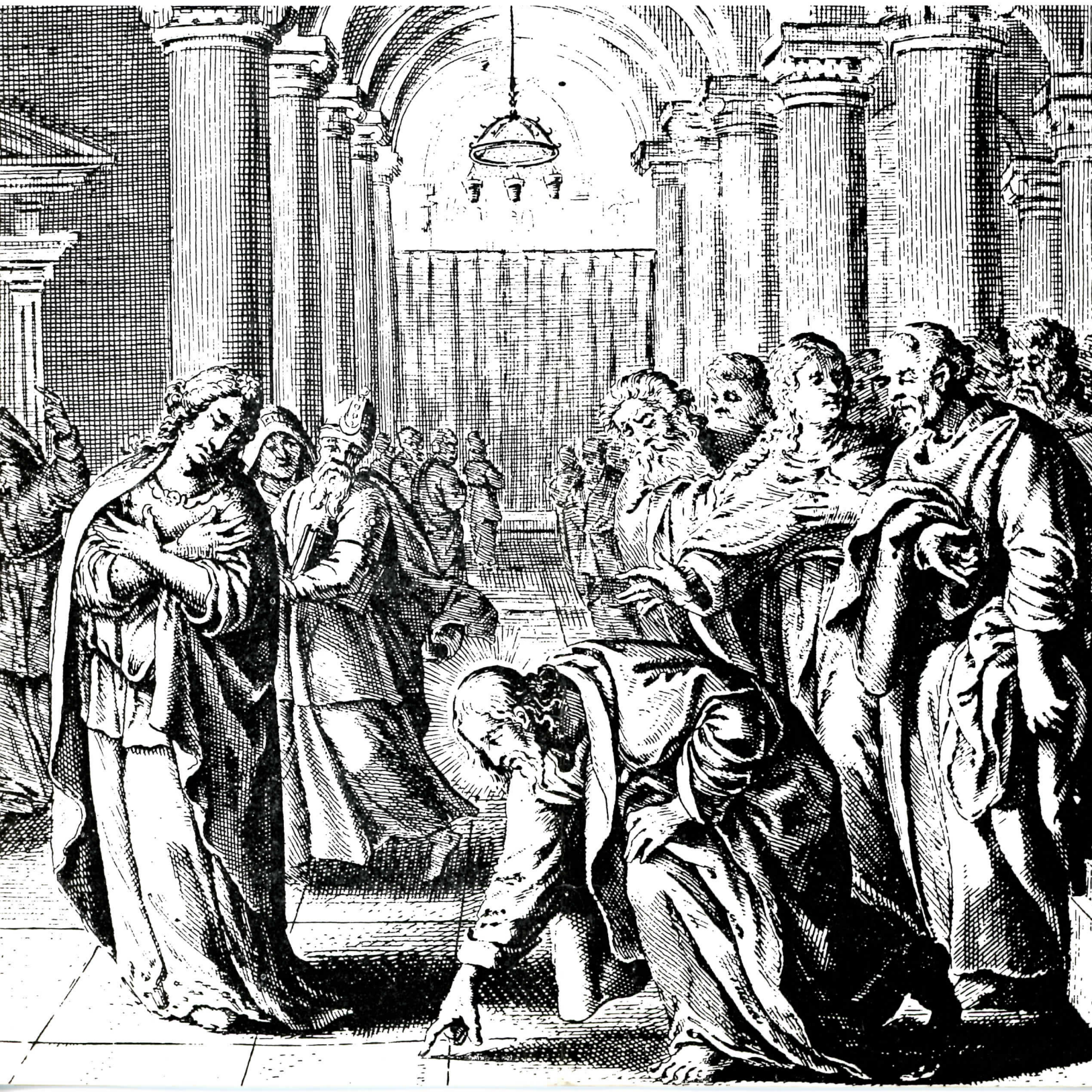


TUSSEN
**SCHIP
EN KA**

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT-ENWALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.
DECEMBER 1970





WALJUBILEUM

Op 18 oktober jl. was het voor de heer **F. K. Neuerburg** 25 jaar geleden, dat hij in dienst trad bij de Koninklijke/Shell Groep. Daar deze datum op een zondag viel en de heer Neuerburg daarna enige tijd buitenslands zou vertoeven, kreeg de jubilaris reeds op vrijdag 16 oktober het jubileuminsigne uitgereikt uit handen van de Directeur, de heer D. Rodenburg. Hierbij was tevens aanwezig de heer E. van 't Slot, chef DFP/2 - Scheepsgezellen, op welke sectie de heer Neuerburg sedert een aantal jaren zijn werk verricht.

Het gesprek dat zich tijdens het gebruikelijke kopje koffie met gebak ontspan, handelde al spoedig over de jaren gedurende welke de heer Neuerburg voor B.P.M. Handelszaken in Indonesië werkzaam was, waarbij verschillende markante plaatsen de revue passeerden.

ARTI ET PECTINI

KUNST DOOR EN VOOR HET PERSONEEL

In de herfst van volgend jaar zal voor de vijfde maal de tentoonstelling „Arti et Pectini” (voor de kunst en voor de schelp) worden gehouden. Een paar honderd kunstwerken, vervaardigd door personeelsleden of gepensioneerden, zullen dan op verschillende plaatsen in ons land worden geëxposeerd.

„Arti et Pectini 1971” komt eerst van 12 tot en met 18 september in Pulchri Studio in Den Haag, van 20 tot en met 26 september is de tentoonstelling in het Shell-sportpark „De Vijfsluizen” te Vlaardingen te zien. Daarna gaan de kunstwerken naar Amsterdam, waar ze in Arti et Amicitiae van 29 september tot en met 3 oktober te bezichtigen zijn. Arti et Pectini 1971 eindigt haar kunstreis in Assen, in het cultureel centrum „De Kolk”, van 5 tot en met 10 oktober.

DEELNEMING

De deelneming staat open voor personeelsleden en gepensioneerden van Nederlandse Groepsmaatschappijen. Men kan meedoen met eigen en oorspronkelijk werk dat niet eerder voor een der Arti et Pectinitentoonstellingen werd ingezonden. Er komen vijf categorieën, namelijk:

olieverfschilderijen,
aquarellen en gouaches,
tekeningen en grafieken,
boetseer- en beeldhouwwerk,
(glas) mozaïeken.

JURY EN PRIJZEN

Een jury, bestaande uit enige beroepskunstenaars en kunstkeners, zal beoordelen welke werkstukken tot de tentoonstelling worden toegelaten. Tevens kan zij in elke categorie de volgende prijzen toekennen:

een eerste prijs van f 250,—,
een tweede prijs van f 175,—,
een derde prijs van f 100,— en
een of meer eervolle vermeldingen.

Er komt ook voor elke categorie een „bezoekersprijs” van f 125,—.

Via een stembus zullen de bezoekers hun voorkeur tot uitdrukking kunnen brengen.

ORGANISATIE

De organisatie van de tentoonstelling is in handen van Shell Nederland - PRI (Den Haag - tel. 070 - 773905). De namen van de juryleden en de plaats en wijze van inleveren zullen nog nader bekend worden gemaakt.

KINDERKAMPEN 1971

Van de Commissie Kinderkampen ontvingen wij bericht dat in de zomer van 1971 weer vakantiecampen zullen worden gehouden in de plaatsen Blaricum, Ommen, Putten en Beek.

Deelneming staat open voor kinderen — van vloot- en walpersoneel — in de leeftijd van 9 tot en met 12 jaar (gerekend per 1 juli 1971) 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 145,— per kind per kampperiode. 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 voorgelegd. 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 vrijdag 1 januari 1971** ingevuld en ondertekend te worden gezonden aan ons kantooradres, met vermelding van sectie DFP/51.

BIJ DE FRONTPAGINA :

Gravure van Pieter H. Schut (1619-na 1660), voorkomende in een in 1680 uitgegeven bijbels prentenboek. Over de bijdragen die kunstenaars leverden aan de decoratie van schepen in de loop der tijden meer in het artikel „Spiegels en Hakkeborden” (pag. 6 t/m 8).

UITREIKING door KNMI van ONDERSCHIEDINGEN en BELONINGEN

Op 21 oktober 1970 werden aan een aantal gezagvoerders en stuurlieden van de Nederlandse Koopvaardij, waaronder niet minder dan acht in dienst van Shell Tankers N.V., een aantal onderscheidingen en beloningen uitgereikt in verband met door hen verrichte meteorologische waarnemingen tijdens hun vaart over de wereldzeeën.

De volgende gezagvoerders en stuurlieden van onze Maatschappij ontvingen respectievelijk de zilveren medaille en een barometer:

Commodore W. Kuyper
Gezagvoerder A. E. Glansbeek
Gezagvoerder P. van Hassel
1e Stuurman W. S. van de Ham
2e Stuurman J. S. de Jong
2e Stuurman A. H. van Haaften
2e Stuurman J. A. H. Elias
ex 2e Stuurman J. Wagenvoort.

De uitreiking, een tweejaarlijkse traditie, geschiedde door mr. C. J. G. J. Vinkesteyn, secretaris-generaal van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, die in zijn toespraak hulde bracht aan de Nederlandse Koopvaardij voor haar vrijwillige medewerking bij het vergaren van weerkundige gegevens.

HULDE

Deze hulde gold des te meer nu in de huidige tijd ook aan boord van de schepen minder tijd beschikbaar komt voor meteorologische en oceanografische waarnemingen, aldus mr. Vinkesteyn. Men is thans bezig nieuwe methoden te ontwikkelen om het weer te voorspellen, maar alhoewel deze reeds bij vele meteorologische diensten over de gehele wereld, ook bij het K.N.M.I., in gebruik zijn, moeten zij nog verder worden verfijnd. Maar ook daarna blijft de hulp van de scheepvaart bij het verkrijgen van weergegevens onontbeerlijk, alle satellieten en automatisch-werkende stations ten spijt.

Na de uitreiking aan betrokkenen, die in sommige gevallen waren vertegenwoordigd door familieleden daar zij ten tijde van de uitreiking op zee voeren, werd het woord genomen door de hoofd-directeur van het K.N.M.I., dr. M. W. F. Schregardus, die nogmaals benadrukte hoezeer de zeevarenden zijn betrokken bij het atmosferisch gebeuren.

De noodzaak van nog meer waarnemingen door „selected ships” werd nog onderstreept door de mededeling dat ondanks de vele waarnemingsstations en weerschepen, ondanks het grote aantal „selected ships”, nog maar van een klein deel van de atmosfeer, circa 20%, voldoende gegevens beschikbaar komen.

Men hoopt dan ook niet alleen het aantal deelnemende schepen nog te vergroten, maar de leemten verder op te vullen met behulp van meteorologische satellieten en automatische stations.

MEEVAREN ECHTGENOTEN

4e STUURLIEDEN/5e WERKTUIGKUNDIGEN

De Directie heeft besloten de faciliteit van het onbeperkt meevaren van echtgenoten thans uit te breiden tot de rangen van 4e stuurman en 5e werktuigkundige.

De bestaande regeling ten aanzien van passagekosten zal ook op deze dames van toepassing zijn en houdt in dat éénmaal per jaar de passagekosten voor hun terugreis naar Nederland voor maatschappij-rekening worden genomen, vooropgesteld dat zij minimaal 6 weken aan boord zijn geweest en gelijktijdig reizen met hun voor samengesteld verlof afgeloste echtgenoot.



2e Stuurman A. H. van Haaften neemt de barometer in ontvangst uit handen van mr. C. J. G. J. Vinkesteyn, Secretaris-Generaal van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

G.A.R.P.

Het wetenschappelijk onderzoek, zowel voor de vermeerdering van de kennis als om antwoord te geven op de vraag tot in welk detail de atmosfeer en de zee moeten worden geobserveerd wil men komen tot nauwkeurige weersvoorspellingen, is zo groot, dat dit slechts door internationale samenwerking kan geschieden. Dit is dan ook de reden dat de meteorologische organisaties een wereldomvattend plan, het „Global Atmospheric Research Programme” hebben ontworpen. Dit programma voorziet in een wereldomvattende proef, waarvoor naast de normale waarnemingen nog nodig zullen zijn de waarnemingen van 6 meteorologische satellieten, van een groot aantal zwevende ballons, speciale vliegtuigen en automatische stations. De wiskundige verwerking van de waarnemingsresultaten zal slechts kunnen geschieden met de allergrootste computers in Amerika, Rusland of Engeland.

Voorafgaande aan deze wereldomvattende proef zullen eerst proeven die slechts een beperkt gebied omvatten, worden uitgevoerd, en wel omstreeks 1974 in het tropische deel van de noordelijke en zuidelijke Atlantische Oceaan.

