

TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS B.V.
DECEMBER 1974



Toen alles anders werd

**Nieuwjaarsboodschap
aan het
Shell-personeel van
Mr. G. A. Wagner**



Als we over een aantal maanden terugzien op de twaalf of vijftien maanden die nu achter ons liggen, zullen wij ons deze periode herinneren als de tijd waarin alles voor de petroleumindustrie veranderde. De dramatische gebeurtenissen van oktober 1973 brachten een stroomversnelling op gang, waarvan de gevolgen zich gedurende 1974 steeds sterker hebben doen gevoelen. Veranderingen hebben we altijd gekend, maar naar mijn mening nooit op een schaal en in een tempo als thans.

De factoren die in deze dramatische omwenteling een rol hebben gespeeld, zijn ons allen bekend: de verviervoudiging van de ruwe-olieprijs, de overname van een groot deel van de concessies van de maatschappijen door de productielanden, die tevens zeggenschap verwierven over de ruwe-olieproductie, en de hieruit voortvloeiende verstoring van het internationale monetair stelsel met alle economische gevolgen daarvan. Zelfs diegenen — en dat waren er velen — die dachten dat energie altijd goedkoop en in overvloed beschikbaar zou zijn, zien nu in, hoe onjuist dit was.

Een ieder is zich er thans van bewust dat ons aanpassingsvermogen zwaar op de proef wordt gesteld.

Al deze ingrijpende gebeurtenissen, die ieder afzonderlijk ons voor ernstige problemen zouden hebben geplaatst, zijn in zeer korte tijd op ons afgekomen. Zij hebben zeer belangrijk bijgedragen tot de economische instabiliteit waarmee nu elk land in de wereld te kampen heeft. Zelfs de olieproducerende landen hebben hun problemen.

De meeste ervan hebben een zo grote rijkdom verworven dat ze niet weten wat ze ermee aan moeten — en ze hebben alle belang bij een stabiele werelddeconomie. Natuurlijk vragen wij allen ons af wat de toekomst in petto heeft. En vooral: wat de gevolgen zullen zijn voor onze Koninklijke/Shell Groep.

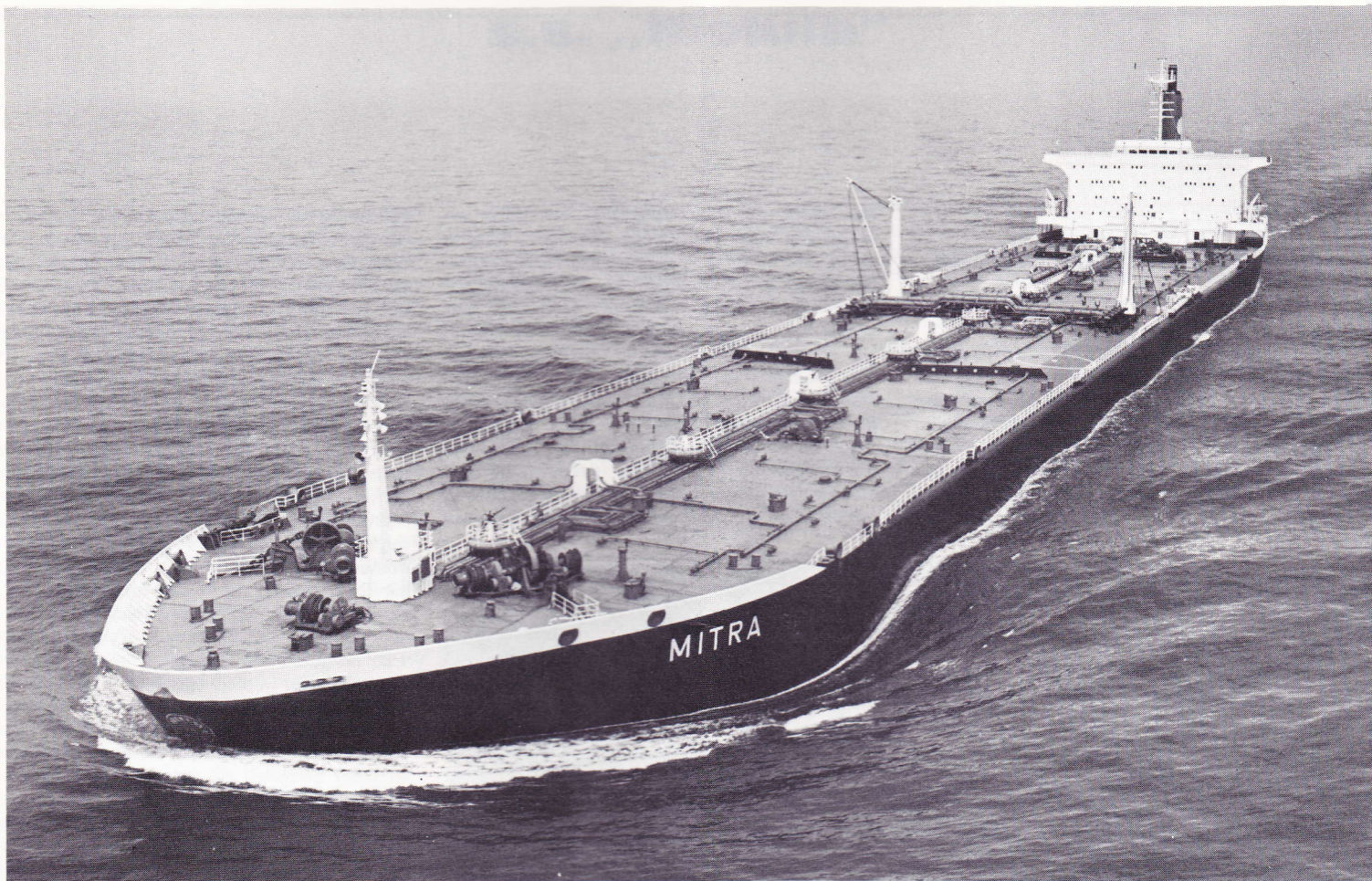
In 1974 waren de winstcijfers van de Groep — althans op papier — hoger dan ooit tevoren. Tot op zekere hoogte is dat bemoedigend, maar helaas verdoezelen deze cijfers de werkelijkheid. We moeten het hoofd bieden aan enorme stijgingen van de kostprijzen van ruwe olie en aan een schrikbarende inflatie. We hebben een veel grotere behoefte aan werkkapitaal (voor onmiddellijk gebruik) en aan geldmiddelen voor investeringen (om de toekomst van ons bedrijf veilig te stellen). Dit is niet alleen in ons eigen belang: het is in ieders belang

dat wij onze rol in de energievoorziening van de wereld kunnen blijven vervullen. Op een meer persoonlijk vlak, nu we zien hoe in tal van landen de werkgelegenheid wordt bedreigd, spreekt het vanzelf dat iedereen zich afvraagt hoe het met zijn eigen positie is gesteld. In tijden als deze moeten we niet vergeten dat Shell zich zo lang als grote onderneming heeft gehandhaafd, dank zij haar vermogen zich aan allerlei veranderingen aan te passen, en ik zie niet in waarom dit in de toekomst niet even sterk zou gelden als in het verleden. Maar daarvoor moeten wij dan ook allen onze krachten inzetten. We hebben veel te bieden in research, bij opsporing, winning, transport, verwerking en verkoop van olie op internationale schaal, en olie zal nog vele jarenlang één van 's werelds belangrijkste verbruiksartikelen blijven — en de hoeksteen van ons bedrijf. Het is niet aanmatigend te beweren dat er geen doelmatig alternatief bestaat voor de diensten die wij — met elkaar — verlenen. Steeds meer tekenen wijzen erop dat dit in toenemende mate wordt ingezien.

Verder nemen we een sterke positie in op het gebied van aardgas en chemie en we zijn bezig ons aandeel in andere belangrijke sectoren uit te breiden. Deze brede scala van activiteiten en onze bereidheid nieuwe wegen in te slaan die weer nieuwe uitdagingen inhouden, getuigen van onze positieve instelling ten aanzien van de toekomst.

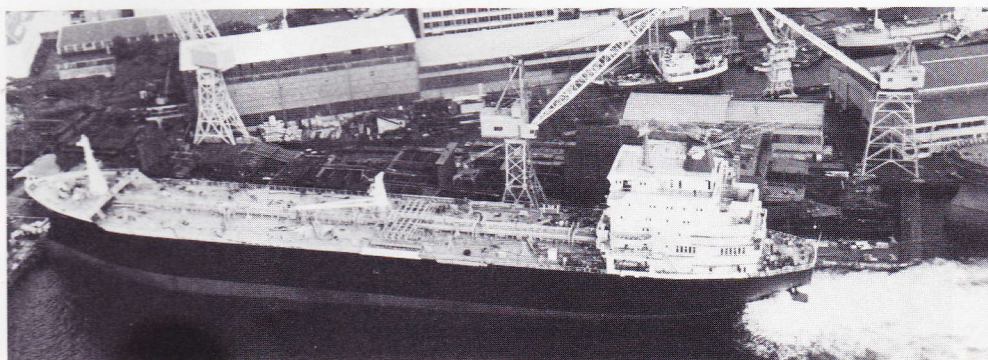
Al onze werkzaamheden, de traditionele zowel als de nieuwe, vergen het uiterste van onze ondernemingsgeest en inventiviteit. Daarvoor is de volledige inzet nodig van de Shell-mensen over de gehele wereld en zo ooit, dan blijkt nu duidelijk dat de bereidheid daartoe bestaat. We moeten efficiënt zijn. We moeten slagvaardig zijn. We moeten ons bewust zijn van de gevoeligheden van het publiek. We moeten openhartig zijn. Dit is, alles bij elkaar, heel wat, maar niemand hoeft eraan te twijfelen dat we voldoende flexibel zijn om de moeilijkheden te overwinnen. De laatste maanden zijn meer kritiek, onjuiste voorstelling van zaken en wanbegrip ons deel geworden dan we verdienen.

Maar het is een feit, dat wij in Shell in belangrijke mate hebben bijgedragen aan het voorkomen van een grotere ontwringing toen de energiecrisis van de afgelopen winter haar hoogtepunt bereikte en in de maanden daarna. Ik voor mij ben trots op wat wij te bieden hebben.



Bij de voorplaat

Op zaterdag 9 november jl., om 11.15 uur, vond bij de Verolme Dok- en Scheepsbouwmaatschappij BV te Rozenburg (lid van de Rijn-Schelde-Verolme Groep) de stapelloop plaats van de turbinetanker „Lepton”, die gebouwd wordt in opdracht van Shell International Marine Ltd. te Londen. Met een draagvermogen van 313.000 long tons is dit het grootste schip ooit in Nederland gebouwd. De tewaterlating had een onofficieel karakter; door een druk op de knop gaf mevrouw Holderness (echtgenote van de Resident Superintendent van de Shell) het sein tot tewaterlating. De doop van deze VLCC, die onder beheer komt van onze maatschappij, zal bij de overdracht plaatshebben. De voornaamste gegevens van het schip zijn: lengte over alles — 352,10 meter; lengte tussen de loodlijnen — 336 meter; breedte naar mal — 55,40 meter; holte naar de mal — 28,55 meter; ontwerpdiepgang — 22,378 meter; proeftochtsnelheid: plm. 15,5 knoop; ladingcapaciteit: plm. 396.000 m³; hoofdmachine: Verolme/General Electric stoomturbine met een maximum-vermogen van 36.000 shp.



Nieuwe schepen

Inmiddels is ook het s.s. „Mitra” door onze maatschappij in beheer overgenomen van Shell Tankers (UK) Ltd. en wel op 23 oktober jl. tijdens verblijf van het schip in Curaçao. Rekening houdend met de „Fulgur”, die op 25 oktober door de Noorse werf HVM aan onze maatschappij is opgeleverd, is de totale tonna-

ge van onze vloot gestegen tot ruim 3 miljoen ton.

Zowel van de „Mitra” van 199.034 ton als van de „Fulgur” van ongeveer 32.000 ton op deze pagina nog een opname. Laatstbedoelde opname is genomen tijdens proefstomen langs zijafbouwkade.

Afscheidsreceptie

In verband met de aanstaande pensionering van onze directeur, de heer D. Rodenburg, zal er op vrijdag 31 januari a.s., van 16.00 tot 18.00 uur, voor het vloot- en walpersoneel, inclusief de gepensioneerden, in de grote lunchkamer van het Shell-Gebouw gelegenheid zijn afscheid van hem te nemen. Tevens kan men bij die gelegenheid kennis maken met ir. W. H. Brouwer, de opvolger van de heer Rodenburg.

