

TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT-ENWALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.
DECEMBER 1972



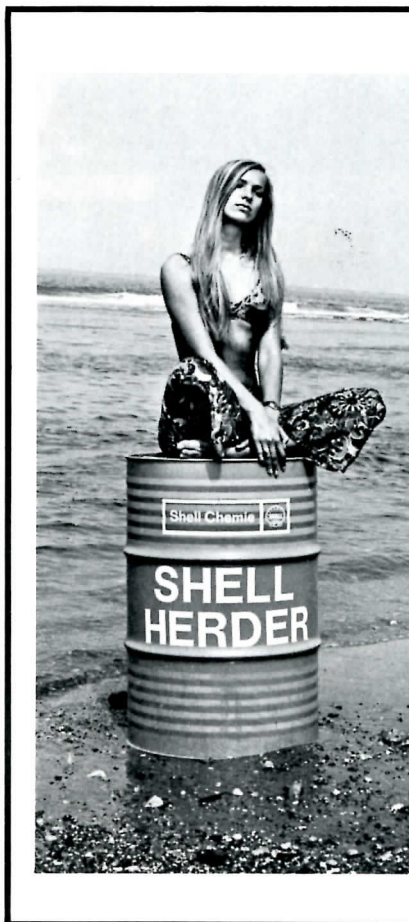
Bij de voorplaat

*Leg de grond voor — luchtpaleizen!
Op der plannen kaart.
Merk de weg, die gij zult reizen;
Wijd en schoon is de aard!
Kies Uw lot en zoek Uw wegen,
Bij Uw eigen licht! . . .
Maar verwacht een God van zegen,
Die Uw gangen richt!*

Aan deze regels van De Génestet moesten wij denken bij de foto die wij op de frontpagina brengen, ook al zien wij daarop geen „luchtpaleis“ maar pure werkelijkheid. Het is een blik in de hoofdloadingtank van de nieuwe LNG-tanker „Gadinia“, met op alle wanden duidelijk zichtbaar de geprofileerde membraan-constructies. Hoe groot deze tank wel is, moge blijken uit de man die tegen de voorwand leunt.



De redactie van
tussen schip en ka
wenst alle lezers prettige feestdagen
en voor 1973 „Behouden Vaart“.



Shell produkt

Een nieuw produkt, „Shell Herder“, maakt het mogelijk olieverontreiniging op het wateroppervlak op een nieuwe wijze te bestrijden. Het grote probleem bij dit soort verontreinigingen is dat de olie zich zeer snel over het water uitspreidt, hetgeen vaak een belemmering betekent voor een doeltreffende bestrijding.

Doordat „Shell Herder“ op water een grotere spreidingskracht heeft dan olie kan dit produkt, rondom een olievlek gespreid, de olie bij elkaar houden en zelfs tot een kleiner oppervlak terugdringen. Toepassing is zowel op zee als op binnenwateren mogelijk.

Recente proeven op de Noordzee die door het Rijkswaterstaat in samenwerking met Shell Nederland Chemie NV en KLM Noordzee Helikopters NV werden uitgevoerd, hebben aangetoond dat bij tamelijk ongunstige

MARKANT

Dit mag worden gezegd van een aantal punten die werden aangevoerd door de heer F. S. McFadzean, de Group Managing Director, belast met de scheepvaartzaken van de Koninklijke/Shell Groep, tijdens een door hem eind oktober jl. gehouden toespraak op een forum van de British Marine Equipment Council. Enkele punten daarvan geven wij hieronder in vertaling weer.

Het begint bijna afgezaagd te worden om te praten over onze steeds sneller voortschrijdende eeuw. Maar toch zou ik het met u willen hebben over de wijze waarop dit tijdperk van snelle veranderingen de internationale tankerindustrie beïnvloedt. Zo'n 4000 tankers zorgen op dit ogenblik voor het vervoer van ruwe olie en olieproducten over de gehele wereld. En daar komen dan nog bij de gespecialiseerde tankers voor het vervoer van LPG, LNG en chemicaliën.

Bovendien zijn er de laatste jaren veel schepen gebouwd voor gecombineerd vervoer, in het bijzonder van ijzererts en olie. Hun tonnage maakt nu ongeveer 10 pct. van de totale wereldtankertonnage uit en dit percentage zal wellicht over enkele jaren de 15 dicht benaderen.

Deze combinatietankers verhogen niet alleen het nuttige rendement van deze reizen doordat het aantal onproduktieve ballastreizen wordt verminderd, doch zij geven tevens de industrie een waardevolle mate van flexibiliteit.

Gedurende ruwweg genomen de laatste 10 jaar is de totale tankervloot toegenomen met het opmerkelijke percentage van 11 per jaar. Maar niet alleen de totale tonnage van de vloot is toegenomen; ook de schepen zelf zijn groter geworden. De groei in tonnage en grootte is eigenlijk ongeveer dezelfde geweest, zodat het totaal aantal tankers in de oceaanvaart praktisch ongewijzigd is gebleven. Dit zou ik wel even willen

beklemtonen. Het bleek niet alleen economischer met grotere schepen te varen waardoor we gedurende enige jaren de inflatie konden opvangen, maar het hielp tevens de problemen van te grote drukte in de havens en op drukke vaarroutes te verminderen en de kans op aanvaringen en andere ongevallen te verkleinen. Ook het belangrijke probleem van het bemannen van de steeds groeiende vloot met kundig personeel werd hierdoor minder groot.

De wereldvraag naar olie is al zeer vele jaren bijzonder sterk gegroeid, maar er zijn een aantal redenen die doen verwachten dat de mate waarin de vraag groeit op een zeker tijdstip geleidelijk zal gaan afnemen, waarschijnlijk al ruim voor het eind van deze eeuw. Gedurende deze periode zullen er in het aanvoerpatroon flinke veranderingen optreden. In de Noordzee en in Alaska zullen er nieuwe olievelden in productie komen. De import van ruwe olie in de Verenigde Staten uit het Midden Oosten en uit Afrika zal sterk toenemen. Verder zullen er de komende jaren zeer waarschijnlijk nieuwe pijpleidingen tussen de Rode Zee en de Middellandse Zee in gebruik worden genomen, die de aanvoerroutes voor aanzienlijke hoeveelheden olie zullen bekorten. Maar niettegenstaande de kortere aanvoerroutes het in productie komen van nieuwe, dichterbij gelegen olievelden en het geleidelijk afnemen van het groeitempo, verwacht men

kan olieverontreiniging indammen

weersomstandigheden, windkracht 4 tot 5 en een golfhoogte van 2 tot 3 meter, vijf ton ruwe olie meer dan vijf uur kon worden vastgehouden. Bij deze proeven werd „Shell Herder” zowel vanaf het Rijksoliebestrijdingsvaartuig „Smal Agt” als vanuit een helikopter met een daaronder bevestigde sproei-installatie rond het olieveld gespreeid.

Rijkswaterstaat stelde vast dat de toepassing van „Shell Herder” op zee bij voorkeur met helikopters moet plaatsvinden omdat deze snel ter plaatste kunnen zijn en zeer accuraat het produkt rondom het olieveld kunnen sproeien daar de begrenzing hiervan vanuit de lucht het best is waar te nemen.

De specifieke eigenschap van „Shell Herder” om een olievlek gedurende enige uren in te dammen en zodoende de omvang van

de verontreiniging te beperken, vergroot de mogelijkheid om de olie met andere middelen op te ruimen. De benodigde hoeveelheid is gering: ongeveer 100 liter per mijl (1850 meter). Indien nodig kan na verloop van tijd een nieuwe hoeveelheid „Shell Herder” om de olieverontreiniging worden gespreeid.

Het produkt is bij alle normaal voorkomende temperaturen beproefd. Aangezien het bij een temperatuur van minder dan 8°C de neiging heeft om te gaan kristalliseren, moet bij lagere temperaturen gebruik worden gemaakt van een geïsoleerde sproei-installatie.

„Shell Herder” is biologisch afbreekbaar en in de toe te passen hoeveelheid onschadelijk voor het milieu. Het produkt kan niet worden toegepast bij dikke stookolie of bij water/olie emulsies, de z.g. „chocolade

mousse”. Het werkt minder effectief bij vervuild water en zeer slechte weersomstandigheden.

„Shell Herder” kan ook worden gebruikt voor bescherming van strand en oevers. Rijkswaterstaat constateerde dat door het sproeien van dit middel op de waterlijn de olie zich niet aan zand en oeverwerken hecht of er in doordringt. Bij toepassing van „Shell Herder” op de waterlijn bij een dreigende strandverontreiniging zal de olie of door de ebstroom weer worden teruggevoerd of zal zich op een laag strandgedeelte verzamelen waar het mechanisch verwijderd kan worden.

Dit produkt, dat werd ontwikkeld door Shell Oil Company in de Verenigde Staten, kan de olie weliswaar niet opruimen, maar levert een nuttige bijdrage om verwijdering hiervan mogelijk te maken.

toch dat de vraag naar tankertonnage nog vele jaren zal stijgen, zij het dan waarschijnlijk in niet zo sterke mate als we de laatste jaren hebben gezien.

Graag wil ik ook een paar woorden wijden aan de gevolgen welke de toenemende bezorgdheid in de hele wereld voor het milieu heeft voor onze industrie. Natuurlijk nemen de oliemaatschappijen al jaren maatregelen om verontreiniging van de zee door olie tot een minimum te beperken. Ongetwijfeld zal de steeds grotere aandacht die we aan het voorkomen van verontreiniging en aan de veiligheid van de schepen zullen moeten besteden, de kosten van het transport over zee doen stijgen. Wij in de olie-industrie geloven stellig dat het „Load on Top” systeem, dat u allen zeker kent, in zeer grote mate heeft bijgedragen tot het verminderen van olieverontreiniging en dat zal blijven doen. Toch moeten we ons realiseren dat er nog te veel reders zijn die dit systeem niet of met onvoldoende zorg toepassen en het is daarom van het grootste belang dat aan de procedures strakker de hand wordt gehouden.

Het kan zijn dat er nog andere maatregelen van kracht worden om de verontreiniging te beperken. Tijdens de onlangs door de IMCO gehouden besprekingen is de mogelijkheid te berde gebracht om toekomstige tankers zodanig uit te rusten dat er een consequent doorgevoerde scheiding is tus-

sen lading- en ballasttanks ten einde op deze manier zeker te stellen dat olie en water niet met elkaar in aanraking komen. Uiteindelijk zullen we, net als op andere gebieden van vervuiling, moeten nagaan of de kosten van de onderscheidene oplossingen opwegen tegen de doelmatigheid ervan. Ik geloof echter dat het onderhouden van een hoog peil van bekwaamheid van staf en bemanning van een schip onder de hoogste prioriteiten valt.

Helaas is het een feit dat de meeste ongelukken die tot het verlies van mensenlevens of tot vervuiling van de zee hebben geleid, te wijten zijn aan menselijk falen, en daarom zal de oplossing vooral daar moeten worden gezocht. Hierbij kom ik tot twee overwegingen: de vraag of de grootte der schepen gelijke tred zal blijven houden met de groei van de vraag naar tankertonnage en de bronnen waaruit men zal putten bij het recruterende van officieren en bemanningen.

Ik geloof dat zolang de vraag naar tankers blijft groeien en zolang de techniek het toestaat, wij moeten verwachten dat de tankers groter zullen worden.

Er zijn natuurlijk beperkingen. Door de steeds groter wordende schepen wordt de flexibiliteit bij het programmeren van schepen van de produktiegebieden naar de raffinaderijen minder. Bovendien legt de investering in voorzieningen aan de wal om de

grotere hoeveelheden olie te laden of te lossen, beperkingen op aan de toeneming van de tankergrootte. En ongetwijfeld kan de wijdverbreide, misschien ongerechtvaardigde, publieke bezorgdheid over de gevaren van grote tankers de verdere ontwikkelingen ook beïnvloeden. Onlangs hebben we twee schepen van 530.000 ton dw besteld voor de vaart tussen het Midden Oosten en Noordwest-Europa, welke in 1976 zullen worden opgeleverd. Dit zijn de grootste schepen die in bestelling zijn, maar ik zie geen redenen om aan te nemen dat er de komende tien jaar geen verdere aanzienlijke toeneming van tankergrootte meer zal komen.

