

# SCHEEP



# TENIKA

20e jaargang  
nummer 3  
november  
1980



Mag ik een loods?



# 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

Twintigste jaargang, nummer 3  
november 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, Coolingsingel 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 Druk  
Tijl Vorm Tijl Zwolle bv

## IN DIT NUMMER

Ongewone hulpverlening 'Ficus' pikt 131	4
bootvluchtelingen op OR-vloot	5
Shell Studiebeurzen 1980	5
Met de 'Fossarus' naar de Etna	6
Mag ik een loods?	7
CNOOKS 30 jaar	8
Schoon schip	10
Personalía	12
Metpensioen	14
	16

## Jaarlijkse bijeenkomst

De jaarlijkse bijeenkomst zal dit jaar worden gehouden op

**donderdag 18 december a.s.**

Niet alleen het gehele walpersoneel, de verlofgangers en de gepensioneerden ex Shell Tankers zijn welkom, doch evenzeer hun echtgenoten. En op speciaal verzoek zij nog nadrukkelijk vermeld, dat die echtgenoten van zeevarenden wier man op zee zit en toch ook gaarne aanwezig willen zijn, eveneens van harte welkom zijn. Het is de gelegenheid bij uitstek om elkaar weer eens te ontmoeten, collega's te zien die uit het oog verloren dreigden te raken, kortom de onderlinge band weer eens te verstevigen.

Tijdens het ongedwongen samenzijn zal onze directeur een overzicht geven van het jaar dat achter ons ligt en een voorzichtige blik werpen in de toekomst. De deuren van de grote lunchkamer in het Shell-Gebouw zwaaien om 16.00 uur open. Echter, daarvòòr – ongeveer vanaf 15.00 uur – zal speciaal voor de bezoekers de Shell-winkel geopend zijn.

Mochten er onder degenen die willen komen zijn die geen pasje hebben (en dat zijn in ieder geval de gepensioneerden), geeft dan tevoren telefonisch uw naam op (010-696003), opdat aan de portier kan worden doorgegeven dat u komt en u toegang tot het gebouw kan worden verleend.

Er zullen geen afzonderlijke uitnodigingen worden gezonden, met andere woorden deze oproep om aanwezig te zijn geldt als de officiële uitnodiging. Behoudens een hapje en een drankje wordt weer erwtensoepp met broodjes gereed gezet, zodat men niet met lege maag naar huis hoeft.



## Studietoelagen 1981/1982

Op pagina 6 kunt u een verslag lezen over de uitreiking van studietoelagen aan een groot aantal zoons en dochters van Shell-employés. Dit jaar ook toelagen voor drie zoons van collega's op de vloot. Wat niet wil zeggen, dat niet meer zoons/dochters van collega's zo'n toelage hebben, want is een aanvraag eenmaal ingewilligd, dan zal bij normale studieresultaten een verzoek om continuering (aanvraag dan eens in augustus indienen!) in het algemeen worden gehonoreerd.

Ook voor het studiejaar 1981/1982 kan een studietoelage worden aangevraagd, bestemd voor kinderen van werknemers en gewezen werknemers van Groepsmaatschappijen die aan een universiteit of hogeschool in Nederland studeren of gaan studeren, of die een door het Rijk erkende hogere

beroepsopleiding volgen of gaan volgen. Hiervoor komen uitsluitend in aanmerking kinderen die financieel ten laste van hun ouders komen. In totaal zullen 60 tot 80 studietoelagen beschikbaar worden gesteld, ongeveer gelijkelijk verdeeld over hoger beroeps- en universitair onderwijs. Onder gewezen werknemers wordt in dit verband verstaan zij aan wie bij het verlaten van de Maatschappij een direct ingaand pensioen werd toegekend.

### Vòòr 15 december!

Er zijn nog een aantal bepalingen die gelden voor het aanvragen van zo'n toelage. Die staan volledig vermeld op een formulier, dat verkrijgbaar is op de personeelsafdeling (voor zeevarenden 010-696135, voor walemployés toestel 6139). Aan de hand van de in dat formulier vermelde gegevens moet vòòr 15 december a.s. schriftelijk bericht worden gegeven aan het secretariaat van de Commissie voor Shell Studietoelagen, Postbus 162, 2501 AN Den Haag.

Niet uitstellen dus, de tijd dringt.



## Welkom aan boord

Op vrijdag 19 december a.s. staan oorlam en snert gereed aan boord van de 'Nederlander', van 15.00 – 18.00 uur. Met name geldt dit voor alle oud-leerlingen, maar toch ook voor al degenen die het opleidingschip een warm hart

toedragen. Dit alles omdat op de 20e van de decembermaand de Vereniging Opleidingschip voor de Handelsvaart te Rotterdam haar 90-jarig bestaan herdenkt. Alhoewel er plannen zijn om het schip van Commandeur Kalkman een andere ligplaats te geven, zal het op de 19e nog steeds liggen tegenover het Havenziekenhuis aan het Haringvliet.



## Belastingaftrek voor zeevarenden

De Staatssecretaris van Financiën heeft bij resolutie No. 280.-5614 van 20 augustus 1980 het bedrag van de aftrekbare kosten van zeevarenden met ingang van 1 januari 1980 verhoogd tot f 7,— per zeedag (was f 3,50 per zeedag of, voor een reis langer dan 180 zeedagen, f 4,75). Bedoelde aftrek wordt – zoals gebruikelijk – door ons verwerkt in de jaaropgave van het belastbaar inkomen voor de aangifte inkomstenbelasting.

## Shell Information Service

Naar aanleiding van het artikel 'Illusies over energie . . . en wat Shell daartegen gaat doen' in onze vorige editie, zijn al heel wat aanvragen om informatie binnengekomen. Met name gaat het daarbij om verzoeken om voorlichting over de energievoorziening, nu en in de toekomst, de rol van de grote oliemaatschappijen, de vooruitzichten voor de chemische industrie, enz.

Kortom, om al die ontwikkelingen waar de energie-wereld van vandaag midden in staat. Over vele onderwerpen zijn reeds brochures beschikbaar, zodat aan de meeste aanvragen op snelle wijze kan worden voldaan door de Shell Information Service.

Alle verzoeken om brochure-toezending kunnen rechtstreeks aan de Shell Information Service worden gericht, p/a Shell Nederland B.V., PAE/5, Postbus 1222, 3000 BE Rotterdam of telefonisch onder 010-696267.

Alle verzoeken om voorlichtingsmateriaal over de tankvaart kunnen net als voorheen gericht worden aan Shell Tankers B.V., DFP/4, Postbus 874, 3000 AW Rotterdam (tel. 010-696127).

## VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
1649	30. 9.80	Koersen (PCOR)
1650	30. 9.80	Handleiding Financiële Verslaggeving (PCOR)
1651	1.10.80	Veiligheidsschoenen
1652	6.10.80	Port Performance kosten per dag
1653	6.10.80	Dodelijk ongeval (PCOR)

## In Memoriam



Een schok ging door kantoor bij ontvangst van het bericht uit Norfolk, dat de gezagvoerder van de 'Tagelus'

### P. J. F. de Beus

na een ongeval op 5 oktober jl. was overleden. Onmiddellijk werd dit droeve voorval, via een PCOR, ook aan zijn collega's op zee bericht, terwijl onze fleet manager, de heer Jongeneel, de zware taak op zich nam het gezin van Kapitein De Beus op de hoogte te stellen.

Bij het lezen van de eerste, nog summiere gegevens omtrent het ongeval vraag je je af waarom het noodlot deze geliefde gezagvoerder juist in Hampton Roads, Virginië, moest treffen bij een handeling die hij reeds honderden malen moet hebben verricht. Bij het stappen van de statietrap van de 'Tagelus' in een launch, slipte hij en viel zo ongelukkig, dat hij met inwendige verwondingen in het water viel. Alle pogingen om zijn leven nog te redden, waren vruchteloos.

Kapitein De Beus trad als 3e stuurman in dienst op 23 oktober 1950 en werd, na het doorlopen van de rangen, op 13 juli 1969 aangesteld als gezagvoerder. Zijn eerste commando was de 'Kylix', maar met de jaren kwamen schepen van vele tonnages, waaronder van de M- en L-klassen, onder zijn gezag.

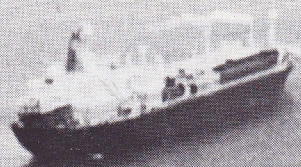
Alom oogste hij waardering, niet alleen als capabele gezagvoerder, maar ook door zijn betrokkenheid bij het maatschappelijk functioneren van de scheepsgemeenschap. Zijn loyaliteit en openhartigheid, gepaard met geestelijke stabiliteit in gelijkmoedig absorberen van gebeurtenissen, bestempelden hem tot een van onze vooraanstaande gezagvoerders. Ons aller medeleven gaat uit naar zijn vrouw en kinderen, die hun man en vader – 51 jaar oud – zo plotseling en onder zulke tragische omstandigheden hebben verloren. De teraardebestelling heeft onder grote belangstelling plaatsgevonden vanuit de Ned. Hervormde Kerk te Rolde op 11 oktober jl.

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





Gevallen van hulpverlening op zee zijn er legio. Vissersboten, vrachtschepen, vluchtelingenboten, noem maar op. Hulpverlening aan een onderzeeër is heel wat minder alledaags. En

ongewoon zelfs als het een Russische onderzeeër blijkt te zijn, die – alhoewel met doden en gewonden aan boord – slechts zeer beperkte hulp wenst te accepteren.

# Ongewone hulpverlening

Het is nu alweer een paar maanden geleden, dat de kranten het twee à drie dagen lang als frontpaginanieuws brachten: "Russische onderzeeër in nood, 60 mijl ten Oosten van Okinawa". Minder opvallend erbij werd vermeld, dat het de Shell-gastanker 'Gari' van STUK was, die het eerste contact maakte. Uit het rapport van de gezagvoerder, Cecil Baker, komen enkele merkwaardige feiten naar voren.

Het was om 06.05 uur Japanse tijd op de 25e augustus, dat de dienstdoende stuurman op de brug van de tanker 'Gari' noodsignalen waarnam op naar schatting 12 mijl afstand. Weer en zicht waren uitstekend, zodat – nadat het schip koers had veranderd – al spoedig het een en ander waarneembaar werd door de kijker. Eerst dacht men aan een coaster met een groot aantal vluchtelingen op het dek, die stuk voor stuk iets wits om zich heen hadden. Dichterbij komend bleek het echter een onderzeeër, zonder nationaliteitsteken, te zijn, met zo'n 50 tot 70 man op het dek, die lakens rond hun hoofd hadden gewikkeld als bescherming tegen het felle zonlicht.

Langzaam voer de Gari rond de onderzeeër, die ogenschijnlijk een volledige black-out had. Met blikken werd zeewater aan boord gehesen en door een gat in het achterdek gegoten. Uit een andere opening achter kwamen wat rookpluimen. Er lagen verschillende doden op het dek, terwijl een opvarende kunstmatige adem kreeg toegediend. Even later werd met de hand een Russische vlag over de voorstevan gehouden.

