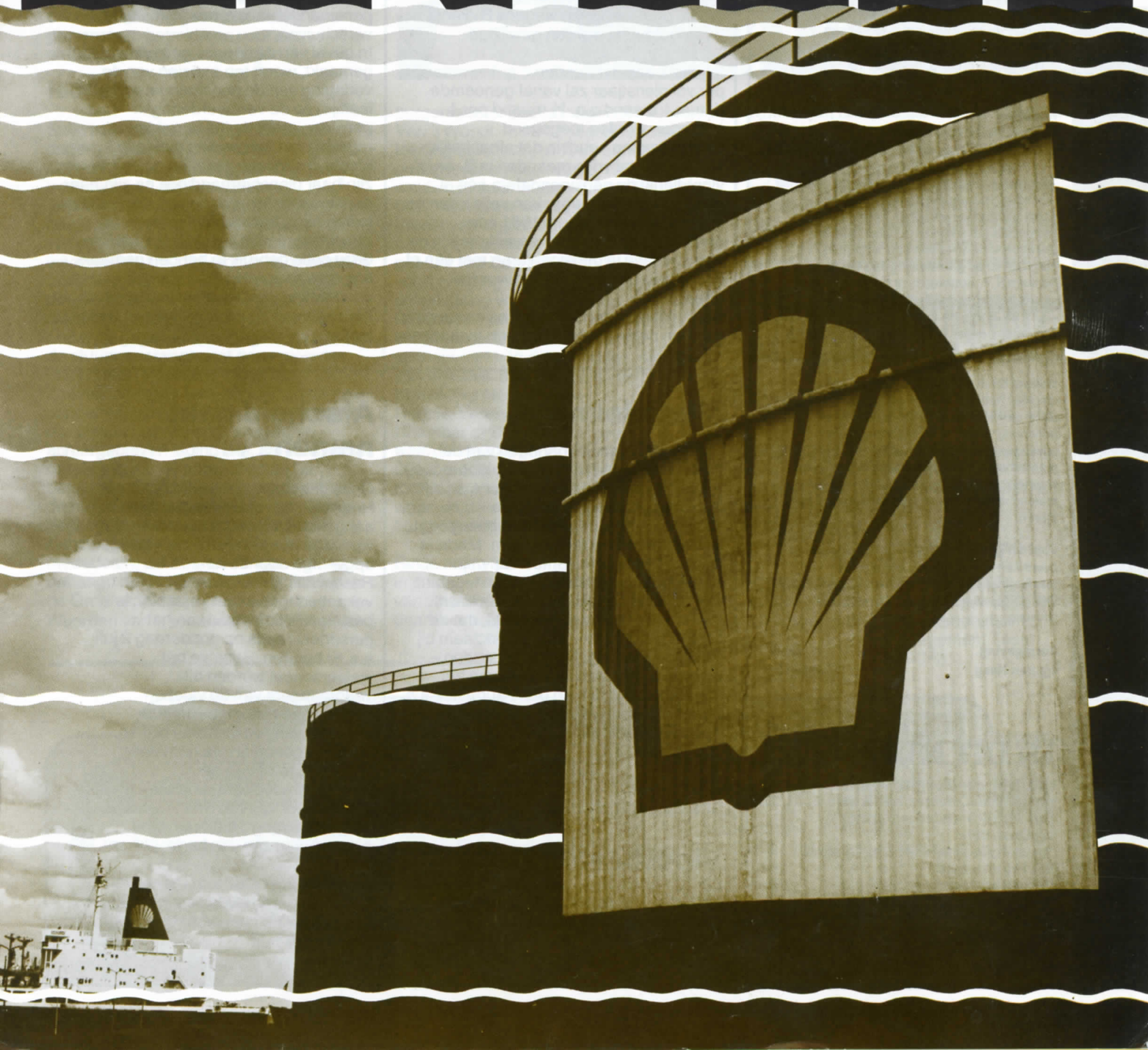


SCHTIP



ENNIKA

20e jaargang
nummer 10
juni 1981



SCHIP EN KA

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

Postbus 874
3000 AW Rotterdam
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk Werk 696105
Kamer 9.10

Ondernemingsraad Vloot 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696689

Twintigste jaargang, nummer 10
juni 1981

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

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

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

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

Vormgeving
Tijl Den Haag

Druk
Tijl Zwolle bv

IN DIT NUMMER

Wijziging pensioenregeling	2
Koninklijke Onderscheidingen	3
Een nieuw branderbesturings-systeem voor de hoofdketel van het s.s. 'Laconia'	4
Het weten waard	6
Onrustige dagen	8
Kleine aanleiding, grote gevolgen	10
De 'oudjes' lieten we 't werk doen	11
Schoon schip	12
Personalia	14
Reisverslag	16

Wijziging pensioenregeling

Onderstaand bericht geeft in bijzonderheden weer wat reeds in het O.R.-vloot-verslag in de oktober-1980-editie werd vermeld onder 'Tropenaf trek'. Voor alle duidelijkheid diene, dat zeevarenden, als zij bij pensionering reeds 20 jaren bij Shell hebben gevaren, de volledige aftrek krijgen.

Verfijning van de regeling betreffende de vervroeging van de pensioengerechtigde leeftijd en de vermeerdering van pensioenjaren uit hoofde van dienst in B-gebieden of vlootdienst.

Met ingang van 1 juli 1981 zal de pensioenregeling met betrekking tot de vervroeging van de pensioengerechtigde leeftijd en de vermeerdering van het aantal pensioenjaren wegens B-dienst c.q. vlootdienst worden gewijzigd.

In plaats van 3 maanden c.q. 1½ maand per vol dienstjaar zal vanaf genoemde datum 1 maand c.q. ½ maand per 4 maanden worden toegekend. Deze wijziging houdt in dat afhankelijk van het aantal volle maanden in B- en/of vlootdienst de pensioendatum één of twee maanden vroeger kan vallen dan op grond van de op 30 juni 1981 nog geldende regeling en overeenkomstig de compensatie in pensioenjaren met één of twee maanden zou kunnen worden uitgebreid.

Daar niet alle fondsleden een vervroeging van hun pensioendatum zullen toejuichen

is besloten dat aan alle werknemers die op grond van hun per 30 juni 1981 geldende dienstverband fondslied zijn en op die datum hun pensioengerechtigde leeftijd nog niet bereikt hebben een optie zal worden verleend waardoor dit fondslied zelf kan bepalen of hij/zij al of niet in aanmerking wenst te komen voor toepassing van de nieuwe regeling.

In de verslaggeving waarin de pensioendata zijn vermeld zal worden uitgegaan van de nieuwe verfijnde regeling. Tenminste één jaar voor de aldus bepaalde pensioendatum zal het pensioenfonds het betrokken fondslied informeren of zijn/haar pensioendatum volgens de huidige regeling later zou hebben gelegen, in welk geval het fondslied mag besluiten zijn/haar pensioendatum overeenkomstig te verschuiven.

In geval van deze optie gebruik wordt gemaakt, wordt ten aanzien van de verlaging van de pensioengerechtigde leeftijd, en de vermeerdering in pensioenjaren, de thans geldende regeling van toepassing verklaard. Mocht in speciale gevallen de employeee zijn/haar dienstverband ook na zijn/haar pensioendatum voortzetten, dan zal hij/zij indien hij/zij het recht tot optie heeft, geacht worden in eerste instantie van deze optie gebruik te hebben gemaakt alvorens gesproken kan worden van een voortzetting van het dienstverband na het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd.

Mededeling

De komende pensioneringen van de heren C. E. van 't Woudt (31 oktober a.s.) en D. Jongeneel (31 december a.s.) zijn aanleiding tot bezinning op de samenstelling van en taakverdeling binnen het management team. Mede in verband met het inwerken van mijn opvolger, kunnen de resultaten hiervan niet op korte termijn worden verwacht. Wel kan worden medegedeeld, dat de heer M. A. Busker – thans werkzaam bij Shell International Marine in Londen – weer deel zal gaan uitmaken van het management team en per 1 augustus a.s. naar onze maatschappij zal worden overgeplaatst.

w.g. M. L. C. van Heeswijk

Vlootbestand

Op 5 mei jl. is de 'Mytilus' in Lissabon overgedragen aan de nieuwe eigenaars, de Philippine National Oil Co. Het schip heeft nu als naam 'Gregorio del Pilar'. Onze vloot telt thans 35 schepen.

Afscheid gaat nemen . . .

Onze directeur, de heer M. L. C. van Heeswijk, zal, zoals reeds aangekondigd, op 1 augustus a.s. vanwege zijn pensionering worden opgevolgd door de heer A. L. Rasterhoff. Echter, met de vakantiedagen in het verschiet, is besloten het afscheid van het personeel reeds op donderdag 2 juli a.s. te houden. Behalve het walpersoneel worden alle verlofgangers van de vloot en gepensioneerden die van hun belangstelling willen doen blijken, hierbij uitgenodigd die namiddag aanwezig te zijn op de afscheidsreceptie in de grote lunchkamer van het Shell-Gebouw, 2e etage; aanvang 16.00 uur. Ook echtgenoten zijn van harte welkom.

Bij die gelegenheid kan men tevens, voor zover niet reeds geschied, kennis maken met de nieuwe directeur, de heer Rasterhoff.

Koninklijke Onderscheidingen

Ter gelegenheid van Koninginnedag zijn in Nederland op 29 april jl. een aantal Koninklijke Onderscheidingen verleend, waaronder aan Shell-employés. Twee daarvan zijn bij ons allen, op de vloot en aan de wal, genoegzaam bekend, namelijk de heren D. Jongeneel, fleet manager, en C. E. van 't Woudt, hoofd van Technical and Nautical Services.

Het toeval wil, dat beiden in Rijswijk woonachtig zijn, zodat zij ook beiden voor 29 april ten stadhuize aldaar werden genood, tezamen met nog enkele andere inwoners van die gemeente die een onderscheiding kregen.

De burgemeester van Rijswijk, Mr. H. J. Zeevalking, gaf – alvorens de respectieve onderscheidingen uit te reiken – een kort overzicht van hetgeen aanleiding was geweest om betrokkene voor een onderscheiding voor te dragen.

Ridder

Strikt in alfabetische volgorde waren degenen die zouden worden onderscheiden, in een grote kring in de trouwzaal van het Rijswijkse gemeentehuis gezeten. Hun echtgenote naast zich, familie en eventuele vertegenwoordigers van de maatschappij waar werkzaam, daarachter. Komende bij onze fleet manager D. Jongeneel, gaf de burgemeester eerst een overzicht van diens carrière. Begonnen als matroos onder de gage in 1946, opgeklommen via de stuurmansrangen tot gezagvoerder m.i.v. 1968. Met name stond Mr Zeevalking stil bij het aandeel dat de heer Jongeneel had geleverd na de ramp met de 'Metula', om de nog in het schip achtergebleven lading olie, samen met de bergers van Smit Internationale, te behouden. Ondanks het beklimmen van de maatschappelijke ladder was – aldus de burgemeester – Jongeneel altijd zichzelf gebleven. Tot slot kon hij hem mededelen, dat het Hare Majesteit had behaagd hem te benoemen tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau. Woorden van weer andere strekking had



burgemeester Zeevalking voor de heer Van 't Woudt. In 1947 begonnen als leerling-stuurman, in 1968 benoemd tot gezagvoerder, doch vanaf 1972 in vaste waldienst. Juist in deze functie had het hoofd van onze Technische en Nautische Dienst veel bijgedragen tot bevordering van de veiligheid op zee, het veilig gebruik van inert gas-installaties, voorbereiding voor LNG-transport, de ontwikkeling van het Eemshaven-project. Daarnaast nam Van 't Woudt actief deel in allerlei commissies die met de scheepvaart van doen hadden, niet alleen van de Shell, doch o.a. ook van de Koninklijke Nederlandse Reders-Vereniging en de International Chamber of Shipping, hetgeen waardering had geoogst in brede kring. Daarom ook was Van 't Woudt benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau, waarvan de versierselen hem door de burgemeester werden uitgereikt.