Onderscheidingen

Op 22 januari 1974 werden 23 Zuidvietnamese zeelieden, die drie dagen en nachten op vloten hadden rondgedreven in de Zuid-Chinese Zee, door de opvarenden van de „Kopionella” gered. De schipbreukelingen waren niet alleen volkomen uitgeput, doch onder hen waren ook nog een aantal gewonden. Over deze spectaculaire redding en de verzorging na opname

aan boord van de „Kopionella” van de in erbarmelijke staat verkerende zeelieden, waarbij zeker niet de inzet van de meevarende echtgenoten van de 1e stuurman en 2e werktuigkundige, respectievelijk mevrouw Drost en mevrouw Kuyper mag worden vergeten, schreven wij uitvoerig in het artikel „Redding” in het maart-nummer van dit blad.

Het was doordat de toenmalige gezagvoerder en 1e stuurman van genoemd schip, respectievelijk de heren W. A. Kleine en W. Drost, pas na 9 maanden in ongeveer dezelfde periode weer verlof genoten, dat eerst op 25 oktober jl. de door de Zuidvietnamese regering hiervoor

aan beide heren verleende onderscheiding kon worden uitgereikt. De tijdelijk zaakgelastigde Nederland van de regering van Zuid-Vietnam, de heer Cao Xuan Tu, had daartoe beiden, met hun echtgenoten, uitgenodigd op de ambassade in Den Haag, waarbij tevens de echtgenoten van de toenmalige 2e werktuigkundige, mevrouw A. H. Kuyper-Diks, was gevraagd.

In aanwezigheid van o.a. vertegenwoordiger van het Nederlandse Ministerie van Buitenlandse Zaken, pers en de Direktie van onze maatschappij werd aan de heren Kleine en Drost de „Life-Saving Decoration”, met oorkonde, uitgereikt, waarbij de heer Tu nogmaals namens de regering dank overbracht aan de „goede samaritansen” aan boord van de „Kopionella”. Aan mevrouw Kuyper werd een bijzonder fraai geschenk — een typisch Vietnamees doosje — overhandigd, als blijk van grote waardering voor de goede verpleging van de gewonden. Gezagvoerder Kleine sprak in zijn dankwoord zijn erkentelijkheid uit voor zowel de verleende onderscheidingen als het geschenk, waarbij hij er de nadruk op legde dat de eer die ter plaatse werd betoond, als het ware gold voor de toenmalige opvarenden van het schip. De hulpreuring door allen aan boord was geheel overeenkomstig de geest van de traditie die op zee heerst: een ieder die in nood verkeert, moet hulp worden verleend.

Op maandag 28 oktober bood de Direktie van onze maatschappij aan de dragers van de verleende onderscheiding, die slechts aan weinigen buiten Zuid-Vietnam is uitgereikt, alsmede aan hun echtgenoten en mevrouw Kuyper, een lunch aan, waarbij zowel mevrouw Drost als mevrouw Kuyper een attentie werd aangeboden, zulks als erkentelijkheid voor de bijzondere hulp die zij als meevarende echtgenoten van onze officieren aan boord hadden verleend en het verzorgen van de schipbreukelingen.



Amver

Op 16 oktober jl. werden in het ambassadegebouw in Den Haag door de Amerikaanse ambassadeur, de heer Kingdon Gould Jr., Amerikaanse wimpels en certificaten voor een aantal Nederlandse schepen uitgereikt.

De rapportage door aan het Amver-systeem deelnemende schepen begon in het jaar 1957. Sedert 1971 wordt elk jaar aan schepen die zich minstens 128 dagen voor het route-plot aan Amver hebben gemeld, een onderscheiding uitgereikt.

Het is aan de deelneming door schepen van niet minder dan 70 verschillende naties te danken, dat het Amver-systeem steeds meer wordt afwepert. Nut in de vorm van redding van me



s.s. „Metula“

senlevens op zee, alsmede hulp aan in nood verkerende schepen. Voorheen moest een schip met een gewonde of zieke aan boord dikwijls uitwijken naar een noodhaven. Nog is dit in sommige gevallen noodzakelijk, doch veelal kan hulp ter plaatse worden verleend. Want dankzij de duizenden schepen die deelnemen aan het door de Amerikaanse kustwacht ontwikkelde systeem, kan nu een ontmoetingspunt op zee worden geregeld met een schip waarvan bekend is dat het over de juiste medicamenten beschikt of, in het gunstigste geval, zelfs een dokter aan boord heeft. Net zo goed als thans ook bij scheepsrampen op veel doeltreffender wijze hulp naar de plaats des onheils kan worden gedirigeerd dan vroeger het geval was. Niet voor niets werken thans ook vele reddingmaatschappijen nauw samen met Amver.

De Amerikaanse ambassadeur maakte er in zijn welkomstwoord melding van dat het aantal Nederlandse schepen dat deelneemt aan Amver snel groeiende is. Konden over 1971 22 onderscheidingen worden uitgereikt, over 1972 was dit opgelopen tot 35 in totaal. Vorig jaar hadden niet minder dan 51 schepen het aantal van 128 dagen rapportage gehaald.

Shell-tankers

Van de 51 schepen die werden onderscheiden waren er niet minder dan 21 Nederlandse Shell-tankers, waaronder de „Crania“ voor de derde achtereenvolgende maal en de „Cinulia“ voor de vierde keer.

De eerste keer dat een schip in aanmerking komt voor de onderscheiding, wordt zowel een blauwe Amver-wimpel als een certificaat uitgereikt. Komt het schip later weer in aanmerking, dan wordt uitsluitend een aanvullend certificaat uitgereikt. Heeft een schip gedurende vijf achtereenvolgende jaren over minstens 128 dagen zijn route opgegeven, dan verkrijgt het een gouden Amver-wimpel.

Met de „Cinulia“ hebben twee andere Nederlandse schepen thans de score van „vier“ gehaald. Wij zijn benieuwd of ook dit jaar door de „Cinulia“ de rapportage zodanig is geweest, dat dit schip volgend najaar een gouden wimpel verovert.

Bij de uitreiking op 16 oktober waren vijf onzer gezagvoerders aanwezig, namelijk de heren Kleine, Menninga, Spier, Stapper en Verhoeven, die de onderscheiding in ontvangst namen voor respectievelijk de „Dione“, „Vitrea“, „Ondina“, „Diloma“ en „Capisteria“, waarop zij vorig jaar dienst deden. De onderscheidingen voor de overige 16 schepen, namelijk de „Acila“, „Atys“, „Camitia“, „Cinulia“, „Crania“, „Dallia“, „Daphne“, „Dosina“, „Korovina“, „Kosica“, „Lovellia“, „Metula“, „Onoba“, „Philine“, „Viana“ en „Vlieland“ werden in ontvangst genomen door Kapt. Van 't Woudt, hoofd van de Nautische Dienst (DFM-1), en zullen naar de genoemde schepen worden opgezonden.

Sedert het vlottrekken van de „Metula“ en het lichten van de resterende 90.000 ton olie door de „Bergeland“ (waarover wij in het vorige nummer berichtten) heeft men een voorlopig onderzoek ingesteld naar de door het schip ondervonden schade.

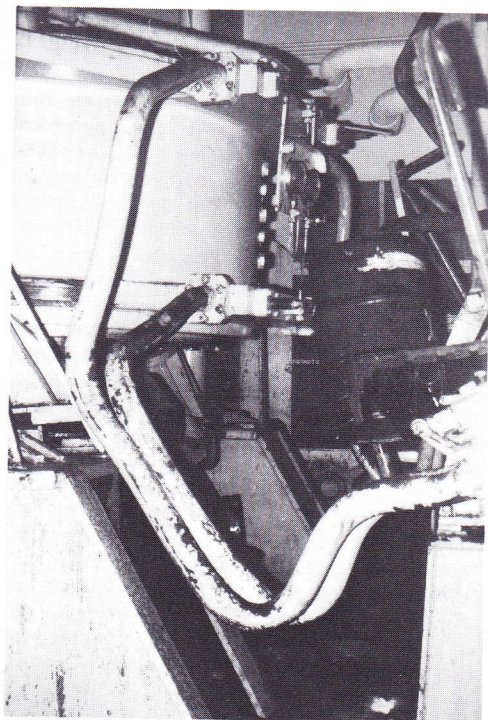
De totale hoeveelheid staal die zal moeten worden vernieuwd wordt geschat op 5.500 ton, voornamelijk aan stuurboordzijde van de bodem en het achterste deel van de machinekamer, waar zowel het roer als de hak van het schip zijn verdwenen. De stuurmachine, roerkoning en schroef van de „Metula“ zijn zodanig beschadigd, dat totale vernieuwing nodig is, althans indien wordt besloten het schip inderdaad te repareren.

De heren Wiessner en Roodhorst van de Werktuigkundige Dienst van ons kantoor zijn vorige maand aan boord van het schip geweest om zoveel mogelijk de schade op te nemen. Mede op grond van hun bevindingen alsmede op basis van video-opnamen die door duikers zijn gemaakt van de schade onder water, is een aantal werven (vier in Japan, twee in Europa) gevraagd offerte te maken voor reparatie van het schip. Pas nadat deze offertes zijn ontvangen en een inzicht is verkregen in de met reparatie gemoeide kosten en tijdsduur, kan definitief worden beslist wat er dient te geschieden.

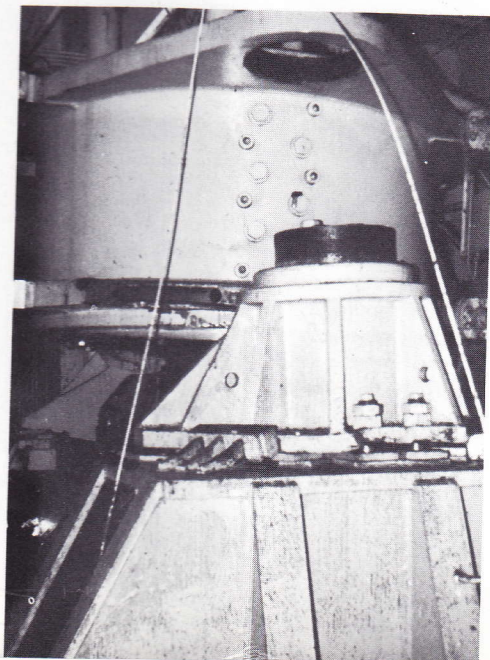
Met betrekking tot de machinekamer kan voorlopig worden aangenomen dat nagenoeg alle elektrische apparatuur en instrumentatie moet worden vernieuwd. Alle andere delen in de machinekamer zullen zeker moeten worden gedemonteerd, grondig schoongemaakt, nagezien en, waar onvermijdelijk, vernieuwd. Wel is voortdurend bij het — door verpompen — verlagen van het waterniveau in de machinekamer „correx“ toegepast, een materiaal dat vitale delen die onderwater zijn geweest conserveert wanneer ze weer aan lucht worden blootgesteld.

Aan boord van de „Metula“ werden geplaatst

Kapt. Hillen, 1e stuurman van Slegtenhorst en 4e werktuigkundige Kik; het gehele bergingsteam is gerepatriëerd. Kapitein Hillen bleef slechts aan boord tot het moment dat het gesleepte schip door de „First Narrows“ van Straat Magelhaen was; dit traject werd gezien als het moeilijkste gedeelte van de gehele sleepreis, die op 12 november jl. aanving. De „Metula“ wordt in overleg met Lloyd's te Londen achterstevoren gesleept, zulks vanwege mogelijk ongewenste spanningen die in het langsverband zouden kunnen gaan optreden wanneer op normale wijze de sleep was vastgemaakt. Weliswaar is er kans dat de sleepreis iets langer duurt dan wanneer over de voorstevan wordt



De beschadigde stuurmachine



getrokken, doch in dit verband wil men alle risico's vermijden.

De „Metula“ wordt voorlopig in de richting van Rio de Janeiro gesleept, en wel door de „Zwarte Zee“ en de „Rode Zee“ van Smit Internationale. Aan boord van de „Metula“ zijn de 1e stuurman en 4e werktuigkundige, alsmede 4 runners van Smit.

Mocht tijdens de sleepreis om de Noord, waarmee toch zeker drie weken zijn gemoeid, nog niet de beslissing zijn gevallen wat er met het schip zal gebeuren, dan zal de „Metula“ voorlopig voor anker gaan in Angrada Dos Reis, een inham in de Isla Grande, iets bewesten Rio.