Ook bij dit onderzoek zullen de meteorologen weer een beroep op de zeevarenden doen om extra waarnemingen te verrichten in het betrokken gebied.

BATAAFSE STUDIEBEURZEN

Ook voor het studiejaar 1971/1972 zal een aantal beurzen beschikbaar worden gesteld voor werknemers en gewezen werknemers van Groepsmaatschappijen ten behoeve van hun kinderen (voor het eerst ook dochters) die aan een universiteit of hogeschool in Nederland studeren of gaan studeren.

Belangstellenden wordt aangeraden voor nadere inlichtingen zo spoedig mogelijk contact op te nemen — schriftelijk of telefonisch — met de personeelssectie (DFP/1 voor officieren, DFP/2 voor scheepsgezellen en DFP/5 voor walemployés).

De aanvragen voor een beurs dienen vóór 31 januari 1971 in het bezit te zijn van de Secretaris der Commissie voor Bataafse Studiebeurzen.

MEDEDELING

De heer G. W. Bakker — chef DFM/5 (Demise Managed Fleet Liaison) — is sedert 9 november 1970 belast met een speciale opdracht ten behoeve van de Marine Co-ordinator te Londen. Betrokkene zal zijn taak vanuit het Rotterdamse kantoor uitoefenen en rechtstreeks rapporteren aan M.R.S. te Londen. In verband met het bovenstaande is de sectie DFM/5 met ingang van gelijke datum opgeheven; de werkzaamheden van DFM/5 zijn bij de andere secties van DFM ondergebracht.

Kapt. W. J. A. J. Peeters, oud-gezagvoerder van Shell Tankers N.V. en nu al jaren genietend van een welverdiende rust op Texel, zond ons een verslag toe van hetgeen hij in zijn loopbaan „Van stuurmansleerling tot gepensioneerd gezagvoerder” zoal meemaakte.

Dit geeft een goed beeld van het leven van een officier in vroeger tijden, van de soms nog primitieve toestanden aan boord die er toen waren, maar ook van de geneugten die het leven nog kan hebben voor een gepensioneerde.

Met mijn diploma van de Texelse zeevaartschool in mijn zak, vertrok ik in oktober 1927 met het s.s. „Calypso” van de K.N.S.M. naar de West, niet vermoedend dat ik een paar dagen later al in een vliegende storm terecht zou komen. Tijd voor zeeziekte was er niet bij, want het ketelruim was vol water geslagen en alle hens dus hopen.

Op Curaçao aangekomen kreeg ik gelijk al mijn tweede schip aangewezen, de „Atlas”, spoedig gevolgd door de „Chepita” en de „Luna”. Op dit laatste schip viel ik in ruim drie en moest met een gebroken been, waar de beensplinters uitstaken, opgenomen worden in een New Yorks ziekenhuis. De artsen daar bekeken mijn been en vonden dat het er maar af moest. Als ik daarin had toegestemd dan was dit verhaal nooit geschreven.

In 1929 slaagde ik voor mijn derde rang, nam ontslag bij de K.N.S.M. en monsterde op de „Ruurlo” van Stoomvaart Mij. Noordzee. Dat was werkelijk 100% wilde vaart: we vervoerden van alles, zoals steenkolen naar Buenos Aires, graan naar Rotterdam, dan hout laden in Finland en in Spitsbergen kolen innemen voor Rusland. Ook vervoerden we eens het zware materiaal van circus Hagenbeck naar Rio de Janeiro. Het was hard werken voor weinig geld. Ik heb me toen wel eens afgevraagd waarom ik eigenlijk op de zeevaartschool was geweest, want graanschotten zetten, ruimen schoonmaken na een lading kolen, op wacht het roer nemen opdat er een matroos vrij kwam, je in een haven 's avonds moeten behelpen met een petroleumlamp omdat de vuren na 17.00 uur gebankt werden, dat alles was normaal voor een stuurman.

Maar praktisch deed je op, dat was een ding dat zeker is. Maar goed, de tijd ging verder, ik werd 2e op het s.s. „Groenlo”, waarmee we in time-charter gingen varen voor Sovjet Rusland. We waren het enige schip onder Nederlandse vlag dat hamer en sikkel op de schoorsteen had staan en de scheepsnaam in gewone letters, met daaronder in Russische lettertekens. Na tenslotte een lading hout gelost te hebben in Dakar was de charter afgelopen en gingen we via Brits Gambia de rivier op naar Frans Gambia om grondnoten te laden voor Frankrijk. Tijd om schoorsteen en naam over te schilderen was er niet, met als resultaat dat we, tengevolge van de Spaanse burgeroorlog, werden opgebracht naar Bilbao. De lading werd verbeurd verklaard. Het mag dan avontuurlijk lijken, maar leuk was het niet als je op de onderbrug dekking moest zoeken voor het geweervuur. De toestanden waren trouwens allermiserabelst slecht, maar je was allang blij dat je nog wat verdiende in de toen heersende crisistijd. Een lichtpuntje in die slechte jaren was echter dat wij door die time-charter wel de enige Nederlandse stuurlieden waren die, en het was 1932, reeds overwerk ontvingen. Soms stond je 72 uur op de been en dat liep dan lekker op. Tenslotte was je gage als tweede maar f 104,— per maand.

VAN STUURMANSLEERLING

Het minst prettige avontuur bij de wilde vaart maakte ik mee in een of andere negorij in de binnenlanden van West-Afrika. Iedere dag een lading kinine slikken; douchen onder een lege drum met gaten in de bodem, waarin een emmer modderwater werd gegoten, maar ik dwaal af. Dat onaangename avontuur bestond hieruit, dat op een keer een werpanker gebruikt moest worden. Onze zwarte loods gaf te vroeg het sein daarvoor en de staaldraad kwam in de schroef. We konden niets beginnen en het beroerdste was dat de rivier vol met krokodillen zat. We hebben toen laadlampen overboord gehangen en terwijl de bootsman en ik te water gingen, maakten de anderen een oorverdovend lawaai door op potten en pannen te slaan en te rammelen op de scheepsbel. De krokodillen waren er kennelijk zo bang voor dat ze ons met rust lieten, maar we hadden het karwei wel snel geklaard! De dank van de ouwe was een kruik gemene jenever.

Ik had intussen vaartijd genoeg verzameld voor de rang van 1e stuurman, maar het schip kwam maar niet terug in Holland. Op eigen kosten heb ik toen een aflosser naar Grimsby laten komen en ben ik zelf met een Engelse coaster naar Rotterdam teruggegaan. Daar ging ik weer terug naar school, waar ik op de eerste dag mijn „zeevader” ontmoette, de toenmalige 2e stuurman van de „Calypso”. Ik was 28 jaar toen ik voor mijn 1e rang zat, maar even zo goed werd ik, met een aantal klasgenoten, van school gestuurd omdat we een paar dagen zonder toestemming van de heer Haverkamp waren gaan schaatsen. Wijlen Haverkamp kon je ook zo lekker gemeen aan je oren trekken. Toen ik in 1938 het zo fel begeerde boekje had, moest ik moeite doen voor een schip. Mijn vorige rederij wilde mij wel weer in dienst nemen, maar dan als 2e stuurman. Na 10 jaar dacht ik dat het wel tijd was geworden om als 1e te gaan varen; maar toen ik een aanbod kreeg om als 2e stuurman met 1e rang bij de N.I.T. te komen varen, heb ik dat geaccepteerd. En zo belandde ik in de olie en ik heb er nooit spijt van gehad. De ouderen onder u die dit lezen zullen begrijpen hoe ik mij voelde toen ik aan boord van de „Cymbula” werd geplaatst, een schip van 12.000 ton. Mijn grootste schip in de voorgaande jaren was een scheepje van 3.500 ton geweest. Wat een weelde, een grote hut met een echt bed, een overdekt stuurhuis met verwarming. Alleen voor de 1e en 3e stuurman was het niet zo leuk een „baroe” 2e stuurman te hebben, want wat wist ik van al die witte, groene en rode afsluiters aan dek. Gelukkig was de toenmalige 1e stuurman Westerduin een goed leermeester. Van de „Cymbula”, die in 1939 onder Engelse vlag kwam, stapte ik over op de „Olivia”. Terug in Holland werd ik begin maart 1940 tewerkgesteld op de „Eulota”, die samen met de „Omala” naar Curaçao zou gaan. Het schip heeft Curaçao echter nooit bereikt, want even buiten het Engelse Kanaal, op 11 maart om ongeveer 3 uur, werden we zonder waarschuwing getorpedeerd. Het schip was achter

de brug geraakt en bij de pompkamer in twee stukken gebroken. Vanuit de reddingsboten werden we opgepikt door een Engelse torpedojager en in Plymouth aan wal gebracht. Via Londen kwam ik met de „Batavier” weer in Rotterdam. In Holland dacht iedereen dat de „Batavier” ook vergaan was, want de reis had maar liefst 5 dagen geduurd omdat er overal magnetische mijnen lagen.

Op 9 mei 1940 kwam ik te Pernis op de „Omala” en de volgende dag brak de oorlog uit. Er werd nog getracht om van de te Pernis liggende schepen één complete bemanning samen te stellen, maar doordat verschillende schepen op de Waterweg in de lucht vlogen en voor de ingang van de Petroleumhaven magnetische mijnen waren gedropt, werd geen toestemming tot vertrek gegeven. Tot mei 1945 ben ik daarna werkzaam geweest bij het Rijksbureau Voedselvoorziening in Oorlogstijd.

Na de oorlog werd ik 1e stuurman op de „Antonia”. Op een reis naar Taku-bar hebben we toen angstige uren doorgemaakt. Volgens berichten van de diverse kuststations was er een tyfoon op komst, die achter ons om naar China zou trekken. Alle symptomen wezen er echter op dat het krenge voor ons over zou lopen. De kuststations hielden echter vol dat we ons niet ongerust behoeften te maken totdat tenslotte de goede richting en snelheid bekend waren en wij gelijk kregen. Ondertussen was het al te laat om terug te keren. Ik weet nog, dat de toenmalige 2e stuurman Leyerweert 's middags om 4 uur naar achteren was gegaan en eerst 's nachts om 3 uur kruipende langs de Miri-leiding op de brug verscheen. Naderhand bekend kapitein J. Swart en ik elkaar, dat we ieder een houten vlot op het voordek in de gaten hadden gehouden om in tijd van nood los te slaan. Of het veel geholpen zou hebben betwijfel ik echter.

Na de „Antonia” ging het per vliegtuig huiswaarts doch in Tobroek moest een noodlanding worden gemaakt, want het vliegtuig stond in brand. Een ander vliegtuig haalde ons weer op doch onderweg naar Rome geraakte dat in een hevige onweer verzeild en toen we in Rome aan de grond stonden bleek het staartroer door de bliksem te zijn getroffen.

Na mijn verlof werd ik — na eerst nog op de „Perna” te hebben gevaren — aangesteld als kapitein op de „Milo”. Was me dat een jacht, een omgebouwde invasietanker van 500 ton. Alleen center tanks konden worden gebruikt want in de wingtanks zat cement, voor de stabiliteit. Je deed er wel de nodige ervaring mee op. We hadden overigens een prima Indonesische kok: als die de rosbief had gesneden, ging hij op zijn krossie zitten om met hetzelfde mes het eelt onder zijn voetzolen weg te snijden.

In juli 1953 vertrok ik als kapitein naar een oude bekende, de „Antonia”. Wat me bij is gebleven is dat we toen enige honden aan boord



TOT GEPENSIONEERD GEZAGVOERDER

hadden die alarm sloegen als op Pladju de enteraars 's nachts aan boord probeerden te komen. Een van die beesten raakte echter dol, met als resultaat dat er in Haipong voor de 1e, 2e en 3e stuurman een dokter aan te pas moest komen. De overige honden werden prompt voor onderzoek naar Hanoi gezonden.

Na de „Antonia” werd het een contract op de „Saidja”. Met die dubbelschroever schoven we geladen de Pladju-kali op als een dronken kerel. Als tegenliggers ons op de rivier tegenkwamen werden ze dubbel waakzaam, want op de meest ongelukkige plaatsen liep de „Saidja” uit haar roer. Als dat gebeurde zat het schip onder de takken en was het gekrijs van apen en vogels niet van de lucht. We hadden toen in de store reeds maandenlang een partij beschimmelde sigaretten, die de leverancier in Singapore niet terug wenste te nemen. Uiteindelijk kwam er bericht van Singapore: overboord ermee. Maar ik had een betere bestemming. Terwijl andere schepen vaak overhoop lagen met de douane te Pladju, kon de „Saidja” geen kwaad bij hen doen en kreeg zelfs extra bewaking doordat de 30.000 sigaretten aan de douane cadeau werden gedaan. Vermoedelijk zijn die wel op de zwarte markt te Palembang verhandeld.

