

TUSSEN
**SCHIP
EN KA**

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.
DECEMBER 1969



De heer en mevrouw Roest bij het betreden van de lunchkamer onder geleide van adjunct-Directeur G. den Bakker.



Stelt u zich eens voor: 200.000 pond thee, 625.000 pond koffie, 800.000 pond boter, 900.000 pond kaas, 1.000.000 pond kip, 2.250.000 pond suiker, 3.000.000 pond vis, 5.500.000 pond meel, 5.500.000 pond rijst, 8.000.000 eieren, 10.000.000 pond vlees en vleeswaren, 11.000.000 pond groenten, 20.000.000 pond aardappelen, dan heeft u een indruk van hetgeen door de Civiele-Dienst-sectie van de heer A. Roest in de loop van de laatste 14 jaar is besteld of administratief verwerkt voor de schepen van Shell Tankers N.V., Rotterdam. De consumptie aan boord van onze Shell-tankers ligt in feite nog hoger, doch het is ondoenlijk alle artikelen op te noemen die aan boord worden geconsumeerd. Toch nog even een paar cijfers: in die 14 jaar zijn zo'n 25.000.000 flesjes/blikjes bier geconsumeerd, ruim 250.000.000 sigaretten gerookt. Al met al, vertegenwoordigt het bovenstaande al een waarde van niet minder dan vijftig miljoen gulden.

AFSCHEID VAN DE HEER A. ROEST

Op 29 oktober jl. nam de heer A. Roest, na ruim 22 dienstjaren, waarvan 14 als hoofd van de Sectie Civiele Dienst, afscheid, bij welke gelegenheid de heer G. den Bakker, adjunct-Directeur, onder meer het volgende zei:

„Vandaag zijn het niet zo zeer de nautische en technische ontwikkelingen tijdens uw loopbaan die worden belicht, alhoewel de techniek toch wel een rol heeft gespeeld, want ook de fornuizen op onze schepen zijn in de tijd dat u in dienst was aan modernisering onderhevig geweest. Met andere woorden: de verzorging van onze officieren en bemanning heeft een grote rol gespeeld in uw leven. Dat begon al op 11 maart 1947, toen u bij

de toenmalige N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona” in dienst trad als chef-hofmeester. Na een trainingsperiode in Londen bent u in 1950 benoemd tot victualling superintendent op Curaçao, om in juli 1955 vanuit Rotterdam het toezicht te gaan uitoefenen op de voeding aan boord van onze schepen.

In die functie heeft u het vele mensen naar de zin moeten maken, want de weg naar het hart van de man gaat nog altijd door de maag. Vele mensen impliceert echter vele smaken, en uw taak was het de gulden middenweg te vinden tussen die smaken en het kostenaspect. We mogen wel zeggen dat u daarin ten volle bent geslaagd. Juist door uw grote vakmanschap hebt u optimale resultaten bereikt, zonder dat de kwaliteit op de achtergrond is geraakt.

Ook bij de vernieuwing van de stoffering op de schepen moest u dikwijls een compromis zoeken tussen totale en gedeeltelijke vernieuwing. En ook bij vernieuwing gaat de persoonlijke smaak weer een woordje meespreken; de een vindt rood mooi, de ander blauw.

We hebben u leren kennen als een man bij wie gedegen vakmanschap en goed organisatietalent gepaard gingen met het nodige administratieve inzicht. U was daarbij een geziene collega, zowel aan de wal als op de vloot, die zijn kennis ook over de vloot wist uit te dragen via de gezagvoerders, 1e stuurlieden en hoofden voeding. Daarvoor onze hartelijke dank.

Ook mevrouw Roest, onze hartelijke dank aan u. Het moet immers wel

BIJ DE VOORPLAAT :

Op de frontpagina hebben wij een van de 31 tekeningen laten reproduceren die naar aanleiding van de door ons uitgeschreven tekenwedstrijd werden ingezonden.

Aangezien de uitslag van de jury nog niet bekend is, is het helaas onmogelijk de namen van de prijswinnaars reeds in deze editie te publiceren, en moeten wij het geduld van de inzend(st)ers nog even op de proef stellen tot het januari-nummer verschijnt.

Uit het feit dat de onderhavige tekening — ingezonden door een vijftienjarig meisje — als voorplaat werd gekozen kan dus niet worden afgeleid dat deze reeds door de jury bekroond werd.

Na de aanbieding van de cadeaus, v.l.n.r.: kapt. H. den Ouden - chef DFM/1, mevrouw A. P. Roest-de Nooijer, de heer A. Roest, adjunct-Directeur G. den Bakker en mevrouw C. Buitelaar-Roest.

eens moeilijk zijn geweest om maaltijden klaar te maken voor een expert als uw man. Wanneer manlief mopperde, zo dat ooit is gebeurd, kon u echter met recht zeggen: maak het dan zelf maar klaar!"

Hierna werden de cadeaus van de collega's van de heer Roest aan de scheidende overhandigd, t.w. 2 koffers en een reisinécessaire, waarbij de heer Den Bakker namens allen de heer Roest nog vele jaren in goede gezondheid toewenste.

Tot grote verrassing van de zowel aan de wal als op de vloot zo gewaardeerde medewerker trad daarna hoofd voeding C. E. Bestebroer naar voren om met een kort welgemeend dankwoord namens alle hoofden voeding een gouden horloge met inscriptie te overhandigen, een blijk van meelevan van de zijde van de vloot dat door zijn spontaniteit bijzonder werd gewaardeerd.

De heer Roest sprak de aanwezigen, waaronder ook bijzonder veel gepensioneerden van de walorganisatie alsmede een groot aantal vertegenwoordigers van de relaties van Shell Tankers N.V., als volgt toe:

„Dames en heren,

Aliereerst wil ik u, mijnheer Den Bakker, dank zeggen voor uw lovende woorden. Ik wil hier echter gelijk aan toevoegen, dat ik deze woorden nooit alleen verdiend heb, het is door de goede medewerking met zowel de mensen op de vloot — met name de gezagvoerders, 1e stuurlieden, hoofden voeding en Chinese chef-hofmeesters — als met allen hier op kantoor, in het bijzonder mijn collega's van DFM/13; mede dank zij hen heb ik mijn werk kunnen doen, waarvoor ik bijzonder dankbaar ben.

Ik ben de maatschappij altijd erkentelijk geweest voor de correcte en zeer goede behandeling die ik gedurende mijn dienstperiode heb mogen ondervinden.

Ook wil ik uitdrukking geven aan mijn dank voor alle collegialiteit die ik, niet alleen in mijn eigen sectie, maar ook van vele anderen in deze organisatie heb mogen ondervinden. Het is niet slechts het werk dat ons allen bindt, het is ook de vriendschap en goede stemming die ons ertoe brengen tot een goed resultaat te komen.

De relaties die ik onder het gezelschap hier aanwezig zie wil ik dank zeggen voor de correcte samenwerking. Ik hoop dat dit in de toekomst nog vele jaren zo zal blijven.

Ik ben blij, dames en heren, dat u in zo groten getale hier hebt willen komen. Het geeft mij het gevoel niet alleen te staan bij dit afscheid, zoiets blijft altijd een moeilijk moment. Je hebt het jarenlang zien aankomen, maar als het er eenmaal is, voel je je toch wat verloren.

U kunt er op rekenen dat ik in de toekomst, nu ik meer tijd om handen krijg, nog menigmaal aan u zal terugdenken. Niet alleen door de prachtige cadeaus die u mij en mijn vrouw hebt willen schenken, en waarvoor ik u zeer dankbaar ben, maar ook omdat je werk en je werkomgeving een deel van je leven zijn gaan vormen, dat je niet gauw meer loslaat.

Ik hoop dat het u allen in de toekomst goed moge gaan, niet alleen in uw loopbaan doch ook in uw eigen leven."



Geflankeerd door hun dochter en schoonzoon bewonderen de heer en mevrouw Roest het afscheidscadeau van de hoofden voeding dat door de heer C. E. Bestebroer werd aangeboden: een gouden horloge met inscriptie.

Overweldigd ben ik door de belangstelling, telegrammen en cadeaus die ik van zovelen, op wal en vloot, mocht ontvangen ter gelegenheid van mijn afscheid.

Voor zover ik niet persoonlijk heb kunnen bedanken, alsnog langs deze weg.

A. Roest

De redactie van „Tussen Schip en Ka” wenst alle lezers een gelukkig en in alle opzichten voorspoedig 1970

AFSCHEID VAN DE HEER A. H. W. KARELSE

Op 31 oktober jl., half vijf, was er in de grote lunchkamer van het Shell-Gebouw gelegenheid afscheid te nemen van de heer Karelse, een gelegenheid waarvan zeer velen gebruik hebben gemaakt, waaronder een groot aantal van de vloot. Een enigszins merkwaardig aspect aan dit afscheid verbonden was, dat de heer Karelse officieel al met pensioen was, namelijk van 1 oktober 1969 af, doch dat — ook al nam een groot aantal collega's afscheid — voorlopig deze gepensioneerde nog geregeld op kantoor van zijn aanwezigheid zal doen blijken als coördinator van het P.I.P.-team. Vandaar dan ook dat de heer L. F. van den Belt, adjunct-Directeur, die de scheidende namens alle collega's toesprak, onder meer zei:

„Dit afscheid houdt allerm minst in, dat er een einde komt aan alle zakelijke contacten. Maar we wilden een moment bepalen om met je vele vrienden en collega's de mijlpaal van je pensioendatum te markeren en hebben daarvoor deze dag uitgekozen.”

Na een overzicht te hebben gegeven van de enigszins ongebruikelijke voorbereiding voor het kantoorleven die de heer Karelse had gehad en waarvoor wij verwijzen naar het interview geplaatst in het oktober-nummer van dit blad, zei de heer Van den Belt:

„Wat het onderwijs betreft, heb je geen betere functie bemachtigd dan gedurende korte tijd onbezoldigd kwekeling voor het geven van zangles. We spreken de hoop uit dat je als leraar Engels bij de School voor Scheepswerktuigkundigen te Rotterdam, waar je nu je krachten gaat beproeven, meer bevrediging zult vinden dan destijds bij de zangles. We vinden het prettig dat je op deze wijze je steentje blijft bijdragen aan het opleiden van officieren en wensen je er alle succes mee.”

Toen je op 1 juni 1936 op de afdeling I.S. van de B.P.M. in dienst trad, nam reeds kort daarna je loopbaan bijna een einde. Ik heb me laten vertellen dat je met een tweetal collega's destijds namelijk de gewoonte had om tussen de middag een wandelingetje te maken, waarbij de Scheveningse bosjes een geliefde „draafplaats” vormden. Op een zonnige zomerdag hebben jullie je laten verleiden om in de schaduw in het gras te gaan liggen en zijn toen prompt in slaap gevallen. Toen jullie wakker schrokken bleek het aanvangstijdstip van de middag-werktijd reeds ruimschoots verstreken te zijn en gezien de reputatie van de toenmalige chef, wekt het nog steeds verwondering dat je op die dag niet op staande voet bent ontslagen.”

Na de overplaatsing van de heer Karelse naar Nederland — 18 oktober 1954 — waar hij op de Sectie Scheepsofficieren werd geplaatst, bleek alras:

„dat het juist dit werk was waar je jezelf steeds zeer sterk bij betrokken hebt gevoeld en dat je een grote mate van voldoening heeft geschonken. Je gawe om in de omgang met mensen de juiste toon te treffen was van grote invloed bij de oplossing van veel problemen van de meest uiteenlopende aard. Dat de werkzaamheden vaak zeer intensief waren, dat de ene bezoeker de andere afloste voor je bureau en intussen de telefoon niet stilstond, terwijl je eigen afdeling dan nog de nodige aandacht vroeg, dreigde wel eens verwarring te stichten. Zoals de keer dat je op het kloppen van een bezoeker in plaats van het gebruikelijke „binnen” reageerde met „hallo, met Karelse”. Maar, druk of niet, je goede humeur wist je steeds te behouden en je grote gevoel voor humor en gawe voor geestige woordspelingen werkten vaak ontspannend in velerlei moeilijke situaties.”

Aan het eind van het verdere overzicht van de loopbaan van de heer Karelse, sprak de heer L. F. van den Belt als volgt:

„Karel, ik heb al gememoreerd dat je in het personeelswerk zoveel voldoening hebt gevonden, vooral door je kwaliteiten als mens. Je hebt van de officieren altijd beweerd dat voor een goede vervulling van hun taken aan boord een goed „thuisfront” onontbeerlijk is. Ik meen dat deze uitspraak voor ieder van toepassing is — hoewel ik toegeef dat dit voor de zeeman in een ander vlak ligt. Maar wat jou betreft willen we toch wel even naar voren brengen dat je over een bijzonder hecht thuisfront beschikte waarvan je bij je drukke werkzaamheden steeds alle steun hebt ondervonden.

Zelf heb ik je vele jaren van zeer nabij meegeemaakt en ik wil vanaf deze plaats gaarne uitdrukkelijk stellen dat ik steeds de grootste waardering en vooral ook bewondering heb gehad voor de wijze waarop jij gemeend hebt je taak te moeten opvatten en je werkzaamheden hebt uitgevoerd.