Daar rechtstreeks radiocontact onmogelijk bleek, werd een reddingboot van de Gari tewatergelaten, die onder leiding van de 1e stuurman naar de onderzeeër voer. Dichterbij gekomen werd gevraagd wie de gezagvoerder was, maar kennelijk was er niemand op het dek die de leiding had. De meeste Russen waren erg jong en nog in shock-toestand na wat er aan boord moest zijn gebeurd. Een opvarende, die een paar woorden Engels sprak, maakte duidelijk dat er 9 doden en 3 gewonden

waren. Toestemming werd gevraagd om vanaf de 'Gari' een radiobERICHT te mogen uitzenden.

Om 07.30 uur was de reddingboot terug bij de Gari en de drie Russen die meegekomen waren (zij noemden niet hun rang of naam) wilden verschillende berichten uitzenden naar de Sovjet-Unie. De 'Gari' gaf toestemming om het noodbericht dat reeds door de eigen sparks was verzonden, in het Russisch te herhalen, tevens om via Naha Radio de Sovjet-ambassade in Tokio op de hoogte te stellen. Na het algemeen noodbericht in het Russisch ontstond een rechtstreeks contact tussen het Russische vrachtschip 'Meridien' en de Russen aan boord van de 'Gari'. Het vrachtschip meldde omstreeks 14.00 uur ter plaatse te kunnen zijn.

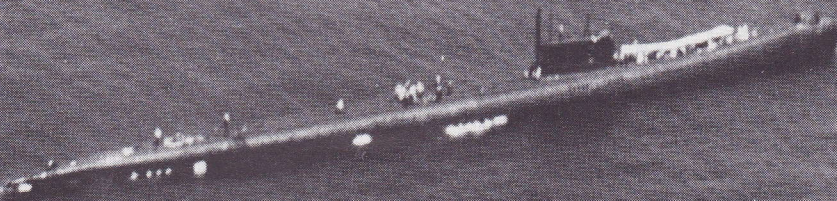
Inmiddels was Gari's reddingboot weer naar de onderzeeër geweest om 12 ampullen morfine aan de arts aan boord van de onderzeeër te verstrekken. Nadat er zekerheid was, dat het Russische vrachtschip zijn kameraden te hulp zou snellen, konden de drie Russische opvarenden weer terug naar de onderzeeër, waarbij tevens zoet water

werd meegegeven, alsmede enkele kisten frisdrank.

Daar inmiddels het nieuws al wereldkundig was geworden, bleek uit de komst van helikopters en andere vlieg- en vaartuigen. Echter, alle hulp – ook ten behoeve van de gewonden – werd geweigerd.

Om 10.45 uur werd de reddingboot weer scheepgezet, waarna er geen enkel contact meer was tussen de Gari en het Russische vaartuig. Gewacht werd op de komst van het Russische vrachtschip, dat om 14.25 uur arriveerde en onmiddellijk de Russen aan boord nam.

Na verkregen toestemming om te vertrekken voer de Gari daarna langs de onderzeeër, met de vlag halfstok, en gaf drie stoten als eerbetoon aan de onbekende doden aan boord. Het einde van een ontmoeting, die als bijzonder ongewoon mag worden beschouwd, al blijkt daar niets van uit de korte opgave van de hoofdwerktuigkundige van de Gari (die z'n laatste reis maakte alvorens met pensioen te gaan). Daarin rapporteerde hij namelijk nuchter dat, als gevolg van de hulpverlening, 5 ton gasolie en 10 ton stookolie-equivalenten was verbruikt.





# 'Ficus' pikt 131 bootvluchtelingen op



Een urgent telexbericht van 29 september 1980 meldde aan het kantoor in Rotterdam, dat de 'Ficus' maar liefst 133 Vietnamese bootvluchtelingen had opgepikt in de Zuid-Chinese Zee. Een bericht dat een heel raderwerk in beweging zette, temeer omdat het schip 5 oktober in Chiba (Japan) werd verwacht en dus vòòr die datum toestemming moest worden verkregen om de vluchtelingen aan wal te zetten.

De omstandigheden waaronder de vluchtelingen op zee waren aangetroffen (op 06.36 Noorderbreedte en 108.20 Oosterlengte) waren bij het schrijven van deze regels nog niet bekend. Wel werd uit de daarna gewisselde telexen en telegrammen met schip en Japanse vertegenwoordiging duidelijk, dat de gezondheidstoestand van de geredden goed was en dat, bij nauwkeurige telling, het er geen 133 maar 131 waren. Daarvan waren 20 mannen en 27 vrouwen ouder dan 18 jaar, terwijl maar liefst 54 jongens en 28 meisjes (nog onbekend hoevelen ervan baby) aan boord waren. Van twee mannelijke vluchtelingen kon geen leeftijd worden opgegeven.

Pogingen om van de Nederlandse regering een garantieverklaring los te krijgen, waardoor er geen problemen zouden ontstaan bij aankomst in Chiba, faalden. Niet omdat er geen begrip zou zijn voor de précaire situatie aan boord met zoveel extra passagiers, maar omdat de 'Ficus' de Liberiaanse vlag voert. Gelukkig slaagde men erin door

tussenkomst van vele autoriteiten en met name het Hoge Commissariaat voor Vluchtelingen van de Verenigde Naties toestemming voor opname in verschillende kampen in Japan te krijgen, zodat op 7 oktober alle Vietnamezen in Chiba konden worden geland.

Door de V.N. vluchtelingenvertegenwoordiging in Japan en de Japanse regering werd dank uitgebracht aan de opvarenden van de 'Ficus', onder gezag van kapitein Verhoeven, voor de menselijke hulp die op zee was verleend.

## OR-VLOOT

De O.R.-vloot was van woensdagmiddag 8 oktober tot en met zondagmiddag 12 oktober in retraite bijeen. De overlegvergadering met de bestuurder, die daar deel van uit maakte, heeft o. a. geleid tot het besluit, dat zowel Nol Witten als Hans Baard aan de wal blijven gedetacheerd tot het einde van de zittingsperiode van de huidige raad (1 februari 1982) en de functie van voorzitter respectievelijk



secretaris van de O.R.-vloot blijven vervullen. De ondernemingsraad ging verder akkoord met de investering van f 140 miljoen voor de bouw van de bij het RSV-concern in bestelling te geven twee produktentankers. Ook is besloten om de verslaggeving van de O.R.- en overlegvergaderingen in 'Schip en Ka' te blijven doen. Wat betreft de procedure voor de volgende O.R.-vloot-verkiezingen is besloten te komen tot twee kiesgroepen, namelijk een voor officieren (dus inclusief gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen, die tot heden een aparte kiesgroep vormden) en een voor scheepsgezellen. Tijdens een deel van de retraite is overleg gepleegd met de O.R.-wal. Daarbij is besloten te komen tot een samenwerkingsvorm, die nog nader moet worden uitgewerkt, maar waarover binnenkort nadere mededelingen zullen volgen.



Het aantal door de Koninklijke/Shell Groep verleende studiebeurzen aan kinderen van Shell-employés en gepensioneerd vertoont nog steeds een stijgende lijn. 'en dat is een verheugend feit', aldus Mr. Drs. S. H. Kamminga, plv. Groepscoördinator Personeel, die op vrijdag 26 september

alle 81 uitverkorenen persoonlijk de hand drukte en hun een schriftelijke bevestiging van de toekenning ervan overhandigde. 'Vanaf 1978 komen ook degenen die een hogere beroepsopleiding willen gaan volgen voor een

beurs in aanmerking. Tenminste als ze voldoen aan de selectie-eisen. En die eisen liegen er niet om', ging Kamminga verder. 'Een voor een moeten de aanvragers voor een (onafhankelijke) selectie-commissie verschijnen. Van de 270 kandidaten dit jaar zijn er uiteindelijk 81 doorgelopen.'

# Kennis, pijler van onze welvaart

## Shell Studiebeurzen 1980

Blijde gezichten alom in de kantine van het Shell-gebouw aan de Flores Grijpstraat in Den Haag. Glunderende gezichten van de ouders. Trotse blikken naar zoon of dochter. De eerste hindernis op het lange parcours was genomen. Maar dat was slechts het begin. Het eerste aanloopje. Er zal van de jongelui veel worden gevraagd: aanpassingsvermogen, vlijt, doorzettingsvermogen. De meesten moeten het ouderlijk huis verlaten om in een voor hen meestal vreemde omgeving in een ruimte van slechts enkele vierkante meters te gaan blokken. Vele jaren studie.

### Blijven geïnteresseerd

Van de 81 jongens en meisjes gaan er dit jaar 52 naar een universiteit of hogeschool en 29 gaan hoger beroepsonderwijs volgen. 'Meer dan de helft gaat een technische richting uit, daarbij HTS inbegrepen, iets wat mij verheugt, gezien het gebrek aan goede, technische geschoolde mensen dat er in de overzienbare toekomst zal zijn', aldus Kamminga. 'Je hoeft er de krant maar op na te slaan. Vele krantekoppen en advertenties bewijzen het dat er voor vele technische beroepen een goede toekomst is weggelegd.' In dit verband noemde hij terloops dat 5 van onze 8 groepsdirecteuren een technische achtergrond hebben. Aan het slot van zijn toespraak wees hij erop, dat wij ons in Nederland met onze grote keuze aan onderwijsinstellingen en studiemogelijkheden, wat kwaliteit en kwantiteit betreft, in een bevoorrechte positie bevinden. Dit verplicht ons dan ook in de internationale samenleving daar een zo goed mogelijk gebruik van te maken. 'Een land dat zijn onderwijsmogelijkheden verwaarloost, wordt weerloos in de internationale concurrentiestrijd. Want, zoals een collega het onlangs uitdrukte: Uiteindelijk is kennis de pijler waarop onze welvaart rust en niet Gronings gas en Goudse kaas. De volgende in het rijtje sprekers was Drs. J. Groenevelt, waarnemend

voorzitter van de selectiecommissie. Hij vertelde iets meer over het werk van de commissie. 'We hebben vele maanden van keihard werken achter de rug en ons werk is zeker nog niet beëindigd. Wij zullen de studenten begeleiden en ons op de hoogte stellen van de studieresultaten.

Wij verwachten van ze dat ze ons eens in de zoveel tijd een brief schrijven waarin ze niet alleen vertellen over hun studie wel-en-wee maar ook over allerlei andere onderwerpen. Hoe het met hun leven gaat, of ze zich voldoende kunnen ontspannen, hoe de vakanties zijn geweest. Kortom, wij blijven geïnteresseerd in alles wat de individuele student aangaat. Eens per jaar nodigen wij een ieder uit voor een gesprek. Uiteraard gaat dit gesprek over de studieresultaten maar in de praktijk blijkt dat niet langer te zijn dan hooguit een

minuut of vijf. Gedurende de rest van de tijd wordt gesproken over onderwerpen van heel andere strekking. Onderwerpen die weinig of niets met de studie op zich te maken hebben'.

Tot slot sprak een der ouders woorden van voldoening en tevredenheid over het sociaal beleid van de maatschappij dat deze toelagen mogelijk maakt en hij dankte de commissie voor de uitvoering van haar moeilijke taak. Een voor een werden ze daarna naar voren geroepen. Eerst de meisjes, vervolgens de jongens. Alfabetisch met vermelding van studierichting: medicijnen (11), chemie (6), rechten (5), werktuigbouw, economie, mijnbouw, enz. Het duizelde de aanwezigen op het laatst van de meest uiteenlopende richtingen. Voor het eerst ook sinologie. De leer van de Chinese taal en cultuur.