Na nog vele omzwervingen en diverse schepen kwam ik terecht op de „Tomocyclus”, een fijn schip maar wel vol met verrassingen. Zo bevonden zich op de brug een aantal schakelaars; dat is heel normaal, maar toen ik op een keer het clear view screen wilde aanzetten, begonnen de alarmbellen te rinkelen, waarna ik in arrenmoede de schakelaar omdraaide voor de alarmbellen, maar toen trad de automatische fluit in werking.

En zo ben ik eigenlijk aangekomen bij het sluitstuk van mijn loopbaan. Begin 1961 kwam ik op het in aanbouw zijnde m.s. „Acteon”. Met een honderdtal technici zou de technische proeftocht gehouden worden. Na op de rede van Vlissingen gecompenseerd te hebben en over de degaussingkabels te zijn gevaren, werd koers gezet naar de Engelse oostkust, voor de snelheidsproeven. Het zicht werd echter slechter en slechter, zodat we tenslotte als het ware

in een donzen deken terecht kwamen en de voormast niet meer te zien was.

Toch was een van de ingenieurs van P. Smit het er lang niet mee eens dat ik pertinent weigerde langs de gemeten mijl te varen. We sukelden terug naar Hoek van Holland en de schrik sloeg me om het hart toen ik zag hoeveel schepen daar volgens het radarscherm lagen te wachten. De loodsdienst was gestaakt, maar ik moest naar binnen, want met zoveel mensen aan boord raken water, proviand en brandstof tenslotte snel op. Uiteindelijk kwam er toch een loods aan boord en geheel op de radar stoomden we de Waterweg op. Een zucht van verlichting ontsnapte me toen ik veilig lag gemeerd. Op de „Acteon” heb ik mijn laatste reis gemaakt als kapitein, want door de vele jaren die ik in de Oost had doorgebracht ging ik begin 1962 met pensioen.

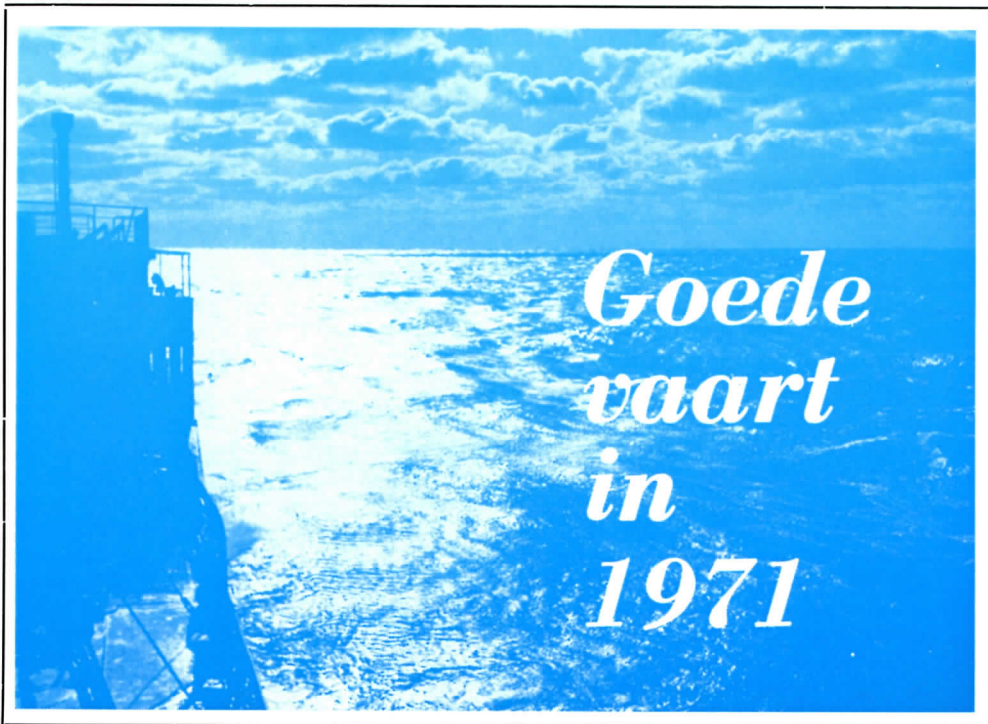
Nog eenmaal ben ik op de „Acteon” teruggevoerd. Als geestelijke vader van de adoptieklas van de leerlingen der L.T.S. te Den Helder bij hun bezoek aan boord.

Ja, wat doet een gepensioneerd gezagvoerder nu. De een gaat weer varen bij een andere rederij, de tweede vertrekt naar het buitenland, de derde gaat zich uitleven in zijn liefhebberijen.

Om met 53 jaar niets meer te doen leek mij erg geestdodend, maar als je — zoals ik — op een eiland woont waar je de meeste mensen kent, dan is er altijd wel iets waarmee je je nuttig kunt maken. Zo nam ik zitting in de plaatselijke commissie van de K.N.Z.H.R.M., als secretarispenningsmeester. Als 's nachts de telefoon gaat is er meestal wel iets loos. Als waterconsul van de A.N.W.B. bijvoorbeeld geeft dat vooral in de zomer de nodige afleiding.

Als voorzitter van het Verbond voor Veilig Verkeer heb ik genoeg te doen in de winter vanwege de cursussen die gehouden worden. Als voorzitter van de Texelse Filatelisten Vereniging ben ik ook een avond per maand kwijt. Tenslotte nog een betaalde baan als Hoofd Bescherming Bevolking, dus gemeenteambtenaar. Daarvoor zit ik op het raadhuis in allerlei droge paperassen te wroeten.

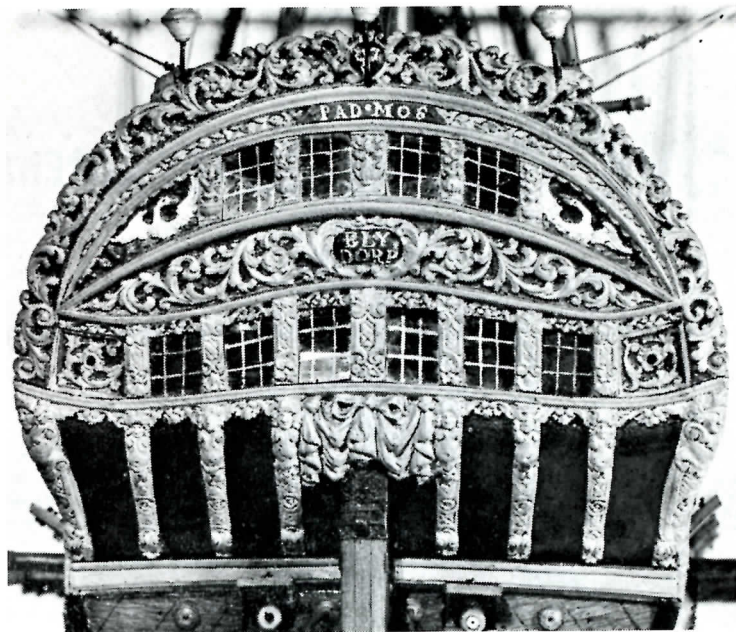
Thuis heb ik nog een grote tropische voliëre en een Schotse collie, die niet bij mij vandaan te slaan is. En ondanks de handicap van een prothese, omdat ik drie jaar geleden mijn linkerbeen moest missen, trekken we er in september altijd op uit om de binnenlanden van Europa per auto te verkennen, waaruit wel blijkt dat ook een gepensioneerd gezagvoerder niet gauw honkvast wordt.



Om eventuele misverstanden maar ineens uit de weg te ruimen: het onderwerp van ons „historisch” artikel — dat zo langzamerhand een vaste plaats heeft in het december-nummer — heeft niets te maken met hand- of wandspiegels waarin wij onze ijdelheid strelen, evenmin met hakboorden voor slaggers- of keukengebruik.

Spiegel in maritieme betekenis is het vlakke gedeelte boven de achtersteven van sommige soorten van schepen. Hakkebord is het ornament dat men vroeger aantrof op onder andere de vaartuigen die dienden om de „koopvaarders” te lichtenen. Dit ornament stond op het achterboord, dicht voor de vlaggestok op het roer.

Spiegel van het V.O.C.-schip de PADMOS, met een lengte van 145 voet en een inhoud van 140 last. Dit met 54 stukken uitgeruste schip, dat in 1722 in Rotterdam is gebouwd en met een bemanning van 200 koppen niet minder dan 25 jaar de zeeën bevoer voor de „Rotterdamse Kamer” van de Vereenigde Oost-Indische Compagnie, was een zusterschip van de „Blijdorp”. Vandaar dat zowel „Padmos” als „Blijdorp” op de spiegel is vermeld (Foto: Maritiem Museum Prins Hendrik, Rotterdam).



SPIEGELS EN HAKKEBORDEN

Onderscheid

Onderscheid is er altijd geweest, door de gehele geschiedenis der mensheid. Iedere moeder kan haar zuigeling onderscheiden van elke andere. Als twee burens hetzelfde merk auto, en van dezelfde kleur, hebben, kan elk toch zijn eigendom onderscheiden aan een extraatje, desnoods aan een kras, en als het niet anders kan aan het kenteken.

Zo ook in de tijd dat onze verre voorvaders zich door middel van boomstammen, of met behulp van toegenaaide en opgeblazen dierenhuiden, over het water gingen verplaatsen. En naarmate er meer middelen voor transport over het water kwamen, ging ook de ingeboren ijdelheid een woordje meespreken: de merktekens werden fraaier, de extra's namen toe, tot die in de loop der tijd zodanig werden dat van een ware decoratiewoede kan worden gesproken.

Toch spraken nog andere factoren hierbij, zo niet een flink woord, dan toch een aardig woordje mee.

Goden en godinnen

Schepen waren overgeleverd aan het natuurgeweld. En met het bijgeloof dat in de duistere eeuwen overal heerste, had de decoratie ook ten doel de goden te bezworen. Men dacht zelfs de goden te kunnen beïnvloeden door op het schip offers te brengen, die daarna op een paal werden gestoken, opdat de boze weergoden toch maar goed konden zien wat men had

gedaan om hun goede luim terug te winnen. In sommige streken zijn er nu nog vissersbootjes, waarop men de hoornen van geiten ziet, wat een overblijfsel uit die offertijd is. Net zo goed als men ook nog bootjes ziet met aan weerszijden van de voorsteven een geschilderd oog; vooral bij Portugese, Chinese, Italiaanse en Indische vissersbootjes wil men dit oog, dat de boot in staat moet stellen te zien, nog wel eens aantreffen. Wanneer wij oude munten en vazen uit de tijd voor Christus' geboorte nauwkeurig bekijken, treffen wij daar dikwijls afbeeldingen van schepen op aan, met soms, op de voorsteven ook al een oog. Dit was bij de Feniciërs het geval, maar ook bij de Egyptenaren, de Grieken en de Romeinen.

De Romeinen echter waren waarschijnlijk de eersten die tot een heel bijzondere versiering, of hoe u het wilt noemen, van de achtersteven overgingen. Niet alleen door deze een diervorm te geven, dat deden andere volken vóór hen al, maar door sommige boordplanken door te trekken om aldus een soort achtergalerij te vormen, aan het eind waarvan een beeld van een god of godin werd opgesteld. Deze constructie is bij vele volken rond de Middellandse Zee wel 1000 jaar de basis gebleven voor de decoratie op het achterschip.

Zonder twijfel vond deze gewoonte zijn oorzaak in de verering van het betrokken beeld of wie daardoor werd voorgesteld, maar ze had een praktische nevenfunctie.

In ieder dorp, en in iedere stad, was er wel een speciale god of godin die door de inwoners werd vereerd en aldus verkreeg men een prachtig hulpmiddel om de thuishaven van het betrokken vaartuig aan te geven. Want al kon niet iedereen lezen, de beelden die werden vereerd waren overal bekend, zoals thans de film- en tv-sterren wereldvermaardheid zijn gaan bezitten.