Inmiddels is vastgesteld, dat op het moment van aan de grond lopen de gehele technische installatie zich perfect gedroeg; ook na de schok van het geboeid raken heeft zich aan het technisch gedeelte geen enkel gebrek gemanifesteerd.



Afscheid

Veiligheid, een begrip dat in al zijn racetten de laatste jaren steeds meer naar voren komt. En al zouden wij anderen tekort doen als wij zouden zeggen, dat het woord veiligheid synoniem is voor de heer E. van der Werf van de sectie DFM/11 — Nautische ontwikkelingen en scheepsveiligheid, feit is dat zijn afwezigheid de laatste tijd bij alle organisaties die zich bezighouden met veiligheid aan boord, sterk opviel. Geen wonder, want de heer Van der Werf, die thans om gezondheidsredenen de dienst der maatschappij met pensioen heeft verlaten, wist letterlijk alles van brandblussen, nog beter gezegd van het voorkomen van brand. Woorden die ook werden gememoreerd door kapitein C. E. van 't Woudt, hoofd van de Nautische dienst, tijdens de receptie die op 4 november jl. in het Shell-Gebouw werd gehouden en waarbij de heer Van der Werf eens even flink in het zonnetje werd gezet.

Medio 1946 was de thans scheidende veiligheidsfunctionaris in dienst getreden van de Koninklijke/Shell Groep; de „Conchita” was zijn eerste schip, in Curacao. Niet dat hij niet reeds eerder het zilte nat had geproefd, letterlijk en figuurlijk. Maar dat was bij de toenmalige Rotterdamse Lloyd, waar het hem niet had meegezet. Maar liefst drie keer werd zijn schip getorpedeerd. Toch had hij steeds weer het hoofd boven water weten te houden, al zal hij toen weinig hebben vermoed, dat de veiligheid van schepen later juist zijn grote specialiteit zou worden. Na 6 jaar Shell-vlootdienst, werd hij bij de C.S.M. aan de wal tewerkgesteld. Later vond hij zijn werkring in Rotterdam, eerst op de Nautische dienst, later bij de sectie die de scheepsveiligheid in haar banier voert. En daar heeft hij zeer zeker zijn sporen verdiend; ook op de vergaderingen van de Imco, de International Chamber of Shipping, de K.N.R.V. en op de veiligheidskursus in Pernis, waar hij als de expert gold op zijn gebied.

„Toch — aldus kap. Van 't Woudt — hoezeer je ook ondanks je kennis altijd bescheiden bleef, zal je pensionering niet geheel geluidloos gaan. Je vele vrienden bij onze maatschappij waren het daarover roerend eens. En met deze woorden geef ik eigenlijk al aan, waarnaar de gedachten uitgingen bij het kiezen

van het afscheidscadeau voor jou, een scheepsbel.”

Nadat de heer Van der Werf door het luiden van de bel, met inscriptie „Van al je vrienden bij S.T.B.V.”, om stilte had verzocht, bracht hij met welgekozen woorden zijn dank uit, niet alleen voor het geschenk, maar voor de onderhouden vriendschap en de bijzonder grote opkomst bij zijn afscheid. „Ik ben er eerlijk gezegd een beetje door overdonderd. U kunt ervan overtuigd zijn, dat uw geschenk een goed plaatsje zal krijgen in mijn nieuwe huis in Limburg. Overigens, als ik zo de lof hoor die mij wordt toegezwaaid, dan geeft dit mij toch veel voldoening, al weet ik niet of ik nu wel zoveel lof heb verdiend. Het veiligheidsvak is een moeilijk vak. Maar als er de laatste jaren enige vooruitgang is geboekt, dan ben ik al tevreden. Dank wil ik brengen aan al degenen die aan de bevordering van de veiligheid meewerkten; de mensen op de vloot, de directie, de veiligheidsinspecteurs en mijn collega's aan de wal.”

Nadat ook de heer Riteco, chef van de sectie DFM/11, nog het woord had gevoerd en gezamenlijk met de scheidende de fraaie tekeningen had bewonderd die kap. Rutten voor het afscheidsalbum had vervaardigd, kwamen zeer velen — waaronder een aantal vertegenwoordigers van organisaties die zich toeleggen op de bevordering van de veiligheidsgedachte — de heer Van der Werf de hand ten afscheid drukken; een man wie na 28 dienstjaren van harte nog een aantal goede jaren wordt toegewenst.

GROET

Een groet aan al degenen die ik door omstandigheden niet meer de hand ten afscheid heb kunnen drukken. Hartelijk dank ook voor alle medewerking die ik heb mogen ondervinden en voor het fraaie geschenk, dat ik bij mijn afscheid kreeg.

E. van der Werf

150
REDDINGJAREN

De jubilerende reddingmaatschappijen in ons land hadden er een mooie dag voor uitgezocht: 18 oktober, staalblauwe lucht. Plaats van handeling: de visafslag in Scheveningen. Met de zilte geur nog in de neus, betrad een aantal vertegenwoordigers van pers en rederijen de kantine van de afslag, waar normaliter in rap tempo de diverse soorten vis aan de kopers wordt gegund. Maar om half elf was het de Directie van de twee jubilerende maatschappijen, de Koninklijke Noord- en Zuidhollandsche Reddingmaatschappij en de Koninklijke Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen, die het woord voerde. De tevens aanwezige schippers van enkele reddingboten hebben — terecht — een afkeer van het noemen van dergelijke lange namen en spreken daar ook kortweg over de „Noord” en de „Zuid”. Een gewoonte die wij maar prompt overnamen om deze twee instellingen eens in het zonnetje te zetten nu zij hun 150-jarig jubileum vieren. Merkwaardig dat die twee, de „Noord” en de „Zuid” dus, zo vlak na elkaar werden opgericht, namelijk beide in november 1824. Tegenwoordig is er een geografische scheidingslijn tussen het actiegeried van de twee, ter hoogte van IJmuiden, zodat de korte betiteling eigenlijk de beide maatschappijen meer recht doet wel dervaren dan hun officiële namen. Dat het er nog twee zijn behoeft overigens geen bevreemding te wekken: beide hebben hun sporen verdiend, hebben hun eigen „redders” en hun eigen donateurs. Hun onderlinge samenwerking is daarbij zeer hecht. Dit moge ook blijken uit het feit, dat zelfs het jubileum gezamenlijk wordt gevierd.



16.000 geredden!

In de afgelopen 150 jaar hebben de maatschappijen gezamenlijk meer dan 16.000 schipbreukelingen veilig aan land gebracht. Een nuchter cijfer, waarachter echter vaak bovenmenselijke inspanning, moed, volharding en vreugde bij geslaagde reddingen schuil gaat. Maar ook verhult dit getal de tranen, de verslagenheid, de zelfopoffering wanneer het soms misging. Alhoewel de steeds verdergaande techniek het aantal ongevallen op zee van grote schepen zeer sterk heeft gereduceerd, blijken in 1972 toch nog 18 reddingtochten langs onze kust nodig te zijn geweest ten behoeve van koopvaardij- en oorlogsschepen die in nood verkeerden. Vergeleken bij de 149 tochten om pleziervaartuigen te helpen een laag cijfer, hetgeen echter niet betekent dat de beide maatschappijen thans meer voor de waterrecreanten dan voor de beroepszeevarenden zijn. Immers, het aantal opvarenden op een koopvaardijship is een veelvoud van dat op een pleziervaartuig.

Publiciteit

Doel van de bijeenkomst is de naar vis riekende afslag was echter niet om te pronken over hetgeen is bereikt. Wel om een beroep te doen op het Nederlandse volk om de reddingmaatschappijen in stand te houden. Nog steeds zijn zij immers volkomen onafhankelijk van overheidssteun; in deze subsidietijd overigens een frappant verschijnsel. Zij drijven op de donaties van de rederijen en de steun van vele particulieren. Echter, ook voor een reddingmaat-

schappij is het thans een moeilijke tijd. De kosten van reparatie en onderhoud zijn sterk gestegen, en al zijn de meeste redders „vrijwilligers”, een kern van het personeel is in vaste dienst, wier lonen ook moeten worden opgetrokken. Om niet eens te spreken over het bouwfonds, waaruit de kosten van vervanging en aanvulling van het reddingmateriaal moeten worden bestreden. De aanschaf van één nieuwe reddingboot slaat een gat in de financiën van ongeveer 1½ miljoen. Daar komt bij dat per jaar aan exploitatiekosten ongeveer 2 miljoen gulden nodig is. Bedragen die ook uit vele kleine giften moeten worden opgebouwd. Maar — vanwege het jubileum — zijn speciale rekeningen geopend, namelijk girorekening 15020 t.n.v. „150 reddingjaren” te Amsterdam en bij de Amrobank, kantoor Sarphatistr., Amsterdam rekening 43.61.00.150.

En de jubilarissen koesteren de stille hoop dat velen met een bijdrage van hun belangstelling voor het reddingwezen blijk willen geven.

Ter gelegenheid van het jubileum wordt verder in het Scheepvaartmuseum in 's Lands Zeemagazijn aan het Kattenburgerplein in Amsterdam, vanaf 1 november jl., een tentoonstelling gehouden. Ook is een bijzonder boeiend en goed verzorgd boek verschenen, getiteld „Redden”.

Redden

„Wij denken helemaal niet; als we zouden gaan denken, zouden we thuis blijven,” antwoordde een schipper van een reddingboot op de vraag wat hij dacht als hij uitvoer. Ook al is het reddingwezen al jaren lang een goed geor-

ganiseerd apparaat, toch is redden het werk van gewone mensen met hun angst, twijfel en aarzeling naast moed, doorzettingsvermogen en vakmanschap. Alle facetten van het reddingwerk zoals het bedreven wordt langs onze kust en op het IJsselmeer, komen in het boek „Redden” aan bod. Wie kent de geschiedenis van het reddingwezen, wie weet hoe de verschillende instanties samenwerken, wat hun taken zijn en hoe die gecoördineerd worden? Niet alleen de historie van de jubilerende reddingmaatschappijen is het onderwerp van dit boek. Ook wordt belicht wat het redden inhield vóór zij werden opgericht, evenals het werk van kustwacht, Scheveningen Radio, Opsporings- en Reddingsdienst van de Koninklijke Marine, strandreddingsbrigades, rijkspolitie te water en zeesleep- en bergingsdiensten.

De vele foto's in kleur en zwart-wit, van Nederlands bekendste zeefotograaf Cees van der Meulen, zijn vaak genomen onder uiterst hachelijke omstandigheden. De tekst, waarin een aantal reddingen wordt beschreven, laat zich lezen als een spannende roman, want als de schrijver van dit boek, Evert Werkman, zich ergens in verdiept en dan de pen op papier zet, weet hij te boeien. De lezer maakt een aantal reddingacties mee, waaruit de grote betrokkenheid spreekt bij het lot van mensen in nood.

Een gedeelte van de opbrengst van dit boek, uitgegeven bij Ploegsma in Amsterdam en verkrijgbaar in de boekhandel voor f 34,50, komt het reddingwerk ten goede.

Andere lading

De „Varicella”, een 33.000 tonner van Shell Tankers (U.K.) Ltd., heeft recentelijk een andere vracht gehad dan op Shell-tankers gebruikelijk: 27.000 ton graan! Bij de tijdelijke schaarste aan voldoende witte lading is dit schip voor enkele reizen vercharterd als „bulk carrier”. Op haar eerste reis, als graanschip, vervoerde deze V-klasse tanker 27.000 ton graan van Pascagoula, Mississippi, naar La Goulette in Tunesië.

Diversificatie

De bedoeling van deze reizen is na te gaan in hoeverre tankers voor andere doeleinden kunnen worden gebruikt dan waarvoor ze eigenlijk zijn ontworpen. De resultaten van de eerste reis zijn alleszins bevredigend, alhoewel het voor de opvarenden nog wel even wennen was aan „droge” lading.

De ladingtanks moesten tevoren uiterst schoon worden gemaakt. De „Varicella” was voorheen gebruikt voor „witte” lading, terwijl de ladingtanks geheel geschilderd waren, hetgeen de zaak wel aanzienlijk vereenvoudigde. Alvorens met laden kan worden begonnen komt een graaninspecteur aan boord, die al of niet zijn fiat geeft aan de schoongemaakte tanks. Ter wille van de veiligheid zijn enkele voorzieningen noodzakelijk, maar het laden zelf is een vrij eenvoudige zaak. Met behulp van lange

kokers wordt het graan als het ware — door de gaten voor de tankdeksels — in de tanks geschoten. Topping up gaat door de Butterworth-gaten, tot aan dekniveau. Tijdens de reis neemt het volume met ongeveer 4 pct. af, doordat alle hoeken en gaten zich vullen.