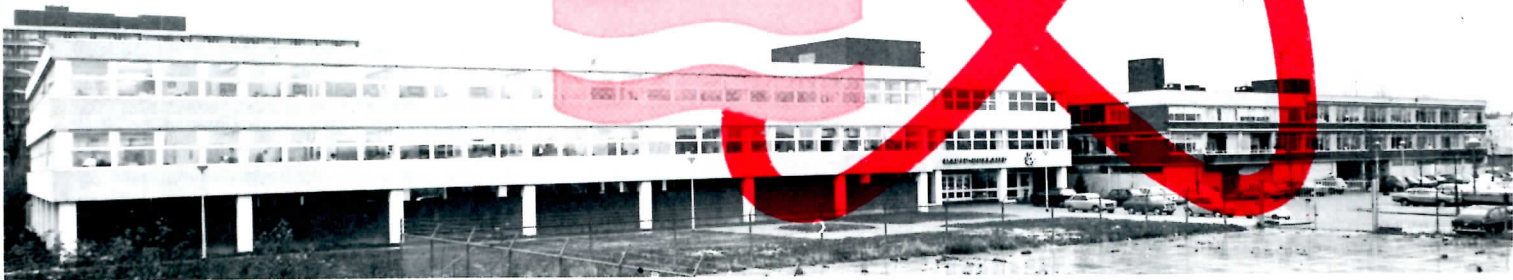
Behalve de technische vooruitgang, die nu eenmaal met het groter worden van schepen gepaard gaat, zie ik in de toekomst ook nieuwe ontwikkelingen op het gebied van de voortstuwing, zoals gasturbinesystemen, die een eigen plaats gaan innemen.

Nieuwe ontwikkelingen op het gebied van isolatiesystemen zullen bij het ontwerpen van toekomstige vloeibare-gasschepen een grote rol spelen. Ongetwijfeld zullen er bij de schepen van de toekomst vele ontwikkelingen en verbeteringen worden toegepast. Naar mijn mening echter, is het niet waarschijnlijk dat we de komende tien of twintig jaar uitgesproken veranderingen zullen zien in de wijze van vervoer van bulkgoederen over zee.

PCAC

TER GELEGENHEID VAN DE OFFICIËLE OPENING VAN HET NIEUWE HOOFDKANTOOR VAN RADIOHOLLAND TE AMSTERDAM DOOR PRINSES MARGRIET DER NEDERLANDEN — WELKE OP DIT OGENBLIK PLAATS VINDT — GROET HKH ALLE OPVARENDEN VAN DE NEDERLANDSE KOOPVAARDIJVLOOT EN WENST HUN EEN BEHOUDEN VAART EN GOEDE WACHT —

RADIO HOLLAND



Aldus luidde het telegram dat op maandag 13 november jl. door middel van een automatisch morse-apparaat en een telex-machine via Scheveningen Radio werd uitgezonden aan alle schepen van de Nederlandse koopvaardijvloot. Bovendien werd dezelfde tekst dezelfde dag door alle telefonie-zenders van Scheveningen Radio bekendgemaakt. En dit alles geschiedde nadat, door het indrukken van een „antieke” seinsleutel door H.K.H. Prinses Margriet, symbolisch een tijd van steeds weer andere gebouwen voor Radio-Holland was afgesloten en het grote nieuwe pand — bij Halfweg, aan de rand van Amsterdam — in gebruik werd genomen.

Nieuw

Na meer dan 52 jaar gevestigd te zijn geweest aan de Keizersgracht bij de Leidsestraat, is het hoofdkantoor van Radio-Holland nu uit het Amsterdamse centrum weggetrokken.

De kosten van het nieuw opgetrokken gebouw, grenzend aan een bestaande vestiging die al een jaar of vijf geleden werd betrokken voor de centrale magazijnen, de expeditie en de technische afdelingen, hebben — inclusief de inrichting — ongeveer 4,5 miljoen gulden bedragen. Maar daarvoor hebben de circa 270 personen werkzaam in het huidige kantorencomplex dan ook een goed en doelmatig onderkomen, dat voor relaties ook aanmerkelijk beter bereikbaar is dan de diverse panden in het Amsterdamse hart.

Groei

Het bedrijf werd tijdens de eerste wereldoorlog in 1916 opgericht omdat de Nederlandse scheepvaart op het gebied van scheepsradio tot dan toe was aangewezen op firma's in landen die bij de oorlog betrokken waren.

De oprichters van Radio-Holland waren een aantal Nederlandse scheepvaartmaatschappijen, die door het stichten van een gespecialiseerd scheepsradiobedrijf van een efficiënter verzorging van de radiodienst aan boord verzekerd waren, dan wanneer elke rederij daarvoor binnen die maatschappij een radio-afdeling zou hebben moeten creëren.

Uiteraard richtte RH zich in de eerste jaren van haar bestaan alleen tot de grote handelsvaart, omdat alleen die schepen voor scheepsradio in

aanmerking kwamen. Die scheepsradio bestond alleen in een telecommunicatievorm waarbij morse-telegrafie werd gebruikt.

Het werkterrein werd in de twintiger en dertiger jaren successievelijk uitgebreid met de verzorging van radiotelefonie-apparatuur, richtingzoekers en echoloden, ook bij de visserij en de kleine handelsvaart.

Na de tweede wereldoorlog nam de scheepselektronika een enorme vlucht. De cliënteel van RH wordt nu ook gevonden bij de Rijn- en binnenvaart, de waterbouwkundige aannemingsmaatschappijen, haven- en overheidsdiensten, de petrochemische exploratiemaatschappijen op het continentale plat, scheepswerven, watersport, etc.

Vanaf de oprichting houdt de vennootschap zich bezig met de levering, de montage, het onderhoud en de service aan alle soorten scheepselektronika-instrumenten. Deze totale verzorging houdt ook in dat op grote schepen waar radiotelegrafie-installaties verplicht aanwezig moeten zijn, RH tevens het bedienend personeel beschikbaar stelt. Deze radio-officieren — die ook aan boord in dienst van Radio-Holland blijven — hebben in de meeste gevallen hun opleiding genoten op een van de beide scholen van RH.

Voor de hoofdtaken die RH heeft te verrichten, zijn er in wezen twee gespecialiseerde groepen medewerkers in dienst en wel de radio-officieren en de technici. Daarnaast is er ook een uitgebreide administratieve staf voor begeleiding van de technische taken en voor de commerciële activiteiten.

Het totaal aantal medewerkers dat bij de vennootschap in dienst is, schommelt de laatste tien jaar rond de twaalfhonderd.

Er zijn ongeveer 600 radio-officieren in dienst en ongeveer een tiende deel van het walpersoneel is werkzaam bij een van de buitenlandse vestigingen.

Toekomst

Met de ingebruikneming van het nieuwe pand kan Radio-Holland niet alleen terugzien op een periode van gestage groei, maar ook met vertrouwen uitzien naar de toekomst, waarin de uitvinding van Marconi nog steeds nieuwe mogelijkheden biedt voor communicatie.

En zowel de communicatie als de nieuwe toepassingsmogelijkheden zijn bij haar in goede handen.

Nieuwe bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee

Van 4 tot 20 oktober 1972 is in Londen onder auspiciën van de „Inter-Governmental Maritime Consultative Organization” (IMCO) een internationale conferentie gehouden inzake de herziening van de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaring op zee, waaraan werd deelgenomen door 48 maritieme landen en 8 internationale, bij verkeer en maritiem transport betrokken, raadgevende organisaties.

Herziening van deze „bepalingen”, die in 1960 werden opgesteld, was dringend noodzakelijk door het voortdurend groeiend aantal schepen dat aan het wereld-zeevervoer deelneemt, als ook de toeneming van de grootte en snelheid van die schepen. Vooral op druk bevaren zeevaartroutes, zoals bijv. het Nauw van Calais en de Noordzee, zijn dwingende internationaal geldende voorschriften voor het scheepvaartverkeer noodzakelijk ter voorkoming van catastrofes. Het is daarom van groot belang dat de herziene en aanzienlijk uitgebreide bepalingen thans in een internationale conventie zijn opgenomen, waardoor zij internationaal bindende voorschriften zullen worden. Tot nu toe waren de bepalingen slechts een soort van internationale afspraak, waarvan de naleving afhankelijk was van de goed-will van de maritieme landen of zij deze bepalingen in hun nationale wetgevingen hadden opgenomen.

De volgende nieuwe voorschriften zijn in de „bepalingen” opgenomen.

- a) Voorrangsbepalingen voor schepen, die door hun zeer grote diepgang beperkt zijn in hun manoeuvreerbaarheid. Dit is in het bijzonder van belang voor de veiligheid en het beperken van het risico van verontreiniging van de zee.
- b) Voorrangsbepalingen voor sleepboten die met een gecompliceerde sleep bezig zijn. Vooral van belang voor de toenemende sleepactiviteiten i.v.m. de exploitatie van de zeebodem.
- c) Specifieke gedragsregels voor de navigatie in vaargebieden waar verkeersscheidingsystemen in gebruik zijn, zoals het Nauw van Calais en het redegebied bij Hoek van Holland.
- d) Voorschriften voor het verplicht gebruik van radar bij het bepalen van gevaar voor aanvaring en de te nemen acties om aanvaring te voorkomen. Zeer belangrijk voor de navigatie bij beperkt zicht.
- e) Duidelijke bepalingen voor het houden van een goede uitkijk en het varen met een veilige snelheid, aangepast aan de omstandigheden.
- f) Speciale nadruk wordt in de nieuwe regels gelegd op het vroegtijdig en in de juiste mate

nemen van actie om aanvaringen te voorkomen. Voorts zijn thans richtlijnen gegeven voor de richting, waarin moet worden uitgeweken om zoveel mogelijk manoeuvres met een aan elkaar tegenstrijdig effect te voorkomen.

g) Verbetering in het voeren van de navigatielichten van sleepboten, speciaal ten aanzien van de herkenbaarheid aan de achterzijde. Belangrijk ter voorkoming van ongelukken met slepen.

h) Verbetering van de herkenbaarheid van zeer grote schepen door een betere verdeling van de navigatielichten over de totale lengte van het schip.

i) Voor verschillende categorieën van schepen en vooral voor de grotere schepen is de intensiteit van de navigatie-verlichting opgevoerd; voor navigatielichten en geluidsapparatuur voor manoeuvreer- en mistsignalen zijn nauwkeurige technische specificaties vastgesteld.

Technische details inzake de uitrusting van navigatielichten en geluidsapparatuur zijn in aparte annexen bij de conventie opgenomen. Voorheen waren deze deel van de bepalingen. Het voordeel hiervan is dat nu gemakkelijker nieuwe vindingen en voorzieningen in de conventie kunnen worden ingevoegd.

Dit alles is samengevat in een nieuwe indeling en opzet van de „bepalingen”, waardoor een grotere duidelijkheid in het overzicht en een betere leesbaarheid van de bepalingen voor de zeelieden is verkregen. Een nauwkeuriger en meer gedetailleerde omschrijving van definities en bepalingen bevordert een meer eenduidige en precieze interpretatie van de bepalingen.

Zeer belangrijk is tenslotte dat de nieuwe conventie progressieve clausules bevat om de bepalingen binnen een zo kort mogelijke tijd, naar verwachting in 1976, van kracht te laten worden en om in de toekomst via een amendingsprocedure op een flexibele wijze de nodige aanpassingen tot stand te kunnen brengen. Het is zeer bevredigend dat vele Nederlandse voorstellen op punten van essentieel belang door de conferentie zijn overgenomen.



Jubileum

Op 27 oktober jl. herdacht hoofdwerktuigkundige J. van Bon de dag waarop hij 25 jaar tevoren bij onze maatschappij in dienst was getreden. Aangezien hij op zijn jubileumdag met verlof in Nederland vertoefde, werd hij met zijn echtgenote door de Directie voor een bezoek uitgenodigd. Daar de agenda op 27 oktober helaas geen ruimte meer bood, vond dit bezoek op maandag 30 oktober plaats, bij welke gelegenheid deze foto werd vervaardigd.



