

# tussen schip en ka

februari 1969



# HET S.S. „MELANIA”

## OPGELEVERD

Na een geslaagde technische proeftocht ging op 22 januari jl. de Shell-vlag in top op de „Melania” en daarmee was zij ingetreden in de gelederen van Shell Tankers (U.K.) Ltd.

Dit gebeurde op de werf van Verolme te Rozenburg, nadat de heer B. E. Blakely, Directeur van Shell Tankers (U.K.) Ltd., aan boord van de „Melania” het schip van de heer P. Goedkoop Dzn., Directeur van de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij, had aanvaard.

Zoals bekend is het Verolme-concern medio vorig jaar met de N.D.S.M. gefuseerd.

Het s.s. „Melania”, dat tot nog toe het grootste in Nederland gebouwde schip is, heeft haar maidentrip naar de Perzische Golf onderbroken voor een korte dokbeurt in Lissabon, waarheen het schip in de middaguren van de 22e reeds vertrok.

Na de „Melania” worden nog drie schepen van hetzelfde type en tonnage — circa



210.000 ton — op de werf van de N.D.S.M. te Amsterdam — eveneens in twee delen — gebouwd. Twee van deze schepen — het s.s. „Mysella” en „Marticia” — zullen in de jaren 1970 en 1971 aan S.T.(U.K.)Ltd. worden overgedragen. Het derde schip, het s.s. „Dagmar Maersk”, waarvan het achterschip op 25 januari jl. tewater ging, wordt voor Deense rekening en wel voor de rederij A. P. Möller te Kopenhagen gebouwd. Na oplevering zal het schip door Shell International Marine Ltd. in long term charter worden genomen.

## MEDEDELINGEN

### VAN

### DE DIRECTIE

De heer F. van Tongeren zal, om gezondheidsredenen, met ingang van 1 juli a.s. de dienst der Maatschappij met pensioen verlaten. Daar de heer Van Tongeren zijn werkzaamheden reeds had beëindigd, werd met ingang van 1 februari jl. de heer H. den Ouden definitief belast met de leiding van de Nautische Dienst (DFM/1).

Na zijn terugkeer uit Hong Kong heeft de heer A. H. W. Karelse op 3 februari jl. zijn werkzaamheden te onzen kantore hervat. Tot zijn pensionering op 1 oktober a.s. zal hij worden belast met speciale opdrachten en rechtstreeks aan het hoofd van de Afdeling Personeel rapporteren. In verband hiermede is sectie DFP/7 (Speciale opdrachten DFP) opgericht.

## NIEUWE COMMODORE

### VAN SHELL TANKERS (U.K.) LTD.

Kapitein J. Brittain is met ingang van 1 januari jl. benoemd tot Commodore van Shell Tankers (U.K.) Ltd., als opvolger van Commodore W. S. Atkinson, die, na ruim dertig jaar op de Britse Shell-vloot te hebben gevaren, met pensioen is gegaan. De nieuwe Commodore begon zijn loopbaan bij de Groep in 1938 als 3e stuurman en kreeg in 1947 zijn eerste commando.

Commodore J. Brittain



## DE HEER

## E. H. LARIVE

## MET PENSIOEN



Met ingang van 1 januari 1969 heeft onze oud-Directeur, de heer E. H. Larive, de dienst van de Groep met pensioen verlaten.

In de tweede wereldoorlog verwierf hij bekendheid als Commandant van de Nederlandse motortorpedoboten in het zogenaamde Dover Command. Na de oorlog, in 1946, trad hij in dienst van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Drie jaar later vertrok hij naar Singapore en in 1951 kwam hij opnieuw naar Curaçao, ditmaal als adjunct-Directeur van de C.S.M.

Van 1954 tot 1963 was hij Directeur van Shell Tankers N.V. Onder zijn bewind viel de vernieuwing en uitbreiding van onze in de oorlogsjaren gedecimeerde vloot en bereikte onze vloot — medio 1962 — een totaal draagvermogen van een miljoen ton. Tevens kreeg Shell Tankers N.V., na jarenlange omzwervingen, een eigen behuizing in het Shell-Gebouw aan het Hofplein te Rotterdam (augustus 1960).

Met ingang van 1 februari 1963 droeg de heer Larive de heer Larive de leiding van Shell Tankers N.V. over aan de heer D. Rodenburg, waarna hij tot aan het eind van dat jaar de functie van Directeur van de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. vervulde. Vervolgens werd hij benoemd tot General Manager van de A/B Svenska Shell te Stockholm, welke post hij onlangs in verband met zijn pensionering verliet, om zich daarna wederom in Nederland te vestigen.

Wij wensen de heer Larive, wiens naam onverbrekkelijk aan Shell Tankers N.V. verbonden zal blijven, nog tal van gelukkige — en ongetwijfeld arbeidzame — jaren toe tezamen met zijn gezin.

De heer Larive is drager van de Militaire Willemsorde 3e klasse, het Bronzen Kruis (2 maal), het Oorlogsherinneringskruis met 3 gespen en het Distinguished Service Cross and Bar. Bovendien is hij Ridder in de Orde van Oranje-Nassau.

# N.V. CURAÇAOSCHE DOK MAATSCHAPPIJ

## Nieuw dok in Curaçao

Onlangs werd op de werf van de N.V. Curaçaosche Dok Maatschappij te Willemstad begonnen met de bouw van een 120.000 tons dok. Aan het Dagblad voor de Nederlandse Antillen „Amigoe di Curaçao” ontleen wij hierover het volgende.

Op 7 november jl. stak de Minister-President van de Nederlandse Antillen, Zijne Excellentie C. D. Kroon, een gloednieuwe spade tussen drie piketpaaltjes op het terrein van de C.D.M. en verplaatste hij drie volle scheppen aarde. Met deze ceremonie, bijgewoond door enkele honderden genodigden, onder wie Gouverneur mr. N. Debrot, Commissarissen en Directieleden van de C.D.M., landelijke en eilandelijke autoriteiten en vele werknemers van het bedrijf, werd officieel een aanvang gemaakt met de bouw van het grootste civiele droogdok van het westelijk halfrond.

In 1971 zullen hierin de eerste schepen tot en met 120.000 ton draagvermogen, oftewel 80.000

bruto registerton, voor reparatie en onderhoud kunnen worden gedokt.

In dit project, dat een ontwerp is van het Rotterdamse ingenieursbureau F. C. de Weger, werken overheid en bedrijfsleven samen.

De investering belooft ongeveer 27,5 miljoen Antilliaanse guldens. De lengte van het gegraven dok wordt 280 meter, de breedte 48 meter en de diepgang boven de kielblokken bijna 9 meter.

In zijn toespraak zei de Minister-President onder meer het volgende: „Reeds omstreeks het begin van de zestiger jaren hadden de Commissarissen en de Directie van de C.D.M. de vooruitziende blik dat de op dat moment bestaande en thans nog in gebruik zijnde dokken, met een maximum-capaciteit van 3.400 respectievelijk 28.000 ton deadweight, op de duur geen basis voor het bedrijf meer konden vormen, in verband met de steeds groter wordende gemiddelde tonnage van de wereld-tankervloot.

In 1961 werd dan ook de bouw van een groter dok in studie genomen en in 1963 nam de Antilliaanse overheid de beslissing om het dokproject als p.m.-post op te nemen in de in februari 1964 aan Nederland voor te leggen projectenlijsten.

Na een intensieve periode van studies, besprekingen en onderhandelingen is dan eindelijk de dag aangebroken dat officieel de uitvoeringswerkzaamheden zullen beginnen.”

De N.V. Curaçaosche Dok Maatschappij is ontstaan door de samenwerking van twee Nederlandse werven: Dok- en Werf-Maatschappij

Wilton-Fijenoord N.V. te Schiedam en Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij v.o.f. te Amsterdam en van de Combinatie Pletterij Nederhorst N.V., Curaçao, terwijl Shell Tankers N.V. een — zij het gering — aandelenbelang in de Maatschappij heeft als gevolg van het feit dat de dok-accommodatie van de C.D.M. oorspronkelijk eigendom was van N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, en door laatstgenoemde Maatschappij aan de C.D.M. werd verkocht.

De Directie van de C.D.M. bestaat uit de heren L. D. Nederhorst Jr. en H. van Waasdijk, terwijl als adviseur aan de Directie is toegevoegd de heer J. Soffree, die in de vijftiger jaren tot aan zijn pensionering per 1 juli 1962 belast was met de supervisie van de nieuwbouw voor onze vloot.

### BIJ DE VOORPLAAT:

*Luchtfoto van Palermo*

*In het midden links is een gedeelte zichtbaar van de werf „Cantieri Navali Riuniti”, waar verschillende onzer schepen reeds hun dokbeurt ondergingen*

*In de volgende editie van dit blad zal een artikel over Palermo, met vele wetenswaardigheden en foto's, worden opgenomen*

**AANGESTELD  
ALS  
GEZAGVOERDER**



P. B. HIBMA  
per 20.12

Vóór het afscheid poseerde de heer Rodenburg tezamen met de heer en mevrouw Storm en hun jongste zoon voor de fotograaf



## AFSCHEID VAN DE HEER A. STORM

Met ingang van 1 januari jl. heeft de heer A. Storm, chef van sectie DFM/23, de dienst van onze Maatschappij met pensioen verlaten, of, beter gezegd — zoals het door allen die hem kennen gevoeld wordt — is een goed vriend en alomtewaarderd collega uitgetreden uit onze gelederen.

Op 30 december werden de heer en mevrouw Storm, in gezelschap van hun jongste zoon, door de heer Rodenburg ten afscheid ontvangen, waarbij onze beide adjunct-Directeuren, de heren G. den Bakker en L. F. van den Belt, tegenwoordig waren.

In de kamer van de heer Den Bakker, waar zich inmiddels de naaste collega's van de heer Storm verzameld hadden, nam eerstgenoemde vervolgens met de volgende woorden afscheid van zijn scheidende medewerker.

„Wanneer één van onze employés met pensioen gaat, gaan wij, zoals gebruikelijk, nog eens de staat van dienst van de betrokkene na, hetgeen ik ook van jou heb gedaan.

Kijkende naar de datum van indiensttreding en de dag dat je de dienst der Maatschappij gaat verlaten, kom ik tot een

dienstperiode die er zijn mag, van 21 november 1935 tot 31 december 1968, om precies te zijn: 33 jaar en 1 maand.

Bovendien had je reeds ervaring als werktuigkundige voordat je bij de toenmalige „La Corona" in dienst trad.

Als wij de lijst van schepen waarop je gevaren hebt eens bekijken, zien wij je beginnen op het m.s. „Marpessa", voorwaar een schip om te herinneren en ik spreek hier uit persoonlijke ervaring. Daarna volgden de „Erinna", „Megara" (thans herboren als 200.000 tonner onder Engelse vlag), de „Onoba" (senior), de „Taria", „Hermes", de „Macoma" van 12.000 d.w.t. (de tweede „Macoma" vaart thans als 200.000 tonner) en de onder Engelse vlag varende schepen „Volsella" en „Helicina", deze laatste om ervaring op te doen voor de walplaatsing die in het verschiet lag en werkelijkheid werd op 1 maart 1952 toen je aanstelling als Assistent Superintendent Engineer volgde.

