

TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT-ENWALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.
A P R I L 1 9 7 1



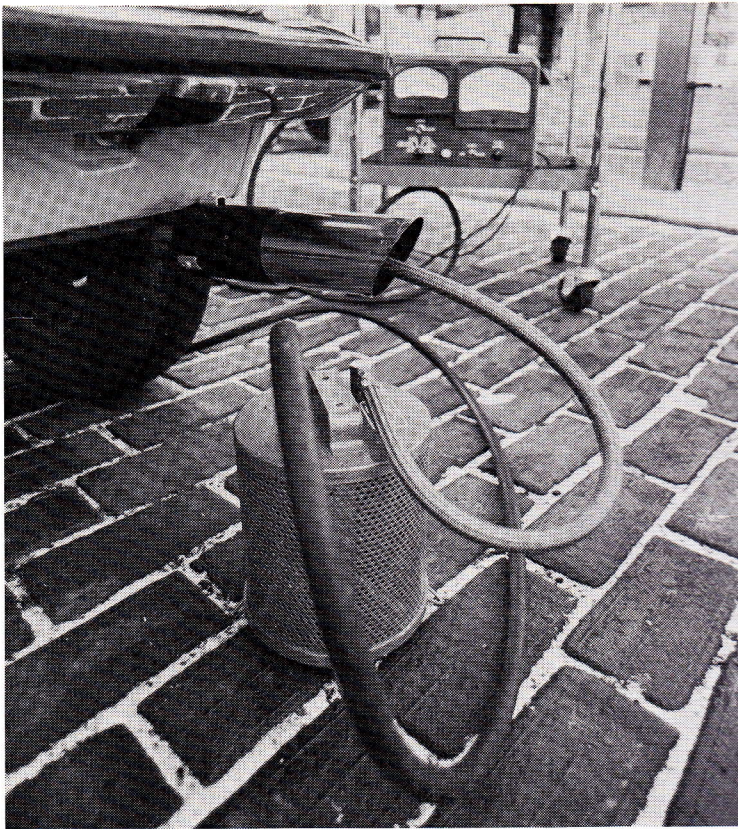
OVERIGE BESTEMMINGEN

PER LUCHTPOST
PAR AVION

Da heer M. Finnikke
4. stn. 216 ss. "Katalyza"
p/a Shell Tankers N.V.
Postbus 874
Rotterdam

IJEN





50% minder luchtverontreiniging door betere afstelling motoren

De nieuwe actie van Shell, waarbij automobilisten vanaf 1 maart in de gelegenheid zijn gesteld bij circa 250 Shell benzineverkooppunten, verspreid over het gehele land, het uitlaatgas van hun auto tot 23 april a.s. gratis te laten testen en zonodig hun motor te laten bijstellen, is voorafgegaan door een proef op 9 benzinestations in Z. Limburg met apparatuur voor het meten van het percentage koolmonoxyde in uitlaatgassen van benzinemotoren. Daarbij is duidelijk gebleken, dat een zeer belangrijke beperking van de luchtverontreiniging mogelijk is door betere afstelling van de carburateurs van automotoren.

Van de eerste 1500 auto's die ter keuring werden aangeboden, bleek slechts 34% te voldoen aan de eis dat het uitlaatgas maximaal 4,5% koolmonoxyde (CO) mag bevatten. Een eis waaraan met ingang van 1 oktober a.s. alle auto's in Nederland wettelijk zullen moeten voldoen.

De uitlaatgassen van de overige 66% bevatten alle meer dan 4,5% koolmonoxyde (er waren er zelfs bij die meer dan 10% bevatten). Het gemiddelde CO-percentages van deze niet goed afgestelde auto's was 6,8%. Voor 64 van deze 66% kon een flinke verbetering worden bereikt door bijstelling van de carburateur, waardoor het gemiddelde van 6,8% CO zakte tot 2,8%. Een verbetering van 58,4%. Voor de overige 2% was een verdergaande technische ingreep nodig.

Als alle Nederlandse automobilisten van het aanbod van Shell gebruik zouden maken, zou de luchtverontreiniging die auto's te weegbrengen bijna gehalveerd kunnen worden.

Een bijkomend voordeel voor de automobilist is dat door het bijstellen het verbrandingsrendement van de motor hoger wordt, waardoor niet alleen veel schoner maar ook zuiniger wordt gereden.

BIJ DE VOORPLAAT:

Post, voor de schepen. Zo'n 112.000 privé-brieven per jaar worden via de Postkamer in het Shell-Gebouw naar de schepen over de gehele wereld verzonden. Hoe dit in zijn werk gaat zult u kunnen lezen in een artikel dat wij brengen op de pagina's 6 t/m 9; daarbij tevens opgave van de thans geldende tarieven.

Bataafse wordt Shell

Sedert 1 april jl. is de naam „Bataafse" voorgoed uit de gelede- ren van onze Maatschappij verdwenen.

De Bataafse Internationale Petroleum Maatschappij N.V. en de Bataafse Internationale Chemie Maatschappij N.V. heten nu respectievelijk Shell Internationale Petroleum Maatschappij en Shell Internationale Chemie Maatschappij N.V.

Hierdoor zijn de namen van de Nederlandse dienstverlenende maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep meer in overeenstemming gebracht met hun Engelse tegenvoeters, de Shell International Petroleum Company Ltd. en de Shell International Chemical Company Ltd., en eveneens met de in Den Haag zetelende Shell Internationale Research Maatschappij N.V.

Het voor buitenlanders wat „onhandelbare" Nederlandse woord Bataafse is dus verdwenen.

Zakelijk gezien is dit alles volkomen begrijpelijk, maar velen (en vooral de ouderen onder ons) zullen het toch wel jammer vinden. In 1907 werd de naam „Bataafsche" geboren. In dat jaar verenigden twee, in het toenmalige Nederlands Oost-Indië werkende oliemaatschappijen, the „Shell" Transport and Trading Company Ltd., en de N.V. Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië, hun belangen. De Engelse „Shell" T and T en de Nederlandse „Koninklijke" hielden toen op werkmaatschappijen te zijn. Zij werden moedermaatschappijen van drie nieuwe werkmaatschappijen. Een ervan bestond overigens al vier jaar, namelijk de Asiatic Petroleum Company Ltd.; zij behartigde de verkoop van de produkten. De twee andere werden in 1907 opgericht, namelijk The Anglo-Saxon Petroleum Company Ltd. (voor het transport) en de N.V. De Bataafsche Petroleum Maatschappij. Laatstgenoemde kreeg haar zetel in Den Haag en ging zich bezighouden met het „technische" gedeelte van het oliebedrijf, het opsporen, winnen en verwerken van aardolie.

De „Bataafsche", meestal B.P.M. genoemd, was een snel ontwikkelende dochter in het Koninklijke/Shell Groep-gezin.

Bij de reorganisatie in 1959 mocht zij in zekere zin op haar lau- weren gaan rusten. Zij werd toen De Bataafse Petroleum Maatschappij N.V., een holding company, een maatschappij dus, die de aandelen van andere Groepsmaatschappijen houdt.

Haar naam, waaruit de „ch" was verdwenen, verleende zij ook aan de twee nieuwe dienstverlenende maatschappijen die toen werden opgericht, de hierboven al voluit genoemde B.I.P.M. en B.I.C.M.

In oktober 1969 werd haar eigen naam veranderd in Shell Petroleum N.V., opdat ze aldus internationaal gezien, beter in de pas zou lopen met haar Engelse zuster: The Shell Petroleum Company Ltd.

Groepsresultaat in 1970 - 7% lager

Het nettoresultaat van de maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep over 1970, na aftrek van aanvullende afschrijvingen, bedroeg pounds 366,7 miljoen, hetgeen 7% lager is dan over 1969. In de Verenigde Staten waren de door Shell Oil Company verkochte hoeveelheden olieprodukten en aardgas, als ook de opbrengsten daarvan, vrijwel gelijk aan die van 1969. De verkoopopbrengst van chemische produkten daalde echter met 4%. Behalve door moeilijkheden in het chemisch bedrijf, werden de jaarresultaten van Shell Oil ongunstig beïnvloed door hogere belastingen en door de kosten van het bestrijden van twee hevige branden bij boorwerkzaamheden.

Buiten de Verenigde Staten stegen de verkochte hoeveelheden ruwe olie en olieprodukten met 13%. De verkoopopbrengst nam met bijna 14% toe, dank zij het feit dat de prijzen in de meeste afzetgebieden zijn gestegen boven het lage peil van een jaar geleden. In alle bedrijfssectoren waren de gevolgen van de inflatie duidelijk merkbaar, bovendien stegen de charterkosten van tankers buitengewoon sterk toen de Trans-Arabische pijpleiding uitviel en in Libië produktiebeperkingen werden opgelegd.

Het rendement op het gemiddeld netto-actief bedroeg 10,2% tegen 11,7% in 1969.



Op 10 maart jl. vond in het Shell-Gebouw de eerste bijeenkomst plaats voor

1e stuurlieden en 2e werktuigkundigen

De opzet van deze bijeenkomsten — welke regelmatig zullen worden gehouden — is dezelfde als die voor gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen.

In zijn openingswoord werd door onze Directeur, de heer D. Rodenburg, het doel van deze bijeenkomsten uiteengezet, namelijk beter contact tot stand te brengen tussen de senior-vlootofficieren en de walorganisatie. De tot nu toe voor deze categorie officieren gehouden cursussen betreffen uitsluitend vak-technische onderwerpen, zoals meet- en regeltechniek, radarsimulator, e.d. Op deze nieuwe bijeenkomsten bestaat echter tijdens de panel-discussie gelegenheid ook niet-vaktechnische onderwerpen aan de orde te stellen.

De heer Rodenburg besloot zijn inleiding met de deelnemers aan

Bij de foto. Staand v.l.n.r.: de heren J. R. Cupido - chef DFP/3, E. Moll - 1e stuurman, L. J. Hirs - 1e stuurman, R. van den Berg - 2e werktuigkundige, J. W. Paans - chef DFP/6, J. Zijp - 2e werktuigkundige, R. A. Risseeuw - 2e werktuigkundige, H. R. Godlieb - 2e werktuigkundige, E. van 't Slot - chef DFP/2, G. H. van Leeuwen - chef DFP/1, B. Ritman - 1e stuurman, J. B. Kerkhoven - DFP/3; zittend v.l.n.r.: de heren W. Drost - 1e stuurman, J. P. Kalkman - 2e werktuigkundige, P. F. L. Schölvinc - 1e stuurman, J. J. Jonkman - 2e werktuigkundige, J. S. Schregardus - 1e stuurman.

te moedigen openhartig aan de discussie deel te nemen en hun een leerzame dag toe te wensen.

In de ochtenduren werden voor elke groep 2 lezingen gehouden: voor de stuurlieden over „Tanker Port Performance” en „Problemen betreffende olieverontreiniging”, voor de werktuigkundigen over „Aspecten onderhoud” en „Technische bijzonderheden”.

De middag werd besteed aan de beantwoording van binnengekomen vragen en bespreking van mededelingen van de Directie.

Vakschool

Op 24 februari jl. vond de officiële opening plaats van de **Vak-school voor Bakkerij- en Hotelpersoneel**, die is ondergebracht in het mammoetscholencomplex „Technikon”, gelegen vlak achter het Shell-Gebouw.

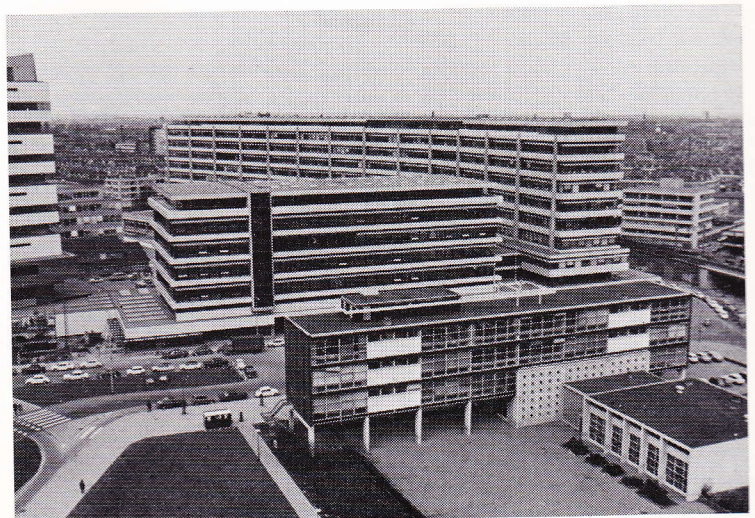
In het openingswoord dat door de voorzitter van de Vereniging „De Technische School”, ir. K. van der Pols, werd gehouden bracht hij allereerst dank aan de Gemeente Rotterdam, die het Bestuur der Vereniging het aanbod had gedaan deel uit te maken van de nieuw te bouwen mammoetschool, en daarmee te beschikken over een grotere en modernere ruimte. Dat dit hard nodig was bewijzen de volgende cijfers: in 1958 op de dagschool 170 leerlingen en 23 part time leerlingen, in 1971 is dat aantal gestegen tot 500 leerlingen op de dagschool en 140 part time cursisten.

