pounds 618 miljoen over dezelfde periode van vorig jaar. Dit

betekent een stijging van 16%. Als gevolg van de hogere olieprijs was het effect van de fifo-methode van voorraadwaardering op het resultaat wederom aanzienlijk. Wanneer we dit effect en het effect van valuta-omrekeningen buiten beschouwing laten, komen we tot een 'geschoond' nettoresultaat dat ten opzichte van het eerste kwartaal 1979 een stijging van ruim 12% te zien geeft.

Dit is een bevredigend resultaat. De financiële behoefte van het bedrijf blijft echter aanzienlijk. De kapitaaluitgaven stegen tot pounds 586 miljoen, waarvan ongeveer pounds 350 miljoen werd uitgegeven aan de opsporing en ontwikkeling van nieuwe olie- en gasvoorkomens. Door de verhoging van de olieprijs steeg het werkkapitaal met meer dan pounds 600 miljoen. Ondanks deze aanzienlijke investering blijft de financiële positie van de Groep gezond.

### Actiegroepen

Veel tijd van de aandeelhoudersvergadering 'Koninklijke'

President-directeur drs. De Bruyne aan het woord.

werd in beslag genomen door de discussie over Shell in Zuidelijk Afrika. Namens Pax Christi Nederland, het comité Zuidelijk Afrika en de werkgroep Kairos, hield de heer C. Groenendijk, voorzitter van laatstgenoemde groep, een lang en vaak emotioneel betoog, dat op verschillende momenten onderstrept werd door langdurig applaus van sympathisanten in de zaal. Hij gaf een toelichting op de resolutie die genoemde drie organisaties hadden ingediend en waarin terugtrekking van Shell uit Zuid-Afrika en verbreking van alle banden met dat land werden geëist. Aan deze

## 'IK doe mijn ook vandaa

*Om half tien is het al aardig druk bij de registratiebalie in het Congresgebouw. Aandeelhouders van de 'Koninklijke' ontvangen hun toegangsbewijs in een zwart plastic mapje met opgedrukt gouden kroontje. Er zitten ook een vulpotlood, een gratis parkeerbewijs en vijf stemkaarten in. Want dat er dit keer schriftelijk gestemd zal worden, staat vast.*

*Wie om half 's acht morgens naar de radio had geluisterd, wist al dat de woordvoerder van het Komitee Zuidelijk Afrika, Pax Christi en de werkgroep Kairos, de heer Groenendijk, anderhalf*





# Koninklijke'

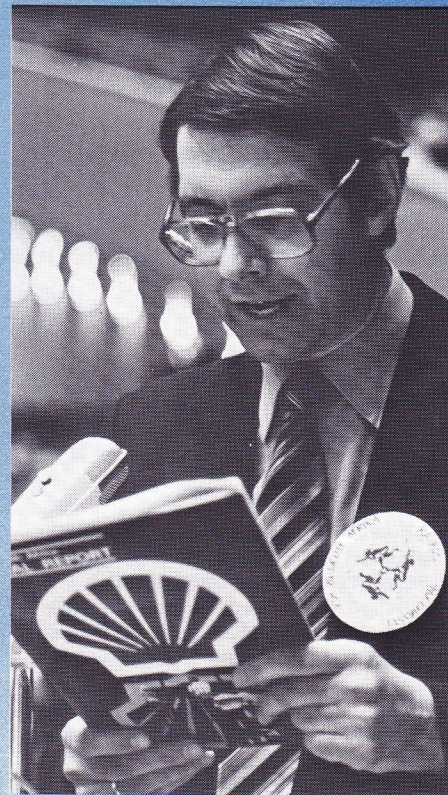
resolutie hadden ook vele andere organisaties en personen hun steun betuigd.

## Stemming

Daar noch de resolutie noch een voorstel betreffende een uitkering van 250 miljoen officieel in stemming kon worden gebracht, werd op voorstel van de heer Wagner het voor en tegen tot uitdrukking gebracht in de stemming over de jaarrekening 1979. Tegenstemmen betekende het eens te zijn met de

stellingname van de actievoerders. In totaal werden 127.371 stemmen uitgebracht, waarvan 25 ongeldige, 2258 blanco en 18.153 tegen. Het financiële beleid werd goedgekeurd met 106.935 stemmen voor.

C. Groenendijk, voorzitter werkgroep Kairos.



# best . . . g'

uur tijd vroeg voor discussie over het standpunt dat Shell uit Zuid-Afrika weg moet. De aanhangers van zijn visie zijn royaal vertegenwoordigd. Ze onderscheiden zich door kaartjes op de borst ('Shell smeer 'em' en 'Boycot Zuid-Afrika') en door hun vaak zwerige uitmonstering die nogal afwijkt van het kostuum, de japon of het mantelpak van de andere aandeelhouders.

Het podium is aan weerskanten versierd met bloemstukken, de nog lege tafels met mini-bloemwerkjes; alles in rood en geel. Langzaam loopt de zaal vol, beginnend aan de buitenkant van de rijen. Acht microfoons garanderen dat men gehoord kan worden.

Als toeschouwer zoek je zorgvuldig een plaatsje in het midden. Vóór me een cluster Kairos-volgelingen, waarvan een meisje met een rode paardestaart en tuinbroek het middelpunt schijnt te vormen. Ze heeft een fototoestel om, en haar buurman een bandopname-apparaat op schoot. Achter me drie heren die er als professionele aandeelhouders uitzien. Naast me een echtpaar.

'Waar zouden ze eigenlijk het geld vandaan halen om zo'n brochure te laten drukken?', vraagt de vrouw van het echtpaar aan haar man die het Kairos-boekje zit te lezen. Vóór me is men in een fluisterende discussie gewikkeld over het aantal aandelen van het Oranjehuis. 'Vijf procent', weet een jongeman in T-shirt met zekerheid te

melden. 'Schande toch, dat die lui hier komen vertellen hoe het moet', hoor ik achter me. 'Wacht nou maar af', sust een ander.

Achter de tafels op het podium hebben inmiddels de directie-leden plaats genomen, in de rug gedekt door de commissarissen.

Om vijf over half elf opent Wagner de vergadering. 'Harder praten!' wordt al na de eerste zin vanaf het balkon geschreeuwd. 'Ik kan het ook niet helpen', zegt de voorzitter beminnelijk onschuldig, 'Ik doe mijn best... Ook vandaag.'

'Zie je nou wel', zegt de susser achter me voldaan. En we zien het. Vlekkeloos heeft deze jaarlijkse Algemene Vergadering van Aandeelhouders van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij zijn verdere verloop. Onmiddellijk na de speech van de Bruyne doet Wagner een procedure-voorstel: 'Laten we eerst Zuid-Afrika doen en dan de rest. We weten allemaal precies waar het over gaat en laten we alsjeblieft niet doen of we de Tweede Kamer zijn, of zoiets', maant hij de sprekers bij voorbaat. Zijn oproep heeft effect. Met grote vaart, hele stukken van zijn papieren pleidooi overslaand, houdt de heer Groenendijk in zeventien minuten zijn emotioneel betoog. Tweemaal haalt hij bij zijn medestanders een open doekje. De voorzitter geeft nu ruimte voor andere meningen over dit onderwerp. Diverse sprekers stellen zich op bij de microfoons. 'U krijgt het grootste goud en diamant producerende land niet op de knieën door het af te sluiten van de wereld', komt als eerste reactie. 'Politiek en geselecteerde verontwaardiging

horen niet op de jaarvergadering van een N.V.', is een andere mening. Een spreker zegt met fors stemgeluid dat volgens hem alle actiecomités in Nederland zetelen en dat je hier niets meer mag presteren. Daarna raakt hij de draad van wat hij zeggen wilde wat kwijt en iemand anders begint zijn verhaal met een citaat van De Genestet.: 'Verlos ons van de preektoon, Heer!' Maarten van Traa, secretaris buitenland van de PvdA, heeft het ook niet begrepen op de preektoon en zijn toon kenmerkt zich door de redelijke gemoedelijkheid van een politieke spreekbeurt in de provincie. Uit de provincie overigens ook iemand die meldt dat de Gemeenteraad van Wageningen de afgelopen nacht in een marathonzitting een amendement heeft aangenomen, waarin wordt aangedrongen op een embargo tegen Zuid-Afrika. De Bruyne ziet zich voor het derde jaar, geplaatst tegenover protestaandeelhouders die een politiek doel nastreven. 'Men vraagt ons te doen wat men anders juist de multinationals verwijt, nl. het exporteren van politieke voorkeuren uit het moederland', verzucht hij aan het eind van zijn repliek. Omdat over de resolutie en het amendement van Groenendijk niet gestemd kan worden, stelt Wagner voor de uitslag van een stemming over jaarrekening, dividend en bestuursbeleid te beschouwen als ja of nee tegen het voorstel om Shell terug te trekken uit Zuid-Afrika. De eerste stemkaart moet worden ingevuld. Inmiddels is het half één. Nu komen andere vragen over beleid en financiën aan de orde. In afwachting van de uitslag van het stemmen verlaten velen de zaal. Voor degenen die voor het Zuid-Afrika-debat waren gekomen is het interessante eraf.



Munten, postzegels, treinmodelbouw, miniatuur-stoommachinebouw, al die verzamelingen en hobbies van onze collega's zijn in de loop der jaren in dit blad aan de beurt geweest. Maar nimmer scheepsmodelbouw.

En da's toch eigenlijk wel wat merkwaardig voor een rederijbedrijf. Temeer daar talloze collega's hetzij aan boord hetzij thuis met verlof wel degelijk aan scheepsmodelbouw doen. Maar we wilden wachten tot

we een collega vonden die een Shell-tanker in z'n vrije tijd zou hebben gebouwd. En nog wel een die je nog kon laten varen ook. Ons geduld is beloond.

# De 'Capiluna' vaart weer

Hoofdwerktuigkundige C. J. Vermeulen had reeds geruime tijd geleden op een vraag onzerzijds (wij waren getipt) bevestigd, dat hij een Shell-tanker aan het bouwen was. 'Maar heb nog wat geduld', zo had hij eraan toegevoegd. Want Vermeulen is niet aan modelbouw verslaafd, hij werkt er alleen aan als hij er zin in heeft. En het model moet bovendien 'af' zijn. Hij moest ook nog het hele spantenplan omzetten op de juiste schaal 1:200. En het toen nog bouwen ook. Een karwei waar ontelbare uurtjes in zijn gaan zitten. Natuurlijk voortdurend onderbroken door dienstperiodes, waarin je wel eens wat kleingood voor vervaardiging aan boord meeneemt, maar toch niet de romp van het model. Dat bleef thuis, op de bouwwerf in z'n hobbykamer, wachten op z'n terugkomst.