Schilden

Het Vikingschip, uit het begin van de 9e eeuw, dat bij Oseberg in de Oslofjord is gevonden, viel niet alleen op doordat het een slangenfiguur had, met de kop als voorsteven — overigens weer met bijzonder grote ogen — en de staart tot op de spiegel van het schip, maar tevens omdat over de reling de schilden met wapens hingen van degenen die daarin ten strijde waren getrokken. Dit laatste werd door vele vechtlustige volken te water gedaan, ook door de kruisvaarders die op deze wijze aan eventuele tegenliggers kenbaar maakten of zij vriend of vijand waren. Immers, het uiterlijk van het schip was geen aanduiding tot welke partij men behoorde, want een op de vijand veroverd schip werd onmiddellijk in gebruik genomen. Toch kwam het meer en meer voor dat de soldaten hun schilden over de achtersteven hingen en toen dan ook in de 13e eeuw de hogere opbouw van het achterschip in zwang kwam en dit een goede gelegenheid bood tot uitvoerige decoratie, werden ook de wapens van de koning, van

Tekening van Van der Velde waarop men, op de spiegel, de Burcht van Leiden ziet afgebeeld, waarnaar het schip is vernoemd. 2e Helft 17e eeuw (Foto: Ned. Hist. Scheepvaart Museum, Amsterdam).

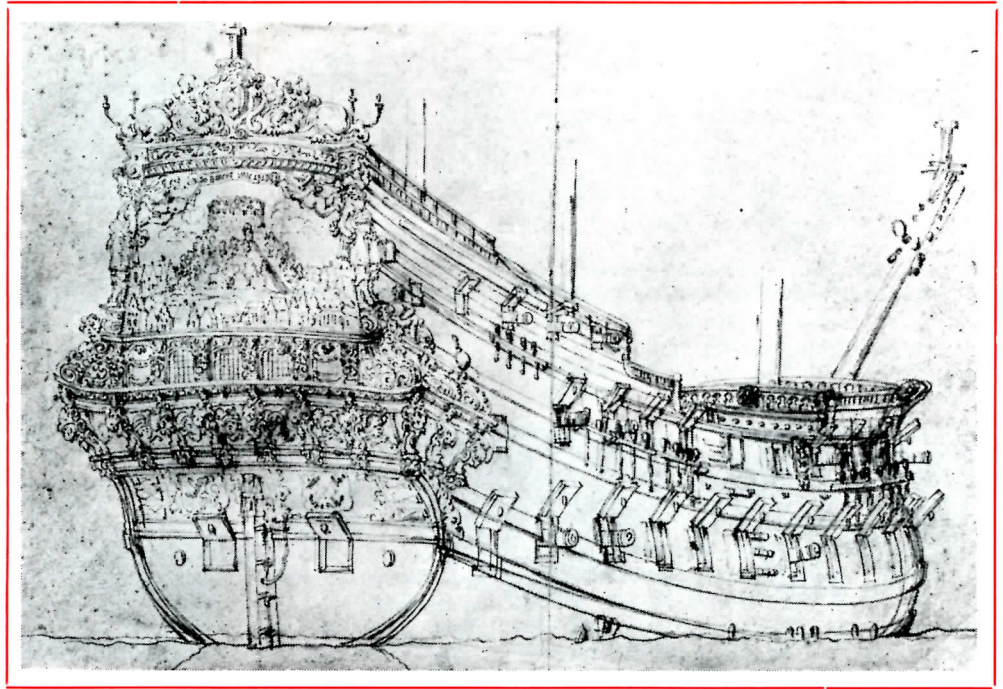
het land, de provincie of de stad voor wie het voer, hierop in houtsnijwerk en in kleur aangebracht.

Rinckelwerk

Het duurde nog enkele honderden jaren alvorens de spiegels der grote koopvaarders en oorlogsschepen het uiterlijk kregen dat wij kennen uit de schilderijen gemaakt door beroemde zeeschilders in de Gouden Eeuw, zoals de beroemde v.d. Velde's, namelijk vader en zoon.

Maar als wij in de journalen van onze zeehelden, zoals De Ruyter en Tromp, lezen dat zij op hun tochten over de zeeën een grote hoeveelheid „rinckelwerk” tegenkwamen en daaruit de conclusie trokken dat er een ontmoeting tussen elkaar vijandige schepen was geweest, dan mogen wij daarin wel het bewijs zien dat de decoratie aan de achteropbouw — met name aan de spiegel zelf — niet mis was geweest. Men kan zich afvragen welk nut de zeevarende naties daarin zagen. Dit was eigenlijk tweemaal: ten eerste wilde men pralen met de verkregen welvaart en vergaarde rijkdommen, ten tweede dacht men door een machtig uiterlijk de vijand te imponeren.

De eerste melding die er is van werkelijk ver doorgevoerde ornamentatie op de achtersteven dateert uit 1400; deze had betrekking op de „Trinity”, een „king's ship”: 4 beelden, 4 schilden met de wapens van de koning en 2 van die van Sint George.



In 1543 verscheen er in Engeland een boek, waarin de versiering op de spiegel nauwkeurig werd vastgelegd: van de waterlijn tot het bovenste puntje van de achteropbouw moest de spiegel zo mooi mogelijk versierd worden. De wapens van de admiraal, zijn deviezen en de wapens van de koning moesten worden afgebeeld in prachtig verguldsel, dat als een oorlogszuchtige kleur werd beschouwd. Het merkwaardige is dat de Hollanders ook verguldsel toepasten, maar ook wel geel, hetgeen de kosten aanmerkelijk lager hield.

In de „Nederlandsche Scheepsbouw-konst, Open Gestelt in 1697” lezen wij:

Het Beeld-werk gesneden na schikking vande Meesters, die t doen maaken. De Zwaarheid vande Beelden onder de Gaalderij, Pylasters, Gordynen, Vasen, Termen, en al de andere Ornamenten, fijn uit de Natuur vande Plaats daar zij varen moeten.

Mode

Ook in die tijd was de decoratie van de spiegel onderhevig aan mode. De Renaissance en de Barok deden hun invloed gelden maar ook het niveau in 's Landskas. Er zijn perioden geweest waarin men de nadruk legde op de wapenschilden, op het rijkswapen met de onafscheidelijke leeuwen. Afbeeldingen, meer dan levensgroot, trof men aan, van de koning van het betrokken land, of van Neptunus, Jupiter, Jason en Hercules. Er zijn perioden waarin men weer minder beelden aanbracht,

De spiegel op het model van een driedekker uit het einde van de 17e eeuw, met 2 rijen vensters en daardoor minder ruimte voor een tafereel (Foto: Ned. Hist. Scheepvaart Museum, Amsterdam).

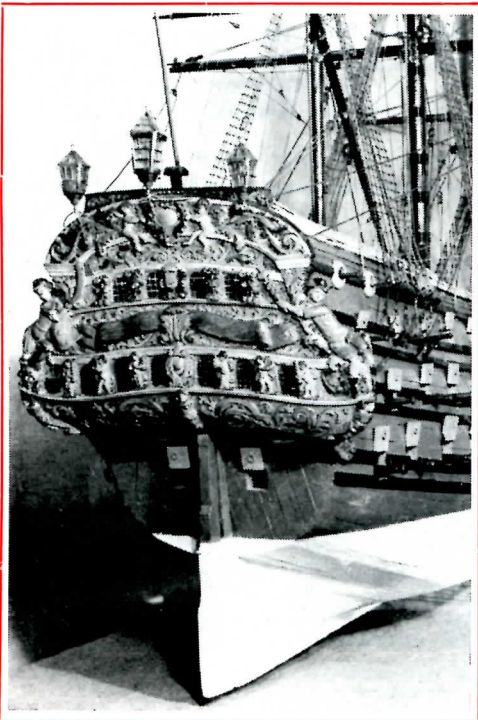
maar het meer zocht in lijstwerk, in friezen, emblemen, alhoewel dit laatste eigenlijk pas begon toen men de achteropbouw wat kleiner begon te maken, hetgeen overigens de zeewaardigheid van de schepen wel ten goede kwam.

Zien wij in Engeland tijdens de periode van Cromwell, met zijn puriteinse opvattingen, een flinke bezuiniging doorgevoerd op de decoratie van het achter-schip, in 1637 was in Engeland the „Sovereign of the Seas” nog te water gelaten, dat als een van de rijkstversierde en vergulde schepen uit die periode mag worden beschouwd. Alleen aan het verguldsel werd al 6000 Engelse ponden besteed, een respectabel bedrag in die tijd. De schepper was Anthonius van Dijck, leerling van Rubens en hofschilder van Karel I. Op de „Wasa” daarentegen, het in Zweden geborgen schip uit de 17e eeuw dat nog door Hollanders is gebouwd, treffen wij in totaal wel 700 beelden en ornamenten aan: hermen en karyatiden, met het onderlichaam van een vis en met de meest merkwaardige hoofdbedekkingen, zoals Oosterse kronen, gevleugelde helmen en kardinaalshoeden.

Tafereel

In de 17e eeuw werden meer en meer ramen in de achtersteven gemaakt, er verschenen open gaanderijen of, zoals wij het nu zouden noemen, balkons. Alhoewel dit weer aanleiding was voor prachtig houtsnijwerk op de steunkolommen en tussen de ramen, deed het geleidelijk afbreuk aan het „taffereel” zoals het in oud-Hollands luidt. Van dit Hollandse „taffereel” is overigens ook het Engelse „taffrail” afgeleid, dus weer een Nederlands woord dat door maritiem gebruik zijn intrede in het Engels heeft gedaan.

Deze tafereelen, in de bovenste helft van de spiegel van het schip, waren ware



kunstwerken. Met houtsnijwerk en de prachtigste verkleuren werd hierin afgebeeld, wat de naam van het schip was, vooral bij koopvaarders. Dit kon een portret zijn van een lieflijke jongedame of van een minder lieflijke, maar wel machtige koopmansvrouw, maar ook een dolfin als een schip de naam van dit dier droeg, of de hele stad Gouda wanneer het schip de „Gouda” heette.

De naam was niet altijd even gemakkelijk uit de afbeelding af te leiden; de „Eendracht” bijvoorbeeld werd uitgebeeld door een leeuw in een typisch Hollandse tuin. Door een schild beschutte vaandels was de weergave van de „Beschermer” en een afbeelding van een lustplaats betekende zoveel als „Tijdverdrijf”. Bij de Oost-Indische Compagnie waren veel schepen vernoemd naar de buitenplaatsen van de bewindhebbers, maar ook naar de Dom van Utrecht en het Raadhuis van Haarlem, die dan op de spiegel werden afgebeeld.

Echt de naam op de spiegel schilderen vond pas ingang toen door verlaging van de bovenspiegel en het aanbrengen van meer dan één rij vensters de ruimte voor uitgebreide houtsnij- en schilderwerken in het tafereel te klein begon te worden. Wel bleef het nog lang de gewoonte om de plaats waar de naam werd geschilderd, te markeren door cherubijnen die de naamplaat als het ware droegen, of door vrouwenfiguren, die dan soms de Rechtvaardigheid en de Vrede uitbeeldden.

Hakkeborden

Voor het ontwerpen van spiegels werden kunstenaars aangetrokken, zoals de jonge en de oude v.d. Velde, de schilder Vroom en nog vele anderen, die niet alleen meesterlijke zeeschilders waren doch ook bijzonder goede ontwerpers. Doch hakkeborden, die meer werden gebruikt op de lichters die de koopvaarders in Zeeuwse wateren en in de Zuiderzee in staat moesten stellen hun thuishaven te bereiken en ook veel op hek- en staatsietjalken voorkwamen, werden gemaakt door eenvoudige handwerkslieden. Dit wil niet zeggen dat deze borden, die meestal van eikehout

De op de voorplaat afgedrukte gravure heeft kennelijk als voorbeeld gediend voor de voorstelling op dit van eikehout vervaardigde hakkebord, in het bezit van het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen. (Foto: Zuiderzeemuseum, Enkhuizen).



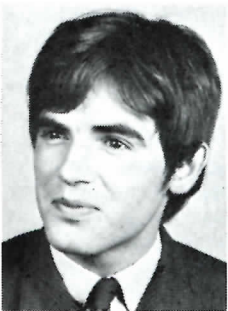
zijn vervaardigd, niet onze bewondering afdwingen. Alhoewel op de achterzijde meestal slechts een stadswapen was gesneden, kwamen op de voorzijde, dus zichtbaar voor degenen op het achterdek, prachtig gesneden, beschilderde of vergulde tafereelen voor. Tot voor kort was de vraag echter hoe deze houtsnijders aan een voorbeeld kwamen om deze kunstwerken te vervaardigen. Het was G. R. Krussink die in het jaar dat weldra achter ons ligt, in een publikatie er voor het eerst de aandacht op vestigde, dat deze eenvoudige volkskunstenaars hun voorbeelden ontleenden aan gravures, veelal van de hand van twee Amsterdammers, Pieter Hendrickszn Schut (1619 - na 1660) en Claes Janszn Visscher (1568 - 1652). De in totaal 336 gravures van beiden zijn in verschillende boekwerken uitgegeven, o.a. in het jaar 1659 en in 1734.