In het kort memoreerde hij verder dat het nu 20 jaar geleden is dat de heer Van Marlen, toentertijd Directeur van de Technische School aan de Beukelsdijk, het initiatief nam tot de oprichting van de Bakkersschool, waarna er in 1957 een zelfstandige opleiding kwam voor Bakkerij- en Hotelpersoneel, eerst in de Van Lennepstraat, en laatstelijk in de Potgietenstraat, welke recentelijk werd uitgebreid met een speciale opleiding voor scheepskok. Ook de „kokscursussen voor bevarenen” zijn al sedert een groot aantal jaren in de vakschool ondergebracht.

Diverse relaties voerden vervolgens het woord, waarbij — zoals

bij dergelijke gelegenheden gebruikelijk — ook geschenken voor de nieuwe behuizing werden aangeboden, waaronder een bak met vaste planten namens onze Maatschappij.

In een komend artikel zult u kunnen lezen hoe onze aspirantscheepskoks hun opleiding ontvangen in de nieuwe mammoetschool.

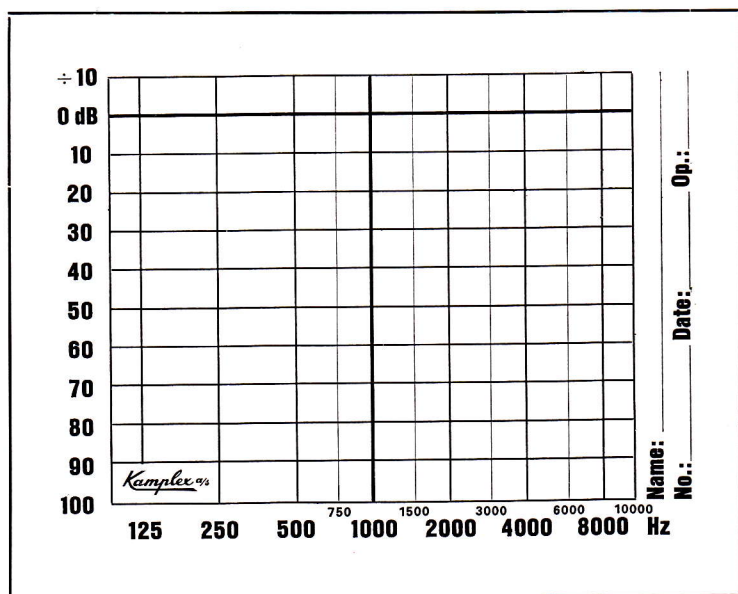


decibel

Met Circulaire No. 641 betr. „Geluidshinder” is aan boord de introductie bekend gemaakt van gehoorbeschermingsmiddelen. Inmiddels zijn tevens een aantal films naar de schepen verzonden, waaronder één met als onderwerp „geluidshinder”. In onderstaand artikel willen wij iets nader ingaan op „geluid” en in hoeverre dit hinderlijk — of zelfs gevaarlijk — kan worden.

OOG EN OOR

Het menselijk oor is een zintuig dat helaas niet altijd die aandacht krijgt die het verdient. Op het oog daarentegen is men



meestal zuinig; men zal het beschermen tegen te fel zonlicht (zonnebril of hand boven de ogen), tegen wegsplattende vonken of stukjes metaal (veiligheidskap of -bril) en bij vermindering van het gezichtsvermogen gaat men spoedig een bril dragen om dit zintuig weer in staat te stellen voor 100% zijn taak te vervullen. Kortom, men is zich ervan bewust dat het oog niet kan worden vervangen.

Het oor daarentegen wordt geenszins gespaard, getuige de voorliefde van velen om bij het uiten van vreugde een veelheid aan lawaai te produceren of bij het beluisteren van muziek de voorkeur te geven aan een maximum aan volume. Mits het oor daarna in een stillere omgeving weer tot rust kan komen, is daartegen ook geen bezwaar. Immers, de waarnemingsvermindering voor het geluid die men tijdens het werk, of tijdens de ontspanning, oploopt (en die men „dip” noemt), zal zich tijdens het rusten meestal weer volledig herstellen.

Alhoewel dus het oor minder wordt beschermd dan het oog, is het wel degelijk een zintuig van hoge waarde; voor reacties heeft

het zelfs nog meer waarde dan het oog. Bij acoustische prikkels — dus via het oor — ligt de reactietijd van de mens tussen de 140 en 160 milliseconden, bij visuele prikkels — dus via het oog — zal de reactie plaatsvinden tussen de 180 en 200 milliseconden.

Bovendien is het mogelijk met het oor niet alleen geluid waar te nemen, doch tevens te bepalen uit welke richting het komt, en of het door één of verschillende bronnen wordt geproduceerd.

Wanneer men, in gezelschap zijnde, voor een ogenblik de ogen sluit, zal men niet alleen de stemmen van de omstanders kunnen horen, doch tevens kunnen bepalen waar zij zich ongeveer bevinden, wat zij zeggen en met welke intensiteit zij aan het gesprek deelnemen.

Is men bij visuele waarneming aangewezen op een vrij blikveld, dus zonder voorwerpen die een object of persoon aan ons gezichtsvermogen onttrekken, het geluid klinkt ook om hoeken, gaat om personen en voorwerpen heen en is bovendien waarneembaar bij volkomen duisternis, in tegenstelling tot het gezichtsvermogen, dat op licht is aangewezen.

Alle eigenschappen die het oor heeft, is men zich pas bewust wanneer het gehoor, dus het vermogen om waar te nemen wat er wordt gezegd of welke geluiden er worden geproduceerd, aan het afnemen is, hetgeen verschillende oorzaken kan hebben.

GELUID

Geluid ontstaat door trillingen; deze trillingen geven een wisselende druk op het trommelvlies doordat in de lucht om de geluidsbron verdichtingen en verdunningen optreden in alle richtingen.

De gemiddelde druk die daarbij op het trommelvlies valt en die afhankelijk is van de geluidssterkte, wordt weergegeven in decibels (dB). Er is evenwel nog een ander facet wanneer men het over geluid heeft, namelijk de frequentie, d.w.z. het aantal drukverschillen per seconde: één trilling per seconde noemt men één Hertz.

Het menselijk oor is gevoeliger voor geluid van hogere frequenties (aantal trillingen) dan voor lagere, met andere woorden, bij gelijkblijvende energie van de geluidsbron zal een hoge toon luidder worden waargenomen dan een lagere. Wanneer men een goed gehoor heeft en nog jong is, kan de mens een hoorbereik hebben van 20 tot uiterlijk 20.000 Hertz, dus van 20 tot 20.000 trillingen per seconde.

Het zou onjuist zijn om bij vaststelling van het drukniveau in decibels in een bepaalde ruimte, conclusies te gaan trekken in hoeverre het geluid schadelijk kan zijn voor het gehoor. Er is namelijk een interrelatie tussen de „luidheid” en de frequentie. Zo zal bij de zeer lage frequentie van 20 Hertz, waarbij de trillingen een golflengte hebben van ongeveer 17 meter, de hoorbaarheid pas beginnen bij ongeveer 75 dB. Naarmate de frequentie hoger wordt, is bij steeds geringer drukniveau het geluid reeds hoorbaar.

Bij 1000 Hertz, de zgn. referentietoon, ligt de gehoordrempel per definitie bij 0 dB. Een op normale toon gevoerd gesprek zal tussen de 40 en 50 dB produceren.

Verkeerslawaai heeft ongeveer een sterkte van 60—80 dB, terwijl — nog steeds bij een frequentie van 1000 Hertz — een ge-

luidsontvangst van 110—120 dB als zeer onbehaaglijk wordt ervaren. Bij 130—140 dB wordt dit zelfs een pijnlijk geluid. Hierbij moet men bedenken dat een toename van 6 dB een verdubbeling in de geluidsintensiteit betekent.

Ook de tijdsduur gedurende welke men aan een sterke geluidsontvangst wordt blootgesteld, is van invloed. Wanneer men tijdens het werk aan lawaai van ongunstige frequentie en geluidsterkte is blootgesteld, maar de gelegenheid heeft daarna in een rustige omgeving bij te komen, hoeft dit geen blijvende invloed op het gehoor te hebben. Echter, is de verhouding tussen beide factoren ongunstig en wordt men er te lang aan blootgesteld, terwijl het gehoororgaan daarna nauwelijks kans krijgt zich te herstellen, dan kan geleidelijk een toenemende mate van doofheid gaan ontstaan, die op den duur tot een permanente beschadiging van het gehoorzintuig leidt.

Lawaai kan getalsmatig worden vastgelegd door de NR-waarde ervan te bepalen. NR is de afkorting van Noise Rating. Het is een maat voor de hinderlijkheid c.q. schadelijkheid van een geluid. Is voor een geluidsterkte NR 85 aangegeven, dan betekent dit dat het geluid nergens de curve overschrijdt die bij een toonhoogte van 1000 Hertz 85 dB bereikt. Dit geluid kan bij andere frequenties dus sterker of zwakker zijn.

Het lawaai in restaurants tijdens de spitsuren heeft gemiddeld een sterkte van NR 85. Maar een straalmotor produceert, gemeeten op 30 meter afstand, een lawaai van NR 130. Bij NR 75 in de omgeving kan men nog telefoneren, maar bij NR 110 niet meer.

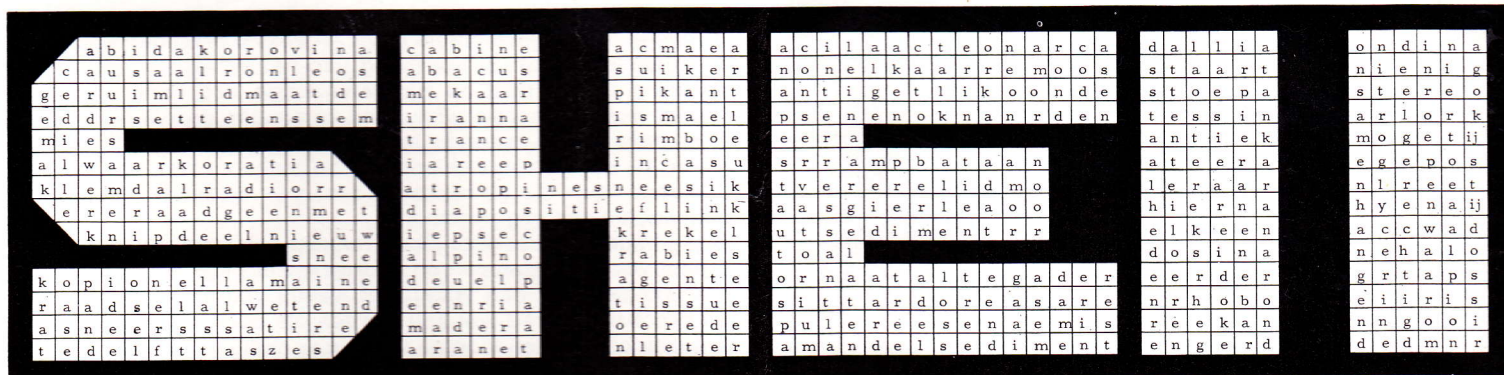
Bij NR 130 is mondelinge communicatie alleen mogelijk als men een dubbelzijdige telefoon, ingebouwd in een kap, draagt.

MAATREGELEN

Meer en meer wordt men zich in de industrie bewust van de noodzaak te komen tot bestrijding van gevaarlijk lawaai. Ook aan boord van onze schepen is men met metingen begonnen om vast te stellen welke uitrustingsstukken een te veel aan geluid produceren voor het menselijk gehoororgaan. Tevens zijn er nu middelen verstrekt voor degenen werkzaam in de machinekamers, opdat zij de kans hebben hun gehoor te beschermen wanneer de omstandigheden daartoe aanleiding geven.

Zo zal de werktuigkundige van de wacht in een machineruimte met gescheiden controlekamer de verstrekte gehoorbeschermingsmiddelen alleen behoeven te gebruiken wanneer hij in de machineruimte zelf afdaalt. Op de andere schepen is het raadzaam de gehoorwatten tijdens de gehele wacht te gebruiken.

Zoals wellicht bekend, wordt door onze Medische Dienst reeds geruime tijd audiometrisch onderzoek verricht, opdat zeer vroegtijdig kan worden vastgesteld of er een geringe mate van doofheid is en, zo neen, of deze in de loop der jaren gaat optreden. Voor dit doel is bij deze Dienst een speciale ruimte ingericht, terwijl het onderzoek zelf wordt verricht door een hierin gespecialiseerde assistente. Op deze wijze hoopt men een toezien oog te houden op het door velen nog zo veronachtzaamde zintuig, het oor.



