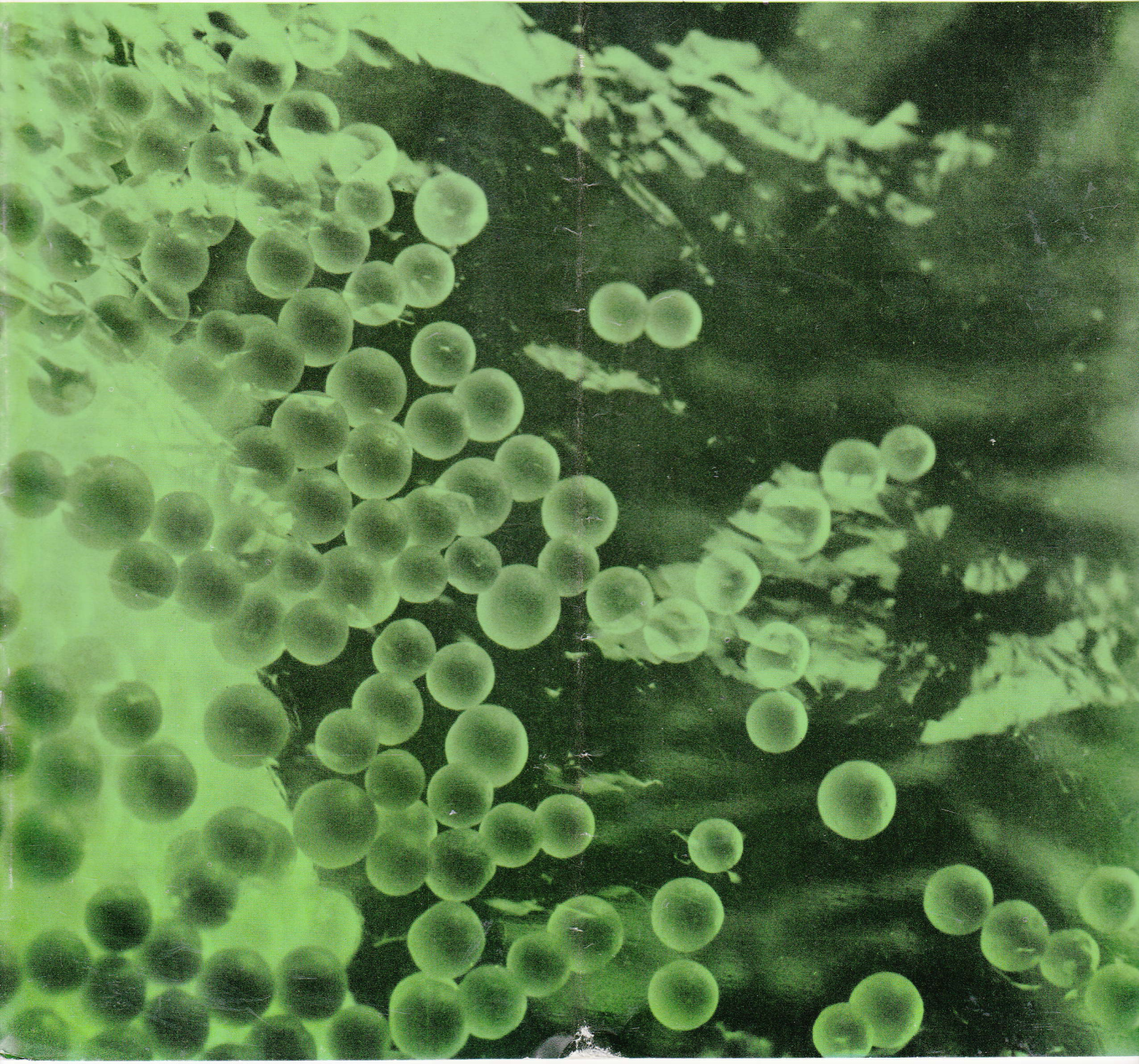


TUSSEN
**SCHIP
EN KA**

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS B.V.
DECEMBER 1973



Bij de voorplaat

Een plaat, zo dachten wij, om even bij stil te staan. Kerstmis nadert weer, de tijd waarin wij zo graag van vrede spreken. Helaas is het ook dit jaar weer een wensdroom; de vrede in de wereld is immers nog steeds zoek. Toch kunnen wij, ieder van ons, een vrede bereiken. Vrede in ons eigen hart, in ons gezin, in onze naaste omgeving. Dat hoeft geen wensdroom te zijn, maar is een zaak die wij wel degelijk in eigen hand hebben.

In dit december-nummer hebben wij getracht, behalve het zakelijke nieuws, wat meer artikelen ter verstrooiing te brengen. Niet dat wij ons niet bewust zijn van de ernstige situatie waarin wij verkeren. Maar anderzijds zien wij het als onze taak, ook in deze tijd, de band tussen de zeevarenden en hun gezinnen, tussen „Schip en Ka” om het zo maar te noemen, eens extra aan te trekken. Vandaar dat wij in dit nummer wat meer ruimte hebben gereserveerd voor inzendingen in de rubriek „Uit en Thuis”, hetgeen mede mogelijk was doordat ons eind oktober spontaan artikelen werden toegezonden. Wij hebben ook wat meer „schoonschijpjes” zoals wij de korte berichten in de redactiekring zijn gaan noemen. Wij brengen verder een verhaal over tewaterlatingen, maar dan gezien door de eeuwen heen.

Hiernaast treft u een gedicht aan, dat ons reeds geruime tijd geleden is toegezonden, maar dat wij met opzet hebben bewaard voor dit kerstnummer. Het is een kort, maar bijzonder toepasselijk gedicht van mevrouw A. M. Bron-Nijssen, de echtgenote van de heer J. G. Bron, hoofdwerktuigkundige.

En voor degenen die nu eindelijk wel eens willen weten wat de kerstballetjes op de voorpagina eigenlijk zijn, het zijn vederlichte bolletjes geëxpandeerd polystyreen, die in Nederland door Shell Chemie onder de naam „Styrocell” op de markt worden gebracht. En voor wie dit nog niet veel zegt: „schuimpolystyreen is een zeer veel toegepast verpakkingsmateriaal omdat het licht in gewicht is, isolerend, stijf en schokabsorberend. Vele produkten die kwetsbaar zijn — van tuinbouwprodukten zoals komkommers tot industriële produkten zoals elektronische apparatuur toe — worden door schuimpolystyreen beschermd. Zelfs vis blijft in een schuimpolystyreen kist met ijs langer vers, omdat het ijs door de isolatie van het schuimpolystyreen maar langzaam smelt. Bovendien is schuimpolystyreen een veel gebruikt isolatiemateriaal in de bouw.

Prettige bijkomstigheid: polystyreen verontreinigt het milieu niet, noch bij fabricage, noch bij toepassing of bij de afvalvernietiging.



DE VUURTOREN

Stille wachter,
baken in zee.
Eenzaam bewaak je
het wel en wee
van schepen die
komen en gaan.
Jouw alziend oog
dat altijd wacht,
wijst schepen een vaargeul
in donkere nacht.
Stille wachter,
baken in zee.
Jouw alziend oog
brengt vrede mee.

(Mevr. A. M. Bron-Nijssen)



De redactie van „Tussen Schip en Ka”
wenst u prettige kerstdagen.

Mededeling

De heer M. A. Riteco is met ingang van 1 november 1973 benoemd tot Chef sectie DFM/11 - Nautische Ontwikkelingen en Scheepsveiligheid, ter opvolging van de heer M. A. Busker, die met ingang van genoemde datum is overgeplaatst naar S.I.P.C., Londen - MRS/11.



46e vlootstafkursus

welke van 16 t/m 19 oktober jl. werd gehouden in het Shell-Gebouw.

Op de foto staande v.l.n.r. de heren: W. J. H. van Dipten - 2e stm., P. G. van der Horst - 3e stm., J. A. van Kesteren - 2e stm., E. J. B. Seele - 3e stm., J. L. de Bondt - 3e wtk., R. Bos - 4e

wtk., J. B. Kerkhoven - sectie DFPI1 (Scheeps-officieren).

Zittend v.l.n.r. de heren: R. G. M. Kauffeld - 3e wtk., H. J. Schaaf - 2e stm., E. P. Walop - 3e wtk., P. Steynis - 3e stm., J. Almekinders - 3e wtk.

Shell-studiebeurzen

Ook voor het studiejaar 1974/1975 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. De salarissgrens van de ouder wiens kind hiervoor in aanmerking kan komen, mag niet hoger zijn dan f 70.000,— per jaar (Nederlands Pensioenbasis-salaris per 31 december 1973). Belangstellenden wordt aangeraden voor nadere inlichtingen zo spoedig mogelijk contact op te nemen — schriftelijk of telefonisch — met de personeelssecties (DFP/1 voor officieren, DFP/2 voor scheepsgezellen en DFP/5 voor walemploëys).

De aanvragen voor een beurs dienen vóór 31 januari 1974 in het bezit te zijn van de Commissie voor Shell Studiebeurzen, Den Haag.

HET EINDE VAN DE PERIODE VAN GOEDKOPE EN OVERVLOEDIGE ENERGIE

„Wij moeten een nieuwe mentaliteit aankweken. Zonder ernstig ongemak kunnen enorme besparingen worden bereikt en de huidige situatie verschaft daartoe de stimulans”, aldus mr. G. A. Wagner over de vooruitzichten voor de wereldenergievoorziening. De president-directeur van de „Koninklijke” hield op 8 november jl. een lezing over dit onderwerp te Brussel, waarvan hieronder een samenvatting volgt. De heer Wagner schetste in het begin van zijn voordracht de beide ontwikkelingen die hebben geleid tot het ontstaan van het huidige acute aanvoertekort, namelijk een enorme prijsverhoging voor olie en het uitbreken van de vijandelijkheden in het Midden-Oosten. De beperkingen en embargo's die voortvloeiden uit het politieke en militaire conflict, hebben ernstige gevolgen. De oliemaatschappijen, die in een economische behoefte voorzien, kunnen hun taak moeilijk op normale wijze uitvoeren.

Wat de prijsstijging betreft: op verzoek van de OPEC-landen was begin oktober te Wenen een bijeenkomst belegd om een herziening van de overeenkomsten te bespreken. Er werd geen overeenstemming bereikt en de oliemaatschappijen vroegen om uitstel. Daarop kondigden de regeringen eenzijdig belastingverhogingen aan waardoor de basiskostprijs van ruwe olie met meer dan 70 pct. omhoog ging. Bovendien kondigden de regeringen aan dat ze de prijs in het vervolg op eigen gezag zouden vaststellen. Ook als het politieke probleem, inclusief het vredesvraagstuk, in het Midden-Oosten is opgelost, zal er nog het blijvende probleem zijn van de prijs, waarvan de gevolgen verstrekend en ingrijpend zijn.

Vraag en aanbod

Het cardinale punt is dat de vraag naar energie zal blijven toenemen zolang de wereldbevolking groeit en de verbruikers overal naar verhoging van hun levensstandaard streven. Wij verbruiken thans tweemaal zoveel als in 1960 en in het midden van de jaren tachtig zal de vraag vermoedelijk nogmaals verdubbeld zijn.

De geïndustrialiseerde landen zullen steeds meer afhankelijk worden van geïmporteerde olie. West-Europa, de V.S. en Japan voeren in totaal 25 miljoen barrels per dag in. Men schat dat omstreeks 1985 nog 25 miljoen barrels per dag extra nodig zijn. Het grootste deel van deze extra invoer zal uit het Midden-Oosten moeten komen.

Ook de ontwikkelingslanden hebben behoefte aan energie. Elke beperking in de levering van olie aan die landen is van invloed op hun vooruitgang en op de internationale economie. Wij moeten het probleem dan ook niet beschouwen als iets dat uitsluitend de industrielanden aangaat.

De prijsstijgingen mogen voor de ontwikkelingslanden relatief zwaarder te dragen zijn, zij zijn meer spectaculair voor de grote industriegebieden. Uitgaande van het normale invoervolume en de thans geldende prijzen zal de totale olierekening voor de EEG-landen het volgende jaar meer dan vijf miljard dollar per jaar hoger zijn. Op dezelfde basis komt deze stijging voor de V.S. neer op 2,8 miljard dollar en voor

Japan op 2,4 miljard dollar. Een veel groter deel van de inkomsten zal moeten worden besteed voor het importeren van olie.

Voorts zal bij de herziening van het internationale monetaire stelsel rekening moeten worden gehouden met de enorme bedragen die de produktielanden uit de olie binnenkrijgen, wil deze nieuw verworven rijkdom een constructieve rol spelen in de financiële en economische verhoudingen tussen de landen. Zo de wereld-energiesituatie ooit tot vastberaden optreden en verstrekkende nationale en internationale maatregelen aanleiding kan geven, dan is dat moment nu aangebroken.

Vooruitzichten

Aan een lange periode van goedkope en overvloedige energie is sneller een eind gekomen dat men dacht. We zullen ons moeten aanpassen en ons steeds grotere inspanning moeten getroosten. We kunnen de basis van energie verbreden, bijvoorbeeld door de ontwikkeling van de kernenergie te versnellen, de steenkoolproductie op te voeren en de produktie van olie en gas uit eigen bodem aan te moedigen. Maar dit alles kost tijd. Daarom moeten tevens maatregelen worden genomen om verspilling tegen te gaan en een efficiënt gebruik van energie te bevorderen. Wij moeten een nieuwe mentaliteit aankweken.

