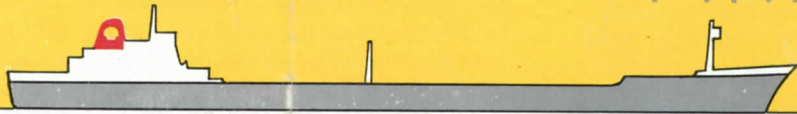
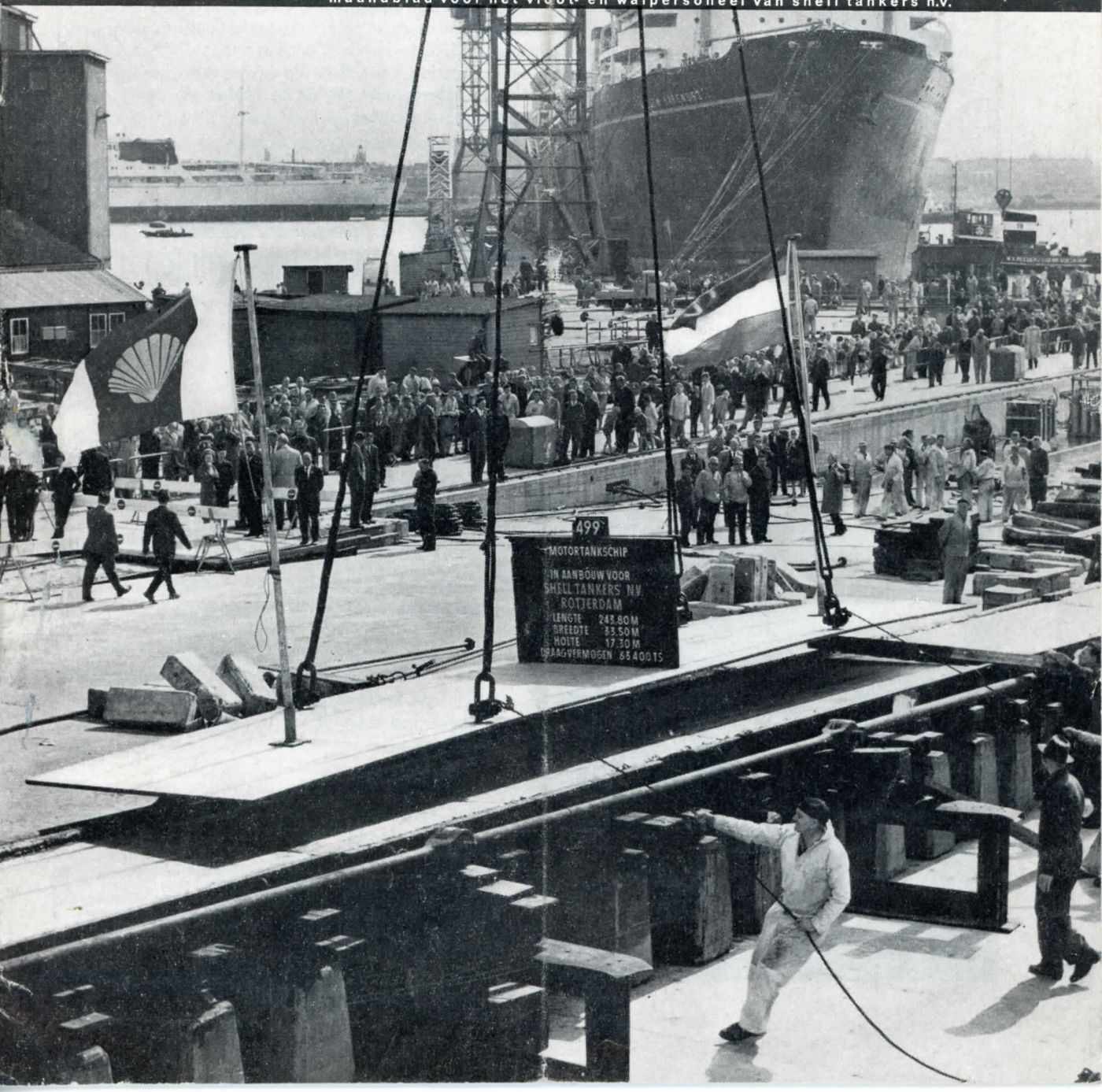


tussen schip en ka

derde jaargang no. 12 - augustus 1964



maandblad voor het vloot- en walpersoneel van shell tankers n.v.



IN MEMORIAM



J. VAN ENGELEN

Ons bereikte het droeve bericht dat op 27 juni jl. is overleden de heer J. van Engelen, die tot aan zijn pensionering in 1954 Chef Administratie was van de afdeling Rederij van N.V. De Bataafsche Petroleum Maatschappij, welke afdeling de bakermat was van de huidige kantoororganisatie van Shell Tankers N.V.

De overledene bereikte de leeftijd van 70 jaar.

De heer Van Engelen trad op 16 oktober 1913 in dienst van de B.P.M., en werd in 1916 tewerkgesteld op de afdeling „Installatie Schepen”, de latere afdeling Re(e)derij.

Hoewel hij reeds tien jaar geleden gepensioneerd werd, was hij onder de ouderen, zowel op de vloot als op het kantoor, nog allerminst vergeten.

Zijn plichtsbetrachting, helder inzicht en streven naar perfectionisme, maar bovenal zijn innemende persoonlijkheid met een sterk rechtvaardigheidsgevoel, zullen steeds in de herinnering van allen die hem gekend hebben blijven voortleven. Mogen zijn nabestaanden de kracht vinden om dit verlies in zijn geest te aanvaarden en te dragen.

COMMODORE-WISSELING BIJ SHELL TANKERS (U.K.) LTD.



Kapitein C. A. Waters, O.B.E., is met ingang van 1 juli jl. benoemd tot Commodore van Shell Tankers (U.K.) Ltd., als opvolger van Commodore A. G. E. Short, O.B.E., die na een diensttijd van ruim 38 jaar met pensioen is gegaan.

De nieuwe commodore, die zijn loopbaan bij de Groep in 1930 als 3e stuurman begon en in 1940 zijn eerste commando kreeg, vaart thans als gezagvoerder van het s.s. „Serenia”.

BIJ DE VOORPAGINA

Op 10 juli jl. vond op de werf van de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij (v.o.f.) te Amsterdam de symbolische kiellegging plaats van bouwnummer 499, één van de zeven 65.000 tons motortankschepen die in 1966 aan onze vloot zullen worden toegevoegd.

IETS OVER HET MEREN VAN GROTE TANKERS

Rationalisatie van de scheepsarbeid is een onderwerp waarmee de reders zich op het ogenblik naarstig bezighouden, met het doel om tot een besparing van arbeidskrachten te komen. Een der problemen die hierbij naar voren komen is het meren van schepen. Op onze tankers wordt de sterkte van de dekbemannings bepaald door de omvang van de dekonderhoudswerkzaamheden en het aantal scheepsgezellen dat nodig is voor het hanteren van trossen bij het meren. Het laden en lossen is bijvoorbeeld niet bepalend voor de dekbezetting, evenmin als het aantal matrozen dat nodig is voor het wachtlopen.

Wat dit laatste betreft is binnenkort een wijziging te verwachten van de wettelijke voorschriften inzake het personeel dat op wacht beschikbaar moet zijn, zoals die zijn vastgelegd in het Schepenbesluit.

Zo zullen per zeewacht twee man voldoende zijn, terwijl onder normale omstandigheden op zee, wanneer de automatische besturing bijstaat, één man op wacht toegestaan wordt.

Voor wat betreft het wachtlopen zal dan bij een drie-wachten-stelsel een dekbezetting van zes man voldoende zijn.