Mr. Drs. S. H. Kamminga reikte de Shell studiebeurzen uit. Graag hadden wij ook foto's geplaatst van de drie gelukkigen van Shell Tankers meer helaas hebben ons daarvan geen opnamen bereikt.

## Drie van Shell Tankers

De namen van drie kinderen van vlootcollega's werden afgeroepen om naar voren te komen. Gerhard Bouma, zoon van 2e werktuigkundige W. A. M. Bouma, gaat verder met het tweede jaar Verkeerstechiek aan de H.T.S. in Leeuwarden. 't Was jammer dat ik me vorig jaar de mogelijkheid van het verkrijgen van een studiebeurs niet heb gerealiseerd', vertelde hij. De opleiding duurt in totaal vier jaar. 'Daarna kan ik waarschijnlijk vele kanten op, bijvoorbeeld naar Rijkswaterstaat of de Spoorwegen om maar een paar mogelijkheden te noemen'. Met de steeds toenemende verkeersdruk, of dat nu te maken heeft met autoverkeer, railvervoer, vliegverkeer of anderszins, zal het voor iemand met een opleiding Verkeerstechiek niet te moeilijk vallen om zich ergens in te kunnen zetten. In tegenstelling tot Gerhard, die in Leeuwarden niet op kamers hoeft te gaan



wonen omdat z'n ouderlijk huis in Harlingen staat (en daardoor in z'n vrije tijd ook de leden van de invalidenzwemclub kan blijven begeleiden) moest de 18-jarige Jan de Goede uit Grootebroek, zoon van 2e werktuigkundige G. de Goede wel woonruimte zoeken. Op 1 september is hij, na het behalen van het eindexamen Atheneum, de opleiding Lucht en Ruimtevaarttechniek aan de T. H. in Delft begonnen. Delft herbergt zo'n 15.000 studenten, waarvan 11.000 aan de T.H. studeren. Een vrijwel onmogelijke zaak voor een nieuwkomer om er woonruimte te vinden. 'Ik heb nu wat in Rotterdam gevonden. Voorlopig althans, want zodra er in Delft iets vrijkomt ga ik daar wonen'. Misschien komt eerdaags wat ruimte vrij

door afvallers. Kwestie van je oor goed te luisteren leggen. Jan is van plan om aan waterpolo te gaan doen. Nu nog niet, want hij kan momenteel nog niet goed beoordelen hoeveel tijd hij voor z'n studie nodig zal hebben.

Hetzelfde antwoord geeft Miguel Venendaal, geboren op 1e Kerstdag 1961, uit Ruurlo. Hij heeft hard moeten hollen om in Groningen, waar hij op 9 september medicijnen is gaan studeren, de trein naar Den Haag te halen. De colleges waren om 12 uur afgelopen. Samen met z'n ouders zit hij nu in de Haagse kantine. Miguel is de zoon van 1e stuurman N. Venendaal. Voorlopig heeft hij een 6-jarige basisopleiding als huisarts voor de boeg. Daarna wil hij zich gaan

specialiseren. Het liefst als chirurg. 'Ik zit nu met drie kameraden van het VWO in Groningen. Erg prettig om er gelijk met bekenden aan te komen'. Miguel woont met nog 22 anderen in een studentenhuis, maar hoopt binnen niet al te lange tijd een flatje toegewezen te krijgen. Hij staat er al geruime tijd voor ingeschreven.

Op de vraag wat waarschijnlijk de doorslag gegeven heeft bij de selectiecommissie om de beurs toe te kennen, geeft hij na even nadenken hetzelfde antwoord als Gerhard Bouma en Jan de Goede. 'Ik zou het echt niet weten. Het gesprek verliep vlot, maar waarom de beslissing in mijn voordeel uitviel? Ik heb geen idee'.

## MET DE 'FOSSARUS' NAAR DE ETNA

Wachtend om voor de kant te gaan in Milazzo kregen we op 23 september 1980 mooi de gelegenheid om een excursie naar de Etna, de grootste vulkaan van Europa, te organiseren. Om twaalf uur vertrokken we met een bootje naar de wal en na het inslaan van enige filmrolletjes, gingen we om één uur met de bus verder, richting Etna.

Onze gids, een jonge Italiaan die gebroken Engels sprak, ging gelijk vlot van start met het geven van enkele bijzonderheden over de plaatsen die wij op onze reis zouden passeren. Er stond ons een lange rit te wachten, ruim 2,5 uur voor de boeg; vooral het laatste stuk bleek zeer smal en bochtig.

Aangekomen bij onze eerste stopplaats was er gelegenheid om souvenirs te kopen en enige drank te nuttigen, wat na die rit in overvloed werd gedaan. Hierna werd er van bus verwisseld om de rit, de steile Etna op, voort te zetten. In twee kleine busjeeps tot de volgende tussenpost, om daar weer over te stappen in een andere, grotere busjeep voor de laatste ruk naar ons reisdoel. Hier kon men winterkleding huren, maar op de koude waren wij reeds voorbereid. Die kleding bleek later ook wel noodzakelijk op de 3300 meter hoge Etna. Na de laatste stop moesten we nog een stuk van 200 à 300 m te voet afleggen. Dit was dus het zwaarste deel van de reis, ook al omdat dit over korrelige lava en door zwavel- en gasdampen ging. Uiteindelijk werden we toch nog teleurgesteld, daar we de kratermond niet konden (mochten) bereiken i.v.m. eventuele erupties. Onze geologische gids ging driftig tekeer met een hamer, wat ons exceptionele stukken lava opleverde.

Dirk Ploegers moest zo nodig een steen over de rand van een uitgewerkte krater gooien, wat hem even later dezelfde steen opleverde, welke door een boos ogende Nieuw-Zeelander werd teruggegooid.

Enkele mensen vroegen aan de gids of het mogelijk was om een stuk papier zo in de hete lava te laten ontbranden. De gids gaf hierop een positief antwoord, maar de lava bleek reeds te ver te zijn afgekoeld.



Verlag: O. A. Looijen en J. H. van Zanden

Foto's: Arie Douma

Door de hevige rook- en dampontwikkeling konden we elkaar op sommige plaatsen nauwelijks zien, hier was het dan ook zeer warm.

Na ruim een uur boven te zijn geweest gingen we weer per bus het steile pad naar beneden, waar we nog enkele uitgewerkte zijtakken van de hoofdkrater bezochten, die toch ook nog een mooie aanblik gaven. Ook hier ging de gids met zijn hamer tekeer, wat nu enkele zwavelhoudende stenen opleverde. Hier was wederom gelegenheid tot het kopen van souvenirs en drank. Daarna aanvaardden wij de reis terug naar de 'Fossarus'. Onderweg werd nog afgesproken om samen te gaan eten, doch dit voorstel werd later door tijdgebrek verworpen. 's Avonds om tien uur arriveerden wij wederom in het ons reeds vertrouwde Milazzo. Hier ging ieder zijns weegs, waarna wij weer om elf uur naar het schip zouden gaan, ware het niet dat het gezag en de baas nog heerlijk hun maaltijd zaten te nuttigen, waardoor de tweede stuurman hen op het matje moest roepen om toch maar op tijd te komen voor het vertrek van het bootje. . . Half twaalf lag iedereen moe doch tevreden in zijn kooi.





# MAG IK EEN LOODS?

'Mijn werk begint al als ik 's avonds de hond uitlaat. Je kijkt naar de lucht. Hoe zou het weer morgen zijn?' t Zou morgenochtend wel eens potdicht van mist kunnen zitten. Kunnen die twee grote containerschepen er niet uit'.

We bevinden ons in de loodspost Pernis en één van de bijna 160 havenloodsen die in het Rotterdamse havengebied werkzaam zijn, zit tegenover ons. Buiten hangt nog wat nevel boven het water van de Nieuwe Maas. Onderweg hierheen was het zicht erg slecht. Vreemd eigenlijk dat het op deze plaats, midden tussen de raffinaderijen en chemische industriën, een stuk helderder is. 'Dat heeft waarschijnlijk te maken met de het afvoergassen uit de ons omringende schoorstenen. 't Geeft minder kans op mistvorming', antwoordde de loods toen we er naar vroegen. En de senior-havenloods die hier al vele jaren werkzaam is zal het wel weten. Samen met z'n collega's heeft hij als dagelijkse taak het in-en uit de haven brengen van zeeschepen. Als vaste standplaats Pernis, aan het eind van de Petroleumweg. Als behuizing een architectonisch niet bepaald fraai ogend, rechthoekig gebouwtje, waar een ijzeren trap aan de buitenkant naar het verblijf van de loodsen op de eerste verdieping leidt. Het bouwsel doet op het eerste gezicht een beetje aan een scheepsbrug denken. Om in stijl te blijven. . .

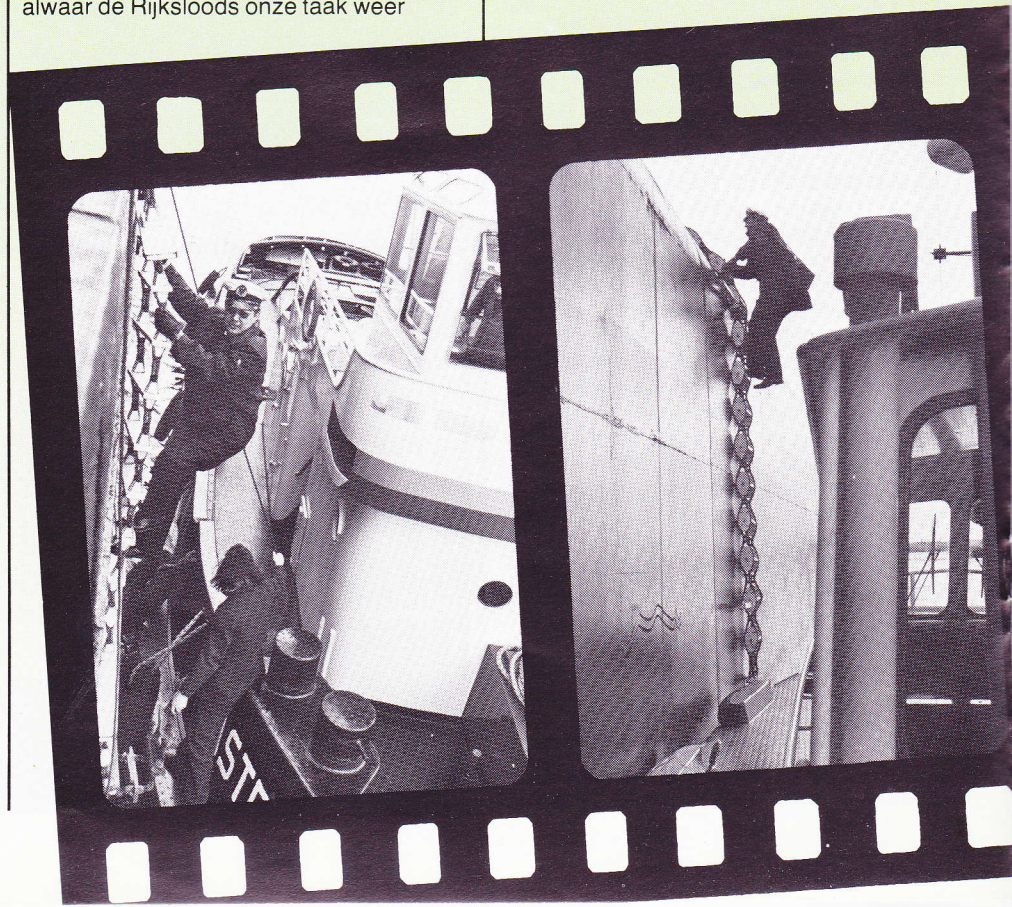
## EEN DRUKKE POST

Binnen het 'rayon' van Post Pernis vallen de 1e en de 2e Petroleumhaven (met de terreinen van Shell Nederland Raffinaderij en Shell Nederland Chemie er omheen gegroepeerd), de Eemhaven met z'n container terminals, de Schiedamse havens en nog een paar andere havens en haventjes. Een drukke post. Maar niet de drukste in het Rotterdamse havengebied. Nee, dat is Post Merwehaven. Daar zijn dan ook heel wat meer loodsen gestationeerd. Er bestaan plannen om de beide posten Pernis en Merwehaven te combineren in een nieuw te bouwen post op de kop van de Eemhaven. De zeevaart verplaatst zich meer en meer in Westelijke richting. Uitbreiding van terreinen, gelegen aan stadshavenwater, is nagenoeg onmogelijk door gebrek aan ruimte. Behalve de twee genoemde posten is er nog de kleine Post Botlek en de in de laatste jaren sterk gegroeide Post Europoort. In 1976 gestart met 5 loodsen en nu al met een sterkte van 32 man.