Omdat nieuwe bronnen niet van het ene moment op het andere kunnen worden ingeschakeld, zullen olie en aardgas tot het midden van de jaren tachtig ongeveer 70 pct. van de wereldenergie moeten blijven leveren. Daarna zou een evenwicht kunnen worden bereikt waardoor de wereld in minder sterke mate afhankelijk is van één enkele bron van energie die op slechts weinig plaatsen beschikbaar is. Maar dan moeten wij wel onverwijld de zaak aanpakken.

Wegen naar een nieuw beleid

Vervolgens noemde mr. Wagner enkele factoren die van invloed zijn op het beleid. In de eerste plaats is de verhouding tussen de olie-

maatschappijen en de regeringen van de olieproducerende landen zo fundamenteel gewijzigd dat wij ons moeten bezinnen op wat de oliemaatschappijen wél en wat zij niet kunnen doen. Naarmate de regeringen van de olielanden meer deelnemen in de produktie, zullen ze daar meer zeggenschap over krijgen. De maatschappijen beschikken wel over de kennis en ervaring die nodig zijn voor de opsporing en winning, maar ze kunnen niet garanderen hoeveel olie wordt verscheept, of waarheen.

Ze beschikken over de middelen om olie en olieprodukten over zee te vervoeren en over driekwart van de bestaande verwerkingscapaciteit. Ze bezitten de kunde die nodig is om per dag bijna 40 miljoen barrels ruwe olie om te zetten in produkten. De voor al deze activiteiten benodigde kennis is gebaseerd op research, die dan ook van vitaal belang is. Al deze punten dient men te kennen en in aanmerking te nemen bij het uitstippelen van een energiebeleid.

Een tweede factor is dat de economische verhoudingen tussen de olielanden en de verbruikslanden in een nieuw licht moeten worden bezien.

Ten derde is het duidelijk dat de regeringen van de olielanden vastbesloten zijn hun toekomst veilig te stellen, maar het zal nodig zijn meer omtrent hun doelstellingen op lange termijn te weten te komen.

Ten vierde: het is onvermijdelijk dat de wereld zich thans gaat toeleggen op het verkrijgen van „eigen” energie. Men streeft ernaar, de voorziening te verzekeren.

Maar pas op langere termijn zullen de eigen bronnen in alle behoeften van een land of gebied kunnen voorzien. Het oplossen van de problemen in de tussenfase is voor de importlanden de allerdringendste taak. Er moet worden gezocht naar internationale oplossingen. De hiervoor nodige studies zouden zich in wezen moeten bezighouden met de economische belangen zowel van de export- als van de importlanden op middellange en lange termijn.

Studiegroep

Het doel zou wellicht kunnen worden bereikt door de instelling van een kleine internationale studiegroep, bestaande uit mensen met een gevestigde reputatie op die gebieden die in de studie moeten worden betrokken. Deze mensen, afkomstig uit ontwikkelde en ontwikkelingslanden, produktie- en verbruikslanden, zouden moeten worden gekozen op grond van hun capaciteiten, niet als vertegenwoordigers van regeringen.

De heer Wagner toonde zich in zeker opzicht verheugd dat, als wij wakker geschud moesten worden, dat nu gebeurd is. „Als de huidige toestand zich over vijf jaar had voorgedaan, zou de zaak nog ernstiger geweest zijn. De gebeurtenissen hebben overduidelijk aangetoond dat de toekomst van de geïndustrialiseerde landen en die van de ontwikkelingslanden nauw verweven zijn en dat de levensstandaard in beide groepen in hoge mate zal afhangen van de mate waarin wij dit erkennen. Wat thans naar voren komt, is de gemeenschap van belangen”.

„Een nieuwe ontwikkeling”

VERF VERWARMEN

De tijd waarin verf met de kwast werd aangebracht, ook op scheepswanden en in tankruimten, ligt reeds lang achter ons. „Airless spray”, de methode waarbij de verschillende bestanddelen van verf ter plaatse worden gemengd en met een spuit aangebracht, is reeds jaren ingeburgerd. De voordelen ervan waren groot: het insluiten van lucht behoorde tot het verleden, dikkere lagen konden worden aangebracht, terwijl ook een grotere produktie, d.w.z. het verven van grote vlakken in relatief korte tijd, mogelijk werd. Groot is hierbij ook de rol geweest die „epikote-verven” hebben gespeeld. Immers, juist door epikote-verf is polymerisatie, d.w.z. hoger moleculegewicht van het mengsel, mogelijk geworden. En door deze polymerisatie wordt bereikt, dat de verf chemisch-bestendig is, dus weerstand biedt aan de vele invloeden van buitenaf, die de verflaag anders zouden aantasten. Toch bleef het ook bij epikote-verven noodzakelijk om met de „airless spray” methode een oplosmiddel toe te passen. Op zichzelf is dit een negatieve factor, want oplosmiddel dient alleen maar als transportmiddel, waarna het verdampst. En verdamping betekent verlies, nog afgezien van de bedreiging van de gezondheid van omstanders. Het kan echter even goed gebeuren, dat een zekere hoeveelheid oplosmiddel niet verdampst, omdat het als het ware opgesloten raakt in de verflaag. En daardoor kan op den duur weer een zwakke plek ontstaan. Men heeft daarom de laatste jaren in Shell-laboratoria naar methoden gezocht om epikote-verven te kunnen aanbrengen zonder gebruik te maken van oplosmiddelen. Een van de oplossingen bleek te zijn het toepassen van „hot spray”.

HOT SPRAY

Bij epikote-verven, hoe men die ook aanbrengt, is men afhankelijk van een gunstige buitentemperatuur. Dit geldt zowel voor het verven van de buitenhuid als in tanks. Een temperatuur van 10 graden Celsius gold hierbij toch wel echt als een minimum. Daarbij kwam nog een lange doorhardingstijd van de verflaag, bij een op zichzelf gunstige temperatuur van 20° C nog oplopend tot 5 dagen.

VERWARMEN

Vroeger gebruikte men voor verf vaste harsen, waaraan dan een oplosmiddel werd toegevoegd. Weliswaar zijn nu vloeibare harsen beschikbaar, doch daarmee wordt — wanneer geen oplosmiddel wordt toegevoegd — weer een te dikke laag verkregen.

Men is de oplossing dus gaan zoeken in het verwarmen van verf vóór het gebruik, waardoor ze beter vloeibaar werd. Hiermede kunnen verflagen met de gewenste dikte worden aangebracht, terwijl onder invloed van de omgevingstemperatuur het afkoelen snel plaatsvindt. Zo snel dat zelfs op verticale vlakken de aangebrachte laag blijft staan. Echter, er was één grote moeilijkheid: apparatuur ontwerpen, waarmee en veilig en zonder technische storingen kon worden gewerkt. Het moet een duidelijke zaak zijn dat, wil men de beide verfcomponenten verwarmen tot een temperatuur van ongeveer 70 graden Celsius en deze onder druk via een flexibele slang naar het spuitpistool leiden, eisen aan de apparatuur moeten worden gesteld die afwijken van de gebruikelijke. Iedere onderbreking van de verftoevoer, door welke oorzaak dan ook, leidt ertoe dat de reeds gemengde verf snel afkoelt en, in afwezigheid van oplosmiddel, bijzonder snel hard wordt.

Verscheidene grote verffabrikanten ontwierpen, in nauwe samenwerking met anderen, apparatuur die aan de te stellen eisen voldoet. In

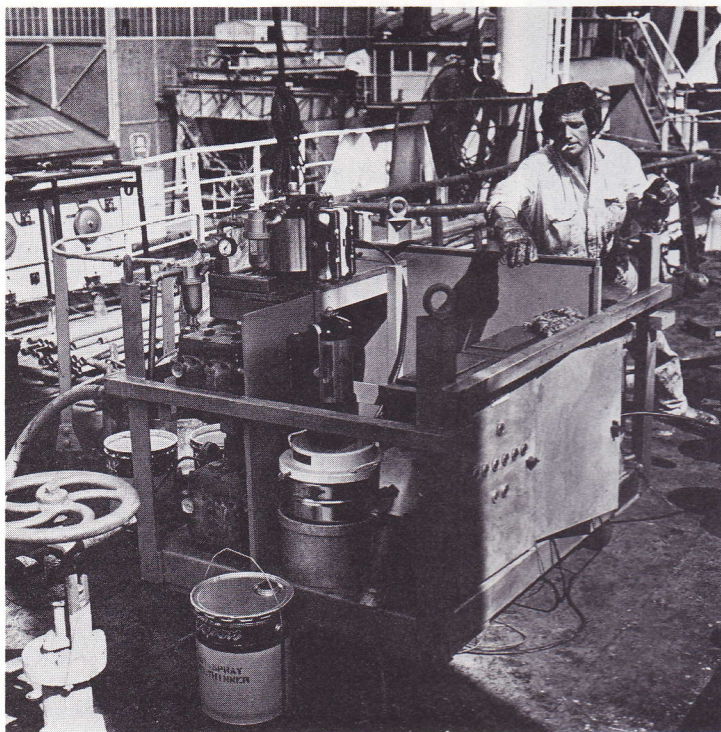
principe is daarbij een circulatiesysteem aangebracht, waardoor bij onderbreking de reeds gemengde en op temperatuur zijnde verf wordt gecirculeerd en op temperatuur gehouden.

Het op temperatuur brengen geschiedt gedeeltelijk reeds voordat de vermenging van de beide componenten plaatsvindt. Daartoe worden elektrische dompelaars gebruikt, waarna deze voorgewarmde verf in de voorraad tanks van de machine wordt gegoten. Vanuit deze tanks of vaten wordt het materiaal naar de hoge-drukpompen en door speciale elektrische verwarmers van 5 tot 10 kW heen naar de hoge-drukmengkamer gevoerd. Hierin worden de beide componenten, die nu elk reeds een hoge temperatuur hebben, in de juiste verhouding gemengd en door de spuitslang naar het spuitpistool gevoerd.

VOORDELEN

Natuurlijk is het toepassen van „hot spray” een methode die hogere kosten vergt. Niet alleen door de speciaal ontwikkelde en vrij gecompliceerde apparatuur, doch ook omdat in sommige gevallen voorzorgsmaatregelen moeten worden getroffen om de minder handzame spuitmachines snel te verplaatsen. De maximale lengte van de slangen moet worden gesteld op ongeveer 20 meter. Zou men langere slangen willen toepassen, zoals wel mogelijk is bij „cold spray”, dan zou de temperatuur bij het verlaten van het spuitpistool al te laag zijn en het effect verloren gaan. Daar staan echter meerdere voordelen tegenover, zodat reeds enige tijd geleden besloten werd proefvlakken aan te brengen, zowel in tankruimten, als op de buitenhuid. De resultaten hiervan zijn tot nu toe bevredigend. Het aanvankelijk geopperde bezwaar dat, in afwezigheid van oplosmiddel, de verf minder zou hechten dan bij „cold spray” het geval was, heeft zich nog niet voorgedaan. Wel is met de „hot spray” bereikt, dat zeer snelle doorharding wordt verkregen. Was dit vroeger minimaal 5 dagen bij een temperatuur van 20° C, nu heeft bij de lagere temperatuur van 15° C doorharding reeds in 2 dagen plaats. Met andere woorden: het dok kan na 2 dagen worden verlaten en de tanks kunnen onmiddellijk worden beladen. Ook de buitentemperatuur, die vroeger bij spuiten niet lager dan 10° C mocht zijn (en denk dan eens aan dokkingen tijdens de koude maanden!), kan thans tot nabij het vriespunt dalen. Dus ook in dit opzicht minder vertraging dan voorheen.

Zoals hiervoor reeds vermeld, kan de dikte van de laag aanmerkelijk worden opgevoerd in één behandeling. Immers, zodra de verf op de relatief koude staalplaat komt, koelt zij af en droogt. Het aanbrengen van een laagdikte van maar liefst 350-400 micron is geen enkel probleem, zelfs niet wanneer hoek- en T-verbindingen ter plaatse zouden doen veronderstellen dat hier onoverkomelijke moeilijkheden in het verschiep liggen. In augustus jl. is op de „Khasiella” in één arbeidsgang een oplosmiddelvrije 2-komponenten „epikote” laag op een vlak van 100 m² aangebracht binnen 10 minuten, en zulks met een laagdikte van 350 micron. De besparing aan arbeid en tijd blijkt in zo'n geval zo aanzienlijk, dat de hogere kosten van de „hot spray”-behandeling op zichzelf de toepassing daarvan blijven rechtvaardigen. Toch zijn er nog beperkingen aan deze nieuwe methode. De ontwikkeling bevindt zich nog in een beginstadium. Met name de aanschafkosten van de apparatuur zijn hoog. Bovendien is deze methode tot heden alleen op Nederlandse werven toe te passen. Maar hoe dan ook, afhankelijk van de resultaten kan de toekomst wel meer „hot spray” tijdens het dokken te zien geven, een methode die ongetwijfeld ook voor andere toepassingen veld zal winnen.