Tijd

Voor het laden zelf was slechts 2½ dag nodig en — grote vreugde voor de opvarenden van de „Varicella” — gewoonlijk wordt deze lading alleen overdag ingenomen en niet des nachts. Voor het lossen in La Goulette waren echter niet minder dan 34 dagen nodig, veroorzaakt door gebrekkige losuitrusting ter plaatse.

Normaliter geschiedt het lossen door lange buigzame slangen, die een lossnelheid van 2500 ton per dag mogelijk maken. Maar in La Goulette hadden ze geen flexibele slangen, zodat zowel op de bodem als in alle hoeken en gaten van mankracht gebruik moest worden gemaakt. Tot overmaat van ramp waren er slechts 6 man beschikbaar, hetgeen de lostijd van 34 dagen wel in een ander licht stelt.

Hoe dan ook, bewezen is dat olietankers in principe ook andere lading kunnen vervoeren. De „Varicella” maakt op het ogenblik haar tweede reis als graanvervoerder, een experiment dat met belangstelling wordt gevolgd binnen de Koninklijke/Shell Groep.



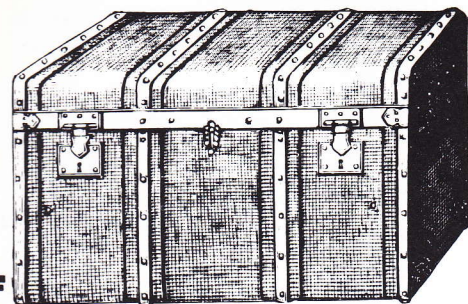
Met pensioen

In 1952 behaalde de heer E. Moll het eindgetuigschrift van de zeevaartschool en op 22 september van dat jaar stapte hij te Schiedam als stuurmansleerling aan boord van het m.s. „Malea”.

Dat hij deze loopbaan koos is niet verwonderlijk als men weet, dat zijn vader reeds vele jaren als loods op Curaçao werkzaam was. Overigens heeft ook zijn broer deze voetstappen gevolgd en is thans 2e stuurman bij onze maatschappij, terwijl velen zich nog wel zullen herinneren, dat zijn zus een aantal jaren de opvarenden van onze vloot als assistente van dokter De Loos op het kantoor aan het Hofplein heeft te woord gestaan.

Zelf kwam hij na het leerlingenjaar en de studie voor SIII als 4e stuurman weer in dienst en doorliep vervolgens de rangen om in september 1965 als 1e stuurman op de „Kopionella” te worden tewerk gesteld. Helaas liet na een aantal jaren zijn gezondheid te wensen over, wat tenslotte culmineerde in het besluit, dat voortzetting van zijn carrière op zee uit medisch oogpunt niet langer aanvaardbaar was. Gelukkig zijn er echter alle mogelijkheden voor hem om zijn loopbaan in een andere richting voort te zetten. Nu hem met ingang van 1 december 1974 pensioen is verleend, spreken wij namens zijn vele collega's de hoop uit dat hij op zijn verdere levenspad de voldoening mag smaken zijn nieuwe loopbaan wel af te ronden, hetgeen hem als stuurman helaas niet beschoren was.

UIT HET OUD-ARCHIEF



Als men de scheepsdossiers in het „Oud-Archief doorbladert, krijgt men in sommige gevallen het gevoel temidden van allerlei problemen te stappen. Zo lang alles goedgaat, beperkt de gewisselde correspondentie zich tot mutaties, promoties en gageverhogingen. Doch is er eenmaal iets bijzonders aan de hand, dan stapelen de berichten zich op.

Vooraf na de meidagen in 1940 is er uitvoerige briefwisseling tussen het Londense kantoor en een aantal schepen. Allerlei vragen kwamen aan boord naar voren, vele daarvan toegespitst op de grote gemeenschappelijke zorg: hoe zou het thuis zijn?

In onderstaand artikel vragen wij uw aandacht voor de problemen waarvoor én de zeevarenden én de maatschappij werden gesteld door de plotselinge breuk met het moederland. Wij komen daarbij op een voorval dat aantoont hoe zeer men in z'n zorg kan afdwalen van de juiste koers, maar daarbij ook op een gebeurtenis die slechts ons diepste respect kan afdwingen.

Bij het uitbreken van de tweede Wereldoorlog bevonden zich de tankers van de NIT- en La Corona-vloot verspreid over alle wereldzeeën en -havens. Ook bevond zich er een aantal in de Rotterdamse haven. Alhoewel alles in het werk werd gesteld ook deze schepen nog zee te doen kiezen, bleven er totaal vijf achter, hetzij door tekort aan bemanningsleden hetzij door het niet tijdig vaarklaar zijn van de schepen, mede door ernstige beschadigingen die zij hadden opgelopen bij torpedering en in mijnevelden.

Reeds tevoren waren maatregelen genomen om een kern van employés die in Nederland hun standplaats hadden, in geval van nood naar Engeland te doen uitwijken om daar de belangen van het Nederlandse gedeelte van de Groepsvloot naar behoren te kunnen behartigen. Aldus wisten de opvarenden van de schepen zich al spoedig gesterkt door de wetenschap, dat vele zaken die nu eenmaal specifiek van toepassing zijn voor de Nederlandse koopvaardijvloot, voortdurend vanuit Londen de aandacht bleven houden. Wij noemen hiervan de studieverlofregeling, betaling volgens de Nederlandse gageschaal, toeslag voor oorlogsgevaar, e.d. Maar evenzeer — hoe vreemd dit onder dergelijke omstandigheden mag lijken — de uitbetaling aan familieleden in Nederland van de tevoren vastgestelde delegaties. Al die jaren door kweet het hoofdkantoor in Den Haag zich getrouw van die taak. Toch gaf dit ook complicaties. Er waren zeevarenden die — vrijgezel zijnde — elke maand een groot bedrag lieten uitbetalen aan een familielid, die het bedrag dan liet bijschrijven op een spaar-

bankboekje of dergelijke van de zeeman. Voor een goed begrip diene, dat vóór de jaren veertig betaling, hetzij contant hetzij per postwissel plaatsvond; giro- en bankrekeningen waren toen nog niet gemeen-goed, zoals thans. Aan boord wilden velen slechts een minimaal bedrag beschikbaar hebben, opdat zij tijdens verlof wat ruimer in de contanten zouden zitten. Echter, dat gaf nu grote problemen. Immers, verlof moest in het buitenland worden opgenomen, alle grotere aankopen moesten eveneens in het buitenland plaatsvinden. En verzoeken van ongehuwden aan het kantoor in Londen om de delegatie te verlagen of te stoppen konden pas na vele maanden worden ingewilligd nadat via het Nederlandse Rode Kruis bevestiging van de BPM in Den Haag was ontvangen.

Gelukkig was juist in die tijd de saamhorigheid van de opvarenden groter dan ooit, zodat men elkaar — ook op financieel gebied — zoveel mogelijk hielp.

Nog moeilijker was het echter om de opvarenden van de schepen op de hoogte te stellen van de situatie in het gezin in het bezette Nederland. Weliswaar werd door het Londense kantoor voortdurend bij het Rode Kruis aangevraagd om pogingen om hetzij korte brieven doorgezonden te krijgen hetzij opgave te verstrekken van al degenen die de oorlogsdagen veilig hadden overleefd (vele zeevarenden waren in Rotterdam woonachtig, dat juist zo zwaar had geleden), doch door een nogal halsstarrige houding van de bezetters kwamen deze berichten slechts sporadisch door. Het was als het ware een spelletje geworden: wij willen wel meewerken als wij maar weten op welke schepen betrokkenen zitten. Een informatie die nu juist niet kon worden verstrekt. Al met al ontstond aldus een situatie die grote onrust aan boord teweeg bracht. Men schaarde zich wel iedere avond om de radio om het laatste nieuws te horen, maar nieuws van thuis kwam zelden door. In de loop van mei zond Scheveningenradio, ondanks de bezetting, nog een aantal geruststellende berichten uit, doch ook daar kwam spoedig een einde aan.

Radiozender

Via de radiozender Nordeich trachtten de Duitsers wel in contact te komen met de opvarenden van schepen die voor de geallieerden voeren. En dat waren er heel wat, want al spoedig waren schepen van allerlei nationaliteit, ongeacht hun rederij-vlag, in enkele grote „pools” ondergebracht. The Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd, in wezen de voorloper van de Marine Co-ordinator's organisatie in Londen, had het beheer over een bijzonder groot aantal

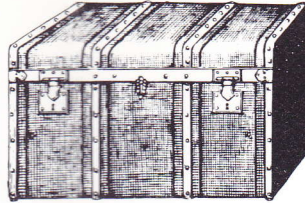
tankschepen toegewezen gekregen, waaronder uiteraard die van de Nederlandse Groepsvloot. De pogingen van Duitse zijde om radiocontact met al deze schepen te krijgen werd kracht bijgezet, door tevens berichten uit te zenden omtrent het welzijn van familieleden van opvarenden. De wens aan boord om naar deze zender te luisteren was groot: je wist immers nooit... misschien hoorde je nog berichten over je eigen gezin. Niet vergeten moet worden, dat de meesten taal noch teken van hun ouders, vrouw of kinderen meer hadden gehad. Had de gezinsuitbreiding inmiddels plaatsgevonden? Was alles goed gegaan? Hoe was de ziekte van de dierbare in Nederland verlopen? Hadden alle de meidagen zonder kleerscheuren overleefd, waren ze geëvacueerd?

Later is wel gebleken, dat sommige berichten via radio Nordeich gefingeerd waren of afkomstig van degenen wier sympathie in oostelijke richting ging, om het zo maar te zeggen. Ook op andere wijzen kwamen nog berichten uit Nederland door, doch slechts sporadisch. En zo gebeurde het dat radio Nordeich toch een grote luisterkring op zee kreeg. Men kon ook met het station in verbinding treden, een ontwikkeling die uiteraard niet de bijval kreeg van de geallieerden, evenmin van het hoofdkantoor in Londen. Ieder risico, dat de vijand zou te weten komen waar de schepen waren, moest worden vermeden. De gezagvoerders hadden dan ook strikte opdracht onder geen voorwaarde contact toe te staan. Toch is het voorgekomen, dat men de verleiding niet kon weerstaan en — zonder dat dit aan de gezagvoerder bekend was — een praatje met radio Nordeich begon. Niet met slechte bedoelingen, maar wel om ze zo ver te krijgen, dat ze een bericht naar huis zouden doorgeven en eventueel een antwoordje van thuis zouden uitzenden. Degeenen die in Nordeich met het contact met de schepen waren belast, waren uiteraard uitgezochte jongens: psychologen zou je ze kunnen noemen. Het werden daarom gezellige kletspraatjes om als het ware een band te kweken met de mensen aan boord. En als ze berichten naar huis wilden doorgeven, moesten ze die maar even verzamelen.

Bij een volgend contact kreeg men dan te horen, dat wel even de positie en bestemming nog moesten worden opgegeven. Gelukkig heeft het gezonde verstand aan boord altijd gezegevierd, alhoewel degene die dergelijke contacten aan boord tot stand bracht, wel werd gestraft.

Het is ook enkele malen voorgekomen, dat opvarenden zo zeer in onrust over familieleden geraakten, dat ze met alle geweld van boord wilden en terug naar Holland. Hoe, dat wisten

UIT HET OUD-ARCHIEF



ze ook niet, maar terug wilden ze. Ongetwijfeld was ook de spanning die aan het varen in oorlogstijd verbonden was, hieraan debet. Maar het kostte heel wat overredingskracht om deze mensen ervan te doordringen, dat men — eenmaal aangekomen — toch geen vrijheid van handelen zou krijgen. Hoe zeer dit waar was, moge blijken uit de belevenissen van officieren en scheepsgezellen die, althans in de eerste tijd, nog wel eens door de Duitse onderzeeërs en andere schepen van de „Kriegsmarine” uit zee werden opgepikt nadat hun schip tot zinken was gebracht.