Je hebt alle rangen tot en met hoofdwerktuigkundige doorlopen en tijdens de periode maart 1952 tot 31 december 1968 heb je ook nog enige tijd dienstgedaan in het Verre Oosten, namelijk Singapore en Soerabaja.

Sprekende over je tijd aan de wal en speciaal over de laatste zes jaar, heb ik je persoonlijk leren kennen als een man van weinig woorden maar een gedegen vakman wat betreft het onderhoud van onze schepen. Ook als mens heeft men je altijd zeer gewaardeerd, zowel binnen als buiten de Maatschappij.

Je hebt de schepen zien groeien van een grootte van een paar honderd ton tot de hedendaagse mammoetschepen van 200.000 d.w.t., maar ondanks deze fenomenale groei ben je, wat je vak betreft, bijgebleven.

Bij dezen, ook namens de Directie, dank voor het vele goede werk dat je voor de Maatschappij hebt verricht.

Als blijk van waardering overhandig ik je hierbij namens al je medewerkers op ons kantoor ter herinnering twee cadeaus: het ene draagt nog de herinnering aan de zee en ik voorzie een veelvuldig gebruik op de boulevard van Vlissingen, het tweede leent zich minder voor werk aan de zee, maar is weer nuttig voor de nodige lichaamsbeweging die een mens toch ook ná zijn pensionering moet hebben. In elk geval, Storm, nogmaals hartelijk dank voor het goede werk voor onze Maatschappij gedaan.



Na vakkundige „ontmanteling” van de afscheidscadeaus kwamen een verrekijker en een grasmaaimachine te voorschijn. Geheel links: onze adjunct-Directeur, de heer G. den Bakker, die de cadeaus aan de heer Storm, namens diens collega's, overhandigde



Een momentopname tijdens de druk bezochte receptie: de heer M. A. Riteco (DFM/12) maakt zijn opwachting, terwijl — daarachter — de heren J. B. M. Ouwens (DFM/22) en J. C. C. Naerebout (DFM/13) op hun beurt wachten

Mevrouw Storm.

„U heeft menig uur alleen thuis moeten doorbrengen als Uw man 's avonds laat nog op de nieuwbouwwerf of voor het repareren van de varende vloot (Hollandse zowel als Engelse schepen) werkzaam was.

Ook U betrek ik in ons dankwoord en als

blijk van waardering overhandig ik U deze shawl en zeg U dank voor de steun die U Uw man tijdens zijn dienstperiode bent geweest.”

Vervolgens werd het kantoorpersoneel in de gelegenheid gesteld om in de grote vergaderzaal op de eerste verdieping van het Shell-Gebouw afscheid te nemen van

de heer Storm, waarvan, naar te verwachten was, door zeer velen gebruik werd gemaakt.

Wij zijn er van overtuigd mede namens zijn vele vrienden en collega's te spreken wanneer wij de heer Storm nog tal van gelukkige jaren in goede gezondheid temidden van zijn gezin toewensen.

## DE HEER H. P. L. BEIJERBERGEN VAN HENEGOUWEN

### VIERDE ZILVEREN

### DIENSTJUBILEUM

Op 14 januari jl. was de heer H. P. L. Beijerbergen van Henegouwen 25 jaar in dienst van de Koninklijke/Shell Groep.

In verband hiermede werd hij op die dag, tezamen met zijn echtgenote, door onze Directeur ontvangen en tijdens dit bezoek reikte de heer Rodenburg hem het bij zijn jubileum behorende embleem uit.

Vervolgens werden de heer en mevrouw Beijerbergen van Henegouwen door onze adjunct-Directeur, de heer Van den Belt, voor een gezellig drankje uitgenodigd, waarbij ook de heren Van Leeuwen en Blaauwkamer aanwezig waren.

Geheel volgens de wens van de jubilaris werd verder alleen in intieme kring aandacht aan deze mijlpaal besteed en verbleven hij en zijn echtgenote tenslotte nog een half uurtje in een genoeglijk samenzijn temidden van zijn naaste collega's.



# Niets nieuws onder de zon

(SLOT)

Tot den lezer

Goetgunstige lezer, gemerkt hebbende dat het uitgegeven van het toegetakelde schip, en de benaming van alle des selfs deelen, u niet onaengenaem is geweest, so twyfel ik niet of de volgende verhandeling sal het selve lot te beurt vallen, de wijl daer in niet alleen bevat is (beheffens het voorgenoemde) de voorname werkingen en gebruycken dier deelen, maer ook de gansche Hollandsche scheepsbouw, voor soo veel ick uit verscheide schrijvers hebb' kunnen by een rapen; 't meest is verschuldicht aen de heer en scheepen Nicolaes Witsen wiens overgrootte yver in 't versamelen van allerhande scheepsbouwingen nooit genoeg kan gepresen werden, en tot welkers scheepsbouw en bestier de goedwillige lezer, indien hem de lust verder dan tot hier verhandelde, aandryft, wordt overgewesen.

Aldus de inleiding tot *De nieuwe Hollandsche scheepsbouw*, uitgegeven bij Hendrik Donker, Boekverkoper en Graedthoogmaker, in de Nieuwenbrugsteeg/in 't Stuurmans Gereedschap, in het jaar 1695.

Dit was een van de eerste gedrukte boekwerken waarin uit de doeken werd gedaan hoe een schip moest worden gemaakt. En het vond gretig af trek, hetgeen wel moge blijken uit het feit dat het in het Maritiem Museum Prins Hendrik aanwezig

exemplaar al de derde druk was, van veel grove drukfouten verbeterd. Bij de elementaire regels die in de scheepsbouwereld werden toegepast, was het ook wel nodig dat men een boekwerkje had waarin niet te veel drukfouten voorkwamen.

Hebben wij de vorige keer aangetoond dat er bij het bemannen van de schepen en bij de regels die in de scheepvaartwereld werden toegepast, zeer veel is dat kan worden vergeleken met de huidige gebruiken bij een redertij, in de scheepsbouw was het wel even anders.

De omschrijving van de opdracht tot het „aantimmeren” van een schip was voornamelijk beperkt tot een opgave van de lengte, het aantal te voeren stukken — immers, ook de koopvaarders waren bewapend — en de vaart waarvoor het schip werd gebruikt. De rest werd aan de scheepsbouwers overgelaten, die overigens hun vak wel verstonden; de kennis ging dikwijls over van vader op zoon. Echter, met bovenstaand boekwerk werd nu voor eens en voor altijd — zo dacht men — duidelijk vastgelegd hoe de verhouding van lengte, breedte en holte precies was. Een klein uittreksel van het betreffende hoofdstuk (het totaal besloeg niet meer dan twee pagina's) moge dit verduidelijken;

*Wanneer men dan de langte eenes schips bekomen heeft, soo moet men des selfs vierde deel nemen/ en dan bekomt men de wijde/soo dat een schip*

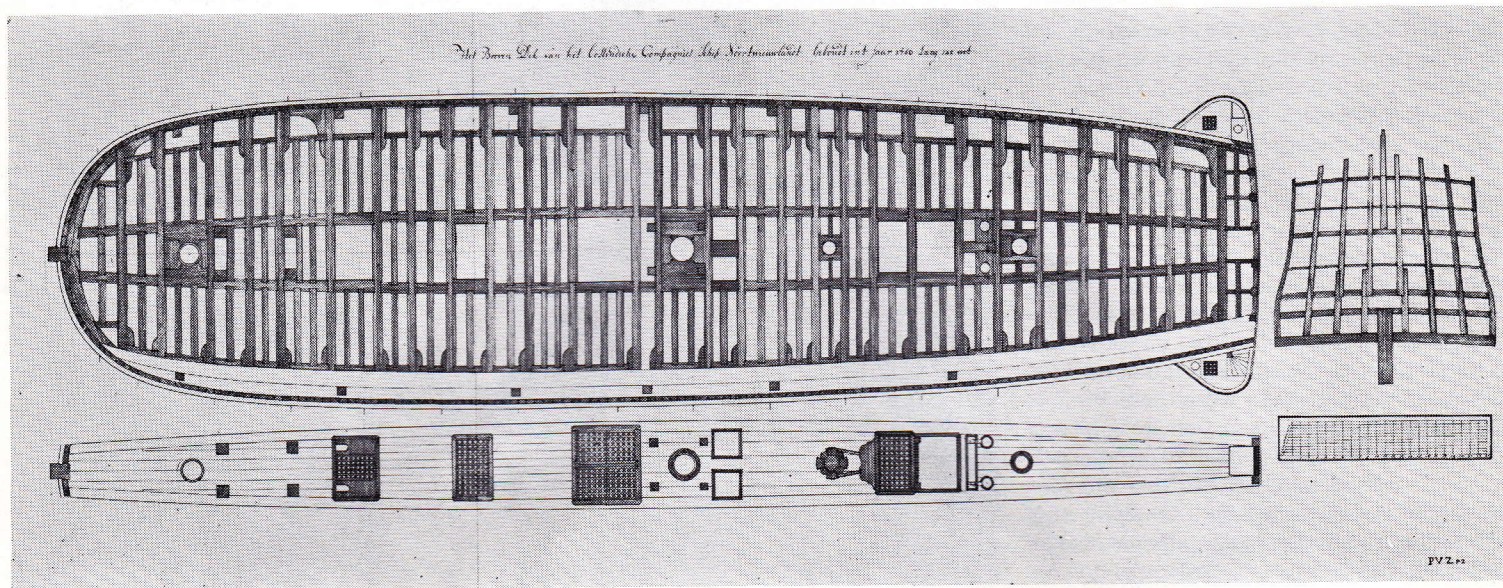
*nemende van 120 voet langte/men voor de wijde op de hals/dat is daer 't schip op syn wijdst is/30 voeten vint: dit is even wel geen vaste regel.*

*De wijde van 't schip hebbende/soo dient in de naeste plaats de holte gevonden te worden/waer toe men voor yder 10 voet langte een voet nemen moet/soo dat een schip van 120 voet langte 12 voet behoort hol te wesen.*

Nu kunnen we om een dergelijke korte en bondige theorie glimlachen of niet, de scheepsbouwers uit die tijd waren goede vaklieden, ook al hadden zij geen degelijke schoolopleiding gevolgd zoals thans het geval is met scheepsbouwers. Hun vakmanschap komt niet alleen tot uiting in de fraaie lijnen van het schip (hiernaast weergegeven), of van dat in het december-nummer, doch ook in de plattegrondtekeningen die zij — uiteraard in enkelvoud — aanlegden en waarvan er enkele zijn bewaard (zie hieronder). Het is een waar genoegen om deze minutieus uitgewerkte detailtekeningen te bekijken en men kan slechts respect opbrengen voor de kundigheid van onze voorvaders, temeer als we bedenken dat hun slechts beperkte middelen ter beschikking stonden.