Na de wijziging van het schepenbesluit zal waarschijnlijk het wettelijk minimum aantal personen aan dek (exclusief stuurlieden) zes of zeven bedragen.

Laten wij aannemen dat het aantal zeven wordt, d.w.z. een bootzman en zes matrozen.

Allereerst onderhoud. Kan met deze bezetting het vereiste onderhoudswerk verricht worden? Dit wordt inderdaad mogelijk geacht indien bij de nieuwbouw de grootste zorg besteed wordt aan een doelmatige opstelling en uitvoering van de dekwerktuigen, constructies enz.

Ook de conservatie van dekken en dekhuzen dient reeds bij de nieuwbouw van de beste kwaliteit te zijn. Door al het staalwerk te gritstralen en te conserveren met epikote verven zal het vereiste onderhoud tijdens de vaart tot een minimum beperkt kunnen worden.

De grote moeilijkheid is echter het meren van de schepen met dit geringe aantal mensen.

Nu er verscheidene 65.000 tons tankers voor ons in aanbouw zijn, werden wij des te meer gedwongen de procedure van het meren van deze grote schepen grondig te bestuderen.

Met de conventionele uitrusting met winches, zoals tot nu toe gebruikelijk op onze schepen, is het onmogelijk deze grote schepen met een gering aantal mensen veilig te meren. Aangezien onze Franse en Engelse collega's ook met deze moeilijkheid zaten, werd besloten dit probleem gezamenlijk aan te pakken. Hiertoe werd er een commissie ingesteld, waarin ook vertegenwoordigers van het kantoor te Rotterdam zitting hebben gehad.

Hoewel het eindrapport nog niet verschenen is, kan nu reeds op enkele belangrijke punten gewezen worden.

Beperken wij ons even tot de 65.000 tonners, immers die schepen vragen onze onmiddellijke aandacht, dan is wel het belangrijkste resultaat van het onderzoek dat deze schepen met tien draadtrossen gemeerd dienen te worden; vooruit twee voortrossen, twee dwarstrossen en een spring, en evenveel trossen achteruit.

Iedere tros is gestuwd op een draadtrommel welke door een winch gedreven wordt. Alle winches worden voorzien van een automatiek, zodanig dat bij het overschrijden van een bepaalde spanning de winch zelf viert, terwijl bij een vermindering van de spanning in de draad de winch automatisch inhieuwt; de z.g. automatic tensioning winch.

Dit type winch is al aan boord van onze laatste nieuwe schepen geplaatst, waarmee wij goede ervaringen opgedaan hebben. De omtrek van de draden is 5 duim en de lengte op iedere trommel 150 vadem.

Mocht er een draad breken, dan is deze nog lang genoeg om het resterende eind als tros te gebruiken. De reserve zit als het ware reeds op de trommel.

Door dit arrangement komt het tijdrovende werk van het afstoppen en beleggen van trossen op de bolders te vervallen.

Het schip wordt bovendien uitgerust met één nylon-tros vooruit op de bak en één nylon-tros achteruit. Mocht het nodig zijn dat op grote afstand van de steiger liggend een tros naar de wal moet, dan kunnen deze drijvende trossen daarvoor gebruikt worden.

De twee nylon-trossen worden permanent opgeschoten op grote trossentrommels, welke benedendeks opgesteld zijn en door een elektromotor aangedreven worden. Bovendien komt dan de trommel waar enkele slagen van de tros omheen gewikkeld zijn en welke door een stoommachine gedreven wordt, die de trekkracht kan opleveren.

Voor een normale meermanoeuvre moet het niet nodig zijn dat deze nylon-trossen gebruikt worden. De sleepboten dienen het schip zo goed mogelijk op zijn plaats te brengen.

Men zal zich ongetwijfeld afvragen of een 65.000 tonner wel veilig afgemeerd kan worden met tien trossen. Om hierover te kunnen oordelen dient men een duidelijk beeld te hebben van de krachten die door wind en stroom op het schip uitgeoefend worden en van de houdkracht van de trossen. Het blijkt, dat een 65.000 tonner met tien 5-duims trossen gemeerd in langsscheepse richting een totale kracht kan weerstaan overeenkomend met windkracht 8 en een stroom van vijf mijl. In dwarsscheepse richting was

de gestelde eis windkracht 8 en een stroom van twee mijl.

Deze eisen zijn opgesteld nadat zorgvuldig de overheersende weersgesteldheden van de diverse laad- en loshavens bestudeerd waren.

Door de automatiek van de winches buiten werking te stellen en de draadtrommel op de rem te zetten, kan zelfs windkracht 11 weerstaan worden. Maar onder dergelijke extreme condities zal een gezagvoer-

der ongetwijfeld extra trossen laten uitbrengen, zodat hier nog een extra veiligheid bijkomt.

Het grote voordeel van de „tensioning winches” is, dat zij de trossen onder gelijke spanning houden waardoor deze gelijk dragen, hetgeen veel veiliger is dan een groter aantal trossen welke niet gelijk dragen, waarbij de kans bestaat dat zij bij grote belasting één voor één breken.

Zeilwedstrijden

KONINKLIJKE MARINE JACHTCLUB

Start der koopvaardijvloepen op zaterdag, 4 juli jl. V.l.n.r.: 1 en 2 sloepen van Shell Tankers N.V. en Kon. Ned. Stoomboot Mij. N.V., 5 en 6 sloepen van Kon. Rott. Lloyd N.V. en Holland-Amerika Lijn. In het midden (3 en 4) sloepen van de Kon. Marine, die deelnamen aan een wedstrijd van Marinesloepen, doch te laat gestart waren.

Foto G. L. W. Oppenheim.



Door enkele tijdstudies te verrichten is gebleken dat het tijdens het meren niet voorkomt dat meer dan twee handelingen tegelijk verricht worden. Door het werk goed in te delen behoeven niet meer dan twee trossen gelijktijdig behandeld te worden.

Nu iedere tros op zijn eigen winch opgeschoten is, zijn per tros niet meer dan twee man vereist, zodat een totale bezetting van vier man vooruit en vier man achteruit voldoende geacht wordt.

Aangezien de bediening van de winches door personeel van de Werktuigkundige Dienst kan geschieden, behoeven maximaal drie matrozen zowel vooruit als achteruit te zijn, zodat voor het meren totaal slechts zes man dekpersoneel vereist zijn. Op een dergelijke manier kan een schip veilig gemeerd worden met een door de wet vastgestelde minimale dekbezetting aan scheepsgezellen.

DFT

Op 4 en 5 juli jl. werden de traditionele zeilwedstrijden te Den Helder gehouden, welke elk jaar georganiseerd worden door de Koninklijke Marine Jacht Club, en waaraan zoals gebruikelijk een wedstrijd voor Koopvaardij-sloepen verbonden is.

Shell Tankers behoorde ook tot de deelnemers teneinde de wisselprijs, welke in ons bezit was, te verdedigen.

In afwijking van vorige jaren werd dit jaar door alle deelnemers in sloepen van hetzelfde type gezeild, welke voor dit doel door de deelnemende maatschappijen zijn aangekocht van de Stoomvaart Maatschappij Nederland.

In verband hiermede had geen van de sloepen een „handicap”, zodat de sloepen veelal bij elkaar in de buurt bleven zeilen, hetgeen de spanning van de strijd in gunstige zin beïnvloedde.

Onze sloep werd ONOBA gedoopt, genoemd naar ons laatste nieuwbouwschip.

De wedstrijd van zaterdag werd bij ideaal zeilweer gehouden, er stond een flinke WNW-lijke wind en toen om 8.30 uur het startschot klonk, liep er nog een geringe ebstroom, welke al spoedig kenterde, zodat de laatste ronde van het af te leggen traject in een flinke vloedstroom gezeild moest worden. Gedurende de gehele wedstrijd waren er spannende momenten en binnen het tijdsbestek van 10 minuten zeilden alle zes sloepen door de finish.