Beide nieuw benoemde ridders ontvingen in de dagen die hierop volgden, felicitaties van vele zijden. Het walpersoneel was daartoe massaal in de gelegenheid

tijdens een receptie die in de lunchpauze op vrijdag 1 mei werd gegeven. Het behoeft nauwelijks betoog dat beide nieuw-benoemde ridders bijzonder erkentelijk zijn voor alle goede wensen en felicitaties. Namens hen vanaf deze plaats bijzonder hartelijk dank voorzover zij niet persoonlijk in staat waren op zo'n spontane gelukwensstroom te reageren.

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
1713	15.4.81	Prijscompensatie, enz. (PCOR)
1714	28.4.81	Circulaire-nummering (PCOR)
1715		ter vervanging van Nr. 1701
1716	29.4.81	Koninklijke onderscheidingen (PCOR)
1717	29.4.81	Koersen (PCOR)
1718	5.5.81	Aanstellingen (PCOR)
1719	8.5.81	Taak/samenstelling Management Team (PCOR)

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

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

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

Een nieuw branderbesturingssysteem voor de hoofdketel van het s.s. 'Laconica'

Door Shell International Marine Ltd., Londen, is in samenwerking met het Koninklijke/Shell Laboratorium Amsterdam (KSLA) en Shell Tankers B.V. een nieuw type branderbesturingssysteem (burner management system) ontwikkeld, waarvan het prototype thans operationeel is aan boord van het s.s. 'Laconica'. Dit artikel geeft een beschrijving van dat nieuwe systeem en de installatie- en test-activiteiten. Voor alle duidelijkheid zij vermeld dat het hier niet gaat om de ketelverbrandingsregelingen.

De burner management systemen in onze 'L'-klasse tankers (300.000 DWT) zijn zeer gecompliceerd en van vitaal belang voor wat betreft de beschikbaarheid van de hoofdketel van deze turbine-aangedreven stoomschepen. Het oplossen van storingen (foutzoeken) in de burner management functie blijkt vaak een moeilijke taak te zijn, vooral wanneer het schip zich in druk vaarwater bevindt en de aandrijving niet gemist kan worden. Moet men de fout zoeken in de burner management kast of is er iets fout met de ketel- c.q. brander-instrumentatie? Dit is vaak het probleem waar de scheepswerktuigkundige voor gesteld staat.

De belangrijkste taken van een burner management systeem zijn:

- Bewaking van de keteloperatie met als hoofddoel de installatie te beveiligen tegen foutieve (gevaarlijke) operationele condities.
- Tijdvolgorde sturing om handelingen zoals ketel opstarten, afschakelen enz. veilig te doen verlopen.

Tevens kan het burner management systeem een belangrijke rol spelen in het informatiegebeuren tussen machine en operator.

De bestaande (conventionele) systemen kunnen onderverdeeld worden in twee uitvoeringsvormen:

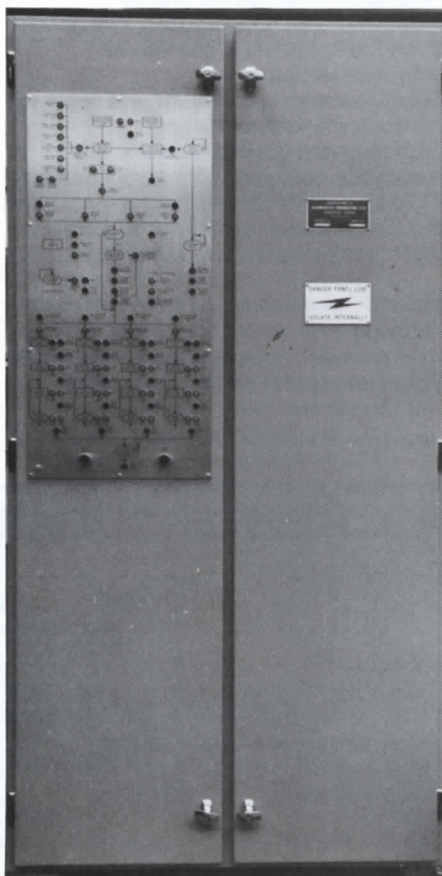
- die welke zijn opgebouwd uit logische schakelingen met relais en elektro-mechanische klokwerken.
- die welke zijn opgebouwd uit logische schakelingen met conventionele halfgeleider bouwstenen zoals 'EN' poorten, 'OF' poorten, elektronische klokwerken enz.

Combinaties van a. en b. komen ook voor

De handbedieningskast bevat geen logische elementen, zoals relais en klokwerken, maar is uitsluitend opgebouwd uit (dergelijke) schakelaars en elektrische bedrading. Slechts wanneer de schakelaars in schakelpositie 'AUTO-BM' staan, worden de klepstuursignalen van branders en ketel doorverbonden met het automatische systeem. In elke andere schakelpositie zijn de stuurkleppen volledig geïsoleerd en worden ze uitsluitend door de schakelaars bediend.

Figuur 1a en 1b geven de belangrijkste verschillen aan tussen een conventioneel burner management systeem en het in dit artikel beschreven concept.

Voor werktuigkundigen zal de 'mimic' display (zie foto) van de besturingssignalen een uitstekend hulpmiddel blijken te zijn voor storing zoeken. Interessant hierbij is dat aan de gebruikelijke voorwaarden waaraan moet worden voldaan, een tweetal zijn



toegevoegd, t.w. brandstofdruk en temperatuur.

Deze voorwaarden, alsmede andere parameters als vuurhaardspoeltijden, optimum instelling lucht/brandstof voor ontsteking, stabilisatieperiode, voorwarmtijd ontstekingsinrichting en ontsteektijden, zijn afgeleid van andere projecten en verkregen uit proefnemingen aan boord van 'L'-klasse schepen.

De bouw van het nieuwe systeem was uitbesteed aan de firma Hamworthy Engineering Ltd., Poole, Engeland. Deze firma had het systeem beschikbaar voor installatie in september 1980. Na een uitgebreid testprogramma in Poole (waaronder een temperatuurtest van 14 dagen onafgebroken operatie bij 60 graden C omgevingstemperatuur) werd het systeem in oktober naar het s.s. 'Laconica' getransporteerd. De eigenlijke installatie vond plaats tijdens een ballastreis van Saint John (Canada) naar Kaapstad in december 1980.

Bij deze gelegenheid werd ook de handbediende 'base burner' vervangen door een volledig geautomatiseerde brander, identiek aan de branders 2, 3 en 4. Gedurende de tijd dat vanwege deze installatie de hoofdketel buiten bedrijf was gesteld, werd gevaren op de hulpketel. De installatie verliep binnen het opgestelde tijdschema, terwijl een uitgebreid testprogramma geheel volgens plan kon worden uitgevoerd. Tevens werden procedures uitgeprobeerd, welke overschakelen van handbediening naar automatische bediening (en omgekeerd) mogelijk maakt zonder daarbij het ketelbedrijf te hoeven onderbreken. Het oude burner management systeem van de 'Laconica' is zoveel mogelijk intact gelaten en blijft voorlopig aan boord. De ervaringen met het systeem direct na de inbedrijfstelling waren goed, bijv. een fout in de luchttoevoer naar de brandstofbeveiligingsklep (master fuel valve) werd onmiddellijk herkend, mede dank zij het nieuwe grafische paneel in de controlekamer.

Tot op heden (maart 1981) werkte het systeem geheel storingsvrij, en de tot nu toe ontvangen rapporten van het schip zijn positief ten aanzien van de betrouwbaarheid en het gebruik van dit nieuwe systeem.

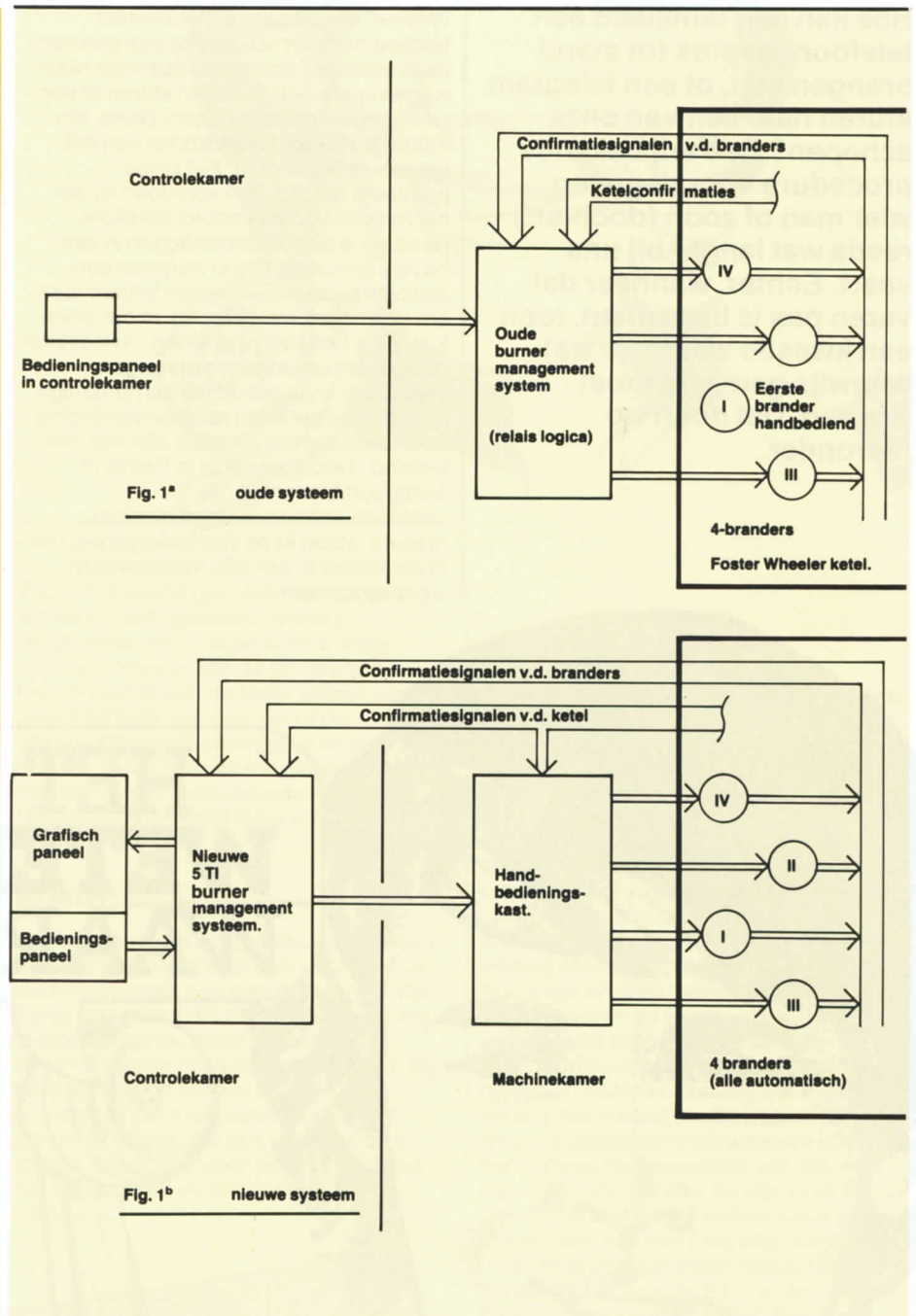
Thans kan een derde uitvoeringsvorm worden toegevoegd aan de lijst, namelijk die waarbij gebruik wordt gemaakt van een computer of programmeerbare schakelapparatuur (programmable logic controller, PLC). Het nieuwe burner

management systeem van de 'Laconica' is opgebouwd rondom zo'n intelligente centrale eenheid (een PLC van Texas Instruments, Model 5TI). Het voor dit doel gekozen model heeft de capaciteiten om maximaal 256 contacten (schakelaars) te lezen en te verwerken naar maximaal 256 uitgangssignalen, welke gebruikt kunnen worden om stuurkleppen (Solenoid valves) en indicatielampjes (grafisch paneel) te bedienen. De logica tussen ingangssignalen en uitgangssignalen wordt volledig bepaald door het 'programma' dat onuitwisbaar is opgeslagen in de geheugens van de centrale eenheid.

