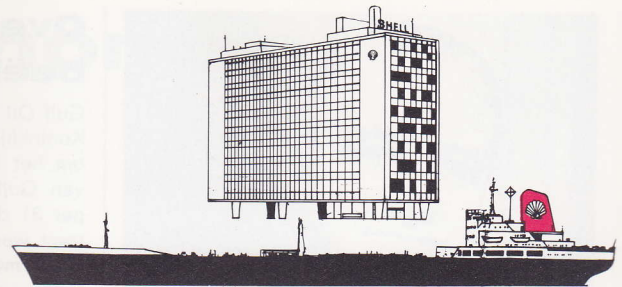


Mylius overloper  
Roop-  
lators



TUSSEN

# SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET  
VLOOT- EN WALPERSONEEL  
VAN SHELL TANKERS B.V.  
FEBRUARI 1975



# s.s. Mytilus overgenomen

Reeds geruime tijd was op de kantoren in Londen en Rotterdam gezocht naar een gunstige gelegenheid om de laatste van de vijf „M”-klasse tankers die van de Britse vloot naar die van S.T.B.V. zijn overgeheveld, officieel over te dragen.

Geheel onverwachts kwam op 16 december jl. bericht, dat het schip Rotterdam zou aanlopen, zodat gezwind maatregelen werden genomen om in Europoort de vlagwisseling te doen plaatsvinden.

Echter, de storm en koude in de ochtenduren van 17 december voorspelden niet veel goeds voor de overdrachtplechtigheid op het achterdek van de „Mytilus”. Met sombere blikken keek een aantal gasten, waaronder een deputatie van de wal-ondernemingsraad, naar de dreigende lucht boven de Hoek. Maar alle voorgevoelens ten spijt, was het waarachtig om 10 uur — het tijdstip vastgesteld voor het grote gebeuren — niet alleen droog maar brak ook de lucht even. Nadat het gezelschap zich had opgesteld rond de vlaggestok, werd de Britse vlag neergelaten en de Nederlandse driekleur voorgehesen.

Inmiddels was in de gezagvoerdershut het overdrachtsformulier reeds getekend, zodat ook wat dit betreft kapt. E. J. Stapper de „Mytilus” de zijne mocht noemen. Echter, juist omdat het hier de laatste van de vijf overgenomen „M”-tankers betrof en de overdracht nota bene onder de rook van Rotterdam geschiedde, werden in de eetsalon officieren korte toespraken gehouden.

Captain A. F. Walker van Shell Tankers (U.K.) Ltd, die het schip namens zijn rederij overdroeg, deed dit als eerste, gevolgd door de heer W. H. Brouwer, onze nieuwe directeur, die daarbij het schip namens onze maatschappij aanvaardde.

## De juiste man

In captain Walker had het Shell-kantoor te Londen de juiste man gevonden om het schip over te dragen. Hij was het ook die in 1969 het schip van de Japanse werf Hitachi-Zosen had geaccepteerd. En om dit te staven toonde captain Walker de aanwezigen tijdens zijn toespraak de vulpen, met inscriptie „s.s. „Mytilus” — 12th August, 1969”, waarmee hij destijds voor het schip had getekend en waarmee hij ook nu zijn handtekening had geplaatst.



„Wij hebben in de afgelopen vijf jaar met veel genoegen de „Mytilus” in exploitatie gehad; het was een schip dat een positieve bijdrage leverde aan de vlootefficiëntie. Wij hadden, nadat het besluit was gevallen het schip over te dragen, geen betere reder kunnen vinden dan Shell Tankers B.V. Moge dit schip een goede vaart hebben, een voordelig schip voor de nieuwe reder zijn en een gelukkig schip voor de officieren en scheepsgezellen die erop zullen dienstdoen”.

Tot besluit wenste hij de heer Brouwer namens de Directie in Londen veel succes in zijn nieuwe functie als directeur van onze maatschappij, daarbij de hoop uitsprekend dat de goede samenwerking tussen de twee werkmaatschappijen ook in de toekomst moge voortduren.



## De eerste

De heer Brouwer dankte voor de goede wensen, die door captain Walker waren geuit. „Eens moet het de eerste keer zijn dat je een schip overneemt. Dat het juist de laatste van de vijf „M”-klasse tankers is, doet daar niets aan af. In de naaste toekomst zullen het nieuwe schepen zijn die wij overnemen. Tot nu toe hebben onze Engelse vrienden ons redelijk behandeld. Van de vijf schepen waren er enkele goed, een paar andere, laten we zeggen, redelijk. Je zou kunnen zeggen in doorsnee „fair treatment”. Wij zijn blij dat dit laatste schip weer een van de goede is.”

Nadat de heer Brouwer tijdens zijn toespraak nog een geestige opmerking had gemaakt over de invasie van echtgenoten nu het schip door ons was overgenomen, besloot de nieuwe directeur met de wens, dat de vijf overgenomen tankers vele jaren goede vaart mochten hebben en — zich wendend tot kapt. Stapper en zijn collega's — dat een „happy trip, happy sailing en good luck” hun ten deel mocht vallen. Inmiddels had de civiele dienst gezorgd voor glazen, met inhoud, en voldoende hapjes, die ertoe bijdroegen de goede stemming die er al heerste, nog verder te verhogen. Met de storm in de rug vertrok het gezelschap later weer naar Rotterdam, de „Mytilus” achterlatend met de driekleur wapperend aan de achterstevens.

Met dit schip heeft de vloot van Shell Tankers B.V. een tonnage bereikt van 3.228.136 ton, gevormd door 54 eenheden.



## Sir Frank McFadzean

De heer F. S. McFadzean, een van de „managing directors“ van de Royal Dutch/Shell Group of Companies, tevens lid van de Raad van Commissarissen van Shell Tankers B.V., is met ingang van 1 januari 1975 door H. M. de Koningin van Engeland de titel „Sir“ verleend.



## Olie-overeenkomst met Koeweit

De regering van Koeweit heeft bekendgemaakt dat ze een langlopend contract met Shell heeft gesloten betreffende de aankoop van toeneemende hoeveelheden ruwe olie, die tegen 1 oktober 1975 de 400.000 barrels per dag zullen bereiken.

De olie zal worden geleverd op basis van de door de regering vastgestelde prijs, die op het ogenblik \$ 10,365 per barrel bedraagt. De waarde van de gecontracteerde olie zal ongeveer 1,5 miljard dollar per jaar bedragen.

In de overeenkomst is ook opgenomen, dat Shell commerciële know-how beschikbaar zal stellen, opleidingen zal verzorgen en andere diensten aan Koeweit zal verlenen.

## Overeenkomst beëindigd

Gulf Oil Corporation en maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep zijn overeengekomen om het langlopende contract, op grond waarvan Gulf aan Shell olie uit Koeweit leverde, per 31 december 1974 te beëindigen. Dit contract werd oorspronkelijk in 1947 gesloten en wordt met beider goedvinden beëindigd als gevolg van de gewijzigde verhoudingen tussen de regeringen van de olieproducerende landen en de internationale oliemaatschappijen. Shell verkreeg gedurende 1974 gemiddeld ca. 500 duizend vaten per dag ofwel 50 pct. van de totale hoeveelheid olie waarover Gulf op grond van eigendomsrechten en aankoop de beschikking had. Er is een nieuwe overeenkomst gesloten waarbij Shell in 1975 een aanzienlijk, zij het lager, percentage van de Koeweit-olie die Gulf beschikbaar heeft blijft kopen.



