

TUSSEN
**SCHIP
EN KA**

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS B.V.
F E B R U A R I 1 9 7 3



In de Koninklijke/Shell Post, het personeelsblad voor het Centrale Kantoor te Den Haag, werd vorige maand een nieuwjaarsboodschap afgedrukt van Mr. G. A. Wagner, President-Directeur van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, tevens voorzitter van de Raad van Commissarissen van Shell Tankers B.V. De tekst hiervan laten wij hieronder volgen.

MR. G. A. WAGNER:

Snel en zakelijk aanpassen



Het is geen gemakkelijk jaar voor ons geweest. Ondanks de verbeterde situatie in Noord-Amerika en de bevredigende resultaten in bepaalde bedrijfssectoren is het winstsaldo tegengevallen. We mogen de zaken natuurlijk niet alleen uit een economisch oogpunt bekijken, maar het is wel zo, dat winst maken noodzakelijk is om onze verplichtingen jegens onze afnemers, aandeelhouders, werknemers, gepensioneerden enz. na te kunnen komen.

Wat is er aan de hand?

De Koninklijke/Shell Groep is groot, de maatschappijen zijn verspreid over vele landen en ze zijn op veel gebieden werkzaam: aardolie, aardgas, chemie, metalen, en dat maakt het onmogelijk om een kort antwoord te geven. Maar ik wil toch een paar opmerkingen maken.

In de eerste plaats is de economische groei in een groot aantal van onze belangrijkste afzetgebieden trager gaan verlopen. Ten tweede lijden wij onder de inflatie, die zich in bijna alle landen voordoet en vooral in Europa.

In de derde plaats bevindt de olie-industrie zich in een overgangperiode, waarin fundamentele veranderingen optreden; deze

hebben hogere kosten tot gevolg, die slechts geleidelijk verdiend kunnen worden. Natuurlijk zijn dit geen problemen waarmee alleen de Groep te kampen heeft, maar Shell wordt zwaarder getroffen dan de meeste andere ondernemingen, enerzijds doordat Europa ons voornaamste werkgebied is en anderzijds als gevolg van het feit dat wij meer mensen in dienst hebben dan onze concurrenten, wat samenhangt met de noodzakelijke spreiding van de Groepsbedrijven.

Daar komt nog bij dat de kostprijs van de ruwe olie, globaal gezien, voor de Groep hoger ligt dan bij de andere internationale oliemaatschappijen.

Wij hebben niet tijdig beseft, dat de groei van de vraag naar onze producten zou teruglopen door de economische recessie, en de daardoor ontstane overcapaciteit heeft veel geld gekost.

De huidige overcapaciteit in de sectoren verwerking en vervoer zal nog wel een tijdje blijven bestaan, al vermindert ze langzaam. Dat heeft geleid tot een besnoeiing van de investeringen, hoewel deze nog steeds hoog zijn. Er wordt gewerkt aan een verbetering van de bedrijfsinformatie, en ik geloof dat het daardoor mogelijk zal zijn

ons beleid beter aan de economische ontwikkelingen aan te passen.

Ik weet dat 1972 voor ons moeilijk is geweest. We moeten leren van wat is gebeurd — en dat zullen we zeker doen. We moeten ons daarbij allereerst afvragen of we nog niet meer kunnen doen dan we al gedaan hebben, en niet te vlug klaarstaan met de bewering dat anderen — of oorzaken van buiten — een negatieve invloed hebben op onze prestaties.

De olie-industrie — en dus de Koninklijke/Shell Groep — blijft een essentiële rol vervullen in de samenleving. We zullen nu en straks meer fantasie en visie dan ooit nodig hebben in alle geledingen van het bedrijf. We moeten ons snel en zakelijk aanpassen aan veranderende omstandigheden — en deze veranderingen niet zonder meer aanvaarden, maar de kansen benutten die daardoor ontstaan.

Ik ben ervan overtuigd dat de donkerste periode achter ons ligt en dat we goed toegerust zijn voor de toekomst, niet het minst door de bekwaamheid en toewijding van onze medewerkers.

Ik dank u voor uw werk in het afgelopen jaar en wens u en uw gezinnen het beste toe voor 1973.

Mededeling

De heer J. van de Merwe, voorheen werkzaam bij de Internal Audit Groep van Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V., zal de heer D. van Zanen met ingang van 1 maart 1973 opvolgen als chef van de sectie Boekhouding en Begrotingen (DFF/1).

In verband hiermede is de heer Van de Merwe

met ingang van 1 januari 1973 wederom in dienst van onze Maatschappij overgegaan.

Zoals in het vorige nummer bericht, zal de heer D. van Zanen met ingang van 1 juni 1973 worden belast met de leiding van de Afdeling Financiën en Administratie.

Bij de voorplaat

Wat in januari niet is geweest, kan in februari nog komen. Een opname van de heer P. J. Briejer, die daarmede een typisch winterse stemming uitbeeldt.

In de vorige artikelen die in deze rubriek verschenen is melding gemaakt van het vele werk dat voor diverse employés van de „walorganisatie” is verbonden aan hun deelneming in nationale en internationale commissies, werkgroepen, enz. Niet uit het oog mag worden verloren dat, behalve deze werkzaamheden — die in wezen staan buiten de functionele taak die betrokkenen in onze eigen organisatie hebben — ook door verscheidene functionarissen tijd moet worden besteed aan internationale werkgroepen, die voornamelijk het belang van de Koninklijke/Shell voor ogen hebben.

Een goed voorbeeld hiervan is het commissiewerk verricht door de heer

A. Baljet, hoofd Technische Dienst (DFM/2).

Bijna vanzelfsprekend ligt zijn commissiewerk voornamelijk in de technische sfeer. Immers, juist omdat alle met de STBV-vloot verbonden problemen en ervaringen die zijn opgedaan in de onder DFM/2 ressorterende secties, met deze functionaris worden besproken, is hij bij uitstek in staat te zorgen voor overleg en gedachtenwisseling met de medewerkers van technische diensten van andere Shell-vloten. De informatie verkregen uit gesprekken met en rapportage door onze scheepswerktuigkundigen is hiervoor tevens van veel belang.

Senior Superintendent Engineers Meetings

Zoals bekend mag worden verondersteld, zijn de schepen van de Koninklijke/Shell ondergebracht bij de volgende werkmaatschappijen: Shell Tankers (U.K.) Ltd., Société Maritime Shell, Deutsche Shelltankergesellschaft m.b.H. en Shell Tankers B.V. De „Senior superintendents” van deze maatschappijen komen geregeld bijeen om niet alleen de ondervonden technische moeilijkheden met de eigen vloot met elkaar door te nemen, doch ook om de positie ten aanzien van de toelevering van materiaal voor de vloten te bespreken. Wat technische problemen betreft, die kunnen van velerlei aard zijn; zij kunnen zich tijdens de reis hebben voorgedaan, doch ook tijdens dokking aan het daglicht zijn getreden. Tijdens deze vergaderingen brengen de deelnemers de ondervonden problemen naar voren, niet alleen om eventueel gebruik te kunnen maken van identieke ervaringen elders doch ook om gezamenlijk te zoeken naar definitieve oplossingen voor de toekomst, of om reeds bestaande oplossingen over de gehele vloot toe te passen.

Een typisch voorbeeld van de in deze groep besproken onderwerpen zijn de moeilijkheden die worden ondervonden met de Foster Wheeler ketels op sommige van de M-klasse schepen. In gezamenlijk overleg is de oplossing hiervan gezocht en gevonden in een grondige verandering van de constructie. Op enkele M-klasse schepen is dit reeds doorgevoerd, op andere was uitstel nog mogelijk, omdat de moeilijkheden niet altijd even ernstig van aard waren. Naarmate echter het aanbrengen van wijzigingen meer urgent wordt geacht, zal ook op andere M-klassers hiertoe worden overgegaan, zoals op de „Macoma” en te zijner tijd de „Metula”.

Van geheel andere aard is het werk verricht in

het **Marine Working Committee** van de Marine Co-ordinator's organisatie in Londen. Hierin heeft van elk der vier vloot-exploiterende Groepsmaatschappijen een directielid zitting (voor STBV is dit de heer H. den Ouden, adjunct-Directeur), alsmede zo nodig specialisten op diverse gebieden. Gezien het doel van de bijeenkomsten van dit comité — het behandelen van alle problemen, in de ruimste zin des woords verband houdende met de bouw en exploitatie van schepen — is ook DFM/2 als specialist bij de vergaderingen aanwezig. Niet in de eerste plaats de eventueel in eigen vloot ondervonden moeilijkheden komen hier ter sprake, doch meer zaken van gemeenschappelijk belang. Het is ook in dit comité dat wordt vastgesteld, welk onderzoek gewenst is door de „Application & Development” afdeling (MRT/1) in Londen, zulks ten behoeve van alle Groepsvloten. Het comité is als het ware een forum voor het bespreken van alle facetten en het lanceren van alle ideeën die op de gehele Groepsvloot betrekking hebben of daarop kunnen worden doorgevoerd, zulks ten einde zowel veiligheid als economische exploitatie te bevorderen.

Uit het Marine Working Committee ontstaan weer werkgroepen, die zich specialiseren in bepaalde problemen. Enkele hiervan, waarbij DFM/2 zeer nauw is betrokken, zijn

Underwater Maintenance Working Group

Deze werkgroep is ingesteld om de kosten gepaard gaande met het dokken van de schepen te verminderen. Zoals de naam reeds aanduidt, wordt diepgaande studie verricht om na te gaan welk deel van de tijdens droogstaan van het schip te verrichten werkzaamheden, even-

tuël kan plaatsvinden buiten het dok. Het betreft hier dus voornamelijk die constructiedelen aan of in de buitenhuid die — eventueel na wijziging en aanpassing — niet meer noodzakelijkerwijs tijdens droogstaan behoeven te worden onderhouden, hetgeen zou kunnen leiden tot besparing op dokhuur. Repareren en vervangen van de anodes van het imprest current systeem bij voorbeeld kan nog steeds niet onder water geschieden, doch de mogelijkheid daarvan is in deze werkgroep wel degelijk overwogen.

Depot spare working group

Het uitgangspunt van deze werkgroep is om — voor de vloten van de vier grote Shell-rederijen als bovengenoemd — met een minimum-hoeveelheid kostbare reservedelen aan de wal een maximale dekking tegen calamiteiten te verkrijgen. De beperking tot de vier vloten is een gevolg van het afwijkende type schepen en de beperkte vaart bij de overige Shell-rederijen. Voorbeelden van reservedelen die in deze werkgroepen de bijzondere aandacht hebben, zijn: schroeven en schroefassen, tandwiel-overbrengingsonderdelen, rotoren voor turbines, enz.

Afgezien van de werkgroepen en commissies waarin het Hoofd van de Technische Dienst zitting heeft, wordt bijzondere aandacht geschonken aan een stabiele relatie met werven, fabrieken en toeleveranciers, niet alleen opdat kan worden vastgesteld welke economisch haalbare mogelijkheden er zijn, doch tevens om bij onverwachte tegenslag op een der schepen, dank zij bestaande contacten, snel te kunnen voorzien in een plotselinge behoefte aan werfruimte of belangrijke onderdelen.



VEILIG TANK- SCHOONMAKEN

door kapitein M. A. Busker
(slot)

Rectificatie: Het zal de aandachtige lezer niet zijn ontgaan, dat in het eerste deel van dit artikel een fout is geslopen. In de eerste alinea na de gasconcentratie-grafiek op pag. 7 van het januari-1973-nummer van dit blad, moet in plaats van „te weinig zuurstof” worden gelezen „te weinig gas”. Hiervoor onze excuses.

De schoorsteengassen zijn zuurstofarm. In een dergelijke atmosfeer is geen verbranding mogelijk; bovendien is het in grote hoeveelheden beschikbaar. Deze twee eigenschappen maken schoorsteengas bijzonder geschikt als „inerting medium” voor de ladingtanks.

Naast deze positieve eigenschappen is er het probleem van de in het gas aanwezige verontreinigingen en de kans op corrosie. Het schoorsteengas moet dus behandeld worden.

De installatie moet in principe voorzieningen hebben om:

- ongewenste verontreinigingen, welke bijv. corrosie kunnen veroorzaken, te verwijderen
- te voorkomen dat koolwaterstofgassen uit de ladingtanks in de schoorsteen terecht komen
- ongewenste over- of onderdruk in de ladingtanks te voorkomen
- de tankatmosfeer te controleren op de juiste samenstelling van het inert gas
- de tankatmosfeer te kunnen controleren alvorens de tank te betreden.

In figuur 1 is aangegeven uit welke componenten het op de „Macoma” en „Metula” te installeren inertgassysteem is opgebouwd.

a. Voorkomen en afvoeren van verontreinigingen

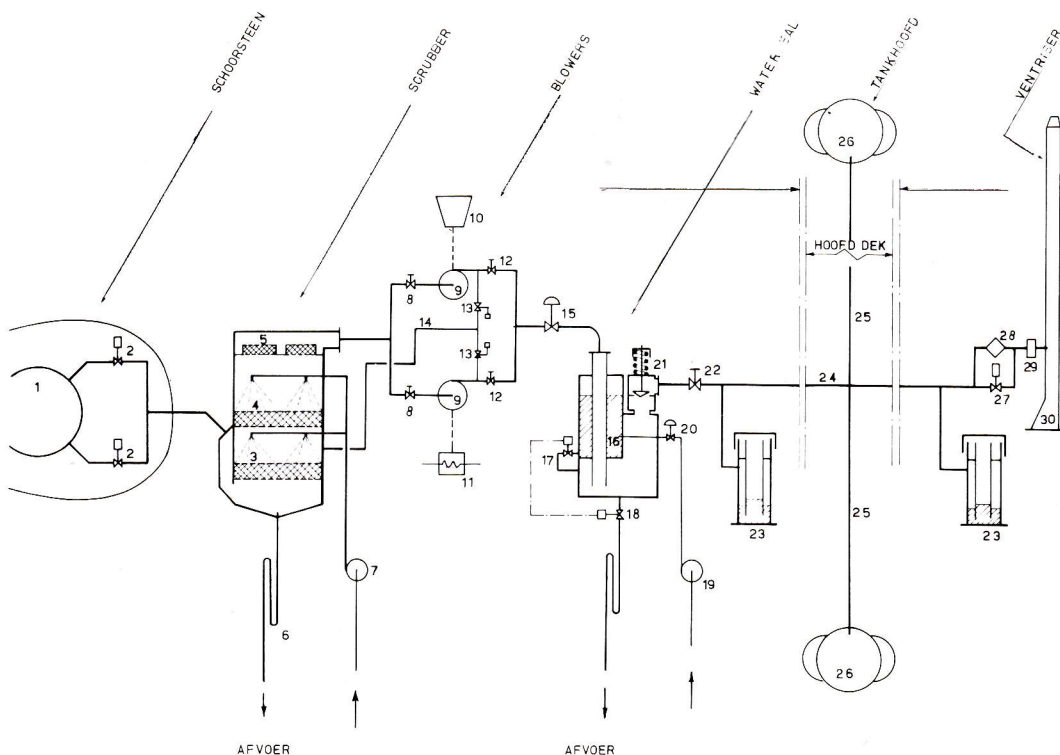
Ongewenste bestanddelen in het schoorsteengas zijn zwaveldioxyde, zuurstof, waterdamp, koolmonoxyde, stikstofoxiden en roet. Het verwijderen hiervan geschiedt in de diverse onderdelen van de inertgas-installatie.

