

TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.
DECEMBER 1968



De hierbij afgedrukte foto is een detail van een foto van Frits J. Rotgans, fotograaf te Amsterdam. Het „vestzakpreekje” is van Laurens A. Bodaan, predikant in diezelfde stad.



En wat moeten we daar nou mee?

Wel, we mogen nog doen wat Guillaume van der Graft zegt in een vers dat in de nieuwe gezangbundel (98) is opgenomen. We mogen zingen . . .

*„een lied van uw verwondering
dat nóg Uw naam niet onderging”.*

We zijn in goed gezelschap . . .

God zelf verbaast zich bij wijze van spreken dat Zijn Naam nog niet onderging.

Die twee prachtige torens blijven nog heel lang ten hemel wijzen.

Er zijn velen die blind willen wezen, geestelijk blind dan.

Het staat trouwens intelligent God wegverklaard te hebben. Maar wie die torens wil zien . . .!

Juist temidden van die troep aan hun voet.

Dat is helemaal niet zo verbazingwekkend. De ster van Bethlehem stond niet stil boven een bank of een bar.

Nee, hij stond stil boven een stal in een stadje. Wat lijken we en kijken we soms gecultiveerd. Wat is ons hart soms een stal . . . Als u begrijpt wat ik bedoel . . .

belevenissen, maar stilstaand bij jezelf. Kijkend naar je eigen verlangens, je plannen en je dromen en dan zien wat ervan terecht is gekomen. Kijken naar je tegenslagen, je mislukkingen. Zien dat je verlangens en idealen zijn ineengeschrompeld tot hele kleine en beperkte wensen met kleur en grootte omschreven. En dan diep in je voelen, dat je eigenlijk veel meer verlangt. Dat je grijpen wilt naar het ongrijpbare, naar de zekerheid van de vrede, maar dat je ook steeds weer faalt. Op zo'n moment zijn de anderen geen vreemden meer. Je begrijpt, dat ze even klein zijn als jezelf, even hunkerend en even falend. Misschien word je dan triest omdat het leven zo schamel is en wij mensen zo klein.

„Wij waren zo gelukkig”, zegt Dag Hammarskjöld, omdat zij in vrede bij elkaar waren. De Emmaüsgangers zeiden hetzelfde, omdat de Heer bij hen was.

Wij zouden het kunnen zijn, omdat wij bij Eén zijn, die onze geschiedenis kent. Voor wie wij geen vreemde zijn. Hij wil samen met ons geschiedenis maken. Het leven zin geven door de eenzaamheid van ons falen te doorbreken. Kerstmis is niet het feest van de God naar wie wij op moeten kijken, maar van de God, die naar ons toe is gekomen om ons te helpen onze eigen geschiedenis en de geschiedenis van de wereld te maken. Hij heeft dat uitgebeeld in de geboorte van een kind. Hij kwam bij ons op de wereld. Hij kwam naar ons toe en nu zijn wij niet eenzaam meer, als wij het tenminste begrijpen willen.

Het leven is schamel, omdat wij steeds bij ons zelf blijven stilstaan. Leren wij van Kerstmis, dat wij met onze onbeholpenheid naar anderen kunnen gaan en dat wij dat niet alleen behoeven te doen, maar dat God met ons is. En er zal Vrede zijn. U allen toegewenst.

J. van der Zalm, havenaalmoezenier Amsterdam

Wie in Amsterdam het Centraal Station verlaat met de bedoeling de stad in te gaan, zal toch eerst op het trottoir zijn vaart moeten inhouden en op het (veel te korte) groene oversteeklicht moeten wachten. Is hij overgestoken, dan zal hij op het driehoekige pleintje, waarop hij dan aangeland is, buitengewoon moeten uitkijken wil hij niet door een tram, die altijd wel ergens vandaan komt, worden geramd. Heeft hij dan met een lichte hartklopping de brug vóór het station genomen, dan mag hij weer wachten bij een verkeersagent. Is die gepasseerd dan wandelt hij min of meer rustig het Damrak op en ziet links wat hiernaast afgebeeld is. Dat is geen gevelwand, zoals de stede-bouwkundigen zeggen, maar een achtergevelwand. Die wand heeft, daar zo in het zonnetje gezien, een eigen charme. Het front naar het Damrak is eigenlijk dus de achterkant van die hele buurt daar. Vroeger was het een dure buurt, nu niet meer, nu zelfs een buurt waar een bepaalde industrie wordt gevierd, waarvoor wij niet graag reclame zouden maken. Meer naar links is de ingangsweg, de invalspoort, naar de rosse conteren van de Zeedijk, waarvan het grote publiek zo graag zegt, dat er alleen zeelui komen, maar waarmee het grote publiek dan wel goed de plank mislaat. Vraag maar aan de politie daar. Een interessant stuk Amsterdam, hier en daar familie van Sodom en Gomorra, maar interessant. Immers hier wonen beroemdheden als Parijse Leen en Haring Arie. Hier werd een stuk cultuur gepleegd door het maken van de film „Rond de oude kerk”, let wel, niet in maar rond die kerk. Maar ik wil erin, met u erin! Een deel van het mooie gebouw is nog in restauratierommeltoestand. Dit enorme herstelwerk is nog in volle gang maar zal toch ééns voltooid zijn. Men praat wel eens over sfeer, die ergens ontastbaar maar duidelijk aanwezig is. Dat is in die Oude Kerk ook zo. Wat een kunde en liefde zijn aan dit gebouw besteed. Wat een vakmanschap om en op de kansel. Wat heeft het grote orgel een prachtige warme „sound”. Wat werd en wordt ook dáárop een vakmanschap beoefend. En dan . . . die vakmanschappen op die kansel en aan dat orgel golden uitsluitend om God te eren en Zijn heilig woord te zeggen. Op de mooie foto ziet u twee torens die typisch in een bouwstijl van vroeger (Hendrik de Keyzer) zijn opgericht. De rechtse is die van de Oude Kerk, de meer linkse (bijna in het midden) die van de Zuiderkerk. Ertussenin het hoge gebouw van de Nederlandse Bank aan het Frederiksplein waar de geldzakken en de zakken geld liggen waar u niet aan mag komen. Maar het is wat teleurstellend als we nu weten dat in die bank een opgewekt geldleven bloeit, terwijl de Zuiderkerk opslagplaats werd voor de maquettes van de Stadsuitbreiding. Ja zeker, het gebouw is verkocht. Trouwens, de Oude Kerk is niet meer van de kerkvoogdij maar van een stichting. Zal wel museum worden. In die twee mooie gebouwen met een prachtige toren bloeit dus nog maar een beetje gemeentelven en wijst alles op geestelijk verval.

We waren zo gelukkig thuis, broers en zusters. Ik herinner me nog de Kerstdagen als we allemaal bij elkaar kwamen. Wie kon toen geloven dat het leven zo schamel zou worden.

Dag Hammarskjöld

Het moet u allen wel honderd keer zijn overkomen. Je komt aan in een haven en gaat de wal op. Voor een allereerste keer of misschien al voor de zoveelste keer stap je die stad binnen. Misschien proef je de karakteristiek van zo'n stad in zijn huizenbouw, zijn leven op straat, zijn water en zijn torens zoals op de foto hierboven. Je slentert langs de mensen, want je hebt geen doel, je bent aan het passagieren. En al die mensen stappen langs jou heen. Niemand zegt gedag, niemand lacht eens tegen je, want niemand kent je. Je bent een vreemde en zij zijn vreemden.

Toch herken je de stad, want je hebt ervan gehoord, je hebt erover gelezen. En al slenterend kom je zijn historie tegen, je begint iets van al dat steen te begrijpen. Nu kan je het waarderen en je begint je er thuis te voelen. Alleen, al die mensen, die langs je heen stromen, blijven vreemden. Van die vrouw met die smaakvolle mantel, weet je niets. Je kent haar leven niet. Noch van die man met zijn diplomatenas en van dat meisje in haar hippe rok. En die eenzame in zijn ouderwetse winterjas. Wat weet je van zijn zorgen? Wat heeft hij meegemaakt? Je kan er iets van zien in zijn gezicht, maar de geschiedenis van hem ken je niet.

In het bruisende leven van de stad kan je plezier hebben met anderen of eenzaam rondwalen met jezelf, omdat je wel veel mensen tegenkomt maar langs hun eigenlijke leven heen loopt. Misschien kan je ook naar hun geschiedenis tasten. Niet in een vragend en nieuwsgierig woelen in hun

BEZIENSWAARDIGHEDEN IN GRIEKENLAND

Met dit artikel beogen wij de officieren en bemanningsleden van onze tankers die bij de Hellenic Shipyards te Skaramanga dokken, een indruk te geven van de tochten die vanuit deze dokhaven naar Athene en omgeving gemaakt kunnen worden.

En er is zoveel de moeite van een bezoek waard dat, wanneer u één van de gelukkigen bent wiens schip aldaar dokt en de dienstindeling u gunstig gezind is, u tijd tekort zult komen om alles gedurende een enkele dokperiode te bezoeken.

BINNEN HET BEREIK VAN SKARAMANGA

De Acropolis

De rit van Skaramanga naar de Acropolis duurt hoogstens 20 minuten; de beste tijd voor dit uitstapje is in de loop van de morgen, omdat juist 's middags de touringcar-bedrijven bij de Propylaea hun passagiers brengen. Op uw gemak kunt u dan een uurtje rond het Parthenon, Erechtheum en de andere monumenten op de Acropolis wandelen en tevens een bezoek brengen aan het museum. Bovendien, vóór 3 uur kunt u ook veel mooiere foto's maken. Mocht de dienst aan boord het toelaten, rijdt dan na het bezoek aan de Acropolis nog naar de top van de Pnyx-heuvel, tegenover de „heilige rots”, vanwaar u een prachtig gezicht heeft op de Acropolis en geheel Athene voor u ligt; als u zorgt niet te laat op de dag daar te zijn, kunt u tot de Pentelicon-berg kijken, in het noorden, waar ook het marmer voor de Acropolis werd gedolven. En juist dan is de lucht helder, zodat u de mooiste foto's van uw leven kunt maken.

De musea

Ofschoon er in Athene en Piraeus niet minder dan tien musea zijn, zijn er eigenlijk slechts drie die over het algemeen als een toeristische attractie worden beschouwd voor de buitenlander die Griekenland bezoekt. Als eerste het „National Archaeological Museum”, waarin een opmerkelijke verzameling beelden, vazen, Myceense kunstschaten en andere voorwerpen is ondergebracht, die in de ruime, lichte en hoge zalen zo fraai staan uitgesteld. Elke dag, behalve maandag, is dit museum geopend van 9 tot 2 uur (op zon- en feestdagen van 10 tot 2 uur). De andere twee musea zijn het Byzantijnse (dagelijks geopend van 8 tot 4 uur, 's maandags van 2 tot 6 uur en op zon- en feestdagen van 10 tot 1 uur) en het Benaki-museum (dagelijks geopend van 9.30 tot 1.30 uur, behalve dinsdags en op zon- en feestdagen). Eerstgenoemd museum herbergt, zoals de naam reeds aangeeft, voorwerpen uit de Byzantijnse



De Acropolis in Athene met links de Propylaea, in het midden het Parthenon, rechts de berg Lycabettus en op de voorgrond het theater van Herodes Atticus.