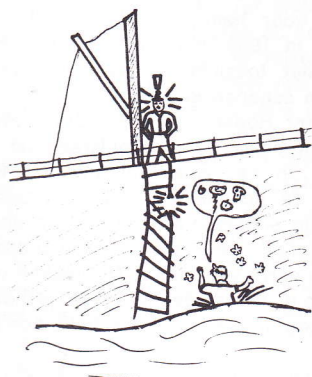
In de periode van 16 oktober t/m 15 november 1973 verschenen de volgende

Vlootcirculaires

No.	Datum	Onderwerp
872	19-10-73	Reglement Pensioenfonds der Koninklijke/Shell
873	26-10-73	Plaatsing Commodore
874	5-11-73	1. „Home Telephone Directory” 2. Verdeling schepen in „A”- en „B”-vloot
875	6-11-73	Verzenden van gagespecificaties
876	7-11-73	Gagewijziging CAO-vlootpersoneel
877	8-11-73	Wekelijkse computerdata — Wekenschema 1974
878	8-11-73	Scheepsgezellen — Meevaren echtgenoten
879	9-11-73	Canadese anti-oil-pollution-maatregelen
880	12-11-73	Het houden van uitkijk



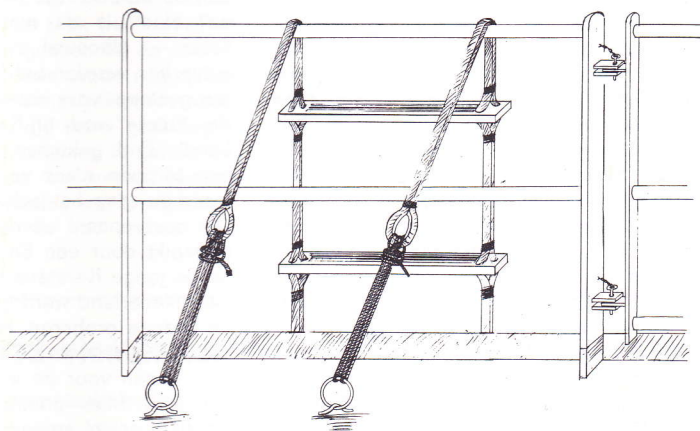
LOODSLADDER NAGEKEKEN ?



Deze maand een tekening ingezonden door de 14-jarige zoon van 1e stuurman E. Q. Abbas. Loofden wij voor elke geplaatste inzending voor de actie „Plaat van de maand” f 50 uit, deze keer kon geen geldprijs worden toegekend. Immers, inzendingen moeten afkomstig zijn van vlootem-ployés. Echter, bij uitzondering meenden wij de spontane inzending van Werner Abbas toch te moeten honoreren, alhoewel niet in geld. Hem is een attentie toegezonden, die hij blijkens een van hem ontvangen brief ook op hoge prijs stelde.

Wat het gevaar in deze tekening uitgebeeld betreft, dit zal niet zo gauw voorkomen; immers, het touw wordt regelmatig geinspecteerd. Wel kan het gebeuren, dat een loodsladder niet op de juiste wijze wordt vastgezet. Vandaar dat hierbij in een schets wordt weergegeven hoe dit dient te geschieden.

De serie „Plaat van de maand” wordt hiermede afgesloten. Nog een enkele inzending hebben wij binnen, die alsnog voor plaatsing in aanmerking komt, doch de serie als zodanig zal



in 1974 worden vervangen door een stripverhaal. Dat dit mogelijk is hebben wij te danken aan het tekentalent van 1e stuurman R. van Kranen, die op ons verzoek een aantal onveilige handelingen op geestige wijze in beeld heeft gebracht.



De heer en mevrouw Kerstens in gesprek met ir. C. Scherpenhuysen, directeur Nederlandse Dok- en Scheepsbouw Maatschappij v.o.f.

MET PENSIOEN

In de crisistijd vers van de ambachtsschool werken op een machinefabriek: loon: 7 ct. per uur. Woorden die bij de ouderen onder ons de schrikbeelden van de dertiger jaren weer oproepen. Als 16-jarige bofte de jonge Kerstens nog, dat hij aan de slag kon komen. Een voorwaarde van zijn eerste baas was wel: 's avonds studeren. Maar dat was hij toch al van plan, hij was nu wel de fabriekspoort binnengegaan, maar wilde die weer zo snel mogelijk achter zich hebben om naar zee te gaan. Vandaar dat hij binnen twee jaar zijn VD-diploma op zak had. Een korte periode, zeker als men bedenkt, dat hij van 's morgens 7 tot 's avonds 5 op de fabriek stond. Dat hij zou slagen stond voor hem zo vast, dat hij zes weken tevoren maar vast had gesolliciteerd bij de N.I.T. Op 22 oktober 1938 kreeg hij zijn eerste schip als 5e werktuigkundige, de „Cymbula”, onder commando van de langzamerhand legendarische Kapt. Konings, die toentertijd vlak voor zijn pensionering stond.

In april 1939 werden twaalf schepen van de Nederlandse Shell-vloot onder Engelse vlag gebracht. Echter, een tekort aan jonge Engelse werktuigkundigen maakte het noodzakelijk, dat een aantal Nederlandse collega's op de overgenomen schepen bleef dienstdoen. Zo ook de heer Kerstens. Met het uitbreken van de Wereldoorlog reeds aan de kin werd op de Engelse schepen zeer grondig geoefend met de reddingmiddelen. Een ervaring die de heer Kerstens goed te stade is gekomen nog voordat ons land in mei 1940 bij de wereldbrand werd

betrokken. Na in november 1939 op de „Ceronia” te zijn geplaatst vertrok hij naar Venezuela. Echter, bij Land's End kwam er een einde aan de uitreis. Was het een mijn of een torpedo? Nooit is dit met zekerheid vastgesteld, maar — alhoewel zwaar beschadigd — het schip kon worden behouden en werd naar Wilton gesleept voor reparatie. Overgeplaatst naar de „Eulota” voer hij 5 weken later weer uit. Bij Land's End gekomen, lag in dezelfde positie een torpedo klaar voor dit neutrale vaartuig, maar nu ging het schip wel degelijk verloren. De opvarenden werden uit de reddingboten opgepikt door een Engelse „destroyer”, waarna de jonge Kerstens met de Batavierlijn weer naar Nederland werd gezonden om het voor de 3e keer te proberen. Het werd weer de inmiddels gerepareerde „Ceronia”, waarmee hij enkele dagen voor de inval in ons land het zee-gat koos. Maar driemaal is scheepsrecht. Met ditzelfde schip, varende in 1940 in konvooi, richting Brest, kreeg de heer Kerstens de derde poging te weerstaan om het schip waarop hij voer in de grond te boren. De „Ceronia” bleef echter weer behouden, al gingen 12 andere in het konvooi varende schepen verloren.

Over de resterende oorlogsjaren op zee zullen wij niet verder uitweiden; zijn oorlogsherinneringskruis met 3 gespen toont aan hoe zeer ook hij in die tijd in gevarezones verkeerde. Merkwaardig alleen is dat, ondanks de toch moeilijke omstandigheden, hij er steeds weer in slaagde zich aan boord voor te bereiden op zijn volgende examens. In Curaçao behaalde

hij terloops zijn „A” en nauwelijks waren de duistere jaren voorbij of hij deed op Curaçao nog even examen voor Th. B. De voorwaarde om hieraan deel te nemen was wel, dat hij zich dan bereid verklaarde nog 6 maanden te dienen bij de C.S.M. alvorens voor verlof in aanmerking te komen. Drie weken voorbereidings-tijd waren genoeg voor de heer Kerstens, daar hij reeds een groot deel van de stof tijdens de oorlogsjaren aan boord had doorgenomen. Na afloop van het half jaar varen kreeg hij de kans, op dezelfde voorwaarde, ook zijn praktisch B. te doen. Het werd dus 1946 alvorens hij zijn verlof van 9 maanden kon gaan opnemen. De heer Kerstens (over „doordouwen” gesproken) wist nu van geen ophouden meer met studeren. Hij deed in verloftijd nog even zijn examen voor Th. C., om daarna voor 2 jaar en 11 maanden te tekenen, opdat hij zijn vaartijd als 3e werktuigkundige met B achter elkaar kon volmaken. Op 32-jarige leeftijd had hij ook zijn praktisch C in zijn zak, en was daarmee toentertijd wel een van de allerjongste. Mede gezien de oorlogsomstandigheden een prestatie van de eerste rang! Onduidelijk was het voor hem, waarom hij vervolgens op een „C” schip met turbine-installatie werd geplaatst als extra 2e werktuigkundige. Echter, op kantoor had men hem reeds voorbestemd voor een walbaan. Op 1 april 1952 deed hij op de Westerkade zijn intrede als assistent-superintendent. Als zodanig was hij nauw betrokken bij de nieuwbouw van de „K”-klasse schepen. Van 1956 tot begin 1958 was hij in Cardon werkzaam. Over deze periode drukt de heer Kerstens zijn ervaring kort en krachtig uit: „Een periode waarin je door improviseren moest trachten er nog een maximum uit te halen.” Een voor hem bijzonder boeiende tijd kwam ook in 1959, toen hij als super belast was met het toezicht op de bouw van de „Ph”-klasse schepen in Amerika.

Ook de heer Rodenburg, die tijdens een bijzonder druk bezochte afscheidsreceptie op 4 oktober jl. in het Shell-Gebouw het woord richtte tot de scheidende, die in gezelschap was van zijn echtgenote, haalde deze episode in zijn toespraak aan: „De omstandigheden aldaar waren verre van ideaal. Het maken van je rapporten e.d. moest gebeuren op je hotelkamer met een in de haast gekocht schrijfmachine.”

Na je verblijf in de States ging je voor een drietal maanden naar de vloot als hoofdwerktuigkundige op de „Philidora”, ten einde de eerste operationele periode mee te maken van dit voor onze Maatschappij geheel nieuwe type schip. Aan het instrueren van de bemanning heb je veel bijgedragen. Ook in de jaren die volgden, ben je ten nauwste betrokken geweest bij de bouw van nieuwe schepen, zowel in Nederland als in Engeland, Noorwegen en Japan. In 1964 werd je benoemd tot Chef Werktuigbouw van de Technische Dienst en in 1967 tot Chef Technische Dienst.”

Juist in deze laatste functie werd de heer Kerstens ten nauwste betrokken bij allerlei commissiewerk, o.a. ten behoeve van de Koninklij-

ke Nederlandse Redersvereniging. Dit was mede de reden, dat hij in 1970 werd aangezocht om de Afdeling Externe Technische Betrekkingen te leiden. In de serie „op de achtergrond” hebben wij in het maart-nummer reeds een uiteenzetting gegeven van de vele commissies — 15 in totaal — waarin de heer Kerstens zitting had. Veel, bijzonder veel werk bracht dit mee, een feit dat onze directeur als volgt onder woorden bracht: „Je persoonlijke inzet en ijver was altijd bijzonder groot. Je toewijding aan je baan was buiten kijf. Iedereen op dit kantoor weet, dat je thuis een tekenbord had geïnstalleerd, waaraan je 's avonds werkte. Mevrouw Kerstens zou ons ongetwijfeld hier meer over kunnen vertellen. Bij het uitwerken van de problemen was je minutieus en hardnekkig. Je toelichtingen en overredingen waren van de eerste orde. Je was kind-aan-huis bij Stoomwezen, Scheepvaartinspektie, Lloyd's, C.C.T.D., enz. In de redersvereniging heb je voor Shell en voor de gehele Nederlandse Koopvaardij bijzonder goed werk verricht. Vele Nederlandse voorstellen die via de overheid bij de I.M.C.O. terecht kwamen, zijn door jou uitgewerkt. Dat de overheid deze diensten heeft gewaardeerd, kwam tot uiting in de hoge onderscheiding — Ridder in de Orde van Oranje-Nassau — die je in het begin van dit jaar van Hare Majesteit mocht ontvangen.

Leen, wij verliezen op kantoor in jou een hulpvaardige collega, bij iedereen bekend met altijd een goed en gebalanceerd humeur, ook in ogenblikken van hoogspanning. Vanaf morgen krijg je eindelijk de gelegenheid om je aan je hobby's te gaan wijden. Ik heb al vernomen dat je een heel oud ambacht op gaat nemen, namelijk het maken van Friese klokken. Het zou een toepasselijk afscheidsgeschenk zijn geweest om je wat literatuur of gereedschap op dit speciale gebied te geven, maar helaas had je inmiddels zelf al het nodige gedaan.

In overleg met je echtgenote hebben wij toch nog iets anders gevonden. Ter afwisseling van de gele en rode Shell-kleuren nu eens een andere kleur om tegen aan te kijken. Leen, ik wens jou en je vrouw nog heel veel goede, gezonde pensioenjaren toe en dank je nogmaals voor al hetgeen je voor de Shell en in het bijzonder voor Shell Tankers hebt gedaan.”

Na de overhandiging van het geschenk — een fraai Delfts blauw bord — voerde de heer Kerstens zelf het woord. Behoudens dank, zowel voor het geschenk, de lovende woorden, de medewerking die hem altijd is verleend als de vrijheid die hem bij het commissiewerk is gegund, wilde de scheidende nog graag één opmerking kwijt, speciaal voor de jongeren: „Voor deze toekomstige steunpilaren wil ik de begrippen inspraak en inbreng aanroeren. Inspraak zonder inbreng resulteert in afbraak. Inbreng echter, mits goed gemotiveerd, opent de deur tot inspraak en resulteert in opbouw en versterking van het bedrijf, maar ook van uw eigen positie. Inbreng kost echter inspanning en vergt extra tijd. Diegenen die de juiste kant kiezen, wens ik veel succes toe.”

De heer Kerstens, die ons verzekerde voorlopig echt niets te gaan doen behalve vissen, kuieren langs de havens van Dordt en klokken maken (voor dit laatste vervaardigt hij zelf zijn gereedschap!), bracht tot slot dank uit aan zijn vrouw, aan het personeel aan de wal en op de vloot, zijn bakermat.

Nieuwbouw Hofplein

De bewoners van het Shell-Gebouw kunnen het dagelijks met eigen ogen zien: langzaam maar zeker worden alle beletselweggengomen om met de bouw van het nieuwe kantoor aan het Hofplein te beginnen. Bij het maken van nevenstaande foto waren er al 480 palen uit de grond getrokken, maar er zitten er nog een aantal in. Deze moeten alle het veld ruimen, om plaats te maken voor de 500 betonnen kolommen die het nieuwe, monumentale kantoorpand aan het Hofplein moeten gaan dragen.