En zo gingen drie volle jaren voorbij. In mei jl. kwam dan de lang verwachte uitnodiging om de 'Capiluna' in z'n element te zien. Een vijver niet ver van zijn woonhuis in Spijkenisse diende als oceaan, de 'meester' stond zelf aan het

roer, d.w.z. bediende de zender. Soepel gleeed het schip door het water, waarin enkele eenden maakten dat ze wegwamen bij het naderen van de tanker. Vooruit- en achteruit-manoeuvres, ze werden perfect uitgevoerd. Net zo goed als het schip goed naar z'n roer luisterde en je het dankzij de ingebouwde vaartregelaar keurig kon afmeren langszij een houten vlonder.

## Niet zijn eerste model

Wie Vermeulen wat langer kent - trouwens, wie dit blad goed leest had het

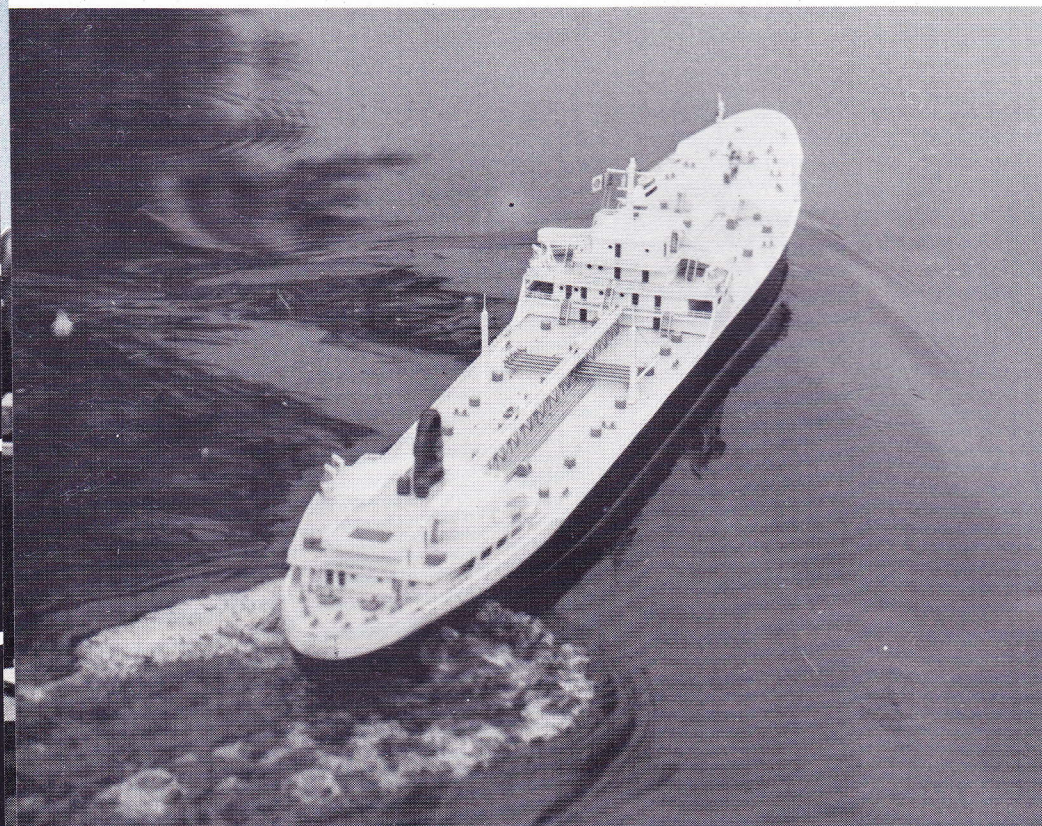
Een hobby van een van ons



ook kunnen weten - weet, dat hij al eens een houten scheepsmodel gemaakt heeft. Daarvòòr waren het plastic-modellen, zoals je ze in hobby-shops te kust en te keur kunt krijgen. Maar dat eerste houten model - van de 'Zwarte Zee' - beschreven we al eens in 1967. Was òòk radiografisch bestuurbaar. Vermeulen maakte daarbij èèn fout: hij maakte hem te mooi. Zo'n perfectionist was hij tijdens de bouw, dat hij zelfs bij Smit en de bouwwerf nadere tekeningen en beschrijvingen vroeg, om het model meer dan 'af' te maken. De 'Zwarte Zee' werd aldus een pronkjuweel, te mooi eigenlijk om er nog mee te varen. Het schip staat nog steeds als trengleister voor menige bezoeker van 'Huize Vermeulen' in de woonkamer. Vermeulen: 'Bij het bouwen van de 'Capiluna' was ik eerst van plan niet zover te gaan, niet teveel te perfectioneren. Dus geen model waarbij je denkt: zonde om 'm in het water te zetten. Maar ja, je werkt het toch steeds meer af, want half werk ligt me niet'.

## Waarom 'Capiluna'

Dat de eerste Shell-tanker die hij bouwde de 'Capiluna' is geworden, is toeval. Er is dus geen emotionele binding met dit





schip omdat het zijn eerste was als hoofdwerktuigkundige. Nee, het is toeval, omdat hij juist op dit schip een spantenplan in handen kreeg. Weliswaar niet op dezelfde schaal als het algemene plan zoals dat in de dienstgang hing, maar het geheel omzetten op schaal 1:200 trok hem wel. Om te controleren of hij nu de juiste maten had gekregen, bouwde hij met behulp van oude bladen van een kalender en wat karton een volledig kartonnen geraamte. Thuis, met verlof zijnde, zaagde hij de spanten van hout en bevestigde ze aan het middenzaadhout. Nog had hij z'n twijfel of de lijnen nu wel perfect waren. Pas nadat hij later op een van de andere 'Cap'-schepen had gevaren, nam hij de draad weer op en ging verder bouwen. Stad en land liep hij af om van die smalle, buigzame latjes te kopen, om daarmee de romp te vormen.



Uiteindelijk kocht hij maar een plaat balsa-hout en sneed de smalle reepjes zelf. Dit ondanks dat de man in de hobby-shop hem bezwoer het niet te doen, want balsa-hout in water, dat werd toch niks. Stug ging Vermeulen door, lijmde de dunne latjes op de spanten, tegen elkaar, op de plaats gehouden door talloze spelden. Daarna besmeerde hij binnen- en buitenzijde steeds weer met lijm om te voorkomen, dat ooit water in het hout kon doordringen.

De accommodatie is deels opgebouwd van die houten verfspatels, waarvan hij – met toestemming van de winkelier! – een flinke bos meenam. Met geduld werden ze op maat gesneden, gebogen, geschuurd, waarna geleidelijk dezelfde lijn in de opbouw van het schip kwam als in werkelijkheid. Nadat het schip aldus gestalte had gekregen, kreeg het een aantal lagen verf, steeds weer fijn nageschuurd. En dat het eindresultaat er mag zijn, zal iedere bezoeker beamen.

erbij genomen, een stel pittige batterijen (droge, met als reserve en ballast natte accu's) erin. En ja, toen wilde ie wel.

### **Veel bekijks**

Met zo'n model varen trekt veel bekijks. Daar moet iedere modelbouwer even aan wennen, maar Vermeulen deert het ook niet. Sterker: juist omdat je al snel een geschikte plas voor dat modelvaren zoekt, kom je andere enthousiastelingen tegen. Je maakt een praatje, bewondert de wederzijdse modellen, krijgt een tip. En zo kwam in Portugal een band tot stand, die resulteerde in de oprichting van een modelbouwclub, met zo'n 40 leden. Ja, Vermeulen is er ook lid van geworden, ook al kan hij er alleen maar tijdens verlof profijt van trekken.

'Of ik er nu mee ophoud, nu de 'Capiluna' klaar is? Nee hoor, ik heb op de 'Meta', m'n vorige schip, weer een lijnenplan gevonden en natuurlijk weer een

algemeen plan. Weer ben ik aan het rekenen en tekenen geslagen en weer heb ik, maar nu alleen van het achterschip, een kartonnen spantenmodel gemaakt. Weer om eerst zeker te zijn, dat het model in overeenstemming is met de werkelijkheid'.

En waarachtig, uit z'n hobbykamer (met een klein maar zeer fraai draaibankje uitgerust) haalt hij het achterschip van de 'Meta'. Vermeulen: 'Deze wordt nu door z'n afmetingen – 1,62 meter – niet meer zo hanteerbaar. Maar ik overweeg om 'm in twee helften te bouwen, elk deel uiteraard geheel waterdicht. Met paspennen en clips aan de binnenzijde zet je 'm dan zo in elkaar. Ook wil ik gebruik gaan maken van meer kanalen. Ik gebruik er nu twee, maar m'n nieuwe zender heeft er vier, dus er zijn meer mogelijkheden'.

We horen het al. Voorlopig is de 'meester' niet klaar met de modelbouw. Een liefhebberij waar hij en reeds vele van z'n collega's (het werkt ook aanstekelijk!) menig vrij uurtje op aangename wijze weten te vullen.

### **Aan boord**

'Nee, de romp heb ik nooit meegenomen als ik weer ging varen. Wel winches, boldertjes, tankhoofden, dat soort zaken maak ik wel aan boord. Hier, die trapjes, 17 in totaal, die heb ik aan boord gemaakt van heel kleine stripjes bierblik. Natuurlijk eerst een mal gemaakt. En kijk, die railingen en de kippeloop, die maakte ik ook aan boord, van koperdraad'. Eigenlijk was de 'Capiluna' al tijdens zijn vorige verlof gereed. Maar tijdens de eerste proefvaart, was Vermeulen niet tevreden. Er zat – om z'n eigen woorden aan te halen – geen pit in. Een nieuwe motor hielp al. Maar toen was er het probleem dat z'n toenmalige zender maar één kanaal had. Dat veroorloofde niet veel manoeuvres. Een nieuwe zender en ontvanger aangeschaft, andere schroef





'De behartiging van de gemeenschappelijke belangen der Nederlandsche Reeders', dat was de doelstelling die de 'Permanente Commissie' van de Nederlandse rederijen eind vorige eeuw in zijn vaandel voerde. Die

commissie was in wezen de voorganger van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging, kortweg de K.N.R.V. Na de opheffing van die commissie in 1902, die in de bloeitijd van de zeilvaart goed werk had verricht, duurde het enkele

jaren alvorens de Nederlandse Redersvereniging – sedert 1955 'Koninklijke' – werd opgericht, namelijk tot 25 februari 1905. Dit jaar dus 75 jaar geleden.