## Felania gedoopt

Op zaterdag 18 januari jl. heeft mevrouw W. A. Rodenburg-Holst, de echtgenote van onze directeur die eind januari afscheid heeft genomen, in Haugesund, Noorwegen, de doop verricht van het 32.000 tons motorschip „Felania“. De „Felania“ is een zusterschip van de „Fulgur“ en zal vermoedelijk deze maand onder Liberiaanse vlag aan onze vloot worden toegevoegd.

Met de „Felania“ heeft onze Maatschappij de beschikking over 55 schepen, met een totaal draagvermogen van ruim 3 miljoen ton.

Van de 6 nog op te leveren schepen van de „F“-klasse zullen er 4 in de Britse Groepsvloot worden opgenomen, terwijl de 2 laatste aan onze vloot zullen worden toegevoegd.

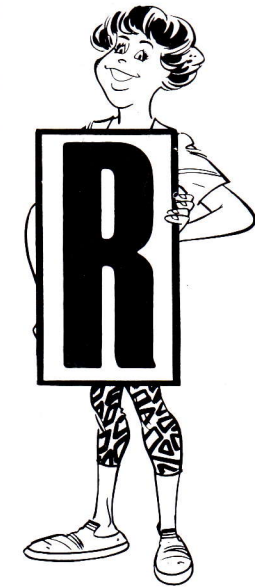


## Bij de voorplaat

Het s.s. „Mytilus“ werd op 17 december jl. toegevoegd aan onze vloot. Een verslag van de overdracht treft u aan op pagina 3.



## Roepletters



Steeds weer blijkt hoe nuttig het is als familieleden thuis de roepletters kennen van het schip waarop man, zoon of verloofde dienst doet. Bij het aanbieden van telegrammen of het aanvragen van telefoon-gesprekken wordt hiernaar ook onmiddellijk gevraagd. Juist nu recentelijk enkele schepen aan onze vloot zijn toegevoegd, geven wij hiernaast een volledig overzicht.

Naam	Roepletters
Abida	PCBP
Acila	PCCM
Acmaea	PCCS
Acteon	PCCV
Arca	PCSS
Atys	PCWA
Camitia	PDIV
Capiluna	5MEW
Capisteria	5MDE
Capulonix	5MBH
Cinulia	PDKK
Crania	PDMS
Dallia	PJKR
Daphne	PJKJ
Diadema	PJKE
Diloma	PJKA
Dione	PJKP
Dosina	PJKK
Felania	A8OY
Fulgur	A8JB
Kabylia	PFGI
Kalydon	PFGO
Kara	PFGT
Katelysia	PFHO
Kelletia	PFIQ
Kermia	PFIY
Khasiella	PFIH
Kopionella	PFLF
Korattia	PFLH
Korovina	PFLM
Kosicia	PFLO
Kryptos	PFLX
Kylux	PFLY
Lovellia	5MBK
Macoma	PJLB
Marinula	PJUE
Marisa	PJTO
Meta	PJUK
Metula	PJLM
Mitra	PJUR
Mytilus	PJUU
Niso	PJKL
Ondina	PGNB
Onoba	PGNL
Patro	5LYP
Philidora	5MAP
Philine	5LYJ
Philippia	5LZP
Sepia	PHKW
Vasum	PIEK
Viana	PIGS
Vitrea	PIGU
Vlieland	PIHD
Zafra	PIWA
Zaria	PIWB

## Verzoeken voor scheepsinformatie te bellen:

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	s.s. Capulonix	m.s. Fulgur	s.s. Korattia	s.s. Meta	s.s. Philine
m.s. Acila	m.s. Cinulia	s.s. Kabylia	s.s. Korovina	s.s. Metula	s.s. Philippia
m.s. Acmaea	m.s. Cranial	s.s. Kalydon	s.s. Kosicia	s.s. Mitra	s.s. Sepia
m.s. Acteon	m.s. Dallia	s.s. Kara	s.s. Kryptos	s.s. Mytilus	s.s. Vasum
s.s. Arca	m.s. Daphne	s.s. Katelysia	s.s. Kylux	m.s. Niso	s.s. Viana
s.s. Atys	m.s. Diadema	s.s. Kelletia	s.s. Lovellia	s.s. Ondina	s.s. Vitrea
m.s. Camitia	m.s. Diloma	s.s. Kermia	s.s. Macoma	s.s. Onoba	s.s. Vlieland
s.s. Capiluna	m.s. Dione	s.s. Khasiella	s.s. Marinula	s.s. Patro	s.s. Zafra
s.s. Capisteria	m.s. Dosina	s.s. Kopionella	s.s. Marisa	s.s. Philidora	s.s. Zaria

# Opstaan en terugzien



Aan het eind van je loopbaan sta je op en kijk je terug op de periode die achter je ligt. Ofschoon de agenda van onze directeur, de heer Rodenburg, ook in januari nog steeds vol was, maakte hij op ons verzoek om een vraaggesprek spontaan ruimte vrij. Daarbij wilden wij met hem terugzien op de periode die voorbij is, maar dan niet uitsluitend op de jaren dat hij directeur was van Neerlands grootste tankvaartrederij. Ons ging het ook om de aanvang van zijn loopbaan; verder om de menselijke aspecten, de persoonlijke gevoelens van een directeur.

*Al vele jaren doet het verhaal de ronde, dat u uw carrière bent begonnen als matroos. Wat is daar nu precies van waar?*

Ja, wel degelijk is dat waar, namelijk als matroos o/d gage. Kijk eens, voor mij stond al van jongsaf aan vast, dat ik naar zee zou gaan. In Maassluis geboren en getogen was dat in mijn familie een vaste traditie en daar viel verder niet aan te twijfelen. Mijn overgrootvader was eerste loods op de „Goeree”. Ik heb de

penning nog. Mijn grootvader was kapitein bij de „Rode Dienst” van (toen) Leen Smit. Mijn vader vierde zijn elfde verjaardag al op een 3-mast volschip (vierkant getuigde driemaster) in Bangkok. Natuurlijk werd ook hij zeeman, maar werd op 27-jarige leeftijd afgekeurd voor de zeedienst; zijn gehoorvermogen voldeed niet meer aan de toenmalige eisen. Hij ging toen naar de Belgische Kongo en is daar nog jaren betrokken geweest bij de scheepvaart, zowel de grote als de riviervaart. Met name het in kaart brengen van het gehele rivierengebied aldaar, was zijn werk. Thuis heb ik nog de oorspronkelijke linnen kaarten zoals door hem gemaakt. Maar goed, ik zou en moest dus ook naar zee en had daar geen enkel bezwaar tegen. Na de H.B.S.-studie werd het de tweejarige opleiding aan de Rotterdamse Zeevaartschool. En zo stond ik in 1933 met m'n BS-diploma op zak, klaar om uit te varen. Maar op een baan als stuurmansleerling moest je toen wel vier tot zes maanden, of nog langer, wachten. Zeker als je bij de grote rederijen wou zoals de H.A.L. of Rotterdamse Lloyd. „Jij gaat maar naar zee, met een zeezak op je rug. Zal je

geen kwaad doen,” zei m'n vader en zo belandde ik als matroos onder de gage bij Van Ommeren; op de „Moordrecht”, een tanker van 12.000 ton. Ik was toen 17 jaar. Het werd tegelijk een reis om de wereld in 4½ maand: Rotterdam - Zwarte Zeehavens - Singapore - Wladiwostok - San Francisco - Aruba - New Orleans - Theemshaven en Rotterdam. Daarna tegelijk weer een reis van 11 maanden. In die tijd ben ik nog eens 3 maanden ingevallen voor de scheepjongen die ziek was geworden. Na aanvankelijk wat heimwee heb ik in die tijd veel geleerd en heb er steeds profijt van gehad.