Het nieuwe systeem is geheel modulair opgezet en van de scheepswerktuigkundigen wordt geen gedetailleerde kennis vereist van de modules zelf. De in- en uitgangen zijn zo gedefinieerd dat de modules als zgn. 'black boxes' kunnen worden beschouwd. Een informatiesysteem in de vorm van een grafisch paneel geeft continu de status van de keteloperatie weer in de controlekamer. Tevens kan aan de hand van dit informatiesysteem in geval van storing nauwkeurig worden bepaald welk moduul moet worden vervangen. Voor het gemak en de snelheid van systeemreparaties is de centrale eenheid (CPU inclusief programma's) dubbel uitgevoerd.

Een belangrijk voordeel van het gebruik van programmeerbare regelapparatuur is dat zelf-test programma's vrij eenvoudig kunnen worden ingebouwd, welke in geval van storing niet alleen voor de juiste alarmering zorgen, maar tevens van groot nut kunnen zijn daar zij de onderhoudstechnicus direct naar de verdachte modules leiden.

Een probleem dat zich kan voordoen bij gebruik van gecentraliseerde systemen is het volgende: wat gebeurt er als de centrale eenheid volledig kapot gaat, zodanig dat zelfs de zelf-test programma's niet meer betrouwbaar kunnen worden uitgevoerd? Om dit probleem goed aan te kunnen is een onafhankelijke functie nodig, welke voortdurend toekijkt en bepaalt dat het hoofdsysteem zijn taken goed uitvoert. Zo'n controlerende eenheid wordt in computerterminologie vaak aangeduid met 'watchdog unit'. Het principe van de watchdog-controle is als volgt: Zolang het hoofdsysteem in staat blijft om een scherp gedefinieerd pulsformig signaal te genereren (t.b.v. watchdog-controle), wordt geconcludeerd dat ook de andere systeemtaken goed uitgevoerd worden.



Echter, zodra het testsignaal te veel afwijkt van de referentienormen welke zijn opgeslagen in de watchdog, dan wordt het gehele systeem automatisch afgeschakeld van de ketel. Om toch de beschikbaarheid van de ketel onder praktisch alle omstandigheden te garanderen, maakt een geheel onafhankelijk (handbediend) systeem

onafschiedelijk deel uit van dit nieuwe concept. Deze handbedieningsmogelijkheid stelt de werktuigkundigen in staat om te allen tijde de ketel in bedrijf te stellen en te houden. Vlambewaking op de branders alsmede drumwaterniveaubeveiliging blijven gehandhaafd tijdens handbediening.

HET WETEN WAARD

Hoe kan een familielid een telefoongesprek tot stand brengen met, of een telegram sturen naar een van onze schepen? Een vrij bekende procedure voor degenen wier man of zoon (dochter!) reeds wat langer bij ons vaart. Echter, wanneer dat varen pas is begonnen, toch een kwestie waarin je wat wegwijs gemaakt moet worden. Dat doen we hieronder.

Wil men snel of persoonlijk contact hebben met een opvarende van een van onze schepen, dan staan daarvoor twee wegen open: een telegram sturen of een telefoongesprek aanvragen. Beide zijn mogelijk **zonder** tussenkomst van het kantoor in Rotterdam. Het enige probleem dat zich kan voordoen is, dat het radiostation aan boord, verplicht, gesloten is tijdens binnenliggen in een haven. Officieel zelfs al wanneer een schip de territoriale wateren binnenvaart om een haven aan te lopen. In dat geval kunnen – behalve bij dokking – uitsluitend **telegrammen** worden **ontvangen**. Weliswaar krijgt een schip aan sommige laad-/lossteigers een telefoonverbinding, doch de nummers daarvan zijn hier niet bekend. Tenzij het schip in Pernis of Europoort binnenligt. De telefoonnummers die men dan kan draaien, staan in de vlootzakagenda, die in december jl. aan alle huisadressen werd verzonden.

Telegram

Een telegram zenden naar een onzer schepen **op zee** is een fluitje van een cent. Op elk postkantoor in Nederland kan men een telegram aanbieden. Vermeld als adres de naam van degene voor wie het is bestemd, gevolgd door de naam van het schip en de roepletters (zie agenda, naast feest- en gedenkdagen) en daarachter 'Scheveningenradio'. Ter plaatse rekent men af. Eventueel kan een telegram ook telefonisch worden opgegeven via 009. Men volgt dezelfde gedragslijn: naam geadresseerde, naam schip, roepletters, gevolgd door de te melden boodschap. Desgewenst krijgt men een kopie van het verzonden telegram thuis. Tijdens het gesprek vraagt men uw abonneenummer, dit omdat de kosten later in uw 2-maandelijks telefoonrekening worden opgenomen. Vroeger kon men ook telegrammen aanbieden (telefonisch) bij Scheveningenradio in IJmuiden, waardoor men hoopte wat tijdwinst te maken. Dit is helaas voor telegrammen niet meer mogelijk.

Telefoongesprek

Zoals bekend zijn al onze schepen uitgerust met volledige installaties voor alle spoed-, nood- en veiligheidsverkeer. Daarmee is ook een telefoongesprek – waar het schip zich ook **op zee** bevindt – altijd mogelijk. Echter, de radioverbindingen zijn nogal eens overbelast, terwijl ook atmosferische storingen zogezegd wel eens roet in het eten kunnen gooien. Het vraagt dus soms geduld of resulteert soms in een niet optimaal goede verbinding. Meestentijds



HET WETEN WAARD

echter kan een gesprek niet alleen binnen redelijke termijn tot stand worden gebracht maar komen de stemmen wel degelijk luid en duidelijk over, ook op zeer grote afstand.

Nu is het aanvragen van een gesprek op zichzelf een eenvoudige zaak. Echter, het totstandbrengen van dat gesprek door Scheveningenradio is niet altijd even eenvoudig, omdat men meestal tevoren – via zgn. verkeerslijsten – de schepen waarschuwt dat er een gesprek voor hen gaat komen. De radio-officier aan boord heeft vaste tijden (die voor elk schip verschillend kunnen zijn) waarop hij de wacht houdt, maar ook aan zijn werktijd komt een einde. Het kan dus zijn dat, bijv. tijdens de nacht, niet wordt 'uitgeluisterd', met andere woorden aan boord is een aantal uren lang niet bekend dat er een telefoongesprek komende is. Weliswaar zijn er schepen waarop een 'Selcal'

HET WETEN WAARD

aanwezig is, waarmede zonder meer wordt gewaarschuwd dat er een telefoongesprek is, doch het zal duidelijk zijn dat Scheveningenradio van dit middel uitsluitend gebruik maakt wanneer het om een **urgent** bericht gaat, dat geen uitstel gedooft.

Hetzelfde probleem dat zich voordoet bij elk gesprek met het buitenland, namelijk het tijdsverschil, doet zich natuurlijk ook voor bij gesprekken met opvarenden van schepen. Het kan dus echt wel even duren alvorens een gesprek tot stand komt, maar het staat een ieder vrij om, bij het aanvragen van een gesprek, met Scheveningenradio te overleggen wanneer een gesprek het beste zou uit komen en een indicatie te vragen wanneer de verbinding tot stand zou kunnen zijn gebracht. Eventueel kan ook besloten worden om, vanwege de positie van het schip, te laten vragen of vanaf het schip gebeld kan worden naar u thuis. In sommige gevallen is de kwaliteit van de verbinding dan beter. Maar overleg dat altijd met Scheveningenradio.

Gesprek aanvragen

Wil men van huis uit een telefoongesprek aanvragen, dan belt men eerst Scheveningenradio in IJmuiden (telefoon 02550 - 19104). Weer naam opgeven van degene met wie men wil spreken, naam van het schip en roepletters, alsmede waar het schip zich ongeveer zou kunnen bevinden. Dit laatste is niet strikt nodig, maar het maakt de zaak voor Scheveningenradio wel gemakkelijker en bespoedigt soms de verbinding. Meestal weet u trouwens waar het schip naar op weg is, hetzij uit de scheepvaartlijst in de krant hetzij via onze eigen telefonische routemelding (zie elke maand pagina 3 van dit maandblad). U moet bij het aanvragen natuurlijk nog meer gegevens opgeven, zoals uw eigen telefoonnummer, naam, enz., maar daar wordt door de telefonist(e) wel naar gevraagd.

Zodra Scheveningenradio de verbinding tot stand heeft gebracht, wordt u teruggebeld en is degene die u wilde spreken meestal aan de lijn. Immers, tevoren wordt aan de radio-officier aan boord gemeld, dat voor die of die opvarende een telefoongesprek gaat komen, zodat betrokkene gepord is of eventueel even van zijn wacht is afgelost. Hij staat dus meestal klaar om Uw stem te horen.

Kosten

Het is onmogelijk om precies op te geven hoeveel u kwijt bent aan een telegram of telefoongesprek met een opvarende. Dat hangt niet alleen af van de lengte van het telefoongesprek, maar ook van de afstand waarop het schip zich bevindt. Bij telegrammen is het wel zaak de boodschap die u wilt overbrengen kort samen te vatten, om dus woorden uit te sparen. Maar ook weer niet zodanig, dat het bericht voor verschillende uitleg vatbaar is.



Houdt bij een telefoongesprek uw horloge of klok in de gaten. Al gauw is men, wanneer men echtgenoot of zoon/dochter aan de lijn heeft, geneigd het gesprek wat te laten uitlopen om later tot de ontdekking te komen dat men veel minuten heeft gepraat maar niet over het strikt noodzakelijke. Men heeft dan over onbelangrijke zaken gesproken, wat men net zo goed schriftelijk had kunnen afdoen. Tenzij het er alleen maar om ging elkaars stem weer eens te horen! Sommige ervaren 'bellers' of 'belsters' zetten tevoren op een briefje wat ze beslist eerst kwijt moeten, bekijken daarbij de duur van het gesprek en beslissen daarna of ze nog wat minder belangrijke nieuwtjes uitwisselen of het gesprek beëindigen vanwege de kosten. Het is natuurlijk verleidelijk om, als men na weken of maanden de stem van de geliefde hoort, langer aan de praat te blijven dan men van plan was. Echter, hoge telefoonrekeningen mogen dan voordelig zijn voor de PTT, in de huishoudkas kunnen ze een flink gat slaan.

Geheel anders wordt het totstandbrengen van telefonische verbinding wanneer, via Inmarsat, satellietcommunicatie mogelijk is. Daaraan wijdden wij reeds een artikel in de maart-editie van dit blad onder de kop 'Communicatie-apparatuur op de nieuwe smeerolieschepen'. Wanneer dit systeem eenmaal in bedrijf is, komen wij daar zeker nog een keer op terug.

Uit dit artikel blijkt duidelijk, dat het verzenden van privé-telegrammen naar of het voeren van privé-gesprekken met opvarenden van onze schepen, de hulp van het kantoor in Rotterdam in het geheel niet nodig is. In principe wordt hiervoor dan ook geen medewerking verleend.

ONRUSTIGE DAGEN

't Was knap onrustig aan boord. Twee landrotten liepen de opvarenden die dienst hadden danig voor de voeten. En die twee waren nog bewapend ook. Weliswaar met weinig oorlogszuchtig wapentuig (alhoewel dit tijdens oorlogen wel wordt gebruikt) maar het zag er toch wel indrukwekkend uit. Vooral die ene kerel bediende zich van een uitgebreid arsenaal aan optisch materiaal waar je 'U' tegen zegt.