De heer en mevrouw Karelse met dochter Annelies en zoon Jan Kees luisterend naar de afscheidstoespraak van de heer Van den Belt.



VEERTIGJARIG KANTOORJUBILEUM OP ZEE GEVIERD



Dat ik in deze waardering en bewondering niet alleen sta wordt wel zeer duidelijk gedemonstreerd door de wijze waarop door je collega's — waarvan een groot deel met een gerust hart als vrienden kan worden aangemerkt — is bijgedragen om jou een afscheidsgeschenk aan te bieden. Dat op kantoor daaraan is medegewerkt is gebruikelijk, maar de wijze waarop dit is geschied spreekt boekdelen. Dat er bovendien door een gezagvoerder en een hoofdwerktuigkundige op de vloot spontaan een actie onder de oudere officieren is ontketend om ook van die zijde bij jouw afscheid zich niet onbetuigd te laten, mogen we meen ik wel een unicum noemen.

Op het gebied van interne verhuizingen ben je hier op kantoor wel wat gewend. We hebben begrepen dat deze beproeving je ook thuis niet bespaard is gebleven, al was het ditmaal geheel ten behoeve van jezelf. Immers, je wederhelpt heeft gemeend ter gelegenheid van je pensionering de zaak thuis zodanig te moeten reorganiseren dat een lang gekoesterde wens van je in vervulling kan gaan, namelijk een eigen studeerkamer.

In hoeverre hierbij het verlangen een rol heeft gespeeld om je tijdens je pensioenjaren zoveel mogelijk buiten de huiskamer te houden is ons niet bekend, maar van veel belang is dat wij hierdoor de gelegenheid hebben je namens je vele vrienden en collega's op de vloot en in de walorganisatie een cheque aan te bieden, met welk bedrag we je graag in staat stellen naar eigen smaak en inzicht deze studeerkamer in te richten.

Mag ik je dan deze cheque hiermede overhandigen — en je namens ons allen, waarvan velen door hun varend beroep hier niet aanwezig konden zijn, danken voor de collegialiteit, je hulp en steun, voor alles wat je met ons en voor velen van ons in de loop der jaren hebt gedaan en je van harte toewensen dat je nog lange, lange tijd van je pensioen mag genieten."

Het daverende applaus dat hierop losbrak getuigde van de bijval van alle aanwezigen bij deze woorden van de heer Van den Belt, waarop de heer Karelse het woord nam, die aanving met zijn hartelijke dank uit te spreken aan alle aanwezigen en degenen op de vloot die niet zelf aanwezig konden zijn.

„Ik kan niet anders zeggen dan dat ik bijzonder onder de indruk ben. Inderdaad heb ik het plan een studeerkamer in te richten waar ik nog een nuttig doel hoop te dienen.

In 1938, voordat ik naar Singapore vertrok, had

Om 11 uur kwamen de gezagvoerder, de leden van de état-major, de onder-officieren en de vier meevarende Japanse technici bijeen in de rooksalon van het schip. Kapitein E. J. Stapper sprak de heer Schuller op hartelijke wijze toe, waarbij hij een overzicht gaf van diens loopbaan bij de Groep, en het contact memoreerde dat hij de laatste tien jaar tussen schip en ka gelegd heeft. Tot slot reikte hij de jubilaris het embleem voor veertig jaar dienst uit, gepaard gaande met een geschenk van de opvarenden van de „Marpessa", dat bestond uit een fraaie koperen asbak in schelpvorm die op instigatie van hoofdwerktuigkundige P. van der Hout door tweede werktuigkundige H. L. de Koning was vervaardigd.

Na een dankwoord van de heer Schuller, waarin hij zijn grote waardering uitsprak voor deze officiële viering aan boord, die een volslagen verrassing voor hem was, bleven de genodigden — voor zover de dienst het toeliet — nog enige tijd napraten onder het genot van een apéritief dat door de Civiele Dienst letterlijk en figuurlijk zeer smaakvol was aangekleed. Het tijdsein van twaalf uur kondigde tevens het begin van de lunch aan, die voor deze bijzondere gelegenheid een feestelijk karakter droeg.

ik eigenlijk een contract waarmee ik mij met lichaam en ziel aan de Shell had verkocht. Je moest zelfs de Maatschappij toestemming vragen om te trouwen en al je tijd aan de Maatschappij wijden. Ik heb er echter nooit spijt van gehad; Shell is voor mij een beste werkgever geweest en ik hoop in de geest van het contract gehandeld te hebben.

Men heeft mij altijd de ruimte gegeven, waarmee ik wil zeggen dat mijn loopbaan mijn horizon erg verrijkt heeft, letterlijk en figuurlijk. Ik heb altijd het idee gehad dat ik alle kanten uit kon, wat vorig jaar nog eens bewezen werd toen ik — en dat kan ik nu wel zeggen — tot mijn grote genoegen naar Hongkong werd gezonden en dat nog wel vergezeld van mijn echtgenote. Wanneer tenslotte na 33 jaar, bijna gelijkelijk verdeeld over Oost en West, de voordeur achter me dichtgaat, hoewel ik door de achterdeur nog even terugkom, dan gaat er een wereld voor mij dicht en verlies ik bovendien vele contacten met mensen van de vloot en het kantoor die ik steeds op hoge prijs heb gesteld. Ik ben daarom blij dat ik vandaag in staat ben gesteld van zo velen persoonlijk afscheid te nemen en te zeggen hoe zeer ik steeds de prettige geest van samenwerking heb gewaardeerd. Er zijn natuurlijk ook wel eens boze woorden gevallen. Het is tenslotte niet zo leuk als je vlak voor de

kerstdagen naar zee wordt gestuurd, maar ik heb daarbij toch ook steeds begrip ontmoet.

Volledig hoeft dit afscheid gelukkig niet te zijn, want ik hoop velen van u, vroeg of laat, terug te zien op de CNOOKS en ik hoop dat u dan even stil zult toeven bij het tafeltje waar de oude heer Karelse herinneringen zit op te halen.

Ik wil besluiten met Shell Tankers en allen die bij haar werken, op zee of aan de wal, een goede vaart toe te wensen."

Na 33 jaar lief en leed met personeel van de vloot te hebben gedeeld — van N.I.T. tot S.T.N.V. — stel ik het op prijs dat ik bij mijn afscheid langs deze weg in staat ben gesteld mijn dank uit te brengen voor de samenwerking en collegialiteit die ik steeds heb mogen ondervinden.

In het bijzonder dank ik degenen die ertoe hebben bijgedragen van mijn afscheid een onvergetelijke dag te maken. Moge het Shell Tankers en allen die bij haar werken goed gaan.

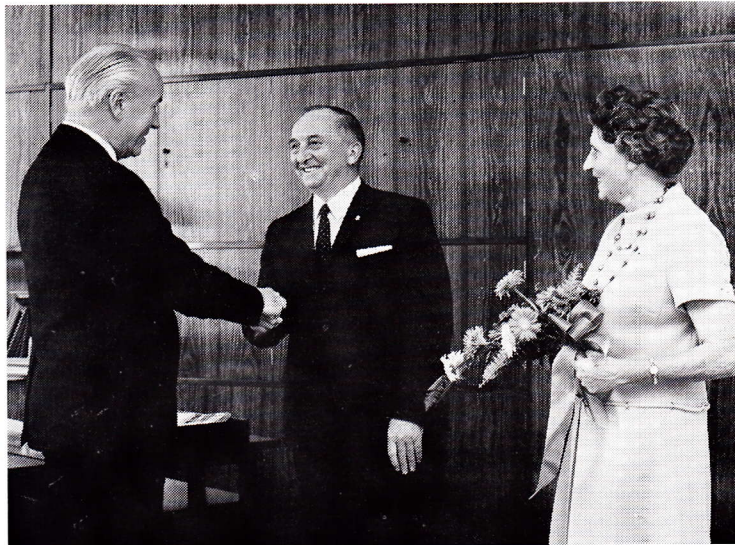
A. H. W. Karelse

ZILVEREN DIENSTJUBILEUM VAN SCHEEPSVOORMAN C. POOT

De heer C. Poot is de eerste scheepsgezel, die een dienstverband van 25 jaren bij onze Maatschappij heeft voltooid. Aangezien deze scheepsvoorman op de bewuste dag, 22 april 1969, aan boord van het m.s. „Dallia” dienst deed, heeft de officiële huldiging eerst op 30 oktober jl. te onzen kantore plaats gevonden.

Nadat de jubilaris en zijn echtgenote door een onzer dames met een kleine bloemenhulde waren verwelkomd, werden zij door de heer Van 't Slot (chef DFP/2) naar de Directeur begeleid. De heer Rodenburg spelde hem in bijzijn van de adjunct-Directeur, de heer Van den Belt, het embleem voor 25 jaar dienst op en reikte hem tevens de jubileumgratificatie uit, waarna onder het genot van een kopje koffie nog wat werd nagepraat.

Na de uitreiking van het gouden Shell-embleem met briljant werd de heer Poot door de heer Rodenburg gecompimenteerd; geheel rechts mevr. J. Poot-van de Berg.



Na afloop hiervan werd in de lunchkamer receptie gehouden, waar vele oude bekenden van de vloot en ook van het kantoorpersoneel scheepsvoorman Poot kwamen gelukwensen met dit heuglijke feit. Vervolgens werd deze feestdag besloten met een gezellig dinertje in intieme kring waar vele oude herinneringen werden opgehaald.

Van deze gelegenheid maak ik gaarne gebruik om — mede namens mijn echtgenote — allen hartelijk dank te zeggen voor de betoonde belangstelling op 30 oktober jl. in het Shell-Gebouw ter gelegenheid van mijn 25-jarig dienstjubiläum.

C. POOT

IDEEËNBUS

Op 10 oktober jl. werd door de Ideeënbusscommissie vergaderd, waarbij, door afwezigheid van de heer D. Rodenburg, de heer G. den Bakker als voorzitter optrad.

Er werden 2 ideeën behandeld, waarvoor beloningen werden toegekend van f 400,— respectievelijk f 750,—. Van deze ideeën laten wij hier een beknopte beschrijving volgen.

Idee No. 336A van 2e wtk. C. P. de Waard betreffende „Toerenregeling ladingpompen”.

Destijds dienstdoende aan boord van de „DALLIA” heeft de heer De Waard bestudeerd in hoeverre de bediening van de Weir-ladingpompturbines verbeterd zou kunnen worden. Hiertoe stelde hij voor de „trimmer compensator” te vervangen door een accumulator, hetgeen een nauwkeuriger toeren-regeling mogelijk zou maken, weglekkende olie uit de „trimmer-compensator” aangevuld zou worden door olie uit de accumulator en (doordat de olie-ruimte in de accumulator aanmerkelijk groter is dan in de „trimmer-compensator”) voorkomen zou worden dat er geregeld vóór het bijzetten van de ladingpompen het leidingsysteem moet worden doorgepompt en ontlucht. Een en ander werd duidelijk toegelicht met tekeningen.

De hier beschreven uitvoering heeft echter als nadeel dat de lucht in direct contact is met de olie, hetgeen storingen kan veroorzaken; afgezien van het feit dat de olie een weinig lucht zal opnemen, komen er grote hoeveelheden lucht in het systeem wanneer de accumulator leeg raakt; dit zal voorkomen indien er plotseling grote lekkage optreedt.

Door onze Technische Dienst werd een gewijzigde uitvoering ontwikkeld, hetgeen resulteerde in toepassing van een „self-contained” accumulator: een met stikstof gevulde balg welke van olie-resistent materiaal is gemaakt. Het aangepaste systeem werd geruime tijd in de praktijk getest aan boord van de „DAPHNE”; op grond van de gunstige resultaten werd besloten de onderhavige voorzieningen ook te treffen aan boord van de „DALLIA” en te zijner tijd aan boord van de „NISO”.

Aan de heer De Waard werd een beloning van f 400,— toegekend.

Idee No. 345 van 1e stm. M. A. Messelaar betreffende „Voorzieningen in pompkamers „O” en „V”-schepen”.

Inzender bracht naar voren dat de bedrijfsomstandigheden van de „O”-schepen sinds het in de vaart komen zijn veranderd, in die zin dat meer loshavens dan voorheen voor deze scheepsklasse bereikbaar zijn en dat inderdaad van deze ruimere mogelijkheid gebruik wordt gemaakt. Uiteraard is meer tijd benodigd voor ballasten naarmate meer loshavens per jaar worden aangelopen.

De huidige voorzieningen in de pompkamer van de „Ondina” laten slechts de mogelijkheid open om met 1 pomp te ballasten (hetzelfde is van toepassing op de „Onoba”, „Vasum” en „Vivipara”). Het voorstel van de heer Messelaar behelsde diverse oplossingen waardoor met 2 of 3 pompen gelijktijdig geballast zou kunnen worden. Door onze Technische Dienst werden de volgende voorzieningen mogelijk geacht:

- a. 14"-verbinding tussen de zuig van pomp 1 en pomp 2, zodat met 2 pompen geballast kan worden;
- b. 16"-zee-aansluiting tussen pomp 2 en 3 met 14"-aansluitingen op zuig 2 en 3, zodat met 3 pompen geballast kan worden en tevens de tijd voor leidingen spoelen en ballast verpompen bekort kan worden.