Foto: N. Kontos

periode in de Griekse geschiedenis. Het Benaki-museum bevat een prachtige collectie Griekse klederdrachten, kunstvoorwerpen van Byzantijnse en Islamitische oorsprong, Koptisch textiel, Chinees porselein, borduurwerk, enz. dat door een rijke in het buitenland wonende Griek, wiens naam nu met dat van het museum is verbonden, aan de Griekse staat werd geschonken.

Wanneer u na een bezoek aan deze drie musea nog meer cultuur verlangt, dan zou het een goed idee zijn om op een zondagmorgen eens te gaan naar de wijk aan de voet van de Noordzijde van de Acropolis. Daar liggen, vlak bij elkaar, de oude, zeer schilderachtige Plaka-wijk van Athene, met zijn smalle, bochtige straatjes en vreemd-aandoende, oude huizen, die door wijnranken en andere klimplanten zijn omstrengeld, alsmede de vlooiënmarkt in Monastiraki, waar 's zondags een legertje rondtrekkende venters de wijk binnenrukt en goederen van allerlei vreemdsoortige oorsprong overal op het grote plein en op de stoepen uitstalt; breng ook eens een bezoek aan Agora, het oude marktplein van Athene, waar filosofen en straat-

sprekers in vroegere tijden hun woord verkondigden en hun mening ten beste gaven over de actuele onderwerpen uit die tijd. Een van de door een zuilenrij omgeven gebouwen in het oude Agora, die de Stoa of Attalos wordt genoemd, werd enkele jaren geleden geheel gerestaureerd door de „American School of Classical Studies” en bevat nu een heel interessante collectie belangrijke voorwerpen die aan het licht kwamen bij de opgravingen in Agora. Een gecombineerd bezoek aan de Monastiraki vlooiënmarkt en het Agora-museum zal u in de oren klinken als het mengen van inferieur en superieur, maar als u dan bedenkt dat één van de voorwerpen die in Stoa aan het publiek wordt getoond een antieke kindervoet is (en de archaeologen hebben lang genoeg moeten puzzelen voordat zij de functie van de pot doorkregen!) en dat dergelijke voorwerpen uit onze tijd (geëmailleerd) in Monastiraki te verkrijgen zijn, dan zult u zich realiseren dat men uiteindelijk slechts vijftiende eeuwse handarbeid overbrugt, waarbij door de zeldzaamheid en de glans van oudheid het antieke voorwerp het wint van de thans meer bekende

MEDEDELING VAN DE DIRECTIE

Per 1 januari a.s. zal de heer A. Storm de dienst der Maatschappij met pensioen verlaten; de heer A. Baljet zal met ingang van genoemde datum worden belast met de leiding van de sectie Werktuigkundige Dienst Vloot „B” (DFM/23).

BIJ DE VOORPLAAT:

Luchtfoto van Athene. Links: de berg Lycabettus, in het midden onderaan: de Acropolis.

Foto: D. Harissiadis



De vlooiemarkt in Monastiraki te Athene. Als men lang genoeg zoekt is er praktisch alles wat in de wereld te koop is te vinden.

Foto: A. Kitroeff

en overvloedig voorkomende tegenhanger. Maar over een paar duizend jaar zal ongetwijfeld een groot deel van de snuisterijen die nu in Monastiraki te koop worden aangeboden, in een elegante glazen vitrine ter bezichtiging liggen in een of ander toekomstig museum.

Sounion

Een andere interessante excursie is die naar Kaap Sounion. De beste tijd hiervoor is in de middag en zorgt u dan dat u in Sounion aankomt even voor zonsondergang.

De rit gaat over een 53 km lange moderne verkeersweg langs de kust, met de zee aan uw rechterhand en golvende groene hellingen links, met wijngaarden en pijnbomen belegd. Verschillende delen van deze weg konden pas worden aangelegd nadat grote stukken rots waren opgeblazen en aan de zeekant gaan de hellingen soms dan ook steil naar beneden, waar het water schemert.

Kaap Sounion is een hoog voorgebergte en het meest zuidoostelijke punt van Attica. Het is een baken voor de schepen die van de Aegeïsche Zee naar Piraeus varen en de oude Grieken, die zulke bewonderenswaardig goede plekken wisten te kiezen voor hun tempels, bouwden daar de eerste in de zesde eeuw voor Christus. Deze werd door de Perzen vernietigd. De tweede, waarvan de ruïnes nu nog staan, werd onder Pericles gebouwd ongeveer 450

jaar voor Christus' geboorte en werd, geheel toepasselijk, toegewijd aan Poseidon (Neptunus).

De pilaren van deze tempel zijn van Dorische stijl en ofschoon, dankzij een waakzame suppoost, de bezoekers thans niet meer overal hun namen of initialen kerven, is een beroemd bezoeker uit de vorige eeuw er nog wel in geslaagd; het was Lord Byron en zijn naam, op een van de pilaren, wordt nu plichtsgetrouw aangewezen door de gidsen, die de scharen bezoekers over deze plek rondleiden.

Wanneer men hier zo hoog staat en tussen de lange, witte pilaren uitziet over een diepblauwe zee, met de kleine eilandjes vlakbij en grotere in de verte, krijgt men het gevoel dat dit het Griekenland is zoals men zich dat voor de geest haalde op school bij de allereerste introductie in de klassieke geschiedenis. En wat u ziet als u zit op een marmeren wal, terwijl de zon ondergaat in deze idyllische omgeving, kan niet beter worden omschreven dan zoals François-René de Chateaubriand het deed, die Sounion in 1806 bezocht en later verhaalde:

„De wonderlijk-mooie zonsondergang werd gevolgd door een van de heerlijkste avonden die ik ooit beleefde. Het firmament, door het water weerspiegeld, leek op de bodem van de zee te liggen. De avondster, die mij voortdurend gezelschap had gehouden op deze reis, scheen achter de horizon te willen verdwijnen en wierp

nu en dan nog slechts wat lange stralen over het water als een vlam die op het punt staat te doven. Een onberekenbare bries rimpelde enkele malen de weerspiegeling van de hemelboog in het water, waardoor het sterrenbeeld werd verstoord en scheen te sterven tussen de pilaren, waarbij het water uiterst zacht kabbelde.”

Om tot meer prozaische overwegingen terug te keren, er is een paviljoen voor toeristen vlak onder de tempel, waar maaltijden en verversingen worden geserveerd en waar ook souvenirs en prentbriefkaarten te koop zijn.

Daphni en Eleusis

Een andere excursie die de moeite waard is, is die naar het klooster van Daphni en de oude ruïnes in Eleusis.

De kerk te Daphni, die uit de elfde eeuw na Christus dateert, wordt door sommigen niet alleen als een van de meest grootse bouwwerken van Byzantium beschouwd, maar ook als een van de meest indrukwekkende van de Christenheid. Het werd gebouwd op de plaats waar voorheen een aan Apollo gewijde tempel stond, die in de vierde eeuw na Christus werd verwoest. In 1205 werd het door de kruisvaarders geplunderd, maar daarna trokken de Cisterciënzer monniken erin, die het klooster er omheen bouwden.

Het wordt thans niet meer gebruikt en is voor het publiek te bezichtigen. Wat het meest opvalt in deze kerk is de grote — in mozaïek uitgevoerde — afbeelding van God, de Alleenheerser, in de middenkoepel — de Almachtige die met een doordringende blik, die ontzag inboezemt, neerziet. De andere mozaïeken, die prachtig zijn uitgevoerd en met de grootste zorg zijn gerestaureerd, beelden de apostelen en de voornaamste gebeurtenissen die plaatsvonden tijdens het verblijf van Christus op aarde af, zoals die worden verkondigd in het evangelie. De ondergrond is in goud en deze mozaïeken worden beschouwd als de mooiste voorbeelden van Byzantijnse kunst die nog zijn bewaard.

Het klooster, dat slechts op korte afstand van Skaramanga is gelegen, langs de hoofdweg naar Athene, ligt in een buitengewoon vredige omgeving, met een pijnboombos op de achtergrond en hoge populieren om het gebouwencomplex.

De ruïnes in Eleusis, aan de andere kant van Skaramanga, zijn daarentegen omgeven door een cementfabriek en een aantal kleine industriegebouwen. Toch is Eleusis de moeite van een bezoek waard, want gedurende 2000 jaar was het een van de belangrijkste en meest betekenisvolle godsdienstige centra in de Griekse oudheid.

Wij weten nog maar heel weinig over de inwijding en andere rituele gebruiken aldaar in vroeger tijden — heel toepasselijk de Eleusische mysteries genoemd — maar de eredienst was zo exclusief dat zelfs Nero het lidmaatschap werd geweigerd, daar zijn antecessoren niet al te vlekkeloos waren.

Het verdient aanbeveling een gids te nemen of een betrouwbare reisgids te raadplegen als u de ruïnes van Eleusis goed wilt begrijpen en de voorwerpen in het museum aldaar op hun juiste waarde wilt schatten.

Kaisariani en de Hymettus-berg

De Hymettus-berg, waarvan de vorm aan de rug van een reusachtige walvis doet denken, vormt de achtergrond ten oosten van Athene en het is deze berg die de scheiding vormt tussen de stad en de wijngaarden van Attica. Wanneer u even bezield bent als Sir John Hunt en zijn metgezellen die de Everest beklommen, zal het u genoeg doen te horen dat u voor deze berg geen klimijzers of betrouwbare Sherpa's nodig heeft om de top te bereiken. U kunt het gemakkelijk per auto doen en dit vraagt niet eens veel tijd.

Op 6 km afstand van Athene, als u voorbij het vluchtelingenkamp van Kaisariani bent, leidt de weg naar boven u langs de ingang van het klooster van Kaisariani, waar nog een Byzantijnse kerk u tot bezoek noodt. Een deel ervan dateert uit de negende eeuw en is, net als de kerk van Daphni, een opmerkelijk voorbeeld van Byzantijnse architectuur. De hierin aanwezige fresco's dateren uit de 16e en 17e eeuw. Er is ook een bron met koel water, waarvan men in het verleden aannam dat het onvruchtbaarheid genas.

Hiervandaan slingert de weg langs de wand van de berg naar boven totdat u, op een hoogte van zo'n 3000 voet, een prachtig uitzicht krijgt over de gehele vlakte van Athene. Nog hoger gaat de weg, over de berg heen, met uitzicht op de andere zijde — de wijngaarden van Attica en de zuidelijke punt van Euboea en enkele van de Cycladen.

De toegang tot de bovenste top wordt geblokkeerd door het radarstation van de Royal Hellenic Air Force en de verbindinginstallaties van de burgerluchtvaartdienst, maar dat is wel zo goed, want over het algemeen ligt het plateau in een koele wind die het beslist onaangenaam maakt te lang uit de auto te zijn.