Dat overigens bemanningsreductie niets nieuws onder de zon is, komt wel heel duidelijk naar voren wanneer wij zien dat de schrijver van bedoeld boekwerk zich haast aan vorenstaande theo-

Het bovendeck van het Oost-Indische Compagnieschip „Noortnieuwlandt”, gebouwd in het jaar 1750, lang 140 voet (Maritiem Museum Prins Hendrik, Rotterdam). De eerste schipper die met dit 120 last = circa 240 ton) metende schip naar Oost-Indië voer, was Hendrik van Oudheusden; bemanning: 246 koppen.



rie toe te voegen dat, indien de reders het wenselijk achten met minder volk te volstaan: *So maekt men de schepen in 't gemeen minder dan een vierde van de lengte wyt.* Is dus tegenwoordig de bezetting van een schip voornamelijk afhankelijk van het aantal pk's van de machine, de brutotonnage van het schip en de mate van automatisering, toen zat het hem meer in de rankheid van het geheel. De scheepsvorm werd verder overgelaten aan de bouwers, die — net als nu — grotendeels op ervaring afgingen. Zo was 's-Landsschip „De Spiegel” bij een lengte van 156 voet niet minder dan 41 voet breed, dus men had hier nog meer dan een kwart van de lengte genomen. Op een dergelijk oorlogsschip werd evenwel met een groot aantal koppen gevaren, want er sneuvelden heel wat matrozen en soldaten wanneer de strijd met de vijand werd aangebonden. Ook de Oostindiëvaarders hadden een grote bezetting wanneer het ging om nieuwe gebieden te exploreren. Later, toen men wat regelmaat in de vaart had weten te brengen, werd vastgelegd (resolutie van 11 april 1656) *Op retournerende grote schepen van 90 tot 100 man te stellen, grote jaghten 60 tot 70, fluyten 50 tot 60 koppen.* Waren er niet genoeg mannen voor de dienst op de vloot, dan moest de rest maar stevig aanpakken, alhoewel dan een toelage aan de bemanning werd verstrekt wegens onderbezetting; tegenwoordig komt dit tot uitdrukking in de hogere gage verbonden aan tijdelijke promotie of in meer overwerk-geld.

De tijd van de Verenigde Oost-Indische Compagnie was wel hoogtij voor de werven. Om ons tot Rotterdam te beperken, alleen al langs de Boompjes lagen ± 30 werven, alhoewel de afmetingen ervan slechts beperkt waren. Er viel ook aardig mee te verdienen, hetgeen wel moge blijken uit wat in het belastingkohier van 1654 wordt opgegeven. Een zekere Jan Hermanusz Kelst (later genaamd Witterd — een bekende naam destijds in de scheepsbouwwereld), die tevens equipage-meester van de Oost-Indische Compagnie was, werd voor dat jaar aangeslagen voor niet minder dan f 50.000, in die tijd een respectabele som.

Op 1 september 1632 transporteerde een zekere Andries Willemsz, scheepstimmerman, ten overstaan van de schepenen van Rotterdam, de helft van 9 aaneenliggende werven aan de zuidzijde van de Scheepmakershaven, aan de Oost-Indische Compagnie voor de somma van f 3400,—. Heel wat schepen werden op deze O.I.C.-werf aangebouwd, hetgeen niet te verbazen valt als men ziet hoe weinig schepen van de vaart terugkeerden. Dit moet ook de reden geweest zijn dat in de registers van de „Verenigde”, kamer Rotterdam, op 24 augustus 1678 het besluit wordt aangetekend dat jaarlijks 3 à 4 schepen moeten worden aangetimmerd — een pittig nieuwbouwprogramma!

Toen de ruimte op deze werven te klein werd en uitbreiding onmogelijk was omdat inmiddels reeds het nodige om de werven was heengebouwd, werden de werven verplaatst naar buiten de Oostpoort, tussen het Boerengat en de Oostzeedijk.

Naarmate de schepen groter werden kwamen er ook wat meer instructies van de reders. Aan het eind van de 17e eeuw moet er ook iets meer zijn gezegd omtrent de ruimte in de kajuit, d.w.z. het achterschip, waar de schipper, zijn officieren en



*Schip in aanbouw op de werf van de Oost-Indische Compagnie te Rotterdam ± 1768 (Gemeente-archief Rotterdam).*

de eventuele passagiers verbleven; het waren met recht schepen met uitsluitend achteropbouw! Overigens, wilde men als passagier op een der Oostindiëvaarders worden toegelaten, dan was daarvoor officiële toestemming nodig. Zo lezen wij uit de resolutie van 6 november 1687 dat wordt vastgelegd wie nu eigenlijk *als passagiers op de uijtgaande schepen geconsidereerd werden, in de kajuit geplaatst, en aan de tafel rangs en sessie naast den schipper hebben.* Hierbij zullen beslist niet hebben behoord *de slaaf en slaafin die met de Chinese doctor met den „generaal van Hoorn” overgekomen, vrij transport na Indien toegestaan is (29.9.1710).*

Slechts uiterst zelden werd een *indiaan*, zoals de inwoners van Indonesië toentertijd betiteld werden, toestemming verleend mee te varen in een koopvaarder; immers, reeds op 25 november 1636 werd onder het hoofd *indianen* vastgelegd: *Vrouwen met haar mans verboden over te komen, herhaald bij resolutie van 13 september 1644: Geene over te brengen op verbeurte van de gagie op de thuisreis verdient.* Dit sloeg dus op de echtgenoten van de zeevarenden.

Wist u overigens — we hebben toch zoveel gehoord over kinderarbeid in vroeger tijden — dat de V.O.I.C. wat dit betreft reeds progressief was? Immers, kinderen werden niet aangenomen; de leden van de bemanning moesten minstens 13 jaar oud zijn; u leest het goed: dertien jaar. De resolutie van 6 augustus 1627 laat in dit opzicht aan duidelijkheid niets te wensen over: *Jongens onder de 13 jaaren geene aan te nemen, en sullen 10 jaaren verbonden blijven, de eerste 5 jaaren tot f 4,— ter maant en daarna tot discretie van generaal en raden;* zij mochten overigens geen *maandbrieven uitmaken;* hoogstens een som van f 25,— transporteren. Het behoeft nauwelijks betoog dat machinisten

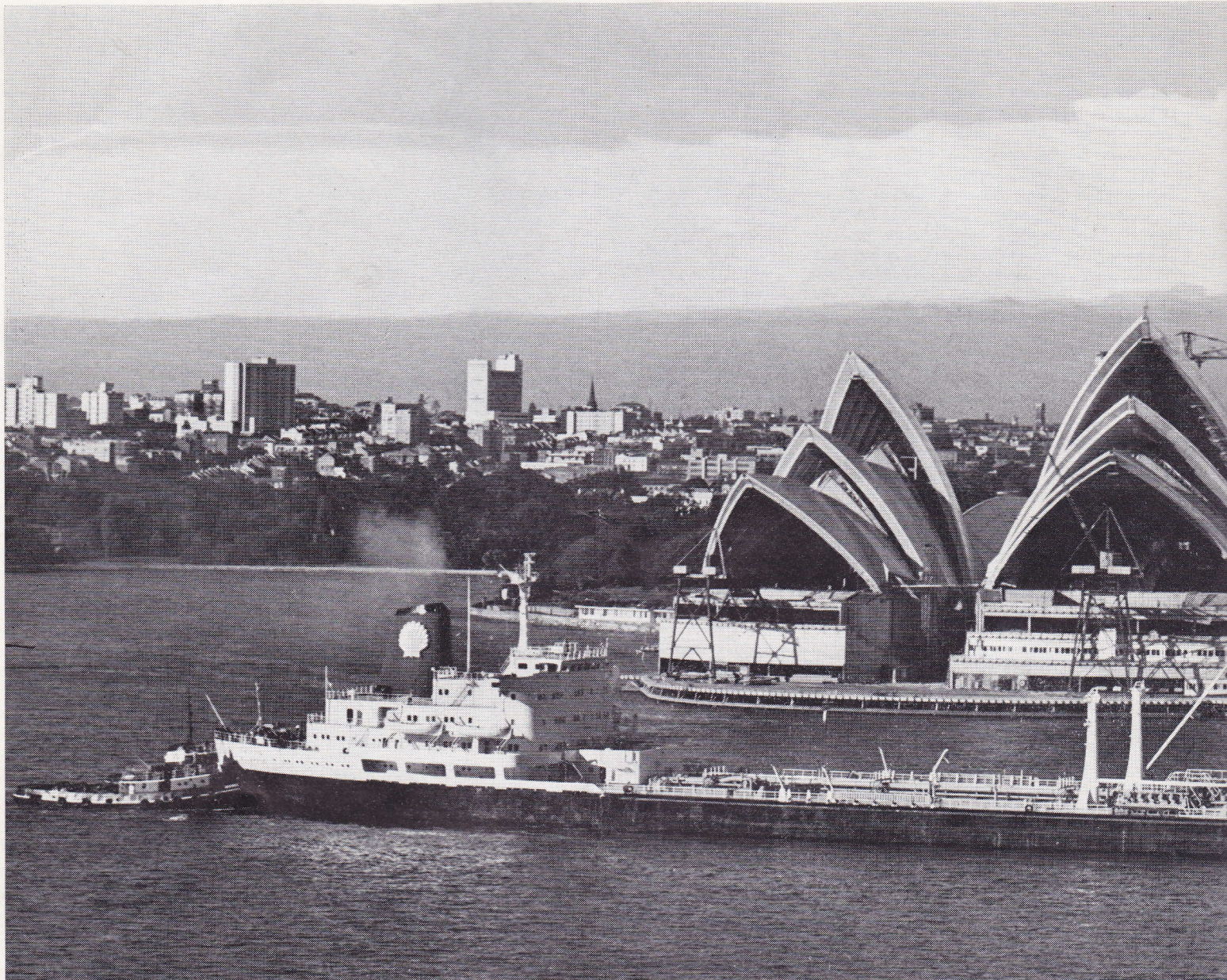
volkomen onbekend waren in die tijd. Hoewel, er is wel degelijk een hoofd *machinerie* in de registers, waaronder o.a. de volgende aantekening (11 maart 1704): *Machine of zantmolen om de banken voor de Batavise rivier wegh te neemen, aangenomen van Jeronimo Mitz en Jacob Faas, te betalen f 10.000,— alst in staat is om te werken; de preuve goetgevonden weesende nogh f 14.000,—; voorts na Indien gesonden, en tijding ontfangen weesende dat aldaar van succes is bevonden nogh f 10.000,—, sijnde te samen f 34.000,—.*

Tot slot nog iets over loodsens. De lezer zal zich wellicht verwonderd afvragen of dat vak in die tijd reeds bestond, doch het bewijs daarvan vindt men in het register van de Heeren 17, resolutie van 10 augustus 1728: *Voorstel om de schepen die in 't winter seizoen vertrekken, loodsens mede te geven tot op zekere hoogte, alwas het bij toeval tot aan de Caap;* dit „bij toeval tot aan de Caap” zou de tegenwoordige loodsens op de VLCC's weinig bevallen. Er werd nog wel de opmerking aan toegevoegd *of die loodsens wel meer dan een adviserende stem in den scheepsraad souden moeten hebben.* Er is dus waarachtig niets nieuws onder de zon.

