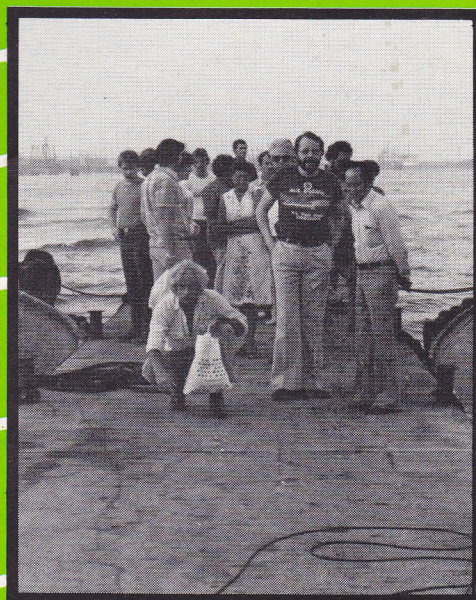
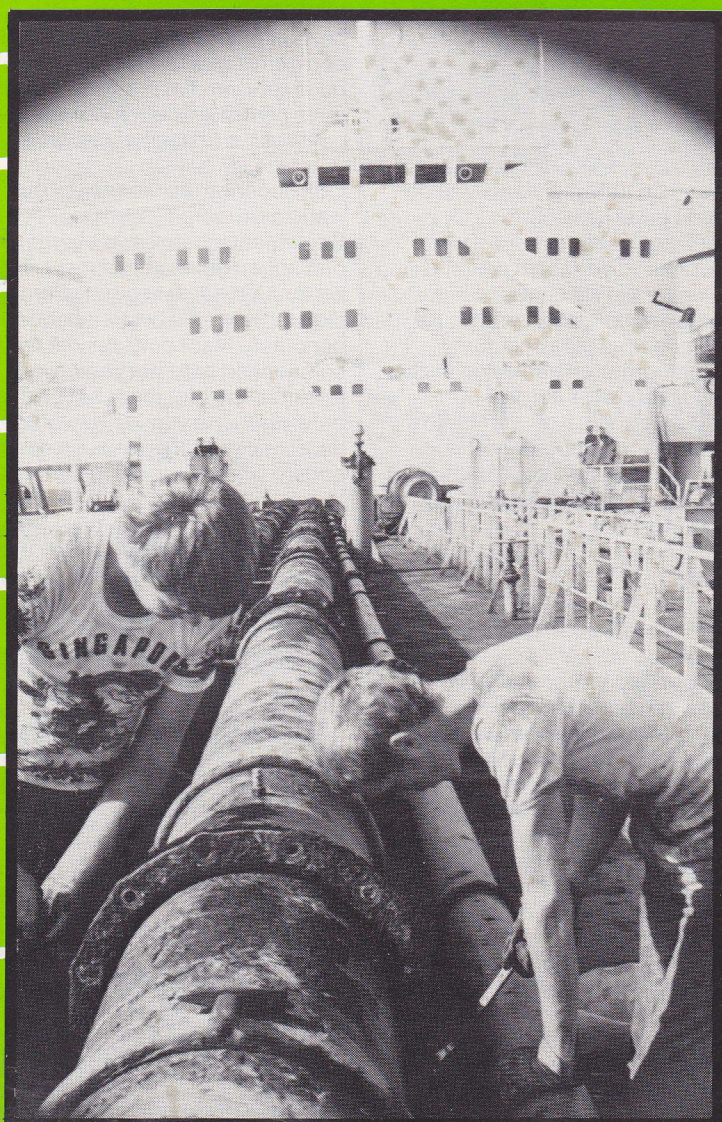


SCHEEP



18e jaargang
nummer 12
augustus 1979

ENTIKA



Waar de sardientjes
dartelen

Opleidingsschip
'Daphne'

SCHIP EN KA

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

achttiende jaargang no. 12
augustus 1979

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, Coolingsel 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.

Het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen en/of het reproduceren van foto's of afbeeldingen is slechts geoorloofd met schriftelijke toestemming van de redactie

Vormgeving
Tijl Vorm

Druk
Tijl Zwolle bv

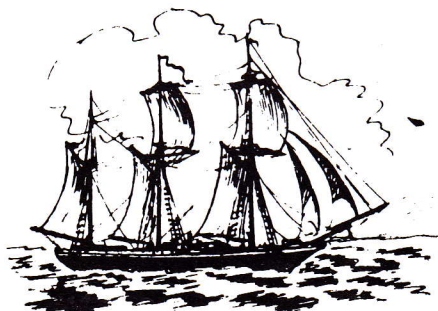
IN DIT NUMMER

Ontwikkeling Nederlandse Zeevaart	4
Waarom afleveringsbeperking?	5
Opleidingsschip 'Dahne'	6
Verbannen op St. Helena	10
Van de trap af... en hoe!	12
'Afscheid'	13
Op safari	14
Waar de sardientjes dartelen	15
Schoon schip	16
Met pensioen	17
Vlootpersonalia	18
Piraeus-schepenkerkhof	20

Zeilpet op en varen maar . . .

Er moest om geloot worden. En dat zat er natuurlijk dik in want een aanbod om veertien dagen te gaan varen op de gaffelschoener 'Eendracht' van de Stichting 'Het Zeilend Zeeschip' krijg je niet iedere dag onder je deur doorgeschoven.

En dat zonder een cent te betalen. De eigen bijdrage zou bestaan uit twee weken verlof. Dit laatste is waarschijnlijk de reden geweest dat er slechts tien aanmeldingen binnenkwamen. Als de vakantie al lang tevoren besproken is kan zo'n afspraak natuurlijk niet een, twee, drie worden gewijzigd. We begrijpen het. Of prefereerden de zeevarenden onder ons de dekken van bijvoorbeeld een 70.000 tonner boven het dek van een altijd in beweging zijnd zeilschip?



Begin juli vond de trekking plaats van de namen van de gelukkigen. Dit 'ceremonieel' zou gezamenlijk worden verricht door een lid van resp. de Ondernemingsraad Wal en de Ondernemingsraad Vloot. Van de laatstgenoemde raad bleek niemand binnen de kantoorwanden aanwezig te zijn, dit in verband met de retraite in Noordwijk. De heer v.d. Kolk verrichtte toen de trekking en als eerste gelukkige kwam een vlootmedewerker uit de bus: **wnd. 4e dd. 5e werktuigkundige, de heer P. F. M. Kösters**

en als tweede:

de heer P. H. van Groenigen van de sectie DFP/5

Zij zijn het dus die op 17 september in Kopenhagen aan boord van de 'Eendracht' zullen stappen om de elementen te gaan trotseren. Als geroutineerde zeezeilers hopen ze omstreeks 30 september in Delfzijl of Groningen weer af te meren. Geroutineerd is misschien een beetje groot woord, in ieder geval met heel wat meer zeilervaring dan toen ze de reis begonnen. En hoe stappen ze van boord? Grauw van ellende? Enthousiast? We hopen dat beide heren ons een 'logboek' ter hand zullen stellen waarin aantekeningen zijn gemaakt over hun wederwaardigheden. We kunnen dan aan de weet komen hoe een en ander is verlopen. Wij wensen hen 'Happy sailing'!

Mr. Skinner met pensioen

De huidige Marine Co-ordinator, Mr. D. R. Skinner, zal per 1 januari 1980 zijn functie neerleggen en vervolgens de dienst der maatschappij met pensioen verlaten.

Per diezelfde datum zal Mr. R. W. Tookey, thans Managing Director van Shell Tankers (U.K.) Ltd., Mr. Skinner als Marine Co-ordinator opvolgen.

'Schip en Ka', nu ook voor buitenstaanders.

Zoals bekend, wordt ons blad gezonden aan al degenen in dienst van onze maatschappij, onverschillig of zij aan de wal of op de vloot werkzaam zijn, alsmede aan onze gepensioneerden. Veelvuldig komt het echter voor dat bij huwelijk van een personeelslid de ouders het niet meer ontvangen van het blad als een gemis gevoelen. Immers, de nummers van het gratis abonnement voor onze personeelsleden worden dan geadresseerd aan het nieuwe adres.

Ook degenen die vroeger bij ons werkzaam waren, doch naar een andere Shell-maatschappij zijn overgeplaatst, ontvangen het blad niet meer. Evenmin – we zouden haast zeggen uiteraard niet – die employés die ontslag hebben genomen. Maar ook voor die twee categorieën blijkt het veelal een teleurstelling niet meer het blad te kunnen ontvangen. Herhaaldelijk worden wij daarom benaderd of niet op een of andere wijze hierin verandering kan

SCHIP EN KA

18e jaargang
nummer 12
augustus 1979



worden gebracht, bijvoorbeeld door de kosten te vergoeden.

Besloten is nu om iedere belangstellende in ons maatschappijgebeuren in de gelegenheid te stellen tegen betaling van f 17,50 per jaar een abonnement te nemen op 'Schip en Ka'.

Wellicht ten overvloede voegen wij hier nog aan toe, dat het dus een gratis abonnement blijft (zoals het altijd is geweest) voor al onze personeelsleden van Nederlandse nationaliteit, en al onze gepensioneerden, die het blad dus net als voorheen thuisbezorgd krijgen. Net zo goed als de schepen het gebruikelijke aantal exemplaren blijven ontvangen, alsmede diegenen die vanwege hun zakelijke betrokkenheid reeds thans een gratis abonnement hebben. Echter al degenen die belangstelling hebben voor ons blad en niet voor gratis toezending in aanmerking komen, kunnen voortaan door storting van f 17,50 op postrekening 10349 t.n.v. Shell Tankers B.V., Rotterdam of door overmaking van dit bedrag op bankrekening 42.17.83.249 bij de Amrobank, Coolsingel 119 te Rotterdam (onder vermelding 'abonnement Schip en Ka') zich van een jaarabonnement verzekeren.



Vrijdag 29 juni, klokslag 2 uur in de middag, werd de nieuwe vloot O.R. geïnstalleerd door onze directeur, de heer Van Heeswijk. De dag tevoren hadden we gelegenheid de nieuwe

ondernemingsraad voor het nageslacht te vereeuwigen. Helaas ontbraken daarbij de heren M. Jonkman en C. W. Stolk, zodat het maar 22 raadsleden zijn, maar met onze directeur.

VLOOTCIRCULAIRES

In de periode 16 juni tot en met 15 juli 1979 verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR berichten.

No.	Datum	Onderwerp
1513	20.6.79	Sociaal Jaarverslag 1978
1514	25.6.79	Gages en uurverd. Indonesische scheepsgez. per 1.4..79 (PCOR)
1515	25.6.79	Aanpassing gage en overwerkvergoeding Chinese Chief Cook (PCOR)
1516	26.6.79	Jaarverslag KNRV
1517	26.6.79	Schaderapport No. 148
1518	28.6.79	Reisvoorbereiding en uitvoering
1519	29.6.79	Koersen (PCOR)
1520	29.6.79	CAO (PCOR)
1521	29.6.79	Port Performance - kosten per dag
1522	5.7.79	Opbergen van SV 29 (PCOR)
1523	9.7.79	Resultaten CAO- onderhandelingen 1979 Nederl. vlootpersoneel

SHELL PENSIOENFONDS Wijziging franchise

Uit hoofde van de vanaf 1 juli 1979 geldende hogere A.O.W./A.W.W. uitkeringen, is de franchise, als bedoeld in artikel I van Reglement II en III, herzien en voor de fondsleden die de dienst na 30 juni 1979 met pensioenrechten hebben verlaten, vastgesteld op:

- f 20.688,— voor gehuwde mannelijke fondsleden
- f 10.344,— voor gehuwde vrouwelijke fondsleden
- f 14.124,— voor ongehuwde fondsleden

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

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

Tijdens de jaarvergadering van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging (KNRV) op 13 juni 1979 zou de minister van Verkeer en Waterstaat, Ir. D. S. Tuijnman, een toespraak houden. Helaas, door het uitlopen van de debatten in de Tweede Kamer kon hij geen gevolg aan zijn voornemen geven om bij de vergadering aanwezig te zijn. De rede van de minister werd derhalve uitgesproken door de Directeur-Generaal van Scheepvaart, Drs. H. J. H. Janssen. Onder de titel 'Samen Onderweg' schetste de bewindsman hoe reders en regering geleidelijk meer naar elkaar toegroeien, elkaar ook nodig hebben om het hoofd te bieden aan de problemen die ons van alle kanten omringen. In het tweede deel van zijn betoog kwam hij over de recentelijk opgerichte commissie te spreken (zie ons juni-nummer), waarvan wij de tekst hieronder laten volgen.

Nu weer vanuit het negatieve naar het positieve. Met wat wij in ons vakjargon het ORO noemen zijn we bezig met een operatie die het gezicht van de scheepvaart voor de eerstkomende jaren, misschien wel decennium gaat bepalen. We zijn samen onderweg. In plaats van een zak met losse radertjes moeten we zorgen dat de scheepvaart een goed geoliede machine wordt. Ik stel mij tenslotte het ideale beeld voor van een schip funktionerend in een kader, waarbij aan alle genoemde aspecten aandacht is besteed, het echte schip van de toekomst, op weg naar zoals dat heet onbekende bestemming.

1. Wat is dat voor een schip?

Het zal een veilig schip moeten zijn. Een taak voor u als ondernemer, maar ook voor onze onderzoeksinstituten en ook een taak voor de overheid.

2. Wie heeft dat schip betaald?

Ook hier weer in de eerste plaats u als ondernemer, maar de gemeenschap

Een organisatie, gebouwd op tegenstellingen.

Nu het andere beeld: Een schip, een investering van vele tientallen miljoenen gulden, met een handjevol mensen die daarvoor, voor de lading en voor elkaars veiligheid, en die van andere zeevarenden en het milieu verantwoordelijk zijn. Kunt u zich een grotere verantwoordelijkheid voorstellen? De luchtvaart misschien, omdat daar nog meer mensenlevens mee gemoeid zijn, maar daar kan na enkele uren vliegen weer op het grondbedrijf worden teruggevallen. Een schip en zijn bemanning zijn voor dagen, weken, soms zelfs maanden, op elkaar aangewezen. Zijn daarvoor alle mogelijkheden uitgebuit, of zitten we nog te veel vast in de traditionele verhoudingen? Wordt het geen tijd daar heel concreet aandacht aan te besteden, ook waar het de relatie tot de wal betreft?

