

TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET

VLOOT- EN WALPERSONEEL

VAN SHELL TANKERS B.V.

AUGUSTUS 1973



Afkoopregeling rentekaart

Per 1 juli 1973 is weer een nieuwe groep personen in aanmerking gekomen voor uitbetaling van vroeger door of voor hen geplakte rentezegels.

Deze groep omvat degenen die in de jaren 1919 t.m. 1924 of in de eerste helft van 1931 zijn geboren en wier ouderdomsrente bij het bereiken van de 65-jarige leeftijd minder dan f 60 per jaar zou bedragen. In de praktijk wil dit zeggen, dat in de meeste van deze gevallen alleen dan afkoop plaats vindt als in totaal minder dan voor f 286 is geplakt. Tevens komen aan bod zij die geboren zijn in de tweede helft van 1931, waarbij het er niet toe doet hoeveel er is geplakt.

Indien niet bekend is hoeveel de geplakte zegelwaarde bedraagt, kan men toch een aanvraagformulier indienen.

Belt u dus niet ons kantoor te Rotterdam om inlichtingen; de rentekaarten zijn destijds naar de Raad van Arbeid te Rotterdam gezonden, zodat gegevens hieromtrent niet meer aanwezig zijn bij Shell Tankers B.V.

Aanvraagformulieren voor de afkoopsom kunt u verkrijgen bij de Raad van Arbeid en bij de postkantoren.

De mogelijkheid tot aanvragen geldt ook nog voor hen die in vorige uitbetalingsperiodes aan de beurt zijn geweest, maar tot nu toe hebben verzuimd een aanvraag in te dienen. Dit zijn zij die zijn geboren in een der jaren 1903 tot en met 1918 en zij die zijn geboren in een der jaren 1932 tot en met 1950. Zij die zijn geboren in de jaren 1925 t.m. 1930 komen tussen 1 juli 1974 en 1 juli 1975 aan de beurt.

Bij de voorplaat

De Harbour Bridge in Sydney. Over de mogelijkheden die deze stad biedt wanneer men een paar uur kan passagieren, zie ons artikel op de pagina's 6 en 7.

Aangezien het onmogelijk is een ieder persoonlijk te danken wil ik, mede namens mijn dochter en zoon, langs deze weg U allen zeggen hoe dankbaar wij waren voor de enorme belangstelling, hetzij per telegram, hetzij per brief of persoonlijk, welke wij na het overlijden van mijn lieve man en onze fijne papa hebben ervaren. Dat velen ons de hand drukten en zulke fijne dingen over hem vertelden, geeft — ondanks de lege plaats die voor ons nog zo moeilijk is te aanvaarden — troost en doet ons inzien, dat velen met ons hem zullen missen. Hij heeft zich altijd voor ons ingezet zoals hij op zijn werk deed. „Nooit stilstaan”, zei hij, „want dat is achteruitgaan”. Zijn vrolijke natuur en eerlijkheid hebben hem veel vrienden geschonken, waarvan velen ook de onze zijn geworden. Tot slot willen wij ook dankzeggen voor de prachtige bloemen die hem omringden.

Mevrouw H. Paans-Nieman

Mededelingen

De heer E. van 't Slot, hoofd van de afdeling DFP (Personeel), is met ingang van 6 juli 1973 benoemd tot Algemeen Procuratiehouder van onze maatschappij.

Met ingang van 1 augustus 1973 heeft de medische adviseur van Shell Tankers B.V., dokter H. M. Stoll, de dienst der maatschappij verlaten om elders in het bedrijfsleven een functie te aanvaarden. Met ingang van dezelfde datum zijn alle activiteiten op bedrijfsgeneeskundig gebied ten behoeve van het personeel van Shell Nederland B.V., Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V. en Shell Tankers B.V. gecentraliseerd in één Geneeskundige Dienst in het Shell-Gebouw. Om organisatorische redenen zijn alle functionarissen van deze dienst van 1 augustus 1973 af in dienst van Shell Tankers B.V.

Met de leiding van de Geneeskundige Dienst is belast dokter K. Engelsma (ex Shell Curaçao N.V.), die zijn werkzaamheden op 2 juli 1973 heeft aangevangen. Dokter Engelsma is, behalve Chef Geneeskundige Dienst, tevens de bedrijfsarts voor het vloot- en walpersoneel van onze maatschappij. Waar nodig zullen beide doktoren (K. Engelsma en J. M. Abarbanel) en hun assistenten de diensten van elkaar waarnemen.



Schepen, van welke klasse dan ook, vertegenwoordigen een grote som geld. Niet alleen door de waarde van het schip zelf als „vervoerseenheden”, maar ook door alle kosten die direct hierop drukken. In onderstaand artikel gaan wij in op het nut voor de Koninklijke/Shell Groep om, elke maand, een prognose te maken van de vervangingswaarde van de diverse klassen van schepen in de komende maanden. Het is mede op basis van deze lijsten dat beslissingen worden genomen omtrent het al of niet met inzet van extra arbeidskrachten doen uitvoeren van reparaties op/of aan onze schepen.

De gezamenlijke kosten gemoeid met de exploitatie van een schip kunnen in twee groepen worden onderverdeeld.

Ten eerste de kosten die niet aan wijziging onderhevig zijn, wat er ook omtrent het schip wordt beslist. Dit zijn de „vaste” kosten, meestal aangeduid als de „owners” kosten. Hieronder vallen bijvoorbeeld de verzekering, het bemannen, repareren en onderhouden van het schip, de voorziening met proviand en voorraden, alsmede de administratiekosten. Deze blijven dus min of meer op een bepaald niveau.

De tweede belangrijke groep zijn de charterkosten, waarvan bunker- en havenkosten het belangrijkste deel vormen. Zij zijn afhankelijk van de vaart waarop het schip wordt ingezet.

Als een schip vertraging ondervindt, kan het niet voldoen aan zijn taak: het vervoeren van lading. Als een Shell-tanker bijvoorbeeld een langere doktijd heeft dan gepland, gaat tijdelijk vervoerscapaciteit voor de Groep in haar geheel verloren. Voordat nu een beslissing kan worden genomen omtrent de mate van vertraging die kan worden geaccepteerd, moeten de kosten ervan in een cijfer worden uitgedrukt. Immers, verloren vervoerscapaciteit moet uiteindelijk worden opgevangen door extra tonnage te charteren. Natuurlijk wordt voor elke paar uur vertraging die wordt ondervonden, geen extra tonnage ingehuurd, maar wel degelijk voor alle, ook korte, vertragingen van alle Shellschepen gezamenlijk. En daarmee moet rekening worden gehouden bij het nemen van beslissingen.

In de periode van 16 juni t.m. 15 juli verschenen de volgende

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
839	18.6.73	Invoering gereedschapkist stuurlieden
840	18.6.73	Rapportageformulieren nieuwe onderhoudsadministratie
841	18.6.73	Libische immigratieformaliteiten
842	18.6.73	Port performance Curaçao, Pernis/Europoort
843	25.6.73	Gastvrijheid tegenover familieleden aan boord van schepen in Nederlandse havens
844	3.7.73	Kantoororganisatie
845	3.7.73	Port performance - Kosten per dag
846	3.7.73	Jaarverslag 1972 KNRV
847	9.7.73	Correctie op circ. No. 842. Port performance Curaçao, Pernis/Europoort
848	12.7.73	s.s. "Marpessa"
849	13.7.73	Aanvullende informatie betreffende helikopterdiensten
850	13.7.73	Controlelijst functie-overdracht 1e, 2e en 3e stuurman

Vandaar dat zo'n groot belang wordt gehecht aan de maandelijkse prognoses die de vlootexploiterende maatschappijen uit Londen ontvangen. Zij geven voor de komende maanden aan hoe de vervangingswaarde van de diverse klassen van schepen liggen.

Onderstaande voorbeelden geven een inzicht in de wijze waarop van deze lijsten gebruik wordt gemaakt, alsmede de diverse factoren waarmee voor elk geval afzonderlijk rekening moet worden gehouden.

Vertraging tijdens doktijd

Voor elk schip dat vertraging tijdens doktijd ondervindt, zijn voor de eigenaar alleen de „vaste” kosten van belang. Er worden immers geen bunkers verbruikt, de havenkosten nemen niet toe, dus extra „variabele” kosten zijn er niet. De verloren vervoerscapaciteit gedurende de extra doktijd moet echter wel, als een deel van het totaal aantal vertragingen, worden opgevangen door het charteren van extra tonnage. Uitgaande van de veronderstelling dat het vervangende schip dezelfde eigenschappen heeft als het tijdens de dokking vertraagde schip, betekent dit voor de Koninklijke/Shell Groep uitsluitend de kosten verbonden aan het huren van het extra schip, dus de vaste kosten. Immers, het nu langer dokkende schip zou dezelfde lading hebben vervoerd, dezelfde hoeveelheid bunkers hebben verbruikt en dezelfde havenkosten hebben opgelopen.

Voorbeeld

Een G.P. tanker heeft tijdens dokking een vertraging van 3 dagen. Door het inzetten van extra arbeidskrachten kan dit tot 1½ dag worden teruggebracht, maar dit betekent wel \$ 1500 extra aan arbeidsloon.

Stel:	per dag
Volgens de maandelijks prognose is de vervangingswaarde van het schip op dat moment	\$ 2850
Netto-besparing in scheepstijd (1½ dag à \$ 2850 per dag)	\$ 4275
Min: extra arbeidsloon	\$ 1500

Totale besparing door de 3 extra dokdagen aldus te verminderen tot slechts 1½ dag	\$ 2775
---	---------

Vertraging in de haven

Een enigszins gewijzigde situatie ontstaat als een schip vertraging ondervindt terwijl het in een haven ligt. Net als in het voorenstaande geval moet uiteindelijk de verloren tijd worden vervangen door extra tonnage te huren, waarbij zowel vaste als variabele kosten worden gemaakt. De havenkosten en tijdens de reis verbruikte bunkers blijven weliswaar voor beide schepen gelijk, maar het vertraagde schip maakt extra kosten doordat extra bunkers worden verbruikt tijdens het langere verblijf in de haven. De netto vervangingskosten zijn daarom iets groter dan in het voorbeeld van een schip dat vertraging tijdens de doktijd ondervindt. Het verschil is in wezen echter uitsluitend de door het vertraagde schip verbruikte extra bunkers in de haven.

Voorbeeld

Een VLCC heeft minder pompcapaciteit als gevolg van een mechanisch defect. De keuze is: moet dit worden gerepareerd voordat met pompen wordt begonnen, waarbij extra mankracht moet worden ingezet à raison van \$ 1.000 terwijl alsnog een vertraging van drie uur wordt ondervonden? Of moet toch onmiddellijk met pompen worden begonnen — met dus lagere lossnelheid — en moet de reparatie later worden uitgevoerd?

Bij dit alternatief moet dan wel rekening worden gehouden met totaal 5 uur vertraging.

De kosten per dag van een dergelijk schip zijn de „netto” kosten plus de „kosten in de haven”. Veronderstel dat in dit geval volgens de prognose de vervangingswaarde totaal \$ 35.900 per dag bedraagt. Worden de pompen gerepareerd voordat met lossen wordt begonnen, dan zijn de kosten voor extra walhulp	\$ 1000
vertraging toch nog drie uur à \$ 35.900 per dag	\$ 4485
	\$ 5485

Worden de pompen pas gerepareerd na het lossen, dan zijn de kosten van de vijf uur vertraging door met lagere snelheid te lossen \$ 7475.

Het is duidelijk dat in dit geval de beste oplossing is de reparatie te doen uitvoeren alvorens met het lossen van de lading wordt begonnen, ook al kost dit \$ 1000 extra voor walhulp, want de besparing is toch nog \$ 7475-5485 = \$ 1990.

