



tussen
schip en
ka

December 1971

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



f 500.— beloning uitgereikt

In vergadering No. 20 van de Ideeënbuscommissie werd voor het door 3e stuurman R. A. Sweetnam ingezonden idee, een beloning van f 500,— toegekend (zie ideeënbusrubriek in het oktobernummer van dit blad).

Op maandag 1 november jl. werd deze beloning ten kantore aan stuurman Sweetnam uitgereikt door de plaatsvervangend voorzitter van de Ideeënbuscommissie, de heer G. den Bakker. Hierbij waren ook de leden van de commissie aanwezig.

In de periode van 16.10.1971 t.m. 15.11.1971 verschenen de volgende vlotcirculaires:

No.	Datum	Onderwerp
692	28.10.1971	Agentschap te Buenos Aires
693	1.11.1971	Schaderapport no. 85
694	1.11.1971	Specificatie saldo-vrij-tegoed — Form. No. 146
695	4.11.1971	Inventaris reddingboten
696	8.11.1971	Wekelijkse Computerdata — Nieuw Wekenschema 1972
697	11.11.1971	Verzending van luchtpostcorrespondentie door zeevarenden
698	11.11.1971	Door radio geïnduceerde stromen
699	11.11.1971	Kombuis-publikaties

Aanstellen in hogere rang

Voor onze officieren is het al geruime tijd gebruikelijk dat bij de aanvang van een kwartaal, aanstellingen in permanente rang worden verleend. In de loop der jaren heeft zich de procedure met betrekking tot die aanstellingen nogal eens gewijzigd. Zo was het vroeger de gewoonte alleen per 1 januari aanstellingen te verlenen. Er is een periode geweest dat het tweemaal per jaar geschiedde en ook is lange tijd het systeem gehanteerd: aanstellen naar behoefte, dus niet op vaste data. Een systeem dat ten aanzien van gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen nog steeds geldt.

Maar, zoals gezegd, voor de overige rangen wordt reeds enige jaren per kwartaal bezien wat met betrekking tot het verlenen van aanstellingen mogelijk is.

Wij zijn echter tot de conclusie gekomen, dat dit in enkele gevallen tot onbillijkheden kan leiden. Immers, de aanvangsdata van drie kwartalen — 1 april, 1 juli en 1 oktober — vallen midden in de zittingsperiodes van de Examencommissie voor Scheepswerktuigkundigen. Behaalt bijvoorbeeld een 5e werktuigkundige — die voor aanstelling tot 4e werktuigkundige in aanmerking komt — op 28 maart het „A“-diploma, terwijl de terugroepingstermijn voor zijn studieverlof op 10 maart reeds was verstreken, dan wordt hij per 1 april aangesteld. Behaalt diezelfde 5e werktuigkundige het „A“-diploma pas op 4 april, dan wordt hij op 1 april voor aanstelling overgeslagen. Vooral omdat een examenandus zelf weinig invloed kan uitoefenen op de datum waarop hij zijn mondelinge examens moet afleggen, kan hier iemand buiten zijn schuld nadeel ondervinden.

Wij menen dit volledig te kunnen ondervangen door in het vervolg de aanstellingen per 1 januari, 1 mei en 1 september te verlenen en zullen daar met ingang van 1972 toe overgaan.

3e Bijeenkomst van 1e stuurlieden en 2e werktuigkundigen welke op dinsdag 26 oktober jl. in het Shell-Gebouw werd gehouden.

Zittend van l.n.r.: de heren R. A. Kattenburg Schöler - 1e stuurman, F. A. Visser - 1e stuurman, G. J. Leussink - 2e werktuigkundige, E. Q. Abbas - 1e stuurman, H. Japin - 2e werktuigkundige, D. J. van der Mast - 1e stuurman, C. R. Groen - 1e stuurman.

Staan van l.n.r.: de heren J. P. J. Reichwein - 2e werktuigkundige, G. M. Schipper - 1e stuurman, J. Kruysse - 2e werktuigkundige, P. G. Eekman - 2e werktuigkundige, M. Pronk - DFP/1, H. den Ouden - DFM/1, A. Baljet - DFM/2, C. E. van 't Woudt - DFM/1, J. B. Kerkhoven - DFP/1.



Bij de voorplaat:

Een foto die de hoofdprijs van f 100 in de categorie „Portretten“ van de door dit maandblad uitgeschreven fotowedstrijd alleszins waard is. Meer over de wedstrijd en de uitslag op pag. 8 en 9 van dit nummer.

Ontwikkeling in ladingleidingssystemen

De keuze en specificatie van een ladingleidingstelsel, met inbegrip van pompen en hun aandrijving, is een gecompliceerde zaak. Enerzijds bestaat de eis om de haventijd zo gering mogelijk te houden, hetgeen een hoog pomppotentieel noodzakelijk maakt. Anderzijds is de benodigde investering een zakelijk zeer onaantrekkelijke propositie. Miljoenen moeten worden geïnvesteerd in een installatie, welke, zoals op de VLCC's, slechts enkele dagen per jaar wordt gebruikt.

Voor een oliemaatschappij wordt de zaak nog ingewikkelder omdat daar schip en ontvangende installatie economisch als een geïntegreerd geheel moeten worden beschouwd.

De operating costs van de tanker tezamen met capital costs van tanker en de pijpleiding van de ontvangende installatie worden gegeven als een functie van de totale pompprobengst, uitgedrukt in Q en H ofwel in de vloeistofstroom en de tegendruk. Door deze functie te differentiëren en dan gelijk aan nul te stellen, kan het optimale pomppotentieel voor het schip en de optimaal hierbij passende weerstandskarakteristiek voor de walleiding worden berekend.

Uiteraard moeten voor elke klasse van schip andere parameters in de formule worden gebruikt, daar operating en capital costs anders komen te liggen.

Is het te installeren pomppotentieel eenmaal vastgesteld, dan dient de ontwerper een leidingstelsel te construeren dat aan de volgende eisen moet voldoen:

- zo goedkoop mogelijk zijn
- pompeigenschappen niet nadelig beïnvloeden
- gemakkelijk, dus weinig arbeidsintensief, te bedienen zijn.

Kennelijk is deze kwestie niet eenvoudig, gezien de vele volkomen verschillende systemen welke de laatste jaren zijn geïntroduceerd. Het is interessant om de verschillende toegepaste systemen eens nader te bekijken en op hun merites te beoordelen.

Per definitie is een pomp een werktuig dat aan de zuigzijde een druk lager dan de atmosferische druk kan creëren, waardoor de buitenlucht in staat wordt gesteld de vloeistof in de pomp te stuwen.

In het ideale geval zou de pomp een absoluut vacuüm scheppen, hetgeen betekent dat een kolom water van ongeveer 10 meter in de pomp kan worden gedrukt of, eenvoudiger, dat een kolom water van 10 meter kan worden opgezogen. In werkelijkheid treden er aanzienlijke verliezen op, namelijk:

- verliezen door specifieke eigenschappen van de pomp
- verliezen door de eigenschappen van de verpompte vloeistof
- wrijvingsverliezen in de zuigtoevoeren
- statisch hoogteverschil tussen pomp en bodem van de tank.

door kapt. M. A. Busker

Het is het streven van de ontwerper van een bepaald leidingstelsel om de verliezen zo laag mogelijk te maken. Algemeen gesproken zijn het slechts de laatste twee welke direct kunnen worden beïnvloed. Het genoemde streven heeft de afgelopen jaren tot de navolgende systemen geleid.

a. Aangepaste leidingdiameters. Bij de huidige generatie Shell-VLCC's zijn de leidingdiameters dermate groot genomen dat het wrijvingsverlies een bepaald bedrag niet te boven gaat;

b. Toepassing „deep well” pompen. Vooral Amerikaanse reders hebben een voorkeur voor pompen aangebracht in het ladingcompartiment zelf. Bij dergelijke installaties ontbreken de zuigleidingen, zodat geen wrijvingsverliezen ontstaan. Tevens zijn de statische zuigverliezen praktisch tot nul gereduceerd;

c. Single duct-systeem. In plaats van leidingen wordt een tunnel gebouwd op het vlak in de hartlijn van het schip. Leidingen verbinden de „duct” met de wingtanks. Het voordeel is wederom vermindering van wrijvingsverliezen;

d. Double duct-systeem. Een logische continuatie op de single duct-gedachte. Bij dit systeem zijn tunnels gebouwd tegen de langs-

schotten. De verbinding tussen tunnels en centre- en wingtanks wordt gerealiseerd door gebruik te maken van schuiven;

e. Dubbele-bodemtanker. De oorspronkelijke ertstanker met vaste lading in middentanks en vloeibare lading in zij- en dubbele-bodemtanks is vervangen door de OBO, waarbij de middentank naar behoefte voor vaste of vloeibare lading wordt gebruikt. Zij- en dubbele-bodemtanks zijn nu exclusief ballasttanks. In de bodemtanks wordt een pijpentunnel gebouwd, waarin o.a. de ladingleidingen komen te liggen. Dit principe is ook toegepast in grote tankers. Pomptechnisch zijn de voordelen overduidelijk; in plaats van vloeistof te zuigen, loopt de olie in de pompen;

f. Free flow-systeem. Bij dit systeem worden geen zuigleidingen toegepast. In de schotten van de tanks bevinden zich sluisen. Worden deze geopend, dan is het gehele tankgedeelte één communicerend vat en door te zuigen uit de laatste tank, loopt het hele schip via de sluisen leeg naar deze laatste tank. Met deze constructie is de wrijving aan de zuigkant miniem en de losoperatie bijzonder eenvoudig.

Het zal zonder meer duidelijk zijn dat in het voorgaande slechts de operationele merites zijn bekeken. Factoren als constructie, kostenevaluatie, speciale eisen betreffende de gewenste flexibiliteit en aanverwante zaken zijn niet bekeken.

Werkend met de, op zichzelf beperkte, toegepaste parameters kan de volgende waarde-ringsschaal worden toegepast.

Stelsel	Wrijvingsverliezen	Statisch hoogteverlies	Flexibiliteit	Operationele eenvoud
a. Aangepaste leidingdiameter	— hoog (relatief)	— hoog	+ goed	— matig
b. Deep well pompen	+ laag	+ laag	+ goed	— matig
c. Single duct	+ laag	— hoog	— beperkt	— matig
d. Double duct	+ laag	+ laag	+ goed	+ goed
e. Dubbele bodem	+ laag	+ negatief!	+ goed	+ zeer goed
f. Free flow	+ laag	+ laag	— beperkt	+ goed

Geven we alle positieve eigenschappen aan met + en alle negatieve met —, dan blijkt dat, oordelend met de reeds verklaarde parameters, de volgorde van voorkeur wordt:

1. Dubbele-bodemstelsel
2. Double duct-systeem

3. Free flow-systeem.

In de komende jaren zal het de moeite waard zijn om te volgen welke keus de Koninklijke/Shell Groep zal doen wanneer de leidingssystemen voor nieuw te bouwen schepen moeten worden gekozen.

vraaggesprek met kapitein H. den Ouden

Kapt. H. den Ouden trad op 12 oktober 1945 als leerling-stuurman in dienst van de Koninklijke/Shell Groep. Na op 6 december 1951 het diploma 1e stuurman te hebben behaald, werd hij in november 1952 als 1e stuurman geplaatst op de „Ceronia”. Van september 1957 tot januari 1961 was hij als assistent-superintendent gedetacheerd op Curaçao, waarna hij tot februari 1962 een functie bekleedde in de sectie Nautische Dienst in Rotterdam.

In maart 1962 werd Kapt. Den Ouden weer op de vloot tewerkgesteld, als gezagvoerder. Als zodanig voerde hij het commando over een aantal schepen, tot hij per 1 januari 1964 permanent in waldienst trad, aanvankelijk als chef van de toenmalige sectie DFB/1 - dekdienst, doch vanaf december 1966 als chef van de nautische sectie. Na vanaf oktober 1967 zich te hebben belast met nautische ontwikkelingen, werd hij met ingang van 4 juni 1968 tevens waarnemend chef nautische dienst.

Vanaf 1 februari 1969 heeft Kapt. H. den Ouden officieel de leiding gehad van de sectie DFM/1 - nautische dienst, om nu vanaf 1 januari a.s. de heer G. den Bakker op te volgen als hoofd van de afdeling vlootbeheer.



U bent nu acht jaar aan de wal werkzaam geweest. Heeft dat u, na eerst zoveel jaar op zee te hebben doorgebracht, altijd genoegdoening geschonken?