Mijn vaardagen — meer dan dat zelfs — behaalde ik aldus. Daarna duurde het niet lang of ik had ook m'n 3e rang gehaald, maar moest toen in militaire dienst.

*Bij de Marine?*

Nee, bij de vliegdiens. Ik kreeg op Soesterberg een opleiding als vlieger/waarnemer. Behaalde intussen de Certificaten als radio-telegrafist 2e en 1e klas, voor zowel de luchtvaart als de zeevaart evenals luchtnavigator. En met

die opleiding kwam ik — in 1937 — bij de B.P.M., die mij naar Balikpapan uitzond, ook om te vliegen. De vliegdiens van de B.P.M. werd toen juist opgericht. Het enige vliegtuig was voor die tijd zeer modern: een 2-motorige Grumman-amfibie. Het werd voornamelijk ingezet voor luchttransporten op Borneo en Celebes. En verder voor luchtkartering boven Borneo, op zo'n 6.000 meter, met zuurstof. Bij transporten vlogen we met z'n tweeën, bij kartering kwam er nog een fotograaf bij.

*En toen de oorlog uitbrak?*

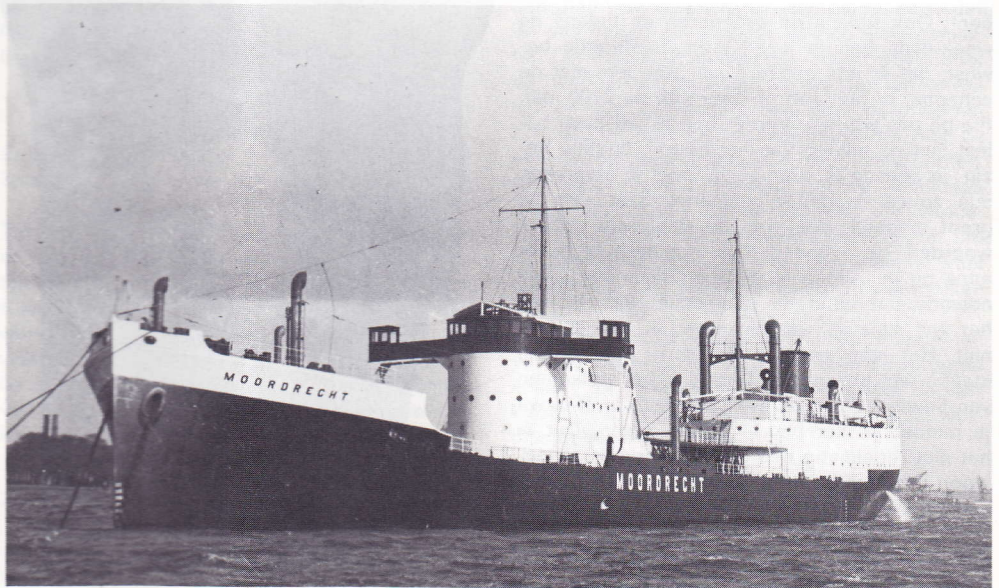
In mei '40 werd ik als reserve-officier op Java gemobiliseerd; het werd militaire luchtvaart, eerst met standplaats Kalidjati bij Bandoeng bij de 2e vliegtuiggroep bommenwerpers; toen Malang (Oost-Java), daarna Bandoeng. In december '41 werd ik toegevoegd aan de staf van luitenant-generaal Van Ooyen, Commandant van de Militaire Luchtvaart. Tot de internering in een krijgsgevangenkamp kwam.

*Hoe was het daar?*

Ja, wel een overgang uiteraard. Je was ineens je familie en hele hebben en houden kwijt. Je was ook rechteloos als krijgsgevangene bij de Japanners. Ik was 1e luitenant en omdat we volgens Japanse opvattingen misdadigers waren — we hadden het immers gewaagd tegen het keizerlijke Japanse leger te vechten — werden de distinctieven ons ontnomen. Maar belangrijk was, althans in onze groep, dat het moreel niet stuk te krijgen was. Altijd bleven we vertrouwen houden op de toekomst en op de bevrijding.

Je zat natuurlijk wel goed in de zorg. Ik was pas 3½ maand voor de internering getrouwd. En lange tijd kreeg je taal noch teken van elkaar. Wel weet ik nog dat ik, in mijn cel in de gevangenis Struiswijk in Batavia, mijn rang en nummer op de muur had geschreven, ook de datum en vermoedelijke bestemming toen wij 's nachts ineens moesten vertrekken. Een dag daarna belandde m'n vrouw met een transport vrouwen in dezelfde gevangenis en medegeïnterneerden maakten haar erop attent, dat m'n

1933



1939



nummer op de muur stond, zodat ik nog in leven moest zijn. Er was ook wel humor. Je mocht een doodenkele keer een kaart sturen met voorgeschreven zinnen. Een ervan was: I have the same salary as a Japanese officer of my rank. Grote verbazing moet het bij de ontvangers hebben gewekt als je voor de paar woorden die je zelf mocht toevoegen koos: please send more money. Ja, het was een onzekere tijd, „to say the least”. Maar alles gaat en ging over!

*Welke van de vele functies die u daarna hebt bekleed vindt u bij terugblik de meest boeiende?*

Nou, dat was al vóór die tijd, namelijk mijn vliegdiensstijd in Borneo. Ik was nog jong — 22/23 jaar — ontdekte een nieuwe wereld, kwam in geheel nieuwe situaties terecht. Hetzelfde geldt min of meer voor de tijd van 1956 tot 1961; ik was toen uitgeleend aan het Olie Consortium in Iran. Dat was een echte pionierstijd. Je moest je uit de meest moeilijke situaties zien te redden. Ik was daar belast met de leiding van het „Transportation, Aviation

and Marine Department” in Teheran voor het algemeen transport in de raffinaderij in Abadan en de olievelden. Voor luchttransport hadden we in 1956 de beschikking over een paar oude De Havilland's. In 1961 was de luchtvloot uitgegroeid tot 4 Fokker Friendships, 7 De Havilland „Doves”, 4 helikopters, een gecharterde Convair en een paar DC-3's. Dus een geweldige expansie meegemaakt. Verder had ik het toezicht over de scheepvaartactiviteiten in Bandar Mahshahr, Kharg Island en Abadan, dus volop werk. Maar in 1961 was een groot gedeelte van de oorspronkelijke uitdaging, als ik het zo mag uitdrukken, er wel af. De pionierstijd was voorbij.