25

SCHIP EN VROUW

Wie bij een schip uitsluitend denkt aan mannelijke opvarenden, heeft het mis. De meevarende echtgenoten op de Shell-tankers leggen al getuigenis af van het foutieve van deze denkwijze. Maar als wij zo eens nagaan in hoeverre ook in het verleden vrouwelijke opvarenden een rol speelden, komen wij tot nog andere verrassende ontdekkingen. In dit december-nummer van „Tussen Schip en Ka” daarom aandacht voor „Schip en Vrouw”, maar dan gezien door de eeuwen heen.

De Nederlandse wet geeft uitgebreide en gedetailleerde voorschriften voor passagiersschepen, en dat niet alleen voor wat betreft constructie en het maximum aantal te vervoeren passagiers, doch ook wat betreft de minimum vereiste accommodatie en reddingsmiddelen.

Geheel anders was het gesteld hiermede voordat in de tweede helft van de negentiende eeuw de stoomvaart haar bestaansrecht had bezwezen. Velerlei zeilschepen, primair bedoeld voor het vervoer van lading, namen reeds passagiers, ook vrouwelijke, mee, die — dikwijls onder erbarmelijke omstandigheden — de overtocht over zeeën en oceanen waagden om in nieuwe werelden een toekomst te zoeken.

Bekend is dat al in de Romeinse tijd koopvaarders met Foenicische bemanningen vele passagiers vervoerden; van Italië naar de Nijl, door het Nijl-Rode Zeekanaal — door de Romeinen bevaarbaar gemaakt — vervolgens door de Rode Zee, naar Arabische en Indiase havens.

Zo'n 9 maanden duurde een dergelijke rondreis en er werd zeer intensief gebruik van gemaakt. De Apostel Paulus voer eens als passagier mee op een schip dat, inclusief de bemanning, niet minder dan 276 personen aan boord had.

Deze schepen hadden speciale verblijven voor de passagiers en uit gelichte wrakken is gebleken dat de verzorging puik moet zijn geweest.

Minder rooskleurig zag het er uit voor de passagiers, waaronder echtgenoten en soms ook kinderen van employés, op die schepen van de grote handelshuizen die in de Gouden Eeuw uitvoeren naar nieuw-ontdekte gebieden aan gene zijden van de oceanen. Onafhankelijke passagiers, dus zonder relatie met het handelshuis, zoals b.v. de Verenigde Oostindische Compagnie, de East India Company of de Hansa werden slechts bij uitzondering meegenomen.

Bij het doorbladeren van scheepsjournalen en V.O.C.-voorschriften valt steeds weer op hoe zeer dergelijke handelshuizen bij al hun overwegingen om vrouwelijke passagiers te doen meevaren, uitgingen van de „baet”. Zo werd in 1671 bepaald dat onderkooplieden chirurgijns hun vrouw en ook hun kinderen op kosten van de Compagnie mochten laten meevaren met als argument dat zij — met hun dienstverband van 15 jaar! — anders toch maar om vervroegde repatriëring zouden vragen, om weer bij hun gezin te zijn.

Maar de toeloop van meevarende echtgenoten was aanleiding om één jaar later te verordnen dat dergelijke employés voortaan toch maar beter ongetrouwd moesten zijn om aldus passagekosten van echtgenoten te besparen. Verminderde recruteringsmogelijkheden waren weer later aanleiding om te stellen dat het meevaren van echtgenoten geen bezwaar was, zelfs niet voor lageren in rang, als zij zich maar voor hun leven verbonden om in Indië of Kaap de Goede Hoop te blijven.

Om een vastere greep te krijgen op de veroverde gebieden mochten ook kolonisten hun vrouwen en kinderen als passagiers meenemen. Er was dan wel de voorwaarde aan verbonden dat in geval van nood de mannen ook moesten vechten, op welke wijze het handelshuis aan gratis soldaten kwam. Degenen die al waren geëmigreerd en — na verkregen toestemming van de V.O.C. — met een landskind huwden, mochten aan het eind van hun langdurig contract nooit hun vrouw naar Holland meenemen. Op die manier werden weer repatriëringskosten voorkomen.

En om tenslotte de ongehuwde employés ertoe te brengen in de nieuwe wereld te blijven, werden — en nu wél voor rekening van de hoogmogende heren — grote aantallen „jonge dogters” naar Indië vervoerd. De accommodatie voor de vrouwen aan boord was bijzonder klein van omvang, sober ingericht en de voeding was, evenals die van de zeevarenden, slecht. Werd door ongunstige winden of slechte navigatie de reis langer dan voorgenomen — hetgeen eerder regel dan uitzonde-



Illustraties: J. W. Stil



ring was — dan moesten ook de dames het doen met droge scheepsbeschuit en bedorven water. Alleen voor de echtgenoten van hooggeplaatsten was er behoorlijke accommodatie; zij voeren ook hun eigen bediende mee. De situatie was nog veel triester voor de vele emigranten die in de 18e en 19e eeuw vanuit verschillende Europese landen koers zetten naar Noord- en Zuid-Amerika, de Oost- en Westindische eilanden alsmede Australië. De kapiteins van de schepen lieten voor de afvaart, op borden of in cafés, bekend maken dat op de zoveelste afvaart naar een land aan gene zijde van de oceaan zou plaatsvinden. Was men het, zo geen vast bedrag was vastgesteld, over het passagegeld eens geworden, dan diende in de meeste gevallen de emigrant zelf voor leeftocht te zorgen op basis van de door de kapitein of wervingsagent opgegeven reisduur. Veelvuldig kwam het echter voor dat de kapitein, zo het schip zijns inziens niet voldoende passagiers had, de afvaart dagen of weken uitstelde. Mits de emigrant zijn laatste pecunia niet had uitgegeven voor de overtocht, moest hij dan proviand bijkopen.

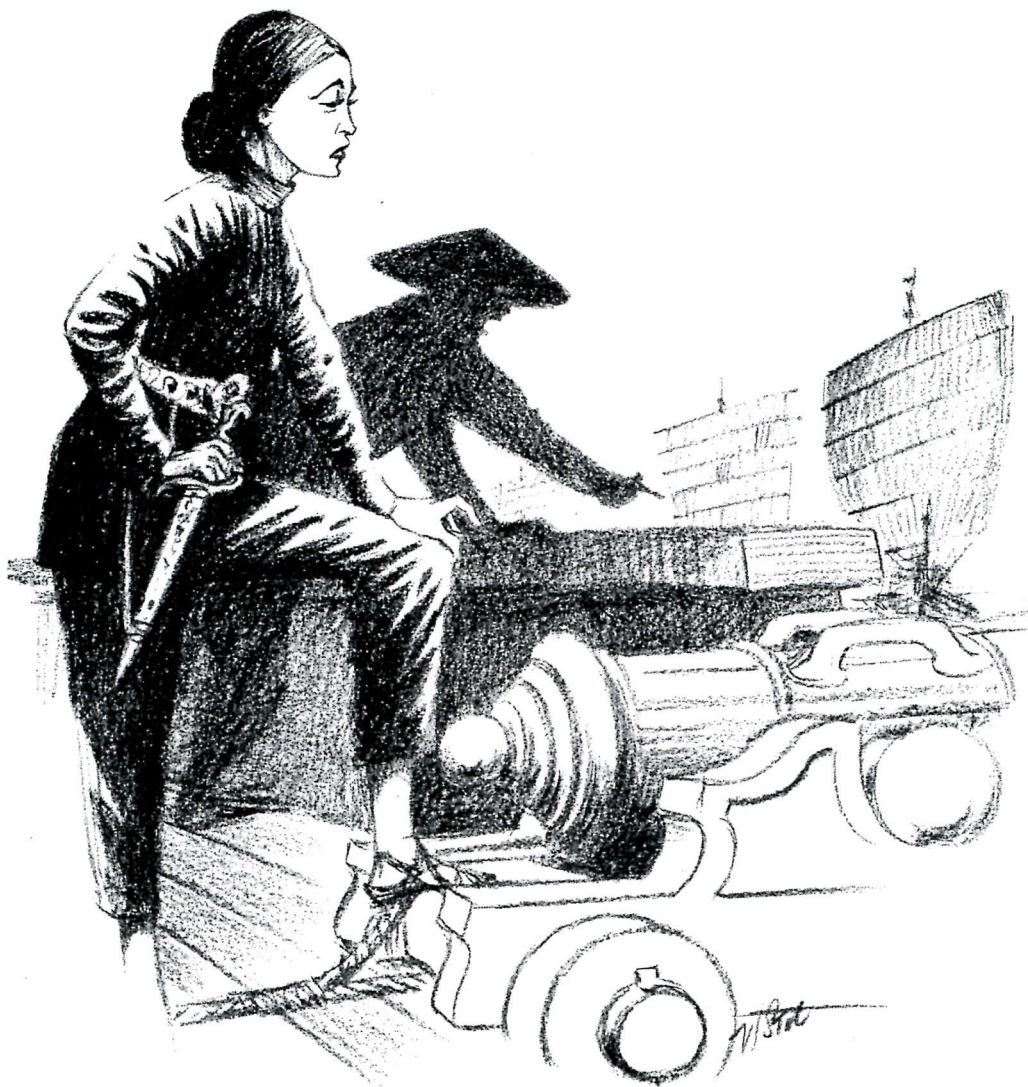
Op deze schepen was er voor de passagiers — waaronder vele vrouwen en kinderen — gemeenschappelijke accommodatie, in een ruimte waar het bilgewater reeds na enige dagen een walgelijke stank verspreidde; koken moest men zelf op een stenen haard, waarvoor koperen pannen beschikbaar waren. Zowel door de overbezetting als door de hitte die de met hout gestookte haard uitstraalde, werd de temperatuur er weldra ondraaglijk. Ook de gemoederen raakten dikwijls verhit, niet alleen door deze omstandigheden, maar ook omdat uit voorzorg de meesten alcohol dronken in plaats van het beschikbare, doch meestal bedorven drinkwater. Logisch gevolg van een en ander was

dat velen onderweg — door ziektes en vechtpartijen — het leven verloren en nooit het land waar ze hun geluk gemeend hadden te vinden, zouden bereiken.

In de tweede helft van de 19e eeuw kwam hierin wat verbetering. Nederlandse passagiersschepen werden onderworpen aan bepalingen vastgesteld door het Departement van Koloniën. Al kwam er nog niet veel comfort voor de passagiers, er werd soms al een koe meegenomen voor de melkvoorziening en sommige passagiersschepen kondigden voor de betalende opvarenden als speciale attractie aan dat een „geëxamineerde doctor” mee zou varen. Enigszins wrang daarbij is het te lezen dat voor elke passagier die dan levend in Indonesië aankwam de kapitein f 5 toucheerde van de maatschappij en de dokter, voor zijn goede zorgen, f 3.

Vrouwen hebben het in de loop der eeuwen niet gemakkelijk gehad aan boord, tenzij zij als speciale gaste of veelbetalend passagiere in de accommodatie nabij de kapitein van de zeilschepen werden ondergebracht. Er zijn ook vrouwen geweest die een stapje verder gingen en de rol van de kapitein op zich namen.

Zo waren er in het begin van de vorige eeuw heel wat kaperkapiteins op de kusten van China. De meest gevreesde was wel Ching Yih, die een hele vloot kaperscheepjes tot zijn beschikking had. Zijn vrouw, Ching Yih Saoa, voer, evenals zijn kind, altijd mee. Toen zijn schip in een tyfoon verloren ging en hij zelf het leven daarbij verloor, nam zijn echtgenote het commando over de kapervloot over. Zij benoemde een knappe en dappere piraat — Chang Paoa genaamd — tot haar persoonlijke adjudant, en vaardigde tevens voorschriften uit om voor gevangenen van haar eigen sekse enige bescherming te waarborgen. Zo



mocht tegen vrouwelijke gevangenen geen geweld meer worden gebruikt, haar piraten mochten pas met deze vrouwen huwen wanneer zij daartoe toestemming had gegeven. Zelf trok zij later in bij haar Chang Paoa en samen voerden zij een schrikbewind uit onder de plaatselijke scheepvaart. Tweemaal moest zij de strijd aanbinden met een door de Keizer van China uitgezonden oorlogsvloot, beide malen behaalde zij de overwinning. Door de liefde die later meerdere van haar kapiteins voor haar koesterden, ontstond echter onderlinge naijver en kwam er een eind aan haar heerschappij over de Chinese Zee.

Wij hoeven het echter niet eens zo ver te zoeken als wij de rol die vrouwen als piraten hebben gespeeld, nagaan.