Voor de kust van Anglesey waren ze naar het schip gekomen. In een piepklein, op de golven dansend bootje. De dag ervoor was het zwaar weer geweest. Zo zwaar zelfs dat op een erg onchristelijk uur de order 'anker op' klonk en verder uit de kust moest worden gestoomd. Als voorzorg om niet tussen de keiharde rotsblokken van het eiland te verdagen. Met het motorvletje kwam tegelijkertijd een nieuwe 'ouwe' aan boord en de oude 'ouwe' werd met datzelfde stijgerende notedopje terug naar de wal gebracht. 't Zat er voor hem weer op voor een paar maanden.

De poging om de aflossende kapitein, z'n meevarende echtgenote en de twee walslurpen op het scheepsdek te krijgen

werd niet alleen door de eigen bemanning maar ook door die van een andere in de buurt koersende tanker nauwlettend gevolgd. Bij het welslagen van de niet zonder risico's zijnde onderneming zou dat schip ook een dergelijke manoeuvre gaan uitvoeren.

Nou, 't ging goed gelukkig en beide schepen maakten zich vervolgens startklaar om bij de eerste order op te stomen naar de opgegeven bestemming.

Volle kracht

Voor ons kwam die order de volgende dag. 'Full speed' naar Sullom Voe op de Shetland Eilanden om Noordzee crude te gaan laden voor Teesport. Een historisch moment, niet vanwege de reisroute, maar indrachtig de instructies was al maanden een economische snelheid gevaren. Goed dan, de voortstuwingsinstallatie dit keer op volle kracht. Meer dan honderd klappen. Toe maar! Of de Sullom Voe opslag was te vol geraakt of de raffinaderij zat dringend om de kostbare vloeistof verlegen. Bij het naderen van de Shetlands schoot de wind aan. En niet zo'n klein beetje ook. De loodsdienst was net een halfuurtje voor onze aankomst gestaakt. Dat was pech hebben. Men voelde er kennelijk weinig voor om het toch al kleine bestand aan loodsen op de Shetlands op te offeren aan het naderende natuurgeweld.

De gekste dingen

Tot dusver hadden de opvarenden niet zoveel van de twee extra gasten gemerkt. Ja, ze verschenen wel steeds keurig op tijd in de mess en ook waren ze, bij tijd en wijle, lui achteruitgezakt voor de video te vinden. Zelfs schoven ze, tijdens het barre weer buiten, stiekem aan de bar om een borreltje te pakken. Maar aan de passiviteit van die twee zou gauw een einde komen. Ze hadden even de kat uit de boom gekeken. Bovendien was het wennen aan het onophoudelijk rollen van het schip. Maar ze waren niet gekomen om maar wat aan te lummelen. Geen cruise. Er moest een opdracht worden uitgevoerd. Gedurende de dagen die volgden zijn door menigeen aan boord diepe zuchten geslaakt. Vele opvarenden hebben zich meer dan eens afgevraagd: 'Moet dat nou echt?'. Want die twee lieden bemoeiden zich letterlijk overal mee. En 't leek er soms wel op dat ze zo nu en dan nog onder één hoedje speelden met de 'ouwe' ook. De ene keer stonden ze op de brug, dan weer in de



Voor de kust van Anglesey waren ze aan boord gekomen . . .

machinekamer. In de kombuis stonden ze de krenten uit het brood te kijken. Of schoten ze die er juist in? En maar vragen. De gekste dingen: roer nog eens even in de soep, ga nog eens voor het radarscherm staan, nip nog eens aan het glaasje pils. Idioterie tot en met. Die ene, een krullebol met een bril, bakte ze al heel bruin. Vroeg of hij even in je hut mocht komen, net op het moment dat je jezelf gedwongen had om aan de studie te gaan. Een ander kreeg bezoek van het illustere tweetal toen hij net tientallen onderdelen van een miniatuur motortje voor zich uitgespreid had op tafel. 't Viel nog mee dat ze nog even van te voren hadden gevraagd of het wel gelegen kwam. En wat moet je dan doen? Ze hooguit de deur wijzen, maar dat doe je nu ook weer niet zo gauw.

Onvrij

Geluiden, daar waren ze ook tuk op. Het loeien van de wind bijvoorbeeld. Net of dat aan de wal nooit eens te horen zou zijn . . . Het geluid van de scheepsdiesel vonden ze prachtig. En het opstarten van de pompen in de pompkamer, later, was helemaal een belevenis.

Zoals gezegd, ze vroegen meestal wel van te voren beleefd om belet maar je voelt je toch behoorlijk onvrij in je doen en laten. Sta je net met de 'meester' te tafeltennissen, steekt weer een van die gasten z'n hoofd om de deur. Ook de piepjes bij de 'sparks' hadden hun volle aandacht.

Ach, ze waren niet kwaad. Ze kwamen

Plotsklaps ging het alarm voor sloepenrol



soms wat simpel over. Die blonde had kennelijk al eens eerder een zeereisje gemaakt. Wist iets meer dan die andere kerel. Maar die krullebol, waar we het darnet over hadden, had beslist nog nooit een schip van dichtbij gezien. Hooguit eens een rondvaart gemaakt. Moet je je voorstellen . . . Hij sprak over een schip z'n voorkant. En waar gaan we nu rechtsaf? En waarom toeteren jullie, midden op zee, precies om twaalf uur 's middags, terwijl er in de wijde omtrek geen ander schip te zien is? En geeft u me dat plateautje met broodbeleg even aan? En da's nog lang niet alles. We konden onze oren niet geloven over zoveel onkunde.

De laatste dag dat ze aan boord waren hebben ze het helemaal bont gemaakt. 't Was rustig weer. Eindelijk was de wind gaan liggen. Iedereen was vlijtig aan het werk: op het dek, op de brug, in de machinekamer, in de kombuis. Of men lag te rusten na de wacht. Gaat plotsklaps het alarm voor sloepenrol. En die twee natuurlijk weer met hun lange neuzen vooraan. Als je het mij vraagt hebben ze die 'ouwe' omgepraat en net zo lang gezeurd tot hij erin toestemde om de oefening te houden. Zeker weten doen we het niet, maar 't lijkt er verdacht veel op.

Woest

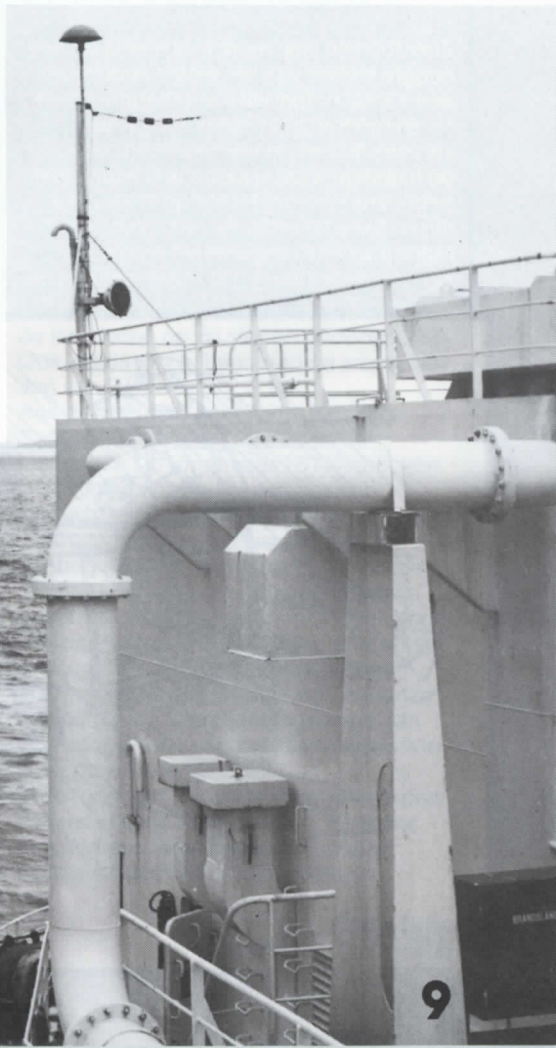
Na een dikke week zijn ze van boord gegaan. We zijn er niet rauwig om. De kerels op zich waren niet onsympathiek maar die grenzeloze bemoeizucht . . . O ja, nog een voorval. 't Hield verband met de video. Op even dagen maken de officieren een keuze uit de aan boord aanwezige cassettes, op oneven dagen ligt die beslissing bij de gezellen. De derde van de maand is toch oneven, niet? Wordt er juist op die dag in de officiersmess, zonder iets te laten weten, een ander bandje ingezet. De kijkers in de gezellenmess, die net het spannendste zagen komen, natuurlijk woest. En ja hoor, zit één van die snurkers met z'n tengels aan de player. Afijn, duizend en één excuses, maar wat koop je daarvoor? Bovendien staat duidelijk op het publicatiebord vermeld wie er aan de beurt is. We kunnen zo nog wel een

'Full speed' naar Sullom Voe

poosje doorgaan. Steeds was er weer wat anders.

Maar wilt u nu eindelijk wel eens weten over wie we het eigenlijk hebben en wat ze kwamen doen? Nou goed dan, het waren een fotograaf en een begeleider van kantoor. Ze kwamen een diaserie maken, compleet met geluidseffecten, over het leven en werken aan boord van de schepen van Shell Tankers B.V. De dia's gaan een onderdeel vormen van een dia-presentatie over de activiteiten van de Koninklijke/Shell in Nederland. Met speciale aandacht voor de mens in dat geheel. De serie zal tegen het eind van het jaar, omstreeks oktober of november, beschikbaar komen voor vertoning aan belangstellenden 'in den lande'. Shell Tankers mag daarin natuurlijk niet ontbreken, zodoende . . . De sectie DFP/4 zal z'n best doen om de serie ook op videoband te laten zetten en naar onze schepen te sturen. Iedereen kan dan zien wat de collega's van de laboratoria doen, hoe het is om op een raffinaderij te werken en wat de taak is van het Centraal kantoor in Den Haag. 't Leukste is dan natuurlijk om ook je eigen collega's te zien.

Om tot slot nog even terug te komen bij de opnamen die aan boord zijn genomen: de makers ervan zijn zich terdege bewust dat ze de mannen van de 'Daphne' (want dat was het schip waar ze een poosje te gast waren) hier en daar wat overlast hebben bezorgd. Maar ze zijn bijzonder blij dat iedereen aan boord van dit schip, zonder uitzondering, z'n medewerking heeft gegeven bij het 'schieten' van de plaatjes, het opnemen van geluiden en het maken van interviews. Onze grote dank daarvoor!



Kleine aanleiding, grote gevolgen

Heel toevallig kregen wij een rapport onder ogen dat – naar beweren – door de gezagvoerder aan z'n rederijkantoor zou zijn gezonden. Het behoeft weinig verbeelding dat dit een gefingeerd rapport is. Echter, toch wel zo geestig dat wij het onze lezers niet willen onthouden.

Onderwerp:
Samenloop
van omstandigheden
met een (over)dosis
aan pech

Mijne heren,

Zeer tot mijn spijt moet ik U hierbij op de hoogte stellen van het plaatsvinden van een aantal onfortuinlijke gebeurtenissen op en rondom mijn schip. Reeds nu verzoek ik U mij te verontschuldigen voor de haastige wijze waarop ik U alvast waf gegevens doorgeef. Uiteraard zal door mij zo spoedig mogelijk een uitvoerig rapport worden opgemaakt en naar U worden opgestuurd. De reden dat ik U nu

reeds, summier, het een en ander aan U doorgeef is vanwege de mogelijkheid dat U via de pers wellicht een ietwat overtrokken verhaal bereikt.