Kampen

In dit verband willen wij het verhaal van de „gevangenen” op het Duitse slagschip „Gneisenau” niet onvermeld laten. In 1940 en 1941 heeft dit schip bijzonder veel onheil onder de geallieerde koopvaardijvloot gezaaid. De kapitein ervan, die nog had gediend in de keizerlijke marine, had het niet zo erg op de nieuwe bewindhebbers begrepen. In principe trachtte hij zoveel mogelijk zeelieden te redden, van welke nationaliteit zij ook waren. Bij het aanlopen van de thuishaven Brest wist hij wat de zeelieden te wachten stond, ook al waren het

koopvaardij-mensen. Alvorens de haven binnen te lopen, nodigde hij de gezagvoerders van de tot zinken gebrachte schepen uit om in zijn hut een drank met hem te gebruiken. „Mijne heren,” zo placht hij te zeggen, „U heeft van het Duitse leger niet veel goeds te verwachten, daarom als toast alleen maar 'to sweethearts and wives'”. Welnu, dat klopte. Eenmaal langszij gemeerd werden de zeelieden onder escorte van soldaten — nota bene met bajonet op het geweer — door alle denkbare straten en stegen van de stad gevoerd. Daarbij betuigden vele Fransen echter op duidelijke wijze hun sympathie met de zeelieden: meisjes renden de stoepen af, om de gevangenen nog gauw wat toe te stoppen. Op het laatst werd het zo'n anti-demonstratie, dat de begeleiders met hun geweer de sympathisanten moesten wegslaan. Uiteindelijk — na verblijf in stallen en vervoer per veewagen — kwamen de zeelieden in de krijgsgevangenkampen Marlag en Milag terecht, om daar onder grote ontbering het eind van de oorlog af te wachten. Maar terug naar zee. Daar werd inmiddels een hevige strijd gevoerd. Een bijzonder groot en nog steeds groeiend aantal onderzeeërs trachtte de slagader van het belegerde Albion af te

knippen. Op vele koopvaardij-schepen zijn daarbij grote daden verricht, die getuigen van moed en kameraadschap. De strijd die bij voorbeeld de „Ondina” leverde, is talloze malen beschreven. Maar ook op vele andere schepen waren spannende momenten, die best eens wat meer publiciteit mogen hebben. In het voortreffelijke boek „Tanker Fleet” door W. E. Stanton Hope, een uitgave van de toenmalige The Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd (1948, doch niet meer verkrijgbaar), wordt — door ruimtegebrek — het motorschip „Tibia” met zes regels afgedaan. Maar in het scheepsdossier van dit schip vinden wij in nuchtere getuigenverklaringen en de scheepsverklaring meer gegevens omtrent de gebeurtenissen in juni 1941, die vooral voor de toenmalige commodore van de N.I.T.- en La Coronavloot lovend zijn.

Commodore

Kapitein H. Velthuis had nog vlak voor de oorlogsdagen het commando op zich genomen van het 15.260 ton metende motorschip „Tibia”, dat op 25 juli 1939 door de werf Nederlandsche Scheepsbouw Mij N.V. te Amsterdam was opgeleverd. Velthuis was een man die geen on-



nodige woorden gebruikte, noch pen en papier greep als het niet dringend nodig was. En dan waren zijn berichten nog kort en krachtig. Hij was overigens bijzonder verlegen en wars van alle officiële gedoe. Grote moeite had de maatschappij om hem ertoe te bewegen zijn wens kenbaar te maken wat betreft een „memento“, omdat hij het m.s. „Ceronia“ na „abusievelijke“ torpedering in februari 1940, toch nog veilig in de Rotterdamse haven had weten te brengen. Na veel aandringen zei hij, wel gelukkig te zullen zijn met een koffie- of theestel. Het behoeft geen dure te zijn, niet van zilver ook zoals toentertijd juist gebruikelijk, maar iets eenvoudigs, dat hij later kon nalaten als herinnering aan die daad. Nadat dit was aangeschaft — toch van zilver, met blad — werd hij tijdens verblijf van zijn schip in een Engelse haven in mei 1941 schriftelijk ten kantore genood, om dit uit handen van de directie in ontvangst te nemen. Alhoewel ook mondeling alles werd gedaan om hem ertoe te bewegen, zich naar Londen te spoeden, zag hij bijzonder tegen de ceremonie op, was bereid „iedere catastrofe tegemoet te treden behalve deze“ en vond zijn schip belangrijker.

Konvooi

Na weer te zijn vertrokken, nam het schip in Aruba een volle lading dieselolie in en vertrok in konvooi met 14 andere schepen naar Bermuda, waar het zich vervolgens aansloot bij een groot konvooi van totaal 49 schepen, varende in 9 kolommen met bestemming: Engeland. De „Tibia“ had een plaats aangewezen gekregen in kolom 5, vlak achter het schip van de konvoicommandant.

Op 23 juni werd een groot aantal onderzeeërs gerapporteerd die, zoals gebruikelijk, te mid-

dernacht van 23 op 24 juni hun eerste gezamenlijke aanval deden. 's Morgens om 8 uur op 24 juni kwam de tweede aanval. Twee schepen werden tot zinken gebracht. Waarschijnlijk was dit naar verhouding magere resultaat mede te danken aan het weer: mistig.

Om 20.50 uur op 26 juni was een van de drie begeleidende oorlogsschepen vlak bij de bakboordboeg van de „Tibia“. Juist op deze hulpkruiser loerde een van de inmiddels in het konvooi binnengedrongen onderzeeërs, maar zijn schot miste en raakte de „Tibia“, aan stuurboord. Op dat moment waren de gezagvoerder en de 3e stuurman van het schip samen op de brug. De klap van de explosie veroorzaakte dat het voorschip binnen enkele seconden onder water verdween. De golven werden opgestuwd tot zo'n hoogte, dat zelfs de voormast een ogenblik geheel onzichtbaar was. Meer dan 15 cm water stond er in het stuurhuis. Toch kwam de boeg weer omhoog, waarop kapt. Velthuis de 1e en 2e stuurman naar voren stuurde om de schade op te nemen. Alhoewel enkele opvarenden naar de boten renden, wist de gezagvoerder door zijn kalm optreden een paniek te voorkomen. De „Tibia“ bleef drijven, weliswaar met het voorschip bijna onder water, maar de gezagvoerder zag wel degelijk gunstige mogelijkheden. Aan stuurboord was een enorm gat in de boeg geslagen; ook aan bakboord was een gat, maar van kleinere afmetingen. De bunkerolie uit de voordieptank stroomde in zee, terwijl de voor-cofferdammen -pompkamer onder water stonden.

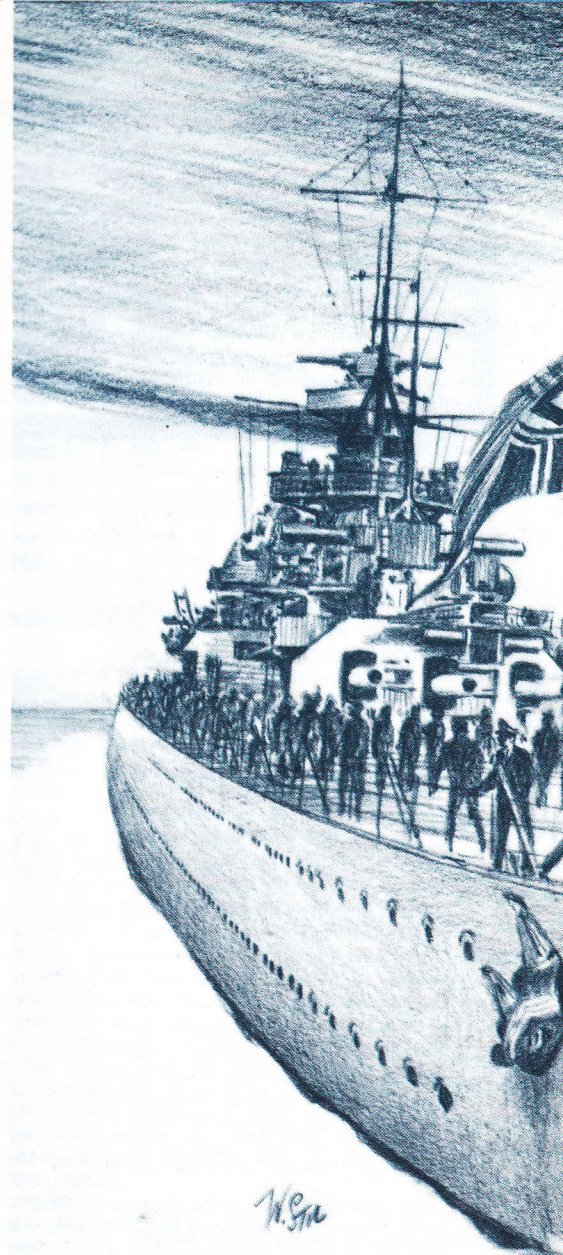
Gevolg van deze trim was, dat geen olie meer naar de machinekamer kon worden gepompt, waardoor de motor uitviel. Onmiddellijk werd opdracht gegeven de lading uit middentank 10 overboord te pompen en de lading uit zijtanks No. 9 naar de No. 1 middentank over te pompen (in die tijd werden ladingtanks nog genummerd van achteren naar voren). Het getuigt van snel handelen van alle betrokkenen, dat reeds na enkele minuten de brandstofvoorziening van de motor kon worden hervat en de motor gestart, waarop de „Tibia“ — terwijl geleidelijk de trim verbeterde — weer snel haar plaats in het 8½ knoop varende konvooi hernam.

Veel lof werden gezagvoerder en alle anderen aan boord toegezwaaid voor hun koelbloedigheid nadat het schip was geraakt. Overigens zat de Directie wel met een probleem erbij: hoe Velthuis ertoe te bewegen het kantoor in staat te stellen ook hiervoor erkentelijkheid te betuigen. Misschien was voor hem de grootste lofuiting wel die, welke ongevraagd in een rapport aan het hoofdkantoor werd gegeven door de Britse officieren van een vlak naast de „Tibia“ varende schip: „Fantastisch zoals die Hollanders dat deden. Ofschoon hun schip flink beschadigd was, vielen ze nog geen volle scheepslengte uit het konvooi. Zeldzaam zo snel als ze de zaak weer onder de knie hadden.“

Overigens zijn alle betrokkenen niet alleen financieel beloond, doch ook onderscheiden voor deze daad. Kapitein Velthuis, die verder gedurende de gehele oorlog het commando voerde over de „Tibia“ en in 1943 nogmaals werd getorpedeerd doch wederom „zijn“ schip wist thuis te brengen, ontving vele decoraties, waaronder de versierselen behorende bij zijn benoeming tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau.



Kapt. H. Velthuis
(foto genomen bij
sollicitatie in 1911)



De Duitse slagkruiser „Gneisenau“ kwam in 1938 gereed en mat 31.800 ton. Hier de gevreesde raider zoals hij met zijn zware bewapening de zeeën afschuidde tot hij op 28 maart 1945 een roemloos einde vond als zink-schip in de haven van de Poolse stad Gdynia (toen Gotenhafen) aan de Dantziger Bocht.

Leidseplein

„Als op het Leidseplein de lichtjes weer gaan branden”, aldus de woorden van een tijdens de duistere oorlogsdagen bijzonder populair liedje. Deze sentimentele song raakte weer populair bij de bergers van de „Metula” tijdens het geboeid liggen in Straat Magelhaen. Immers, zij moesten in het duister hun werk verrichten; alle hoop was dan ook gevestigd op de Werktuigkundige Dienst aan boord, vertegenwoordigd in de personen van hoofdwerktuigkundige J. van der Schee, 4e werktuigkundige J. Haasjes en de uitgevlogen inspecteur van de Werktuigkundige Dienst op kantoor, de heer J. M. de Jong. Toen deze deskundigen voorspelden dat naast de binnenverlichting, wat verwarming en een paar kookplaten in de kombuis ook de dekverlichting misschien nog wel op de noodgenerator kon worden geïmproviseerd, waren sommigen geneigd dit als technische groot-spraak terzijde te schuiven. Evenwel, de nacht kwam dat alle dek-pitten bijgingen, niet alleen om de taak van de bergers te verlichten maar ook om het moreel te schragen en tevens om te dienen als „baken in zee”. Op de „Metula” was hiervoor de geijkte uitdrukking: „van grote klasse”.

Te ver

Er zijn vele faciliteiten in de koopvaardij tegenwoordig, die het leven veraangenamen. Als dat niet zo zou zijn, zou de faciliteit van het meevaren van de echtgenote nooit zijn uitgebreid tot wat deze nu is. Maar er zijn grenzen, zoals de volgende.