Gezien het belang dat Charterers bij toepassing van één der mogelijkheden hebben, werd een en ander (met tekeningen) voorgelegd aan S.I.M. Ltd.; men bleek de voorkeur te geven aan het voorstel genoemd onder b.

Daar een snelle port turn-round hierdoor wordt bevorderd, besloot de Commissie de onder b. vermelde voorzieningen aan boord van de 4 genoemde schepen in de praktijk toe te passen.

Gezien het bovenstaande en mede in overweging nemende dat inzender veranderende omstandigheden juist en tijdig heeft geïnterpreteerd, heeft de Commissie besloten een beloning van f 750,— toe te kennen.

AFSCHEID op 17 oktober jl. VAN DE HEER R. J. DOORNEVELD

Vraag op de vloot of op kantoor wie de heer Doorneveld is en slechts weinigen zullen het weten. Maar vraag aan dezelfde wie Roel is en niemand zal het antwoord schuldig blijven.

Wij willen hier maar mee zeggen hoe populair hij zich gemaakt heeft in de 23 jaar dat hij de Shell, met name Shell Tankers N.V., trouw gediend heeft. Want al hoorde hij de laatste paar jaar organisatorisch onder Shell Nederland N.V., zijn hart bleef uitgaan naar Shell Tankers.

Dit kwam ook tot uitdrukking in de toespraak die de heer J. G. Holtrop hield t.g.v. het afscheid van de heer Doorneveld in verband met diens pensionering. Hij zei o.a.: „Roel, veel gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen heb je als jong maatje zien komen. Je hield van ons bedrijf, niets was je ooit te veel en je stond altijd voor iedereen klaar. Bovendien, wat je auto betreft, je liet ook daar niets aan het toeval over, zelfs niet aan de garage.” Hij besloot zijn speech met de woorden: „We wensen je verder een behouden vaart en namens ons allen overhandig ik je nu, op je eigen verzoek, een envelop met inhoud, die je, zoals je ons verteld hebt, aan je schildershobby wilt besteden.” Met enige welgekozen woorden dankte de heer Doorneveld alle aanwezigen voor deze voor hem zo onvergetelijke dag.



Tijdens de afscheidsreceptie - adjunct-Directeur G. den Bakker in gesprek met de heer en mevrouw Doorneveld.

Na dit officiële gedeelte werd een „aangeklede” borrel geserveerd waarna de talrijke aanwezigen een dankbaar gebruik maakten van de gelegenheid Roel persoonlijk het allerbeste voor de komende jaren toe te wensen.

STUDIEBEURZEN

1. De Directie heeft besloten ook voor het studiejaar 1970/1971 een aantal beurzen beschikbaar te stellen voor werknemers en gewezen werknemers van Groepsmaatschappijen, ten behoeve van hun nog tot het huishouden behorende zoons die aan een universiteit of hogeschool in Nederland studeren of willen gaan studeren en die ten tijde dat zij voor de Commissie voor Bataafse Studiebeurzen verschijnen het recht hebben universitaire examens af te leggen in de door hen gekozen studierichting.
Onder gewezen werknemers wordt in dit verband verstaan: zij aan wie bij het verlaten van de Maatschappij een direct ingaand pensioen werd toegekend.
De Directie kan in door haar te bepalen uitzonderingsgevallen beslissen dat ook een zoon van een ex-werknemer aan wie een uitgesteld pensioen is toegekend, tot de selectie wordt toegelaten.
2. De beurzen bedragen elk f 5.000,— per jaar en worden telkens voor één studiejaar toegekend. Op continuering van de uitkering kan geen aanspraak worden gemaakt, doch bij normale studieresultaten zal een daartoe strekkend verzoek, dat in de maand september van elk jaar dient te worden ingezonden, door de Directie zeker in welwillende overweging worden genomen.
3. Zij die ten behoeve van hun zoon(s) voor het volgende studiejaar een beurs willen aanvragen, dienen dit vóór 31 januari 1970 schriftelijk te berichten aan de Secretaris der Commissie voor Bataafse Studiebeurzen, Carel van Bylandtlaan 30, 's-Gravenhage, onder opgave van:
 - naam Groepsmaatschappij waarbij werkzaam
 - functie
 - voorna(a)m(en) zoon
 - studierichting
 - universiteit of hogeschool
 - jaar waarin de studie is of zal worden aangevangen.Gepensioneerden dienen hun laatste werkkring te vermelden, weduwen van gewezen werknemers die van wijlen hun echtgenoot.
4. De keuze uit de kandidaten zal geschieden door een Commissie van deskundigen die buiten de Maatschappij staan. Deze Commissie is thans als volgt samengesteld: Dr. J. Kiers, Coördinator Studenten-

voorzieningen te Amsterdam, Prof. Dr. L. G. van der Wal, Oud-hoogleraar in de Wijsbegeerte aan de Technische Hogeschool te Delft, Prof. Ir. F. M. C. Berkhout, Oud-hoogleraar Irrigatie aan de Technische Hogeschool te Delft en Drs. I. Abram, Oud-leraar Wiskunde aan het Grotius Lyceum te 's-Gravenhage.

Aan de Commissie is als niet-stemhebbend secretaris toegevoegd de heer G. Stuker.

5. Het door de Commissie in te stellen onderzoek zal van vergelijken de aard zijn. De kandidaten zullen behalve op hun intelligentie ook op hun karaktereigenschappen worden beoordeeld. Bij het verdelen van de beurzen zal geen voorrang worden verleend aan bepaalde studierichtingen.
6. Aangezien het aantal kandidaten zeer veel groter is dan het aantal beurzen dat elk jaar beschikbaar wordt gesteld, is het raadzaam, indien de beoogde studie niet of bezwaarlijk mogelijk zal zijn zonder steun van buitenaf, deze steun behalve bij de Commissie voor Bataafse Studiebeurzen tegelijkertijd aan te vragen bij andere daarvoor in aanmerking komende instanties zoals b.v. Rijk, Provincie of Gemeente.
7. Gezien het grote aantal mededingers raadt de Commissie dringend aan, slechts dan een aanvraag in te dienen, indien deze gesteund wordt door goede studieresultaten. Een kandidaat die bij een eerste aanvraag niet voor een beurs in aanmerking is gekomen, mag nog éénmaal opnieuw een aanvraag indienen.
8. Ten behoeve van een kandidaat die in de loop van het studiejaar zijn militaire dienstplicht vervult of gaat vervullen, mag geen beurs worden aangevraagd.
9. Per gezin kan slechts één zoon tegelijk een beurs worden toegekend; men kan echter voor meer dan één zoon een aanvraag indienen.
10. De gekozen kandidaten zullen volkomen vrij blijven na hun afstuderen een positie naar eigen keuze te aanvaarden. Er zal dus geen verplichting bestaan tot indiensttreding bij de Maatschappij. Evenmin neemt de Maatschappij de verplichting op zich hen na beëindiging van hun studie in dienst te nemen.
11. Er moet op gerekend worden dat de toewijzing van de beurzen eerst eind augustus of begin september 1970 kan geschieden.

's-Gravenhage, 1 december 1969

(w.g. W. J. de Vries)

VAARTUIGEN

hun geschiedenis en hun onderhoud

In den beginne was er land, was er water, alsmede de bewoners van het land en het water. En de bewoners van het land die zich over het water wilden verplaatsen, zagen zich gesteld voor het probleem hoe zich te verplaatsen, niet alleen om de rivier over te steken op hun weg naar andere jachtgebieden, doch ook om zich, eerst stroomafwaarts, later stroomopwaarts te begeven naar streken waar zij een beter bestaan verwachtten, of waar zij vermoedden dat zich een buit bevond of betere weidegronden voor hun kudden.

Wanneer wij de geschiedenis van het mensdom, vanaf de vroeg-

ste tijden waarover wij thans gegevens hebben kunnen verzamelen, tot onze moderne twintigste eeuw, het tijdperk waarin wij ons verbeelden het heelal te kunnen doorgronden, aan een nauwkeurige studie onderwerpen, dan kan het ons niet ontgaan dat in de verschillende streken van onze aardbol, de ontwikkeling van de mens zich in geheel verschillend tempo heeft voltrokken.

Daarmee gedeeltelijk gepaard, doch, zoals later zal blijken, niet geheel ten volle, gaat de ontwikkeling van het vaartuig en de mate van onderhoud die daaraan is besteed.

Waarom hout?

In vele van onze vaderlandse geschiedenisboekjes hebben wij moeten lezen dat de Bataveren in het begin van onze jaartelling uit het tegenwoordige Duitsland de rivieren kwamen afzakken in uitgeholde boomstammen. Men betwijfelt thans of dit wel geheel waar is, doch feit blijft dat bij vele stammen en volken de boomstam een middel is geweest om zich over het water te verplaatsen. En nog is . . . want in afgelegen delen van Scandinavië, bij sommige stammen in Afrika en Zuid-Amerika worden

voor dit doel nog steeds boomstammen gezocht, eventueel bewerkt met — soms nog primitief — stenen gereedschap en met behulp van vuur uitgehold.

Hoe komt het dat deze methode van vervoer nog wordt toegepast? Om dezelfde reden als waarom men in vroeger tijden in vele delen van de wereld tot dit middel zijn toevlucht nam: in de bossen van het Noorden en de oerwouden in Afrika en Zuid-Amerika, groeit het hout in een dusdanige overvloed, dat het wel de meest voor de hand liggende oplossing is hiertoe zijn toevlucht te nemen. Even voor de hand liggend

is het dat hierbij niet wordt gedacht aan onderhoud. De tijd die daarvoor nodig is kan even goed, ja zelfs beter worden besteed aan het vervaardigen van een nieuw vaartuig.

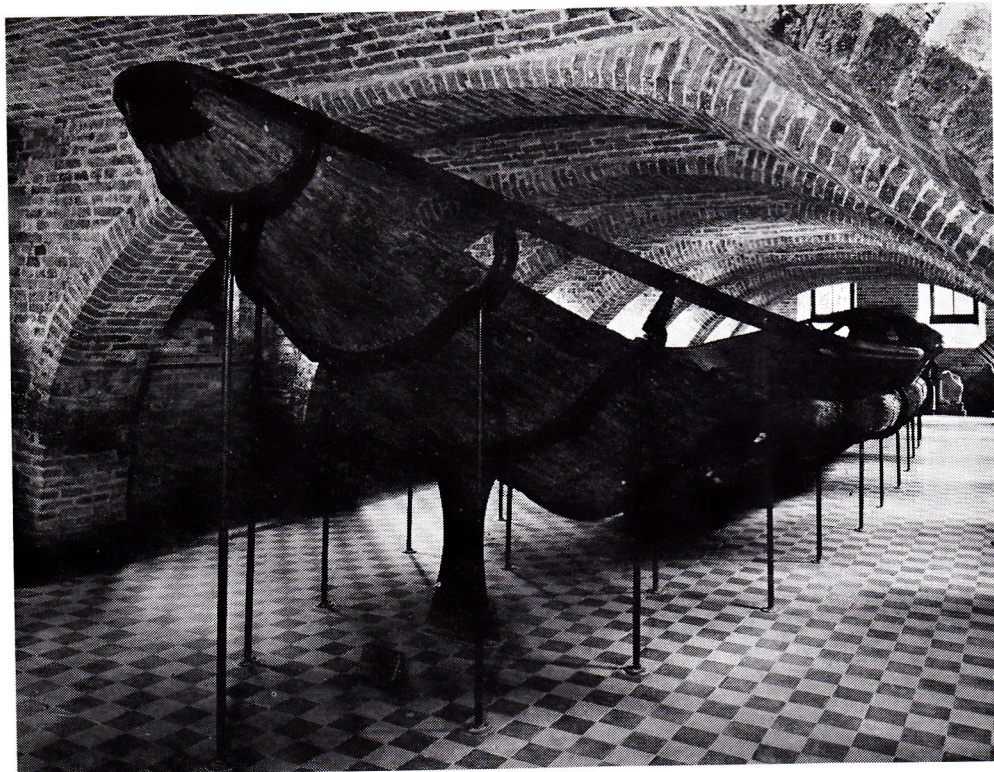
Onderhoud

Hieruit moet niet de conclusie worden getrokken dat in vroeger tijden — en hierbij is het onbelangrijk of wij aan 10.000 jaar of 20.000 jaar geleden denken, het gaat uitsluitend om de mate van intelligentie die er was en de behoefte of noodzaak om zich te verplaatsen over water — uitsluitend hout werd gebruikt als materiaal voor een vaartuig. Er waren volken, en die zijn er nog, die gebruik maakten van saamgebonden rietstengels, wilgetenen, of andere langwerpige plantaardige produkten, b.v. de papyrus — om een vervoermiddel te produceren dat hen in staat stelde voor kortere of langere duur zich op het water te begeven. Hierbij kwam wel de noodzaak naar voren iets aan onderhoud te doen, daar — alhoewel het materiaal overvloedig aanwezig was in die bepaalde streken — het construeren van een dergelijk vaartuig tijd en inspanning vergde. En wanneer de intelligentie van de mens eenmaal op een punt is gekomen waarop hij in staat is door inspanning te komen tot een dergelijk produkt, is ook het inzicht gekomen dat het onder bepaalde omstandigheden beter is te trachten de levensduur van hetgeen men heeft vervaardigd te verlengen dan te volstaan met een korte gebruikstijd en dan maar weer opnieuw de grotere inspanning te leveren om een nieuw produkt te vervaardigen.