Vrijdag 13 januari

Wij hadden om 18.15 uur in de Sealane Estuary de loods aan boord gekregen. Een van de trainees kwam juist terug op brug na het omwisselen van de vlaggen 'G' en 'H'. Omdat de jongeman kort aan boord is en bovendien pas z'n eerste reis maakt had hij wat moeite met het op de juiste wijze oprollen van de 'G' vlag. Daarom dat ik het hem een keer voordeed. Toen ik hiermee bijna klaar was, zei ik 'Lekko'. De jongeman is, ofschoon gewillig, niet een van de snuggersten, zodat ik de aanwijzing op een wat luidere toon moest herhalen. Ik begrijp nog niet hoe het mogelijk is, maar de Chief die juist uit de kaartenkamer kwam dacht dat 'lekko' een order voor de ploeg op de bak betekende om het al uit de kluizen hangende bb anker te laten vallen. Hij gaf die opdracht ook prompt door aan de derde, die daar de leiding had. Door nog onbekende oorzaak bleek de kettingstopper dienst te weigeren, zodat niet alleen het anker maar ook een groot gedeelte van de ketting uitliep. Helaas is door het te snel uitlopen wat schade aan de ankerspil ontstaan. Door de remmende werking van het anker met de grote hoeveelheid ketting en de stroom zwaaide het voorschip over bakboord in de richting van de klapbrug, die een zijriviertje overspant. De brugwachter reageerde met veel tegenwoordigheid van geest en slaagde erin net op tijd de brug te openen. Door de agitatie was hij, jammer genoeg, vergeten van tevoren de hekken voor het verkeer te sluiten. Zo kon het gebeuren dat een lelijke eend, twee fietsers en een veewagen op de bak belandden. Een deel van de bemanning is, terwijl ik deze brief schrijf, nog bezig de inhoud van de veewagen bij elkaar te drijven. Aan de geluiden te oordelen bestond de lading van de wagen uit varkens. De derde stuurman heeft nog z'n uiterste best gedaan om de voorwaartse beweging uit het schip te krijgen door ook

het sb anker te presenteren. Maar hij was net iets te laat hiermee, zodat het anker boven op het brugwachtershuisje is gevallen. Gelukkig stond de man zelf buiten. Onmiddellijk al na het vallen van het sb anker heb ik persoonlijk de telegraaf op 'volle kracht achteruit' gezet. Maar er moet zich tijdens of direct daarna een storing hebben voorgedaan in de interne telefoonverbinding. Want toen ik naar de machinekamer belde om de vol-achteruit-manoeuvere met de meeste spoed uit te voeren kreeg ik na wat gekraak als antwoord dat de buitenboordtemperatuur van het water tien graden was en werd de vraag gesteld of er na de wacht nog een film kon worden gedraaid. Mijn antwoord, U zult het begrijpen, kan ik hier niet op schrift stellen.

Tot zover heb ik mij uitsluitend beperkt tot het beschrijven van de gebeurtenissen zoals die op en rond de bak hebben plaatsgevonden. Op de poop zijn wij ook niet helemaal zonder problemen gebleven. Ook hier vormde het onverwachts vallen van het bb anker de inleiding tot het volgende: Door het afremmen van de voorwaartse beweging van het schip raakte een sleepboot, die juist bezig was aan bb achter vast te maken, met grote kracht ons roer. De boot sloeg lek en zonk binnen enkele minuten. Die paar minuten waren gelukkig voldoende om de drie bemanningsleden bij ons aan boord te hijsen. Of het er iets mee te maken heeft of niet maar het viel enkele mensen op dat op het moment dat het bb anker ons ontglipte, op de vaste wal overal het licht uitviel. Zou het anker misschien een volgens de kaart in dit gebied onderwater bevindende elektriciteitskabel hebben geraakt?

Mij is eens eerder het gedrag van buitenlanders opgevallen tijdens momenten dat het een beetje spant. De reacties zijn soms uiterst merkwaardig. De loods die, toen hij aan boord kwam, zich breeduit op de brug opstelde, zit nu ineengedoken onder de kaartentafel en stoot alleen wat onsamenhangende klanken uit. De sleepbootkapitein reageerde zo angstaanjagend en uitte zulke grove beledigingen aan het adres van het schip en mijzelf, dat ik een steward opdracht heb gegeven hem met de handboeien aan in het hospitaaltje op te sluiten.

In de bijlage van deze brief treft U de namen en de adressen aan van de bestuurders van de twee wagens op de bak met de gegevens over hun verzekeringen. Die bijzonderheden zullen U hopelijk in staat stellen de schade aan de railing ter hoogte van bakboord tank 1 te verhalen.

Mijne heren, beschouw deze brief als voorlopig en neem mij niet kwalijk als ik op dit moment nog wat vergeten ben aan U door te geven. Door het aanhoudend geluid van politiesirenes en het flitsen van blauwe zwaailichten valt het me moeilijk om me te concentreren. Tot slot moet me toch van het hart U het volgende nog te zeggen. Dit allemaal zou niet gebeurd zijn als de trainee zich had herinnerd dat je, als het donker is, geen loodsvlag behoeft te voeren . . .



LVT 0711



De 'oudjes' lieten we 't werk doen!

Een rubriek waarvoor voorheen regelmatig bijdragen kwamen van de echtgenotes van onze zeevarenden. Gelukkig waren op de in maart dokkende 'Ondina' enkele dames, die een uitstapje 'naar Maleisië' aangrepen om de pen ter hand te nemen en een bijdrage voor deze rubriek op te zenden.

De titel spruit voort uit de omstandigheid dat de kapitein, hoofdwerktuigkundige, 2e werktuigkundige, 1e stuurman en marconist, zoals de schrijfsters het uitdrukken, 'op de boot bleven passen', terwijl de 'jeugd' per bus op stap ging.

Dinsdag 3 maart jl., 's ochtends om exact half zeven, stonden wij beneden aan de wal te wachten op de bus, die ons naar Melaka zou brengen (Malaysia). De een wat meer uitgeslapen dan de ander. Eén van diegenen die pretendeerden helemaal wakker te zijn, was zeker kapitein Kuling (H. A. K. voor insiders), die deze tocht had georganiseerd en waarvan de organisatie nogal wat voeten in de aarde had, doch blijkbaar niet voor kapitein Kuling.

Met enkele minuten vertraging kwam de bus met degenen die in het hotel verbleven. Ook zij maakten, op een enkeling na, een uitgeslapen indruk. Na enkele goede raadgevingen en het wensen van een goede reis werden wij door kapitein Kuling uitgezwaaid. De bus vertrok en wij lieten de 'Ondina', die in dok lag, achter ons.

Bij Johore Bahru gingen wij de grens over, waar ook de gids aan boord kwam, die ons onderweg wees op bezienswaardigheden, o.m. het paleis van de koning. En passant deelde hij ons nog mede dat de samenstelling van de bevolking van Malaysia als volgt is: 50% Maleiers, 11% Indiërs, 2% buitenlanders en de rest Chinezen.

Wij zagen rubberplantages, een ananasfabriek en wat betreft het eerste kan worden vermeld dat wij op de terugreis een stop hebben gemaakt en zo'n rubberplantage hebben bekeken. Vanaf 6 jaar oud produceert de boom (hevea) latex, zo vertelde ons de gids, en na 25 jaar is de produktie dermate gedaald dat de boom niet meer bruikbaar is. Langs een brede kerf in de schors zagen wij de latex langzaam naar beneden lopen en via een metalen 'plasgootje' in de kleine bakjes druppelen, die aan de boom waren bevestigd.



Bij Yong Penge sloegen wij linksaf en volgden de kustweg, waar wij bij Ayer Itam stopten. Hier was een zeer fraaie pottery. Een scala van aardewerk passeerde de revu en naar het toilet gaan deed je voor je plezier! De wanden hier waren namelijk 'bekleed' met kleurige scherven, bloemtaferelen, gemaakt van schoteltjes, o.a. in de vorm van een banaan etc.

Na een half uur werd de reis voortgezet en zagen wij merkwaardige (in onze ogen wel te verstaan) kerkhoven, met fraaie, gekleurde, halvemaanvormige altaren, velden beplant met chili planten, mooie, minder mooie, verweerde huizen, loslopende hoenders, karbauwen aan



een touw, palmbomen op z'n mooist, kortom te veel om op te noemen. Aangekomen in Melaka stopten wij bij hotel 'Capitol' en kregen wij de gelegenheid tijdens de lunchpauze van een uur, de stad wat te bekijken, te winkelen en de inwendige mens wat te versterken.

Hierna werd de tocht voortgezet. Allereerst bekeken wij het uit de Nederlandse tijd stammende bouwwerk 'Stadhuys', dat hedentendage nog steeds gebruikt wordt door het gouvernement. In 1641 namelijk kwamen de Nederlanders in Melaka en herbouwden de stad in hun eigen stijl. Op een plateau in de muur herinnert de naam 'kapitein de Vries' ons nog aan deze tijd evenals de in die tijd gebouwde kerk en een apart staand torentje. Nadat wij een en ander hadden bekeken, gefotografeerd en gefilmd, bezochten wij Melaka's oudste Chinese tempel, de Cheng Hoon Teng tempel. Het hoeft niet vermeld te worden dat ook dit geweldig was.

Na de Chinese tempel kwamen de ruïnes van de Saint Paul's church aan de beurt. Het uitzicht boven was grandioos. Ook hier weer rudimenten uit het Nederlands verleden, hetgeen vooral te zien was aan de inscripties op de stenen gedenkplaten. Ook lag daar o.a. begraven de vrouw van Jan van Riebeeck.

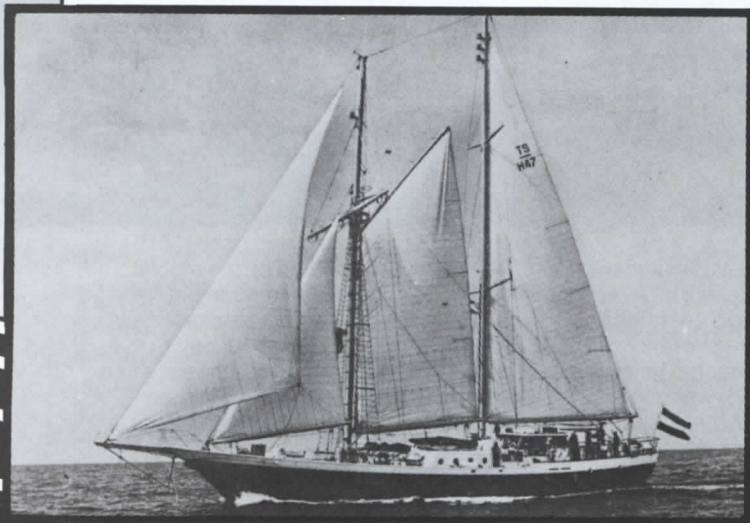
Aan de voet van deze ruïne lag 'The Santiago Gate', een restant uit de Portugese tijd (ongeveer 1511), met een prachtige, uitgehouwen toeg.

Na deze klim dronken wij bij een stalletje juice van lychees, kokosnoot e.d. Jammer genoeg was het inmiddels tijd geworden 'huiswaarts' te keren. Op de terugweg gaven wij uiteraard weer onze ogen goed de kost. Vermeld dient nog te worden dat er de gehele dag een uiterst prettige stemming heerste 'aan boord', ondanks het feit dat wij allemaal tengevolge van het rond Darren in de voor ons ongewone hitte, moe waren.

In de loop van de avond kwamen we dan ook moe maar voldaan thuis. Rest ons nog namens allen kapitein Kuling te bedanken voor dit unieke uitstapje.

Reina Schol
Ane Muysson-Derksen

SCHOON SCHIP



Kooien op de 'Eendracht'

Winnaars nu bekend

Het beschikbaar stellen door onze maatschappij, elk jaar, van twee kooien aan boord van de 'Eendracht' is zo langzamerhand traditie.