5. Waarmee is dat schip geladen?

We weten het allemaal, er komen andere

Ontwikkeling Nederlandse Zeevaart

U hebt zojuist de Commissie Fibbe gestart, die u het motto 'de groei en bloei van de Nederlandse scheepvaart' hebt meegegeven. Mij was het liever geweest als u toch bij een eerder bedachte naam was gebleven nl. de Commissie 'hand in eigen boezem'. Maar minder dan in de naam ben ik in de inhoud geïnteresseerd. Bij de start van het ORO-overleg (ORO = Overkoepelend Rationaliserings Overleg) hebben we met elkaar afgesproken dat het werk van deze commissie in dat algemene kader zal worden ingepast, hoewel we er niet allemaal in dezelfde mate bij zijn betrokken. Zou u bij het beraad dan aan de volgende aspecten aandacht willen besteden?

1. Hoe zit het met de walorganisatie en hoe is de relatie tot het schip?
2. Hoe zit het met de samenwerking tussen rederijen onderling en tussen GHV en KHV?
3. Hoe is het marktoptreden naar buiten, naar andere landen, met name ontwikkelingslanden?
4. Hoe speelt u in op nieuwe technologieën, hoe verzekert u zich van die know-how en hoe past u die toe?
5. Hoe is de betrokkenheid van uw medewerkers geregeld in het beleid van uw bedrijf? Is het management soms niet al te traditioneel?
6. Als u het belang van de overheid in het scheepvaartgebeuren erkent, hebt u dan uw optreden daarbij goed geregeld? Er worden nog zo dikwijls verschillende liedjes gezongen, of niet allemaal gelijktijdig.
7. Hoe is het met de publiciteit, de z.g. public relations, als bedrijfstak gesteld?

heeft waarschijnlijk toch een niet onbelangrijke bijdrage geleverd en kan met u meedenken over de kwaliteiten van dat schip.

3. Waar gaat dat schip naar toe?

Eén ding is zeker, de bestemming is onbekender dan we graag zouden willen. Dikwijls is de bestemming een haven in een land, waar het onderscheid tussen overheid en bedrijfsleven niet bestaat, laat staan dat er elkaar intensief beconcurrerende ondernemingen bestaan. Is niet de logische konsekwentie dat het bedrijfsleven de handen ineen slaat en gezamenlijk gaat opereren? Is het verschil tussen GHV en KHV werkelijk zo groot, kunnen ondernemingen niet meer commercieel gaan samenwerken? Individueel optreden van individuele ondernemingen hoe goed dat ook kan werken, leidt als het gaat om het openbreken van nieuwe markten lang niet altijd tot het gewenste resultaat. Ik heb deze waarschuwing nog onlangs bij het bezoek van een delegatie van de Chinese Volksrepubliek te horen gekregen. Ik zie hier vooral een taak voor uw vereniging. Samenwerking dus tussen Nederlandse ondernemingen, maar waarom ook niet in internationaal verband? Het spijt mij te moeten constateren dat van de doelstelling van de Commissie Viersen om tot joint ventures te komen, een incidenteel geval daar gelaten, zo bitter weinig is terecht gekomen.

4. Hoe is dat schip bemand?

Het traditionele beeld kent u: vooronder – achteronder voor de mast – achter de mast dekpersoneel – machinekamer officieren – gezellen schip – walorganisatie

tijden. Onze traditionele, bevoorrechte positie gaan we hoe langer hoe meer kwijt raken. In plaats van de vrijheid zult u hoe langer hoe meer aan regels worden gebonden. De gedragscode voor de lijnvaart is daarvan een voorbeeld, maar deze tendentie zet zich voort. Meer dan vroeger zult u op de Nederlandse verlader aangewezen zijn, en hij op u. Meer ook dan vroeger zal het Nederlandse overheidsapparaat u moeten bijstaan om in het buitenland het pad te effenen. Ook hier weer, maar in een andere samenstelling, samen onderweg.

6. Hoe is het 'image' van dat schip?

In Nederland geldt het gezegde: uit het oog uit het hart. Ik heb zo'n gevoel dat dat vooral op de scheepvaart van toepassing is. Als het schip vertrokken is bekommert niemand er zich meer om. Ik benijd de landbouw en zijn bundeling van krachten, wat men het 'groene front' noemt. Zou u dat ook niet doen? U zou het 'nat front', of een 'water front' kunnen noemen, en dan alles wat met de zee te maken heeft, daarbij betrekken, de lijn- en bulkvaart, de offshore, de baggerbedrijven, de kleine en grote handelsvaart. De overheid gaat u op dit punt voor en staat op het punt alles wat met de zee te maken heeft te bundelen in één Directoraat-Generaal van Maritieme Zaken. Gezamenlijk kunnen we een stevige vuist maken.

Zo ziet het schip, nee, niet het 'schip van staat', er uit. Laten we het met zijn allen behouden vaart wensen.

PROBLEEM?

Onlangs heeft Shell Nederland Verkoopmaatschappij een afleveringsbeperking ingesteld voor petroleum, (auto)gasolie, huisbrandolie en stookolie. Het lijkt ons nuttig op die maatregel even nader in te gaan. Het Internationale Energie Agentschap in Parijs, waarin een groot aantal Westerse landen is vertegenwoordigd, heeft in het begin van dit jaar berekend dat in 1979 de vraag naar aardolieproducten 5% groter zal zijn dan het aanbod. Zoals bekend, is de produktievermindering in Iran daarvan de voornaamste oorzaak.

Het is duidelijk dat op dit moment voldoende uitbreiding van het aanbod niet mogelijk is omdat de olieproducerende landen verenigd in de OPEC niet of slechts in zeer beperkte mate bereid zijn hun produktie op te voeren, terwijl verhoging van de produktie in de rest van de wereld op korte termijn niet te realiseren valt.

Wanneer er dan ook geen maatregelen worden genomen, zullen de voorraden aan olieproducten in de Westerse wereld dalen beneden het niveau dat minimaal als acceptabel kan worden aangemerkt.

Door de strenge winter die wij achter de rug hebben, zijn de voorraden op dit moment al lager dan wenselijk is en een verdere daling kan ernstige gevolgen hebben. De olieboycot van 1973/'74 en de kwestie Iran in 1978, hebben ons immers geleerd hoe kwetsbaar wij zijn en hoe belangrijk het is ervoor te zorgen dat de voorraden op peil zijn om eventuele schokken in de aanvoer op te vangen.

Het IEA heeft de deelnemende landen dan ook dringend gevraagd mee te werken aan een beperking van de vraag met 5%. Dat initiatief werd in ons land door het Ministerie van Economische Zaken overgenomen. Het Ministerie ontwikkelde vervolgens een publiciteitscampagne om het publiek te

vragen vrijwillig mee te werken aan een besparing van 5% en riep tevens de medewerking op dit punt in van de oliemaatschappijen.

Shell heeft op 10 april aan alle afnemers de dringende oproep tot vrijwillige besparing doorgegeven. En wat zien wij nu?

Als gevolg van een sterk verhoogde vraag, waren onze afleveringen van autogasolie in de maand mei 21% hoger dan in mei van het vorig jaar en van gasolie in de scheepvaartmarkt 16% hoger dan in mei 1978 . . .

Vanwaar die hogere omzetten?

Afgezien van het feit dat blijkbaar de oproepen aan de bevolking om vrijwillig te besparen, onvoldoende weerklank hebben gevonden, zijn er ook andere factoren die de situatie beïnvloeden. In de eerste plaats speelt de prijs die de consument voor aardolieproducten moet betalen een rol. In Nederland zijn die prijzen onderworpen aan controle door de overheid. Wij zijn daardoor ten opzichte van ons omringende landen voor olieproducten een goedkoopte-eiland geworden, hetgeen gevolgen heeft voor de verkopen van bijvoorbeeld gasolie aan het grensoverschrijdend verkeer over het water en over de weg.

Behalve dit prijsverschil – waarvan schippers en transportbedrijven maar al te graag willen profiteren door in Nederland te tanken in plaats van in het buitenland – spelen bij de hogere omzetten waarschijnlijk ook andere factoren een rol. Zo lijkt het niet onmogelijk dat wegtransportondernemingen die beschikken over eigen opslag en pompen voor gasolie, méér dan voorheen hun chauffeurs opdracht geven 'langs de weg' te tanken in plaats van thuis. De voorraad in de eigen tank hoeft dan niet te

worden aangesproken.

In deze sector speelt ook mee, dat er momenteel veel werk aan de winkel is.

Als gevolg van de strenge en lange winter is er een achterstand in het vervoer, die nu wordt ingehaald. Dat geldt met name in de bouwsector en in de landbouw. Wellicht speelt bij de verhoogde activiteit in de transportsector óók de aantrekkende economie in West-Duitsland een rol.

Ook voor de binnenvaart en de visserij (waarvoor de vangquota verruimd zijn), geldt dat er veel werk is, waardoor het verbruik toeneemt.

Voor een deel kunnen de gestegen omzetten voorts het gevolg zijn van de minder goede verkrijgbaarheid van gasolie elders (bijvoorbeeld in België) en van het feit dat als gevolg van de huidige ontwikkelingen, sommige kleinere leveranciers in Nederland en België hun afleveringen volledig hebben gestaakt. Klanten van die leveranciers dekken hun behoeften nu veelal bij andere leveranciers, hetgeen voor die anderen verhoging van de verkopen tot gevolg heeft.

Dit gehele complex van factoren heeft SNV gedwongen om per 1 juli jongstleden de reeds genoemde afleveringsbeperking in te voeren.

Het gaat er bij die maatregel om de verkrijgbaarheid van producten als petroleum, (auto)gasolie, huisbrandolie en stookolie te begrenzen, ten einde de voorraden van deze producten bij het begin van de winter op een aanvaardbaar niveau te hebben.

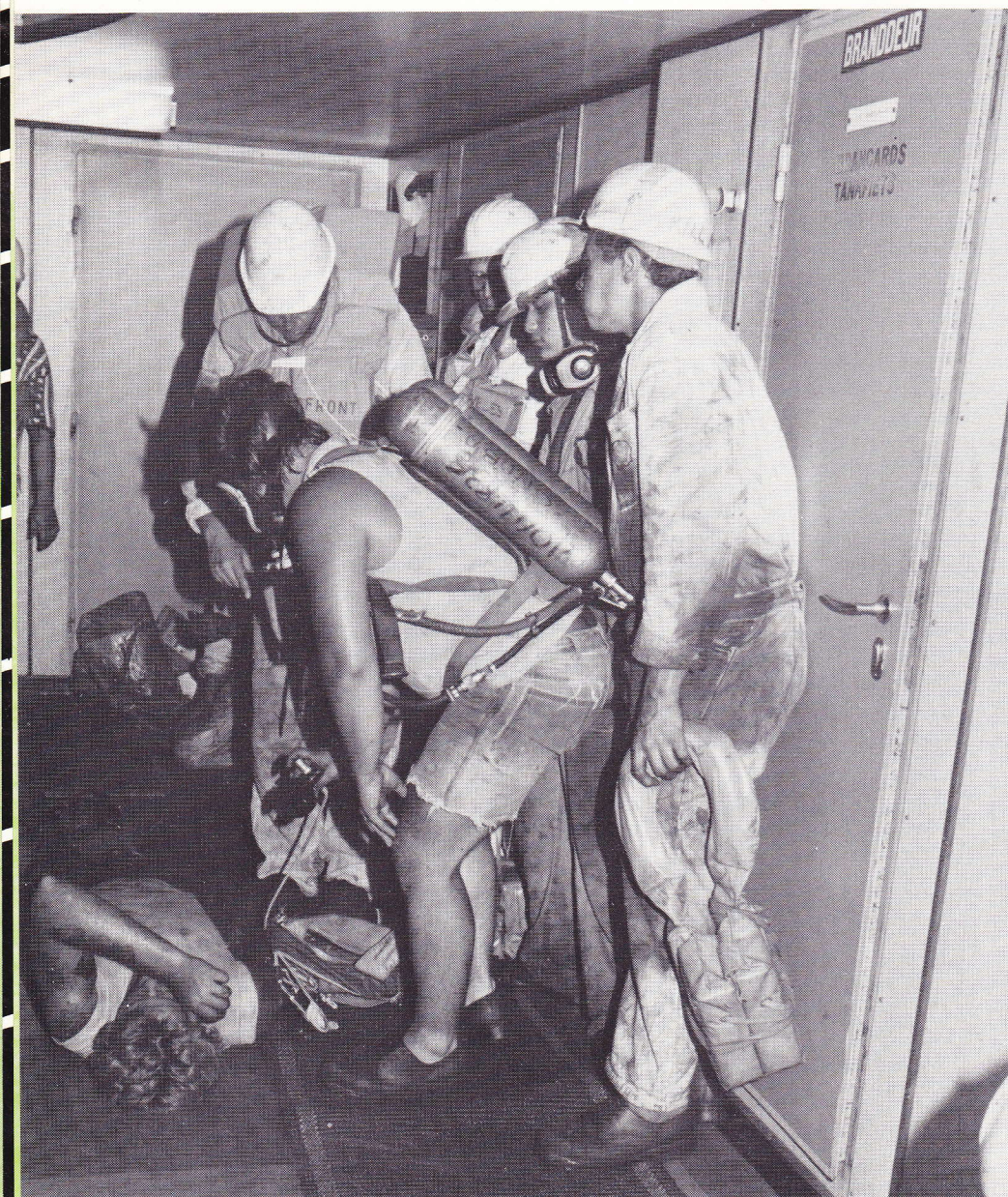
Benzine wordt voorlopig niet in deze regeling betrokken, althans voorzover het de normale verkoop en het normale verbruik betreft. De afleveringen van benzine zullen wel worden gevolgd en bestellingen die duidelijk buiten het normale patroon vallen, zullen niet worden uitgevoerd.

Als spoedig na verschijning van dit nummer van 'Schip en Ka' zullen van de 'Daphne' elf schepelingen afmonsteren, die wij nog niet eerder op onze vloot aantreffen. Sterker, een soort schepelingen die in de gehele Nederlandse koopvaardij nog nimmer voorkwam. Jongens namelijk die na het volgen van de Lagere technische School en –

sommigen – enige praktijk aan de wal, gezamenlijk aan boord van een tanker werden opgeleid tot vakbekwaam scheepsgezel. Op de helft van hun dienstperiode van ongeveer vijf maanden op de 'Daphne' voeren wij mee, om wat ervaringen op te tekenen. Daarbij niet alleen afgaand op hetgeen de leerlingen vertelden, maar ook wat de overige opvarenden van

het schip te zeggen hadden. Want laten we vooral niet vergeten, dat ook de officieren en bevaren scheepsgezellen van de 'Daphne' nauw bij dit experiment betrokken waren. Weliswaar was als mentor 2e werktuigkundige Verkerk speciaal voor de begeleiding aangewezen, maar bij het dagelijkse werk kreeg iedereen met de leerlingen te maken.