## MIST

Ondanks de nog aanwezige mistflarden varen er veel schepen voorbij de post. Inkomend en uitgaand. Opvallend veel 'feeders'. Dat zijn relatief kleine schepen die ingezet zijn voor het vervoer van containers binnen het continent. Er rolt weer een strook tekst uit het in de hoek van het vertrek opgestelde telexapparaat. Twee vertrekkers uit het gebied ressorterend onder Post Pernis. De melding komt tijdig door. Een uur vantevoren. Direct achter de gegevens van deze twee schepen volgt op de telexstrook een opgave van het aantal meters zicht op verschillende plaatsen op de rivier. 't Valt mee. Hier 1500 meter, daar 1000 meter, verderop weer 1500. 'Mist is het slechtste wat je kunt hebben', zegt de loods. 'Onze taak is om het schip op de rivier over te nemen van de Rijksloods en veilig naar de aangewezen ligplaats in de haven te brengen. En vervolgens na het lossen, laden of repareren weer terug naar de rivier, alwaar de Rijksloods onze taak weer

overneemt'. Het manoeuvreren in de drukke havenbekkens met een groot schip is geen sinecure. Het is teamwork in optima forma. De loods vertrouwt daarbij volledig op het vakmanschap van het personeel op het schip zelf en op de assisterende sleepboten. Er moet worden afgemeerd op plaatsen waarvan vele mensen, bij het zien van de beschikbare ruimte, zich vertwijfeld zullen afvragen of een schip van die afmetingen er wel tussen kan komen. Soms is de plaats inderdaad niet toereikend en moet een ander schip worden verhaald. De loods gaat verder: 'Tijdens de vaart bij mist op de rivier geven de walradarstations aanwijzingen aan de schepen, maar eenmaal in de haven valt deze mogelijkheid weg. Je moet daar zelf visueel contact met de omgeving kunnen blijven houden. Een absolute noodzaak. En als je in de haven geen hand voor ogen kunt zien heeft het geen zin de schepen van zee uit op te laten varen. Ze moeten in dat geval buitengaats blijven tot het zicht verbeterd'. In het







Europoort-gebied daarentegen is mist niet de grootste boosdoener, zo hoorden we later op de Post Europoort. Uiteraard kan de aanwezigheid van mist daar ook problemen geven maar dit pal aan zee grenzende gebied is veel meer overgeleverd aan de grillen van de wind.

## OPLEIDING

De havenloods waar we mee praten is een ervaren man. Voordat hij bij de Rotterdamse Havenloodsdienst kwam had hij ruim 20 jaar ervaring als stuurman bij de koopvaardij. Een eis om toegelaten te worden tot het korps havenloodsen is het in het bezit hebben van het diploma stuurman GHV met minimaal 1 jaar vaartijd in die rang. De gemiddelde leeftijd bij toetreding is 34 jaar. Eerst volgt de nieuw indienst getreden loods een opleiding van 3 maanden, waarna een

examen moet worden afgelegd. De opleiding vindt niet op de schoolbanken plaats, maar aan boord van de te beloodsen schepen. Hij gaat met een ervaren havenloods mee. Na wat proefreizen mag de loods zelfstandig dienst gaan doen op schepen tot 85 meter lengte. Daarna op schepen tot 100 meter, vervolgens 125 m, 145, 160, en verder, tot een lengte van meer dan 300 meter. Trapsgewijs. Alle perioden bij elkaar ongeveer vijf jaar.

## VRIJ VAREN

Doordat vele schepen om een havenloods hebben verzocht (de melding komt een uur van tevoren binnen) vragen we of het maar niet beter is het gesprek later, op een rustiger tijdstip voort te zetten. De loods is, ook tijdens het heen en weer lopen van collega's rustig door blijven praten. 'Nee, we kunnen nog wel even blijven zitten. Een collega is zo vriendelijk geweest om me vrij te varen'. 'Vrij varen, wat houdt dat precies in?' 'Met andere woorden, een collega havenloods neemt de eigenlijk voor mij bestemde reis waar. In voorkomende gevallen is het een normale zaak dat we dit voor elkaar doen'. Aan een van de wanden in het vertrek hangt een dienstrooster. Daarop staan de nummers 1 tot en met 5, met achter elk nummer een naam. Steeds lopen loodsen naar het bordje om hun nummer te verhangen. Daarmede geven ze aan dat ze naar dat of dat schip zijn of zojuist zijn terruggekeerd van een reis.

## GEEN LOODSPLICHT

Een dag later namen we een kijkje in de loodspost Europoort. Wat een verschil met Pernis! Erg afgelegen maar met een wijds uitzicht over immense watervlakten en zandwoestijnen. De industrie neemt steeds meer het bezit van het gebied. Eerstdaags zal hier worden begonnen met de aanleg van de nieuwe aanvoerhaven voor LPG. Het is een door BP en Shell gezamenlijk opgezette onderneming. In verband met de vestiging hiervan zal het huidige loodsstation Europoort (voor de zoveelste keer) worden verplaatst. Onderweg naar Europoort zagen we een schip de

Waterweg opvaren. De rood-witte loodsvlag aan de radarmast ten teken dat er een loods aan boord was. Er bestaat geen loodsplicht, een paar uitzonderingen daargelaten. Zo worden zeeschepen boven 475 brutoregister ton uitsluitend met loodshulp in de petroleumhavens toegelaten. Onzorgvuldige navigatie of het niet op de hoogte zijn van plaatselijke omstandigheden zou anders een te groot risico voor de veiligheid inhouden. De aanvraag om loodsassistentie wordt door de agent schriftelijk ingediend bij de Kapiteinskamer in het Haven Coördinatiecentrum. Van daaruit gaat het verzoek op de telex 'ringlijn'. Alle instanties, diensten en bedrijven die te maken hebben met de scheepsbewegingen in de Rotterdamse haven beschikken over een aansluiting op die lijn. Een ieder pikt het zijne uit de meldingen op. Op deze wijze worden ook de vier loodsposten van informatie voorzien. Bij het binnenlopen van een schip gaat eerst de rijksloods aan boord. Zijn werk wordt op het laatste stuk overgenomen door de havenloods. 'Twee verschillende loodsen op één route, vindt men dat aan boord niet een beetje vreemde situatie?' De loods: 'In het geheel niet. Dergelijke situaties zijn er meer. Trouwens een en dezelfde loods voor de gehele reis vanuit zee tot en met het afmeren is niet aan te bevelen. Het zou bijzonder moeilijk zijn voor één man om het tracé, soms vele tientallen kilometers lang, goed te kennen. Eigenlijk zou in het Europoortgebied de rijksloods de schepen tot aan de insteekhavens moeten brengen en zijn werkzaamheden al daar over moeten dragen aan de havenloods. In de praktijk werkte dit niet goed. Indertijd zijn afspraken gemaakt, dat de havenloods al veel eerder in actie komt. Hij kan de snelheid en de positie van het schip afstemmen op de uit te voeren afmeer manoeuvres. In Pernis hoorden we dat het nog voorkomt dat er drie verschillende loodsen op één schip zijn. Bij een verhalend schip uit een Vlaardingse haven naar, laten we zeggen de 2e Petroleumhaven komen achtereenvolgens de havenloods van Vlaardingen (deze plaats heeft nog een eigen havenloods dienst zoals Schiedam ook enige jaren geleden), de rijksloods en





► tenslotte de Rotterdamse havenloods in aktie. En dat op een afstand van slechts enkele kilometers. . . Mettertijd zal aan dergelijke situaties een eind komen. Het streven is om in 1984 of 1985 een nieuw verkeersbegeleidend systeem in werking te stellen. Een groot project, waar nog druk aan wordt gewerkt. Tegen die tijd zullen wij de lezers over dit systeem nader informeren.

## PRIMUS INTER PARES

De Rotterdamse loodsen zijn gemeenteambtenaren. Zij zijn in dienst van de Gemeente. Zij ressorteren, samen met de Havendienst, onder de zogenoemde 'natte dienst' van het Havenbedrijf. De tegenhanger is de 'droge dienst' met onder meer de economische afdelingen, afdeling beheer en uitgifte haventerreinen. De havenloodsen kiezen zelf hun chef. En zoiets is toch wel uniek te noemen. Ons werd verteld dat deze dienst, waar een ieder dezelfde opleiding heeft gehad, zich bijzonder leent voor een dergelijk experiment. Want een experiment is het nog. De 'primus inter parés' is ruim een jaar geleden gekozen uit de groep senior-loods kandidaten. Na twee jaar in deze cheffunctie werkzaam te zijn geweest kan hij nog voor een volgende periode van twee jaar worden herkozen. Daarna moet een ander zijn plaats gaan innemen.

Alle loodsen zijn lid van de Vereniging van Rotterdamse Havenloodsen. De Vereniging hoopt volgend jaar haar 25-jarig bestaan te vieren. Zij behartigt de belangen van de loodsen. Maar geen vakbondsangelegenheden. Die worden in de Dienstcommissie besproken en eventueel verder aanhangig gemaakt. De Vereniging is lid van de EMPA (European Maritime Pilots Association) en die is vervolgens vertegenwoordigd in de IMPA (International Maritime, enz.) De IMPA heeft ingang in een van de VN commissies, de welbekende IMCO. Veel verbeteringen kunnen op die manier worden bewerkstelligd. Een goed voorbeeld in dit verband is de internationaal aanvaarde eisen waaraan de loodsladders aan boord van de schepen moeten voldoen. Een levensbelang voor een loods!

De loodsdienst is een boeiend bedrijf. Deze bestaat al heel lang. Vele eeuwen. In het jaar 1580 wordt in de annalen van de Rotterdamse gemeentearchieven al gesproken over het verlenen van loodsdiensten. Het zou te ver voeren in dit artikel het ontstaan en de verdere evolutie ervan te beschrijven. Zij die er meer van willen weten verwijzen we naar het dit jaar verschenen boek 'Van Leitsagher tot Loods'. Schrijver van het boek is de Rotterdamse havenloods A.M. Overwater. Met z'n 25-jarige ervaring een expert op dit gebied. Het boek maakt deel uit van een reeks van de Stichting Historische Publicaties Roterodanum te Rotterdam.