## 75 jaar op de bres

De redersvereniging zoals wij die nu kennen werd opgericht door een 20-tal rederijen in voornamelijk Rotterdam en Amsterdam. Het voornaamste motief tot de oprichting was uiteraard het blijven behartigen van de gemeenschappelijke belangen van de leden, allen werkzaam in de zeescheepvaart. Echter – indien verenigbaar met deze doelstelling – behartigt de K.N.R.V. wel degelijk ook de belangen van groepen van leden (tankvaart bij voorbeeld) of van individuele leden.

Dat die 75 voorbije jaren rimpelloos zijn verlopen, kan niet worden gezegd. Afgezien van twee wereldoorlogen was er een zeer langdurige recessie tussen die twee rampzalige perioden in. Reeds eind 1921 waren 87 schepen toebehorend aan leden opgelegd. Zo slecht was de situatie in de crisisjaren daarna, dat zelfs gageverlagingen plaatsvonden. In 1931 met 10%, in 1932 met 9%. In de C.A.O. van 1933 weer een verlaging, nu met 5%, een half jaar later gevolgd door nog een van 5%. En nog lagen de gageschalen aanzienlijk boven die in andere landen,

zodat extra steunmaatregelen moesten worden genomen om de nog niet opgelegde schepen in de vaart te houden.

Daarmee kwam de Nederlandse regering maar uiterst schoorvoetend over de brug. In vele andere maritieme landen was die steun veel krachtiger, hetgeen de concurrentiepositie van de Nederlandse koopvaardij bijzonder penibel maakte. Het is mede dankzij de onvermoeibare inspanning van de redersvereniging geweest, dat desondanks de Nederlandse scheepvaart het hoofd nog net boven water wist te houden. Pas in 1936 was het tij gekeerd en ontstonden meer normale verhoudingen tussen vraag naar en aanbod van scheepsruimte.

### Verschuiving van activiteiten

Werden de beginjaren van de vereniging gekenmerkt door de behandeling van nautische, technische en juridische zaken, thans liggen de belangen evenzeer op economisch, politiek en

sociaal terrein. Over deze problemen vindt veel overleg plaats op nationaal en internationaal niveau, waarbij de steun van onze nationale overheidsorganen onontbeerlijk is. Ook wordt geleidelijk steeds meer – als we het wat oneerbiedig mogen zeggen – door de jubilaris van 75 jaar aan de weg getimmerd. In deze tijd, waarin het maritiem bewustzijn van Nederland wat ingesluimerd lijkt en alle aandacht is gevestigd op die groeperingen die het luidst hun nood, of hun verlangen naar een andere aanpak van de problemen kenbaar maken, kan de K.N.R.V. niet zwindend haar werk blijven verrichten. Het gaat er ten slotte om een weinig milieu vervuulende, weinig energie verslindende, maar wel arbeidsplaatsen en deviezen biedende bedrijfstak te behouden. Want net als in de dertiger jaren, is de verhouding tussen de buitenlandse koopvaardij en die in ons land scheef aan het groeien. Krachtige steunmaatregelen in vele landen, lage gages en het niet door alle landen volledig naleven van de internationale voorschriften zetten de Nederlandse koopvaardij weer 'voor het blok'. De aktie van de K.N.R.V. in de zeventiger jaren heeft al geleid tot een enigszins verbeterd fiscaal klimaat voor de rederijen. Weliswaar niet voldoende om de scheepvaart onder Nederlandse vlag een zodanige stimulans te geven, dat de plaats op de wereldranglijst kon worden behouden. Maar het was een eerste aanzet.

### Nog veel werk te verrichten

Er blijft voor de K.N.R.V. nog steeds veel werk te verrichten.

Bij de oprichting in 1905 telde de vloot van de leden 162 schepen met een totaal-tonnage van 347.380 brt. Thans hebben de 42 leden 387 schepen onder beheer, met een totaal-tonnage van 5.150.000 brt. Aardige groei dus in tonnage, zou je zo op het eerste gezicht zeggen. Maar dat is bedriegelijk. Het aandeel dat de Nederlandse handelsvloot voorheen had in het wereld-zeevervoer, gaat jaar in jaar uit achteruit. Het aantal rederijen in Nederland dat na de oprichting van de vereniging geleidelijk aan toenam, toont nu een lichte daling. Dit komt weliswaar ook door een aantal fusies, op zichzelf nodig om het bedrijf gezond en concurrerend te houden, maar er zijn toch tekenen die erop wijzen, dat





een drastische wijziging in de aanpak noodzakelijk is. Neem alleen de gemiddelde leeftijd van de Nederlandse handelsvloot, die waarachtig nog geen reden geeft tot juichen wanneer we die vergelijken met enkele andere grote maritieme naties. En dit ondanks het 'Maritieme Plan'.

Het veelomvattende werk op het gebied van scheepvaartpolitiek, zeerecht, belastingen, financiën en verzekeringen, sociale en onderwijsaanpassingen, technische en nautische ontwikkelingen gebeurt bij de K.N.R.V. in meer dan honderd commissies, waar deskundigen van de aangesloten rederijen hun inbreng hebben.

Als wij terugzien over de jaren waarin 'Shell Tankers' lid is, neemt onze maatschappij een groeiend aandeel in het K.N.R.V.-werk. Buiten het commissiewerk, waarvoor ook dikwijls tankvaart-experts nodig zijn, behartigt de 75-jarige ook de belangen van de Nederlandse scheepvaart in meer dan 50 organisaties in binnen- en buitenland. Voorzitter van de K.N.R.V. is thans onze directeur, Ir. M. L. C. van Heeswijk. Onze maatschappij is sedert 1922 lid van de redersvereniging. Aanvankelijk onder de naam 'Bataafsche Petroleum Maatschappij', die schepen inbracht van de toenmalige Nederlandsch-Indische Tank Stoomboot Mij, van de Nederlandsch-Indische Industrie en Handelsmij, de Petroleum Maatschappij 'La Corona' en de Curacaosche Scheepvaartmaatschappij.

### Gericht op de toekomst

Meer dan ooit in haar 75-jarig bestaan is het werk van de redersvereniging nu gericht op de toekomst. De K.N.R.V. neemt deel in het maritiem wetenschappelijk speurwerk op economisch, technisch en sociaal gebied, zoals dat wordt verricht door het Nederlands Maritiem Instituut, het Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation en diverse T.N.O.-instituten. Er zijn nauwe contacten met het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken en met de Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart (F.W.Z.), o.a. over mogelijkheden en voorwaarden voor rationele bedrijfsvoering aan boord van schepen in de Grote Handelsvaart. Aanleiding daartoe was niet alleen de gewenste verbetering van de concurrentiepositie, maar ook de wens het takenpakket van vooral de scheepsgezel zodanig kwalitatief te verbeteren, dat de bedrijfstak weer aansluiting kan vinden op de Nederlandse arbeidsmarkt. Hoewel in interne kring de oprichtingsdatum van 25 februari 1905 al is herdacht en ook bij de manifestatie 'Rotterdam Maritiem' op bescheiden schaal aandacht is geschonken aan het jubileum, vindt de viering pas plaats op 8 september a.s. in het Nederlands Scheepvaart Museum in 's Lands Zeemagazijn te Amsterdam. Hoe zeer de blik van de jubilaris vooruit gericht is, moge blijken uit de wens dan tegelijkertijd het rapport te presenteren van de Commissie Ontwikkeling Nederlandse

*Bladerend door de notulen van de oprichtingsvergadering der*

## Nederlandsche Redersvereniging

*op 25 februari 1905, blijken er vertegenwoordigers aanwezig te zijn van rederijen die inmiddels weer in de vergetelheid zijn verzonken, zoals Reederij fregatschip 'Vondel', Maatschappij s.s. 'Louise', de Stoomvaart Maatschappij 'Tromp'. Maar ook nog namen die een bekende klank hebben, zoals de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, Stoomvaart Maatschappij 'Rotterdamsche Lloyd' en Reederij Wm Ruys en Zn.*

Zeevaart, over de toekomstverwachtingen en de daarvoor reeds nu te nemen maatregelen. Indachtig de woorden van de voorzitter van die commissie - K. Fibbe - 'een tijdige verkenning van de mogelijkheden die zich voor de Nederlandse koopvaardij kunnen voordoen'. En de prognoses voor

de toeneming van de wereldhandelsvaart in de komende 20 jaar zijn goed. Het gaat er slechts om, dat ook de Nederlandse koopvaardij een aandeel kan veroveren in die groei en daarbij niet wordt belemmerd door voorschriften die nadelig werken. Het is daarom maar goed dat de K.N.R.V. op de bres staat.

# K.N.R.V.- jaarverslag 1979

**Op 28 mei jl. werd het jaarverslag van de K.N.R.V. gepubliceerd. Exemplaren ervan zijn aan al onze schepen verzonden.**

**Tijdens een persconferentie in Den Haag werden door enkele K.N.R.V.-bestuursleden, onder voorzitterschap van Ir. M. L. C. van Heeswijk, vragen van perszijde beantwoord.**

Uit cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek blijkt, dat de Nederlandse koopvaardij in 1978 voor een bedrag van f 1,5 miljard heeft bijgedragen aan de Nederlandse betalingsbalans. Hoewel over 1979 de definitieve cijfers nog niet bekend zijn, verwacht men dat deze bijdrage tot tegen de f 2 miljard zal zijn opgelopen. Ook uit de toename in bruto-tonnage (niet in aantallen schepen, hoewel dit de laatste jaren vrij stabiel is gebleven) blijkt, dat de Nederlandse vlag iets aantrekkelijker is geworden dan voorheen.

Veel vragen van de persvertegenwoordigers draaiden om de integratie/rationalisatie van de Nederlandse koopvaarders. Er blijken thans 16 'experimentele' schepen te zijn bij twee Nederlandse rederijen, de Nedlloyd en onze maatschappij. In de loop van 1980 zal dit nog toenemen, aangezien ook enkele andere rederijen invoering overwegen. Overigens kwam wel duidelijk naar voren dat, zelfs wanneer in de loop der tijd de

gehele Nederlandse koopvaardij met een verminderd aantal opvarenden per schip gaat varen, dit geen gevaar voor de werkgelegenheid betekent. Integendeel, te vrezen valt dat het huidige tekort aan Nederlandse scheepsgezellen zich zal handhaven. Bij de Grote Handels-Vaart inclusief supply- en sleepvaart doen thans 2324 Nederlandse scheepsgezellen dienst tegen 1685 Spanjaarden, Portugezen en Kaapverdianen. Deze 'gelijkgestelden' doen voornamelijk dienst bij de Grote Handels-Vaart. Een eventuele daling in hun aantal als gevolg van plaatsing van meer Nederlanders op gerationaliseerde schepen kan worden opgevangen door natuurlijk verloop.