Opleidingsschip 'Daphne'



Wie al wat langer op de Nederlandse Shell-vloot vaart, zal keer op keer – of het nu is uit de jaarlijkse december-toespraak van de directeur of uit andere berichten van kantoor – de kreet zijn tegengekomen, dat het aantrekken van voldoende jonge, vakbekwame, Nederlandse scheepsgezellen een voortdurend terugkerend probleem is. Laten we hier onmiddellijk aan toevoegen, dat we reeds over een groot aantal vaklieden beschikken, mensen die in de praktijk bekwame scheepsgezellen zijn geworden. Echter, met de introductie van het PLA-systeem, het nu groeiende aantal F-klasse schepen en het streven naar verdere introductie op de vloot van het projekt, is de behoefte aan jongere scheepsgezellen nog groter dan voorheen. Jongens die – dankzij de inspanning van diverse opleidingsinstituten geleidelijk ook beschikbaar zullen komen. Echter, nu nog niet in die aantallen die nodig zijn. Vandaar dat begin dit jaar werd besloten een aantal jongens met LTS-opleiding en, zo mogelijk, enige praktijk aan te trekken en te plaatsen op de 'Daphne', onder leiding dus van een mentor, de heer Verkerk. Na de recrutering werden elf jongens naar een tweedaagse brandblus cursus van de Rotterdamse brandweer gezonden, om ze de eerste beginselen van brandblussen bij te brengen. Daarna drie dagen naar de Outward Bound School in Ulvenhout, waar werken in groepsverband werd bijgebracht. Half maar vloog het hele stel, tegelijk met o.a. hoofdwerktuigkundige Joost de Jong en mentor Verkerk, naar Mena in Kuwait. Voor de meesten was het de eerste luchtreis; niet dat ze daardoor angstig werden, alhoewel . . . sommigen, zo zegt

Oefening met persluchtmasker. Dankzij de gevolgde cursus een zaak waar de jongens goed in bedreven zijn.

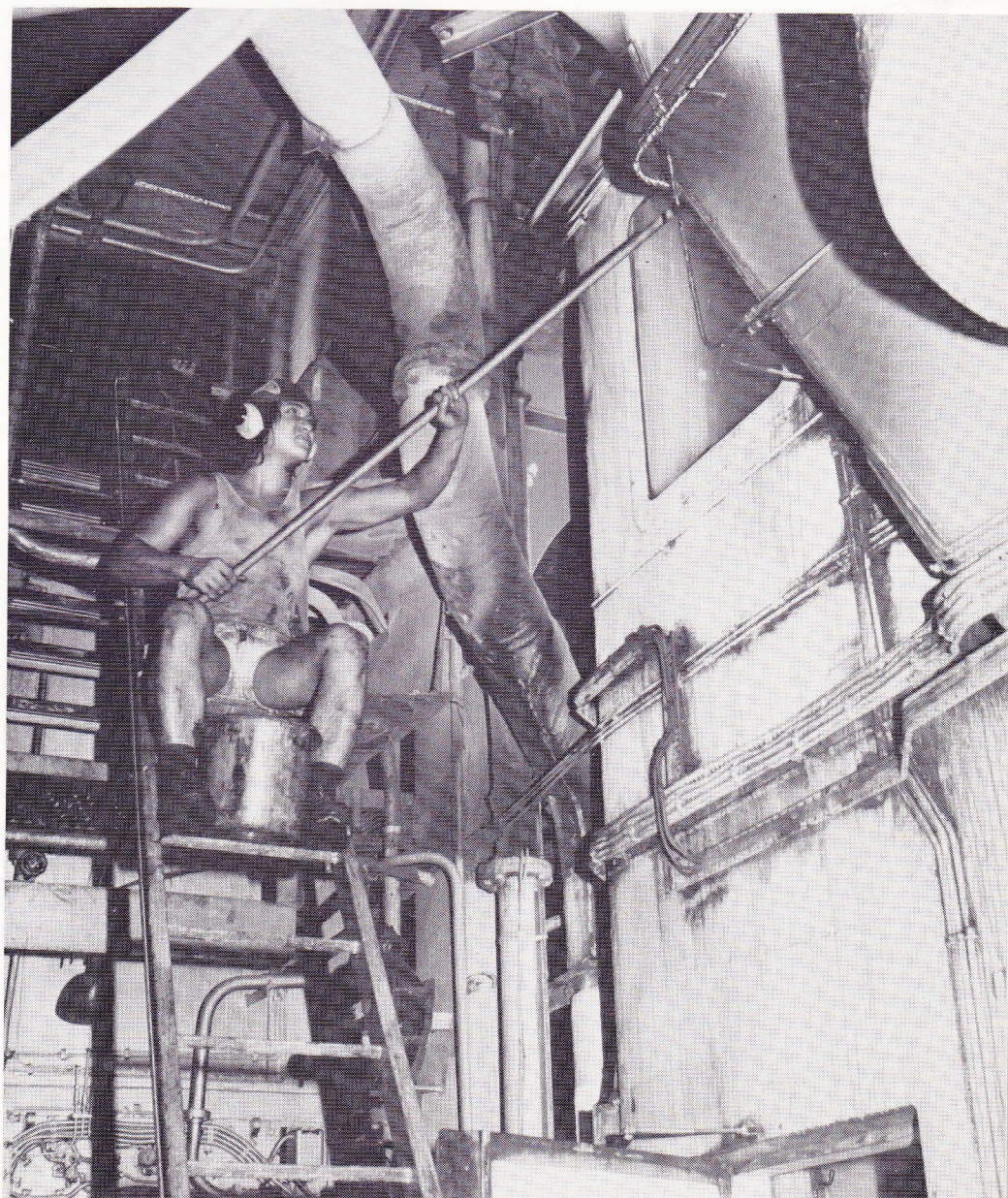
men althans, verloren aanvankelijk een deel van hun praatjes. Die waren echter bij aankomst in Mena weer teruggekeerd, waar drie dagen lang de komst van de 'Daphne' werd afgewacht.

De eerste stappen

Eenmaal aan boord en in de hutten ondergebracht, was het al guaw werken geblazen. Want de 'Daphne' mocht dan opleidingsschip zijn geworden, ze was en bleef normaal in de vaart. En bij het meren konden de nieuwelingen er gelijk tegenaan. Diezelfde avond stak een vliegende zandstorm op, zodat het alle hens aan dek was en de gehele groep weer werd ingeschakeld. Natuurlijk, die eerste keren namen de bevaren scheepsgezellen van de 'Daphne' het leeuwendeel van het werk voor hun rekening, maar juist onder dergelijke moeilijke omstandigheden viel er voor de nieuwelingen heel veel te leren. Want hoe zeer zij ook zijn opgeleid in een der metaalvakken, ook de overige taken van een scheepsgezel dienen zij onder de knie te krijgen. En het 'voor en achter' moet je eerst een keer van nabij meemaken, wil je ook bekend raken met de taken die je daarbij te verrichten krijgt. Op de eerste reis, in één ruk naar Australië, volgde een meer definitieve werkindeling. Een jongen voor elke brugwachter en één voor elke machinekamerwachter, de overige vijf in de dagdienst. Na één week in de wacht te zijn geweest, worden de jongens van brug- en machinekamerwachter gewisseld, terwijl elke twee weken allen worden opgeschoven, zodat ze zonder uitzondering met de verschillende taken van een scheepsgezel te maken krijgen. Bij de wachten liepen ze eerst met de bevaren scheepsgezel mee, maar naarmate ze meer bedreven raakten, werden ze 1e man op wacht. Alleen wanneer de omstandigheden dit noodzakelijk maakten (b.v. slecht zicht) werd een bevaren scheepsgezel als 2e man op wacht ingeschakeld. Een aanmerkelijk deel van het dagelijkse werk van een scheepsgezel is schoonmaken, dat weten we allemaal.

Het was de jongens ook verteld, hoewel ze zich niet hadden gerealiseerd, dat het in zo'n mate was en in de machinekamer soms bij hoge temperaturen. Nu kwam dat ook door de vaart die de 'Daphne' maakte, want na Australië werd het een reis naar Singaper, Miri, Sriracha, weer Singaper, weer Perzische Golf, Kenya, terug naar de P.G., kortom, nogal warme gebieden. Daarnaast werden op de brug en aan dek uiteraard al die taken verricht die tot het normale werkpakket van een scheepsgezel behoren.

Schoonmaakwerk, niet altijd even prettig, zeker niet in een warme machinekamer in de P. G. Toch moeten ook zulke zaken gebeuren, al is het voor nieuwkomers even wennen.



Gezagvoerder Korsen

Er zijn grote verschillen tussen de jongens. Nu, op de helft van hun dienstperiode, kan je al zo'n beetje zien wie een potentiële vakman is en wie beslist niet. En dan zijn er nog enkele twijfelgevallen.

De 'boots'

Duizend ogen heb je nodig met die knapen. Ja, ik wist dat ze zouden komen toen ik het schip kreeg toegewezen. Heb m'n handen er ook vol aan. Maar er is een stel, bij wie ik het wel zie zitten, bij anderen niet'

Een 'stuurman'

Die daar, da's een goeie. Het duurt wat lang eer hij het door heeft, maar hij is van goede wil. Werkt zorgvuldig en zegt zelf het best naar z'n zin te hebben.

Een 'werktuigkundige'

Zie je die jongen die nu de werkplaats aan het vegen is. Ik heb hem er niet om gevraagd, maar hij ziet zelf dat het nodig is. Gisteren heeft hij beneden een filter schoongemaakt, bij de condensor. D'r net kwam hij vragen hoe zo'n ding nou eigenlijk werkt. Kijk, dan leg je het hem met plezier uit.

Een 'pompman'

'Voor mij hoeft het niet meer. Daar heb ik geen geduld voor. Ik kom hier om te werken en niet om les te geven. Eerdat ze het door hebben, heb ik het al drie keer zelf gedaan.

Een 'leerling'

Ik zie het wel zitten. Trek me niets aan van wat sommige anderen zeggen. En dat schoonmaakwerk, ach, het hoort er nu eenmaal bij. Er zijn daarnaast genoeg leuke dingen.

kregen die ook in een officiële opleiding tot geïntegreerd scheepsgezel zijn opgenomen. In het 'werkboek' dat er voor iedere leerling is, wordt aantekening gehouden van hetgeen zij hebben verricht.

Zoveel mogelijk werd tijdens de weekenden nog extra instructie gegeven in brandblussen, hutevacuatie en veiligheid. Een zaak die zijn nut bewees bij een brand in een spoellucht-receiver op het schip, met veel rookontwikkeling, waarbij de jongens een bijzondere inzet leverden. Met Draegonapparaten uitgerust wisten zij, onder leiding van de officieren, de zaak snel onder controle te krijgen. Ook veiligheidsinstructeur De Jager, die de reis van Sydney naar Singapore meemaakte, was bijzonder onder de indruk van hetgeen de jongeren konden presteren. Hutevacuatie (geblinddoekt), pompkamerevacuatie-oefening, uitgebreide brandblus-oefening, met resultaten die verrassend hoog mogen worden genoemd. Geen wonder dat nu meer dan ooit waarde wordt gehecht aan de cursus van de Rotterdamse brandweer.



Een schone zaak

Toch is er voor een groep van elf jongens van 17, 18 en 19 jaar heel wat geduld nodig, eerdat je kunt zeggen: 'Ja, ze hebben het werk door'. En geduld is een schone zaak, zeggen ze. Maar de 'Daphne' – de eerlijkheid gebiedt ons dit te zeggen – is een motorschip, door omstandigheden in de machiniekamer minder schoon dan gebruikelijk. Geduld was daarom nodig bij de teleurstelling die de jongens hadden over de hoeveelheid schoonmaakwerk. Geduld was ook nodig bij het terugvinden van het gereedschap dat die knapen na hun werk verkeerd hadden weggelegd. Net zo goed als geduld moest worden betracht voor enkele leerlingen die wat langer over het begrijpen van allerlei instructies deden dan de overigen. Mentor Verkerk: 'Het is in wezen wat je met je eigen kinderen meemaakt. Sommige dingen moet je talloze malen herhalen. En dan ineens

Voor degenen met belangstelling, was er altijd even tijd om het een en ander uit te leggen.



pikken ze het op, de een wat sneller dan de ander. Maar er zijn er bij waarvan je met een gerust hart kan zeggen, dat het zou net die vakbekwame jongens zijn waarom zo dikwijls door de vloot is gevraagd'.

Spreek je met de jongens gezamenlijk, dan vallen er pittige opmerkingen te beluisteren. Het is net als met een klas van jongens, ze zijn speels, voelen zich na de halve wereld in record-tijd te hebben gezien heel wat mans. Maar het werk in de machinekamer is hun dus wat tegengevallen, vanwege het vele schoonmaakwerk. Maar daarnaast hebben ze, juist door het rouleersysteem onder leiding van Verkerk, toch een groot deel van het vakwerk dat nodig is, afgeleverd. Draaien, fitten, lassen, hun op school reeds bijgebracht, komt van pas bij vele werkzaamheden die aan boord vallen te verrichten. Leren moesten ze dus, dat op een ship al het werk, ook het minder aangename, door de opvarenden zelf moet worden verricht. Het is niet als aan de wal, waar in de avonduren een aparte schoonmaakploeg de boel weer aan kant brengt.

Als je over geduld spreekt, dan mag dit zeer zeker ook betrokken worden op een groot deel van de overige opvarenden. Goed, we zijn niet allemaal huisvaders, of pedagogisch gevormden, dus er waren ook collega's voor wie zo'n groep leerlingen niet hoeft. Maar in doorsnee was de goede wil aanwezig om deze knapen wegwijs te maken. Steeds weer werd voorgedaan hoe het moest, werd gecontroleerd of de persoonlijke en ook de scheepsveiligheid niet in het gedrang kwam. Eén zaak is in ieder geval zeker: tijdens het contract was er een nieuw onderwerp van gesprek voor alle opvarenden: de belevenissen met de leerlingen.