Verbranding

Het verbrandingsproces is bepalend voor de aanwezige hoeveelheid zuurstof en koolmonoxyde. Bij een goede verbranding komt praktisch geen koolmonoxyde voor en het zuurstofgehalte zal minimaal zijn.

Scrubber

De schoorsteengasstemperatuur is ongeveer 160 à 170° C. Alvorens de gassen in de tank worden gebracht, moeten zij worden gekoeld. Roet en zwaveldioxyde zijn bijzonder ongewenste bestanddelen van de schoorsteengassen. Scheikundig wordt een deel van de zwaveldioxyde omgezet in zwavelig- en zwavelzuur, dat sterk corrosief werkt. In de scrubber worden met water en filters deze ongewenste vuile en zure bestanddelen uitgewassen en afgevoerd. (figuur 2)



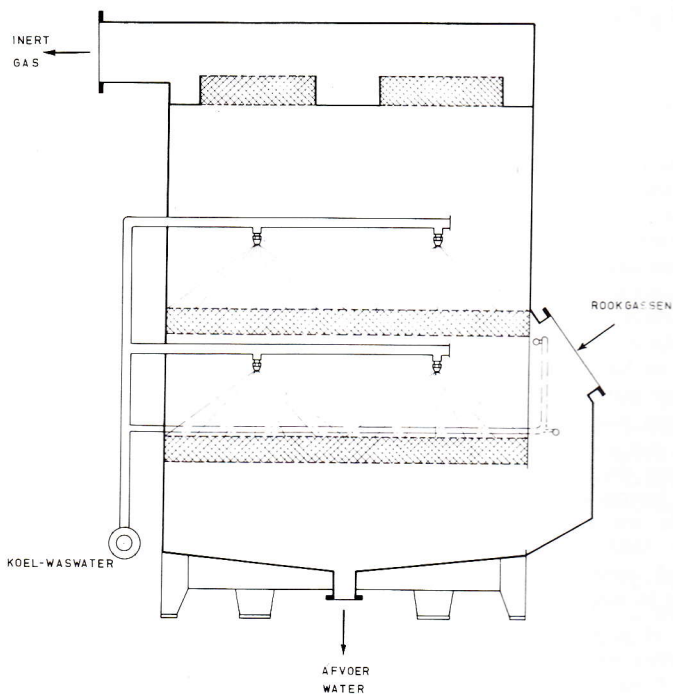
- rookgaskanaal
- gas valve
- first wet filter
- second wet filter
- demister/gas filter
- waterslot in waswaterafvoer
- pomp voor koel-/waswater
- blower isolation suction valve
- blower
- stoomturbine
- elektromotor
- blower isolation discharge valve
- recirculation valve
- recirculation line to scrubber
- regulation valve
- watervoorraad water seal
- stortleiding
- afloopleiding naar buitenboord
- watertoevoer voor seal
- toevoer regelafsluiter
- non-return valve
- main valve
- pressure/vacuum breaker
- hoofdgasleiding
- aftakleiding naar tankhoofd
- tankhoofd
- afstand-bediende afsluiter
- P/V valve
- vlamkerend rooster
- vent riser

De stoom-gedreven blower heeft een capaciteit van 20.000 m³/uur. De elektrisch-gedreven blower heeft een capaciteit van 10.000 m³/uur.

INERTGAS SYSTEEM

FIGUUR 1

SCRUBBING TOWER



FIGUUR 2

b. Beveiliging tegen terugvloeï van gas uit ladingtanks

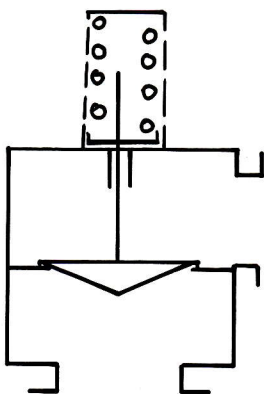
Indien het systeem niet in bedrijf is, zijn er voldoende gesloten afsluiters om het ladinggedeelte gescheiden te houden van de schoorsteen. Een blik op het schema leert dat in die situatie gesloten staan:

1. gas valves
2. blower isolation valves
3. regulation valve
4. main valve

Is het systeem in gebruik, dan is het niet mogelijk dat gas uit de tanks tegen de druk van de blower in terugstroomt. Deze mogelijkheid bestaat alleen indien door een defect de blower geen of bijna geen opbrengst meer heeft. Teneinde volledige zekerheid te garanderen zijn een aantal voorzieningen getroffen.

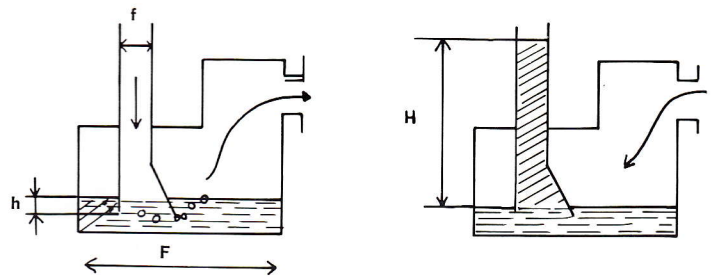
In de eerste plaats wordt de regulation valve gesloten indien de druk te laag wordt.

Zodra gas wil terugstromen sluit de non-return valve. Behalve door het eigen gewicht wordt de sluiting mede door een geïnstalleerde veer verzekerd.



FIGUUR 3

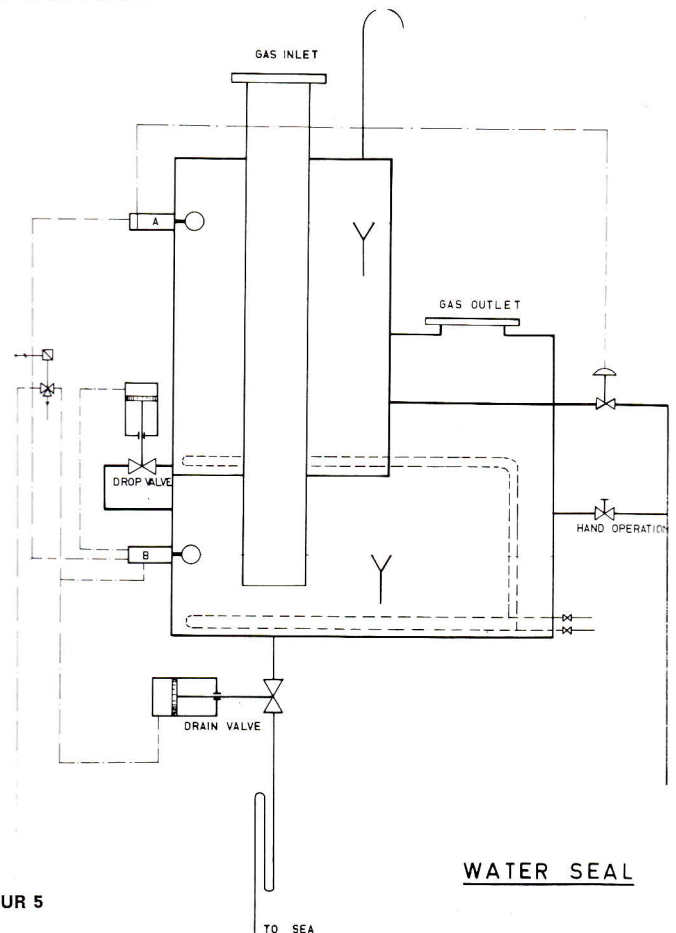
De belangrijkste barrière is het geïnstalleerde „water seal”. Zodra gas terug wil vloeien, wordt een waterkolom gevormd, welke voldoende tegendruk geeft om het gas te beletten het slot te verbreken.



FIGUUR 4

$$f : F = 1 : 10 = h : H$$

Een nadeel van deze in principe eenvoudige installatie zijn de met de gasstroom meegevoerde waterdeeltjes. Om dit te ondervangen wordt een droog seal toegepast, dat pas opvult wanneer de gasstroom wordt onderbroken.



FIGUUR 5

Drain en drop valve worden geactiveerd met een signaal van een pressure switch aan de blower uitlaat. Valt de druk weg, dan zou gas uit de ladingtanks naar de schoorsteen kunnen stromen. Geheel automatisch sluit de drain valve en de drop valve gaat open, waarop het water uit de voorraadruimte in het seal stroomt. Niveauregelaar A opent de watertoevoer naar de voorraadruimte.

Zodra voldoende water in het seal is gelopen, wordt door niveauregelaar B de drop valve gesloten.

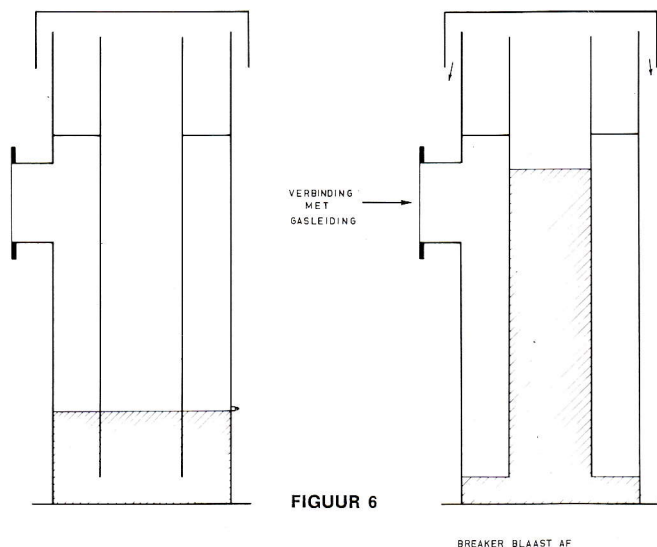
Ter beveiliging zijn afvoeren aangebracht ter hoogte van het regelniveau.

Wordt de blower gestart, dan geeft de pressure switch een signaal naar de drain valve, welke opent, waardoor het seal leegloopt en weer gereed voor bedrijf is.

Als bescherming tegen vorst zijn stoomspiraal in de waterruimten aangebracht.

c. Drukregeling in de tanks

In de eerste plaats kan de regulation valve worden ingesteld om de blower-druk op een ingestelde waarde tussen 60 en 1500 mm waterdruk te houden. Worden deze waarden overschreden, dan worden alarmeren en automatische stopinrichtingen in werking gesteld. Een nabij de gas riser gemonteerde druk/vacuüm-afsluiter dient als beveiliging, o.a. voor het handhaven van een voor de scheepsconstructie veilige druk als de installatie buiten werking is. Daar de op elke tank afzonderlijk aanwezige druk/vacuüm-afsluiter gehandhaafd blijft, is in feite een meervoudige zekerheid gewaarborgd. De genoemde schommelingen hebben een geleidelijk karakter. In geval bij volle kracht pompen plotseling een blower defect raakt, treedt heel plotseling een onderdruk op en is een groot compensatie-volume lucht nodig om een gevaarlijke situatie te vermijden. Dit wordt verwezenlijkt door twee gemonteerde vacuüm breakers, in principe bestaande uit 2 pijpen met water als afsluitmedium.



FIGUUR 6

d. Controle kwaliteit inert gas

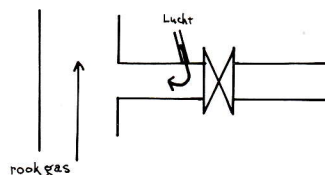
Het zuurstofgehalte van het inert gas wordt voortdurend gemeten en geregistreerd met een Servomex zuurstofmeter. De meter activeert een instelbaar alarm. De tankatmosfeer kan worden gecontroleerd met een draagbare zuurstofmeter. Met name de tankschoonmaakoperatie mag niet worden begonnen alvorens het zuurstofpercentage nauwkeurig is gecontroleerd.

e. Betreden van ladingtanks

Een inerted tank mag niet worden betreden. Zijn inspecties of reparaties nodig, dan dient het inert gas te worden vervangen door lucht. Alvorens de tank te betreden dient uitvoerig te worden gemeten, op meerdere plaatsen in de tank, om zeker te zijn dat geen giftige en/of bedwelmende gassen meer aanwezig zijn.

Corrosie

De verontreinigingen in de ketelbrandstof kunnen via allerlei chemische processen worden omgezet in bijzonder agressieve stoffen. Teneinde ongewenste corrosie te voorkomen, zijn een aantal constructieve maatregelen genomen. Allereerst zijn corrosiebestendige materialen gekozen. De scrubber is voor een deel uit incaloy opgebouwd. Restanten van agressieve stoffen kunnen met zoetwater worden uitgewassen. Uit corrosie-oogpunt zijn de schoorsteengasafsluiters bijzonder moeilijk. Met stoom kunnen corrosie-verwekkende roet- en zwavelaanslagen worden weggeblazen. Als het systeem afslaat, wordt in de ruimte tussen schoorsteen en afsluiter voortdurend lucht geblazen, om verontreinigingen van de afsluiters weg te houden. (figuur 7)



FIGUUR 7

Corrosie scheepsstaal

Het lage zuurstofgehalte van het rookgas werkt corrosie-vertragend. In hoeverre de staal-corrosie wordt verminderd, is in dit stadium niet met zekerheid vast te stellen.

Operationeel gebruik

Het inert-gassysteem wordt in de eerste plaats geïnstalleerd om het tankschoonmaken op grote schepen vooral veilig te doen verlopen. Een bijzonder belangrijk bijkomend aspect is de mogelijkheid gedurende bijna de hele reis met het schip te varen zonder dat zich explosieve gasmengsels in de tanks bevinden. Bij een aanvaring kan dan geen explosie plaatsvinden, ook als via de schade aan de huid lucht in de tank zou komen. In het onderstaande schema zijn de diverse situaties die zich in de tanks kunnen voordoen, aangegeven. De controle hierop wordt in laatste instantie verricht met de hiervoor verstrekte draagbare meetapparatuur, bestaande uit: Servomex zuurstofmeter, MSA 40 explosiemeter, koolwaterstofgehaltemeter. In het schema is aangegeven wanneer en welke metingen dienen plaats te vinden.