Men trachtte de waterdichtheid van het verworvene te vergroten door het te besmeren met een taai substantie, die uit velerlei produkten kan worden verworven. Klei is een middel, doch droogt vrij snel uit, zeker wanneer het afwisselend aan water en lucht wordt blootgesteld. Hiervoor werden daarom liever andere voortbrengselen van moeder natuur gekozen, zoals bitumen, dat in sommige landen uit doorsijpelingen van de aardkorst kon worden gehaald. De Chinese jonken bijvoorbeeld, die zich

Het Utrechtse schip

(foto: Collectie Centraal Museum, Utrecht)





Papyrusboten

Foto uit „La peinture égyptienne ancienne; art et archéologie” van Albert Chamdor, beschikbaar gesteld door het Rijksmuseum van Oudheden te Leiden.

reeds in de Han-dynastie, ± 800 v. Chr., in hun huidige vorm hebben ontwikkeld, werden eerst als karveel-boot (gladwerks) maar eeuwen daarna, tijdens de Ming-dynastie (1378 — 1644 A.D.) overnaads gebouwd. Het waterdichtmaken geschiedde toen door de naden te breeuwen. Tevoren werd het breeuwwerk gedrenkt in een nafta-bad. Nafta was een bijproduct van petroleum dat gevonden werd in N.W. China, waar men plekken had ontdekt waar petroleum uit de aardkorst naar boven sijpelde.

Ook de Foeniciërs, die tussen 1600 — 800 v. C. de bekwaamste zeevaarders waren in de Middellandse Zee, hebben het waterdichtmaken van hun karveel-boten bewerkstelligd door tussen de naden verwarmde asfalt te brengen. Dit produkt verkregen zij van de Perzen, die de beschikking hadden over uitgebreide asfaltmijnen. Het interen van de sloopshuid werd zoveel mogelijk tegengegaan door het bestrijken van de buiten- en binnenkant van de zee gaande boten met een bepaald soort harsolie.

In andere streken werd ook wel een speciaal mos gebruikt, dat de eigenschap heeft in water uit te zetten en aldus de waterdichtheid van het bootje, in welke vorm dan ook, vergroot. Nam de waterdichtheid door omstandigheden weer af, b.v. door het schuren over zand, kiezel, stoten tegen stenen, takken, drogen in de zon, dan nam men dus een nieuwe hoeveelheid stopmateriaal en bracht dit in de plaats aan van het oude.

Dierenhuiden

Boomstammen, wilgetenen, papyrus en nog andere natuurprodukten waren dus geschikt mate-

riaal voor het bouwen van vaartuigen. De daarmee vervaardigde produkten waren echter zwaar, of groot, in ieder geval zodanig, dat het op de omzwervingen die onze voorouders om verschillende redenen maakten, niet eenvoudig was ze over land voort te trekken of mee te dragen.

Alhoewel vele, vele eeuwen verstreken voordat de mens na de vinding van het eerste transportmiddel over water, op het idee kwam goederen te vervoeren over land met behulp van ronde palen, later gevolgd door het wiel, was de behoefte aan een vaartuig dat klein en licht was om mee te dragen, doch groot en sterk om een rivier over te steken dusdanig groot, dat men bij geheel van elkaar verschillende stammen, in ver van elkaar gelegen streken van de wereld, reeds vroeg tot de ontdekking kwam dat dierenhuiden hiervoor het aangewezen middel waren.

700 Jaar vóór het begin van onze jaartelling werden in Niniveh reeds dierenhuiden — aan de randen saamgenaaid en gevuld met lucht — gebruikt als, laten we zeggen, pont om de Tigris over te steken. Trouwens de Assyriërs, het bijzonder vechtlustige volk uit de oude geschiedenis (± 2000 voor onze jaartelling), droegen op hun veldtochten ook al dierenhuiden mee om met behulp daarvan rivieren e.d. over te steken. Ook nu nog, bijvoorbeeld in Tibet, wordt door de nomaden osse- en zwijnehid op hun omzwervingen megedragen en, wanneer men een rivier moet oversteken, opgeblazen om aldus een vaartuig te creëren. Soms worden de naden niet alleen aan elkaar genaaid met pees en dergelijke, maar ook nog gebreeuwd met een taai, niet hardende materie opdat zo wei-

nig mogelijk lucht kan ontsnappen.

Terecht is men nu trots op de vinding van het luchtkussenvaartuig, doch als wij bedenken dat met het vroegere beschavings- en intelligentiepeil iets dergelijks met ons inziens primitieve middelen in de praktijk werd gebracht, dan moeten wij 20e eeuwers toch wel bewondering hebben voor onze verre voorzaten.

Dergelijke vaartuigen van dierenhid vergden onderhoud. De kudden waren voor nomaden hun enige bezit, en men moest spaarzaam omgaan met hid, want het was ook nog voor vele andere doeleinden benodigd, zoals kleding, schoeisel, riemen. Bovendien vergde de vervaardiging van deze eerste „luchtkussenvaartuigen” inspanning en tijd, zodat men trachtte het verworven produkt zo lang mogelijk doelmatig te houden. Dierenhid werd op verschillende wijzen geconserveerd, waarbij dierlijk vet een belangrijke rol speelde.

Een nog grotere rol ging het onderhoud spelen bij die volken die met behulp van dierenhid gespannen over benen of houten ribben, een vaartuig vormden. Immers, de tijd en inspanning nodig om deze boten maken, waren nog groter, zodat ook het onderhoud belangrijker werd. Wederom is Tibet het land waar dit vervoermiddel nog steeds wordt gebruikt, alhoewel ook in Groenland, bij de eskimo's, dergelijke vaartuigen nog steeds worden toegepast voor de jacht, zij het van een ander, aan de barre omstandigheden aangepast, model.

Steeds groter

Naarmate de behoefte aan een groter vaartuig ontstond, of dit nu was bij de Scandinavische volken of bij de Egyptenaren, zocht men naar een oplossing hiervoor. In vele streken werd de oplossing gevonden door meer dan een boomstam, naast elkaar gelegen en stevig met elkaar verbonden, langzamerhand te ontwikkelen tot een vaartuig dat in staat was meer personen en meer goederen te vervoeren.

In 1937 deed men een uiterst belangrijke vondst in Scandinavië. Er werden in de bodem twee boten gevonden, waarvan één er nog redelijk, de ander goed intact was. De laatste mat ongeveer 15 meter in lengte, de breedte was 2½ meter. De bodem bestond uit 3 naast elkaar liggende eiken planken, terwijl ook de zijden van het vaartuig uit drie planken hoog bestonden. De planken pasten precies tegen elkaar en werden samengehouden door naaiwerk, met wilgetenen. Over de naden had men, na deze mat mos te hebben gevuld, baddings gemaakt. Het onderhoud dat dergelijke schepen vroeger bestond, wat de romp zelf betreft, uit het vervangen — indien nodig — van de wilgetenen en het opnieuw breeuwen met mos.

Maar om een mooi voorbeeld te vinden hoe vroeger een boot werd gemaakt, ja, om te zien hoe de ontwikkeling van boomstam, tot een min of meer gestroomlijnd vaartuig plaatsvond, kunnen we in eigen land blijven, en wel in het Centraal Museum te Utrecht, waar de boot afgebeeld op pag. 8, is opgesteld. Dit is de oudste en grootste scheepsvondst in Nederland, het zgn. Utrechtse schip, dat op 5 december 1930 bij graafwerken aan de noordelijke stadsrand van Utrecht is blootgelegd.

Blijkens de koolstof-analyse (C 14) werd het hout gekapt omstreeks 800 na Chr. De vindplek is een oude Vechtoever uit de tijd dat de Vecht nog hoofdstroom was van de Rijn. Toen het schip door ouderdom lek en onbruikbaar was geworden, werd het op de oever achtergelaten na uitsloping van al het bruikbare materiaal. In de loop der eeuwen is het steeds verder ondergeslibd.

Men denke zich een hecht, gestroomlijnd, overdekt en platboomd zeilschip, 17,8 m lang, midscheeps 4 m breed, met een kiel uit één boomstam, in klinkverband gebouwd door ophoging van een eiken boomstamkano met twee boordgangen beiderzijds. Zwarte opgenagelde lijsten beschermen kielgangsnaad en bovenboordsrand; stevenplanken sluiten de einden af. De mast was in het dek ingebouwd vlak voor het luikhoofd met zijn gangboorden ter weerszijde. Een enkel riembaar, dat bij de voortbeweging geen wezenlijke rol speelde en door twee man staande werd bediend, vergemakkelijkte bij ongunstige wind het sturen, daar een scheg ontbrak. Een loze kiel bestaande uit afneembare, de bodem verbredende platen zorgde voor evenwicht, samen met het gewicht van de midscheeps wijde bovenlijst. Het schip was met wilgen pennen getimmerd, afgezien van enkele bij herstellingen aan de voorplecht aangebrachte ijzeren spijkers, en gebreeuwd met gedroogd mos.

Het vaartuig dat noch een Romeins noch een Vikingschip maar een inheems werk is, toont het hoge peil aan van de scheepsbouwtechniek in de karolingische tijd; tevens vertegenwoordigt het een belangrijke overgangsvorm tussen kano en opgebouwd schip. Het is als prototype

voor veel onzer huidige binnenschepen te beschouwen. Tevens was het als incidentele kustvaarder gedacht, een feit waarop de ranke en hechte bouw en het niveaverschil van een voet tussen voor- en hogere achtersteven lijken te wijzen.

Niet alleen de behoefte aan een groter vaartuig drong de mensen te zoeken naar wegen en manieren om min of meer bewerkte boomstammen aan elkaar te bevestigen, ook in die streken waar de wouden en bossen werden gevormd door bomen die niet geschikt waren voor de constructie van grote vaartuigen, doordat de stammen te kort, te dun waren, zochten de bewoners naar nieuwe constructiemethoden.

Papyrus

Zo'n tweeduizend jaar voor Christus' geboorte, ten tijde van de farao's, groeiden er in Egypte geen geschikte bomen voor de eerste scheepsbouwers. Alleen acacia en sycamore waren ter beschikking, doch dit hout was niet van voldoende lengte. Desondanks slaagden ze erin reeds een vaartuig van twaalf meter lengte bij een breedte van naar schatting drie meter te vervaardigen, uitsluitend door toepassing van een bijzonder groot aantal duvels en pennen. Ribben konden bij gebrek aan geschikt hout evenmin worden toegepast, doch door zeer nauwkeurige constructie, waarbij de bewerkte stammetjes zuiver tegen elkaar lagen, wist men vaartuigen te construeren waarmede een voor die tijd flinke lading kon worden meegenomen. De druk die het water uitoefende op het samenstel van stammen hield het geheel stevig bij elkaar. Vanzelfsprekend kostte de vervaardiging van een dergelijke boot veel inspanning en ongetwijfeld werd hieraan het nodige onderhoud gedaan, alhoewel niet precies bekend is hoe. Dat echter het begrip onderhoud een belangrijke rol speelde bij de Egyptenaren, blijkt uit de zogenaamde papyrusboten, een vervoermiddel dat dit jaar nogal in het licht van de publieke belangstelling is gekomen door de tocht die Thor Heyerdahl maakte met een papyrusboot in een poging te bewijzen dat de Egyptenaren wel degelijk in vroeger tijden in staat waren met dergelijke vaartuigen de oceaan over te steken en aldus hun cultuur ook in andere werelddelen hebben kunnen uitdragen. In hoeverre dit laatste waar is, zullen wij hier buiten beschouwing laten, doch wat de papyrusboten zelf betreft, verdient het wel aanbeveling hier te vermelden dat ook ten tijde van de farao's de levensduur van deze vaartuigen zeer beperkt moet zijn geweest.

Op afbeeldingen in die tijd gemaakt staan ook papyrusboten getekend; het merkwaardige hierbij is dat de omhooglopende punten, bij voor- en achtersteven, donkerder gekleurd zijn, waaruit men thans de gevolgtrekking maakt, dat deze waren gevat in leren of textieldoek-omhulsel, een soort kous, kennelijk met de bedoeling voor ogen de levensduur hiervan te verlengen. Men zou dus kunnen spreken van preventief onderhoud, alhoewel sommige geleerden menen, dat niet alleen het onderhoud de oude Egyptenaren na aan het hart lag, maar ook de efficiëntie en wel in zoverre dat aan het einde van de kortstondige levensduur van deze papyrusvaartuigen, de voor- en achtersteven alsnog konden worden gebruikt bij de „nieuwbouw”.