De IMCO-bepalingen omtrent de noodzaak walontvangstations in de aangesloten landen te bouwen (ten behoeve van ontvangst van olierestanten) worden door de regeringen slecht nageleefd. Zelfs Nederland is wat dit betreft in gebreke gebleven.

### 'We houden de adem in'

Het jaarverslag van de K.N.R.V. heeft dit jaar het motto: 'We houden de adem in'. Bij het in zicht komen van het evenwicht tussen vraag en aanbod in de belangrijkste zeevervoersmarkten, waart het inflatiespook nog rond. Het lot van de valutaverhoudingen lijkt wisselvalliger dan ooit. De vraag is ook of de verschuivingen op de wereldscheepvaartmarkt nog voldoende ruimte laten voor Nederlandse reders. 'Komen wij nog op tijd?'



**Bij het lezen van het korte berichtje in ons april-nummer over de indertijd plaatsgevonden aanvaring tussen de 'Kylix' en een Duitse kustvaarder moest Josje Kronenberg, echtgenote van 1e stuurman F. J. Kronenberg, ogenblikkelijk terugdenken aan die gebeurtenissen in de Thames monding. Zij was**

**aan boord van de 'Kylix'. Pas twaalf dagen. Maar eerst nu heeft zij haar belevenissen van toen op papier gezet. Dat een en ander een diepe indruk op haar heeft gemaakt blijkt wel uit het feit dat zij de nacht van 11 op 12 oktober nog haarscherp weet te herinneren. Om eerlijk te zijn, wij hebben een ogenblik gearzeld om**

**het verslag, zoveel jaren na het gebeurde, nog te publiceren. Echter uit de inhoud ervan spreekt zo'n intense beleving en komt zo'n helder beeld van deze uren naar voren, dat het beslist geen oprakelen van bekende feiten is. Wij laten verder Josje Kronenberg aan het woord.**

Bij het lezen van het 'Schoon Schip' artikeltje van april: Hulde aan PLA, waarbij de aanvaring van de 'Kylix' met de coaster 'Rüstringen' werd genoemd, vloegen m'n gedachten onmiddellijk de jaren terug, naar die nacht van 11 op 12 oktober 1972. De simpele vermelding in het april-nummer over die aanvaring laat – uiteraard – niets blijken over de angst – de spanning – de vreugde en het leed, die deze nacht bracht over de opvarenden van twee schepen: de 'Kylix', met zo'n 35 à 40 man én vrouw aan boord en de 'Rüstringen', met – zo zou later blijken – 6 man aan boord.

Over 'kleine' aanvaringen wordt zelden uitgebreid geschreven – alleen de nuchtere zakelijke mededelingen van het feit en de eventuele maanden of soms jarenlange nasleep op verzekerings- en gerechtelijk niveau. De menselijke gevoelens tijdens en na een calamiteit, heb ik alleen maar gelezen in vissersverhalen en geschiedkundige boeken over de oude zeilvaart. Het verhaal over een aanvaring van een hedendaagse stalen tanker met een kleine stalen coaster en de zich daarop afspelende tafereelen, had ik nooit ergens gelezen, maar mocht ik zélf meemaken.

## Alarm

De gebeurtenis vond weliswaar ruim zeven jaar geleden plaats, maar redactionele medewerking van edictenotes bestond toen nog niet. Omdat zo'n calamiteit ook nú een zeer realistisch aspect van het meevaren kan zijn, schrijf ik alsnog een verslag over de – door mij nooit vergeten – nacht van 11 op 12 oktober 1972 aan boord van het s.s. 'Kylix', varende in de monding van de Thames. Het was 23.40 uur, tijd om op te staan voor de wacht van m'n man om 00.00 uur. In de 12 dagen aan boord van de 'kylix', mijn allereerste reis, zat ik al aardig in het ritme van de wachten. Het was steeds erg druk aan boord, we zaten op de 'Engelse kust' – dus voor de insiders uitleg overbodig. Het zal tegen 23.45 uur zijn geweest toen er stoten op de hoorn werden gegeven. Automatisch telde ik al mee – stopte bij drie, was verbaasd een vierde te horen en m'n verbazing werd groter toen tegelijkertijd m'n man met een flinke krachtterm uit de kooi sprong en in zijn broek schoot – bij de vijfde stoot zijn jas en schoenen al aan had en de deurkruk beetgreep. Vóór hij de deur door was velden wij een flinke schok en begon het

alarm doordringend te rinkelen. Hij riep me toe: 'Pak je zwemvest en hol naar de sloep!' Wég was ie! En daar stond ik – groentje van twaalf dagen – pakte het zwemvest van de kast, maar naar welke sloep? Sloepenrol hadden wij nog niet gehad, vanwege 'de Engelse kust'. Het sloepnummer wist ik wel, maar waar hing dat ding?

## Naar de sloep

Op de gang kwam de vrouw van de sparks ook aangerend – niet wetend wat te doen. Zonken wij al? Stonden wij op ontploffen? Maakten wij erge slagzij? Gelukkig – voor ons – kwam m'n man weer naar beneden gesjeesd – ik vroeg naar welke sloep we moesten en hij brulde, al hollende: 'ga allebei maar naar stuurboordachter!' Zelfs stuurboord kon ik nog niet zo bevatten, maar de vrouw van de sparks – met meer ervaring – begon al richting kippeloop te rennen. En ondertussen maar dat rinkelende alarm – rennende en schreeuwende mensen en de groeiende angst: wat is er aan de hand? De 1e stuurman ontdekte ons, op onze stille vlucht. Riep ons toe dat we niet aan het zinken waren, niet naar de sloep hoefden te gaan, maar wel uit de buurt moesten blijven. We begaven ons dus tóch maar naar achteren omdat er duidelijke activiteit bij de motorsloep te bespeuren viel, en alle vrouwen bijelkaar (ik meen dat we met

ons vieren waren), onder de hoede van wat werktuigkundigen, leek wat rustgevender.

De motorsloep was supersnel gestreken en voer weg, als een erg nietig notendopje op inktzwart en zeer woelig water. Waarheen?

Inmiddels werd het alarm uitgeschakeld en was het wachten op informatie van de een of ander die het kon vertellen.

## Speurtocht

Na een tijdje kwam m'n man ons mededelen, dat we een coaster hadden overvaren, doordat deze een plotselinge zwenking naar ons toe had gemaakt (uit zijn roer gelopen, bleek later), op zo'n manier dat uitwijken niet meer mogelijk was.

Verder had de 1e stuurman - in de sloep - via de walkie-talkie's, bericht, dat bij de eerste inspectie van het schip een gat in de voorsteven was waargenomen maar dat, zo te zien, er geen water meer werd gemaakt en de sloep koerste nu, met aan boord behalve de 1e stuurman (voorzover ik me het herinner) ook de 3e stuurman, de 2e wtk., één van de 5e wtk.'s én een Chinees bemanningslid richting plaats des onheils. Tot zover de eerste informatie.

Nu volgden kwartieren van enorme spanningen, want van de snelheid van de sloep zouden mensenlevens afhangen en vanwege de behoorlijke golfslag kon die snelheid niet zoveel zijn.

We wisten dat onze sloep de enige redding was voor de opvarenden van de coaster, want de kust was mijlenver uit de buurt, al lagen we in de 'mond' van de Thames! Héél in de verte kon je zowel aan bakboord- als aan stuurboordzijde enige kustlichtjes ontwaren. Op het water geen enkele activiteit.

Moederziel alleen lag de 'Kylix' in het water; het enige contact met de sloep was de walkie-talkie.

Na verloop van - voor ons - lange tijd, kwam iemand zeggen dat er een dinghy met drie opvarenden van de Rüstringen was gevonden, door de mensen in de sloep. Onder hen bevond zich de kapitein van de coaster, die vertelde dat er 6 man

# Pak je zwemvest en hol naar de sloep





aan boord waren geweest. Eén van hen - de kok - had zeker niet van boord kunnen springen, omdat deze in z'n hut was en daar vermoedelijk niet meer uit had kunnen komen; twee man moesten dus nog ergens in zee liggen. Een hopeloze opgave om hen, op een inktzwart water, te vinden. Het verdere relaas vertel ik, zoals de mensen uit de sloep het óns vertelden.

## Bijna opgegeven.

Ze lieten de dinghy voor wat ze was en gingen op zoek naar de twee anderen; hoewel zoeken het juiste woord niet was. Het enige dat ze konden doen was, als ze zelf op een golf zaten, het zoeklicht rond laten gaan, turen naar de andere golftoppen en hopen iets anders te zien dan water.

Eigenlijk hadden ze de moed opgegeven: de mannen lagen al ongeveer een uur in het water van zo'n 17° C en ze zouden waarschijnlijk - bevangen door de kou - al verdronken zijn.

Ze maakten aanstalten om de dinghy op te gaan pikken, toen de 3e stuurman bij een zwaai van de lamp iets meende te zien op een golftop, wat verderop. Er tóch nog maar op af en inderdaad vonden ze, een paar minuten later, een stuk hout - met daaraan zich vastklampend, met de moed der wanhoop, de twee - letterlijk - bijna verzopen zeelui.

Met veel moeite kreeg men de twee binnenboord en toen dat eindelijk gelukt was, lag bijna iedereen ondersteboven, want de twee geredden (waaronder een enorme Ghanees) stortten zich uit dankbaarheid bovenop hun redders. De dinghy werd opgepikt en omdat de sloep veel te ver van de 'Kylix' was afgedreven om de geredden zo snel mogelijk te helpen, voer de sloep naar een hopperzuiger die in de buurt lag en men leverde daar de drenkelingen af. Uren later kwamen onze bemanningsleden doodvermoeid, maar blij vanwege het grootst mogelijk aantal geredden, weer aan boord terug. Blijf over die éne man, verrast in zijn slaap die niet meer weg had kunnen komen en met het schip ten onder ging.

## Nog één aandenken

Toen we een paar weken later - na reparatie - wéér de Thames opstoomden, zagen we de Rüstringen op een zandbank liggen, met een duidelijke 'V' dwars door het schip.