De oplossing van de kerstpuzzel 1970

De bij het jongste december-nummer als bijlage gevoegde kerstpuzzel heeft weer velen aan het werk gezet. In totaal ontvingen wij 102 inzendingen, waarvan er echter niet minder dan 70 foutief waren opgelost. De ontwerper van deze puzzel, Kapitein J. Kramer, heeft kennelijk een ogenschijnlijk niet te moeilijke puzzel ontworpen, die de puzzelaars meer hoofdbrekers moet hebben gekost dan ze op het eerste gezicht verwachtten.

Bij de trekking, die op 9 maart jl. plaatsvond door Mej. J. F. Schilt, in aanwezigheid van de heer L. F. van den Belt, adjunct-Directeur, en de heer M. Spetter, lid van de Ondernemingsraad van de walorganisatie, ging het er dus slechts om uit de namen van 32 inzenders de gelukkige winnaars te kiezen van de door de Directie beschikbaar gestelde prijzen.

Dit waren: de eerste prijs van f 60,— voor Kapt. J. C. de Groot de tweede prijs van f 30,— voor 4e stm. W. F. G. Hartung de derde prijs van f 10,— voor 1e stm. F. A. Visser.

Wij wensen de winnaars van harte geluk; een brief met de heuglijke mededeling is hun inmiddels toegezonden.

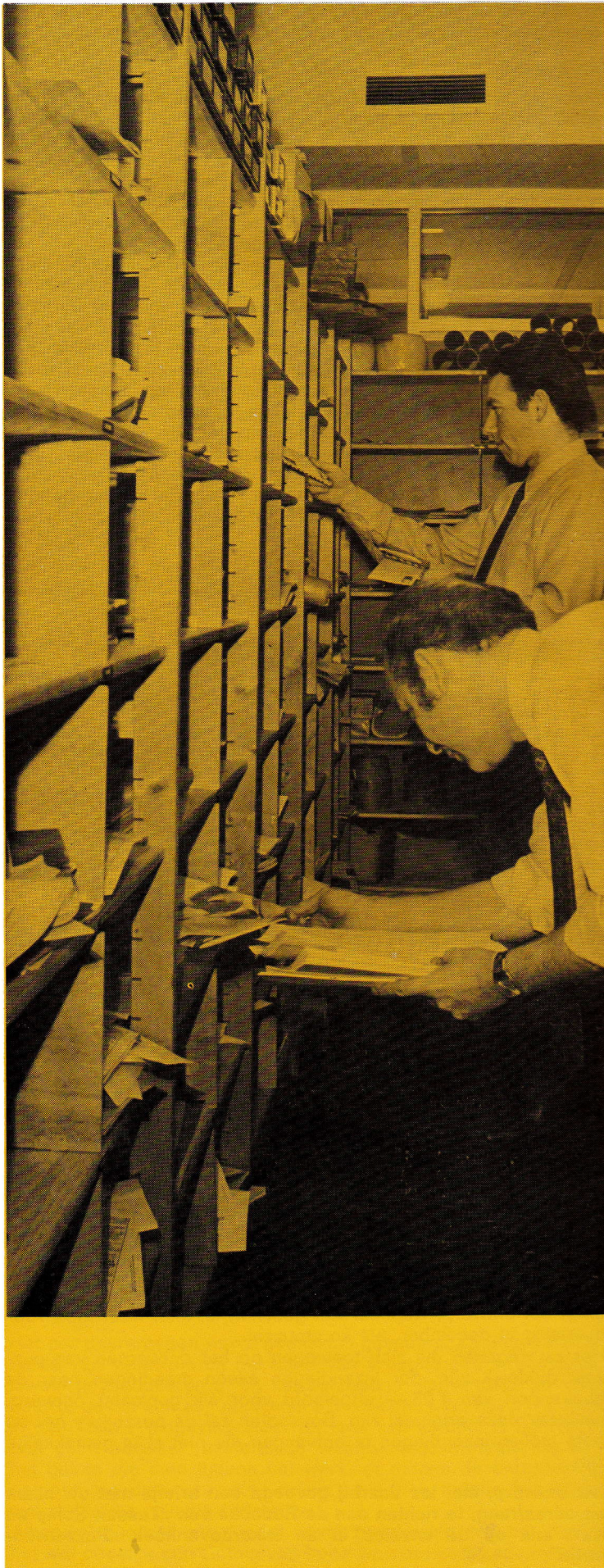
Wat de derde prijs betreft, deze is voor de tweede achtereenvolgende maal gevallen op stuurman F. A. Visser. De puzzeljury vertrouwt dat dit de heer Visser niet zal weerhouden een derde poging te wagen bij de volgende puzzel in dit blad.

Zomerpuzzel

Zoals reeds eerder aangekondigd zal, op verzoek van vele zeevarenden, voortaan tweemaal per jaar een puzzel in dit blad worden geplaatst. Als bijlage van het komende juni-nummer komt dan ook de eerstvolgende, de zomerpuzzel, waarvoor nog enkele ontwerpen, ingezonden door het vloot- en walpersoneel, ter beschikking staan. Echter, om de keuze door de puzzeljury te veruimen, zijn nieuwe ontwerpen nog bijzonder welkom. Zou een hiervan niet kunnen worden gebruikt voor de zomerpuzzel, dan dingt het ontwerp, wanneer het geschikt is, toch weer mee voor plaatsing in december, als kerstpuzzel.

Het zal degenen die zich toeleggen op het ontwerpen van puzzels duidelijk zijn, dat inzendingen alleen meedingen naar de boekenbon van f 25,— uitgelooft voor elk geplaatst ontwerp, wanneer deze origineel zijn. Bovendien zal de puzzeljury het op prijs stellen inzendingen te ontvangen die niet al te gemakkelijk zijn.

Uw ontwerp, met los daarbij gevoegd een briefje met uw naam en adres/rang, te richten aan de Redactie van „Tussen Schip en Ka”, met op de envelop in de linkerbovenhoek „Puzzelwedstrijd”.



POST

Mede naar aanleiding van vragen die zijn gerezen in het werko-verlegorgaan aan boord van sommige schepen, willen wij in onderstaand artikel de werkwijze die wordt gevolgd bij het verzenden van post aan de vloot aan de lezers duidelijk maken. Alhoewel de „postkamer” in het Shell-Gebouw niet rechtstreeks onder Shell Tankers N.V. ressorteert, doch onder Shell Nederland N.V., die aan deze belangrijke schakel tussen kantoor en vloot de letters FCP (Postzaken) heeft gegeven als sectie-aanduiding, bestaat een belangrijk deel van het werk dat hier wordt verricht uit het verzenden van zowel privé- als Maatschappijpost aan onze schepen.

VERDELING

Post kan worden verdeeld in brieven, drukwerk, fonopost, pakketten, en nog andere, doch voor verzending aan onze schepen is belangrijker de verdeling in luchtpost en zeepost. En met het woord „zeepost” roeren wij tegelijk een teer punt aan; immers, verzending als zeepost naar een schip dat geen vaste lijndienst onderhoudt, impliceert veelal vertraging, die van enkele weken tot zelfs — in een incidenteel geval — enkele maanden kan oplopen, afhankelijk van de routing van het schip zelf en van de vertraging die de post op zijn soms lange weg ondervindt. Per zeepost worden daarom uitsluitend verzonden drukwerk, couranten en tijdschriften, waarvan het gewicht verzending per luchtpost tot een te kostbare geschiedenis zou maken. Uiteraard worden privé-zendingen die gefrankeerd zijn voor verzending als luchtpost, wel als zodanig verstuurd.

Als wij bedenken dat door Shell Tankers N.V. aan frankering van de post voor de schepen een bedrag wordt uitgegeven van circa f 100.000 per jaar, dan vraagt het weinig voorstellingsvermogen hoe groot dit bedrag wel zou worden als ook zeepostzendingen per luchtpost zouden moeten worden verzonden, temeer daar dit juist de „zwaardere” stukken betreft.

Ook de couranten en tijdschriften die van Maatschappijwege naar de schepen worden verzonden, gaan per zeepost, met als enige uitzondering „Wacht te Kooi”, de wekelijkse krantenuitgave voor zeevarenden, „Tussen Schip en Ka” en „Nieuws van Shell Tankers N.V.”, onder andere wegens de actuele rubrieken die daarin zijn opgenomen.

Toch vormt, in aantal stuks, de „airmail” het leeuwedeel van de post die van kantoor naar de vloot gaat. Deze bestaat niet alleen uit de privé-post die familieleden en anderen via kantoor naar de zeevarenden zenden, doch vanzelfsprekend ook uit brieven van kantoor. Doch de privé-post wint het in aantal, niet minder dan circa 112.000 stuks gaan jaarlijks via de postkamer naar de schepen.

Maar er komt meer post aan boord, want er zijn familieleden die soms rechtstreeks post naar de schepen afzenden. Alhoewel betrokkenen zich dienen te realiseren dat hier extra risico's aan zijn verbonden wanneer het schip wordt gemist, kan men te allen tijde bij de postkamer telefonisch de naam van de agent in de bestemmingshaven van een schip opvragen. Post echter die van het Shell-Gebouw aan het Hofplein, door de lucht of over zee, zijn weg zoekt naar de geadresseerden aan boord, wordt nauwlettend gevolgd en, wanneer een schip wordt gemist, worden telegrafisch instructies aan de agent gegeven naar welke haven hij deze post moet doorzenden.

WERKWIJZE

Laten wij de post die dagelijks in het Shell-Gebouw wordt binnengebracht, nu eens volgen op de soms lange weg die deze moet afleggen alvorens de geadresseerde wordt bereikt.

voor de schepen

Een paar cijfers: \pm 112.000 privé-poststukken per jaar; in 1970 werden in totaal plm. 205.000 poststukken (privé en Maatschappij-post) aan de vloot verzonden, vergezeld van bijna 15.000 postspecificaties.

Iedere nieuw-in-dienst-getreden zeevarende krijgt bij de papieren die aan hem worden overhandigd, ook een brief getiteld „Corresponderen met Opvarenden”, waarin onder andere aanwijzingen worden gegeven hoe een brief te adresseren en te frankeren. Merkwaardig te horen van de heer G. Knijf, Chef van de Sectie FCP, was dat, alhoewel de adressering over het algemeen goed is en, indien niet volledig, op de postkamer nog kan worden gecompleteerd met de scheepsnaam, de frankering van de brieven vaak niet correct is. De oorzaak hiervan blijkt bij navraag dikwijls te zijn een advies van een beambte op een postkantoor tot wie de schrijver of schrijfster zich heeft gewend. Men gaat dan van de veronderstelling uit dat een brief gericht „p/a Shell Tankers N.V., Rotterdam” slechts gefrankeerd behoeft te worden met het binnenlands tarief, hetgeen niet juist is daar de brief als regel moet worden doorgezonden naar een buitenlandse haven. Het te veel betaalde porto voor binnenlands verkeer behoudt namelijk zijn waarde voor de verdere doorzending. Weliswaar worden brieven die **per abuis** onvoldoende zijn gefrankeerd en waarvan doorzending per luchtpost kennelijk wel in de bedoeling lag, van Maatschappijwege bijgefrankeerd (hiermede is jaarlijks een bedrag van circa f 18.000 gemoeid), doch **foutieve frankering en onvolledige adressering kunnen een oorzaak van vertraging zijn**. Zodra de postzakken zijn gelegeerd, wordt door nijvere handen de eerste verdeling van de post gemaakt in die bestemd voor de diverse in het Shell-Gebouw gehuisveste Shell-maatschappijen. De post voor Shell Tankers N.V. wordt vervolgens gesplitst in die bestemd voor kantoor en die welke is gericht aan de opvarenden, de laatste weer onderverdeeld in luchtpost en zeepost. Daarna worden de luchtpostbrieven op datum ontvangst afgestempeld en gaan zowel de luchtpost- als zeepoststukken in voor elke soort post gescheiden kisten, waarin voor elk schip weer aparte vakken zijn. Onvolledig geadresseerde brieven, met name het ontbreken van de scheepsnaam, ondervindt bij deze handeling vertraging, daar in een apart systeem moet worden nagegaan op welk schip betrokkene dienst doet. In de vakken van deze sorteerkasten komt ook de Maatschappijpost bestemd voor de diverse schepen, daar zowel privé- als Maatschappijpost per dezelfde gelegenheid wordt verzonden.

LUCHTPOST

Belangrijk bij varende objecten, die bovendien geen vaste bestemmingshavens hebben, is het raadplegen van de dagelijks bijgehouden schepenlijst, die in het kantoor over de verschillende secties wordt gedistribueerd. Op basis van deze lijst wordt op de postkamer iedere dag bekeken of het verantwoord is de luchtpost voor een bepaald schip weg te sturen. Wanneer in de eerste bestemmingshaven de post niet meer tijdig via de agent kan worden afgeleverd, moet een van de volgende havens worden genomen. De door het Londense kantoor opgegeven vaarprogramma's bevatten evenwel in vele gevallen „vermoedelijke” bestem-

mingshavens. In dergelijke gevallen dient op basis van de in de praktijk verkregen ervaring, tevens rekening houdend met de plannen op langere termijn voor de betrokken schepen, te worden beslist of de post dient te worden aangehouden of verzonden. Veelal wordt — om vertraging te voorkomen — tot verzending overgegaan, zeer zeker wanneer het schip in ieder geval naar het Midden-Oosten gaat. Wanneer de definitieve bestemming bekend is, wordt onmiddellijk geverifieerd of de post in de juiste haven aanwezig is, dan wel vanuit een nabijgelegen haven dient te worden doorgezonden. In laatstbedoeld geval is er in ieder geval tijdwinst, daar verzending vanuit Rotterdam dan niet haalbaar meer zou zijn.