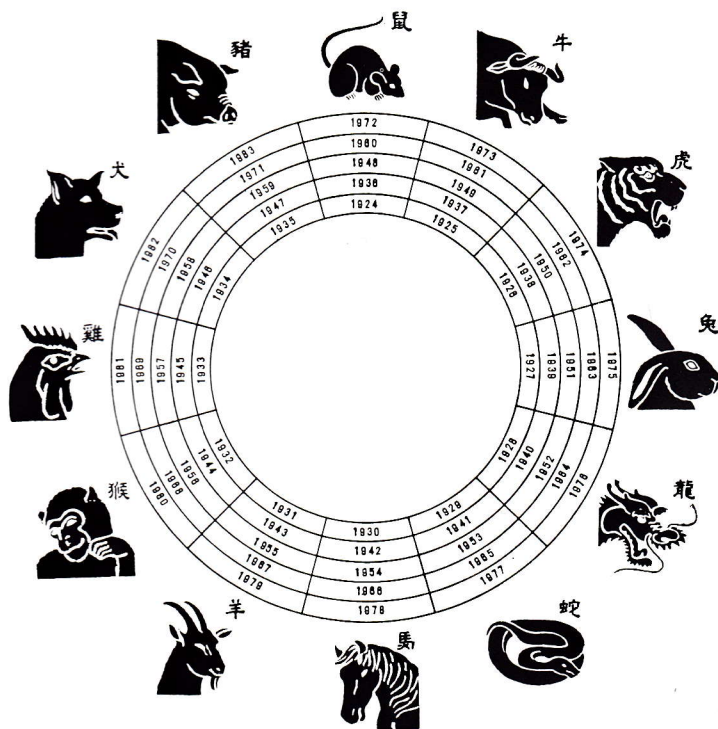
| TOESTAND | TANK | OPERATIE | CONTROLE METING |
|-----------------|-----------|--------------------------------------|-------------------|
| | LUCHT | SCHIP SCHOON UIT DOEK | MSA 40 |
| GROTE BLOWER | LUCHT | INERT OPERATIE | SERVOMEX |
| NAAR VENT RISER | CRUDE | LADEN | |
| KLEINE BLOWER | CRUDE | GELADEN REIS Compensatie lekkages | |
| GROTE BLOWER | CRUDE | LOSSEN | |
| GROTE BLOWER | HC GAS | PURGE OPERATIE | HC METER/LEKLEPER |
| KLEINE BLOWER | | TANKSCHOONMAKEN | |
| KLEINE BLOWER | HC GAS | REPURGE OPERATIE | HC METER/LEKLEPER |
| BOTTOM BLOWING | INERT GAS | VENTILEREN VOOR BETREDEN | MSA 40 |

INERTGAS - OPERATIONEEL GEBRUIK FIGUUR 8

Opmerking: behalve door „bottom blowing” kan ook buitenlucht worden aangezogen en in de tank worden geblazen via de inert-gasleiding.

Opgemerkt zij dat de toepassing van inert gas een bijzonder positieve bijdrage betekent voor het veilig varen met VLCC's. Hoewel ongetwijfeld een dergelijke nieuwe en onbekende installatie operationeel nog de nodige problemen zal geven, is het duidelijk dat na goede training in de behandeling van het systeem, de inert-gasinstallatie een betrouwbaar en eenvoudig te bedienen veiligheidsmiddel vormt.

CHINEES NIEUWJAAR



Het zal sommige van onze lezers wellicht enigszins verbazen, maar op 3 februari is de rat er uitgegaan en de os er ingekomen. En overal waar Chinezen wonen en werken is dit feest, min of meer uitbundig, gevierd. Hoe komt het nu, dat de jaarcyclus van de Chinese kalender afwijkt van de onze en op welke wijze wordt het Chinese Nieuwjaar gevierd?

De Chinese kalender is een van de oudste ter wereld. Alhoewel volgens legenden de eerste reeds 2637 jaar vóór onze jaartelling werd gebruikt, is het bewijs daarvan niet geleverd. Wel dat tijdens de Shang dynastie (van 1766 tot 1154 vóór Chr.) de Chinese kalender, gebaseerd op de diverse maanstanden en in een reeks van 12 jaren, werd toegepast. Voor elk jaar was er een ander diersymbool; vorig jaar was dit de rat, vanaf 3 februari de os. Na twaalf jaar begint de serie opnieuw, als deel van een tweede cyclus van totaal 60 jaar. Juist doordat de stand van de maan mede de basis is voor de Chinese jaarwisseling, valt Nieuwjaarsdag niet op een vaste datum. Vorig jaar was het op 15 februari, doch — zoals gezegd — voor 1973 was 3 februari de grote dag.

Sedert de eerste Chinese kalender werd gebruikt, zijn er wel een aantal wijzigingen geweest. De meest grondige werd aangebracht nadat in de 17e eeuw de Jezuïeten in China waren gekomen, die de oorspronkelijke kalender het huidige aanzien gaven, die op keizerlijk bevel als de officiële werd betiteld. Althans, officieel tot 1912, want in dat jaar is een einde gekomen aan de kalender die als de Chinese kon worden beschouwd. De Nationalistische regering nam toen de Gregoriaanse kalender aan, onvoldoende beseffend dat de traditie sterker is dan de wet. Want omdat de oorspronkelijk Chinese kalender was gebaseerd op opkomst en ondergang van de maan en dientengevolge een grote hulp voor zeelieden en vissers voor het vaststellen van de getijden, is zij niet in onbruik geraakt. Een ieder die tussen 29 januari en 19 februari ooit in Singapore, Hongkong of een andere plaats waar veel Chinezen wonen, is geweest, zal dit vlot beamen.

De mythologische, wilde en huisdieren waardoor de twaalf jaren uit de zogenaamde kleine cyclus worden gesymboliseerd, hebben ieder hun bijzondere eigenschappen, zowel goede als slechte. Aangenomen werd dat iedere baby geboren in een bepaald jaar, ook de eigenschappen heeft van het dier dat als symbool voor dat jaar geldt. En dit heeft weer tot resultaat dat er een aantal regels zijn geweest, waarmede sommigen nog steeds rekening houden bij huwelijk! Om enkele voorbeelden te geven: iemand geboren in het jaar van de rat, moet niet huwen met een man of vrouw geboren in het jaar van het schaap, want hun huwelijk zou wel eens van korte duur kunnen zijn. En aangezien een hond een rat aanvalt, is het samengaan van man en vrouw geboren in de respectieve jaren door deze dieren gesymboliseerd, ook niet juist. Daarentegen gaan de os en de rat goed samen, dus dit opent voor trouwlustigen weer goede perspectieven.

Nieuwjaarsviering

Onze oudejaarsavond en Nieuwjaarsdag, met alles wat daarbij hoort voor ons, zijn in vergelijking met het Chinese Nieuwjaar bijzonder weinig dagen om tot een echte viering te komen. Immers, de festiviteiten kunnen bij Chinees Nieuwjaar wel tot 15 dagen uitlopen en de huisvrouw dient daarom reeds enkele weken tevoren alle zeilen bij te zet-

ten, wil zij voldoende voorbereidingen kunnen treffen. Nieuwe gordijnen, kussens en kleren moeten worden genaaid, cake en allerhand zoetigs worden klaargemaakt, terwijl ook het huis een grote beurt behoort te krijgen. Die grote schoonmaak diende vroeger om de kwade geesten uit het huis te verdrijven.

Op Oudejaarsavond is er een gezamenlijk familie-etentje, waaraan bijzonder veel gasten kunnen aanzitten. Want ook zij die van verre moeten komen, worden geacht zich er naar toe te spoeden. In sommige kringen wordt aangenomen, dat ook de geesten van de voorouders zich hierheen begeven opdat het toch maar een echte reünie is. Maar één zaak is bijzonder belangrijk: vóór middernacht dient alles absoluut klaar te zijn, of reeds geconsumeerd, want als Nieuwjaarsdag eenmaal begint, wordt noch mes noch vork of ander scherp voorwerp ter hand genomen, daar anders de „draad van voorspoed” zou kunnen worden afgesneden. Evenmin mag op Nieuwjaarsdag worden schoongemaakt, want met de bezems zou het fortuin wel eens kunnen worden weggeveegd. Boze geesten horen uiteraard niet in het huis als het nieuwe jaar aanbreekt. Dit is dan ook de reden dat er door iedere familie — en natuurlijk ook speciaal door de kinderen — tegen 24.00 uur op Oudejaarsavond een ontstellende hoeveelheid aan rotjes en ander vuurwerk wordt afgestoken. Zelfs de armste families besteden hieraan een fiks bedrag.

In Hongkong is dit de laatste jaren — tot zeer grote spijt van de inwoners — in verband met de veiligheid door de overheid verboden. Deze traditie wordt echter in de grote Nederlandse steden, waarbij wij vooral aan Amsterdam en Rotterdam denken, nog steeds in ere gehouden, maar dan voornamelijk op 31 december en met Chinees Oud-en-Nieuw in mindere mate.

Net als bij ons, wordt op Nieuwjaarsdag menig bezoek afgelegd om elkaar het allerbeste te wensen. In plaats van oliebolletjes en appelbeignets worden verschillende soorten Chinese cake, allerhand zoetigheden alsmede vruchten aangeboden, die elk hun eigen betekenis hebben. „Nien Kuay” bijvoorbeeld (een kleverige, zoete, ronde cake, gemaakt van rijst) is het symbool van eeuwige vriendschap. In de deuropeningen hangen allerhand rode stroken en wimpels, met gelukswoorden er op geschilderd. Vele Chinezen zijn op Nieuwjaarsdag ook bijzonder voorzichtig met hun woorden, alsmede met serviesgoed, want platte uitdrukkingen en gebroken eet- en drinkgerei zijn een slecht voorteken voor het nieuwe jaar.

Vanzelfsprekend zijn — evenals in de Westerse wereld — vele gebruiken langzaam aan het verdwijnen. Het bijgeloof wordt een zaak die tot het verleden behoort, doch dit neemt niet weg, dat de Chinese jaarwisseling nog steeds, op vele plaatsen, wordt gevierd. Een traditie die wel altijd zal blijven, evenzeer als wij de oliebolletjes trouw zullen blijven.

Met pensioen

Op woensdag 20 december jl. werd door zeer velen in het Shell-Gebouw afscheid genomen van de heer **F. Engels** - Chef Technische Ontwikkelingen, een van de weinigen bij onze maatschappij die nog vóór de veertiger jaren een contract sloot met de Koninklijke/Shell. Immers, alhoewel de officiële datum van indiensttreding van de thans gepensioneerde 17 maart 1942 is, was het in 1938 dat de toen 17-jarige Engels een beurs kreeg van de „Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij” voor opleiding tot werktuigkundige op de Groningse Zeevaartschool.

Maar na in 1940 te zijn geslaagd voor het begerde diploma, was uitvaren onmogelijk. In die tijd werden vele van zijn collega's op wachtgeld gezet, in afwachting van betere tijden; of zij werden ondergebracht in het Koninklijke/Shell Laboratorium te Amsterdam, toevluchtsoord voor degenen die anders voor minder gewenste activiteiten zouden worden ingeschakeld. Onze thans gepensioneerde heer Engels slaagde er echter in om als machinist bij het waterleidingbedrijf te Assen een veilig onderkomen te vinden, waarna hij in 1945 als waarnemend 5e werktuigkundige het zeegeat

uitvoer en zijn actieve dienst bij de Koninklijke/Shell begon. Hij werd op de CSM-vloot tewerkgesteld, waarna hij in augustus 1953, bij de amalgamatie, werd opgenomen in het officierscorps van N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona”, net als zo vele van zijn collega's. Hij was inmiddels opgeklimmen tot 3e werktuigkundige; zijn eerste schip bij „La Corona” was het m.s. „Murena”.

Inmiddels was een regeling getroffen om voor degenen die in dezelfde omstandigheden verkeerden als de heer Engels — diensttijd onderbroken door oorlogsomstandigheden — een datum van indiensttreding vast te stellen; genomen werd de datum waarop het A-diploma was behaald, en dat was in zijn geval 17 maart 1942.

Maar ook de overige diploma's vereist om tot de rang van hoofdwerktuigkundige op te klimmen waren intussen in zijn bezit gekomen. Merkwaardig genoeg was het aan boord van een niet-maatschappij-schip dat de heer Engels deze rang voor het eerst kreeg, namelijk aan boord van de „Resa Shah the Great”, een 30.000 tonner van de Anglo-Iranian Oil Co., waaraan hij door „La Corona” was uitgeleend.

De ervaring die hij hier opdeed kwam hem daarna goed van pas, want op 20 juni 1961 werd de heer F. Engels bij Shell Tankers aan de wal tewerkgesteld. Als superintendent werd hij zowel bij nieuwbouw als bij reparaties van onze schepen betrokken.

Voor de afbouw van de „Philippia” bij de New York Shipbuilding Company werd hij nog een half jaar naar Amerika uitgezonden; op dit schip heeft hij daarna zelfs nog korte tijd gevaren.

Na nog enige jaren als inspecteur werktuigbouw veel ervaring te hebben opgedaan, werd de heer F. Engels op 1 oktober 1967 Chef Sectie Technische Ontwikkelingen, in welke functie hij betrokken raakte bij een aantal belangrijke en interessante projecten. Wij noemen als voorbeeld de wijze van lagering van de schroefas van een aantal schepen, o.a. de „Kenia” en „Vitrea”, een methode die thans ook wordt toegepast op de grotere, in aanbouw zijnde schepen.

Helaas was de laatste jaren de gezondheidstoestand van de heer Engels zodanig, dat hij niet meer zo veel tijd aan zijn werk kon besteden als hij zelf wilde. „Ik heb het gevoel, dat



ik mijn 5e special survey bij de Shell niet gehaald heb. Dat vind ik jammer, maar ik zal me er bij neer moeten leggen. Heb nu een hond aangeschaft, wandel veel en als het weer er naar is, ga ik ook nog fietsen. Maar, begrijpt u me goed, het is natuurlijk een hele overgang, en ik heb er nogal moeite mee gehad."

Toch laat de nieuwbouw hem nog niet los. Maar hij doet het nu als tijdverdrijf, hetgeen onder andere merkbaar is aan de op stapel staande romp van een prachtig jacht op schaal, waarmee hij soms wat uren doodt.

„Weet u wat mij nou het meest frappeert? Dat het nog zo moeilijk is om zoiets te doen. In het begin denk je, dat kan toch voor mij geen probleem zijn, maar daar ben ik gauw van teruggekomen. Maar het helpt mij door de lege uren heen, al moet ik bekennen, dat juist door de hond die ik nu heb, ik aan het model alweer minder tijd kan besteden. Zo ziet u, tijd kom je altijd tekort."

Voor de receptie die ter gelegenheid van de pensionering van de heer Engels in het Shell-Gebouw werd gehouden heeft echter menige collega met genoeg tijd vrij gemaakt. Nadat de heer en mevrouw Engels bij aankomst in de hal van het Shell-Gebouw waren ontvangen, waarbij mevrouw Engels een handboekje werd aangeboden, volgde eerst een ontvangst bij de heer H. den Ouden, adjunct-Directeur, die bij afwezigheid van de heer Rodenburg, Directeur, de scheidende toespraak en hem het gezamenlijke cadeau van zijn collega's, in de vorm van een barometer en een hygrometer, aanbod.

De receptie die daarna werd gehouden, werd nog gevolgd door een lunch de heer en mevrouw Engels aangeboden door de Maatschappij, waaraan een aantal van zijn naaste collega's aanzaten. Ook bij deze gelegenheid werden de heer Engels nog vele jaren van een welverdiende rust toegewenst, waar wij ons gaarne bij aansluiten.

Heel hartelijk dank, mede namens mijn vrouw en kinderen, voor de bijzonder vele blijken van belangstelling tijdens mijn vervroegde afscheid op 20 december 1972.

Ik ben u niet alleen zeer erkentelijk voor het fraaie afscheidscadeau, doch vooral voor de vriendschap en prettige samenwerking, die ik van zo velen van u — van de vloot en van kantoor — in mijn loopbaan bij Shell Tankers heb mogen ondervinden.

F. Engels



Op donderdag 21 december jl. werd door de heer L. Kerstens een lezing gehouden voor een kleine groep personeelsleden van de walorganisatie, over de specifieke werkzaamheden die in zijn sectie (DF/2 - Externe Technische Betrekkingen) plaatsvinden. Dit alles in het kader van de tweemaandelijks lezingen voor walemployés.