Uit de Volmaakte Boots-man, ± 1695: *Hier meede maak ik met deze verhandeling een eynde, alzo ik meen vorhandeld te hebben al het geene tot deze stof nodig is, en zal met de eerste gelegentheit hier aan voegen het geene dat een goed ervaren constapel en stierman nodig is te weeten, om een schip met goed beleyd tegens den vyand te defenderen, en door zee te bestiere, en dat zodanig, als tot de praktyk word vereyst, en van mij is onder-vonden in de oeffening der zeevaart.*

*Vaert wel.*

W. N. WOUTERS



## NIEUW OVERSLAGSTATION VOOR RUWE OLIE IN KOEWAIT

*De nieuwe terminal voor de kust van Koewait. Foto: Gulf Oil Co.*

In juni 1966 gaf de Kuwait Oil Company — waarin Gulf Oil en British Petroleum beide voor 50% zijn geïnteresseerd — aan Frederic R. Harris (Holland) N.V. opdracht voor de bouw en aanleg van een nieuw overslagstation voor ruwe olie, ongeveer tien mijl buiten de kust van Koewait.

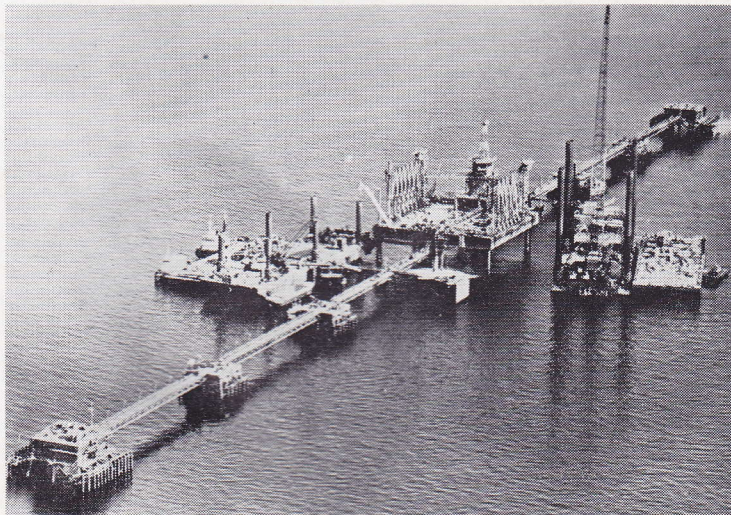
Dit overslagstation was in de eerste plaats bedoeld om van daaruit de zes nieuwe 312.000 tons „Gulf“-tankschepen te kunnen beladen. Ruim twee jaar nadat de opdracht gegeven werd, in september jl., was de terminal voltooid.

Via een leiding onder water wordt de ruwe olie van het vasteland naar de tankers gepompt.

De leiding heeft een diameter van 48 inch en is daarmee de grootste onderzeese olieleiding ter wereld. Naast deze ligt een tweede met een diameter van 20 inch, die wordt gebruikt voor bunkering.

Het belangrijkste deel van het overslagstation is het centrale eiland voor de kust. Het wordt gevormd door een lichter, die speciaal werd geconstrueerd door de Griekse „Hellenic Shipyards Company“.

Het platform werd op de lichter geplaatst en door sleepboten naar de juiste plaats gesleept. Daar aangekomen liet men de poten, waarop







Het m.s. „Diadema” passeert het nieuwe operagebouw van Sydney - mei 1968

het eiland moest komen te rusten, zakken om deze vervolgens tot een diepte van 70 voet in de zeebodem te drijven.

Het centrale platform is 160 voet lang en 138 voet breed.

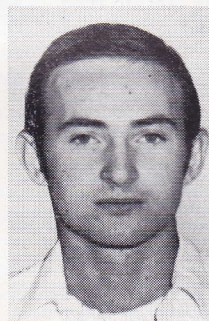
Twee reusachtige verankerde dukdalven — die elk bestaan uit een bundelpilaar van drie stalen pijlers met een diameter van zes voet — ondersteunen het geheel.

Het gehele bouwwerk meet ongeveer 1620 voet. De reusachtige dukdalven en het eigenlijke eiland worden met elkaar verbonden door loopgangen. Bij de bouw werd ongeveer 8500 ton pijpleiding gebruikt. Ieder onderdeel werd beproefd en aan een zeer uitgebreid onderzoek onderworpen.

Vanwege de hoge viscositeit van de olie die door de 20 inch bunkerleiding wordt gepompt, moet de olie op temperatuur gehouden worden om de doorstroming te bevorderen. Teneinde warmteverlies tegen te gaan is de leiding geïsoleerd met een één inch dikke laag schuim-polyuretaan en bedekt met 2 à 3 inch dik beton.

Op het land is de ruwe-olieleiding verbonden met een pompstation met een capaciteit van 110.000 barrels per uur. De capaciteit zal uiteindelijk worden opgevoerd tot 135.000 barrels per uur.

## BEVORDERD TOT ONDEROFFICIER



**F. J. TRIJELAAR**  
bankwerker  
per 9.1



**J. J. DE JONGE**  
bankwerker  
per 13.1

# TUSSEN COMPETENTIE EN INCOMPETENTIE

Vroeg of laat, aldus de schrijver, moeten sommige mensen wel het punt bereiken waarop zij niet meer competent zijn. In het volgende verhaal geeft hij de weg aan die men moet volgen om op dat punt te komen — en er te blijven. Dr. Peter is assistent-docent in de opvoedkunde aan de universiteit van Zuid-Californië.

door

Lawrence J. Peter

„Ik heb gemerkt dat wanneer gebleken is dat een taak door één persoon kan worden vervuld wanneer hij zich er geheel aan geeft, twee personen deze slechter zullen uitvoeren terwijl, wanneer drie of meer personen zich hiermee bezighouden, nauwelijks iets wordt gedaan.”

George Washington.

Voor ieder gezond bedrijf is incompetentie geen groot probleem. Er is echter een stelsel waarbij incompetentie uitbundige vorm zal aannemen. Het is een verfoeilijk stelsel, genaamd hiërarchie, een organisatie waarin de leden zijn ingedeeld in rangen en standen; elke rang, behalve de laagste, wordt ingenomen door iemand die vanuit de daaronder liggende rang is gepromoveerd.

Na een uitgebreide studie te hebben verricht van het hiërarchieke stelsel, heb ik een nieuwe tak van wetenschap in het leven geroepen, hiërarchiologie, en de eerste hiërarchiologische stelling gelanceerd, het *Peter principe*, (bescheiden als ik ben heb ik het naar mijzelf genoemd): „In een hiërarchie komt elke employé vanzelf op het punt van incompetentie. Iedere plaats wordt uiteindelijk ingenomen door een employé die incompetent is om zijn taak te vervullen.”

Hiermede is de opmerking van Washington duidelijk geworden. Zodra twee of meer mensen aan een taak bezig zijn, vormen zij een hiërarchie en vroeg of laat zullen enkele van hen het punt van incompetentie bereiken. Om aan te tonen hoe hiërarchie de voedingsbodem vormt voor incompetentie geef ik als voorbeeld een firma, genaamd — laten we zeggen — „Hiërarchische Papier-Producten Mij.”\* De H.P.P. is gevestigd in een groot gebouw, waar de meeste employés met de laagste rang hun werk verrichten op de begane grond, een wat kleiner aantal met een hogere rang op de eerste, nog wat minder op de tweede en ga zo maar door, tot de bovenste etage van het gebouw met trapgevel, waar de president-directeur geheel alleen zetelt.

Een groep nieuwe employés, de heren Een t/m Tien, vangt juist hun loopbaan aan bij H.P.P. Elk van hen heeft een diploma, waarin wordt verklaard dat hij zijn middelbare studie met succes heeft bekroond; hij is dus bevoegd om tot de handelswereld te worden toegelaten en komt in aanmerking voor de rang van plaatsvervangend assistent sous-chef bij de

H.P.P. De tien zojuist toegetreden recruten zitten nu aan hun bureau op de begane grond en krijgen de door hen te behandelen stukken voorgeschoteld.

Er gaat een jaar voorbij en de promoties zijn er weer. Maar de heren Een t/m Vijf zijn incompetent gebleken. Mijnheer Vijf gebruikt de stempels ondersteboven. Mijnheer Vier vergeet zijn stempelkussen nat te maken, waardoor de stempels onleesbaar zijn. Mijnheer Drie is nooit punctueel. Mijnheer Twee zijn handschrift is niet te ontcijferen. Mijnheer Een is brutaal tegen zijn superieuren. Deze vijf komen dan ook niet in aanmerking voor promotie. Zij blijven zitten op de plaats waarvoor zij nu al incompetent zijn. Zij hebben dus al bereikt wat ik noem het *punt van incompetentie*.

De heren Zes t/m Tien hebben in hun laagste rang goed voldaan, zodat zij in aanmerking komen voor promotie tot assistent sous-chef bij de H.P.P.

Er gaan weer twee jaar voorbij. De heren Zes, Zeven en Acht zijn incompetent gebleken. Mijnheer Zes kan de extra verantwoording niet dragen en heeft een maagzweer. Mijnheer Zeven is mentaal niet geschikt voor dit moeilijke werk en is er te langzaam voor. Mijnheer Acht heeft een heel vervelende zenuwtrek in zijn gezicht gekregen, die voor de indruk naar buiten van de H.P.P. wel zeer ongewenst is. Zij zullen niet meer worden gepromoveerd; zij hebben het punt van incompetentie bereikt.

De heren Negen en Tien, die tot nu toe bewezen hebben competent te zijn, worden gepromoveerd tot sous-chef bij de H.P.P. Drie jaar later zijn de drinkgewoontes van mijnheer Negen tengevolge van de zware werklust ontaard in alcoholisme. Hij is zo dikwijls afwezig en verwerkt de materie geestelijk zo langzaam, dat hij als ongeschikt voor promotie moet worden geacht. Hij heeft zijn punt

van incompetentie bereikt. Mijnheer Tien wordt gepromoveerd tot chef, verricht zijn werk in die rang tot genoegen en klimt 4 jaar later op tot bedrijfschef. Helaas, in die functie krijgt hij twee hartaanvallen; zijn dokter zegt „doe het kalm aan, denk aan je gezondheid”. En mijnheer Tien doet het kalm aan. Maar nu komt hij niet door al zijn werk heen — en komt niet meer in aanmerking voor verdere promotie.