Bij het samenstellen van dit verslag was de datum waarop de 1e paal de grond in geslagen zou worden, vastgesteld op 3 december. Als „heibaas” zou hierbij optreden Mr. J. R. H. van Schaik, President-Directeur van Shell Nederland B.V.

Inmiddels is op de parkeerplaats naast het Shell-Gebouw, alwaar men z'n auto voor een uurtje kwijt kon, een groene keet verschenen. Het is wel een heel probleem gebleken om ruimte voor keten te vinden. Overwogen is om ook in de hal van het Hofplein-station een keet te bouwen. Ook op het „eiland” in de doorgang onder het huidige Shell-Gebouw is een keet neergezet. Hiervan zal het doorgaande verkeer geen hinder ondervinden. Maar het blijft woekeren met de ruimte.

Een maquette, met tekeningen, van het nieuwe gebouw is inmiddels in het Shell-Gebouw te bezichtigen (9e etage-Zuidkant).

Nieuwbouwcommissie

Reeds sedert de aankondiging in 1971 dat er een nieuw kantoorpand aan het Hofplein gebouwd zou worden, is er een Nieuwbouwcommissie, die tot taak heeft ook het personeel inspraak te gunnen bij de uitwerking van de plannen. Een aantal suggesties is na oproep daartoe binnengekomen, waarmee bij de ruwbouw die thans gaat beginnen, zo veel mogelijk rekening is gehouden. Alhoewel wellicht nog wat vroeg, kunnen ook thans weer suggesties worden gedaan, die dan echter meer in het sociale vlak



moeten liggen, want in de fundamentele bouwplannen kunnen thans geen wijzigingen meer worden aangebracht. Wel algemene ideeën dus omtrent indeling, aankleding, enz., kortom alles wat direct met de toekomstige bewoners te maken heeft.

Zowel van Shell Nederland, Shell Nederland Verkoop als van onze Maatschappij (heren Vliegthart en Wouters) zijn thans in de Nieuwbouwcommissie vertegenwoordigers opgenomen.

Vanzelfsprekend komen er op elke verdieping van de hoogbouw een aantal schotten, waarmee de kamers worden afgebakend. Aanvankelijk had men het plan om de verlichting in de kantoorruimten, per etage in acht blokken te verdelen. Aangezien daardoor echter energie zou kunnen worden verspild (niet iedereen stelt gelijktijdig prijs op binnenverlichting) is besloten, ondanks de hogere installatiekosten, schakelaars per twee vakken te installeren, met de mogelijkheid deze zelfs per vak te plaatsen. Uiteindelijk staat het gebouw er voor 100 jaar (erfpacht), dus het is wel zaak nu wijze besluiten te nemen voor een lange periode.

Loonopgaven 1973 vlootpersoneel

De voor de aangifte inkomstenbelasting 1973 benodigde jaaropgave van het loon uit dienstbetrekking bij onze Maatschappij zal door ons wederom in beginsel aan het huisadres worden gezonden. Het verdient derhalve aanbeveling uw huisgenoten reeds thans hiervan in kennis te stellen en dezen tevens in te lichten hoe dient te worden gehandeld met het te zijner tijd van de belastingdienst te ontvangen aangiftebiljet IB 1973.

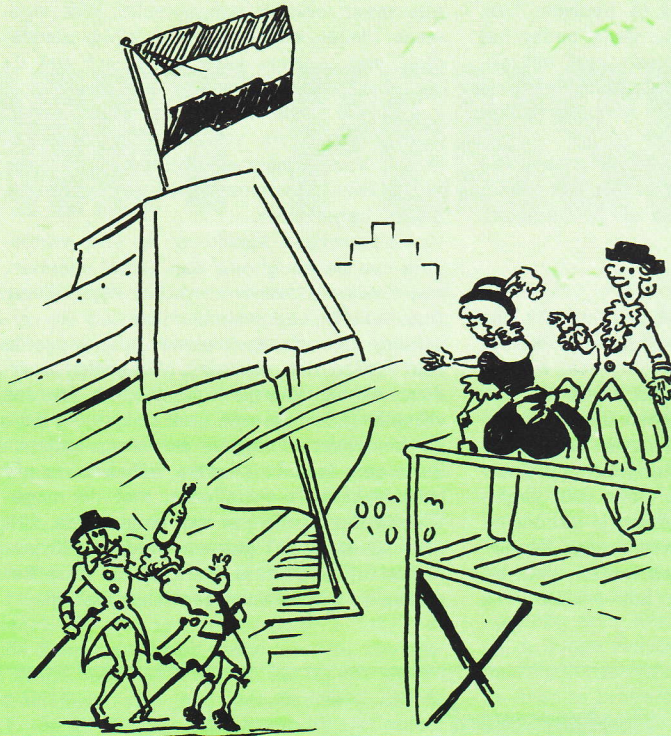
Hierbij wordt opgemerkt dat het geen zin heeft de Maatschappij om toezending van de loonopgave te verzoeken. De opgaven worden zodra

zij gereed zijn door ons verzonden, waarbij wij er uiteraard rekening mee zullen houden dat belanghebbenden de gegevens vóór de datum waarop het aangiftebiljet moet worden ingeleverd in hun bezit hebben. Zij die bezwaren hebben tegen verzending naar het huisadres en de opgave aan boord wensen te ontvangen, dienen ons hiervan onverwijld mededeling te doen. Uiteraard moeten ook in dit geval de huisgenoten worden ingelicht omtrent de bestemming van het aangiftebiljet. Tenslotte wordt er nog de aandacht op gevestigd dat de Maatschappij zich niet met de invulling van het aangiftebiljet kan belasten.

„IK DOOP U...

Een formule die men in alle landstalen hoort wanneer wederom een schip wordt tewatergelaten. Een formule die ook in de komende drie jaar zal worden gebruikt, wanneer de nieuwe schepen voor de rederijen van de Koninklijke/Shell-Groep van de helling glijden. Vandaar dat wij in dit nummer eens een terugblik zullen werpen op de feestelijkheden die in de vele eeuwen die de mensheid reeds achter zich heeft, plaatsvonden wanneer een nieuw vaartuig aan het zilte nat werd toevertrouwd.

Het woord „feestelijkheden” moet men eigenlijk wel met een korreltje zout nemen. Het mag dan tegenwoordig een grote gebeurtenis zijn als de bouw van een schip zo ver is gevorderd dat het van de helling kan glijden, vroeger was het meer een godsdienstige plechtigheid. De zee, groot en mysterieus, boezemde de mensheid reeds vroeg het nodige ontzag in. En al waren de primitieve volksstammen ver voor onze jaartelling zich reeds spoedig bewust van de mogelijkheid zich snel te verplaatsen over het water, zij beperkten de vaart tot rivieren en meren en lieten het wel uit hun hoofd zo ver de zee op te varen dat het land niet meer in zicht was. Bekend is dat niet alleen boomstammen als eerste vaartuigen werden gebruikt, ook dierenhuiden werden — geprepareerd, toegenaaid en gevuld met lucht — gebruikt als transportmiddel. Doch het lijkt onwaarschijnlijk dat in dat stadium het gereedkomen van het huisvlijtprodukt enige aanleiding gaf er een bijzonder cachet aan te geven.



De Chinezen en Feniciërs als ook de Egyptenaren waren echter volken die reeds lang voor onze jaartelling ook de zeeën gingen bevaren. Hun schepen waren voor die tijd ook groot en tevens reeds zeewaardig. Maar ook voor hen gold dat het zich wagen op zee, steeds verder weg van de kust, een onderneming was waarvoor men niet alleen moed nodig had, doch tevens de bescherming van de goden tegen de demonen die in de zee huisden.

Zij maakten daarom van de tewaterlating een plechtigheid die er wezen mocht. Zoals te verwachten, schoten ook toen reeds de Chinezen bij het tewaterlaten van hun reeds indrukwekkende vaartuigen grote hoeveelheden pijlen en ander vuurwerk af. Door daarbij tevens wierook te verbranden en op vele trommels te roffelen wilde men niet alleen eerbied betuigen aan de God van de Zee en zijn bescherming afroepen, doch tevens de zeeduivels verjagen.

Bij de Feniciërs echter, de grootste zeevaarders uit de oudheid, waren de godsdienstige plechtigheden wel bijzonder bloedig gemeten naar hedendaagse maatstaven. Zij wilden de goden gunstig stemmen door mensenoffers te brengen. Wat was eenvoudiger dan hiervoor slaven te gebruiken? In de loop der tijden veranderde deze in onze ogen nogal barbaarse wijze van tewaterlaten en het werden dierenoffers.

Toch was het bloed dat er stroomde eigenlijk de voorloper van de gewoonte bij de Grieken en Romeinen om over de voorsterven van het nieuwe schip wijn uit te gieten. De rode kleur hiervan verving het bloed dus van mensen en dieren, die vroeger werden geofferd. Overigens, het brengen van mensenoffers mag dan rond de Middellandse Zee reeds voor onze jaartelling zijn verdwenen, de oude Vikingen in het hoge noorden wisten er een aantal eeuwen later nog raad mee. Zij **bonden** — weer om de goden door een offerande gunstig te stemmen — slaven op de boomstammen waarover het schip tewatergleed. Ook op de Zuidzee-eilanden kwam iets dergelijks nog lang voor, zelfs tot in de 18e eeuw, althans als wij de verhalen van de ontdekkingsreiziger James Cook mogen geloven.

Gelukkig dat deze toch wel bijzonder onprettig aandoende wijze van offeren bij vele volken spoedig is vervangen door een minder pijnlijke, maar toch ook toepasselijke plechtigheid. Reeds lang voor onze jaartelling hadden de Hindoes mens en dier vervangen door pompoenen gevuld met een rode kleurstof. Deze spatten bij de tewaterlating uit elkaar, waardoor men weer de gewenste kleur verkreeg, zonder dat er werkelijke offers behoeften te worden gebracht.

De godsdienstige plechtigheden zijn nog niet overal uitgestorven. Al ligt voor ons westerlingen de tijd dat een priester met wijwater het schip zegent praktisch achter ons, er zijn nog steeds vele volken waar de tewaterlating niet zo zeer om een feest dan wel om een plechtigheid vraagt, waarbij de bescherming van schip en opvarenden aan God wordt afgesmeekt.

Op Japanse werven komt dit nog voor, ook in India. Trouwens, in overwegend rooms-katholieke landen aan de Middellandse Zee heeft men, zeker voor de kleinere vaartuigen, deze gewoonte ook nog steeds gehandhaafd.

In vele andere landen, zo ook in Nederland, is het de gewoonte dat een „doopmoeder” wordt uitgenodigd om met behulp van een aan een lint gebonden fles champagne het schip te dopen. Het woord „doopmoeder” of „doopster” is wel degelijk voortgekomen uit het oorspronkelijk zegenen d.w.z. het dopen van de schepen met behulp van wijwater. Schepen zijn ook lang het enige vervoermiddel geweest dat een naam droeg, vandaar de doopplechtigheid net als bij een borelingske.

Het was eigenlijk de nogal ondeugende Hendrik de Achtste, die aan de gewoonte van priesters om Engelse schepen te dopen, een einde maakte. Na zijn ruzie met de Paus, maakte hij van de tewaterlating een meer werelds gebeuren. Hij liet een heildronk uitbrengen op de goede vaart van het nieuwe schip, waarbij het degene aan wie deze eer te beurt viel was toegestaan om na het ledigen van de speciaal vervaardigde beker met „rode” wijn, de beker naar huis mede te nemen. Maar zo iets wekt natuurlijk weer jalouzie op. „Waarom mag hij zo'n beker behouden en ik niet”, moet er de nodige malen gemompeld zijn. Dan overboord voortaan met die beker, decreeteerde Hendrik, maar ook dat was geen oplossing. Slimme lieden zagen kans hem

weer op te duiken, waarna men grote sommen geld hiervoor kon maken.

In de achttiende eeuw maakte koning George de Derde een einde aan alle geruzie om de beker. Hij had vele dochters en bepaalde, dat zij bij toerbeurt schepen mochten te water laten. In die tijd paste het echter niet dat prinsessen in het openbaar een beker wijn naar binnensloegen. Daarom kregen zij opdracht om een fles met de beste wijnsoort — en dat was in die tijd champagne — tegen het schip stuk te gooien en daarbij de doopformule uit te spreken.

Tot het gebeurde dat een van zijn dochters het schip miste: de volle fles kwam met grote kracht op het arme hoofd van een magistraat terecht, die er een souvenir aan over hield. Besloten werd om dan voortaan maar de fles aan een lint vast te maken, zodat persoonlijke ongevallen niet meer zouden kunnen plaatsvinden.

Gehandhaafd is sedertdien dat een nieuw schip door een vrouw wordt gedoopt. En in plaats van de in onbruik geraakte beker kreeg de „doopmoeder” voor haar optreden sedertdien als beloning een of ander waardevol geschenk.

Als wij nu de blik nog even richten op de schepen van de Koninklijke/Shell-vloot, dan zien wij dat reeds sedert het prille begin — met uitzondering van enkele schepen gebouwd tussen 1940 en 1945 — alle schepen de doopplechtigheid hebben ondergaan zoals thans nog in Westeuropese landen gebruikelijk is. Maar pas sedert de dertiger jaren hebben de Nederlandse Shell-tankers bij die plechtigheid ook werkelijk een schelpnaam ontvangen. Vóór die tijd was het bij de „Koninklijke” de gewoonte de schepen op andere wijze te vernoemen, bijvoorbeeld naar belangrijke figuren zoals de Sultan van Langkat of een vrouwennaam te geven zoals „Berta” of namen uit de mythologie zoals „Hermes”.