De Hollandse kranten gaven het summiere bericht in de trant van: 'De Nederlandse tanker 'Kylix' is op de Thames in aanvaring gekomen met de Duitse coaster 'Rüstringen', waarbij de coaster is gezonken. Vijf opvarenden zijn aan boord genomen door een hopperzuiger. Een opvarende is omgekomen'.

Niemand, behalve wij, die iets wist van de moeizame nachtelijke sloepenrol op de Thames en de speurtocht van de 'Kylix' - sloep. Uitslag: opdracht volbracht, met, voorzover ik weet, één aandenken: een reddingboei van de 'Rüstringen', die, als het plan is uitgevoerd, thuis hangt bij de toenmalige 1e stuurman van de 'Kylix'. 'Kylix'.

Josje Kronenberg

**Bijwonen van een receptie op een ambassade is geen dagelijks werk van zeevarenden. Echter, ter gelegenheid van de inhuldigingsplechtigheid op 30 april jl., was er voor de opvarenden van de in**

**Tanjung Priok liggende 'Felipes' gelegenheid de receptie in Djakarta bij te wonen.**

**Stagiair-werktuigkundige Bob Scholten maakte er een verslag van.**

# Op receptie

De inhuldigingsplechtigheid werd die dag door de Wereldomroep (alle lof daarvoor!) uitgezonden, waar aan boord aandachtig naar was geluisterd. 's Middags werd aan boord een aangeklede borrel geserveerd, ter ere van de nieuwe vorstin. Aangezien wij nog niet in het bezit waren van een statiefoto, hadden wij uit een damesblad een mooie kleurenfoto gehaald, deze ingelijst en in de salon opgehangen. De gezagvoerder had 's morgens al een busje - voor 10 personen - besteld, dat om half zeven voorreed. Het was een Japans minibusje, zeker geschikt voor 10 personen, maar dan van Indonesisch formaat. Wij waren met negen receptiegeangers, waarvan de helft van flink postuur. Het werd dus woekeren met de ruimte, zowel in de breedte als in de hoogte. De rit naar de ambassade bleek nog een goed uur rijden ook, zodat degenen die op een ongelukkige plaats zaten, al spoedig last kregen van kramp. De meesten hadden nog nooit een ambassade bezocht, laat staan een receptie bijgewoond, zodat wij allen vol verwachting waren hoe het zou gaan. Er werden opmerkingen onderweg gemaakt, zo van: stel je voor, dat er niemand thuis is of dat er niet veel bezoek is. Maar aangekomen bij het adres, bleek er een verkeersopstopping. Aan de overkant van de weg was een groot huis, met de Nederlandse driekleur en oranje-winpel. Nadat het mini-busje was geparkeerd zijn wij maar te voet overgestoken. De andere bezoekers werden voor het bordes afgezet.

Wij voelden ons er gelijk thuis, vooral toen in Volendamse klederdracht gestoken kinderen ons vroegen om het gastenboek te tekenen. Wij werden ontvangen door de Nederlandse zaakgelastigde en zijn vrouw. Op het moment dat wij binnenkwamen nam de zaakgelastigde net een teug uit zijn glas. Om ons te kunnen begroeten wilde hij het glas op een tafeltje zetten, maar het belande ernaast. Dit gaf enige verwarring, maar na de opmerking: 'scherven brengen geluk', was het ijs snel gebroken. Toch werden wij door de andere gasten in het begin enigszins vreemd aangekeken. Er liepen namelijk personen rond die zoveel goud op hun borst hadden, dat het zeer deed aan je ogen. En tussen zulke mensen val je juist op als je niets hebt opgespeld. Wij kwamen in een grote hal terecht, waar enorme bloemstukken stonden opgesteld, de meeste opgemaakt met orchideeën. Aan de muur hingen de portretten van Koningin Beatrix

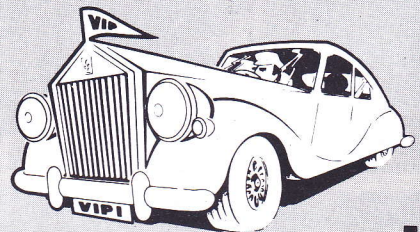
en van Prinses Juliana. Verder doorlopend kwamen wij op de waranda, die naar de tuin leidde. Aldaar was het een hele drukte, vooral bij de tafels waarop satés en andere hapjes lagen. De tuin was gedeeltelijk overdekt met een groot zonnescherm, ook wel nodig, aangezien er een hevige onweersbui losbarstte.

Na een welkomstwoord van de zaakgelastigde, die de ambassadeur verontschuldigde omdat deze met ziekteverlof was, werd een toast op de nieuwe vorstin uitgebracht en het Wilhelmus gezongen. Hierna verspreiden wij ons om het gehele gebeuren van alle kanten te bekijken. Maar toen ik keek waar ze allemaal waren gebleven, zag ik de meesten bij de barbecue staan. Ze hadden het behoorlijk druk om de satés die werden aangereikt, op te eten. Alhoewel wij niet hadden verwacht nog bekenden tegen te komen, bleken ook de koopvaardijpredikant en pastoor Terpstra aanwezig te zijn.

Tegen het einde werden wij opgetrommeld voor het vertrek. De dames kregen bij de uitgang een bosje tulpen aangereikt. Wij hadden afgesproken dat wij de bus zouden laten voorrijden, maar toen onze naam werd afgeroepen, kwam er niets. Ons busje bleek namelijk niet te kunnen keren in de drukte, zodat ons lolletje niet doorging. Wij hadden in gedachten de gasten al zien kijken hoe wij ons met z'n negenen in het busje moesten wringen. Temeer, omdat de anderen door Rolls Royces Bentley's, met chauffeur, werden opgehaald.

Terug aan boord vonden wij ook de achtergebleven officieren met een goed gevulde maag. Zij hadden zelf een varkenshaasje met uitjes en champignons klaargemaakt en het geheel weggespoeld met rode wijn (de witte was 's middags al op).

Tot slot een vraag: Weet u hoe negen roomsoezen er uit zien als ze uit een klein trommeltje komen? Ja? Nou, zo kwamen wij uit het busje. Wellicht is het mogelijk voor dit soort gelegenheden ook een Rolls Royce van de Shell te krijgen.





# SCHOON SCHIP



## Walreünisten

Vrijdag 23 mei werd een reünie gehouden van gepensioneerde walemployés. Met z'n twee-en-veertigen kwamen ze in de ochtenduren naar het Shell-Gebouw, waar de koffie reeds geurde en het gebak klaar stond. Na een welkomstwoord gaf C. E. van 't Woudt, hoofd van de afdeling Technische en Nautische Diensten, een schets van het huidige reilen en zeilen van onze maatschappij. Uit de daarop gestelde vragen bleek wel dat, ook al schommelde de leeftijd van de aanwezigen tussen de zestig en twee-en-tachtig (!), de belangstelling nog groot was. Na vertoning van twee Shell-films werden om 12.00 uur precies de deuren van de PR-zaal opengegooid om de walcollega's gelegenheid te geven de reünisten de hand te drukken: het was voor sommigen een weerzien na jaren. Want in tegenstelling tot vlootcollega's, die een CNOOKS hebben, is er voor wal-gepensioneerden niet veel gelegenheid elkaar en hun

opvolgers weer eens te ontmoeten. Bovendien belemmert leeftijd of gezondheid, maar ook de afstand waarop sommigen van het kantoor wonen, nogal eens de gang naar het Shell-Gebouw bij de receptie omstreeks de jaarwisseling, die uiteindelijk slechts enkele uren duurt. Juist omdat dit op kantoor was gerealiseerd, had men voor deze dag een volledig dagprogramma opgesteld. Zo werd na de borrel met de nog actieve walcollega's een warme lunch geserveerd, waarmee het lunchkamerpersoneel wel de handen vol had, maar zich bijzonder goed van zijn taak kwijtje. Voor vele reünisten was dit de eerste keer dat zij binnen het Shell-Gebouw als gast van de directie aan tafel konden gaan zitten. Hun erkentelijkheid hiervoor – en voor wat er verder nog op het programma stond – werd na de maaltijd tot uitdrukking gebracht door de 77-jarige B. J. Jaquet. Om 14.00 uur precies stapte het gezelschap in de gereedstaande bus voor een bezoek aan Europoort. Voor de meesten was dit ook de eerste keer dat zij dit terrein betraden



en zelfs – toeval – een 'L'-klasse tanker konden aanschouwen. In de meet- en regelkamer van het Europoort-terrein kregen zij uitleg omtrent wat met de ontvangen olie wordt gedaan, waarheen ze weer wordt verpompt en welke veiligheidsmaatregelen zijn ingebouwd.

Gezellig napratend over al die moderne ontwikkelingen – en de grootte van de tanker – werden zij vervolgens gebracht naar het internationaal zeemanscentrum 'De Beer' voor koffie of thee.

Ook daar was geen der aanwezigen ooit geweest, zodat deze dag voor hen niet alleen het wederzien met elkaar en met vroegere collega's bracht, maar ook nieuwe zaken.

Als je je oor zo te luisteren legde in de bus, op weg naar het Centraal Station te Rotterdam, kon je dit ook concluderen uit opmerkingen als: hoeveel Coryda's zouden er nu gaan in die L-tanker?, hartstikke leuk om zo onder elkaar te zijn, het is net of de jaren wegvallen.

Het valt daarom niet te verwonderen, dat bij alle dank die aan het eind van de rit nogmaals werd uitgebracht, ook de vraag te beluisteren viel: 'Wanneer doen we zoiets eens opnieuw?'

## Weg met ratelende schrijfmachines!

'Heb je al beeld?', vraagt een van onze technische medewerkers steeds als hij de documentatie/correspondentie afdeling op kantoor komt binnenstappen. Kennelijk kan hij nog niet wennen aan een beeldscherm op de correspondentie. Het lawaai van de ratelende schrijfmachines is met de komst van het eerste beeldschermapparaat al aanzienlijk afgenomen. Immers, de printer staat in een aparte ruimte, achter glas, zodat de dames er toch nog een oogje op kunnen houden. Binnenkort zullen de nog resterende 'ratel' machines eveneens door beeldschermen worden vervangen. Het irriterende geluid van 'type' machines behoort dan definitief tot het verleden. En wat ook belangrijk

is: de nu geïnstalleerde printer is snel genoeg om drie typende dames te kunnen bijhouden.