De uitslag van deze race was:

- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| 1. Bennekom 2 (K.N.S.M.) | 4. Onoba (S.T.) |
| 2. Randfontein (V.N.S.) | 5. Lloyd Rapide (K.R.L.) |
| 3. Samalona (S.M.N.) | 6. Dam (H.A.L.) |

De wind was de tweede dag iets afgezwakt, waardoor de vloedstroom, toen deze sterk doorstond, niet doodgezeild kon worden en verschillende sloepen genoodzaakt werden het anker te laten vallen om te voorkomen aan lager wal te raken. Hierdoor was de strijd minder spannend dan de eerste dag en het duurde vier uur langer om hetzelfde traject af te leggen.

De uitslag op de tweede dag was:

- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| 1. Lloyd Rapide (K.R.L.) | 4. Bennekom 2 (K.N.S.M.) |
| 2. Dam (H.A.L.) | 5. Randfontein (V.N.S.) |
| 3. Onoba (S.T.) | 6. Samalona (S.M.N.) |

De wisselprijs, de „OLIVIA-prijs”, welke vorig jaar gewonnen werd door Kapitein A. G. van Gent, is deze keer toegekend aan de „Bennekom 2” van de K.N.S.M., die over de 2 wedstrijden het beste gemiddelde behaalde.

Opmerkelijk is nog dat de drie laatst geplaatste sloepen van de eerste dag, op de tweede dag de drie eerste plaatsen bezetten.

Shell Tankers moest dit jaar genoegen nemen met de 3e prijs op de tweede dag; een medaille welke een ereplaats in de lunchkamer zal krijgen.

De bemanning van de ONOBA was: J. R. CUPIDO, C. J. van de WEIJER, J. PRIEST, J. E. RAKERS, D. de LELY, K. E. J. WATZ.



NIEUWE TOEPASSING OP RADAR- GEBIED



Ons s.s. „Vasum” zal het eerste Nederlandse schip zijn dat met een zgn. „Photoplot” radarinstallatie wordt uitgerust. Deze apparatuur is tijdens de dokking van het schip, welke medio augustus plaats vond, aan boord geplaatst. Tot dusverre werd slechts op enkele Britse schepen, waaronder het passagiersschip „Canberra” en de Shelltanker „Oscilla”, met een prototype van deze nieuwe toepassing op radargebied geëxperimenteerd.

Tot de voordelen van het nieuwe systeem, dat door een Britse onderneming werd ontwikkeld, behoort onder meer een helder, stabiel radarbeeld met een doorsnede van circa 67 cm, dat wordt geprojecteerd op een vlakke gematteerde perspex plaat waarop kan worden geplot. De echo's verschijnen in zwart tegen een witte achtergrond, terwijl het beeld gelijktijdig door meerdere waarnemers kan worden geobserveerd, zowel bij daglicht als

Kapitein R. C. Swainston van de OSCILLA bestudeert het radarbeeld van de Photoplot in vol daglicht, terwijl het schip ten anker ligt in de Thames-monding. Alle landmerken, versperringen en boeien tekenen zich duidelijk af; de gevolgde wegen van schepen die in de boeienroute manoeuvreren worden weergegeven door donkere lijnen die de koers en de afgelegde afstand aangeven.

's-nachts, zonder gebruik te maken van een scherm of kap.

Het systeem berust op snelfotografie, waarbij het beeld van een miniatuur kathodestraalbuis achtereenvolgens snel wordt gefotografeerd, ontwikkeld en vergroot wordt geprojecteerd. Het is mogelijk met tussenpozen van 15 seconden een volledig en doorlopend gedetailleerd plot bij te houden en aldus de bewegingen van nabije schepen te bepalen, teneinde zo nodig de juiste uitwijkmanoeuvre te kunnen maken.

Door de posities van de geselecteerde echo's — welke iedere 15 seconden veranderen — rechtstreeks

op de perspex plaat vast te leggen, kan de navigator op eenvoudige en snelle wijze een plot verkrijgen zonder dat eerst afstand en peiling behoeven te worden afgelezen. De film wordt belicht, ontwikkeld, gefixeerd en gedroogd in de verbazingwekkend korte tijd van drie seconden.

Na verloop van het experimentele stadium ontving de Photoplot van Engelse zijde een uitstekende beoordeling; men beschouwt deze eenheid als een aanmerkelijke verbetering in scheepsradar, vooral bij slecht zicht, als snel en nauwkeurig plotten onontbeerlijk is voor de veilige navigatie.

VAN EN VOOR DE *C*nooks

Het is verheugend te mogen constateren dat er van de zijde van onze oud-zeevarenden, verenigd in de CNOOKS, nog steeds een warme belangstelling bestaat voor ons bedrijf. Gaarne voldoen wij dan ook aan een verzoek van het bestuur van deze vereniging om een korte toelichting te geven op de huidige organisatiestructuur van Shell Tankers N.V.

Een der voornaamste kenmerken van deze organisatie is de splitsing van de vloot. De schepen waarvoor Shell Tankers N.V. als reder optreedt zijn namelijk met ingang van 1.1.64 volgens onderstaand overzicht gegroepeerd in een vloot A en een vloot B:

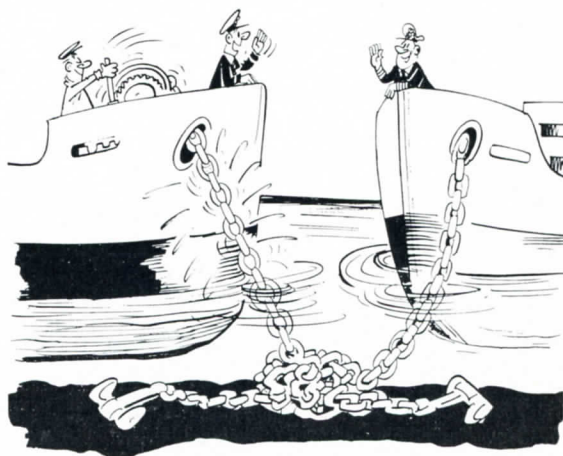
VLOOT A		VLOOT B	
<i>s.t.s.</i>	<i>t.e.s.</i>	<i>s.t.s.</i>	<i>m.s.</i>
Arca	Koratia	Ondina	Abida
Atys	Korenia	Onoba	Acila
Kabylia	Kosmatella	Philidora	Acmaea
Kalydon		Philine	Acteon
Kara		Philippia	Camitia
Katelysia		Sepia	Cinulia
Kelletia		Vasum	Crania
Kenia		Viana	
Kermia		Videna	
Khasiella		Vitrea	
Kopionella		Vivipara	
Korovina		Zafra	
Kosicia		Zaria	
Krebsia			
Kryptos			
Kylix			
World Heath			
World Hill			

Aan het hoofd van elk van de afdelingen DFA (Dutch Fleet A) en DFB (Dutch Fleet B), welke respectievelijk zijn belast met het beheer van vloot A en van vloot B, staat een Fleet Manager. Deze is de directe chef van de gezagvoerders van de schepen onder zijn beheer. Hij beoordeelt hen, onderhoudt nauwe contacten, bespreekt de met een schip bereikte resultaten, de discipline, de stemming aan boord, de samenwerking tussen de ver-

schillende diensten, de achtergronden van nieuwe ontwikkelingen en overlegt met hen inzake te nemen maatregelen.