Een dochter van een in Ierland woonachtige advocaat heeft een andere, maar toch ook merkwaardige plaats ingenomen op een kaperschip. Anne Bonny, zoals haar naam was, emigreerde met haar vader naar Carolina in Noord-Amerika. Anne was knap en had veel aanbidders, waaronder jongeren die haar vader beslist welgevallig waren. De schrik sloeg de oude heer dan ook om het hart toen zijn dochter plotseling op een zeeman van slechte naam verliefd werd, van huis wegliep en met hem trouwde. Pa ontferde zijn dochter, die verkleed als man, samen met haar echtgenoot monsterde op een schip, dat zich spoedig ontpopte tot piraterij. De sluwe echtgenoot van Anne wist aan boord muiterij te ontketenen, niet omdat hij tegen de piraterij was, maar omdat hij zelf kapitein wilde worden.

In die zelfde tijd was een Engelse jongedame — Mary Read — met een soldaat gehuwd in de Zuidelijke Nederlanden. Mary had vroeger als jongen verkleed op een schip gevaren, was gedeserteerd, leerde haar man op het slagveld in Vlaanderen kennen en bleek als trouwe echtgenote van de soldaat ook nog een goede zakenvrouw te zijn. Zij namen een herbergje in Breda over — de Dry Hoeffyzers — en met haar man wist zij er een drukbezochte taveerne van te maken. Net toen het geluk dus het jonge stel toelachte, kwam haar man te overlijden, waarna de onrust Mary weer bekreep. Zij verkleedde zich weer als man en monsterde als zeeman op een Hollandse koopvaarder voor de reis naar West Indië.

Mary Read zou aldus weer in de vergetelheid zijn geraakt, ware het niet dat het schip onderweg door piraten werd buitgemaakt. Als gevangene belandde Mary Read op het schip waarop Anne Bonny als kapiteins-vrouw meevoer. De twee vrouwen konden wonder boven wonder goed met elkander overweg. Toen Mary daarbij nog verliefd werd op de kapitein van een ander buitgemaakt schip en deze gevangene ook wel voor piraterij voelde, huwde ze met hem, zodat er nu twee getrouwde stellen op het commandoschip voeren.

Zwartkijkers die zouden denken dat met twee vrouwelijke piraten aan boord het schip wel snel van de gelukkige koers zou wijken, krijgen ongelijk. De zaken bleven voorbeeldig gaan, schip na schip werd geplunderd en toen een der echtgenoten bij een vechtpartij sneuvelde, werd er niet om getreurd. Gezamenlijk voerden Anne en Mary een voorspoedig commando, zodat meer en meer regering pogingen begonnen te ondernemen om hier paal en perk aan te stellen.

Ware het niet dat in oktober 1720 er een bijzonder uitgebreide drinkpartij aan boord was, ter afsluiting van een „buitvolle” reis, dan zou het de gouverneur van Jamaica nooit zijn gelukt het schip onverhoeds in een baai te overvallen; slechts twee piraten waren in staat dappere tegenstand te bieden, maar delfden het onderspit. Deze twee dapperen waren Anne en Mary die — net als hun dronken collega's — prompt ter dood werden veroordeeld.

Het zouden geen vrouwen zijn geweest als zij geen argument hadden om voorlopig aan dit voortijdig besluit van hun leven te ontkomen: beiden waren in verwachting!

Mary Read stierf echter aan koorts voor de geboorte van het piratenkind. Anne Bonny bracht wel haar kind ter wereld, waarna zij — waarschijnlijk door de zorgen van haar vader — alsnog kon repatriëren.

Toch kan men bij het lezen van de geschiedenis van dergelijke piratenvrouwen moeilijk zeggen dat het meevarende echtgenoten in de moderne betekenis van het woord waren. Wel kan men dit zeggen van de officiersvrouwen die in vele landen meevoeren op de oorlogsvloot. Kapiteins, officieren en onderofficieren op oorlogsschepen hadden namelijk vroeger het voorrecht hun vrouw, wanneer zij op pa-

trouillevaart langs de kust voeren, mee te mogen nemen. Ook op de in 1628 gezonken Zweedse oorlogsbodem „Wasa” voeren vrouwen mee, zoals is gebleken bij het lichten van het schip in 1961. En mocht het tijdens patrouilleren tot een vechtpartij komen, dan zorgden de dames voor de verzorging van de gewonden, en hadden aldus nog een nuttige taak.

Pas in het midden van de 19e eeuw werden in Engeland strenge voorschriften uitgevaardigd tegen het meevaren van dergelijke echtgenoten.

Merkwaardige bepaling daarbij was, dat men wel de echtgenote van een ander mocht meevaren. Daar de schepen toch meestal dicht bij elkaar voeren was dit een bepaling waaraan een mouw te passen viel. Elke kapitein nam de vrouw van een collega mee en zo konden de geliefden toch nu en dan bij elkaar zijn.

Dat de aloude zegswijze „Een vrouw en een kip is de pest op een schip” bij de Nederlandse koopvaardij reeds in de vorige eeuw geen opgeld meer deed, wordt wel geboekstaafd door wat ons bekend is over meevarende echtgenoten op Terschellinger schepen. Dit Noordhollandse eiland heeft vele zeevarenden voortgebracht en merkwaardig is, dat juist deze zeevarende eilandbewoners dikwijls hun vrouw aan boord meenamen. Dat velen op den duur schipbreuk leden, heeft niets met de vrouw aan boord te maken, maar was een risico inherent aan de zeevaart in de 19e eeuw. Frederik Dirks Rijn werd in 1855 kapitein; bij de ramp waarbij zijn galjoet, de „Mentor”, ter hoogte van Gotland ten onderging, wisten alle opvarenden wonder boven wonder het vege lijf te redden, ook zijn vrouw.

Onwillekeurig raakt men stil bij het lezen van de koelbloedigheid waarmee deze eilandbewoners iedere ramp tegemoettraden. De 260 ton metende schoenerbark „Energie”, gebouwd in 1853, vertrok in februari 1869 met 10 koppen van Amsterdam naar Brazilië, onder commando van kapitein Klaas Jans Lieuwen, die ook zijn echtgenote meevoer.

Enkele dagen na de uitreis — de opkomende nacht had net de gort genuttigd — werd de bark overvaren door een Spaans schip. De schepen bleven enige tijd aan elkaar gekluisterd, doch de „Energie” leek reddeloos. Het bevel van de kapitein over te springen op de Spanjool werd echter schoorvoetend opgevolgd. Nadat ook zijn echtgenote en hijzelf waren overgesprongen, zag de kapitein tot zijn ontzetting dat, terwijl nog 3 man aarzelden om over te springen, de schepen van elkaar los raakten. Ondanks hevige protesten deed het Spaanse schip niets om de 3 man die op het zinkende schip achterbleven, de helpende hand te reiken. Alhoewel vrouw Anne Lieuwen-Schol er dus ook het leven vanaf had gebracht, typeert een dergelijk voorval wel degelijk aan welke risico's de dames aan boord in die tijd bloot stonden. De drie achtergeblevenen werden overigens nog net op tijd door een Engels zeilschip gered, nadat zij het gat provisorisch hadden gedicht en aldus de ondergang van de bark hadden weten te vertragen.

Risico's waren er in die tijd voor de vrouwen echter ook te land, zoals Anne Schaap, de grootmoeder van onze thans gepensioneerde Kapitein Dekker, ervoer. Zij was vele maanden van het jaar buitengaats, daar zij haar Terschellinger echtgenoot bijna altijd op zijn lange reizen vergezelde. In een barre winter wachtte zij in een Finse haven, waarheen ze per diligence was getrokken, op de aankomst van het schip van haar man. Echter, ook bij zeilschepen kwam deroustering reeds voor. Nadat zij had weten te achterhalen in welke haven het schip lag, bleek er geen vervoer daarheen te zijn. Reisbureaus bestonden nog niet, van een spoorverbinding in het hoge Noorden droomde men nog niet eens, maar zij zette toch door en wist — ondanks taalmoeilijkheden — beslag te leggen op een slede en een koppel honden. In ijzige kou maakte zij een barre reis door de Finse bossen om het schip van haar man te bereiken.

Men heeft er nu geen idee van welke moeilijkheden onderweg naar een schip moesten worden overwonnen. De vrouw reisde — per diligence — richting Petersburg, Riga, Marseille, in het vertrouwen onderweg wel aansluiting te krijgen en in de hoop nog op tijd het schip van haar echtgenoot te bereiken. Wat een verschil met thans, nu — om bij Shell Tankers te blijven — de passage wordt geregeld, de echtgenoot aan boord van plaats van embarkatie op de hoogte wordt gesteld en de reis van kantoor uit — via de agenten — wordt begeleid.

De faciliteit van het meevaren van echtgenoten is bij ons eigenlijk — nog onofficieel — begonnen vlak na de Tweede Wereldoorlog en wel op de C.S.M.-schepen. Tegen de feestdagen werd het de hoofden van dienst die op Curaçao met hun gezin woonachtig waren, toegestaan

om rond de december-feestdagen drie dagen lang hun echtgenote mee te varen tussen Venezuela en Curaçao. Dit was toentertijd voor een grote tankerredery een bijzonder iets.

Eind 1946 werden alle rederij-zaken — ook voor de N.I.T. en La Corona, beide maatschappijen later verenigd in S.T.N.V. — nog voornamelijk vanuit Londen behartigd.

Op 24 december 1946 werd zowel op de Engelse als Nederlandse schepen, bij wijze van Kerstverrassing, per telegram bekend gemaakt dat gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen voortaan, éénmaal per twee jaar, hun echtgenote mochten meenemen op een reis „Western Ocean”, doch alleen bij inscheping in een haven van het Verenigd Koninkrijk of nabijgelegen Europese haven.

De eersten die daarvan gebruik konden maken waren gezagvoerder E. G. Roukema van het m.s. „Coryda” en „hoofdmachinist” J. Stolk van hetzelfde schip. Uit een gesprek dat wij onlangs voerden met mevrouw Stada, die in 1947 met haar echtgenoot, hoofdmachinist van het m.s. „Ena”, een reis naar Curaçao en terug naar Engeland maakte bleek wel hoe zeer deze regeling toen al in de smaak viel.

Op 14 juli 1947 werd de regeling vanuit het kantoor in Den Haag reeds uitgebreid, in zoverre dat echtgenoten van gezagvoerders, stuurlieden, werktuigkundigen en Europese cheffoormeesters ook



mochten meevaren op een korte kustreis tussen Nederland en U.K. of naar nabijgelegen Europese havens tussen Le Havre en Amsterdam, doch alleen als vaststond dat het schip weer naar Nederland zou terugkeren.

Op 23 april 1948 ontving de Directie een reisverslag van een vrouwelijke opvarende, na een reis met de „Murena” naar Curaçao en terug naar Amsterdam, waaruit wij het volgende aanhalen:

„Curaçao, Willemstad, waar wij naar hartelust konden winkelen zonder vooraf de textielkaart te raadplegen. Lang tevoren was reeds uitgeknoebeld hoe de deviezen zouden worden besteed. Op de terugreis, bij het aanbreken van de dag, een monster van een schildpad, van 120 pond en niet zo mak aan dek gevonden. Aan Artis werd voorgesteld hem levend mee te brengen, vandaar dat hij in een met water gevulde tank werd ondergebracht, waarin het beest, na van de schrik te zijn bekomen, zich wonder boven wonder op zijn gemak scheen te voelen”.

Op 16 augustus 1948 kwam de officiële toestemming dat ook de echtgenoten van C.S.M.-gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen éénmaal per jaar hun echtgenoten mochten vergezellen op een Lake trip.

Op 3 september 1948 ging men bij de N.I.T. weer een stap verder. Gezien het experiment „oceanreizen” geslaagd was, mocht elke gezagvoerder en hoofdwerktuigkundige die gedurende twaalf maanden in zijn rang had dienstgedaan, zijn echtgenote voortaan één reis per kalenderjaar laten meemaken. Dit gold voor zowel reizen in Westerse als in Oosterse wateren, met dien verstande dat, indien de reis korter dan een maand duurde, nog een tweede reis in hetzelfde kalenderjaar mocht worden gemaakt.