Vertraging door deviatie

Ook een deviatie op zee betekent uiteindelijk voor de Groep de noodzaak tot het charteren van extra vervoerscapaciteit. De door de deviatie ontstane vertraging van het schip is in wezen de extra reistijd die nodig is. Als het schip op zee is, worden bunkers verbruikt. De kosten om deze vertraging op te vangen zijn dus groter dan in de voorgaande gevallen, immers, niet alleen de „vaste” kosten moeten worden gemaakt, maar ook de kosten van de bunkers.

Voorbeeld:

Een VLCC was geprogrammeerd om in Thameshaven zijn lading ruwe olie te lossen, maar aangezien er niet voldoende tankopslagruimte in Thameshaven vrij is, wordt het schip naar Europoort gedirigeerd. De extra af te leggen afstand is 50 mijl. De gemiddelde vaart van het schip is 14,5 knopen. Wat zijn nu de extra kosten voor de groep ten gevolge van deze deviatie?

De kosten per dag van een VLCC tijdens de vaart zijn de netto scheepskosten plus de „vaart” kosten. Stel: \$ 37.100 per dag. Deviatie = 50:14,5 = 3,45 uur. De kosten hiervan zijn 3,45 uur bij \$ 37.100 per dag = \$ 5.330.

Vanzelfsprekend zijn de vervangingswaarden die elke maand door de Koninklijke/Shell Groep worden geschat voor een aantal komende maanden, fictieve cijfers. Zij zijn echter gebaseerd op de verwachte situatie op de vrachtenmarkt, zowel die voor „reischarterers” als voor „tijdcharterers”, waarbij met vele factoren rekening is gehouden. Zij bieden een houvast bij het nemen van beslissingen omtrent de vraag in hoeverre een bepaalde vertraging acceptabel is of in hoeverre extra kosten moeten en mogen worden gemaakt om onder bepaalde omstandigheden toch nog kosten te besparen, ook al ligt die besparing niet altijd evenzeer voor de hand.

VERVANGINGSWAARDE VAN SCHEPEN

Onze vlootjubilairissen



10



C. F. van der Ende
hoofd voeding
1963-17.6-1973



H. A. M. Heyens
3e wtk.
1963-1.8-1973



O. de Roos
2e wtk.
1963-2.8-1973



A. Houwaard
2e wtk.
1963-6.8-1973



P. H. Bakker
3e wtk.
1963-7.8-1973



J. H. C. Viertelhausen
3e wtk.
1963-7.8-1973



J. H. E. Nijhuis
2e wtk.
1963-8.8-1973



G. A. M. Dorren
2e stm.
1963-17.8-1973



F. A. J. Boot
3e wtk.
1963-19.8-1973



J. C. Ganzinga
3e wtk.
1963-21.8-1973



F. J. van der Vorm
2e wtk.
1963-22.8-1973



H. R. Godlieb
2e wtk.
1963-23.8-1973



H. Blankvoort
3e wtk.
1963-24.8-1973



M. J. Parent
2e wtk.
1963-25.8-1973



M. de Boer
2e wtk.
1963-26.8-1973



H. Japin
2e wtk.
1963-28.8-1973



T. J. M. H. Bakker
3e wtk.
1963-30.8-1973



M. Stammes
2e stm.
1963-30.8-1973



J. A. Starreveld
3e wtk.
1963-30.8-1973

Brandaris-bijeenkomst

Boven een artikeltje hoort nu eenmaal een kop en het is altijd weer moeilijk om kort en duidelijk in zo'n kop te vermelden, waar het om gaat. Maar ditmaal was het niet zo'n probleem, want Hotel Nap ligt op reikwijdte van de voet van de Brandaris, terwijl het in dit bericht over een samenkomst gaat van vrijwel alle Terschellingers die in engere zin met Shell Tankers te maken hebben of hebben gehad.

Wat wilde het geval? Onze directeur, de heer Rodenburg, bracht ditmaal een deel van zijn vakantie op Terschelling door. En aangezien een in verhouding groot aantal van onze gepensioneerde en actieve vlootofficieren hun domicilie op dit waddeneiland hebben, achtte hij het een mooie gelegenheid om tijdens een gezellig borreluurtje het persoonlijk contact met hen te hernieuwen dan wel te bewerkstelligen. Dus werden — behalve de reeds langere of kortere tijd gepensioneerden — ook de in dienst zijnde vlootofficieren (allen met echtgenote), dan wel hun wederhelft voor zover deze officieren zelf op dat moment een actieve dienstperiode vervulden, uitgenodigd voor een genoeglijk samenzijn in de bar bij de kort geleden geopende kegelbaan van eerdergenoemd hotel, en wel op zaterdagmiddag 7 juli jl.

Een van onze gezagvoerders, die toevallig omstreeks deze datum eveneens zijn vakantie op Terschelling doorbracht, was ook aanwezig en het was genoeglijk te ervaren hoe de destijds voor hem in eerste instantie als zijn zeevader opgetreden stuurman (nu reeds jaren gepensioneerd gezagvoerder) kon verzekeren, dat hij het hem „goed geleerd had"! Indien dit als illustratie mag dienen voor de ongedwongen sfeer die er heerste tijdens dit feestelijke drankje met dito entourage, dan zal men zich ongetwijfeld de opmerking kunnen indenken, dat een CNOOKS-reünie in deze contreien toch wel een zeer positief onthaal zou moeten vinden. Een opmerking die slechts volledig onderschreven kan worden en waarvan de toekomst zal leren of realisatie tot de mogelijkheden behoort.



Waljubileum

De heer K. J. Wiessner, Chef Sectie DFM/23 - Werktuigkundige Dienst Vloot B, herdacht de datum waarop hij 25 jaar geleden in dienst van de Koninklijke/Shell Groep trad, op 23 juni jl., een zaterdag. Hem werd het gouden dienstembleem door de heer Rodenburg, directeur, opgeschroefd op maandag 25 juni.



Recente ontwikkelingen in „aangroeiwerende verven“

Conventionele antifouling-verven, gebaseerd op koperoxyduul, werden en worden met succes gebruikt op schepen die met niet te lange tussenpozen dokken. De thans gevolgde praktijk om met langere tussenpozen te dokken, alsmede het groeiende besef van het economische voordeel van een gladde huid, die vrij van aangroei blijft, heeft de vraag doen ontstaan naar z.g. „long-life“ antifouling.

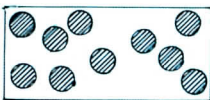
De verven welke op de werking van koperoxyduul berusten hebben hoogstwaarschijnlijk hun hoogst mogelijke graad van ontwikkeling bereikt. Wanneer daarom een maximale levensduur is vereist, zijn verven vereist welke andere gifstoffen bevatten en waarvan de werking op een ander principe berust.

In dit artikel, dat wij in twee delen uitbrengen, zullen wij ingaan op de problemen die zich voordeden bij de ontwikkeling van de nieuwe verven met organische verbindingen na eerst een kort overzicht te hebben gegeven van de werking van conventionele verven.

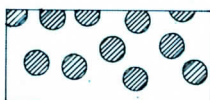
Op koperoxyduul gebaseerde antifouling — dus de conventionele — vallen uiteen in twee categorieën:

De z.g. „Soluble Matrix“ Antifouling

Het koperoxyduul is in een relatief vrij laag percentage vervat in een bindmiddel, dat gebaseerd is op een vrijwel geheel oplosbaar harsachtig materiaal zoals kolofonium of dergelijke. Bij het verstrijken van de tijd lossen het koperoxyduul en het bindmiddel op en dragen zorg voor een zekere concentratie van gifstoffen, koperionen, in de directe omgeving van de scheepshuid, nl. in die waterlaag welke zich binnen enkele tientallen microns van de huid bevindt, de z.g. „laminaire“ laag. Het kleine residu onoplosbaar materiaal zal na enige tijd min of meer verwerpen. De nuttige levensduur van dit type wordt begrensd door de hoeveelheid gifstoffen in de samenstelling en, afhankelijk van de vaarroute, kan een aangroeiwerende werking verwacht worden van ongeveer een jaar. Tropical en Supertropical Antifouling behoren tot dit type aangroeiwerende verven.



Relatief laag kopergehalte in een oplosbaar bindmiddel.

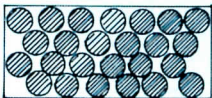


Afbladderen en verwerpen van de verffilm.

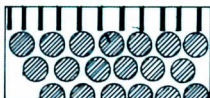
De z.g. „Contact Leaching“ Antifouling

Een sterke concentratie van koperoxyduul is vervat in een bindmiddel dat nagenoeg niet oplosbaar is, zoals vinyl of chloorrubber. Enig kolofonium kan eveneens aanwezig zijn. De deeltjes koperoxyduul zijn met elkaar in contact op een manier welke het mogelijk maakt dat bij oplossing van een deeltje koper, het zeewater toegang heeft tot het volgende deeltje. Na een vrij lange periode van uitloging volgens dit patroon bestaat de toplaag uit een residu van niet uitgelooft onoplosbaar materiaal, hetwelk de dieper liggende koperdeeltjes in steeds mindere mate toegankelijk maakt. Pogingen om de levensduur te verlengen door de filmdikte te verhogen zijn, hoewel niet zonder succes, toch niet geheel in overeenstemming met en evenredig aan de investering welke hiermede gepaard gaat. De levensduur van dit type ligt in de orde van grootte van 18 maanden tot 2 jaar.

Latenac Antifouling en Tropex Antifouling behoren tot dit type.



Hoog kopergehalte in een onoplosbaar of semi-oplosbaar bindmiddel.



Overgebleven toplaag verstuikt langzamerhand de uitloging van de gifstoffen.

Stroming van het Zeewater

Nog een bijzonder verschijnsel van de op koperoxyduul gebaseerde aangroeiwerende verf is dat de snelheid van het uitlogen van de gifstoffen toeneemt met de stroming van het zeewater langs het

oppervlak en dat betekent dat de afgifte van de gifstoffen het grootst is als het schip vaart, terwijl dan het gevaar van aangroei het kleinste is.

Met de introductie van organische verbindingen (met een specifiek dan wel met een breed spectrum van biologische giftigheid) die geheel verschillen van koperoxyduul, is een scala van alternatieve mechanismen welke voor aangroeiwering zorgdragen, mogelijk geworden.

De nu bestaande en effectieve soorten welke deze mogelijkheden illustreren kunnen als volgt worden samengevat:

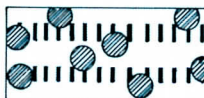
Copolymeer Antifouling

Organische tinverbindingen kunnen typerend worden genoemd voor deze nieuwe klasse van gifstoffen.

Tributyl tin-oxyde kan „veresterd“ (ester is de organische verbinding die ontstaat bij inwerking van een zuur op een alcohol) worden met onverzadigde gesubstitueerde acrylzuren en dan gepolymeriseerd tot een copolymere kunsthar. De aldus verkregen kunsthar is, in feite, het toxisch systeem.

Hydrolyse van deze tin-copolymeer in zeewater resulteert in een oplossing van organo-tin alsmede van de wateroplosbare acrylzuren aan het oppervlak van de antifouling. Het uitlogen van de gifstoffen gaat gepaard met een zekere mate van erosie, zoals het geval is met het eerder beschreven „Soluble Matrix“ type, en dienengevolge is er geen verstikking met een overgebleven toplaag. Het hoofdprobleem in de ontwikkeling van de copolymeer antifouling ligt in het uitbalanceren van de erosie en de uitloging bij verschillende stroomsnelheden.