*U kwam in 1961 bij Shell Tankers, in februari 1963 werd u benoemd tot directeur. Zijn die laatste 12 jaar voor u een zware periode geweest?*

Zware periode is misschien wat overdreven geformuleerd, maar wel een druk bezette periode. Afgezien van de uitdaging die het natuurlijk is, merk je al gauw dat het ook een baan is, waarbij je 24 uur van de dag alert



bent. Ook tijdens de avonduren en tijdens de week-ends ben je bij ieder telefoontje bewust, dat er iets gebeurd kan zijn, iets met de schepen, of met een of meer van de 2700 man die bij ons werken. Verder ben je, eenmaal belast met de leiding van het bedrijf, continu bezig, je agenda is overvol. Je moet je afspraken dus zoveel mogelijk uitsmeren over een zo groot mogelijk deel van de dag. Met andere woorden, de avonden thuis schieten er nogal eens bij in. Alleen in de zomermaanden — ik noemde dat altijd de komkommertijd — was het wat kalmer, waarom weet ik nog steeds niet. Het meevaren op de vloot vind ik nog steeds iets bijzonders. Ik ben mij er volkomen van bewust, dat meevaren een noodzaak is wil je midden in het bedrijf blijven staan. Dat ik het niet regelmatig heb kunnen doen, komt gewoon door het eeuwige tekort aan tijd.

*Is het fysiek geen zware baan?*

Dat is betrekkelijk, als je maar zorgt dat je een goede nachtrust hebt. Ik ga altijd vroeg naar bed en sta vroeg op. Op die manier is het vol te houden althans wanneer je daarbij ook je eet- en drinkgewoonten weet aan te passen.

*Hebt u uw zakelijke en privé-leven altijd gescheiden weten te houden?*

Hier bij Shell Tankers wel, zeker de laatste jaren. Alleen wanneer het strikt noodzakelijk was ging mijn vrouw mee. Behalve als ik ging varen, dan gingen we meestal samen. Vroeger, bijvoorbeeld in Iran, was dat anders. Daar waren maar een beperkt aantal Europeanen te midden van de Iranezen. De onderlinge band was daar zeer hecht, zowel zakelijk als privé en je zocht elkaar veel op.

*Een vraag die iedere aanstaande gepensioneerde te beantwoorden krijgt is, wat nu? Wilt u voor onze lezers uw toekomst-plannen eens vertellen?*

Ja, het wordt natuurlijk wat een ieder zegt: ik hoop nu meer tijd vrij te kunnen maken voor al datgene waar ik nooit tijd voor had. Fotografie is een van m'n hobbies, al heel lang, en filmen. En ik ben wat betreft de nabewerking jaren achter. Verder hoop ik wat rond te scharrelen en te werken in een stukje bos dat ik het mijne

mag noemen. Anderzijds wil ik t.z.t. de ervaring die ik in de afgelopen 40 jaar heb opgedaan nog wel partieel ter nutte maken, maar daarbij leg ik de nadruk op partieel. Ik zal zeker geen volledige dagtaak in het bedrijfsleven meer op me nemen.

*Hebt u naar uw afscheid uitgekeken?*

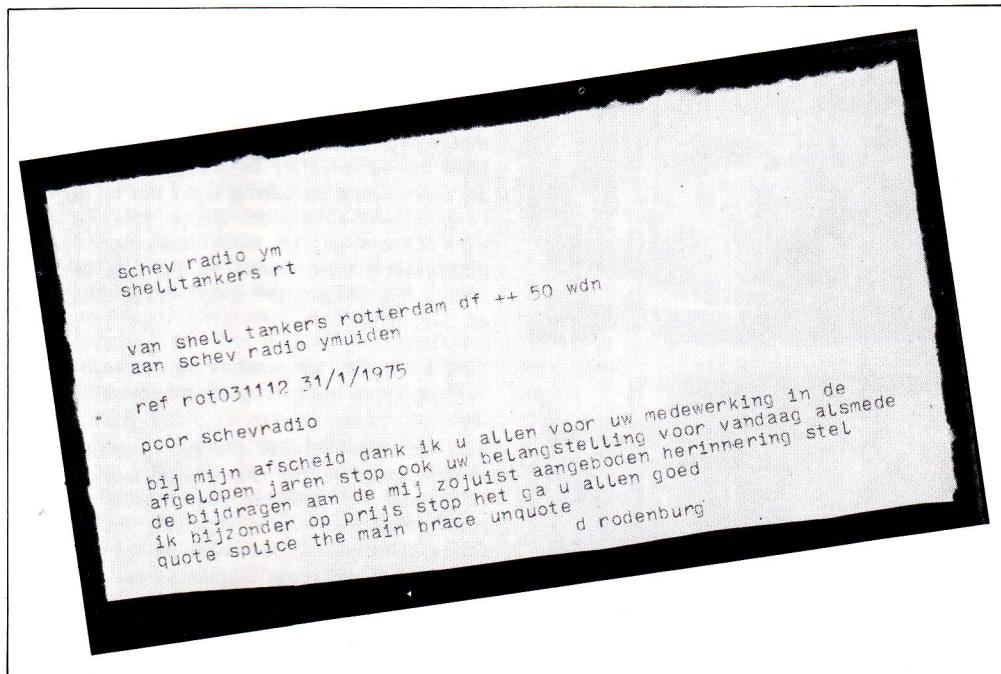
Ik ben me de laatste maanden ervan bewust, dat mij hoe langer hoe minder dagen scheiden van mijn pensionering. Ik zou niet willen zeggen, dat ik met weemoed terugkijk. Ik heb gedaan wat ik had willen doen en gezien wat ik heb willen zien. Ik heb met bijzonder veel plezier in Rotterdam gewerkt. Ik realiseer me dat mijn levenspatroon zal gaan veranderen maar dat zat er altijd in!

*Vindt u, dat er de laatste 12 jaar een verandering is gekomen in de houding van de mensen in ons bedrijf?*

O ja, dat is zeker veranderd, meer ongedwongen, gezonder geworden, zeker bij de jongeren. Dit komt m.i. door betere en meer open communicatie, maar ook door de algehele ontwikkeling. Ik zie dat beslist als een winstpunt, zeker voor een scheepvaartmaatschappij. Je moet weten wat je aan elkaar hebt. Wij hebben in doorsnee uitstekend personeel, zowel op de vloot als aan de wal. Tegenwoordig gebeurt er erg veel in overleg. De vervroegde pensioneringen, die helaas een paar jaar geleden moesten plaatsvinden, vonden ook in nauw overleg plaats. De mensen bij ons in dienst weten wat ze hebben en aldus is er een veel sterkere band gekweekt.

Ik heb reeds verschillende brieven gekregen van diverse leden van ons vlootpersoneel die mij in de komende tijd het allerbeste toewensen. Ik zal op 31 januari de vloot telegrafisch beslist mijn dank overbrengen voor hun belangstelling en voor hun medewerking in het verleden en voor de bijdrage in de blijvende herinnering. Ik zal daar dan een „splice the main brace” aan verbinden.

Zo zie je, de tijd dat je moet opstaan komt voor ons allemaal. En het zal even wennen zijn.



# EEN O.R. VOOR DE VLOOT

Er zijn alweer een aantal maanden verstreken sinds onze vorige publikatie over de laatste ontwikkelingen rondom de totstandkoming van de ondernemingsraad van het vlootbedrijf van Shell Tankers BV. Er werd toen aangekondigd dat het voorlopig reglement voor de OR voor het vlootpersoneel binnen niet al te lange tijd ter goedkeuring zou worden voorgelegd aan de Bedrijfscommissie voor de Koopvaardij. Deze aanbieding aan de Bedrijfscommissie heeft inmiddels plaatsgevonden, maar wanneer de definitieve goedkeuring zal worden verkregen valt momenteel moeilijk te schatten.