Het valt eigenlijk niet te verwonderen dat de eigenaars van deze schepen, wier le-

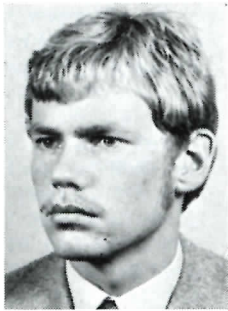
ven voor een groot deel werd beheerst door bijbel en kerk, voor de onderwerpen een voorkeur aan de dag legden voor het Boek der Boeken, zodat voornamelijk bijbelse voorstellingen worden aangetroffen op de hakkeborden bewaard in onze musea.

Heel wat verwondering zou het verwekken wanneer thans een scheepvaartmaatschappij in een bestek opdracht zou geven tot het aanbrengen van een kostbare decoratie op de achterstevan van het te bouwen vracht-, passagiers- of tankschip. Het zou ook weinig overeenkomen met de zakelijke inslag die wij, 20e-eeuwers, hebben. Maar des te meer bewondering mogen wij opbrengen voor de kunstzin van onze voorvaders, die er niet voor terugschrokken om, ondanks de wetenschap dat hun vaartuigen slechts bij uitzondering een lang leven zou zijn beschoren, toch zoveel aandacht aan de spiegel en het hakkebord te besteden.

IN DIENST GETREDEN VLOOTPERSONEEL



Chr. Jasperse
II.wtk.
per 19.10



W. S. de Graaf
II.wtk.
per 19.10



J. H. A. J. Orië
scheepskok
per 22.10



A. A. de Ruiter
scheepsvakman II
per 26.10



C. L. J. Guiliamse
scheepskok
per 27.10

BEVORDERD TOT ONDEROFFICIER

Op 15 februari 1971 is het D-day in het Verenigd Koninkrijk. Dan zal ook daar het decimale stelsel voor de munteenheid — het pond sterling — worden ingevoerd, nadat Australië en Nieuw-Zeeland hierin reeds zijn voorgaan.



D-day

Daar vele opvarenden onzer schepen bij het aanlopen van Britse havens met Engels geld betalingen verrichten, geven wij hierbij een overzicht van het nieuwe muntstelsel, en enige wenken die behulpzaam kunnen zijn in de komende tijd.



Sterling

Het decimale muntstelsel in Engeland — dat ook in de toekomst met „sterling” zal worden aangeduid — zal voortaan de afkorting £p hebben. Het „pound”-bedrag wordt op dezelfde wijze aangeduid als voorheen (b.v. £5), doch het pond is vanaf 15 februari a.s. onderverdeeld in 100 „new pence”, afgekort met een „p”. De waarde van een nieuwe penny is dan 2.4 x die van de oude penny. De munt met de laagste waarde wordt de nieuwe „halfpenny”, die een waarde heeft van 1.2 x die van de oude penny. Prijzen worden voortaan aangegeven met een decimaalteken, bijvoorbeeld £ 29.27 of £ 127.43½. Wanneer het pondteken is gebruikt, behoeft het p(enny) teken dus niet meer te

worden weergegeven. De „s” als afkorting voor shilling verdwijnt, al zullen voorlopig sommige winkels de prijzen op twee manieren aanduiden om het de klanten te vergemakkelijken de prijs vast te stellen, bijvoorbeeld 7½p - 1'6, of £l. 49½ - 29'11.

Munten

Er zullen zes decimale munten in omloop komen, waarvan er drie reeds enige tijd circuleren.

De 5p en 10p munten, gemaakt van cupro-nikkel — zilverachtig — werden reeds in april 1968 in omloop gebracht. Deze zijn van de zelfde waarde als respectievelijk de oude shilling en twee-shilling-munt, die beide ook nog in circulatie blijven.

De 50p munt, eveneens van cupro-nikkel,

kwam in oktober 1969 als wettig betaalmiddel in omloop en heeft de waarde van 10 oude shilling. Deze nieuwe 50p munt is zevenhoekig en de meeste „Engelandvaarders” reeds bekend, vooral door zijn vorm.

Er zullen echter, met ingang van 15 februari a.s., nog drie nieuwe, maar dan bronzen munten (koperachtig) in omloop komen, namelijk de ½p, 1p en 2p.

De oude „halfpenny” werd op 1 augustus 1969 uit de circulatie genomen en de half crown op 1 januari 1970. Het biljet van 10 shilling wordt sedert 14 oktober 1969 vervangen door de munt 50p en op D-day zal dit bankbiljet niet meer in omloop zijn.

Overgangsperiode

Na D-day zal er een overgangsperiode zijn van maximaal 18 maanden, waarin zaken kunnen worden afgedaan zowel met de vroegere aanduiding £sd als met £p. Binnen deze 18 maanden zullen de oude „penny” en „threepence” uit de circulatie worden genomen; de oude „sixpence” blijft nog minstens 2 jaar wettig betaalmiddel. Eveneens blijven de „florin” (= 2 shilling) en „shilling” nog in omloop. Het heeft van de meeste Nederlanders enige tijd gevergd alvorens zij na de eerste kennismaking, aan het oude Britse muntstelsel gewend waren, doch voor velen zal het toch weer een overschakeling zijn om aan het nieuwe systeem te wennen, mede omdat de waarde van de „new” pence hun nog onbekend is. Het volgende staatje kan hierbij wellicht van dienst zijn:

oud £sd	nieuw £p	oud £sd	nieuw £p
1d	½p	7d	3p
2d	1p	8d	3½p
3d	1p	9d	4p
4d	1½p	10d	4p
5d	2p	11d	4½p
6d	= 2½p	1s	= 5p

COLLECTIEVE ONGEVALLEN VERZEKERING VLOOTPERSONEEL

Voor het jaar 1971 zullen de premies voor de collectieve ongevallenverzekering ongewijzigd 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 medeverzekerde 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 tot en met 31 december van het jaar waarin zij de 70-jarige leeftijd heeft bereikt.

De premies voor 1971 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 gage-berekening over december 1970 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.

schoon schip



De besten

Het is al een traditie aan het worden dat in de loop van november een tweetal jongelui voor een bezoek aan kantoor worden uitgenodigd om als beste leerling-stuurman en leerling-werktuigkundige van het afgelopen jaar voor deze prestatie uit handen van de voorzitter van de CNOOKS een prijs in ontvangst te nemen.

Alvorens de betrokken leerlingen bekend zijn, is er wel een uitgebreide evaluatie, waarbij — behalve de destijds op de Zeevaartschool behaalde eindexamencijfers — ook de prestaties aan boord gedurende het leerlingjaar en de waardering van de Examencommissies voor de bijgehouden boeken meetellen. Ditmaal waren de gelukkigen leerling-werktuigkundige D. J. Blom (links) en leerling-stuurman C. P. Weerheim (tweede van links) die hun prijs van oud-gezagvoerder J. I. Meijer ontvingen.

De heer W.B. Kruysmulder, secretaris van de „Club van Nederlandse

Oud-Gezagvoerders en Oud-Hoofdwerktuigkundigen der Koninklijke/Shell", houdt op bovenstaande foto tijdens deze intieme plechtigheid een oogje in het zeil.

Zoals gebruikelijk werd daarna „ergens in Rotterdam" gezamenlijk de lunch gebruikt, waarbij de jongelui heel wat verhalen uit vervlogen tijden te horen kregen.

Shell Magazine

Met ingang van 1 januari 1971 zal de abonnementsprijs van Shell Magazine, die 12 jaar lang f 1,60 is geweest, worden verhoogd tot f 3,—. Omdat de produktiekosten door de jaren steeds gestegen zijn, is tot deze verhoging besloten. Voor inlichtingen omtrent dit tijdschrift en voor adreswijzigingen: Sectie DFP/4.

Geschiedenis der „Koninklijke"

Volgend jaar zal het vierde deel van de Geschiedenis der „Konink-

lijke" verschijnen. De drie eerste delen, van de hand van prof. dr. C. Gerretson, zijn eveneens herdrukt na te zijn overgebracht in de nu geldende spelling.

De winkelprijs voor een compleet stel wordt f 120,—; voor uitsluitend deel vier met register: f 55,—. Personeelsleden en gepensioneerden van maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep kunnen echter door inschrijving de delen tegen sterk gereduceerde prijs verkrijgen, nl. f 72,— voor de vier delen en f 33,— voor alleen het vierde deel met register.

Opgaven schriftelijk indienen bij sectie DFP/4. Het desbetreffende bedrag zal te zijner tijd van de gage/het salaris of pensioen worden ingehouden.

Bibliotheek

In het verslag over 1969 van de Bibliotheek voor Zeevarenden lezen wij dat het totale boekenbezit bestaat uit niet minder dan 63.134 banden; hiervan zijn er 47.556 romans, terwijl de rest — 15.578 exemplaren — reisbeschrijvingen zijn of boeken over natuur, historie of van het populair-wetenschappelijke genre.

In 1969 werden niet minder dan 1.196 boekenkisten uitgegeven, dus zo'n vier per werkdag. Voorts — aldus het verslag — werd in totaal f 14.635,53 ontvangen aan leesgeld, waaronder een bijzonder hoge bijdrage ad f 152,50 van de „Acmaea".

Jammer dat door te late aanvraag van sommige onzer schepen een bedrag van f 80,— — f 100,— verloren gaat alleen al door het speciale vervoer van de boekenkist door de agenten naar het schip; dit geld zou beter zijn besteed aan leesgeld. Daarom... een nieuwe kist aanvragen vóór aankomst, opdat deze tezamen met de andere stores kan worden afgeleverd.

Boeken

En nu wij het toch over boeken hadden, behalve de boekenkist van de B.v.Z. worden alle schepen bij elke dokking voorzien van een aantal Maatschappij-pockets, die niet worden geadmistreerd maar kennelijk wel aan boord worden gewaardeerd. In de loop der jaren is de periode tussen twee dokkingen echter steeds langer geworden, zodat met de gebruikelijke aantallen (die afhankelijk zijn van tonnage en scheepsbezetting) de leeshonger aan boord niet meer kon worden gestild. Daarom is besloten om, wanneer een schip een Nederlandse of nabijgelegen haven aanloopt, automatisch een nieuwe voorraad te sturen wanneer een jaar is verlopen sedert de vorige dokking.

S.B.S.

In de Shell Briefing Service is een nieuwe uitgave verschenen getiteld: „Base Chemicals from Petroleum". Deze S.B.S. geeft een overzicht van de op aardolie gebaseerde chemische basis-producten, hun toepassing en de mate waarin Groepsmaatschappijen bij hun produktie betrokken zijn.

Nieuws van de Spaanse sportvelden

Ter attentie van het Spaans-sprekend personeel berichten wij dat besloten is om de met Spaanse scheepsgezellen bemande schepen van onze vloot voortaan wekelijks van een aantal exemplaren van de sportkrant Galicia Deportiva te voorzien, welke in de plaats komt van de sedert enige tijd opgeheven sport-editie van de Faro de Vigo.

Noticias de los campos de deportes españoles.

Nos es grato poner en el conocimiento del personal hispanohablante que hemos decidido proveer los naves de nuestra flota que lleven una tripulación española, de aquí en adelante, todas las semanas de unas copias de la revista Galicia Deportiva que substituirá la edición deportiva del Faro de Vigo la que quedó suprimida desde hace algún tiempo.

Kennismaking

Sedert 1 november jl. is op de Geneeskundige Dienst werkzaam dokter J. M. Abarbanel, die als bedrijfsarts van Shell Nederland Verkoopmaatschappij zal optreden. Aangezien tijdens afwezigheid van dokter H. M. Stoll echter ook de zeevarenden met de nieuwe bedrijfsarts kennis zullen maken, hierbij een foto ter eerste kennismaking.

Dokter Abarbanel (geboren in 1927 en in 1959 in Leiden afgestudeerd) is getrouwd, heeft drie kinderen en is een actief sportbeoefenaar. Voor zijn indiensttreding was hij huisarts in Voorschoten.





WIJ NAMEN AFSCHEID VAN . . .

de heer **M. Brons**, die in verband met het bereiken van de 65-jarige leeftijd op 1 november jl. de dienst van onze Maatschappij heeft verlaten. Hiermede is, na een dienstperiode van ruim 14 jaar, wederom een van onze vertrouwde scheepsgezellen van onze vloot verdwenen.