Bij de Shell Transport & Trading Co. was het reeds vóór de amalgamatie met de „Koninklijke” in 1907 de gewoonte om de schepen een schelpnaam te geven. Dat was niet zo vreemd, want deze maatschappij is voortgekomen uit de firma Samuel & Co., wier doelstelling vóór de ontdekking van aardolie was het verhandelen en vervoeren van industriële produkten uit Engeland op de Oosterse markt. Als retourvracht brachten de schepen dan schelpen mee, waarvan men toentertijd in Europa allerhand snuisterijen vervaardigde.

Al had de eerste Britse Shell-olietanker dan een Latijnse schelpnaam, „Murex”, daarna bestond een deel van de namen van de Engelse schepen nog lange tijd uit allerlei variaties met de schelp erin, zoals „Silvershell”, „Dolphinshell”, alhoewel ook al veel Latijnse namen aan nieuwbouwschepen werden gegeven. Pas in de dertiger jaren ging men ertoe over alle nieuwe Shell-tankers van welke vlag dan ook Latijnse schelpnamen te geven, echter toch weer met een onderscheid.

Zo kregen bijvoorbeeld de 9.000 tonners een schelpnaam met een E of een O als beginletter wanneer zij voor de Nederlandse rederij bestemd waren. Maar in Engeland koos men voor deze klasse de letter L. Zelfs na de 2e wereldoorlog handhaafde men dit onderscheid nog. Wij behoeven slechts te denken aan onze huidige „K”-klasse tankers van 18.000 ton, die bij de Britse vloot een naam hebben beginnende met de letter H. Pas met de 33.000 tonners, de „V”-klasse dus, is meer uniformiteit in de beginletter van de schelpnaam gebracht.

Zoals bekend, vaart elke Shell-tanker aan boord ook een exemplaar mee van de schelp waarnaar het schip is vernoemd. Tegenwoordig is



*„De oude traditie
houdt men nog
steeds in ere
bij deze werf”*

het de gewoonte om de doopmoeder — behalve een geschenk — ook een exemplaar van die schelp te geven, soms uitgevoerd in een plastic blokje. De reden tot dit laatste is dan veelal, dat de schelp zo klein is, dat zij anders verloren zou kunnen gaan.

Een typisch voorbeeld van de kleine afmeting van de schelp in sommige gevallen is dat van de „Diadema”. De fotograaf die ten behoeve van het aan de doopmoeder uit te reiken album met tijdens de plechtigheid gemaakte foto's van tevoren een opname wilde maken van deze schelp, had verzuimd — nadat hij het schelpje met een doorsnede van slechts 2 mm onder het oog van zijn camera had gelegd — de deur af te sluiten. Toen dan ook onverwachts iemand binnenkwam en er even wat tocht door de kamer woei, was het schelpje verdwenen. Ondanks naarstig speuren op de grond is het niet gelukt het schelpje te vinden. Met bekwame spoed is uit het Rijksmuseum voor Natuurlijke Historie in Leiden, dat ons reeds zo dikwijls terwille is geweest wanneer wij om bijzonderheden of een exemplaar van een bepaalde schelp vroegen, een nieuwe „Diadema”-schelp gehaald. Het kan verkeren!

Hoe dan ook, in de komende jaren zal vele malen de bekende doopformule — in verschillende talen — weer worden uitgesproken. Niet minder dan 33 schepen zijn thans in aanbouw voor de Koninklijke/Shell. En verwacht mag worden dat ook drieëndertig maal in alle talen zal weerklinken: „Ik doop U”

...EN WENS U BEHOUDEN VAART”



UIT en thuis

Het is alweer enige jaren geleden, maar het was toch een gebeurtenis die ik nooit zal vergeten. We zouden vroeg in de morgenuren het Kielerkanaal binnenvaren. Mijn man, die de wacht van 4 tot 8 liep, was reeds bijtijds onder de wol gekropen en niet lang daarna was ik hem gevolgd. Niet dat ik mij geheel aan de „arbeids- en rusttijden” houd, uiteindelijk ben je als meevarende echtgenote gast aan boord en is er geen enkele verplichting om de nachtrust die je thuis bent gewend, helemaal te veranderen. Afijn, 's nachts, om een uur of vier, hoor ik hem uit bed stappen om zijn wacht te gaan lopen. Met een zalig gevoel van „nou, tabé dan, ik heb nog een paar uur slapen te-goed”, draaide ik me om en viel onmiddellijk weer in Morpheus' armen.

Even later word ik wakker, doordat iemand in de kast stond te rommelen. Ik deed m'n ogen open, enigszins verschrikt, maar zag tot mijn verbazing m'n man, die een oude naaimachine te voorschijn haalde. U weet wel, zo'n oud handdraaigeval dat sedert eeuwen aan boord heeft rondgezworven en bij ons in de kast stond. Wie het heeft meegebracht en achtergelaten, mag Joost weten, maar voor ons, meevarende dames, was het al herhaalde malen een uitkomst gebleken. „Opstaan”, zegt m'n man tegen me. „Ja, kom nou”, reliceerde ik, „het is pas half vijf. Jij moet toch op de brug staan, wat doe je hier?”

„Wij hebben de Duitse vlag nodig, want we naderen het Kielerkanaal, en dat ding is niet te vinden. Kom mee, naar de brug”.

Stomverbaasd, dat kunt u zich wel voorstellen, schiet ik snel wat kleren aan. Ik vroeg me daarbij af of ik er soms tussen werd genomen. Het was een schip met bijzonder goede stemming, ook tussen de meevarende dames, die overigens nogal eens in de maling werden genomen. Nog recent was een van de passagiers erop uitgestuurd om even de „bierzeef” te leen te vragen en ik moet zeggen, dat het mij niets zou verbazen als ik in dit geval het volgende

slachtoffer zou zijn. Maar ja, vragen aan m'n man of het nou een geintje was of dat ze werkelijk omhoog zaten, kon ik niet meer. Hij was al weer naar boven. En wat doe je dan als vrouw, na zo'n bevel? Juist, ook naar boven, al is het met een gevoel van „opjehoedezijnmeid”. Maar de stemming op de brug was bloedserieus, dat zag ik al onmiddellijk toen ik de ouwe zag en een leerling, die mij hoopvol aankeken.

„Ziet u kans om een Duitse vlag voor ons te maken, mevrouw?”, vraagt de kapitein met iets van verontschuldiging in z'n stem. „Wij hebben hier wat stukjes vlaggedoek en de leerling zal u helpen”.

„Ja, maar daar kan ik toch verdorrie geen vlag van maken. Hoe ziet die Duitse vlag er eigenlijk uit? En hebt u geen langere banen?” De ouwe krabde zich eens op z'n hoofd, maar met z'n drieën begonnen ze te rommelen en te zoeken, en ja hoor, langere banen waren nog wel beschikbaar van andere, nauwelijks gebruikte vlaggen. Een voorbeeld van de Duitse vlag was ook nog op te duikelen, zodat men mij vol verwachting aankeek.

In de kaartenkamer werd de antieke naaimachine op de grond geplaatst, de leerling werd geïnstrueerd voorzichtig aan het wiel te draaien (hij had niet eens een blauwgeruite kiel aan!) en na enig gepieker over „hoe” en „van welke stukken” begon ik — op m'n knieën zittend — aan een vlag die, gezien de omstandigheden, er wezen mocht. Het nam wel een vol uur in beslag, maar om zes uur, bij daglicht, konden we de Duitse vlag voorhijsen. Dankbaarheid straalde van de gezichten van het trio op de brug en ik moet zeggen, het gaf ook mij een zekere voldoening m'n werkstuk zo fier te zien wapperen. Na een bakkie koffie als beloning in ontvangst te hebben genomen, besloot ik, nu ik toch op was, mezelf maar wat op te frissen, m'n haar te fatsoeneren (uiteindelijk was mij daartoe geen eens tijd gegund) en m'n man in de vroege morgenuren op de

brug gezelschap te houden.

Om acht uur kwam de 3e op de brug, die van niets wist. Zijn ochtendhumeur, dat meestal niet te best was, moest een echte schok verwerken toen ik hem de vraag stelde, of ik even m'n overwerklijst mocht indienen. „Waarom?”, zei ie, „U werkt toch niet hier?” Nou was het in wezen een beste jongen, maar ik heb hem nog nooit zo ongelooflijk zien kijken als toen ik hem vertelde, dat ik bij gebrek aan een Duitse vlag in de vlaggenkast, zelf een Duitse vlag had moeten naaien. Hij liep naar de vlaggenkast toe, keek verbaasd op de plek waar het ding hoort te staan, maar haalde even later uit een van de andere vakken een prima, solide uitzierende Duitse vlag. Hij was er dus wel degelijk geweest, maar stond op de verkeerde plaats. Over m'n overwerklijst werd niet meer gesproken. Wel werd besloten het eigen konterfeitsel te laten wapperen, uiteindelijk was ik niet voor niets m'n bed uitgetrommeld.

Het verhaal zou hiermede uit kunnen zijn, maar er zat nog een staartje aan. Later, toen ik bij de Medische Dienst was omdat ik weer ging meevaren, vertelde de dokter mij, dat het voor ons, vrouwen, toch wel aantrekkelijk moest zijn zo te reizen. Daarop vertelde hij mij het verhaal van een echtgenote, die 's nachts uit haar bed was gehaald, afijn, vult u de rest zelf maar in. Hij besloot met „Zelf vond die dame het helemaal niet leuk, dat kan ik u verzekeren”. „Nou”, zei ik, „dat viel heus wel mee; ze was meer verbaasd dan dat ze het niet leuk vond”. „Hoe weet u dat?”, vroeg onze bedrijfsarts. „Omdat ik het zelf was aan wie dit is overkomen. En ik denk er nog met genoeg aan terug”.

Mevr. A. Kalkman



Als je vanuit Groningen naar het plaatsje Noorden verhuist, dan is dat wel een heel grote overgang. In Groningen had ik mijn familie en vriendinnen, en er was altijd wel iemand bij wie je even binnen kon wippen. Hoewel we in Noorden een veel fijner huis kregen, miste ik zeker in het begin mijn oude omgeving en kontakten. Totdat ik zo links en rechts hoorde, dat er in en rond Noorden nog heel wat méér zeemansgezinnen moesten zitten. Zelfs bij mij in de straat bleken er al twee te wonen, aldus de wijsheid van de melkboer en de bakker.

Opeens herinnerde ik mij de gezellige bijeenkomsten die er in Groningen altijd voor zeemansvrouwen waren, en ik bedacht, dat zoiets nu eigenlijk ook in mijn omgeving zou moeten zijn. Ik merkte bij mezelf, dat ik aan dat contact met andere zeemansvrouwen nú méér behoefte had dan toen ik nog in Groningen woonde. Intussen leerde ik één van de zeemansvrouwen bij mij in de straat wat beter kennen en ook zij was wel enthousiast voor het idee, om het onderlinge contact tussen de

zeemansgezinnen in en rond Noorden wat uit te breiden.

De „oude bekenden” in Groningen vertelden me, dat ik me daartoe het best in verbinding kon stellen met de stichting die vanuit Rotterdam speciaal voor zeemansgezinnen zou werken: de Stichting Gezinskontakt Zeevarenden. Daar vertelde men mij, dat men wel adressen wilde leveren en met de begeleiding van avonden wilde helpen, maar dat we ook een heleboel zelf zouden moeten voorbereiden en organiseren. Ondanks onze schoolgaande en zelfs nog thuis zijnde kindertjes, zagen we kans om op redelijk korte termijn bij de verkregen adressen te peilen, of men interesse had om zo eens in de maand een gezellige of leerzame avond te houden. Vrijwel iedereen stond positief tegenover ons plan en zo konden we rond september 1971 met de eerste contactavond beginnen.

Sindsdien hebben we met elkaar de meest uiteenlopende programma's afgewerkt. We hebben gebloemschikt en gebarbecued, maar ook avonden over EHBO en „wonen” gehad. Dankzij „de klub” weten we allerlei nuttigs over kamerplanten en zijn we in staat diverse Indische gerechten te brouwen. Het mes snijdt dus aan alle kanten. Inmiddels bezoeken ook zeemansvrouwen uit een wat verdere omgeving onze avonden en hoewel het soms eigenlijk te vol is, passen we toch nog net in de huiskamer. Het prettige van dit alles is, dat je elkaar wat beter leert kennen en zo met elkaars lief en leed gaat meelevan.

Er ontstaat een onderlinge vriendschap, en die hebben wij als zeemansvrouwen gewoon hard nodig. Vanuit Rotterdam krijgen we de begeleiding, die je toch wel nodig hebt om het allemaal leuk te houden.

Eigenlijk wil ik met dit alles zeggen: probeer het óók eens, die avonden. Bij mij hebben ze er voor gezorgd, dat ik nooit meer terug zou willen naar Groningen. Wilt u er wat meer over weten, bel dan rechtstreeks naar: Gezinskontakt Zeevarenden (010 - 13.78.81) of naar mij: Mevr. D. v. d. Zwet, Chrysantenstraat 123, NOORDEN - tel. 01724 - 85.52.



Een van de problemen van een zeemansfamilie is... hoe breng ik de grote vakantie door als pa niet met verlof komt, vooral met oudere kinderen.