De Bedrijfscommissie, waarin vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties en van de werkgevers zitting hebben, komt namelijk met tussenpozen ter vergadering bijeen, terwijl het vanzelfsprekend tevens belangrijk is op welke plaats van de agenda van de door de commissie te behandelen onderwerpen het voorlopig reglement voor de vloot-OR van STBV geplaatst zal worden. Echter — met enig voorbehoud — mag toch wel worden aangenomen dat goedkeuring in de lente kan zijn verkregen, waarna dan een aanvang gemaakt kan worden met de organisatie van de verkiezingen.

Alvorens hieraan enige aandacht te besteden even een terugblik naar de activiteiten sinds de vorige publikatie.

De voorbereidingscommissie is in die tijd gereedgekomen met de studie en werkzaamheden in verband met het voorlopig reglement. In een zg. „slotverklaring” werden hun voornaamste bevindingen en aanbevelingen vastgelegd. Een belangrijk deel van de door de voorbereidingscommissie gedane adviezen werd in de tekst van het reglement verwerkt.

Met zal zich waarschijnlijk hebben afgevraagd wie zijn deze collega's die het voorbereidend werk voor de totstandkoming van de vloot-OR hebben verricht. Degenen die deze verdienstelijke en nuttige taak bereidwillig op zich hebben genomen zijn, in alfabetische volgorde:

A. Dijkhuizen — 3e stuurman  
D. Gooris — hoofdwerktuigkundige  
B. Th. Hoogervorst — scheepsvoorman  
N. van der Steen — scheepsvoorman

Voorts was aan deze commissie toegevoegd de heer M. J. Spetter, die t.m. oktober 1974 voorzitter was van de commissie voor dagelijkse aangelegenheden van de ondernemingsraad van het kantoor en walbedrijf. Aan allen is dank verschuldigd voor het werk dat zij als zodanig hebben verzet.

Voordat het voorlopig reglement aan de Bedrijfscommissie is verzonden, werd het ter voldoening aan het bepaalde te dien aanzien in de Wet op de Ondernemingsraden ter kennisname aan de werknemersorganisaties werkzaam in de bedrijfstak koopvaardij toegezonden. Een uitgebreide gedachtenwisseling over de inhoud en tekst van het reglement was hiervan het gevolg, waarbij nog enkele aanpassingen in de tekst werden overeengekomen.

Hoewel de behandeling in de bedrijfscommissie er toe zou kunnen leiden dat er eventueel nog verdere aanpassing van het voorlopig reglement zal plaatsvinden, is nu toch wel de tijd gekomen om met behulp van de huidige voor-

lopige reglementstekst al vast enige aandacht te besteden aan de kandidaatstellingsprocedure en de organisatie van de verkiezingen. Dat de voorbereidingen om te komen tot verkiezingen en de daaropvolgende installatie van de ondernemingsraad, zeker bij een bedrijf als het onze — waarvan alle schepen over de gehele wereld verspreid zijn in de wilde vaart — veel tijd zal gaan vergen, is een vanzelfsprekende zaak. Eerst dienen — reglementair uiterlijk 9 maanden vóór de verkiezing — lijsten te worden samengesteld van de kiesgerechtigde en verkiesbare werknemers. Deze lijsten moeten gedurende 2 maanden voor ieder ter inzage zijn, opdat na eventueel gebleken bezwaren correcties kunnen worden aangebracht. Voor deze eerste verkiezing is gekozen voor een indeling van de werknemers in drie groepen en wel zodanig dat — mits het voorlopig reglement wordt goedgekeurd — in de OR behalve de voorzitter de volgende aantallen leden zitting zullen hebben.

1. gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen — 2 leden
2. overige officieren — 14 leden
3. scheepsgezellen — 8 leden.

Tot 4½ maand vóór de verkiezing kunnen dan de werknemersorganisaties per groep kandidaten stellen door indiening van kandidatenlijsten. Kiesgerechtigde werknemers die niet bij een werknemersorganisatie zijn aangesloten of waarvan de werknemersvereniging waarvan zij lid zijn geen kandidaten heeft gesteld, kunnen vervolgens uiterlijk tot 2 maanden voor de verkiezing voor de groep waartoe zij behoren,

kandidaten stellen. Zij dienen hiertoe dan zelf de nodige activiteiten te ontplooiën.

Een lijst met door laatstbedoelde kiesgerechtigden voor hun groep gestelde kandidaten dient volgens de wet te worden ondertekend door tenminste 1/3 deel van die kiesgerechtigden in de groep, waarbij echter met ten hoogste 30 handtekeningen kan worden volstaan.

De laatste 2 maanden vóór de verkiezing zullen zeker nodig zijn voor het bekendmaken van de kandidaten, prepareren en verzenden van stembiljetten, zenden van instructies aan de schepen hoe de verkiezing aan boord dient te worden geregeld, enz. De meeste van de hierboven beschreven werkzaamheden zullen worden verricht door het t.z.t. in te stellen verkiezingsbureau, dat normaliter door de OR wordt benoemd.

Dit bureau zal voor deze eerste verkiezing worden bemand met enige vlootpersoneelsleden en een vertegenwoordiger van de walorganisatie. De vlootpersoneelsleden zullen deels door de werknemersorganisaties worden aangewezen en voor het andere deel door de ondernemer uit de rijen der zeevarenden die niet bij een werknemersorganisatie zijn aangesloten. Alle details met betrekking tot de kandidaatstellingsprocedure en de regeling der verkiezingen zijn met het hier vermelde nog niet uitputtend behandeld. Wij meenden u echter vast dit kijkje in de „Reglementskeuken” te moeten geven.

Er zal nog nader op de verschillende aspecten van de in te stellen vloot-OR worden teruggekomen, terwijl in ieder geval tijdig vóór de verkiezing verdere uitvoerige voorlichting zal worden gegeven.

## Vlootcirculaires

In de periode van 16 december 1974 t/m 15 januari 1975 verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR-berichten			
		1014	27-12-74 Port Performance - Kosten per dag
		1015	30-12-74 Aanstellingen officieren (PCOR)
		1016	30-12-74 Crew Members personal effects (PCOR)
		1017	31-12-74 Vlootinformatiebulletin No. 69
		1018	2- 1-75 Koersen (PCOR)
		1019	2- 1-75 Overwerktarieven Indonische scheepsgezellen (PCOR)
		1020	3- 1-75 Gageschaal en overwerktarieven Indonesische scheepsgezellen
		1021	6- 1-75 Sociale verzekeringswetten, bedrijfspensioenfondsen, enz.
		1022	8- 1-75 Uurverdiensten officieren/Europese scheepsgezellen (PCOR)
		1023	8- 1-75 Radio berichtgeving aan Nederlandse Koopvaardijsschepen
		1024	9- 1-75 Deck Terminals and Connections (PCOR)
		1025	13- 1-75 Sociale verzekeringen
		1026	15- 1-75 Schaderapport No. 113
1006	16-12-74	Laden aan een SBM - Voorkoming van opdrijven tegen een SBM	
1007	17-12-74	Scheepsreglement Deel I Correctie-serie No. 11	
		Deel III Correctie-serie No. 10	
1008	17-12-74	Sanering circulairebundel	
1008	17-12-74	Messages procedure (PCOR)	
1009	19-12-74	Nieuwjaarswens Directeur (PCOR)	
1010	19-12-74	Bedrijfspensioenfondsen voor de Koopvaardij	
1011	23-12-74	Internationale aanvaaringsbepalingen	
1012	23-12-74	"Home Telephone Directory" Shell Tankers B.V.	
1013	27-12-74	Schaderapport No. 112	