Een onzer stuurlieden deelde mede, dat hij — als zijnde verantwoordelijk voor de medicijnkast — door een meevarende gaste werd verondersteld de door haar benodigde artikelen voor de maandelijkse hygiënische verzorging op bestelling te kunnen leveren. En kijk, dat is nu de grens van tot hoever de faciliteiten gaan iets te ver trekken. De dames worden verondersteld zelf voor deze artikelen zorg te dragen, zonder tussenkomst van functionarissen aan boord. Natuurlijk komen dergelijke vragen niet veel voor, maar voor de enkeling die denkt dat de faciliteiten zo ver gaan, meenden wij er goed aan te doen er hier de aandacht op te vestigen.

Lieve chelltenkers

Meppel, zondagavond 10 nov. Waarom mag mijn moeder wel meevaren en ik niet. Dat vind ik niet leuk, want ik heb net een nieuwe jas gekregen en nu kan mijn vader hem niet zien. En ik wil de boot zo graag zien en pappa en de kok. Kunt u daar niet iets aan doen?

Mijn vader is de stuurman van de dallia.
Mijn naam is Ineke Bijvank, 7 jaar.

Loonopgave 1974 vlootpersoneel

De voor de aangifte inkomstenbelasting 1974 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 1974.

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.

In bad

Onlangs verzochten wij een onzer schepen te berichten of een echtgenote haar man op de volgende reis kon vergezellen. Als antwoord kregen wij: „Agree mrs. X joining however bathroom, etc. to be used jointly with apprentice officers”. En dat deed op kantoor wel enige vragen rijzen. Waarom moest deze dame samen met de leerlingen in bad? Waarom niet alleen, of met haar man?

Tussen haakjes, we hebben haar toch in het volste vertrouwen naar het schip laten vertrekken.

Aangebrand

Wanneer men wordt afgelost van een schip trachten de stafsecties zoveel mogelijk de huisgenoten telefonisch van deze gebeurtenis op de hoogte te stellen. Niet dat altijd nauwkeurig het tijdstip van aankomst kan worden opgegeven, want daarvoor is men op kantoor ook weer afhankelijk van berichten van de agenten over de gehele wereld, die ter plaatse de vlucht naar huis boeken. Maar goed, een berichtje vooraf wordt toch wel op prijs gesteld. Ook door de echtgenote van een onzer zeevarenden, aan wie onlangs werd doorgegeven dat haar man te Kaapstad zou afzwaaien. Enigszins vreemd keek men ten burele op toen een dag later die mevrouw belde en vroeg hoe laat haar man nu wel kwam, want ze zaten met eten te wachten en de aardappelen begonnen aan te branden.

Brandweer

Tijdens de dokking van de „Kabylija” bij de A.D.M. in september jl. brak er brand uit in de vroegere „Falcon” fabriek, vlakbij de werf gelegen. Binnen 10 minuten had de „Kabylija” de slangen uitgerold en spoot er met vijf slangen lustig op los. Door de grote afstand kon weliswaar niet tot in de vuurhaard worden gespoten, maar wel kon de vlakdaarbij gelegen houtopslagplaats van de werf nat worden gehouden, waardoor de brand niet oversloeg. Na enige tijd kwam de blusboot en ook de Amsterdamse brandweer aangevaren en -gesnel, die het vuur met massa's

water gingen bestrijden. Toen het brandweerkanon water door de ramen van het brandende perceel ging spuiten en de „Kabylija”-stralen de brandweerlieden bedreigden, is men aan boord uiteraard gestopt met blussen. Maar het is toch dankzij het kordate optreden van de opvarenden van dit schip, dat de schade beperkt bleef. Zowel de gemeentelijke autoriteiten als de A.D.M. brachten hun dank over, laatstgenoemde met de belofte twee recorders aan het schip te schenken respectievelijk voor de bar van de officieren en die van de scheepsgezellen. De „Kabylija” vertrok echter op zo korte termijn, dat de belofte niet meer in een daad kon worden omgezet; om die reden stelde de bedrijfsleider van de werf een bedrag van f1500 beschikbaar, met het verzoek zelf de recorders te kopen. Dit is ook prompt gebeurd en wel in Stanlow. De twee stereo cassette recorders aan boord brengen met hun muziek thans extra sfeer, voor de opvarenden met de wetenschap dat ze dit nog zelf verdiend hebben ook.

S.B.S.

In de Shell Briefing Service is een nieuwe uitgave verschenen, getiteld „Oil and Gas from the North Sea”. Gedurende de afgelopen tien jaar is er hard gewerkt aan de opsporing van olie en gas in de Noordzee en er zijn enkele belangrijke vondsten gedaan. Deze uitgave geeft een overzicht van de ontwikkelingen van 1963 tot het begin van dit jaar. „Oil and Gas from the North Sea” 1974 dient ter vervanging van de uitgave van mei 1972 over dit zelfde onderwerp. Exemplaren ervan zijn aan alle schepen verzonden, terwijl ook op kantoor — zoals gebruikelijk — op elke sectie een exemplaar ter inzage beschikbaar is.

Met Jochem en Roel een veilige boel





schoon schip

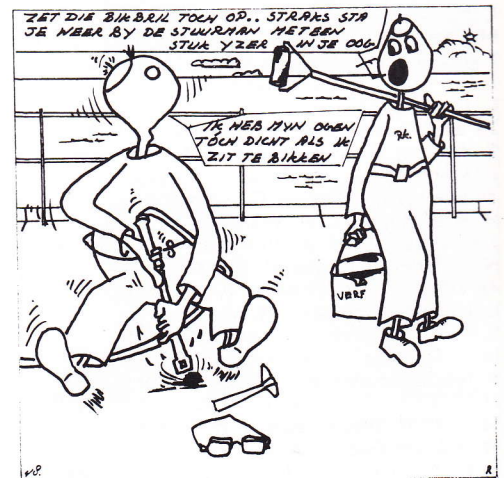
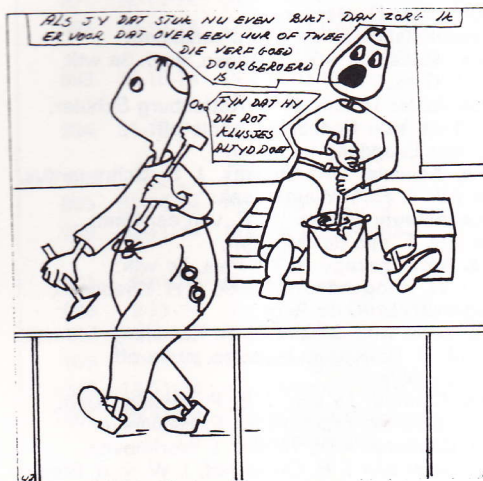
Collectieve ongevallenverzekering vlootpersoneel

Voor het jaar 1975 zullen de premies voor de collectieve ongevallenverzekering dezelfde blijven als voor het jaar 1974. Het komt veelvuldig voor dat ongevallenschaden te laat worden aangemeld. Het blijkt derhalve nodig er nog eens met nadruk op te wijzen dat, wanneer aan een verzekerde of aan diens eventueel medeverzekerde echtgenote een ongeval overkomt, zulks onverwijld aan R. Mees en Zoonen Assurantiën BV, afdeling 08-medische varia, Postbus 505, Rotterdam dient te worden doorgegeven. Deze doorgifte dient dus te geschieden, onverschillig of het al dan niet vaststaat of blijvende gehele of gedeeltelijke invaliditeit het gevolg van het desbetreffende ongeval zal zijn. Doet men dit niet dan bestaat de mogelijkheid dat in geval van werkelijk blijvende invaliditeit geen uitkering door assuradeuren wordt verleend, omdat niet meer kan worden nagegaan of de blijvende invaliditeit werkelijk een gevolg is van het (te laat) aangemelde ongeval. De deelnemers dienen zelf na te gaan of in hun gage-specificatie over de maand december 1974 de in te houden premie voor deze verzekering voor het jaar 1975 is opgenomen. Is dit niet het geval dan dient U dit onmiddellijk aan kantoor op te geven (sectie DFP/3), aangezien U dan namelijk niet als deelnemer staat genoteerd.

Primeur

Voor zover wij hebben kunnen nagaan heeft bij de tewaterlating van de „Lepton” op 9 november jl. een primeur plaatsgevonden. De druk op de knop die het sein tot de tewaterlating was, werd namelijk verricht door de echtgenote van de heer M. R. Holderness, de Britse Shell superintendent bij Verolme. Nu weten wij wel dat enkele andere scheepsbouwers van de Shell hun stem verheffen om te roepen dat ook hun echtgenoten dit hebben mogen doen, namelijk bij de

bouw van de „M” tankers in Amsterdam. Maar, mijne heren, dat was steeds maar een half schip en wij hebben het hier over een heel schip, nota bene nog het grootste ooit in Nederland gebouwd. De „Lembulus”, die in het voorjaar tewater ging bij dezelfde werf, werd in het water geduwd door de echtgenote van de langst in dienst zijnde werknemer bij Verolme United Shipyards. Doch bij de „Lepton” was het voor de Shell supers toch echt een primeur. Hierboven het grote moment.



Vlootpersonalia

periode van 16 oktober tot en met
15 november 1974

Gehuwd:

17.10: F. D. Dieleman, 3e wtk., met
mw. M. A. Maaskant;
18.10: F. J. Scheepers, II.wtk., met mw. A. Baan;
25.10: W. J. van der Veer, 3e wtk., met
mw. R. Bremer;
1.11: C. van Kampen, II.wtk., met
mw. M. Roodselaar;
7.11: A. G. Lenting, 4e stm., met
mw. H. Verwijs;
8.11: H. Otter, sch.kok, met mw. I. Borgdorff;
10.11: J. J. van Vondel, 4e wtk., met mw. J. Binti
Ismail;
15.11: A. J. M. Janssen, 5e wtk., met
mw. E. Blokland.

Geboren:

19.10: Marliese, dochter van J. van Rooyen,
3e stm., en mw. J. van Rooyen-'t Mannetje;
20.10: Robbert, zoon van J. W. Nieuwerf,
1e stm., en mw. J. Nieuwerf-van Veen;
23.10: Elise Johanna, dochter van E. J. J. Eelman,
2e stm., en mw. J. M. J. Eelman-Kayser;
25.10: Judith, dochter van R. A. J. van Vugt,
3e stm., en mw. J. H. M. van Vugt-van Wissen.

Aflossingen:

gezagv.: P. Janssen, M. G. C. Geerarts,
P. C. Hoek, G. Heising, P. Buisman, J. de Jong,
D. Rijk, P. M. de Graaf, J. C. de Groot,
J. M. Hillen, J. H. A. Budding;
1e stl.: J. Priester, J. G. Wientjes, L. A. Veer,
F. Kuyt, R. Hendriks, R. Knol, M. Klein,
E. J. J. Eelman, H. W. Vermaas, W. Kalkman,
A. H. van Haften, C. P. Donken,
R. van Westendorp, G. Buma;
2e stl.: B. J. H. Wortelboer, R. W. Overdijkink,
S. Bos, R. P. Jager, M. Waalewijn,
P. G. van der Horst, A. J. Verheul, H. J. Schaaf,
P. J. Muntjewerf, L. G. P. de Groot;
3e stl.: G. Vreugdenhil, J. A. P. Donks,
M. Parlevliet, C. J. van Essen,
W. T. van den Berg, R. C. Pabbruwee,
C. Doolaard, M. M. Scheele, R. F. M. Driessen,
A. Terpstra;
4e stl.: J. Jongeneel, P. Bode, J. P. Molenaar,
J. F. Breys;
II.stm.: P. J. H. van Loenhout, J. van der Tuin;
Radio-off.: W. F. Kieskamp, C. J. M. Mullaart,
J. M. J. M. van der Vorst, F. K. van Westen,
P. J. Balkstra, C. Jongbloed, P. F. Wouters,
J. M. J. C. Nederpelt, A. W. C. Wouterson,
A. J. Pronk, A. Spruit, J. Valk, J. A. Griffioen,
C. P. Verschoor, D. J. Hage;
hfd.wtk.: E. Rouw, S. Neeleman, J. B. J. Jonker,
J. van der Schee, C. de Witte, H. H. Apfel,
J. van Bon, W. J. van der Hoek,
L. J. van Onselen;
2e wtk.: F. Bakker, J. P. Kalkman, P. F. Buil,
E. de Jong, B. R. A. Jansen, J. P. Hendrikse,
J. Hensbroek, A. van Rijswijk, T. Scholte;
3e wtk.: J. W. Goëties, C. Loman,
H. R. Muysson, E. P. Walop, F. C. Sant,
J. Hofkamp, C. N. A. Vreke, E. P. R. van Zelst,
N. P. Dekker, C. Parrel, K. Verf,
4e wtk.: C. J. Jongkind, M. C. H. Waaldijk,
L. Helmig, J. Haasjes, W. van der Plas,
E. K. G. Schiefer, J. J. van Vondel,
H. L. Castens, W. Willems, R. C. Duyts,
P. Naaktgeboren, P. A. van Splunter,
H. Smeding, J. Kruize, J. W. Maas, P. C. de Wit;
5e wtk.: H. Sterrenburg, J. H. Jansen,
W. J. L. de Gee, H. A. M. Jamin,
E. C. A. Vierling, R. Neelemaat, J. Starckenburg,