Algemeen bekend is hoe zeer ook daarna de faciliteit van het meevaren van echtgenoten steeds verder is uitgebreid, waardoor de relatie „Schip en vrouw” in deze eeuw is uitgegroeid tot een alleszins vertrouwd beeld, ook op de schepen van Shell Tankers N.V.

KAAS EN WIJN

O.V. S.T.

NIEUWS



V.l.n.r. de „mannequins“ Mieke van Veen, Lucie Spiering, Stieneke de Koning, Marian de Korte en Jeanne Poot.

Zoals reeds in het oktober-nummer van „Tussen Schip en Ka“ aangekondigd is op 27 oktober jl. de jaarlijkse „Kaas en Wijn“-avond gehouden.

Eigenlijk een feest van naar hartelust proeven en keuren. Dat dit soort avonden in de loop der tijd een zekere faam heeft gekregen, bleek wel uit het aantal aanwezigen. Een volle zaal, overall netten en ballons, een disc-jockey die de hele avond voor moderne muziek zorgde. Kortom, alle ingrediënten voor een geslaagd feest.

Na een kort openingswoord door de voorzitter, de heer J. van Duijn, die — na iedereen van harte welkom te hebben geheten — in het kort de attracties van de avond de revue liet passeren, zoals „Kaas en Wijn-kwis“, „modeshow“ etc., volgde er een druk geloop tussen tafeltjes en koud buffet. Schotels vol kaas en glazen vol wijn verhuisden van de ene kant van de zaal naar de andere.

Om ongeveer 10 uur werd de muziek onderbroken door de modeshow, gegeven door — voor het merendeel — dames uit ons eigen Shell-kantoor. Hadden een viertal van deze dames reeds ervaring in het „mannequin“-lopen

opgedaan op een vorige avond, de vijfde moest voor de allereerste keer, met 80 paar ogen op zich gericht, van links naar rechts door de zaal paraderen. Met verhoogde kleur en zichtbaar nerveus — het lijkt dan wel of je tien handen en voeten hebt, waar láát je ze — werden de eerste modellen geshowd. Maar gaandeweg kregen de dames meer zelfvertrouwen, hetgeen aan het slot culmineerde in een wervelende afscheidsronde.

Om circa elf uur werd de uitslag van de kwis bekend gemaakt. De vragen op het formulier, dat direct bij binnenkomst was uitgereikt, varieerden van: „waarvan wordt een kaasmerk gemaakt“ tot „noem een niet stille wijn“.

Als eerste prijswinnaars werden de voorzitter van de O.V.S.T. en de heer Lindeman uitgeroepen. Onder de toeschouwers ging een gemompel op; kennelijk had men bij deze heren niet zo'n grote en gespecialiseerde kennis verwacht van dat edele vocht.

Maar alras bleek dat deze eerste prijs een schertsprijs was, toegekend vanwege de originele, doch geenszins juiste beantwoording. Onder grote hilariteit mochten zij voor deze prestatie elk een flesje wijn in ontvangst nemen,



dat echter — wie kaatst moet de bal verwachten — leeg bleek te zijn. Hierna volgden in snel tempo de namen van de echte winnaars. Ze werden verblijd (hoe kan het anders) met flessen wijn en Edammerkazen.

Tot 12 uur had daarna iedereen nog de gelegenheid een dansje te maken en omstreeks het middernachtelijk uur keerde de rust weer in de lunchkamer van het Shell-Gebouw.

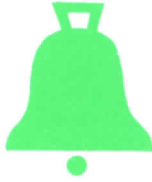
SHELL- STUDIEBEURZEN

Ook voor het studiejaar 1973-1974 zal een aantal beurzen beschikbaar worden gesteld voor werknemers en gewezen werknemers van Groepsmaatschappijen ten behoeve van hun kinderen die aan een universiteit of hogeschool in Nederland studeren of willen 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 voor 31 januari 1973 in het bezit te zijn van de Commissie voor Shell Studiebeurzen, Den Haag.



instructies van onze agenten ter plaatse strikt opvolgen. Uit het voorgaande zal het duidelijk zijn, dat het in geen geval mogelijk is na aflossing te Kaapstad nog enige tijd in Zuid-Afrika door te brengen, tenzij men zich tevoren in het bezit heeft gesteld van een visum voor dat land.



Kerstkisten

Het heeft dit jaar niet meegezet met de distributie van de kerstkisten. Weliswaar is het Comité Kerstfeest op Zee reeds in de nazomer met de voorbereidingen begonnen en konden wij vanaf september kerstkisten afroepen, doch de distributie vanuit Singapore ging fout, en goed ook. Elk jaar heeft het kantoor aldaar zonder moeite een aantal kerstkisten in ontvangst kunnen nemen en op onze afroep aan boord van diverse Shell-tankers kunnen plaats, doch deze keer hebben de douane-autoriteiten wel zeer grondig huisgehouden in de 18 verzonden kisten. Elk pakje is opengemaakt en nadat was vastgesteld dat zich hierin geen contrabande bevonden (en dit heeft weken geduurd), werden alle cadeaus gezamenlijk aan het kantoor afgegeven. En toen weer opnieuw verdelen in pakjes, in kisten, waardoor verscheidene schepen die voor afgifte in aanmerking kwamen, de „boot misten“. Jammer, maar wij doen er alles aan om de attenties nog te bestemder plaatse en op tijd af te leveren.



Kaapstad

De agenten te Kaapstad hebben ons nogmaals verzocht er de aandacht op te vestigen, dat scheepelingen na debarkatie buiten het havengebied te Kaapstad, in geen geval mogen afwijken van het reisplan dat hun bij aankomst zal worden overhandigd. Het missen van een vliegtuig te Kaapstad of van de aansluitende vlucht te Johannesburg zal tot gevolg hebben, dat men tot ongewenste vreemdelling wordt verklaard. Dit houdt in, dat men niet meer tot Zuid-Afrika zal worden toegelaten. Aangezien overtreding van deze regels er toe kan leiden, dat de autoriteiten in Zuid-Afrika debarkering buiten het havengebied van Kaapstad niet langer zullen toestaan, moeten wij met klem erop aandringen, dat onze opvarenden de reis-

De groeten

De opvarenden van de „Lovellia“ hadden op 21 oktober een onverwachte kans de groeten te doen aan hun familieleden. In het „Steiger B“ programma van de TROS, waarin Cees de Lange elke zaterdagmiddag tracht een radiogesprek te voeren met een schip van de Nederlandse koopvaardij, was de „Lovellia“ opgeroepen. Varende in de Golf van Biskaje hadden enkele opvarenden zelfs de gelegenheid om een kort gesprek te voeren met in de studio verzamelde familieleden.



Liverpool

Heel wat van onze zeevarenden hebben in de loop der tijd „Holland House“ in Liverpool bezocht, terwijl ook vele echtgenoten die zich aan boord van het schip van hun man wilden inschepen, in dit tehuis een welkom vonden wanneer zij enige dagen op aankomst van het schip moesten wachten. Toch is

besloten — daar het dalende bezoekersgetal de hoge uitgaven voor „Holland House“ niet meer rechtvaardigde — om met ingang van januari aanstaande het tehuis te sluiten en het pand te verkopen. Waarmede helaas een van de vertrouwde zeemanstehuizen van de lijst is afgevoerd.

Truc

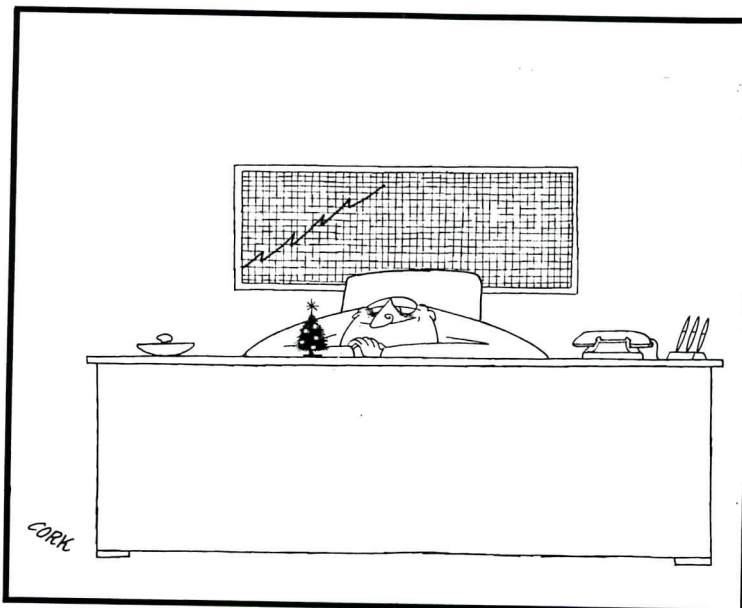
In het november-nummer van dit blad was het Elias Meijer die in de rubriek „'n hobby van een van ons“ bewees, dat er nog steeds scheepsmodellen in flessen worden ondergebracht. Het kantoor in Londen wil kennelijk niet onderdoen, althans wij ontvingen diezelfde maand een foto van een supertanker in een fles. Toch kunnen wij ons niet aan de indruk onttrekken, dat het hier een truc betreft, een fotografisch trucje, echter wel zodanig geslaagd, dat opname in „Schoon Schip“ een plekje waard leek.



Verwarring

Die zou kunnen ontstaan door het bericht, dat wij in het vorige nummer brachten onder „Medailles en beloningen van het KNMI“. Immers, 2e stuurman J. Zwart is niet getrouwd en het waren dan ook niet zijn echtgenote en zoon die aanwezig waren voor het in ontvangst nemen van de barometer, doch zijn moeder en broertje. Met onze excuses.

Schoon schip





UIT EN THUIS

Op 19 augustus jl. werd door het s.s. „Kelletia” in de Zuid-Chinese Zee een volkomen uitgeputte jonge vrouw opgepikt. Een verslag omtrent de redding van dit uit de Filippijnen afkomstige meisje, zult u aantreffen in het december-nummer van het maandblad „Olie”, dat ook van Maatschappijwege naar alle schepen wordt verzonden.

Echter, van mevrouw Van Baasbank, echtgenote van 3e wtk J. C. van Baasbank, die in augustus de enige vrouw aan boord van de „Kelletia” was, ontvingen wij een ooggetuigeverslag, niet alleen van de redding doch ook van de dagen die het geredde meisje aan boord doorbracht.

Om het geheel te completeren geven wij in een naschrift nog de laatste bijzonderheden omtrent de repatriëring van

PRACTOSA MINGO

Mijn eerste reis bij Shell Tankers was er wel een met belevenissen. We voeren op zaterdagmorgen met het s.s. „Kelletia” tussen de Filippijnen, toen het gebeurde. Wij lagen om 8 uur nog heerlijk op één oor, toen 2e wtk. Verkerk ons zeer luid en opgewonden porde. Er was een drenkeling gezien. Nog erg slaperig schoten we in de kleren en renden naar het achterdek.

Het schip was al aan het bijdraaien en inderdaad was er in de verte iets te zien. Een van de midscheepssloepen werd gestreken en twee 5e wtk's, de 1e en 4e stuurman, mijn man en de bootsman voeren uit. Zelf ben ik naar de brug gegaan en heb door een verreijkijker alles gevolgd. Toen pas kon ik zien dat er een vrouwtje op een omgeslagen bootje zat, die met een witte lap zwaaide. Ze bleef net zo lang zwaaien tot de sloep zo dichtbij was dat ze een hand kon pakken. Ze werd op een bankje geïnstalleerd en kreeg wat water te drinken. Met een reddingsgordel werd ze even later aan boord gehesen. Aan dek werd ze al opgewacht, direct in een deken gewikkeld en naar het hospitaal gebracht. Al gauw was het daar een drukte van belang, want de hele bemanning kwam haar bezichtigen. Dat was wel een beetje te veel voor haar, dus liet ik mijn vrouwenneus maar eens zien. Ze was toen ook zo blij dat ze me zag tussen al die mannen, dat ze een kruis maakte, haar armen om mijn hals sloeg en me een zoen gaf.