Nu hebben alle tien employés hun punt van incompetentie bereikt.

Deze situatie is niet het gevolg van een bepaalde onjuiste personeelspolitiek bij de H.P.P. Hetzelfde gebeurt in iedere hiërarchie. Het moet gebeuren. Het is onvermijdelijk.

*Het eeuwige probleem*

Gepromoveerd worden tot het punt van incompetentie is altijd onvermijdelijk geweest. Wij zien het reeds in de bijbel: „En die de vijf talenten ontvangen had, trad toe en bracht nog vijf talenten bovendien, zeggende: Heer, vijf talenten hebt gij mij toevertrouwd; zie, ik heb er vijf talenten bij verdiend. Zijn Heer zeide tot hem: Wel gedaan, gij goede en getrouwe slaaf, over weinig zijt gij getrouw geweest, over veel zal ik U stellen.”

Mattheus 25:21.

Toch is er natuurlijk geen garantie dat de employé die enkele dingen goed gedaan heeft, ook competent genoeg zal zijn om vele zaken goed te doen. Dit is de kern van de fout bij hiërarchie en het promotie-beleid.

Deze fout treedt aan het daglicht waar men ook maar volgens hiërarchie te werk gaat. De Chinese leider Chou-En-Lai mopperde verleden jaar dat incompetentie in de ministeries van buitenlandse zaken, defensie, financiën en industrie de reputatie van het land had ondermijnd en de buitenlandse politiek in diskrediet gebracht. Chou is in een hulpeloze positie gekomen door de in zijn eigen hiërarchie verborgen incompetentie.

Sommige critici vinden dat mijn principe gevaarlijk is — het geeft ondergeschikten een onbillijk middel om hun superieuren te kleineren. Maar dat is niet zo. Het principe slaat op alle niveaus, zelfs op het laagste. Zoals wij al zagen, bereikten de heren Een t/m Vijf hun punt van incompetentie in de allerlaagste rang. In alle hiërarchieën zult u mensen aantreffen die zich hun gehele leven door hun werk wor-



\* Ten einde de schuldige niet aan te wijzen gebruik ik dikwijls fictieve namen.



stelen zonder ook maar éénmaal gepromoveerd te worden.

Andere critici zeggen dat het principe wellicht in vroeger tijden juist is geweest, maar dat, door het op wetenschappelijke basis testen van sollicitanten en aanwijzen van personeel voor te vervullen vacatures, voor ieder pannetje nu het juiste dekseltje wordt gevonden, waardoor incompetentie in het beroep wordt geëlimineerd.

De wijze waarop dit geschiedt mag dan veel indruk maken, maar wat zijn de gevolgen? Ik onderzocht de methode van testen voor welke functies men het meest geschikt is, zoals die gewoonlijk door personeelsafdelingen wordt toegepast. De sollicitant ondergaat een hele

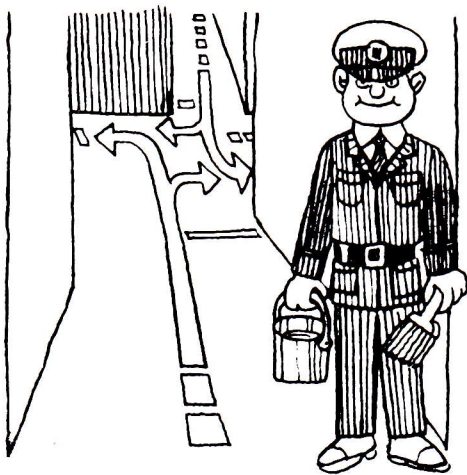
serie testen, elk ervan is opgezet om een bepaalde geschiktheid te meten — algemene ontwikkeling, rekvaardigheid, mechanisch gevoel, overredingskracht, enz. Het doel is de werknemer onmiddellijk die baan te bezorgen, waar zijn beste eigenschappen en hoogste competentie kunnen worden gebruikt. Zo solliciteerde een jong commercieel aankomeling, de heer H. Wurrem, naar een vacature bij de firma Takjes Houtprodukten.

Het onderzoek naar geschiktheid leverde de volgende resultaten op:

overredingskracht	: 87
intelligentie	: 78
rekvaardigheid	: 76

mechanisch gevoel	: 60
administratie	: 45
artistieke aanleg	: 43
sociale hulpvaardigheid	: 29

Vanwege de goede cijfers wat betreft overredingskracht en rekvaardigheid werd de heer Wurrem aangenomen als verkoper. En hij bleek een goede verkoper te zijn. Mettertijd werd hij gepromoveerd tot districtsverkoop-leider; in deze functie was er wel wat aan te merken op zijn papierwinkel, maar een deel van zijn tijd besteedde hij nog aan de verkoop aan belangrijke klanten en over het geheel werd zijn prestatie dan ook als goed aangemerkt. Nu werd hij gepromoveerd tot algemeen ver-



koop leider, waarbij hij geen contacten meer had met klanten en zijn taak alleen bestond uit het aantrekken en opleiden van personeel alsmede het organiseren en stimuleren van de verkoop. Bij de uitslag van de tests had de heer Wurrem wat betreft sociale hulpvaardigheid een cijfer ver onder het gemiddelde; en deze eigenschap heeft hij thans regelmatig nodig. De gewetenloze en sluwe wijze waarop hij met het personeel manipuleert heeft het moreel — en de verkoop — omlaag gehaald tot een bedenkelijk niveau. Geheel overeenkomstig het Peter-principe is hij nu in een eindpositie gekomen, waarbij hij het punt van incompetentie heeft bereikt.

Ik vind dat het voornaamste resultaat van het onderzoek naar maximale geschiktheid — behalve dat het een bestaan vormt voor degenen die de test in elkaar draaien en administratief verwerken — is dat maximale competentie wordt bereikt in de allereerste functie; daardoor wordt de promotie versneld maar, en het kan niet anders, naar een werkring waarvoor betrokkene minder competent is! Uiteindelijk komt de employé binnen kortere tijd op zijn punt van incompetentie dan het geval zou zijn geweest zonder de test!

Zelfs machines zijn onderhevig aan het Peter-principe. Als een machine op een bepaald niveau goed voldoet, wordt ze „gepromoveerd” tot steeds moeilijker werk totdat zij uiteindelijk haar punt van incompetentie heeft bereikt.

Ik heb een aantal aanwijzingen ontdekt die voor de oplettende beschouwer een teken zijn dat een employé zijn uiteindelijke bestemming heeft bereikt.

Fonofilie is een abnormaal verlangen naar telefoons, intercoms en bandapparaten. De employé redeneert dat als hij zijn communicatie-arsenaal voldoende kan uitbreiden, hij er wellicht in zal slagen wat werk te verzetten. Papieromanie, dat wil zeggen het verzamelen van onnodige massa's papier en boeken, toont aan — en hiervan kan men zeker zijn — dat de employé gekomen is op zijn punt van incompetentie.

Een ander teken dat men zijn eindbestemming heeft bereikt is het complex van „vroeger was het veel beter”, waarbij voortdurend wordt geklaagd over de toestand zoals hij nu is en de rustige dagen uit het verleden, toen de employé nog een functie vervulde waarvoor hij competent was, op romantische wijze worden geidealiseerd.

Veel van dergelijke aanwijzingen die aantonen dat de eindbestemming is bereikt, zullen in mijn boek over dit onderwerp, dat binnenkort verschijnt, worden gegeven.

Ik heb ook vastgesteld dat, wanneer men zijn eindbestemming heeft bereikt en dus tot het punt van incompetentie is gekomen, bepaalde fysieke storingen zich zullen gaan voordoen, o.a. hoge bloeddruk, constipatie, zwaarlijvigheid, allergische aandoeningen, slapeloosheid, zweren aan de twaalfvingerige darm, hartklachten en alcoholisme. Gewoonlijk heeft de patiënt twee of meer van deze ziekten tegelijkertijd en wordt duidelijk aan het licht gesteld dat hij het ziektebeeld dat gepaard gaat met de eindbestemming heeft ontwikkeld.

Met medicijnen en operatief ingrijpen wordt slechts tijdelijke verlichting gebracht, omdat de oorzaak niet wordt weggenomen. Of de oorspronkelijke ziekte komt spoedig terug óf de patiënt gaat lijden aan nog één of meer van de andere ziekten.

Psychotherapie wordt soms toegepast, maar heeft zelden succes, omdat de toestand waarbij de patiënt geschikt is voor zijn baan, niet wordt hersteld.

#### Genezing voor de EBZ

Substitutie is een middel dat het Eind-Bestemmings-Ziektebeeld kan genezen of, wanneer dit vroegtijdig wordt geprobeerd, voorkomt dat het ziektebeeld zich gaat voordoen. Bij substitutie verwaarloost de patiënt — eigenlijk slaagt hij er gewoonlijk in ze te vergeten — de plichten die zijn positie met zich brengt en die hij ook door incompetentie niet kan uitvoeren; in plaats daarvan houdt hij zich bezig met iets dat hij kan doen. Deze vervangende taken vervult hij tot in perfectie. Er is een voorbeeld uit de praktijk. De heer I. Wandelaar had zijn punt van incompetentie bereikt als gevangenenbewaarder. In plaats van tevergeefs te pogen om de plichten die zijn baan met zich bracht te verrichten, wijdde hij zich aan het organiseren van het voetgangersverkeer in de gangen en op de trappen van de gevangenis. Met gekleurde lijnen en pijlen, één-richtingverkeer en „tellers” tijdens de piekuren gerecrueteerd uit de misdadigers die zich goed gedroegen, wist hij het voor elkaar te brengen dat geen enkele gevangene de ander meer in de weg hoefde te lopen.

De heer Wandelaar bracht weinig tijd door in zijn kantoor. Hij loerde voortdurend in het gebouw en op de terreinen in een poging een „bewoner” te betrappen bij het overtreden van een lijn of het niet opvolgen van een richtingpijl; hij leidde groepen bezoekende kenners van straf- en gevangeniswezen rond; hij reisde buitensporig veel en hield lezingen over zijn systeem. Hij was altijd bezig, gelukkig en gezond: hij had volmaakte substitutie gevonden.

Maar er zijn weinig werknemers die het initiatief bezitten of de gelegenheid om dergelijke, ingewikkelde, vervangende taken uit te voeren. Het leven wanneer men het punt van incompetentie heeft bereikt, bestaat gewoonlijk uit een lange rij frustraties en ziektes.

Een veel betere manier is te vermijden dat men zijn laatste promotie krijgt: snel de ladder beklimmen tot men een functie heeft welke één sport ligt onder het punt van incompetentie en daar blijven.

Ik wil niet de aanbeveling doen om een pro-

motie die men niet wil, botweg te weigeren. In onze gemeenschap zou een dergelijke weigering de werkgever verdacht voorkomen en men zou zich de minachting van zijn gezin en vrienden op de hals halen. De beste manier is het zo te regelen dat men nooit de promotie aangeboden krijgt die zou leiden tot de eindbestemming.