Anderzijds waren het ook geen verlegen knapen. Al waren er enkelen die nu en dan een vaderlijke benadering toch wel nodig hadden als ze over de een of andere zaak in de put zaten. Maar goed, hun eerste contract zit er nu op. Dat binnenkort weer een nieuwe kern van vakbekwame scheepsgezellen aan de vloot kan worden toegevoegd is dankzij de medewerking en het begrip van vele van de bevaren opvarenden van de 'Daphne'. Er zijn ongetwijfeld enkele leerlingen bij, voor wie de leerschool te hard is geweest, die waarschijnlijk niet tot een hernieuwd dienstverband zullen overgaan. Of types waar wij zelf ook niet om verlegen zitten. Maar de overigen hebben met glans de proef doorstaan, geleerd hoe vakbekwaamheid in een groep van mensen wordt gewaardeerd en hoe men aan boord op elkaar is aangewezen, ook als de omstandigheden eens tegen zitten.

'Mentor' Verkerk zorgt er niet alleen voor, dat alle leerlingen aan allerlei karweien toe komen, hij geeft ook uitleg en advies.

Het was soms wel druk bij de draai- en werkbank van de 'Daphne', met zoveel extra knapen aan boord.



Bij het horen van de naam van dit eiland denken we natuurlijk direct aan Napoleon. Hoe zat dat ook alweer? Eerst een gedwongen verblijf op Elba en daarna overgebracht naar St. Helena. Hij sleet daar zijn laatste dagen en overleed in 1821, 52 jaar oud. Door heimwee? Of was het zelfmoord? Of werd hij vergiftigd?

De juiste doodsoorzaak is niet voor honderd procent zeker vastgesteld. Zelfs scheepsgezel R.A. van Ringelstijn kon ons op dit punt geen enkele zekerheid verschaffen. Maar waarom juist aan hem gevraagd? Niet omdat het verzamelen van gegevens over Napoleon wellicht zijn hobby is, zeker niet. Maar wel omdat, en dat zullen weinigen in hun leven ooit meemaken, van Ringelstijn, net als Napoleon indertijd, op St. Helena verbannen is geweest. In mei dit jaar. Niet zo erg lang, vijf weken, maar lang genoeg vindt hijzelf.



beetje schot in het karwei begon te komen, arriveerde er een boot, waarmee ik naar Kaapstad kon'. Jammer voor hem, zijn verblijf is misschien net een paar dagen te kort geweest. Z'n kompaan is nu wellicht een welgesteld man . . .

Geen vis meebrengen voor de burens

Er viel voor ons heel wat te vragen over zijn verblijf op St. Helena. Hoe is de bevolking? Welke taal spreken ze? Hoe verliepen de contacten met de eilandbewoners? Van Ringelstijn vertelt enthousiast verder. 'Het zijn uitzonderlijk vriendelijke mensen en hun wijze van leven kan zeker uniek worden genoemd. Je houdt het niet voor mogelijk in deze wereld. Ruzies en vechtpartijen komen onder de 5000 eilandbewoners vrijwel niet voor. Ik was nog maar net

VERBANNEN OP

Met speed naar ziekenhuis

Hoe overkomt nu iemand zo iets buitenissigs? Na terugkeer in ons land vroegen we hem om eens wat over het grote avontuur te vertellen. 'Ik zat aan boord van de 'Macoma' toen ik ziek werd. Koorts en hevige pijn in de streek waar zich de blinde darm moest bevinden. De stuurman heeft toen per radio medisch advies gevraagd, omdat hij het ziektebeeld niet vertrouwde. Het antwoord was om me zo snel mogelijk aan land te zetten. Maar waar zou dat kunnen? Het Afrikaanse vasteland was te ver weg. Het dichtstbijzijnde eiland waar medische hulp kon worden geboden was St. Helena'. Het afzetten moest een mijl of vijf uit de kust plaatsvinden en de inmiddels gewaarschuwde barkas nam van Ringelstijn over. Zijn bagage ging gelijk mee. Een eiland-dokter was met het bootje meegekomen. Bij aankomst in de hoofdstad, Jamestown, 1100 inwoners, dus 'stadje' is meer op z'n plaats, werd hij direct naar het plaatselijk hospitaal overgebracht. Een naar eiland-begrippen groot ziekenhuis met (gelukkig) allemaal lege bedden. Kennelijk gezond wonen daar of toevalligerwijs weinig zieken? De operatiekamer was nu niet bepaald een voorbeeld van vooruitgang in de medische wereld. Een plank met wat doeken erover deed dienst als operatietafel. Boven de tafel 3 bolletjes van 100 Watt om bij te lichten. 'Toen ik het dek van m'n bed terugvloog vluchtten de kakkerlakken alle kanten op. Een allesbehalve steriele omgeving dus'. Na onderzoek bleek onmiddellijk operatief ingrijpen niet noodzakelijk. 'Blij toe, want in zo'n onfrisse omgeving is, afgezien van een uit te voeren operatie,

een verblijf weinig aantrekkelijk. Omdat de pijn inmiddels nagenoeg verdwenen was, mocht ik m'n intrek nemen in een hotelletje, 150 meter verderop. De pijn kwam niet meer terug.' Vanaf dat moment begon voor hem het wachten op repatriëring. Maar het afzetten was vlugger gegaan dan het weer oppikken wat uit het verdere verhaal zal blijken.

Diepzeeduiken

Wat doe je nu zoal om de tijd door te brengen, vroegen we de 'banneling' 'Ja, je doet en probeert van alles. Ik kon een autootje huren, een wagentje uit het jaar nul maar beter wat dan niets. Daarmee heb ik het hele eiland doorkruist. Een overweldigende natuur, die een grote indruk op me heeft gemaakt. Het meest ben ik toch wel aan en in zee geweest. Zwemmen en diepzeeduiken'. Vooral dit laatste is niet zo verwonderlijk want voordat van Ringelstijn bij de Shell ging varen, was hij als duiker bij de Marine werkzaam. Op het eiland woonde een voormalig duiker van de Britse Navy en de beide mannen hadden elkaar binnen de kortste keren gevonden. Samen duiken met een professionele duikuitrusting in tientallen meters diep water. Rond het eiland liggen honderden scheepswrakken en van velen ervan is de plaats van ligging bij de eilandbewoners bekend. Zo nu en dan worden pogingen gedaan om in een der wrakken door te dringen om 'schatten' te vergaren. Over de mate van succes wordt meestal nooit gerept. Bekend is wel, dat flink wat gebruiksvoorwerpen, zoals serviesgoed, worden opgehaald. En soms 200 jaar-oude scheepskanonnen. 'We zijn dagenlang op een wrak van een Oostindiëvaarder van de V.O.C. aan het zwoegen geweest. Meters zand moesten worden weggewerkt. Juist toen er een

gearriveerd toen een bewoner me al een pilsje aanbood. Niet zo bijzonder zult u zeggen, maar wel als men bedenkt dat een flesje bier daar ongeveer 35 pence kost en het gemiddelde weekinkomen op £ 15,— gesteld kan worden. Cafés gaan 's avonds om tien uur dicht en bier drinken na die tijd is uit den boze. Politietoezicht hierop is bijzonder streng. Er zijn plenty politieagenten op het eiland'. Wel vreemd overigens op een eiland met zo'n rustige en vreedzame bevolking. Een verklaring hiervoor is, dat Engeland jaarlijks een vast bedrag bestemt voor hun vroegere bezit. Een groot deel van dit geld wordt besteed om de bevolking aan een overheidsbaantje te helpen. Dit om de werkloosheid te bestrijden. In vele gevallen wordt dat dan een politiefunctie. De hoogste functionaris op het eiland is de gouverneur, een Engelsman. Overigens spreekt men de Engelse taal, maar wel uiterst moeilijk te volgen. 'Na korte tijd ging het me steeds gemakkelijker af om de mensen te verstaan en nog wat terug te zeggen ook. Ik werd weldra als een der hunnen beschouwd en ik kon bij iedereen naar binnen lopen. Deuren gaan trouwens nooit op slot. De wijze waarop de mensen met elkaar omgaan, behoort gewoon bij een andere wereld. Een voorbeeld: Als iemand gaat vissen in de (bijzonder visrijke) zee vangt hij niet meer dan strikt nodig is. En geen maaltje vis meenemen voor de burens. Egoïstisch? Zeker niet, want door vis voor omwonenden mee te brengen wordt de plaatselijke vishandelaar te kort gedaan, omdat hij die dag dan klanten zou moeten missen . . .' De (beroeps)visserij is een van de belangrijkste inkomstenbronnen. Maar sterk gebonden aan vooraf vastgestelde quota. De koelcel waar de tonijn wordt opgeslagen alvorens de vis naar Kaapstad wordt getransporteerd,

kan slechts 13 ton bevatten. Het heeft dus weinig zin om meer vis aan te voeren. Aan uitbreiding van de opslagcapaciteit wordt niet gedacht.

Het gestolene gaarne retour

Wat is er verder voor vertier? 'Niet veel. Er is een disco voor de jeugd. Op dinsdag- en donderdagavond wordt een film gedraaid in een klein bioscoopje. Maar dan alleen als er films met de boot zijn meegekomen. En dat is niet altijd het geval. TV kent men niet. Een radiostation zendt 's avonds tussen 6 en 8 uur berichten uit. Plaatselijk nieuws, ongelukjes. Een bericht over een inbraak, waarbij tegelijkertijd de dief vriendelijk wordt verzocht het gestolene weer terug te brengen (aan welk verzoek hij inderdaad heeft voldaan.) 'Van

Helena, de overheid en de firma Solomon. Solomon exploiteert de winkels, de viskoelcel, levert bouwmaterialen, enz. De winkels leveren een centje extra op door de verkoop van (ingevoerd) textiel en schoeisel aan bezoekende Russische fabrieksschepen. De straatjes zijn dan vol met winkelende Russen. Incidenteel loopt een jacht Jamestown binnen om te provianderen en te bunkeren. Dat brengt bedrijvigheid in het stadje.

Eindelijk de thuisreis

De Kaapstad-boot had geen ruimte beschikbaar om een passagier mee te nemen. Daarom vertrok dit schip weer zonder van Ringelstijn. Vanuit het Shell-kantoor in Rotterdam is nog getracht om hem per tanker op te halen, maar dat risico was te groot. Wind en stroom zijn en blijven onberekenbaar.

'Gelukkig kon ik met een vriestrawler mee'. Acht dagen varen op een zwaar slingerend schip om de 1725 zeemijl naar Kaapstad te overbruggen.

'Natuurlijk was ik dolblij om naar huis te kunnen, maar toch gaat er wel iets door je heen om afscheid te nemen van al die sympathieke en spontane mensen, die me vijf weken lang als lid van de familie hebben beschouwd. En dan te bedenken dat je ze waarschijnlijk nooit meer zult zien. Ik kreeg nog een aantal zelfgemaakte souvenirs mee, ondermeer voor mijn vrouw bestemd'.

Aan vijf weken 'verbanning' was een einde gekomen, maar de eerstkomende tijd zal hij het St. Helena-avontuur zeker niet uit zijn gedachten kunnen verbannen.

ST. HELENA

Schip in zicht... eindelijk naar huis.

Ringelstijn is ook nog geïnterviewd voor de radio. Het komt per slot van rekening niet zo vaak voor dat iemand uit het verre, en voor vele luisteraars onbekende Nederland, op het eiland verblijft.

Napoleon

Heeft Napoleons verblijf indertijd nog invloed gehad op de gebruiken en tradities van de bevolking? 'Nee, voor zover ik weet niet. De mensen zijn vrij onverschillig op dit punt en de meesten kennen de feiten zelfs niet. Wel wordt eens per jaar een optocht gehouden, van het buitengoed waar Napoleon woonde naar de kust. Het huis is nog geheel in oorspronkelijke staat en een Fransman zwaait er de scepter. 'De kleine korporaal' kon zich ten tijde van zijn verblijf vrijelijk over St. Helena bewegen, maar het was hem verboden om het eiland te verlaten. Volgens overlevering is hij vergiftigd, maar op de vraag door wie en waarom wordt niet nader ingegaan'.

Vers fruit

Als de bewoners aan een appel lopen te kluiven is dat een bewijs, dat de boot uit Kaapstad is binnen gelopen. Immers, deze boot, die St. Helena slechts één keer per maand aanloopt, brengt een grote hoeveelheid aan goederen mee, waaronder ook verse groente en fruit. Er is dan een run op de winkels. In een ommezien is alles uitverkocht en het wachten is dan weer op de volgende boot. Praktisch alle levensbehoeften moeten worden geïmporteerd.

Russen

Er zijn slechts twee werkgevers op St.



Van de trap af . . . en hoe!

Als je al jaren elders hebt gevaren en vervolgens bij Shell twee dienstperioden op een 'D'-klasse schip hebt volbracht, met geregeld werk in de machinekamer, kan je niet zeggen onbekend te zijn met de trappen aldaar. Trappen aan boord zijn – als je zo je ogen de kost geeft – voor de meeste collega's hetzelfde als de met een loper beklede binnentrap thuis. Aan boord lopen ze, rennen ze, glijden ze (vooral met werkhandschoenen aan gaat dat lekker) naar beneden dat het een lieve lust is. Maar zelfs wanneer je je aan de voorschriften houdt kan er een ongeluk gebeuren. Maar de kans is klein. Naarmate je meer voorschriften vergeet of niet opvolgt, wordt die kans groter. Ook de gevolgen kunnen groot zijn, zoals bij voorbeeld Van Genderen uit Rijswijk heeft gemerkt. Hij zit nu al vier maanden thuis, met pijn. En dat doe je als jonge kerel echt niet voor je plezier.

Hij was net twee weken aan boord van de 'Lepton', had veiligheidsschoenen aan en was ingedeeld in de dagdienst. Die dienst betekende voor hem: 's morgens schoonmaken, 's middags sleutelen. Dinsdag, 13 februari, aanvang van het werk. Met een emmer met water en een paar bezems en poetsgerei naar beneden. Goede schoenen aan? Ja! Voeten schuin geplaatst? Neen! Op de vraag waarom niet, is Van Genderen eerlijk. Hij ziet het belang ervan in, maar als hij het veiligheidsbulletin daarover voorgelegd krijgt, moet hem van het hart, dat dit in de praktijk natuurlijk wel eens anders toe gaat. Je gaat niet altijd even voorzichtig en 'langzaam' naar beneden. Je hebt niet allebei je handen vrij. Alhoewel, in dit geval had hij toch nog één hand aan de leuning. Maar hij liep, zo geeft hij toe, 'op z'n hakken'. Dat gaat sneller. En moet ook dikwijls in de praktijk, als je snel even de sleutels voor de meester haalt. Plotseling, van een van de bovenste treden, glijdt hij uit. Zoveel plaats voor z'n hakken was er nou ook niet op die toch wel steile trap. Hij glijdt niet, maar valt met al z'n spullen naar beneden, raakt onderaan met z'n rug een trede en blijft met van pijn vertrokken gezicht even liggen. Voorzichtig staat hij op, voelt wel hevige pijn, maar kan desondanks z'n rug nog buigen. 'Gelukkig, niets gebroken', zo flitst het door hem heen.