De 1e stuurman bonjourde iedereen het hospitaal uit en ging zelf ook weg. Zo op het eerste gezicht mankeerde ze niets, alleen waren haar handen en voeten verschrompeld van het water. Het was een akelig gevoel en zag er vreselijk uit. Maar toen ik haar uitgekleden had, zag ik dat haar dijbenen vol met schaafwonden zaten en nogal ontveld waren. Ik heb haar gelijk weer onder de wol gestopt en ben eerst naar het achterschip gegaan om ondergoed en een nachthemd te halen. Dat heb ik haar aangetrokken en daarna kwam de 1e stuurman en hebben

we samen haar benen, handen en voeten verzorgd. Ze wilde ook wel iets eten en drinken, dus daar werd ook voor gezorgd. Ik heb haar alles gevoerd, want ze was gewoon te uitgeput om haar armen op te tillen. Onder de verzorging probeerden we natuurlijk te weten te komen hoe ze heette, waar ze vandaan kwam, met wie ze op het bootje had gezeten, enz. Dat lukte allemaal niet zo best en we hebben haar eerst maar een poosje bij laten komen. Inmiddels was het al koffietijd geworden, dus heb ik haar kleren meegenomen en in een sopje gezet en ben gaan kijken of mijn man te vinden was. Ondertussen hadden ze met de sloep ook haar bootje opgepikt en aan boord gehesen. Boven in de mast was haar tas met bezittingen nog helemaal intact, hoewel deze al die tijd onder water had gehangen. Dat was natuurlijk hartstikke fijn, want nu was ze tenminste niet alles kwijt. Er zaten wat kleren, een paar brieven, een bijbeltje en een portemonnaie met wat geld in. Na de koffie ben ik, samen met de eerste stuurman, weer aan het vragen gegaan. Het was erg moeilijk, maar uiteindelijk wisten we dan toch iets. Ze heette Practosa Mingo, was 19 jaar oud en kwam van het eiland Romblon. Ze was samen met haar man op weg naar een ander eiland maar door een storm was het bootje omgeslagen. Waar haar man was gebleven konden we niet achter komen, dus namen we aan dat hij was verdronken. Ze had drie dagen op dat omgeslagen bootje gezeten. De kapitein heeft toen direct verschillende telegrammen verstuurd. 's Middags heb ik haar helemaal gewassen en haar haar geborsteld, want dat was erg lang en zat helemaal in de klit. We vonden het een beetje eng om haar 's nachts alleen te laten en dus ben ik ook naar het hospitaal verhuisd. Eigenlijk vond ik het een beetje eng om daar met haar te slapen — uiteindelijk ben ik geen verpleegster — maar op het achterschip werd ik acuut „Zuster Anna” gedoopt. Het was voor haar allemaal zo vreemd, ze kon nauwelijks op haar benen staan en als ze naar het toilet moest, was het een heel probleem om haar in en uit bed te krijgen.

Als mijn man 's avonds ging slapen — hij liep de 12-4 — bracht hij mij eerst naar de midscheeps. Terwijl hij sliep bracht ik mijn avond bij Practosa door met brieven schrijven of het lezen van een boek.

De eerste dag had ze nog geen oog dicht gedaan, en ook 's avonds sliep ze maar niet. Voordat ik ging slapen heb ik haar toen een slaaptabletje gegeven en heeft ze van half elf tot half zeven geslapen. Ik heb zelf natuurlijk geen oog dicht gedaan, want ik was bang dat ze misschien uit bed zou moeten en ik het niet zou horen. Toen ik om half zeven dan ook merkte dat ze wakker was, ben ik gelijk naast mijn bed gesprongen. Ik ben haar toen weer gaan wassen en heb haar ook meteen maar een shampoo gegeven, want dat was wel nodig. Met de stuurman heb ik haar weer verzorgd en eten en drinken gegeven. Eten en drinken deed ze trouwens wel goed hoor. Alleen was ze nog steeds apatisch en zei ze maar niets de hele dag. Ook de tweede dag heb ik weer tussen de midscheeps en het achterschip heen en weer lopen rennen, want ik had ook nog een man natuurlijk. 's Avonds ben ik weer bij haar gaan zitten en was ik werkelijk doodmoe. Het was zo ontzettend zielig, soms keek ze me zo intens treurig aan, dat ik het gewoon te kwaad kreeg, en wilde dat ze maar eens een flinke huilbui kreeg, dan ging het misschien wat beter. De volgende dag kwamen we in Miri aan en er kwam gelukkig een dokter aan boord. Die zou haar meenemen naar het ziekenhuis, dus heb ik haar helemaal aangekleed en nog een poosje in bed gelegd tot het zo ver was. Ondertussen ging de 2e wtk. geld inzamelen en terwijl ik in mijn hut de nodige kledij bij elkaar zocht die ik kon missen, kwamen ook verschillende wtk's van alles brengen. Dat was ontzettend leuk vond ik. De een bracht een paar nieuwe sokken, de ander kon zijn slippers wel missen, enz. De bootsman had van zeildoek een grote tas gemaakt waar alles in kon. 's Middags om half vier werd ze op een brancard gebonden en ging ze van boord.

De dokter zei, dat we haar goed verzorgd hadden, wat natuurlijk een heel compliment voor ons was. In Miri moest ze nog een weekje naar het ziekenhuis om op te knappen, daarna zou ze vermoedelijk via Singapore gerepatriëerd worden. De volgende dag ging aan boord alles weer zijn gewone gangetje, alsof er niets gebeurd was.

Dit was een verhaal van een redding, maar het fijnste van alles was toen er een telegram aan boord kwam met de mededeling dat Practosa weer op haar eiland was en dat het niet haar man was die bij haar in het bootje had gezeten, maar haar broer, die naar het dichtstbijzijnde eiland was gezwommen om hulp te halen en dat hij het nog overleefd heeft ook.

Mevrouw A. van Baasbank-Idzes



Practosa Mingo — na haar herstel — liefderijk opgenomen in het gezin van de loading master te Miri.

Naschrift van de Redactie

Bij aankomst in Miri, Serawak, werd Practosa Mingo dus in het ziekenhuis opgenomen; het Filippijnse meisje kon daar niet met anderen praten, hetgeen voor haar volledig herstel bijzonder onaangenaam zou zijn geweest; echter, de loading master in Miri was gehuwd met een Filippijnse vrouw. Deze bezocht Practosa Mingo regelmatig en na ont-

slag uit het ziekenhuis, werd het meisje liefderijk opgenomen in het gezin van de loading master, waar zij ongeveer een maand verbleef. Wanneer zij de Filippijnse echtgenote van deze functionaris bij het inkopen doen vergezelde, werd zij door de winkeliers, die allen van haar onaangename ervaringen hadden gehoord, bijzonder attent behandeld. In feite werd zij door de bewoners van Miri zodanig verwend, dat haar koffers steeds voller werden.

Dankzij de echtgenote van de loading master bleek nu ook, dat zij niet — zoals oorspronkelijk begrepen — met haar echtgenoot was toen de prauw omsloeg, maar met haar broer. Zij was met hem op weg naar een naburig eiland voor het afleggen van een bezoek, toen het scheepje door storm werd overvallen.

De repatriëring leverde veel moeilijkheden op door de slechte verbinding. Terugvliegen via Singapore zou theoretisch mogelijk zijn geweest, doch het idee deprimeerde het meisje bij voorbaat, zodat in overleg met het kantoor in Rotterdam besloten werd om gebruik te maken van de „Zafra“, die begin oktober jl. van Miri naar Tabangao zou varen. Door de bemanning van de boot die haar naar boord bracht, alsmede door de opvarenden werden nog bedragen ingezameld, opdat zij financieel toch maar schadeloos zou zijn gesteld voor het haar overkomen leed.

Aan boord van de „Zafra“, waarop geen andere dames meevoeren, kreeg zij de loodshut toegewezen en werd zij zeer voorkomend door alle opvarenden behandeld. Een gesprek met haar voeren bleek echter bijzonder moeilijk, mede door haar verlegenheid. Nadat Tabangao was aangelopen, nam de Filippijnse Shell-vertegenwoordiger — nadat afscheid was genomen van de opvarenden — haar over en deze begeleidde haar langs de immigratie-autoriteiten in Manilla.

Zij is daarna naar het vliegveld begeleid en voor rekening van de Shell per vliegtuig naar haar eiland gerepatriëerd, alwaar zij met een wissel over alle voor haar ingezamelde gelden (ook die van de opvarenden van de „Kelletia“) kan beschikken. Op de vlucht werd zij begeleid door de burgemeester van Romblon, die naar Tabangao was uitgevlogen om haar op te halen.

Aangezien wij van verschillende zijden het verzoek ontvingen de Indonesische opvarenden van de „Kelletia“ op de hoogte te stellen van de afloop van de redding, volgt hieronder een vertaling in het Maleis van dit naschrift.

Dari beberapa pihak kami diminta djanganlah supaja kami lupa memberi pendjelasan kepada para penumpang bangsa Indonesia jang bekerdja dikawal „Kelletia“, bagaimana hal ihwal orang wanita jang hampir mati tenggelam dan jang dipungut oleh kapal tsb. dilautan Tjina-Selatan, tanggal 19 bulan Agustus j.b.l.

Setibanja kapal tsb. dipelabuhan Miri/Negeri Serawak, wanita tsb. jang bernama Practosa Mingo, dibawa kerumah sakit. Karena ia berbangsa Pilipina, tidak mungkin ia bertjakap-tjakapan dengan orang lain dirumah sakit itu. Sudah teranglah hal ini kurang baik untuk kesembuhannya. Untunglah kepala muatan dikota Miri beristeri dengan seorang bangsa Pilipina. Biasanja perempuan ini pergi mengundjungi Practosa Mingo dirumah sakit, dan sesudahnja wanita tsb. sembuh kembali, ia didjemput dengan penuh kasih sajang oleh keluarga kepala muatan dikota Miri. Kira2 sebulan lamanja Practosa Mingo tinggal disana. Setiap kali ia pergi kekota dengan isteri kepala muatan tsb. guna berbelandja disana, ia diperlakukan dengan baik2 oleh pemilik toko masing2, karena mereka sudah tahu akan tjelaka jang telah diderita orang wanita Pilipina tsb. Sekian besar rasa kasih sajang penduduk2 kota Miri, bahwa makin lama makin penuh kopor2 perempuan tsb. jang telah luput dari bahaya maut.

Berkat perantaraan isteri kepala muatan tsb., telah kenjataan bahwa orang laki jang ikut perahu jang karam itu, bukan suami wanita Pilipina tsb. — sebagaimana disangka orang lebih dahulu — melainkan saudara lelakinja. Mereka kedua-duanja sedang berlaraj kesesebuah pulau dekat kotanja guna mengundjungi orang disana, ketika sampannya kena topan. Hal pemulangan ketanah-air wanita tsb. agak sulit karena perhubungan2 dengan negeri asalnja kurang baik. Biarpun ada tersedia kemungkinan guna memulangan wanita tsb. dengan mempergunakan pesawat udara lewat kota Singapura, namun ia

sangat takut, sehingga terpaksa ditjari djalan lain. Sesudah dimadjukan hal ini kepada kantor pusat di Rotterdam, diambil keputusan guna mempergunakan kapal „Zafra“ jang berlaraj dari Miri kekota Tabangao pada awal bulan Oktober jbl. Bukan sadja awak kapal sekotji jang mengantar wanita tsb. kekapal besar, melainkan pun para penumpang kapal „Zafra“ tidak lupa memungut uang baginja, supaja tundjangan ini dapat meringankan sengsara jang dideritakannya belum berapa lama berselang.

Diantara penumpang2 kapal „Zafra“ tidak ada orang wanita, dan Practosa Mingo diberikan kamar pandu kapal. Walaupun dipeliharakan dikawal dengan segala hormat dan rasa kesajangan, maka agak sulit bergaul dan bertjakap dengan wanita tsb. karena sangat kemalu-maluan. Setibanja kapal dipelabuhan Tabangao, ia disambut oleh wakil perusahaan Shell di Negara Pilipina, dan sesudah diambil perpisahan dari awak kapal, diiringinja oleh pegawai Shell tsb. melalui pembesar2 Imigrasi dikota Manila.

Sesudah itu, ia dibawa kelapangan terbang dan dari sana ia dipulangkan kepulauan Romblon dengan mempergunakan kapal udara. Biaja perdjalan dipikul oleh perusahaan Shell. Sebaliknja di Romblon, Practosa Mingo akan dipermungkinkan mempergunakan uang jang telah dipungut baginja (termasuk djuga uang sokongan dari awak kapal „Kelletia“), jaitu dengan memakai surat wésel.