Ja en nee. En om met het laatste te beginnen, als je op zee je loopbaan hebt gehad en je werk altijd met bijzonder veel genoegen hebt gedaan, dan zul je aan de wal veel missen. Niet alleen de ruimte, de zee, maar ook het leven aan boord. Dus wat dit betreft is het antwoord negatief. Maar als men op kantoor werkt en men leert langzamerhand meer van het bedrijf kennen, waaronder veel aspecten waarvan je op zee geen idee had, dan schenkt waldienst toch bijzonder veel genoegdoening. Ik mag dan ook niet zeggen dat ik er spijt van heb een wal-functie te hebben aanvaard, zeker niet als je nagaat hoe mijn loopbaan nu verder is verlopen.

Wat acht u de belangrijkste ontwikkeling op nautisch gebied in de voorbije jaren?

Laten wij vooropstellen dat nautisch een misbruikt woord is. De meesten zien het begrip nautisch als zuiver betrekking hebbend op navigatie. Nautisch betekent letterlijk „op de scheepvaart betrekking hebbende”. Al ga je natuurlijk op den duur het zwaartepunt leggen op dat gebied waarop je je concentreert.

Toch zijn er een paar aspecten die bijzonder opvallen als wij een blik terugwerpen. De schepen zijn aanmerkelijk groter geworden en dat niet alleen in de tankvaart, maar evenzeer in de vrachtafvaart in het algemeen: grote containerschepen en lash-schepen. Deze escalatie is een economisch „must” geworden, net zo goed als de grotere snelheid en dat niet alleen van het schip zelf doch ook van het laden en lossen. Als wij in onze eigen maatschappij de tonnagevergroting nagaan, dan zien wij in 1955 als grootste schip een 33.000 tonner, nu zijn voor 1974 de 313.000 tonners al aangekondigd. Dit alles heeft een belangrijke invloed gehad op het vak „varén”.

Verder zou ik de grotere bemoeienis willen noemen die de samenleving heeft met de

scheepvaart. Waren er in het verleden alleen een aantal internationaal voorgeschreven verkeersregels, nu worden ook op ander terrein voorschriften uitgevaardigd, en terecht. Het publiek zelf wordt er ook nauw bij betrokken, lees de kranten er maar op na: grote koppen, aanvaring in het Kanaal, de zee weer verontreinigd en ga zo maar door.

Geleidelijk zal de stelling van Hugo de Groot dat de zee vrij is, worden doorbroken. De IMCO heeft de laatste jaren zijn werkzaamheden voor een groot deel gericht op het bereiken van optimale veiligheid voor de scheepvaart, met daarnaast allerlei maatregelen die ertoe moeten leiden dat het milieu niet wordt verontreinigd. Maar zo lang de naleving van die voorschriften nog niet genoeg wordt gecontroleerd noch een overtreding gestraft, zijn wij er nog niet.

Natuurlijk kan men zich afvragen in hoeverre moderne apparatuur ertoe bijdraagt de veilige vaart te bevorderen. Maar men moet nooit vergeten dat alle nautische instrumenten slechts hulpmiddelen zijn, dus secundair. De apparatuur zal de mens nooit helemaal vervangen, want hoe betrouwbaar deze hulpmiddelen ook zijn, zij kunnen falen of defect raken. Men moet de ontwikkeling naar radarsystemen die zijn aangesloten op computers, met weer automatische bediening van roer en voortstuwingswerktuig, dan ook niet zien als een middel om de mens te vervangen. Overigens, naar mijn mening zal de huidige generatie de algemene doorvoering daarvan niet eens meemaken.

De toekomst voorspellen is moeilijk, maar wat voor ontwikkelingen ziet u in de komende jaren?

Een van de belangrijkste ontwikkelingen, internationaal gezien, zal het verhogen van de veiligheid zijn, doordat de aanbevelingen voor bijvoorbeeld het varen, waar nodig, in aangegeven routes, zoals door IMCO voorgesteld voor het Kanaal, verplichtingen zullen worden.

In uw functie heeft u altijd veel persoonlijk con-

tact gehad met de gezagvoerders van de schepen. Zijn de verhoudingen aan boord nu hetzelfde als in de tijd dat u voer?

Er is wel wat veranderd, maar niet zo drastisch als sommigen het willen doen geloven. Nog niet zo lang geleden was de positie van de gezagvoerder wat men noemt: Schipper naast God. Nu is hij meer de manager van het schip geworden, die behalve de verantwoording tegenover de rederij en de wetgever, ook meer verantwoording heeft gekregen voor het wel en wee van zijn mensen. In het sociale vlak is zijn functie ook meer omvattend dan vroeger. Hij immers moet ook toezien op prettige verhoudingen aan boord, op de juiste werksfeer, op de voortdurende opleiding van de officieren, ja zelfs van bemanningsleden. Vergeet niet dat de omschakeling op algemene werkplannen aan boord nog steeds bijscholing vraagt. Dat kun je niet alleen vanaf de wal bereiken, maar dat moet ook aan boord geschieden en daarvoor zal de gezagvoerder, met zijn hoofdwerktuigkundige, een wakend oog moeten hebben.

Over die sociale taak, juist van de gezagvoerder, wil ik toch nog iets meer zeggen. Natuurlijk worden hier aan de wal door de Maatschappij de nodige aanwijzingen gegeven, maar eigenlijk moet de noodzaak van het sociaal bewustzijn reeds tijdens de officiersopleiding de nodige aandacht krijgen. Zo zal bij het op te richten Nautisch Instituut plaats moeten worden ingeruimd voor een studie naar de, ik zou haast zeggen sociale kleur die er aan boord moet zijn en in hoeverre die kan worden bevorderd. Daarvoor is uiteindelijk weer wisselwerking nodig tussen schip en wal, want eventuele opleiders op de scholen moeten drommels goed de verhoudingen aan boord leren kennen, anders blijft het allemaal theorie. In de toekomst zie ik dan nog wel de introductie van een sociaal vakgebied voor de zeevaart.

De Civiele Dienst is een belangrijke schakel om de stemming aan boord op peil te houden. In hoeverre kan dat van de wal af worden beïnvloed?

Ja, de maaltijd is bijzonder belangrijk. Niet alleen omdat goede en smakelijke voeding er in belangrijke mate toe bijdraagt de stemming aan boord op peil te houden, maar tevens omdat juist bij het tafelen een sociaal contact optreedt waaraan op zee zonder meer behoefte is.

Het mogelijk maken van werkelijk goede maaltijden was vroeger niet zo eenvoudig, er was weinig gelegenheid voor het afleveren en in voorraad houden van goede en verse levensmiddelen. Maar de eisen hiervoor zijn, terecht, steeds hoger geworden en ik meen te mogen zeggen dat wij in dit opzicht bij onze Maatschappij toch aardig geslaagd zijn. Ook in de wijze waarop de maaltijden worden bereid, al blijven er natuurlijk altijd klachten. Maar, zoveel smaken zoveel zinnen, waarbij wij niet mogen vergeten dat degenen die het hardst klagen niet altijd de besten zijn. Overigens, voor positieve suggesties staan wij altijd open.

Een punt dat ook wel eens wordt aangesneden is de vraag, in hoeverre van kantoor uit de aankopen moeten worden gedirigeerd. Hier spreken echter meer factoren mee, waarvan de belangrijkste is, dat het voor een gezagvoerder praktisch ondoenlijk is om op de hoogte te blijven van de prijsontwikkeling in de diverse havens waar geproviandeerd kan worden, dus welke goede kwaliteiten er tegen een redelijke prijs beschikbaar zijn in een bepaald jaargetijde. Anderzijds kan de leiding aan boord door variatie in de menu's op sommige schepen nog een wending ten goede brengen. Een belangrijke factor is natuurlijk de wijze waarop de voeding wordt bereid. Bij Europese koks is dit niet zo'n probleem, maar bij niet-Europese is de begeleiding aan boord wel degelijk van belang. Wij moeten er uiteindelijk naar streven dat, voor zover dit natuurlijk mogelijk is bij het bereiden van grotere hoeveelheden, het eten wordt klaargemaakt zoals men dat thuis, in Holland, gewend is, al zult u het met mij eens zijn dat ook daar grote verschillen zijn.

Is de overgang van chef nautische dienst naar hoofd afdeling vlootbeheer voor u een grote stap in verband met technische aspecten die een rol gaan spelen?

Ja, dat is een grote stap. Anderzijds moet niet uit het oog worden verloren dat, wanneer men uit een ander vakgebied komt met weer andere aspecten, het toch geenszins zo is dat men geheel onkundig is van andere zaken. Ook aan boord gaan nautisch en technisch nauw samen. Maar ik geef toe dat ik als ex-nauticus wel enige tijd van inwerken nodig zal hebben voordat ik volkomen met de nodige technische aspecten vertrouwd ben. Al heb ik een zekere scholing ook op kantoor gehad, namelijk in de tijd dat wij hier nog twee Fleet Units hadden. Als nautisch inspecteur zat ik tegenover een technisch inspecteur en in die periode heb ik, zo dacht ik, toch wel het nodige opgestoken. En, last but not least, is er hier in de organisatie een prima technische staf. Als Fleet Manager kan ik mij moeilijk met allerlei technische details inlaten, daar zijn de experts voor. Zij zullen mij voorlichten en ik zal hun vakkundig advies vertrouwen. Dat blijft trouwens bij iedere belangrijke beslissing die moet worden genomen, op welk gebied dan ook; men is altijd afhankelijk van het vakadvies dat men inwint.

Ziet u in de toekomst een samensmelting aan boord van nautici en technici?

Er worden, zoals bekend, in het buitenland diverse pogingen in die richting gedaan. Ik zie het zelf nog niet, maar laten wij nu eens van de veronderstelling uitgaan dat het wenselijk zou zijn, ik zeg nadrukkelijk van de veronderstelling. Dan mag in de eerste plaats al niet uit het

oog worden verloren dat de jongeren die voor een carrière op zee kiezen, meestal aanleg hebben hetzij voor de navigatorische kant hetzij voor de technische. Met andere woorden, het gevaar is groot dat er bij samensmelting een schaaft met vijf poten wordt geboren. Misschien dat in de verre toekomst nog ontwikkelingen in die richting zullen ontstaan, maar de vraag is dan ook gelijk: wat voor mensen heb je hiervoor nodig en wat voor opleiding moeten zij volgen? Wat moet hun salaris met zo'n bijzondere opleiding zijn en in hoeverre is een dergelijke introductie dan financieel nog verantwoord?

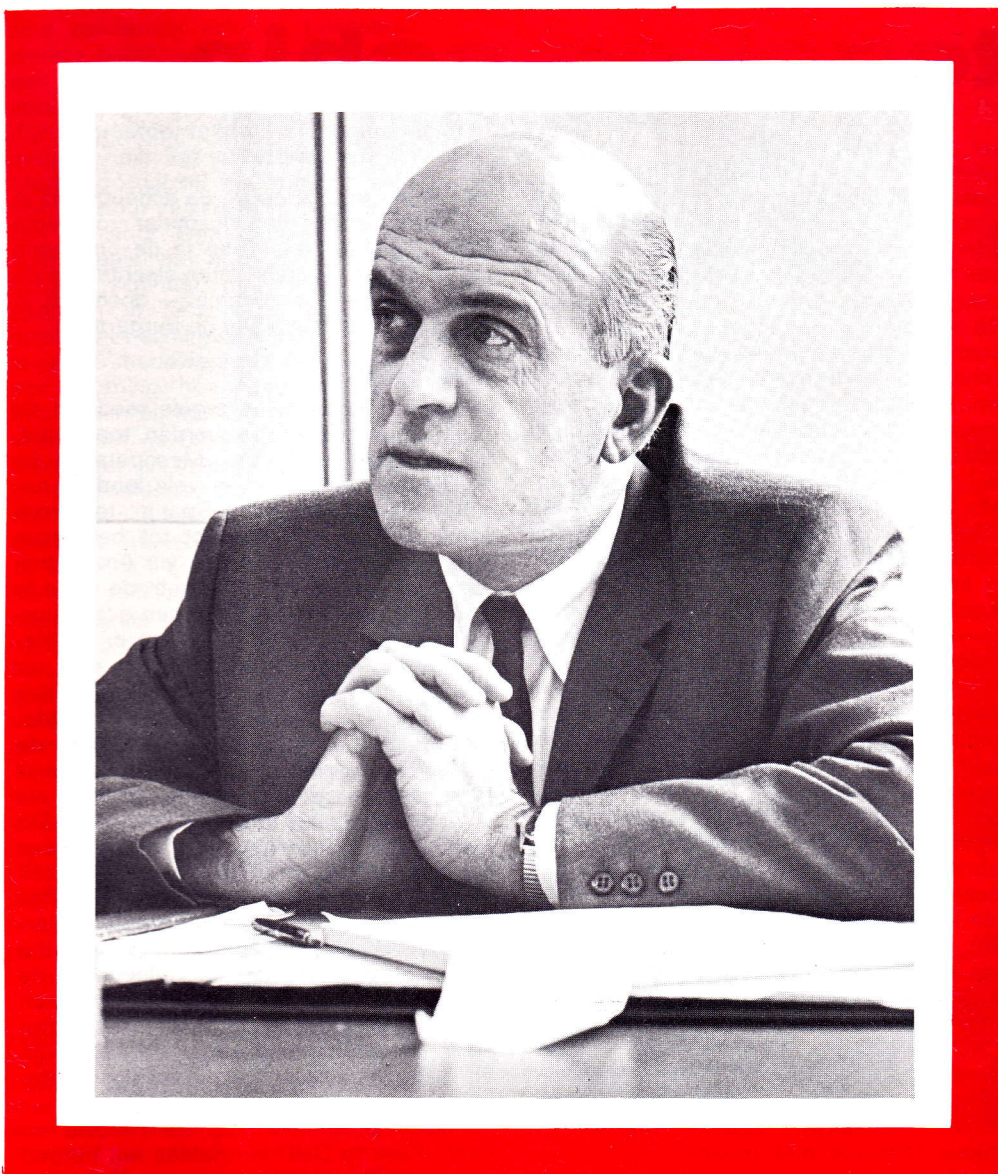
Bovendien, als er in de toekomst geen wachtploeg meer in de machinekamer nodig is, blijven toch altijd de werktuigkundigen nog nodig voor het onderhoud, of voor het herstellen van mankementen. Wat de dekokkieren betreft is er de bijkomende factor dat zij het er in de toekomst heus niet gemakkelijker op krijgen. Er komen steeds kleinere veiligheidsmarges, d.w.z. de diepgang wordt groter, de schepen langer, zij varen sneller, maar er komt niet meer water, niet meer ruimte. Ergo, de navigatie zal steeds nauwkeuriger moeten geschieden. Hun opleiding wordt er derhalve ook niet eenvoudiger op zodat het welhaast ondoenlijk lijkt hun ook nog technische kennis bij te brengen;