Typische producten van deze klasse zijn I.R.H. Copolymeer Antifouling, Hard Racing Yacht Antifouling en Takata III L.



Organische gifstoffen veresterd met acrylzuren en gepolymeriseerd.



Erosie en uitloging van toxisch polymeer.

Diffusie Antifouling

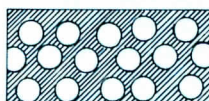
„Wide Spectrum“, het eerste van deze soort, was oorspronkelijk op organo-tinverbindingen gebaseerd. Het essentiële punt was de directe oplossing van het gif uit de film zonder eerst de noodzakelijkheid met zeewater te reageren (hetgeen wel het geval is met de op koper gebaseerde antifouling) en zonder de noodzakelijkheid van erosie of oplossing van het bindmiddel.

Er is nauwelijks of geen sprake van het probleem van een overgebleven verlaag welke het onderliggende reservoir van gifstoffen afsluit, aangezien het mechanisme er een is van diffusie door het bindmiddel heen.

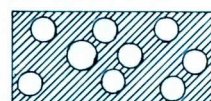
Nog een bijzondere eigenschap van het diffusie-type is dat er voor de eerste keer sprake is van een uitloogsnelheid welke minder afhankelijk is van de stroomsnelheid van het water langs de huid.

In de praktijk resulteren de biologische beperkingen van de organo-tin verbindingen als gifstof ter controle van algenaangroei in een introductie van andere organische vergiften of als het enige gif of als additionele gifstoffen.

De verschillende graden van oplosbaarheid van de nieuwe gifstoffen introduceerden problemen met betrekking tot het controleren van de snelheid van de diffusie uit de antifouling-film en de uiteindelijke balans en compromissen, hoewel effectief in de praktijk, waren verre van ideaal.



Organische gifstoffen in een hoogwaardig bindmiddel.



Uitloging van gifstoffen en interne diffusie.

SYDNEY



zaken, waaronder souvenirwinkels, die gegarandeerd inheemse producten verkopen.

In dit gebouw is ook de „Opal Skymine“ gevestigd, waar wordt gedemonstreerd hoe opaal wordt gedolven en bewerkt; voor een redelijke prijs kan men hier opaal, al of niet gezet in ring of hanger, verkrijgen. En mocht tijdens het winkelen of rond Darren door de binnenstad uw maag zijn gaan knorren, hoog in deze zelfde wolkenkrabber is een draaiend restaurant, waar men goed kan eten en van waaruit men een prachtig uitzicht heeft over Sydney en de omliggende baaien. Pas dan krijgt men een goede indruk van de enorme afmetingen van deze stad, met zijn bijna 3 miljoen inwoners. Toch is het maar net tweehonderd jaar geleden dat Oostelijk Australië door James Cook werd ontdekt. Echter, de vele mogelijkheden die dit uitgestrekte continent biedt hebben — vooral in de 20e eeuw — velen doen besluiten hier hun geluk te beproeven. Sydney vormde daarbij, onder andere door zijn ligging aan een diepwater-

In het verleden brachten wij reeds enkele artikelen uit waarin de mogelijkheden werden aangeduid om in de verschillende havens waar onze tankers aanlopen, de benen eens te strekken, te winkelen of bezienswaardigheden te aanschouwen. Zo zijn onder andere de havens van Liverpool (Chester), La Spezia, Singapore, Palermo en Skaramanga ter sprake gekomen. Deze keer brengen wij een bezoek aan Sydney in Australië, een van de mooiste steden van dit grote land.

Wie Port Jackson binnenvaart, moet wel getroffen worden door de prachtige skyline die Sydney biedt, zowel op de Noordelijke als op de Zuidelijke oever. Voor bezienswaardigheden of gelegenheden om zich te ontspannen zullen wij ons moeten concentreren op de Zuidelijke oever, eigenlijk het oudste deel van de stad, waar thans de meeste kantoorgebouwen en winkels zijn gevestigd, alsmede het bekende uitgaanscentrum King's Cross. Sydney is nog een vrij jonge stad, historische gebouwen zal men er tevergeefs zoeken, hoogstens enkele huizen uit de beginperiode, doch die zijn voor ons Europeanen geen bezienswaardigheid.

Wat men in een dergelijke, aantrekkelijke stad gaat doen, hangt uiteraard geheel af van de beschikbare tijd alsmede van de belangstelling die een ieder persoonlijk heeft.

Winkelen

Om zich binnen de stad snel te kunnen verplaatsen, is het verstandig maar tegelijk een taxi te nemen. De prijs ervan is beslist niet hoog, fooien worden wel gegeven maar 10 pct. is meer dan genoeg. Als men het in het winkelen zoekt, laat men zich afzetten bij Martin Place, een soort Rotterdamse Lijnbaan in het klein, doch de straten eromheen herbergen een zo groot aantal winkels dat er keuze genoeg is. Echter, schrikt u niet van de prijzen. De gages worden in gulden uitbetaald en met de huidige koers van omstreeks f 4,— voor 1 Australische dollar is Australië om te winkelen beslist een duur land.

Wil men een souvenir meebrengen, ga dan naar de wolkenkrabber op het Australia Square, niet ver van Martin Place. In dit 185 meter hoge, ronde gebouw is op de begane grond een wandelgang, met aan weerszijden een groot aantal speciale





in New South Wales *Australië*

baai, een grote aantrekkingskracht. Schepen uit alle werelddelen lopen nu de hoofdstad van New South Wales aan. En al gebeurt het niet al te veel dat ook onze Shell-tankers de haven binnenlopen, krijgt u de kans om eens aan wal te stappen, benut hem dan, want er zijn talloze mogelijkheden zich te verpozen.

Harbour Bridge

Zoals reeds in de aanvang verteld, is het voornamelijk de Zuidelijke oever die het meest te bieden heeft. Dit wil niet zeggen dat de brug, die de twee delen van de stad met elkaar verbindt, op zichzelf niet een blik waard is. Het hoogste punt van de overspanning is 135 meter boven het water. Van peiler tot peiler meet de overspanning 500 meter, doch inclusief de oprijlanen meet de „Harbour Bridge” niet minder dan 4 kilometer. Staande in het midden van de brug ziet men onder zich de schepen voorbijvaren; de doorvaarhoogte is 52 meter bij hoog water. Van hieraf heeft men ook een prachtig uitzicht op het „Opera House” met zijn enigszins vreemd aandoende vormen. Alhoewel nog niet geheel gereed, trekt het reeds vele bezoekers, al zal niet iedereen even enthousiast raken over de vormgeving ervan.

Rust

Staan op de brug zal men, als men de blik naar de Zuidelijke oever laat dwalen, gefraspeerd worden door het vele groen dat in deze grote stad te zien is. Geen wonder, want met vooruitziende blik heeft het stadsbestuur twee toevluchtsoorden gehandhaafd voor degenen die — midden in een druk centrum — rust willen hebben. Niet alleen is er een „Hyde Park”, dat sterk aan het gelijknamige park in Londen doet denken, al zijn de afmetingen wat kleiner, maar ook de Botanische tuin ligt aan de oever van de Port Jackson, vlakbij het operagebouw. Toegang is



gratis en als men van rust en tuinieren houdt, kan men z'n ogen hier de kost geven in een bijzonder ontspannende omgeving. Praktisch elke boom die waar ook ter wereld groeit zal men hier aantreffen. Mede door het zachte klimaat nabij Sydney, met in de zomer gemiddeld 23° en in de winter 12° Celsius, komen hier zowel alle soorten palmbomen als Europese loof- en naaldbomen voor. Orchideeën, varens en enkele bomen en struiken die een wel heel bijzondere warmte- en vochtigheidsgraad vragen, zijn in enorme kassen ondergebracht.

Over rust gesproken, neem vanaf „Circular Quay”, vanwaar veerdiensten zijn op voorsteden en vele baaien, eens de „hydrofoil” naar het schiereiland Manly. Kosten slechts A\$ 0,65 en in een kwartier tijds bent u in een van de meest aantrekkelijke badplaatsen die u in dit werelddeel zult vinden. De Corso, eigenlijk de hoofdstraat, is wereldberoemd en brengt u in 15 minuten lopen aan een prachtig strand, waar surfriding tot de meest geliefde sport behoort. Jammer dat men ook in dit land terrasjes, waar men van een biertje kan genieten terwijl de massa langs flaneert, nauwelijks zal aantreffen.

Midden in Sydney, op het reeds besproken Australia Square, is wel een terrasje, maar voor de rest zult u vanuit Sydney, hetzij per bus hetzij per veerdienst, naar Watson's bay moeten gaan. U komt dan in een kleine voorstad, waar kennelijk de elite woont, met prachtige huizen en . . . nog belangrijker, met een aantal bijzonder aantrekkelijke terrasjes. Ook al zal de lunch hier veelal bestaan uit „fish and chips”, tenzij u tegelijk met een steak begint (kosten zijn laag), u kunt het aan een tafeltje buiten consumeren, terwijl u geniet van het uitzicht op de baai en het gedoe op de kleine strandjes.

Met zwemmen dient men toch wel voorzichtig te zijn in deze omgeving, uiteindelijk ligt „Shark Island” hier vlakbij. En al zegt men dat niet alle haaien gevaarlijk zijn, zwemmen in niet afgezette gedeelten doet ook de Australiër niet gauw.

Vertier

Er zijn er die na een zeereis niet de rust zoeken, die niet die paar uren aan de wal willen besteden met winkelen en zich vergapen aan al het schoons dat deze stad biedt. Welnu, ook voor hen biedt Sydney een aantal mogelijkheden. Hiervoor moet men naar King's Cross en Macleay Street, waar niet alleen prachtige winkels zijn, maar ook bijzonder veel eethuizen, café's en shows. Het is er vooral des avonds een drukte van jewelste, alle nationaliteiten schijnen hier samen te stromen en men hoort dan ook alle talen spreken. Trouwens, men ziet ook namen, al of niet in neon-letters, in allerhand talen, van Texas Tavern tot Bayernhalle. Gelukkig verloochent men daarbij in Australië niet de oorspronkelijke bewoners, zeker niet in hun taalgebruik. Vele steden en wijken hebben de namen die de oorspronkelijke bewoners eraan gaven, behouden, zoals Katoomba (vallend water), Parramatta (riviermonding), Wahoonga (ons huis) en Illawarra (hoge plaats bij de zee). Dergelijke, voor ons nogal vreemdsoortige woorden, zeker als wij Hollanders trachten ze in het Engels uit te spreken, herinneren ons eraan, dat wij in een continent zijn waar bijna een ieder immigrant of een afstammeling van een immigrant is. En dan kan men slechts bewondering hebben voor al wat is gepresteerd en nog wordt gedaan, zeker in Sydney.