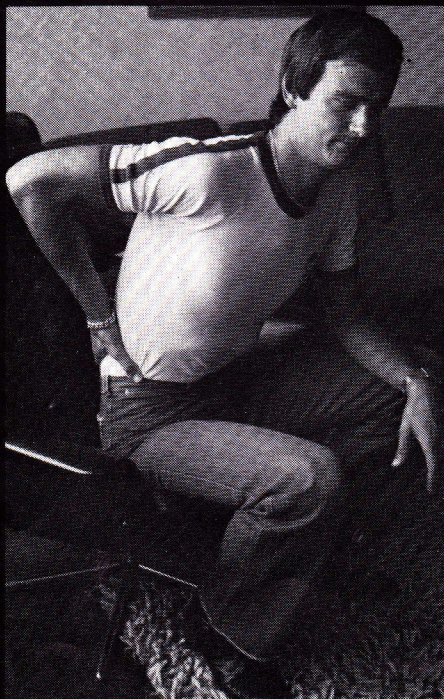
Manmoedig pakt hij z'n spullen en gaat aan het werk. Het viel hem niet mee, maar 'niets gebroken, dus niet zeuren'. Twee dagen later is hij aan het verven. Bukken, oprichten, uitstrekken omdat wandje eens even perfect in de kleur te zetten. Maar het ging haast niet meer. De stuurman kon de schade – uiteraard – ook niet van buiten zien. Dan maar naar de dokter, in Umm Said.

Een beste man, daar gaat het niet om. Maar foto's kon hij er niet maken, wel had hij pijnstillende middelen. 'Nee, gebroken is het niet' brabbelde die dokter. Maar dat wisten Van Genderen en de stuurman ook wel. Met pillen voor drie dagen ging hij terug naar het schip en weer aan het werk. Drie dagen pijn onderdrukken is aardig, maar de vierde dag komt die pijn wel terug. Dan maar aspirine, vier per

dag. Maar na twee weken word je er wel suf van en de pijn blijft. 'Tja', zei de boots, 'ik vind je een beste kerel, maar zo hebben we niets aan je'. In overleg met de gezagvoerder werd Van Genderen begin maart derhalve gerepatriëerd, via Dubai.

Z'n ouders hadden inmiddels uit een brief van hem al gehoord, dat er iets met z'n rug was. Op Schiphol stonden ze, met z'n verloofde, op hem te wachten. En daarna zo snel mogelijk naar het ziekenhuis in Voorburg, foto's gemaakt, en verder naar een specialist in het Leyenburg ziekenhuis in Den Haag. 'Bloedblaren tussen gewrichten, kleine splinters van ruggewervel, spieren beschadigd', aldus was de diagnose. En toen ging de lijdensweg verder. Geen massage, want zolang er bloedblaren aanwezig zijn zou dit slechts tot verkalking leiden.

Na enkele maanden werd met massage begonnen en een of andere behandeling met geluidsgolven. Tweemaal in de week naar de therapeut, soms pijnlijke massage, maar het is en blijft een langdurige geschiedenis.



Als we het ongevallen-aangifteformulier erop naslaan dan blijkt dat als 'onveilige situatie' – en dat wordt door Van Genderen van harte bevestigd – in dit geval toch moet worden aangewezen de glanslak. Ja, glanslak, op de treden. Met wellicht wat vette substantie moet dit als de hoofdoorzaak worden beschouwd. En natuurlijk het op de hakken lopen. Een les die Van Genderen zeker geleerd heeft. 'Voortaan zal ik het ook wel doen, daar kunt u op rekenen. Ook al duurt het dan wat langer eer ik beneden ben', zo zegt Van Genderen met een van pijn vertrokken gezicht. Dat heeft hij voortdurend, bij het opstaan, uit bed of stoel. Aan boord heeft hij de laatste twee weken voor zijn repatriëring geslapen op de plank die onder de matras lag. Op een matras was het helemaal niet uit te houden.

Je vraagt je af hoe zo'n jonge kerel nu z'n dagen doorbrengt. Maand in maand uit. 'Ach, zo'n uurtje per dag bouw ik aan een bootje, maar lang houd je dat ook niet vol. Je rug zo weinig mogelijk buigen, stilzitten, want de ruggewervel moet zoveel mogelijk rusten. En dan steeds weer naar de therapeut.

Twee collega's van de vloot hebben nog contact met hem. Natuurlijk, sporadisch, dat heb je als zeevarende. Maar voor de rest ben je, zeker als het maanden duurt, eigenlijk vergeten. Sneu, maar wist u, dat het u ook kan overkomen als . . . Ja, zult u zeggen, we weten het van die voeten schuin neerzetten, we weten het van die veiligheidsschoenen dragen en de manier waarop je de leuning beet moet pakken. Maar doe het dan ook, in uw eigen belang!

Op de vraag aan Van Genderen of hij nu niet eens een kans op een prijs zou kunnen hebben, door die veilige manier van trappenlopen eens fotografisch uit te beelden, lacht hij een beetje wrang. 'Het is natuurlijk de vraag, of ik voor de sluitingsdatum nog kans heb die foto te maken. Dat de pijn heel geleidelijk over zal gaan, daar heb ik nog hoop op. Maar het duurt wel lang.

Fotowedstrijd

U aan boord hebt die kans op een van de prijzen met een totaal van f 1000 nog wel. En daarbij draait het niet eens zozeer om die fraaie geldprijzen, maar om de veiligheidsgedachte die wij willen aanwakken. Weet u nog hoe u die foto moest inzenden en vòòr welke datum? Even herhalen: Elke foto, afgedrukt in onverschillig welk formaat, in zwart/wit of kleur, dingt mee naar de prijzen mits een veilige (of onveilige) situatie of handeling wordt uitgebeeld. Niet uw naam of schip, op de foto vermelden, wel uw naam en huisadres op een apart briefje erbij sluiten. Vóór 31 oktober dient uw inzending binnen te zijn bij de redactie van 'Schip en Ka'. De jury, bestaande uit redacteur, veiligheidsman op kantoor en een O.R.-lid, wijzen uit welke foto's (gelet wordt dus niet op de fotografische kwaliteit, maar wel op de veilige of onveilige situatie/handeling) in aanmerking komen voor de prijzen. Zonder dat zij weten wie de inzenders zijn, dus eerlijker kan het niet.

'Af- scheid'

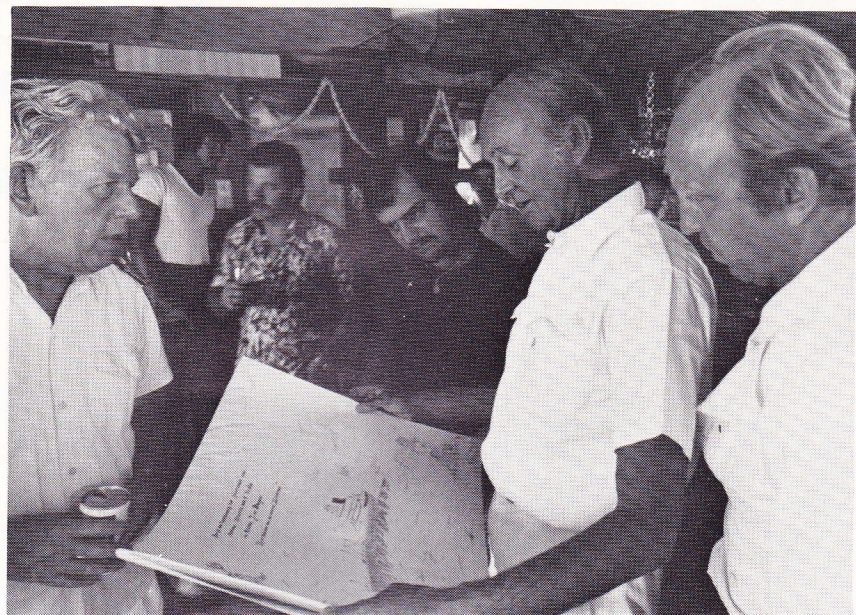
Hoofdwerktuigkundige de Bruyn ging met pensioen en zoiets kon natuurlijk niet voorbijgaan zonder de nodige festiviteiten aan boord van zijn laatste schip, de 'Dallia'.

Door officieren en bemanning werd een geldinzameling gehouden en langs slinkse wegen werd uitgevist, waarmee de baas het best verrast kon worden.

Besloten werd een werphengel met molen en een horloge te kopen. Vooral dit laatste cadeautje leverde nogal wat problemen op, aangezien de baas vast van plan was zelf op Curaçao een nieuw horloge te kopen. Maar gelukkig wist de kapitein hem daarvan, met de nodige leugentjes om bestwil, te weerhouden. Vervolgens was het piekeren geblazen wat te geven als blijvend aandenken aan de 'Dallia'. Aangezien de baas een verwoed tafeltennis-enthousiast is, zoals waarschijnlijk genoegzaam op de vloot bekend, werd besloten een tafeltennisbatje te voorzien van een koperen plaat, met daarop de nodige inscripties. Daar de baas op zeer onregelmatige tijden de machinekamer bezocht, werd dit werkstuk door de 'edelsmeden' in de ware zin des woords met veel kunst en vliegwerk op de werkbank vervaardigd.

Op vrijdag 11 mei was het dan eindelijk zover. Iedereen verzamelde zich in de rooksalon, waar de baas reeds afwachtte wat er nu eigenlijk ging gebeuren.

Ten koste van enkele slapeloze nachten had de kapitein een speech in elkaar



gezet en bracht dit als eerste spreker ten gehore, waarbij hij de baas een certificaat overhandigde, met daarop een tekening van de 'Dallia' en ons aller 'opperbaas' Neptunus. Deze oorkonde was tevens voorzien van de handtekeningen van alle opvarenden. De baas kreeg ook nog uit handen van de kapitein een form 63 'material landed', welke ondertussen ook in het bezit van het kantoor dient te zijn. Na de nodige hilariteit hierover was het de beurt aan de wacht kwam het tweede gedeelte van het feest, hetgeen door het slaan op de gong ingeluid werd door de ceremoniemeester.

De baas was zichtbaar verrast en zeer blij met dit cadeau en dacht dat het ceremonieel hiermee wel ten einde was, doch we hadden nog veel meer voor hem in petto. Maar eerst was het tijd voor een drankje en een heerlijk hapje en na het wisselen van de wacht kwam het tweede gedeelte van het feest, hetgeen door het slaan op de gong ingeluid werd door de ceremoniemeester.

De eerste spreker bij deze tweede ronde was één van de leerling-wtk's, die door zijn speech te beginnen met 'Geachte Collega' nogal veel bijval oogstte. Namens de officieren overhandigde hij aan de baas de werphengel met molen. De baas had amper de tijd om zich weer van deze verrassing te herstellen, want toen klonk voor de zoveelste maal de gong, waarna hij uit handen van zijn tafeltennisrivaal hier aan boord, de 1e stuurman, het nogal 'gewichtige' tafeltennisbatje kreeg, waarop stond: 'Ter herinnering aan uw laatste reis a/b m.s. Dallia, mei 1979'. De baas was sprakeloos van alle cadeaus en het hele feestgebeuren en allen werden vele malen hiervoor bedankt.

Na nog enkele drankjes en hapjes genuttigd te hebben verscheen de 'transportploeg' ten tonele, compleet met steekwagen, waarop vastgebonden een stoel, en onder luid gejuich werd de baas 'afgevoerd' van de sterkte. Wij allen wensen hoofdwerktuigkundige de Bruyn, samen met zijn vrouw, nog een gelukkige toekomst toe.

'DALLIAANTJE'

OP SAFARI

Op de 'Daphne' – het schip met z'n 11 leerling-scheepsgezellen – werd op de reis van Mena naar Mombasa het idee geopperd 'op safari' te gaan. Althans als de periode dat het schip in Mombasa zou blijven, dit toeliet en ook het kantoor geen bezwaren opperde. Voor de enthousiaste 'wilde-dieren-kijkers' bleek de binnenligperiode mee te zitten, terwijl de maatschappij bereid was de buskosten voor haar rekening te nemen. De agent werd verzocht een en ander voor ons te regelen en zo kon het gebeuren, dat op woensdag 14 juni, 's morgens om 8 uur, 14 opvarenden van de 'Daphne' onder wie 2 vrouwen, richting wildpark vertrokken. Doel van de reis was het 'Tsavowildpark'. Dit park ligt ruim 100 km van Mombasa verwijderd en beslaat een oppervlakte van ruim 13.000 vierkante km. U zult begrijpen, dat dit hele terrein niet in één dag kon worden bezichtigd. Desondanks deden onze chauffeurs, annex gidsen, hun uiterste best, om ons die dag zoveel mogelijk te laten zien.

Om half 11 reden we het park in en verwisselden wij de gebaande hoofdweg voor hobbelige paadjes. Na 5 minuten rijden zagen wij reeds de eerste dieren: een kudde antilopen. Zij werden direkt enthousiast gefotografeerd. In de loop van de dag zouden we nog zoveel van deze dieren zien, dat we er niet eens meer voor stopten.

Weldra werd ook een enorme kudde zebra's gesignaleerd en daar bleef het voorlopig bij. We reden een flink aantal kilometers, zonder dat een dier van zins was zich aan ons te vertonen.

Rond een uur of 12 begonnen de magen te knorren en de kelen droog te raken. Tot onze vreugde zagen we in de verte een aantal gebouwtjes opdoemen. We reden er ook heen, maar hier bleek slechts een sanitaire stop mogelijk te zijn.

Na een kwartier gingen we verder, maar dan echt naar het restaurant. Onderweg zagen wij in de verte een kudde olifanten. We verlieten het pad en baanden ons een weg door het struikgewas, om deze beesten van dichtbij te kunnen aanschouwen. Naderbij gekomen kregen zij de lucht van ons en keerden ons hun forsgeschapen achterwerken toe. Enigszins teleurgesteld over deze toch wel on hoffelijke behandeling zetten wij onze tocht naar het restaurant voort, waar wij rond 1 uur arriveerden. Het restaurant, annex hotel, is tegen een



bergwand gebouwd en biedt een schitterend uitzicht over een deel van het park. We gebruikten er een goedverzorgde lunch en waren in de gelegenheid om foto's te maken of de onvermijdelijke souvenirs te kopen.