De heer Brons trad op 30 juli 1956 in onze dienst als stoker/olieman en werd op 8 oktober 1957 bevorderd tot voorman/donkeyman. Zijn functie werd per 1 mei 1969 gewijzigd in scheepsgezel algemene werkploeg en hij is als zodanig tot het einde van zijn dienstverband aan boord van onze schepen werkzaam geweest.

In verband met zijn afscheid werd deze zeer loyale, ijverige en bekwame medewerker op 29 oktober jl. door de heer L. F. van den Belt, adjunct-Directeur, ontvangen. Tijdens een gezellig dineetje met de heer en mevrouw Brons werden nog vele oude herinneringen opgehaald uit zijn lange zeemansloopbaan, die ver voor de laatste wereldoorlog, eerst bij de visserij, een aanvang nam en vervolgens bij de grote vaart onafgebroken voortduurde.

Tijdens de oorlog heeft de heer Brons, met slechts korte onderbrekingen, steeds op hetzelfde schip dienstgedaan. Voor zijn verrichtingen in de oorlogsjaren werd hem het Oorlogsherinneringskruis met 2 sterren toegekend, t.w. een voor diensttijd in oorlogsjaren aan boord van koopvaardij-schepen en een voor de vaart in de Middellandse Zee.

Mede namens zijn collega's op de vloot wensen wij de heer Brons toe, dat hij met de zijnen nog vele jaren in goede gezondheid van een welverdiende rust zal mogen genieten.

O.V.S.T.- NIEUWS



Sportvissen

Waren het de vorige keer voornamelijk „postzegels" die werden gevangen, op zaterdag 17 oktober was het een flinke hoeveelheid schar die de buit vormde van 25 sportieve leden. Alhoewel de maand oktober voor walemployés niet veel goeds voorspelde wat betreft dobberen op zee, had de „Dolfijn" na vertrek 's morgens om 8 uur geen moeite om de O.V.S.T.-ers over een gladde zee en onder een blauwe lucht naar de visgronden te brengen, waar het stekkie al spoedig was gevonden.

Het kan zijn dat het kwam doordat de stroming te sterk werd, maar de oorzaak kan ook gezocht worden in het dorstig worden na het in-

demen van zoveel zilte lucht; in ieder geval zakte een ieder omstreeks 3 uur in de middag af naar de accommodatie, waar het bestuur begon met een rondje aan te bieden. Onder het luisteren naar wat visserslatijn van de walrotten en zeemanslatijn van deelnemende (ex)zeevarenden stoomde de „Dolfijn" vervolgens weer naar Bruinisse — zo langzamerhand de O.V.S.T.-thuishaven — waar om 5 uur werd aangelegd.

Klaverjassen

„Roem en onderdoor" zijn termen die verwoede klaverjassers als gezang in de oren klinkt, zodat de lunchkamer op vrijdagavond 30 oktober goed bezet was.



JUBILEUM



Op 23 september 1970 herdacht kapitein H. J. Roncken het feit dat hij 25 jaar tevoren zijn dienstbetrekking bij onze Maatschappij had aangevangen.

Op genoemde datum verbleef hij met zijn schip in de Engelse kustwateren; toen hij enige tijd later met de „Kosicia" voor de periodieke dok-

beurt naar Amsterdam kwam, greep de Directie deze gelegenheid aan om hem in verband met zijn jubileum op 30 oktober 1970 met zijn echtgenote voor een bezoek uit te nodigen.

Aangezien de heer Rodenburg buitenslands vertoefde, belastte de heer G. den Bakker, adjunct-Directeur, zich met het opschrijven van het gouden dienstembleem.



HOE LANG

Voor een onderwerp dat iedere officier bijzonder interesseert, wordt in dit artikel niet alleen uw aandacht, maar daarover ook uw mening gevraagd.

Als er één kwestie is, die iedere officier na aan het hart ligt, dan is het wel de lengte van de dienstperiode. Wat niet betekent dat ieder daar dezelfde ideeën over heeft, maar wel dat het tijdig bekend zijn van het moment waarop aflossing voor verlof zal geschieden bijzonder op prijs wordt gesteld. En terecht, niet alleen met het oog op de voorbereidingen die nodig zijn om een vakantie te regelen, maar vooral door de omstandigheid dat een vakantie-adres vaak lang tevoren moet worden besproken.

Een en ander is ons uiteraard heel goed bekend en sedert de instelling van het „Werkoverlegorgaan voor Vlootpersoneel” is dit punt op een aantal schepen nog eens nadrukkelijk gesteld. Diverse suggesties zijn daarbij gedaan in de trant van: een vast aantal weken vóór de aflofsdatum ieder inlichten. Dit betekent echter een stroom van telegrammen naar de schepen, met dagelijkse controle om alle nodige correcties na te seinen. Wij nemen aan dat uit het „kijkje in de keuken bij DFP/1” in het septembernummer van „Tussen Schip en Ka” wel duidelijk is geworden dat een dergelijk systeem eerder verwarrend dan verhelderend zal werken, juist door de vele onzekerheden met betrekking tot stafpositie en vaarprogramma. Deze ontegenzeggelijke nadelen houden nu eenmaal verband met het feit dat wij de „wilde vaart” bedrijven.

Wel moeten wij stellen dat — zoals ook hierboven reeds vermeld — er vele verschillende opvattingen bestaan over de lengte van de dienstperiode. Er is een kleine categorie die ongeveer zes maanden als ideaal beschouwt, omdat dan het verlof niet te kort is. De tweede categorie omvat degenen die uitgaan van het principe: hoe korter de dienstperiode, hoe liever — waarbij natuurlijk wel wordt gerealiseerd dat een redelijke minimumlengte moet worden aangehouden. Vervolgens de groep die de voorkeur geeft aan een dienstperiode korter dan zes maanden, maar waarbij geen bepaalde

DUURT DE DIENSTPERIODE?

ideeën omtrent de gewenste lengte bestaan, zo lang het aflostijdstip maar een redelijke tijd tevoren bekend is; en tenslotte de zeker niet te verwaarlozen categorie met speciale wensen. En die „speciale wensen” variëren van: aanwezig zijn bij gezinsuitbreiding, verhuizing, oplevering huis (en zelfs auto of motorboot), 12½- of 25-jarig (eigen) huwelijksfeest en 25-, 40-, 50- of 60-jarig huwelijksfeest van ouders of schoonouders, tot plannen voor huwelijk, vakantie en het volmaken van vaartijd voor een volgend diploma.

Deze verzoeken om rekening te houden met „speciale wensen” bereiken ons in steeds toenemende mate en in redelijke gevallen wordt hier ook zo veel mogelijk rekening mee gehouden. Het betreft merendeels wensen om de dienstperiode tussen de 2 en 9 maanden te laten duren, aangepast aan de eigen situatie en omstandigheden.

Nu zal ieder zich wel kunnen voorstellen dat een zo groot mogelijke regelmaat bij de aflossingen slechts kan worden bereikt, als er van zo weinig mogelijk uitzonderingen sprake is. Om dit te verduidelijken: op 53 schepen een 1e stuurman aflossen na gemiddeld 6 maanden betekent per maand 8 à 9 man in deze rang aflossen. Zijn er in één maand twee man die op verzoek een maand later moeten worden afgelost, dan blijven er nog maar 6 à 7 aflossingen te verrichten, maar de volgende maand 10 à 11.

Indien dit nu wordt geprojecteerd op de 10 rangen bij onze officieren, hebben wij het dus in totaal over gemiddeld 100 aflossingen per maand, welk aantal dan kan fluctueren tussen de 75 en 125. Het zal daarom duidelijk zijn hoe weinig er nodig is om het aflosschema volledig in de war te sturen, ook met het oog op de al eerder genoemde onzekerheden.

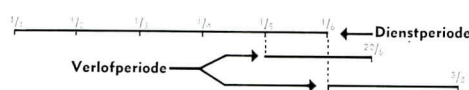
Aan de ene kant dus de vele persoonlijke wensen, waarvan ieder voor zich verwacht dat er zo veel mogelijk rekening mede gehouden wordt, aan de andere kant de onmogelijkheid daaraan te voldoen zonder de regelmatige voortgang van de aflossingen van anderen te verstoren. Teneinde nu toch tegemoet te komen aan de sterk levende wens om zo lang mogelijk tevoren een vakantieperiode te kunnen

vaststellen, zou het volgende systeem te overwegen zijn. Hier moet direct aan worden toegevoegd dat dit niet van de ene op de andere dag uitvoerbaar is, maar bijvoorbeeld in de loop van het volgende jaar „operationeel” kan worden.

Indien wordt uitgegaan van de situatie na 1 mei 1971, dan wordt over een jaar actieve dienst — afhankelijk van de rang en het aantal dienstjaren — van 150 tot 169 kalenderdagen verlof verdiend. Dat is over vier maanden van 50 tot 56 en over 5 maanden van 63 tot 70 dagen.

Dus als een officier naar zee gaat en hij weet op dat moment dat hij na minimaal 4 en maximaal 5 maanden wordt afgelost, dan heeft hij tevens de zekerheid dat hij in ieder geval 5 maanden na zijn vertrek naar zee met verlof thuis zal zijn en dan nog minimaal 20 tot 26 kalenderdagen verlof tegoed zal hebben.

Ter verduidelijking:



Indien een officier op 1 januari naar zee gaat, wordt hij op zijn vroegst 1 mei en op zijn laatst 1 juni afgelost. In het eerste geval heeft hij minimaal tot 20 juni en in het tweede geval tot 3 augustus verlof. Dus weet hij op 1 januari reeds dat hij in ieder geval van 1 tot 20 juni verlof zal hebben.

Nu moet hier uitdrukkelijk aan worden toegevoegd dat — als een dergelijk aflossysteem wordt gevolgd — het slechts bij uitzondering mogelijk zal zijn om er van af te wijken. Plannen met betrekking tot vakantie, studie, verhuizing enzovoort zullen aan het systeem moeten worden aangepast en praktisch alleen dringende medische redenen ten aanzien van naaste betrekkingen zullen dan nog voldoende zijn om voor eerdere (of latere) aflossing in aanmerking te komen.

Hierop kan niet genoeg worden gewezen, opdat dit terdege wordt ingezien en later niet het verwijt wordt gemaakt dat zo weinig met persoonlijke omstandigheden wordt rekening gehouden.

Twee opmerkingen moeten daarbij nog worden geplaatst.

Ten eerste zal tewerkstelling vóór het einde van het verlof een regelmatig voorkomend verschijnsel blijven, maar de verlofdagen die bij de aanvang van de dienstperiode vaststonden (in het voorbeeld dus 1 t/m 20 juni), zullen niet in het gedrang komen. En ten tweede kunnen onvoorzien omstandigheden op het laatste moment een spaak in het wiel steken, b.v. orderwijziging van Mina-al-Ahmadi naar Mina-al-Fahal, zodat aflossing tussen vier en vijf maanden dan niet te verwezenlijken is. Dit zal echter tot de uitzonderingen behoren.

Het is echter niet meer dan redelijk om ieder gelegenheid te geven zijn mening over een dergelijk aflossingssysteem kenbaar te maken. Het zal daarom op prijs worden gesteld als gezagvoerders en officieren ons willen laten weten hoe hierover wordt gedacht. Een briefkaart aan het kantoor op het Hofplein, — ter attentie van DFP/1, is voldoende. Degenen die momenteel op de schepen dienst doen kunnen wellicht gezamenlijk bericht sturen.

Reacties zijn bijzonder welkom, want de mening van een zo groot mogelijk aantal betrokkenen is bij een zo belangrijk punt van veel gewicht.



„Zo, eindelijk iemand om mij af te lossen”

LEIDING

KINDERKAMPEN 1971

De kinderkampen 1971 zullen in de volgende perioden worden gehouden:

26 juni t/m 10 juli	1971	} landkampen
10 juli t/m 24 juli	1971	
24 juli t/m 7 augustus	1971	

28 juni t/m 10 juli	1971	} vaarkampen
12 juli t/m 24 juli	1971	

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 vakantiecampen, dient tevens te zorgen voor leiders of leidsters voor die kinderen. Alleen die Groepsmaatschappijen welke een voldoende aantal leiders of leidsters beschikbaar kunnen stellen, zal de gelegenheid worden geboden om kinderen van hun personeelsleden aan de kampen te laten deelnemen. De Commissie vertrouwt dat velen zich beschikbaar zullen stellen omdat anders wellicht vele van onze „Shell Tankers“-kinderen niet aan de vakantiecampen 1971 zouden mogen deelnemen.

Dat in 1970 over voldoende medewerkers kon worden beschikt heeft alom waardering ondervonden. Wij gaan er van uit dat de dit jaar betoonde bereidwilligheid om als leider of leidster op te treden ook in 1971 aanwezig zal zijn; kortom, wat in 1970 mogelijk bleek, moet voor 1971 eveneens realiseerbaar zijn!