Nu weet ik, dat er genoeg vrouwen zijn die rustig op eigen houtje met kinderen naar het buitenland gaan en daar geen enkel bezwaar tegen hebben. Maar ik neem aan, dat er ook zijn die moeite voor voelen om alles zelf te moeten regelen, om alle de verantwoordelijkheid te moeten dragen; en aan die zeemansmoeders wil ik graag de volgende tip geven.

Door een toeval heb ik de S.I.S. ontdekt, d.w.z. „de school voor internationale studiereizen”. Deze Sis organiseert reizen voor middelbare scholieren naar verschillende Europese landen. Vooral voor teeners in de leeftijd van 14-17 jaar is dit een leuke ervaring. Het feit alleen al, dat ze zonder hun ouders op reis gaan naar een land dat ze zelf kunnen uitkiezen, is bijzonder aantrekkelijk voor hen. De door de Sis georganiseerde reizen vinden plaats in groepsverband en onder leiding van een door de Sis aangewezen leraar, in de taal van het desbetreffende land.

Op de plaats van bestemming worden in de ochtenduren conversatielessen gegeven, een goed ruggesteuntje voor het komende leerjaar. De verdere dag wordt besteed aan excursies en allerlei gezellige dingen. Het verblijf in het land van keuze is bij een gastfamilie, naar verkiezing alleen of tezamen met een andere cursist. Het adres van de Sis is: School voor Internationale Studiereizen, Mathenesserlaan 369b, Rotterdam, tel. 010-23.45.06.

Mevr. W. Priest-Wols

Vele PTT-tarieven zijn verhoogd of zullen per 1 januari a.s. een verhoging ondergaan. Ten gerieve van de lezers van dit blad die via ons kantoor brieven naar opvarenden zenden, volgen hieronder de thans geldende portokosten.

Verzending per luchtpost

Brieven	Voor Curaçao geldt:
0 - 10 gram f 0,75	0 - 10 gram f 0,65
10 - 20 gram f 1,05	10 - 20 gram f 0,90
20 - 30 gram f 1,65	20 - 30 gram f 1,35
elke volgende 10 gram	elke volgende 10 gram
60 cent extra	45 cent extra
Briefkaarten en prentkaarten:	f 0,35.

TARIEFS- VERHOGINGEN

Per 1 januari 1974 worden ook de telegram- en telefoontarieven in het scheepvaartverkeer via Scheveningenradio verhoogd.

Telegrammen

Diensttelegrammen zullen niet meer als brieftelegram (SLT) mogen worden verzonden. Gelukkig zal deze goedkope telegramsoort wel blijven gehandhaafd voor privé-verkeer met Nederlandse-vlagschepen.

Wal — Schip

Voor Nederlandse-vlagschepen (incl. Ned. Antilliaanse) worden de minimumkosten voor een brieftelegram f 14,85 per 22 woorden, elk volgend woord gaat f 0,67½ kosten.

Volbetaalde privé-telegrammen via Scheveningenradio worden verhoogd van f 1,10 naar f 1,17½ voor Nederlandse-vlagschepen en van f 1,31 naar f 1,34 voor vreemde-vlagschepen. Bij volbetaalde telegrammen geldt een minimum van 7 woorden.

Schip — wal

Felicitatie- en surprise-telegrammen van het schip naar de wal blijven mogelijk voor Nederlandse-vlagschepen, alhoewel de „seinkosten” verhoogd zullen worden tot f 10,15. De tarieven voor volbetaalde privé-telegrammen en privé-brieftelegrammen van schip naar de wal worden eveneens verhoogd. Hierover kan de radio-officier aan boord de opvarenden de nodige informatie verstrekken.

Telefoongesprekken

Ook de tarieven voor telefoongesprekken van en naar het schip zullen een stijging ondergaan. Per 1 januari a.s. worden de tarieven per 3 minuten (minimum-duur) voor gesprekken met Nederlandse-vlagschepen: marifoon f 5,40 (alleen mogelijk indien het schip zich onder de Nederlandse kust bevindt) middengolf f 9,90 (mogelijk indien het schip zich in Europese wateren bevindt) kortegolf f 23,40 (gewoonlijk mogelijk, ongeacht waar het schip zich bevindt*). Voor vreemde-vlagschepen worden deze tarieven respectievelijk f 6,95, f 11,55 en f 25,75. In de richting schip — wal zijn bovengenoemde tarieven iets lager.

* niet alle schepen zijn uitgerust met K.G. telefonie.

Collectieve ongevallenverzekering vlootpersoneel

Voor het jaar 1974 zullen de premiepercentages voor de collectieve ongevallenverzekering ongewijzigd blijven.

Voor de medeverzekering van de echtgenote is het standaardbedrag van f 25.000,— verhoogd tot f 35.000,—.

De premies voor 1974 zullen bedragen:

Voor werknemers:

0,55 ‰ van het verzekerde bedrag (24 x de gage per maand);

voor de medeverzekering van de echtgenote:

tot 65 jaar: 0,66 ‰ van f 35.000,— = f 23,10

van 65 tot 70 jaar: 0,792 ‰ van f 35.000,— = f 27,72

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 1974 zullen voor het deelnemend vlootpersoneel in de gagespecificaties over december 1973 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.

Wij raden de deelnemers aan voor alle zekerheid hun huisgenoten te vragen om een bevestiging dat de brief is ontvangen. Mocht dit namelijk niet het geval zijn, dan is het — in uw eigen belang — verstandig de Afdeling DFP/3 hiervan in kennis te stellen.

schoon schip

Kerstkisten

Alhoewel in oktober jl. nog lang niet alle enquêteformulieren omtrent verschillende ontspanningsmogelijkheden aan boord, op kantoor waren terugontvangen, bleek reeds zonneklaar dat de overgrote meerderheid aan boord erkentelijk is voor de gebruikelijke kerstpakketten. Reden om maar tegelijk een aantal kerstpakketten af te roepen bij het Comité „Kerstfeest op Zee”, dat elk jaar met zoveel enthousiasme deze blijken van attentie aankoopt en verpakt. En dat afroepen moest wel snel gebeuren, want het gaat niet alleen om de schepen die Rotterdam aanlopen of in Europa dokken, maar ook om een voorraadje aan te leggen in Singapore en Curaçao. Medio november waren reeds 22 schepen van een kerstkist voorzien; de „Philine” kreeg volmacht om zelf de ge-

schenken aan te kopen in een haven, zulks gezien het vaarprogramma van dat schip. Inmiddels zullen ongetwijfeld reeds meer schepen met een kerstkist zijn uitgerust, doch al die schepen die niet tijdig meer kunnen worden bereikt, krijgen alsnog bericht zo mogelijk zelf tot aankoop van kleine geschenken voor alle opvarenden over te gaan.



Agenda

Ook voor het komende jaar is een vlootzakagenda uitgegeven. Aan alle schepen zijn inmiddels exemplaren voor alle opvarenden verzonden. Degenen die door verlof hun exemplaar hebben gemist, kunnen deze bij bezoek aan kantoor verkrijgen op kamer 2.31. Eén exemplaar per persoon, zoals gebruikelijk.



Gedicht

Dat men ook op kantoor ludieke invallen heeft, is recentelijk gebleken uit een rapport. De heer H. Snel, elektrotechnisch superintendent, diende een rapport in van drie vellen over een reparatie aan boord van een onzer schepen. Op zichzelf niets bijzonders, dergelijke rapporten worden zo dikwijls opgesteld. Echter, in dit geval werd na alle zakelijke mededelingen de conclusie in dichtvorm gegeven. Wij willen die onze lezers niet onthouden:

*Een reparatie half gedaan,
komt je later duur te staan,
Al doe je het wel even vlug,
het komt toch steeds weer naar je terug.
Maak je het weer als van nieuwbouw,
dan faalt het echt niet meer zo gauw.
Maar als je nieuwbouwfouten niet herstelt,
dan kost het je tot het eind toe geld.*



Verhuisd

Ze stonden er weer, de verhuizers. Het blijft passen en meten binnen de beschikbare ruimte in het Shell-Gebouw. Voor een groot deel betekende het voor een aantal wal-employés alleen maar een paar kamers opschuiven. Echter, de Sectie DFM/11 — Nautische ontwikkelingen en Scheepsveiligheid, heeft een kamer aan de overzijde van de gang in de 3e etage betrokken en is nu gehuisvest in kamer 3.32. Dat is in de kamer voorheen bezet door de Sectie DFP/4 — Personeelsverlichting. Deze sectie — in casu Uw verslaggever, heeft zijn biezen weer gepakt en is naar de 2e etage getrokken in kamer 2.31. Aangezien het al de vijfde keer in vier jaar was dat laatstgenoemde sectie het veld moest ruimen, een wrang grapje:



„de volgende keer zal het wel zo eindigen.”

op Schiphol ...



Meevaren

Het staat allemaal zo nuchter in een circulaire zoals het aan de schepen wordt bericht. Dat moet ook, het zijn uiteindelijk zakelijke mededelingen. Maar één hebben wij er deze maand eens uitgepikt en willen wij nog eens aanhalen, namelijk die over het medevaren van echtgenoten van Europese scheepsgezellen. Sedert 1970 is er voor de Europese onderofficieren reeds een regeling, opdat ook zij — uiteraard na toestemming van de gezagvoerder en indien de accommodatie aan boord daartoe geschikt is — hun echtgenote kunnen laten medevaren. Maar daar is nu verruiming aan gegeven. Voortaan kunnen Nederlandse en Spaanse hoofdten voeding en scheepsvoorlieden hun echtgenote op 2 oceaaneizen per kalenderjaar laten meevaren, terwijl het aantal kustreizen onbepikt is. Voor scheepsvaklieden I en II, alsmede scheepskoks geldt, dat zij voortaan, mits 5 dienstjaren zijn volbracht, eenmaal per kalenderjaar hun echtgenote kunnen laten meevaren op een oceaaneis, terwijl ook voor hen het aantal kustreizen onbepikt is geworden.

in Dubai ...



Weg

Zij is weg, de trouwe secretaresse van de OVST. Mej. Liedorp, officieel secretaresse van de afdelingen DFF en DFP, heeft de dienst van de maatschappij op eigen verzoek verlaten. En met haar vertrek kwam ook de functie van secretaresse vacant. Gelukkig heeft het bestuur van de ontspanningsvereniging in haar opvolgster, mevrouw Trouwborst, een nieuwe secretaresse gevonden. Zij zal dus voortaan alle berichten, mutaties, aanmeldingen, enz. in goede banen leiden.



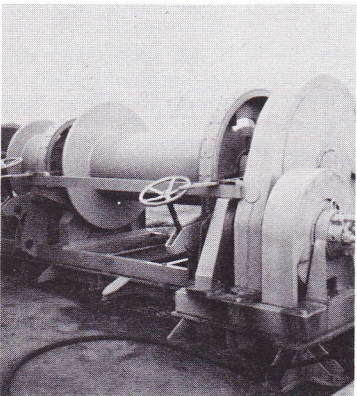
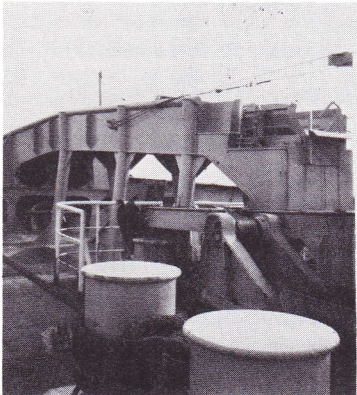
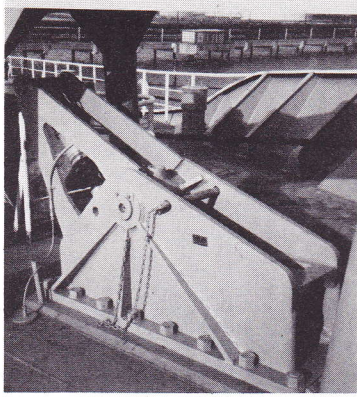
Aan de wal

„En, stuurman, hoe bevalt het nou, zo'n tijdje aan de wal te zitten?” Een vraag die een onzer stuurlieden die tijdelijk op kantoor is geplaatst nogal eens gesteld wordt. Het antwoord is bij deze op het droge gezette zeevarende altijd hetzelfde: „Ach, op kantoor gaat het wel, maar die afwas, hè!”

Navegar Juntos

En general resultan secas y formales las circulares destinadas al personal navegante de nuestra flota. Y no puede ser de otra manera, ya que al fin y al cabo se trata de comunicaciones oficiales. No obstante, este mes hemos elegido una que nos parece de interés particular y que por tal motivo repetiremos a continuación. Nos referimos a la circular que expone las condiciones en que las esposas de tripulantes europeos pueden acompañar a éstos en ciertos viajes.

Desde 1970 existe un arreglo según el cual los suboficiales europeos pueden llevarse en determinados viajes a la esposa, previa aprobación del capitán, como es natural, y siempre que las facilidades de alojamiento a bordo lo permitan. Ahora se han ampliado las posibilidades previstas en dicho arreglo. En lo sucesivo, los jefes del servicio de fonda y los capataces de buque, tanto holandeses como españoles, tendrán derecho a hacerse acompañar por su esposa en dos travesías oceánicas por año natural, y en un número ilimitado de viajes costeros. Los maniobristas especializados y los segundos maniobristas, así como los cocineros que hayan alcanzado una antigüedad de 5 años de servicio, podrán de aquí en adelante llevarse a la esposa en una travesía oceánica por año natural, y también en un número ilimitado de viajes costeros.