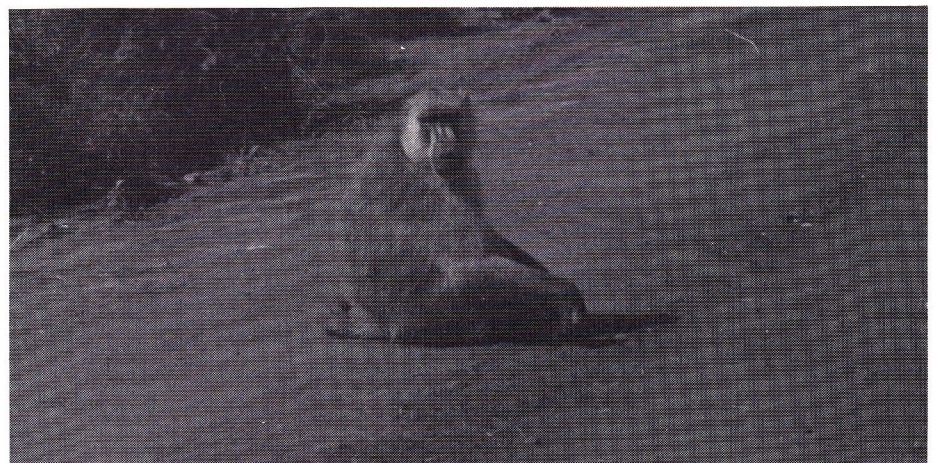
Het eerste, dat we na de lunch tegenkwamen, was een groep apen, die midden op de weg zat. Zij werden enthousiast begroet. De belangstelling was wederzijds, want sommigen van hen klommen op de auto's en probeerden via het open dak naar binnen te komen. Het moet voor deze beesten toch ook een wonderlijke ervaring zijn, dat er wezens op deze aardbol rondlopen die een treffende gelijkenis met hen vertonen. Na dit treffen vervolgden wij de tocht en voor de tweede maal die dag zagen wij olifanten, maar ook zij bleven op een flinke afstand van de busjes. Vlak daarna doemden enkele hooggeplaatste koppen op; dat kon niet missen, dat waren giraffen. Wederom moesten wij genoeg nemen met een grote afstand tussen ons en de dieren.

We hebben die middag nog tot half 5 rondgereden, maar hebben na de giraffen niet veel beesten meer gezien. Wel de reeds eerder vermelde antilopen en andere hertachtige beesten, maar zoals wij reeds zeiden, daarvan waren er zoveel, dat we er niet meer van opkeken. De leeuwentemmers onder ons moesten dus wel een teleurstelling verwerken, maar volgens de gidsen zaten de leeuwen te ver weg, om die dag nog te bereiken.

Al met al kunnen wij terugzien op een leuke dag, voor allemaal een ervaring, die we niet hadden willen missen. Sommigen van ons, (onder wie ook de schrijfster dezes) hadden verwacht meer dieren te zullen zien, maar als men even redelijk nadenkt, is het goed te begrijpen, dat op een zo uitgestrekt gebied de leeuwen en olifanten geen rondedansje rond de auto maken.

Moe, maar voldaan arriveerden wij 's avonds om 6 uur weer op het schip.

Adrie Kegel



WAAR DE SARDIENTJES DARTELEN

Nou ja, bij wijze van spreken dan. Want alhoewel het eiland Sardinië onmiddellijk doet denken aan deze visjes, is het nog maar de vraag in hoeverre al die visjes in blik daar vandaan komen. Het maakte voor de opvarenden van de 'Fossarus' ook niets uit of je die vissen daar nu wel of niet vindt. Sardinië was in ieder geval na de eentonige 'Lagos-reizen' van het schip een bijzonder welkome afwisseling. Zo welkom, dat het kantoor toestemming werd gevraagd om een bustocht te organiseren, omdat men toch op steigerruimte in Sarroch, bij Cagliari, moest wachten. Eind mei verwacht je in die kontreien al zwoele hitte. Maar dat viel op de bewuste



toch wel frisse zeewind die dag, diezelfde stranden juist erg leeg waren. De temperatuur weerhield de opvarenden echter niet om de bekende Italiaanse ijsjes en capucino alle eer aan te doen. Allerlei groepen Fossarus-opvarenden waren al spoedig op diverse terrasjes te ontdekken, genietend van de lekkernijen die op West-Afrika-reizen totaal onbekend zijn.

Op het afgesproken uur werden alle koppen weer geteld. Voltallig, dus op stap. Tijdens de touristische tocht konden de opvarenden zich onderweg verlustigen aan de mooie villa's met prachtige tuinen vol bloemen, die het kennelijk op de veelal rotsige grond zonder pokon of vam-compost prima doen. De volgende stap was Trocadero, een sardijs seafood restaurant, waar de lunch zou worden gebruikt. Gezien de haast die men had om uit de bus te komen, bleek het de hoogste tijd voor de maaltijd te zijn. Die lunch duurde maar liefst twee uur en dat men er rijp voor was, bleek ook uit de problemen die de kelners hadden om

steeds maar weer schalen met 'patat' voor de hongerige magen aan te dragen. Een en ander werd uiteraard weggespoeld met de uitstekende sardinijsse wijn.

De tocht werd hierna weer voortgezet met een rit langs de prachtige, grillige kust, waar sommigen niet veel van gezien kunnen hebben, althans te oordelen naar de gesloten ogen, opengevallen monden en af en toe schrikachtige snurkgeluidjes. De zware maaltijd en aangename temperatuur in de bus waren daar zonder meer debet aan. Onderweg werd nog gestopt voor een verfrissing en, waarachtig, een enkele moedige dook toch nog in zee.

Om 18.00 uur, na een dag vol genot en – eindelijk – wat anders gezien te hebben, arriveerden de 'Fossarus'-stappers weer bij het bootje. De veilige terugkeer aan boord was een mooie afsluiting voor een prachtige dag. Wel was er nog een vervolg aan de excursie voor sommigen, namelijk de naweeën van wat al te veel olijfolie.

dag hard mee. Er stond een fris briesje, wat alleen maar aanduidt dat het voorjaar ook in het overigens zonnige Sardinië wat verlaat was. Diezelfde frisse bries vereiste, om van de 'Fossarus' in een bootje over te stappen, echte zeemansbenen. De meevarende dames, die zich uiteraard het uitstapje niet lieten ontnemen, demonstreerden dapper, dat – als het erop aan komt – ook zij hun mannetje staan. Het eerste doel van de bustocht was Cagliari zelf, waar gelegenheid tot winkelen werd geboden. Aldus is men erin geslaagd het thuisfront te misleiden met de toezending van de welbekende, oogverblindende prentbriefkaarten van drukbezette, spierwitte stranden. En dat terwijl door de



SCHOON SCHIP

1 liter op 731,51 kilometer!

Zo zuinig loopt geen enkele auto van onze lezers. Maar bij de tweede Nederlandse versie van de Shell Zuinigheids Marathon op 16 juni jl. in Enschede, presteerde een door de TH in Eindhoven ontworpen wagen dit wel. Niet alleen een nieuw Nederlands record (het vorige, eveneens behaald door de TH Eindhoven, stond op 443,47 km op één liter), maar tevens een nieuw wereldrecord (een wagentje ontworpen door de motorenfabriek Ricardo Ltd reed 581,64 km op één liter). Voorwaarde voor deelname aan deze marathon, georganiseerd door Shell Verkoop in samenwerking met de KNAC, is dat de wagentjes in elk geval over drie of meer wielen moeten beschikken en worden aangedreven door een verbrandingsmotor met als brandstof super benzine van Shell.

Het winnende wagentje met de bestuurder, de heer H. P. Heijnen, van de TH Eindhoven.



Ook de tweede plaats kwam op naam van een team van de TH in Eindhoven, dat met een wagentje 572,66 km aflegde op die ene liter. Derde werd de HTS Zwolle, verbruik 1 liter op 512,48 km. Er namen 15 teams deel, waarvan er enkele een gedurfd brandstof-injectiesysteem hadden toegepast. Ook werd in drie wagentjes een 'vliegwieltje' toegepast, waardoor de motor bij tussenpozen kan worden uitgeschakeld. Het op toeren gebrachte vliegwieltje neemt dan de aandrijffunctie over en fungeert tevens als startmotor. De grote kracht van het winnende Eindhovense ontwerp ging schuil in de toepassing van een dergelijk vliegwieltje in combinatie met een ingenieus veersysteem, dat er voor zorgt dat de extra weerstand van oneffenheden in het wegdek tot een minimum wordt beperkt. Er werden ook technische prijzen toegekend op basis van deugdelijkheid en inventiviteit van het ontwerp. De eerste prijs ging naar de TH Delft, niet alleen vanwege de consequent doorgevoerde eenvoud in hun ontwerp, maar ook vanwege het zelf aangepaste kleine motortje (10 cc en afkomstig uit de modelbouw), alsmede de toepassing van een speciale versnellingsnaaf.

Jammer dat de karretjes wat ongerieflijk zijn voor gezinsgebruik, anders haalden we die 5% bezuiniging op brandstof gemakkelijk.

April-grap

We zijn er een beetje laat achtergekomen, maar willen u toch niet de volgende 1-aprilgrap onthouden die R/O Verduyn dit jaar – na overleg met de gezagvoerder – aan boord van de 'Daphne' pleegde. Een telegram van onderstaande strekking kwam in circulatie, waarin wij – om moeilijkheden te voorkomen – de naam van een bekend weekblad maar hebben verbasterd tot X. We willen hieraan toevoegen, dat zelden zo'n levendige gesprekstof aan boord is ontstaan als na bekend worden van dit telegram, dat door praktisch alle opvarenden serieus is opgevat.

'Na ampel overleg is maatschappij tegemoet gekomen aan wens weekblad X om reportage te

maken over zeevaart en hebben m.s. Daphne hiervoor aangewezen. Te Sydney zullen 'ster-reporter' Alissa en fotografe Tania Seurs reis naar eerstvolgende laadhaven A/B komen stop.

AA) Verzoeken officieren en bemanning intelichten en wijzen op noodzaak van correcte houding ter vermindering negatieve reportage, welke zowel maatschappij als zeevarenden in kwaad daglicht kunnen stellen.

BB) Indien op uw schip pornografie aanwezig verzoeken achter zegel te plaatsen.

CC) Individuele interviews welke Alissa afneemt dienen steeds in bijzijn derden plaats te vinden ter voorkoming onderwerpen als 'Met Alissa in de kooi' of 'Samen in een tank' stop.

DD) Zullen in Sydney CD met extra bediende uitbreiden stop.

EE) Gezien voorkeur ster-reporter Alissa voor champagne van merk 'Chateau Moulin du Routidoux demi sec 1967' luchtvrachten twee cases onder awb 1LIRPA9791 stop.

FF) Agents informed.

Parkeergarage

Het leven voor automobilisten wordt er niet gemakkelijker op. Dat wil zeggen voor degenen die voor zakelijke doeleinden naar het Shell-gebouw komen en geen gebruik maken van het openbaar vervoer. Steeds minder parkeerplaatsen zijn er over in de parkeergarage. Dat komt omdat met de verhuur van ruimten in het oude gebouw, thans Hofplein-Gebouw geheten, tevens parkeerplaatsen worden verhuurd. Niet minder dan 83 plaatsen zijn successievelijk aan de vrije Shell-parkeerders onttrokken. En stond er voorheen slechts 'verhuurd' bij (waardoor je stiekum je wagen er toch neer kon zetten), thans worden slagbomen aangebracht. En die dingen gaan alleen open met een 'key-card', in het bezit van de huurders naast ons. Wil je als incidenteel rijder nog een plek vinden, dan is het heel vroeg komen geblazen. En het kantoor per auto bezoekende zeevarenden doen er daarom verstandig aan óf zeer vroeg te komen, óf openbaar vervoer te nemen. Want de kans dat na negenent het bordje 'vol' bij de ingang hangt, is steeds groter aan het worden.

Laatste oproep

Ziet u die zeevarende die in zijn hut z'n vrije tijd nuttig besteedt? Natuurlijk, er zijn duizenden andere manieren om de vrije uurtjes te doden, maar feit is, dat als je nou toch een hobby hebt, het prettig is die ook aan boord te kunnen uitleven. Er zijn uiteraard ook collega's die het schilderen, tekenen, boetsen, beeldhouwen, mozaïek en andere technieken toepassen alleen thuis doen. Of misschien zijn het alleen de echtgenoten die thuis zich op deze wijze creatief uiten. Hoe dan ook, de sluitingsdatum voor 'Arti et Pectini' nadert met rasse schreden. De 30e augustus is absoluut de laatste dag om in te leveren op kamer 06.01. Daarna gaan de inzendingen naar Den Haag, waar eerst de jury zich erover buigt om vervolgens in diverse plaatsen te worden tentoongesteld. Uiteindelijk ook in het Shell-Gebouw in Rotterdam. Geldprijzen voor de 'toppers' in elke categorie, 'eervolle vermeldingen' voor de overige uitblinkers. Daarna gaan de 'bekroonde' werken ook nog naar het Shell-Gebouw in Wenen. Collega's en hun echtgenoten (het is voor het eerst dat ook de dames mogen meedoen!) kunnen dus nog enkele weken bedenken welke vrije-tijds-producten zij zullen gaan inleveren. Bedenk u daarbij ook een 'motto' waaronder uw inzending moet worden geplaatst? En zijn er nog vragen, even bellen 010-696127. Als het dus maar voor 30 augustus a.s. is.

Winkels

Hèhè, ze zijn er eindelijk, die winkeltjes rondom ons gebouw. Nou ja, winkels, laten we zeggen kiosken. Want groot zijn ze niet. Wel gezellig. Er zit een autoverhuurbedrijf, een coffeeshop-grillroom (concurrentie voor de lunchkamer?), een boekenkiosk, een hakenbar en een dameskledingboetiek. Eén kiosk is nog vrij, zodat we naar de bestemming daarvan slechts kunnen raden. En waarachtig, de zandwoestijn is herschapen in een fraai betegeld trottoir.