Alhoewel in de serie „Op de Achtergrond" binnenkort uitvoerig zal worden ingegaan op het commissiewerk van de Chef van deze Sectie, kwamen na de inleiding van de gespreksleider toch een aantal punten naar voren, die niet onvermeld mogen blijven.

De Sectie „Externe Technische Betrekkingen" is nog vrij jong, pas opgericht medio 1970, toen gebleken was dat voor een grote redery als de onze te veel verschillende mensen en secties worden betrokken bij technische ontwikkelingen in de scheepvaart, gezien op langere termijn. Een groot deel van dit commissiewerk werd samengebundeld en ondergebracht in DF/2.

Voorschriften — zeker ook de wettelijke — moeten worden nageleefd. Maar soms blijkt, dat vereenvoudigingen van of wijzigingen in die voorschriften kunnen worden doorgevoerd, waardoor besparingen kunnen worden verkregen. Een typisch voorbeeld is het „Stoomwezen". Regel was, dat ketels en dergelijke aan boord van zeevaartuigen éénmaal per jaar gekeurd moesten worden. Aangezien deze keuringen door Stoomwezen-zeer kostbaar zijn, werd door onderhandelingen bereikt dat de keuringen thans éénmaal in de twee jaar mogen gebeuren, waardoor een grote besparing werd verkregen, terwijl de veiligheid geenszins verloren gaat.

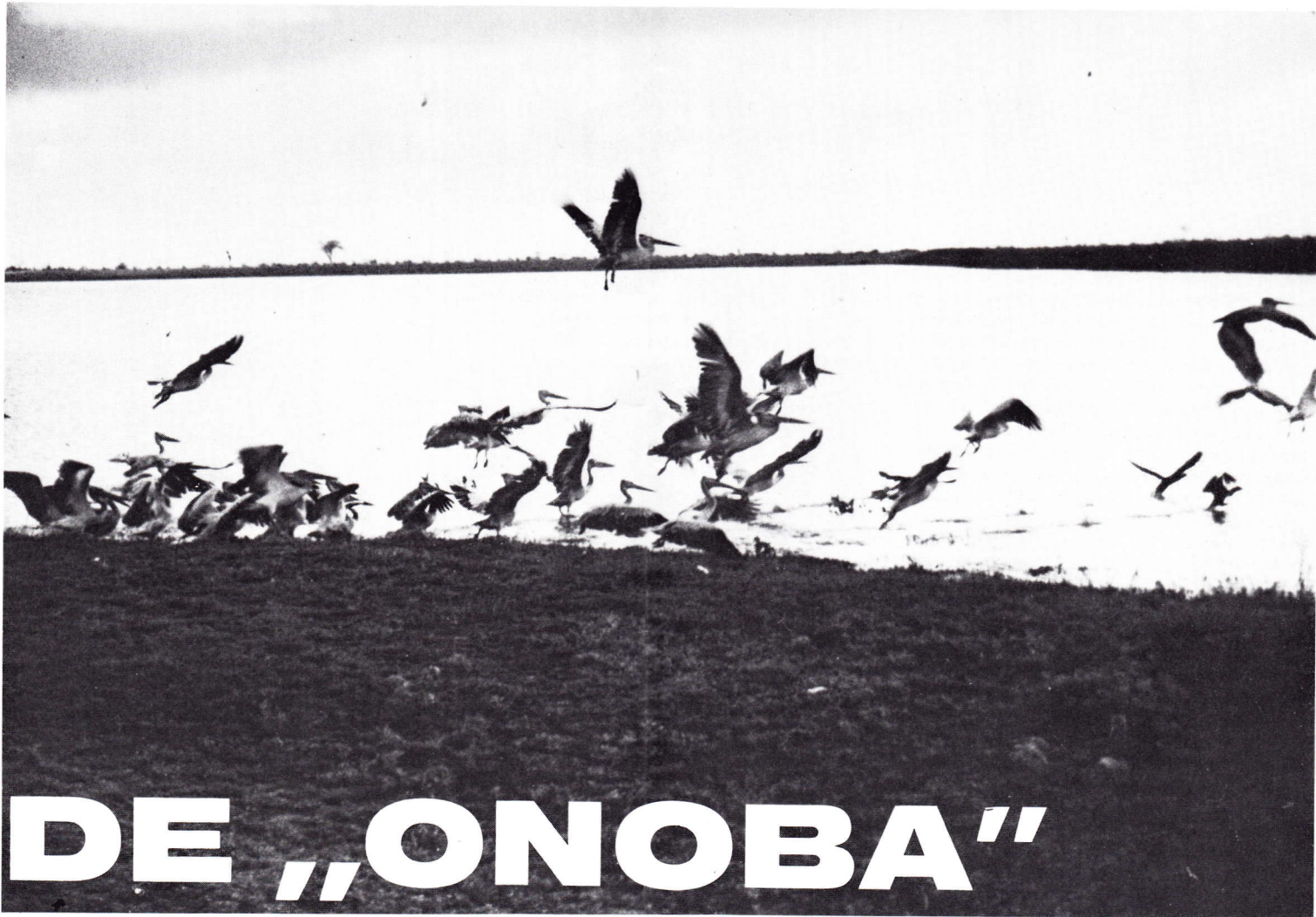
En nog grotere besparing zou worden verkregen als deze keuringen mochten worden verricht door Lloyd's Register of Shipping. Kosten voor keuringen zijn dan niet meer nodig, terwijl de Lloyd's inspecteurs — door hun vestiging in alle belangrijke havensteden — sneller kunnen werken. Dit laatste is echter nog gedeeltelijk toekomstmuziek.

Een volgend punt dat ter sprake kwam in deze gespreksgroep, waren de kosten die voortvloeien uit periodieke dokkingen. De doktij-

den zijn intussen al verschoven van 12 naar maximaal 24 maanden, maar ook die periode zou nog voor verlenging vatbaar zijn. Echter, in dat geval moet natuurlijk wel aanwijsbaar zijn dat een schip nog niet aan een dokking toe is. Een van de controles die de Maatschappij zelf kan uitoefenen is het letten op eventueel verlies van snelheid; dit is immers een zeker teken dat onderhoud noodzakelijk is. Voorts is er, in samenwerking met andere Groepsmaatschappijen en met Lloyd's Register of Shipping, een methode ontwikkeld om vast te stellen of een schip al of niet aan een dokking toe is, zonder dat het schip daarvoor moet worden gedokt. Door met een onderwater-televisie-camera langs de scheepshuid te gaan, kan een videoband worden opgenomen. Deze band kan dan als bewijs dienen, dat de conditie van het onder-water-gedeelte van het betreffende schip zodanig is, dat uitstel van dokking is gerechtvaardigd. Hier komt nog een tweede facet bij, in zoverre dat er rond 1975/1976 zoveel tankers van meer dan 150.000 ton in de vaart zullen zijn, dat er een tekort aan dokruimte dreigt te ontstaan. Nog een methode om bij een dokking geld te besparen is het onder-water-borstelen van de scheepshuid. Hiermede worden reeds proeven genomen.

Een ander punt dat ter sprake kwam, is de hoeveelheid door DF/2 te verrichten werkzaamheden in verband met de „International Conference on Marine Pollution 1973." Voor deze conferentie zijn diverse werkgroepen in nationaal en internationaal verband opgericht, met het doel richtlijnen op te stellen en aldus te komen tot een drastische vermindering van de vervuiling van de zee. Voorstellen moeten worden bestudeerd en uitgewerkt, kosten moeten worden berekend en de mogelijkheden bekeken. Pas daarna kan een definitief oordeel worden uitgesproken.

Door de deelnemers aan deze gespreksgroep werden tot slot enkele vragen gesteld, waarbij onder andere nog het probleem ter sprake kwam, dat bij nieuw te bouwen schepen rekening zal moeten worden gehouden met een grotere schone-ballastcapaciteit dan thans het geval is.



DE „ONOBA“ OP SAFARI

Zowel van kapt. A. G. van Gent als van 3e werktuigkundige E. de Jong van het s.s. „Onoba” ontvingen wij een verslag van de door een groot aantal opvarenden gemaakte safari tijdens verblijf van het schip in Mombasa in december jl. En daar zaten wij op de Redactie even mee. Maandenlang ontvang je geen enkele bijdrage van de vloot, en dan ineens twee tegelijk over hetzelfde onderwerp. En beide bijzonder goed. Wij meenden hiervoor de oplossing te vinden door de twee verslagen in elkaar te lassen, hetgeen mede mogelijk was doordat beide schrijvers de gebeurtenissen vanuit een andere hoek belichtten. Het hieronder cursief gedrukte omvat een groot gedeelte van de bijdrage

van kapt. Van Gent, de overige tekst is van 3e werktuigkundige De Jong. De foto's werden gemaakt door hoofdwerktuigkundige J. W. van Wegen, behoudens de opname van de olifant, die wij nog ter beschikking hadden. Deze is bij een safaritocht in 1972 genomen door scheepsgezel S. E. Kommer.

Buiten de lichtkring van de kampvuren zijn er „de geluiden”, de ons niet bekende of vertrouwde geluiden van Kenya bij nacht. Onze gids weet ze echter allemaal thuis te brengen en geeft terloops uitleg, terwijl wij genieten van de smakelijke, sappige stukken antiloo, die wij boven het vuur roosteren aan lange, puntige stokken. Volgens de gids is het een



oryx, het woordenboek aan boord zegt dat dit hetzelfde is als een Beisa antilop.

Het was echter een „meester”schot van onze hoofdwerktuigkundige. Toegegeven, een beetje geluk kwam er wel bij. Want waarom wilden die drie beesten nu beslist vóór onze auto de weg oversteken? Eerst bleven ze evenwijdig met de weg meerennen, op een afstand van 50-100 meter. Wanneer ze meenden, dat ze het nu wel konden halen, bogen ze naar de weg toe en gooiden er nog een schepje op. Onze chauffeur wilde ze vlak voor het VW-busje krijgen, dus gaf hij gas zodra ze de weg naderden. En dan bogen ze weer af. Een of andere kracht bleef hen echter dwingen beslist vóór de auto langs te willen. Wat een prachtig gezicht, die forse, fiere, soepele dieren te zien voortstuiven. Onze chauffeur liet de wagen weer een beetje terugzakken, waarop één antilop zich uit de groep losmaakt. Steekt hij de weg over? Ja, daar komt ie, hij steekt de weg over. Geweldig, wat een sensatie. Eén brok natuurgeweld, met de kop gebogen komt hij met een enorme uitbarsting van energie voor ons over gestormd. De chauffeur geeft vol gas en vliegt er op af. Op 10 meter vóór de auto kruist het beest de weg. Beng! Eén schot! Slippend schiet het beest de berm in. De koelbloedigheid van de baas was onder deze omstandigheden wel frappant. Beng! Nog een schot, recht voor z'n raap. Met 1/250 seconde. We zijn benieuwd hoe de foto geworden is. Jammer hè, een camera, geen geweer, dus ook geen oryx-biefstuk. Om van de kampvuren maar te zwijgen, want je moet vóór zonsondergang het reservaat uit zijn of in de „lodge” overnachten. Evengoed was het een geweldige belevenis, de „Onoba” op safari!

Als er een evenement was na de niet al te spectaculaire reizen Kharg-Bombay gedurende twee maanden, dan was het wel de safaritrip in Tsavo National Park in Kenya, grotendeels bestaande uit pure savanne. En enthousiasme voor deelneming was er genoeg aan boord, ook onder de jongere Chinese medewerkers. Met de agent was een Safari-tourbedrijf uitgezocht voor de te maken trip. Op zaterdag 2 december moesten wij 's morgens om 5 uur klaarstaan, waarna wij met 2 VW-busjes en 1 Peugeot 404 naar het park zouden rijden, waar de wagens tevens zouden dienstdoen als safari car. Om vier uur in de morgen werd er dus driftig gepord door de wacht, opdat een ieder toch maar op tijd op het vertrekpèl zou verschijnen. In Mombasa werd nog een ijsbox met soft drinks ingeladen en een bak zwarte koffie gedronken bij een vroeg geopende straattent (de eigenaar was gelijk voor de hele dag binnen!) De dufheid die wij hadden door het vroege opstaan, werd weggeblazen door de frisheid die wij opdeden op weg naar de eerste stop, want de ochtendnevel hing nog over het land. In het ochtendgloren werd deze stop bereikt, waar de wagens weer van benzine werden voorzien, terwijl de safarigangers de benen nog even konden strekken op de binnenplaats van een moskee.

Na een rit van twee uur, waarbij de motoren van de busjes zeker niet werden gespaard, bereikten wij de ingang van het park, een poort die zich alleen maar over de weg buigt en een strookje ernaast. Verder kun je overal binnenlopen in het park, en de dieren eruit!

Eenmaal in het park begon iedereen gevaarlijk met foto- en filmcamera te zwaaien; de 4e werktuigkundige (wij noemen geen namen) was met deze bezigheid gedurende de trip levensgevaarlijk en er bijzonder fanatiek in. Na enige tijd zagen wij een aantal giraffen, die schuw naar ons stonden te kijken. Bij onze nadering begonnen ze 'nap onrustig te worden, welk effect nog werd versterkt door ons enthousiasme bij het vol-open draaien van het schuifdak van de bus en het er doorheen persen van onze hoofden, met de camera's in de aanslag. Het resulteerde in een panische, doch complete vluchtreactie. Door onze eensgezindheid wat het persen van onze hoofden door het open dak betreft, kwam menigeen in de verdrinking te zitten, hetgeen alleen maar hoofden op de foto's teweegbracht. Wij besloten ons voortaan wat stiller te houden, want je hoeft als Hollander nou toch niet overal op te vallen. Op deze manier hebben wij nog heel wat dieren kunnen benaderen. Zebra's en antilopen, waarvan er hier en daar zelfs hele kudden werden waargenomen.

Er mogen dan wel 10.000 olifanten in dit Tsavogebiedje zijn, je komt ze niet ieder ogenblik tegen. Maar het park is ook groter dan onze Nederlandse safariparken, ja, groter dan de Veluwe. Zeg maar, dat het wat grootte betreft ten naaste bij de oppervlakte van Nederland heeft. Dus olifanten lopen je nu niet direct voor de voeten. Sporen van olifanten waren er overal, ook skeletten. Want dat praatje van die olifantkerkhoven is maar larie. De gebleekte beenderen vind je overal.

Het was werkelijk een geslaagde dag. Neushoorn met jong gezien. Dat zat zo. Onze chauffeur ging tot onze verbazing ineens van de weg af, zo de bosjes in. Het leek ons nogal een sterk staaltje, maar die jongens rijden daar bijna dagelijks dus vooruit maar. Honderd me-

ter, en nog niets had ie in de gaten. Zeventig! En ineens kreeg onze bijziende, hardhorende neushoorn het door dat er iets niet klopte. Floep! Staart recht omhoog en in draf er vandoor. Het kleintje volgde moeder op de voet. De wilde zwijnen hebben datzelfde sein. Staart recht als een stok omhoog betekent „benenmaken”. Gelukkig liep de moeder de goede kant op, dat wil zeggen van ons vandaan. Het is natuurlijk wel leuk op de film, zo'n aanvallende rino, maar je zult daar met een verkreukelde auto — om niet verder te denken — in die oneindigheid staan, met al deze sympathieke maar toch ook verduveld griezelige beesten. Een dieptepunt voor onze chauffeur was een hoogtepunt voor ons. Hij had het niet meer, toen we midden in een riviertje met de motor onder water in de modder vastgezogen bleven staan. Maar hij had er ook om gevraagd, want voordat wij erin doken zei hij met bravuur: „Jullie denkt zeker, dat wij hier niet doorheen kunnen? Ik zal het jullie laten zien” Had hij er nu maar bij gezegd: „Zo Allah het wil”, dan was het Ali misschien nog wel gelukt. Maar hij zei het niet en dat moest hij wel even bezuren.