De Fleet Manager heeft, onder meer, tot zijn beschikking een inspecteur dekdienst, een inspecteur werktuigkundige dienst en de civiele dienst. Tezamen vormen zij een management-team dat de volledige verantwoordelijkheid draagt voor de resultaten van hun beheer. Daartoe volgen zij de gang van zaken aan boord en daartoe zijn zij bevoegd, binnen het raamwerk van bestaande richtlijnen, alle noodzakelijke beslissingen te nemen. Zij bepalen, bijvoorbeeld, welke reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan de wal en welke aan boord dienen te worden uitgevoerd. Zij stellen in overleg met de staf aan boord vast of voor dit laatste extra personeel, extra gereedschappen en extra materialen ter beschikking dienen te worden gesteld. Zij fiatteren, waar nodig, extra overwerk. Zij kunnen door de gezagvoerder en zijn staf worden geraadpleegd, adviseren hen inzake problemen op hun vakgebied en zorgen ook anderszins voor de nodige voorlichting.

Voor verdere informatie aangaande de organisatie van Shell Tankers N.V. verwijzen wij naar het schema en de toelichting gepubliceerd in het december 1963-nummer van „Tussen Schip en Ka”.



„Goede vaart — tot ziens”

(Overgenomen uit „Shipbuilding and Shipping Record”)

IDEEËNBUS

Analyse van de ideeën, ingezonden door opvarenden van de Engelse en Nederlandse Groepsvloot, welke tussen 1 juni 1963 en 31 mei 1964 door de Ideeënbusscommissie behandeld werden.

In totaal werden 96 ideeën behandeld, tegen 149 in het daaraan voorafgaande jaar.

Deze 96 ideeën werden ingezonden door:

	S.T.(U.K.)Ltd.	S.T.N.V.	Totaal	Aanvaarde ideeën
Stuurlieden	42	21	63	9
Scheepswerktuigkundigen	7	14	21	3
Chef-hofmeesters	4		4	
Radiotelegrafisten	1		1	
Bootslieden	1		1	
Pomplieden	2	1	3	
Chef-koks	1		1	
2e Hofmeesters	1		1	
Volmatrozen	1		1	
	60	36	96	12

Van de 96 ideeën werden er 55 bij eerste behandeling door de vaksecties afgewezen, de overige 41 werden door de Ideeënbusscommissie verder in behandeling genomen, met als uiteindelijk resultaat dat voor beloonde ideeën in totaal een bedrag van £ 230 werd uitgekeerd, welk bedrag als volgt is samengesteld:

	S.T.(U.K.)Ltd.	S.T.N.V.	Totaal
	£	£	£
Staf en Bemanning Dekdienst	80	10	90
Staf en Bemanning Werktuigkundige Dienst	5	130	135
Radiotelegrafisten	5	—	5
	£ 90	£ 140	£ 230

PAPERCLIPS

In één van de door de Shell uitgegeven tijdschriften kregen wij onlangs een rapport onder ogen over een aspect van het menselijk gedrag in een bedrijf, waaraan een nauwkeurige studie ten grondslag was gelegd. Ofschoon uit de hele opmaak bleek, dat het rapport met een korreltje zout moest worden genomen, waren er toch enkele dingen in die ons met gemengde gevoelens van vrolijkheid en bezorgdheid de uitroep deden slaken: en toch hebben ze gelijk!

Hieronder volgt de desbetreffende passage:

„Men zou verbaasd staan over de verschillende toepassingen die de mensen voor een paperclip hebben gevonden — afgezien uiteraard voor het aan elkaar hechten van papieren.

Een bank in Londen besloot, na te zijn geschrokken van het aantal van 100.000 paperclips dat per jaar door het personeel werd verbruikt, eens een overzicht hiervan te maken. Men kwam daarbij tot de slotsom dat

slechts 20.517 werden gebruikt voor het aan elkaar hechten van papieren;

14.163 werden verbogen en gebroken tijdens telefoongesprekken;

19.413 als projectielen werden gebruikt;

7.229 uitkomst brachten in noodgevallen bij breuk van jarretelles en b-h's; 5.434 als tandenstoker of oorpeuteraar werden benut en

5.308 aangewend werden om de nagels schoon te maken.

De rest viel op de grond en werd door de schoonmaakdienst opgeveegd, bleef in laden liggen of ging op andere wijze verloren; sommige werden uiteindelijk nog door kinderen ingeslikt.”

Wat doet u met paperclips?

Redactiecommissie :

I. J. A. van Dommelen
G. H. van Leeuwen
J. C. W. Schuller tot Peursum (voorzitter)
K. G. Visser
W. N. Wouters

tussen schip en ka

Administratie :
Mej. J. F. Schilt

Kopij in te zenden aan:
Redactie „Tussen Schip en Ka”

p/a Shell Tankers N.V.,

Postbus 874,

Rotterdam-C.

Laatste reis van het m.s. MARPESSA

Het m.s. „Marpessa” dat van 1927 tot 1957 deel uitmaakte van de Nederlandse Groepsvloot, werd in laatstgenoemd jaar omgebouwd tot depotschip en onder Venezolaanse vlag gebracht, waarna het schip ligplaats kreeg bij Coloncha in het Meer van Maracaibo. Enkele maanden geleden keerde de „Marpessa”, gesleept door de sleepboot „Rode Zee” van L. Smit & Co.’s Intern. Sleepdienst, in Nederland terug om voor sloop te worden verkocht. Blijkbaar zich bewust van het roemloos einde dat haar wachtte, deed zij nog een vergeefse poging uitstel van executie te verkrijgen door bij het Prinsenhoofd, onder de rook van Rotterdam, aan de grond te lopen (zie foto).

Na twintig minuten echter hadden enkele riviersleepboten de „Marpessa” weer vlot, waarna de sleepreis kon worden voortgezet.





Het valt niet te verwonderen, dat een van de eerste vragen na aankomst van het schip in een haven is: „Is er nog post voor ons?” In dit verband is het wellicht dienstig eens de weg te volgen die de brief gaat vanaf het moment dat hij aan de wal in de brievenbus wordt gedeponneerd tot hij aan boord van het schip waarop de geadresseerde dienst doet, wordt afgegeven.

Het eerste traject van de grote reis die iedere brief moet maken wordt vanzelfsprekend door de P.T.T. verzorgd: lichten van de bus, vervoer naar postkantoor, sorteren, verzending naar Rotterdam, waar hij met vele andere door Shell Tankers N.V. wordt afgehaald en naar het kantoor vervoerd.

Wanneer wij hier spreken over „vele andere”, dan dient men te bedenken dat door familie en vrienden aan de opvarenden van onze Shell-tankers per maand in totaal \pm 8000 luchtpostbrieven via het kantoor in Rotterdam worden verzonden. Deze worden alle, na ontvangst op ons kantoor, voorzien van ontvangstdatum en gesorteerd op scheepsnaam. Vóórdat de brieven evenwel in de zogenaamde scheepskasten (grote kasten waarin voor elke Shell-tanker een apart vak is) worden gedeponneerd, wordt nagegaan of geadresseerde nog wel dienst doet op het schip dat op de enveloppe is vermeld.

In deze scheepskasten wordt tevens de Maatschappijpost gesorteerd, die per maand ook nog gemiddeld een 6000 stuks omvat. Gesteld mag dus worden, dat totaal per maand een 14000 poststukken het Shell-Gebouw verlaten met als bestemming de 41 schepen van Shell Tankers N.V. Zoveel mogelijk wordt dagelijks tot verzending van de luchtpost overgegaan; waarom dit niet altijd kan wordt hierna uiteengezet.

De verzending zou geen moeilijkheden opleveren als deze schepen een lijndienst beoefenden of wanneer met zekerheid kon worden gezegd dat zij op een bepaalde datum, gedurende een bepaalde tijd, in een bepaalde haven zouden verblijven. Dit is evenwel geenszins het geval.