Nieuwe leerling-stuurlieden



J. L. Assendorp



A. S. Baarda



F. H. C. Bakker



W. T. A. A. G. M. van
den Bergh



C. M. Bianchi



F. G. de Bruijn



L. van Doren



J. van Dijk



R. van Exel



B. Fritzsche



W. J. van Heesen



H. J. P. M. Heetkamp



J. C. Hilberding



M. Hofman



J. P. van der Horst



R. T. R. Hortulanus



R. J. M. van Keken



J. Kistemaker



M. A. Kraft van Ermel



J. T. G. E. Kramer



R. Kuipers



L. Lindeboom



D. Lodewijk



A. J. M. van der Loo



W. J. Noortman



C. T. J. van Oosten



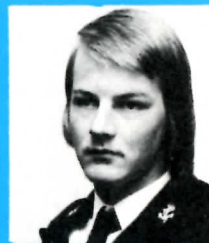
M. Ponsen



H. Reiling



J. Teertstra



J. C. D. Thiermann



P. H. Visser



P. L. van der Vos



K. T. Wiegert



M. L. A. Wouters

Nieuwe leerling-werktuigkundigen



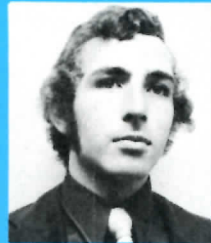
H. G. D. Cramer



G. N. Bahlman



C. J. Breker



B. E. Broekhuijsen



R. L. J. Collette



P. H. Dlemers



D. van der Heul



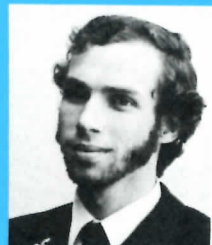
J. A. Drenth



A. van Eijk



J. J. van Herk



N. C. van den Heuvel



W. H. Heijveld



G. J. Koek



C. P. J. de Hond



C. van Kampen



L. G. M. Koop



J. R. Kroos



T. van Luttkhuizen



P. C. Mink



J. Meeldijk



J. Polak



M. P. Roon



F. J. Scheepers



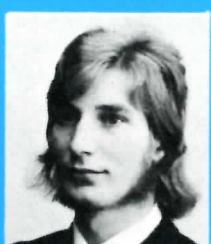
H. W. J. Schoonbergen



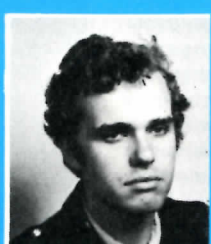
D. van der Végte



S. H. Schoustra



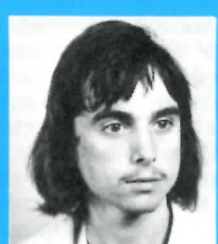
J. M. M. Selders



J. Splinter



J. J. Timmermans



J. Verwijs



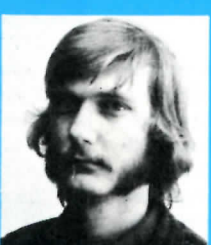
S. I. van der Zee



C. Vreugdenhil



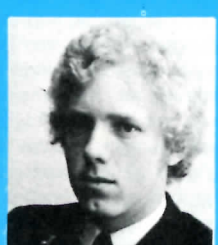
F. C. M. Waals



W. H. A. van Weert



R. J. W. Winkelhuis



J. de Wit



MET PENSIOEN

Kapitein J. Hagen

Het kost moeite om de woning van Kapitein Hagen te vinden. Zijn woonplaats, Belt Schutsloot, lijkt op de kaart haast in het water te liggen. En al kun je er dan met veel zoeken wel per auto komen, je moet geen vijf meter voorbij zijn huis — zeg maar boerenhoeve — rijden, want dan kugel je het water in, de Arembergergracht om precies te zijn. Zijn woning ligt er pal op. Geen wonder dat in dit door vaarten en meren bedekte wijde land het meest handige vervoermiddel de boot is. Kapitein Hagen zal het varen dan ook niet licht verleren; hij heeft drie vaartuigen: een zeilboot, een punter en een boodschappenbootje. Met het laatste gaat hij het dorp in, bijvoorbeeld naar de supermarkt, want die heeft natuurlijk een aanlegsteiger in plaats van automatisch openende klapdeuren, zoals de meesten onzer gewend zijn.

„Het zal hier 's winters wel stil zijn en zomers ook, als het regent“, merk je dan op, waarbij onderdrukte jaloezie waarschijnlijk de drijfveer van zo'n toch niet zo aardige opmerking is. „Welnee“, lacht de gepensioneerde, „voor de boeren in de wijde omgeving is varen praktisch de enige manier om op hun land te komen. En bovendien, u ziet het zelf, de punters varen nu af en aan met riet, voornamelijk bestemd voor dakbedekking. Nee, stil is het hier nooit.“ Vanuit de bijzonder ruime kamer van de drie jaar geleden geheel hernieuwde hoeve heeft men een prachtig uitzicht over de Arembergergracht, die onder andere naar de Beulakerwijde en de Belterwijde voert, twee meren waar men nog de ruimte heeft om de zeilen te laten bollen. „Als ik dit huis niet had gehad, was ik ook vast niet met vervroegd pensioen gegaan. Maar u ziet het zelf, zou ik ooit een mooier plekje kunnen vinden?“ Nee, dat zal een ieder die het met eigen ogen ziet moeten beamen. Het is haast onvoorstelbaar dat in ons toch zo overbevolkte land nog een dergelijke oase van rust is te vinden. Kapitein Hagen vond het 6 jaar geleden, gebruikte de oude woning 3 jaar lang als zomerverblijf, doch liet het toen verbouwen tot wat het nu is: een huis zo uit een plaatje geknipt, u weet wel, uit die tijdschriften waarin ze altijd huizen laten zien die niemand ooit kan vinden. Maar wij zijn niet gekomen om het huis te bewonderen, maar om de loopbaan en de toekomst van deze gepensioneerde gezagvoerder eens onder de loop te nemen.

„Bij mij was het niet zo zeer een roeping. Mijn broer voer wel, maar in

de oorlogsjaren toen ik voor de beroepskeuze stond, was hij buitengaats. Hij kan me dus nooit beïnvloed hebben met verhalen of zo. Nee, voor mij was er in die jaren niet zo veel keus. Ik wilde wat studeren, ging naar de zeevaartschool en werd leerling-stuurman. Niet dat ik er ooit spijt van heb gehad, want nogmaals, zonder deze woning was ik gewoon blijven varen tot mijn pensioen. Ik heb varen altijd met plezier gedaan, tot het laatste moment toe. Na de oorlog viel het overigens niet eens mee om een baan te krijgen. Al een maand of vijf - zes was ik aan het solliciteren en plotseling kreeg ik twee aanbiedingen tegelijk, onder andere van de Shell. En zo kwam ik bij de Maatschappij, als leerling, in november 1946.“

Kapitein Hagen heeft, ondanks dat hij altijd met plezier heeft gevaren, toch menigmaal een walfunctie gehad. Nadat hij op 1 januari 1957 tot eerste stuurman was gepromoveerd, heeft hij in het volgende jaar vijf maanden bij de Nautische Dienst in Rotterdam gewerkt. Daarna volgde 2½ jaar een walfunctie bij The Shell Company of Singapore. In 1965 — in de rang van gezagvoerder — ruim een jaar in dienst van Shell Indonesia, om vanaf februari 1966 tot en met april 1967 bij Shell Qatar Ltd. te dienen. In 1967 en 1968 bracht hij nog zo'n 13 maanden door bij „The Petroleum Development Company of Oman Ltd.“. „Die baan in Singapore, als „Marine Liaison Officer“ en in Indonesië, als „Marine Adviser“, is me bijzonder goed bevallen. Ik heb altijd een voorkeur voor het Verre Oosten gehad, meer dan voor het Midden Oosten of de West. Trouwens, ook het varen in de Oost, met de „Aletta“ en de „Paula“ bijvoorbeeld, zal me altijd bij blijven. Het waren korte reizen, bijna elke dag liepen wij een haven binnen, behalve als wij op Ambon voeren, dan duurde het zo'n 6 dagen. Maar in welke rang ik ook voer, het varen is me altijd een kolfje naar de hand geweest. „K“-schepen, die vond ik het gezelligst, de „Ondina“ was voor mij beslist het mooiste schip.“

Kapitein Hagen heeft, ondanks de voldoening die het varen hem altijd schonk, geen moeite om te wennen aan het leven dat hem nu omringt. Hij is afkomstig uit Steenwijk, spreekt ook de taal van de bevolking in de streek waar hij nu woonachtig is en is mede daarom absoluut in de gemeenschap opgenomen.

„Nog nooit heb ik alle seizoenen hier in deze prachtige omgeving kunnen meemaken zonder onderbreking. Elke maand biedt nu wat nieuws voor mij. Ik heb het verder druk met ditjes en datjes, in het tempo van een gepensioneerde, speel meer golf dan ik vroeger kon en ga voor het eerst van m'n leven, misschien dit jaar nog, met vakantie.“ Kapitein Hagen heeft namelijk, als hij met verlof kwam, nooit de behoefte gevoeld op reis te gaan voor vakantie. Het thuis zijn was voor hem al een vakantie op zichzelf. Maar nu heeft hij de tijd, wil eens naar het Zuiden met de auto. Gaat zeker een keer naar de wintersport. „En vergeet niet, ik kan het kalm aan doen, kom ik er vandaag niet, dan kom ik er morgen. Ik heb altijd als ideaal gehad te leven zoals ik nu leef, dus: ik ben een tevreden mens.“

Hoofdwerktuigkundige G. Vis van Heemst

Het kost enige moeite om met de gepensioneerde heer Vis van Heemst een afspraak te maken. Hij heeft het druk, gaat her en der heen voor privé-karweitjes, maar — zoals hij het zelf noemt — een snipperdag kan er wel af. Al is hij dan nu vanaf 1 april jl. gepensioneerd, zijn dagen zijn toch aardig gevuld. Die snipperdag gunt hij zich dan tijdens het aanleggen van een centrale-verwarmingsinstallatie (in z'n eentje) in de boerderij van zijn oudste broer, in het wijde land van Overflakkee. Zelf is hij daar, in die grote boerenhoeve, ook geboren, maar als jongeling voelde hij niets voor het boerenbedrijf. „Nee, daar piekerde ik niet over. Ik had al een broer varen, en ook een neef, beiden bij de Shell. Dus ook voor mij stond het vast: naar zee, en als het even kan bij de Shell”.

Welnu, dat is er ook van gekomen. Na de ambachtsschool en de mulo in Middelharnis, werd het de machinistenschool in Den Briel. Om 6 uur 's morgens de deur uit, op de fiets, dan was hij 's avonds om 7 uur weer thuis. Goeree Overflakkee had toen nog geen vaste verbinding met de andere eilanden, dus het ging nog met de pont. En die was nu ook niet bepaald snel. O ja, zaterdag was hij al om 1 uur thuis. „Daar zou je nu eens mee moeten aankomen bij de jeugd”, lacht de gepensioneerde. „Maar toen was dat toch heel normaal”.