„Z“-schepen

Wij hebben het al eerder bericht, o.a. in het artikel „Pendeldienst“ in het mei-nummer van dit blad. De „Zafra“ en „Zaria“ krijgen een speciale uitrusting ter voorbereiding van hun taak als pendelschip tussen het „Auk“-veld in de Noordzee en Teesport. Op deze schepen is een deel van de uitrusting reeds aangebracht tijdens de dokking. De drie bovenstaande foto's geven een goede kijk op respectievelijk de boegstopper, het platform voor de slang en de elektrisch/hydraulische winch op de bak om de tros-/kettlingcombinatie in te hieuwen. Te zijner tijd hopen wij in een vervolgartikel meer uitvoerig op de uitrusting te kunnen terugkomen.

Redactie

De overplaatsing van de heer M. A. Busker naar het kantoor te Londen heeft weer een gat doen vallen in de redactiecommissie. Bijzonder erkentelijk zijn wij voor de steun, in de vorm van artikelen en suggesties, die wij in de afgelopen twee jaar van hem mochten ontvangen. De heer D. Jongeneel, Chef van de Sectie DFM/12 — Dekdienst, heeft zich inmiddels bereid verklaard de opgevallende plaats in te nemen, zodat wij weer op volle sterkte zijn.



Europoort

Het bericht kwam te laat om in de vlootzakagenda 1974 op te nemen, maar de schepen in Euro-poort zijn, wanneer zij aan onderstaande steigers liggen, voortaan rechtstreeks telefonisch bereikbaar:

steiger 101: 01888-2309
steiger 102: 01888-2359
steiger 103: 01888-2459
steiger 104: 01888-2478



Sextant

Het is gebleken, dat een aantal stuurlieden aan boord van onze schepen niet de beschikking heeft over een eigen sextant. Toch is het nog steeds voorschrift, dat stuurlieden vanaf de rang van 4e stuurman aan boord de beschikking hebben over een eigen sextant. Trouwens, ook over een kijker, die zij zelf dienen mee te nemen bij tewerkstelling op een schip. Een zaak die beslist niet in het vergeetboek mag raken.



Kerstpuzzel

Ook dit jaar bij het december-nummer van „Tussen Schip en Ka“ een kerstpuzzel. Ten behoeve van de vele puzzelaars aan boord zijn extra exemplaren van de puzzelbijlage naar alle schepen verzonden. Denkt u aan de sluitingsdatum? Uiterlijk 11 maart terug op kantoor en uw oplossing dingt mee naar de uitgelofde prijzen.



Miss Dallia

Een plaat van een aantrekkelijke, goed geproportioneerde jongedame is op vele schepen een bekende wanddecoratie. Ook zo op de „Dallia“. Maar een echte, levende miss „Dallia“ is natuurlijk leuker. Dat was dan ook de oorzaak dat tijdens een feestje aan boord van dit schip een aantal scheepsgezellen in „Tussen Schip en Ka“ van september jl. de portretten van de „indienstgetreden“ bekeken; mej. M. W. G. van der Linden werd verkozen als miss „Dallia“ van 1973. Hoewel dit gebeurde toen het schip in de buurt van Kharg Island lag, duurde het nog even voor op de kaart alle handtekeningen waren verzameld van degenen die aan het cadeau meededen. Pas in een volgende haven kon deze kaart daarom worden verzonden. Wel was in Kharg Island reeds een presentje gekocht.

Op vrijdag 26 oktober jl. kwam een delegatie van de scheepsgezellen van de „Dallia“, bestaande uit de heren G. van Osselen en W. M. Beekman, mej. Van der Linden persoonlijk het cadeau overhandigen. Was zij al verlegen geworden door het schriftelijk bericht, dat zij tot miss „Dallia“ was gekozen, het bezoek van de delegatie van het schip bracht haar in alle staten. Ook de andere dames op de typekamer, waar mej. Van der Linden sedert 6 augustus jl. werkt, waren vol gespannen verwachting. Om half elf kwamen beide heren binnen en na de kennismaking werd het geschenk, een Perzische lamp, onder — en hoe kan het anders bij zulk jeugdig personeel — verlegen gegiechel uitgedapt. Maar een spontane kus van miss „Dallia“ voor de heren Van Osselen en Beekman was het resultaat. Toch was de koek nog niet op. De uitnodiging om met de beide heren te gaan „chinezen“ werd, met een blos op de wangen, dankbaar geaccepteerd.



Journal

Ook dit jaar is weer een boekje verschenen in de serie Shell-journalen, ditmaal over de historische relatie tussen Nederland en het Oranjehuis. Dat de keuze hierop is gevallen vindt uiteraard zijn oorzaak in de recente viering van het 25-jarig regeringsjubileum van H.M. Koningin Juliana. Inmiddels zijn twee exemplaren naar alle schepen

verzonden. Ook op de balie bij de personeelssecties ligt een aantal exemplaren gereed ter uitreiking aan vlootemployés die zich op kantoor melden en prijs stellen op het bezit van dit boekje. Degenen die wel een exemplaar voor zichzelf willen hebben, doch niet binnenkort op kantoor komen, kunnen ook schriftelijk een exemplaar aanvragen bij Sectie DFP/4.

schoon
schip

VLOOTPERSONALIA

Periode van 16 oktober t/m 15 november 1973

Gehuwd:

- 16.10: E. Hietbrink, II. stm., met mej. M. Immikhuizen;
19.10: P. J. Zwartelé, 5e wtk., met mej. N. van Eenennaam;
19.10: J. A. Goudzwaard, 5e wtk., met mej. A. Mostert;
26.10: C. van de Vrie, 3e stm., met mej. R. C. Lamé;
26.10: L. van Wieren, sch.voorman, met mej. C. Pronk;
27.10: F. H. de Jong, 5e wtk., met mej. A. Ferguson;
27.10: J. Ricken, 4e stm., met mej. B. E. Wilson;
6.11: C. G. A. Hoenders, II. wtk., met mej. M. Apon;
7.11: D. Roodnat, 4e wtk., met mej. L. H. Klees;
9.11: B. W. Bakker, 3e stm., met mej. C. Meiners;
9.11: J. Doolaar, sch.vakman I, met mej. C. den Haan.

Geboren:

- 22.10: Sigyn, dochter van G. Pos, 3e wtk., en mevr. L. Pos-Lodewijkx;
29.10: Diane Anna Maria, dochter van C. J. Jongkind, 5e wtk., en mevr. R. Jongkind-Dori i samy;
30.10: Rikkert, zoon van P. J. van den Ende, 4e wtk., en mevr. S. M. van den Ende-Muis;
30.10: Mark, zoon van E. de Jong, 3e wtk., en mevr. E. A. de Jong-van der Waal;
4.11: Lodewijk Pieter Arie, zoon van L. P. A. de Winter, 2e wtk., en mevr. R. J. de Winter-Brokking;
9.11: Iris, dochter van J. J. Ceelen, 5e wtk., en mevr. M. L. A. Ceelen-Meijering.

Aflossingen:

- gezagv.: W. Croes, A. Boddé, A. W. C. van Schendel, J. J. Schouten, D. P. Klip, N. H. van der Heiden, D. Rijk, H. J. Allaart, F. A. de Kaart, F. Klaassen, T. W. Pals;
1e stl.: J. C. Aartsen, F. F. Ates, W. S. van der Ham, R. Verhoef, J. E. Dekker, W. C. Padmos, A. C. Weide, J. Bosman, P. Puype, J. V. Kruit;
2e stl.: J. A. van Kesteren, H. Bijvank, J. I. Boon, J. van Ruiven, M. A. D. Hartlief, J. B. Krul, T. H. Tromp;
3e stl.: A. A. F. van der Markt, J. A. P. Donks, H. de Roo, R. Zitter, H. Swenne, A. B. Tuyl, T. Kik, C. B. Slieker, M. J. van Loozen, L. Bart;
4e stl.: H. J. Koolstra, A. H. den Breems, L. A. C. M. van der Bruggen, M. B. Kwakkelstein, P. J. van den Driest, C. Doolaard, A. G. den Dekker;
II.stl.: S. S. Abma, E. M. M. van den Bosch, J. W. H. B. ter Braak, T. Krook, A. M. Borgart, M. Lokker, N. C. M. Jonker;
radio-off.: J. A. Griffioen, F. K. van Westen, P. P. Verburg, J. Gerritsen, G. H. P. Ribbens, H. Vermeulen, J. van der Eyk, A. F. Sebrecchts, B. Visser, T. P. de Swart, R. Grootes;
hfd.wtk.: F. van Dalen, H. Blaauw, G. J. Visscher, T. H. J. Feldberg, S. Straub, H. de Jong, J. R. Alisma;
2e wtk.: L. P. A. de Winter, E. E. Kreune, J. Hensbroek, H. Japin, W. J. M. Braeken, C. C. Bartels, J. C. Ganzinga, J. Homminga, P. G. Eekman;
3e wtk.: J. H. Dor, F. A. M. Vergroesen, W. H. Hennink, J. J. Timmers, H. A. Meissner, P. A. Post, F. A. J. Boot, P. Kooyman, S. P. van Galen, J. Qualm, J. D. Compriet;
4e wtk.: H. de Rhoter, P. Dekkers, E. Pesschier, H. Koster, R. A. M. Haffert, E. P. R. van Zelst, R. A. de Lijster, J. Labeur, P. J. van den Ende, C. P. Plug, A. J. de Waal, J. Hoorn, D. A. Gunst, J. A. Deelen;
5e wtk.: G. J. Afink, H. J. Koopman, G. M. Kramer, L. P. Lucking, W. A. 't Jong, R. van Egmond, A. Oost, R. J. de Vries, S. J. F. 't Hooft, L. Buizert, A. Harkink, E. J. Swemmer, C. J. Bier, D. A. Kruk, J. J. P. Kuiper Boone, N. Z. van der Zwan, G. W. Slotboom;
II.wtk.: M. J. Bakker, P. C. Telle, J. Snapper, L. Blokpoel, H. M. Smit, D. J. Bastiaans, M. A. P. M. Fischer;
sch.voorman: H. C. den Daas, I. Dijker, R. Rietveld, A. de Kuiper;
sch.vakman I: E. J. A. van Arcken, J. M. Kools, L. A. T. Blankemeyer, C. H. Roozendaal;
sch.vakman II: G. P. H. M. Kuypers;
sch.gezel a/w: M. Oliemans, G. van Osselen, F. A. W. Huppertz, W. Abels, H. A. Westhof, E. M. Meyer, J. Tuinebreyer, H. A. Tevreden, K.

- G. J. Schefferlie, A. A. Pol, E. P. Aponno, G. H. de Visser, H. M. Wiersma, L. v. d. Wel, N. L. P. Stans, J. H. L. Nahapiet, A. Bravenboer, A. E. Remeeüs, D. Hogeveen, E. Krul, M. W. Toet;
aank. sch. gezel a/w: H. J. Mondria, G. J. Brummelink, F. I. T. Thé, C. v. d. Wal, E. L. Boldewijn;
hoofd voeding: F. B. Wayers, H. Scharloo, W. C. Kapper, H. Vrugt, J. H. A. J. Orie;
sch.kok: G. S. Sinnema, W. W. Huygen;
hoofd bediende: E. J. Eradus, A. J. J. Ceelen, F. P. Lommerse, F. G. Olde-Wolbers;
bediende: A. Scheffer, H. Wezenaar, G. Doyer, J. L. v. d. Bos, F. Deen, D. F. Wendersteyt;
bediende (a/d): L. de Kramer, P. Koks, J. G. Hetteema, J. J. P. Vaessen;
jongen a/w: J. H. Geelen, R. R. Simons.

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

- m.s. ACILA: 4e stm. B. G. ten Cate;
m.s. ACTEON: 2e stm. P. A. B. de Ruiter, wnd. 2e wtk. D. Smit, 3e wtk. L. Timmer, radio-off. D. Bins;
s.s. ARCA: 1e stm. R. van Westendorp, 5e wtk. D. L. Elsman;
s.s. ATYS: gezagv. P. J. P. Siebesma, 1e stm. J. Baard, wnd. 3e wtk. R. Bos, 4e wtk. R. F. Hamar de la Brethonière, 5e wtk. H. van Os, hoofd voeding A. A. Turkenburg;
m.s. CAMITIA: wnd. gezagv. B. C. Visser, 1e stm. D. M. Mos, 4e stm. P. N. van Duyn, hfd.wtk. J. G. Bron, 5e wtk. A. W. van Sluys, radio-off. C. J. M. Mullaart;
s.s. CAPILUNA: 5e wtk. J. Moerbeek, 5e wtk. H. A. M. Jamin, radio-off. G. A. Remijnse, sch.gezel a/w P. N. E. Hermans, aank.sch.gezel a/w R. J. Koot, bediende W. Wesselink, T. F. van Anraat, bediende (a/d) A. Stedehouder, koksmat G. P. M. Kraanen;
s.s. CAPISTERIA: gezagv. D. de Boer, radio-off. J. A. Stevens;
s.s. CAPULONIX: 1e stm. R. A. Kattenburg Schüler, radio-off. J. de Groot, sch.vakman I F. A. Nijhuis, sch.vakman II W. Kesteloo, sch.gezel a/w G. Baak, hoofdbediende L. A. van Zunderen, bediende J. A. Schuiten, bediende (a/d) H. H. M. Bomhof;
m.s. CINULIA: 4e stm. J. L. A. M. Peek, 2e wtk. W. D. Hoogland;
m.s. CRANIA: gezagv. M. G. C. Geerarts, II. stm. P. Bode, 5e wtk. C. R. van Santen, 5e wtk. M. van Bethlehem, 5e wtk. A. H. A. M. Molenaar;
m.s. DALLIA: gezagv. F. Minkels, 3e stm. M. Parlevliet, 2e wtk. A. G. M. Witten, 3e wtk. R. G. M. Kauffeld, 5e wtk. R. P. de Boorder, 5e wtk. B. S. J. Spierenburg, sch.vakman II J. P. M. Kanters, sch.gezel a/w R. K. P. M. Niec, aank.sch.gezel a/w L. H. A. T. van Dijk, koksmat A. H. J. de Croock, jongen a/w E. R. van Engel, R. A. Curial, P. de Vries;
m.s. DAPHNE: gezagv. J. C. de Groot, 2e stm. F. L. A. Bloot, II.stm. S. I. van der Zee, 2e wtk. G. de Goede, sch.voorman J. Pronk, sch.vakman II H. P. M. Oosterveer, wnd. sch.vakman II J. Jansen, sch.gezel a/w J. ten Kate, D. van Minnen, R. E. Hubbard, aank.sch.gezel a/w J. H. Scholte-Aalbes, wnd. hoofd voeding J. Weedage;
m.s. DIADEMA: wnd. 3e stm. J. S. de Vos;
m.s. DILOMA: gezagv. E. H. Brameijer, wnd. 4e wtk. P. C. Ildel, hoofd voeding R. M. Bruno;
m.s. DIONE: 1e stm. A. T. van Es, 2e wtk. A. P. de Groot;
m.s. DOSINA: 5e wtk. W. H. Lentink, aank.sch.gezel a/w F. G. Steggink, aank.kok H. J. K. Bredeveld, hoofd bediende W. D. Anthonio, bediende (a/d) M. Bomhof;
s.s. KALYDON: hfd.wtk. A. J. G. Weitzel, 3e wtk. F. C. Sant, radio-off. J. P. Cnossen;
s.s. KARA: 2e stm. R. W. Overdijkink, wnd. 3e wtk. J. W. Goetjes, 3e wtk. T. Scholte, 4e wtk. N. J. Gras;
s.s. KATELYSIA: wnd. 3e stm. J. Houtkamp, 3e wtk. E. P. Walop, 4e wtk. M. C. H. Waaldijk, 5e wtk. E. J. M. Bourgonje, 5e wtk. C. P. Louiszoon, radio-off. K. Koning;