Wij doen derhalve wederom 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 kamperperiode 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 vakantiecampen wordt verzocht zich hieromtrent in verbinding te stellen met mejuffrouw W. C. Groen, sectie DFP/51, die eveneens nadere inlichtingen kan verstrekken.

AANGESTELD ALS GEZAGVOERDER



Kapitein P. Cammel
aangesteld per 18.8.70 en op 8.11.1970
belast met het commando over het m.s. ACMAEA.

VLOOTPERSONALIA

(Gedurende de periode van 16 oktober t/m 15 november 1970)

GEHUWD:

- 16.10: C. J. L. Jordan, 5e wtk., met mej. C. van Groen;
- 23.10: R. Zwaal, 5e wtk., met mej. F. Noordhuis;
- 23.10: G. J. Vingerhoed, 4e wtk., met mej. G. P. de Boer;
- 30.10: J. M. Hogenstein, 5e wtk., met mej. J. Braam;
- 6.11: P. van Santen, II.wtk., met mej. C. F. Levinson;
- 6.11: J. van Ruiven, 3e stm., met mej. J. M. Bout;
- 13.11: D. Knook, 5e wtk., met mej. G. J. Mengerink.

GEBOREN:

- 13.10: Mariette, dochter van H. L. de Koning, 2e wtk., en mevr. G. W. de Koning-Roelofs;
- 15.10: Inge, dochter van M. K. Jansen, 3e wtk., en mevr. J. C. D. Jansen-Affourtit;
- 15.10: Eric, zoon van scheepsgezel a/w P. J. M. van Dillen en mevrouw B. I. van Dillen-van Kassam;
- 19.10: Susanne Christina, dochter van J. H. Nijhuis, 3e wtk., en mevr. C. M. P. Nijhuis-Theuerkauff;
- 21.10: Trinette, dochter van F. Bakker, 2e wtk., en mevr. J. Bakker-Flapper;
- 3.11: Alphonsus Martin Johan, zoon van scheepsgezel a/w J. P. de Landes en mevrouw F. de Landes-Wasia;
- 9.11: Simone Romana Renata, dochter van hoofd voeding C. G. M. van Schuppen en mevr. W. J. J. van Schuppen-van den Berg Jeths.

HUWELIJK VAN DE MAAND

3e Stuurman J. van Ruiven trad op 6 november 1970 te Roosendaal in het huwelijk met Mej. J. M. Bout. Bij het verlaten van het stadhuis werden zij voor de lezers van ons maandblad vereeuwigd en naar hen gaan dan ook de speciale gelukwensen uit.



AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

gezagv.: H. Barth, A. Boddé, K. Poort van Ingen, G. P. Paulussen, J. C. de Groot, D. Klip, K. Drent;

1e stl.: J. de Jager sr, J. Baard., H. J. Allaart, W. Croes, A. C. Weide, J. van der Zouwen, H. Steenstra, P. E. van der Veld;

2e stl.: J. de Kok, G. A. M. Dorren, J. W. Nieuwerf, G. L. A. Martens, B. H. Weersma, F. de Vries, D. J. van Dijk;

3e stl.: J. L. Pelle, R. W. Overdijkink, G. van der Oord, G. Griik, W. J. A. de Winter, P. T. M. de Jonge, M. Lap, J. van Ruiven, D. van Eijk, D. J. Mittelmeijer, C. Maduro, M. van der Heiden, H. J. de Vries; H. Slot, L. G. P. de Groot;

4e stl.: W. J. Netelenbos, C. Kamminga, R. A. Reddering, L. A. H. Vader, B. M. Stubbe, J. van Rooijen;

li.stl.: R. A. J. van Vugt;

hfd.wtk.: W. J. van der Hoek, J. van Essen, K. Toereppel, J. B. Biondina, J. M. Nobels, M. J. Moerland, L. J. van Onselen, T. H. J. Feldberg, J. P. Hasenack, O. A. van der Want, L. C. Spoon;

2e wtk.: H. L. de Koning, C. C. Bartels, T. E. Leeuwangh, W. van Kemp, J. B. van Haaster, A. G. M. Witten, J. I. Brangert;

3e wtk.: H. G. W. Meyer, D. J. Plate, J. H. Nijhuis, W. H. Hennink, B. J. K. van Vliet, W. Verhagen, J. H. S. van der Plas, C. Loman, H. A. E. Wenas, J. A. Brouwer, W. J. M. Peeters, C. J. M. de Jong;

4e wtk.: A. J. Breeuwsma, H. Nijhof, J. A. Willems, J. L. de Bondt, I. J. Albrechts, F. L. van der Krabben, F. D. Dieleman, D. de Bruijne, H. Wesselman, P. A. Post, J. F. A. Leurs, C. Parrel;

5e wtk.: W. K. de Voogd, C. W. H. van den Heuvel, J. P. A. M. Ghijs, W. Loendersloot, H. P. C. Eken, A. H. K. Klomp, D. H. J. de Vries, D. Zwierenberg, G. A. Dieterich, A. Bosch, J. A. Deelen, H. Waitz, T. Melleger, A. A. Konijnendijk, J. S. M. Jocker, A. P. van der Schagt, P. J. Steevensz, M. W. M. van der Burgh, J. J. P. Kuijper Boone, Y. Vreugdenhil, R. R. Witteveen, R. Lenz, W. J. Smit, R. F. Schippers, W. A. van Zandvliet;

II.wtk.: W. de Beer, L. Kemeling, E. J. M. Bourgonje, J. C. van Beinun, J. Lagcher, H. C. P. Schmit Jongbloed, P. C. M. Drost, J. M. R. W. Rutters, R. J. Ouwens, J. P. Keijwegt, R. F. Bakker, P. van Santen, T. L. M. Ahlers, K. P. Beumer

scheepsvoorlieden: G. van der Bent, P. H. Hietbrink, A. J. J. Vermeulen;

scheepsvaklieden I: C. Luykenaar, J. van Leeuwen, J. M. H. Siepers;

scheepsvaklieden II: J. H. Bijl, C. W. M. Janssen;

scheepsgezellen a/w: P. Dulfer, J. N. H. Steeman, W. Noordhoek, K. C. Bakker, A. Bravenboer, W. A. M. van Amelsfort, J. A. Schaarman, G. Z. Spaans, J. Booy, A. Huis, L. Huisman, G. Carree, L. Neeleman, Q. A. P. de Wit, G. Hoogendoorn, K. G. J. Schefferlie, J. Bonte, J. G. Klein Hesselink, H. A. Roefs, Th. de Man;

aankomend scheepsgezellen a/w: A. H. Stoker, C. J. F. van de Berg, J. de Bruin, R. J. P. Prudon, J. E. Bonnema, D. Portenge, A. C. M. de Jongh, H. J. van den Bos;

hoofd voeding: L. H. H. L. Leithuysen, C. G. M. van Schuppen, A. Brugmans;

scheepskoks: P. M. H. Bellwinkel, A. N. Warnaar;

bedienden: D. J. Bakker, J. R. L. van Toornburg, P. G. A. Pagie, W. D. Anthonio, L. van Bostel, A. Jansen, P. A. Swikker;

bedienden a/d: A. Stedehouder, W. G. Doldersum, J. M. Pronk;

aankomend koks: M. van Elk, M. van Deventer, R. J. Hageman, P. P. J. Hulshof;

koksmaat/bakker: T. H. Niesten;

wachtassistent: W. Gerritsen;

scheepsvoorlieden: Ph. de Vries, C. F. M. Hartman;

scheepsvaklieden I: J. P. Bijlsma;

scheepsvaklieden II: M. Temmerman, G. W. Donker, A. E. G. de Rooy;

scheepsgezellen a/w: R. Groot, G. J. van Delft, W. A. Pronk, W. J. van de Veer, C. H. Otto, H. M. A. J. Lemmens, A. R. van der Geugten, J. R. F. L. van Beek, K. Prozee, A. L. H. Botinga, M. E. van den Dikkenberg, J. C. Barends, J. J. van Triet, M. van Grevenbroek, W. Geelhoed;

aankomend scheepsgezellen a/w: N. Blokland, C. T. J. Spee, A. E. H. M. Bosch;

hoofd voeding: A. Onderstal;

scheepskok: A. G. Freeth;

bediende: G. W. Scheltens;

bediende a/d: C. M. Vervloet, J. L. J. Korsman.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. Abida: gezagv. J. H. A. Budding, 5e wtk. J. J. Feenstra, scheepsvorman D. C. Kammers, scheepsvakman II A. A. de Ruiter, scheepsgezellen a/w M. Kumentas, D. Rovers, H. J. van den Berg, R. A. Steward, P. Dulfer, P. C. Groen, H. P. M. Oosterveer, aankomend scheepsgezel a/w J. R. van Woesik, scheepskok J. H. A. J. Orie, bedienden M. Plugge, J. Reede;

m.s. Acila: scheepsvorman A. J. Tinkhof, scheepsvakman I L. J. C. van Kuyen, scheepsvakman II P. J. M. E. Willems, A. E. G. de Rooy, scheepsgezellen a/w F. Oostdijk, M. E. van den Dikkenberg, J. C. Barends, C. Cammenga, F. Kromjongh, F. G. M. van Kleef, H. A. Ekkel-

boom, H. A. Tevreden, aankomend scheepsgezellen a/w J. H. Oosterhof, A. E. Remeeüs, wachtassistent J. M. P. Simons, hoofd voeding Th. de Vos, bediende A. J. J. Ceelen, bediende a/d A. B. Romen, jongen a/w J. Kuiper;

m.s. Acmaea: gezagv. P. Cammel, hfd.wtk. B. Veldhuis, 3e wtk. C. Hemmer, wnd. 4e wtk. K. Elshout, aankomend kok C. van der Waal, aankomend scheepsgezel a/w H. C. Paalvast, bediende a/d W. Rijks;

m.s. Acteon: 3e stm. T. T. Rison, hfd.wtk. W. J. J. van den Berg, wnd. 2e wtk. C. W. H. van Holthuijsen, 5e wtk. A. M. P. B. Fluitsma, aankomend scheepsgezel a/w R. van der Horst, J. G. N. de Nooyer;

s.s. Arca: gezagv. M. E. Wolper, 4e stm. P. L. Baan, wnd. 3e wtk. K. Stobbe, 5e wtk. G. F. M. van Touw, radio-officier L. de Soete, hoofd voeding G. van Driel;

s.s. Atys: 1e stm. O. A. van Druten, wnd. 2e stm. J. Wassenaar, 2e wtk. P. A. Ankerman, 5e wtk. R. Neelemaat, scheepsvorman C. Poot, scheepsvakman I J. Pronk, scheepsvakman II H. L. Hermans, scheepsgezellen a/w P. Raams, M. J. Heiligers, P. Luyten, L. M. Vermaire, H. Gerritsen, H. C. Hasselnook, aankomend scheepsgezel a/w R. van Buuren, aankomend kok W. W. Huygen, bedienden F. P. Lommerse, P. H. Nanninga, J. Bles, bediende a/d M. P. Starke, jongen a/w R. T. Thieman;

m.s. Camitia: 3e stm. R. F. M. Driessen, wnd hfd.wtk. J. L. van der Rijnst, Capataz de buque A. Puime Amorin, maniobrista especializado J. Crespo Fontenla, marineros integrados M. Balea Balea, P. Bargiela, Bargiela, C. Chapela Barreiro, F. Costa Cruz, A. Fernandez Garcia, A. R. Rial Vernet, M. B. Torres Gomez, F. Perez Fernandez, M. Rodriguez Freire, 2° marineros integrados, S. Cuadrado Castillo, M. Caldas Almuster, cocinero del buque M. Martinez Amoedo, camareros E. Cruz Buayo, J. F. Garcia Fernandez, J. M. Trabazos Fernandez, camarero de la triquulation A. Otero Garcia;

s.s. Capiluna: gezagv. C. Wolse, 3e stm. R. Westerbeek, 5e wtk. P. F. van Dijk, radio-officier B. Immerzeel;

s.s. Capisteria: 1e stm. E. Q. Abbas, wnd. 4e wtk. J. P. G. A. Plantinga, radio-officier G. Dekker;

s.s. Capulonix: 2e stm. F. M. J. van der Laar, wnd. 3e stm. A. G. J. de Wit, 3e wtk. H. Ruitenbeek, 4e wtk. P. Dekker, 5e wtk. L. P. Lucking, II.wtk. J. W. Holtrop;