## Damesbezoek

'Worden wij even mooi in de maling genomen', dachten de drie dames van kantoor toen ze onlangs voor een bezoek op de in de Europoort liggende 'Onoba' waren. Achteraf hadden ze er geen spijt van gebruik te hebben gemaakt van

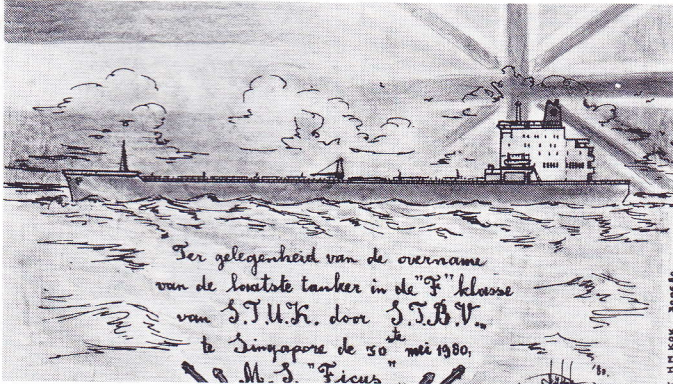


ketelpakken en handschoenen die hun werden uitgereikt voordat ze de machinekamer gingen bekijken. 'Het is niet te vermijden dat er vetvlekken op je kleren komen en alles wat je vastpakt, is ook niet altijd brandschoon', vertelde een van de begeleidende officieren later.

Maar toen was hun de bedoeling van de beschermende kleding al duidelijk geworden... Het doel van dergelijke bezoeken is werknemers die gedurende de laatste jaren in dienst zijn getreden van de kantoororganisatie, een indruk te geven hoe het op een schip toegaat (en in vele gevallen: hoe een schip er uit ziet). In groepjes van drie of vier zullen ze, als de omstandigheden dit toelaten, een in Rotterdam liggend schip bezoeken. Ongetwijfeld van groot nut bij hun dagelijkse werkzaamheden. Een van de eerste bezoeken gold de 'Onoba' en dank zij de voortreffelijke medewerking van de opvarenden is het een zeer leerzame dag geworden.



# SCHOON SCHIP



In fraaie kleuren werd deze kaart aan boord van de 'Ficus' uitgegeven, een 'eigen' produkt van een der opvarenden, dit ter gelegenheid van de overname van het schip van S.T.U.K.

## O.V.S.T.-nieuws

Ook in de afgelopen maand hebben er weer enkele activiteiten plaatsgevonden, waarvan onderstaand een verslag.

### Bowling

Op zaterdag 31 mei jl. organiseerde de Ontspanningsvereniging Shell Tankers een bowling-avond in het gezellige bowlingcentrum 'De Walvis' te Schiedam. Tegen een zeer aantrekkelijk te noemen entree-prijs was door de vereniging gezorgd voor het afhuren van banen en schoenen, terwijl ook de verzorging van de inwendige mens niet was vergeten. Inbegrepen waren namelijk een kop koffie, een - werkelijk uitstekende - saté alsmede een

drankje. Bovendien werd door de vereniging tussen de spelronden nog een bittergarnituur aan de deelnemers aangeboden. Er werd door ruim 30 deelnemers, ingedeeld in zes ploegen, gespeeld op de drie banen die te onzer beschikking stonden. Elke ploeg speelde een halve en twee hele games. Hoewel de gezelligheid bij deze avond uiteraard voorop stond, waren door de O.V.S.T. ook enkele prijzen ter beschikking gesteld. Na de drie spelronden werd dan ook een totaalstand opgemaakt waarna de drie hoogst geëindigde dames en heren nog een halve game speelden ten einde de prijzen te verdelen.

Bij de dames ging de eerste prijs naar Kelly Hoogendoorn. De tweede en derde plaats werden ingenomen door respectievelijk Christa Harcksen en Mary Bode (beiden op kantoor werkzaam). Bij de heren werd de eerste plaats ingenomen door George Timmermans (DFF/1), gevolgd door Henk Verhoef (DFP/1) en Wally Bode. Hoewel de belangstelling voor deze avond niet zo overweldigend was als we aanvankelijk hadden gedacht,

kan teruggezien worden op een geslaagd evenement, dankzij de sportieve stemming onder de deelnemers en de uitstekende service van bowlingcentrum 'De Walvis'.

### Zaalvoetbal

'Daar hebben wij geen circulaire over gezien' zullen de leden onder U (hoort U daar al bij?) wellicht opmerken. Dat klopt; dit werd dan ook niet onder O.V.S.T.-vlag georganiseerd doch door Slavenburg's Bank N.V., die zo attent was een team van de O.V.S.T. uit te nodigen. Op kantoor werd toen direct een O.V.S.T.-team geformeerd. Plaats en datum van handeling waren de sporthal te Nieuwerkerk aan de IJssel op 5 juni jl. Behalve de teams van



Slavenburg en Shell Tankers werd aan dit toernooi ook deelgenomen door teams van de Standard Chartered Bank, Fa. van Willigen en de Belastingen van Rotterdam, die alle hun best deden zoveel mogelijk de bal 'tussen paal en lat' te laten belanden. Om U al te veel statistische gegevens te besparen: het O.V.S.T.-team won alle 4 de wedstrijden met maar liefst 12 doelpunten voor en 3 tegen. Er werd soms wel pittig doch fair gespeeld. Helaas overkwam onze teamgenoot Ruud Willemstein (DFP/3) een klein ongeval, overigens buiten iemands schuld. Na behandeling in het ziekenhuis kon hij, zij het met een ietwat geschonden aangezicht, terug naar de sporthal, uiteraard niet om verder te spelen, maar om van een frisdrank te genieten. Na een voor ons team geslaagde voetbalavond ging iedereen voldaan uit Nieuwerkerk weer naar huis.

(Foto's: Rinus van Lier)

## Europese kampioenschappen

De Europese kampioenschappen voetbal, gespeeld in juni jl., hebben veel aandacht gekregen voor teevie, radio en in de pers. Om de opvarenden van onze met video uitgeruste schepen (en dat zijn er nu al 24) in staat te stellen alsnog de wedstrijden te aanschouwen, zijn de matches tegen Griekenland, West-Duitsland en Tsjecho-Slowakije op de band gezet. Ook met eindronden zijn een aantal cassettes gevuld. Al deze banden werden onmiddellijk na gereedkomen, als extra boven de drie

wekelijkse luchtpost-cassettes, verzonden. Ook al wordt het natuurlijk bekijken van de wedstrijden 'achteraf', toch zullen echte voetballiefhebbers er nog menig genoeglijk uurtje kijkgenot (en helaas soms ergenis, gezien de resultaten!) uit kunnen halen.

## Oud-leerlingen

Wegens de aanstaande pensionering en het daaraan verbonden afscheid van de heer C. Kant, directeur van de Hogere School voor Scheepswerktuigkundigen te Rotterdam, voorheen leraar aan de Kweekschool voor Scheepswerktuigkundigen aan de Overtoom te Amsterdam, worden oud-leerlingen van bovengenoemde scholen verzocht hun adres door te geven aan de administratie van de Hogere School voor Scheepswerktuigkundigen, Willem Buytewechstraat 45, 3024 BK Rotterdam (tel. 010-764000).





# VIJFTIEN JAAR

## Gehuwd

6.6: N. M. J. Duyn, 3e stm., en mw. L. Smorenberg;  
12.06: T. C. J. G. Schuit, sch. gezel a/w, met Mw. L. Arentz.

## Geboren:

20.5: Caroline, dochter van H. Brand, 2e wtk., en mw. C. W. Brand-Paans.

## Aflossingen:

*gezagv.:* P. M. de Graaf, H. Unger, P. C. Rakké, R. A. Kattenburg Schüller, G. W. Bouma, S. Harders, J. B. P. Imming, A. C. Weide, J. L. Muyskens, A. J. Bloem, P. Buisman, J. Post, D. M. Mos, J. Priest, G. Arkema;  
*1e stl.:* F. J. Kronenberg, J. G. Wientjes, F. de Vries, A. T. van Es, B. Ritman, W. Kalkman, G. C. van Malland, F. Kuyt, G. Buma, R. van Kranen, J. Priester, A. J. Both, W. F. van der Lei;  
*2e stl.:* S. S. Abma, P. A. D. Bouman, L. van Doren, G. J. C. van Eeten, A. Breevaart, P. J. van den Driest;  
*3e stl.:* B. Kerver, P. W. F. Bos, L. F. F. T. van Oudvorst, J. A. M. van Loon, R. G. Pieters, R. R. Reinhardt;  
*4e stl.:* M. A. Nanlohy, M. van der Woud, M. R. van der Meyden;  
*stag. stl.:* A. J. Achterhuis, J. B. Weyland, G. A. H. Monkhorst, J. van der Wees;  
*radio-off.:* J. A. Griffioen, M. H. B. Roobol, F. van Zomeren, P. K. Breyer, J. Gerritsen, H. A. Smit, R. G. Loos, H. P. de Jager, J. D. Dieker, R. van den Berg, H. P. de Jager, J. J. Markus, H. W. Hogeweg;  
*hfd. wtk.:* J. G. Bron, N. C. van der Vecht, J. H. Veen, H. H. Apfel, C. de Witte, W. J. Meuldijk, J. van der Schee, J. L. van der Rijst, C. L. H. Stocking-Korzen;  
*2e wtk.:* J. H. M. A. van Jaarsveld, J. W. van Putten, G. J. van Eyk, J. P. Kalkman, A. K. van 't Blik, J. Hensbroek, W. A. M. Bouma, C. N. A. Vreke, R. J. Bosman, F. D. Dieleman;

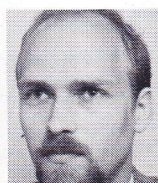
## Nieuw indienst getreden vlootpersoneel



J. van Wessel  
4e stm.



R. Rodenburg  
4e stm.



J. C. Schoonenberg  
4e stm.



L. S. Kielstra  
Sch. vakman 2

*3e wtk.:* F. W. Mooiweer, R. Koudstaal, G. A. de Wolf, J. Kruijze, F. S. Koolen, W. I. van der Burght, H. E. Daniëls, D. J. Blom, C. J. Tanis, A. J. Zon, J. A. Deelen;  
*4e stk.:* W. J. Adema, T. W. P. B. Vermolen, J. W. Schippers, C. J. J. van den Kerkhof;  
*5e wtk.:* B. J. Krakowczyk, J. van Dalen, A. Huneman, P. J. Farla, H. Bubberman;  
*sch. voorman:* R. P. L. Verhoeve  
*sch. vakman 2:* A. A. O. Schenk  
*alg. sch. vakman:* L. R. Stevens, A. R. Oosterhof, A. van der Windt, L. G. Smit, M. A. Rijken, M. A. Oosterhof, M. L. Delhaye, F. F. Beekhuis, J. H. Winands, W. H. Reimerink.  
*sch. gezel a/w:* F. G. M. van Kleef, T. C. J. G. Schuit, D. van Eenige, F. Kromjongh.  
*aank. sch. gezel a/w:* H. C. Wessemius, A. Pütz.  
*hoofd voeding:* J. Roosenburg, H. Otter, H. J. van Alphen, R. Bakker, C. G. M. van Schuppen, C. A. Breederland.  
*aank. kok:* M. A. Kerkhoff  
*hoofd bediende:* D. Seip, B. J. van Gelderen, W. D. Anthonio.  
*bediende:* M. F. Velsink, J. Breyer, F. Salome, L. L. Teveer.  
*bediende a/d:* J. G. Koek, F. R. Noorbergen.  
*jongen a/w:* R. Hulshoff, L. D. Adriaanse, J. van Oostrum, R. Zielman, H. C. J. van Laarhoven, R. P. W. Pronk, R. Schaap, M. Eeken.