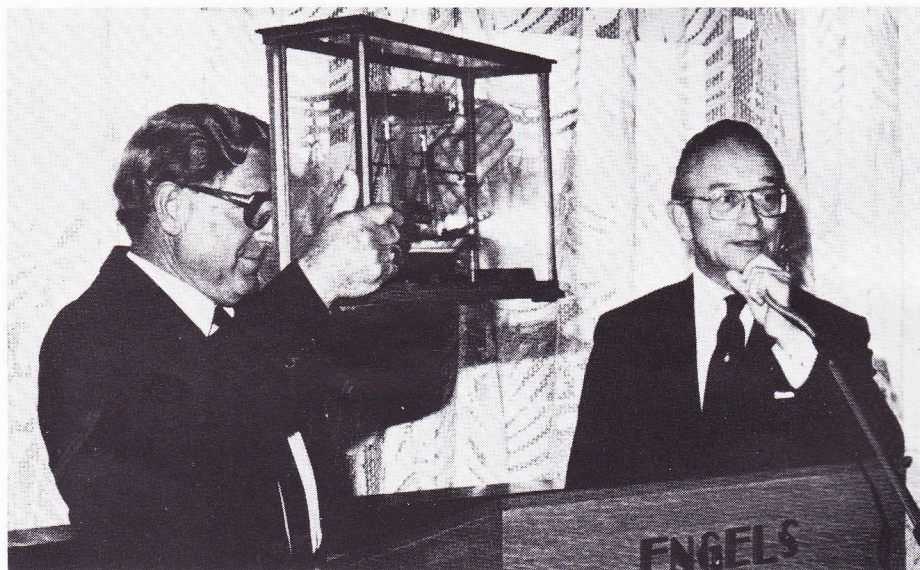
Foto's: Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam

# CNOOKS 30 jaar

...en zijn oudste  
lid van 90 jaar!

**Ze wordt wel eens spottend de 'Oud-Roest-Club' genoemd, maar vergis je niet. De leeftijden van de leden mogen dan variëren van tegen de vijftig tot in de negentig, de Club van Nederlandse Oud-gezagvoerders en Oud-hoofdwerktuigkundigen der Koninklijke/Shell staat nog midden in het bedrijfsgebeuren. Elke ontwikkeling wordt nauwlettend gevolgd door de leden. Geen wonder als je heel je werkzaam leven op of voor de vloot hebt doorgebracht.**

Het zesde lustrum van de CNOOKS werd gevierd op zaterdag 3 oktober jl., met een reünie – met diner – in de zalen van Restaurant Engels in Rotterdam. En dat zo ongeveer de grootste zalen waren besproken, was maar goed ook, want de leden kwamen massaal – vanuit alle hoeken van het land – naar Rotterdam. Twee verlofgangers van de vloot, gezagvoerder Hibma en hoofdwerktuigkundige Almsa met hun echtgenoten, waren genood om de varende vloot te vertegenwoordigen. En omdat het om een lustrumviering ging, had het bestuur ook de Directie alsmede enkele andere kantoorfunctionarissen uitgenodigd. Voorzitter Den Bakker gaf in een korte toespraak weer hoe de CNOOKS in die 30 jaar is gegroeid, van 77 leden in 1950 naar 320 nu. Van de Marine Co-ordinator, Tookey, was er een telegram met de beste wensen bij het bereiken van deze mijlpaal, terwijl enkele leden van The Shell Fleet Retired





Staff Assn acte de présence gaven. Den Bakker: 'En wie denkt, dat het altijd dezelfde oude, sterke verhalen zijn, die zit er naast. Er zijn weer heel wat nieuwe, relatief jonge leden bijgekomen, dus we kunnen weer vooruit'.

## Verjonging \*\*\*\*\*

Goed merkbaar was, dat juist de laatste jaren heel wat collega's zijn gepensioneerd. Veel nieuwe gezichten, met als 'jongste' toch wel oud-gezagvoerder De Regt. Ook de kersvers gepensioneerde Van Leeuwen van de sectie DFP/1 was, nu niet als gast maar als lid, onder de lustrumvierders. Onze directeur meldde in een toespraak de komende bouw van twee smeerolieschepen op een Nederlandse werf, bestemd voor onze vloot, die onder Nederlandse vlag komen te varen, met een Nederlandse bemanning, hetgeen een applaus ontlokte. Van Heeswijk: 'En als we dan in de krant lezen, dat de bouw van die schepen weer werk oplevert voor 900 manjaren, laten we dan niet vergeten, dat in de komende 20 jaar op zee die schepen ook weer 900 manjaren werk betekenen'.

Als erkentelijkheid voor de hulp die de Directie in de afgelopen 30 jaar aan de CNOOKS heeft getoond, kreeg onze directeur een fraai scheepsmodel aangeboden.

Dat de CNOOKS ex-collega's van alle leeftijden telt, is op de jongste reünie wel duidelijk bewezen. We troffen er ook het oudste CNOOKS-lid, gepensioneerd 'hoofdmachinist' Kraayenga uit Haren bij Groningen. Bij het verschijnen van dit nummer heeft hij net z'n verjaardag gevierd, zijn 90e!

## Sedert 1946 \*\*\*\*\*

Anne Derk Kraayenga, tijdens z'n vlootdienst bij de Curacaosche Scheepvaart Maatschappij bijgenaamd 'ouwe kraai' zoals hij ons zelf toefluistert, is al van 1946 af gepensioneerd. Zijn 'Akte van Verbintenis' is ondertekend op 14 juli 1924. Het is door de oorlogsomstandigheden dat zijn pensionering pas in 1946 viel, anders was hij al aan het begin van de veertiger jaren afgezwaaid.

De lijst van schepen in zijn form. no. 621, ook wel genaamd zijn 'staat van dienst', vermeldt scheepsnamen die alleen nog bij oudgedienden aanslaan: de 'Manuela', 'Neptunus', 'Atlas', 'Julieta', 'President Bolivar', 'Casandra', 'Martica', 'Paula', en ga zo maar door. Hij kon in 1924 als 2e machinist in dienst treden (gage f 276 per maand en elk jaar een verhoging van f 12 tot - in die rang - het maximum van f 300), omdat hij al een aantal jaren bij de Rotterdamsche Lloyd erop had zitten. Na de machinistenschool in Groningen te hebben gevolgd, een jaar praktijk aan de wal en o.m. twee jaar militaire dienst bij 't paardevolk hoewel er voor de marine was aangevraagd, stapte hij namelijk in september 1913 - U leest het goed 'dertien' - als 5e aan boord van de 'Merauke' van de Lloyd (voor f 25 in de maand en f 15 drankgeld). Doorliep in de oorlogsjaren (de Eerste Wereldoorlog wel

te verstaan) de rangen van 4 en 3e en verliet de Lloyd-dienst in 1920. Wel met een onderbreking, na in 1916 te zijn getorpedeerd en zijn schip, de 'Palembang', in 7 minuten te hebben zien ondergaan, van twee jaar als gemobiliseerd korporaal. Een hard bestaan, zo verzekert hij ons, want de soldij bedroeg f 2,45 per week en de nu gebruikelijke aanvulling van de werkgever bij militaire dienst, was er niet bij. Van 1920 tot 1924 was het knokken om werk te krijgen, dan hier dan daar kwam hij aan de slag. Maar in 1924 werd het in vaste dienst bij de CSM. Een contract van minimaal 2 jaar uit in de West (met 3 maanden verlof), maar liever 3 jaar, want dan kreeg je 6 maanden verlof.

## Vissen en fietsen \*\*\*\*\*

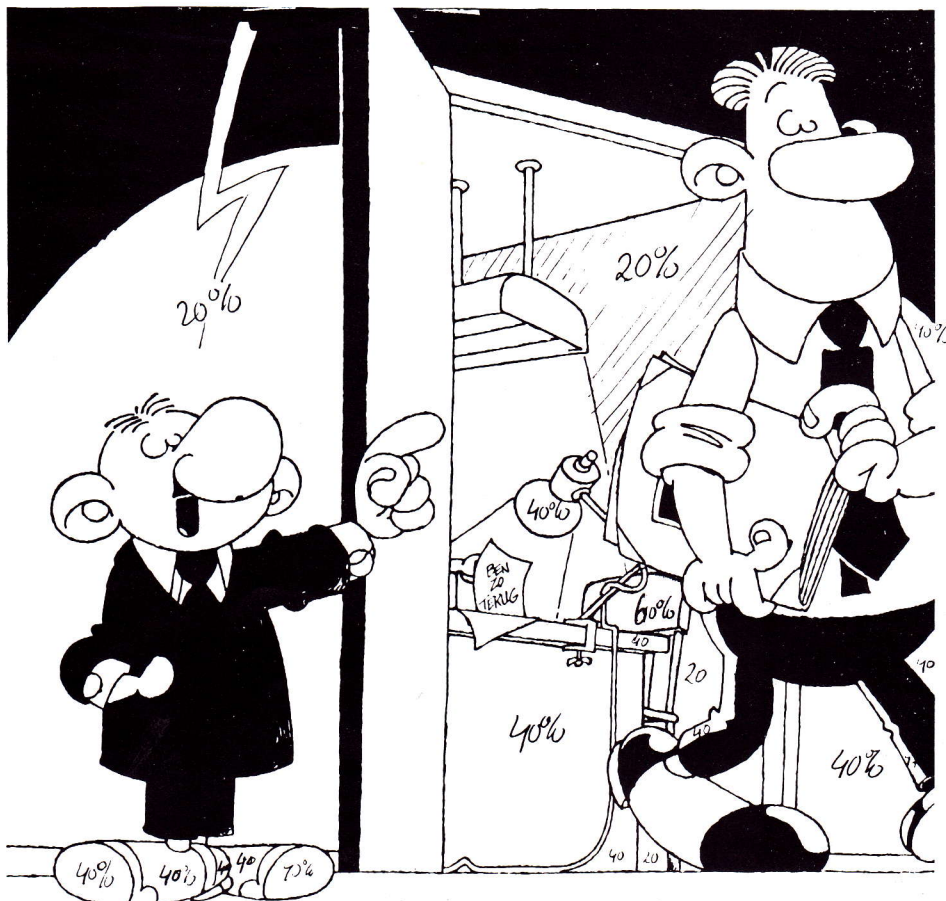
Die tijd ligt nu ver achter hem, hij is al 34 jaar 'met pensioen'. Geniet er nog steeds van, gaat veel vissen, vaak fietsen (ook 's winters) en heeft het met allerlei taken thuis nog druk genoeg.