Zeker is, dat de Egyptenaren zo'n 1500 —

2000 jaar vóór het begin van onze jaartelling reeds zeewaardige boten hadden. Deze hadden in ieder geval om de voor- en achtersteven touwen, om de zaak bij elkaar te houden. Alhoewel ongetwijfeld bij andere volken het gebruik van touw, waarbij wij niet moeten denken aan henep, maar aan wilgetenen, repen **bast** of walrushuid, in zwang raakte om de stevigheid te vergroten, werden de reeds hiervoor genoemde houten duvels en pennen in vele werelddelen toegepast voor het bijeenhouden van de planken. Natuurlijk hield dit gelijke tred met de verdere ontwikkeling van het door de bouwers gebruikte gereedschap. Vreemd genoeg was bij de Egyptenaren, die toch al tamelijk goede scheepsbouwers waren, de schaaft nog zo'n 2000/3000 voor Christus onbekend of — later — nog zó primitief, dat de afwerking van het hout geenszins kon worden vergeleken met dat van de Grieken en Romeinen, die tegen Christus' geboorte reeds een type schaaft toepasten dat het mogelijk maakte het hout werkelijk glad af te werken.

Geen lapwerk

Wij hebben het tot zover gehad over het samenstellen van boten en het onderhoud van het verkregen produkt in de vorm van versterkingen maken en het, indien nodig, opnieuw behandelen van de grondvorm. In de dertiende en veertiende eeuw echter paste men in India wel een heel bijzondere wijze toe van repareren en onderhouden. De aldaar gebouwde boten waren bijzonder zeewaardig. Zelfs Marco Polo verhaalde hierover met enthousiasme. Echter, wanneer de boten reparatie behoeften voelde men weinig voor lapwerk. In plaats van de lekke naden uit te steken en opnieuw dicht te smeren, bracht men een geheel nieuwe beschieting aan, die weer op de gebruikelijke wijze werd gebreeuwd en geharpuisd. En indien nodig herhaalde men dit wel zesmaal, doch dan was ook het stadium bereikt, dat de vaartuigen niet meer zeewaardig werden geacht, alhoewel ze nog wel voor andere doeleinden werden gebruikt. Over waterdichte schotten gesproken, een systeem toegepast sedert de negentiende eeuw, zo dacht men althans. Gebleken is echter dat scheepsbouwers in India reeds vóór 1300 in hun schepen dergelijke schotten aanbrachten. Door de een of andere oorzaak is deze methode in onbruik geraakt en werd ze eerst in de negentiende eeuw hervat.

Nu we toch in India zijn, mag niet onvermeld blijven dat er in de tweede helft van de achttiende eeuw ten Noorden van Bombay bouwers waren, die zulk vakkundig werk afleverden — met algehele doorvoering van het vakkundige pen- en duvelwerk — dat door hen gebouwde boten wel honderd jaar meegingen. Als dit eens voor onze tankers kon worden verwezenlijkt! Maar we lopen te snel vooruit. De belangstelling van de mens van de twintigste eeuw voor hetgeen zijn verre voorvaders deden, ook op maritiem gebied, is nog steeds groeiende en aan de hand van vondsten, onderzocht volgens wetenschappelijke methoden, reconstructies en dergelijke, zijn wij thans in staat iets meer te begrijpen van de gestadige ontwikkeling van de schepen, van boomstam tot tanker, van vlot tot passagiersschip, van huidboot tot vrachtschip; hierover vindt u meer in de volgende editie van „Tussen Schip en Ka”.

W.W.

VERVOERSPLANNING / PROGRAMMERING / CHARTERING



V.l.n.r. de heren F. K. Neuerburg - DFP/2, G. W. Bakker - chef DFM/5, C. E. Bestebroer - hoofd voeding, L. F. van den Belt - adjunct-Directeur, A. J. W. van Zweden - DFF/1, D. van Zanen - chef DFF/1, P. Vliegthart - DFM/22 en lid O.R., mej. M. H. Schilperoord - DFP/6, heer J. G. van de Weijer - DFF/3, heer B. C. Knoester - DFP/1, mej. C. W. C. Lobé - DFP/5, heer R. M. Willemstein - DFF/3, mej. J. F. Schilt - DFP/4 en de heren B. R. A. Jansen - 4e werktuigkundige, A. H. G. C. van der Bessen - 3e stuurman, D. Smit - 4e werktuigkundige, W. P. M. Samuels - 1e pompman/bankwerker.

Op donderdag 30 oktober j.l. is over dit interessante onderwerp door de heer G. W. Bakker, chef DFM/5, Demise-Managed Fleet Liaison, een lezing gehouden voor leden van het vloot- en walpersoneel.

De heer L. F. van den Belt, adjunct-Directeur, heette namens de Directie de aanwezigen welkom en zette in het kort het hoe en waarom van de maandelijkse voordrachten uiteen.

Hierna hield de heer Bakker zijn inleiding over Vervoersplanning — Programmering — Chartering. Om de toehoorders een inzicht te geven in de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om dit ingewikkelde apparaat goed te laten functioneren, werden de volgende punten belicht.

1. Overall planning vervoer op lange termijn

Jaren van te voren moeten de afzetbegrotingen van alle verkoopmaatschappijen worden opgemaakt, ergo welke produkten, hoeveel en waar, welke Groepsfabrieken kunnen deze produkten maken, welke soorten ruwe olie zijn daarvoor nodig en hoeveel?

Waar worden de vereiste soorten ruwe olie geproduceerd, in welke havens kunnen ze worden geladen en waar moeten ze worden gelost?

Hierbij speelt, naast vervoer over zee, transport over land per „pijpleiding“ en via binnenwateren een rol.

2. Hoeveelheid tankertonnage en soort tankers

Het criterium is hier de hoeveelheid ruwe oliën, zwarte en witte produkten welke moeten worden vervoerd, de af te leggen afstanden en de havens welke moeten worden aangedaan.

Enerzijds wordt de grootte van de tankers bepaald door maximum toelaatbare diepgang in havens en vaarwaters, anderzijds wil de ironie dat geïnteresseerde landen zich koortsachtig inspannen om hun havens en vaarwaters in dezen aan te passen.

Reeds varen vele tankers van 200.000 ton deadweight op de wereldzeeën en zelfs nog grotere.

Jaarlijks wordt vervolgens de behoefte aan tankertonnage beïnvloed door seizoen-fluctuaties; grote vraag ontstaat vaak bij een strenge winter op het noordelijk halfrond.

3. Dekking van de tankerbehoeften

Eerst dient te worden vastgesteld hoeveel schepen en van welke grootte de Groep in eigen beheer heeft, dit ter dekking van een deel van de minimum-behoefte.

Het resterende deel van deze minimum-behoefte wordt gedekt door long-term time-charters. In een later stadium worden dan correcties aangebracht doordat extra behoeften door middel van short-term time-charters worden gedekt. Dekking van prompte seizoenfluctuaties bewerkstelligt men door voyage/trip charters, waarvan de Maatschappij in de Noordelijke zomer slechts zelden, doch in de winter zeker wel (voor relatief hoge prijzen) gebruik moet maken.

Over het algemeen kan men zeggen dat de laatstgenoemde charters meestal de duurste zijn voor de Maatschappij.

Dat hier in een vroeg stadium al beslissingen met grote risico's moeten

worden genomen is begrijpelijk, daar een groot tekort in vervoerscapaciteit kostbaar is, anderzijds moet worden voorkomen dat de Maatschappij ooit tankers voor haar rekening tijdelijk zou moeten opleggen.

4. Programmering van maand tot maand

Naarmate een bepaald jaar nadert, wordt er voor zorggedragen dat men de benodigde hoeveelheden tonnage in bepaalde areas beschikbaar heeft. Op grond van herziene begrotingen van de verkoopmaatschappijen worden de behoeften van maand tot maand vastgelegd en een globaal transportprogramma voor het jaar wordt vastgesteld.

5. Dagelijkse programmering

„Supply and Planning“ in Londen ontvangt dagelijks gegevens zoals de posities van alle tankers, aankomst in en vertrek uit de havens, voor verschepping gereed liggende of komende hoeveelheden en de benodigde hoeveelheden.

Met deze gegevens wordt bepaald welke tankers voor de specifieke transporten moeten zorgdragen, met andere woorden de tankers worden genomineerd. Deze orders worden doorgegeven aan S.I.M., die ervoor zorg draagt dat schepen en agenten de instructies voor de reis ontvangen.

6. Factoren welke de programmering kunnen verstoren

De belangrijkste zijn: Sluiting van het Suez- of Panamakanaal, uitvallen van een produktiegebied, uitvallen van een verwerkingsinstallatie, een zeer zachte of een zeer strenge winter, haven- of zeeliedenstakingen en optredende oorlogsomstandigheden.

Nog vele andere kleine factoren zijn vaak de oorzaak van plotselinge veranderingen in het programma, zoals: een schip komt later aan dan verwacht, een bepaalde lading is niet klaar, mist, reisreparaties, opslagruimte bij de installatie, een bepaalde partij produkten moet terstond geleverd worden (contract).

Al deze factoren kunnen zich bij alle 500 door de Groep beheerde tankers met ongeveer evenveel laad- en losinstallaties voordoen en wijzigen voortdurend het programma.

Na deze inleiding, waarvan vooral de in het laatste deel behandelde materie aan boord en op ons kantoor zeer vaak aanleiding geeft tot misverstanden en onbegrip, volgde een levendige discussie en vele vragen waarvan als voornaamste, waarom een tanker in ballast bij aankomst zo snel mogelijk moet ontballasten om te voldoen aan de performance-eisen en later uren ligt te wachten voordat voerdat kan worden ingeladen. Deze wachttijd blijkt in de praktijk plotseling te kunnen veranderen. Waarom heeft, bij een zo grote vloot van schepen, een „K“-schip soms toch nog 12 soorten ladingen te vervoeren? Dit is vaak toe te schrijven aan de grote verscheidenheid van speciale produkten gevraagd door de ontvangende losplaats(en) met beperkte opslagcapaciteit.

Ook nu bleek weer dat deze bijeenkomst zeer op prijs werd gesteld, zodat zij zeker heeft bijgedragen tot meer inzicht in hetgeen door de Groep wordt verricht en tot begrip voor elkaars werkzaamheden.

P.V.

schoon schip



Invasie leek het wel toen op 9 oktober jl. niet minder dan 23 meisjes tegelijk een bezoek brachten aan de „Arca” liggende te Pernis. Kapitein P. Sandee kon er niet onderuit of hij moest op de foto met deze schare jeugdige typisten van het Centraal Kantoor te Den Haag. Wij twijfelen er evenwel aan of het bezoek geheel aan het doel heeft beantwoord; op de vraag, wat vonden jullie nu het meest interessant vanmiddag, kwam spontaan uit veler mond: de mannen! Daarvan legt ook wel de foto rechts op deze pagina getuigenis af, waarop 3e stm G. W. J. Jacobs meer aandacht trekt dan de afsluiter op de voorgrond (en geen wonder!).



De familieleden van staf en bemanning van de „Acila” die een groet uitspreken



Veel aandacht zal ongetwijfeld ook het nieuwe **voetbalspel** trekken, dat — wanneer het oude moet worden vervangen — aan de schepen wordt verstrekt en in zoverre van het gebruikelijke afwijkt, dat dit magnetisch werkt. Extra voordeel is, behalve dat naar keuze 2 of 4 spelers kunnen deelnemen, dat het spelniveau hoger ligt en op die manier de werkelijkheid beter kan worden nagebootst. Twee complete elftallen nemen aan de wedstrijd deel, waarvan de spelers door middel van bedieningsmagneten razendsnel kunnen worden verplaatst, uiteraard na enige oefening. Tevens wordt getracht voortaan spelen te leveren met verstelbare poten, zodat — wanneer het schip tijdens

laden/lossen slagzij of trim heeft — het veld toch horizontaal kan worden gesteld en het balletje... enfin, u begrijpt het wel.



In het **radiogroetenprogramma** „Thuis aan boord” dat op 27 oktober jl. werd uitgezonden, bestemd voor drie Shell-tankers, waaronder de „Acila”, was de stem te beluisteren van oud-hoofdwerktuigkundige D. P. Koudenburg, die niet minder dan 29 jaar bij de Shell heeft gevaren. Het is slechts zelden dat een opvarende die vroeger de stem van vrouw en kinderen op die wijze kon beluisteren, thans zelf een groet uitspreekt aan een opvarende, doch in dit geval was het vader tot zoon; de rollen waren dus omgedraaid. Dank zij dit programma konden op die dag 27 varende collega's, op drie schepen in verschillende posities, weer de stem van thuis beluisteren.



Het zal velen zijn opgevallen dat sedert enige maanden de kaart aangevende **de posities van onze tank-schepen**, die vroeger in ons maandblad was opgenomen, niet meer verschijnt. Hiertoe is besloten nadat was gebleken dat

het onmogelijk is, gezien de tijd die noodzakelijkerwijs verloopt tussen het samenstellen ervan en de ontvangst van „Tussen Schip en Ka” thuis of aan boord, deze „bij” te doen zijn. Meer profijt zullen de families van de opvarenden thuis hebben aan de wereldroutekaart die in mei/juni jl. is verzonden aan alle huisadressen van officieren en scheepsgezellen; de meeste couranten geven dagelijks, of meermaals per week, de posities op van de Nederlandse schepen, zodat aan de hand hiervan kan worden nagegaan waar de Shell-schepen zich ongeveer bevinden.