Bij verzending van de post vanuit kantoor wordt nog met verschillende andere factoren rekening gehouden, zoals de vliegverbindingen, eventuele stakingen, minder snelle aflevering in bepaalde landen, enz.

Iedere zending is vergezeld van een „genummerde specificatie”, waarin summier vermeld welke stukken de zending bevat. De privé-post en de Maatschappij-post, met de specificatie, gaan in een speciale door de P.T.T. verstrekte enveloppe naar de agent in de betrokken haven, die voor aflevering aan boord zorgdraagt. De porti geplakt op de privé-brieven wordt gecontroleerd en eventueel — wanneer het tarief naar de haven van bestemming hoger is — wordt iedere enveloppe bijgefrankeerd.

De gezagvoerder van het betrokken schip zal, bij het openen, de postspecificatie tekenen voor ontvangst en deze per omgaande aan het kantoor terugzenden. Van elke verzonden specificatie wordt aantekening gehouden: nummer — verzenddatum — bestemmingshaven — datum ontvangst aan boord en ontvangsthaven. Op deze wijze kan de postkamer nagaan of een zending het schip daadwerkelijk heeft bereikt, hetgeen uiteraard onmogelijk is als post rechtstreeks van een huisadres naar het schip (via de agent) is verzonden.

Wanneer een bestemming ruim tevoren bekend is, wordt geregeld post naar de betrokken haven gezonden, om niet alle brieven in één zending te hebben. Het schip zal dan bij aankomst meerdere enveloppen met verschillende postspecificaties ontvangen.

Het komt echter voor dat door onvoorziene omstandigheden — en wij denken hier in de eerste plaats aan derouthering van het schip, maar ook aan stakingen of spanningen in het land waarheen post is verzonden — een zending het schip niet meer in de betrokken haven bereikt. Dagelijks wordt daarom op de postkamer nagegaan of een schip daadwerkelijk op of na de ver-

Frankering luchtpost

Brieven	Voor Curaçao geldt
t/m 5 gram: 70 cent	t/m 5 gram: 45 cent
t/m 10 gram: 95 cent	t/m 10 gram: 65 cent
elke volgende 5 gram: 25 cent extra	elke volgende 5 gram: 20 cent extra

Overall verkrijgbaar zijn de z.g. „luchtpostbladen”, voorbedrukt met f 0,45 porto, welke voor dit tarief naar elke bestemming kunnen worden doorgezonden.

moede aankomstdatum van de laatste zending is binnengelopen. Zo niet, dan worden de agent telegrafisch instructies gegeven wat te doen met de postzending(en), hetgeen kan behelzen dat de post tot nader order moet worden aangehouden, geretourneerd of — en dit is veelal het geval — doorgezonden naar de volgende bestemmingshaven. Dit impliceert soms vertraging, die op kantoor evenzeer wordt betreurd als door de belanghebbenden aan boord, doch dit is onvermijdelijk bij het zenden van brieven naar schepen in de zogenaamde wilde vaart.

ZEEPOST

Het zal duidelijk zijn dat de problemen die zich voordoen bij de verzending van luchtpost, zich in verband met de onzekere programmering van de schepen nog meer doen gevoelen bij zee-post, die een veelvoud van de tijd vergt die luchtpost nodig heeft om het schip te bereiken. Het kan dan ook voorkomen dat de zee-post voor een schip zich in enkele weken opstapelt zonder dat tot verzending kan worden overgegaan omdat óf de routing voor de komende weken geenszins vaststaat óf er geen tijdige verbinding over zee met de betrokken haven is.

In het ongunstige geval dat bij zee-post een schip wordt gemist ondanks de zorgvuldige bestudering van het vaarprogramma en de verbindingsmogelijkheden, wordt dezelfde werkwijze toegepast als bij luchtpost. Recentelijk had een onzer schepen in vier maanden geen zee-post ontvangen, hoewel er vele zendingen waren verzonden, die echter alle steeds het schip misten. Nazending van de zee-post geschiedt dan als „luchtvracht”, ondanks de daaraan verbonden hoge kosten.

PAKKETTEN

Een veel gehoorde vraag van familieleden is, waarom geen postpakketten via het Shell-kantoor naar de schepen in buitenlandse havens kunnen worden verzonden. De douane-formaliteiten die hiervoor worden vereist, maken het onmogelijk voor de postkamer om hiervoor bemiddeling te verlenen, doch dit wil geenszins zeggen dat geen advies wordt verstrekt wanneer ter gelegenheid van een verjaardag of anderszins, men toch iets naar een opva-

FRANKERING TREIN/BOOT (ZEEPOST)

Brieven

t/m 20 gram: 45 cent
t/m 40 gram: 70 cent
elke volgende 20 gram:
25 cent extra

Voor België, Duitsland,
Frankrijk en Italië geldt:
t/m 20 gram: 25 cent
t/m 40 gram: 70 cent
elke volgende 20 gram:
25 cent extra

Drukwerk: NEDERLANDSE couranten en tijdschriften t/m 250 gram: binnenlands tarief
250—500 gram: f 1,—
500—1000 gram: f 1,50
1—2 kilogram: f 2,—
2—3 kilogram: f 2,50

ANDER drukwerk

tot 500 gram: als boven

500—750 gram: f 1,50

Boven 750 gram: 10 cent per 50 gram extra.

Deze zendingen mogen niet zwaarder zijn dan 3 kg.

rende wil zenden. Te allen tijde kan de sectie FCP worden gebeld om opgave van de beste verzendgelegenheid, de meest geschikte haven, de naam van de agent aldaar en de datum waarop verzending wordt geadviseerd.

Wanneer de post is binnengebracht, wordt allereerst een verdeling gemaakt in post bestemd voor de diverse in het Shell-Gebouw gehuisveste Shell-maatschappijen.



VRAGEN



De heer G. Knijf, Chef van de Sectie FCP, krijgt talloze vragen te beantwoorden van familieleden van opvarenden omtrent het verzenden van post aan de schepen. Maar ook voor dit artikel wilde hij graag enkele vragen beantwoorden.

Er zijn brieven die nooit aankomen; hoe kan dit?

Bij verzending van post in het binnenlands verkeer, laten we zeggen van Amsterdam naar Groningen, of Maastricht, kan incidenteel een brief zoekraken. Als wij dan bedenken dat de brieven waar wij het over hebben niet alleen eerst naar Rotterdam, maar dan naar een agent in een buitenlandse haven moeten worden verzonden en dan weer naar het schip moeten worden gebracht, dan zitten daar veel meer risico's aan vast. Ik moet er echter aan toevoegen, dat blijvende vermissing slechts sporadisch voorkomt. In de praktijk is dit wel eens het geval geweest met post in een vliegtuig dat een ongeval overkwam, of met post naar landen waar politieke spanningen heersen. Maar de post die bij voorbeeld bij het uitbreken van de burgeroorlog in Nigerië aldaar klaar voor een schip lag, is na twee jaar weer aan ons geretourneerd, dus zoekraken gebeurt niet zo snel.

Recentelijk werd een brief drie weken na ontvangst op de postkamer aan boord afgeleverd, terwijl het schip intussen Rotterdam en twee havens op de Engelse kust had aangelopen. Heeft u daar een verklaring voor?

Met zekerheid is die nu niet te geven, daarvoor hadden wij zo snel mogelijk na ontvangst moeten worden ingelicht, alhoewel een onderzoek naar een niet-aangetekende privé-brief bijzonder moeilijk is. Doch ik kan me voorstellen dat deze brief was verzonden naar een haven waarvan wij, met redelijke zekerheid, mochten aannemen dat het schip nog op tijd werd bereikt. Is er dan vertraging of deroutring geweest, dan is die brief geretourneerd of doorgezonden naar de eerstvolgende haven waar aflevering kon plaatsvinden en dat kan aanzienlijk tijdverlies betekenen.

Je hoort wel eens dat aflevering in havens in de Perzische Golf en West-Afrika nogal hapert. Kunt u dit bevestigen en, zo ja, heeft u daar een verklaring voor?

Ja, dit komt voor. Wat de Perzische Golf betreft vindt dit voornamelijk zijn oorzaak in het pas op het laatste moment bekend worden van de definitieve bestemmingshavens. Hadden wij de post dan hier gehouden, dan werd het schip nooit bereikt, zodat wij in de praktijk de post zenden naar de meest waarschijnlijke haven aldaar. Zodra de bestemming definitief is en hier op kantoor bekend, geven wij opdracht aan de agent de post eventueel door te zenden.

Maar dikwijls wordt een gewijzigde bestemming later weer herroepen en dan kost het wel grote moeite de post nog op tijd aan

FONOPOST

Ook fonopost kan thans via de Maatschappij worden verzonden. Voor verzending per zeepost is het tarief 35 cent per 50 gram. Voor verzending als luchtpost gelieve men wat betreft frankering telefonisch contact op te nemen met de sectie FCP — 010-145 144, toestel 2218.

boord te zetten, mede omdat de vervoersmogelijkheden daar zeer beperkt zijn, praktisch alleen per vliegtuig. In feite worden de vertragingen in de Perzische Golf veroorzaakt door de veelvuldig voorkomende orderwijzigingen.

Met Westafrikaanse havens zijn er wel goede luchtverbindingen vanuit Nederland, maar dikwijls wordt vertraging ondervonden op de route luchthaven — postkantoor — agentschap. Wij zijn daardoor gedwongen post naar aldaar gelegen havens vroegtijdig af te zenden; een „last-minute” zending naar een Westafrikaanse haven is absoluut uitgesloten.

Zijn er nog ontwikkelingen gaande die zouden inhouden dat post voor schepen in de — wellicht verre — toekomst sneller wordt afgeleverd dan thans redelijkerwijs mogelijk is?

Zoals bekend, wordt sinds geruime tijd ter hoogte van Kaapstad de post per helikopter aan boord van de schepen gezet. De ervaringen hiermee opgedaan zijn zeer gunstig en ik kan me voorstellen dat er in de toekomst meer van een dergelijke mogelijkheid gebruik wordt gemaakt, waarbij ik in het bijzonder denk aan de ingang tot de Perzische Golf. Echter, uitbreiding van de frequentie van de vliegverbindingen heeft er nu al toe geleid, dat de laatste jaren steeds meer postzendingen naar onze schepen onderweg zijn, zodat wat dit betreft er reeds sprake is van een verbetering.

De jury voor Arti et Pectini 1971

Zoals reeds eerder werd bekendgemaakt, zal van 12 tot en met 18 september in „Pulchri Studio” in Den Haag voor de vijfde keer de tentoonstelling „Arti et Pectini” worden gehouden. Er zullen werken worden geëxposeerd die vervaardigd zijn door personeelsleden en gepensioneerden van Nederlandse maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep.

Behalve in Den Haag zal deze expositie ook gehouden worden in Assen in het cultureel centrum „De KolK” (20 t/m 26 september), in Amsterdam in Arti et Amicitiae (29 september t/m 3 oktober) en Vlaardingen in het sportpark „De Vijfsluizen” (5 t/m 10 oktober).

Iedereen die olieverfschilderijen, aquarellen of gouaches, tekeningen of grafieken heeft gemaakt, of die zich bezig heeft gehouden met boetseer-, beeldhouw- of mozaïekwerk kan zijn werk, dat oorspronkelijk moet zijn en nog niet eerder ter jurering mag zijn voorgelegd, inzenden ter beoordeling.

Dit jaar zal ook plastic als gebruiksmateriaal voor kunstwerken in aanmerking komen. Voor inzendingen uitgevoerd met dit materiaal zal geen speciale prijs worden toegekend.

Jury

De jury die de inzendingen beoordeelt en de prijzen toekent, zal voorgezeten worden door de heer W. Hartman, oud-voorzitter van het schilderkundig genootschap „Pulchri Studio”. Zij zal verder bestaan uit de heer D. Bus, voorzitter van „Pulchri Studio” en de heer R. E. Penning, kunstredacteur van de Haagsche Courant.

Het is alweer 10 jaar geleden dat in dit maandblad een fotowedstrijd werd uitgeschreven voor de leden van vloot- en walpersoneel. De reactie destijds was groot, doch als wij om ons heen zien en constateren dat camerabezit juist in de laatste jaren weer zo sterk is toegenomen, dan kan het niet anders of het uitschrijven van een fotowedstrijd moet nu allerwegen weerklank vinden.