Als je hem vraagt of hij het nog eens over zou willen doen, zegt hij volmondig 'nee'. Het was, vooral in het begin van zijn carrière, hard sappelen. Door de korte trajecten in de zgn. Lake trade had je nooit rust. Maatschappij-voorzieningen in de West waren er in de beginjaren niet. Nee hoor, liever was hij gaan studeren. Het was uit armoede, dat hij in 1924 het zeegat weer uitvoer. Niet dat het zeemansbestaan op zichzelf hem niet beviel, oh nee, maar alle zorgen, het alleen zijn na 1934, toen zijn vrouw wel naar Nederland moest omdat er in die jaren in Curacao geen gelegenheid was voor de kinderen om te studeren. Zijn acht jaar achtereen uit zijn als gevolg van de oorlogsomstandigheden in 1940, dat



gaat je niet in je kouwe kleren zitten. Zoals hij zelf zegt, hij heeft nog 'gezwijnd' in die jaren, zag menig schip ten onder gaan, maar bleef zelf gespaard. Maar vergeten doe je het niet, ook niet al kan je nu zo lang van je pensioen genieten.

Sedert 1956 woont hij in Haren. Kent er alle mooie paden en goeie visstekkie. Daar geniet hij nog dagelijks van, de 90-jarige Kraayenga. En hij hoopt het nog geruime tijd vol te houden ook.





# SCHOON SCHIP



## Pomp-schakelaar

Draait bij U thuis de waterpomp van de centrale verwarmingsinstallatie onafgebroken door? Dan bent U bezig geld en elektriciteit te verspillen. Waarmee U overigens niet alleen staat, want dit geldt voor vele Nederlandse gezinnen. De meeste gebruikers van een c.v.-installatie laten gemakshalve de waterpomp het gehele jaar door draaien. Dat kost onnodig veel energie. Niet alleen in het zomerseizoen, maar ook in de winter, als de pomp draait op momenten dat het niet nodig is. Het energieverbruik van de c.v.-pomp kan drastisch worden verminderd door het monteren van een automatische pompschakelaar. Een dergelijk apparaat laat in de zomer elke 48 uur de pomp een kwartier draaien en vastzitten te voorkomen en zorgt er in het stookseizoen voor dat het water niet langer wordt rondgepompt dan noodzakelijk is. Het resultaat hiervan is een besparing op elektriciteit tot zo'n 400 kWh per jaar – een bedrag van tachtig tot honderd gulden. Dat is al meer dan de prijs (ca. f 75) van de bij dit bericht afgebeelde 'Digipex 80' pompschakelaar. Dit apparaat, dat door iedereen eenvoudig gemonteerd kan worden, zal

waarschijnlijk vanaf begin december verkrijgbaar zijn in de personeelswinkels. De genoemde prijs, waarvoor het daar aangeboden zal worden, ligt ongeveer f 45 lager dan de normale winkelprijs.

## Slang van 4 meter

Het ontbreken van overrooster en de slikbak in een mudbox van een ladingleiding kan aanzienlijke gevolgen hebben.

Dit bleek onlangs weer eens op de 'Vitrea', waar moeilijkheden ondervonden werden met de tankafsluiter van BB 8, waardoor deze tank zelfs op een geladen reis slechts gedeeltelijk beladen kon worden. Het bij de eerst mogelijke gelegenheid ingestelde onderzoek en de daarop volgende actie bracht na enige uren zwoegen een stuk binnenwerk van een ladingslang naar boven van ruim 4 meter lengte. Voor 'insiders' spreekt bijstaande foto boekdelen. Bij het daarna ter openen van de bovenbedoelde mudboxen bleken deze inderdaad leeg te zijn en de ontbrekende onderdelen werden na enig zoeken in een bergplaats aangetroffen.

## Haai

De haai die de Indonesische Deonepszingel aan de 'Onoba' ving, heeft een staartje gekregen. Voor de visser wel te verstaan. Zoals men door gebruik van het schip druk gevestigd door de opvarenden. In plaats van de dunne nylonlijn aan de reling vast te maken, had de visser 'm om een vinger gewonden. 'Beet', zal hij wel op een bepaald moment hebben geroepen. Maar dat dacht de haai ook die in het aas beet. Zo snel mogelijk ging het beest er

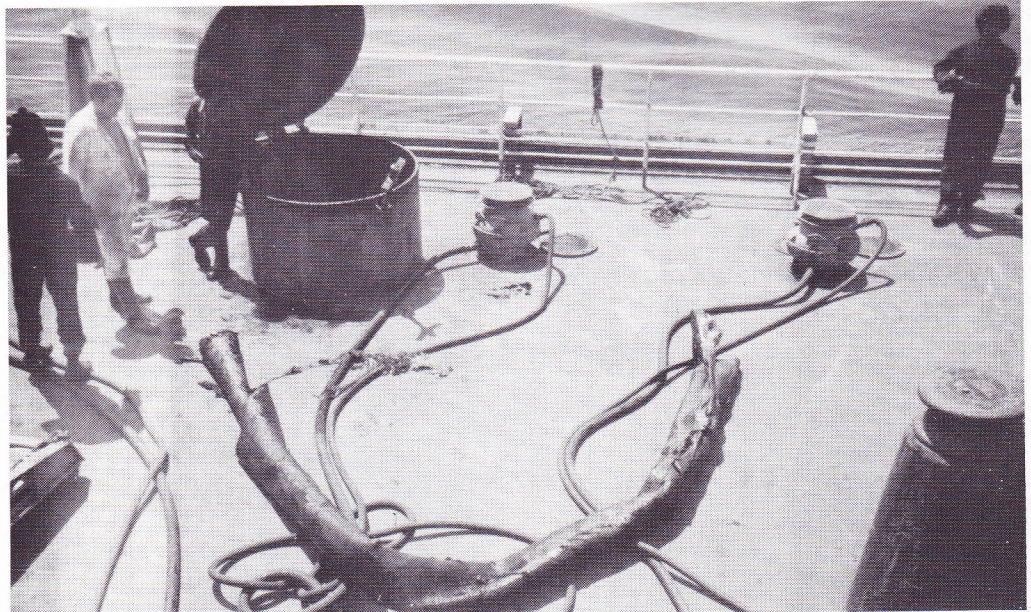
vandora, waarbij de nylonlijn een deel van de vingertop van de onfortuinlijke visser afsneed. Het betekende voor hem vier dagen ziekenhuis en een geschonden vinger.

## Vier achtjes

In ons oktober-nummer stond op pagina 13 in de rubriek 'Het weten waard' het telefoonnummer van het Sport- en Recreatiecentrum 'De Boo' aan de Beekweg 14 in Schoonebeek niet goed vermeld. Het tengetal was correct: 05243 maar het abonnenummer moet zijn 8888 (in plaats van 888). Het toestelnummer is 349.

## Wapen Hr. Ms. 'Overijssel'

Zoals velen zich nog wel kunnen herinneren heeft de Noordse deel van het Continentaal Plat een ongeluk plaats met het Noorse hotelplatform 'Alexander Kjelland'. Tijdens zwaar weer kapseide het platform, waarbij een groot aantal mensenlevens te betreuren viel. Bij het ontvangen van de eerste noodsignalen is de 'Zafra' terstond naar de opgegeven





# SCHOON SCHIP



positie opgestoomd, waarbij het schip de coördinatie van de reddingacties op zich nam. Later werd deze overgenomen door het inmiddels gearriveerde Hr. Ms. 'Overijssel' van de Koninklijke Marine. Tijdens de dagen die volgden was er een hechte samenwerking tussen de zoekende schepen, waarbij het de commandant en de officieren van Hr. Ms. 'Overijssel' bijzonder opviel hoe professioneel de aanpak van zaken aan boord van de 'Zafra' was. Op het Marineschip stelde men het zeer op prijs eens nader kennis te maken met de opvarenden van de 'Zafra'. Dit ging in de vorm van een uitnodiging, een poosje later, voor een rijstmaaltijd aan boord van Hr. Ms. 'Overijssel', liggende in Den Helder. Een drietal officieren van de 'Zafra', inmiddels met verlof, was in de gelegenheid om namens gezagvoerder J. B. P. Imming naar Den Helder te gaan. Het waren 1e stuurman S. Bos, 2e stuurman J. Engelbrecht en 3e stuurman M. Kuyt. Als blijk van grote waardering werd hen daar het wapen, in hout, van Hr. Ms. 'Overijssel'

overhandigd. Besloten werd om dit aandenken een plaats aan boord van de 'Zafra' te geven. De huidige gezagvoerder is verzocht hiervoor een geschikt plekje uit te zoeken.



## Erehaag

Een ouderwetse, maar alomteweerdere erehaag van het zeekadetcorps gaf extra accent aan de komst van H.K.H. Prinses Margriet op het Binnenhof in Den Haag op 18 september jl. Als voorzitter van de Koninklijke Nederlandse Reders-Vereniging was het onze directeur die haar begeleidde naar de Ridderzaal, waar aan een aantal gasten van Nederlandse reders een diner werd aangeboden ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van de K.N.R.V.

## Het heeft geholpen

In het juni-nummer van dit blad brachten we een artikel, met als titel 'Waarom komen ze niet'. Een noodkreet van Ineke van Steen van de sectie Calculations (DFF/3). Waar blijven de forms 63 en de Checklists Owners Port Account (form 18A)? Documenten die ze bij haar werk dringend nodig

heeft. Krijgt ze ze niet toegezonden, dan staat haar veel zoek- en schrijfwerk te wachten. Eigenlijk onnodig. Maar het heeft geholpen... Iedere dag rollen er wel een of meerdere formulieren in Ineke's postbakje. Soms staat er zelfs een handgeschreven groet onderaan het formulier. 'Erg leuk', zegt ze zelf. 'Laatst sprak me op kantoor nog een stuurman aan. Ik kende hem niet, maar hij herkende me terstond van de foto bij het artikel'. 'U bent de dame van de Port Check lijsten', zei hij. Wel een bewijs, dat het artikel aandachtig is gelezen. En nu maar afwachten of iedereen zich aan de goede voornemens blijft houden.

## Gelezen

In een recent commando-overdrachtrapport lezen wij onder de kop 'Magnetisch kompas' het volgende: Kompasfouten bleven klein totdat op een mooie morgen een Chinees met beide 'D' correctors onder de arm de trap af kwam ten einde deze beter te kunnen conserveren.



## Gehuwd:

18.9: J. van Dalen, 5e wtk, met mw. C. Visser  
04.9: M. C. Kalkman, 2e stm, met mw. L. Overduin

## Geboren

28.9: Inge, dochter van P. J. T. Knappstein, 3e stm en mw. A. F. Knappstein-de Vreeden  
22.9: Martine, dochter van J. Teertstra, 3e stm, en mw. F. C. E. Teertstra-Eenkhoorn  
03.10: Enif, dochter van L. H. Stevens, 2e stm, en mw. M. Stevens-Wouters  
06.10: Edwin, zoon van J. G. van Werd, 2e wtk, en mw. F. W. van Werd-Stuy  
10.10: Dagna Kristina, dochter van H. H. van Dijk, 2e stm, en mw. J. van Dijk-van Dijk

## Overleden

05.10: P. J. F. de Beus, gezagv.