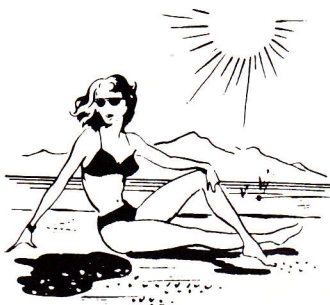
SCHOON SCHIP

Dank

Bij het verschijnen van dit nummer zal het twee maanden geleden zijn dat ik afscheid nam van Shell Tankers. Het is allemaal ontzettend snel gegaan, vooral door het vele dat geregeld moest worden bij deze enorme verandering. Dat ik ging vertrekken bij Shell Tankers drong nauwelijks tot me door. Tot op die vrijdag het afscheid kwam en ik geconfronteerd werd met mijn besluit. Hartverwarmend waren de spontane reacties, de hartelijke berichten van de schepen, de vele bloemen en kado's. Ik heb fijn

werk gedaan bij Shell Tankers en veel mensen leren kennen. Het was een goede tijd. U allen heel hartelijk dank. Kom eens langs in Abu Dhabi. Tot ziens.

Jeanne Poot

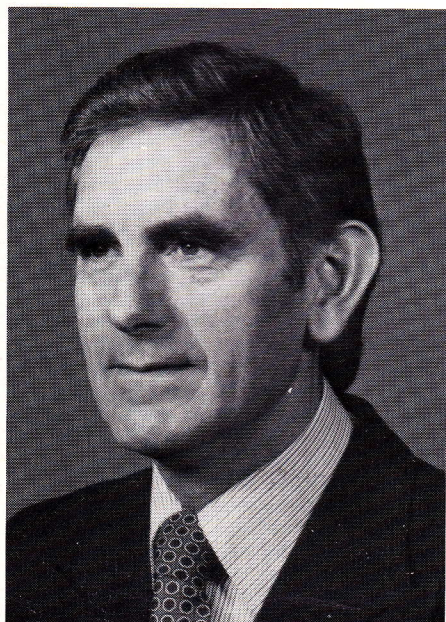


Scheeps lantaarns

In het juli nummer van ons maandblad stond een aanbieding van scheepslantaarns. De belangstelling hiervoor is, gezien het aantal ontvangen inschrijfformulieren, vrij aanzienlijk. Maar het is nog te vroeg om aan te geven hoe uw kansen liggen. Indien u eventueel in aanmerking wilt komen voor een exemplaar, klein of groot, vult u dan de op pagina 8 van het juli-nummer van 'Schip en Ka' afgedrukte bon in. Maar wacht niet te lang.

Op kantoor staat van elk der lantaarns een exemplaar ter bezichtiging. In hun 'werkjasje' om indruk te geven hoe zo'n ding er uit ziet. Men zij gewaarschuwd dat ze niet geheel en al uit koper bestaan. Reacties bij het zien ervan lopen erg uiteen: 'Nooit van m'n leven', 'Ja, precies wat ik zocht', 'Ik ben niet geïnteresseerd in scrap', 'Leuk karweitje voor de herst- en winteravonden'. Plaats van bezichtiging is kamer 6.01. Of van tevoren even een telefoontje (toestel 6127) want ze staan achter slot. Je weet maar nooit of een sterke windvlaag ze eens op mocht nemen en meevoeren...

MIET PENSIOEN



Nadat op 22 september 1947 de heer G. Heising naar aanleiding van een advertentie in het 'Nieuwsblad van het Noorden' een brief aan onze maatschappij had geschreven resulteerde dit precies een maand later in het tekenen van een arbeidsovereenkomst als stuurman met de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Overigens tekende hij reeds de volgende dag een soortgelijke overeenkomst met de N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij, zij het als 'schrijver' en voor bepaalde tijd. Deze diende namelijk voor zijn overtocht met de 'Tibia' van Rotterdam naar Curaçao, waar hij 18 november 1947 arriveerde en twee dagen later als 3e stuurman aan boord van de 'Liseta' stapte. Wat zeker niet zijn enige schip in die eerste dienstperiode was, wat ieder die met het bedrijfsgebeuren van de C.S.M. in die jaren bekend is, niet vreemd zal voorkomen. Er volgden in twee jaar nog een hele rij schepen als 3e en waarnemend 2e stuurman. En na het eerste verlof nog een dienstperiode in de West, welke ruim 3½ jaar duurde, tijdens welke zijn echtgenote hem daarheen achterna reisde om hem gedurende zijn resterende verblijf daar ter zijde te staan. Na verlof in Nederland werd het vervolgens het Verre-Oosten, 2e stuurman 'Antonia' en Commanding Officer 'Milo'. En ook de volgende dienstperiode werd hoofdzakelijk in die

streken doorgebracht o.a. op de 'Erinna' en de 'Perna', vrijwel vanaf het begin als 1e stuurman. Van eind 1955 tot eind 1964 werd in deze rang dienst gedaan, begin december van dit laatste jaar werd hij met het commando over de 'World Heath' belast, welk schip toen geruime tijd onder ons beheer viel. En het was gedurende deze dienstperiode dat kapitein Heising voor het eerst van zijn leven het Suezkanaal doorvoer, een opmerkelijk feit in die jaren voor iemand die reeds zo lang op onze schepen had dienstgedaan. Sederdien heeft hij alle soorten en maten van onze schepen onder zijn bevel gehad, als laatste de 'Lepton', waarop hij eind juli zijn verantwoordelijkheden aan zijn aflosser overdroeg. De eerste keer dat hij betrokken was bij een 'L'-klasse schip, was reeds enige jaren daarvoor. Zelf voerde hij toen het commando over de 'Dione' en lichterde in Straat Malacca de aan de grond gelopen Franse 'Lucina', waarmede hij veel waardering oogstte. Nu hij met ingang van 1 september a.s. de dienst van onze Maatschappij met pensioen gaat verlaten, wensen wij hem nog vele jaren in goede gezondheid te midden van de zijnen.

Gehuwd:

28.6: L. van der Ende, 4e stm., met mw. J. Verploegh;
8.7: H. C. P. Schmit Jongbloed, 4e wtk., met mw. E. Beth;
9.7: E. M. van Dijk, 4e stm., met mw. S. Rodriguez.

Geboren:

11.6: Baukje, dochter van J. Teertstra, 3e stm., en mw. F. C. E. Teertsra-Eekhoorn.
21.6: Gert Jan, zoon van G. van der Bent, scheepsvoorman en mw. J. J. M. van der Bent-Bruin.

Aflossingen:

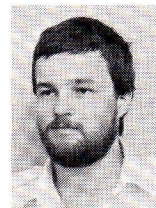
gezagv.: J. de Jager Sr., C. Wolse, J. de Jong, J. H. Korsen, A. J. Schumm, P. Hoogesteger, H. K. Paauw, D. M. Mos, J. A. M. Elias, A. J. de Ronde;
1e stl.: J. V. Kruit, J. Baard, J. A. van Kesteren, M. de Graaf, J. I. Boon, T. W. Scharrenburg, J. Broekmeyer;
2e stl.: H. J. Lenstra, A. L. M. van Dun, A. J. W. Rommes, D. M. Alderlieste, R. A. de Boer, D. J. Mittelmeyer, M. M. Scheele, F. Makkee, C. J. de Boer;
3e stl.: D. F. A. Maljers, P. L. van der Vos, L. H. G. J. H. Glansbeek, J. B. Winkelhuis, F. van Bommel, R. J. E. van Haarst, P. J. F. Steenberg, C. J. Wijngaarden, J. van der Tuin;
4e stl.: L. Onderweegs, J. A. Goudzwaard;
stag. stm.: J. Hooghiem, R. Koers, D. A. Bosman, R. J. de Roos, J. W. Torbijn, A. A. G. Brands, G. Mensing, W. J. Levering, T. de Graaf, B. Timmerman, F. O. Barkhuysen, R. P. C. van Leeuwen;
radio-off.: C. P. Verschoor, N. Bins, P. J. de Man, G. H. P. Ribbens, J. M. J. van der Vorst, F. K. van Westen;
hfd. wtk.: C. C. Bartels, J. B. J. Jonker, J. F. van den Bogaard, J. Polet, R. W. H. Buitenrust-Hetema, J. I. Brangert;
2e wtk.: K. L. J. Aertssen, G. J. A. de Ruit, J. B. van Haaster, D. Gooris, H. M. Westerveld, J. A. de Groot, B. R. Verhoog, E. E. Kreune, J. Smid;
3e wtk.: J. J. Feenstra, J. Qualm, W. H. Hennink, K. Elshout, T. P. M. Westhuis, A. P. Grootenboer, C. A. van Esveld, W. K. de Voogd;
4e wtk.: W. P. N. Kramer, A. Harkink, W. J. L. de Gee, E. K. G. Schiefer, H. M. Zwanenburg, R. Romijn, J. P. de Visser, J. R. Spelstra;

5e wtk.: K. L. J. van Steenberg, L. J. Keus, P. E. Statema, W. M. de Vries, R. J. Tielman, P. C. M. Boonen, P. P. van der Wilt, P. Hesselink, W. Mink, R. G. Ruben, F. C. Rijckaert, H. J. M. Frenken, E. M. Bosch, K. G. Visser, A. G. J. Suyskens, A. Vastenhoud;
stag. wtk.: H. C. van Beek, R. T. M. Wilmering, M. K. Flipse, J. H. M. Bos, O. Broksma, A. M. van der Marel, J. G. A. Berkvens, P. Drewes, A. B. M. Bokkers, P. J. J. van den Berg, P. Moll, R. van Rooten, G. J. M. Welten, H. Hendrikse, M. B. van der Horst, P. R. Kesting, F. C. H. Roete;
sch. voorman: I. Dijker, M. H. Grootveld;
sch. vakman 1: R. W. van Rooyen, P. M. Hendriks, R. Croese, A. van der Windt;
sch. vakman 2: R. F. Huysers, F. D. P. Croes, D. Kipperman, R. G. Twiest, J. G. J. Rebergen;
sch. gezel a/w: W. Stremme, J. G. Klein Hesselink, J. G. M. van Heugten, G. M. Gouka, E. B. de Niet, J. Tuinebrayer, P. F. Jonkman, D. R. Reygwart, J. J. Donleben, P. J. Watamaleo, J. Brederveld, A. Fredriks, R. van Buuren, A. A. Adriaansen, J. W. P. Dallmeyer, J. den Hoed, P. Luyten, P. Buis, E. Knol, W. Nieuwolt;
aank. sch. gezel a/w: P. J. Jilleba, O. Heerlien, K. van der Sluis, J. J. M. Frencken, C. Sevenhuysen;
hoofd voeding: A. G. Freeth, G. Barnhard, P. C. Bergmans;
sch. kok: C. van der Wildt, W. E. M. van Lieshout, P. E. Niermeyer, W. N. Top, W. A. van Noort;
hoofdbediende: H. Moes, W. M. Beekman, L. J. Schalk, F. G. Olde Wölbers, O. H. Noorman;
bediende: A. D. Pattiha, C. M. Vervloet, F. Salome, H. M. Kok, M. G. A. van Rooy;
bediende a/d: J. Schrage, M. van de Bergh;
koksmaat: H. G. J. T. Knapen, A. Verbunt;
jongen a/w: J. Jager;

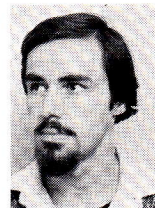
Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida: wnd. 3e stm. P. J. Veenman, 2e wtk. J. Krussse, 5e wtk. J. F. Bijlsma;
m.s. Acila: 1e stm. H. Bijvank, wnd. 3e stm. R. van der Bos, stag. stm. H. K. Schuurman, M. P. van Tuyl, hfd. wtk. J. F. van den Bogaard, 3e wtk. R. A. M. Haffert, 5e wtk. P. van Nierop, sch. vakman, 1 J. Westerhuis;
m.s. Acmaea: gezagv. B. C. den Exter van den Brink;
m.s. Acteon: hfd. wtk. J. L. 't

Nieuw indienst getreden vlootpersoneel:



M. C. Swart
4e stm.



J. W. Kamphuis
sch. vakman 2

Mannetje, wnd. 3e wtk. A. W. Ros, wnd. 4e wtk. F. Spijker, sch. vakman 2 J. W. Tonissen, J. W. Kamphuis;
s.s. Capiluna: hfd. wtk. F. van Dalen, sch. kok H. Seegers, hoofdbediende J. Boelee;
s.s. Capulonix: wnd. 1e stm. A. J. Verkerk, stag. wtk. R. Bomhof, sch. voorman J. Pronk, sch. vakman 1 E. L. Boldewijn, aank. sch. gezel a/w. M. Los, sch. kok C. A. Breederland, bediende (a/d) A. M. M. Wintjens;
m.s. Cinulia: gezagv. H. A. Schelvis, 3e stm. L. van Doren, 5e wtk. R. M. van Schaik, stag. wtk. P. H. Bastin;
m.s. Crania: wnd. 2e stm. C. J. van Essen, stag. stm. M. R. Vogelpoel, sch. vakman 2 A. R. Simson;
m.s. Dallia: 5e wtk. J. Marijs, sch. gezel a/w R. J. Ruzette, aank. sch. gezel a/w T. J. van der Maat, D. Hensen hoofd voeding J. L. Menger, hoofdbediende D. Seip, koksmaat, J. Rosbergen;
m.s. Daphne: gezagv. D. de Boer, 2e wtk. P. Dekker, 5e wtk. P. P. Rolff, sch. gezel a/w N. H. van der Geugten;
m.s. Diadema: gezagv. W. O. Kooi, 5e wtk. E. B. Grootenboer, sch. vakman 2 R. J. G. van der Klis;
m.s. Diloma: 4e stm. K. Winters, stag. stv. M. J. G. van den Berk, J. M. van Dongen;
m.s. Dione: 3e stm. D. A. L. Hitz; sch. vakman 1 W. Kesterloo, hoofdbediende E. J. Eradus, aank. kok I. C. van Gend;
m.s. Dosina: gezagv. S. Noordenbos, hfd. wtk. C. H. J. van Dijk, wnd. 4e wtk. J. M. G. M. van Kooten, 5e wtk. G. de Vries; sch. voorman G. van der Bent, bediende L. L. Teeveer;
m.s. Felania: 2e stm. H. den Ouden, stag. stm. H. Oudenes, radio-off. J. D. Dieker, stag. wtk. J. G. Verbeek, J. K. Pilaar; sch. gezel. a/w P. F. Cijntje, L. F. M.