FOTO WED- STRIJD

Bij het nemen van het besluit een fotowedstrijd uit te schrijven heeft de Redactie zich ook laten leiden door enig eigen belang, in zoverre dat zij op deze wijze tevens in het bezit hoopt te komen van foto's die op het leven aan boord van de Shell-tankers betrekking hebben.

Dit wil echter geenszins zeggen dat degenen die tot het nemen van dergelijke foto's geen gelegenheid hebben, niet zouden kunnen meedoen aan de wedstrijd. Evenmin wil dit zeggen dat de opvarenden van de vloot bij de keuze van hun onderwerp zich tot het schip dienen te beperken. Uw keuze is namelijk geheel vrij, want er zijn vijf verschillende categorieën. Twee hiervan hebben echter wel betrekking op het schip, namelijk: „Werk aan boord” en „Vrijtijdsbesteding aan boord”.

Bij deze twee onderwerpen zal niet zo zeer rekening worden gehouden met compositie, detailtekening en dergelijke, doch wel met de wijze waarop het onderwerp tot uitdrukking is gebracht. Om enkele voorbeelden te geven omtrent inzendingen voor de categorie „Werk aan boord”: opnamen waarbij wordt getoond hoe de veiligheid in acht wordt genomen, hoe aan de draaibank wordt gewerkt, wordt gelast, de brandrol wordt gehouden. Maar ook opnamen van een stuurman die de ullage neemt, van een kok aan het werk in de kombuis, of een scheepsgezel die op het dek of in de machinekamer zijn taak verricht, enz.

Onderwerpen voor de categorie „Vrijtijdsbesteding aan boord” laten zich gemakkelijk raden: een opvarende bij het schrijven van een brief naar huis, officieren of scheepsgezellen aan de bar, bij het tafeltennissen, sjoelen, enz.

Daarnaast is de keuze van onderwerp, zowel voor leden van het vloot- als van het walpersoneel, onbeperkt. Want behalve de twee reeds genoemde categorieën waarvoor men kan inzenden, zijn er nog: „portretten”, „haven/zegezichten”, en — om een ieder een kans te geven — „Vrijkeus”. Bij deze drie categorieën zullen compositie, originaliteit en dergelijke echter meetellen bij de beoordeling.

Prijzen

Vanzelfsprekend zullen prijzen worden uitgelooft:

Voor elke categorie een hoofdprijs van f 100.

Doch er zijn meer mogelijkheden om van uw hobby financieel voordeel te hebben. Uit die opnamen welke, naar wij vertrouwen, in de komende maanden reeds ter beschikking komen, zullen — naar keuze van de Redactie — reeds foto's worden geplaatst in „Tussen Schip en Ka”. Deze kunnen uit elke categorie zijn, al houdt plaatsing vóór de jurering niet in dat de desbetreffende foto de hoofdprijs zou zijn toegekend. Om anonimiteit bij de beoordeling mogelijk te maken, zal bij plaatsing ook niet de naam van de inzender worden vermeld. Wel houdt plaatsing in, dat de inzender na de sluitingsdatum

een bedrag van f 50

wordt toegezonden voor het ter beschikking stellen van de foto, mits op dezelfde foto niet de hoofdprijs is gevallen.

De foto's die te zijner tijd in aanmerking komen voor de hoofdprijs, zullen eveneens in dit blad worden gereproduceerd. Inzenders kunnen slechts voor één hoofdprijs in aanmerking komen. Voor foto's die worden geplaatst na de sluitingsdatum wordt geen geldbedrag meer uitgekeerd. Door deelneming aan de wedstrijd verklaren inzenders er zich mede akkoord dat de opnamen het eigendom zijn geworden van Shell Tankers N.V. Zij worden dus niet geretourneerd.

Bij voldoende deelname en bevredigende kwaliteit zal het ingezonden werk in november worden tentoongesteld in de Zuidhal van het Shell-gebouw.

Verdere voorwaarden

Om aan deze wedstrijd deel te nemen ko-

men in aanmerking alle employés in dienst van Shell Tankers N.V., alsmede de gepensioneerden van onze Maatschappij. De sluitingsdatum van deze wedstrijd is **15 oktober 1971**. Daarna zal zo spoedig mogelijk door een deskundige jury uit de in elke categorie ingezonden foto's door individuele puntenwaardering de beste worden gekozen; de maker daarvan komt in aanmerking voor de hoofdprijs van f 100,— in die categorie. Bij gelijke aantallen punten zal door het lot worden beslist.

Alle deelnemers verklaren zich bij voorbaat akkoord met de uitspraak van de jury, alsmede met de keuze van de redactie voor de in dit blad te plaatsen foto's. Geen negatieven dienen te worden ingezonden, doch uitsluitend

zwart/wit vergrotingen (niet opgeplakt)

minimum-formaat: 13 x 18 cm

maximum-formaat: 18 x 24 cm.

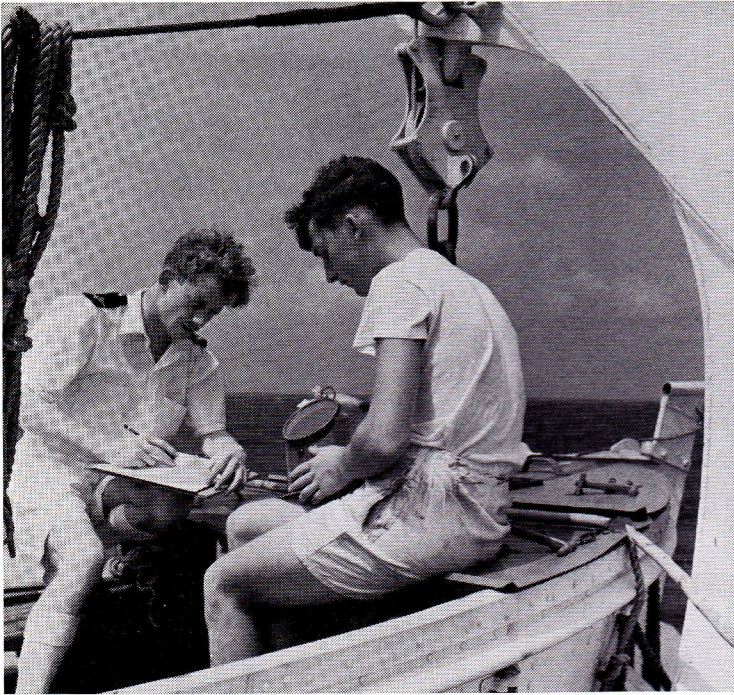
Alhoewel de opnamen door de inzender gemaakt moeten zijn, is het toegestaan om van het verkregen negatief door anderen, inclusief de fotohandel, de vergroting te laten maken. Mede om die reden is de sluitingsdatum pas op 15 oktober a.s. m.a.w. een half jaar na het uitschrijven van deze wedstrijd.

Voor elke categorie maximaal twee foto's inzenden dus — wanneer men over opnamen beschikt voor alle categorieën — kunnen er maximaal tien worden ingezonden.

Inzendingen te richten aan de Redactie van „Tussen Schip en Ka”, in de linkerbovenhoek op de envelop „Fotowedstrijd” en bij de foto, op een apart vel, uw naam, adres en rang/sectie, alsmede de categorie waarvoor de foto wordt ingezonden. Eventueel kunnen de vergrotingen worden afgegeven in het Shell-Gebouw, kamer 1.49. Het zal op prijs worden gesteld als op het vel papier met de naam van de inzender tevens in het kort wordt vermeld waar de foto is genomen alsmede wanneer.

Bij het jureren zullen de leden van de jury onbekend zijn met de namen van de inzenders. Pas nadat is vastgesteld aan welke foto de hoofdprijs wordt gegund, zal de naam van de inzender aan de juryleden worden bekendgemaakt; de uitslag volgt zo spoedig mogelijk daarna in dit blad, terwijl de winnaars ook nog persoonlijk bericht krijgen.





Fotowedstrijd

Plaatsing van deze foto zou, wanneer ingezonden voor de categorie „Werk aan boord”, de deelnemer aan de fotowedstrijd reeds een bedrag van f 50,— hebben opgebracht Zoals u op de linkerpagina kunt lezen, zijn er in totaal vijf categorieën, namelijk:

Werk aan boord
Vrije-tijdsbesteding aan boord
Portretten
Haven-/zeegezichten
Vrije keus.



Kapiteinsvrouwen

Van het Secretariaat van de Vereniging van Kapiteinsvrouwen ontvingen wij het verzoek bekendheid te geven onder onze lezers van het bestaan van deze vereniging, waaraan wij gaarne voldoen.

De Vereniging van Kapiteinsvrouwen is opgericht op 11 februari 1969, nadat een initiatief daartoe was genomen in een vergadering van de Vereniging van Kapiteins Grote Vaart. De voornaamste doelstellingen zijn: het bevorderen van de saamhorigheid en het elkaar helpen waar dat nodig of gewenst is. De praktijk leert, dat vooral het onderling contact wordt gewaardeerd en door de leden gestimuleerd. Onder de leden telt de vereniging jonge moeders, moeders van tieners en vrouwen zonder kinderen, waaronder ook degenen die hun kroost reeds zagen uitvliegen. Ook een aantal weduwen en echtgenotes van gepensioneerde kapiteins zijn enthousiaste leden.

De vereniging is onderverdeeld in afdelingen. De plaatselijke afdeling verzorgt naar behoefte bijeenkomsten als lunches, avondjes, uitstapjes, vieringen, roulerend ziekenbe-

zoek en vervoer voor hen die dat nodig hebben.

Landelijk is er in het begin van het jaar de jaarvergadering en in september het landelijk weekend. Buiten dat vinden er meer landelijke evenementen plaats, bijvoorbeeld in juni 1970 was er een lang weekend met de Torline naar Zweden.

Het is de bedoeling van de vereniging, dat men zich er thuis voelt, onverschillig of men een groot of klein gezin heeft, jong is of minder jong, alleen of niet. Daartoe is het noodzakelijk dat de leden in hun afdeling hun wensen kenbaar maken. De contributie bedraagt f 30,— per jaar, entreegeld f 10,—; voor weduwen en echtgenotes van gepensioneerde kapiteins zijn deze bedragen gehalveerd.

Verdere inlichtingen en aanmeldingen bij het secretariaat: Glipperweg 20 te Heemstede.



Service

Of — om het in goed Nederlands te zeggen — dienstverlening. Wat we daar also onder verstaan hangt misschien wel een beetje af van ieders persoonlijke instelling.

Maar het volgende valt er — naar het eenstemmig oordeel van allen die we daaromtrent een mening vroegen — pertinent niet onder! Zegt u nu zelf: Shell Vakantiereizen is een uitbreiding van de dienstverlening met het oog welbewust gericht op klantenwerving. Dat deze service dan ook openstaat voor de werknemers is vanzelfsprekend.

Doch het is geenszins de bedoeling dat, wanneer men van deze mogelijkheid gebruik maakt, het desbetreffende reisbureau wordt gemachtigd om de rekening bij de financiële afdeling van Shell Tankers N.V. in te dienen — zo ver strekt de dienstverlening beslist niet.

Huilen

Het was recentelijk op de „Acila” dat, tijdens binnenliggen in Rotterdam, een der opvarenden zijn twee peuters in de hut ter ruste had gelegd. Waarschijnlijk nog niet gewend aan de vreemde omgeving waren de kleintjes echter niet onmiddellijk in slaap gesukkeld, doch hadden het luidkeels op een brullen gezet en het kostte de moeder wel een uur voordat de rust was hersteld.

Toen echter de tweede dag de rust-pauze voor de kinderen was aangebroken, sliepen ze binnen de kortste tijd als marmotten. Bijzonder verbaasd waren de ouders dan ook van een buurvrouw in de naastgelegen hut te horen, hoe zeer de kinderen toch huilden, en of zij misschien behulpzaam kon zijn. Alhoewel dit aanbod bijzonder op prijs werd gesteld, waren de ouders wel verrast, immers, de peuters sliepen als rozen. Bij nader onderzoek bleek het de voedingpomp te zijn die een geluid produceerde dat beurtelings op huilen leek en op dat van een zeezieke.

Groeten

Bij de opname van het radiogroetenprogramma eind februari, bestemd voor uitzending naar de „Kenia”, „Krebsia” en „Philine”, was één onzer werktuigkundigen aanwezig voor het uitspreken van een groot. Een suggestie zijnerzijds gedaan, was alleszins de moeite waard. „Waarom”, zo vroeg hij, „worden, wanneer een opvarende een aantal maanden zijn echtgenote meevaart en het schip aan de beurt is, niet eens de ouders van een van beiden uitgenodigd?”. Een idee waar wat in zit, althans wanneer het niet ten koste gaat van die echtgenotes die niet meevaren maar wel gaarne hun groot willen uitspreken. Wij zullen er in de toekomst rekening mee houden.



S.B.S.