## Aflossingen

*gezagv.:* J. van der Zouwen, L. van der Valk, A. J. de Ronde, C. P. Schoenmakers, R. Knol, K. Poort van Ingen, H. A. Kuling, P. B. Hibma, H. van Slegtenhorst, J. de Jager, H. K. Paauw, H. Unger;  
*1e stl.:* J. Boonstra, P. J. Muntjewerf, C. P. C. van Goethem, A. L. M. van Dun, J. F. Casimiri, R. van Westendorp, C. R. Groen, J. A. van Kesteren;  
*2e stl.:* J. J. Smit, H. A. van der Want, J. W. H. B. ter Braak, J. Kistemaker, H. J. Lenstra, A. B. Tuyl, J. A. P. Donks;  
*3e stl.:* A. E. R. van de Griend, K. Cramer, H. Rijpkema, A. A. Schmidt, C. J. M. Roels, R. C. M. Brunia, J. Kuiken;  
*4e stl.:* R. F. Portman, R. Rodenburg, J. C. Schoolenberg;  
*stag.stl.:* M. C. Schenk, H. E. Becht, R. G. Kooiman, B. E. van Unen, T. Bussink;  
*radio-off.:* F. K. van Westen, A. J. Pronk, H. E. Haalmeyer, P. J. de Man, J. H. van den Toorn, L. Toudenhoofd;  
*hfd.wtk.:* M. F. Koens, C. Pietersen, R. N. Groen, F. Bakker, J. B. van Haaster, J. F. Brangert, L. J. van Onselen;  
*2e wtk.:* J. H. S. van der Pas, A. van Rijswijk, J. H. Burger, C. Hemmer, F. J. van der Vorm;  
*3e wtk.:* P. Dekkers, J. J. Feenstra, T. J. M. H. Bakker, W. P. N. Kramer, H. Waitz, J. R. Spoelstra, P. J. W. Hoogendoorn;  
*4e wtk.:* B. L. C. Maas, W. A. den Baas, K. G. Visser, P. E. Statema, J. de Wit, P. R. Schol, J. Gijsbertsen, E. A. Rumeser, C. A. Jansen, E. M. Bosch;  
*5e wtk.:* F. C. Boer, R. M. van Sonsbeek, J. A. C. Gerretse, J. T. G. Verwey, T. van Beek, P. F. van

Gent, S. A. Dijkwel, A. W. Beunis, C. G. Haasnoot, R. G. M. Spruyt, P. Hesselink;  
*stag.wtk.:* M. J. E. van den Broek, J. van der Horst, H. E. Becht, R. G. Kooiman, P. M. Groeneveld, D. Rijk.  
*sch. voorman:* G. J. van Delft, T. H. van Vlijmen  
*sch. vakman 1:* J. H. M. Siepers, G. J. C. Dudink, Q. A. P. de Wit  
*sch. vakman 2:* W. P. L. Broers, S. D. Kuik, F. D. P. Croes, P. Maasbach, A. P. T. J. Huurman, J. P. A. Cordesius, F. Oostdijk, W. C. L. Augustus.  
*alg. sch. vakman:* H. A. ten Bensel, J. Brederveld, G. S. J. Metzelaar, J. J. Donleben, C. W. S. T. Stoffels, J. A. M. van Beurden, J. Poot.  
*sch. gezel a/w:* E. P. Kesauly, H. Geelen, G. A. Brand, H. N. Dekker, J. Hendrikx, P. J. M. van Dillen.  
*aank. sch. vakman:* F. T. M. Pisarowitz, J. P. W. Dallmeyer, B. m. Brinkman.  
*aank. sch. gezel a/w:* P. J. Janssen, R. Akkermans, J. W. Tjanaway, J. van der Berg, B. A. J. van de Swaluw, J. W. Hensen, J. M. D. Theunisse, T. W. Meeuw, D. Hensen, P. Visser.  
*hoofd voeding:* T. de Vos, C. van der Wildt, A. G. Freeth, H. Seegers, R. Bakker.  
*aank. kok:* J. A. P. M. van Gils, E. J. Eradus.

*hoofdbediende:* H. Moes, W. M. Beekman.  
*bediende:* M. Jonkman, H. H. P. van Koppen, H. M. Kok, J. A. Schuitem  
*bediende (a/d):* R. K. Boon, M. Frenay, A. Smit.  
*koksmaat:* R. B. Takke, E. J. Niermeyer.

## Tewerkstellingen en overplaatsingen

**m.s. Abida:** gezagv. J. Priest, wnd. 2e wtk. W. B. Grund; sch. vakman 2 S. H. Smits, G. A. Cornelissen;  
**m.s. Acmaea:** wnd. 1e stm. M. C. Kalkman, wnd. 3e stm. W. H. M. Schelvis; sch. vakman 2 R. T. Slump;  
**m.s. Acteon:** radio-off. C. P. Verschoor;  
**m.s. Cinulia:** wnd. 1e stm. P. A. D. Bouwman, 3e stm. G. E. H. Gerritsen, 4e stm. W. B. van der Plaats, 4e wtk. J. H. van Leuven;  
**m.s. Crania:** 4e stm. B. H. Hoitink, hfd. wtk. E. Jousma;  
**m.s. Dallia:** gezagv. m/z W. O. Kooi, 2e stm. R. van der Voort, 2e wtk. J. J. J. Ludekuse, 3e wtk. A. W. Ros, 4e wtk. K. van Zijdeveld, 5e wtk. W. L. H. Goudt; sch. vakman 1 J. de Gans hoofd voeding M. van Hagen;  
**m.s. Daphne:** wnd. 3e wtk. F. S. Koolen;  
**m.s. Diadema:** wnd. 3e wtk. J. P. de Visser, 4e wtk. J. M. G. M. van Kooten, stag. wtk. C. van der Wal, radio-off. J. J. Markus;  
**m.s. Diloma:** gezagv. A. C. Weide, 2e stm. J. C. Hilberding; sch. vakman 1 P. A. van der Hoek, sch. vakman 2 R. G. J. van der Klis; capataz E. Curras Gonzalez, man. esp. M. Docampo Rial; 2<sup>o</sup>man. E. Alvarez Soto, A. Lopez Ballesteros; mar. int. M. Amoedo Aguete, A. Bouldosa Dacosta, C. Bouzas Novas, D. Fernandez Pintos, J. Figueirido Acevedo, F. Gonzalez Rodriguez, M. L. Rodriguez Vieitez, E. Valverde Alonso, coc. A. Estevez Solino, cam. Mayo R. R. Freire Ferreira, cam. R. Lago Lago, M. Paz Curra.  
**m.s. Dione:** 4e stm. J. A. M. van Loon, 4e wtk. P. Hack, 5e wtk. R. H. J. Bos; sch. vakman 2 G. C. Wiegant;  
**m.s. Dosina:** 2e wtk. G. J. van Eyk, 5e wtk. R. J. Fortanier, R. T. M. Wilmering; jongen a.w. R. Zwart, W. J. G. Verburg, J. Hart, A. Quist, R. Rends, V. P. M. Zhurbijn, H. Oosterhof;  
**m.s. Felania:** gezagv. D. M. Mos, 4e stm. J. B. Weyland, hfd. wtk. N. C. van der Vecht, stag. wtk. C. J. Bijlveen; aank. sch. vakman J. Vriendjes, wnd. hovo R. A. van Ringelenstijn;  
**m.s. Felipes:** gezagv. P. Buisman; aank. sch. gezel a/w R. E. Curial, W. van Dijke, hoofd voeding H. Otter; sch. kok W. N. Top, hoofdbediende D. Seip.

## Onze vlootjubilaren



**M. W. B. Kitzen**  
hoofd voeding 10 jaar  
op 7.12.1980



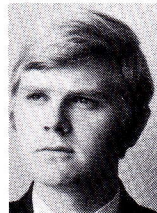
**J. H. Veen**  
hfd. wtk. 25 jaar op  
09.12.1980



**W. F. H. van der Moezel**  
hoofd voeding 25 jaar  
op 19.12.1980



**J. Bosman**  
gezagv. 25 jaar op  
27.12.80



**B. Crum**  
2e stm. 10 jaar op  
29.12.80



**J. de Jager Sr.**  
gezagv. 25 jaar op  
29.12.80



bediende A. D. Pattiiha;  
**m.s. Ficus:** 1e stm. R. P. Jager, wnd. 3e stm. G. A. H. Monkhorst; aank. sch. gezel a/w A. van Eijsden, A. J. de Gooyer, hoofd voeding J. M. Maaskant, aank. kok R. A. Snel, bediende (a/d) J. G. Koek;

**m.s. Flammulina:** gezagv. H. W. Vermaas, 2e stm. D. J. Mittelmeyer, 3e stm. R. A. S. Vermeulen, stag. stm. J. van der Wees, 3e wtk. O. Wink; aank. sch. vakman D. van Eenige;

**m.s. Fossarina:** 3e wtk. A. E. de Bruyn; alg. sch. vakman J. van der Meer, aank. sch. gezel a/w J. J. van Hulst, aank. kok G. Datema, bediende (a/d) E. P. Warnies;

**m.s. Fossarus:** alg. sch. vakman J. Tuinebreyer, B. L. Quist, aank. sch. gezel a/w J. Jager, hoofd voeding O. A. Looyen, sch. kok B. Vos, bediende (a/d) D. G. Schouten;

**m.s. Fulgur:** 3e wtk. W. I. van der Burght, 4e wtk. C. J. J. Verhart; sch. vakman 1 P. M. Hendriks, alg. sch. vakman R. W. Pieters, J. H. Oosterhof, aank. sch. gezel a/w R. Gleysteen, B. Faber;

**s.s. Kylix:** wnd. 2e stm. N. M. J. Duyen, 4e stm. F. B. A. van der Elsen, 2e wtk. J. Hensbroek, stag. wtk. P. H. van der Meulen;

**s.s. Laconica:** 4e wtk. G. R. Spijkerman, 5e wtk. R. H. Kuik, E. J. H. Visscher;

**s.s. Latia:** 1e stm. J. Priester, 3e stm. C. Groenendaal, wnd. 4e wtk. D. Struyk, stag. wtk. R. J. M. van Geel, J. W. de Vries, W. N. Leeflang;

**s.s. Latirus:** 2e stm. P. C. J. Dikkentman, radio-off. R. van den Berg, wnd. 4e wtk. A. de Vries, 5e wtk. P. F. Kremers;

**s.s. Lepton:** 1e stm. H. Bijvank, 4e stm. F. T. G. J. Mulder, hfd. wtk. J. H. Veen, 2e wtk. A. K. van 't Blik, wnd. 4e wtk. R. V. van Wieringen, stag. wtk. A. M. de Boer, radio-off. S. G. M. Reitsma; sch. voorman C. F. M. Hartman, sch. gezel a/w P. M. van der Toorn;

**s.s. Macoma:** 1e stm. W. Kalkman, 2e stm. A. Breevaart, 4e wtk. P. A. G. van der Meer, sch. voorman R. P. L. Verhoeve, sch. vakman 1 W. Kesteloo, J. P. de Landes, sch. gezel a/w H. Noordam, M. G. W. Koomen, T. C. G. J. Schuit, J. J. van der Kley; hoofdbediende F. G. Olde Wolbers, bediende M. F. Velsink, bediende (a/d) G. P. Onder de Linden; koksmaat D. S. A. de Jong;

**s.s. Marinula:** gezagv. S. Harders, 5e wtk. P. Drewes; capataz A. Puime Amarin, man. Esp. J. Alvarez Martinez; 2° man M. A. Dominguez Martinez, mar. jnt. M. Alonso Perez, M. Carballo Suppo, A. Pereira Mosquera, S. Portela Dominguez, J. Soage Avendano, J. Soage Vieitez, J. Valladar Costa, jefe de F. J. S.