## Tewerkstellingen en overplaatsingen

**m.s. Abida:** gezagv. K. Poort van Ingen, 1e stm. J. C. Aartsen, stag. wtk. G. F. K. Kruitwagen;  
**m.s. Acila:** radio-off. T. de Vries;  
**m.s. Acmaea:** 2e stm. J. M. M. van Rossum, wnd. 3e stm. C. J. M. Roels, 2e wtk. O. de Roos, 3e wtk. C. A. van Esveld, 5e wtk. J. Schillemans;  
**m.s. Acteon:** wnd. gezagv. C. Vlas, 4e stm. J. van Wessel, radio-off. F. K. van Westen, 4e wtk. R. Romijn;  
**m.s. Cinulia:** wnd. 1e stm. A. L. M. van Dun, 3e stm. K. Cramer, 4e stm. R. Rodenburg, 2e wtk. I. J. Albrechts, 3e wtk. G. Dekker;  
**m.s. Dalia:** gezagv. H. A. Kuling, 2e stm. J. Kistemaker, radio-off. S. Mason;  
**m.s. Daphne:** 1e stm. G. M. Schipper, 2e stm. W. Koeze, 3e stm. E. Witteveen, radio-off. R. P. Cooper, 2e wtk. Th. Bakker, 3e wtk. T. J. M. H. Bakker, 5e wtk. H. Roelvink;  
**m.s. Diadema:** hoofd voeding P. C. Bergmans  
**m.s. Diloma:** gezagv. L. van der Valk, 1e stm. A. J. Verheul; capataz C. Alfonso Cela, man. esp. R. Crespo Rivas, 2° man. I. Pazo Alonso, B. Regades Hermo, mar. int. O. Alonso Lopez, G. Comesana Fernandez, F. Costas Parceros, E. Lago Alvarez, J. Lopez Pena, r. Martinez Andrade, J. M. Oliveira Santos, J. Villa Alvarez, coc. J. L. Pousada Perez, cam. maydo. J. Santome Canedo, cam. J. L. Rodriguez de Saa, A. A. Salgueiro Rodriguez.

## Onze vloot jubilarissen



A. Perez Fernandez  
2° maniobrista 10 jaar op 03.06.1980



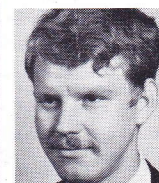
M. Lagares Chantreiro  
capataz 10 jaar op 10.06.1980



P. Cammel  
gezagv. 30 jaar op 5.7.1980



G. C. Pfnennings  
bediende 10 jaar op 05-07-1980



C. L. M. Mazairac  
4e wtk. 10 jaar op 06.07.1980



F. Oostdijk  
sch. vakman 1 W 10 jaar op 12.07.1980



J. Roosenburg  
hoofd voeding 10 jaar op 15.07.1980



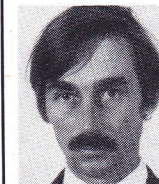
J. E. Dekker  
gezagv. 25 jaar op 17.07.1980



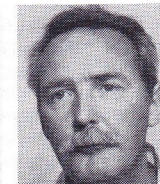
J. Heymans  
hfd. wtk. 30 jaar op 17.07.1980



T. Bakker  
2e wtk. 25 jaar op 17.07.1980



P. M. de Graaf  
gezagv. 25 jaar op 19.07.1980



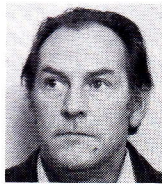
G. Verburgh  
wnd. gezagv. 25 jaar op 19.07.1980

**m.s. Dione:** radio-off. G. R. Pinner, 2e wtk. W. J. M. Braeken, wnd. 4e wtk. P. R. Schol; hoofd bediende L. J. W. Broenink.  
**m.s. Dosina:** 1e stm. E. J. J. Eelman, radio-off. G. E. Miller, wnd. hfd. wtk. J. Smid, 5e wtk. J. T. G. Verwey;  
**m.s. Felania:** gezagv. A. J. de Ronde, 1 stm. J. M. Huygens, radio-off. D. Bins, hfd. wtk. E. Jousma, 2e wtk. E. S. Petrusma, stag. wtk. P. S. Willems





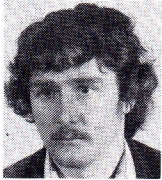
**A. C. Weide**  
gezagv. 25 jaar op  
21.07.1980



**M. A. Messelaar**  
gezagv. 25 jaar op  
22.07.1980



**C. van der Wildt**  
wnd. hoofd voeding  
10 jaar op  
23.07.1980



**E. Kost**  
hoofd voeding 10 jaar  
op 24.07.1980



**W. P. N. Kramer**  
4e wtk. 10 jaar op  
29.07.1980



**W. Overeem**  
4e wtk. 10 jaar op  
31.07.1980

**m.s. Felipes:** gezagv. H. W. Vermaas, hfd. wtk. J. I. Brangert, 2e wtk. J. G. van Werd, alg. sch. vakman H. A. ten Bonsel, aank. sch. vakman R. Akkermans, hoofd bediende W. M. Beekman, bediende H. H. P. Koppen, bediende (a/d) P. J. Geenen.

**m.s. Ficus:** gezagv. J. Verhoeven, 1e stm. P. J. Muntjewerf, 2e stm. M. Ponsen, 3e stm. H. Rijpkema, radio-off. G. H. P. Ribbens, hfd. wtk. J. Visser, 2e wtk. K. L. J. Aertssen, 3e wtk. A. Storm, 4e wtk. F. P. van der Star, alg. sch. vakman J. A. Kimpton, A. W. H. M. van de Kerkhof, M. Kumentas, aank. sch. vakman E. R. van Engel, R. A. Curial, A. G. D. van Gent, aank. sch. gezel a/w J. W. Tjanaway, J. van de Berg, H. C. Weenink, hoofd voeding A. G. Freeth, aank. kok E. J. Eradus, hoofd bediende N. G. Wehrmann, bediende P. J. Gijse, H. M. Kok.

**m. s. Flammulina:** 3e wtk. A. A. Schmidt;

**m.s. Fossarina:** gezagv. H. J. Allaart, 3e stm. P. C. Mink, hfd. wtk. H. W. van Diepen, bediende (a/d) R. K. Boon.

**m.s. Fossarus:** alg. sch. vakman G. S. J. Metzelaar, J. J. Donleben, aank. sch. gezel. a/w B. A. J. van de Swaluw, sch. kok J. M. C. Verjans, bediende (a/d) M. Frenay.

**m.s. Fulgur:** wnd. 3e wtk. J. R. Spoelstra, alg. sch. vakman C. W. S. T. Stoffels, J. A. M. van Beurden, J. Poot, aank. sch. gezel. a/w J. W. Hensen, J. M. D. Theunisse, sch. kok O. A. Looyen, hoofd bediende H. J. Denies, bediende (a/d) A. M. M. Wintjens.

**m.s. Fusus:** gezagv. J. E. Dekker, wnd. 1e stm. J. P. J. M. Cobelens, radio-off. C. H. E. F. van der Ploeg;

**s.s. Kylix:** 4e stm. R. F. Portman;

**s.s. Laconica:** gezagv. C. Wolse, 1e stm. L. A. Groendijk, radio-off. P. Jupp;

**s.s. Latia:** wnd. 1e stm. J. F. Casimiri, 2e wtk. J. H. E. Nijhuis;

**s.s. Latirus:** 2e stm. A. B. Tuyl, 4e wtk. F. R. R. Smith;

**s.s. Lepton:** radio-off. L. Toutenhoofd, 2e wtk. F. J. van der Vorm, 3e wtk. P. A. van Splunter, 5e wtk. A. Vastenhoud, sch. voorman G. J. van Delft, sch. gezel a/w J. L. Nahapiet, L.H. M. Konings.

**s.s. Macoma:** 1e stm. R. van Westendorp, 3e wtk. T. P. M. Westhuis, sch. gezel a/w H. N. Dekker, J. Hendrikk, aank. sch. gezel a/w D. Hensen, hoofd bediende D. J. Bakker.

**s.s. Marinula:** gezagv. H. van Slegtenhorst, 1e stm. O. A. Van Druten, hfd. wtk. A. P. de Groot, 5e wtk. G. G. Haasnoot, capatez A. Abalde Bastos, man. esp. J. Lago Alonso, 2<sup>o</sup> man. A. Lago Alvarez, mar. int. C. Acosta Blanco, A. Alonso Alvarez, F. Carrera Covelo, F. Collarte Vazquez, A. Cordeiro Santos, D. Fandino Rodriguez, C. Huertas Vega, jefe de F. A. Lopez Nogueira, coc. M. Abalo Prego, cam. J. Barros Barros, J. Rajo Costas, J. N. Trabazos Fernandez.

**m.s. Mytilus:** gezagv. P. Hoogesteger, hfd. wtk. C. J. Vermeulen;

**s.s. Niso:** 1e stm. T. W. Scharrenburg, 3e stm. A. E. R. van de Griend, hfd. wtk. L. J. van

Onselen, 5e wtk. P. J. M. Heyns;

**s.s. Ondina:** gezagv. J. de Jager;

**s.s. Onoba:** 1e stm. J. W. Nieuwerf, wnd. 2e stm. R. M. van der Aa, wnd. 3e stm. W. M. Ritter, radio-off. P. J. van Elswijk, 2e wtk. M. J. Parent, wnd. 3e wtk. P. J. W. Hoogendoorn, 5e wtk. C. M. Abrahams;

**s.s. Sepia:** 3e wtk. J. J. Feenstra, hoofd voeding H. J. van Alphen.

**s.s. Viana:** wnd. gezagv. C. P. Schoenmakers, 1e stm. J. van Ruiven, 3e stm. R. van Exel, 4e stm. J. C. Schoolenberg, hfd. wtk. F. van Dalen, 2e wtk. K. J. Faasse;

**s.s. Vitrea:** radio-off. K. H. Harder, hfd. wtk., J. Heymans, wnd. 3e wtk. R. F. van Loon, 4e wtk. L. J. Griens, hoofd voeding A. W. Jacobs.