Lenssen, H. A. ten Bensel, A. de Baat, H. J. van Zoggel, L. J. Afink, aank. sch. gezel a/w H. J. Mensinga, sch. Kok R. A. van Ringelensstijn;
m.s. Felipes: stag.stm. R. A. Huting, P. Verhoef, stag. wtk. J. B. A. Heerbaart, H. J. Pietersma; aank. sch. gezel a/w R. J. A. Lempereur, A. M. A. Sondag;
m.s. Fossarina: wnd. 4e wtk. A. R. Seraus, stag.wtk. D. Reedijk, C. D. Kuyper, J. C. Paul, J. W. van Bodegraven; bediende (a/d) R. Wolleswinkel;
m.s. Fossarus: 1e stm. A. Vlaar, 2e stm. W. T. van den Berg; sch. gezel a/w J. D. Dauvillier, L. R. Stevens, bediende (a/d) R. A. Snel;
m.s. Fulgur: gezagv. J. Post, 2e stm. J. S. de Vos, stag.stm. R. Beyer, J. M. Verest, G. J. de Jong, hfd.wtk. J. H. Veen, 4e wtk. R. Dorrenboom, stag.wtk. H. T. J. Meyer, H. van Weenen; sch. gezel a.w. J. H. Winands, G. H. Clever, G. Symons, E. J. B. Janssen Andeweg, aank. sch. gezel a/w J. R. van Engel, aank. kok R. Bakker, hoofdbediende M. te Hennepe, bediende J. M. te Hennepe-Stolk;
m.s. Fusus: 2e wtk. A. Houwaard, 4e wtk. J. Gijsbertsen; sch. gezel a/w F. Hamstra, H. W. Velis, J. Kooistra hoofdbediende N. G. Wehrmann, bediende A. Scheffer, bediende (a/d) J. G. Koek;
s.s. Khasiella: 3e stm. N. J. M. Duyn, 3e wtk. T. J. M. H. Bakker;
s.s. Kylix: gezagv. F. Minkels, 4e stm. M. C. Swart; sch. vakman 1 J. Heeren, sch. vakman 2 R. J. Sellier;
s.s. Laconica: 2e stm. B. J. H. Wortelboer, radio-off. J. Verduyn 3e wtk. J. A. Deelen;
s.s. Latirus: stag.stm. G. C. van Aken, F. J. Goldberg, stag.wtk. G. Ipremburg, A. J. M. Thuys;
s.s. Lepton: stag.stm. N. T. Witte, H. B. Stratman, hfd.wtk. W. J. van der Hoek, 2e wtk. R. A. Risseeuw, 3e wtk. P. Dekkers; sch. vakman 1 G. van Kuilenburg, sch. gezel a/w N. Penner, M. A. van Dijk, A. Zaayer, aank. kok G. Datema;
s.s. Macoma: 2e wtk. C. W. H. van Holthuysen, 5e wtk. A. A. Wagenaars;
s.s. Meta: 2e stm. G. J. C. van Eeten, 3e stm. H. G. D. Cramer, stag.stm. W. Nijenhuis, W. Verschuure, 3e wtk. T. H. van Leeuwen, 5e wtk. E. J. H. Visscher; capataz C. Boo Davila, man. esp. M. Docampo Rail, 2° man. M. A. Dominguez Martinez, mar.int. M. Alvarez Fernandez, D. Fernandez Pintos, P. Lorenzo Alonso, J. M. Misa Gonzales, M. Rodriguez Rodriguez, M. L. Rodriguez Vieitez, J. Soage Avendano, jefe de f. M. Fernandez Blanco, coc. G. Da Rocha Valverde, cam. maydo P. J. Rodriguez Solino, cam. J. Ferro Alvarez, J. Rodriguez Rodriguez;
s.s. Mytilus: 2e stm. J. A. Koenraad, 4e stm. R. G. Pieters, 5e wtk. R. H. Kuik, J. Lijkelema; capataz E. Santos Avilleira, man. esp. J. Garcia Riobo, 2° man. J. A. Villar Alonso, mar. int. M. Amoedo Aguete, A. Boulosa Dacosta, C. Bouzas Novas, J. Figuerido Acevedo, J. R. Lopez Nieto, B.

Rey Lorenzo, E. Valverde Alonso, 2° mar. int. R. J. Pugigner Alonso, coc. J. C. Collazo Perez, cam. J. J. Domeque Bailo, F. Gonzalez Vidal, cam. (trip.) L. M. Puime Amorin;
m.s. Niso: 2e stm. M. C. Kalkman, 3e stm. P. A. D. Bouwman, 2e wtk. W. Vroling;
s.s. Ondina: stag.stm. R. J. M. van Uffelen, A. A. H. Verbeek; sch. vakman 2 G. J. Ros;
s.s. Onoba: 2 stm. J. Korving, wnd. 2e wtk. H. J. Lammertink, stag.wtk. B. Scholten; sch. vakman 1 G. van Osselen, sch. vakman 2 R. T. Slump;
s.s. Patro: gezagv. J. B. P. Imming, 1e stm. F. Kuyt, stag.wtk. H. R. Gallis, J. van der Ster;
s.s. Sepia: 1e stm. W. Drost, 2e stm. J. Koek Jr., 3e stm. A. J. M. van der Loo, radio-off. H. P. de Jager, 3e wtk. B. K. Frans, 5e wtk. E. Boere, W. Jongens; hoofd voeding A. Onderstal
m.s. Tagelus: 5e wtk. J. E. de Fretes;
s.s. Viana: 1e stm. J. G. Wientjes, hfd.wtk. H. de Jong, stag.wtk. H. W. van der Landen;
s.s. Vitrea: radio-off. P. M. van den Oever; hoofd voeding C. P. Hoogesteger;
s.s. Zafra: 3e stm. H. Reiling;
s.s. Zaria: 3 wtk. R. M. van Ham, 4e wtk. P. van Noort, 5e wtk. W. L. H. Goudt.

Uitdienst getreden:

2e stm.: L. A. C. M. van der Bruggen, M. Waalewijn;
 3e stm.: H. Puyman;
 4e wtk.: J. J. Timmermans, M. Klein;
 5e wtk.: A. Willemstein, H. C. van Gelder.
 sch. vakman 1: P. J. M. Coenen
 sch. vakman 2: I. Snoek

Met pensioen:

hfd.wtk.: W. A. van Rooyen, J. F. Spiering;

Overplaatsing:

3e wtk.: J. Hoorn - Nederlandse Aardolie Maatschappij B.V. te Assen.

Tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: R. J. de Wit - Shell U.K. Oil.

Behaalde diploma's:

1e stm. G.H.V.: A. B. Tuyl, G. J. C. van Eeten;
 2e stm. G.H.V.: L. van Doren, J. C. Hilberding;
 2e stm. G.H.V.-th.: R. M.; van der Aa, J. M. M. van Rossum;
 3e stm. G.H.V.: E. S. Petrusma; 'C': J. Kruysse;
 'B': A. W. Ros, C. J. J. van den Kerkhof;
 'A': J. Teertstra.

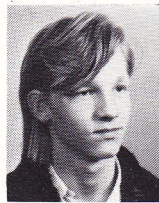
Onze vlootjubilaren:



B. Gohres
hoofd voeding
10 jaar op 4.8.79



W. W. Huygen
hoofd voeding
10 jaar op 22.8.79



G. J. H. Mulenburg
sch. gezel a/w
10 jaar op 7.8.79



B. R. Pronk
sch. voorman
10 jaar op 17.8.79



P. van der Toorn
sch. voorman
10 jaar op 22.8.79



H. C. den Daas
sch. voorman
30 jaar op 17.8.79



M. Hus
gezagv.
25 jaar op 4.8.79



T. van de Ruit
4e wtk.
10 jaar op 10.8.79



P. Janssen
gezagv.
30 jaar op 13.8.79



R. P. Regout
2e stm.
10 jaar op 13.8.79



J. L. B. de Bruin
4 wtk.
10 jaar op 15.8.79



D. W. Smit
4e wtk.
10 jaar op 15.8.79



G. J. C. van Eeten
2e stm.
10 jaar op 21.8.79

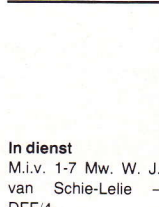


J. J. F. Reitsma
hfd. wtk.
25 jaar op 28.8.79



O. A. van der Want
hfd. wtk.
25 jaar op 25.8.79

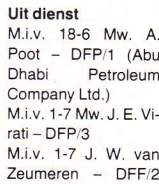
Walpersoneel



In dienst
M.i.v. 1-7 Mw. W. J. van Schie-Lelie - DFF/4



Geboren
30-6 Sandra, dochter van de heer en mevrouw M. W. G. Haazen-van der Linden, DFF/4



Uit dienst
M.i.v. 18-6 Mw. A. Poot - DFF/1 (Abu Dhabi Petroleum Company Ltd.)
M.i.v. 1-7 Mw. J. E. Virati - DFF/3
M.i.v. 1-7 J. W. van Zeumeren - DFF/2

Onze waljubilaren



25-8 G. Veldt (DFT/1) - 25 jaar



1-9 Mw. S. Kleiber-gen-de Koning (DFF/1) - 10 jaar



1-9 Mw. R. J. van der Wal-Muijsson (DFF/1) - 10 jaar

Schepenkerkhof

Wie vanuit Griekenland per boot naar een der magnifieke, zonovergoten eilanden vertrekt ziet bij de afvaartsteigers in de haven van Piraeus tientallen hagelwitte passagiersschepen liggen. Grote en kleine, hypermoderne en ook wat oudere, maar door ingrijpende verbouwingen toch modern ogende vaartuigen. Zelfs tot ferry omgebouwde tankers worden gebruikt om passagiers met hun vervoermiddelen over te zetten. Bij de toegangen tot de schepen hangen bordjes met de namen van de eindbestemmingen: Rhodos, Korfu, Kreta, Naxos om er maar een paar te noemen.

We gaan echter geen reisbeschrijving naar de Griekse eilanden geven. Nee, iets heel anders. Want in de directe omgeving van de ferryhaven ligt een schepenkerkhof. 'Niet zo opwekkend,' zult U zeggen. U heeft gelijk, maar toch is dit gebied interessant en vooral fascinerend. We hebben getracht om er wat meer van aan de weet te komen.

Bij het naderen van Piraeus, vanuit zee, ontwaart men al snel grote concentraties schepen. Dichterbij gekomen wordt de armada steeds omvangrijker. Vooral in de richting Perama en Eleusis. Op de schepen wordt niet gewerkt. Geen leven aan boord te bekennen. Waar wacht deze bonte mengeling vaartuigen van allerlei soort en grootte op? Betere tijden wellicht? Maar het is nauwelijks voor te stellen dat deze tientallen oude, roestige en onttakelde schepen ooit nog eens de wereldzeeën op eigen kracht zullen doorploegen. Slopen is een gedachte die onmiddellijk opkomt bij het zien van deze verzameling wrakken. En dat gebeurt ook regelmatig. Soms komt er een zeesleper, nou ja zeesleper, meestentijds is het niet meer dan een uit de kluiten gewassen havensleper, om een, soms twee van die roestige kavaljes aan de tros te nemen voor een enkele reis Spanje, Joegoslavië, Korea of Taiwan. Toch liggen er schepen waarvan de ankers in zeker tien jaar niet zijn thuisgehield. Sommigen 'op één oor' met de bomen buitenboord bungelend. Toen ons schip heel behoedzaam door het 'kerkhof' manoeuvreerde om een lading smeerolie af te leveren bij het Shell-depot in Perama, werd een gekapseisd wrak gepasseerd. Vaag was er nog een passagiersschip in te herkennen. 'Jaren geleden bij het brandstof innemen gekenterd' aldus de loods. 'Maar het wrak opruimen, ho maar, de kosten van het lichten zullen meer bedragen dan de waarde van het schroot' . . . Niet bepaald een gezellige aanblik . . . Trouwens, om ons heen was nog meer maritieme

ellende te signaleren. Een oude vrachtjammer, ten anker, met een enorm, gapend gat in de romp, even boven de waterlijn. Ernaast een uitgebrand wrak. Halfverkoelde sloepen mistroostig in de davits. Kris kras er omheen gedeukte coastertjes, oude trawlers, een paar gammele sleepboten uit de oorlogsjaren, tankers en talloze vrachtschepen. Sommige vrachtschepen geheel of gedeeltelijk geladen. Of lijkt dat maar zo? Staat er soms een tikkeltje te veel water in de ruimen? En daar, het valt gewoon op, een goed in de verf zittende, hedendaagse roll-on, roll-off boot. Toen

particuliere wereldhandelsvloot is in handen van Griekse reders. Nu reeds legendarische namen zoals Niarchos, Livanos, Goulandris en de enige jaren geleden overleden Onassis, om er maar een paar te noemen. Zeer gewiekste zakenlieden. In goede tijden geen problemen maar ook in slechte tijden weten de meesten het hoofd een flink stuk boven water te houden. Een grote particuliere reder, John Latsis, heeft een raffinaderij bij Piraeus en voor het vervoer van ruwe olie en produkten maakt hij gebruik van een vloot tweede- (en de nodige derde- en vierde-)hands



we er langs voeren werd het verblijf op het 'kerkhof' duidelijk: brand in de machinekamer gehad. En van wie weet waar vandaar naar Piraeus gesleept. Waarschijnlijk als 'constructive total loss' door een of andere Griek voor een appel en een ei van een verzekeringsmaatschappij gekocht. Overal ter wereld worden door Grieken schepen gekocht. Veelal op veilingen ('auctions'). Hetzij door henzelf, hetzij via een makelaar. Of het nu een kustertje is van 500 ton of een VLCC van een in financiële moeilijkheden geraakte reder. Nagenoeg alles wordt naar Griekenland gebracht om daar te worden opgekalefaterd of, bij het stijgen der schrootprijzen, aan scheepsslopers te worden verkocht. Griekenland is de grootste zeevarende natie ter wereld. Meer dan 50% van de

De 'Petrola IX', een van de voormalige Shell-tankers

schepen. Voormalige BP en Esso tankers en zowaar ook een handjevol schepen die de Shell-schelp aan de schoorsteen bevestigd hebben gehad. De namen zullen velen van u nog wel bekend in de oren klinken; onze voormalige 'Krebsia', en 'Kenia' en van Shell London de 'Hima' en 'Hatasia'. De ouwetjes doen het nog best, alhoewel de schepen nogal eens voor langere tijd dienst doen als opslag- en bunkerschip en niet meer zo'n actief, varende leven hebben. Piraeus, belangrijkste handelscentrum aan de Middellandse Zee, doch tevens een ideale plaats voor documentaristen en andere geïnteresseerden op scheepvaartgebied om eens rond te snuffelen.