Andere excursies

Als u iemand bent die alles wilt nagaan en voortdurend op pad wilt zijn dan zijn er nog

Mozaïek in het klooster van Daphni, voorstellende God, de Almachtige.

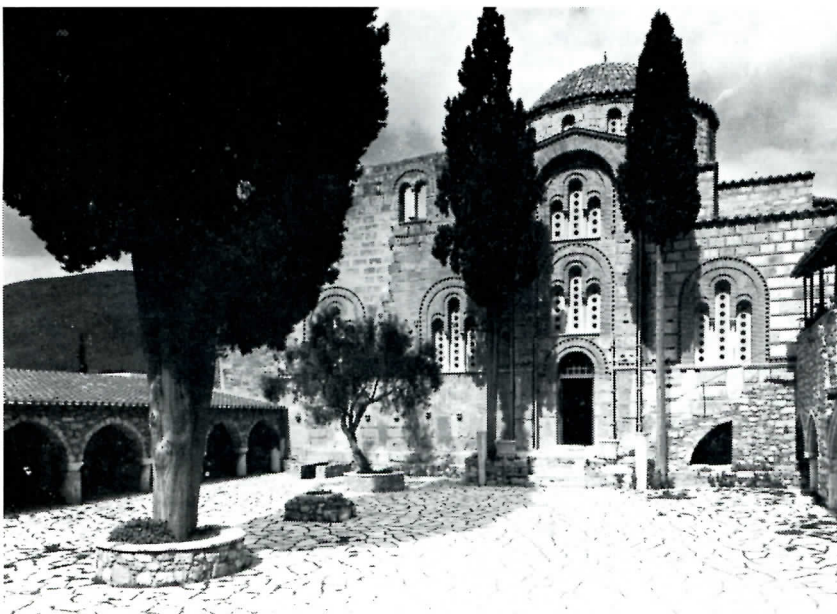


vele andere excursies mogelijk vanuit Skaramanga, die — alhoewel niet zo lonend als de vorengenoemde — toch wel interessant zijn. U kunt naar de noordelijke voorsteden Kiphissia en Ekali rijden en dan de weg inslaan die langs de noordelijke heuvels aan de voet van de Pentelicon-berg leidt. Daarvandaan kunt u de weg nemen naar de vlakte van Marathon.

Er is thans niet veel bijzonders meer te zien in Marathon, maar toch was het hier waar de lichtbepalende doch hoogst wendbare Griekse infanteristen de Perzische invallers in het moe-

ras versloegen, in het jaar 490 voor Christus. Wanneer u terugrijdt, neem dan de route die Pheidippides nam, de koerier die het nieuws van de overwinning naar Athene bracht en van uitputting stierf toen hij het Griekse woord voor „we hebben overwonnen” had uitgestoten. Of u kunt naar de top van de Parnes-berg rijden, de derde van de hoge bergen die aan de vlakte van Athene liggen, of naar het Marathonmeer, waar een dam, geheel van marmer, een kunstmatig meer vormt, waaruit de stad haar drinkwater betreft.

Het klooster van Daphni uit de elfde eeuw, een van de bekendste overblijfselen van Byzantijnse kunst, is niet ver van de werf van Hellenic Shipyards te Skaramanga gelegen.



De jachthaven Turcolimano in Piraeus.



Foto's: D. Harissiadis

Wij stappen terug in het verleden, naar de 17e eeuw. Een tijd — zo zullen de meesten denken — waarin de mens nog niet aan handen en voeten was gebonden door voorschriften, bepalingen en regels; een tijd waarin de mens zich nog vrij voelde. Maar dit is slechts schijn; ook in vroeger eeuwen was menige instructie vastgelegd en wie er zich niet aan hield, wachtte een strenge straf, zwaarder dan thans het geval is.

Het leek interessant dit eens uit te pluizen en het resultaat bracht heel wat verrassingen. Uit de documenten die in het Rijksarchief te Den Haag en in het Gemeentearchief te Rotterdam beschikbaar waren, kwam duidelijk aan het licht dat — wat de koopvaardij betreft — er zelfs een zekere parallel te trekken valt met de huidige voorschriften.

Niets nieuws onder de zon

Ter vergaderinge van de heeren seventiene representerende de Generale Nederlandsche geotroyeerde Oost-Indische Compagnie, op de 10den December 1695, tot Amsterdam gearresteerd, volgens dewelcke voortaan alle de Kameren van de Gemelte Compagnie op een eenparigen voet de schepen soo groote als kleyne, fluyten, jaghten, en kleynder schepen, naer Oost-Indien uytgerust werdende, sullen provideeren, en waernaer de opperhoofden ende officieren van de selve, in 't uytdeylen, en distribueren van de rantsoenen, haer sullen hebben te reguleren, en dat om in de voorsz. schepen een eenparigen voet en ordre te houden.

t' Amsterdam

Onder bovenstaand hoofd wordt bij besluit van de 10e december van het jaar 1695 door de Oost-Indische Compagnie vastgelegd waarmee hun schepen moeten worden uitgerust wanneer zij naar het huidige Indonesië vertrekken. Wanneer wij dan de minimum-rantsoenen bekijken zoals die thans zijn voorgeschreven door de voedingcommissie van de Nederlandse Koopvaardij, een commissie waarin de bonden van zeevarenden hun visie kunnen uitbrengen op hetgeen zij redelijke hoeveelheden achten voor hun leden op de schepen, zullen wij met enige verbazing ervan kennis nemen dat destijds — voor 100 man — 17.500 pond brood wordt voorgeschreven, 400 kazen van 7 à 8 pond per stuk, 100 tonnen bier (1 ton bier = 150 liter) en 3 tonnen boter (1 ton boter = 160 kg); verder werden in die tijd vóór vertrek van het schip o.a. nog aan boord bezorgd: 16 vaten vlees, 11 vaten spek, 9 okshoofden azijn (1 okshoofd = 225 liter), 7 tonnen zout, 16 hammen, 12 stuks gerookt vlees, 16 gerookte tongen, 100 zakken gort, 50 zakken witte en 25 zakken grauwe erwten, 2700 pond stokvis. Uit deze op zich zelf respectabele hoeveelheden zou men weliswaar de conclusie kunnen trekken dat ook in de 17e en 18e eeuw onze koopvaarders goed werden geproviandeerd, doch dit is — gerekend naar de huidige maatstaven — slechts betrekkelijk, want met de boven-

staande proviand (die dus voor 100 man gold) moest het schip een heel jaar lang doen. Veel van deze artikelen waren slechts beperkt houdbaar en werden dan ook in het begin van de reis reeds duchtig aangesproken, zodat na een jaar de maaltijden wel zeer eentonig moesten worden. Toch hield men hier nog van over en dat was ook de bedoeling; normaal kreeg een koopvaarder in die tijd slechts zo'n 10.000 pond hard brood mee, doch de Oost-Indische Compagnie decreeteerde een grotere hoeveelheid om 't overige by spoedige reys aan de Caap over te geven. Dikwijls werd het restant dan op de zogenaamde „retour“-schepen gebruikt.

Wat voor maatschappij was die Oost-Indische Compagnie eigenlijk? Zonder te veel in details te treden kan men stellen dat, na de eerste expeditie naar Indië rond Kaap de Goede Hoop door Cornelis Houtman (1597), in de belangrijke havenplaatsen in de Nederlanden, zoals Amsterdam, Hoorn, Delft, Dordrecht en ook Rotterdam, maatschappijen werden opgericht — men noemde ze toen handelshuizen — die zich ten doel stelden om met de na strijd en soms door ruilhandel verkregen produkten uit dat verre Indië hun kas te spekken.

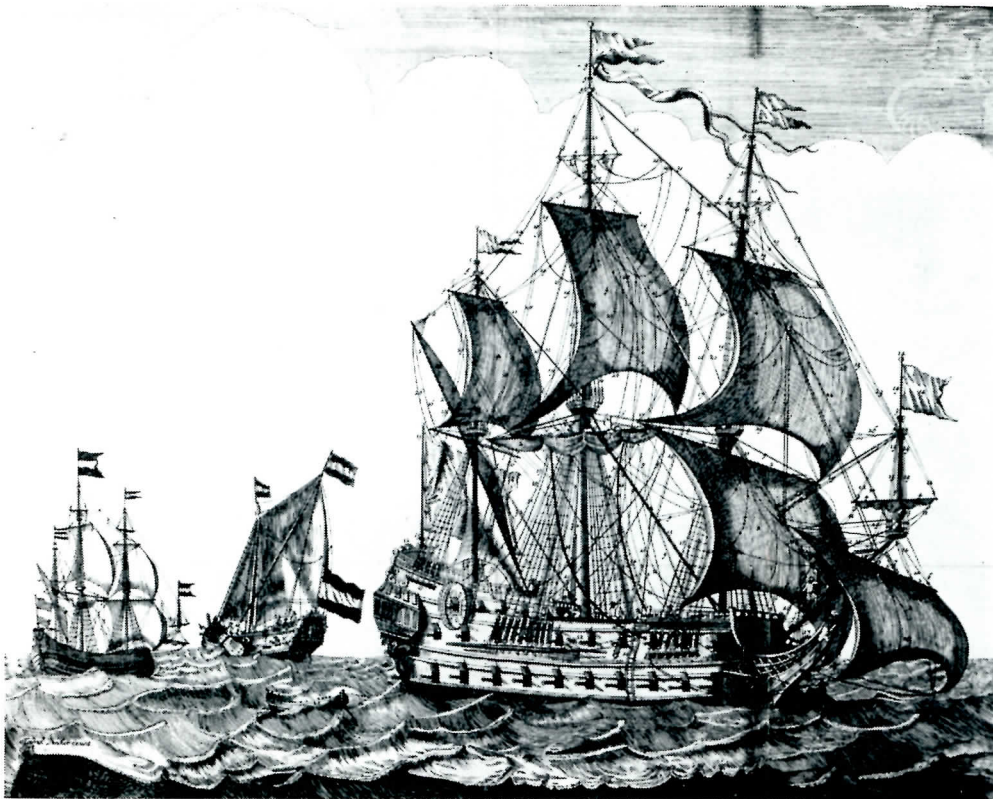
In de Staten-Generaal der Nederlanden besefte men het belang van samenwerking en zo werd in 1602 de „Verenigde“ Oost-Indische Compagnie opgericht. De Raad van deze „Verenigde“ had 17 bewindhebbers: behalve de landsvertegenwoordiger, 8 uit Amsterdam, 4 uit Zeeland en 2 van de steden aan de Maas. Rotterdam moest dus deze 2 leden delen met steden als Delft en Dordrecht. Van al de zaken de „Verenigde“ betreffende, werd nauwkeurig boek gehouden en zo is het thans nog mogelijk na te gaan waarmee hun schepen werden geproviandeerd, alsmede welke voorschriften er golden voor opvarenden en ook voor de heren bewindhebbers.