Vóórdat tot verzending wordt overgegaan, wordt dan ook zorgvuldig nagegaan wanneer het desbetreffende schip in een bepaalde haven kan worden verwacht en wat de vertrek- en aankomsttijden van de vliegtuigen zijn waarmee de luchtpost wordt verzonden. Eveneens

dient rekening te worden gehouden met plaatselijke omstandigheden; er zijn nu eenmaal havens waar de post nogal vertraging ondervindt vóórdat ze aan het schip wordt afgeleverd. Een grote moeilijkheid hierbij is, dat de route van een schip niet lang genoeg van te voren bekend is om te bepalen op welk tijdstip het in de bestemmingshaven zal arriveren. Dit is dan ook een van de redenen waarom de post door Shell Tankers N.V. vóór verzending wordt voorzien van een zogenaamde postspecificatie; de kapitein zal nu na ontvangst van de zending de ontvangst van de specificatie berichten, zodat op kantoor zekerheid is verkregen omtrent het al of niet aankomen van de post.

Wordt de ontvangst niet binnen bepaalde tijd bevestigd, dan wordt de scheepsagenten in de desbetreffende haven, die voor afgifte aan het schip verantwoordelijk zijn, telegrafisch verzocht te berichten waarom de post niet aan boord kon worden afgeleverd. De praktijk heeft uitgewezen, dat het „missen” van het schip meestal wordt veroorzaakt door een routewijziging. Door middel van telegramwisseling wordt dan getracht de post naar de eerstvolgende bereikbare bestemmingshaven doorgestuurd te krijgen, waardoor nogal vertraging in de aflevering kan ontstaan.

Andere factoren die vertraging kunnen veroorzaken zijn — hoe vreemd dit wellicht moge klinken — de weersomstandigheden. Ook al ploegt het schip zich onder een klaarblauwe hemel door het water op weg naar de bestemmingshaven, waar de opvarenden hun post verwachten, toch kan het vliegtuig waarmee de post onderweg is, gedurende vele uren worden opgehouden bij een tussenlanding door mist. Ook stakingen op vliegvelden kunnen vertraging veroorzaken waarvan de opvarenden niet op de hoogte zijn. Het antwoord op de vraag „waar is de post” zou dan ook gemakkelijk kunnen worden gegeven in een dergelijk geval, doch het valt te betreuren, dat deze vraag niet altijd het kantoor te Rotterdam bereikt, zodat het antwoord „in de mist blijft” en — ten onrechte — de schuld geschoven wordt op degenen die op kantoor met de verzending zijn belast.

Een enkele maal komt het voor dat de post voor een bepaald schip — die ingevolge voorschriften in één verzamel-enveloppe aan de P.T.T.-Rotterdam wordt aangeboden — door de P.T.T. wordt gecontroleerd. Daarbij is het voorgekomen dat een deel der brieven uit de verzamel-enveloppe geraakte en aan het kantoor werd geretourneerd. Gevolg: tijdverlies.

Nog moeilijker wordt het wanneer zeepost aan de schepen wordt verzonden. Zeepost immers wordt door de P.T.T. overal ter wereld minder snel behandeld dan luchtpost. Bovendien duurt vervoer over zee — of over land — ook aanmerkelijk langer dan door de lucht. Zeepostzendingen naar Singapore en Nieuw-Zeeland b.v. doen er \pm zes weken over; naar Curaçao duurt het \pm 3 weken en de tijdsduur van een zending naar

Het comité „40 Jaar Internaat Abel Tasman” te Delfzijl (Rigelsstraat 7) verzocht ons de volgende brief in ons blad af te drukken, waaraan wij hierbij gaarne voldoen.

Aan alle „Tasmanen”.

4 september a.s. is het 40 jaar geleden dat Hr. Ms. Schroefstoomschip „Bonaire” als internaat „Abel Tasman” in dienst werd gesteld.

Aan de vooruitziende blik van de toenmalige burge-meester en directeur der school is het te danken dat uw oude school nog bestaat.

Hoewel het schip als internaat nog wel bruikbaar is, wordt het toch tijd om aan plannen voor een nieuw internaat te denken.

De gemeente is reeds actief op dit gebied.

Wij denken dan ook geen kans te krijgen het 50-jarig bestaan te vieren en willen daarom de gelegenheid aangrijpen het 40-jarig bestaan feestelijk te herdenken.

Oud-leerlingen, als u nog wat voelt voor het oude schip en u de „Tasman” nog eens wilt zien, kom dan op 9 en 10 oktober a.s. naar Delfzijl om een feest op en rondom de „Tasman” te vieren.

Dit is tevens de gelegenheid om een geschenk aan te bieden dat ook op het toekomstige internaat bruikbaar zal zijn.

U weet nog wel van uw leerlingentijd aan boord van de „Tasman” dat daar twee sportsloepen waren, de „Tjitas” en de „Jan Niklaas”.

De „Tjitas” is minstens even oud als het internaat. Deze sloep werd namelijk bij de opening van het internaat geschonken door de toenmalige Java China Japan Lijn (tegenwoordig K.J.C.P.L.). De „Jan Niklaas” is van iets latere datum. Deze sloepen zijn evenals het oude schip, hoewel uitstekend onderhouden, oud en moeilijk meer te repareren.

De gedachten gaan dan ook uit naar het geven van een vorstelijk geschenk aan uw oude internaat in de vorm van een nieuwe sloep.

Er zal voor dit doel ongeveer f 4.800,— op tafel moeten komen.

Deze sloep zou toegezegd moeten kunnen worden op de grote dag van de reünie, n.l. 9 oktober a.s. 's middags tijdens de ontvangst op de „Tasman”.

„Tasmanen”, wij rekenen op uw steun dit prachtige doel te bereiken. Stort heden nog uw bijdrage op girorekening no. 895491 van de Amsterdamse Bank N.V. te Delfzijl t.g.v. Comité 40 Jaar Internaat „Abel Tasman” onder vermelding „sloep Tasman”.

De herdenkingsfeestiviteiten beginnen met een feest-avond voor de leerlingen van het internaat op 8 oktober a.s.

Wat de reünie betreft, geven wij hieronder de volgende bijzonderheden:

Vrijdag, 9 oktober: 16.30 u. Ontvangst van de reünisten met hun dames op het internaat.

18.30 u. Opstellen voor het internaat voor de gezamenlijke wandeling langs de geillumineerde gracht naar de schouwburg.

20.00 u. Diner-dansant in de schouwburg.

Zaterdag, 10 oktober: 11.00 u. Rondtocht per bus door Delfzijl en omgeving. Hierop aansluitend een lunch, zo mogelijk op het internaat.

Doet u mee om het 8e lustrum van uw oude „Tasman” gezamenlijk te vieren? Houdt dan 9 en 10 oktober vrij voor dit gebeuren en geeft u op.

Maakt het zoveel mogelijk bekend aan de u bekende „Tasmanen”!

Namens het Comité,

E. L. Vuursteen, Voorzitter

J. F. Roukema, Secretaris

L. de Vries, Penningmeester

plaatsen zoals b.v. Mena al Ahmadi is zelfs bij benadering niet op te geven.

De lezer zal zich kunnen voorstellen hoe moeilijk het is om zo lange tijd te voren de zee-post op een zodanig tijdstip te verzenden dat deze gelijktijdig met het schip, waarvan de route nooit lang te voren bekend is, in de bestemmingshaven aankomt.