Op 23 februari 1940 kwam hij als leerling op de „Hermes”, het oudste schip dat toentertijd bij de maatschappij voer. Gebouwd in 1914, met de eerste door Werkspoor vervaardigde motoren in de machinekamer, was dit schip wel een openbaring voor de jonge werktuigkundige Vis van Heemst. Door het uitbreken van de oorlog bleef hij tijdens zijn eerste dienstperiode wel gelijk bijna 6 jaar weg. Met diezelfde „Hermes” maakte hij ook de langste reis van z'n leven. In mei 1940 was het schip onderweg van Curaçao naar Antwerpen en Rotterdam; bij ontvangst van het bericht omtrent de inval in Nederland, maakten ze rechtsomkeer, naar West-Indië. Nog niet langszij, of de orders werden veranderd in Noord-Afrika, maar daar konden ze de „Hermes” toch ook niet hebben, dus het werd Belfast in Noord-Ierland. En dat met een gemiddelde snelheid van 6½ knoop! Als bunkers gebruikten ze maar een deel van de

lading, want op zo'n reis had niemand gerekend. „Het was hard sjapellen op die boot. Iedere dag van 6 tot 6, stevig aanpakken. De machines waren vuil, we hadden nog een open carter. Maar hij werkte prima. De stemming aan boord was, ondanks de omstandigheden, bijzonder goed. In augustus '40 werd het schip ter hoogte van Lissabon getorpedeerd. „Het gebeurde 's avonds om een uur of 9; wij maakten zware slagzij en de beide schroeven staken al boven het water toen wij in de boten gingen. Maar het schip bleef drijven, dus om middernacht keerden wij terug aan boord. Na ballast verpompen kregen wij het schip op eigen kracht nog in Lissabon.” Van Lissabon ging hij met een Panamees schip weer naar Engeland, om zich op kantoor te melden. Onderweg, ten Noordwesten van Ierland, luchtaanval met voltreffers. Maar weer kroop de jonge werktuigkundige door het oog van de naald en kwam behouden in Engeland aan. Daarna volgden twee jaar op de „Mirza”, voornamelijk de route Noordamerika-Engeland. Vervolgens vier maanden met de „Adinda” in de Middellandse Zee, om daarna nog twee jaar op de „Clavella” dienst te doen, die als bunkerschip fungeerde voor de slagschepen „Nelson” en de „Richelieu”, alsmede voor 2 hospitaalschepen. En altijd maar achter die schepen aan, in de Oost, Australië, Zuid-Afrika. „In het begin hadden wij natuurlijk nog geen konvoovvaart, later wel. Maar ik vond mijn tijd in de Oost, zo vanaf 46, het meest fascinerend. Wat dat betreft heb ik nog een goede tijd meegemaakt, dat missen de jongeren nu. Veel havens, korte reizen toen. Maar, daar staat tegenover dat je natuurlijk voor drie, later voor twee jaar tekende, terwijl men nu na zo'n vier maanden alweer me verlof gaat.” „Weet u”, zo vult mevrouw Vis van Heemst aan, „dat wij elkaar drie weken voor hij weer naar zee ging, leerden kennen? Daarna moesten wij drie jaar wachten alvorens elkaar weer te zien. Nooit kwam hij in een Nederlandse haven, hij had een abonnement op Singapore. En na zijn volgende verlof bleef hij prompt twee jaar weg, zonder een Nederlandse haven aan te lopen. Wij trouwden pas vijf jaar na de kennismaking, maar hadden ondertussen veel geschreven. Wel wist ik op die manier tevoren wat het betekende om met een zeevarende te huwen, dus wat dat betreft was ik voorbereid”.

„Zal ik u nog iets sterks vertellen”, lacht de heer Vis van Heemst. „Het heeft 19 jaar geduurd alvorens ik voor het eerst met mijn schip de Waterweg opvoer. Ik geloof wel, dat ik wat dit betreft recordhouder bij de Shell ben!” Toch ziet de heer Vis van Heemst met genoeg op zijn zeevarende loopbaan terug, hij heeft nooit serieus overwogen een walbaan te zoeken. Op 1 januari 1947 werd hij aangesteld tot 4e werktuigkundige, op 1 januari 1950 tot 3e en op 1 juli 1955 tot 2e. „Dat was ook de rang, waarin ik het het meest naar m'n zin had. Je bent voortdurend intensief bezig met de machines, samen met je collega's, maar het is een zware taak in die rang en je kunt dat nooit onbepakt volhouden”. Als hoofdwerktuigkundige deed de heer Vis van Heemst op een vijftal schepen dienst; op enkele hiervan volbracht hij meer dan één dienstperiode. „Het mooiste schip waarop ik heb gevaren, is voor mij de „Vitrea”; niet alleen vanwege de machinekamer, maar ook de accommodatie vond ik er bijzonder”. Ook hij heeft zijn vrouw nog een aantal malen kunnen laten meevaren. Maar nooit langer dan 4 weken achter elkaar, want met de kinderen thuis bleef dat ook voor de heer en mevrouw Vis van Heemst een moeilijke zaak. Ook voor hen was hij blij er in april bijna drie jaar eerder te kunnen uitstappen. Bovendien ondervindt hij zijn vervroegde pensionering als een „terugdraaien” van de in het verleden doorgevoerde verschuiving — van 52½ naar 55 jaar — van de pensioengerechtigde leeftijd. Niet vergeten moet worden dat hij nog een van de weinigen bij onze maatschappij is geweest, die nog vóór de tweede wereldoorlog in dienst traden, de echt lange contracten nog heeft meegemaakt, om dan maar niet eens verder te spreken over de spanningen waarin men als zeevarende leefde tijdens de jaren 40-45. Slechts eenmaal kreeg hij toen verlof, vier weken lang, in Engeland. De rust is hem nu dan ook zeker gegund. „En die heeft hij nu”, merkt zijn vrouw lachend op. „Vroeger, als hij met verlof was gekomen, gunde hij zich drie dagen, maar dan moest er weer nodig gewerkt worden, allerlei karweitjes ondernam hij dan. En hoe langer hoe sneller, want het einde van het verlof kwam steeds weer gauw in zicht.”

De heer Vis van Heemst hoeft zich nu niet meer te haasten, hij heeft er thans alle tijd voor. Zelfs zoveel tijd heeft hij nu, dat de wens van een van zijn dochters, om nu eens een echt konijnenhok te hebben, kon worden vervuld. En op dat produkt is hij terecht trots; een van de burens merkte zelfs op: „Als je er een buis in zet, kan je het nog als TV-toestel ook gebruiken.”



SCHEEPSINFORMATIE

Nu op de automatische telefoonbeantwoorder

Het is volkomen logisch, dat de familieleden van een opvarende gaarne willen weten waar het schip zich bevindt, waarop man, zoon, broer, enz. dienst doet. Daarbij gaat het er niet alleen om, na te gaan of de „aflos”haven reeds in zicht is, maar tevens of er post verwacht kan worden, of de pas geschreven brief hem reeds snel zal bereiken en om nog vele andere redenen.

Vroeger gaven praktisch alle kranten in ons land deze informatie, elke dag weer samengesteld op basis van door de diverse rederijen aan het Algemeen Nederlands Persbureau verstrekte schepenlijsten. Maar het is met enige teleurstelling te moeten vaststellen, dat in de dagbladen hiervoor steeds minder, of in het geheel geen ruimte meer wordt gereserveerd. Sommige kranten hebben ter vervanging een telefonische informatiedienst ingesteld, doch gebleken is, dat de aldaar gehanteerde lijsten veelal of niet compleet zijn, of dat oude opgaven worden gebruikt.

Een en ander heeft ertoe geleid, dat wij thans bijzonder veel worden gebeld door familieleden die navraag doen waar een bepaald schip is. Alhoewel wij deze service gaarne verlenen, zal het duidelijk zijn dat hiermede voor degenen werkzaam op kantoor, veel tijd is gemoeid. Bovendien, dergelijke informatie kan alleen maar tijdens kantooruren worden verstrekt — uitzonderingen daargelaten — zodat veelal noch des avonds noch tijdens de weekeinden actuele informatie mogelijk is.

Om aan deze onbevredigende situatie een einde te maken en tevens de service-verlening aan familieleden verder op te voeren, is besloten over te gaan tot het in gebruik nemen van een aantal automatische telefoonbeantwoorders, die de meest actuele gegevens omtrent

bestemmingshavens en verdere routing van elk onzer schepen zullen geven.

Elke dag de laatste gegevens

Elke dag, behalve zaterdags en zondags, worden op kantoor de eventuele wijzigingen of aanvullingen op de routing van de schepen nagegaan, aan de hand van lijsten die wij dagelijks uit Londen ontvangen.

Elke dag ook zullen deze gegevens voortaan worden „ingepreut”, dus op banden worden vastgelegd, zes stuks in totaal, die daarna worden aangesloten op zes verschillende telefoonnummers. Door (eventueel na het kengetal van Rotterdam — 010 — te hebben gedraaid) een van deze zes nummers te draaien, kan men van acht tot tien schepen opgave van bestemmingshavens vernemen. En dat is dan een actuele opgave, want — zoals gezegd — elke dag worden de banden bijgewerkt.

De maximale spreektijd bij onze automatische telefoonbeantwoorders is ca. 1 minuut. Dit heeft voor degene die het bewuste nummer heeft gedraaid, niet alleen het voordeel dat men niet te lang hoeft te wachten tot het gezochte schip aan de beurt is, doch bovendien worden voor de aanvrager de kosten van het telefoongesprek aldus beperkt tot maximaal 1 minuut.

Het „inpraten” van de nieuwe schepenlijst zal elke dag omstreeks het middaguur plaatsvinden. Daarna kan men dan 24 uur lang deze gegevens opvragen, dag en nacht.

Volgens van de Telefoondienst verkregen informatie zullen bij het uitkomen van dit nummer van „Tussen Schip en Ka” de zes aangevraagde lijnen reeds zijn aangesloten. Hiernaast de nummers die ons zijn toegezegd voor de daarbij vermelde schepen:

(010) 130954

m.s. „Abida”
m.s. „Acila”
m.s. „Acmaea”
m.s. „Acteon”
s.s. „Arca”
s.s. „Atys”
m.s. „Camitia”
s.s. „Capiluna”
s.s. „Capisteria”

(010) 130955

s.s. „Capulonix”
m.s. „Cinulia”
m.s. „Crania”
m.s. „Dallia”
m.s. „Daphne”
m.s. „Diadema”
m.s. „Diloma”
m.s. „Dione”
m.s. „Dosina”

(010) 130956

s.s. „Kabylia”
s.s. „Kalydon”
s.s. „Kara”
s.s. „Katelysia”
s.s. „Kelletia”
s.s. „Kermia”
s.s. „Khasiella”

(010) 130957

s.s. „Kopionella”
s.s. „Koratia”
s.s. „Korovina”
s.s. „Kosicia”
s.s. „Kryptos”
s.s. „Kylix”
s.s. „Lovellia”

(010) 130958

s.s. „Macoma”
s.s. „Metula”
m.s. „Niso”
s.s. „Ondina”
s.s. „Onoba”
s.s. „Patro”
s.s. „Philidora”
s.s. „Philine”

(010) 130959

s.s. „Philippia”
s.s. „Sepia”
s.s. „Vasum”
s.s. „Viana”
s.s. „Vitrea”
s.s. „Vivipara”
s.s. „Vlieland”
s.s. „Zafra”
s.s. „Zaria”

Een ieder wordt verzocht voortaan — wanneer het uitsluitend gaat om opgave van de bestemmingshavens van een bepaald schip — niet meer het telefoonnummer van het Shell-Gebouw, doch een van de bovenstaande nummers te draaien.

Ten einde de abonnees van dit blad in staat te stellen om te allen tijde het nummer na te gaan waaronder informatie omtrent een bepaald schip verkrijgbaar is, zal regelmatig publicatie plaatsvinden van de lijst van schepen en de daarbij behorende telefoonnummers. Het zal verder op prijs worden gesteld indien de lezers in eigen familiekring zoveel mogelijk ruchtbaarheid willen geven aan deze nieuwe regeling, opdat alle betrokkenen maximaal profijt kunnen trekken uit de



„telefonische scheepsinformatiedienst”



SHELL-GEBOUW

Er is al heel wat tijd vergaan sedert de aankondiging in dit blad dat er een tweede Shell-Gebouw zou verruizen, naast het huidige. Maandenlang zag je, om de haverklap, een aantal nijvere lieden uit een wagen van „grondmechanica“ stappen en een paar graszoden wegspreiden op de plek waarop de Shell-toren is geprojecteerd. Buisjes in de grond en maar weer metingen verrichten en monsters genomen. Maar steeds gooiden ze de grasmat weer dicht. Totdat het hele veld plotseling leek te verdwijnen. „Aha“, riepen velen, „nou gaat het eindelijk gebeuren.“ Maar nee hoor, de gemeente ging het Pompenburg asfalteren en het een en ander doen aan het tracé van de verkeersstraten rond het huidige Shell-Gebouw. Toch is er nieuws van de nieuwbouw, want begin juli kwam de laatste vergunning binnen. En de eerste paal zal in oktober de grond in gedreven worden als alles verder mee zit. Wij houden u op de hoogte van de nieuwbouwvoororderingen.