Van de Hogere Zeevaartschool **Willem Barentsz** ontvingen wij het verzoek het volgende in dit blad te willen opnemen: Voor gehuwde koopvaardij-officieren die hun studie op Terschelling willen voortzetten, komen binnenkort weer bungalows beschikbaar. Deze woningen, geheel gemeubileerd en aantrekkelijk gelegen, kunnen gedurende de studietijd aan de Hogere Zeevaartschool „Willem Barentsz” te Terschelling betrokken worden voor f 180,— per maand. Inlichtingen worden verstrekt door de directeur van genoemde school (tel. 05620 — 2155).



**ONZE
VLOOT-
JUBILARISSEN :**



J. BROERSEN
hfdwtk.
1939 - 19.12 - 1969



M. J. MOERLAND
hfdwtk.
1939 - 30.12 - 1969



J. J. H. VESSIES
2e stm.
1959 - 12.12 - 1969



H. WIJNBERG
2e stm.
1959 - 28.12 - 1969



L. A. T. BLANKEMEYER
scheepsvakman I
1959 - 26.11 - 1969

COLLECTIEVE ONGEVALLENVERZEKERING VLOOTPERSONEEL

Wij delen u mede dat voor het jaar 1970 de premies voor de collectieve ongevallenverzekering ongewijzigd zullen blijven, t.w.:

Voor werknemers:

0,55‰ van het verzekerde bedrag;

voor de medeverzekering van de 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.

Met het oog op de inhouding van het juiste premiebedrag wordt deelnemers wier mede-verzekerde echtgenote tot de laatstgenoemde categorie behoort, verzocht dit op te geven aan Afdeling DFP.

Hierbij brengen wij nog eens onder uw aandacht, dat ook de echtgenote niet langer verzekerd kan blijven dan t/m 31 december van het jaar waarin zij de 70-jarige leeftijd heeft bereikt.

De premies voor 1970 zullen voor de deelnemende vlootofficieren, 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 1969 worden opgenomen.

Deelnemers wordt in hun eigen belang aangeraden na te gaan of de premie inderdaad is ingehouden. Indien dit niet is gebeurd, dient de Afdeling DFP hiervan in kennis te worden gesteld.

LOONOPGAVEN 1969 VLOOTPERSONEEL

De voor de aangifte inkomstenbelasting 1969 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. 1969.

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.

KINDERKAMPEN 1970

Van De Commissie Kinderkampen ontvingen wij bericht dat in de zomer van 1970 weer vakantiecampen zullen worden gehouden in de plaatsen Blaricum, Ommen, Putten en Beek.

Afhankelijk van de voorwaarde of wij voor voldoende goede leiding kunnen zorgen (zie artikel op pagina 14 van dit blad) staat deelneming open voor kinderen — van vloot- en walpersoneel — in de leeftijd van 9 tot en met 12 jaar (gerekend per 1 juli 1970) en voor 8-jarigen voor zover er plaatsen beschikbaar zijn.

Voorts zullen er twee vaarkampen worden georganiseerd (alleen voor jongens en meisjes van 12 jaar in het bezit van een zwemdiploma).

Bij aanmelding dient te worden opgegeven in welke periode men zijn kind(eren) wil laten deelnemen. De Commissie zal met de wensen van de ouders dienaangaande zoveel mogelijk rekening houden.

Wij vestigen er de aandacht op dat de kampen zijn bedoeld voor en ingesteld op gezonde kinderen, zodat aan verzoeken om een bepaald dieet of speciaal te verlenen extra zorgen in het algemeen geen gevolg kan worden gegeven.

De bijdragen voor deelneming worden vastgesteld op grond van de verschuldigde loonbelasting en variëren van f 31,— tot f 102,— per kind per kamperperiode.

Mochten bijzondere omstandigheden van financiële aard een beletsel vormen om een of meer kinderen aan een kamp te laten deelnemen, dan kan dit aan de Maatschappelijk Werkster (sectie DFP/51) worden voorgesteld. De bijdragen zullen t.z.t. worden verrekend met de gage c.q. het salaris.

Men kan zijn kind(eren) voor deelneming aan een van de kinderkampen aanmelden door gebruikmaking van het aanmeldingsformulier dat u in dit blad aantreft.

De aanmeldingsformulieren dienen **vóór maandag 29 december 1969** ingevuld en ondertekend te worden gezonden aan ons kantooradres, met vermelding van sectie DFP/51.

**HET
BRUIDSPAAR
VAN DE
MAAND**

Deze maand gaan onze felicitaties uit naar mej. C. Waverijn, voorheen werkzaam op de sectie DFP/2 - Scheepsgezellen van ons kantoor die op 31 oktober jl. in het huwelijk trad met de heer D. de Bruijne, 5e werktuigkundige in onze dienst.



December is de maand waarin niet alleen een ieders gedachten verwijlen bij het jaar dat ten einde spoedt, doch ook de maand waarin men overdenkt wat het komende jaar zal gaan brengen. Men maakt nieuwe voornemens, nieuwe gezichtspunten vormen gestalte en een nieuw idee wordt geboren. Zo ook bij de Redactie van „Tussen Schip en Ka”, die met ingang van dit nummer ruimte wil bieden voor „Het Bruidspaar van de maand”, waarbij de bruidegom zoveel mogelijk afwisselend een officier en een scheepsgezel van onze vloot zal zijn.

AFSCHEID VAN OUD-COMMODORE L. H. DE VRIES

Op 20 november werd op kantoor officieel afscheid genomen van oud-Commodore De Vries, die met ingang van 1 oktober jl. werd gepensioneerd.

Na met zijn echtgenote door de heren Rodenburg en Den Bakker ontvangen te zijn en met hen een gezellig glaasje te hebben gedronken was er vervolgens gelegenheid tot een genoeglijk samenzijn met een aantal kantoofunctionarissen, waarmee de scheidende commodore in het verleden veelvuldig contact heeft gehad. Dat er een geanimeerde stemming heerste wordt door de hiernevens afgedrukte foto genoegezaam geïllustreerd.

Tot slot werd in kleine kring de lunch gebruikt, waarbij ook de heer Van den Belt — die zich tot op dat moment in verband met een bespreking had moeten laten excuseren — aanwezig was.



Tijdens de afscheidsreceptie, v.l.n.r.: mevrouw A. M. G. de Vries-Fron, oud-Commodore De Vries, de heren H. den Ouden - chef DFM/1, J. C. W. Schuller tot Peursum - chef DFP/4,

J. Bomhof - Interne Accountants Dienst en mej. E. van Willigen - DF/1. Achter mev. De Vries is gedeeltelijk zichtbaar de heer C. van Steensel - chef DFF/2.

LEIDING KINDERKAMPEN 1970

Zoals elders in dit nummer vermeld, worden de kinderkampen 1970 gedurende de volgende perioden gehouden:

27 juni t/m 11 juli 1970	} landkampen
11 juli t/m 25 juli 1970	
25 juli t/m 8 aug. 1970	

29 juni t/m 11 juli 1970	} vaarkampen
13 juli t/m 25 juli 1970	

Personeelsleden van de Groepsmaatschappijen zullen weer in de gelegenheid worden gesteld, als leider of leidster in een der kampen op te treden.

Voor het volgende wordt uw bijzondere aandacht gevraagd:

Iedere Groepsonderneming die kinderen van haar personeelsleden wil laten deelnemen aan de vakantie-kampen, dient tevens te zorgen voor leiders of leidsters voor die kinderen. Gezien de moeilijkheden die de laatste jaren ten aanzien van de begeleiding zijn ondervonden, heeft men thans besloten dat **alleen die Groepsmaatschappijen welke een voldoende aantal goede leiders of leidsters beschikbaar kunnen stellen, de gelegenheid zal worden geboden om kinderen van hun personeelsleden aan de kampen te laten deelnemen.**

Wij doen derhalve een dringend beroep op u allen, eens bij u zelf na te gaan of u wellicht als leider of leidster in een van de kampen wilt fungeren. Aangezien ook familieleden of kennissen van onze personeelsleden van harte welkom zijn als leider/leidster, verzoeken wij u diegenen van uw familie of kennissen die daarvoor in aanmerking komen, enthousiast te maken voor dit zo boeiende en veel voldoeninggevend werk. Dezen zal per kamperiode een vergoeding van f 50,— worden betaald.

De Commissie Kinderkampen stelt onder andere de volgende eisen aan leiders/leidsters: leeftijd tussen 18 en 30 jaar, bij voorkeur enige ervaring op het gebied van jeugdwerk, goede lichamelijke conditie, goed met kinderen kunnen omgaan. Gehuwde vrouwen kunnen echter niet voor plaatsing als leidster in aanmerking komen.

Zij die zich beschikbaar willen stellen voor leider of leidster in een van de vakantie-kampen wordt verzocht zich hieromtrent in verbinding te stellen met mejufvrouw W. C. Groen, sectie DFP/51, die eveneens nadere inlichtingen kan verstrekken.

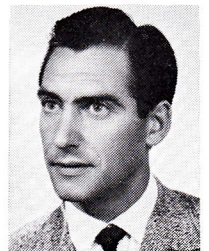
De Commissie vertrouwt dat velen zich thans beschikbaar zullen stellen omdat anders onze „Shell Tankers“-kinderen niet aan de vakantie-kampen 1970 zouden deelnemen.

AANGESTELD :



Kapitein

P. BUISMAN
aangesteld per 9.9.1969 en op 9.11.1969 belast met het commando over het s.s. KARA.



Hoofdwerktuigkundige
P. J. DE LANGE
aangesteld per 16.8.1969 en sedert 13.11.1969 dienstdoend op het s.s. ZAFRA.



Hoofdwerktuigkundige
A. MODDERMAN
aangesteld per 18.7.1969 en sedert 25.10.1969 dienstdoend op het s.s. ONOBA.

MET PENSIOEN MET INGANG VAN 1 DECEMBER 1969

KAPITEIN C. J. J. ROZEMA



De heer C. J. J. Rozema trad op 14 juni 1947 in dienst van de N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij en werd enkele dagen later als 4e stuurman tewerk gesteld aan boord van de „Malvina”. Op het einde van dat jaar volgde zijn promotie tot 3e stuurman. In 1948 werd hij van de diepzeevloot overgeplaatst voor dienst op kleine vaartuigen in het Verre Oosten en wel tot 1949.

In 1950 behaalde hij zijn diploma 2e stuurman G.H.V.

Van medio 1950 tot medio 1951 was hij bevelvoerend officier van de Beraoer in de vaart rond Nieuw Guinea waarna hij als 2e stuurman werd tewerk gesteld aan boord van diepzeetankers.

Na in 1955 zijn diploma 1e stuurman G.H.V. te hebben behaald werd hij als 1e stuurman tewerk gesteld bij de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Vanaf 1957 heeft hij onafgebroken dienst gedaan bij de diepzeevloot.

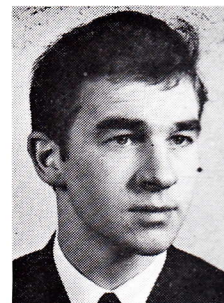
Begin 1965 werd hij belast met het commando over het s.s. "Kosicia" en op 24 juni 1965 volgde zijn aanstelling als gezagvoerder. In die rang heeft de heer Rozema nog het commando gevoerd over de „Camitia”, „Kermia" en „Kara”.

Wij wensen de heer Rozema en zijn echtgenote nog vele gelukkige jaren toe.

BEVORDERD TOT ONDEROFFICIER :



C. DE KONING
scheepsvakman II
per 31.10



G. J. VAN DE HEUVEL
scheepsvakman II
per 9.11



**A. P. M. VAN DEN
ELSHOUT**
scheepsvakman II
per 25.10



J. J. M. LOUIS
scheepsvakman II
per 27.10

VLOOTPERSONALIA

(in de periode van 16.10 t/m 15.11 1969)

GEBOREN:

- 18.10: Marc, zoon van J. T. Yskes, 3e wtk. en mevr. J. H. Yskes-van der Dussen;
18.10: Esther, dochter van C. P. Schoenmakers, 1e stm. en mevrouw C. C. M. Schoenmakers-Verheijen.

GEHUWD:

17. 10: J. S. de Jong, 2e stm., met mej. A. Huijskamp;
22. 10: J. C. Ganzinga, 3e wtk., met mej. E. Bakker;
25. 10: R. Westerbeek, 4e stm., met mej. A. van Hoff;
31. 10: D. de Bruijne, 5e wtk., met mej. C. Waverijn;
5. 11: H. Nijhof, 4e wtk., met mej. G. K. van Es;
7. 11: J. H. Schurink, 3e stm., met mej. J. Mulder
8. 11: A. van Leeuwen, 3e stm., met mej. E. Hoevers;
12. 11: A. J. de Waal, 5e wtk., met mej. L. Kuhler;
14. 11: R. van der Does, 5e wtk., met mej. A. Stuurman.

AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

- gezagv.: D. A. C. Vermeulen, J. W. M. Vollebregt, A. Post, D. Fransen, C. Vriend, A. W. C. van Schendel, N. H. van der Heiden;
1e stl.: R. Jousma, C. P. Schoenmakers, P. Cammel, G. M. Schipper, R. Verhoef, W. Kalkman, P. Snel, H. N. A. Snel, A. Visser, R. Knol, B. C. den Exter van den Brink, R. A. Kattenburg-Schüler;
2e stl.: W. Drost, W. Hoogendijk, F. F. Ates, A. Vlaar, W. van den Born, J. de Jager jr, J. A. van Kesteren;
3e stl.: F. Kuijt, A. H. G. C. van der Beesen, R. Dijkstra, W. Beekman,

H. J. Schaaf, J. J. B. Roest, D. van Dijk, J. G. Wientjes, P. R. Lammers, L. H. Kramer, B. van Katwijk, J. Korving, M. van den Belt, R. Hagen, J. Zwart, W. C. Moll, D. Schonenberg, J. Wassenaar, J. L. Pelle, J. W. IJkel, F. Koster;

- 4e stl.: R. A. Sweetnam, C. D. Kromhout, L. Bart;
hfd.wtk.: H. W. van Diepen, C. Heeres, W. Groenendijk, J. J. F. Reitsma, H. J. Melse, C. W. Stolk, B. Velhuis, J. Heijmans, O. K. Nicolai;
2e wtk.: A. Buren, L. Buitenkant, F. Nederbragt, A. P. de Groot;
3e wtk.: G. J. Leussink, T. Middelkoop, H. G. de Boer, M. de Koning, J. H. M. A. van Jaarsveld, N. H. J. M. Lodde, W. J. Grapendaal, H. Japin;
4e wtk.: D. Smit, E. E. Kreune, M. H. D. Demkes, J. M. van de Wal, A. Meesters, J. H. S. Brijde, L. Vlastra, H. Ruitenbeek;
5e wtk.: H. M. Kleevens, D. de Bruijne, W. A. Smallegange, S. J. Breedveld, R. Schokker, F. Blok, J. E. A. Westerbeek, H. Waitz, J. P. Hoogwerf, C. Oppelaar, F. Jocker, G. J. Vingerhoed, D. Roodnat, J. Boon, H. C. den Ouden, J. T. Clements, A. J. de Waal, J. Labeur, J. V. W. M. Daniëls, R. M. van Ham, D. van Dongen, E. P. R. van Zelst, C. F. Wiessner, J. C. van Baasbank, H. de Rhoter;
II.wtk.: W. P. H. H. Coppen, J. F. Pieters, E. S. Zwart, L. J. Stam, P. Holtring, H. L. Castens, J. Rauwendaal, R. Stouthamer, T. J. W. A. Ploegmakers, C. J. Jongkind;
scheepsvoorlieden: C. J. de Knecht, W. van Dongen, A. J. Tinkhof, H. van Ommering;
scheepsvaklieden I: P. Niezing, N. van der Steen, C. Luykenaar, L. J. C. van Kuyen;
scheepsvaklieden II: W. G. Tippersma, J. H. Bijl, C. Beijer, G. A. Kanters, J. van Leyden, J. H. Meilink, J. H. L. Delsman, G. van Kuilenburg, H. Pols, H. L. Hermans;
wachassistenten: R. W. van Rooyen, J. K. van Wijngaarden, W. Gerritsen;
hoofden voeding: G. van Driel, T. C. A. Geelen;
scheepskok: A. G. Freeth.

IN MEMORIAM

A. H. VAN ZIJL

De heer Van Zijl, oud-gezagvoerder van N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, verliet op 8 mei 1946 de Maatschappij met pensioen, na 25 dienstjaren. Hij overleed op 7 november jl. te Haarlem en bereikte de leeftijd van 78 jaar.

TWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Abida:** 2e stm. L. A. Veer, 4e stm. R. Drenth, 5e wtk. R. A. Niessen;
m.s. Acila: 1e stm. H. Edens;
m.s. Acmaea: hfd.wtk. J. van Bon, scheepsvorman A. van Leeuwen, scheepsvakman I J. Pronk, scheepsvakman II G. J. van de Heuvel, scheepsvakman II J. J. de Jonge;
s.s. Arca: gezagv. P. C. D. Sandee, 3e stm. G. W. J. Jacobs, 4e stm. J. H. G. Herbergs, 3e wtk. H. A. M. Heijens;
s.s. Atys: 2e stm. C. A. Koppendraaier, 3e wtk. P. C. W. Enders;
s.s. Capiluna: wnd. hfd.wtk. C. J. Vermeulen;

IN DIENST GETREDEN VLOOTPERSONEEL:



P. J. M. E. Willems
scheepsvakman II
per 20.10



J. P. J. Heymans
scheepsvakman II
per 23.10



A. J. Lammers
scheepsvakman II
per 3.11

- s.s. Capisteria:** gezagv. F. Klaassen, 1e stm. P. F. L. Schölvinck, wnd. 4e wtk. F. Overveld;
m.s. Cinulia: 3e stm. G. Zoetendal, wnd. 2e wtk. T. Bakker, 5e wtk. M. C. Versloot;
m.s. Dallia: 5e wtk. J. G. van der Poel, radio-officier A. Weldering, scheepsvakman II A. P. M. van den Elshout;
m.s. Daphne: gezagv. F. Fekkes, 2e stm. G. J. Knol, 5e wtk. G. Dekker, scheepsvakman II J. P. M. van de Ven;
m.s. Diloma: hfd.wtk. C. L. H. Stocking Korzen, 4e wtk. A. Verweij;
m.s. Dione: 1e stm. H. Unger, wnd. 2e stm. W. van der Graaff, 3e wtk. F. A. J. Boot, 5e wtk. T. J. R. Eggink, scheepsvoorman A. B. van Essen, scheepsvakman I A. J. van de Raad, scheepsvakman II C. de Koning, scheepsvakman II J. P. J. Heymans, scheepskok J. A. Franken, hoofd voeding W. F. Knoester;
s.s. Kabylija: wnd. 3e stm. J. H. N. Pabbruwee, II.stm. R. C. Pabbruwee, 2e wtk. J. P. J. Reichwein, 5e wtk. P. A. van Schuppen;
s.s. Kalydon: 5e wtk. M. J. Kleijn;
s.s. Kara: 1e stm. A. J. Bloem, 3e stm. S. P. van Geuns, 4e stm. H. J. Lenstra, wnd. 3e wtk. F. van der Holst;
s.s. Katelysia: 1e stm. A. P. J. Ham, II.stm. M. de Bruijne, 5e wtk. A. M. Vink;
s.s. Kelletia: gezagv. B. de Boer, 1e stm. J. J. Osinga, 3e stm. R. Lamerman, 4e stm. B. M. Stubbe, II.stm. P. W. Kamperman, 4e wtk. C. G. van der Zwet, 5e wtk. J. J. de Groot, radio-officier H. T. Wigmans, scheepsvoorman H. C. den Daas, scheepsvakman I J. Wulffraat, scheepsvakman II P. J. M. E. Willems, hoofd voeding J. H. van Elteren, scheepskok D. Landstra;
s.s. Kermia: 1e stm. J. de Jager sr.;
- s.s. Khasiella:** 2e stm. T. W. Scharrenburg, 3e stm. R. J. den Os, 4e stm. J. van Rooyen, wnd. 2e wtk. N. P. Dekker, 5e wtk. H. C. Dijkstra, 5e wtk. J. Moerbeek, II.wtk. W. T. van Leeuwen, scheepsvakman I B. Verburg, scheepsvakman II W. Klink, scheepskok A. N. Warnaar;
s.s. Kopionella: 1e stm. J. van der Zouwen, 2e stm. A. J. de Kraker, II.stm. P. A. Janssen, wnd. 2e wtk. J. Prinsze, II.wtk. P. H. van Beusekom, radio-officier L. van der Staal;
s.s. Koratia: 2e stm. H. Bijvank;
s.s. Korenia: wnd. 2e stm. P. J. Muntjewerf;
s.s. Korovina: 5e wtk. C. J. J. de Vos, scheepsvoorman P. Sloover;
s.s. Kossmatella: 3e stm. L. O. Statie;
s.s. Krebsia: gezagv. J. H. Korsen, 5e wtk. A. R. de Wilde;
s.s. Kylix: 4e stm. F. J. Thomassen;
s.s. Lovellia: radio-officier P. H. Bax;
s.s. Metula: 5e wtk. W. J. H. M. Toussaint;
m.s. Neverita: hfd.wtk. W. Balvers;
m.s. Niso: gezagv. J. J. Schouten, 1e stm. J. W. Rutten, wnd. 2e stm. J. G. Leenders, 3e stm. J. van Ruiven, hfd.wtk. N. W. Groen, 4e wtk. J. J. J. Ludekuse, 5e wtk. J. T. van Lith, 5e wtk. P. J. Doest;
s.s. Ondina: 5e wtk. H. Hof;
s.s. Onoba: wnd. 2e stm. C. Verburgt, hfd.wtk. A. Modderman, 3e wtk. M. de Boer, radio-officier H. G. M. van der Hoek;
s.s. Patro: gezagv. P. B. Hibma, wnd. 2e stm. G. A. M. Dorren, 4e stm. R. A. de Boer, hfd.wtk. L. C. Spoon, wnd. 4e wtk. C. Parrel, 5e wtk.

- W. H. F. Leen, radio-officier W. J. Koster;
s.s. Philidora: hfd.wtk. R. N. Groen;
s.s. Philine: 5e wtk. H. P. Scheepers;
s.s. Philippia: 3e stm. R. F. H. Kobessen, wnd. 2e wtk. H. E. Daniëls, 5e wtk. H. J. Sikkenga;
s.s. Sepia: gezagv. W. J. de Haan, 2e stm. C. J. Clarisse;
s.s. Vasum: 1e stm. A. J. de Ronde, 3e stm. A. B. Tuijl, hfd.wtk. F. van Dalen, II.wtk. A. Verwijs, II.wtk. G. M. Piers;
s.s. Viana: 1e stm. H. G. Willemsen;
s.s. Vitrea: 3e stm. J. C. A. C. M. Smits;
s.s. Vivipara: 5e wtk. D. E. F. Bernardus;
s.s. Zafra: 4e wtk. J. H. Dor.

UIT DIENST GETREDEN:

- gezagv.: J. Sieben;
 3e wtk.: H. M. Westerveld, H. van Ommering, F. K. J. Spangenberg;
 5e wtk.: G. A. Sletering;
 scheepsvaklieden II: J. H. W. M. Habets, J. H. Meilink;
 scheepsvaklieden I: R. van Zuylen;
 wachtassistent: J. K. van Wijngaarden.

AANGESTELD ALS:

- 4e stm.: B. M. Stubbe, J. H. G. Herbergs, G. W. Geesink, J. van Rooyen, C. Kamminga, W. M. van Karsen;
 5e wtk.: R. A. Niessen, M. J. Kleijn, M. C. Versloot, H. J. Sikkenga, D. E. F. Bernardus, P. J. Doest, J. G. van der Poel, J. J. de Groot, G. Dekker, C. J. J. de Vos, A. M. Vink, H. Hof, A. R. de Wilde, T. J. R. Eggink, W. H. F. Leen, J. Moerbeek, H. C. Dijkstra, G. J. Afink, R. C. Duijts, P. A. van Splunter, H. van Os, R. G. Visser, H. E. Engels, J. A. Swiers, B. K. Frans, M. F. Stoltink, P. J. Steevensz.

BEVORDERD TOT:

- scheepsvakman I: A. J. van der Raad.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

- 1e stuurman G.H.V.: 2e stl. L. A. Veer, C. A. Koppendraaier;
 2e stuurman G.H.V.: 3e stl. W. van der Graaff, G. A. M. Dorren;
 2e stuurman G.H.V.-th.: 3e stl. W. J. Stoker, R. P. Jager;
 3e stuurman G.H.V.: 4e stl. B. M. Stubbe, J. H. G. Herbergs, G. W. Geesink, J. van Rooijen, C. Kamminga, W. M. van Karsen;
 „B”: 3e wtk. F. W. Gakes;
 „A”: 5e wtk. F. Overveld, M. Schmidt;
 „ASS”: 5e wtk. R. A. Niessen, M. C. Versloot, G. Dekker, C. J. J. de Vos, A. M. Vink, A. R. de Wilde, T. J. R. Eggink, G. J. Afink, R. C. Duijts, P. A. van Splunter, H. van Os, R. G. Visser, H. E. Engels, B. K. Frans;
 „MVD”: 5e wtk. M. J. Kleijn, H. J. Sikkenga, D. E. F. Bernardus, P. J. Doest, J. G. van der Poel, J. J. de Groot, H. Hof, W. H. F. Leen, J. Moerbeek, H. C. Dijkstra, J. A. Swiers, M. F. Stoltink, P. J. Steevensz.

MET PENSIOEN:

- gezagv.: C. J. J. Rozema.

TERUG VAN TIJDELIJKE TEWERKSTELLING „THE SARAWAK SHELL BERHAD:

- 1e stm.: H. Unger.

TERUG VAN TIJDELIJKE TEWERKSTELLING KANTOOR:

- 2e wtk.: G. Veldt.

MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode van 16.10 t/m 15.11 1969)

UIT DIENST:

- 30.10 Mej. G. J. Bötger — sectie DFF/4;
 1.11 A. Roest — sectie DFM/13 (pensioen);
 1.11 G. Veldt — sectie DFM/4 (in vlootdienst);
 1.11 Mej. L. C. M. Spiering — sectie DFF/4;
 1.11 Mevr. J. E. W. Kuijpers-van der Have — sectie DFF/4.