In ieder geval kan de lezer er van overtuigd zijn, dat alles in het werk wordt gesteld om de post — of dit nu zee- of luchtpost is — op tijd aan boord afgeleverd te krijgen; het belang van regelmatige correspondentie-mogelijkheid wordt wel degelijk ingezien. Toch verdient het wellicht aanbeveling om de hieronderstaande raadgevingen op te volgen, zodat een steeds betere communicatie wordt bereikt:

Wanneer U een brief aan een zeevarende verzendt:

a) houdt dan geen rekening met eventueel bekende aankomsttijd van het schip in een bepaalde haven, doch zendt Uw post altijd via het kantoor;

b) nummer Uw brief en houdt aantekening van de verzenddatum;

c) frankeer als aangegeven in de circulaire betreffende postverzending.

Aan de hand van bedoelde briefnummers kan de geadresseerde nagaan welke brieven nog ontbreken; na opgave daarvan aan de afzender kan deze aan de hand van de door hem of haar genoteerde verzenddatum telefonisch (010-132500, toestel 208) navraag doen bij ons kantoor, waarna door ons bij de scheepsagenten kan worden gereclameerd.

Zonder dat wij dergelijke berichten ontvangen is het de postafdeling op kantoor alleen mogelijk controle op de ontvangst uit te oefenen aan de hand van vorenbedoelde postspecificaties, die helaas ook vertraging kunnen ondervinden.

Zij nog vermeld, dat het op prijs wordt gesteld dergelijke berichten te ontvangen. Mochten er nog opvarenden zijn die bijzondere klachten hebben: hun bezoek aan de Postkamer wordt op prijs gesteld, want de postverzending ligt Uw collega's daar na aan het hart.

NIEUWS VAN DE VIJF AZEN CLUB

Kon de gezagvoerder van het s.s. „Vivipara” ons op 29 maart jl. mededeling doen van een vijf azen-gooi van 4e wtk. F. Spoor, op 3 juni jl. kon hij wederom een nieuw lid van de Vijf Azen Club aanmelden en wel 3e wtk. E. Jousma. Mede namens de voorzitter en de overige leden van de Club wensen wij de heer Jousma van harte geluk met dit succes, welke gelukwensen bij zijn eerstvolgende komst op ons kantoor nog zullen worden bezegeld met een boekenbon van f 25,—.

Een der getuigen zond ons een poëtisch verslag dat wij onze lezers niet willen onthouden.

Opregt ende waeragtigh verslagh van de vreemde saecken aen boort van het s.s. „Vivipara” op den 3den juny 1964.

GHEUIGHEN:

E. Jousma: (Oorsaek) 3e wtk
K. Wiessner: hoofdwtk.
C. Clarisse: 3e stuurman
M. van Uffelen: 4e wtk.
P. de Kluyver: chef-hofmeester.

*Ay, siet hoe qvalyck sich de steenen maecken
Een boer, een tien
En nogh wat andre saecken;
'Tghebeel was niet om aen te sien!*

*Een coninck, twee neegens aen syn sy,
Een maegd, van haeren prins verstoocken
CLARISSE wierp een boer daerby;
Een troepjen, als nog nooyt gheroocken!*

*Heer WIESSNER gbreep de pot ter hand
Met sterck ende stoer betrouwen;
Wierp hy niet 't sterckst van 't ganse lant
Kon daer geen volck op bouwen?*

*Beilo! Daer quackt een tien ter aerd
Een Schaemele Vertoningh!
DE KLUYVER grimlacht naer syn aerd
Hy hoopt tans op een coningh!*

*Ook dit Gheklunghel mocht niet baeten,
Een neegen staerde vuigh omhoogh,
VAN UFFLEN werpt (veracht syn maeten).
Wat Haemer! Slechts het tiende oogh!*

*Oock Jousma wil syn kansjes waeghen
Hy gbruyt de heele buys tesaem!
Een nederlaegh moet men verdraeghen
Met Grootter Jammer kan 't niet gaen!*

*Het aerds Gheregt
Was by hem in deez groote stonde.
Het sy geseght:
'tGheluck stond aen syn sponde*

*Vyff Aesen, schoon byeen ghebraght,
Een Boeckenbon, door ons benydt,
Geen siel badt aen dat bier ghedaght,
Nou JOUSMA, proost, Gesontheit!*

Ingevolge onze toezegging in het juni 1964-nummer drukken wij hieronder het gedicht af dat — naar wij aannemen — door dezelfde opvarende van het s.s. „Vivipara” gemaakt werd, die ook getuige was van de gelukkige worp van 4e wtk. F. Spoor.

VAN VONDEL TOT LUCEBERT (en omgekeerd)

*Op onse schuyt daer is een man
Die blyckbaer bet niet laeten kan
Met nauw verholen woede
Werpt hij de stenen; grim wachtend
Tot het lot hem heeft beschoen
Een gooi te doen die d'andren kwetst. Een goede!
Eilaas, op zeeke're dag, alle kans verachtend,
De ogen fel gericht, de hand opgeheven
Was er een worp die velen deed verbazen
Daar lag het dan! Waar ieder smachtend
naar had verlangd: Vijf Azen!*

*O, SPOOR, O, SPOOR, Gij vierde werktuigkundige!
Wat deed ghe daer?
Met sterck misbaer
Werd daer de kelck gheheven.
Daer was ghejuigh (en knor ghepluigh)
En menig biertjen is ghebleven!*

*O, SPOOR, Uw knoer, Uw plier
Deed ons verrukt verbazen
De rest verwondert ons geen zier,
Alleen Uw vijf mooie azen!*

*Want waar alleen de vage VIVIPARA
Fel oplicht tegen 't groen
Dan vraag ik alleen, mijn kind
Was ik maar McNamara!*

*Een aas
Een AAS
En drie daarbij
Geworpen!*

*Ik werp
Werp ik?*

*So siet ghe tans
Dat iedre kans
So schielijck wordt gegbrepen
Fijf Aes of niet, dees poëet
Wil sijn begbrepen!*

vlootpersoneel/personalia

(in de periode 16.6 t/m 15.7.1964)

GEHUWD:

- 17.6: L. J. Verwey, 5e wtk., met Mej. H. C. Casparie;
17.6: C. J. van der Zaag, 5e wtk., met Mej. G. M. Dekker;
23.6: A. G. de Grooth, 3e stm., met Mej. M. van Motman;
26.6: W. J. Morélis, 3e stm., met Mej. I. A. L. Born;
1.7: A. K. van 't Blik, 5e wtk., met Mej. A. Bosma;
7.7: E. Hoogvorst, 4e wtk., met Mej. M. Vennik;
15.7: P. J. de Lange, 3e wtk., met Mej. M. C. Krab;
15.7: M. F. Koens, 4e wtk., met Mej. M. P. Priem.

GEBOREN:

- 17.6: Ingrid Elizabeth, dochter van A. P. de Groot, 3e wtk., en Mevr. E. de Groot-Zondervan;
18.6: Aart Jan, zoon van G. Veldt, 3e wtk. en Mevr. H. J. Veldt-Duyser;
23.6: Margareta Gerardina, dochter van J. C. Pisa, 5e wtk., en Mevr. D. M. Pisa-van Gils;
28.6: Suzanne, dochter van B. Bijl, 2e wtk., en Mevr. A. Bijl-Cornielje.