Wat de proviand betreft, ook in die tijd werd nauwkeurig geadministreerd wanneer de bevoor-

rading had plaatsgevonden en hoe het verbruik was, getuige de resolutie van 10 april 1656: *Van de eedt en drinkwaren op de schepen salden in 't consumptieboek koopman gebonden werden* en die van 13 augustus 1732: *Op de lysten van de provisiën en behoeften voortaan te drucken in wat maanden de schepen geëquipeert en gevirtualieert syn.*

En dat moest dan ook wel want het waren toch niet geringe hoeveelheden. Immers, om ons even tot de drankwaren te beperken, behalve 100 tonnen bier gingen nog respectabele hoeveelheden wijn mee, zoals 512 mingelen (mingel = ± 1 liter) Franse wijn; in andere geschriften lezen wij dat soms voor 100 man, per jaar, behalve het bier, nog wel zo'n 1800 liter Spaanse wijn, 600 liter Franse wijn en 900 liter brandewijn tot de normale bevoorrading behoorden. Maar vergeet u vooral niet dat na vertrek uit West-Europa geen enkele haven meer werd aangelopen voordat de Kaap was bereikt. Immers, *schepen nitgaande sullen niet als bij hooge noot Engeland aandoen op verbeurte van 3/m (= 3 maanden) gage in dato 26 April 1650!* En dat was heus niet alleen omdat wij juist in die eeuw nogal eens gebrouilleerd waren met Engeland. De bedoeling was Indië te bereiken en op de vaart daarheen werd wel de Kaap aangelopen, doch zelden een andere haven. Trouwens, wat de drank betreft, al konden onze voorvaders dan aardig drinken, deze diende ook om ziekten te weren en te onderdrukken; uiteindelijk was het water ook niet zo best. Dit zal dan ook wel de reden zijn geweest dat ieder lid van de bemanning nog een vaatje brandewijn op eigen kosten mocht meenemen.

Toch werden soms ziekten juist door voedsel veroorzaakt. Er waren wel voorschriften omtrent het gebruik van kaas: ieder lid van de bemanning had voor een heel jaar 4 kazen (van 7 à 8 pond per stuk) die *een yder gebouden sal syn wel te suyveren, volgens den articalbrief (= dienstreglement), en ten oirboir (voor zijn welzijn) te nuttigen.*



Afbeelding „Volmaakt schip” gebruikt in zowel „De Volmaakte Boots-man” als in „De Nieuwe Hollandsche Scheepsbouw” (1695) voor het benamen van zeilen en tuigage (Maritiem Museum Prins Hendrik).

Zeep werd niet verstrekt, behalve voor de bewoners van de kajuit, d.w.z. de schipper en zijn opperhoofden (b.v. 1e stuurman en 1e chirurgijn), die een portie Spaanse zeep toegewezen kregen. Overigens, *wie in de kajuit sal eeten en slapen* werd geregeld bij resolutie van 5 mei 1661.

In die tijd was er een ernstig tekort aan zeevarenden. Dit was ook geen wonder als we lezen dat bij een expeditie die vanuit Rotterdam vertrok (\pm 1600), op de 5 deelnemende schepen, nl. „de Hoop” (250 last = \pm 500 ton), „de Liefde” (150 last), „het Geloof” (160 last), „de Trouw” (110 last) en „de Blijde Boodschap” (75 last), niet minder dan 491 koppen waren geplaatst, waarvan er slechts 50 terugkwamen met „het Geloof”. De andere schepen waren onderweg vergaan, terwijl vele andere bemanningsleden door strijd of ontbering het leven hadden verloren. Ook waren er nogal eens deserteurs; en dat was de bedoeling van de heren bewindhebbers niet, reden waarom voor dergelijke lieden, die dus op deze wijze hun „arbeidsovereenkomst” hadden verbroken en daarmee de toorn van de „Verenigde” op zich geladen, op 18 maart 1619 werd gedecreteerd: *Nederlanders indien gevonden werdende op schepen van vreemde natiën, daartegens te procederen, conform de placaten*. Desalniettemin noopte de schaarste de Oost-Indische Compagnie tot een extra premie, hetgeen moge blijken uit de volgende resolutie: *Matrosen die van f 9 tot f 12 smaants winnen, vermits de schaarsbyt ook nogh 8 stuyvers daags aan kost en looppeld te geven, so ook aan de officieren die niet anders te krygen souden mogen weesen*.

Wie waren die heren bewindhebbers eigenlijk? Uiterst belangrijke personages; zij vertegenwoordigden hun kamers, elke kamer weer trad op namens de betreffende stad. Deze heren bewind-

hebbers zoals zij in de resoluties dikwijls worden genoemd, genoten vele voorrechten. Dat overigens een dienstautoot voor directieleden niets nieuw onder de zon is, blijkt wel uit de resolutie van 28 augustus 1606, kort na de oprichting van de V.O.I.C. in 1602, luidende: *bij de kamer Zeeland een jacht te maken tot het been en wederen van de heeren bewindthebbers*.

Van specerijen — kostbaar en zeldzaam in die tijd, het moest immers helemaal van de andere zijde van de aardkloot komen zoals de wereldbol toentertijd werd genoemd — wordt bij resolutie van 25 augustus 1671 *aan den bewindthebbers van de Compagnie jaarlijks een kleyne portie ter beschikking gesteld*, o.a. 4 lb peper, 3 lb noten, 2 lb foelie, 2 lb nagelen, 1 lb kaneel. Toch waren er heren die ondanks al de voorrechten die zij genoten, het onderste uit de kan trachtten te halen, meestal in de vorm van declaraties. Vandaar dan ook de resolutie van 5 april 1697: *bewindthebbers — haar dagsgelden — in Den Hage woonende en ten dienste van de Compagnie vacerende, mogen daarvoor niet declareeren. Soo ook niet die op de dagsvaart syn, ten name by in 't buys van de Compagnie logeeren, en de commissie van 't landt of de stadt maar als een accessoir waarnemen*.

Officieren op thuiskomende schepen moesten eerst verslag uitbrengen bij de heren voordat zij toestemming kregen huiswaarts te keren — resolutie van 5 december 1642: *thuyskomende officieren, geene af te betalen als na het schyden van de vergadering*. Zij moesten *pertinente journalen* houden en *door goede discipline alle moedwil weeren*. Ondanks de stroom resoluties die wij in de oude registers aantreffen, blijkt uit vele aantekeningen dat er talrijke *malversatiën* waren. Dit was vanzelfsprekend weinig naar de zin van de heren

kooplieden in den lande die een aandeel in de Compagnie hadden en de Heeren 17 stonden dan ook behoorlijk onder druk om hieraan paal en perk te stellen. Er zijn zelfs nog verzoekschriften aan de Staten-Generaal om begeleiding door oorlogsschepen van de O.I.-vaarders wanneer deze in de thuiswateren terugkeerden. Desondanks slaagden vele opperlieden, ja ook kapiteins, erin voor eigen rekening nog een handeltje te drijven. Niet met scheepsgoederen, alles was nauwkeurig geadministreerd, zelfs *'t menbelen saldén by den schipper werden verantwoordt* (11.10.1656), doch met specerijen e.d. Maar werden ze gesnapt, dan was men streng. Dit ondervond b.v. een zekere schipper (kapitein) Anthonij Cheff, die op 20 oktober 1699 wegens *'t overboort setten van particuliere goederen inhabil werd verklaart, goederen aangebonden, en syn gagie verbeurt*. Hoeveel verzoekschriften hij daarna ook indiende — hoe goed zijn *comportement* ook was geweest — er hielp geen lieve moedertje meer aan. Uiteindelijk, zo redeneerden de heren, was er de resolutie van 6 maart 1630: *so hooge als lage te doen zweeren dat geen particulieren handel sullen dryven op verbeurte van alle bare goederen, en gagie en straff over myneedighby*.

Al vinden wij in de documenten geen ranglijst voor officieren zoals thans bij ons gebruikelijk, er waren wel de nodige richtlijnen. Zo luiden bijvoorbeeld de resoluties van:

11.3.1718: *Geen opperstuurlieden aan te nemen off moeten met volle gagie als onderstuurman gedient hebben*.

10.8.1728: *Geen onderstuurman tot opperstuurman aan te stellen so lang er onder opperstuurluyde haar dienst presenteeren en de geen opperstuurman tot schipper aan te stellen so lang er een schipper syn dienst presenteert die met reeden niet kan werden voorbijgegaan*.

De jongeren hoefden echter niet te vrezen dat promotie daardoor vertraagd werd; er verloren zoveel opvarenden het leven door ziekte, ontbering en vechtpartijen, dat alleen de sterksten overbleven, die dan wel hun kans kregen; bovendien, geleidelijk waren meer officieren nodig daar ook de schepen wat groter werden, hetgeen moge blijken uit de resolutie van 24 augustus 1732: *Op de nytgaande schepen twee onderstuurluyden en twee derde waaken te plaatsen, tot er tijd dat er contrarie desselfs sal werden gedisponeert*.

W. N. Wouters
(slot volgt)



Niet alleen vanwege de naamgeving van het s.s. „Melania” was het op 30 oktober jl. feest in Amsterdam-Noord, maar ook en vooral in verband met de opening van de lang-verbeide IJ-tunnel door H.M. de Koningin.

Na de opening bracht de Koningin een bezoek aan de manifestatie „Dit is Noord”, waarbij zij onder meer de tentoonstelling bezichtigde die door de in Amsterdam-Noord gevestigde bedrijven was ingericht.

Op de foto: de Koningin bekijkt met grote belangstelling het model van de „Melania”, bijdrage van de N.D.S.M. op bovengenoemde tentoonstelling. Geheel rechts: de heer M. J. Keyzer, Staatssecretaris van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, wiens echtgenote de naamgeving van de „Melania” verrichtte.

Foto: Anefo, Amsterdam

30 Oktober 1968 was wederom een gedenkwaardige dag in de bouwperiode van het s.s. „Melania”: na de kiellegging, de tewaterlating van respectievelijk het achter- en voorschip en het aaneenlassen der beide helften, nu — om 17.00 uur — de officiële naamgeving door mevrouw J. M. Keyzer-Loeb, echtgenote van de heer M. J. Keyzer, Staatssecretaris van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Van drie uur 's middags af werden de genodigden in de gelegenheid gesteld om het, inmiddels om zijn twee-delige bouw zo bekende, schip te bezichtigen, waarvan dan ook ruimschoots gebruik werd gemaakt.

Onder de genodigden bevonden zich drs. J. A. Bakker, Minister van Verkeer en Waterstaat; dr. H. J. Witteveen, Minister van Financiën; dr. I. Samkalden, Burgemeester van Amsterdam; drs. H. J. H. Janssen, Directeur-Generaal van de Scheepvaart; ir. J. van de Kerck, Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat en

van Groepszijde: ir. L. E. J. Brouwer, een der Directeuren van de Koninklijke/Shell Groep; de heer B. E. Blakely, Directeur van Shell Tankers (U.K.) Ltd., onder wier beheer de „Melania” straks zal varen; de heer D. Rodenburg, Directeur van Shell Tankers N.V. en mr. J. R. H. van Schaik, President-Directeur van Shell Nederland N.V.