Harus disebutkan disini, bahwa sesudahnja Practosa Mingo sampai ketanah-airnja, ia mendapat kabar bahwa saudara lelakinja — jang rupanja sudah hilang ketika diri sendiri ditemui oleh sampan — masih hidup dan dengan sehat wal'afiat. Berkat tenaganja dan djuga dengan memakai sebatang kaju pelampung, terus ia berenang dan achirnja sampai kepulauan ketjil dilautan Pilipina. Djadilah dapat dikatakan: „Sjukur alhamdu lillah“!

Vlootpersonalia

periode van 16 oktober 1972

t/m 15 november 1972

Gehuwd

- 16.10: W. J. M. Peeters, 3e wtk., met mej. T. Kooy;
1.11: H. Koster, 5e wtk., met mej. E. Kloeken;
1.11: C. W. van der Vos, 5e wtk., met mej. A. J. Struik;
4.11: K. W. I. Halbach, sch.gezel a/w, met mej. G. Scholtens;
10.11: P. J. van den Driest, 4e stm., met mej. J. Janmaat.

Geboren:

- 17.10: Frank, zoon van W. Muis, 2e wtk., en mevr. H. J. Muis-Vélo;
19.10: Nicolette Karen, dochter van T. H. Tromp, 2e stm., en mevr. M. J. Tromp-Romijn;
20.10: Eric, zoon van C. Oppelaar, 4e wtk., en mevr. M. A. Oppelaar-Schoone;
26.10: Roderick-Harm, zoon van H. R. Muysson, 3e wtk., en mevr. J. B. Muysson-Derksen;
27.10: Taco, zoon van M. Stammes, 2e stm., en mevr. C. Stammes-Lapré;
1.11: Jeroen Edwin Cornelis, zoon van E. L. F. Nijhuis, 4e wtk., en mevr. J. K. Nijhuis-van Haaren;
8.11: Marcel, zoon van R. J. Westerbrink, 2e stm., en mevr. A. H. Westerbrink-Wolters;
8.11: Martijn Jan, zoon van S. P. van Galen, 3e wtk., en mevr. W. M. van Galen-Hansen;
12.11: Willem Maarten Ariën, zoon van R. A. de Boer, 3e stm., en mevr. C. R. de Boer-Zorgdrager.

Aflossingen:

- gezagv.: H. H. J. Dijkhuizen, P. C. Hoek, W. Kuyper, N. H. van der Heiden, H. Unger, W. Haeck, P. G. C. M. Passieux, M. Zuilhof, A. de Ligt, C. Vessies, W. T. Spier, J. Verhoeven;
1e stl.: P. R. van Kranen, H. N. A. Snel, P. C. Rakké, G. C. van Malland, J. S. Schregardus, P. R. Brunet de Rochebrune, L. J. Hirs, H. Wijnberg, J. Broekmeijer, N. Venendaal, F. A. Visser, H. Steenstra, A. J. Bloem, G. M. Schipper;

- 2e stl.: J. Tebbenhoff, W. C. Moll, C. P. van Hoek, A. J. de Kraker, G. Zoetendal, R. Lawerman, J. J. B. Roest, H. J. de Vries, F. de Vries, R. P. Jager;
3e stl.: L. Bart, F. van der Meyden, W. L. Westhoff, J. P. W. M. van Oorsouw, J. E. Tebbe, C. B. Slieker, J. Kerkhof, B. W. Bakker, T. T. Rison, M. J. van Loozen;
4e stl.: P. J. van den Driest, J. Ricken, R. F. Mesker, R. C. Pabbruwee, S. J. P. Lyczak, H. Weerman, A. J. van Spronsen, H. de Vos;
II.stl.: J. L. A. M. Peek, B. van Gulpen, W. A. van Essen, B. van den Ban;
radio-off.: C. H. van Wijngaarden, P. H. Bax, R. Grootes, H. P. M. van Toren, A. A. M. Lapidaire, J. de Groot, D. R. van der Heide, C. H. E. J. van der Ploeg, G. Dekker;
hfd.wtk.: J. L. 't Mannetje, D. Gooris, N. J. Doorn, J. F. van den Bogaard, P. J. de Lange, W. C. van Megen, H. W. Bosman, J. J. F. Reitsma, J. de Bruyn, K. L. Schuring, C. H. J. van Dijk, R. Romijn, N. W. Groen, J. Heymans;
2e wtk.: J. I. Brangert, G. J. van Eijk, H. L. de Koning, J. van der Schee, M. de Boer, H. E. Daniëls, W. G. van der Velden, J. P. J. Reichwein, H. G. W. Meijer, J. A. de Groot;
3e wtk.: P. Kooyman, J. W. van der Plas, J. C. van Baasbank, H. C. den Ouden, A. G. M. van de Pijpekamp, E. Hendrikse, J. P. van der Gaag, R. Lenz;
4e wtk.: T. H. van Leeuwen, T. Mellegers, F. van den Boogaard, J. Vijfinkel, E. L. F. Nijhuis, J. C. Spijkerman, R. A. M. Haffert, O. Wink, A. E. A. van Velde, P. G. Venema, K. Elshout, J. C. van Koten, J. P. A. M. Ghuis;
5e wtk.: A. Nonnekes, J. H. Maneschijn, A. D. Salomons, P. H. Veldhoen, S. J. Breedveld, D. Zwierenberg, F. Niehorster, J. Teule, C. A. P. Aertssen, N. de Wilde, A. W. Ros, D. C. de Jong, C. J. Bier, P. C. M. Drost, B. K. Frans, C. J. Jongkind, A. J. Wiersma, A. Middelkoop, C. N. M. van der Weijden, C. J. van Eijk, N. Z. van der Zwan, F. J. Jonges, J. Gijsbertsen, T. van de Ruit, C. P. den Heijer, J. Esselman, P. Mulder, J. W. Holtrop, P. B. Rensen, T. J. R. Eggink;
II.wtk.: P. A. Vermolen, L. B. Veerman, H. J. Reusien, C. A. de Koning, F. P. E. Verlinden, J. H. van der Sluys, E. C. M. Verhamme, W. Kool;
sch.voorman: J. M. Wigleven, J. Poot;
sch.vakman I: B. J. P. van Dorp, J. Lubberts, B. Verburg, R. Groot;
sch.vakman II: P. v. d. Toorn, J. W. van Muyen, M. Temmerman, A. W. Jansen, H. J. Wesker;
sch.gezel a/w: L. v. d. Wel, J. T. M. Lemmens, T. Toering, H. A. Westhoff, P. de Vries, J. Bles, J. Bonte, W. J. Zijta, S. E. Kommer, J. C. Lemmens, J. E. Groot-Bleumink, R. van Buuren, F. Kromjongh, H. de Vries, H. Dijkstra, C. Pronk, C. H. Roozendaal, R. R. Meys, M. H. Grootveld, L. Huisman, P. Schilt, S. de Groot, J. M. Pierneef, W. de Graaf, H. J. Groeneveld, A. Loor, C. Bovens;
aank. sch.gezel a/w: D. H. Garritsen, A. J. Lugt, F. L. Brocx, A. ten Brinke, R. A. F. van Ockenburg, M. Meeuw, R. G. Mambi, E. J. P. Evers, E. T. Boerleider, H. A. M. Hamers, S. S. Bouwland, H. M. Wiersma, J. N. R. van Dongen, C. T. M. Santbergen, J. G. M. van Alem;

Collectieve ongevallenverzekering vlootpersoneel

Voor het jaar 1973 zullen de premies voor de collectieve ongevallenverzekering ongewijzigd blijven, t.w.:

Voor werknemers:

0,55⁰/₀₀ van het verzekerde bedrag (24 x de gage per maand);

voor de medeverzekering van de echtgenote:

tot 65 jaar: 0,66⁰/₀₀ van f 25.000,— = f 16,50;

van 65 tot 70 jaar: 0,792⁰/₀₀ van f 25.000,— = f 19,80.

Met het oog op de inhouding van het juiste premiebedrag wordt deelnemers wier mede-verzekerde echtgenote tot de laatstgenoemde categorie behoort, verzocht dit op te geven aan Afdeling DFP. Hierbij brengen wij nog eens onder uw aandacht, dat ook de echtgenote niet langer verzekerd kan blijven dan tot en met 31 december van het jaar waarin zij de 70-jarige leeftijd heeft bereikt.

De premies voor 1973 zullen voor het deelnemend vlootpersoneel in de gage-berekening over december 1972 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



Kapitein H. J. Allaart
aangesteld per 26.8.1972
en op 15.11.1972 belast
met het commando over
het s.s. Vasum

Bevorderd tot onder- officier



R. J. Hageman
scheepskok
per 2.11.72

hoofd voeding: H. W. J. van Haarst, J. L. Menger, J. H. van Elteren, C. G. M. van Schuppen, L. Deynen, A. Brugmans;
sch.kok: G. Slenema;
aank. kok: A. J. Rondeel, F. Duran;
hoofd bediende: M. Plugge;
bediende: E. L. Boldewijn, F. v. d. Heyden, B. R. v. d. Jagt, D. E. Hertig, F. J. Stoffels, H. de Ruig, H. Kranendonk, G. J. Vrielenk, J. P. Faas, P. J. Gijse, A. Jansen, G. Braster, J. Th. L. van Toornburg;
bediende a/d: L. T. A. C. Roodakker, K. H. Jansen, E. J. A. Peters, M. Bomhof, P. J. Witteveen, M. Klok.