# Scheepswerf

Of men nu aan de wal of op de vloot werkzaam is, een ieder van ons zal wel eens met bewondering hebben gekeken naar de scheepsmodellen die in het Shell-Gebouw zijn opgesteld. Vanaf de tijd dat de Koninklijke Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië haar eerste schip bezat, de „Sultan van Langkat”, is het een gewoonte om van elke klasse van schepen minstens één model te doen vervaardigen. Niet alleen omdat een rederij trots is op de nieuwe aanwinst, maar ook om de vlootgedachte uit te dragen op tentoonstellingen en tijdens manifestaties waarop — hoe vreemd dit misschien in deze tijd van satellieten en astronauten moge lijken — een scheepsmodel nog steeds veel bekijks heeft.

mooi zelfs, dat de Rotterdamse Lloyd bij latere overname van bedoelde rederij naar Slikkerveer toog om te vragen of ze van hun schepen ook niet eens een model konden maken. Voorheen werden modellen altijd in het buitenland besteld, maar waarom ver zoeken wat je dichtbij kan krijgen? Bij Dubbelman kregen ze plezier in de scheepsmodellmakerij.

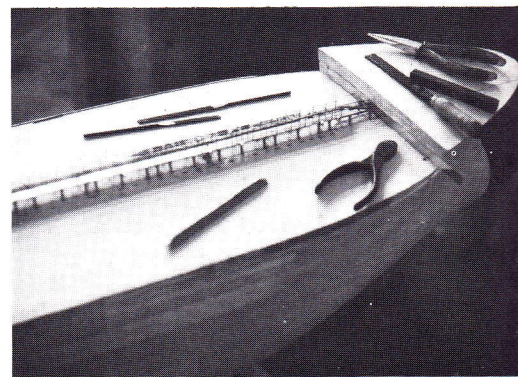
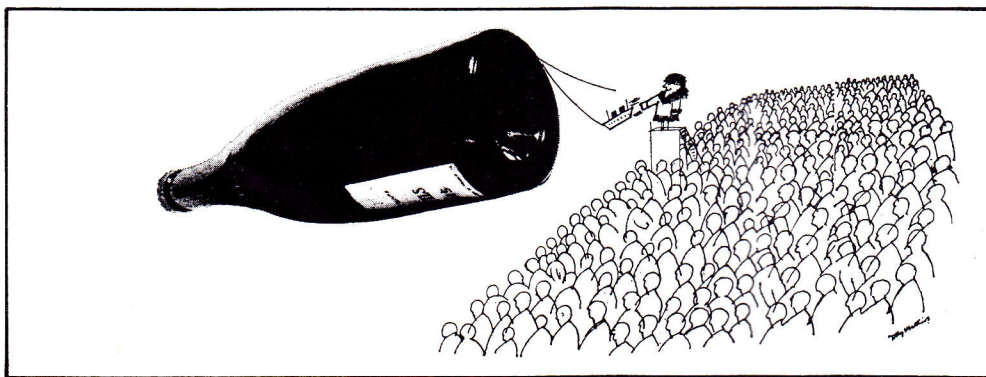
Vanaf 1947 werd geleidelijk het andere werk afgestoten, thans legt men zich uitsluitend toe op de vervaardiging van scheepsmodellen, maquettes voor tentoonstellingen, fabriekscomplexen in het klein en ga zo maar door.

Drie generaties Dubbelman zijn nu reeds betrokken bij modellen-maken; thans zijn tien man personeel dagelijks doende in het klein te vervaardigen wat men in het groot nauwelijks kan overzien.

accommodatie en dekuitrusting, die in de werkplaats gestalte krijgt, met als laatste fase het aanbrengen van verflagen in de schilderafdeling.

De bedrijfsleider van de firma Dubbelman, de heer Bisschop, wil onze nieuwsgierigheid hoe men erin is geslaagd de mooie lijn in de romp te brengen, wel bevredigen.

„De romp bestaat uit een aantal lagen lindehout, die — ruw gezaagd — op elkaar worden gelijmd. Daarna wordt aan de hand van het lijnenplan nauwkeurig nagemeten tot hoever deze romp moet worden bijgewerkt. Het blokmodel, dat hol is (behalve bij voor- en achtersterven), wordt met een zgn. spookschaafje met de hand op de juiste vorm gebracht. Daarna wordt aan de bovenzijde voorzichtig een randje



Met de bestelling door de Koninklijke/Shell van 9 tankers van de „F”-klasse bij de Noorse werf HMV in Haugesund, waarvan in totaal vier aan onze vloot worden toegevoegd, kwam de wens naar voren ook over een model van een „F”-tanker te beschikken. Modellenfabrieken zijn dun gezaaid in Nederland; een van de meest bekende is die van de fa C. Dubbelman in Slikkerveer, waar men reeds tientallen jaren model na model van de helling laat glijden.

## Van vader op zoon

Oorspronkelijk was dit een bedrijf dat in het jaar 1904 begon met de vervaardiging van modellen voor gieterijen. Tevens legde men zich toe op de fabricage van houten stuurraden, terwijl nu en dan ook orders voor betimmeringen op schepen werden aangenomen. De directeur van een van de firma's waarvoor men werk uitvoerde, had op zekere dag een „half” model nodig van een van zijn schepen; in wezen een in de lengte doorgesneden model, bevestigd op een plankje als decoratie aan de muur. Tot de grootvader van de jongere Dubbelman in de huidige fabriek zei hij: „Jullie zijn zo handig met hout, dat kunnen jullie best eens voor mij maken.” Nou, dat konden ze er inderdaad, zo

## Accuraat

Wie denkt, dat de vervaardiging van een scheepsmodel het min of meer nabouwen is van een bestaand vaartuig, vergist zich deernlijk. Bijzonder verbaasd was men ten kantore te merken, dat zelfs detailtekeningen van de lieren, mast en laadkraan werden opgevraagd. Dat men nauwkeurige staalkaarten wenste van de diverse verfsorten die in werkelijkheid worden aangebracht.

„Alles moet zo accuraat mogelijk worden nagebootst, anders zou onze eer worden aangetast,” zei de heer Dubbelman tijdens het bezoek dat wij brachten aan de fabriek om de bouw van de „Fulgur” eens gade te slaan. Het model is inmiddels afgeleverd en trekt aller aandacht in de hal van het Shell-Gebouw op de 2e etage.

## Hout en messing

Al zijn enkele onderdelen, zoals het roer, de sloepen en dergelijke van perspex vervaardigd, voor de rest zijn het de materialen hout en messing die worden toegepast. Eigenlijk bestaat de gehele bouw uit drie fasen: de van lindehout vervaardigde romp, die in de timmerij wordt gemaakt, de van messing vervaardigde

afgestoken om de basis voor de verschansing in messing te kunnen aanbrengen.”