evenmin is het voor de werktuigkundigen, die steeds gecompliceerder apparatuur krijgen te onderhouden en bewaken, mogelijk om veel nautische kennis te vergaren. Kortom, ik zie een dergelijke samensmelting nog niet zo.

Zoudt u zelf nog iets willen zeggen buiten hetgeen nu al ter sprake is gekomen?

Ja, er heerst tegenwoordig, ten onrechte, nogal eens twijfel over de waarde van het vak van zeeman. Men hoort de vraag: in hoeverre is er nog plaats voor een Nederlandse koopvaardij, terwijl andere vlaggen zo aantrekkelijk lijken. Ik geloof, dat juist door de hoge eisen die internationale organen in de toekomst zullen gaan stellen aan de veiligheid en het naleven van de voorschriften, door de hogere eisen die er komen wat betreft technische en nautische kennis, het de hoger gekwalificeerde landen zijn die in de toekomst in aanmerking blijven komen voor een nationale koopvaardij. Dit in aanmerking genomen zal er, indien de kwaliteit van onze zeevarenden op een hoog peil kan worden gehouden, in de toekomst zeer zeker een taak zijn weggelegd voor onze Nederlandse koopvaardij.

Gevaaren zal er altijd worden, maar er zal goed moeten worden gevaren.



Of men nu een liefhebber van antiek is of niet, het moet een ieder wel zijn opgevallen hoezeer de tegel, met name wat men onder de Delfts blauwe tegel verstaat, zijn plaats in de loop der eeuwen in het Nederlandse interieur heeft weten te handhaven.

Zien wij op de schilderijen van de bekende 17e eeuwse schilders, zoals die van De Hoogh, Vermeer en anderen, reeds tegels afgebeeld in het Hollandse interieur — als decoratie bij schouwen, als rand op de witgekalkte muren of als volledige wand in keukens — nog steeds vindt men tegels in „Delfts blauw” opgenomen in het moderne interieur van de 20e eeuw, om nog

porteerde hij, met andere woorden: tegels met schepen waren kennelijk niet zo in trek bij zijn afnemers, voornamelijk boeren in Sleeswijk-Holstein.

Toch zijn wel degelijk de nodige tegels gemaakt met afbeeldingen van schepen, wat geen wonder is als wij bedenken dat in de tijden dat de Delfts blauwe tegel als decoratie in opkomst was, namelijk in het

jaar 1597. Daarna neemt het aantal vermeldingen van dit beroep een grotere omvang aan, waarbij wij uit de daarbij gemaakte aantekeningen kunnen vaststellen dat het de plateelbakkers in de loop van de 17e eeuw voor de wind ging. Immers, aanvankelijk was het aantal dragers en koetsen bij hun teraardebestelling bijzonder klein, doch geleidelijk aan neemt dit toe tot 14 dragers, zelfs 16 nu en dan, om in het jaar 1721 te culmineren in niet minder dan 18 dragers voor een gestorven plateelbakker, hetgeen voor die tijd een bewijs is hoe welgesteld de man wel was geweest. Trouwens, ook de boedelbeschrijvingen uit de 17e eeuw worden steeds langer, waarbij het interessant is

schip en tegel

tegel en schip

niet te spreken van de tegels die als souvenir door bezoekende buitenlanders worden aangekocht. Trouwens, ook in vroeger tijden vond de in de Nederlanden vervaardigde tegel zijn weg naar vele landen. De afbeeldingen op tegels, zowel oude als nieuwe, vertonen veelal krijgslieden, landschappen, kinderspelen en bijbelse tafereelen. Doch ook tegels met de afbeeldingen van zeemeerminnen en schepen treft men aan bij de afbraak van oude huizen, alhoewel de prachtige tableaux die in onze musea hangen en waarop de oude Hollandse schepen in al hun glorie staan afgebeeld, bijzonder zeldzaam zijn en zeker niet meer te koop. Trouwens, de prijzen van oude tegels, onverschillig welke afbeelding hierop is geschilderd, hebben inmiddels astronomische hoogten bereikt. De vraag is groot maar het aanbod hoe langer hoe kleiner. In onze jachtige tijd schijnt een onbewuste hunkering te zijn opgekomen naar vroeger tijden, waarin het leven gezapiger zou zijn geweest.

Een terugblik in de geschiedenis van de tegel toont aan dat ook toen reeds seriefabricage werd toegepast, alhoewel de tableaux met schepen zeer zeker het werk van kunstenaars zijn geweest.

Uit de bewaard gebleven boekhouding van een zekere J. C. Wedekind, koopman in Altona, Duitsland, blijkt dat hij in het begin van de 19e eeuw niet minder dan 1.292.854 tegels uit Nederland importeerde. De onderwerpen hierop afgebeeld varieerden van landschappen, zgn. bloempotjes, rozesterren, bijbelse figuren tot enkele tableaux met paarden, koeien en schepen; zeventien tableaux in totaal im-

begin van de 16e eeuw, de scheepvaart in de Lage Landen een bijzonder voorname plaats innam, niet alleen in de economie van het land — men denke slechts aan de Oost-Indische Compagnie — doch ook in het gedachtenleven van de burgerman.

OPKOMST

Alhoewel geglazuurde tegels reeds in de oudheid als decoratie werden toegepast, bijvoorbeeld in Egypte, Mesopotamië en Perzië, en naderhand in vele landen, onder andere in Italië en Spanje, tot grote bloei kwamen, duurde het tot het begin van de 16e eeuw alvorens via Antwerpen de tegel als decoratie zijn intrede deed in ons land. Wel waren voorheen geglazuurde vloertegels reeds in zwang in de Nederlanden, evenals haardtegels, die ter bescherming dienden van de wand achter het grote vuur dat in de kamer brandde. Het was eigenlijk de properheid van de Hollandse huisvrouw, althans voor zover het haar huis betrof, waardoor de tegel als wanddecoratie zo snel kon opkomen. De kleding die men droeg werd besmet door de witgekalkte wanden, de wanden zelf werden weer vuil door alles wat er langs ging. Wat was eenvoudiger dan hierop geglazuurde tegels aanbrengen die men kon afwassen? Niet alleen bij de schouw, in keukens en in gangen kwamen tegels, doch ook op de smalle wenteltrap en in de kelder; zelfs de achterwand van de bedstee werd in vele gevallen betegeld.

De begraafregisters van de Nieuwe en Oude Kerk te Delft vermelden het beroep van plateelbakker voor het eerst in het



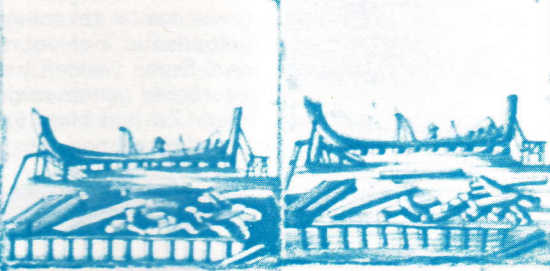
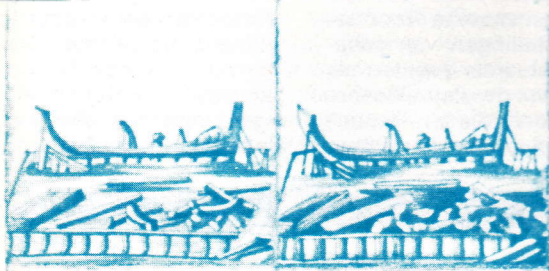
om vast te stellen dat een weduwe van een plateelbakker, net als die van een schilder, veelal wederom in het huwelijk treedt met de meesterknecht, hetgeen voor beide partijen zakelijk gezien een verstandige stap was.

Maar wij dwalen af van het onderwerp „schip en tegel”. Toch was het in deze eeuw, dat afbeeldingen van schepen op hun fraaist waren. De tegels waren aanvankelijk meerkleurig, doch onder invloed van het Chinese porselein waarmee de meest zeevarende natie ter wereld uit die tijd kennis maakte, ging men er, juist in Delft, het eerst toe over om uitsluitend blauw-op-wit te bakken.

Het is in de iconografie dat de Nederlandse tegel zijn speciaal karakter krijgt. Werden elders veelal tegels vervaardigd die tezamen één groot patroon vormden, de in diverse Hollandse steden vervaardigde produkten vertoonden een gelijkheid met elkaar in zoverre, dat elke tegel een zelfstandigheid was. Allerhand tafereelen in een witte achtergrond, b.v. „historitgens”, d.w.z. tafereelen, zeemeerminnen, land-

schappen, maar ook schepen op zee in vele soorten, waaronder zeer fijn geschilderde. Men kan aan de manier waarop de golven der zee zijn weergegeven al vaststellen dat de produkten uit diverse tegelfabrieken kwamen. Waren de te Delft vervaardigde tegels bijzonder fraai, ook in Rotterdam zijn prachtige tegels in die tijd gemaakt, later ook in Amsterdam, Makum, Harlingen en nog vele andere plaatsen. Het „Delfts blauw” dient dan ook als een begrip te worden gezien, het hoeft dus niet in de stad Delft te zijn vervaardigd, alhoewel in de 17e eeuw toch niet minder dan 30 bakkerijen in deze stad waren gevestigd. Geen wonder als men bedenkt dat in die tijd Delft, met zijn goede

gelschilder met elkaar werden verbonden. Bij de uitwerking hiervan kon men natuurlijk volstaan met een paar lijnen, doch degenen die het vak met wat meer liefde uitoefenden, wisten toch nog hun persoonlijk stempel op het geheel te zetten. Naarmate echter de vraag toenam, werd met steeds minder artistiekeit de penseel gehanteerd, hetgeen de kwaliteit van het produkt op den duur niet ten goede kwam. Dit doet niet af aan de bekwaamheid van de schilder die het eerste ontwerp had gemaakt, alhoewel ook vele fabrieken naar reeds bestaande prenten grepen om een aantal sponzen te vervaardigen. De schilder Hendrick Cornelisz. Vroom werd in zijn tijd als een goed, doch enig-



verbindingen over het water, bijzonder gunstig was gelegen, zowel voor de aanvoer van grondstoffen als voor de verzending van het gereede produkt. Bij tienduizenden tegelijk gingen zij in scheepjes op weg naar alle windstreken, in het binnenland en buitenland, over bijna geheel Europa, ja zelfs naar Brazilië, de Azoren en Oost-Indië. Merkwaardig genoeg zijn juist vele fraaie tableaux van Hollandse makelij in Spaanse musea te vinden, terwijl in dat land de tegelfabricage in vroeger eeuwen reeds zo'n grote bloei had doorgemaakt. Doch het „Delfts blauw” werd overal bijzonder gewaardeerd, en hoewel allerwegen getracht is dit te imiteren, is men daar elders nooit geheel in geslaagd.

De grote hoeveelheid tegels die Nederlandse kooplieden overal aanvoerden, leidde ertoe dat in vele landen hetzij de invoer werd verboden, hetzij extra invoerrechten werden geheven om de eigen industrie te beschermen.