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

- m.s. Abida:** II.stm. A. M. Borgart, 4e wtk. G. de Graaf, 5e wtk. M. A. E. M. Krom;
- m.s. Acila:** gezagv. T. W. Pals;
- m.s. Acmaea:** 4e wtk. J. Slagter, sch.vakman I R. Stuifzand, hoofd voeding D. A. Sinnema;
- m.s. Acteon:** 3e stm. F. Hogenbirk, 5e wtk. A. B. G. Biesheuvel, sch.vakman I J. Doolaar, sch.vakman II W. Kesteloo, D. v. d. Zee, sch.gezel a/w D. M. van Walsum, H. S. Elia, M. J. Heiligers, J. A. Clarijs, P. D. den Engelsman, G. Ammeraal, P. E. J. van Kordenoordt, W. G. Metz, K. G. J. Schefferlie, aank. sch.gezel a/w J. J. de Bruin, F. D. Broere, hoofd voeding H. Vrugt, bediende E. E. Louwerse, bediende a/d H. J. Kruger;
- s.s. Arca:** 1e stm. N. A. Jager, 2e wtk. W. van Kemp, 5e wtk. F. A. Wiemans, 5e wtk. J. S. Machiels;
- m.s. Camitia:** 4e stm. D. Dankkaart, 3e wtk. F. D. Dieleman, 5e wtk. J. A. Boerema, II.wtk. B. C. de Kubber;
- s.s. Capisteria:** 1e stm. O. A. van Druten, wnd. hfd.wtk. G. Vis van Heemst, 3e wtk. W. Verhagen Sr., wnd. 4e wtk. A. J. de Waal, 5e wtk. J. Kruize, 5e wtk. W. H. F. Leen, II.wtk. J. L. M. Peeters, radio-off. J. van der Eyk, cap. C. Alfonso Cela, man.esp. J. Castro Romero, 2° man. H. Collazo Perez, mar.int. O. Alonso Lopez, J. Arcos Gonzalez, P. Arufe Vidal, L. G. Barceno Lareo, S. Cuadrado Del Castillo, G. Gago Salgueiro, A. Lago Alvarez, R. Magdalena Potti, G. Pardavila Simes, 2° mar.int. M. Caldas Almuster, G. Figueroa Garcia, coc. A. Gonzalez Montes, cam.may.do. M. Campaño Chedas, cam. A. Lorenzo Filgueiras, A. Rodriguez Soto, cam.trip. V. S. Fernandez Moreno;
- s.s. Capulonix:** wnd. 3e wtk. P. A. Post;
- m.s. Cranial:** 2e stm. W. Beekman, 3e stm. H. van Popta, 4e stm. T. Kik, hfd.wtk. J. R. Alsma, wnd. 3e wtk. C. A. van Esveld, 5e wtk. M. van Bethlehem, 5e wtk. J. D. van der Pas;
- m.s. Dallia:** gezagv. D. A. C. Vermeulen, wnd. 3e stm. R. P. Regout, 5e wtk. G. J. Afink, radio-off. L. de Soete, sch.gezel a/w R. Krotwaar, C. Cammenga, W. A. A. van Hattem, aank. sch.gezel a/w H. J. Mondria, sch.kok C. v. d. Waal, hoofd bediende A. J. J. Ceelen, bediende J. Hendrixx, bediende a/d P. Koks;
- m.s. Daphne:** 4e wtk. C. F. Wiessner, II.wtk. C. G. Storm, sch.voorman R. Rietveld, sch.vakman I G. J. v. d. Heuvel, sch.vakman II J. Punt, sch.gezel a/w G. H. Wessel, F. A. W. Huppertz, L. L. Monk, J. G. Koek, M. Oliemans, sch.kok P. M. H. Bellwinkel, bediende A. Scheffer, P. A. M. A. van Agthoven;
- m.s. Diadema:** 3e stm. I. W. A. van Thienen, hfd.wtk. J. J. Binkhorst, 5e wtk. G. Batenburg, 5e wtk. L. M. Dijkhuizen, radio-off. A. Boutkan, sch.gezel a/w P. J. de Bruin, hoofd voeding T. J. Melchers, bediende J. A. Small;
- m.s. Diloma:** gezagv. H. Barth, 1e stm. J. van der Zouwen, 3e stm. P. H. Jacobs, hfd.wtk. L. J. van Onselen, 4e wtk. P. J. van den Ende, II.wtk. B. J. Huizing, sch.voorman J. Pronk, sch.vakman II G. P. H. M. Kuypers, A. Vlaming, sch.gezel a/w J. H. Winands, R. Berghuys, J. den Hoed, R. E. Hubbard, J. H. L. Nahapiet, aank. sch.gezel a/w J. M. Pronk, R. M. Weller, hoofd bediende O. H. Noorman, bediende M. te Hennepe, W. E. van Straalen, bediende a/d J. W. Barnhoorn, koksmaat D. L. Meinsma;
- m.s. Dione:** 2e stm. T. W. Scharrenburg, wnd. 3e stm. A. A. F. van der Markt, II.stm. S. S. Abma, hfd.wtk. T. H. J. Feldberg, 4e wtk. J. J. F. Goverts, 5e wtk. A. H. A. M. Molenaar, II.wtk. J. D. ten Napel, sch.voorman J. den Heyer, C. Luykenaar, sch.gezel a/w A. Bravenboer, D. Hogeveen, J. Zandwijken, A. E. Remeëus, H. A. Tevreden, sch.kok R. J. Hageman, hoofd bediende F. G. Olde-Wolbers, bediende W. M. Beekman, H. Wezenaar, bediende a/d L. de Kramer;
- m.s. Dosina:** hfd.wtk. W. Balvers, wnd. 4e wtk. J. Sprey, 5e wtk. R. Schokker, 5e wtk. C. J. J. de Vos, sch.gezel a/w P. E. Oosterhof;
- s.s. Kabylia:** gezagv. T. G. J. Roeten, 2e stm. A. van Leeuwen, wnd. 2e wtk. E. E. Kreune, 4e wtk. E. P. R. van Zelst, radio-off. J. Gerritsen;
- s.s. Kalydon:** 1e stm. G. C. H. Dijkstra, II.stm. A. G. Lenting, 2e wtk. H. R. Godlieb, wnd. 3e wtk. R. F. M. ten Hoonte, 5e wtk. A. J. Bruining, II.wtk. P. A. van Rosmalen;
- s.s. Kara:** 4e stm. A. H. den Breems, 3e wtk. J. F. A. Leurs, 4e wtk. J. Labeur;
- s.s. Kelletia:** gezagv. J. W. Sterringa, 1e stm. J. M. Huygens, II.stm. D. Venema, 3e wtk. E. P. Walop, 5e wtk. H. J. Koopman, 5e wtk. A. Oost, radio-off. S. H. van Gessel;

In dienst getreden vlootpersoneel



B. J. Huizing
II.wtk.
per 30.10.72



P. A. van Rosmalen
II.wtk.
per 31.10.1972

Onze vlootjubilaren



F. in 't Veld
hfd.wtk.
1947-17.12-1972



J. W. Nieuwerf
2e stm.
1962-10.12-1972

In de periode van 16.10 t/m 15.11.72 verschenen de volgende

Vlootcirculaires

No. Datum Onderwerp

- 788 18.10.72 Gegevens ladingleidingsstelsel
789 19.10.72 Navigatieveiligheid
790 23.10.72 Aanvulling Scheepsreglement Deel II
791 30.10.72 Port Performancekosten per dag
792 1.11.72 Meevaren veiligheidsinstructeur
793 9.11.72 Wekelijkse computerdata - Wekenschema 1973
794 15.11.72 Medevaren echtgenoten

- s.s. Kenia:** gezagv. P. Buisman, 1e stm. J. J. van Schagen, 4e stm. C. Timmers, 4e wtk. H. de Rhoter, 5e wtk. J. Lagcher, 5e wtk. E. C. A. Vierling, radio-off. J. P. Bijl;
- s.s. Kermia:** 1e stm. J. Mieras, 2e stm. J. I. Boon, 4e stm. G. T. Gerding, hfd.wtk. W. J. J. van den Berg, wnd. 3e wtk. F. C. Sant, 5e wtk. R. C. Duyts, radio-off. H. J. van Homoet;
- s.s. Khasiella:** hoofd voeding H. G. Morsink;
- s.s. Kopionella:** II.stm. M. Lokker, II.wtk. R. Koudstaal;
- s.s. Koratia:** gezagv. J. Hagen, 2e stm. H. J. Schaaf, II.stm. J. M. M. van Rossum, 2e wtk. C. Hemmer, wnd. 4e wtk. D. H. J. de Vries, II.wtk. W. J. Adema;
- s.s. Korovina:** 1e stm. J. Bosman, 2e stm. R. Dijkstra, hfd.wtk. J. van Essen, II.wtk. F. P. van der Star, II.wtk. C. G. Volmer;
- s.s. Kosicia:** wnd. 2e wtk. N. P. Dekker;
- s.s. Krebsia:** hfd.wtk. J. F. Spiering, 4e wtk. J. E. Buitendijk;
- s.s. Kryptos:** wnd. 3e stm. J. de Nes, hfd.wtk. E. Jousma, 5e wtk. C. W. H. van den Heuvel;
- s.s. Kylix:** 5e wtk. G. A. van Niel;
- s.s. Lovellia:** wnd. 2e stm. P. T. M. de Jonge;
- s.s. Macoma:** gezagv. H. E. Glansbeek, hfd.wtk. W. J. van der Hoek;
- s.s. Metula:** hfd.wtk. F. in 't Veld, 5e wtk. J. Water, sch.gezel a/w N. L. P. Stans, hoofd voeding J. H. A. J. Orie;
- m.s. Niso:** hoofd voeding L. H. H. L. Leithuyser;
- s.s. Ondina:** gezagv. F. Fekkes, wnd. 4e wtk. L. A. ten Harkel, 5e wtk. A. H. Grevelink, 5e wtk. G. Dekker;
- s.s. Onoba:** wnd. 3e stm. P. W. Kamperman, 2e wtk. E. Dallinga, 5e wtk. H. W. P. Schaaper;
- s.s. Patro:** gezagv. F. Minkels, wnd. 3e stm. G. J. C. van Eeten, 2e wtk. G. G. Wolsink, radio-off. C. P. Verschoor, hoofd voeding C. P. Hoogestegeer;

s.s. Philidora: 1e stm. S. Noordenbos, hfd.wtk. H. J. Melse, 2e wtk. J. C. Lanser, 5e wtk. R. J. Houwers, cap. M. Santome Santome, man.esp. E. D. Francisco Quiroga, 2° man. A. Abalde Bastos, mar.int. A. Alegrete Hermide, A. Alonso Casal, F. Casete Lestayoy, R. Fernandez Pineiro. J. J. Freire Rodal, J. Lopez Pena, F. A. Moreira Vinas, F. Perez Fernandez, J. Rodriguez Goberna, 2° mar.int. M. Costas Ezcurdia, A. Sotelo Barroso, lefe de f. M. J. Rey Rafales, coc. M. V. Vazquez Santiago, cam.may.do. A. Perez Rodriguez, cam. J. M. Trabazos Fernandez, J. Villaverde Boullon, cam.trip. R. Lago Lago;

s.s. Philine: 1e stm. J. Baard;

s.s. Philippia: gezagv. A. Boddé, 2e stm. W. J. C. den Boer;

s.s. Sepia: 2e stm. H. Slot, II.stm. M. van Dijke, II.wtk. L. Busé;

s.s. Vasum: gezagv. H. J. Allaart, 2e stm. R. Agema, 3e stm. A. Terpstra, hfd.wtk. M. J. Moerland, 4e wtk. M. C. H. Waaldijk, II.wtk. C. B. van het Maalpad; radio-off. M. van der Valk;

s.s. Viana: hfd.wtk. H. Blaauw, 5e wtk. F. O. Schlüter;

s.s. Vitrea: 1e stm. R. Verhoef, 2e wtk. W. J. M. Braeken;

s.s. Vivipara: wnd. 1e stm. W. C. Padmos, wnd. 2e wtk. C. A. Douwes, 5e wtk. T. W. P. B. Vermolen;

s.s. Zaria: 1e stm. J. C. Aartsen, 4e wtk. E. Pesschier, 5e wtk. W. Overeem.

Uit dienst getreden:

3e stm.: G. Grilk;

4e wtk.: D. W. de Boer, E. Post;

5e wtk.: W. P. H. H. M. Coppen;

sch.vakman I: J. R. Dreischor;

sch.vakman II: W. D. Smeets, A. E. G. de Rooy;

sch.kok: T. H. Niesten.

Over in tijdelijke dienst van Shell International Marine Ltd. te Londen:

1e stm.: J. Drogts.

Naar militaire dienst:

4e stl.: D. J. Bruin, R. A. Jongejan, W. T. A. B. Verstraeten, J. Koek.

Aangesteld als:

4e stm.: A. H. den Breems;

5e wtk.: A. H. Grevelink, T. W. P. B. Vermolen, A. H. A. M. Molenaar, A. J. Bruining, M. A. E. M. Krom, R. J. Houwers.

Behaalde diploma's

1e stuurman G.H.V.: G. A. M. Dorren;

2e stuurman G.H.V.: P. T. M. de Jonge;

3e stuurman G.H.V.: A. H. den Breems;

„B”: J. Homminga;

„B-th.”: H. Nijhof;

„A/B-th.”: E. C. A. Vierling, M. van Bethlehem;

„A”: C. W. H. van den Heuvel, R. J. de Vries;

„ASS”: T. W. P. B. Vermolen, A. H. A. M. Molenaar, M. A. E. M. Krom;

„MVD”: A. H. Grevelink, A. J. Bruining, R. J. Houwers.

35 jaar in dienst



M. M. de Zwaan
Chef sectie DFF/4
1937-1.11-1972

Mutaties walpersoneel

periode 16 oktober t.m. 15 november 1972

Uit dienst:

1.11: Mej. W. Donker - sectie DFF/4 (naar Koninklijke/Shell Plastics Laboratorium, Delft).

Gehuwd:

17.10: Mej. M. van Weenen - sectie DFM/3 - met de heer A. Ziere;

17.10: Mej. A. M. van der Stoep - sectie DFF/4 - met de heer F. Trouwborst.

Overgeplaatst:

13.11: Mevrouw A. de Graaf-Bos van DFF/1 naar DFF/1.



Bruidspaar van de maand

De weergoden waren 5e werktuigkundige H. Koster wel zeer gunstig gezind, want nadat de zon dagenlang verstek had laten gaan, brak zij op 1 november jl. stralend door het wolkendek. En juist op die dag trad de heer Koster in het huwelijk met mej. E. Kloeken op het stadhuis te Arnhem. Ook namens de redactie onze gelukwensen.

In dienst getreden walpersoneel



Mej. E. Otto
sectie DFF/1
per 1.11.72

tussen schip en ka

twaaftde jaargang no. 4 — december 1972

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

Redactiecommissie:

M. A. Busker, A. de Coninck, 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