**s.s. Zafra:** gezagv. H. K. Paauw, 1e stm. J. A. van Kesteren, radio-off. R. Grootes, wnd. 3e wtk. C. Castelijns, 4e wtk. W. Overeem; hoofd voeding H. A. Groenendijk.

**s.s. Zaria:** 2e stm. H. H. van Dijk, 3e stm. W. van der Meulen, radio-off. H. J. van Homoet.

### Uit dienst getreden:

2e stm.: B. W. Bakker;  
4e wtk.: H. J. M. Frenken;  
5e wtk.: J. W. van Hoek, A. Huneman;

### In memoriam

Op 12 mei jl. is overleden de heer **J. M. Hulskens**, oud-gezagvoerder. De heer Hulskens verliet de dienst der maatschappij op 1 januari 1963, na ruim 24 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 69 jaar.

Op 17 mei jl. is overleden de heer **M. Schouten**, oud-gezagvoerder. De heer Schouten verliet de dienst der maatschappij op 1 november 1960, na ruim 25 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 69 jaar.

Op 12 juni jl. is overleden de heer **M. J. Rehwinkel**, oud-gezagvoerder. De heer Rehwinkel verliet de dienst der maatschappij op 30 april 1961, na 32 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 72 jaar.

Bij het overlijden van ex-gezagvoerder Rehwinkel brengen wij in herinnering, dat met hem een van de overlevenden van de 'Ondina' uit de Tweede Wereldoorlog is heengegaan. Deze Nederlandse Shell-tanker van 6341 ton draagvermogen onder gezag van kapitein W. Horsman, presteerde het in 1942 een zwaarbewapende Japanse raider tot zinken te brengen. Ondanks dat het escorte-schip 'Bengal' van de toenmalige Brits-Indische marine bij de ontmoeting met twee raiders, aan de 'Ondina' opdracht had gegeven zo snel mogelijk te vluchten en zelf de ongelijke strijd aanbond, vuurden de 'Ondina'-opvarenden met bescheiden 10 cm kanonnen een aantal salvo's, die voor één Japanner fatale voltreffers bleken. Echter, de tweede raider schoot vervolgens de 'Ondina' in brand, waarbij kapitein Horsman dodelijk werd getroffen.

Nadat de opvarenden het schip hadden verlaten, werden zij in de reddingboten nog beschoten door de Japanse raider. Laat in de avond, toen bleek dat de 'Ondina' ondanks twee Japanse torpedo's als genadeslag, niet was gezonken, alhoewel nog wel brandende, was het 1e stuurman Rehwinkel die besloot om met de andere overlevenden weer aan boord te gaan. Onder zijn leiding slaagde men er niet alleen in de brand te blussen en de ernstigste schade te herstellen, maar ook om na zes dagen varen Fremantle in Australië, de oorspronkelijke vertrekhaven, te bereiken.

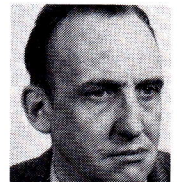
De heer Rehwinkel werd voor zijn moed onderscheiden met de Bronzen Leeuw met eervolle vermelding.

### Aangesteld als

gezagv.: R. A. Kattenburg Schüler, P. C. Rakké;  
4e stm.: W. M. de Bruyn, M. A. J. Sanders;  
sch. kok: O. A. Looyen;  
sch. kok: J. M. C. Verjans;



**A. P. de Groot**  
per 16 januari 1980  
aangesteld als  
hoofdwerktuig-  
kundige en op 30 mei  
1980 tewerkgesteld  
aan boord van het  
s.s. 'Marinula'.



**C. P. Schoenmakers**  
per 16 februari 1980  
aangesteld als  
gezagvoerder en op  
20 mei 1980 belast  
met het commando  
over het s.s. 'Viana'.

### Met pensioen

sch. voorman: P. H. A. van Putten  
sch. gezel a/w: M. van de Zwaag

### Overplaatsing

3e wtk.: J. Qualm - Shell Nederland Chemie B.V. Moerdijk;  
3e wtk.: J. Haasjes - Nederlandse Aardolie Maatschappij B.V. te Assen;  
4e wtk.: W. J. L. de Gee - Shell Nederland Raffinaderij B.V. te Pernis;  
sch. vakman 2: P. B. Müller - Shell Nederland Raffinaderij B.V. te Pernis;

### Terug van tijdelijke tewerkstelling

2e wtk.: O. de Roos - Curaçao Oil Terminal;

### Behaalde diploma's

1e stm. G.H.V.: J. A. P. Donks, A. A. F. van der Markt, H. H. van Dijk;  
2e stm. G.H.V.-th: K. P. Cupido, D. Venema;  
'B': L. J. Criens, B. E. Broekhuysen, N. C. van der Heuvel;  
'B-th': J. Kruize;  
Sch. kok: W. E. M. van Lieshout; O. A. van Looyen; J. M. C. Verjans.

### In dienst



M.i.v. 1-6 Mw. D. M. Rufes Rodriguez - DFF/5



M.i.v. 1-6 Mw. A. E. van de Vreugde - DFP/3

### Geboren

3-6 Hendrik Jan Hugo, zoon van de heer en mevrouw P. H. van Groeningen-ten Bokkel Huinink, DFP/5



# Rotterdam Maritiem '80

## Leuk, die zwarte rookpluimen!

't Was jammer dat in de middag van de 31ste mei het weer zo verslechterde. Fikse regenbuien vielen op de duizenden mensen die langs de Nieuwe Maas, ter hoogte van de Parkkade, stonden te kijken naar het grote maritieme gebeuren in het kader van 'Rotterdam Maritiem '80'. Velen zochten snel een goed heenkomen maar de dapperen volgden onder stevig vastgehouden paraplu's de vlootshow van zeilschepen in allerlei soort en grootte, gevolgd door 'hedendaagse' schepen, die in een lange rij voorbijvoeren. Een hele organisatie om zo iets vlekkeloos te doen verlopen!

De hele dag was er wat te zien. Het begon al 's morgens vroeg met het leggen van boeien en tonnen door het

Nederlandse Redersvereniging vierde o.a. met dit rendez-vous haar 75-jarig jubileum.

Plotseling werden de toeschouwers opgeschrikt door kanongebulder vanaf het water. De luide knallen, vergezeld gaande van een dichte kruitdamp, waren afkomstig van een piepklein middeleeuws oorlogsscheepje, de Prince Admiraal. Een kopie van het admiraalsschip van de Geuzenvloot uit Den Briel. De geuzen aan boord zagen er gevaarlijk uit maar verloren toch wel iets aan heldhaftigheid toen we een omvangrijke geus in de voormast ontwaarden met . . . een moderne filmcamera in de hand.

Een programmaonderdeel dat veel indruk op de aanwezigen achterliet en zonder meer spectaculair kon worden genoemd was het voorbij zeilen van de winnaar van de Nedlloyd Spice Race, de 'Flying Wilma'. Schipper Gerard Dijkstra stond (schijnbaar) onbewogen op deze supersnelle oceaanzeiler, waarmede vele duizenden zeemijlen, onder de meest uiteenlopende weersomstandigheden, zijn afgelegd. Zeer gedurfd sneed het jacht, zeer kort uit de wal, langs de applaudiserende menigte.

Ja, er valt veel meer te vertellen over dit maritieme feest die dag. Zoals de nieuwe aanwinsten van de Rotterdamse Havendienst. Vier met grote snelheid voorbijrazende hovermarines. Op hun met lucht gevulde rubber kussens scheerden ze over het troebele Maaswater. Een officiële commentator op de Parkkade vertelde dat één van de voordelen van dit soort patrouilleboten was dat, niettegenstaande de grote snelheid, de veroorzaakte golfbeweging minimaal was. Nou, dat hebben we

geweten! In een ommezien ging een gedeelte van het glaswerk aan boord van het schip waarop we ons bevonden aan diggelen. Minutenlang lag het schip te steigeren en dat kwam beslist niet van de hovercraft van de Britse Royal Navy, die achter de vier zwart-geel gekleurde havendienstboten snelde.

De vlootshow 'stoom en zeil' oogste veel bijval. Door vele enthousiaste handen opgeknapte stoomsleepbootjes en andere door stoom aangedreven vaartuigen voeren, onder veelvuldig gebruikmaken van de stoomfluit, langzaam stroomafwaarts. Iets wat je nooit of te nimmer hoort zeggen: 'Kijk eens wat leuk, al die zwarte rookpluimen'. Luchtverontreiniging vond vroeger ook al op flinke schaal plaats . . .

Een schilderachtig gezicht gaven de zeilende bedrijfszeilvaartuigen. Alleen het decor viel een beetje uit de toon. Wel kon de achtergrond van moderne bedrijfsgebouwen, kranen en loodsen fungeren om het verschil tussen vroeger en nu aan te geven. Maar een tikkeltje storend was het wel . . .

De 'hedendaagse' schepen waren de hekkeluiters van de vlootshow. Talloze toeschouwers waren toen al verdwenen. De ene regenbui loste de andere af. Veel gemist hebben de afwezigen niet. Natuurlijk kunnen de duweenheden voor de Rijnvaart en de andere vormloze schepen niet meer worden weggedacht in de tegenwoordige moderne tijd. Ze zijn uiterst efficiënt, dat wel, maar mooi . . . nee.

De Shell Groep werd vertegenwoordigd door een tanklichter. Even uit de dagelijkse bezigheden gehaald en snel van een nieuw verje voorzien. Even paraderen en dan weer aan het werk in de Rotterdamse haven of daarbuiten. En zo ging het ook met vele andere deelnemende vaartuigen.



Maritiem District Rijnmond (vm. Rijksloodswezen). Maar toen waren er nog niet veel kijkers op de been. Nee, deze kwamen pas later, zo tegen de tijd dat een scheepsbelodsing plaatsvond in oude stijl. De zeilende driemastschoener 'Sepha Vollaars' uit 1910 kreeg de loods aan boord van een eveneens met zeilen getooid exloodsboot uit 1922. De Koninklijke