REDACTIE

Sedert begin 1970 heeft de heer E. van 't Slot deel uitgemaakt van de redactie van dit blad. Zijn waardevolle suggesties zijn in de 3½ jaar die achter ons liggen, altijd ter harte genomen. Men zou dus kunnen zeggen „houwen zo“. Echter, door zijn benoeming tot hoofd van de afdeling personeel — met al het werk dat dit met zich brengt — heeft hij de wens te kennen gegeven uit de redactie te treden. Wij hebben hiervoor alle begrip, te meer daar wij ons verzekerd weten van zijn steun en bijdrage aan ons maandblad vanuit de nieuwe functie die hij thans bekleedt.

PARKEREN

En nu we toch in gedachten bij het Shell-Gebouw zijn: verlofgangers die een bezoek aan het kantoor brengen, kunnen hun auto nog steeds kwijt in de naast omgeving. Rechts achter het Hofplein-station is namelijk een groot braakliggend terrein; vroeger stond hier de AHOY-hal. Wel is ons bij informatie bij de Gemeente gebleken, dat dit terrein binnen afzienbare tijd

een andere bestemming zal krijgen. Ingevolge een ministeriële beschikking moeten in de hinnensteden de parkeergarages worden gebruikt; het door ons bedoelde terrein zal dan zelfs met bomen worden geplant. Maar, zo lang het terrein nog braak ligt (en dat kan nog wel enkele maanden duren) is er ruimschoots gelegenheid tot parkeren.

ADRES

Een adres is in wezen een opgave van de woon- of verblijfplaats. Dat van onze maatschappij aan het Hofplein in Rotterdam is de lezers waarschijnlijk genoegzaam bekend. Minder bekend is zo'n adres uiteraard in het buitenland, al zou je van de Shell-maatschappijen verwachten dat ze het wel kunnen nagaan in de adresboeken. De Australische Shell had er kennelijk wat moeite mee, althans ze adresseerden aan de Illawarra Country Council via postbus 874 in Rotterdam. Laat de inhoud nou wel voor ons zijn bestemd. Hetzelfde gold voor een brief uit een Nederlandse stad, die werd gezonden aan Zeevaartmij Shell in Rotterdam. Een sterker staaltje kwam uit Spanje, namelijk een brief in enveloppe met het opschrift „Compania Postbus 874 (Raad van Arbeid), Rotterdam“. Er zijn er ook — in Nederland — die meer persoonlijke post aan ons adres sturen, zo van: Shell Tankers, t.a.v. de heer D. F. F. Drie. Jammer, er is geen meneer Drie bij ons, niet eens een Sectie meer. Afijn, de brief is toch op het juiste bureau beland.

DE BESTE

Wij zijn er trots op, evenals in 1972, melding te kunnen maken van het feit dat ook dit jaar een van onze bursalen landelijk het beste BS-examen aflegde. Ditmaal was het stuurmansleerling J. Teert-

FRANKERING

Nog steeds worden brieven ter doorzending aan opvarenden van onze schepen ontvangen, met onvoldoende frankering. Daarom hierbij nogmaals opgave van de hiervoor geldende richtlijnen:

Verzending per luchtpost

Brieven

0 - 5 gram f 0,75
5 - 10 gram f 0,95
10 - 15 gram f 1,20
elke volgende
5 gram 60 cent extra

Voor Curaçao geldt

0 - 5 gram f 0,55
5 - 10 gram f 0,70
10 - 20 gram f 0,90
elke volgende
10 gram 45 cent extra

Door de P.T.T. uitgegeven luchtpostbladen, bij alle postkantoren verkrijgbaar voor 50 cent, worden zonder verdere kosten per luchtpost door ons doorgezonden. Deze bladen dienen bij verzending aan ons adres in Rotterdam niet in een tweede couvert te worden gesloten.

Degenen die gebruik willen maken van een briefkaart of prentkaart kunnen volstaan met frankering met 35 cent. Verzending van deze kaarten door ons naar de schepen geschiedt ook per luchtpost.

schoon schip

stra van de De Ruyterschool te Vlissingen, die in aanmerking kwam voor de jaarlijkse prijs van het Koninklijk College Zeemanshoop.

Op 13 juli jl. werden hij en zijn ouders ontvangen door het bestuur van het College, waarbij tevens vertegenwoordigers van de De Ruyterschool en onze maatschappij aanwezig waren. Na een toespraak door de voorzitter van het College, kapt. W. F. J. Mörzer Bruyns, overhandigde deze de door betrokkene gekozen prijs, te weten een sextant, alsmede een fraaie oorkonde.

WELLES NIETES

Een onzer zeevarenden overkwam enige tijd geleden een vrij ernstig ongeval. Op zijn verzoek stappen te ondernemen opdat hij een uitkering zou krijgen krachtens de Collectieve Ongevallenverzekering, bleek ons, dat hij zijn aanmelding nimmer had ingediend. Het behoeft nauwelijks betoog, dat zijn teleurstelling groot was. Echter, er zijn er nog tallozen die nimmer reageerden op de vraag „wenst u wel/niet deel te nemen aan de Collectieve Ongevallenverzekering“. Daarom een dringend advies: als u nooit heeft gereageerd, laat

onze Sectie DFP/3 alsnog uw be-slissing weten!

De verantwoordelijkheid om na te gaan of men verzekerd is ligt bij betrokkenen zelf. Niet voor niets staat in het jaarlijkse bericht (laatstelijk in het december-nummer van dit blad onder „Collectieve ongevallenverzekering vlootpersoneel“) dat, indien geen bevestiging is ontvangen dat de premie is of wordt ingehouden, de afdeling DFP hiervan in kennis moet worden gesteld. Of de premie voor 1973 is ingehouden blijkt voor het vlootpersoneel uit de gage-berekening over de maand december 1972.



DAG KOPPIES

Het is dan zover, we hebben afscheid moeten nemen van de zo vertrouwde koffiekopjes in het Shell-Gebouw. Het is met enige droefenis in het hart, maar niemand zal kunnen ontkennen, dat het voor de koffie-meisjes wel arbeidsbesparend is, die nieuwe weggooi-bekertjes. Officieel is het voor een proef van drie maanden, maar het zit er dik in, dat het wel permanent zal worden. Wat alleen enige frustratie bij koffieliefhebbers heeft gewekt is, dat de eerste bekertjes zalig vol werden geschonken, doch dat allengs het niveau lager kwam te liggen. De inhoud is ook aanmerkelijk meer dan voorheen bij de kopjes het geval was. Op één sectie hebben ze — met de nodige gewiektheid — een kopje met schotel achterovergedrukt. Bloemetjes erin en aldus voor het nageslacht een memento aan die „goeie ouwe tijd“.

Vlootpersonalia

Periode van 16 juni tot en met 15 juli 1973

Gehuwd:

- 23.6: F. van der Meyden, 3e stm., met mej. M. A. J. C. Brackel;
28.6: H. Deurloo, 5e wtk., met mej. A. Jeroense;
29.6: J. C. van Koten, 4e wtk., met mej. M. Stein;
29.6: C. A. de Koning, 5e wtk., met mej. J. van Langeraad;
29.6: C. B. Sliker, 3e stm., met mej. L. Bakker;
29.6: W. Loendersloot, 4e wtk., met mej. L. Meijer;
30.6: H. R. R. van de Riet, 3e stm., met mej. J. van der Meer;
2.7: C. T. M. Santbergen, scheepsgezel a/w met mej. N. Rietsdijk.

Geboren:

- 24.4: Elisabeth Wilhelmina, dochter van W. J. Meuldijk, 2e wtk., en mevr. E. J. Meuldijk-Muyskens;
17.6: Annamarië Brigitta, dochter van K. Verf, 3e wtk., en mevr. D. E. Verf-de Jong;
21.6: Ester Leontine, dochter van J. Klein Roseboom, 1e stm., en mevr. P. N. Klein Roseboom-den Hollander;
21.6: Chantal, dochter van E. A. Rumeser, II.wtk., en mevr. G. J. Rumeser-Schout;
25.6: Suzanne Maria, dochter van A. G. Kroon, 2e stm., en mevr. M. M. Kroon-Fierens;
29.6: Jelle, zoon van J. E. Buitendijk, 4e wtk., en mevr. M. J. C. Buitendijk-Schroevens;
29.6: Jacob Marinus, zoon van W. M. Beekman, bediende en mevr. K. L. Beekman-Lee;
30.6: Deborah, dochter van M. Hus, 1e stm., en mevr. E. Hus-Rotmans;
30.6: Thijmen, zoon van G. C. Peters, 2e stm., en mevr. C. H. Peters-van Buuren;
2.7: Raoul, zoon van K. M. van Harpen, 3e wtk., en mevr. H. van Harpen-Rappange;
4.7: Kyra, dochter van J. J. B. Roest, 2e stm., en mevr. E. Roest-Schulte;
5.7: Bastiaan Albert Simon, zoon van W. J. M. Peeters, 3e wtk., en mevr. T. P. Peeters-Kooy;
6.7: Galina, dochter van R. G. Visser, 5e wtk., en mevr. W. L. Visser-Torenvliet;
11.7: Sonja, dochter van P. H. Rebel, 5e wtk., en mevr. S. J. Rebel-Verhagen.

Aflossingen:

- gezagv.: J. Priest, E. J. Stapper, J. P. Jongbloed, W. de Beer, G. Heising, G. Arkema, P. J. Kalkman, H. E. Glansbeek, S. Harders, A. de Ligt, P. J. F. de Beus, M. E. Wolper, J. H. Korsen, F. Menninga, P. Janssen, J. W. Bakker;
1e stl.: R. van Kranen, G. M. Schipper, J. Broekmeyer, A. J. Bloem, B. R. Teuben, H. G. Willemsen, A. H. van Haften, G. Buma, G. C. van Malland, C. R. Groen, J. Tebbenhoff, N. Venendaal;
2e stl.: J. Knip, A. Vlaar, P. J. Muntjewerf, B. de Vreeze, F. B. Schröder, J. F. Casimiri, J. G. Wientjes, J. van der Klooster, W. A. Mostert, J. Zwart, M. C. Kalkman, R. Hendriks, F. Kuyt;
3e stl.: R. de Bordes, J. Kerkhof, A. Dijkhuizen, J. K. Terpstra, W. Holwerda, B. Koppe, H. J. Lenstra, J. van Rooyen;
4e stl.: P. J. M. Regouin, P. A. Vermolen, A. J. Kappers;
radio-off.: P. A. Jongman, P. A. van Room, K. M. H. Barten, J. Henzen, H. Kramer, J. J. A. Versteeg, H. T. Wigmans, A. H. de Boer, C. H. E. J. van der Ploeg, P. J. Balkstra, G. Hulsbergen, M. Platschorre, R. C. R. J. van der Meyden, R. G. Dekker, J. D. Dieker;
hfd.wtk.: R. M. F. van den Berg, C. W. Stolk, C. Heeres, J. Heymans, B. Veldhuis, C. G. Pusch, G. W. van Essen, G. Braak, J. D. Donken, C. Pietersen;
2e wtk.: J. H. S. van der Pas, P. Stachelhausen, J. Wielart, A. Bax, P. H. Bakker, W. G. van der Velden, L. P. A. de Winter, B. Oudkerk, J. P. Smid, J. Kruijsse, A. van Rijswijk, F. G. Krijgsman, S. Straub, J. P. Hendrikse, A. Sloot, N. C. van der Vecht, K. J. Faasse, W. Vroling, J. P. Kalkman;
3e wtk.: J. M. J. Hamers, L. Vlastra, J. Hofkamp, A. Verwey, J. G. van Werd, T. Scholte, J. A. Starreveld, P. Dekker, J. G. Kuit;
4e wtk.: G. A. Dieterich, L. Puper, R. M. Hendriks, J. Douma, A. G. A. de