MASSA

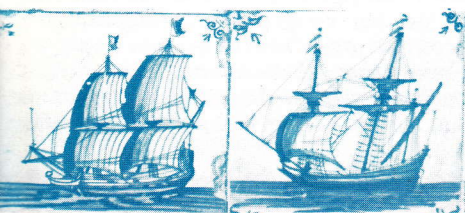
Hoe slaagde men erin zulke grote hoeveelheden te vervaardigen? Wanneer door de ontwerpers, veelal bekende schilders, een tekening was gemaakt van bijvoorbeeld een schip op zee, werd deze overgenomen op een zogenaamde spons, een vel perkamentpapier, waarin langs de getekende lijnen een groot aantal gaatjes werden geprikt. Deze spons hield men dan op de te beschilderen tegel, men bestoof het papier met fijn houtskool, waardoor op de onderliggende tegel een groot aantal puntjes verschenen, die door de te-

zins zonderling schilder beschouwd. Hij werkte namelijk alleen wanneer de nood aan de man kwam, doch hetgeen hij dan vervaardigde was zeker de moeite waard. Zijn voorliefde, reeds op jeugdige leeftijd, ging uit naar het schilderen van schepen. Mede doordat hij zijn kunstzin wist op te voeren door reizen naar Spanje en Italië, zijn de door hem gemaakte tekeningen voor tegels van bijzonder grote waarde. Echter, wanneer men met behulp van sponzen in serie gaat produceren, en daarbij het schilderwerk overlaat aan zeer jeugdige medewerkers, de leerlingen, kan een tekening, hoe goed ook op zichzelf, teloorgaan bij het eindprodukt.

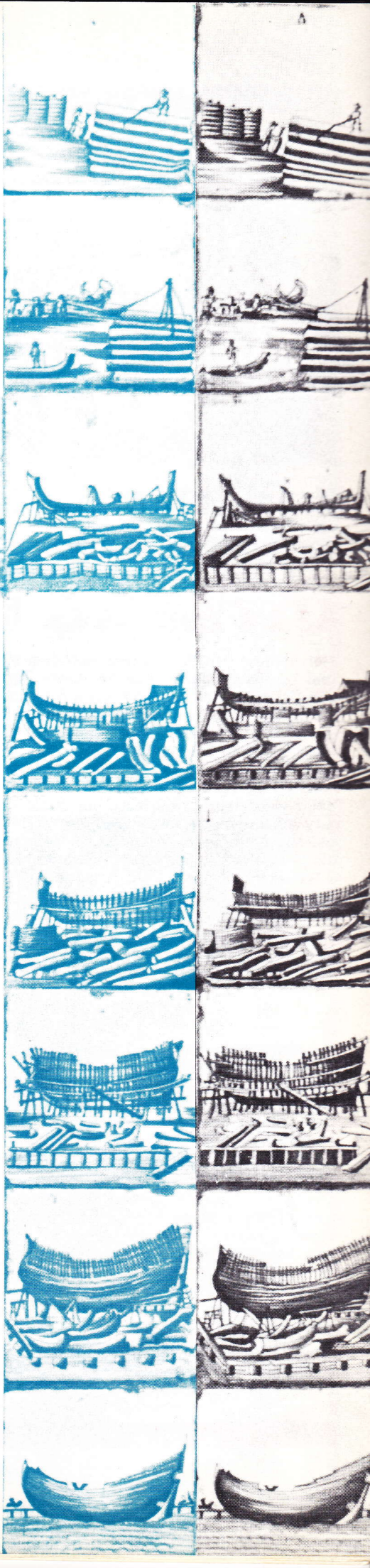
Want door de bijzonder grote vraag kwamen meer en meer mensen in dienst van de tegelbakkers. De knechten bestonden niet alleen uit aardewassers en aardetreders, uit draaiers en vormers (voor andere majolica), doch ook uit schilders, stokers en vele leerlingen. En zo komt het dat naarmate de produktie werd verhoogd om aan de grote vraag te kunnen voldoen, de kwaliteit in de 18e eeuw, ook van het glazuur, hard achteruit gaat. De door vorengenoemde koopman Wedekind geïmporteerde Hollandse tegels mogen dan voor ons van hoge waarde zijn als antiek bezit, doch in de tijd waarin hij zaken deed met de Hollandse tegelbakkers was de bloeiperiode eigenlijk al voorbij.

TABLEAUS

Vele van de fraaie tableaux die in de Nederlanden zijn vervaardigd, vindt men nog in musea, in vele landen. Gelukkig zijn er



Een fraai voorbeeld hoe de tegelindustrie in de 17e eeuw met een serie tegels (vertikaal) een verhaal bracht, in dit geval de bouw van een schip. Daar meerdere exemplaren van deze serie nog voorhanden zijn, kan men (horizontaal) ook vaststellen hoe de tekening op iedere tegel toch weer apart is uitgewerkt na gebruik van de „spons”, vooral merkbaar in de op de voorgrond liggende balken (Rijksmuseum „Huis Lambert van Meerten”, Delft).



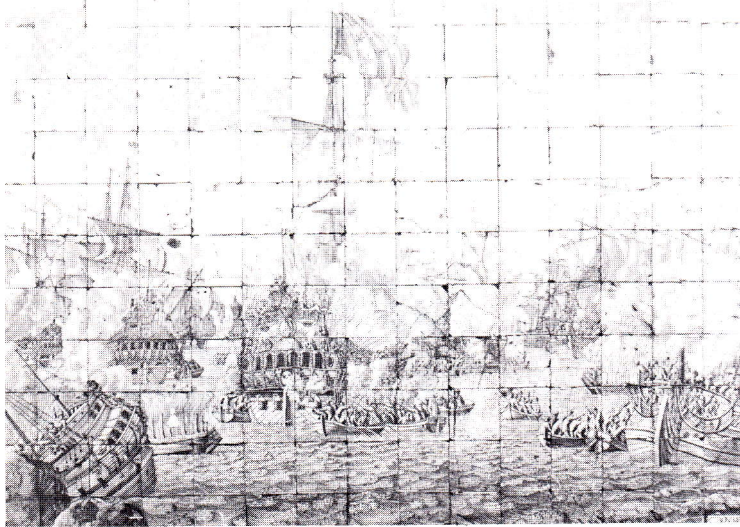


Tableau van Rotterdamse tegels, vervaardigd door de aldaar werkzame schilder Cornelis Boumeester en voorstellende de slag bij La Hogue in 1692, waarbij de Fransen uit het Kanaal werden verdreven door de Engelsen en Hollanders (Rijksmuseum „Huis Lambert van Meerten”, Delft).

ook in de musea in Nederland nog een groot aantal, waarbij speciaal de aandacht zij gevestigd op het tegelmuseum „Lambert van Meerten” te Delft. In tegenstelling tot de tegels die ieder voor zich een afbeelding geven en dan ook desnoods werden verzaagd om een hoek te kunnen vullen — door seriefabricage waren zij immers bijzonder goedkoop — waren tegeltaleaus als decoratie in de Gouden Eeuw al van grotere waarde.

Bekende schilders werkten hieraan mede, onder andere Cornelis Boumeester, die in de tweede helft van de 17e eeuw zijn beroep te Rotterdam uitoefende en een groot aantal tekeningen maakte voor tegeltaleaus met voorstellingen van schepen. Soms werden bestaande prenten als voorbeeld genomen door de plateelbakkerijen. Zo had Haje Esdré, die in Amsterdam het beroep van plateelbakker uitoefende van 1622 tot 1642, zijn huis een fraai tegelwerk van meer dan 250 tegels, die de Slag bij Duins in het jaar 1652 voorstelt. Het tegelwerk wordt gemaakt naar prenten van de hand van de kunstenaar, die wordt gevoerd in matblauw of geel, en is afgevend met een beetje paars en geel.

Ook de reeds genoemde werkzame tegelschilder Boumeester wilde de door hem vervaardigde schepen op de tegels afgevend waren uitvoeren, nogal eens verlevendigd voor de vlaggen en wapperende toentertijd vele wapperende tableaus die van hem bekend zijn. Soms zijn grotendeels uit elkaar gebroken, waarbij nogal wat schade ontstond. Aanvullende tableaus voornamelijk van

paratie aan de brugtelegraaf was niet alleen origineel doch bovendien — aldus de jury — goed weergegeven en op het juiste moment vastgelegd. Bij de drie overige categorieën was de juryering verre van gemakkelijk. Met opzet was de medewerking ingeroepen van een met scheepvaart onbekend zijnde jury, mede om zeker te stellen dat de leden niet zouden kunnen worden beïnvloed door kennis van de omstandigheden, welke foto's reeds waren geplaatst in ons maandblad, enzovoorts. De op de voorpagina van dit nummer afgebeelde opname door 3e wtk. J. B. Krijnen was door het juiste moment, de belichting, de compositie, net iets beter dan enkele bijzonder fraaie portretten die er onder de inzendingen in deze categorie waren.

Ook de te Vlissingen gemaakte opname uit de categorie „haven-/zeegezichten”, door de heer C. G. Storm, leerling aan de Hogere Zeevaartschool aldaar, was er een die net dat had wat de andere inzendingen nog misten.

Bijzonder moeilijk hadden de juryleden — aan wie erkentelijkheid is verschuldigd voor hun bereidheid een vrije avond te besteden aan de inzendingen van het vloot- en walpersoneel van onze Maatschappij — het echter met de categorie „vrije keus”. De heer Storm, die reeds winnaar van de hoofdprijs in de categorie „haven-/zeegezichten” was geworden, had als „vrije keus” een opname ingezonden van een naar de bal opspringende keeper; haarscherp, het juiste moment, alles had die foto mee. Maar, zoals tevoren aangekondigd, slechts één hoofdprijs per deelnemer, dus zijn inzending viel af, al is die

Wat betreft de opname van de officier „aan de wringer”, hier sprak originaliteit wel heel duidelijk. Ook de foto van de re-

3e stm. D. van Eijk — vrijetijdsbesteding aan boord

C. G. Storm, leerling HZS te Vlissingen — haven-/zeegezichten (pag. 6 juli '71)

3e wtk. J. B. Krijnen — portretten (frontpag.)

2e stm. E. E. J. Eelman — vrije keus

die de in elke categorie uitgeloopte hoofdprijs ad f 100,— zullen ontvangen.

Zowel de prijswinnende foto van R/O P. W. Veijgen als die van leerling C. G. Storm is reeds geplaatst in de afgelopen maanden, zodat zij — zoals nadrukkelijk in de voorwaarden gesteld — uitsluitend in aanmerking zullen komen voor de hoofdprijs hierop en niet voor reproductierechten.

Wel voor de f 50,— uitgelooft voor elke tot de sluitingsdatum geplaatste foto waarop géén hoofdprijs is gevallen, komen in aanmerking:

3e stm. D. van Eijk (frontpagina september 1971)

5e wtk. F. W. Mooiweer (pagina 12, juli 1971)

OORDEEL JURY

Bij het beoordelen van de foto's in de categorie „werk aan boord” en „vrijetijdsbesteding aan boord” heeft de jury, zoals in de eerste aankondiging van de fotowedstrijd in het nummer van april 1971 reeds gesteld, zich voornamelijk laten leiden door de wijze waarop het onderwerp tot uitdrukking is gebracht, en niet zo zeer door compositie, detailtekening en wat dies meer zij.

Wat betreft de opname van de officier „aan de wringer”, hier sprak originaliteit wel heel duidelijk. Ook de foto van de re-

Het oordeel van de jury, die zich over totaal 62 inzendingen voor de door „Tussen Schip en Ka” uitgeschreven fotowedstrijd voor vloot- en walpersoneel boog, is gevallen. Gemakkelijk was het geenszins, want er waren een aantal inzendingen van zeer hoog gehalte, die elkaar in puntenwaardering dicht benaderden. Maar er zijn altijd weer uitblinkers, ook nu, zodat de jury eenstemmig van oordeel was dat de hiernaast vermelde inzenders in aanmerking kwamen voor de hoofdprijs ad f 100,— in elk van de vijf categorieën.

Men zou over het aantal inzendingen lang kunnen filosoferen. Elke redactie die een wedstrijd uitschrijft, leert echter na verloop van tijd dat — alhoewel vele lezers goede voornemens hebben om aan een competitie mee te doen — het toch altijd een beperkt aantal zal zijn dat daadwerkelijk tot inzending komt.

In totaal waren slechts 10 inzendingen afkomstig van het walpersoneel. Wel ontvingen wij ook enkele inzendingen van Chinese scheepsgezellen van het s.s. „Zafra”, die volgens een begeleidend schrijven van Kapt. Sterringa niet alleen aan boord waren genomen, doch ook aan boord ontwikkeld en vergroot.