m.s. Cinulia: gezagv. J. P. Jongbloed, wnd. 3e wtk. C. G. van der Zwet, 5e wtk. M. J. Viergever, 5e wtk. C. R. van Santen, 5e wtk. J. J. Ceelen, II.wtk. E. T. van de Pijpekamp, marinero integrado G. Comesaña Fernandez;

m.s. Crania: 4e stm. L. Marees, wnd. 2e wtk. J. C. Lanser, radio-officier N. van der Niet

m.s. Dallia: 2e wtk. H. Brand, wnd. 3e wtk. R. R. Brouwer, scheepsvakman II J. M. Kools, scheepsgezel a/w R. A. M. Jansen, aankomend scheepsgezel a/w V. H. Heymans, aankomend kok A. de Vin, bediende H. Domselaar, bediende a/d R. M. Piatkowski;

m.s. Daphne: 5e wtk. S. E. Grimm, 5e wtk. J. Water, 5e wtk. G. van Berghem; aankomend scheepsgezel a/w J. E. Warlich;

m.s. Diadema: wnd. 3e stm. J. P. Fockema Andrae, 5e wtk. L. J. Criens, scheepsvorman C. de Vet, scheepsvakman I J. P. Bijlsma, scheepsvakman II J. Punt, scheepsgezellen a/w R. de Groot, R. Berghuis, J. K. van Ballegooyen, J. R. Storm van 's-Gravenzande, G. Don, E. M. J. Kanters, E. A. L. A. Tran, aankomend scheepsgezel a/w L. W. van Opstal, A. Verhoef, hoofd voeding P. C. Bergmans, aankomend kok P. P. J. Hulshof, bedienden G. J. Vrielenk, A. H. Ramerman, J. H. M. Booy, R. S. Burger;

m.s. Diloma: hfd.wtk. P. van der Hou;

m.s. Dione: 1e stm. C. R. Groen, wnd. 4e wtk. I. A. van Groningen, 4e wtk. D. W. de Boer, 5e H. H. A. Ahrendt;

m.s. Dosina: 4e wtk. C. H. Kleijwegt;

s.s. Kabylia: wnd. 2e stm. G. Zoetendal;

s.s. Kalydon: wnd. 3e stm. H. J. Lenstra;

s.s. Kara: wnd. 1e stm. J. P. Hendriks, 3e stm. C. P. C. van Goethem, II.stm. J. Seeleman, wnd. 4e wtk. J. A. Kamberg, II.wtk. C. L. M. Mazairac, koksmaat/bakker R. J. Hageman, scheepsvakman II J. Doolaar, B. J. P. van Dorp, scheepsgezellen a/w J. W. Maters, W. de Vries, J. J. W. Etienne, R. P. L. Verhoeve, J. B. Buiks, C. T. J. Spee, R. J. Loth, J. A. Dijkers, N. van Gent, aankomend scheepsgezellen a/w F. J. M. Esser, P. Q. M. Verburg, hoofd voeding W. C. Kapper, be-

IN MEMORIAM

J. ZAAIJER

De heer Zaaier, oud-hoofdwerktuigkundige van Shell Tankers N.V., verliet op 1 september 1961 de maatschappij met pensioen, na ruim 25 dienstjaren. Hij overleed onverwachts op 11 november jl. te Middelharnis en bereikte de leeftijd van 62 jaar.

dienden F. G. Olde Wolbers, D. J. Bakker, J. L. F. Romen, bediende a/d P. M. Tromp, wachtassistent A. J. H. Kolbring;

s.s. **Katelsya**: 2e wtk. G. G. Wolsink, 5e wtk. P. A. van Splunter;

s.s. **Kelletia**: gezagv. N. H. van der Heiden, 1e stm. W. S. van der Ham, 4e stm. P. W. Kamperman, wnd. 4e wtk. J. v. W. M. Daniels, scheepsvakman I B. Verburg, scheepsgezel a/w L. E. Rapmund, aankomend scheepsgezellen a/w A. P. M. Kok, P. J. M. van de Loo, bediende a/d W. M. Fonken;

s.s. **Kenia**: wnd. 1e stm. R. van Kranen, wnd. 3e stm. I. W. A. van Thienen, 4e stm. M. A. F. Wanders, 2e wtk. T. Middelkoop;

ss. **Kermia**: 3e stm. J. W. Hendriks, 4e stm. A. Landsmeer, wnd. 4e wtk. A. J. Goudriaan, II.wtk. W. S. de Graaf, II.wtk. Chr. Jasperse, II.wtk. D. Motshagen, marinero integrado J. Pousada Perez, ayundante de cusante J. L. Castro Rodriguez;

s.s. **Khasiella**: II.stm. J. S. de Vos, wnd. 2e wtk. H. R. Godlieb, scheepsvorman K. E. J. Watz, scheepsvakman I R. Böck, scheepsgezellen a/w A. A. M. van Hoeck, W. J. Zijta, F. A. W. Hofmann, A. L. H. Botinga, E. G. J. Latina, J. Zandwijken, J. Karskens, H. A. de Ruiter, aankomend scheepsgezellen a/w A. M. Andries, H. C. Groenewege, M. C. Elkan, aankomend kok W. van de Korf, bedienden J. Breyer, H. A. Linthout;

s.s. **Kopionella**: wnd. 4e wtk. W. B. Grund;

s.s. **Koratia**: gezagv. P. Janssen, hoofd voeding J. L. Menger;

s.s. **Korenia**: capataz de buque F. Ruiz Veiga, maniobrista especializado S. Rosales Sanmartin, 2° maniobristas S. Dominguez Castro, J. Lago Alonso, marineros integrados J. Alonso Marquez, M. Amoedo Aguete, M. Carballo Suppo J. M. Grandal Grandal, E. Lago Alvarez, M. Pensado Doldan, S. Portela Dominguez, U. Riobo Riobo, M. L. Rodriguez Vieitez, 2° marineros integrados G. Suarez Tajas, M. Fajo Misa, R. Toucedo Miguez, cocinero del buque A. Gonzalez Montes, camareros J. Galiana Linares, A. Lorenzo Filgueiras, J. Villaverde Boullon, camarero de la tripulation J. Rodriguez de Saa;

s.s. **Korovina**: wnd. 2e stm. F. B. Schröder, 5e wtk. F. M. van der Straten, hoofd voeding W. F. Knoester;

s.s. **Koscicia**: 2e stm. C. Verburgt, hfd.wtk. H. de Jong, 4e wtk. D. Westdorp, radio-officier R. Keizer;

s.s. **Kossmatella**: 3e stm. P. A. B. de Ruiter, II.wtk. H. H. Heinrich, hoofd voeding J. H. van Elteren;

s.s. **Krebsia**: scheepsvakman I G. J. van de Heuvel, scheepsgezellen a/w G. A. F. de Winter, F. M. C. A. van Rooy, scheepskok C. L. J. Guiliamse; hoofd voeding J. L. Anderson;

s.s. **Kryptos**: 1e stm. A. Visser, 3e stm. R. Lawerman, 3e wtk. M. van der Meulen;

s.s. **Kylix**: 3e stm. M. Bal, II.stm. J. B. Laurijssens, II.stm. M. Parlevliet;

s.s. **Macoma**: 2e stm. J. de Jager jr., 2e wtk. A. J. Verkerk;

s.s. **Metula**: gezagv. H. E. Glansbeek, radio-officier C. Wijnmalen;

m.s. **Neverita**: wnd. 2e stm. J. Priester, hfd. wtk. O. K. Nicolai, 5e wtk. C. Scholten;

m.s. **Niso**: 1e stm. R. A. M. van Hooijdonk, 2e stm. J. B. Krul, wnd. 3e wtk. E. de Jong, 4e wtk. R. C. Starckenburg, 5e wtk. S. J. Breedveld;

s.s. **Ondina**: wnd. 1e stm. J. H. F. Franken, 3e wtk. L. Vlastra, wnd. 4e wtk. R. van der Does, 5e wtk. C. J. Jongkind;

ss. **Onoba**: 1e stm. C. P. Donken, hfd. wtk. E. Rouw, 2e wtk. K. P. Kaal, wnd. 3e wtk. K. Verf, 4e wtk. G. J. Vingerhoed, 5e wtk. H. Oldeboom, radio-officier H. Altena;

s.s. **Patro**: 2e wtk. J. J. Jonkman;

s.s. **Philidora**: 1e stm. W. Kalkman, wnd.hfd.wtk. A. Buren, 4e wtk. A. J. A. de Groot;

s.s. **Philine**: 2e stm. W. J. Stoker, 4e wtk. P. Kooijman, 5e wtk. M. J. van der Linde;

s.s. **Philippia**: 3e stm. A. J. W. Rommes, 3e stm. R. A. Sweetnam, 4e wtk. J. van 't Leven, 5e wtk. R. J. Flokstra;

s.s. **Sepia**: hfd.wtk. C. G. Pusch;

s.s. **Vasum**: radio-officier J. H. van Toorn;

s.s. **Viana**: wnd. 2e stm. J. G. Wientjes, hfd.wtk. H. Buiten, 5e wtk. A. Middelkoop, 5e wtk. J. C. Stek, radio-officier H. Hoff, scheepsvakman I A. W. de Rooy;

s.s. **Vitrea**: wnd. 2e stm. A. van Leeuwen, 3e wtk. J. A. Starreveld, radio-officier C. H. van Herp;

s.s. **Vivipara**: 1e stm. G. M. Schipper, 3e stm. C. Maduro, 5e wtk. L. F. Kruijt;



**35 JAAR
IN DIENST**

J. R. Cupido
Sectie DFP/3
1935 - 10.11 - 1970

**10 JAAR
IN DIENST**

Mevr. J. M. A. Vol-v. Rijn
Sectie DFF/1
1960 - 16.10 - 1970



s.s. **Zafra**: hfd.wtk. J. F. Spiering, 3e wtk. J. H. S. Brijde, 4e wtk. G. J. A. de Ruiter.

UIT DIENST GETREDEN:

1e stm.: W. Roselaar;
3e stm.: E. L. de Ruiter;
4e stm.: F. J. Thomassen;
II. stm. R. M. Bosma;
3e wtk.: B. R. de Ridder;
5e wtk.: R. Sijnja;
II. wtk.: H. N. Jourdan, L. Kemeling, E. Slot;
scheepsvakman II: C. Schouten;
scheepsvakman I: C. Doornink;
wachtassistent: P. J. M. Toussaint;
hoofd voeding: G. C. Vervoort.

TIJDELIJK TEWERKGESTELD

„SHELL INTERNATIONAL PETROLEUM COMPANY” TE LONDEN:

1e stm.: R. Verhoef.

TIJDELIJK TEWERKGESTELD

„ASIATIC PETROLEUM CORPORATION” TE NEW YORK:

1e stm.: T. van Heuveln.

AANGESTELD ALS:

gezagv.: K. Poort van Ingen, S. Harders;
4e stm.: P. W. Kamperman, J. M. Huisman, C. P. Weerheim;
hfd.wtk.: O. A. van der Want; L. J. van Onselen;
5e wtk.: M. van Bethlehem, A. Middelkoop, J. J. Feenstra, R. Neelemaat, C. R. van Santen, M. J. van de Linde, R. J. Flokstra, A. N. Zeldenrust, L. P. Lucking, J. van der Werk, H. Oldeboom, P. Bakx, P. O. J. van der Horst, D. J. Blom, A. N. T. Tushuizen, E. J. Swemmer, J. H. F. Bron, G. van Ochten.

BEHAALDE DIPLOMA's:

1e stuurman G.H.V.-th.: 2e stm. J. A. M. Elias;
3e stuurman G.H.V.: 4e stm. P. W. Kamperman, 4e stm. J. M. Huisman;
4e stm. C. P. Weerheim;
„B/pr”: 3e wtk. C. Hemmer, 3e wtk. C. W. H. van Holthuisen;
„A”: 5e wtk. L. F. Kruijt, 5e wtk. J. Hofkamp;
„ASS”: 5e wtk. M. van Bethlehem, A. Middelkoop, J. J. Feenstra, R. Neelemaat, C. R. van Santen, R. J. Flokstra, A. N. Zeldenrust, L. P. Lucking, J. van der Werk, H. Oldeboom, P. O. J. van der Horst, D. J. Blom, A. N. T. Tushuizen, E. J. Swemmer, G. van Ochten;
„MVD”: 5e wtk. M. J. van de Linde, P. Bakx, J. H. F. Bron.

WEDEROM IN DIENST GETREDEN:

2e wtk.: G. G. Wolsink.

Redactiecommissie:

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

tussen schip en ka

tiende jaargang no. 4 - december 1970

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

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

Administratie:

Mej. J. F. Schilt

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