J. Water, R. Dorrenboom,
P. A. G. van der Meer, F. Vos, D. J. Blom,
L. Busé, D. W. Smit, M. J. M. Borghouts,
G. W. Goethals, W. H. Lentink, P. P. Rolff,
G. A. van Niel, J. van Seters, H. J. Nieuwenhuis,
M. A. E. M. Krom, R. Romijn, E. P. R. van Zelst,
R. F. van Loon, W. S. de Graaf, P. C. M. Drost,
G. A. de Wolf, H. J. de Bordes, B. C. de Kubber,
R. J. Flokstra;
ass.wtk.: K. J. Kuypere;
II.wtk.: C. van Kampen, J. Verwijs,
C. Vreugdenhil;
sch.voorman: C. Voorspuj;
sch.vakman I: C. Luykenaar, W. H. Klein;
sch.vakman II: J. W. Scheffers, J. Punt,
J. J. van Triet, M. Temmerman,
G. P. H. M. Kuypers, wnd. B. R. Pronk,
wnd. C. den Boer, J. P. M. Kanters;
sch.gezel a/w: H. Krotwaar, T. Spoelstra,
P. F. Jonkman, A. Spaans, L. C. Rimmelzwaal,
G. Z. Spaans, J. Karskens, J. G. Klein-Hesseling,
J. Buurman, F. Groenland, R. E. Hubbard,
D. van Minnen, E. P. Kesauly, P. J. Mirrer,
P. Fokker, M. Kumentas, W. J. v. Strijland,
J. J. de Bruin, K. G. J. Schefferlie,
J. H. L. Nahapiet, A. Bravenboer,
G. H. de Viser, D. Hogeveen, E. P. Aponno,
M. A. Oosterhof, M. de Roc, C. J. F. v. d. Berg,
P. Plat, E. K. Smit, A. Valkeneer,
G. J. H. Muilenburg;
aank.sch.gezel a/w: R. van Diest, P. de Wit,
H. B. T. Winterink, C. v. d. Wal, J. B. Kastelyn,
R. J. F. Siersma, R. v. d. Horst, C. W. Holster,
G. H. v. d. Ven;
hoofd voeding: W. J. F. de Deugd,
H. W. J. v. Haarst, E. H. Hoeboer, J. L. Menger,
G. van Driel, H. G. Morsink, D. A. Sinnema,
H. A. Groenendijk;
sch.kok: C. P. van Esch, C. J. L. v. d. Linde,
A. W. Jacobs;
aank.kok: M. A. J. Erens, C. v. d. Hoek;
hoofd bediende: E. J. Eradus, F. v. d. Heyden,
G. J. Vrielenk;
bediende: E. M. Embregts, H. de Ruig,
A. Vrolijk, A. B. Romen, H. Moes,
G. C. Pfennings, J. C. A. den Haan,
D. v. Ginkel, N. G. Wehrmann, M. F. Velsink,
W. M. Beekman, J. R. L. v. Toornburg,
A. M. M. Wintjens, J. A. Small;
bediende (a/d): P. Koks, L. de Kramer,
J. T. Heymann, A. B. Engwerda, J. J. P. Vaessen,
J. W. A. A. Tappij-Gielen;
jongen a/w: G. Symons, M. J. de Wijk;
koksmat: D. Heemeyer.
Tewerkstellingen en overplaatsingen:
m.s. Abida: 2e wtk. E. Aanen, wnd. 3e wtk.
N. J. Gras;
m.s. Acila: 1e stm. R. A. Kattenburg Schüler,
wnd. 4e wtk. G. Dekker, radio-off.
E. van Bruggen;
m.s. Acmaea: wnd. gezagv. J. S. Schregardus,
3e wtk. J. E. A. Westerbeek;
m.s. Acteon: 1e stm. W. S. van der Ham,
3e stm. F. van der Meyden;
s.s. Arca: gezagv. T. W. Pals, 5e wtk.
P. J. W. Hoogendoorn, II.wtk. J. H. Wiebosch,
radio-off. L. P. de Regt;
s.s. Atys: wnd. 3e stm. H. A. Kamsteeg, hfd.wtk.
R. W. H. Buitenrust-Hettema, radio-off.
P. van Wijk;
m.s. Camitia: 1e stm. J. B. P. Imming, II.wtk.
C. J. Spanjer, radio-off. H. E. Haalmeijer;
s.s. Capiluna: wnd. 1e stm. J. Werkhoven,
sch.gezel a/w J. H. Oosterhof, J. W. v. d. Steen,

R. F. Huysers, E. W. v. d. Horst,
T. v. d. Langenberg, H. N. Dekker,
E. J. H. Wilmlink, P. P. Corver, aank.sch.gezel
a/w P. de Vries, J. F. Spijker, bediende
B. L. Johannes;
s.s. Capisteria: 4e wtk. G. A. Dieterich;
s.s. Capulonix: 2e wtk. D. Smit, bediende
C. M. Vervloet, bediende (a/d) J. S. M. Stapel;
m.s. Cinulia: 3e stm. G. Terpstra, hfd.wtk.
C. H. J. van Dijk, 2e wtk. J. J. J. Ludekuse;
m.s. Crania: wnd. 1e stm. C. M. Honig, 2e wtk.
C. Hemmer, II.wtk. P. Hack;
m.s. Dallia: 3e wtk. J. V. W. M. Daniëls, 4e wtk.
J. Verlinde, wnd.sch.vakman II J. de Gans,
wnd.sch.kok F. W. A. v. Deursen, aank.kok
G. P. M. Kraanen;
m.s. Daphne: gezagv. M. Zuilhof, 2e wtk.
W. Muis, wnd. 3e wtk. R. A. M. Haffert, radio-off.
H. W. Snip, wnd.sch.vakman II J. Heeren,
sch.gezel a/w P. Raams, M. J. Heiligers,
aank.sch.gezel a/w N. A. J. Lang, R. J. W. Kapel,
G. L. Goedhart, hoofd voeding L. T. R. Ernst,
bediende R. Jacobs, J. A. Schuiten;
m.s. Diadema: wnd. 2e stm. J. A. M. Sneek,
5e wtk. P. Mulder;
m.s. Diloma: wnd. 2e stm. J. Boonstra, II.stm.
R. R. van der Maas, wnd.sch.vakman II
A. E. G. de Rooy, sch.gezel a/w J. A. Kimpton,
A. J. v. d. Kuip, C. L. M. Leliard, hoofd
bediende D. Seip;
m.s. Dione: 3e stm. J. Houtkamp, 2e wtk.
H. L. de Koning, 3e wtk. C. Oppelaar, 5e wtk.
E. J. Swemmer;
m.s. Dosina: 1e stm. H. Wijnberg, wnd. 3e stm.
N. J. C. M. van der Palen, hfd.wtk. W. Balvers,
2e wtk. F. C. Koens;
m.s. Fulgur: hfd.wtk. G. Braak, 5e wtk.
A. Nonnekes, sch.vakman I F. J. Trijselaar,
sch.vakman II W. Kesteloo, sch.gezel a/w
G. Buys, L. Neeleman, J. Lakkerwa, P. A. Janse,
E. J. B. Janssen-Andeweg, G. v. d. Bent,
G. Ammeraal, J. A. Clarijs, A. M. Klop,
aank.sch.gezel a/w J. J. A. T. Uljee,
R. R. van Walstijn, hoofd voeding H. Vrugt,
sch.kok J. M. M. Koks, hoofd bediende
R. Bakker, bediende P. J. Gijse, R. van Ginkel,
bediende (a/d) A. Cumming;
s.s. Kabylia: 4e wtk. R. M. Hendriks, hoofd
voeding J. Roosenburg;
s.s. Kalydon: II.stm. W. M. Ritter, 5e wtk.
J. L. B. de Bruin, II.wtk. H. C. van Gelder,
hoofd voeding J. H. A. J. Orie;
s.s. Kara: wnd. 3e stm. G. J. Gerritsen, hoofd
voeding J. J. Dalmayer;
s.s. Kellelia: 2e stm. M. C. Kalkman, 2e wtk.
C. W. H. van Holthuysen, 5e wtk.
J. H. A. Schulten;
s.s. Kermia: 1e stm. A. J. de Ronde;
s.s. Khasiella: 2e stm. A. van Leeuwen, wnd.
4e wtk. R. van Egmond;
s.s. Kopionella: 2e wtk. J. F. Vernooy;
s.s. Koratia: 1e stm. C. L. Heyboer, hfd.wtk.
H. Bax, 3e wtk. H. G. de Boer;
s.s. Korovina: wnd. 2e stm. A. G. J. de Wit,
4e stm. D. A. P. Sluimer, hfd.wtk. W. van Kemp,
wnd. 4e wtk. G. van Berghem, 5e wtk.
W. T. van Leeuwaarden, II.wtk. R. Floor, II.wtk.
N. H. C. Foekema;

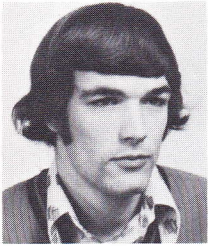
In memoriam

Van Radio-Holland B.V. vernamen wij
dat de heer

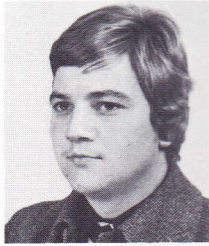
A. D. Sinjorgo

op 1 november jl., na een ziekte van
enkele maanden, op de jeugdige leeftijd
van 39 jaar is overleden. Gedurende een
aantal jaren is hij als radio-officier op
onze vloot werkzaam geweest.

In dienst getreden vloot- personeel



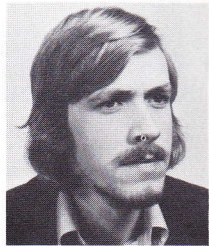
R. R. van der Maas
II.stm.