Doch, zoals reeds gezegd, het oordeel van de jury — bestaande uit drie vooraanstaande zwart/wit-werkers van de fotoclub van het Centraal Kantoor in Den Haag, onder leiding van hun voorzitter — was eenstemmig en met alle respect voor de produkten van „scheepsvlijt” van een aantal inzenders, zijn het

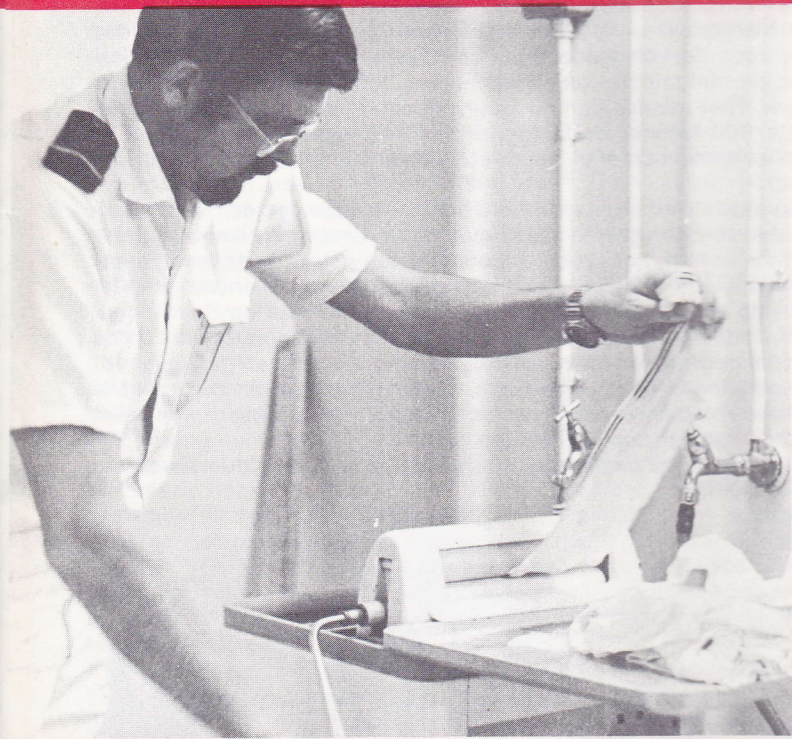
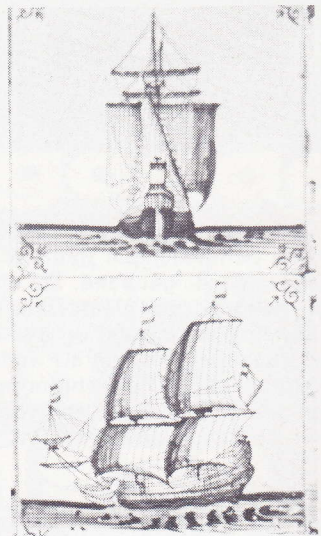
Radio-officier P. W. Veijgen — werk aan boord (frontpag. augustus '71)

de gevel van van niet min-stellende de 9. Dit was ge-Visscher, uit-t, doch verle-n, oranje-rood,

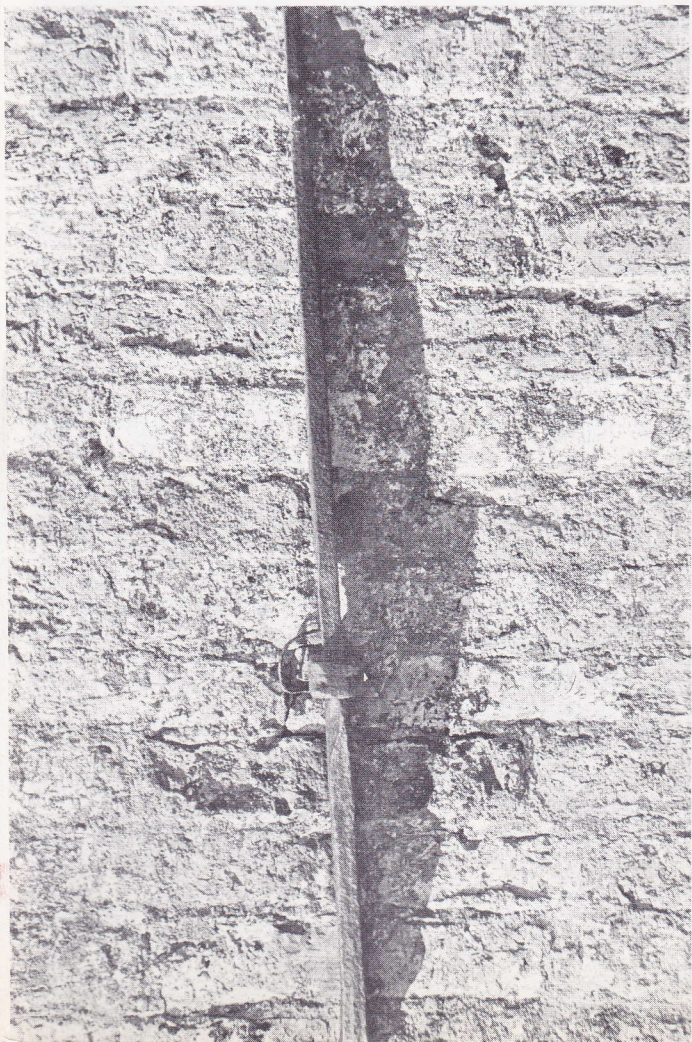
in Rotterdam Cornelis Bou-ontworpen ta- die overwe-blauw op wit, met wat kleur s, waarvan er aan boord. De ard zijn geble-e huizen weg-s een bescha-jk werden ta-digd als deco-

ratie op de buitengevel of om het beroep van de daar gevestigde ambachtsman uit te beelden. Maar al spoedig kwamen tableaus ook in zwang als binnenhuisdecoratie, vooral toen in het begin van de 17e eeuw de schouw een andere vorm begon te krijgen. In plaats van de vroegere driehoekige decoratie van de achterwand met behulp van versierde bakstenen, kwamen zwarte rookkolommen in de mode. Achter het vuur kwam een smeedijzeren haardplaat, met aan de zijkanten tegels, soms kleine, soms gehele tableaus. In het begin van de 18e eeuw begon er weer een nieuwe ontwikkeling, waarbij het accent op de decoratie boven de boezem van de schouw viel, waarop veelal een tableau van tegels werd aangebracht. De 17e en het begin van de 18e eeuw vormden dan ook een hoogtepunt in de fabricage van de Nederlandse tegel.

Alhoewel de mystiek die toentertijd om vreemde landen was gehuld het ook voor een niet-zeevarende aantrekkelijk maakte om een tegeltableau met voorstellingen van schepen boven de schouw te hebben, zullen ongetwijfeld juist velen die jarenlang op zee hadden gezworven, in de „thuishaven” een dergelijk tableau boven hun vuurhaard hebben gehad, net zo goed als plattelandslieden aan landschappen, vee en andere met hun beroep verwante afbeeldingen de voorkeur gaven. Dit wordt ook gestaafd door de vondsten in die steden welke toentertijd als bakermat voor de zeevarenden konden worden beschouwd. Zo zijn bij het puinruimen in Rotterdam tijdens en na de laatste wereldoorlog nog bijzonder veel tegels te voorschijn gekomen, waarbij de relatie „schip en tegel” wederom duidelijk naar voren kwam.



„Vrijtijdsbesteding aan boord”, ingezonden door 3e stm. D. van Eijk, genomen aan boord van s.s. „Onoba”, medio mei 1971. Een „Muuranker” op een zogenaamde schapenboet op Texel, uit de categorie „vrije keus”. Inzender 2e stm. E. J. J. Eelman. Genomen in augustus 1970.



opname een eervolle vermelding waard. Bijzonder dicht op de voet in puntentaal was de inzending „muuranker” van 2e stuurman Eelman, die nu voor de hoofdprijs in aanmerking kwam. Een proficiat voor de prijswinnaars alsmede een bijzonder compliment van de jury voor de vele fraaie inzendingen, die van een goede „kijk” getuigen. Een deel van de inzendingen zal in de Zuidhal van het Shell-Gebouw worden tentoongesteld, en wel van 6. t.m. 17 december 1971.

PCH in een nieuw huis

Op 17 november jl. is door H.M. Prinses Beatrix het nieuwe gebouw van Scheveningen Radio te IJmuiden, gelegen aan de Merwedestraat no. 1, geopend. De officiële ingebruikstelling van het nieuwe gebouw, die plaatsvond door het neerdrukken van een groot-formaat seinsleutel op een doorzichtscherf van 2 x 3 meter, waarna zowel visueel als auditief de werkzaamheden van dit kuststation middels het scherm op originele wijze tot uitdrukking werden gebracht, maakte een eind aan een lange tijd van woekeren met de beschikbare ruimte.



SCHEVENINGEN RADIO, het PTT-kuststation, verhuisde in november 1951 van een schoolgebouw aan de Houtmanstraat te IJmuiden naar een nieuw gebouw op het Sluiseiland, waarmee alle ruimtegebrek — naar men toen meende — voorgoed tot het verleden zou behoren. Want met ruimtegebrek had men immer te kampen gehad.

Van het begin af aan reeds, in het jaar 1904, toen men intrek nam in een houten bouwkeet van Rijkswaterstaat te Scheveningen na het graven van de vissershaven. In 1909 verhuisde Scheveningen Radio van de oude bouwkeet naar een stenen gebouwtje aan de andere kant van het Verversingskanaal te Scheveningen. Maar aangezien de zender de eigen ontvangst stoorde, werd het ontvangedeelte in 1926 naar IJmuiden overgebracht. De zender bleef in Scheveningen, maar werd per kabel vanuit IJmuiden bediend, in welke plaats sedertdien de hoofdzetel van Scheveningen Radio is gevestigd.

Door de toenemende elektrificatie, zowel van de industrie als van particuliere huizen, ontstond er aan het eind van de twintiger jaren weer een bron van storingen, zodat in 1930 de kortegolf-ontvangapparatuur werd overgebracht naar een in de duinen gelegen hutje. Niet minder dan vier jaar duurde het alvorens het hutje werd vervangen door een volledig ingericht en ter plaatse bediend ontvangstation, waaromheen weliswaar de konijnen nog dertel speelden, doch dat niettemin reeds kortegolf, de landlijndienst en de sloopstelefonie bevatte.

Ingevolge besluiten van de Conferentie van Cairo werd met ingang van 1 januari 1939 de roepnaam SCH van Scheveningen Radio veranderd in PCH, doch van de nieuwe roepnaam kon maar kort gebruik worden gemaakt, want gedurende de tweede

wereldoorlog zweeg het kuststation Scheveningen Radio. Maar na deze zwarte tijd begon PCH opnieuw, en wel in het reeds genoemde schoolgebouw in de Houtmanstraat te IJmuiden. In die dagen klonk ook de eerste vrouwelijke stem in het radiotelefoonverkeer, tot grote verrassing van de opvarenden van de schepen.

Met de toeneming van het verkeer ging het gebrek aan ruimte zich echter steeds meer wreken, zodat het met een zucht van verlichting was toen in de nacht van 17 op 18 november 1951 Scheveningen Radio een nieuw gebouw op het Sluiseiland kon betrekken.

Doch nu, twintig jaar later, is Scheveningen Radio te IJmuiden weer verhuisd, want door de steeds grotere vlucht die het kuststation nam werd het werk in de zestiger jaren door ruimtegebrek te zeer bemoeilijkt.

Spinneweb

Wie het riante onderkomen van Scheveningen Radio aan het ruime Marktplaats in het hart van IJmuiden nadert, heeft geen idee hoe zeer de vele ondergrondse kabels een spinneweb vormen, met als middelpunt het gloednieuwe, zes verdiepingen hoge gebouw. Niet minder dan 40 laagfrequentkabels voor telex en telefonie, 100 kabels voor telegrafie en 140 voor telefonieverbindingen zorgen voor snel en direct contact met alle delen van het land.

Uiteraard is het onmogelijk om in het centrum van een stad als IJmuiden torens op te richten voor de verbindingen met alle delen van de wereld; het grootste gedeelte van het verkeer wordt daarom op enige afstand van dit bedieningscentrum ontvangen. Alleen de ontvangst van het radiotelegraafverkeer op de middengolf vindt in IJmuiden zelf plaats. Het radiotelefoonverkeer op de middengolf wordt ontvangen op drie aan de kust gelegen ontvangstations, namelijk te Spijk, Petten en Hoek van Holland. Via kabelverbindingen wordt al dit verkeer geleid naar het nieuwe bedieningscentrum te IJmuiden.

Het verkeer op de kortegolf wordt ontvangen in Nederhorst den



Berg. Gigantische antennes plukken daar de signalen, afkomstig uit alle delen van de wereld, uit de lucht. De signalen die worden ontvangen op de frequenties tussen 4 en 22 MHz, worden geconverteerd in een band van 4-9 MHz en per straalverbinding via de toren in de Waarderpolder overgebracht naar de grote parabool op het dak van het nieuwe gebouw te IJmuiden.