In de wagen zag eigenlijk alleen de „sparks” wat witjes om de neus. Maar dat kwam omdat hij de enige was, die niet met een camera stond te zwaaien door het geopende dak en hij was daarom de enige, die het water naast zich met angstwekkende snelheid zag stijgen. Onder het slaken van verschrikkelijke kreten, waarop overigens menige vogel jaloers zou zijn geweest, kwam men tot de conclusie dat men inderdaad goed vast zat. De personen uit de andere wagens, die nog op de wal stonden, waaierden over het terrein uit om de natte situatie vast te kunnen leggen.

Het werd anders hoog tijd voor de inzittenden, om het schip te verlaten, hetgeen met grote sprongen gepaard ging. Na kort overleg werd





besloten, dat de andere wagens verderop de rivier zouden oversteken om van de andere wallekant de gestrande wagen eruit te trekken. Doordat de oevers echter weggekaveld bleken, werd dit geen succes en moesten zij onverrichterzake terugkeren.

Na een hoop moeilijk gedoe, waarbij iedereen iedereen raad gaf, kwam men tot het besluit om van de „afvaartover“ af de wagen er weer uit te trekken. En dat moest vlot gebeuren, want hij zakte steeds verder weg. Nadat met ingeschoren sleepkabel aan de 2e VW-bus was vastgemaakt en menigeen zich te water had begeven om te duwen, werd een poging gewaagd. Vijf Aziatische medewerkers hadden in de bus op de wal, achterin, plaats genomen, opdat wat extra druk op de achterwielen zou worden uitgeoefend. Ondanks dat de koppeling van de trekwagen hevig stonk, kregen wij — met veel lol — de krikkemik eerst niet verder dan het midden van de rivier. Hierna werd ook de Peugeot ingespannen, waarna de wagen al druipend op het droge kwam. Maar de motor bleek met geen mogelijkheid meer te starten, het water zat tot diep in zijn ingewanden. Na enig technisch overleg, wat een beetje duizelde voor de chauffeurs, werd onder leiding van een van de werktuigkundigen de motor water-vrij gemaakt.

Enkelen besteedden de wachttijd met zoeken naar skeletten van dieren, die ook werden gevonden. Vooral de kapitein spreidde een soort ideefixe-achtig fanatisme ten toon in het opsporen van beenderen. Anderen zegen amechtig ter aarde, lurkend aan de inmiddels bloedheet geworden potjes bier... Vooral de sparkscheen door de hitte de wanhoop nabij. Een 5e wtk, met nogal grote voeten, stapte hiermee driftig heen en weer onder het slaken van eigenaardige geluiden. Onze Aziatische medewerkers zaten gehurkt bij elkaar.

De fotografen maakten plaatjes uit alle hoeken. Enige speurders volgden olifant- en buffelsporen. Eigenlijk mag je helemaal niet uit de auto, maar nu moest het wel. En onze gidzen hadden wel iets anders aan hun hoofd dan „hun“ kudde bij elkaar te houden voor ze door de leeuwen werden opgevreten. Stiekem voor-

zichtig de bush in, ineens helemaal echt in Afrika.

De warme, zinderende lucht, de stilte, de geur. Geen tropengeur, zoals wij die kennen. Meer een diergaarde-achtige geur. Een aapje slinkt tussen de bomen weg. Ineens kom je ogen te kort en je wordt je sterk bewust, dat je gehoor zeer te wensen over laat. Liggen daar leeuwen achter die bosjes? Mijn neus weet ook al niet veel te vertellen. Geen roofdierenlucht, alleen die ene vreemde geur, die echter niets van zijn geheimen aan onze Nederlandse neuzen prijs geeft. Een vreemde gewaarwording. Je voelt je net als een vogeltje in de tuin, dat weet dat ieder moment een poes van achter de asters in z'n nek kan springen. Je hebt ineens meer begrip voor des vogels normale gedrag: wormpje pikken, links kijken, rechts kijken, pikken, kijken, pikken, kijken. En niet te lang op één plek blijven zitten. Zo gaan ook wij voorzichtig verder. Kijken naar sporen, naar slangen, naar bewegingen achter bosjes of in de bomen, met gespitste oren. Je zou je oren als een kat naar alle kanten willen laten draaien. Helaas — of gelukkig? Geen leeuw gezien. Zou het gevaarlijk zijn? Ik weet het niet. Er bestaat wel een boek „The lions of Tsavo“. En Tsavo, daar zijn we nu. Die leeuwen schijnen destijds nogal huis te hebben gehouden onder de koelies die de spoorlijn in de vorige eeuw aanlegden. Of ze nu iets beschaafder zijn geworden en minder agressief dan hun reputatie aangeeft, blijft een vraag.

Behalve het ondergaan van de sfeer, was er toch nog wel een beloning in het vinden van een buffelskelet, inclusief schedel met de massieve horens. En het volgen van een olifantenspoor. Nu is dat niet zo moeilijk; ten eerste hebben ze nogal opvallend grote voetjes, maar ten tweede drukken ze ook op andere wijze hun stempel op het landschap. Want ze eten de hele dag door, enorme hoeveelheden.

Na een uurtje sleutelen startte de verzopen motor weer. De paden waren nu zo stoffig, dat de achterop komende wagens een wolk van stof te verwerken kregen. De Peugeot-berijders kregen hier genoeg van en zakten af. Maar juist hierdoor ontdekten ze een kudde olifanten,

waar direct op af werd gekoerst. De wagen moest een eind van het pad af, maar de windrichting zat ons toch niet mee, want bij onze nadering gingen de slurven omhoog om onze door de hitte toch al niet meer zo frisse lucht in te ademen. Aangezien er jonge dieren bij de kudde waren, durfde de chauffeur niet al te dicht te naderen. Sommige kolossen kwamen toch al dreigend naar voren, zodat — al achterom loerend — de aftocht maar werd geblazen. Ondertussen hadden de anderen de Peugeot gemist en waren gestopt. Ook zij signaleerden de olifanten en aldus konden toch fantastische opnamen worden gemaakt.

Er is overigens volop genoten. Thomson gazellen hebben we gezien, de reeds genoemde oryx antilopen, elanden, giraffen, dik-dik gazellen, een cobra die we per ongeluk over zijn staart reden, waterbokken, zebra's (gezellige dieren, die zebra's), gieren, een arend, secretarisvogels, pelikanen, Nederlandse ooievaars, onder andere een uit Hoensbroek. En vele onbekende diertjes en vogeltjes, die met de kreksels voor de muzikale begeleiding zorgden.

Van de katachtigen hebben we niet veel gezien. Enige poezen in de „Voi Lodge“, waar we de lunch gebruikten, dat was alles. En die verstonden alleen Frans! De lodge zelf lag op een helling, de enorme uitgestrektheid van de vlakte waar we doorheen waren gereden lag daar trillend van de hitte voor ons, leeg, geen kip te zien. Alleen een paar maraboes in een plasje op enige honderden meters afstand. Er stond een sterke kijker opgesteld, 20x vergrotend. Als je daarmee het landschap uitkamde, kwam je toch steeds wel wat tegen. Een paar buffels, een giraf, waterbokken, ook weer de grappige, kwieke, wilde zwijnen, elanden, antilopen. En daar heb je weer de grote kudde struisvogels. En dat alles met een koel biertje bij de hand. Het blijft verwonderlijk, dat wij ons daar verpozen in het gezelschap van toeristen, die duizenden gulden neertellen om er op dat terras van te mogen genieten.

Eén ding is zeker geweest op deze tocht, en dat is, dat iedereen van dit uniek stukje natuur grandioos heeft genoten.



Hoog bezoek aan „Korovina“

Op 28 november jl. werd aan boord van de „Korovina“ het volgende telegram ontvangen: „Kom op 6 december stop tref voorbereidingen stop Sint Nicolaas“. Dit resulteerde in koortsachtige bedrijvigheid, die echter door een waas van geheimzinnigheid werd omhuld. Op diverse deuren waren spoedig mededelingen bevestigd, in de trant van „Niet storen, hier wordt gedicht.“

De voorraden vecom, hennep en ijzerdraad slonken aanzienlijk, terwijl de tweede stuurman met verbazing vaststelde, dat hij talloze oude zeekaarten kwijtraakte. Ook de eerste stuurman moest met leedwezen aanzien, dat een aantal pakken met watten werden gebruikt voor doeleinden waarvoor zij eigenlijk niet zijn bestemd.

Op de reis Stanlow - Shellhaven, ter hoogte van Land's End, kwam gelukkig een einde aan de spanning, door de komst van St. Nicolaas. De Zuidwester, windkracht 8/9, was er wel de oorzaak van dat deze hoogwaardigheidsbekleder zich niet geheel zeevast voelde, doch ondanks de ongemakken die de weersomstandigheden met zich brachten, is het voor de opvarenden van de „Korovina“ een bijzonder genoeglijke avond geworden. Uiteraard moesten enkelen het bijzonder ontgelden. De 4e werktuigkundige kreeg tot zijn verrassing (verbazing is een beter woord) allerlei toiletbenodigdheden, zoals lippenstift en een poederdoos, hetgeen zijn oorzaak vond in de massale aankopen aan schoonheidsartikelen voor zijn echtgenote die hij tijdens zijn verblijf in Engeland gepleegd had. Een en ander werd uitvoerig toegelicht in een geweldig gedicht. Een 5e werktuigkundige kreeg een kip, niet om te verorberen, doch om te slopen. Deze kip was echter zodanig gevuld dat de jonge meester met stroperige handen kwam te zitten alvorens de surprise te kunnen pakken.

De Sint had voor de kapitein een „king size“ kreeft meegenomen, waaruit na een operatie een asbakje kwam. Voor de eerste stuurman, die aan dek door middel van het dragen van handschoenen tracht zijn handen schoon te houden, had de goedheiligman speciale handschoenen meegebracht. Hierin was een cadeau bevat, doch tevens een zodanige hoeveelheid vet, dat het voor de stuur een straf was het eruit te halen. Ook de echtgenote van de tweede werktuigkundige, die met haar man meevoer, werd niet vergeten: zij had als opdracht het cadeau (een zandloper) te halen uit een ei van gewapend beton.

Het klapstuk wat de surprises betreft was echter bestemd voor een leerling-werktuigkundige, die uit een attriboot uit het hospitaal waar wij hier maar niet verder over zullen uitweiden, zijn cadeau moest halen. In een zeer lang be-



geleidend gedicht moest hij het flink ontgelden: zowel zijn afwezig zijn door ziekte, zijn niet al te korte haren alsmede de vrij chaotische toestand waarin bij tijd en wijle zijn hut verkeert, waren voor de Sint mooie aanknopingspunten geweest om hem er eens flink door te halen.

Nadat de surprises waren uitgepakt, werd de avond met een quiz besloten. Deze bestond uit 25 vragen, die door de aanwezigen moesten worden beantwoord. De eerste prijs was een basketletter (wij betwijfelen of de winnaar erin

is geslaagd deze voor zichzelf te houden), een „Hans“-worst vormde de troostprijs.

De op deze pagina geplaatste foto's, gemaakt door 5e werktuigkundige C. W. Ards, tonen aan, dat de stemming op deze sinterklaasavond er wel in zat. Gaarne hadden wij ook ruimte gereserveerd voor het meegezonden gedicht, doch dit zou ten koste zijn gegaan van de ruimte die nu voor foto's is gebruikt. De Redactie van „Tussen Schip en Ka“ vertrouwt, dat de opvarenden van de „Korovina“ voor dit besluit begrip zullen hebben.

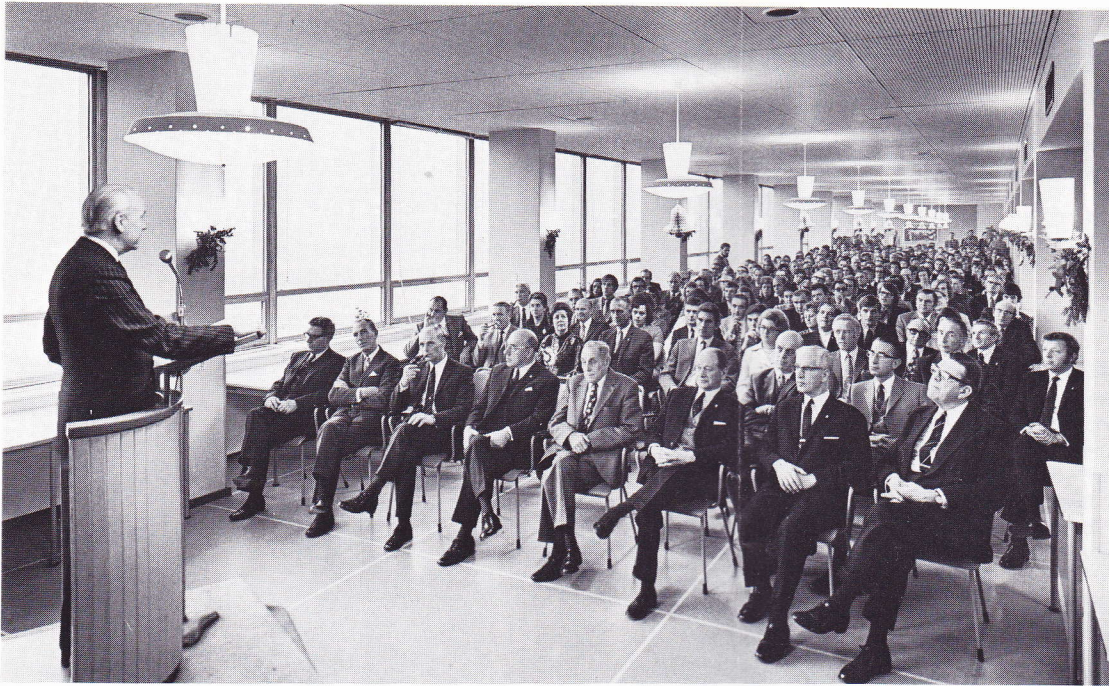


Foto genomen tijdens de nieuwjaarsrede op 29 december jl., gehouden door de heer D. Rodenburg, Directeur Shell Tankers B.V.

Een dikke

Ja, dat is „Tussen Schip en Ka” deze maand. Twintig pagina’s in plaats van de sedert jaren gebruikelijke zestien. Maar er was deze maand bijzonder veel kopij, mede door bijdragen van de vloot. In het verleden werd in een dergelijk geval nogal eens plaatsing naar de volgende maand verschoven, doch dat doet natuurlijk wel het nodige af aan de actualiteit. Verslag van een Sinterklaasgebeurtenis in een februari-nummer is al laat, maar onvermijdelijk bij varende verslaggevers. Zouden we dit hebben moeten bewaren tot maart, dan komt het wel helemaal als mosterd na de maaltijd.