JUBILEUM:

- 21.10 J. C. W. Schuller tot Peursum — sectie DFP/4 — 40 jaar.

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

negende jaargang no. 4 — december 1969

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

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF BEWERKEN
 VAN ARTIKELEN EN/OF HET REPRODUCEREN VAN FOTO'S OF
 AFBELDINGEN IS SLECHTS GEORLOOFD 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

D. RODENBURG

ROTTERDAM, december 1969
SHELL-GEBOUW, HOFPLEIN 20
TELEFOON 13 25 00

Het is niet gebruikelijk dat U een persoonlijk schrijven van mij ontvangt als bijlage van dit blad. De gebeurtenissen in het weekeinde van 12 tot 15 december j.l. met ons s.s. "Marpessa", de laatste aanwinst van onze vloot, brengen mij er echter toe deze weg te volgen om U allen te betuigen hoe zeer ik getroffen ben door het medeleven bij het verlies van dit schip.

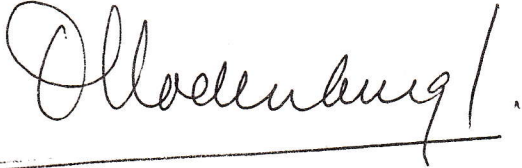
In de pers, over de radio en televisie, alsmede uit ons PCOR aan al onze schepen, heeft U ongetwijfeld reeds de details vernomen van dit zo tragische ongeval, dat niet alleen leidde tot het verlies van dit zo gloednieuwe schip, doch in de eerste plaats de levens eiste van twee onzer Chinese onder-officieren; onze gedachten gaan vooral uit naar hun familieleden.

Ik wil evenwel mede namens mijn collega's in ons directie-team gaarne ook uiting geven aan mijn bewondering voor de moedige houding van Gezagvoerder E.J. Stapper en zijn officieren bij het bestrijden van de brand die ontstond na de explosie en voor de pogingen die zij hebben gedaan om het schip, nadat het vuur eenmaal was geblust, te behouden; doch helaas, de aangerichte schade was dusdanig dat het schip niet meer te redden viel.

Alhoewel het te vroeg is om de juiste oorzaak vast te stellen, moet het mij van het hart dat juist omdat wij zoveel pogingen doen om "veilig" te varen, en ondanks alle kosten die wij besteden om ongevallen als de onderhavige te voorkomen, het uitermate te betreuren valt dat een dergelijke ramp toch mogelijk is geweest. Dat dit ons allen zo zeer heeft aangegrepen, onderstreept nogmaals de band die wij gezamenlijk hebben.

Ik kan U de verzekering geven dat wij zullen trachten om uit dit ongeval lering te trekken opdat een dergelijke gebeurtenis zich niet meer kan herhalen.

Ik meen verder uit U aller naam te spreken als ik hierbij de twee lichtgewonden onder onze officieren een spoedig herstel toewens en uitdrukking geef aan mijn vertrouwen dat 1970 voor ons allen in de allereerste plaats een veilig jaar moge zijn.



Aanmeldingsformulier Kinderkampen 1970

Inzenden vóór 29 december 1969 aan mejuffrouw W.C. Groen, Shell Tankers N.V.,
sectie DFP/51, Hofplein 20, Rotterdam.

Ondergetekende

Sectie/naam en rang (echtgenoot)

Huisadres

te

tel.

deelt mede dat hij/zij zijn/haar kind(eren):

		<u>Geboortedatum</u>
Voornaam	dochter/zoon
Voornaam	dochter/zoon
Voornaam	dochter/zoon
Voornaam	dochter/zoon
Voornaam	dochter/zoon

aan een vakantiekamp wil laten deelnemen zoals hieronder aangegeven.
Het cijfer 1 te vermelden in het vakje vóór de periode waarin U Uw kind(eren)
het liefst laat deelnemen en het cijfer 2 in een ander vakje voor een
eventuele tweede keus:

- | | | | |
|--------------------------|------------------------|------|---|
| <input type="checkbox"/> | 27 juni t/m 11 juli | 1970 | Blaricum, Ommen, Putten |
| <input type="checkbox"/> | 11 juli t/m 25 juli | 1970 | Blaricum, Ommen, Putten, Beek |
| <input type="checkbox"/> | 25 juli t/m 8 augustus | 1970 | Blaricum, Ommen, Putten |
| <input type="checkbox"/> | 29 juni t/m 11 juli | 1970 | Vaarkamp } (alleen voor jongens en meisjes
van 12 jaar in het bezit van
een zwemdiploma). |
| <input type="checkbox"/> | 13 juli t/m 25 juli | 1970 | |

(handtekening)

Niet door aanvrager in te vullen

Aantal:

Kamp:

Bijdrage:

N.B. Wij vestigen er Uw aandacht op dat het houden van de vakantiekampen
afhankelijk is van de aanwezigheid van voldoende goede leiding.
Zie artikel op pagina 14 van dit blad.

KERST-KRYPTOGRAM

Het aan ommezijde afgedrukte kryptogram werd samengesteld door een der sectiechefs van onze kantoororganisatie, die ons verzocht heeft vooralsnog zijn naam niet te publiceren.
Oplossingen kunnen worden ingezonden door allen werkzaam bij Shell Tankers N.V. en door hen die de Maatschappij inmiddels met pensioen hebben verlaten.

Voor de inzenders van een foutloze oplossing heeft onze Directie drie prijzen beschikbaar gesteld, te weten:

**een eerste prijs van f 60,-,
een tweede prijs van f 30,- en
een derde prijs van f 10,-,**

welke prijzen – zo nodig – door loting zullen worden toegekend.

Ten gerieve van onze varende collega's zijn naar elk schip extra exemplaren van deze bijlage gezonden.
Het inzenden van meer dan één oplossing is niet toegestaan.
Oplossingen, met vermelding van naam — eventueel rang — en adres, dienen uiterlijk medio maart 1970 in ons bezit te zijn.
In de april 1970-editie van „Tussen Schip en Ka” zullen de namen van de prijswinnaars worden bekend gemaakt, alsmede de juiste oplossing van het kryptogram.



HORIZONTAAL:

3. Wijs en duldt geen tegenspraak (10)
7. Haarstukjes aantrekken (6)
10. Verbrande wereld als denkbeeldige spil (6)
12. Herstelling die van de Fransen afkomstig is (9)
13. Slapen hier soldaten? (9)
15. Vogel met een vogelprodukt aan het hoofd (9)
17. Binden en banden die de vrijheid uitsluiten (7)
19. Geschenk van een poes (5)
21. Zijn deze lieden niet werkwilbig? (7)
22. Betrekking (7)
23. Leden van de UNO (6)
25. Stenen torsen (6)
28. Klimatologisch verschijnsel op Koninginnedag? (6)
30. Klaplijn op het krijgstoneel (9)
32. Schrijver met een goede stijl (7)
33. Klok als maatstaf (8)
34. Deze op de hand is een voordeel (6)
35. Gang onder invloed (9)
38. Vertegenwoordigster die de orde handhaaft (6)
39. Zo klein dat het bijna niet meetelt (6)
42. Beneden straat op pad (8)
46. Oorlogsbodem in het bergland (12)
48. Zuurtje met een pijnlijk begin (8)
49. Deze stekelige afscheiding is niet groot (11)
51. Kenmerk van een schampschot (8)
52. In staat om verweer te leveren (13)

VERTICAAL:

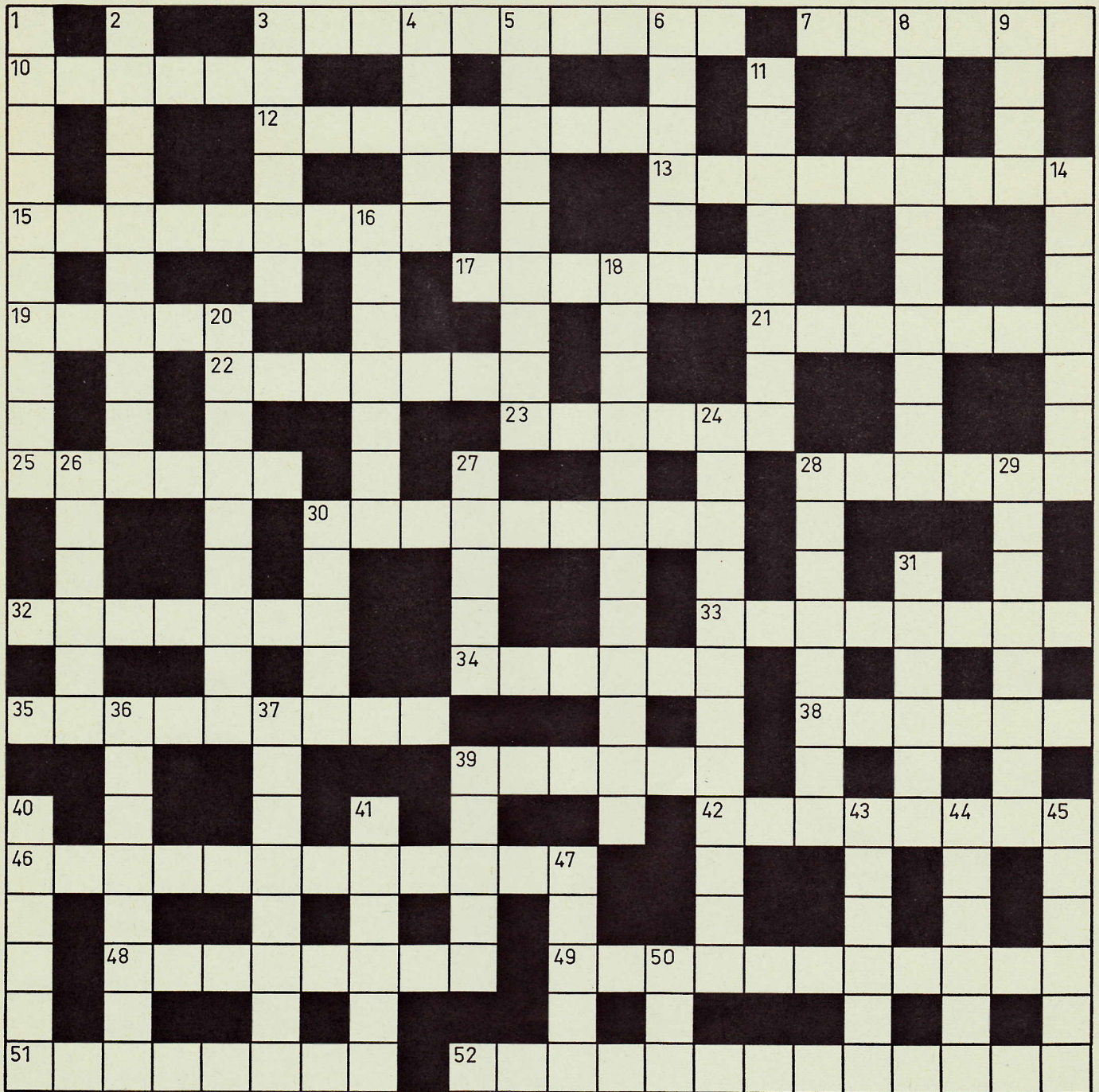
1. Zangers van het sterke geslacht (10)
2. Gewoonlijk met water als munitie (10)
3. Aartsvader Jacob als natie (6)

4. Dit zoogdier is bijna door water omgeven (5)
5. Noten die in de keel zijn blijven steken (9)
6. Voornaam lieden uit Deelen (6)
8. Leiders gevormd door delen van het hoofd (10)
9. Werktuig dat ook ondersteboven geplaatst kan worden (4)
11. Eigenschap met een zeer persoonlijke melodie (8)
14. Hier sta ik voorop (7)
16. Deze rekening voor een bel is aanzienlijk (7)
18. Bezwaar van een enkelvoudig geluid (12)
20. Het toegeven waar jonge naties naar streven (9)
24. Krachtbron op stroom (12)
26. Verhaal en sprong (6)
27. Een werktuig maakt de zaak gelijk met een vis (5)
28. Twee maal grond als karakter van het volk (8)
29. Een kleintje in het groene knollenland (8)
30. Opperwezen in het bos (5)
31. Wie daarin komt wordt actief (6)
36. Meepraten met de baas (8)
37. Metaal als beloning (8)
39. Overleden is dit vogeltje een waardeloos geschenk (5)
40. Na een slaperig begin een bloeddorstige organisatie (6)
41. Een uil levert het domste (6)
43. Wederkerigheid die ieder een bloeiwijze geeft (6)
44. Weegschaaltje dat een risico van je vraagt (6)
45. Omgedraaid, maar voelt zich wel op z'n plaats (6)
47. Hiermee kan achterstevoren worden genavigeerd (5)
50. Van de dagen genoeg hebben (3)



OPLOSSING KERST - KRYPTOGRAM

HIERLANGS AFSCHEUREN



Naam inzender: Rang aan boord m.s./s.s.

Adres:

In te zenden aan: Shell Tankers N.V., DFP/4, Postbus 874, ROTTERDAM.