Voor de marifonie (VHF) zijn op achttien punten in Nederland zend- en ontvangstations ingericht. Via deze stations is radiotelefonisch contact mogelijk met schepen die zich op zeer korte afstand bevinden: langs de kust en op de binnenwateren. Alle marifonie-zend- en ontvangstations worden vanuit IJmuiden bediend. Het kuststation beschikt over een groot aantal bedieningstafels om al dit verkeer te kunnen afwikkelen:

- 17 voor het radiotelegraafverkeer
- 14 voor het radiotelefoonverkeer op de middengolf en de kortegolf
- 10 voor het marifoonverkeer
- 4 voor het verkeer via de Telex Over Radio.

Het verkeer aan de landzijde (telegrammen en telefoongesprekken) wordt afgewikkeld via een tiental verreschrijvers en veertig telefoonlijnen.

Het behoeft nauwelijks betoog dat, juist vanwege de vele verbindingen, de verhuizing van het gebouw op het Sluiseiland naar het nieuwe complex bij het Marktplein een grondige voorbereiding noodzakelijk maakte. Immers, het verkeer met de schepen moest ook tijdens de verhuizing zoveel mogelijk ongestoord doorgaan. Op 1 februari 1971, in de nachtelijke uren, vond de overschakeling van het telegraafverkeer plaats, vijf weken later gevolgd door het telefonieverkeer. Op de schepen is hiervan nauwelijks iets gemerkt, totaal zijn de verbindingen slechts 20 minuten onderbroken voor het overschakelen van de installatie.

Nu nog ruimte

In de nieuwe behuizing van Scheveningen Radio is nu nog ruimte voor uitbreiding. Want het kuststation verwacht voor de nabije en verre toekomst veel van de marifonie, de TOR en het verkeer via satellieten. Op het ogenblik telt het kuststation 165 man personeel, die over vier verdiepingen zijn verdeeld, zodat de twee onderste bouwlagen thans nog kunnen worden verhuurd. Van het totale bestand aan medewerkers is ongeveer de helft meisjes, die na hun voortgezette schoolopleiding verder worden opgeleid in het bedrijf zelf, waarbij vooral de talenkennis nog wordt verhoogd. Want de eis is spreekvaardigheid in minstens drie vreemde talen, waarmee Scheveningen Radio een unicum vormt in de reeks van kuststations overal ter wereld. Van de mannelijke bezetting doen ongeveer 60 personen dienst als telegrafist; formeel kunnen de meisjes nog niet als telegrafiste worden ingeschakeld. Met deze bezetting werden in 1970 buiten de circa 1000 telegrammen en 1000 telefoongesprekken die per dag met schepen over de gehele wereld worden afgewikkeld, nog 1224 noodberichten behandeld (gedeeltelijk gerelayeerd), alsmede 2432 spoedberichten doorgegeven, 2200 stormwaarschuwingen van het KNMI uitgezonden, alsmede 20.000 berichten verwerkt van de zgn. „selected ships” voor het KNMI.

Aan weerberichten gingen er in 1970 5325 de lucht in, terwijl voor de twee artsen van de Radio-medische Dienst van het Nederlandse Rode Kruis 1250 berichten werden doorgegeven. AM-VER, waarover in het vorige nummer van „Tussen Schip en Ka” een artikel verscheen, nam met ruim 13.000 meldingen ook een aanzienlijk deel op van de vele berichten die via Scheveningen Radio werden ontvangen/verzonden. Ook de surprisedienst van Radio Holland, waarvoor Scheveningen Radio bemiddeling verleent, vergde in het afgelopen jaar de verwerking van 22.000 berichten.

Merkwaardig is, dat niet minder dan 80 pct. van alle scheepsberichten (327.760 telegrammen en 315.253 radiotelefoongesprekken in 1970) kwamen van of bestemd waren voor buitenlandse schepen, hetgeen wel aantoonbaar hoezeer Scheveningen Radio ook in het buitenland naam heeft gemaakt, mede door zijn service.

Ongetwijfeld zal de nieuwe behuizing deze dienst van de PTT niet alleen in staat stellen deze service te continueren, doch ook gereed te zijn voor de grotere vlucht die het verkeer door de lucht in de toekomst ongetwijfeld nog zal nemen.

goede vaart in 1972

redactie
tussen schip en ka



Mooier met olie

Het is nauwelijks te geloven, maar toch waar. Ook de moderne schoonheidsverzorging van de vrouw is mede te danken aan de gestage aanvoer van olie door onze tankers. Weliswaar deden vrouwen reeds aan make-up vóór de dagen van Jezebel, of van Cleopatra, maar de verfijnde parfums waarmee men zijn vrouw nu tegen de feestdagen kan verwennen, zijn — althans gedeeltelijk — uit ruwe olie afkomstig. Ook bij face creams, foundations en andere huidcrèmes is een van de daarin verwerkte grondstoffen uit olie afkomstig: glycerine, parafine, propylene glycol of polyethyle glycol en nog vele andere bijproducten.

Lippenstift, dat reeds minstens 5000 jaar geleden door de dames werd toegepast, is een van de cosmetica die thans het meest worden gebruikt en bevat meerdere petroleumproducten.

De chemicaliën die door Shell-maatschappijen voor de fabricage van allerhand cosmetica worden geleverd, vertegenwoordigen weliswaar slechts 1½ pct. van de totale omzet aan industriële chemicaliën, maar zij vormen toch een „opvallend” percentage.



Attentie PBNA-cursisten!

Er worden wel eens klachten ontvangen dat het soms zo lang duurt voordat PBNA-lessen te bestemder plaatse arriveren. Wat dan met name te wijten is aan het te elfdure wijzigen van de bestemming van een schip, waardoor de zee-post wordt gemist.

In de 26e bijeenkomst van gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen, die op 24 september jl. werd gehouden, kwam dit punt nog eens ter sprake.

De procedure is, dat — als iemand zich tijdig vóór de aanvang van een dienstperiode als cursist aanmeldt — betrokkene lessen voor 4 maanden meekrijgt. Waarmee hij dan

vrijwel voor een gehele dienstperiode „onder de pannen” is. Indien de nieuwe lessen dan gedurende de volgende maanden naar zijn huisadres zouden worden gestuurd, vindt hij bij de aanvang van zijn verlof nieuwe voorraad, aansluitend op hetgeen hij tijdens zijn actieve dienstperiode heeft kunnen verwerken. Aannemende dat hij ook tijdens zijn ongeveer twee maanden durende verlof een portie lesstof van twee maanden verwerkt, en er verder van uitgaande dat het toezenden van lesmateriaal aan zijn huisadres inmiddels normaal voortgang vindt, kan hij dan weer met een voorraad lessen voor ongeveer vier maanden naar zee.

Tegen de achtergrond van deze gedachtegang is het logisch, dat het zenden van alle PBNA-lessen naar het huisadres van de deelnemers als efficiënter en dus aanbevelenswaardig moet worden beschouwd. Vandaar dat tot deze wijze van opzenden van deze lessen is besloten, waarbij wel erkend moet worden dat een ruime aanloopperiode noodzakelijk is alvorens het veronderstelde nuttige effect wordt bereikt.

schoon schip

Indien er desalniettemin PBNA-cursisten zijn, die aan de tot nu toe gevolgde wijze van lessen opzenden (d.w.z. naar boord indien betrokkene in actieve dienst is) de voorkeur geven, dan is een kaartje of briefje naar kantoor — ter attentie van DFP/1 — voldoende om aan deze wens uitvoering te doen geven.

Dus duidelijkheidshalve:

Vanaf nu gaan alle PBNA-lessen steeds naar het huisadres, **tenzij** een andere wijze van opzending wordt voorgestaan en dit aan de betrokken afdeling op kantoor is gemeld.

En ten slotte — om alle misverstanden te voorkomen — nog dit: correcties op ingestuurde lessen worden steeds, zoals tot nu toe gebruikelijk, per luchtpost naar betrokkene gestuurd indien hij aan boord van een schip dienstdoet.



Toreador

Het is niet iedere dag dat een onzer opvarenden een toreador in de kranten wordt genoemd. Onder de kop „Hijgende mensen jagen op bronstig hert” lazen wij in een van de nieuwsbladen een uitgebreid verslag over de vele pogingen die

de bewoners van Terheijden in Noord-Brabant zaterdag 23 oktober deden, tezamen met een aantal politie-agenten, om een groot bronstig damhert te vangen, dat was ontsnapt en niet alleen zichzelf maar ook het verkeer in gevaar bracht. Van 'smorgens half negen tot 's middags vier uur duurde de jacht, maar ondanks de verwoede inzet van een groot aantal stoere knapen, en ondanks de talloze verdoovingschoten door de politie afgevuurd op het in het nauw verkerende dier, was zijn weerstand nog steeds zo groot dat hij door ieder cordon brak. Tot het verzeild raakte in de Kleins Dreef, waar — aldus het nieuwsblad — zich de zeeman D. C. Kommers bevond, die na vijf maanden varen op een Shell-tanker enkele dagen met verlof in Terheijden was. De heer Kommers, die met buurtgenoten in een kring om het hert stond, deed een pas opzij, waarna het hert in het gat van het cordon sprong. Toen was het gebeurd. Als een toreador pakte de gespierde zeeman het hert bij het gewei, keerde het om en legde het op zijn rug op de grond. Van alle kanten schoten helpers toe en er

ke sportavond op „Vijfsluizen” te Vlaardingen gaat houden, doch een bericht uit het kamp van Shell Nederland stemt toch tot nadenken. De noodzaak om meer in teamverband te oefenen voor dergelijke sportontmoetingen is geen der aanwezigen de laatste maal ontgaan. Mede daarom schijnt een deel van het personeel van Shell Nederland hier het een en ander aan te gaan doen, althans op papier. De heer M. L. van Oorschot — meer bekend bij velen als Rinus — speelde ons een opname toe van het door de Interne Dienst gevormde elftal, al deed de opname ons sterk denken aan een groepsfoto van de Feyenoord-spelers. Maar de daarop volgende gezichten van de Shell Nederlanders spreken boekdelen. Ook is ons toegefluiserd, dat zij de Shell-kleuren rood-geel hebben gewisseld voor rood-wit, hetgeen voor rechtgeaarde Rotterdammers wel begrijpelijk is. Of dit alles echter de gewenste uitwerking zal hebben, moet worden afgewacht. Voorlopig putten de Shell-Tankers-spelers moed uit het feit, dat één speler, nl. Th. M. Vlooi, reeds niet meer van de S.N.-partij zal zijn, daar hij inmiddels in Shell-Tankers-vlootdienst is getreden, en wel als kokmaat aan boord van de „Dallia”.



Debarkeren te Kaapstad

Onze agenten te Kaapstad hebben ons verzocht er nadrukkelijk de aandacht op te vestigen, dat debarkatie van onze zeevarenden van een schip dat niet in de haven ligt, uitsluitend is toegestaan nadat zij daartoe speciale toestemming van de autoriteiten hebben verkregen. Daarbij dient te worden voldaan aan de voorwaarde dat betrokkene binnen 48 uur het land weer verlaat, en wel per vliegtuig. De vliegreis wordt derhalve tevoren reeds door de agenten geboekt.

Het is niet toegestaan om eigenhandig de datum van de reeds besproken reis per vliegtuig te wijzigen. Evenmin is het geoorloofd om te wachten op een repatriëringmogelijkheid per schip.

Het niet voldoen aan deze voorwaarden zou kunnen betekenen, dat geen medewerking meer van de autoriteiten wordt verkregen.



Voetbal

Het duurt natuurlijk nog wel even voordat de O.V.S.T. de gebruikelijk-



ZILVEREN JUBILEA



Op 11 november jl. herdacht de heer J. F. Schleicher van de Sectie DFM/22 de dag waarop hij vijftienvijf jaar geleden in dienst trad van de Koninklijke Shell Groep. De bij dit jubileum behorende onderscheiding werd hem, in aanwezigheid van de heer A. Baljet, Chef van de Technische Dienst, uitgereikt door de heer G. den Bakker, adjunct-Directeur.



Tijdens hun onlangs gecompleteerde dienstperioden herdachten de gezagvoerders W. A. Kleine en M. Zuilhof, alsmede hoofdwerktuigkundige J. v. d. Meyde op respectievelijk 6 augustus, 15 juli en 9 augustus de dag waarop zij een dienstverband van 25 jaar met onze Maatschappij volmaakten.