Nadat de heer P. Goedkoop Dzn., Directeur van de Nederlandse Dok- en Scheepsbouw Maatschappij v.o.f. een welkomstwoord had uitgesproken, nodigde hij mevrouw Keyzer uit de naamgeving te willen verrichten.

Toen de helder over het schip klinkende doopformule en de beide volksliederen — het Britse en het Nederlandse — verklonken waren, gaf de heer Goedkoop het woord aan ir. L. E. J. Brouwer, wiens toespraak wij hieronder in extenso laten volgen.

Mevrouw Keyzer, Excellentie, Mijnheer de Burgemeester, Dames en Heren.

De naamgeving van een groot schip als de „Melania” herinnert mij aan het plaatje in mijn geschiedenisboek, waar de bisschop Bonifacius, geloof ik, de Fries Radboud probeert te dopen. De bisschop in zwerige elegance, Radboud ietwat onthutst, behaard, half in het water, maar vooral levensgroot.

Mevrouw Keyzer, uw bereidwillige hulp en het welgemoed vertrouwen, waarmee u voor ons vandaag dit schip gedoopt hebt, maken dat wij de onwennigheid van zijn afmeting over het hoofd zien, en dat wij ons voelden als bij de doop van een normaal en overzichtelijk schip. Het maakt bovendien dat wij met hetzelfde vertrouwen als het uwe aanvaardden dat het door het Noordzeekanaal en de sluizen in IJmuiden naar buiten zal kunnen.

U bent, geloof ik, de eerste doopster die haar schip uit twee helften, afzonderlijk te water gelaten, heeft zien ontstaan. Met ons hebt u de ingenieuze samenvoeging van deze twee tot een geheel gevolgd. Met ons bent u onder de indruk gekomen van dit jongste en spectaculaire ingenieursstuk wat door de werf en het personeel van de NDSM is geleverd in een lange serie van prestaties die wij als schepen in de Shell-vloot van deze werf hebben varen. De „Melania” is voor ons in Shell het tiende schip van 200.000 ton, maar het eerste van die afmetingen wat in Nederland is gebouwd. Er volgen er van deze werf nog twee: één in 1969, en één in 1970. Alle drie zullen onder Engelse vlag varen; sinds 30 jaar is dit voor ons voor het eerst dat in Nederland voor onze Engelse rederij bestemde schepen worden gebouwd.

Ik zou, mevrouw Keyzer, in dit verband graag enige woorden tot uw echtgenoot willen spreken. Excellentie, als voorzitter van de Commissie Nederlandse Scheepsbouw 1965 hebt u een rapport geproduceerd wat direct en indirect tot het resultaat van vandaag niet alleen, maar tot veel van de vernieuwende impulsen in de Nederlandse scheepsbouw heeft bijgedragen. Het is mij voorwaar een genoegen u als medeverantwoordelijke voor dit en andere resultaten hier te mogen begroeten. Mogen alle door uw werk en studie geïnspireerde herstructureringen en fusies even foutloos en ongestoord verlopen als de hier door de heer Goedkoop en zijn mensen tot stand gebrachte vereniging van twee helften.

Het komt wel eens voor, dat Nederlandse ondernemers of binnenskamers of soms wel in het publiek knorrig en ontevreden over het

BOUWNUMMER 535

WERD S.S.

door hun regering geschapen werkklimaat spreken. Ik zou vandaag eens het omgekeerde willen doen, en tot u als haar vertegenwoordiger eens een waarderend woord willen zeggen over de wakkere en doelbewuste aandacht die door deze regering aan de economische sector van ons Nederlandse bestel wordt besteed. Men kan zeker zijn, dat hier vandaag en morgen elders de resultaten van dit evenwichtige beleid het algemeen welzijn ten goede zullen komen.

Na de geslaagde naamgeving: de doopmoeder van de „Melania”, mevrouw J. M. Keyzer-Loeb, in gesprek met de Directeur van de N.D.S.M., de heer P. Goedkoop Dzn.



Dit meer in het algemeen. Maar in de recente nieuwe wetgeving op de scheepvaart vindt men daarvan mede een blijk.

Door deze verandering is het mogelijk technische verbeteringen ten volle toe te passen en daarmee een betere rentabiliteit in de scheepvaart te bereiken.

De genodigden konden zich desgewenst per „container” van ka naar schip laten transporteren.

Foto's: A. J. L. Weijde, Amsterdam

„MELANIA”

Als wij straks in 1970 het derde schip van deze werf zullen ontvangen, zullen wij eigenaar zijn van een totaal van 22 schepen van dit formaat. Het doet ons goed te weten dat in zo belangrijke mate tot deze nieuwe vloot is bijgedragen door de ons van ouds bevriende werf der Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij en door haar beproefde leider, de heer Goedkoop Dzn.

Vroeger, in 1914, bezaten wij ook een „Melania”, in Engeland gebouwd en 8.000 in plaats van 210.000 ton groot, maar toch een monster-schip voor die tijd. Zij bleef tot 1940 voor Shell varen, ten laatste onder de naam „Sarita”. Moge ook uw schip, mevrouw Keyzer, een dergelijk lang en nuttig leven beschoren zijn. Ik dank u nogmaals.



LOONOPGAVEN 1968 VLOOTPERSONEEL

De voor de aangifte inkomstenbelasting 1968 benodigde jaaropgave van het loon uit dienstbetrekking bij onze Maatschappij zal door ons wederom in beginsel aan het huisadres worden gezonden.

Het verdient derhalve aanbeveling uw huisgenoten reeds thans hiervan in kennis te stellen en dezen tevens in te lichten hoe dient te worden gehandeld met het te zijner tijd van de belastingdienst te ontvangen aangiftebiljet I.B. 1968.

Hierbij wordt opgemerkt dat het geen zin heeft de Maatschappij om toezending van de loonopgave te verzoeken. De opgaven worden zodra zij gereed zijn door ons verzonden, waarbij wij er uiteraard rekening mee zullen houden dat belanghebbenden de gegevens vóór de datum waarop het aangiftebiljet moet worden ingeleverd in hun bezit hebben.

Zij die bezwaren hebben tegen verzending naar het huisadres en de opgave aan boord wensen te ontvangen, dienen ons hiervan onverwijld mededeling te doen. Uiteraard moeten ook in dit geval de huisgenoten worden ingelicht omtrent de bestemming van het aangiftebiljet.

Tenslotte wordt er nog de aandacht op gevestigd dat de Maatschappij zich niet met de invulling van het aangiftebiljet kan belasten.

NIEUWE ONDERNEMINGSRAAD SHELL TANKERS N.V.-WALORGANISATIE



Op 30 oktober jl., één dag na de verkiezing, is de nieuwe Ondernemingsraad van Shell Tankers N.V. door de Voorzitter, de heer D. Rodenburg, geïnstalleerd, in aanwezigheid van de aftredende leden.

De nieuwe raad kwam voor het eerst voltallig bijeen op 15 november d.o.v., waarbij door de heer Rodenburg een exposé werd gegeven van de gang van zaken bij de Groep en in het bijzonder bij Shell Tankers N.V. Van de gelegenheid tot vragen stellen werd dankbaar gebruik gemaakt.

Op de foto: aan het hoofd van de tafel de Voorzitter, de heer Rodenburg; verder v.l.n.r.: de O.R.-leden hr. J. B. M. Ouwens; mej. E. van Willigen; hr. W. N. Wouters; mej. F. J. Bijl; hr. J. H. Sierveld; hr. P. Vliegthart en — aan de andere zijde van de Voorzitter — de heren M. J. Spetter; L. F. van den Belt - adjunct-Directeur; J. W. Paans - Chef DFP/6 en M. de Jong - DFF.

„Operatie Wentelwiek” (2)

Ook ons m.s. „Neverita” maakte bij Kaapstad voor het eerst kennis met de helikopterservice waarover wij in het vorige nummer van dit blad schreven.

Het alleszins geslaagde experiment, dat op 12 oktober jl. plaatsvond en bij zonsopkomst begon, verliep zeer vlot: in de tijd van tien minuten

werden in twee hijsen o.m. post en Walport-films aan boord gevierd. Matroos J. M. A. Ploos, de scheepsfotograaf van de „Neverita”, maakte met zijn „instant-camera” een fotografisch verslag van het spectaculaire gebeuren, waaraan wij de hieronder afgedrukte foto's ontleenden.

Onder: Het aanvliegen.

Midden: De hijs tussen wentelwiek en dek.

Geheel rechts: Na het geslaagde experiment keert de „Charlie Mike” naar zijn basis terug.



VERTEGENWOORDIGERS

WERKNEMERSORGANISATIES

BEZOEKEN

DE BEDRIJFSSCHOOL

VAN SHELL PERNIS

In onze besprekingen met de vertegenwoordigers van de Werknemersorganisaties in de Zeevaart wordt regelmatig over de komende integratie van de scheepsgezellenfuncties van de algemene werkploeg aan boord van onze schepen gesproken, waarbij dan ook de theoretische en praktische opleiding van onze scheepsgezellen ter sprake komt.

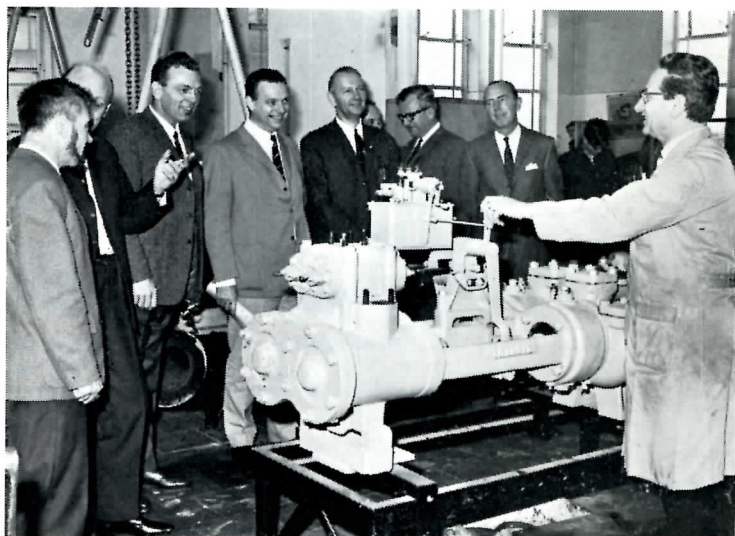
Het kwam ons derhalve aanbevelenswaardig voor vertegenwoordigers van deze organisaties in de gelegenheid te stellen zich persoonlijk op de hoogte te stellen van de cursussen welke door ons in samenwerking met de Bedrijfsschool van Shell Nederland Raffinaderij N.V. te Pernis worden gegeven.