Aanvankelijk voor de beste leerlingen, later voor collega's van vloot of wal en sedert vorig jaar voor de jongeren, zijnde kinderen van 16 tot en met 25 jaar van al degenen bij ons in dienst of ex onze dienst gepensioneerd.

Was de belangstelling vorig jaar bijzonder groot – 24 aanmeldingen, waarvan er maar twee konden worden gehonoreerd – dit jaar was het aantal aanmeldingen

aanmerkelijk lager. Niet dat de belangstelling tanende zal zijn, maar het zit 'm in de periode waarin de kooien dit jaar voor onze maatschappij beschikbaar waren, namelijk van 15 t/m 25 juni. En dat is nou net nog vóór de grote vakantie, vóór het eindexamen, enz.

Toch kwamen nog negen aanmeldingen binnen uit de gevraagde leeftijdsgroep; jongeren die dus kans zien in die periode vrij te krijgen. Uit die negen zijn op 6 mei jl., onder toezicht van een lid van zowel de O.R.-vloot als de O.R.-wal, de twee winnaars van een fantastische, gratis reis uit de bus gekomen, namelijk

Joke Pronk en Otto Veldt.

Beiden van harte gefeliciteerd. De overige jongeren die zich hadden aangemeld, hebben wij zoveel mogelijk dezelfde dag

nog telefonisch op de hoogte gesteld van de 'niet' die zij trokken. Dit ook om hen nog gelegenheid te geven andere vakantieplannen voor 1981 te smeden. Met natuurlijk wel de mededeling, dat zij volgend jaar weer rustig kunnen meedoen. Wie weet, hebben zij dan meer geluk.

Joke Pronk en Otto Veldt hebben inmiddels hun reispapieren in orde gemaakt, zij zijn aangemeld bij de Stichting 'Zeilend Zeeschip' en een dezer dagen stappen zij in Scheveningen aan boord om samen met leeftijdgenoten de – naar wij hopen – reis van hun leven te maken.

Niet verbaasd zijn

Als u zich de komende tijd op kantoor meldt, moet u niet verbaasd zijn. Binnen de sectie DFP/1 (balie, services, formatie, recruitering, wachtkamer) vinden verbouwingen, verplaatsingen en dergelijke plaats, in verband met de komst van 'CAPTAIN' (Computer Applicatie van Personeelsadministratie van Shell Tankers in Nederland). In ons volgend nummer hopen wij u nadere mededelingen hierover te kunnen doen.

Besparings-liniaal

De Shell Werkgroep Energiebesparing, waarin afgevaardigden zitting hebben van alle Shell-lokaties in Nederland, is nog steeds actief met het beramen van plannen, het voorbereiden van besparingscampagnes en het uitwisselen van ervaringen. Regelmatig ook ontvangen alle Shell-medewerkers in Nederland van de Werkgroep een cadeautje. Denk maar aan de warmte-kleurindicator en een speciale Shell-besparingskalender tegen het eind van vorig jaar. Eind mei is op de kantoren weer zo'n presentje verdeeld. Dit keer een handige, kleine liniaal van plastic, geschikt voor gebruik thuis, op school of op het werk, onder het zo langzamerhand zeer bekende motto: 'Zuinig met energie, 't loont de moeite'.

Behalve dit motto, de Shell-schelp en een centimeteraanduiding, is een aantal zuinigheidstips op de liniaal afgedrukt. Niet erop gedrukt natuurlijk is hoe je zo'n aardigheidje nu moet verdelen als de medewerkers helemaal niet op kantoor, maar aan boord van schepen zitten. Of thuis, met verlof. Dat zijn de problemen waarmee een rederij onmiddellijk wordt geconfronteerd. Om tante Pos nu ook weer niet al te veel te spekken (en de postkamer overwerk te besparen) is besloten van die liniaal enkele exemplaren naar elk schip te zenden. Aldus kan iedereen zien waar het om gaat. Stelt u prijs op het bezit ervan, ze liggen klaar voor het grijpen op de balie en in kamer 06.01 op kantoor. Verlofgangers die zich weer op kantoor moeten melden, kunnen aldaar ook het presentje bekijken en eventueel meenemen, zolang de voorraad strekt.



**ZUINIG MET ENERGIE,
'T LOONT DE MOEITE**

• Verstandig rijden

• Thermostaat lager

• Gordijnen dicht

• Huis isoleren

• Kieren dichten

• Licht uit als het kan

• De auto eens laten staan
• Voor een paar verdiepingen
de trap nemen

SCHOON SCHIP

Autotron

In het Lips Autotron te Drunen is dit seizoen een tentoonstelling, die geheel in het teken staat van 'zuiniger rijden'. Inzendingen voor een wedstrijd onder het motto 'denk mee over het bouwen aan een zuinigere auto' worden afgewisseld door voorbeelden van de visie van professionals.

Enkele kernpunten in de gehele ontwikkeling van de automobiel zijn:

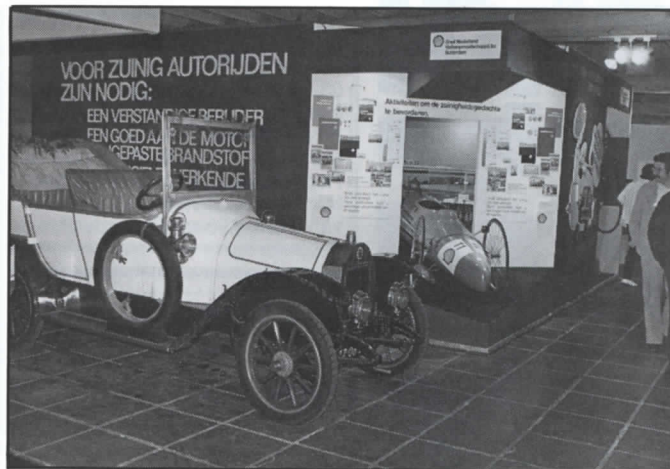
- tot omstreeks 1914 was men hoofdzakelijk geïnteresseerd in het op gang krijgen en houden van het mechaniek.
- daarna zien we een ontwikkeling in de richting van steeds grotere prestaties, die zich doorzette tot in de jaren zestig.
- een hoge topsnelheid werd toen het streven en vaak het verkoopargument.
- in de loop van de zestiger jaren werd de milieubescherming echter steeds belangrijker.
- na de oliecrisis van 1973 werd de nadruk verschoven naar zuinigheid.

Over dit laatste facet was nog nergens een enigszins geordende tentoonstelling. Reden voor het Autotron om de genoemde wedstrijd te organiseren en die te laten

volgen door een tentoonstelling. De publieksinzendingen voor de wedstrijd, die tussen de professionele bijdragen zijn tentoongesteld, variëren van simpele tips tot soms zeer ingewikkelde, werkende apparaten. Alles was toegestaan, als het maar een bijdrage leverde. Zo staan er bijvoorbeeld twee windauto's die totaal geen brandstof gebruiken, maar wel levensgevaarlijk zouden zijn als ze werkelijk op de weg kwamen.

Uit de beoordeling van de jury kwamen twee winnaars naar voren. In de categorie tot zestien jaar won Jeroen Optenberg uit Uden de hoofdprijs met een compleet auto-ontwerp, inclusief schaalmodel en complete kostprijsberekening. In de categorie boven zestien jaar won de heer Van Doorn uit Arnhem de hoofdprijs voor het ontwerp (uitgevoerd) van een 'zelfinjecterend voorkamersysteem', dat zelfs een carburateur overbodig maakt.

Van alles op het gebied van verdere bezuiniging is er te vinden op de tentoonstelling, waar ook een stand van Shell Nederland Verkoop is. Maar ook de antieke auto is er gebleven, de zuinigheidstentoonstelling vormt slechts een bescheiden deel van de gehele ruimte. Zoveel antieke auto's zijn er, dat sommige ervan boven de bezoekers moesten worden opgehangen.



Dank

In voorgaande jaren was het de gewoonte om in de kolommen van 'Tussen Schip & Ka' de zeevrienden te bedanken voor hun vrijwillige bijdragen aan de Bibliotheek voor de Zee-, Rijn- en Binnenvaart. Helaas hebben wij in 1980 verstek moeten laten gaan. Dit was geen gebrek aan dankbaarheid voor de ook in dat jaar weer ontvangen gulle giften, doch een gevolg van een onderbezet personeelsbestand tegenover een (nog) steeds groeiende hoeveelheid werk. Bij deze willen wij onze achterstallige berichtgeving goed maken door alle in 1980 ontvangen bedragen te vermelden.

4 jan. Crania f 145,—, 15 jan. Abida f 75,—, 25 apr. Niso f 265,—, 9 mei Kylix f 190,—, 2 juli Dallia f 80,—, 11 juli Vitrea f 150,—, 19 aug. Acila f 75,—, 8 sept. Felania f 251,—, 7 nov. Acteon f 150,—, 31 dec. Fulgur f 315,—.

Van de Dallia en de Acila ontvingen wij de bedragen per kas. De overige ontvingen wij op onze girorekening. Langs deze weg onze oprecht hartelijke dank voor alle giften, in totaal bijna 1700 gulden (!), en onze excuses voor onze late verantwoording.

Met een vriendelijke groet,
Bibliotheek voor de Zee-, Rijn- en Binnenvaart.

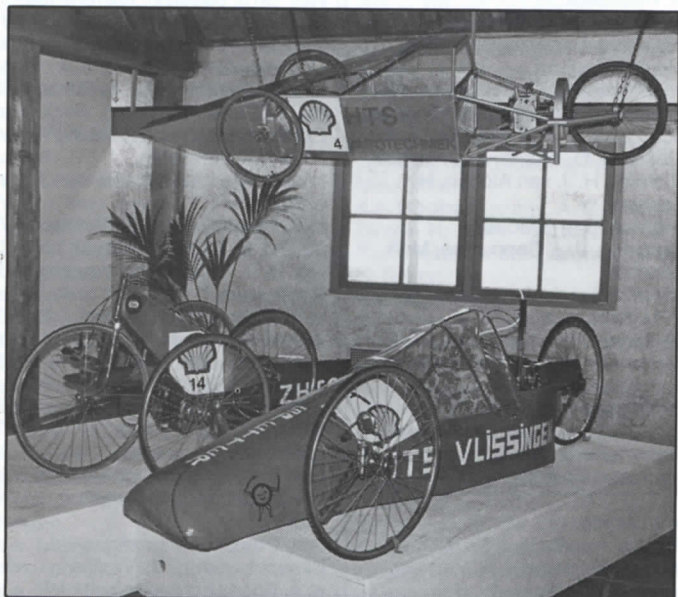
Nogmaals dank

Hierbij willen wij een woord van dank richten voor de vele reacties van vloot- en walpersoneel, naar aanleiding van ons huwelijk. Speciaal gaat onze dank uit naar de opvarenden van het s.s. 'Zafra', die ons op een erg originele manier een cadeau hebben aangeboden.

E. Boeve, H. M. Boeve-Rink

Russen verslagen

Van onze Britse collega's vernemen wij, dat het aantal vrouwen in dienst op de Britse koopvaardij momenteel 255 bedraagt. Bij de Russische koopvaardij zou dit slechts 207 zijn, waarmede de Russen – die lang de eerste plaats innamen wat betreft vrouwelijke opvarenden – zijn verslagen. Overigens: de hoogste rang door Britse dames bekleed, blijkt die van 2e stuurman te zijn, terwijl geen enkele aspiratie vertoont nog hoger op de ladder te klimmen.