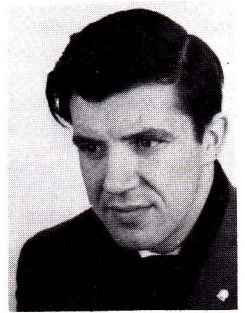
- s.s. **KELLETTIA**: gezagv. J. P. Jongbloed, 4e stm. H. de Vos, hfd.wtk. J. de Bruijn, 2e wtk. A. Houwaard, 4e wtk. W. K. de Voogd, 5e wtk. G. H. Willems;
- s.s. **KERMIA**: 3e stm. E. J. B. Seele, radio-off. J. Valk;
- s.s. **KHASIELLA**: 4e stm. J. P. Molenaar, 2e wtk. J. B. van Haaster;
- s.s. **KOPIONELLA**: 5e wtk. A. Oosten;
- s.s. **KORATIA**: 3e stm. W. T. van den Berg, 5e wtk. H. L. Castens, radio-off. J. J. van Gessel;
- s.s. **KOROVINA**: gezagv. P. Buisman, wnd. 1e stm. J. Tebbenhoff, radio-off. B. Bessels;
- s.s. **KOSICIA**: 1e stm. T. van Heuveln;
- s.s. **KRYPTOS**: 3e wtk. A. Vis, 5e wtk. E. K. G. Schiefer, radio-off. H. J. Aten;
- s.s. **KYLIX**: wnd. 3e stm. J. de Nes, 4e stm. G. Vreugdenhil;
- s.s. **LOVELLIA**: 1e stm. P. E. van der Veld, sch.gezel a/w C. den Boer;
- s.s. **MACOMA**: gezagv. R. E. van der Miesen, 2e stm. S. Bos, 3e stm. A. P. Margadant, hfd.wtk. W. J. van der Hoek, 4e wtk. J. P. P. van Alebeek, 5e wtk. R. J. Flokstra, radio-off. P. L. Linders, sch.voorman H. L. Klop, sch.vakman I G. A. Muts, sch.gezel a/w P. J. de Bruin, M. H. Grootveld, aank.sch.gezel a/w S. P. E. de Palm, hoofd bediende G. Braster, bediende L. J. Schalk, bediende (a/d) J. T. Heymann;
- s.s. **METULA**: sch.voorman, H. H. van Oostrum, bediende J. de Vries;
- m.s. **NISO**: 2e wtk. N. C. van der Vecht, 4e wtk. B. van Os, 5e wtk. R. C. Duyts, II. wtk. P. C. Farro;
- s.s. **ONDINA**: 1e stm. R. Knol;
- s.s. **ONODA**: 2e stm. A. J. Verheul, 3e wtk. F. D. Dieleman, 4e wtk. C. W. van der Vos;
- s.s. **PATRO**: 2e stm. D. M. Alderlieste, 3e stm. E. J. Frölich, 3e wtk. J. L. de Bondt, capataz. C. Boo Davila, man.esp. H. Bouza Alonso, 2o man. F. Diaz Padro, mar.int. A. Areães Fontenla, M. Carballo Suppo, F. Colarte Vazquez, G. Comesaña Fernandez, R. Insua Santamaria, M. Garcia Malvido, I. Parcero Caamaño, B. Rey Lorenzo, E. Valverde Alonso, 2o mar.int. A. Coreido Santos, J. B. Gonzalez, Cortes, iefe de f. J. S. Duran Barros, coc. A. Lopez Nogueira, cam. S. Castro Lopez, J. Dieguez Garcia, J. Torres Torres, cam. (trip) M. Paz Curra;
- s.s. **PHILIDORA**: 3e stm. C. Kamminga, 2e wtk. H. H. Apfel, 3e wtk. L. F. Kruyt, 4e wtk. G. de Graaf, sch.voorman W. van Dongen, sch.vakman I J. M. H. Siepers, hoofd voeding J. H. van Elteren, aank.kok E. Kost;
- s.s. **PHILINE**: wnd. 2e wtk. A. Sloot, 5e wtk. A. J. Zon;
- s.s. **PHILIPPIA**: hfd.wtk. H. W. van Diepen, sch.voorman C. F. M. Hartman, sch.gezel a/w P. Nobel, H. A. Schot, F. Oostdijk, E. P. Kesauly, G. Z. Spaans, A. v. d. Weiden, P. J. Mirrer, P. Fokker, G. J. C. Dudink, L. Huisman, aank.sch.gezel a/w J. W. Wolters, hoofd bediende F. v. d. Heyden, bediende R. Bakker, N. G. Wehrmann, kokmaat D. H. Beusekamp;
- s.s. **VASUM**: wnd.hfd.wtk. J. van der Schee, 5e wtk. A. H. Grevelink;
- s.s. **VITREA**: gezagv. J. de Jong, 1e stm. W. Kalkman, wnd. 2e stm. J. Korving, 5e wtk. C. J. Tanis, 5e wtk. H. Sterrenburg;
- s.s. **VIVIPARA**: II.stm. E. W. van den Brink, hfd.wtk. F. L. Alexandre, radio-off. T. Marcusse;
- s.s. **VLIELAND**: II.stm. M. L. A. Wouters;
- s.s. **ZAFRA**: 3e stm. W. J. Netelenbos, hfd.wtk. E. Rouw, 4e wtk. J. Haasjes;
- s.s. **ZARIA**: 2e wtk. F. de Roos.

Uit dienst getreden vlootpersoneel:

- 4e stm.: C. Timmers;
3e wtk.: J. J. de la Fuente, C. H. Kleywegt;

AFSCHEID

Dezer dagen namen wij afscheid van de heer W. P. M. Samuels — 1e pompman/bankwerker. Na als stokersjongen op 21 december 1949 in dienst te zijn getreden en in diverse machinekamerfuncties te hebben dienstgedaan, vond op 27 mei 1955 zijn aanstelling plaats als 1e pompman. Door een ernstig ongeval hem op zee overkomen, was het hem nadien alleen nog toegestaan bijwerkersdiensten te verrichten als aflospompman. Ondanks zijn handicap was het juist in deze functie dat de heer Samuels grote populariteit verwierf. Menig stuurman zag hem graag aan boord komen, in de wetenschap een betrouwbaar en bewaam vakman de pompwacht te kunnen toevertrouwen. Wij weten, dat het de heer Samuels zelf het meest spijt, doch de waarschuwend medische vinger kan je niet negeren wanneer wordt geadviseerd minder inspannend werk te zoeken. Bij een gesprek tijdens het afscheid op kantoor vernamen wij, dat hij reeds druk bezig is zich door studie voor te bereiden op de vereiste diploma's om in het horeca-wezen een nieuw bestaan op te bouwen. Wij wensen de heer Samuels bij de studie veel succes en hopen, dat hij er snel in zal slagen zijn zaak te openen, waarvan wij reeds bij voorbaat menen te mogen veronderstellen, dat het onder een biertje bij hem goed toeven zal zijn, waarbij nog menig verhaal over het lief en leed aan boord ter sprake zal komen.



Vanaf deze plaats groet ik alle oud-collega's en officieren met wie ik op zo'n prettige wijze mocht samenwerken. Ik wens hun allen een voorspoedige toekomst en bij Shell Tankers B.V. een goede vaart. Hopelijk nog eens tot ziens!

W. P. M. Samuels

- 5e wtk.: Ph. van Dijk;
sch.kok: P. M. H. Bellwinkel.

Over in tijdelijke dienst „Shell Curaçao”:

- 1e stm.: S. Termeer.

Terug van tijdelijke tewerkstelling „The Asiatic Petroleum Corporation” te New York:

- 1e stm.: T. van Heuveln.

Terug van tijdelijke tewerkstelling „Shell B.P. Development Company of Nigeria Ltd.”:

- 1e stm.: R. A. M. van Hooijdonk.

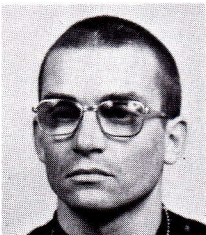
In militaire dienst:

- 4e stl.: P. C. J. Dikentman, C. G. Schipper, P. J. Urban.

Aangesteld als:

- 4e stm.: G. Vreugdenhil, J. P. Molenaar, P. N. van Duyn;
5e wtk.: R. P. de Boorder, A. Oosten;

Tien jaar in dienst



M. te Hennepe
Bediende
per 1.11.73

Met pensioen

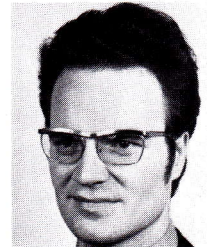


H. Edens
1e stm.
per 1.12.1973

In dienst getreden vlootpersoneel



P. C. Farro
II.wtk.
per 16.10.73



J. Weedage
scheepskok
per 5.11.73
wnd. hoofd voeding
per 13.11.73

wnd. sch.vakman II: sch.gezel a/w J. Jansen;
wnd. hoofd voeding: sch.kok L. J. W. Broenink.

Behaalde diploma's:

2e stuurman G.H.V.: W. L. Westhoff;
2e stuurman G.H.V.-th: H. den Ouden, J. Verdoorn, M. Kruijsaar, D. J. Mittelmeijer, F. Hogenbirk;
3e stuurman G.H.V.: G. Vreugdenhil, J. P. Molenaar, P. N. van Duyn;
„C”: R. A. Risseeuw, H. H. Apfel;
„C-th.”: J. P. J. Reichwein, J. Prinsze, J. B. van Haaster;
„B”: F. C. Sant, A. Vis, A. Sloot;
„A/B-th.”: A. Oosten;
„A”: P. C. IJdel, W. Willems;
„MVD”: R. P. de Boorder.

Overleden:

Op 16.10.73 voorman/donkeyman C. Brandenburg.
Op 1.3.66 de dienst verlaten i.v.m. 65-jarige leeftijd, na ruim 10 dienstjaren.

MUTATIES WALPERSONEEL

in de periode 11.10.73 t/m 10.11.73

Uit dienst

13.10: Mej. C. E. Douma - DFF/4
1.11: L. Kerstens - DF/2 (pensioen)
1.11: Mej. G. Liedorp - DFF/4
1.11: M. A. Busker - DFM/11 (naar S.I.P.C. Londen)

Overgeplaatst

26.10: Mej. K. E. Odems van DFP/3 naar DFF/4
1.11: M. A. Riteco van DFM/12 naar DFM/11

Gehuwd

15.10: Mej. J. C. M. van der Sloot - DFF/4 - met de heer P. van Zeventer
6.11: Mej. E. Benschop - DFF/1 - met de heer P. Bolderheij

In dienst getreden walpersoneel



Mej. K. E. Odems
Sectie DFP/3
per 17.9.73



35



L. Kerstens
Sectie DF/2
per 22.10.73



25



G. Hoogland
Sectie DFP/6
per 1.11.73

Onze wal- jubilarissen



Bruidspaar van de maand

Wnd. scheepsvakman II W. J. Zijta trad op 19 oktober jl. te Haamstede in het huwelijk met mej. T. Verboom. Staande voor de trouwauto werden zij voor de lezers van ons maandblad vereeuwigd en naar hen gaan dan ook onze speciale gelukwensen uit.



tussen schip en ka

dertiende jaargang no. 4 — december 1973

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

Redactiecommissie:

A. de Coninck, D. Jongeneel, G. H. van Leeuwen,
W. N. Wouters, voorzitter, 010-145144-2501

Administratie:

Mej. J. F. Schilt, toestel 2065
Kopij in te zenden aan: Redactie „Tussen Schip en Ka”,
p/a Shell Tankers B.V., Postbus 874, Rotterdam