De S.B.S. van februari 1971, beschikbaar op alle secties en gezonden aan alle schepen, is getiteld „Shell in Industrial Chemicals”. Hierin wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste industrie-chemicaliën die door Shell worden geproduceerd.

schoon schip

Jaarverslag

Er dwarrelen zo in de loop der tijden heel wat jaarverslagen op verschillende bureaus of kantoor, die de lezers niet altijd met groot genoeg doornemen, daar de woordkeuze in een jaarverslag nogal eens aan de droge kant wil zijn.

Volkomen gebroken met deze gewoonte van besturen, verenigingen, commissies en wat dies meer zij, heeft het bestuur van de Ontspanningsvereniging van Shell Tankers N.V. In een fris gekleurd omslag troffen wij een overzichtelijk en rijkelijk geïllustreerd jaarverslag aan, dat niet alleen een overzicht gaf van het wel en wee van de O.V.S.T., doch tevens, mede door de vlotte stijl, het enthousiasme markeerde waarmee deze vereniging in 1970 aan het werk is geweest. Het zal dan ook met een zekere voldoening zijn dat als slotopmerking werd gemaakt, dat het ledenbestand in 1970 met 85 toenam, waardoor per 31 december jl. 183 leden stonden geregistreerd.

Kantooruren

In het januari-nummer van dit jaar vermeldden wij dat, voor een proefperiode van 3 maanden, de kantooruren waren gewijzigd. Thans is, na een door de Ondernemingsraad van de walorganisatie gehouden enquête, gebleken dat het merendeel van het personeel de voorkeur geeft aan de huidige werktijden. In verband hiermede is besloten de nieuwe werktijden voor het walpersoneel te handhaven, t.w. 8.30—12.30 en 13.00—17.00 uur.

JUBILEUM

Mag ik van deze plaats nogmaals mijn dank betuigen aan al degenen die ertoe hebben bijgedragen dat de 18e februari voor mij en mijn gezin tot een onvergetelijke dag is geworden? Van het geschenk wordt goed gebruik gemaakt, het is een blijvende herinnering aan alle onder-vonden vriendschap.

M. C. Peppinck



G. A. van der Peijl

gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige
van Shell Tankers N.V.

wij spraken met...

Van Pecten en Mollusken

Geen onbekende volksstammen, zoals u misschien zou denken, maar geslachtsnamen van schelpdieren. En schelpen zijn de specialiteit van de heer Van der Peijl, die een van de grootste particuliere verzamelingen in Nederland bezit. Om precies te zijn 4000 verschillende exemplaren. Toch is dit maar een klein gedeelte van alles wat er bekend is in de schelpwereld.

Er zijn 351 families, waarvan sommige 48 geslachten kennen en veel geslachten hebben weer over de 100 soorten. In totaal zijn er tussen de 80.000 en 100.000 geregistreerd. In dit licht bezien lijkt 4000 misschien niet zo veel, maar het is toch een respectabele verzameling, die een hele kamer in beslag neemt, systematisch opgeborgen in kastjes en laatjes. De mooiste soorten tentoongesteld in een soort vitrine.

25 jaar geleden werd de eerste „schelp” voor deze collectie gelegd en dat ging als volgt: „De ankerketting werd opgedraaid en daar kleefde altijd een flinke klomp klei aan. In die klei stak een prachtige schelp. Voor de aardigheid maakte ik hem schoon. Het was een mooi exemplaar, zo mooi, dat ik er nog wel een paar wilde hebben”, zei de heer Van der Peijl. Daarom nam hij elke keer als er modder aan de ankerspil zat een kluit, waste hem uit in de badkuip en kreeg zo van lieverlee een aardige hoeveelheid materiaal.

„Iedere schelp heeft voor mij zijn eigen geschiedenis, sommige heb ik gevonden op het strand, zoals deze, de Sepia, welbekend in de vogelkooien. Het is het schild van de inktvis. Andere heb ik verkregen door te corresponderen met verzamelaars over heel de wereld”.

Op enigszins docerende toon, de heer Van der Peijl houdt namelijk vrij veel lezingen, ging hij verder: „Kijk, ik heb hier bijvoorbeeld een violetlak, dat is een dier dat aan de oppervlakte van de zee drijft, een van de weinige mollusken die niet op de zeebodem leeft”.

„Leggen slakken eieren?” wilden we weten.

„Zeker”, antwoordde hij, „ieder ei dat uitkomt wordt gelegd in een capsule en elke capsule bevat 1 tot 100 eitjes. Als ze uitkomen noemt

men dat het veliger. Door middel van trilharen bewegen ze zich voort door het water. Elk beestje heeft op zijn rug een minuscuul schelpje, de zogenaamde protoconch, waarmee hij geboren wordt.

Als die schelp snel groeit, afhankelijk van de soort, zakt het dier vrij snel naar de zeebodem en de soort heeft dan meestal een vrij klein terrein waarop het voorkomt. Groeit die schelp niet zo hard, dan kan het diertje verderweg zwemmen en die vind je dan verspreid over veel grotere afstanden”.

We vroegen hem waar deze weekdieren eigenlijk van leven.

„Sommige van plankton, andere van dode vissen die naar de zeebodem zinken. Maar er zijn er ook die zich gedragen als kleine kannibalen. Om een voorbeeld te noemen, de „Murexen”. Ze leven van andere mollusken, veelal twee-kleppige schelpdieren. Zo'n slak heeft een soort rasp-tong, net als een landslak, die bezet is met kleine hoornachtige tandjes. Daarmee boort hij een volmaakt rond gaatje in de schaal van een schelpdier, steekt daarna zijn tong naar binnen en zuigt de schelp leeg”.

Ook in de dierenwereld gaat blijkbaar het gezegde op dat de een zijn dood de ander zijn brood is. Hoewel de heer Van der Peijl volkomen opgaat in zijn hobby — zijn bibliotheek omvat vele tientallen boeken over dit onderwerp — heeft hij toch ook andere interesses. Om met anderen te spreken: „Alles wat leeft en groeit en ons altijd weer boeit”. In de omgeving van Goes, waar de heer Van der Peijl woont, is nog genoeg natuurschoon te bewonderen. Er worden dan ook lange wandelingen gemaakt, waarbij elk plantje, elke vogel zijn aandacht heeft. Speciaal van vogels weet hij heel wat af. In het begin van zijn vaarperiode legde hij een schrift aan, waarin elke vogel die aan dek landde — en dat kwam nogal eens voor — uitgetekend werd, met daarbij de vermelding wanneer en waar hij aan boord was gekomen. Zodra het schip ergens binnenlag, kreeg de vogel weer de vrijheid, maar intussen moest het beest in leven worden gehouden. Daarom werd in ieder land een vogelboek gekocht, waar dan altijd wel in stond wat voor vogel het was en wat hij te eten moest hebben. In veel gevallen ging dat vrij eenvoudig. Aan boord van de oude schepen kwamen nogal wat kakkerlakken voor, van die hele grote. „Dat waren eigenlijk wel leuke beestjes. Ze zaten 's nachts vaak aan je haren te trekken, je werd er gewoon van wakker. In de paartijd kregen die dingen vleugels

en vlogen dan recht in je gezicht. Ze kunnen ontzettend slecht zien of ze hebben geen richtinggevoel, daar ben ik eigenlijk nooit achter gekomen. Nou, die ving je dus voor de vogels. We kregen ook wel zwaluwen aan boord bij de oversteek van Amerika naar Curaçao. Ze vlogen al maar achter het schip aan en ik begreep maar niet waar ze 's nachts bleven. Op een keer kijk ik op het achterschip tegen de kombuis op en daar zat zo'n U-balk, vol met zwaluwen, een hele klomp. Ik kreeg de kans er een te pakken en het raadsel was opgelost. Ze hadden zwemvliezen tussen de tenen. Het waren zeezwaluwen”. Hoe interessant de vogels ook waren, je hield er niets van over, vond de heer Van der Peijl en zo ging hij over op het verzamelen van schelpen. Het gaat natuurlijk niet alleen om het omhulsel, het gaat pas leven als je alles leest over de dieren wier huis het is, en volgens hem raak je nooit uitgestudeerd. Het was dan ook moeilijk om hem over iets anders te laten praten. Maar ook over motoren, en dan heel speciaal oude auto's werd hij enthousiast. Hij vertelde: „In 1920 werkte ik in een garage, bij een neef van me, en die had een oude Adler, de versnellingen zaten nog buitenboord, en hoewel ik als 17-jarige nog geen rijbewijs had, mocht ik zo nu en dan de eigenaar van een scheepswerf in Hansweert, die veel naar het buitenland ging en zelf nog geen wagen had, ophalen met die kar. Ik voelde me dan de koning te rijk. Maar mijn vader vond dat er in dat werk geen toekomst voor me zat en stuurde me naar de Kweekschool voor Machinisten in Amsterdam. Het diploma moest je in twee jaar halen. Goed, het lukte me en mijn eerste schip was de Artemis, een van de eerste motorschepen van de Shell, net als de Vulcanus en de Hermes. Het was een moeilijke tijd. Er was toen nog niet zulke goede smeer- of dieselolie. Je werkte meestal zo'n 72 uur per week, maar je leerde er wel veel van. Ik vond het trouwens heerlijk om de motor van mijn schip van binnen en van buiten helemaal te kennen. Aan het geluid van de machine kon ik horen of er iets fout was. Daarom zat ik graag lang op hetzelfde schip”.

In de dertig jaar dat de heer Van der Peijl bij de Maatschappij heeft gevaren heeft hij dan ook maar 12 verschillende schepen gehad. Zijn laatste schip was de „Malea”, toen werd hij gepensioneerd. „Maar ik kom tijd te kort”, besloot hij; „en als ik alles over moest doen, dan ging ik weer varen. Dank zij de zee heb ik nu een pracht van een hobby”.

J. F. S.



Waljubileum

In plaats van jubileumviering met een aantal extra dagen vrijaf, gaf de heer M. C. Peppinck van de Sectie DFP/2 — Scheepsgezellen, de voorkeur aan een receptie ten kantore voor zijn „collega's-vrienden", zoals hij de genodigden betitelde.

Na op 18 februari 1971 — de dag waarop het 25 jaar was geleden dat hij in Maatschappij-dienst trad — met zijn echtgenote te zijn ontvangen door de heer L. F. van den Belt, adjunct-Directeur, die hem in aanwezigheid van de heer E. van 't Slot, Chef Sectie DFP/2, het embleem voor 25 jaar trouwe dienst opspelde, begaf de jubilaris zich tegen vijf uur met echtgenote, dochter en schoonzoon naar de Directie-lunchkamer in het Shell-Gebouw, waar een grote schare collega's hem opwachtte.

De heer Peppinck had de wens geuit het geheel te beperken tot een genoeglijk samenzijn, zonder toespraken, zodat uitsluitend de heer Van 't Slot namens de aanwezigen enige toepasselijke woorden sprak tot de jubilaris bij de overhandiging van het cadeau, een draagbare radio. Daarna maakte een ieder gaarne gebruik van de gelegenheid om persoonlijk enige woorden met de jubilaris en zijn echtgenote te wisselen en hen op deze dag de hand te drukken. Nog ruim een uur bleef het gezelschap bijeen, waarin vele oude herinneringen gezamenlijk werden opgehaald en de jubilaris een feestelijk middelpunt vormde.

In de periode 16.2.1971 t/m 15.3.1971 verschenen de volgende vlootcirculaires.

No.	Datum	Onderwerp
637	16.2.1971	Vloot informatiebulletin No. 59. Brand in pompkamer door lekolie op isolatie.
638	1.3.1971	„Ship to Ship", communicatie voor V.L.C.C.'s.
639	12.3.1971	Tovalop.



Op 26 februari jl. vonden de eerste schermutselingen plaats tussen een vijftigtal deelnemers aan de tweede klaverjasavond van het nieuwe seizoen, waarbij enkelen zich reeds met een goede puntenscore een bescheiden plaatsje in het totaal-klassement wisten te veroveren.

De volgende dag was het voor een aantal leden weer vroeg op geblazen, opdat zij om 8 uur des morgens weer zeevisserservaring konden opdoen. Want het was het bestuur van de O.V.S.T., sneller dan verwacht, gelukt om een dag voor de zeevissers (waaronder een aantal leden van de vloot of ex-vloot) te bespreken op het speciaal voor dergelijke uitstapjes omgebouwde ms. „Zeester" van de N.V. Holland Sea Fishing Tours.

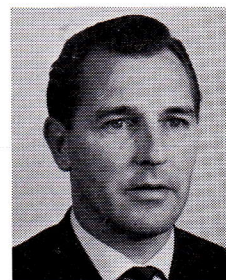
De koude ten spijt, wisten de zon boven het schip en de hartversterkingen in het schip de fervente liefhebbers van gul (jonge kabeljauw) lange tijd aan dek te boeien nadat eenmaal ligplaats was gekozen buiten de territoriale wateren. En geduld en uithoudingsvermogen waren wel nodig, want de vis wilde niet toebijten. Naarmate de dag echter vorderde kwam de beloning in de vorm van steeds weer grotere vangsten van opgetogen vissers. Deze zeevarenden betreurden het dan ook dat tegen het vallen van de avond het schip de Waterweg weer opstoomde, zij hadden menig record gebroken.