Zoals gebruikelijk, volgde derhalve spoedig na hun aflossing voor verlof een uitnodiging van de Directie voor een kantoorbezoek, vergezeld van hun echtgenoten. Dit bezoek vond op 4 november jl. plaats, tijdens hetwelk bijgaande foto werd gemaakt. V.r.n.l.: de heer en mevrouw Kleine, de heer en mevrouw v. d. Meyde, de heer D. Rodenburg, de heer en mevrouw Zuilhof en de heer G. den Bakker.

Collectieve ongevallen- verzekering vlootpersoneel

Voor het jaar 1972 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.

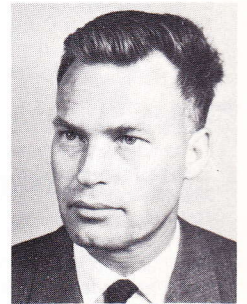
van 65 tot 70 jaar: 0,792‰ van f 25.000,— = f 19,80.

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 1972 zullen voor het deelnemend vlootpersoneel in de gage-berekening over december 1971 worden opgenomen.

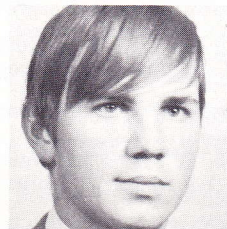
Aan het huisadres van alle deelnemers wordt hieromtrent in de loop van december een schrijven verstuurd, hetwelk tevens als bevestiging geldt dat de premie is of wordt ingehouden. Deelnemers wordt in hun eigen belang aangeraden om — indien dit schrijven niet wordt ontvangen — de afdeling DFP hiervan in kennis te stellen.

**Aangesteld
als
gezagvoerder**

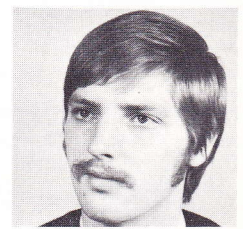


J. J. Osinga
aangesteld per 19.8.1971,
en op 7.11.1971 belast
met het commando over
het s.s. Kabylia.

Bevorderd tot onderofficier



M. van Deventer
scheepskok
per 29.10.1971



W. van der Korff
scheepskok
per 15.10.1971

Cursus voor bedienden

Tweemaal per jaar zal voortaan een theoretische en praktische opleiding worden gegeven aan een aantal onzer bedienden, speciaal gericht op de functie die zij aan boord van onze schepen bekleden. De eerste dezer cursussen ving aan op 26 oktober jl. aan de Vakschool voor Bakkerij- en Hotelpersoneel te Rotterdam. Na afloop van de cursus werd „proeve van bekwaamheid” afgelegd door een tiental cursisten, die drie weken lang op deskundige wijze waren geschoold in de vlak achter het Shell-Gebouw gelegen vakschool.

Daar de opleiding zo dicht bij het kantoor onzer Maatschappij plaatsvond, was dit een gereede aanleiding om een aantal walemployés van de kantoororganisatie uit te nodigen om de lunch in de aantrekkelijke gastenlunchkamer van het mammoet-schoolcomplex te gebruiken, waarbij zij — zoals de Directeur van de school, de heer M. Husken, het in zijn welkomstwoord uitdrukte — als „slachtoffer” zouden fungeren.

De vakbekwaamheid van de bedienden bleek echter op een dergelijk hoog peil te staan, dat de lunch werd geserveerd op een wijze waar menig hotelier jaloers op zou zijn. Zowel de docenten als de cursisten komt alle lof toe voor de voortreffelijke manier van serveren, waar de te gast gaande walemployés een bijzonder goede herinnering aan zullen hebben.



Vlootpersonalia

(periode 16.10.71 t.m. 15.11.71)

Gehuwd:

- 4. 8: J. T. Clements, 4e wtk., met mej. J. M. M. Corcoran;
- 1.10: E. C. van Eyk, scheepsgezel a/w, met mej. H. E. Saarloos;
- 27.10: R. M. van Ham, 5e wtk., met mej. W. de Rooy;
- 2.11: W. J. L. de Gee, II.wtk., met mej. A. E. Struik;
- 12.11: J. van der Werk, 5e wtk., met mej. A. J. M. van Netten.

Geboren:

- 24.10: Linda Louise, dochter van A. van Leeuwen, 3e stm., en Mevr. E. van Leeuwen—Hoevers;
- 25.10: Esther Johanna Margaretha, dochter van J. G. Bron, Hfd.wtk., en Mevr. A. M. Bron—Nijssen;
- 26.10: Robert Jan, zoon van H. J. de Vries, 3e stm., en Mevr. T. P. de Vries—Voorneveld;
- 31.10: Jacobus Cornelis, zoon van C. de Witte, Hfd.wtk., en Mevr. B. de Witte—de Zeeuw;
- 1.11: Lennert, zoon van R. Gesterkamp, 3e wtk., en Mevr. T. Gesterkamp—van de Pol;
- 6.11: Mirjam Miraye, dochter van P. F. van Dijk, 4e wtk., en Mevr. M. van Dijk—Drücker;
- Karst Pieter, zoon van J. S. de Jong, 2e stm., en Mevr. A. F. de Jong—Huyskamp.

Aflossingen:

- Gezagv.: P. J. F. de Beus, J. Kramer, E. H. Brameijer, P. B. Hibma, M. E. Wolper, C. P. C. Vriend, J. W. Bakker, G. Heising, D. A. C. Vermeulen, J. P. Jongbloed, J. H. Korsen;
- 1e stl.: W. Kalkman, J. H. F. Franken, A. J. Schumm, B. R. Teuben, R. van Kranen, A. T. van Es, R. Jousma, P. R. van Kranen, W. Hoogendijk, Jolle de Jong;
- 2e stl.: G. J. Olieman, M. Klein, F. de Vries, A. J. Both, R. P. Jager, L. Kazemier, G. A. M. Dorren, H. Sieders;
- 3e stl.: C. P. C. van Goethem, P. Vijfhuizen, B. Koppe, R. Westerbeek, J. P. J. M. Cobelens, T. T. Rison, R. W. Overdijkink, L. Marees, J. M. E. Korteweg, R. Lawerman, F. B. Visser;
- 4e stl.: M. M. Scheele, P. J. J. M. Verspeek, P. W. Kamperman, E. J. Frölich, P. A. D. Bouwman, A. J. M. van Kemenade, L. A. H. Vader;
- Hfd.wtk.: C. Heeres, J. van der Meijde, B. Veldhuis, H. W. van Diepen, H. Buiten, H. de Jong, J. Tekelenburg, C. G. Pusch, A. J. Baerveldt, W. J. J. van den Berg;

- 2e wtk.: A. de Jong, E. Aanen, T. Middelkoop, E. Dallinga, W. Muis, H. Brand, H. E. Nijzink, W. J. M. Braeken, K. J. Faasse, A. K. van 't Blik, F. Bakker, J. B. J. Jonker, J. Smid, L. P. A. de Winter;
- 3e wtk.: P. A. N. J. de Hullu, H. G. de Boer, W. H. Hennink, W. Verhagen sr., F. C. Koens, C. Loman, C. Swartjes, G. Pos, B. R. Verhoog;
- 4e wtk.: R. van der Does, J. V. W. M. Daniëls, J. A. Kamberg, J. van 't Leven, I. A. van Groningen, D. de Bruyne, G. J. A. de Ruitter, A. J. Elmendorp, A. J. A. de Groot;
- 5e wtk.: G. A. Dieterich, F. M. van der Straten, H. E. Engels, M. J. Viergever, W. K. de Voogd, J. J. Feenstra, G. J. van der Weerd, J. J. de Groot, A. B. G. Biesheuvel, R. Neelemaat, J. P. van de Water, L. P. Lucking, J. van Seters, G. Bijvank, R. M. Hendriks, M. F. Stoltink, P. Bakx, G. W. Goethals, C. Scholten, L. J. Criens, P. H. van Beusekom, N. J. Gras, J. J. P. Kuyper Boone;
- II.wtk.: J. Key, W. Baris, C. Jasperse;
- Scheepsvoorman: J. C. van Willigen, A. B. van Essen, D. C. Kommers;
- Scheepsvakman I: L. van de Velden;
- Scheepsvakman II: G. van Kuilenburg, R. W. van Rooyen;
- Scheepsgezel a/w: W. Bredewold, W. J. Evers, D. Hogeveen, G. Jonkman, J. H. L. Nahapiet, G. C. Kooning, J. Drumen, W. Mol, J. E. Schrijn, J. E. Groot—Bleumink, P. van de Vooren, H. A. Schot, P. T. Post, J. Buurman, J. A. Clarijs, F. C. H. Floresse, P. D. den Engelsman, D. Bergen, A. H. Stoker, A. R. v. d. Geugten, L. van der Wel, R. van Noort;
- Aankomend scheepsgezel a/w: M. L. Delhaye, P. J. Wolters, R. Krotwaar, A. A. F. M. Bont, J. A. Nauwels;
- Hoofd voeding: E. T. P. van Boles, H. W. J. van Haarst, H. G. Morsink, M. van Hagen, W. F. H. van der Moezel, N. L. Zwikker, C. P. Hoogesteger;
- Scheepskok: P. M. H. Bellwinkel, J. A. Franken;
- Aankomend kok: R. J. Hageman;
- Bediende: J. C. A. den Haan, G. Doyer, W. D. Anthonio, M. te Hennepe, F. W. A. van Deursen, J. Reede, H. A. Gard, P. A. Swikker, J. A. Small;
- Bediende a/d: C. C. de Neve.

Tewerkstellingen en overplaatsingen

- m.s. ABIDA: 1e stm. J. S. Schregardus, wnd. 4e wtk. P. J. van den Ende, scheepsvoorman P. Sloover, scheepsvakman I. J. van Weyen, scheepsvakman II P. A. Janse, scheepsgezel a/w: P. Raams, B. C. M. Jongbloets, W. M. Berkepeis, W. J. Engels, R. R. Meys, aankomend scheepsgezel a/w E. M. Krakowczyk, bediende: G. A. Mathijssen, D. Ploegers, C. M. Vervloet;
- m.s. ACILA: wnd. gezagv. W. Welbie, 2e stm. W. A. Mostert, hfd. wtk. R. M. F. van den Berg, 3e wtk. A. Verwey;