Gehuwd:

03.04.81: H. Ammerlaan, 3e stm, met mw. G. Stokman 10.04.81: J. F. M. Kras, sch. vakman 2w, met Mw. V. Nijls 15.04.81: J. Roosenburg, hoofd voeding, met Mw. Khai Boonvisés 16.04.81: P. van Nierop, 5e wtk, met mw. P. Groeneweg

Geboren:

21.04.81: Nicolien, dochter van R. Dorrenboom, 4e wtk, en mw. J. S. M. C. Dorrenboom-Hoppe
21.04.81: Robin, zoon van E. Hietbrink, 2e stm en mw. M. J. Hietbrink-Immikhuizen
22.04.81: Denise, dochter van Th. van Leeuwen, 3e wtk, en mw. L. J. van Leeuwen-Paul
01.05.81: Sonja, dochter van J. L. B. de Bruin, 3e wtk, en mw. M. J. A. de Bruin-Gorris
05.05.81: Jentje Sophia, dochter van A. Oost, 4e wtk, en mw. A. C. Oost-Valker

Aflossingen:

gezagv.: J. van der Zouwen, L. van der Valk, E. H. Brameyer, J. B. P. Imming, R. Jousma, P. J. P. Siebesma, H. J. Allaart, P. Snel, H. A. Kuling, A. P. J. Ham, C. P. Schoenmakers;
1e stl.: T. W. Scharrenburg, D. J. van Dijk, C. J. Clarisse, H. den Ouden, W. C. Padmos, C. R. Groen, M. F. D. Beckx, J. Boonstra;
2e stl.: E. M. M. van den Bosch, L. H. G. J. H. Glansbeek, E. J. G. Kraszewski, H. A. van der Want, H. A. Kamsteeg, P. L. van der Vos, M. Ponsen, R. J. Moeke, P. H. Jacobs, B. Kerver, J. Kistemaker;
3e stl.: A. A. Schmidt, P. N. M. Ros, P. Jaarsma, L. M. P. Out, R. C. M. Morriën, E. J. D. de Leeuw, P. J. T. Knappstein, R. W. Houweling, M. J. A. Krijvenaar, B. de Roos Nieuwkamp, H. de Roo, J. R. N. de Bode;
4e stl.: J. D. C. Plug, H. Brugts, G. Y. Bouma, D. J. M. Rijk;
stag. stl.: Y. de Boer, G. B. H. Stienissen, J. A. Valk;
radio-off.: P. J. Balkstra, G. den Hertog, W. P. Engel, A. A. J. Donker, B. de Zaayer, M. K. Bierlo, L. Toutenhoofd, W. Visser, D. Koelemey.
hfd. wtk.: J. R. Alsma, P. J. de Lange, L. J. van Onselen, K. L. Schuring, J. Visser, R. N. Groen, J. Polet, E. Jousma;
2e wtk.: J. H. E. Nijhuis, J. Krussse, A. Sloot, H. Waitz, A.

van Rijswijk, H. J. Lammertink, W. J. M. Braeken;
3e wtk.: Th. van Leeuwen, N. P. Dekker, R. F. van Loon, D. J. Blom, P. J. W. Hoogendoorn, G. W. Goethals;
4e wtk.: A. van Beek, A. K. Vennik, P. P. van der Wilt, R. G. Ruben, C. G. Haasnoot, J. A. Uitermark, J. de Wit, P. Hesselink, F. A. Rumeser, E. M. Bosch.
5e wtk.: P. M. Groenveld, J. van Dalen, M. Speelberg, F. C. Boer, P. H. van der Meulen, D. W. van Heyst, A. W. J. Beunis, J. van der Harst, J. van der Duin, W. G. de Leeuw van Weenen, R. J. van der Schans, W. Jongens, P. J. C. M. Coenegracht, J. Schillemans;
stag. wtk.: C. J. Blijleven;
sch. voorman: J. M. Wigleven, T. H. van Vlijmen, G. J. van Delft;
sch. vakman 1: L. J. C. van Kuyen, M. J. W. A. Schuurs;
sch. vakman 1w: S. Y. Tijsma, G. J. C. Dudink, B. J. P. van Dorp, J. Heeren;
sch. vakman 2w: W. C. L. Augustus, J. W. Hemmes, P. C. Jansen, L. S. Kielstra, G. Ardon, A. P. T. J. Huurman, S. D. Kuik, P. J. C. M. Coenegracht, R. de Bruin;
alg. sch. vakman: C. W. S. T. Stoffels, J. A. M. van Beurden, J. J. Donleben, W. H. Reimerink, H. A. ten Bensel, C. N. M. Prins, J. Brederveld, H. J. van Zoggel;
sch. gezelschap: P. J. M. van Dillen, H. Sandifort, H. Geelen, W. Ruiter;
aank. sch. vakman: G. W. Specht, W. P. Schot, R. W. A. van Loon, B. M. Brinkman, H. J. Mensinga, J. W. Hensen, J. van Oostrum, F. T. M. Pisarowitz;
aank. sch. gezelschap: H. C. Weenink, J. van der Berg, B. A. J. van der Swaluw;
hoofd voeding: O. A. Looyen, W. E. M. van Lieshout, C. G. M. van Schuppen, L. H. Thibaudier, F. R. Stoker, A. G. Freeth, A. Onderstal, H. Vrugt, H. J. van Alphen, H. Seegers;
sch. kok: E. J. Eradus;
aank. kok: J. J. Coppoolse, M. A. Kerkhoff;
hoofdbediende: A. R. Tanasale, H. M. Kok;
bediende: P. H. van Leeuwen, H. Wezenaar, H. H. P. van Koppen, P. J. Gijse;
bediende a/d: R. K. Boon;

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida: hfd. wtk. C. C. Bartels, 4e wtk. P. J. M. Heyns;
m.s. Acila: gezagv. R. Verhoef, sch. vakman 2w H. A. Hulzebosch, A. Pasman;

m.s. Acmaea: 2e stm. R. van der Voort, wnd. 3e stm. B. Timmerman, hfd. wtk. H. Buiten; radio-off. W. Molenaar;
m.s. Acteon: gez. P. R. Brunet de Rochebrune, 2e wtk. J. Klemann;
m.s. Cinulla: nd. 2e stm. H. Ammerlaan, 4e stm. B. H. Hoitink, 2e wtk. J. G. van Werd, 3e wtk. F. van den Boogaard, 5e wtk. M. H. Tijdeman;
m.s. Crania: gezagv. R. A. Kattenburg Schuler, 1e stm. H. Steenstra, 4e wtk. R. van der Heide; radio-off. J. G. H. Belleman;
m.s. Dallia: 3e wtk. P. D. Koudenburg, 5e wtk. R. de Vries;
m.s. Daphne: gezagv. F. A. Visser, 4e stm. F. B. A. van der Elsen, 4e wtk. M. P. Roon, 5e wtk. P. R. Kesting;
m.s. Diadema: 3e stm. R. van der Bos, wnd. 2e wtk. H. de Rhoter, capataz E. Curras Gonzalez, man. esp. J. L. Moreira Formoso, 2^e man. J. Hermida Millan, D. Vidal Mixuez, mar. int. N. Amoedo Perez, M. Carballo Suppo, F. Collarte Vazquez, J. M. Gonzalez Rodriguez, E. Rivas Granjel, J. Rodriguez Cabral, G. Suarez Tajas, R. J. Trabazos Fernandez, coc. J. R. Fernandez Gomez, cam. maydo. R. R. Freire Ferreira, cam. J. E. Pineiro Martinez, A. Barros Miguez, a.d. coc. L. M. Puime Amorin;
m.s. Dione: 2e stm. P. C. J. Dikkentman, 2e wtk. L. F. Kruyt;
m.s. Felania: 2e stm. A. Breevaart, wnd. 4e wtk. A. J. Achterhuis; alg. sch. vakman B. L. Quist, J. H. Oosterhof, aank. sch. vakman J. Jager, H. Kammenga, hoofd voeding D. O. J. Meulenbrouck, bediende G. P. Onder de Linden;
m.s. Felipes: 1e stm. B. Ritman, alg. sch. vakman G. Ekkelenkamp, hoofd voeding R. A. van Ringelstijn, hoofdbediende B. J. van Gelderen;
m.s. Ficus: 2e stm. C. M. Bianchi, 3e stm. G. A. H. Monkhorst, hfd. wtk. H. H. Apfel, hoofd voeding J. Roosenburg;
m.s. Flammulina: 3e stm. J. B. Weyland, radio-off. P. A. de Lange, alg. sch. vakman A. A. O. Schenk, H. de Vries, aank. sch. vakman D. van Eenige, H. van der Werf, J. G. M. van Heugten, hoofd voeding W. A. van Noort, aank. kok. R. A. Snel, hoofdbediende C. Westbroek, bediende A. D. Pattiha;
m.s. Fossarina: gezagv. A. J. Bloem, bediende A. Vrolijk;
m.s. Fossarus: gezagv. H. W. Vermaas, 1e stm. J. Broekmeyer,

In memoriam

Op 22 april jl. is overleden de heer **W. H. Lucas**, oud-hoofdwerktuigkundige.

De heer Lucas verliet de dienst der Maatschappij wegens pensionering op 1 juni 1955 na 32 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 81 jaar.

Op 7 mei jl. is overleden de heer **W. A. van Rooijen**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer van Rooijen verliet de dienst der Maatschappij wegens pensionering op 1 juli 1979 na 32 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 55 jaar.

Op 8 mei jl. is overleden de heer **P. Schaap**, oud-gezagvoerder. De heer Schaap verliet de dienst der Maatschappij op 26 november 1927 na bijna 17 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 89 jaar.

Op 11 mei jl. is overleden de heer **A. van der Wolf**, oud-gezagvoerder. De heer van der Wolf verliet de dienst der Maatschappij wegens pensionering op 1 december 1959 na ruim 23 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 72 jaar.

Op 11 mei jl. is overleden de heer **W.A. Koopman**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Koopman verliet de dienst der Maatschappij wegens pensionering op 1 december 1958 na ruim 24 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 72 jaar.

hfd. wtk. J. H. Veen, wnd. 3e wtk. A. Harkink, 4e wtk. C. J. J. Verhart, alg. sch. vakman A. van der Windt, J. Tuinebreyer, P. Buis, hoofdvoeding C. A. Brederland, sch. kok I. C. van Gend;

m.s. Fulgur: stag. wtk. J. W. de Vries, W. N. Leeftang, aank. sch. vakman F. F. Beekhuis, M. Eeken, R. Bakker, bediende E. P. Warnies;

m.s. Fusus: 2e stm. G. J. C. van Eeten, alg. sch. vakman J. H. Winands, A. R. Oosterhof, aank. sch. vakman L. D. Adriaanse, aank. sch. gezelschap a/w R. Zwart, M. Starrenburg, sch. kok W. N. Top; **s.s. Kylix:** gezagv. J. de Jager, 4e wtk. P. E. Statema, radio-off. T. A. Jekel;

s.s. Laconica: 2e wtk. C. N. A. Vreke, wnd. 3e wtk. T. W. P. B. Vermolen, sch. vakman 2w R. J. Sellier, hoofdvoeding G. H. H. Lammers;

s.s. Latia: 1e stm. J. P. Hendriks, 3e stm. C. Groenendaal, stag. stm. D. Reefman, 4e wtk. P. Hack, 5e wtk. T. E. Westra, 5e wtk. A. M. van der Marel, radio-off. F. K. van Westen, sch. vakman 1w P. L. F. Dubbelman, hoofdvoeding J. H. A. J. Orie;

s.s. Latirus: 5e wtk. M. B. van der Horst, hoofdvoeding M. van Hagen;

s.s. Lepton: 3e stm. H. Hennis, sch. voorman R. P. L. Verhoeve;