Op 16 oktober jl. bezochten dan ook de heren W. C. van Zuijlen, D. Opmeer, J. H. Berghout, B.A. de Jonge, K. W. de Wit en C. J. Roodenburg in gezelschap van de heren L. F. van den Belt, adjunct-Directeur van Shell Tankers N.V., J. W. Paans, chef sectie Arbeidsvoorwaarden en E. van 't Slot, chef sectie Scheepsgezellen, de Bedrijfsschool. Dank zij de uitstekend verzorgde rondleiding en de zeer deskundige voorlichting kregen de bezoekers een goed overzicht van de cursussen welke op dat moment ten behoeve van onze scheepsgezellen werden gegeven, te weten: de 11e „Adaptatie-cursus” (10 deelnemers, duur 7 dagen) en de 3e cursus „Technisch Onderhoud” (5 deelnemers, duur 6 weken). Tevens werd van deze gelegenheid gebruik gemaakt om het praktijklokaal te bezoeken waar de cursus „Meet- en Regeltechniek” voor onze officieren wordt gegeven.



Boven: Bootsman A. B. van Essen aan het werk aan de draaibank. Verder v.l.n.r.: de heren E. de Jong, stoker/olieman; W. C. van Zuijlen; D. Opmeer; C. J. Roodenburg; C. Lieuwen, docent en L. F. van den Belt.

Onder: Bezichtiging van de werkplaats. V.l.n.r.: de heren K. W. de Wit; J. Schop, Shell Nederland Raffinaderij N.V.; J. H. Aartsen, Bedrijfsschool; J. H. Berghout; E. van 't Slot; 2e werktuigkundige F. W. Gakes; B. A. de Jonge; J. W. Paans en Th. J. van der Heem, docent.



AANKOOP VAN HUIZEN EN B.T.W.

De belasting over de toegevoegde waarde (B.T.W.), die op 1 januari a.s. wordt ingevoerd, werpt haar schaduwen reeds vooruit.

De ondernemers zijn druk bezig de ook voor hen grote wijzigingen in de heffing voor te bereiden; de fiscus gaat rond om ieder die weer met omzetbelasting te maken krijgt, zij het dan in de vorm van een B.T.W., te informeren. Ook de particulier, die uiteindelijk deze belasting zal moeten betalen, gaat geïnteresseerd worden. Speciaal één categorie particulieren wil nu reeds bijzondere aandacht aan die B.T.W. schenken, namelijk zij die bezig zijn een huis te kopen of dat reeds gedaan hebben, maar het huis pas in het volgende jaar opgeleverd krijgen.

Voor degenen die in een dergelijke situatie verkeren, is bij de afdeling DFP een circulaire verkrijgbaar waarin de wijzigingen zijn beschreven die door de B.T.W. gaan optreden.

Officieren van en bezoekers aan onze schepen, dokkend bij Verolme Dok- en Scheepsbouw Maatschappij N.V. in de Botlek,

maken wij erop attent dat door genoemde maatschappij een bootdienst wordt onderhouden tussen de Oosthavenkade in Vlaardingen en de Botlek.

Vanaf maandag tot en met vrijdag wordt er volgens een uurdienst gevaren:

vertrek Oosthavenkade:

vanaf 08.30 t/m 17.30 uur op de halve uren,

vanaf 19.00 t/m 23.00 uur op de hele uren,

vertrek Botlek:

vanaf 09.00 t/m 18.00 uur op de hele uren,

vanaf 19.30 t/m 23.30 uur op de halve uren.

De ligplaats aan de Oosthavenkade is te bereiken door vanuit het station Vlaardingen de brug over de Oude Haven over te steken en daarna rechtsaf de Oosthavenkade af te lopen tot aan de Maas.



Boven: Stuurmansleerling De Haan ontvangt zijn welverdiende prijs. V.l.n.r.: stm.ll. R. G. de Haan; de heer W. B. Kruysmulder, Secretaris C.N.O.O.K.S.; kapitein J. C. M. Jansen, Voorzitter C.N.O.O.K.S.; de heer L. F. van den Belt, adjunct-Directeur van Shell Tankers N.V.; de heer J. R. Cupido, Chef DFP/3.

Daaronder: Vijfde werktuigkundige R. M. van Ham toont zijn zojuist verworven prijs aan (v.l.n.r.): mevrouw J. P. Hanssen-Brouwers; hoofdwerktuigkundige J. H. M. Hanssen; mevrouw H. M. Langezaal-van Oosterwijk en tweede werktuigkundige J. W. Langezaal (gedeeltelijk zichtbaar).

UITREIKING VAN DE C.N.O.O.K.S.-PRIJZEN

AAN DE BESTE LEERLINGEN VAN HET JAAR 1967-1968

Voor het derde achtereenvolgende jaar werd de C.N.O.O.K.S.-prijs uitgereikt aan de stuurmansleerling en de leerling-werktuigkundige die de beste resultaten hadden bereikt gedurende hun tewerkstelling als leerling aan boord van onze schepen.

Voor het bovenvermelde jaar waren dat respectievelijk de heren R. G. de Haan en R. M. van Ham.

Tijdens een korte bijeenkomst die op 25 oktober jl. 's morgens in het Shell-Gebouw plaatsvond en waarbij naast de heer L. F. van den Belt, adjunct-Directeur van Shell Tankers N.V., ook de heer J. R. Cupido, chef van sectie DFP/3, tegenwoordig was, ontving stuurmansleerling R. G. de Haan zijn prijs — een vulpenset — uit handen van de Voorzitter van de C.N.O.O.K.S., de heer J. C. M. Jansen.

Laatstgenoemde zette in het kort de idee van het uitloven van deze jaarlijkse prijs uiteen, namelijk het leggen van een band tussen diegenen die hun werkzaamheden bij de Maatschappij hebben beëindigd en hen die aan het begin van hun carrière staan en hopelijk dezelfde complete weg zullen afleggen die de gepensioneerden achter de rug hebben. Hij eindigde dan ook met de woorden: „Wij hopen u te zijner tijd ook als lid van de C.N.O.O.K.S. te mogen verwelkomen!”

De prijswinnaar van de machinekamerdienst, de heer R. M. van Ham, kwam juist op die dag met het m.s. „Acteon” in Rotterdam binnen, op welk schip hij als vijfde werktuigkundige had dienstgedaan.

Na kort beraad werd besloten diezelfde middag aan boord van de „Acteon” de prijs aan de winnaar uit te reiken.

Na de lunch werd dan ook, in gezelschap van de heer De Haan, de tocht naar Pernis aanvaard.

Kapitein A. G. van Gent, de gezagvoerder van het m.s. „Acteon”, was telefonisch van de komst van deze C.N.O.O.K.S.-delegatie op de hoogte gesteld en had alles voor een gezellig samenzijn in de hut van de hoofdwerktuigkundige, de heer J. H. M. Hanssen, in orde laten brengen. Evenals zijn collega De Haan, was de heer Van Ham blij verrast met het cadeau en beiden spraken hun waardering uit over het initiatief van de Club om op deze wijze de band tussen varend en gepensioneerd personeel te verstevigen.

Rest nog een woord van dank voor de buitengewoon hartelijke en gastvrije ontvangst die het Dagelijks Bestuur van de C.N.O.O.K.S. aan boord is bereid.

W. B. KRUYSMULDER, Secretaris

COLLECTIEVE ONGEVALLenVERZEKERING VLOOTPERSONEEL

Onlangs zijn met Assuradeuren de jaarlijkse besprekingen gevoerd over de verlenging van de collectieve ongevallenverzekering.

Aanvankelijk waren Assuradeuren slechts tot verlenging van de verzekering bereid indien de thans geldende premies zeer aanzienlijk zouden worden verhoogd. Zij baseerden zich hierbij op de schade-ervaring over de ruim 21 maanden van het bestaan van de verzekering.

De Maatschappij is er tenslotte in geslaagd de verhoging tot 10% van de huidige premies te beperken.

Als gevolg hiervan zijn voor het jaar 1969 de premies als volgt vastgelegd:

voor de werknemers: 0,55 ‰ van het verzekerde bedrag

voor de medeverzekerde echtgenote:

tot 65 jaar: 0,66 ‰ van f 25.000,— = f 16,50

van 65 tot 70 jaar: 0,792 ‰ van f 25.000,— = f 19,80

Zoals hiervoor reeds vermeld gelden bovengenoemde tarieven voor het

jaar 1969. Assuradeuren hebben het recht de premie jaarlijks te herzien. Uiteraard zal de Maatschappij daarbij de belangen van de verzekerden naar beste vermogen behartigen.

De „premiebedragen 1969” zullen voor onze vlootofficiëren, alsmede voor de scheepsgezellen die een arbeidsovereenkomst voor onbepaalde tijd met onze Maatschappij hebben aangegaan en die zich voor bedoelde verzekering hebben aangemeld, in de gageberekening over december 1968 worden ingehouden. Aangezien de gageberekeningen normaliter eerst tijdens verlof aan het vlootpersoneel worden gezonden, zal deze categorie verzekerden in de loop van december 1968 door middel van een schrijven aan het huisadres bevestiging ontvangen dat de verschuldigde premie is verrekend. Deelnemers wordt in hun eigen belang aangeraden na te gaan of de premie inderdaad is ingehouden. Indien geen bevestiging van de premie-inhouding is ontvangen, dient de Afdeling DFP hiervan zo spoedig mogelijk in kennis te worden gesteld.

**Nederlands economische „top”
luisterde naar Sir Sidney Caine**

„CHOICE AND CONTROL IN MODERN SOCIETY”

Ruim driehonderd gasten — waarvan een zestigtal per chartervliegtuig uit Engeland was overgekomen — luisterden woensdagavond 13 november in het Nederlands Congresgebouw te Den Haag naar de tweede lezing die in het kader van de Koninklijke/Shell Groep-voordrachten werd gehouden door de bekende Britse econoom Sir Sidney Caine.

Voor deze eerste grote manifestatie waren o.a. de ministers Luns, Bakker en De Block, enkele Kamerleden (sommigen moesten, evenals minister Witteveen, in verband met een debat in de Tweede Kamer verstek laten gaan), leden van de Europese Commissie uit Brussel, naar het zojuist gereed gekomen gedeelte van het Congresgebouw gekomen. Tot de verdere gasten behoorden talrijke vertegenwoordigers van de overheid, buitenlandse ambassadeurs, vertegenwoordigers van het hoger onderwijs, in het bijzonder van de economische hogescholen en faculteiten, de directies van de Groepsbedrijven in Nederland, functionarissen van de Centrale Kantoren en afgevaardigden van de ondernemingsraden van de Nederlandse Groepsbedrijven.

De gasten werden verwelkomd door de heren Brouwer en Barran, Directeuren van de Koninklijke/Shell Groep. Eerstgenoemde leidde vervolgens de spreker in en de tweede dankte hem aan het slot van de rede namens de Koninklijke/Shell Groep en het auditorium. Een bijzonder geanimeerde ontvangst besloot deze manifestatie, die het vorig jaar werd ingesteld ter markering van het feit dat zestig jaar geleden Koninklijke en Shell besloten tezamen hun weg te vervolgen. Dank zij een voortreffelijk samenspel tussen de diensten van het Nederlands Congresgebouw en die van Bataafse en Shell Nederland, hebben binnen- en buitenlandse gasten een uitstekende indruk

De heer Rodenburg, die eveneens de lezing van Sir Sidney Caine bijwoonde, bij het betreden van de zaal. Links op de foto: Mr. J. P. Berkin, C.B.E., „Director of the „Shell” Transport and Trading Company, Ltd.”



gekregen van de mogelijkheden die dit nieuwste Nederlandse Congrescentrum biedt. Oud-burgemeester Kolfshoten van Den Haag, die president-commissaris is van de N.V. Nederlands Congresgebouw, keek dan ook tevreden toe hoe zijn medegasten hun bewondering voor dit fraaie complex niet onder de (smaakvolle en comfortabele) stoelen of banken staken.