- Graaf, P. D. Koudenburg, R. L. Schultz, M. Kik, A. B. G. Biesheuvel, A. B. M. Peeters, A. A. Konijnendijk;
5e wtk.: C. J. van Eijk, P. Lautenbach, H. J. Reusien, F. R. R. Smith, L. B. Veerman, J. H. A. Schulten, C. L. Flipse, J. van den Berg, J. S. M. Jocker, P. Mulder, J. C. Stek, M. P. de Haan, G. A. de Wolf, J. Schipper, H. C. Nagelkerken, M. J. Viergever, F. P. van der Star, A. H. L. Ludekuse, C. F. Meerding, P. J. W. Hoogendoorn, J. J. Feenstra, L. P. Koole, G. J. van Weerd, F. P. E. Verlinden, J. Verhagen, C. L. M. Mazairac, H. F. de Leeuw, A. B. Blomberg, N. H. Bijl, H. L. Hendrison, W. E. A. Sliedrecht, W. S. de Graaf, D. L. Elsman, J. G. van der Poel;
II.wtk.: A. Oosten;
sch.voorman: A. J. Tinkhof, A. L. H. Botinga, P. H. A. v. d. Putten, H. L. Klop, J. M. Wigleven;
sch.vakman I: J. Lubberts, W. Gerritsen, R. Groot;
sch.vakman II: P. A. v. d. Hoek, F. A. B. Minderhoud, R. W. van Rooyen, H. J. Wesker, P. v. d. Toorn, M. Temmerman;
sch.gezel a/w: J. Boelee, J. H. T. M. Vissers, Th. v. d. Langenberg, H. N. Dekker, H. J. Groeneveld, M. J. Heiligers, P. Dulfer, W. J. Zijta, L. Huisman, C. Bovens, M. H. Grootveld, D. Worseling, R. G. Mambi, A. A. v. Klei, F. W. J. Buys, J. H. Oosterhof, J. M. Pierneef, M. A. van Dijk, R. de Groot, E. B. de Niet, W. Pronk, J. Bovenkerk, H. de Vries, D. Rovers, G. J. H. Muilenburg, J. E. Groot-Bleumink, P. Borst;
aank. sch.gezel a/w: P. Plat, J. W. Scheffers, W. J. Brandwagt, J. N. R. v. Dongen, J. Lakkerwa, E. van Kampen, J. R. Ecoma-Verstege, R. v. d. Horst, F. D. P. Croes, H. A. M. Hamers;
hoofd voeding: T. C. A. Geelen, W. F. Knoester, A. G. Freeth, L. T. R. Ernst, H. W. J. van Haarst;
scheepskok: G. Slenema, G. H. Valk, G. J. C. de Deugd;
hoofdbediende: D. Ploegers, D. J. Bakker;
bediende: D. E. Hertig, J. R. L. van Toornburg, J. J. Scholte;
bediende (a/d): P. J. Witteveen, L. T. A. C. Roodakker, A. Stedehouder, L. H. C. Weterings, K. N. Smith, A. de Vries;
jongen a/w: S. R. Veenema, W. Kuipers;
koksmaat: R. Vermeulen.

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

- m.s. Abida:** 2e wtk. S. Neeleman;
m.s. Acila: hfd.wtk. W. Balvers, 5e wtk. W. I. van der Burght, sch.voorman J. den Heyer, sch.vakman I G. J. v. d. Heuvel, sch.gezel a/w B. R. Pronk, J. Karskens, L. L. Monk, C. Verlind, aank. sch.gezel a/w L. M. F. Thomassen, bediende A. R. Tanasale;
m.s. Acmaea: 1e stm. A. Visser, 4e stm. B. van Gulpen, II.wtk. R. J. W. Winkelhuis;
m.s. Acteon: wnd. 1e stm. M. F. D. Becx, 5e wtk. M. C. Versloot, 5e wtk. L. J. Keus;
s.s. Arca: hfd.wtk. C. J. Vermeulen;

IN MEMORIAM

Op 13 juni 1973 is overleden de heer A. L. 't Hart, oud-Commodore der maatschappij. Hij bereikte de leeftijd van 73 jaar. Hij begon zijn loopbaan bij de Koninklijke/Shell Groep op 9 oktober 1919, op welke datum hij als 3e stuurman in dienst trad bij de N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij. Op 1 juli 1952 werd hij bevorderd tot Commodore. Gedurende zijn langdurige dienstperiode heeft hij zich onderscheiden door bijzondere bekwaamheid en zeemanschap, gepaard aan nauwgezette plichtsbetrachting, van welke kwaliteiten hij in het bijzonder gedurende de oorlogsjaren blijk gaf. De heer 't Hart verliet de dienst der maatschappij met pensioen op 1 juli 1953, na ruim 33 dienstjaren.

- s.s. Atys:** 4e stm. C. K. Vermeulen, 3e wtk. J. D. Compiet, 5e wtk. C. Brasser;
- s.s. Capiluna:** gez. G. P. Paulussen, wnd. 2e stm. R. A. Ratelband, 4e stm. J. J. Engelbrecht, 2e wtk. H. R. Godlieb, 3e wtk. J. F. Vernooy, 4e wtk. C. Oppelaar, radio-off. J. van der Eyk, aank. sch.gezel a/w H. J. Mondria, G. J. Brummelink, bediende H. Wezenaar, bediende (a/d) L. de Kramer;
- s.s. Capisteria:** 1e stm. J. P. Hendriks, 2e wtk. C. Hemmer, 5e wtk. L. J. Stam, 5e wtk. G. A. Mellonius, radio-off. T. P. de Zwart;
- s.s. Capulonix:** gezagv. H. H. J. Dijkhuizen, II.stm. M. Hofman, 3e wtk. R. C. Starkenburg, 5e wtk. J. H. Maneschijn, 5e wtk. A. Middelkoop, sch.gezel a/w J. C. A. Feller, S. de Groot, B. E. Lobato, R. E. Riedewald, J. Bles, J. Bonte, I. van Spaandonck, J. J. Donleben, aank. sch.gezel a/w L. G. Smit, R. A. de Visser;
- m.s. Cinulia:** 3e stm. J. H. N. Pabbruwee, hfd.wtk. R. D. Kuil, capataz J. Perez Perez, man.esp. J. Alvarez Martinez, 2° man. G. Gago Costas, mar.int. M. Alonso Perez, D. Bouza Alonso, A. Fernandez Garcia, J. Lopez Martinez, F. Otero Lago, A. Pazos Martinez, J. M. Piñeiro Alonso, J. Pousada Perez, J. L. Seoane Fervenza, 2° mar.int. M. Bouzada Pazos, G. Suarez Tajes, coc. A. Gonzalez Vidal, cam.may.do. E. Gonzalez Gonzalez, cam. J. M. Alonso Alvarez, B. A. Otero Requejo, cam. (trip) R. Lago Lago;
- m.s. Crania:** 1e stm. A. Noordenbos, 2e stm. P. Buys, 2e wtk. C. P. de Waard, wnd. 3e wtk. R. Lenz, 5e wtk. R. van Egmond;
- m.s. Dallia:** gezagv. A. W. C. van Schendel, wnd. 3e stm. J. A. P. Donks, 2e wtk. W. J. M. Braeken, 3e wtk. H. A. Meissner, 4e wtk. J. M. Hogenstein, sch.vakman II G. van Osselen, sch.gezel a/w F. A. W. Huppertz, aank. sch.gezel a/w F. I. T. The;
- m.s. Daphne:** gezagv. D. Rijk, 1e stm. M. A. Messelaar, 2e stm. H. Bijvank, 5e wtk. R. L. Rader, 5e wtk. F. J. M. Jorna, 5e wtk. B. Groenenboom, sch.voorman J. C. van Willigen, sch.vakman II M. A. G. Paardekooper, hoofd voeding W. C. Kapper;
- m.s. Diadema:** hfd.wtk. J. E. Weidema, 5e wtk. C. N. M. van der Weijden, 5e wtk. P. H. van Beusekom, II.wtk. T. den Dekker;
- m.s. Diloma:** gezagv. D. P. Klip;
- m.s. Dione:** II.stm. H. G. D. Cramer, 5e wtk. J. S. Machiels, 5e wtk. J. A. Boerema, sch.vakman II R. Vijlbrief, aank. sch.gezel a/w C. W. F. Heemskerk;
- m.s. Dosina:** 1e stm. W. O. Kooi, II.stm. K. T. Wiegert, 4e wtk. J. P. P. van Alebeek, sch.vakman II C. R. Munz, sch.gez. a/w E. M. Meijer, H. A. Schot, E. M. Krakowczijk, H. Schoonbeek, sch.kok G. S. Sinne-ma, bediende (a/d) J. G. Hettema, jongen a/w A. Valkeneer;
- s.s. Kabylia:** wnd. 3e wtk. R. F. Schippers, 5e wtk. J. van der Werk, radio-off. H. E. Haalmeyer, hoofd voeding G. van Driel;
- s.s. Kalydon:** 4e stm. C. Doolaard, wnd. 4e wtk. R. A. de Lijster, radio-off. P. P. Verburg;
- s.s. Kara:** 2e stm. J. W. Nieuwerf, hfd.wtk. R. W. H. Buitenrust Hettema, 3e wtk. J. J. Timmers, 3e wtk. W. H. Hennink, wnd. 4e wtk. H. Koster, 5e wtk. P. van Noort, radio-off. K. Keizer, hoofd voeding L. Deynen;
- s.s. Katelaysia:** gezagv. A. Tysma, wnd. 1e stm. C. L. Heyboer, 3e stm. M. van der Heiden, hfd.wtk. J. van der Stel, 2e wtk. C. W. H. van Holthuysen, 3e wtk. B. P. Droogendijk;
- s.s. Kelletia:** gezagv. W. Croes, 4e stm. S. J. P. Lyczak, 2e wtk. J. Hensbroek, 4e wtk. P. Dekkers;
- s.s. Kermia:** radio-off. B. Visser;
- s.s. Khasiella:** wnd. gezagv. M. A. Riteco, hfd.wtk. A. de Boer, 2e wtk. J. Homminga;
- s.s. Kopionella:** wnd. 3e stm. P. A. Janssen, wnd. 2e wtk. M. de Wit, radio-off. N. Eylers;
- s.s. Koratia:** gezagv. P. G. C. M. Passieux, 2e stm. H. W. van Baalen, 4e stm. T. Kik, II.stm. C. M. Bianchi, radio-off. A. F. Sebrecchts;
- s.s. Korovina:** gezagv. F. Klaassen, 4e stm. C. G. Schipper, 3e wtk. J. B. H. de Glopper, 5e wtk. W. van den Dobbeltsteen, radio-off. J. Gerritsen;
- s.s. Kosicia:** 2e wtk. G. G. Wolsink, 5e wtk. J. P. Kleywegt;
- s.s. Kryptos:** 1e stm. P. Snel, 2e stm. W. J. C. den Boer, 4e stm. A. G. den Dekker, 2e wtk. C. J. den Hollander, 5e wtk. J. L. B. de Bruin, II.wtk. C. G. Storm, radio-off. R. Grootes;
- s.s. Kylix:** 1e stm. H. van Slegtenhorst, 2e stm. L. Kazemier, 2e wtk. F. de Roos, 4e wtk. A. E. A. van Velde, 5e wtk. W. Rijnveld, II.wtk. A. van Eyk;
- s.s. Lovellia:** gezagv. J. L. Muyskens, 1e stm. J. E. Dekker, 2e stm. J. Werkhoven, 2e wtk. O. de Roos, 5e wtk. A. M. den Bakker, 5e wtk. M. J. Kleyn, 5e wtk. F. O. Schlüter, sch.gezel a/w H. A. Tvredden;
- s.s. Macoma:** 3e stm. H. de Roo, 2e wtk. E. Dallinga, 5e wtk. J. H. A. Schulten, radio-off. F. K. van Westen, sch.voorman H. C. den Daas, vakman I L. A. T. Blankemeijer, sch.gezel a/w G. Buys, L. Neeleman, H. M. Wiersma, aank. sch.gezel a/w, L. H. M. Konings, hoofdbediende F. P. Lommerse, bediende (a/d) J. J. P. Vaessen;
- s.s. Metula:** 1e stm. N. A. Jager, 3e stm. C. P. C. van Goethem, 4e wtk. G. de Graaf, 5e wtk. D. E. F. Bernardus, sch.voorman I. Dijker;
- m.s. Niso:** hfd.wtk. J. van Bon;
- s.s. Ondina:** 2e wtk. J. I. Brangert, wnd. 4e wtk. O. Wink;
- s.s. Onoba:** 1e stm. A. J. de Ronde, 2e stm. T. H. Tromp, hfd.wtk. J. W.