Met andere woorden, wek de indruk dat u reeds gekomen bent op uw punt van incompetentie. Verzin een maagzweer en blijf pillen ervoor slikken. Blijf nu en dan halverwege de trap staan, houdt uw hoofd schuin alsof u luistert en zeg dan tegen een collega „Hoor je dat? Mijn hart bonst als een moker! Ik behoor die trap eigenlijk niet te beklimmen, maar weet je...” en glimlach dan dapper en zweog verder omhoog.

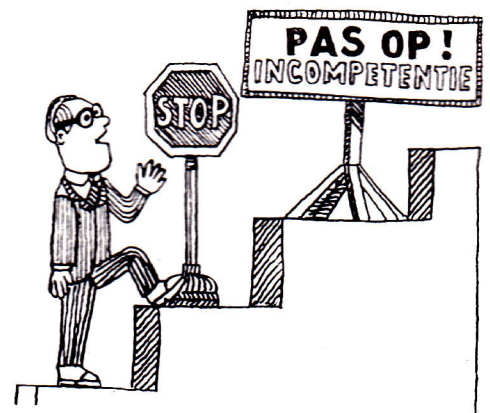
Of geef een ander teken van incompetentie dat niet op het medische vlak ligt: laat aan het eind van de werkdag uw bureauladen open; zorg dat uw papieren een rommelige indruk maken of ga u kleinzielig en pietluttig bemoeien met iets dat helemaal niet uw taak is (Pseudo-Substitutie), zoals het „redding” van paperclips en elastiekjes uit prullemanden.

#### Creatieve incompetentie

Dergelijke methoden om te vermijden dat men zijn eind-promotie krijgt die men niet wenst, rangschik ik onder Creatieve Incompetentie. Mijn dossier-mappen zijn tot berstens toe gevuld met honderden creatieve listen, waarmee in de praktijk de gewenste stabilisatie is bereikt.

Creatieve Incompetentie zal de beste resultaten afwerpen als u een gebied van incompetentie uitzoekt dat u nu niet direct hindert bij uw huidige werkzaamheden. Creatieve Incompetentie kan er voor zorgen dat u productief blijft, uw gemoedsrust bewaart en uw leven verlengt. Zeer beslist is het een even grote uitdaging als het traditionele streven naar een hogere rang!

In de laatste maanden heb ik door middel van lezingen en tijdschriftartikelen de wereld bekend gemaakt met het begrip hiërarchiologie. Een leerboek, Het Peter-Principe, staat op het punt te worden uitgegeven. Ik ben vol vertrouwen dat binnenkort de een of andere filantroop een som gelds beschikbaar zal stellen om een leergang hiërarchiologie op te richten bij een belangrijke universiteit. Wanneer hij dat doet, sta ik klaar voor mijn promotie tot die functie, daar ik dan bewezen heb competent te zijn geweest bij mijn huidige poging.



# MEDEDELING

## VOOR ONZE GEZAGVOERDERS

### EN STUURLIEDEN

Van het College Zeemanshoop vernamen wij dat in samenwerking met de Nederlandse Vereniging van Kapiteins Grote Vaart in maart a.s. APPLICATIEVOORDRACHTEN gehouden zullen worden, nu te ROTTERDAM, en wel over de volgende onderwerpen:

1. *Automatisch besturen van een schip* door de heer *J. van Dijk* op 3, 4 en 5 maart van 19.30 tot 21.30 uur.

Deze voordrachten zijn afgestemd op kapiteins en stuurlieden grote en kleine Handelsvaart en zullen o.m. bevatten: de technische uitvoering van een moderne automatische piloot, de aanpassing aan de stureigenschappen van het schip en de noodstuurmogelijkheden.

2. *Problemen bij het beladen van bulkcarriers* door de heer *A. M. van Weele* op 10, 11 en 12 maart van 19.30 tot 21.30 uur.

Deze voordrachten zijn afgestemd op kapiteins en stuurlieden grote vaart (stabiliteitsleer) en zullen o.m. omvatten: het afladen op schaal van waterverplaatsing (displacement) bij bulkkladingen, beladen met gestort graan (bijl. XIX Schepenbesl. art. 12) en indien de beschikbare tijd dit toelaat: een nieuw soort trimplan en de meetbrieven 1, 1 A en 1 B.

3. *True Motion in de praktijk* door de heer *R. Schröder* op 17, 18 en 19 maart van 19.30 tot 21.30 uur.

Deze voordrachten zijn afgestemd op kapiteins en stuurlieden grote vaart en zullen de volgende onderwerpen bevatten: de laatste ontwikkelingen bij True Motion Radar met of zonder plot-systemen,

behandeling van het bekende T.M.-systeem, opbouw en praktisch gebruik, behandeling van instelfouten, simulatoroefeningen.

Bij deze voordrachten kan slechts een beperkt aantal deelnemers worden toegelaten i.v.m. demonstratie bij de instrumenten.

4. *Sterkte van de scheepsconstructie in verband met het beladen* door de heer *A. P. Helwig* op 24, 25 en 26 maart van 19.30 tot 21.30 uur. Deze voordrachten zijn afgestemd op kapiteins en stuurlieden grote vaart en zullen o.m. de volgende onderwerpen omvatten: algemene sterkteleer, dwarskrachten en buigende momenten en de berekening hiervan.

*Een serie van drie voordrachten vormt een afgerond geheel.*

Deze voordrachten worden gegeven in de *Gemeentelijke Hogere Zeevaartschool*, Pieter de Hoochweg 129 te Rotterdam, te bereiken vanaf het Centraal Station (achterzijde) met lijn 9.

Deelnemers kunnen zich schriftelijk of telefonisch opgeven bij College Zeemanshoop, Sarphatistraat 9 te Amsterdam, tel. 237320, onder opgave van naam, rang of functie, volledig huisadres met eventueel telefoonnummer en naam rederij. Het kantoor is geopend op werkdagen van 10-13 uur. Schriftelijke opgave verdient de voorkeur.

Van iedere deelnemer zal een vergoeding van f 25,— per serie van drie voordrachten worden gevraagd, te voldoen door storting op de postgirorekening van College Zeemanshoop, nr. 589383.

Afhangend van het aantal deelnemers dat zich opgeeft, wordt een herhaling van bovengenoemde voordrachten-series in de maand april 1969 overwogen. Hierover zullen nog nadere mededelingen volgen.

### BOEKBESPREKING

„Wat de lens óók niet zeggen kon” door Laurens A. Bodaan.

In de mei 1968-editie van dit maandblad bespraken wij het kort tevoren in de Koraalreeks verschenen boekje „Wat de lens niet zeggen kon” van de hand van ds. L. A. Bodaan, de bekende Nederlands-Hervormde koopvaardijpredikant te Amsterdam.

We konden dat boekje, waarin de schrijver „even praat bij wat platen”, niet anders dan een zo ruim mogelijke verspreiding toewensen.

In dit tweede deel, dat onlangs in dezelfde reeks verscheen, vertelt ds. Bodaan weer op zijn eigen boeiende wijze, zo op het oog voor de vuist weg, bij wat andere — zorgvuldig uitgezochte — platen, merendeels scheepsfoto's; het bloed kruipt nu eenmaal altijd waar het niet gaan kan!

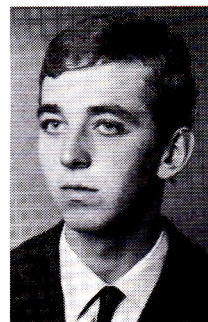
Hij schrijft over ervaringen opgedaan op zee en aan de wal, korte ontmoetingen, vaak met — letterlijk en figuurlijk — „ships that passed in the night”, belevenissen als (varend) predikant en over de zinvolle symboliek die in de dagelijkse dingen, als wij er oog voor hebben, te zien is.

Evenals bij het eerste deel kunnen wij ook nu alleen maar hopen dat dit frisse en verfrissende boekje vele herdrukken zal mogen beleven.

De bijpassende omslag werd weer smaakvol verzorgd door A. M. Veen-Klein Willink.

S.t.P.

IN  
DIENST  
GETREDEN  
VLOOT-  
PERSONEEL



J. B. VAN OPPERGEN  
4e stuurman  
per 3.1



J. A. H. VAN DOORN  
5e werktuigkundige  
per 6.1

# WIJ SPRAKEN MET:

Oud-hoofdwerktuigkundige H. Lesuis te Hellevoetsluis

Een verstild kanaal met binnenschepen die zachtjes liggen te wiegen op het water. Een paar verspreide huizen temidden van de weilanden. Daar ontmoetten wij de heer Lesuis.

Na een wat aarzelend begin, „wat moet ik eigenlijk vertellen”, komen de woorden geleidelijk aan vlotter over zijn lippen. Over de tijd dat hij regelmatig op IJsland voer, „niks te beleven, je kunt er alleen maar vissen, het eiland is nogal rotsachtig met als enige bezienswaardigheid de warmwaterbronnen.” Toen hij dat zei, begonnen zijn ogen te glinsteren. Kennelijk kwam er opeens een mooi verhaal bij hem op en ja, „weet u dat er een overeenkomst is tussen IJsland en Japan?”, vroeg hij ons. We bekenden dat niet te weten. „Ze hebben alle twee geisers, van die bronnen waar warm water uit omhoog borrelt. U moet weten dat ik eens in Japan gedokt heb. Een prachtig land overigens en meer dan de moeite waard om, als je daar bent, eens iets meer te gaan bekijken dan alleen maar de werf of haven waar je ligt.” Hij vervolgde: „omdat we er die keer ruim een week bleven liggen konden we een iets langere trip maken dan gewoonlijk en besloten de Fudjijama, de heilige berg van Japan, eens te bezichtigen. Eenmaal daar aangekomen wandelden we langzaam de berg op, ondertussen genietend van het mooie uitzicht, toen we plotseling wat eigenaardigs zagen. Enkele Amerikanen kwamen ons tegemoet die, voor zover we het goed konden zien, een netje met blauwe pruimen bij zich droegen. Nu weet ik niet of ze die vrucht in Japan hebben maar op dat moment kon je ze in ieder geval nergens kopen. We wilden graag weten of onze indruk juist was. Wie schetst echter onze verbazing toen we, vlakbij gekomen, zagen dat het geen pruimen maar eieren waren. De oplossing van het raadsel lag op de top van de berg.” Hij pauzeerde even, om de spanning te verhogen. „Warmwaterbronnen, met daarnaast een kraampje waar een oud Japans vrouwtje netjes met kippeëieren verkocht. Het was de bedoeling dat netje met inhoud in het kokende water van de bron te dompelen en binnen enkele minuten waren de eieren dan voor consumptie gereed. Doordat het water zwavelhoudend was werden die dingen zo blauw.” We trokken enigszins in twijfel of die eieren daarna nog wel zo smakelijk waren, maar de heer Lesuis verzekerde ons dat zij ze heerlijk opgepeuzeld hadden. „Bent u wel eens in een geishahuis geweest?”, vroegen we hem. „Nou en of”, antwoordde hij, „en denkt u nu niet dat dat niet netjes is. Overigens heet zoiets officieel een theehuis. Als je binnenkomt