## Accommodatie

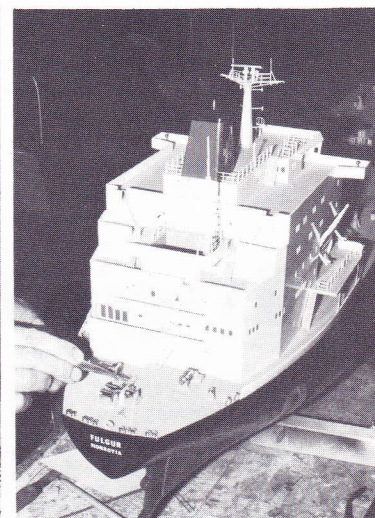
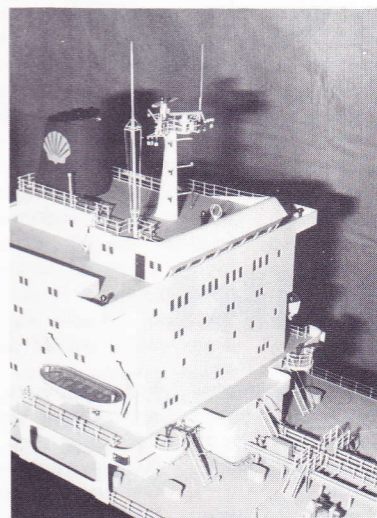
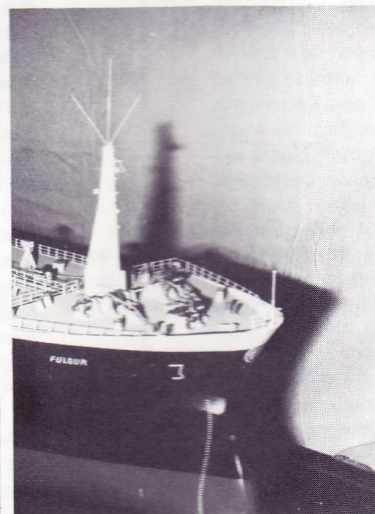
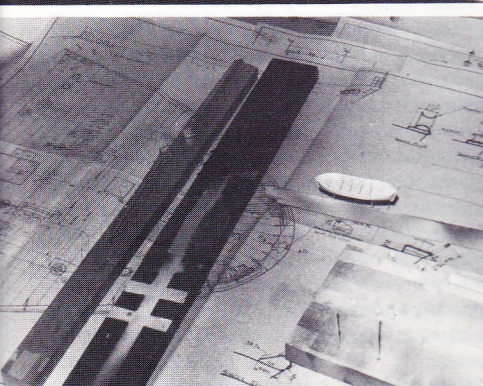
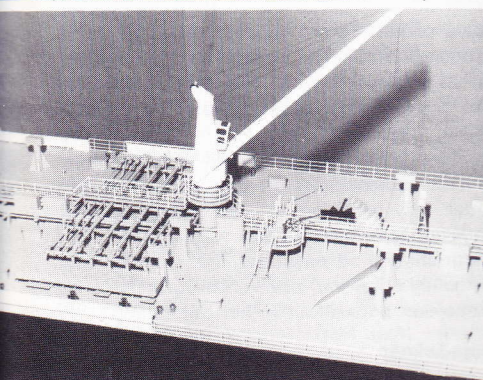
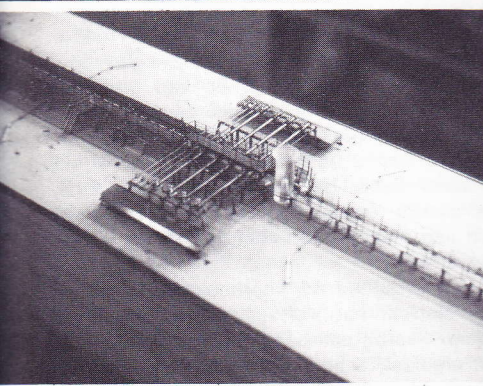
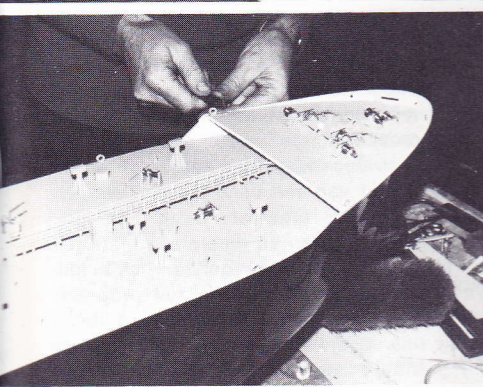
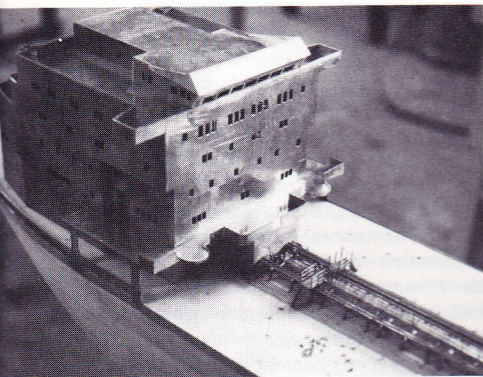
Ongeveer twee volle weken is men bezig met de vervaardiging van de romp. Echter, de accommodatie vraagt meer tijd. Plaat voor plaat — of moeten we zeggen plaatje voor plaatje? — wordt aangebracht. Alles in messing van 0,8 mm dik. De ramen en deuren eruit gestanst na nauwkeurige bestudering en maten nemen van de tekeningen, die op een grote tafel nabij het groeiende model liggen; ramen en poorten krijgen celluloid vensters. In het geval van de „Fulgur” is alles op schaal 1 : 100 gemaakt. „Er zijn rederijen die een model 1 : 200 willen, maar dat wordt priegelwerk. Het geduld en de volharding van degenen die er aan bezig zijn, wordt dan wel danig op de proef gesteld,” aldus de heer Dubbelman.

„Bovendien, schaal 1 : 100 is de meest gebruikelijke en een VLCC zou bescheiden uitvallen als een kleinere schaal zou worden gebruikt. Vergelijken kan je ze dan niet meer, terwijl op manifestaties juist dikwijls de modellen in één hoek bij elkaar staan.”

Heeft de accommodatie eenmaal gestalte ge-



# in 't klein



voorbeeld wordt bereikt als de vitrine waarin het model is ondergebracht, aan zonlicht wordt blootgesteld.

Eerst een polyesterlaag aangebracht, waarna — over de nog natte verf — een laag linnen wordt geplakt. Vervolgens gaan wederom twee lagen polyester over de romp, die grof wordt geschuurd alvorens met spuitplamuur het geheel een strakker aanzien te geven. Tweemaal slijpen is de volgende handeling en pas daarna gaat de voorlak erover, die

als onderlaag voor de aflak dient. De aflak voor de romp is in hoogglans, die voor de dekken in mat.

Wanneer alles weer is gemonteerd en verder afgeverfd, wordt de tuigage aangebracht, waarvoor vislijn in verschillende dikten het juiste materiaal vormt.