MET VERLOF:

- Gezagn.: W. de Beer, E. J. Stapper, N. H. van der Heiden, J. H. R. Beaujon, J. I. Boer;
1e stl.: H. A. Schelvis, J. H. Korsen, J. Verhoeven, C. Vessies, K. Poort van Ingen, P. Cammel, J. de Graaf;
2e stl.: H. Unger, J. W. J. Corbee, S. Noordenbos, B. R. Teuben, W. Welbie, P. M. de Graaf, R. Jousma, L. Becker;
3e stl.: M. P. J. Hage, J. C. Nelisse, A. G. de Grooth, H. H. van Roest, F. W. van Oerle, C. P. Schoenmakers, J. V. Kruit, B. J. Dul, N. Venendaal, H. Steenstra;
4e stl.: A. J. de Kraker, F. F. Ates, J. M. Abbink;
Hfd.wtk.: K. J. Wiessner, K. Toereppel, J. J. Binkhorst, J. A. de Lange, J. M. Nobels, W. C. van Megen, J. D. Viergever;
2e wtk.: G. J. Visscher, A. J. Verkerk, C. L. H. Stocking Korzen;
3e wtk.: S. Veldt, A. P. de Groot, C. G. Pusch, J. Visser, S. Rol, J. A. Bieze, A. de Boer;
4e wtk.: T. C. Evers, J. Ommering, J. J. Rood, J. Hensbroek, C. C. van Essen, J. Walraven, C. J. Lambregts, J. H. Appel, H. J. Kievit, H. Kuyper, W. G. van der Velden, W. Vroling, H. Sukkel, A. M. C. Ras, G. de Goede, A. R. F. van der Steen, E. Hoogvorst, P. Maarleveld;

5e wtk.: M. de Boer, J. J. L. Geerink, H. van Ommering, F. Fresow, W. Th. M. van Goor, T. Vromans, T. P. Kool, J. H. S. van der Pas, J. H. van Veldhuisen, J. H. Th. van Schaik, H. Doff, E. C. Paardekoooper, C. A. Douwes, C. J. Th. Baarslag, A. F. Overweg, H. C. van der Weijde, J. Zijp, G. J. Leussink, G. J. Walraven, J. W. Plugge, A. Slood.

IN NEDERLAND AANGEKOMEN:

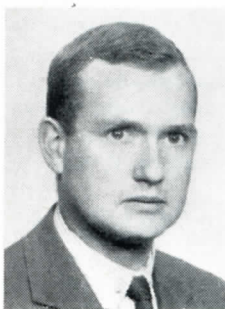
- Bootslieden: P. v. Duin, C. de Jong, P. H. A. Stijns, C. de Vet;
1e pompl./bankw.: P. Westein, A. A. v. d. Sluis, L. J. C. v. Kuyen;
2e pompl./bankw.: R. Böck, A. Brouwer, R. C. R. v. Rooyen, A. J. M. Stikvoort, A. W. de Rooy;
Bankwerkers: L. G. v. Raalte, G. Denekamp, C. C. Karels;
Chef hofmeesters: L. Deynen, J. M. Boogerman, J. L. v. Oyen, M. L. Verschoor, J. G. Nijman, C. Boogaarts;
Chef koks: D. G. Tromp, P. H. v. d. Berg, P. C. Bergmans, C. Lokhorst.

TWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

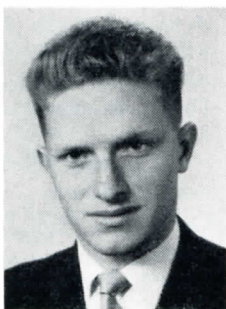
- m.s.* *Acila*: gezagn. R. van der Vlucht, 4e wtk. A. L. Bouman;
m.s. *Acmaea*: hfd.wtk. G. J. Uitdenbogaard, wnd. 3e wtk. W. J. Meuldijk;
m.s. *Acteon*: 2e stm. J. S. Schregardus, 3e stm. J. Drogt, 4e stm. H. C. Jansen, 4e wtk. J. van Hoepen;
s.s. *Arca*: 2e wtk. W. Eeuwijk, 4e wtk. P. F. Buil, 5e wtk. Jan Jansen;
m.s. *Camitia*: 5e wtk. P. F. de Bree, Ass.wtk. J. W. Heiligers;
m.s. *Cinulia*: 2e wtk. Jac. Jansen;
m.s. *Crania*: 4e wtk. C. P. Kortekaas;
s.s. *Kabylia*: chef hofm. J. Brussé;
s.s. *Kalydon*: gezagn. A. G. van Gent, 2e stm. J. Vaandrager, 3e wtk. C. P. de Waard, telegrafist K. Stapper, bootsman G. J. Danker, chef kok C. P. Hoogesteger, 1e pompm./bankw. J. Wulffraat, 2e pompm./bankw. A. Voituron, bankw. A. de Ruyter, chef hofm. R. B. Vos;
s.s. *Kara*: telegrafist Th. Tiebout, bootsman Ph. de Vries, 1e pompm./bankw. J. B. Slagboom, chef hofm. A. Markestein, chef kok A. Post, 2e pompm./bankw. T. J. Dieters, bankw. C. J. v. Balen;
s.s. *Katylisia*: wnd. gezagn. J. L. F. Vermeulen, 3e stm. C. R. Groen, telegrafist C. D. Fehrman, 1e pompm./bankw. W. A. M. v. Venrooy, 2e pompm./bankw. C. J. v. Tricht, chef hofm. P. v. d. Veur, bootsman K. E. J. Watz, voorman M. Addeon, chef kok H. Larkens;

- s.s. *Kenia*: 3e stm. P. Puype, 2e wtk. J. G. Bron, 3e wtk. A. Bax, 4e wtk. W. Muis, 5e wtk. H. A. E. Wenas;
- s.s. *Khasiella*: wnd. hfd.wtk. R. W. H. Buitenrust Hetteema;
- s.s. *Kopionella*: 2e wtk. W. C. H. M. de Kok, 5e wtk. G. P. Hoogeveen, 5e wtk. J. Kruijsse;
- s.s. *Koratia*: 1e stm. D. Fransen, 2e stm. A. J. Bloem, 3e stm. H. van Veen, 2e wtk. F. J. van der Velden, 3e wtk. S. A. Verhage, 4e wtk. J. Luik, 5e wtk. A. K. van 't Blik, telegrafist J. W. Slegtenhorst, 1e pompm./bankw. M. v. d. Kruk, 2e pompm./bankw. H. v. d. Kley, bankw. O. E. v. d. Hoeven, chef hofm. C. E. Bestebroer, chef kok W. F. Knoester, bootsman J. H. Roos;
- s.s. *Korenia*: 4e stm. W. van den Born;
- s.s. *Korovina*: wnd. 1e stm. P. J. Hoekstra, hfd.wtk. H. Lesuis, 3e wtk. H. W. R. van Deutekom, 4e wtk. P. Balt, telegrafist F. W. A. Willemse;
- s.s. *Kosicia*: 1e stm. A. Post, 2e stm. E. B. Veenhof, 5e wtk. J. L. M. van Eijndt, telegrafist P. J. Reuzenaar;
- s.s. *Kosmatella*: 1e stm. H. H. J. Dijkhuizen, 2e stm. J. Post, 2e wtk. S. Straub, 4e wtk. J. J. Langendoen, 4e wtk. J. Pap, 4e wtk. P. A. Ankerman, 5e wtk. J. Smid;
- s.s. *Krebsia*: wnd. 1e stm. P. R. van Kranen, wnd. hfd.wtk. J. Tekenburg, 4e wtk. J. B. Verveer, 5e wtk. H. G. W. Meijer;
- s.s. *Kryptos*: wnd.gezagv. H. R. van Sas, wnd. 3e stm. A. J. Both, telegrafist A. Biesheuvel, bootsman C. Poot, 1e pompm./bankw. N. v. d. Steen, 2e pompm./bankw. T. Souer, chef kok G. H. Valk, bankw. F. W. Bosson, chef hofm. P. L. den Breejen;
- s.s. *Kylis*: gezagv. G. Th. M. Lommerse, 1e stm. T. W. Pals, 2e stm. R. Verhoef, 3e stm. L. I. Noort, hfd.wtk. J. F. Spiering, 4e wtk. H. de Vin, wnd.