moet je allereerst je schoenen uitdoen en de rest van de avond doorbrengen met je benen onder je gevouwen. Voor ons Europeanen een hele opgave, dat kan ik u verzekeren.” We konden het ons levendig indenken. De heer Lesuis ging verder: „de oudste geisha verzorgt de theeceremonie. Dat is in Japan een bijna heilig ritueel. Als dat achter de rug is komen de andere geisha's om de gasten aangenaam bezig te houden. Terwijl er sakeh, een koppige rijstwijjn, geschonken wordt zingen, dansen en dragen deze meisjes voor. Misschien weet u dat niet, maar deze jonge vrouwen krijgen een jarenlange opleiding voor ze zover zijn dat ze als gastvrouwen, en dat zijn ze alleen, op mogen treden. Mooi zijn ze ook, als je tenminste ons schoonheidsideaal even uitschakelt. Het gezicht is als een masker geschminkt, het torenhoge kapsel bestaat uit een kunstig opgemaakte pruik en de kimono's die ze dragen zijn vervaardigd uit meters en meters kostbare zijde. Bij dat alles hebben ze een onnavolgbare charme en élegance.” Het enthousiasme van de heer Lesuis was onmiskenbaar. Vol trots liet hij ons een foto zien, die u hierbij afgedrukt vindt, waarop hij met een aantal collega's temidden van de geisha's zit. Voor die gelegenheid met een Japanse pruik op het hoofd. Half in gedachten begon hij ineens weer te praten: „ik heb nog een mooie story voor u, het is enkel een beetje luguber. Op een keer, we lagen in de haven van Kaapstad met orders voor de Perzische Golf, kwam er een vertegenwoordiger van de Maatschappij aan boord die de kapitein vroeg om, op verzoek van de nabestaanden, een urn met as van een overleden Engelse marconist mee te nemen en in volle zee uit te strooien. De kapitein kon moeilijk weigeren, maar het was een precare zaak omdat we een buitenlandse crew aan boord hadden en die was zeer bijgelovig. Alles moest dus zo onopvallend mogelijk gebeuren. Op een middag, we zaten midden op de Indische Oceaan en het was gloeiend heet, verordonneerde de kapitein me om tegen lunchtijd in vol ornaat aan dek te komen. We stonden op het achterschip. Er was bijna geen wind. De gezagvoerder opende zwijgend de urn en strooide de as uit, eenmaal, tweemaal... Plotseling kwam er een valwind over het achterdek en woei de zwarte vlokken over ons heen. Onze witte tropenuitrusting zat van onder tot boven vol. We zeiden geen woord, keken elkaar alleen maar aan, maar ik zou niet kunnen zeggen wie van ons tweeën het eerste onder de douche stond.”

Geboeid hadden we zitten luisteren. De heer Lesuis had nog veel meer verhalen in petto, maar gebrek aan plaatsruimte op deze pagina dwong ons het hierbij te laten. Wij hopen maar dat u, lezers, evenveel genoeg heeft beleefd aan onze ontmoeting met deze geboren verteller als wijzelf.

J. F. S.



## ONZE VLOOTJUBILARISSEN

DE RTIG  
JAAR  
IN  
DIENST



**T. J. VAN DE VRIE**  
gezagvoerder  
1939 - 19.1 - 1969



**W. VROLING**  
3e werktuigkundige  
1959 - 1.1 - 1969

T IEN  
JAAR  
IN  
DIENST



**W. S. VAN DER HAM**  
2e stuurman  
1959 - 13.2 - 1969

## MUTATIES VLOOTPERSONEEL

(in de periode van 16.12.1968 t/m 15.1.1969)

### GEBOREN:

- 10.12: Paul Johannes, zoon van H. W. Diehl, 3e wtk., en mevrouw A. M. Diehl-de Jong;  
16.12: Willem Alexander, zoon van M. Klein, 3e stm., en mevrouw A. Klein-van der Meulen;  
20.12: Steven Robert, zoon van S. Termeer, 2e stm., en mevrouw J. E. Termeer-Schipper;  
24.12: Gerdjan, zoon van M. A. Busker, 1e stm., en mevrouw W. Busker-Schippers;  
30.12: Maarten Jeppe, zoon van J. van Bon, hfd.wtk., en mevrouw D. van Bon-Faber;  
1. 1: Cornelis, zoon van G. van Driel, hoofd voeding, en mevrouw H. van Driel-van Vugt;  
7. 1: Eddy, zoon van R. Bakker, 2e pompman/bankwerker, en mevrouw W. C. A. M. Bakker-van Gool;  
9. 1: Oscar-Gerard, zoon van W. C. C. R. Stappers, 3e wtk., en mevrouw G. F. G. Stappers-Nijhuis.

### GEHUWD:

- 17.12: H. J. de Vries, 4e stm., met mej. T. Voorneveld;  
19.12: M. J. C. Broeders, 5e wtk., met mej. J. A. M. Carpaj;  
N. Kooman, 5e wtk., met mej. J. T. Pantus;  
20.12: J. Knip, 3e stm., met mej. H. Mulder;  
J. J. J. Ludekuse, 5e wtk., met mej. L. van Royen;  
F. L. A. Bloot, 3e stm., met mej. F. G. de Bruin;  
21.12: G. J. A. de Ruiter, 5e wtk., met mej. P. M. Verdonk;  
24.12: B. R. A. Jansen, 5e wtk., met mej. A. Kooyman;  
27.12: G. A. M. Dorren, 3e stm., met mej. F. M. M. A. B. Philips;  
30.12: H. Wesselman, 5e wtk., met mej. A. J. Stroo;  
F. Kuyt, 3e stm., met mej. G. Koers;  
I. J. Albrechts, 5e wtk., met mej. J. M. Muyskens.

### AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

- gezagv.: J. Kramer, K. J. van Noortwijk, W. Kuijper, P. B. Hibma, M. Zuilhof, W. de Beer, D. Fransen, N. H. van der Heiden;  
1e stl.: H. A. de Visser, C. P. Schoenmakers, C. Vlas, A. J. de Ronde, G. W. Bouma, A. J. Schumm, R. Jousma, A. Visser, H. G. Willemsen;  
2e stl.: J. Broekmeijer, G. C. van Malland, C. A. Koppendraaier, J. Mieras, B. Ritman;  
3e stl.: F. Kuijt, L. N. Saal, J. N. A. van de Giesen, J. H. Schurink, M. Waalewijn, R. W. Overdijkink, A. P. Wijte, R. F. H. Kobessen;  
4e stl.: A. B. Tuijl, J. G. M. de Wit, I. Veerman;

## IN MEMORIAM

### H. C. C. VAN DER VEER

De heer Van der Veer, oud-gezagvoerder van Shell Tankers N.V., verliet op 22 december 1960 de Maatschappij met pensioen, na 26 dienstjaren.  
Hij overleed op 26 november jl. te Kapellenbos (België) en bereikte de leeftijd van 60 jaar.

- hfd.wtk.: J. van Bon, A. W. Brakel, G. J. Visscher, J. Meenderink, P. van der Hout, C. Pietersen, A. L. Moerland, R. Romijn, J. M. de Jong, C. Heeres;  
2e wtk.: J. J. Jonkman, J. R. Alsma, G. Braak, J. van Ommering, A. J. Verkerk, R. D. Kuil;  
3e wtk.: N. P. Dekker, J. P. Hendriks, G. J. Leussink, H. W. Diehl, J. Kruijsse, J. P. van Boven, G. van Wijhe, F. C. de Winter, J. J. Jonkman, W. K. van Bezoooyen, S. Warmenhoven, O. de Roos;  
4e wtk.: J. C. Ganzinga, W. H. Hennink, J. J. M. van Kooten, J. T. IJskes, J. Kossen, J. C. A. Stevens;  
5e wtk.: J. B. H. de Gloppe, I. Lobs, D. Westdorp, P. Dekker, A. G. M. van de Pijpekamp, W. Lastdrager, F. C. Sant, P. A. N. J. de Hullu, C. Scholten, R. F. M. ten Hoonte, J. A. Maassen, B. R. Verhoog, E. S. Petrusma, R. R. Brouwer, C. N. A. Vreke, P. G. L. M. van Aken, H. Wesselman, E. Pesschier, A. J. A. de Groot, M. Nobel, J. H. Burger, M. J. Kalkwarf, S. Hoekstra, R. Schokker, W. A. van Zandvliet, H. Tesink, J. J. Timmers, B. Tienstra, K. Stobbe, E. de Jong, I. J. Albrechts, D. de Bruijne, J. J. Domnisse, C. Parrel, C. H. Kleywegt, J. T. Clements, H. R. Muysson, J. A. Willems, H. Waitz, W. J. Smit, J. V. W. M. Daniëls, W. B. Grund, A. E. M. Hermans;  
II.wtk.: J. Spreij, S. J. Breedveld, L. Puper, R. F. Hamar de la Brethonière;  
bootslieden: K. E. J. Watz, H. L. Klop, I. Dijker, C. J. de Knegt;  
wachtassistenten: W. Gerritsen, P. C. W. Hack;  
1e pomplieden/bankwerker: J. M. Wigleven, L. J. C. van Kuyen, N. van der Steen, J. A. F. van der Knaap, P. Niezing, A. G. Freeth;  
2e pomplieden/bankwerker: E. van de Berkt, R. Stuifzand, J. H. L. Dalsman, J. van Leyden;  
bankwerkers: G. van Kuilenburg, J. H. Bijl, A. A. M. Jörgens, J. H. W. M. Habets;  
hoofden voeding: T. C. A. Geelen, H. Scharloo, G. van Driel, M. van Hagen, A. A. Turkenburg;  
scheepskoks: P. Leer, P. E. L. van de Heuvel.

### TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Abida:** 4e stm. A. A. J. M. Defesche, II.stm. C. M. A. Nelissen, hfd.wtk. H. Bax, 2e wtk. S. Neeleman, 5e wtk. F. van den Boogaard, radio-officier J. van de Wal, bootsman T. H. van Vlijmen, 1e pompman/bankwerker F. W. Bosson, 2e pompman/bankwerker R. Bakker, bankwerker F. J. Trijzelaar, wachtassistent J. den Hartog, hoofd voeding W. F. Knoester;  
**m.s. Acila:** gezagv. D. Rijk, 3e stm. S. P. van Geuns, 2e wtk. A. Modderman, wnd. 4e wtk. A. Verweij, 5e wtk. R. Konijnenberg, bootsman A. B. van Essen, 1e pompman/bankwerker J. Wulffraat, 2e pompman/bankwerker A. J. van der Raad, bankwerker J. J. de Jonge, wachtassistent J. A. Scholtens, hoofd voeding J. H. van Elteren, scheepskok J. van Bokhoven;  
**m.s. Acteon:** II.stm. J. de Nes, 2e pompman/bankwerker R. Broek;  
**s.s. Arca:** 4e stm. R. A. Ratelband;  
**s.s. Capiluna:** wnd. 3e stm. C. Maduro, 2e wtk. L. J. van Onselen, 5e wtk. P. A. van Schuppen, 5e wtk. D. H. J. de Vries, radio-officier C. S. Vonk;  
**s.s. Capisteria:** 4e stm. A. M. J. Zwinkels, 5e wtk. H. W. ter Haar, 5e wtk. D. Zwierenberg;  
**s.s. Capulonix:** 3e stm. F. G. Franken;  
**m.s. Cinulia:** 3e stm. A. G. Kroon, 3e wtk. J. Smid, 4e wtk. J. Almekinders, 5e wtk. A. G. A. de Graaf, 5e wtk. J. M. Grimme;  
**m.s. Crania:** hfd.wtk. R. N. Groen, 5e wtk. G. A. Dieterich;  
**m.s. Dalia:** 4e wtk. L. Vlastra, 5e wtk. M. J. T. N. M. Gremmen;  
**m.s. Daphne:** hfd.wtk. N. W. Groen, bootsman Ph. de Vries, 1e pompman/bankwerker J. J. van der Kley, bankwerker J. H. Kampstra, hoofd voeding L. Deynen, scheepskok J. L. Anderson;

**m.s. Diadema:** wnd. 4e wtk. J. L. de Bondt, 5e wtk. J. Hofkamp, 5e wtk. D. C. de Jong;  
**m.s. Dione:** gezagv. L. Brink, wnd. 2e stm. C. M. Honig, wnd. 2e wtk. F. W. Gakes, 5e wtk. R. A. Viergever, 5e wtk. R. A. M. Haffert;  
**m.s. Dosina:** 1e stm. P. E. van der Veld, 3e wtk. H. M. Westerveld;  
**s.s. Kabylia:** gezagv. H. A. Schelvis, 2e wtk. C. de Witte;  
**s.s. Kalydon:** 3e stm. P. R. Lammers, 4e stm. J. B. van Opbergen, 3e wtk. A. Houwaard, 5e wtk. O. Wink, 5e wtk. J. W. Maas, radio-officier G. J. Bijlaard;  
**s.s. Kara:** wnd. 1e stm. L. A. Groendijk, wnd. hfd.wtk. P. J. de Lange, bootsman L. van Wieren, wachtassistent J. C. van Willigen, 1e pompman/bankwerker L. de Cock, 2e pompman/bankwerker R. Koning, hoofd voeding C. E. Bestebroer;  
**s.s. Kalletia:** 4e stm. F. T. J. van Manen, 2e wtk. R. A. Risseeuw, 4e wtk. R. G. M. Kauffeld;  
**s.s. Kenia:** hfd.wtk. F. van Dalen, hoofd voeding P. C. Bergmans;  
**s.s. Kermia:** II.stm. D. M. Passchier, 2e wtk. L. W. Jorissen, 3e wtk. F. A. J. Boot, 5e wtk. A. E. A. van Velde;  
**s.s. Khasiella:** 1e stm. H. H. J. Dijkhuizen, 4e stm. J. van Ruiven, wnd. 4e wtk. N. Kooman;  
**s.s. Kopionella:** II.stm. C. Kamminga, II.wtk. W. I. van der Burght, II.wtk. S. van der Meulen;  
**s.s. Koratia:** 3e stm. G. W. J. Jacobs, 5e wtk. B. van Os, radio-officier J. Mellegers;  
**s.s. Korovina:** 1e stm. A. C. Weide;  
**s.s. Kossmatella:** 1e stm. P. M. de Graaf, wnd. hfd.wtk. L. C. Spoon, 5e wtk. J. A. Deelen;  
**s.s. Krebsia:** 2e stm. J. Drog, hfd.wtk. J. D. Donken, 3e wtk. H. Japin, 5e wtk. J. A. H. van Doorn;  
**s.s. Kryptos:** 5e wtk. T. H. van Leeuwen;  
**s.s. Kylix:** 3e stm. R. P. A. Huizinga, II.stm. J. J. Honders, 5e wtk. H. P. Scheepers;  
**s.s. Lovellia:** gezagv. J. Grilk, 1e stm. J. van der Zouwen, 2e stm. C. L. Heijboer, 3e wtk. E. Aanen, 5e wtk. H. Smeding;  
**m.s. Neverita:** 4e stm. J. M. E. Korteweg, 5e wtk. A. E. de Bruijn, bankwerker H. J. Roelvink, 1e pompman/bankwerker A. P. L. van Vrijaldenhoven;  
**m.s. Niso:** gezagv. W. J. de Haan, 4e stm. P. A. B. de Ruiter, 5e wtk. H. P. C. Eken, 5e wtk. D. W. de Boer;  
**s.s. Ondina:** wnd. 2e wtk. T. Bakker, 5e wtk. M. Veenstra;  
**s.s. Onoba:** 1e stm. J. B. P. Imming, 4e stm. F. G. Hamilton, 2e wtk. T. E. Leeuwangh;  
**s.s. Patro:** 3e stm. K. Cramer;  
**s.s. Philidora:** gezagv. J. W. Sterringa, 1e stm. A. P. J. Ham, 2e stm. J. J. H. Vessies, 3e stm. D. C. Tazelaar, wnd. 4e wtk. G. J. A. de Ruiter, 5e wtk. J. E. Buitendijk, radio-officier P. L. Linders;  
**s.s. Philine:** 4e stm. J. W. Hendriks, 3e wtk. J. van Pijkeren, 5e wtk. P. D. Koudenburg, 5e wtk. C. A. A. Rademaker;  
**s.s. Philippia:** 2e stm. G. Gerritse, 5e wtk. C. J. L. Jordan, 5e wtk. C. F. H. van der Houwen;  
**s.s. Vasum:** 3e wtk. H. C. van der Weijde, 5e wtk. M. C. H. Waaldijk;  
**s.s. Viana:** 1e stm. M. Hus, 4e stm. F. Hellendoorn, hfd.wtk. D. G. Ogris, radio-officier W. T. C. van den Heiligenberg;  
**s.s. Vitrea:** gezagv. C. Cupido, hfd.wtk. G. Bravenboer;  
**s.s. Vivipara:** 1e stm. J. W. Rutten, hfd.wtk. H. Tukker, 3e wtk. J. H. S. van der Pas, 5e wtk. R. A. de Lijster, radio-officier P. van de Berg;  
**s.s. Zafra:** gezagv. J. H. A. Budding, 2e wtk. J. Hensbroek.

#### UIT DIENST GETREDEN:

2e stm.: W. R. Muusze;  
3e stl.: P. Hartog, E. G. B. B. Oonk, C. W. Vervest, F. J. M. Donker;  
2e wtk.: K. F. Neher;  
3e wtk.: W. Schok;  
5e wtk.: H. W. Willemse, R. Knispel, M. R. Daal, J. H. Kalkwarf;  
wachtassistent: A. L. Kempers;  
2e pompman/bankwerker: E. van de Berkt;  
hoofd voeding: C. Heeneman.

#### NAAR MILITAIRE DIENST:

3e stm.: W. J. H. van Dipten;  
4e stm.: H. W. A. Versluijs.

#### TIJDELIJK IN DIENST GETREDEN:

gezagv.: C. Cupido;  
hfd.wtk.: G. Bravenboer.

#### TWERKGESTELD BIJ KONINKLIJKE/SHELL-LABORATORIUM, AMSTERDAM:

3e wtk.: G. de Boer.

#### TERUG VAN TIJDELIJKE TWERKSTELLING

„SHELL EASTERN PETROLEUM LTD. SINGAPORE“:

1e stm.: J. W. Rutten.

#### TERUG VAN TIJDELIJKE TWERKSTELLING

„SHELL COMPANY OF QATAR LTD.“:

1e stm.: J. J. Osinga.

#### BEHAALDE DIPLOMA'S:

3e stuurman G.H.V.: 4e stl. R. A. Ratelband, J. M. E. Korteweg, F. Hellendoorn;  
„C“: 2e wtk. C. de Witte, A. Modderman;  
„B“: 3e wtk. E. Aanen, T. E. Leeuwangh;  
„B/-th“: 3e wtk. A. K. van 't Blik;  
„Ass“: 5e wtk. O. Wink, H. P. Scheepers, R. Konijnenberg, M. C. H. Waaldijk;  
„MVD“: 5e wtk. G. A. Dieterich, H. Smeding, J. W. Maas, D. C. de Jong, C. J. L. Jordan, M. J. T. N. M. Gremmen, T. H. van Leeuwen, J. C. Stek, IJ. Vreugdenhil, F. van den Boogaard, M. W. M. van der Burgh.

#### AANGESTELD ALS:

gezagv.: P. B. Hibma;  
2e stm.: G. L. A. Martens, A. Vlaar;  
3e stm.: P. T. M. de Jonge, R. F. M. Driessen, G. C. Visser, A. P. Wijte, O. Kuipers, R. F. H. Kobessen, W. J. H. van Dipten, R. Hagen, W. J. A. de Winter, P. R. Lammers;  
4e stm.: R. A. Ratelband, J. M. E. Korteweg, F. Hellendoorn;  
2e wtk.: T. E. Leeuwangh, D. van der Hoek;  
3e wtk.: C. Hemmer, J. H. S. van der Pas, M. de Boer, P. H. Bakker, J. van Pijkeren, J. C. A. Stevens, A. Houwaard, H. R. Godlieb, R. B. Scherjon, B. A. Sinnema, H. Blankvoort, J. H. Nijhuis, J. J. Bakker, M. de Koning, F. A. J. Boot, H. A. M. Heijens, J. H. C. Viertelhouzen, H. Japin;  
4e wtk.: A. Hoekstra, F. van der Holst, D. Smit, P. H. M. Maessen;  
5e wtk.: G. A. Dieterich, H. Smeding, J. W. Maas, D. C. de Jong, H. P. Scheepers, C. J. L. Jordan, M. J. T. N. M. Gremmen, T. H. van Leeuwen, O. Wink, J. C. Stek, IJ. Vreugdenhil, R. Konijnenberg, M. C. H. Waaldijk, F. van den Boogaard, M. W. M. van der Burgh;  
hoofd voeding: A. P. Maat.

## MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode van 16.12.1968 t/m 15.1.1969)

#### UIT DIENST:

1.1 A. Storm - sectie DFM/23 - (pensioen)

#### Redactiecommissie:

G. W. Bakker  
A. Baljet  
I. J. A. van Dommelen  
G. H. van Leeuwen  
J. C. W. Schuller tot Peursum  
(voorzitter)  
W. N. Wouters

## tussen schip en ka

achtste jaargang no. 6 — februari 1969

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

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

#### Administratie:

Mej. J. F. Schilt

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