Duran Barros, coc. J. R. Fernandez Gomez, cam. maydo J. J. Domeque Bailo, cam. J. Dieguez Garcia, J. A. Taboas Rana;  
**s.s. Mytilus:** stag. stm. D. Reefman, 4e wtk. C. J. J. van den Kerkhof, stag. wtk. G. J. Knop, G. J. E. G. Verhulst, radio-off. C. Kaagman;

**m.s. Niso:** gezagv. J. M. Hillen, 2e stm. L. A. H. Vader, 3e stm. D. van der Heul, hfd. wtk. J. van der Schee, radio-off. A. Boutkan; hoofd voeding J. L. Menger;

**s.s. Ondina:** gezagv. G. Arkema;  
**s.s. Onoba:** hfd. wtk. C. L. H. Stocking Korzen, 3e wtk. H. E. Daniels;

**s.s. Sepia:** 1e stm. F. Kuyt, hfd. wtk. H. L. de Koning, 3e wtk. J. G. Kuit, 5e wtk. A. H. Bimmel;

**m.s. Tagelus:** gezagv. H. G. Willemsen, 1e stm. R. van Kranen, wnd. 4e wtk. L. van der Valk;

**s.s. Viana:** gezagv. J. L. Muyskens, 4e stm. H. J. M. van der Sijp;

**s.s. Vitrea:** 3e wtk. P. D. Koudenburg, wnd. 4e wtk. H. Hoekstra; sch. vakman 1 A. Hasenbalg;

**s.s. Zafra:** gezagv. J. Bosman, 1e stm. T. H. Tromp, 4e stm. D. A. Bosman;

**Uit dienst getreden**

2e stm.: G. van Riet;  
 3e stm.: R. R. Hoep;  
 4e stm.: H. H. Vrenegoor, M. R. van der Meyden;  
 4e wtk.: A. R. Seraus;  
 5e wtk.: P. Alkema, A. M. V. Beulen, B. A. Kloosterman;  
 sch. vakman 2: G. J. Ros.

**Met Pensioen**

sch. gezel a/w: J. Karskens.  
 gezagv.: N. A. Jager;

**Overplaatsing**

1e stm.: J. C. Aartsen – Shell Tankers B.V. walorganisatie – DFF/1

**Wederom in dienst**

1e stm.: H. Wijnberg

**Aangesteld als**

hfd. wtk.: F. W. Gakes, B. Oudkerk, F. Bakker;  
 sch. kok: I. C. van Gend.

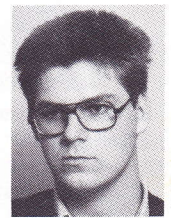
**Behaalde diploma's**

1e stm. G. H. V.-th.: D. J. Mittelmeyer;  
 3e stm. G. H. V. + 1e stm. G. H. V.-th: R. de Leur, H. J. M. van der Sijp, B. H. Hoitink, D. A. Bosman, G. Mensing;  
 3e stm. G. H. V. + 2e stm. G. H. V.-th: F. B. A. van der Elsen;  
 3e stm. G. H. V. + 'A': J. B.

Weyland;  
 'A'/B-th.: J. A. Louws, H. P. M. Wouters, M. J. E. van den Broek;  
 'A'/C-th.: P. F. Kremers, R. T. M. Wilmering, P. Drewes, T. de Graaf, P. Moll, R. H. J. Bos;  
 'A' + 3e stm. G. H. V.: B. Timmerman; J. van der Wees.



P. Moll  
5e wtk.



R. H. J. Bos  
5e wtk.



S. H. Smits  
sch. vakman 2

**Nieuw in dienst getreden vlootpersoneel**



J. van der Wees  
4e stm.



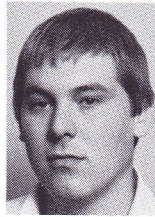
H. J. M. van der Sijp  
4e stm.



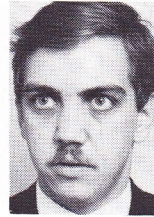
F. B. A. van der Elsen  
4e stm.



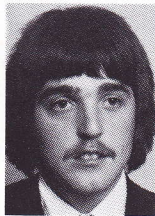
B. H. Hoitink  
4e stm.



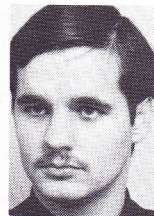
D. A. Bosman  
4e stm.



G. Mensing  
4e stm.



P. F. Kremers  
5e wtk.



R. T. M. Wilmering  
5e wtk.



P. Drewes  
5e wtk.



T. de Graaf  
5e wtk.

**WAL**

**In dienst**



M.i.v. 13-10  
J. C. Aartsen  
DFF/1 (ex ST-vloot)



M.i.v. 15-09  
I. Sonneveltdt  
DFF/1

**Interne mutatie**

M.i.v. 01-10  
A. Breevaart,  
van DFF/1 naar  
DFF/3

**Jubileum**



27-11-1980  
N. Coors  
(DFF/3) – 30 JAAR.



7-12-1980  
J. H. H. van Drooge  
(DFF/1) – 10 JAAR.



# MET PENSIOEN

**33 jaar op zee, waarvan zo'n 30 bij Shell. En dan ineens: thuis! Niet voor een paar maanden verlof, nee, voor altijd. 'Met pensioen' heet dat. Maar op 55-jarige leeftijd wil je nog wel wat doen. En niet iedereen is een zodanige hobbyist, dat hij met zijn liefhebberijen al z'n tijd kan en wil vullen. Wij spraken met ex-gezagvoerder N. A. Jager in Groningen, sedert 1 oktober officieel gepensioneerd.**

Op z'n gemak gezeten in z'n huiskamer wil kapitein Jager best wat vertellen over z'n eerste maanden thuis. Natuurlijk, zoals ook bij vele collega's als ze met verlof komen, is hij eerst begonnen z'n 'doklijst' af te werken. De lijst met klusjes die de meesten wacht en waar Jager altijd veel plezier in heeft. Want hij knutselt graag. En natuurlijk heeft hij wel degelijk hobbies, zoals fotografie of postzegels verzamelen. Maar hij is niet zo'n fanaat op die gebieden. Vindt hobbies leuk voor lange winteravonden, maar als dagbesteding, nee, dat ziet hij niet.

## Bakens verzetten

'Ik zal je vertellen, dat ik na een paar weken vakantie met het gezin, eerst m'n bakens ben gaan verzetten. Ik wil namelijk, net pas 55 jaar oud, beslist niet thuis gaan zitten. Ik wil voor de toekomst een vast patroon voor mezelf, zo'n drie à vier dagen per week een klus, waarbij ik m'n ervaring nog ten dienste kan maken. Niet om de verdiensten zelf, want die gaan toch grotendeels naar de belasting. Maar om bezig te zijn en dan bij voorkeur in de maritieme sfeer'.

Nu heeft Jager de tijd niet mee, da's waar. Bovendien, in het Noorden van ons land zit men niet zo hard verlegen om werklustigen. De werkloosheid is er al groot. En verhuizen wil Jager niet, het gezin heeft daar z'n wortels geschoten en dan moet je niet onnodig verkassen. Dat Eemshavenproject, nou ja, laten we maar rustig zeggen, dat dat toch ook niet zo snel van de grond komt als men zou willen. En toch wil hij iets te doen krijgen met het maritieme gebeuren, de scheepvaart, waar hij heel zijn leven in heeft gezeten. Trouwens nog zit, want elk bericht dat de scheepvaart betreft, heeft zijn onmiddellijke belangstelling. Met een bevriende loods in Hoek van Holland wisselt hij nog steeds berichten uit. Jager: Ik heb nu wat sollicitaties lopen en er zal wel iets uit voortkomen, maar het vraagt geduld in deze tijd'.

## Weer overdoen

Kapitein Jager zegt volmondig 'ja' als je hem vraagt of hij het weer zou overdoen als hij de kans kreeg. En hij zou weer 'in de olie' gaan, zoals men de tankvaart betitelde in zijn sollicitatietijd. 'Overall was er een loket, je weet wel: open/dicht, maar bij de Shell werd je ten minste als mens behandeld'. Hij heeft altijd graag gevaren, wat ook wel blijkt uit zijn niet ingaan op het aanbod om met vervroegd pensioen te gaan, een paar jaar geleden. Praktisch alle collega's die die kans kregen bij het laatste personeelsoverschot, zeiden ja: hij weigerde als een van de weinigen. Jager: 'Man, als je nog 55 bent en goed gezond, je hebt het bovendien naar je zin, waarom dan vervroegd eruit?'. Het meest naar z'n zin had hij het eigenlijk als 1e stuurman, zo voegt hij eraan toe. Toegegeven, druk werk was het, maar laden en lossen, het beheer over de civiele dienst, de regelmatige wacht, dat alles beviel hem juist goed. En dan natuurlijk de vroegere jaren in de Oost, op kleinere schepen, met een min of meer vaste dienst, waardoor je echt je vaste vrienden en kennissen kreeg, zowel aan boord als aan de wal. Als vrijegezel deed het hem niets als hij lang uitableef, maar dat is nu anders.

## Het gezin

'Als je eenmaal getrouwd bent, bovendien door alle ontwikkelingen korter in havens ligt en langere reizen

maakt, ja, dan zijn 4 à 5 maanden echt wel het maximum'. Kapitein Jager is blij nu de ontwikkeling van zijn kinderen van 9 en 13 jaar meer bewust – en over een lange periode achtereen – te kunnen meemaken. Zijn vrouw en hij hebben overigens wat dat betreft een degelijke afspraak gemaakt. Immers, voorheen maakte hij weliswaar zo ruim twee maanden achtereen het leven met zijn kinderen mee, maar toch blijft het de moeder die een groot deel van de opvoeding voor haar rekening moet nemen. Problemen die per brief aan de man op zee worden voorgelegd, zijn meestal al opgelost voordat manlief met verlof komt. Maar als gepensioneerde sta je er samen voor, dat heeft voordelen, maar kan ook problemen opleveren als je niet één lijn trekt.

Jager: 'Weet je wat me nog het meest verbaast? Hoe m'n vrouw het al die tijd heeft afgewerkt om alles alleen te regelen. Neem alleen al het halen en brengen naar het sportveld, de gymnastiekles, de school, zorgen dat het eten op tijd op tafel staat. Nu spring ik natuurlijk in. Maar bewondering begin ik wel te krijgen'. Mevrouw Jager voegt eraan toe, dat een zeevarende eigenlijk fases in de opvoeding van de kinderen noodgedwongen overslaat. Dat is nu voorbij, nu kan hij er ook meer aan deelnemen, er plezier van beleven, of de zorgen erover delen. Overigens: de administratieve rompslomp die bij elk huisgezin hoort, die heeft zij – gelukkig, zoals ze erbij zegt – aan hem kunnen overdragen, nu hij toch permanent aan de wal is.

## Erkentelijkheid

'Weet je wat je niet moet vergeten, als je een stukje in Schip en Ka schrijft?', zegt kapitein Jager bij het weggaan. 'Dat ik hartstikke erkentelijk ben voor de bijzondere afscheidsavond op de 'Cinulia', de dag voordat ik afmonsterde in Petit Couronne. Dat zal ik nooit vergeten. Dank aan alle officieren en scheepsgezellen van het schip, die mij zo'n enorme verrassing hebben bezorgd'.