L. A. T. Kersten
II.wtk.

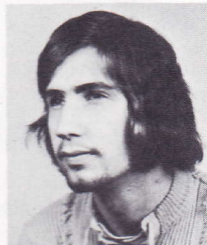


C. J. Spanjer
II.wtk.



J. H. Wiebosch
II.wtk.

Bevorderd tot onderofficier



J. W. Scheffers
scheepsvakman II
per 13.10.74



P. E. Oosterhof
scheepsvakman II
per 5.11.74

Aangesteld



W. van Kemp
per 2 augustus 1974
aangesteld als hoofd-
werktuigkundige en op
19 oktober 1974
tewerkgesteld aan
boord s.s. „Korovina”.

s.s. Kosicia: wnd. 1e stm. W. Beekman, 4e wtk.
C. P. den Heyer, 5e wtk. W. J. Adema;
s.s. Kryptos: 4e stm. T. Krook;
s.s. Kylix: 5e wtk. P. Bakx, II.wtk.
L. A. T. Kersten, radio-off. M. M. Spanjersberg;
s.s. Lepton: hfd.wtk. W. C. van Megen, 2e wtk.
J. Ommering;
s.s. Lovellia: 2e stm. J. B. van Opbergen,
3e wtk. H. J. Lammertink, sch.vakman II
M. A. J. Veen, sch.gezel a/w W. Pronk;
s.s. Macoma: gezagv. H. E. Glansbeek, 2e wtk.
M. F. Koens, radio-off. A. K. Deurlo,
sch.vakman II R. P. v. Veen, sch.gezel a/w
G. A. Brand, P. de Vries, A. A. van Klei,
C. N. M. Prins, aank.sch.gezel a/w
C. T. M. Kneppers, bediende A. R. Tanasale,
L. J. Schalk, bediende (a/d) J. Boelee;
s.s. Marinula: gezagv. R. E. van der Miesen,
1e stm. P. C. Rakké, hfd.wtk. O. K. Nicolai;
s.s. Marisa: 2e stm. R. Dijkstra, wnd. hoofd
voeding E. Kost, aank.kok H. C. Lindenberg,
bediende (a/d) M. Bomhof;
s.s. Meta: 4e stm. K. T. Wiegert, 4e wtk.
J. G. van der Poel, radio-off. M. Platschorre,
capataz M. Santome Santome, man.esp.
J. Garcia Riobo, 2o man. M. A. Gutierrez
Gonzalez, mar.int. L. G. Barcena Lareo,
E. J. Carneiro Leyenda, J. C. Chamorro
Troncoso. F. Costa Cruz, S. Cuadrado del
Castillo, A. Fernandez Fernandez, D. Fernandez
Pintos, E. Goce Moldes, J. Villa Alvarez, 2o
mar.int. G. F. Alfaya Alonso, A. Sotelo Barroso,
iefe de f. M. V. Vazquez Santiago, coc.
J. C. Collazo Perez, cam.may.do. J. Villaverde
Boullon, cam. J. Rajo Costas, J. L. Rodriguez
de Saa, cam. (trip) J. E. Pineiro Martinez;
s.s. Metula: 4e wtk. M. Kik;
s.s. Mitra: 2e stm. R. G. de Haan, 3e stm.
F. Hogenbirk, 4e stm. D. Venema, 3e wtk.
C. A. Douwes, wnd. 4e wtk. J. L. F. Vermeulen,
5e wtk. L. Blokpoel, 5e wtk. J. D. ten Napel,
5e wtk. J. H. Maneschijn, radio-off.
R. van den Berg, capataz M. Nieto Dacosta,
man.esp. E. Gallego Costas, 2o man. F. Diaz

Vlootcirculaires

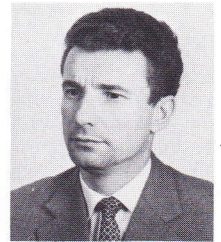
In de periode van 16 oktober t/m 15 november verschenen de volgende vloot-circulaires/PCOR-berichten

No.	Datum	Onderwerp
986	16-10-74	Wekelijkse computer-data-Ship's Reporting Systems Manual
987	16-10-74	vervalt m.i.v. 1-2-75
988	21-10-74	Brandgevaar in accommodatie
989	22-10-74	Anti-Waterverontreinigingswetgeving te Florida (USA)
990	22-10-74	Admiralty Charts (PCOR)
991	22-10-74	Stafpositie
992	29-10-74	Gages Europees Vlootpersoneel (PCOR)
993	30-10-74	PCOR-berichten (PCOR)
994	31-10-74	Uurverdiensten officieren per 1-11-74 (PCOR)
995	31-10-74	Koersen (PCOR)
996	4-11-74	Marine Lubricants (PCOR)
997	5-11-74	Drugs
998	5-11-74	Veiligheids Check List (form. 239)
999	7-11-74	Schaderapport no. 111
1000	13-11-74	s.s. "Metula" (PCOR)
1001	13-11-74	Collectieve Ongeval-lenverzekering

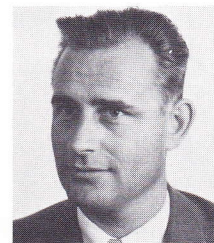
Onze vloot- jubilarissen



J. W. Sterringa
gezagv.
1949 - 1.12 - 1974



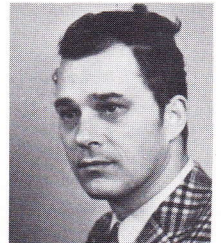
E. H. Brameijer
gezagv.
1949 - 4.12 - 1974



A. Post
gezagv.
1949 - 9.12 - 1974



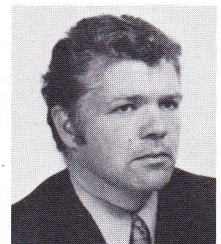
J. W. Bakker
gezagv.
1949 - 14.12 - 1974



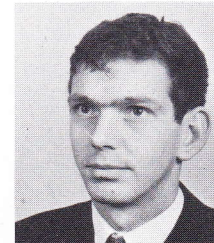
R. Hendriks
2e stm.
1964 - 1.12 - 1974



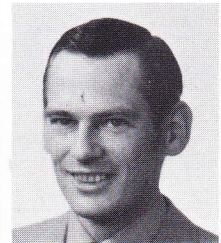
J. J. B. Roest
2e stm.
1964 - 4.12 - 1974



F. de Vries
1e stm.
1964 - 10.12 - 1974



W. van der Graaff
1e stm.
1964 - 18.12 - 1974



H. J. Lammertink
3e wtk.
1964 - 25.12 - 1974

Prado, mar.int. A. Alonso Casal, J. Coejo Pinon, A. Ginartes Bugarin, P. Gonzalez Perez, J. M. Grandal Grandal, F. A. Moreira Vinas, S. Portela Dominguez, A. R. Rial Vernet, M. L. Rodriguez Vieitez, 20 mar.int. A. Miguez Boulosa, S. Rodriguez Vidal, iefe de f. M. J. Rey Rafales, coc. A. Gonzalez Vidal, cam. may. do. P. Lamosa Taboas, cam. F. Domeque Bailo, J. R. Somoza Vazquez, cam. (trip) A. Gonzalez Alvarez;
m.s. Niso: 1e stm J. S. de Jong, hfd.wtk. O. A. van der Want, radio-off.
 J. J. A. van der Zee, man.esp. C. Martinez Reboreda, 20 man. A. Lago Alvarez, mar.int. R. Fernandez Pineiro, J. Giraldez Rodriguez, J. Lopez Pena, M. Pensado Doldan, F. Perez Fernandez, U. Riobo Riobo, C. Lopez Casqueiro, a.d.coc. J. R. Gomez Figueiral, cam. may.do. A. Perez Rodriguez, cam. C. Magdaleno Gonzalez, A. A. Salgueiro Rodriguez, S. Soto Carballo, cam. (trip) A. Perez Martinez;
s.s. Ondina: II.wtk. M. J. Janse, II.wtk. P. F. M. Kösters;
s.s. Onoba: gezagv. D. Fransen, 1e stm. H. Steenstra, wnd. 2e stm. J. Kerkhof, 3e wtk. K. M. van Harpen, radio-off. G. H. P. Ribbens;
s.s. Philidora: bediende F. Salome, A. Scheffer, bediende (a/d) L. T. A. C. Roodakker;
s.s. Philine: wnd. 3e stm. E. van der Zwaal, 2e wtk. M. de Wit, radio-off. J. Zuidema, sch.vakman I R. Groot, sch.vakman II P. E. Oosterhof, sch.gezel a/w D. Bergen, C. Cammenga, L. A. Douma, A. A. Pol, D. A. Emanuels, aank. sch.gezel a/w M. v. d. Bas, A. Marcus, hoofd bediende

L. J. Wulder, bediende H. A. Gard, L. de Vos, jongen a/w W. J. Louwerse;
s.s. Philippia: wnd. 2e stm. W. L. Westhoff, 3e wtk. A. E. de Bruyn, radio-off.
 C. F. W. Schöttelndreier, capataz F. Ruiz Veiga, man.esp. R. Crespo Rivas, 20 man. E. M. Perez Agra, mar.int. O. Alonso Lopez, P. Arufe Vidal, J. Duran Rodriguez, M. Fajo Misa, E. Gonzalez Fernandez, J. M. Gonzalez Rodriguez, J. M. Misa Gonzalez, J. Rajo Fernandez, J. A. Villar Alonso, 20 mar.int. C. Rodriguez Barral, B. Taboas Rey, coc. A. Lorenzo Miguez, cam. A. Barreiro Fernandez, R. R. Freire Ferreira, J. Santome Canedo, cam. (trip) E. Vazquez Santiago, 20 man. H. Collazo Gonzalez, G. Gago Costas, J. M. Perez Mera, hoofd voeding L. H. H. L. Leithuysen;
s.s. Sepia: wnd. 2e stm. A. B. Tuyl, 4e wtk. A. A. Konijnendijk;
s.s. Vasum: wnd. 3e stm. C. K. Vermeulen, hfd.wtk. J. B. Biondina, 2e wtk. P. Stachelhausen, 3e wtk. J. A. Willems, II.wtk. H. Hallie;
s.s. Viana: gezagv. S. Harders, 3e stm. P. H. Jacobs, II.wtk. E. Meyer, II.wtk. P. E. Statema;
s.s. Vitrea: 1e stm. R. van Kranen, 3e wtk. I. J. Albrechts, radio-off. P. L. Linders, hoofd voeding R. M. Bruno;
s.s. Vlieland: gezagv. W. T. Spier;
s.s. Zafra: wnd. 2e stm. W. J. Netelenbos, 3e stm. G. van Seters, 3e wtk. H. E. Daniëls, II.wtk. K. G. Visser;
s.s. Zaria: radio-off. B. Immerzeel.

Uit dienst getreden vlootpersoneel:

3e stm.: H. Swenne;
 II.stm.: J. A. G. van Dijk;
 hfd.wtk.: R. D. Kuil;
 3e wtk.: J. P. G. A. Plantiga, C. J. L. Jordan, J. M. J. Hamers;
 4e wtk.: R. J. Rodolf, D. H. J. de Vries;
 5e wtk.: P. A. van Rosmalen, H. F. de Leeuw;
 II.wtk.: J. R. Mendel;
 hoofd voeding: J. Weedage.

Gepensioneerd:

1e stm.: E. Moll.

Over in dienst „Shell Nederland Raffinaderij b.v.” te Pernis:

gezagv.: J. W. Rutten.

Tijdelijk tewerkgesteld in „Shell Tankers-walorganisatie” DFM/12:

gezagv.: B. C. Visser;
 1e stm.: W. J. Stoker.

Tijdelijk tewerkgesteld bij „Curaçao Oil Terminal” te Curaçao:

1e stm.: J. M. Huijgens;
 2e wtk.: J. Zijp.

Uit militaire dienst:

4e stm.: P. A. Vermolen.

Aangesteld als:

gezagv.: D. M. Mos, P. M. de Graaf, H. G. Willemsen;
 4e stm.: K. T. Wiegert;
 hfd.wtk.: S. Neeleman, H. H. Apfel;
 wnd.sch.vakman II: J. Heeren, J. de Gans, A. E. G. de Rooy;
 hoofd voeding: J. J. Dalmayer;
 wnd. hoofd voeding: B. Gohres, E. Kost;
 wnd. sch.kok: F. W. A. van Deursen.

Behaalde diploma's:

1e stuurman G.H.V.: J. Werkhoven;
 1e stuurman G.H.V.-th.: J. Zwart;
 2e stuurman G.H.V.: G. J. Gerritsen, A. B. Tuyl;
 2e stuurman G.H.V.-th.: E. J. B. Seele, A. P. Margadant;
 3e stuurman G.H.V.: K. T. Wiegert;
 „B”: A. E. de Bruyn, R. J. Doorneveld.

Mutaties walpersoneel

in de periode 11.10.74 t/m 10.11.74

Uit dienst

16.10: Mej. A. S. Wolters - DFF/4
 01.11: Mej. C. G. Schutte - DFF/1
 01.11 Mevr. C. H. van den Berg-Roobol - DFF/4

Gehuwd

17.10: Mej. G. le Noble - DFM/23 - met de heer R. A. Graafland

Geboren

18.10: Ester, dochter van A. Ziere - DFM/3 - en Mevr. M. Ziere-van Weenen

In dienst getreden walpersoneel



J. van Overbeek
 DFP/3
 (ex S.N.)
 per 1-10-74



Mej. F. Kraak
 DFP/6
 per 14-10-74



Bruidspaar van de maand

Onze speciale gelukwensen gaan deze maand naar scheepskok H. Otter en zijn echtgenote, mevr. I. Otter-Borgdorff, die op 8 november jl. te Ooltgensplaat in het huwelijk traden. Zijn de dagen voorafgaand aan de trouwdag normaal al rommelig en druk, voor de heer Otter was dat zeker het geval. Eigenhandig maakte hij namelijk op 7 november het koude buffet klaar voor de 60 te verwachten bruiloftsgasten, die het zich overigens best hebben laten smaken.

tussen schip en ka

veertiende jaargang no. 4 - december 1974

Maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers B.V. Het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen en/of het reproducen 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