Bovendien trachten wij als redactie steeds ook nautisch en technisch nieuws te brengen. En als dat dan in twee gedeelten wordt gebracht, zoals het artikel „veilig tankschoonmaken”, dan geeft het geen pas het tweede gedeelte maar weer een maand op te schuiven. Vandaar de twintig pagina’s deze maand, al zal het kunnen gebeuren, dat in een van de zomermaanden — als de vakanties roet in het kopijwerk gooien — dit maandblad eens wat dunner is. Maar uitkomen doen wij ook dan elke maand, mede om de rubriek „Vlootpersoonalia” niet te onderbreken.



Talent

Dat schijnt er wel degelijk te zijn, bij de echtgenoten en verloofden van onze zeevarenden. Hebben wij dat nu een paar maal gemerkt uit de bijdragen voor de rubriek „Uit

en Thuis” (nieuwe kopij daarvoor is echter weer dringend nodig!), ook in „Wacht te Kooi” van 13 december troffen wij dat aan. En wel in de daarbij gevoegde kerstkaart, gemaakt door de echtgenote van 5e werktuigkundige K. P. Beumer, waarmee zij de 1e prijs won in de door dat blad uitgeschreven wedstrijd voor zelf ontworpen kerstkaarten.



Radiomedische dienst

Ook in 1972 heeft de Radiomedische Dienst van het Nederlandse Rode Kruis weer vele — telefonische en telegrafische — adviezen verstrekt aan de koopvaardij. In totaal werd door 345 schepen om consult gevraagd, waarna nog 484 maal vervolcontact plaats vond. Het ging hierbij niet alleen om zieken en gewonden op koopvaardij-schepen, doch ook op vissersvaartuigen, binnenvaartschepen, zeesleepboten en booreilanden. Het totaal aantal tankers dat om radiomedisch advies vroeg bedroeg 74, een lichte daling vergeleken met 1971, in welk jaar door 77 tankers om hulp werd gevraagd.

Hoe zeer het „24 uur beschikbaar zijn” van de medewerkende artsen nut heeft, moge blijken uit het feit, dat ook tussen 18.00 en 08.00 uur niet minder dan 137 keer voor het eerst contact werd opgenomen met de wachtdoende dokter. Het aantal eerste consulten tijdens de dagdienst — tussen 08.00 en 18.00 uur — bedroeg 208. In iets meer dan de helft van het aantal malen dat contact werd opgenomen, geschiedde dit telefonisch.

Het totaal aantal adviezen van af 1 januari 1967 — de datum waarop de Radiomedische Dienst van het Nederlandse Rode Kruis een aanvang nam — bedroeg per 1 januari jl. niet minder dan 4141.



Baas boven baas

Gaven wij in het december-nummer de redding weer van één schipbreukelinge, uit Londen komt bericht dat in november jl. het s.s. „Hima” er twintig tegelijk oppikte. De schipbreukelingen (opvarenden van een gezonken vissersvaartuig) hadden hun toevlucht gezocht in een opblaasbaar reddingvlot, fel oranje gekleurd, en wisten in de vroege ochtenduren van 17 november de aandacht van de uitkijk op de tanker te trekken door een vuurpijl af te schieten. In hoge deining koerste de motorreddingboot van de „Hima” naar de in nood verkerenden, die twee dagen in hun vlot hadden doorgebracht. Het vlot

werd op sleeptouw genomen en langs zij de tanker gebracht, waarna alle schipbreukelingen langs de loodsladder naar boven klommen. Het was even moeilijk om accommodatie voor hen te vinden, doch niemand was gewond, dus met wat passen en meten kon een ieder toch worden ondergebracht. De communicatie was ook in dit geval slecht, want deze vissers uit Taiwan spraken geen woord Engels. Bij Vuda Point konden zij een dag later worden overgegeven aan een vertegenwoordiger van het visserijbedrijf, nadat zij in hun onbegrijpelijke taal hun dank hadden betuigd. Kapitein Bradley van de „Hima” schreef in zijn rapport, dat hij onder de indruk was van de rol die het opblaasbaar vlot had gespeeld.

„Er zijn er niet veel die nu eens in de praktijk kunnen zien, hoe zeer reddingsmiddelen die in goede conditie worden gehouden, hun nut bewijzen wanneer de nood aan de man is.”

schoon
schip

Familiebezoek

Het is natuurlijk aantrekkelijk om, wanneer het schip een verre haven binnenloopt, een naar het betrokken land geëmigreerd familielid te bezoeken. Dat hieraan wel eens onaangename consequenties kunnen zijn verbonden, ondervond recent een van onze scheepsgezellen. Weliswaar had hij toestemming tot familiebezoek ontvangen van de gezagvoerder van zijn schip, waarbij hij opgave kreeg van het moment waarop hij weer aan boord moest zijn, maar, tegen de verwachting in liepen de laad/losoperaties vlotter dan ieder had gedacht. Het resultaat was dat, toen hij zich keurig op tijd meldde, het schip reeds lang op de woelige baren voer.

Nu kon, ten einde kosten voor betrokkene te sparen, de Sectie Scheepsgezellen nog de helpende hand reiken door hem te plaatsen op een ander schip, dat enkele dagen later de haven aanliep en waarop aflossingen moesten plaatsvinden, doch uit het gebeurde kan toch een les worden getrokken.

Geef in een dergelijk geval, wanneer dus toestemming door de gezagvoerder is verleend, toch het adres met het telefoonnummer van het familielid op, opdat in geval van nood altijd telefonisch contact kan worden opgenomen!

Traditie

Daar leek het inderdaad op, de laatste maanden op de „Kenia”. Gezagvoerder was kapt. P. Buisman en de hoofdwerktuigkundige was de heer R. N. Groen. Op zichzelf niets bijzonders, ware het niet dat de vader van kapitein Buisman ook van beroep gezagvoerder was en dienst deed op onze Shell-vloot. En de vader van de heer Groen was ook hoofdwerktuigkundige, eveneens bij Shell.

De heren Buisman en Groen kenden elkaar dan ook al lang, al sedert de tijd dat hun respectieve vaders dienst deden op het m.s. „Chama” van de NV. Petroleum Maatschappij „La Corona”. Twee jaar lang voeren die samen op dit schip en ongetwijfeld zijn destijds de junioren menigmaal onderwerp van gesprek geweest. De junioren voeren nu samen op de „Kenia”, maar hadden al eerder samen een dienstperiode op eenzelfde schip doorgebracht, namelijk op de „Khasiella”. Kapt. Buisman was toen nog 1e stuurman, zijn collega, de heer Groen, nog 2e werktuigkundige.

Het is in beide families wel traditie, dat varen, en bovendien blijkbaar traditie om bij Shell te varen. Immers, de heer Groen heeft ook nog een broer die op onze vloot dienst doet, nl. hoofdwerktuigkundige N. W. Groen.

Verhuisd

In de loop van deze maand zal de Shell-winkel in het Shell-Gebouw

in een andere ruimte worden ondergebracht. Van het ons allen zo langzamerhand vertrouwde kamertje op de 1e etage, gaat de winkel naar de 9e verdieping, alwaar in de lunchkamer een speciale ruimte hiervoor is afgesloten.



Verlofgangers die bij bezoek aan kantoor tegen voordelige prijs Shell-artikelen uit het grote assortiment willen aanschaffen, blijven even welkom als voorheen. Met de lift in de grote Zuidhal naar de negende, dan scherp rechtsaf, vervolgens door de klapdeuren en aan uw linkerhand treft u de winkel aan.

Dag hoor

Bij de vele brieven die ons kantoor binnenstromen, zijn er ook waarom je nog kunt glimlachen. Zoals de volgende, die wij ontvingen van een jongetje dat wij gelukkig hadden gemaakt met wat foto's van schepen:

„Hartelijk bedankt voor de mooie foto's. Dat had ik niet gedacht. Die jongen op school is een opschepper. Hij liet een hele stapel zien. Die had hij van zijn vader gehad, die werkt bij Shell. Maar nou heb ik er van u gehad en daar ben ik blij om. Dag hoor, bedankt hoor.”

Stemmen

Een vraag die ons — helaas na de kamerverkiezing — werd gesteld was, hoe onze zeevarenden eigenlijk hun stem bij een verkiezing kunnen uitbrengen.

Is men met verlof, dan is er geen probleem, maar ook voor degenen die aan boord dienstdoen bestaat de mogelijkheid hun stem, maar dan bij volmacht, uit te brengen.

Om iemand zijner keuze te kunnen machtigen een stem uit te brengen, moet een verzoekschrift worden ingediend, waarbij van een formulier gebruik moet worden gemaakt dat

Doordenkertje

Het zal wel niet zo bedoeld zijn geweest en dus te wijten aan net onvoldoende kennis van de Engelse taal, doch op een onzer schepen prijkte het volgende menukaartje op tafel:

In de periode van 16.12.72 t.m. 15.1.73 verschenen de volgende

Vlootcirculaires:

No. Datum Onderwerp

| | | |
|-----|----------|---|
| 798 | 20.12.72 | Bemanningssterkte |
| 799 | 20.12.72 | Veranderingen in de accommodatie |
| 800 | 28.12.72 | Kantoororganisatie |
| 801 | 2. 1.73 | Inrichting der Scheeps- en Machinedagboeken |
| 802 | 2. 1.73 | Port Performance — Kosten per Dag |
| 803 | 3. 1.73 | Omzetting Shell Tankers N.V. in een besloten vennootschap |
| 804 | 5. 1.73 | Sociale Verzekeringswetten en voedinggeld voor één dag |
| 805 | 5. 1.73 | Nederlandse kaart 1449 |
| 806 | 5. 1.73 | Maandelijks gagebetaling |
| 807 | 11. 1.73 | Wachtslieden te Pulau Bukom |
| 808 | 15. 1.73 | Schaderapporten nos. 92 t.m. 96 |

kosteloos ter secretarie van elke gemeente verkrijgbaar is.

Is de kring van gemachtigden normaliter beperkt tot echtgenoten, familieleden en huisgenoten van de stemhebbende, de zeevarende mag zijn gemachtigde ook buiten deze kring zoeken, als betrokkene maar in dezelfde gemeente woonachtig is als de zeevarende zelf. Wel moet men bij het indienen van de aanvraag ter secretarie eraan denken, dat het machtigingsformulier voor zeevarenden afwijkt van het gebruikelijke. De formulieren voor het aanvragen van een machtiging zijn reeds maanden voordat een verkiezing plaatsvindt, verkrijgbaar, zodat een ieder in de gelegenheid is aan een verkiezing deel te nemen.

Het ingevulde en ondertekende machtigingsformulier dient ten minste 14 dagen voor de datum waarop de verkiezingen plaatsvinden, bij de gemeentesecretarie te zijn ingeleverd.

Zeilen

Ja, dat deed hij altijd graag, onze vroegere „boots” Jaap Jonker uit Katwijk aan Zee. Vooral in de zomermaanden voelde hij weinig voor een nieuw contract; dan wilde hij onder het strakstaande zeil over het water.

Maar wat hij, na enkele maanden een walbetrekking te hebben aanvaard, nu heeft uitgehaald, is toch wel een prestatie die vermelding waard is. In juli, tijdens mistig en miezerig weer, voer hij uit. Via Falmouth, en Casablanca eerst naar Las Palmas, alwaar hij 20 augustus aankwam. Op 8 september voer hij met zijn zeilboot (met motorvermo-



gen voor al te lange windstille periodes) weer weg van de Canarische eilanden om met de passaat de oceaan over te steken. Op de 5e november in Curaçao „aangespoeld”, zoals hij lakoniek schrijft. Maar dat wil toch maar zeggen: 65 dagen lang in een minuscuul bootje op de oceaan dobberen. En de Stille Oceaan, met zijn enorme waterplas, trekt hem nog meer, doch zoals hij zelf schrijft: „als ik maar meer verstand had van navigatie, dan stak ik die ook over”. Overigens zo slecht zal het met die navigatiekennis wel niet zijn, anders was hij ook niet precies in Curaçao aangespoeld.

Voorlopig staat zijn boot nu op het droge in Curaçao; het onderwatergedeelte is hij flink aan het opknappen: schrapen, bikken, een goede laag zinkchromaat erop en dan in maart weer terug.

Toch kruipt het bloed waar het niet gaan kan, want tijdens verblijf in Curaçao zag hij de „Abida” langsvaren. „Het doet je toch wel iets, een schip waar je eertijds prettig op hebt gevaren en waar je als „boots” je beste arbeidslust aan hebt gegeven.”

Jaap Jonker speelt met de gedachte zijn ervaringen en belevenissen nog eens te boek te stellen. Wie weet kan dat nog eens in een boekbespreking voor zijn oud-collega's worden opgenomen.

DINNER

SOUP
PAN CAKE
(BACON OR NONE)
CHEESE COLD CUTS
TEA COFFEE.

JUBILEA



Nadat hoofdwerktuigkundigen R. Romijn en C. W. Stolk op 14 november te Rotterdam en 4 december te Kharg Island van respectievelijk de „Philidora” en de „Niso” voor verlof waren afgelost, volgde voor 15 december een uitnodiging van onze Directie om met hun echtgenote een bezoek aan kantoor te brengen. Een en ander vond plaats ten einde de mijlpaal van hun 25-jarig dienstjubileum te markeren, waarvan de juiste data (10 en 23 oktober) gedurende de zojuist beëindigde dienstperioden vielen.



Een soortgelijke uitnodiging bereikte onze gezagvoerders G. Heising en F. Menninga, zij het dat hun bezoek — met echtgenote — aan de Directie op 29 december plaats vond. Zij hadden kort tevoren het commando over de „Kylix” en de „Dosi-na” aan hun opvolgers overgedragen en konden bij deze gelegenheid het gouden dienstembleem alsmede de gebruikelijke cheque uit handen van de heer Rodenburg in ontvangst nemen. De jubileumdata van deze beide gezagvoerders vielen op 31 oktober en 25 november jl.



Ten slotte kon op 10 januari nog een vijfde vlootjubilair, met zijn echtgenote, door de Directie op kantoor worden ontvangen, en wel hoofdwerktuigkundige W. C. van Megen. Op deze dag vertoefde hij met verlof in Nederland en hij behoort dus tot de weinige vlootjubilairissen die op de juiste jubileumdatum de gouden schelp en cheque krijgen uitgereikt.

UIT



**EN
THUIS**

Deze maand twee bijdragen voor onze vrouwenrubriek. Allereerst van mevr. C. J. G. Schaaf-Brekemans, echtgenote van 2e stuurman H. J. Schaaf. Ze schrijft over de grote vriend van haar man: „Smurf”, de hond. Niet alleen vrouw en kinderen missen man en vader, maar ook de huisdieren missen hun baas. Een feit, waar eigenlijk niemand bij stil staat. Enfin, leest u zelf maar.

„Wordt er weleens aan ons eenzaam leven gedacht als „zeemans-hond”?

Nee, volgens mij niet, want:

Het was mijn baas, die mij verlostte uit dat „dierentehuis”

Het was mijn baas, die zich er helemaal niet voor interesseerde of ik wel ras was; hij koos mij uit tussen al die mooie andere honden.

Het was mijn baas, waarmee ik heerlijk door de bossen en duinen rende, zonder het gekanker van „Smurf, netjes lopen en Smurf, niet zo trekken”!

Het is van mijn baas, dat ik lekker los zonder riem mag lopen. Het is de baas, die fijn met mij stoeit, zonder dat ik op de plantjes en visjes moet letten en niet op de bank mag springen.

Met pensioen

Hierop komen wij binnenkort in de rubriek „Met Pensioen” terug.