Helaas werd geen record gebroken wat betreft de opkomst bij de jaarlijkse ledenvergadering op 2 maart jl.

De heer F. J. A. I. van Maanen, die 8 jaar lang als penningmeester de financiële positie van de O.V.S.T. bewaakte, trad af, waarbij hem woorden van dank voor zijn inzet werden toegesproken door de voorzitter. Na de verkiezing en verdeling van taken ziet het bestuur van de O.V.S.T. er thans als volgt uit:

Hr. J. M. van Duijn — voorzitter
 Hr. N. J. Th. M. Schoots — plv. voorzitter
 Hr. R. M. Willemstein — penningmeester
 Mej. E. M. C. Martinot — secretaresse
 Mej. M. A. de Korte — lid
 Hr. A. van der Voorn — lid

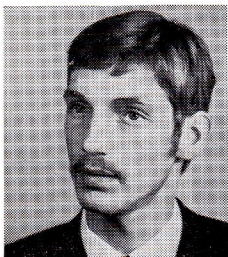
Het Bestuur is voornemens weer menige activiteit in het komende verenigingsjaar te ontplooiën; U hoort er meer van.



**Onze
vlootjubilaris**



W. Balvers
 hfd.wtk.
 1946 - 26.4 - 1971

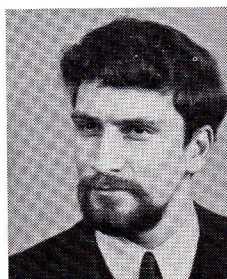


H. D. Hozee
5e wtk.
per 15.3

In dienst getreden vlootpersoneel



W. E. P. Starreveld
scheepsvakman II
per 18.2



L. A. Graus
scheepsvakman II
per 1.3



G. van der Sijde
scheepsvakman II
per 3.3

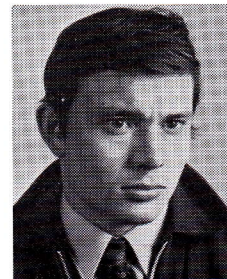


Aangesteld als hoofdwerktuigkundige

G. Braak
per 15.12.1970, en sedert
11.3.1971 d'ensdoend op
het s.s. KATELYSIA



J. Steenhoek
scheepsvakman II
per 2.3



F. A. W. van den Dungen
scheepsvakman II
per 8.3

Bevorderd tot onder- officier

VLOOTPERSONALIA

(gedurende de periode van 16.2 t/m 15.3.1971)

GEHUWD:

- 17.2: W. L. Westhoff, 4e stm., met mej. M. Wuijster;
F. Koster, 3e stm., met mej. N. Stam;
R. F. Bakker, 5e wtk., met mej. A. G. Geraets;
19.2: J. Boonstra, 4e stm., met mej. I. Dunnwind;
22.2: M. C. H. Waaldijk, 5e wtk., met mej. H. Dawson;
25.2: J. J. Honders, 4e stm., met mej. J. van der Plas;
12.3: N. J. Gras, 5e wtk., met mej. H. Krijthe.

GEBOREN:

- 9.2: Annette, dochter van P. F. Buil, 2e wtk, en mevrouw J. Buil-Scheltus;
12.2: Antoon Aart, zoon van P. C. Rakké, 1e stm., en mevrouw H. J. Rakké-van den Berg;
17.2: Willem Hendrik, zoon van H. J. Nieuwenstein, hfd.wtk., en mevrouw D. Nieuwenstein-van Oostveen;
23.2: Robert, zoon van P. Lautenbach, 5e wtk., en mevrouw C. Lautenbach-Hayer;
28.2: Bart Johan, zoon van R. J. de Vries, 5e wtk. en mevrouw H. C. de Vries-Bezemer;
8.3: Leon Willem, zoon van W. C. Padmos, 2e stm., en mevrouw J. D. Padmos-Montijn.

AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

- gezagv.: W. de Beer, G. Heising, P. J. F. de Beus, J. W. M. Vollebregt, J. Kramer, W. A. Kleine, J. Priest, P. Cammel, W. T. Spier, C. Vriend, J. W. Bakker;
1e stl.: W. Drost, A. J. Bloem, R. A. M. van Hooydonk, E. Q. Abbas, O. A. van Druten, C. R. Groen, P. R. Brunet-de Rochebrune, G. M. Schipper;
2e stl.: H. Wijnberg, M. Klein, J. de Jager, F. Kuyt;
3e stl.: D. Schonenberg, C. D. Kromhout, H. Swenne, M. Bal, W. J. H. van Dipten, M. Kruyshaar, H. Slot, S. Bos, J. W. Hendriks, P. L. Baan;
4e stl.: C. van de Vrie, F. Makkee, A. Landsmeer, H. den Ouden, H. R. van de Riet, G. J. Gerritsen;
hfd.wtk.: R. M. F. van den Berg, C. Pietersen, H. J. Melse, C. L. Fehrmann, G. J. Visscher, W. Groenendijk, E. Rouw, P. van der Hout;
2e wtk.: R. A. Risseeuw, J. P. Kalkman, A. de Jong, H. R. Godlieb, L. A. J. W. Bink, T. Middelkoop, B. Oudkerk, J. J. Jonkman, K. J. Faasse;
3e wtk.: H. E. Daniëls, J. J. M. Siemerink, J. A. Stevens, H. Ruitenbeek, R. J. Kleine Budde, F. J. van der Vork, J. A. Starreveld, M. van der Meulen, H. G. de Boer;

4e wtk: A. J. A. de Groot, J. B. H. de Glopper, P. A. N. J. de Hullu, J. M. Grimme, R. C. Starckenburg, E. de Jong;

5e wtk.: P. J. Doest, F. H. de Jong, S. J. Swart, A. W. Ros, W. Willems, J. H. L. Baris, P. C. de Wit, F. R. Lagerveld, J. Rauwendaal, A. Storm, H. P. J. M. van den Boomen, M. Kik, S. J. Breedveld, F. W. Mooiweer, S. E. Grimm, R. J. L. Huisman, C. J. Bier;

II.w.k.: A. Nonnekes, G. A. van Niel;
scheepsvoorlieden: H. A. Elbers, J. den Heyer, L. van Wieren, H. L. Klop, H. C. den Daas;

scheepsvaklieden I: R. Böck, F. W. Bosson, J. B. Slagboom, W. Cevaal;
scheepsvaklieden II: G. van Kuilenburg, Y. Adema, A. H. van Herpen, J. Hagestein, J. J. M. Lous, B. J. Boon, E. W. Dechêne, A. E. G. de Rooy;

wachtassistent: J. C. van Willigen;

scheepsgezellen a/w: R. A. Steward, J. M. C. van Grunsven, G. N. Hartman, N. F. Nuhn, H. A. M. Glas, H. Gerritsen, J. J. F. Eckstein, R. Valkeneer, W. C. Sterk, H. J. v. d. Bos, D. Hogeveen, J. Morsink, C. M. G. J. v. d. Bos, R. v. d. Wal, C. R. Munz, G. Buys, J. H. Winands, B. A. J. Simons, A. Zeeman, G. H. de Visser, C. J. Brakel, H. Geelen, M. C. Lakens, R. Schoneveld, P. C. H. Floresse, J. A. Clarijs, P. den Engelsman, G. J. Wijers, J. Buurman, S. W. de Boer, J. H. Groen, J. A. Schaarmann, H. G. Schouten, R. Vijlbrief, J. G. T. v. Eekert, G. A. F. de Winter;

aankomende scheepsgezellen a/w: P. J. Wolters, G. J. H. Muilenburg, N. L. P. Stans, H. C. Paalvast, W. H. Lodema, J. E. Warlich, J. M. Pierneef, G. H. Wessel;

hoofdvoedingen: R. Hoogendoorn, A. H. Heeringa, N. L. Zwiker;
scheepskok: J. J. A. Huyben;

aankomende koks: B. Gohres, R. J. Hageman, J. P. Daudey;
bedienden: P. A. Swikker, H. A. Schuiten, L. de Vos, W. A. M. Elie, J. G. N. Heintzberger, J. Sinnema, D. Ploegers, H. G. L. Everaerts;

bedienden a/d: H. S. van Dijk, C. J. Hoevenaer;

jongen a/w: R. L. Sopacua;

koksmaat/bakkers: C. v. d. Wildt, H. J. Jaakke.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. **Abida**: wnd. 2e stm. B. de Vreeze, II.stm. P. H. Teunissen, II.wtk. C. W. Arlts;

m.s. **Acila**: II.stm. W. Verhagen, 4e wtk. L. P. A. Hermans, radio-officier C. H. van Wijngaarden, scheepsgezellen a/w: C. G. Domenie, J. G. Klein-Hesselink, bediende a/d S. R. Bos;

m.s. **Acmaea**: gezagv. F. Klaassen, II.stm. J. M. B. van Kessel, 2e wtk. W. M. J. de Kwant, 5e wtk. G. van Eijk, scheepsvorman P. Sloover, scheepsvakman J. van Leeuwen, Scheepsvaklieden II: L. A. Graus, J. Steenhoek, scheepsgezellen a/w: E. M. G. Smits, W. M. v. d. Poel, E. M. Meyer, G. Ammeraal, L. Damminga, aankomende scheepsgezellen a/w: H. Kooyman, M. J. L. Smetsers, bediende A. Jansen, koksmaat/bakker C. P. van Esch, bediende J. Westmaas;

m.s. Acteon: gezagv. H. Barth, II.stm. J. Houtkamp, II.wtk. P. Mulder, radio-officier M. H. G. Jansen, scheepsvoorman C. Voorspuy, scheepsvaklieden II: W. E. P. Starreveld, P. A. Janse, scheepsgezel a/w H. Gerritsen, aank. scheepsgezel a/w D. Gevers, bedienden: A. Gort, A. T. Hellemons;

s.s. Arca: wnd. 3e stm. C. B. Slieker, hfd.wtk. J. de Bruin, 2e wtk. W. J. Meuldijk, 4e wtk. E. S. Petrusma, 5e wtk. J van den Berg, 5e wtk. H. J. Advocaat;

s.s. Avys: 1e stm. P. J. P. Siebesma, 3e stm. J. Korving, scheepsgezellen a/w: D. van Minnen, M. Martinez, C. W. Vogelaar, aankomend scheepsgezel a/w H. M. G. Bongaerts;

m.s. Camitia: marinero integrado A. Dopazo Soto;

s.s. Capisteria: 1e stm. C. Haas, 4e stm. P. G. van der Laag, hfd.wtk. A. Modderman;

s.s. Capulonix: wnd. 1e stm. J. A. M. Elias, hfd.wtk. R. G. Pieters, 3e wtk. J. W. van der Plas;

m.s. Cinulia: wnd. hfd.wtk. R. D. Kuil, 5e wtk. W. van den Dobbelssteen, 5e wtk. J. A. W. Schulte;

m.s. Crania: 1ste stm. M. Hus, 4e stm. A. A. F. van der Mark, 5e wtk. G. J. Afink, radio-officier G. G. Bruininge;

m.s. Dallia: gezagv. G. Arkema, 2e stm. J. Visser, wnd. 3e stm. J. Boonstra, 2e wtk. J. Visser, scheepsvakman I J. Doolaar, scheepsvakman II F. A. W. v. d. Dungen, scheepsgezellen a/w: S. de Groot, G. van Hest, W. A. Pronk, M. L. Kracht, aankomend scheepsgezel a/w J. C. Lemmens, bediende V. M. Smeele;

m.s. Daphne: 5e wtk. P. B. Rensen, II.wtk. N. H. Bijl, scheepsgezel a/w: A. Slied, aankomend scheepsgezel a/w J. Bles;

m.s. Diloma: wnd. 2e stm. J. H. Schurink, hfd.wtk. W. C. van Megen, 5e wtk. J. Labeur, scheepsvoorman Ph. de Vries, scheepsvakman I G. A. Muts, scheepsgezellen a/w: F. L. Coomans, F. A. W. Huppertz, W. de Vries, J. Jansen, hoofd voeding J. van Bokhoven, scheepskok T. A. F. Janssen, bediende R. F. Laffebier;

m.s. Dione: 1e stm. G. W. Bouma, scheepsvakman I C. Doornink;

m.s. Dosina: wnd. 2e stm. C. M. Honig, 5e wtk. R. F. Bakker;

s.s. Kabylia: 2e wtk. A. de Boer, 4e wtk. F. Jocker, 5e wtk. N. Z. van der Zwan;

s.s. Kalydon: gezagv. P. G. C. M. Passieux, 2e wtk. G. J. Scholtens, wnd. 2e wtk. J. P. Hendrikse, 5e wtk. H. H. Heinrich;

s.s. Kara: 2e stm. R. P. Jager, II.wtk. A. Belder, aankomend kok T. H. Niesten;

s.s. Kellatia: wnd. 4e wtk. G. Dekker, 5e wtk. M. van Bethlehem, radio-officier W. T. C. van den Heiligenberg, scheepsvoorman J. R. Elsinga, scheepsvakman II P. v. d. Toorn, scheepsgezellen a/w: V. E. Wels, A. Loor, W. Pronk, W. J. v. d. Veer, H. A. Roefs, J. H. Meyering, P. H. Buis, hoofd voeding J. Disse, aankomend kok L. J. v. d. Zande, bedienden: C. M. Vervloet, H. F. Boekhoudt;

s.s. Kenia: 2e wtk. P. Stachelhousen;