s.s. Macoma: 2e stm. E. Hietbrink, 5e wtk. G. J. M. Welten,

sch. voorman B. R. Pronk, sch. vakman 1w R. Groot, sch. vakman 1w G. A. Cornelissen, sch. gezelschap a/w H. S. Elia, P. Raams, J. Bovenkerk, F. G. M. van Kleef, bediende F. Salome, mar. int. M. Bouzada Pazos, J. Gomez Vila, J. Soage Avendano, J. Soage Vieitez, J. Valladar Costas; **s.s. Marinula:** 2e stm. J. A. Koenraad, 4e stm. R. H. Nagel; **m.s. Niso:** 1e stm. G. Buma, hfd. wtk. J. van der Schee, 5e wtk. E. R. J. van der Sleen; **s.s. Ondina:** gezagv. W. O. Kooi, 1e stm. R. Dijkstra, 2e stm. B. Crum, 4e stm. P. J. Kemper, 2e wtk. G. G. Wolsink, stag. wtk. P. F. J. F. Moreu, R. J. M. van Geel, A. de Klerk, hoofdvoeding W. G. Meuleman;

s.s. Onoba: gezagv. A. C. Weide, 2e wtk. H. Japin, sch. vakman 1w F. J. Trijselaar, sch. vakman 2w S. H. Smits;

s.s. Sepia: 1e stm. F. B. Schröder, A. T. van Es, wnd. 2e stm. N. M. J. Duyn, wnd. 4e wtk. H. Hoekstra;

m.s. Tagelus: wnd. 3e wtk. J. L. M. Peeters;

s.s. Viana: 3e stm. R. J. M. Herbes, stag. wtk. H. J. P. M. van Pinxteren, N. J. Galama, radio-off. B. de Zaayer, hoofdvoeding B. M. de Roode;

s.s. Vitrea: gezagv. M. A. Messelaar, 1e stm. H. Wijnberg, 3e stm. R. R. Reinhardt, 4e stm. D. A. Bosman, 5e wtk. A. P. P. van

den Broek;

s.s. Zafra: 3e stm. G. E. H. Gerritsen, hfd. wtk. S. A. Verhage, 3e wtk. R. F. Hamar de la Brethonière, sch. vakman 2w C. Koert;

s.s. Zaria: hfd. wtk. G. J. Visscher, 4e wtk. J. E. de Fretes, 5e wtk. R. G. Kooiman, sch. vakman 1w J. Westerhuis;

Uit dienst getreden:

1e stm.: C. P. van Hoek;

2e stm.: A. B. Tuij;

3e stm.: R. A. S. Vermeulen;

4e wtk.: F. Vos;

5e wtk.: J. Melis;

sch. vakman 2w: P. Maasbach;

Tijdelijke tewerkstelling:

3e wtk.: F. S. Koolen - Curacao Oil Terminal;

3e wtk.: F. W. Mooiweer - Curacao Oil Terminal;

4e wtk.: C. G. Storm - Curacao Oil Terminal;

Terug van militaire dienst:

4e stm.: K. Winters, W. M. de Bruijn;

Aangesteld als:

2e stm.: J. Teertstra;

3e stm.: M. R. Vogelpoel, C. J. M. Roels, E. Hogkamer, H. Hennis, P. J. Prenen, W. M. Ritter;

3e wtk.: P. J. W. Hoogendoorn;

Behaalde diploma's:

'B': P. Hack;

'B-th.: J. Blaak;

Sch. kok: A. R. Snel, D. O. J. Meulebrouck;

Nieuw indienst getreden vlootpersoneel



R. H. Nagel
4e stm.



M. C. G. M. Notten
4e stm.

Onze vlootjubilaren:



T. W. P. B. Vermolen
4e wtk.
10 jaar op 01.07.81



M. A. J. Veen
sch. vakman 1
10 jaar op 01.07.81



G. van Osselen
sch. vakman 1w
10 jaar op 03.07.81



R. Jousma
gezagv.
25 jaar op 09.07.81



H. de Vries
alg. sch. vakman
10 jaar op 19.07.81



G. Ammeraal
aank. sch. vakman
10 jaar op 20.07.81



P. C. J. Dikkentman
2e stm.
10 jaar op 21.07.81



P. A. Vermolen
2e stm.
10 jaar op 25.07.81



In dienst



m.i.v. 1-5 Mw. H. M.
C. Langelan -
DFF/3



m.i.v. 1-5 Mw. E. de
Wild - DFF/1

Reisverslag

Onderstaand reisverslag van een excursie per bus op 25 maart te Colombo op Sri Lanka, gemaakt door 20 opvarenden van de produktentanker 'Acteon', ontvingen wij van stagiair-wtk Ruud Backx, de foto's zijn van wachtassistent Geert Ardon.

De 'Acteon' heeft één tussendoor-reisje gemaakt naar Colombo op Sri Lanka (beter bekend als Ceylon). Omdat het lossen vrij langzaam verliep, konden vele opvarenden genieten van een eendaagse excursie per bus, inclusief gids.

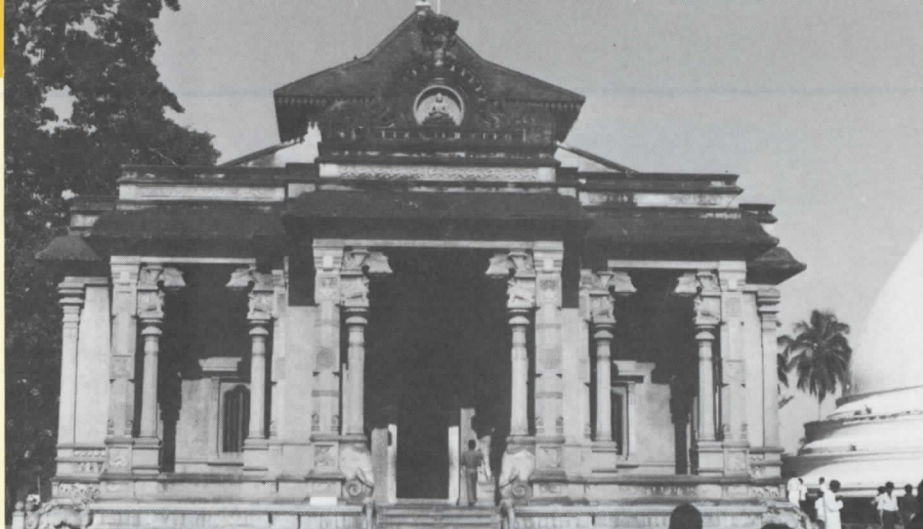
Woensdagochtend 25 maart om 06.30 u, de zon was net op, was het dan zover; na 5 minuten wachten op een langslaper liep de 20 man tellende groep, waaronder 3 meevarende ega's, naar de bus. Van de eerste stuurman kregen we de zegen mee: 'Breng voor mij maar een klein aapje mee; vooral klein, want grote zijn er al genoeg aan boord.' Na een ritje door het al op gang komende drukke stadsverkeer kwamen we bij een uit 1749 stammende Nederlandse kerk aan, 'Wolvendaele' genaamd. De koster sliep nog, maar om 07.00 u mochten we de kerk in. Er heerste een sfeer alsof jarenlang niemand de kerk betreden had. Spinnewebben in de gewelven van de plafonds, stof op een piano en de rest van het mooie antieke meubilair. Ook de oud-Nederlandse grafschriften waren leuk om een keer gezien te hebben. De bevolking van het eiland, dat iets groter is dan Nederland en ongeveer 15½ miljoen inwoners telt, is voor 65% boeddhistisch, 20% katholiek, 9% hindoeïstisch en de resterende 6% mengelmoes.

Van deze kerk reed de bus een bochtige, drukke weg, al toeterend, naar een rustige buurt, waar een prachtige boeddhistische tempel stond, compleet met grote heilige boom ernaast, die ook weleens melk i.p.v. water tussen de wortels gevoerd krijgt. Zwijgend en zonder schoenen mochten we binnen van al dat moois genieten.

De Chinese crew bleek een voorliefde te koesteren voor foto's met eigen portret; in, voor, naast de tempel, liggend, staand, hurkend etc. werden foto's van elkaar genomen, wat de hele dag voort zou duren.

Na een rit door een parkachtig landschap met aardige, vrijstaande huisjes en bungalowtjes, volgde om 08.30 u het ontbijt in een grote zaal met open tuindeuren.

Vanaf 09.15 u volgde een tocht langs bochtige asfaltwegen door het mooie landschap. Naarmate we hoger de bergen in kwamen, werd het uitzicht op de rijstvelden steeds mooier en het landschap groener. De gids, een vriendelijke kleine man, die ons meteen al fotorolletjes wilde verkopen, wees ons de theeplantages aan en de bomen waar de



latex voor de rubberproductie in bakjes onderaan de stam wordt opgevangen. Het eiland exporteert voornamelijk thee, rubber en kokosnoten, en de vierde belangrijkste inkomstenbron is het toerisme geworden. De geproduceerde rijst is juist voldoende voor eigen behoefte.

Ook reden we langs een orchideeënkwekerij en je ziet ook overal koeien in de modder van de rijstvelden rollen, een doelmatige anti-vliegbehandeling die de ozonlaag niet aantast!

Na om 10.00 u een edelsteenslijperij bezocht te hebben, waar een klein aapje de meeste aandacht kreeg, kwamen we om 11.45 u bij een batik-shop, waar we een rondleiding kregen door de diverse werkplaatsjes en wat van het kunstwerk konden kopen.

We kregen wat ijslimonade aangeboden, waar de meesten wel aan toe waren, want buiten de bus was het behoorlijk warm.

Meegebrachte truien (voor hoog in de bergen) waren dan ook echt niet nodig. Een door een slimme derde wtk meegenomen draagbare koelbox bewees ook regelmatig zijn nut, vooral later op de dag.

In de plaats Kandy aangekomen, hadden we om 12.45 u een rijsttafel met redelijk koel bier, wat de toch al goede stemming nog verhoogde.

Na deze lunch werd de 'tandentempel' van Boeddha bezocht, met prachtig historisch houtwerk en schilderijen. Daarna werden we 1½ uur uitgelaten in de botanische tuin. Prachtig waren de kleurrijke bloemen en van veel bomen roken de bladeren naar kruiden, eens ook een belangrijk exportproduct.

Om 16.45 u kregen we een rondleiding door een thee- en rubberfabriek, waarna

we de heerlijke thee konden drinken in het bijbehorende restaurant. Buiten was ook een slangenbezweerder aanwezig. Liefhebbers konden met een tamme python om hun nek op de foto. Om 17.45 u was het vertrek voor de lange terugtocht naar het diner, alleen onderbroken om wat verse ananassen te kopen.

Sommigen begonnen onderweg te knikkebollen; na een lange dag is het ook maar een kleine stap van dit mooie landschap en heerlijk klimaat naar dromenland. De anderen konden nog steeds genieten van het mooie uitzicht, maar af en toe werden gezichten afgewend en ogen dichtgeknepen omdat er wéér een koe de weg overstak en een tegenligger daardoor op de verkeerde wegheeft reed. Gelukkig had de bus goede remmen en deed de chauffeur prima zijn werk.

Ondanks de vele oude auto's die hier rondrijden, gebeuren er maar weinig ongelukken. Een scala van vooral Engelse modellen uit de jaren 50 is hier nog druk in de weer. Een genot voor de liefhebber.

Bij aankomst, 19.30 u, in het restaurant, was het licht uit, een gevolg van watergebrek in de door rivierwater aangedreven elektriciteitscentrale. Hierdoor werd het apéritief bij kaarslicht genuttigd. Een onzer had moeite om hiervan een foto te maken. Eerst de foto en 1 seconde later de flits. Bij de tweede poging bleek het beschermkapje nog voor de lens te zitten. Grote hilariteit alom. Om 20.00 u was de rijsttafel klaar en ging ook het licht weer aan. Smullen van de krab en de garnalen. Beladen met ananassen keerden we later terug aan boord en om 21.30 u zaten de meesten achter een koel pilsje, tevreden na te praten aan de bar.