onze Jubilarissen



M. HUS
2e stuurman
1954 — 4.8 — 1964



J. VAANDRAGER
2e stuurman
1954 — 4.8 — 1964



G. VELDT
3e werktuigkundige
1954 — 25.8 — 1964



O. A. VAN DER WANT
3e werktuigkundige
1954 — 25.8 — 1964



J. J. F. REITSMA
3e werktuigkundige
1954 — 28.8 — 1964



A. J. G. WEITZEL
3e werktuigkundige
1954 — 28.8 — 1964



J. M. DE JONG
2e werktuigkundige
1954 — 29.8 — 1964



J. BUURMAN
Matroos-kabelgast
1954 — 29.7 — 1964

4e wtk. F. S. Lausberg, 5e wtk. W. Fröhlich, telegrafist A. C. Blankwaard, bootsman A. B. v. Essen, chef hofm. J. Batelaan, chef kok A. H. Siemerink;

s.s. *Onoba*: gezagv. H. A. H. Hylkema, 1e stm. C. J. J. Rozema, 3e stm. J. Broekmeijer, 4e stm. J. den Uyl, 4e wtk. H. J. Wullink;

s.s. *Philine*: 4e stm. Th. W. Scharrenburg, hfd. wtk. J. van der Meyde, 4e wtk. A. L. Bakker, 5e wtk. W. C. C. R. Stappers, telegrafist P. Mers;

s.s. *Philippia*: 1e stm. M. E. Wolper;

s.s. *Sepia*: 1e stm. G. Heising, 3e wtk. C. Kloosterboer, 4e wtk. J. Slot;

s.s. *Vitrea*: gezagv. J. H. R. Broersma, 2e stm. H. Verbaas, 3e wtk. W. F. A. van Mossevelde, 5e wtk. A. Hoekstra, 5e wtk. Th. P. M. Westhuis;

s.s. *Vivipara*: 2e stm. R. J. Wyrdean, hfd.wtk. C. Heeres, 5e wtk. P. J. Warnier, chef hofm. F. B. Wayers;

s.s. *World Heatb*: 3e wtk. J. M. ten Haaft, 3e wtk. Th. Bakker;

s.s. *Zafra*: 3e stm. P. R. Brunet de Rochebrune, hfd. wtk. S. Ham.

2e wtk.: B. Bijl;

3e wtk.: J. Krikke, C. L. Bakker;

Chef hofm.: P. de Kluyver;

Bootsman: H. L. Klop.

MET PENSIOEN:

Hfd.wtk.: Th. van der Gaast.

UIT MILITAIRE DIENST:

3e stm.: W. J. Morélis;

4e stm.: W. van den Born.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stm. G.H.V.: 2e stl. A. J. Bloem, E. B. Veenhof;

1e stm. G.H.V.-Th.: 2e stm. J. de Jager, 3e stm. C. Vlas;

2e stm. G.H.V.-Th.: 3e stm. J. H. L. van Veghel;

„C”: 2e wtk. J. Tekelenburg, Jac. Jansen;

„B”: 3e wtk. J. H. Veen, S. A. Verhage, O. A. van der Want;

„B”-Th.: 3e wtk. J. W. van Leyden;

„A” en „B”-Th.: 5e wtk. J. L. M. van Eijndt;

MVD: ll.wtk. J. A. Lammerts.

AANGESTELD ALS:

5e wtk.: J. A. Lammerts.

GEPROMOVEERD:

1e pompm./bankw.: J. B. Slagboom, W. A. M. v. Venrooy;

2e pompm./bankw.: A. Voituren, C. J. v. Tricht;

Bankw.: A. de Ruyter;

Chef kok: C. P. Hoogesteger.

IN DIENST GETREDEN:

4e stm.: J. den Uyl.

UIT DIENST GETREDEN:

3e stl.: C. Swart, W. Kerbert, F. X. C. van Collenburg, C. N. P. M. van Koningsbruggen, G. G. L. Wolters;

MET PENSIOEN

Op 1 augustus 1964 namen wij afscheid van hoofdwerktuigkundige Th. van der Gaast, die, na een dienstverband van bijna 32 jaren, onze Maatschappij heeft verlaten. De heer Van der Gaast trad nl. op 6 september 1932 in dienst van de N.I.T. en vertrok op de 21e september van dat jaar met de „Marnix van St. Aldegonde” naar Singapore om aldaar dienst te gaan doen op het s.s. „Semiramis”. Op dit schip heeft hij maar twee maanden als 5e werktuigkundige dienst gedaan. In december 1932 werd hij overgeplaatst, waarna hij achtereenvolgens als waarnemend vierde, waarnemend derde en waarnemend tweede werktuigkundige heeft gevaren op verschillende tankers.

In augustus 1939 arriveerde hij voor de tweede maal voor verlof in Nederland en dit keer voor een wel heel lange periode, in verband met het uitbreken van de tweede wereldoorlog, waardoor hij genoodzaakt was in Nederland te blijven. Eerst in november 1945 vertrok hij weer naar Singapore; met enige onderbrekingen voor verlof heeft hij tot 1955 uitsluitend in de Oosterse wateren dienst gedaan. Op 17 juli 1951 werd hij aangesteld als hoofdwerktuigkundige en als zodanig heeft hij op verschillende K- en V-schepen het beheer over de werktuigkundige dienst gevoerd, o.a. „Kabylia”, „Korovina”, „Kermia”, „Vasum” en „Vivipara”.

In februari 1961 werd hij tewerkgesteld op ons vlaggeschip, het s.s. „Ondina”, op welk schip hij drie dienstperioden heeft doorgebracht, waaronder ook zijn laatste.

Hij verliet dit schip op 26 mei 1964 in Rotterdam om, na het hem toekomende verlof, van zijn pensioen te gaan genieten.

Mede namens zijn vele vrienden en collega's op de vloot en aan de wal wensen wij hem nog vele jaren van goede gezondheid en welverdiende rust toe.



TH. VAN DER GAAST
Hoofdwerktuigkundige
6.9.1932 — 31.7.1964

mutaties walpersoneel

(in de periode 16.6 t/m 15.7.1964)

IN DIENST:

- 1.7: Mej. E. J. Bremer - sectie DFF/5;
- 1.7: J. J. de Jonge - sectie DFT/1 (ex vloot).

UIT DIENST:

- 19.6: Mej. J. W. van Heemst - sectie DFP/32;
- 29.6: J. Cornelissen - sectie DFP/32;

- 13.7: Mej. A. M. den Besten - sectie DFF/5 (naar Kon./Shell Plastics Laboratorium Delft).

OVERGEPLAATST:

- 13.7: Mej. C. J. Born - van sectie DFF/5 naar sectie DFP/12.

GEHUWD:

- 18.6: J. van der Linden - sectie DFP/31 - met Mej. M. L. C. E. Groffen - sectie DFF/1;
- 18.6: Mej. T. J. Goedendorp - sectie DFF/5 - met de heer P. van Valderen.



De kunstzijden sjaal, die op bovenstaande foto zo charmant gepresenteerd wordt, en waarop in zachte tinten de kaart van Europa is afgebeeld, is een van de novelties die door de sectie Reclame/Wegverkeer van Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V. te Den Haag in advertenties in de landelijke dagbladpers worden aangekondigd.

De sjaal kan worden besteld door de coupon, die in de advertentie is afgedrukt, in te vullen en vervolgens op een briefkaart te plakken.

Naast het normale porto van tien cent moet één gulden aan extra postzegels worden bijgeplakt.

Zoals aangegeven in de advertentie dient de briefkaart geadresseerd te worden aan: Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V., sectie Reclame/Wegverkeer, Wassenaarseweg 80, Den Haag.

Aanvra(a)g(st)ers kunnen binnen korte tijd nadat zij de briefkaart gepost hebben, de „Europa-sjaal”, verpakt in een kartonnen wikkel, in hun brievenbus verwachten.