Wie gaat de grote economische beslissingen nemen?

In zijn voordracht besprak Sir Sidney de voornaamste factoren die naar alle waarschijnlijkheid zullen bepalen door wie in de volgende decennia de grote economische beslissingen zullen worden genomen.

Het ging hem hierbij voornamelijk om de beslissingen die in het geïndustrialiseerde westen worden genomen over de verdeling van de produktie en over de samenstelling van het totale pakket goederen en diensten.

Worden deze beslissingen genomen door de bestuurders van de grote industriële concerns, de planologen van de regeringen of de gewone

mannen en vrouwen, die als kopers hun eigen voorkeur hebben?

In zijn betoog legde Sir Sidney de nadruk op drie soorten technische veranderingen die van invloed zijn op de beslissingen t.a.v. "choice and control", namelijk het streven naar industriële concentratie, de vergroting van het produkten-assortiment benevens de keuzemogelijkheden voor de consument, en de vergroting van de technische capaciteit van de maatschappij om informatie te verzamelen en te analyseren.

Sir Sidney sprak als zijn mening uit, dat er een zeer reële mogelijkheid is voor vruchtbare samenwerking bij de ontwikkeling van grote bedrijfseenheden, die in de intensiteit van hun dagelijkse werkzaamheden de invloed ondergaan van de stabiliseringspolitiek van de overheid, in hun groei worden beteugeld door positieve maatregelen om de concurrentie te handhaven en die in de details van hun produktiepatroon beheerst worden door een steeds doeltreffender reactie op de vrije keus voor de consument.

ONZE VLOOTJUBILARISSEN



R. A. RISSEEUW
2e wtk.
1958 - 20.12 - 1968



B. WOLVEN
wachthulp
op 5.11.1968



H. H. VAN OOSTRUM
bootsman
1958 - 14.11 - 1968



P. E. L. VAN DEN HEUVEL
scheepskok
op 15.11.1968



H. W. SOMERS
matroos
1958 - 19.11 - 1968

IN MEMORIAM

Op 24 oktober jl. ontvingen wij bericht dat vierde werktuigkundige J. H. G. Nuy op de „Camitia”, welk schip zich in volle zee bevond, zeer ernstig ziek was geworden. Hulp door een medisch team, dat dankzij de U.S. Coast Guard aan boord kon worden geplaatst, mocht niet baten en in de late avond van de vierentwintigste bereikte ons de droeve tijding van zijn overlijden.

Jan Nuy, die de leeftijd van 27 jaar bereikte, trad ruim vijf jaar geleden bij ons als vijfde werktuigkundige in dienst. Van meet af aan heeft hij getoond zijn vak te verstaan en hij werd door zijn superieuren dan ook als een waardevolle kracht beschouwd, temeer omdat hij het werk niet uit de weg ging en in hoge mate over praktische bekwaamheden beschikte. In de gemeenschap aan boord werd hij gewaardeerd als een goede en betrouwbare collega.



J. H. G. NUY

vierde werktuigkundige

Nadat het stoffelijk overschot vanuit Horta op de Azoren — welke haven de „Camitia” speciaal had aangelopen — naar Nederland was overgevlogen, vond de teraardebestelling op 13 november te Horn plaats. Onder de aanwezigen bevonden zich eerste stuurman P. R. Brunet de Rochebrune — die vergezeld was van zijn echtgenote —, derde werktuigkundige H. Brand, vijfde werktuigkundige E. P. Walop en J. L. de Bondt van de „Camitia” en de heer H. P. L. Beijerbergen van Henegouwen van ons kantoor.

Een aantal bloemstukken als laatste groet voor de overledene dekte de baar waaronder enige van onze Maatschappij, van de gezagvoerder, de officieren en de bemanningsleden van de „Camitia”. Onze gevoelens van medeleven gaan uit naar zijn zwaar getroffen ouders die hun zoon op zo jeugdige leeftijd hebben moeten afstaan. Wij kunnen slechts hopen dat zij de kracht mogen vinden om dit verlies in berusting te dragen.

VLOOTPERSONALIA

(in de periode van 16.10 t/m 15.11.1968)

GEBOREN:

- 5.10: Robert George, zoon van L. Deynen, hoofd voeding, en mevrouw V. M. Deynen-Woods;
- 16.10: Robert Cornelis, zoon van H. H. J. Dijkhuizen, 1e stm., en mevrouw G. Dijkhuizen-Klaasse-Bos;
- 30.10: Marianne Jeanne, dochter van A. J. de Ronde, 1e stm., en mevrouw R. de Ronde-Eenkhoorn;
Arianne Christine, dochter van J. H. C. Viertelhuizen, 4e wtk., en mevrouw A. J. C. Viertelhuizen-Wagenaar;
Wessel Alexander, zoon van J. H. Korsen, gezagv. en mevrouw W. J. Korsen-Dekker;
- 7.11: Nienke, dochter van C. Heeneman, hoofd voeding, en mevrouw W. Heeneman-van der Lecq.

GEHUWD:

- 16.10: J. Wagenvoort, 2e stm., met mej. G. W. J. de Hilster;
- 25.10: J. C. A. C. M. Smits, 4e stm., met mej. H. J. P. van de Wal;
L. W. Jorissen, 2e wtk., met mej. N. Meulenbroeks;
- 29.10: C. van der Werf, 5e wtk., met mej. G. Vlaskamp;
- 30.10: T. H. van Vlijmen, bootsman, met mej. L. de Roodt;
C. M. Koen, stoker/olieman, met mej. M. van der Sluis;

IN MEMORIAM

C. A. VAN RHEE

De heer Van Rhee, oud-tweede werktuigkundige van N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, verliet op 1 februari 1950 de Maatschappij met pensioen, na 26 dienstjaren. Hij overleed op 8 november jl. te Rotterdam en bereikte de leeftijd van 67 jaar.

- 12.11: H. C. van der Weijde, 3e wtk., met mej. E. de Kleijn;
T. P. Holst, 3e stm., met mej. M. L. Rietveld;
- 15.11: H. M. Westerveld, 3e wtk., met mej. T. Post.

AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

- gezagv.: H. A. Schelvis, F. Klaassen, L. H. de Vries, J. H. A. Budding, C. S. Duinker, J. de Graaf, D. Jongeneel, W. T. Spier;
- 1e stl.: M. Hus, J. Bosman, R. J. Wijrdeman, P. M. de Graaf, F. W. van Oerle, J. van der Zouwen, W. Bosma, J. de Jager, B. de Boer, A. P. J. Ham; P. R. Brunet de Rochebrune, A. J. Bloem;
- 2e stl.: G. Gerritse, C. L. Heijboer, J. H. F. Franken, J. Drog, J. Baard, C. J. Clarisse;
- 3e stl.: G. J. Scholtens, J. I. Boon, F. M. J. van de Laar, T. P. Holst, G. W. J. Jacobs, C. M. Honig, F. G. Franken, F. J. M. Donker, D. C. Tazelaar, B. H. Weersma, C. van Hardeveld, F. B. Schröder, J. Knip, W. van der Graaff, F. J. Kronenberg, S. P. van Geuns;
- 4e stl.: C. Maduro, G. Griik, C. P. C. van Goethem, H. W. A. Versluis;
- II.stm.: C. D. Kromhout;
- hfd.wtk.: H. Bax, F. van Dalen, J. D. Donken, W. A. van Rooyen, N. W. Groen, L. F. Veldhuis, C. L. Fehrman, J. Mostert;
- 2e wtk.: H. Steenhuis, C. G. Pusch, K. F. Neher, T. E. Timmermans, J. Visser, G. Rietdijk, J. Slot;
- 3e wtk.: H. T. Mellegers, H. M. Westerveld, E. Dallinga, J. C. Pisa, J. P. J. Reichwein, F. Bakker, J. C. Zwart, J. D. Slink, M. de Wit, H. Brand, G. J. van Eijk, J. Prinsze;
- 4e wtk.: L. Vlastra, A. Houwaard, R. G. M. Kauffeld, F. A. J. Boot, H. J. Lammertink, J. H. Dor, M. J. Parent, R. Smits;
- 5e wtk.: M. Veenstra, R. H. de Haan, K. Verf, J. C. N. Brakeboer, B. R. A. Jansen, C. J. M. de Jong, A. Verweij, J. M. J. Hamers, J. H. Westra, R. C. Starckenburg, A. J. Elmendorp, J. Hofkamp, E. P. Walop, J. L. de Bondt, K. M. van Harpen, A. J. Breeuwsma, J. B. Krijnen, P. Peereboom, M. van der Meulen, J. Klemann, J. W. Göetjes, R. Knispel, G. A. Sletering;
- II.wtk.: L. A. ten Harkel, J. Kruize, IJ. Vreugdenhil, D. Zwierenberg, W. J. H. M. Toussaint;
- bootsman: C. Poot;

hoofden voeding: L. Deynen, P. C. Bergmans, W. F. Knoester, J. H. van Elteren.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. Acila: 1e stm. J. de Jong, 2e stm. J. Wagenvoort, 4e stm. M. Buth, hfd.wtk. H. W. van Diepen, radio-officier A. D. Sinjorgo;

m.s. Acmaea: II.stm. J. A. M. Sneek, 5e wtk. H. H. van der Linde;

m.s. Acteon: 1e stm. B. R. Teuben, 4e stm. R. J. den Os, II.wtk. L. Puper, hoofd voeding H. A. Groenendijk, scheepskok T. N. Tegelaar;

s.s. Arca: wnd. gezagv. J. M. Hillen, wnd. 2e stm. A. Vaar, II.stm. M. A. F. Wanders, 3e wtk. J. Homminga, 4e wtk. W. Verhagen, II.wtk. B. K. Frans, radio-officier R. van den Berg;

s.s. Atys: 4e stm. M. Bal, hoofd voeding A. M. Heeringa;

m.s. Camitia: 1e stm. H. K. Paauw, 4e stm. K. P. Biesiot, wnd. 3e wtk. M. de Koning, 5e wtk. P. J. van den Ende, 5e wtk. R. M. Hendriks, radio-officier D. J. Hage;

s.s. Capisteria: 3e wtk. J. W. van Putten;

s.s. Capulonix: gezagv. J. van der Velden, 1e stm. H. van Slegtenhorst, 2e stm. A. T. van Es, 3e stm. P. Hartog, 4e stm. J. H. N. Pabbruwee, 3e wtk. C. C. van Essen, 4e wtk. J. Groeneweg, 5e wtk. H. de Rhoter, 5e wtk. A. P. J. Stoelinga, 5e wtk. D. A. Gunst, radio-officier J. B. A. Walop;