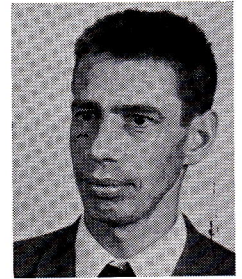
s.s. Kermia: 3e stm. P. G. van der Horst, 4e stm. J. D. van der Linde, 2e wtk. P. J. Engelsma, hoofd voeding F. R. v. d. Plank;

s.s. Khasiella: gezagv. F. A. de Kaart, wnd. 3e stm. P. Hoeksema, II.stm. J. Seeleman, wnd. 2e wtk. T. Bakker, scheepsgezel a/w H. B. Scharrenberg;

s.s. Kopionella: hfd.wtk. F. van Dalen;

s.s. Koratia: 1e stm. P. C. Rakké, 2e stm. G. J. Knol, wnd. 3e stm. W. F. G. Hartung, radio-officier J. A. Griffioen;

In memoriam



Tot onze grote ontsteltenis ontvingen wij op maandagmorgen 8 maart het bericht, dat 1e stuurman P. J. M. Arts de avond tevoren met zijn gezin een auto-ongeval was overkomen tengevolge waarvan hij zelf het leven had verloren.

Degenen die hem van nabij hebben meegemaakt zullen het met ons eens zijn, dat wij met hem niet alleen een enthousiast en bekwaam stuurman verliezen, maar bovenal een bijzonder prettige en vooral goede vriend en collega, die als mens door ieder ten eerste werd gewaardeerd.

Tijdens de jaren van zijn dienstverband met onze maatschappij is hij immer een graag gezien lid van de gemeenschap aan boord geweest, vele jongere officieren ongetwijfeld vaak tot hulp en steun en zijn superieuren tot betrouwbaar medewerker.

Op donderdag 11 maart werd te Venray de Heilige Mis van Requiem gehouden en vond vervolgens de teraardebestelling plaats; onder de vele aanwezigen bevonden zich 2e werktuigkundige E. Aanen met zijn echtgenote, de echtgenote van 1e stuurman J. A. M. Elias en de heer G. H. van Leeuwen als vertegenwoordiger van onze maatschappij.

Wij kunnen slechts getuigen dat de heer Arts op de zo jeugdige leeftijd van 31 jaar ons veel te vroeg is ontvallen. Voor zijn jonge gezin is het wel bijzonder zwaar om man en vader nu reeds te moeten missen. Wij weten zeker namens vele vrienden en collega's aan boord en aan de wal te spreken als wij met name zijn echtgenote toewensen de kracht te mogen vinden om dit verlies te kunnen dragen.

ss. Korenia: gezagv. H. A. Schelvis, wnd. 3e stm. J. E. Tebbe, II.stm. A. Dijkhuizen, hfd.wtk. J. H. Veen, wnd. 4e wtk. P. J. van den Ende, 5e wtk. H. Koster, II.wtk. R. Denker;

s.s. Korovina: 4e stm. J. H. G. Herbergs, 5e wtk. R. C. Duijts;

s.s. Kosicia: 1e stm. M. A. Messelaar, 5e wtk. R. D. Peterson, II.wtk. W. J. L. de Gee;

Boekbespreking

MARITIEME ENCYCLOPEDIË — 2e deel (Uitgever C. de Boer Jr, Bussum)

Met als ondertitel „De Zeevaart in 10.000 trefwoorden” publiceerde „Olie” in het jongste augustus-nummer een artikel, waarin de nodige aandacht werd geschonken aan het eerste van de zes delen van de Maritieme Encyclopedie dat destijds ten doop werd gehouden in aanwezigheid van H.K.H. Prinses Margriet.

Inmiddels is ook het tweede deel van de helling gelopen en wanneer wij dat doorbladeren, kan niet anders worden gezegd dan dat de vlotte stapelloop van het eerste deel een goed voorbeeld is geweest. Ook dit tweede deel getuigt van de accuratesse waarmee de redactieleden, nog bijgestaan door een groot aantal deskundigen, tewerk gaan bij het samenstellen van dit oeuvre, dat in België en Nederland ongetwijfeld belangstelling verdient en ook reeds krijgt.

Juist omdat er in beide landen een verschillend woordgebruik is voor vele uitdrukkingen betrekking hebbend op de zee en de zeevaart, heeft men het voornemen om in het zesde deel, dat naar verluidt in 1972 zal verschijnen, een register op te nemen waarin naast synoniemen die begrippen worden opgenomen die niet afzonderlijk zijn behandeld, doch onder een ander trefwoord voldoende zijn verklaard.

Overigens, ook in dit deel weer talloze afbeeldingen, in kleur en in zwart/wit, waaronder het casco van de Shell-tanker „Melania”, die het onder woord gebrachte nog eens verduidelijken. Iedere gebruiker van een encyclopedie — en bij een maritieme denken wij daarbij niet alleen aan degenen werkzaam op rederijen en in de scheepsbouw, doch ook aan de zeevarenden, de opleidingsscholen en allen die het water een warm hart toedragen — is bij het openslaan

van een dergelijk boek nieuwsgierig in hoeverre zo'n naslagwerk nu geheel bij is. Wat de „maritieme” betreft: tot op de dag van heden, getuige het woord Deltaplan. Onderverdeeld in rubrieken als algemene omschrijving — kustverkortings — waterhuishouding — verkeer — verzilting, en nog andere, kan men de ontwikkeling van dit grootscheepse werk volgen, tot het einde der zeventiger jaren.

Het tweede deel gaat van caballito — een primitief vlot vervaardigd van rietbundels van tatarriet — tot en met garnaal. Wist u overigens dat onze garnalen zoals wij ze langs de Noordzeekust aantreffen, in hun jeugd mannetjes zijn en later wijfjes worden? De Maritieme Encyclopedie vermeldt het uitvoerig, evenals het coördinatenstelsel, de daviskwadrant, de functie van dokschoren en de betekenis van economische vaart.

W. W.

s.s. **Kosmatella**: 3e wtk. W. F. A. van Mossevelde, 5e wtk. M. J. Kleijn;
 s.s. **Krebsia**: scheepsgezel a/w Th. Waldekker;
 s.s. **Kryptos**: gezagv. A. de Visser, wnd. 2e wtk. T. Scholte, wnd. 3e wtk. J. L. de Bondt, radio-officier D. Hekking;
 s.s. **Kylix**: 3e stm. A. A. J. M. Defesche, radio-officier H. T. Wigmans;
 s.s. **Lovellia**: 5e wtk. A. B. M. Peeters, II.wtk. F. S. Koolen;
 s.s. **Macoma**: 2e stm. G. C. H. Dijkstra, II.stm. T. Kik, 2e wtk. L. W. Jorissen, wnd. 3e wtk. M. Schmidt, 5e wtk. H. de Rhoter, II.wtk. J. Verhagen, radio-officier B. Visser;
 s.s. **Metula**: hfd.wtk. C. W. Stolk, 5e wtk. H. L. Castens;
 m.s. **Niso**: 1e stm. H. A. de Visser, 3e wtk. S. P. van Galen, 4e wtk. F. C. Sant, 5e wtk. R. van Egmond;
 s.s. **Onoba**: gezagv. J. van der Velden, hfd.wtk. J. D. Donken;
 s.s. **Patro**: wnd. 3e stm. H. de Roo, II.stm. J. Koek, 4e wtk. B. P. Drogendijk, 5e wtk. J. Spreij, radio-officer A. H. Oord;
 s.s. **Philidora**: hfd.wtk. L. F. Veldhuis, wnd. 4e wtk. J. Slagter;
 s.s. **Vasum**, wnd. 2e wtk. G. J. van Eijk;
 s.s. **Viana**: wnd. 4e wtk. H. M. Kleevens, II.wtk. W. A. 't Jong;
 s.s. **Vitrea**: gezagv. D. Rijk, 3e stm. P. T. M. de Jonge, hfd.wtk. N. W. Groen, 3e wtk. J. A. M. Leer;
 s.s. **Vivipara**: gezagv. F. Menninga, 1e stm. J. Baard, 3e stm. J. H. N. Pabbruwee, II.stm. C. Doolaard, 2e wtk. J. de Jong;
 s.s. **Zafra**: gezagv. L. Brink, 1e stm. H. A. Kuling, 5e wtk. P. C. M. Drost.
 s.s. **Zaria**: 2e wtk. F. W. Gakes, 3e wtk. J. Almekinders.

UIT DIENST GETREDEN:

2e stm.: J. G. de Leeuw;
 hfd.wtk. H. J. Nieuwenstein;
 3e wtk.: B. A. Sinnema;
 scheepsvakman I: A. W. Klaassen;
 scheepsvakman II: C. Beyer.

MET PENSIOEN

gezagv.: J. L. F. Vermeulen Sr.

TIJDELIJK OVER IN DIENST „SHELL EASTERN PETROLEUM COMPANY LIMITED TE SINGAPORE“:

2e stm.: G. Gerritse.

TIJDELIJK OVER IN DIENST „SHELL INTERNATIONAL PETROLEUM COMPANY LIMITED TE LONDEN“:

1e stm.: A. J. de Ronde.

MUTATIES WALPERSONEEL

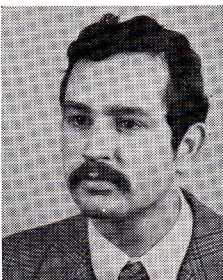
(gedurende de periode van 16.2 t/m 15.3.1971)

OVERGEPLAATST:

1.3: J. B. Kerkhoven van DFM/4 naar DFP/3.

UIT DIENST:

1.3: Mej. E. Kleijweg - sectie DFF/1.



In dienst getreden walpersoneel

E. Verrips
 sectie DFP/1
 per 1.3

TERUG VAN TIJDELIJKE TEWERKSTELLING OP KANTOOR:

1e stm.: L. van der Valk.

AANGESTELD ALS:

gezagv.: J. W. Bakker;
 5e wtk.: J. P. Kleywegt, H. H. Heinrich.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman G.H.V. 2e stm. J. A. M. Elias;
 2e stuurman G.H.V.: 3e stm. C. M. Honig;
 „C“: 2e wtk. A. de Boer;
 „B“: 3e wtk. T. Bakker, G. J. van Eijk;
 „A/B-th“: 5e wtk. L. C. H. van der Werve, J. Labeur, J. Slagter;
 „A“: 5e wtk. G. van Eijk, E. Post;
 „Ass“: 5e wtk. J. P. Kleijwegt;
 „MVD“: 5e wtk. H. H. Heinrich.

Bruidsfoto van de maand



Francisca Costas Parcero, thans dienstdoend aan boord van de „Kenia“ als marinero integrado, zond ons de bruidsfoto van de maand. En alhoewel zijn huwelijk al enige tijd geleden plaatsvond, om precies te zijn op 19 december jl, deed de foto zo zonnig aan dat wij deze nog gaarne in het prille voorjaar willen plaatsen. Het was in Cangas de Marrazo dat señorita Rosa Pena Sotelo de bruid was van deze scheepsgezel.

La fotografía nupcial del mes

D. Francisco Costas Parcero, que actualmente presta sus servicios a bordo de nuestro petrolero „Kenia“, nos envió la foto que reproducimos arriba, tomada con ocasión de su enlace matrimonial con la señorita Rosa Pena Sotelo, celebrado en Cangas de Morrazo el día 19 de diciembre de 1970.

Aunque desde entonces ya han pasado varias semanas, la imagen tiene un sabor tan primaveral que no hemos querido dejar de insertarla en la presente publicación.

tussen schip en ka

tiende jaargang no. 8 - april 1971

maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF BEWERKEN VAN ARTIKELN EN/OF HET REPRODUCEREN VAN FOTO'S OF AFBEELDINGEN IS SLECHTS GEOORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE TOESTEMMING VAN DE REDACTIE

Administratie:
 Mej. J. F. Schilt

Redactiecommissie:

I. J. A. van Dommelen
 J. van Duuren
 G. H. van Leeuwen
 E. van 't Slot
 W. N. Wouters, voorzitter
 010-145144-2065

Kopij in te zenden aan:
 Redactie „Tussen Schip en Ka“
 p/a Shell Tankers N.V.
 Postbus 874, Rotterdam