J. Broersen
hfd.wtk.
1.3.1973



A. G. van Gent
gezagv.
1.2.1973

Onze vloot-jubilarissen



L. P. A. de Winter
2e wtk.
1963 - 20.2 - 1973



W. H. Hennink
3e wtk.
1963 - 24.2 - 1973

OV ST

NIEUWS

Interlokale ontmoetingen

Waren wij vroeger daarvoor te klein, ons leden-tal is thans dermate toegenomen, dat wij ons hebben durven aanmelden voor de jaarlijkse ontmoeting tussen ontspanningsverenigingen van de diverse Groepsmaatschappijen in Nederland.

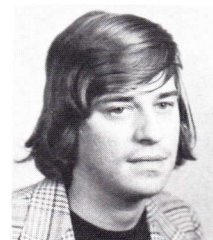
De N.A.M. zal als gastheer optreden voor „BRIDGE”, o.o.v. op zaterdag 24 maart te Nieuw Schoonebeek, terwijl de liefhebbers van „KLAVERJAS” op zaterdag 14 april a.s. afreizen naar Te Werve, Den Haag.

Kosten van deelneming zijn hieraan nauwelijks verbonden.

Nadere bijzonderheden worden binnenkort per rondschrijven aan alle leden verstrekt.

Houdt u genoemde dagen vast vrij?

Bevordert tot Onderofficier



G. J. C. de Deugd
scheepskok
per 9.1.1973

Het was van de baas, dat ik lekkere vette kluiven kreeg en niet van dat saaie hondenbrood.

Het is van de baas, dat ik wel eens een koekje krijg, zonder het gezeur over mijn gebit.

Het was met mijn baas, dat ik mee naar buiten mocht, voordat hij overal het grote nieuws over de nieuwe baby ging vertellen.

Het was van de baas, dat ik weleens aan het kindje mocht snuffelen, zonder commentaar dat het vies was.

Het is naast mijn baas, waar ik lig terwijl hij een boek leest. Maar het was ook mijn baas, die voor een hele tijd verdween.

En het was voor de baas, dat ik drie dagen en nachten voor de deur lag te wachten op zijn thuiskomst.

Maar het was ook mijn baas die maar niet kwam.

Het was de buurvrouw, die tegen mijn bazin zei: „Is het niet eenzaam zo'n lange tijd alleen te zijn?”

Maar denkt er dat mens dan niet één keertje aan, dat ik ook mijn baas mis en daarom nu zo rustig in mijn mandje lig.

Want voor wie moet ik me nu uitsloven?

Voor mijn bazin, die met de stofdoek en babywas door het huis sjouwt?

Och, waren we maar vijf maanden verder!

Hoe een onverwachte ontmoeting met een onbekende aanleiding kan zijn om de pen op papier te zetten, toont mej. C. den Haan, verloofde van een onzer opvarenden. Terwijl zij op de boulevard in Vlissingen liep, raakte ze in gesprek met een daar eveneens wandelende „zeemansvrouw”. Dit inspireerde haar tot het volgende verslag.

Overpeinzing

Ik stond op de boulevard te turen met m'n verrekijker naar een tanker die voorbij ging. Met m'n gedachten was ik bij één van hen, die ik heel goed ken en ver weg zit; ik mis hem erg.

Een vrouw met kinderen stond te turen en te zwaaien naar een stip in de verte op het schip. Ze kwam naast me staan en vroeg of ze de verrekijker even mocht lenen. Ik gaf de kijker

en vroeg haar: „Is uw man daar soms aan boord?”

Waarop zij antwoordde: „Ja, hij is daar. Twee dagen is hij thuis geweest. Hij vaart als werktuigkundige. In Antwerpen is hij weer aan boord gegaan”.

„Voor hoe lang blijft hij nu weg?”, was wederom mijn vraag.

Heel schuchter gaf zij als antwoord: „Och, dat weet ik niet precies, dit schip vaart meestal in de Oost. Maar een half jaar zal het wel gaan duren.”

Ze gaf me de kijker terug en keek mij aan. „Je went er gauw genoeg aan en de tijd gaat vanzelf om. Maar dan is hij ook weer drie maanden thuis”, zei ze met een zucht.

Plotseling was ze weg en het schip verdween achter de horizon.

Ik was weer alleen met mijn gedachten. Toen realiseerde ik mij opeens, dat „niet alleen het begin moeilijk is”. Zij een ervaren zeemansvrouw en ik een beginneling.



Vlootpersonalia

periode van 16 december 1972
t/m 15 januari 1973

Gehuwd:

- 18.12: A. Middelkoop, 5e wtk., met mej. I. Hartman;
18.12: W. T. A. B. Verstraeten, 4e stm., met mej. W. C. J. Burger;
20.12: B. van Gulpen, II. stm., met mej. M. Assendorp;
20.12: Ph. Logmans, sch. vakman II, met mej. A. D. Meulmeester;
22.12: G. A. de Wolf, 5e wtk., met mej. C. A. Ferraz;
22.12: L. G. P. de Groot, 3e stm., met mej. V. Schreurs;
22.12: J. B. Krul, 2e stm., met mej. A. B. Kousemaker;
22.12: W. J. H. van Dipten, 3e stm., met mej. P. Haass;
28.12: L. P. Koole, 5e wtk., met mej. A. M. H. Schout;
28.12: R. van der Voort, 3e stm., met mej. J. Hoeboer;
29.12: E. G. Bakker, sch. vakman II, met mej. A. Hamilton;
5. 1: F. R. R. Smith, II.wtk., met mej. M. van 't Hul.

Geboren:

- 17.12: Debora, dochter van J. D. van der Linde, 4e stm., en mevr. E. van der Linde-Koole;
22.12: Thomas Peter, zoon van A. G. Freeth, en Mevr. J. Brouwer-Freeth;
28.12: Bob, zoon van G. Braak, hfd.wtk., en mevr. H. M. Braak-Straub;
31.12: Desiré Magda, dochter van I. Dijk, en mevr. D. Dijk-Klijn;
6. 1: Arie Leendert, zoon van D. Knook, 5e wtk., en mevr. G. J. Knook-Mengerink;
7. 1: Robin, zoon van J. D. Berends, 5e wtk., en mevr. G. J. Berends-Woltering;
8. 1: Dion, zoon van G. D. Reybroek, 5e wtk., en mevr. J. M. Reybroek-Kluijtmans;
10. 1: Dirk Ariën Cornelis, zoon van A. Vlaar, 2e stm., en mevr. R. Vlaar-Burger;
12. 1: Robert Jan, zoon van J. van der Klooster, 2e stm., en mevr. M. Klooster-Hoogenraad;
12. 1: Paul Adriaan, zoon van W. A. van Rooyen, hfd. wtk., en mevr. S. van Rooyen-Terpstra.

Overleden:

17. 1: Debora, dochter van J. D. van der Linde, 4e stm., en mevr. E. van der Linde-Koole.

Aflossingen:

- gezagv.: E. J. Stapper, J. Kramer, L. Brink, C. Wolse, P. Janssen, J. H. A. Budding, W. A. Kleine;
1e stl.: P. Snel, M. P. J. Hage, B. R. Teuben, E. Q. Abbas, D. J. van der Mast, W. Kalkman, R. Knol, R. Jousma, A. T. van Es, P. Hoogesteger, C. P. Donken;
2e stl.: R. Hendriks, W. J. Stoker, F. Kuyt, J. Zwart, J. W. IJkel, P. Buys, F. L. A. Bloot, P. J. Muntjewerf, D. J. van Dijk, R. J. de Wit;
3e stl.: R. P. le Coultre, W. Holwerda, M. A. F. Wanders, D. J. Mittelmeyer, P. J. J. M. Verspeek, E. J. Frölich, J. A. M. Sneek, M. M. Scheele, C. J. de Boer, J. van Rooyen, R. A. J. van Vugt, F. Makkee;
4e stl.: F. Riethoff, J. M. B. van Kessel, G. van Seters, J. A. P. Donks, A. Dijkhuizen, H. Schippers, M. Parlevliet;
radio-off: P. L. Linders, A. Spruit, J. Thomas, C. J. M. Mullaart, F. W. Barg, G. G. Bruininge, B. Baumann, M. M. Spanjersberg, A. J. Hamaker, H. W. Hogeweg, J. A. Stevens, D. G. van de Mheen;
hfd.wtk.: E. Rouw, C. L. Fehrmann, C. G. Pusch, J. Polet, H. W. van Diepen, P. van der Hout, J. B. J. Jonker;
2e wtk.: A. J. Verkerk, S. Straub, J. Zipp, K. J. Faasse, J. Kruysse, A. K. van 't Blik, H. G. de Boer, H. de Hoog, J. G. Kuit, G. de Goede, L. P. A. de Winter;
3e wtk.: J. H. Burger, G. J. A. de Ruiter, A. Vis, J. V. W. M. Daniëls, D. Westdorp, R. G. Hoeboer, F. C. de Winter, J. J. Schuddemat, J. W. van Velze, W. B. Grund, C. N. A. Vreke;
4e wtk.: J. Douma, J. Penning, J. H. Verhaaf, W. J. van der Veer, A. G. A. de Graaf, P. D. Koudenburg, T. J. van Lammeren, W. K. de Voogd, J. Boon, A. A. Konijnendijk, M. J. C. Broeders, N. J. Gras;
5e wtk.: L. P. Lucking, J. M. R. W. Rutters, M. J. van de Linde, P. J. Zwartelé, N. H. Bijl, D. Motshagen, H. C. P. Schmit Jongbloed, E. J. M. Bourgonje, R. J. Flokstra, F. S. Koolen, H. L. Hendrison, A. J. Zon,

G. D. Reybroek, H. R. P. Tesser, W. E. A. Sliedrecht, R. M. Eebes, R. G. Visser, T. L. M. Ahlers, B. Groeneboom, W. Bekooy, D. Knook, J. Schipper, R. M. Hendriks, J. A. Boerema, P. Naaktgeboren, A. B. M. Peeters, E. van der Linden, W. A. 't Jong, E. J. van den Brink, D. A. Kruk, H. J. Nieuwenhuis;

II.wtk.: P. van Dijk;

sch.voorman: T. H. v. Vlijmen, P. H. A. v. d. Putten, H. H. v. Oostrum, A. L. H. Botinga;

sch. vakman I: L. J. C. v. Kuyen, W. Gerritsen, W. H. Klein, F. J. Trijzelaar, J. v. Weyen;

sch. vakman II: N. J. M. Muris, W. H. Welling, J. P. de Landes, P. J. M. Kanters;

sch. gezel a.w.: W. Pronk, P. Raams, E. M. G. Smits, P. Luyten, V. H. Heymans, M. v. d. Vrie, H. G. Schouten, W. M. v. d. Poel, M. Martinez, B. J. Weissink, J. E. Schrijn, F. G. M. v. Kleef, E. M. Meyer, M. Kumentas, H. v. Ieperen, E. P. Kesauly, C. M. G. J. v. d. Bos, G. Z. Spaans, W. de Vries, E. C. v. Eijk, A. v. d. Weiden, H. Schoonbeek, E. M. Krakowczijk;

aank. sch. gezel a.w.: L. E. Sedney, I. E. Domp, B. C. N. Retrae, J. W. Scheffers, F. A. B. Minderhoud, H. M. v. Zilfhout, L. L. Collard, R. K. P. M. Niec, F. D. P. Croes;

hoofd Voeding: A. P. Maat, G. v. Driel, F. Tüllmann, J. Disse;

sch. kok: J. H. Konert;

aank. kok: F. A. Faber;

bediende: J. J. Scholte, E. de Jong, P. A. Swikker, H. Roowaan, H. A. Gard, J. A. Schuiten, H. J. Denies, J. Bles, R. Jacobs;

bediende a.d.: P. C. J. L. H. Smetsers;

koksmat: R. Vermeulen;

jongen a.w.: W. J. A. Borsboom, J. v. d. Steen.

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida: wnd. 2e wtk. P. H. Bakker;

m.s. Acmaea: gezagv. H. H. J. Dijkhuizen, 2e stm. J. Tebbenhoff, 3e stm. W. L. Westhoff, 4e stm. H. Weerman, hfd. wtk. H. W. Bosman, 2e wtk. M. de Boer, 5e wtk. K. W. J. A. Soontiens, 5e wtk. W. J. Stam, radio-off. D. R. van der Heide, sch. vakman II J. v. Scherrenburg, sch. kok G. A. M. v. Holsteijn, bediende D. Ploegers;

m.s. Acteon: 4e stm. L. A. C. M. van der Bruggen, 2e wtk. G. J. B. Hartman, 4e wtk. F. van den Boogaard, 5e wtk. C. L. M. Mazairac, sch. voorman W. v. Dongen, hoofd bediende F. P. Lommerse;

s.s. Arca: gezagv. W. Croes, 4e stm. P. J. Urban, wnd. 4e wtk. J. C. van Koten, 5e wtk. H. van Hall, radio-off. C. H. van Wijngaarden;

s.s. Atys: 1e stm. J. B. P. Imming, wnd. 4e wtk. P. G. Venema, hoofd voeding J. Roosenburg;

m.s. Camitia: 1e stm. H. N. A. Snel, 5e wtk. J. H. van der Sluys, 5e wtk. M. P. M. Boonen, II. wtk. W. J. Adema, hoofd voeding J. L. Menger;

s.s. Capiluna: wnd. 3e stm. R. F. Mesker, 5e wtk. J. H. Maneschijn, sch. voorman N. v. d. Steen, sch. vakman I. L. v. d. Velden, sch. gezel a.w.

In memoriam

J. J. C. DE KRAKER

Op 12 januari overleed op 63-jarige leeftijd de heer J. J. C. de Kraker, oud-gezagvoerder van Shell Tankers.

Op 1 juli 1959 verliet hij de Maatschappij met pensioen na 29 dienstjaren.

G. HOUWER

Op 15 januari overleed te Vlissingen op 58-jarige leeftijd de heer G. Houwer, laatstelijk werkzaam bij Shell Tankers als hoofdwerktuigkundige. Hij verliet de Maatschappij op 1 juli 1967 met pensioen, na 32 dienstjaren.