- m.s. ACMAEA:** 3e stm. J. van Ruiven, 5e wtk. D. C. de Jong, scheepsgezel a/w J. T. M. Lemmens, aankomend scheepsgezel a/w: A. de Bruin, F. D. P. Croes, hoofd voeding J. van Bokhoven, bediende a/d W. B. Gielen;
- m.s. ACTEON:** II.stm. J. L. A. M. Peek, wnd. 2e wtk. W. Vroling, II.wtk. B. S. J. Spierenburg, scheepsgezel a/w: W. Pronk, H. A. T. J. van de Maat, J. Boer, C. G. Domenie, aankomend scheepsgezel a/w Th. F. Groenewege, hoofd voeding J. Roosenburg;
- s.s. ARCA:** 3e wtk. L. Timmer, 5e wtk. R. F. Hamar de la Brethoniere, II.wtk. B. van den Ban, scheepsvoorman R. P. L. Verhoeve, scheepsgezel a/w: A. van de Weiden, G. H. de Visser, D. Rovers, G. A. Bleik-sloot, A. van Sloten, E. K. Smit, aankomend scheepsgezel a/w Ch. W. Versluis, aankomend kok T. H. Niesten, bediende D. v. Ginkel;
- s.s. ATYS:** hfd.wtk. C. J. Vermeulen, 5e wtk. G. A. van Niel, 5e wtk. M. C. H. Waaldijk, scheepsvakman II R. Vroegop;
- m.s. CAMITIA:** 1e stm. D. M. Mos, wnd. 2e stm. R. J. J. F. Zeegers, 2e wtk. J. Prinsze, 4e wtk. R. Lenz, II.wtk. C. F. Meering, F. P. E. Ver-linden, radio-officier H. J. van Leeuwen, capataz de buque A. Lopez Fernandez, maniobrista especializado J. Crespo Fontenla, 2° maniobrista J. M. Perez Mera, marinero integrado L. A. Dacosta Agra, J. A. Davila Vazquez, A. Diz Casanovas, J. M. Fernandez Pena, J. M. Gon-zalez Rodriguez, F. Perez Toboada, M. Rodriguez Rodriguez, D. Sal-cidos Martinez, J. Villa Alvarez, 2° marinero integrado M. Seoage Moreiras, J. R. Vidal Rodriguez, cocinero del buque M. V.Vazques Santiago, camarero M. Barbosa Lopez, A. Barreiro Fernandez, F. Lou-reiro Gonzalez, camarero de la tripulacion J. A. Garcia Olmigos;
- s.s. CAPILUNA:** 5e wtk. W. Th. van Leeuwaarden;
- s.s. CAPISTERIA:** wnd. 1e stm. J. Broekmeijer, 2e wtk. C. H. J. van Dijk, 5e wtk. B. K. Frans, 5e wtk. A. Middelkoop;
- s.s. CAPULONIX:** 4e stm. P. A. Janssen, 4e wtk. A. E. A. van Velde, 5e wtk. J. D. van der Pas;
- m.s. CINULIA:** 3e stm. I. W. A. van Thienen;
- m.s. CRANIA:** 1e stm. J. Post, wnd. 2e stm. R. Dijkstra, 3e wtk. J. J. J. Ludekuse, wnd. 4e wtk. J. A. Deelen;
- m.s. DALLIA:** II. wtk. E. C. M. Verhamme, scheepsvoorman J. Pronk, scheepsgezel a/w A. J. Hessing, aankomend scheepsgezel a/w J. P. M. Kanters, bediende T. Schipper, koksmaat T. M. Vloot;
- m.s. DAPHNE:** 1e stm. A. J. Bloem, 3e stm. J. P. Fockema Andreae, 2e wtk. J. Hensbroek, 5e wtk. N. A. Willems;
- m.s. DIADEMA:** gezagv. G. Arkema, 1e stm. J. P. Hendriks, hoofd voeding E. H. Hoebouer, scheepskok M. van Deventer;
- m.s. DILOMA:** gezagv. W. Haeck, wnd. 2e stm. W. J. H. van Dipten, 3e stm. J. A. M. Sneek, radio-officier C. J. M. Mullaart, bediende E. de Jong;
- m.s. DIONE:** gezagv. P. J. Kalkman, 4e stm. R. P. Regout, 5e wtk. M. J. van de Linde, radio-officier P. H. Bax;
- m.s. DOSINA:** gezagv. N. H. van der Heiden, hfd. wtk. R. Romijn, 3e wtk. B. R. A. Jansen, wnd. 4e wtk. P. G. Venema;
- s.s. KABYLIA:** gezagv. J. J. Osinga;
- s.s. KALYDON:** wnd. 2e wtk. E. E. Kreune;
- s.s. KARA:** 1e stm. H. G. Willemsen, hfd. wtk. P. J. de Lange, 2e wtk. W. Wartena, 5e wtk. E. C. A. Vierling, A. Nonnekes, scheepsgezel a/w H. J. Groeneveld, J. G. T. van Eekert, aankomend scheepsgezel a/w R. M. J. Walters;
- s.s. KATELYSIA:** 1e stm. B. C. Visser, wnd. 3e wtk. J. M. Grimme;
- s.s. KELLETTIA:** wnd. 2e stm. F. G. Franken, 4e stm. F. W. Roëll, hfd. wtk. P. van der Hout, 4e wtk. J. Hofkamp, 5e wtk. K. W. J. A. Soontiens, scheepsvakman I J. Doolaar, bediende W. M. Beekman, bediende a/d H. H. W. Bego;
- s.s. KENIA:** 4e stm. A. A. F. van der Markt, wnd. 2e wtk. H. G. W. Meijer, 3e wtk. L. Vlastra, II. wtk. C. G. Volmer;
- s.s. KERMIA:** 3e stm. G. W. Geesink, II. stm. A. G. den Dekker, wnd. 3e wtk. P. Kooyman, 5e wtk. A. W. Ros;
- s.s. KHASIELLA:** 3e stm. H. J. Lenstra, 4e stm. R. C. Pabbruwee, II.stm. B. van Gulpen, hfd. wtk. C. Pietersen, 2e wtk. A. J. Verkerk, hoofd voeding J. Disse;
- s.s. KOPIONELLA:** wnd. 1e stm. H. Wijnberg, 5e wtk. L. Helmig, J. P. A. M. Ghuys, II.wtk. H. A. M. Jamin, F. J. M. Jorna;
- s.s. KORATIA:** 4e stm. Th. Kik, hfd. wtk. W. A. van Rooyen, 5e wtk. Y. Vreugdenhil;
- s.s. KORENIA:** 2e stm. J. W. Nieuwerf, 3e stm. C. B. Slieker;
- s.s. KOSICIA:** wnd. gezagv. H. Unger, wnd. 3e wtk. F. D. Dieleman;
- s.s. KOSSMATELLA:** 2e stm. C. L. Heijboer, wnd. 2e wtk. H. E. Daniëls, capataz de buque E. Curras Gonzalez, maniobrista especializado J. Alvarez Soto, 2o maniobrista E. Alvarez Soto, R. Mendez Pereira, marinero integrado A. Boulosa Dacosta, M. Cabral Molanes, F. Carrera Covello, M. Costa Alonso, J. Gomez Vila, J. Lampon Fernandez, F. Padin Rego, A. Perez Fernandez, M. Pouseu Santaclara, 2o mari-nero integrado J. B. Gonzalez Cortes, A. Miguez Boulosa, R. Varela Rodriguez, cocinero del buque F. Vidal Pereira, camarero A. Amorin Fernandez, J. J. Domeque Bailo P. Lamosa Taboas, camarero de la tripulacion E. Vazques Santiago;
- s.s. KRYPTOS:** 4e stm. C. Doolaar, wnd. 2e wtk. F. van der Holst, 5e wtk. H. C. Nagelkerken, J. H. Jansen;
- s.s. KYLIX:** 3e stm. H. den Ouden, hfd. wtk. H. J. Melse, wnd. 3e wtk. J. E. A. Westerbeek;
- s.s. LOVELLIA:** wnd. 1e stm. J. de Jager, 3e wtk. A. J. Breeuwsmaj;
- s.s. MACOMA:** 2e stm. C. P. van Hoek, 3e wtk. F. A. M. Vergroesen, 5e wtk. L. Puper, A. W. van Sluys, radio-officier F. K. van Westen, scheepsgezel a/w A. Kruyf, hoofd voeding C. F. van de Ende;
- s.s. METULA:** scheepsgezel a/w J. M. Pierneef, aankomend scheepsgezel a/w F. B. J. Steenbergen, A. A. Gelissen, bediende a/d G. Mieloo;
- m.s. NISO:** 2e stm. A. H. van Haaften, 2e wtk. H. Japin, 5e wtk. W. Overeem, W. P. N. Kramer;
- s.s. ONDINA:** wnd. 3e stm. L. Bart, 5e wtk. D. J. Blom;
- s.s. ONOBA:** 5e wtk. J. B. van der Veer;
- s.s. PATRO:** hfd. wtk. J. Broersen;
- s.s. PHILIDORA:** gezagv. H. H. J. Dijkhuizen, wnd. 2e stm. W. J. C. den Boer, 5e wtk. P. C. M. Drost, II. wtk. J. C. Butler;
- s.s. PHILINE:** 3e stm. J. K. Terpstra, II. wtk. P. T. C. Hössen;
- s.s. PHILIPPIA:** radio-officier C. J. Haverkate;
- s.s. SEPIA:** 5e wtk. J. W. Holtrop, radio-officier P. Stoepker;
- s.s. VASUM:** 1e stm. P. F. L. Schölvinc;
- s.s. VIANA:** gezagv. H. J. Roncken;
- s.s. VITREA:** 3e stm. C. van de Vrie, 4e wtk. T. H. van Leeuwen, 5e wtk. C. L. M. Mazairac;
- s.s. VIVIPARA:** gezagv. L. Brink, 3e stm. R. van der Voort, 3e wtk. E. Hendrikse, 4e wtk. E. L. F. Nyhuis, hoofd voeding L. H. H. L. Leit-huyser;
- s.s. ZAFRA:** 3e wtk. H. M. Westerveld;
- s.s. ZARIA:** gezagv. H. A. Schelvis, 5e wtk. E. J. Swemmer.
- UIT DIENST GETREDEN:**
2e stm.: C. Verburgt;
3e stm.: A. S. Bakker;
3e wtk.: M. van der Meulen, R. J. Kleine Budde;
5e wtk.: F. R. Lagerveld;
II. wtk.: G. J. Duinmeijer; scheepsvakman I: B. J. Boon;
scheepskok: T. A. F. Jansen.
- OVER IN PERMANENTE WALDIENST:**
Hfd. wtk.: J. M. de Jong.
- TIJDELIJK TEWERKGESTELD OP KANTOOR:**
Hfd. wtk.: H. J. Kievit;
2e wtk.: N. J. Doorn.
- NAAR MILITAIRE DIENST:**
4e stl.: J. J. Honders, J. M. Huisman.
- OVER IN TIJDELIJKE DIENST CURAÇAOSCHE SCHEEPVAART MAATSCHAPPIJ**
4e wtk.: J. J. de la Fuente.
- OVER IN TIJDELIJKE DIENST SHELL INTERNATIONAL PETROLEUM COMPANY Ltd.:**
1e stm.: G. W. Bouma.
- OVER IN TIJDELIJKE DIENST SHELL B. P. NIGERIA:**
1e stm.: C. J. Clarisse.
- AANGESTELD ALS:**
4e stm.: F. W. Roëll, Th. Kik;
5e wtk.: C. L. M. Mazairac, W. Overeem, W. P. N. Kramer, J. W. Hol-trop, J. H. Jansen, H. C. Nagelkerken;
scheepsvoorman: J. Pronk.
- BEHAALDE DIPLOMA'S:**
1e Stuurman G.H.V.-pr.: 2e stm. J. S. de Jong;
2e Stuurman G.H.V.-pr.: 3e stl. F. G. Franken, R. Dijkstra, W. J. C. den Boer;
2e Stuurman G.H.V.-th.: 3e stl. G. W. J. Jacobs, J. van der Klooster;
"C-th": 2e wtk. Joost de Jong;
"B-pr.": 3e wtk. H. A. E. Wenas;
"A": 5e wtk. R. F. Hamar de la Brethonière.

In memoriam

De heer J. H. R. Beaujon, oud-gezagvoerder van Shell Tankers N.V., verliet op 1 september 1964 de Maatschappij met pensioen, na ruim 32 dienstjaren. Hij overleed op 23 oktober jl. te Apeldoorn en bereikte de leeftijd van bijna 60 jaar.



Huwelijk van de maand

Onze speciale gelukwensen gaan deze maand naar een scheepsgezel, de heer P. van Vooren, die op 5 november jl. in Vlaardingen in het huwelijk trad met mej. A. M. van der Mark.

Mutaties walpersoneel

(In de periode van 16.10.71 t.m. 15.11.71)

IN DIENST:

8.11: Mej. E. Benschop - sectie DFF/1.

UIT DIENST:

16.10: Mevr. J. van Wijk-Moerkerken - sectie DFF/1.

OVERGEPLAATST:

1.11: D. Kramers van DFF/4 naar DFM/4

1.11: H. den Ouden van DFM/1 naar DFM

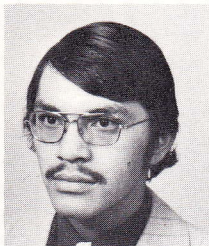
8.11: T. M. I. de Koning van DFF/1 naar DFM/4

15.11: C. W. de Boer van DFF/3 naar DFF/1.

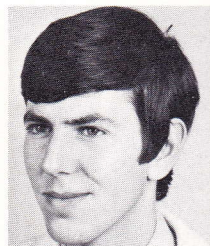
In dienst getreden vlootpersoneel



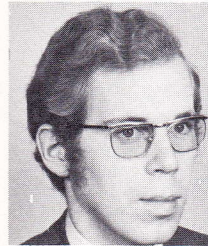
J. L. A. M. Peek
II.stm.
per 18.10.1971



F. P. E. Verlinden
II.wtk.
per 18.10.1971



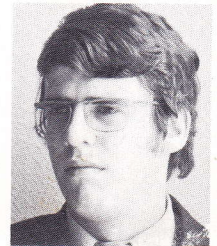
C. G. Volmer
II.wtk.
per 18.10.1971



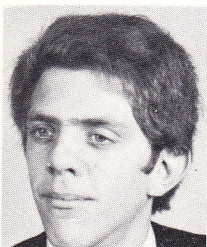
B. S. J. Spienburg
II.wtk.
per 20.10.1971



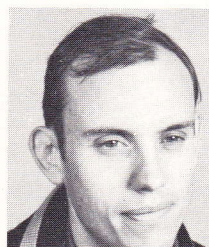
B. van den Ban
II.wtk.
per 20.10.1971



E. C. M. Verhamme
II.wtk.
per 22.10.1971



J. C. Butler
II.wtk.
per 25.10.1971



R. Vroegop
scheepsvakman II
per 26.10.1971



C. W. Pijnacker
scheepsvakman II
per 29.10.1971

In dienst getreden walpersoneel



J. M. de Jong
sectie DFM/22
per 22.10
ex-vloot

tussen schip en ka

elfde jaargang no. 4 - december 1971

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 GEORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE
TOESTEMMING VAN DE REDACTIE

Redactiecommissie:

M. A. Busker
J. van Duuren
G. H. van Leeuwen
E. van 't Slot
W. N. Wouters, voorzitter
010-145144-2065

Administratie:
Mej. J. F. Schilt

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