Onze vlootjubilarissen



G. W. van Essen
hfd.wtk.
1948-17.8-1973



D. Fransen
gezagv.
1948-23.8-1973



N. W. Groen
hfd.wtk.
1948-27.8-1973

Bevorderd tot onder-officier



G. van Osselen
scheepsvakman II
per 30.6.73



G. A. Vermeer
scheepsvakman II
per 22.6.73

In dienst getreden



L. J. W. Broenink
scheepskok
per 22.6.73

Met pensioen



gezagvoerder
W. Haeck
per 1.8.1973

- van Wegen, 4e wtk. D. A. Gunst, 5e wtk. K. Koeten, 5e wtk. H. J. de Gooyert;
- s.s. Patro:** gezagv. L. Brink, 3e stm. A. B. Tuyl, 4e stm. L. A. C. M. van der Bruggen, II.stm. W. T. A. G. M. van den Berg, hfd.wtk. J. H. M. Hanssen, wnd. 3e wtk. J. Qualm, 5e wtk. W. H. F. Leen, 5e wtk. S. van der Meulen, radio-off. D. J. Hage, hoofd voeding H. Scharloo;
- s.s. Philidora:** 3e wtk. P. Kooyman, wnd. 4e wtk. A. J. de Waal, 4e wtk. C. J. L. Jordan, sch.voorman R. Rietveld, jongen a/w J. H. Geelen;
- s.s. Philine:** wnd. 2e wtk. J. C. Ganzinga, 4e wtk. E. L. F. Nijhuis, radio-off. M. K. Bierlee, capataz C. Alfonso Cela, man.esp. J. Lago Alonso, 2° man. H. Collazo Gonzalez, mar.int. O. Alonso Lopez, J. Arcos Gonzalez, P. Arufe Vidal, L. G. Barceno Lareo, E. Costas Fernandez, G. Gago Salgueiro, P. Gonzalez Perez, A. Lago Alvarez, G. Pardavila Simes, 2° mar.int. M. Caldas Almuster, G. Figueroa Garcia, coc. A. Gonzalez Montes, cam. J. Amoedo Otero, C. Magdaleno Gonzalez, A. Rodriguez Soto, cam. (trip.) A. Gonzalez Alvarez, hoofd voeding J. Roosenburg;
- s.s. Philippia:** gezagv. J. M. Hillen, wnd. 4e wtk. A. Storm, 5e wtk. R. J. Houwers;
- s.s. Sepia:** 2e stm. M. Stammes, 2e wtk. J. Visser;
- s.s. Vasum:** 5e wtk. J. H. van Leuven;

s.s. **Vitrea**: gezagv. N. H. van der Heiden, 5e wtk. P. H. Sibbes;
s.s. **Vivipara**: 5e wtk. P. van Santen, capataz M. Nieto Dacosta, man. esp. C. Martinez Reboreda, 2° man J. M. Perez Mera, mar.int. A. Alegrete Hermida, A. Alonso Casal, F. Casete Lestayo, A. Ginartes Bugarin, J. Giraldez Rodriguez, J. Gomez Albor, A. Guisande Martinez, P. Lorenzo Alonso, R. Martinez Andrade, 2° mar.int. J. Coejo Piñon, A. Sotelo Barroso, coc C. Lopez Casqueiro, cam. may. do. F. Dieguez Garcia, cam. R. R. Freire Ferreira, J. Villaverde Boullon, cam. trip. J. R. Somoza Vazquez;
s.s. **Zafra**: 2e stm. M. Waalewijn, wnd. 3e stm. A. A. F. van der Markt, 4e stm. A. L. M. Nagelkerke;
s.s. **Zaria**: gezagv. P. C. Hoek, wnd. 2e stm. J. W. Hendriks, wnd. 2e wtk. H. M. Westerveld.

Uit dienst getreden vlootpersoneel:

2e wtk.: W. Wartena;
3e wtk.: R. G. Hoeboer;
4e wtk.: A. G. M. van de Pijpekamp, J. H. Verhaaf;
5e wtk.: C. G. Thijssen, N. de Wilde, F. J. Jonges, W. T. H. van Leeuwen, W. Baris;
scheepsvorman: C. J. de Fouw, C. Luykenaar;
scheepskok: H. J. Jaakke.

Wederom in dienst getreden:

4e stm.: B. van Gulpen.

Wederom in vlootdienst:

1e stm.: J. de Jager Sr.

Tijdelijk tewerkgesteld bij:

„Shell Curaçao”: 1e stl. J. M. Huygens, J. J. van Schagen;
„Shell Nederland Raffinaderij B.V.”: 1e stl. D. M. Mos, S. Termeer;
Vlootdienst: wnd. gezagv. M. A. Riteco;
Waldienst „Shell Tankers B.V.”: gezagv. J. W. Rutten.

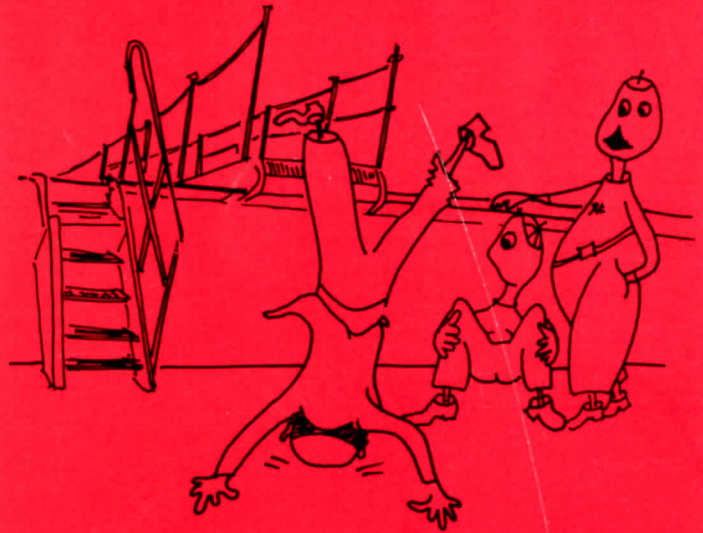
Aangesteld als:

5e wtk.: E. S. R. Noordhuis, H. J. de Gooyert

Behaalde diploma's:

1e stuurman G.H.V.: J. W. Nieuwerf, H. W. van Baalen, R. Agema, W. van der Graaff;
1e stuurman G.H.V.-th.: W. J. Stoker, R. P. Jager;
2e stuurman G.H.V.: M. van der Heiden, H. de Roo, K. P. Biesiot, L. Bart, J. W. Hendriks, G. van Riet, R. Drenth;
2e stuurman G.H.V.-th.: J. Boonstra, T. T. Rison, W. J. Netelenbos, I. W. A. van Thienen;
„C”: W. van Kemp;
„C-th”: W. Muis, E. Aanen;
„B”: P. Kooyman, J. M. Grimme, J. A. Maassen;
„AB-th”: A. Middelkoop, B. Groeneboom, P. van Noort, J. C. van Beinum;
„A”: K. Koeten, R. L. Rader, J. L. B. de Bruin, J. A. Boerema;
„ASS”: E. S. R. Noordhuis;
„MVD”: H. J. de Gooyert.

WEES ZEER NAUWKEURIG BIJ HET UITBRENGEN VAN GANGWAYS EN STATIETRAPPEN . . . !



„ . . . hebben we notabene dat trapje er nog bij gezet . . . ”

PLAAT VAN DE MAAND

Het kan verkeren, ook met de plaat van de maand. In het vorige nummer zal de lezer vergeefs hebben gezocht naar deze min of meer vaste rubriek. Er was namelijk in de daarvoor liggende periode van de 16e t/m de 15e geen enkele inzending ontvangen. Deze maand echter kregen wij er 30 (ja, u leest het goed: dertig) tegelijk en wel van 1e stuurman R. van Kranen. Het meest aantrekkelijke van dit grote aantal vaardig uitgevoerde tekeningen is wel, dat ze een complete serie vormen, waarin steeds weer twee hoofdpersonen — Roel Klungel en Jochem Peilloos — laten zien hoe zeer ze zich houden aan de veiligheidsvoorschriften. Jammer alleen, dat ze het zo onnadenkend doen, dat het ene ongeluk na het andere gebeurt. Het zou alle andere opvarenden die met het idee voor een inzending rondlopen, wellicht de moed ontnemen nog mee te doen, als wij alle tekeningen van stuurman Van Kranen zouden plaatsen. Wel hebben wij besloten om de serie (die waarschijnlijk ook nog op andere wijze in de veiligheidsactie zal worden gebruikt) in ieder geval te belonen, niet alleen met f 50,— voor de „plaat van deze maand”, maar ook met de nog openstaande f 50,— van het vorige nummer van „Tussen Schip en Ka”. En wie nu nog durft beweren, dat er geen situaties meer zijn die zich nog voor publikatie in deze rubriek lenen, die moet nog maar eens goed om zich heen zien aan boord. Er zijn er nog 29 die zonder meer in beeld kunnen worden gebracht. En u weet het: als u niet kunt tekenen, geen bezwaar. Zet uw idee in woorden op papier en wij zorgen voor het in tekening brengen.

tussen schip en ka

twaaalfde jaargang no. 12 — augustus 1973

Maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers B.V.
Het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen en/of het reproduceren van foto's of afbeeldingen is slechts goorloofd met schriftelijke toestemming van de redactie

Redactiecommissie:

M. A. Busker, A. de Coninck, G. H. van Leeuwen, W. N. Wouters, voorzitter, 010-145144-2065

Administratie:

Mej. J. F. Schilt
Kopij in te zenden aan: Redactie „Tussen Schip en Ka”, p/a Shell Tankers B.V., Postbus 874, Rotterdam

Mutaties Walpersoneel

in de periode 11.6.73 t/m 10.7.73

In dienst:

12.6 M. A. Busker - sectie DFM/11 (ex tijd. vloot)
2.7 K. Engelsma, arts - DF/1 (ex Shell Curaçao)

Uit dienst:

20.6 M. A. Riteco - sectie DFM/12 (tijd. naar Shell Tankers-vloot)
1.7 P. Noordegraaf - sectie DFP/3

Overleden:

16.6 J. W. Paans - DFP

Interne mutaties:

15.6 M. J. Spetter van DFP/6 naar DFF/1
20.6 J. J. A. Meijers van DFF/1 naar DFP/3