P. Dulfer, M. J. W. A. Schuurs, D. Bergen, W. Mol, M. W. B. Kitzen, R. v. Buuren, B. Leegwater, L. A. Douma, aank. sch. gezel a.w. M. L. Delhaye, W. J. Brandwagt, hoofd voeding C. G. M. van Schuppen, sch. kok C. J. L. v. d. Linde, hoofd bediende L. A. v. Zunderen, bediende J. A. H. Eykenboom, aank. kok T. M. Vloo;

s.s. Capisteria: 2e stm. G. Zoetendal;

s.s. Capulonix: 1e stm. W. Bosma, 2e stm. T. H. Tromp, II. stm. G. Vreugdenhil, 2e wtk. W. A. M. Bouma, wnd. 4e wtk. C. W. van der Vos, 5e wtk. L. J. Criens, radio-off. M. H. B. Roobol, sch. voorman J. H. A. Elbers, sch. vakman I, B. Verburg, sch. vakman II, G. v. Kuilenburg, sch. gezel a.w. W. J. Zijta, L. Huisman, C. Bovens, M. H. Grootveld, D. Worseling, R. G. Mambi, P. de Vries, A. A. v. Klei, aank.sch.gezel a.w. J. N. R. v. Dongem, J. Lakkerwa, hoofd bediende L. de Vos, bediende H. C. Ooms, C. Westbroek, bediende a.d. J. J. P. Vaessen, jongen a.w. S. R. Veenema, W. Kuipers;

m.s. Cinulia: 3e stm. F. van der Meyden, 4e stm. R. J. S. M. Timmerman, wnd. 2e wtk. J. W. van der Plas, 4e wtk. A. P. van der Schagt, radio-off. R. Grootes;

m.s. Crania: 2e wtk. N. C. van der Vecht, wnd. 4e wtk. O. Wink, 5e wtk. J. H. van Leuven, radio-off. J. J. van Weerden, hoofd voeding A. Bruggmans;

m.s. Dalia: 4 stm. S. J. P. Lyczak;

m.s. Daphne: 2e wtk. J. Visser; sch. gezel a.w. F. L. Brocx, A. Loor, C. G. Domenie, aank sch.gezel a/w A. ten Brinke, D. A. Emanuels, hoofd bediende E. J. Eradus, bediende A.R. Tanasale;

m.s. Diadema: 1e stm. H. Steenstra, 2e stm. F. de Vries, 4e wtk. C. Opelaar, 5e wtk. C. A. P. Aertssen, II.wtk. B. Maaskant, sch. voorman A. B. v. Essen, sch. vakman II R. Croese, sch.gezel a.w. I. v. Spaandonck, G. Buys, C. T. M. Santbergen, L. Neeleman, C. H. Roozendaal, W. Abels, H. A. Westhoff, aank. sch.gezel a.w. J. R. Ecoma-Verstege, P. Plat, aank.kok J. v. d. Horst, hoofd bediende G. Braster, bediende F. J. J. Dekker;

m.s. Diloma: wnd. 2e stm. R. F. M. Driessen, 3e wtk. H. R. Muysson;

m.s. Dione: gezagv. P. C. Hoek, 1e stm. L. A. Veer, 2e wtk. F. W. Gakes, 3e wtk. J. Klemann, 5e wtk. A. J. Wiersma, 5e wtk. P. Mulder, radio-off. H. P. M. van Toren, sch. vakman II H. J. Wesker, P. v. d. Toorn, sch. gezel. a.w. S. de Groot, J. M. Pierneef, J. Bles, B. E. Lobato, aank. sch. gezel a.w. N. B. de Jongh, hoofd voeding W. C. Kapper;

m.s. Dosina: 2e stm. C. P. van Hoek, 5e wtk. L. Buizert, radio-off. N. Eylers;

s.s. Kabylia: 4e stm. P. J. van den Driest, 3e wtk. A. B. P. Dill, 5e wtk. F. A. Wiemans;

s.s. Kalydon: 2e stm. J. J. B. Roest, II.stm. R. H. M. Meiland, 4e wtk. A. E. A. van Velde, 5e wtk. J. Gijsbertsen;

s.s. Kara: 1e stm. D. M. Mos, wnd. 2e wtk. A. Sloot, 5e wtk. A. J. Overheul, hoofd voeding W. F. Knoester;

s.s. Katelsia: wnd. 2e wtk. J. H. C. Viertelhuizen, 5e wtk. P. C. A. Verluys, 5e wtk. F. Niehorster;

s.s. Kenia: 3e stm. J. Kerkhof, 2e wtk. C. P. de Waard;

s.s. Kermia: II. stm. P. C. Koornstra, 4e wtk. R. A. M. Haffert, II.wtk. E. A. Rumeser;

s.s. Khasiella: 2e stm. H. J. de Vries, 3e stm. B. W. Bakker, 2e wtk. F. G. Krijgsman, 3e wtk. E. Hendrikse, radio-off. A. G. Plaisier;

s.s. Koratia: 5e wtk. E. J. Kolet, 5e wtk. H. A. H. van de Wal;

s.s. Korovina: 3e stm. D. J. Mittelmeyer, 4e stm. P. J. M. Regouin, 5e wtk. F. Snel;

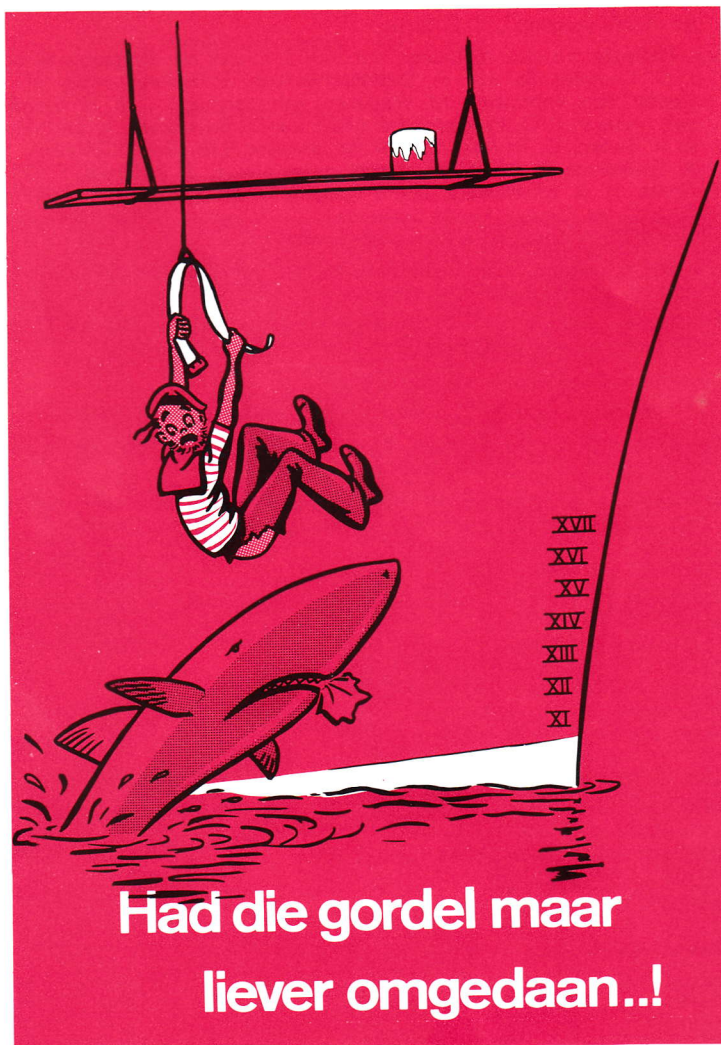
s.s. Krebsia: wnd. 2e wtk. J. P. Hendrikse;

s.s. Kryptos: gezagv. H. Unger, 4e stm. B. G. ten Cate, II.stm. T. Krook, 4e wtk. J. C. Spijkerman; 5e wtk. W. L. Verhage, 5e wtk. G. M. Kramer;

s.s. Kylix: 4e stm. M. B. Kwakkelstein, hfd. wtk. R. W. H. Buitenrust Het tema; wnd. 3e wtk. C. P. Plug;

s.s. Lovellia: 1e stm. P. C. Rakké, 3e stm. M. de Bruyne, hfd. wtk. P. J. de Lange, 4e wtk. T. H. van Leeuwen, jongen a.w. L. G. Smit;

s.s. Macoma: sch. vakman I W. Cevaal, sch.gezel a.w. J. C. Lemmens, G. v. d. Bent, aank. sch. gezel a.w. D. H. Garritsen, R. v. d. Horst;



Had die gordel maar
liever omgedaan..!

De hierbij afgebeelde veiligheidsaffiche is gemaakt naar een ontwerp van 3e stuurman J. F. Casimiri. Ook al is de wedstrijd, waarin deze stuurman met zijn inzending de 2e prijs ad f 100,— won, nu afgesloten, toch kan iedere vlootemployé ook nu en in de toekomst blijven inzenden. Voor elke inzending die hetzij in woorden (wij zorgen dan voor de tekening) hetzij in beeld een onveilige situatie, handeling of gebeurtenis weergeeft, wordt f 50 uitgekeerd wanneer de inzending in dit blad wordt geplaatst of anderszins in de veiligheidsactie wordt gebruikt. De „plaat van de maand” heet deze nieuwe rubriek, met andere woorden: elke maand f 50 voor een der inzenders.

- s.s. Metula:** 2e stm. W. C. Moll, sch. gezel a.w. J. C. A. Feller, J. Bonte;
- s.s. Ondina:** wnd. 2e stm. J. H. Schurink, wnd. 3e stm. M. J. van Loozen, radio-off. F. K. van Westen;
- s.s. Philidora:** 5e wtk. A. Harkink;
- s.s. Philine:** gezagv. N. H. van der Heiden, wnd. 3e stm. A. J. van Spronsen, hfd. wtk. K. L. Schuring, wnd. 3e wtk. A. G. M. van de Pijpekamp, 5e wtk. C. P. den Heijer, capataz A. Lopez Fernandez, man. esp. J. Crespo Fontenla, 2o man. I. Fabeiro Hermo, mar. int. G. Acosta Blanco, V. Comesaña Fernandez, S. Dominguez Castro, M. Fajo Misa, J. M. Grandal Grandal, S. Portela Dominguez, M. L. Rodriguez Vieitez, J. Vidal Pereira, S. Villanueva Aquino, 2o mar. int. R. Toucedo Miguez, J. R. Vidal Rodriguez, coc. S. Martinez Gomez, cam. J. Rajo Costas, J. L. Rodriguez de Saa, J. Santome Canedo, cam. trip. C. Perez Counago, hoofd voeding L. T. R. Ernst;
- s.s. Philippia:** 1e stm. A. Visser, hfd. wtk. J. F. van den Bogaard, 3e wtk. J. D. Compiet, 5e wtk. H. Deurloo, 5e wtk. L. J. Keus, radio-off. R. Koster, sch. voorman J. M. Wigleven, sch. vakman I J. M. H. Siepers, sch. vakman II G. Jonkman, sch. gezel a.w. J. Bovenkerk, H. De Vries, A. v. Sloten, D. Rovers, G. J. H. Muilenburg, J. E. Groot-Bleumink, G. A. Bleikslot, P. Borst, aank. sch. gezel a.w. E. J. P. Evers; F. D. P. Croes, H. A. M. Hamers, hoofd voeding H. W. J. v. Haarst, sch. kok G. J. C. de Deugd, hoofd bediende G. J. Vrielenk, bediende C. J. de Graaf, P. J. Gijse, bediende a.d. M. Bomhof;
- s.s. Sepia:** gezagv. G. P. Paulussen, 1e stm., A. P. J. Ham, 3e wtk. H. C. den Ouden, radio-off. H. W. Snip;
- s.s. Vasum:** gezagv. G. F. de Boer, 1e stm. J. S. de Jong, 3e wtk. D. van Dongen, 5e wtk. B. K. Frans;
- s.s. Vitrea:** 3e wtk. C. G. van der Zwet;
- s.s. Vivipara:** gezagv. P. G. C. M. Passieux, wnd. 4e wtk. R. Zwaal;
- s.s. Zafra:** 1e stm. W. O. Kooi, 4e wtk. E. L. F. Nijhuis, 5e wtk. P. Versluis;
- s.s. Zaria:** wnd. 3e stm. F. W. Roëll, hfd. wtk. J. L. 't Mannetje, wnd. 3e wtk. J. T. Clements, 5e wtk. F. J. M. Jorna, 5e wtk. A. Nonnekas.

Uit dienst getreden:

- 3e stl.: J. E. Tebbe, F. Koster, J. C. A. C. M. Smits;
 3e wtk.: C. Swartjes;
 4e wtk.: J. Vijfvinkel;
 5e wtk.: P. J. Doest, T. J. W. A. Ploegmakers;
 II. wtk.: M. F. Quaadvlieg;
 sch. vakman II: J. W. v. Muyen;
 hoofd voeding: J. J. A. Huyben, J. Poot.

Over in tijdelijke dienst van The Shell Company of Qatar Ltd.:

- 4e wtk.: T. Mellegers;

Tijdelijke tewerkstelling Shell Tankers B.V.:

- 1e stm.: J. de Jager jr.;
 hfd. wtk.: D. Gooris.

Aangesteld als:

- 2e stm.: D. M. Alderlieste, P. T. M. de Jonge, A. J. Verheul, H. W. van Baalen;



Bruidspaar van de maand

Bijna was het huwelijk van scheepsvakman II E. G. Bakker met mej. A. Hamilton op 29 december 1972 in het honderd gelopen. Waar bleven de trouwauto's nu toch? Een telefoontje leerde, dat de bestelling niet was doorgegeven. Gelukkig viel het alsnog te regelen en, weliswaar wat later dan de bedoeling was geweest, arriveerden de auto's om het a.s. bruidspaar naar het stadhuis te Rotterdam te rijden, alwaar zij in de echt werden verbonden.

- 3e stm.: M. de Bruyne, P. W. Kamperman, E. J. Frölich, G. J. C. van Eeten, H. R. R. van de Riet;
 4e stm.: P. J. Urban, M. B. Kwakkelstein, L. A. C. M. van der Bruggen, B. G. ten Cate, P. J. M. Regouin, L. H. Stevens;
 2e wtk.: J. Homminga;
 3e wtk.: J. D. Compiet, P. A. Post, R. F. M. ten Hoonte, H. Wesselman;
 4e wtk.: P. G. Venema;
 5e wtk.: F. J. M. Jorna, L. Buizert, W. L. Verhage, G. M. Kramer, H. Deurloo, H. A. H. van de Wal, E. J. Kolet, A. J. Overheul, J. H. van Leuven, J. H. van der Sluys, M. P. M. Boonen, C. L. Flipse, A. Harkink, P. C. A. Versluys.

Behaalde diploma's:

- 1e Stuurman G.H.V.-th.: H. Bijvank, M. Klein, G. L. A. Martens;
 2e Stuurman G.H.V.: J. F. Casimiri;
 2e Stuurman G.H.V.-th.: L. G. P. de Groot, M. C. Kalkman, F. T. J. van Manen, R. A. Sweetnam, J. van Ruiven, P. A. B. de Ruiter, R. J. Ruts;
 3e Stuurman G.H.V.: P. J. Urban, M. B. Kwakkelstein, L. A. C. M. van der Bruggen, B. G. ten Cate, P. J. M. Regouin, L. H. Stevens;
 „C,: G. J. B. Hartman;
 „C-th.“: A. P. de Groot, J. Visser;
 „A/B-th.“: L. J. Criens, T. J. R. Eggink;
 „A“: G. A. de Wolf, N. de Wilde;
 „ASS“: F. J. M. Jorna, L. Buizert, W. L. Verhage, H. Deurloo, H. A. H. van de Wal, E. J. Kolet, A. J. Overheul, M. P. M. Boonen, C. L. Flipse, A. Harkink, P. C. A. Versluys;
 „MVD“: G. M. Kramer, J. H. van Leuven, J. H. van der Sluys.

tussen schip en ka

twaaftde jaargang no. 6 — februari 1973

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

Redactiecommissie:

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

Administratie:

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

Mutaties walpersoneel

Periode 16.12.72 t.m. 15.1.73

In dienst

1.1: J. van de Merwe — sectie DFF/1 (ex S.I.P.M.)

Uit dienst

1.1: P. G. Schol — DFF/3

Gehuwd

18.12: Mej. A. M. Nab — sectie DFF/4 met de heer J. Schenk
 20.12: J. J. Maljers — sectie DFF/1 met mej. H. de Wit

Overgeplaatst

18.12: T. M. I. de Koning van DFM/4 naar DFM/23