m.s. Cinulia: wnd. 2e stm. F. Kuyt, 4e stm. M. C. Kalkman, 5e wtk. R. L. Schultz;

m.s. Crania: gezagv. C. E. van 't Woudt, 1e stm. H. H. Hacken, 4e stm. F. Koster, 3e wtk. W. Wartena, 4e wtk. T. P. Kool, 5e wtk. R. Zwaal;

m.s. Dallia: wnd. 2e stm. L. Kazemier, 3e stm. W. R. J. Saeijs, hfd.wtk. J. M. Nobels, radio-officier A. van Helden;

m.s. Daphne: 5e wtk. H. J. Wolff, 5e wtk. G. de Graaf, radio-officier C. Wijnmaalen, 2e pompman/bankwerker H. J. Gelderman;

m.s. Diadema: 3e stm. J. W. IJkel, hfd.wtk. R. W. H. Buitenrust Hettema, bootsman H. H. van Oostrum;

m.s. Diloma: 2e wtk. H. J. Kievit;

m.s. Dione: bankwerker M. Temmerman;

m.s. Dosina: 3e wtk. W. K. van Bezooyen;

s.s. Kabylia: 3e wtk. M. F. Koens, 5e wtk. E. L. F. Nijhuis, radio-officier E. van Montfoort;

s.s. Kalydon: 4e wtk. S. P. van Galen, hoofd voeding W. F. H. van der Moezel;

s.s. Kara: wnd. 2e stm. J. W. G. Vonkeman, 3e wtk. C. W. H. van Holthuysen;

s.s. Katelysia: gezagv. P. Schaap, 5e wtk. C. F. Wiessner;

s.s. Kelletia: hfd.wtk. W. J. van der Hoek, 5e wtk. L. C. H. van der Werve, II.wtk. S. A. G. M. van Nijnatten, II.wtk. R. J. Bax;

s.s. Kenia: wnd. 1e stm. N. Venendaal, 4e stm. J. Korving, wnd. 4e wtk. J. P. van der Gaag, 5e wtk. A. G. Peters, II.wtk. D. C. de Jong;

s.s. Kermia: 1e stm. H. W. Vermaas, 3e stm. W. C. Moll, 4e stm. R. A. Sweetnam, 5e wtk. J. Douma, II.wtk. J. L. F. Vermeulen, II.wtk. P. C. IJdel;

s.s. Khasiella: wnd. 3e stm. R. Hagen, II.stm. F. Makkee, 5e wtk. C. Opelaar, 5e wtk. N. J. Gras, scheepskok H. Scheffer;

s.s. Kopionella: II.stm. M. M. Scheele, wnd. 4e wtk. A. A. J. Cornelissen, 5e wtk. W. Loendersloot;

IN DIENST GETREDEN VLOOTPERSONEEL



H. SCHEFFER
scheepskok
per 25.10



J. DOUMA
5e wtk.
per 4.11



P. C. IJDEL
II.wtk.
per 4.11



F. W. MOOIWEER
II.wtk.
per 11.11

30 JAAR IN DIENST



L. KERSTENS
DFM/2
1938 - 22.10 - 1968



M. VAN DIJK
DFM/23
1933 - 21.10 - 1968

BEVORDERD TOT ONDEROFFICIER



C. F. M. HARTMAN
bootsman
per 8.10

s.s. Koratia: 1e stm. J. Klein Roseboom, 2e stm. J. de Kok, 5e wtk. H. P. M. van Eijck, hoofd voeding J. Poot;

s.s. Korenia: II.stm. G. A. H. A. Molenaar, II.stm. G. Besier, 2e wtk. P. J. Engelsma, 5e wtk. H. W. Willemse, 5e wtk. R. Dijkstra, 5e wtk. J. J. F. Govers, radio-officier H. P. M. van Toren;

s.s. Korovina: II.stm. P. Hoeksema, hfd.wtk. J. F. van den Bogaard, II.wtk. A. B. G. Biesheuvel, II.wtk. S. van der Meulen, II.wtk. W. I. van der Burght, radio-officier C. H. van Herp;

s.s. Kosicia: 4e stm. L. G. P. de Groot, 5e wtk. J. H. Verhaaf;

s.s. Kossmatella: gezagv. A. de Visser, 4e stm. J. C. A. C. M. Smits, 3e wtk. W. F. A. van Mossevelde;

s.s. Kryptos: 1e stm. H. N. A. Snel, 2e wtk. J. Walraven, 5e wtk. R. F. Witteveen, radio-officier R. Montsma;

s.s. Kylix: wnd. 1e stm. G. M. Schipper, 4e stm. R. J. J. F. Zeegers, 2e wtk. N. C. van der Vecht, 5e wtk. A. A. Konijnendijk, radio-officier J. F. R. Korver;

s.s. Lovellia: II.stm. W. M. van Karsen, II.wtk. P. B. Rensen;

s.s. Macoma: gezagv. S. J. de Geus, 3e stm. E. J. J. Eelman, 4e stm. R. G. de Haan, hfd.wtk. J. P. Hasenack, 3e wtk. A. G. M. Witten;

m.s. Neverita: 1e stm. D. de Boer;

s.s. Onoba: wnd. 2e wtk. D. van der Hoek;

s.s. Patro: 5e wtk. J. Slagter;

s.s. Philidora: 3e stm. J. F. Casimiri, 4e wtk. J. H. Nijhuis;

s.s. Philine: 2e stm. M. P. J. Hage, 3e stm. G. van Riet, hfd.wtk. J. Teke. lenburg, 5e wtk. C. N. A. Vreke;

s.s. Philippia: 3e stm. B. Smit, radio-officier M. van Nimwegen;

s.s. Sepia: wnd. 4e wtk. F. van der Holst;

s.s. Vasum: 2e stm. A. J. Both, 4e wtk. B. J. K. van Vliet, 5e wtk. J. Labeur, radio-officier P. van Eijk;

s.s. Viana: wnd. 3e wtk. H. R. Godlieb;

s.s. Videna: wnd. 3e wtk. H. Blankvoort;

s.s. Vitrea: 1e stm. B. C. den Exter van den Brink, 2e wtk. W. J. Meuldijk, II.wtk. H. J. Advocaat, II.wtk. L. M. Dijkhuizen, radio-officier J. Leeuwis;

s.s. Vivipara: gezagv. J. L. Muijskens, 5e wtk. E. P. R. van Zelst, II.wtk. J. Rauwendaal;

s.s. Zafra: wnd. 2e stm. J. Priester, 3e stm. P. Buys, hfd.wtk. W. Balvers, 4e wtk. F. Pater.

UIT DIENST GETREDEN:

II.stl.: F. Berg, H. G. J. Nunnink, J. G. Richert;
 hfd.wtk.: W. Eeuwijk;
 2e wtk.: C. van Esseveld;
 5e wtk.: A. P. Koers;
 II.wtk.: W. C. van Hooff, R. Koelemeijer;
 bankwerker: C. van der Spoel;
 scheepskok: J. Klooster.

TEWERKGESTELD BIJ KONINKLIJKE/SHELL LABORATORIUM TE AMSTERDAM:

2e wtk.: R. Praasterink.

TIJDELIJK TEWERKGESTELD BIJ SHELL B.P. PETROLEUM DEVELOPMENT Co. OF NIGERIA Ltd:

3e wtk.: J. Vos, J. M. ten Haaft.

TERUG UIT MILITAIRE DIENST:

4e stl.: P. J. Muntjeverf, R. J. J. F. Zeegers.

OVERLEDEN:

mevrouw M. C. Boot-Dubbeling, echtgenote van 4e wtk. F. A. J. Boot.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman G.H.V.: 2e stm. M. P. J. Hage;
 2e stuurman G.H.V.: 3e stm. A. Vlaar;
 2e stuurman G.H.V.-th.: 3e stm. F. de Vries;
 3e stuurman G.H.V.: 4e stl. R. A. Sweetnam, L. G. P. de Groot, J. H. N. Pabbruwee, M. C. Kalkman, J. Korving, M. Bal, J. C. A. C. M. Smits, R. G. de Haan, F. Koster, K. P. Biesiot, F. B. Visser, M. Buth, R. J. den Os;
 „A/Bth”: 5e wtk. A. Hoekstra;
 „Ass”: 5e wtk. R. R. Witteveen, C. Oppelaar, L. C. H. van der Werve, A. P. J. Stoelinga, H. de Rhoter, N. J. Gras, W. Loendersloot, R. M. Hendriks, H. P. M. van Eijck, J. Slagter, C. F. Wiessner, E. P. R. van Zelst, R. Zwaal, A. A. Konijnendijk; J. J. F. Govers;
 „MVD”: 5e wtk. H. J. Wolff, G. de Graaf, E. L. F. Nijhuis, A. G. Peters, J. H. Verhaaf, D. A. Gunst, P. J. van den Ende, R. L. Schultz, H. H. van der Linde, P. Dekkers.

AANGESTELD ALS:

4e stm.: R. A. Sweetnam, L. G. P. de Groot, R. J. den Os, J. Korving, J. H. N. Pabbruwee, M. C. Kalkman, R. G. de Haan, M. Bal, J. C. A. C. M. Smits, F. Koster, K. P. Biesiot, F. B. Visser, M. Buth;
 5e wtk.: R. R. Witteveen, J. J. F. Govers, C. Oppelaar, H. J. Wolff, G. de Graaf, L. C. H. van der Werve, E. L. F. Nijhuis, A. P. J. Stoelinga, A. G. Peters, J. H. Verhaaf, H. de Rhoter, N. J. Gras, D. A. Gunst, E. P. R. van Zelst, C. F. Wiessner, W. Loendersloot, P. J. van den Ende, R. L. Schultz, R. M. Hendriks, H. P. M. van Eijck, J. Slagter, R. Zwaal, H. H. van der Linde, A. A. Konijnendijk, P. Dekkers;
 hoofd voeding: J. Poot.

TIJDELIJK IN DIENST GETREDEN:

gezagv.: P. Schaap.

MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode van 16.10 t/m 15.11.1968)

UIT DIENST:

1.11: Mej. J. J. van Geenen - sectie DFF/4.

OVERGEPLAATST:

15.11: Mej. M. H. Schilperoord van sectie DFF/3 naar sectie DFF/6.

GEHUWD:

25.10: A. J. W. van Zweden - sectie DFF/1 - met mejuffrouw A. J. van Dalen - sectie DFF/1;
 5.11: Mej. E. J. Bremer - sectie DFF/4 - met de heer B. C. Vuik.

Redactiecommissie:

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

tussen schip en ka

achtste jaargang n^o. 4 — december 1968

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

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

Administratie:

Mej. J. F. Schilt

Kopij in te zenden aan:

Redactie „Tussen Schip en Ka”
 p/a Shell Tankers N.V.
 Postbus 874, Rotterdam