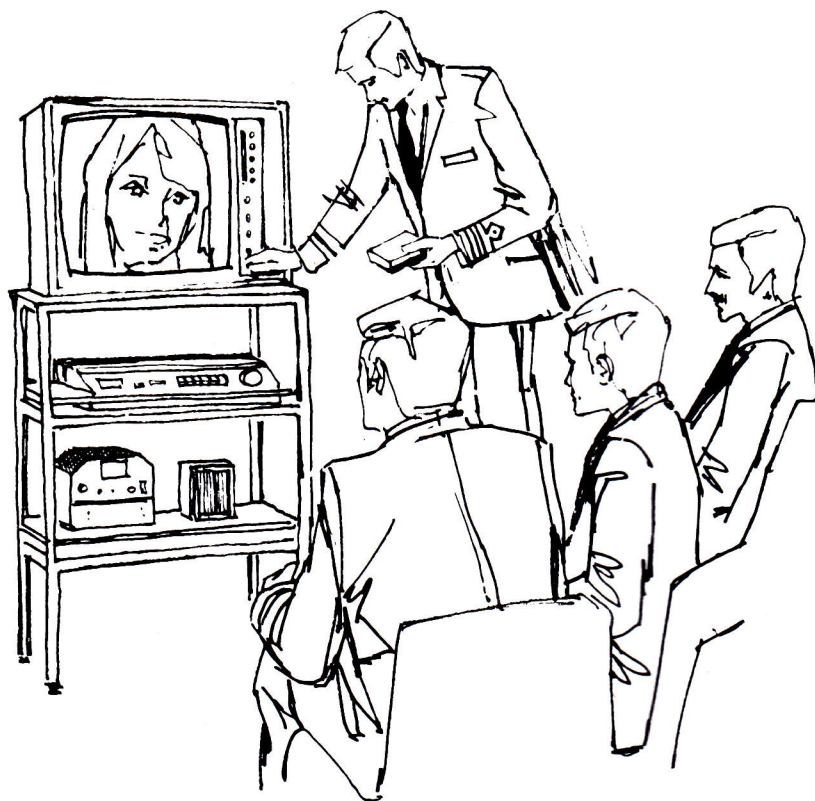
## Opleiding

Men zou verwachten, dat alle werknemers van een modellenfabriek hobbyisten zijn in die zin, dat ze zich reeds van jongsaf aan met modelbouw bezig hebben gehouden. Ten dele is dit waar, doch in het algemeen zijn het instrumentmakers/fijnbankwerkers, die — na verdere opleiding in het bedrijf zelf — zich wekenlang bezighouden met de geleidelijke opbouw van een model. Geduld is er wel voor nodig, zeker wanneer er veel priegelwerk bijkomt, zoals bij modellen van hopperzuigers, of van machinerieën die in werkelijkheid ook een veelheid aan kleine onderdelen vertonen. Hoe dan ook, met geduld en veel tijd groeien de modellen onder de handen van de modelbouwers, waarna ze jarenlang hun diensten vervullen als uitdrager van — bij scheepsmodellen — de vlootgedachte.

kregen, dan gaat alle aandacht naar de dekwerkhuizen, de verschansing, trappen, railing en wat al dies meer zij. Steeds wordt nauwkeurig volgens tekening gewerkt, gietmodellen voor de sloepen worden gemaakt, de leidingen gelegd; er wordt gevijld en gesoldeerd dat het een lieve lust is om dit alles te aanschouwen. Alleen voor afsluiters wordt gebruik gemaakt van standaard-modellen, alhoewel ook deze in verschillende maten beschikbaar zijn.

## Schilderen

Is alles tot in de perfectie nagebootst en aangebracht, dan gaat het geheel naar de schilderafdeling. Daar wordt de romp weer gescheiden van de rest. Want het is juist de van leedehout vervaardigde romp het is bijzonder veelverflagen vraagt. Niet dat deze waterbestendig moet zijn, maar wel bestand tegen een temperatuur van 50 à 60 graden Celsius, die bij



# Ingeblikt

Een wat oneerbiedige, wellicht zelfs verwarrende uitdrukking voor een in wezen belangrijke technische ontwikkeling: het op band of film of anderszins vastleggen van TV-programma's, voor vertoning op een later tijdstip. Nu als proef een viertal schepen van onze maatschappij met video-apparatuur is uitgerust („Fulgur”, „Felania”, „Mitra” en „Niso”), willen wij in onderstaand artikel dieper ingaan op de opkomst en de mogelijkheden van het video-systeem voor ontspanning aan boord.

Filmvertoningen aan boord van schepen zijn lange tijd een van de meest gewaardeerde vormen van ontspanning geweest en gelden nog steeds als een populaire vorm van amusement. Wat dat betreft zal het, met de 3 filmvertoningen per 2 weken die nu aan boord van elk onzer schepen worden gehouden, moeilijk zijn om aan de wal personen te vinden die een even groot aantal films zien als onze opvarenden. Echter, aan de wal zijn andere mogelijkheden, niet alleen om zich te ontspannen, doch ook om op de hoogte te blijven van het wereldgebeuren. Het is voornamelijk het televisiemedium dat thans elke avond in vele huiskamers sportverslagen, films, documentaires, komedies en actualiteit brengt.

Ook aan boord van onze schepen was in het verleden de vraag naar TV-apparatuur groot wanneer zij op de kust voeren of in de haven lagen. Reden voor de maatschappij om enkele jaren gelden alle schepen uit te rusten met twee televisietoestellen, speciaal geschikt gemaakt voor ontvangst van vele televisiestations, welk lijnensysteem zij ook toepasten.

Echter, tankers in de internationale vaart zijn niet zo vaak binnen het bereik van een TV-zender, zodat toch dikwijls de opvarenden van dit medium verstoken bleven.

Om hierin te voorzien en aldus, meer dan met films mogelijk is, de opvarenden het gevoel te geven dat zij bijna evenzeer tijdens de vrije uren kunnen profiteren van het televisiemedium, is video in het leven geroepen.

## Video

Video betekent „beeld”. Eigenlijk moeten we dus zeggen „video recording” = „beeldvastlegging” of „beeldweergave”. Maar het begrip video is al zo ingeburgerd, dat dit ene woord alom wordt gebezigd voor het systeem waarbij gebruik wordt gemaakt van een cassetteband, waarop èn beeld èn geluid van de op TV vertoonde programma's zijn vastgelegd. Onverschillig waar het schip zich bevindt, kan een cassette in de recorder worden gelegd en met behulp van een gesloten TV-circuit kunnen beeld en geluid op normale TV-toestellen zichtbaar en hoorbaar worden gemaakt.

Nadat het video-systeem enkele jaren geleden een commerciële propositie leek te worden, heeft een aantal firma's zich hierop geworpen, waarbij eigenlijk tegelijk de moeilijkheden kwamen. Moeilijkheden in de vorm van: welk systeem is het beste, hoe komen we aan goede programma's, hoe en waar kunnen schepen de cassettes ruilen?

Het is hier niet de plaats om al te uitgebreid in te gaan op de technische aspecten van het fenomeen „video”. Toch lijkt enige toelichting wel op z'n plaats, daar aanvankelijk de strijd

voornamelijk ontbrandde tussen aanhangers van de zogenaamde EVR en VCR systemen.

Bij EVR (= electronic video recording) wordt gebruik gemaakt van een filmband, waarop naast elkaar twee diabeeldjes staan. Het linkse geeft het zwart-wit plaatje en het rechtse beeld de kleurreferentie. Deze beelden worden elektronisch afgetast en hieruit wordt het lijnenbeeld op het televisiescherm opgebouwd. De geluidsbanden bevinden zich als vier sporen op de zijkanten van de filmband. Het geheel bevindt zich in een ronde filmdoos van harde kunststof, ongeveer zoals een normale filmopbergdoos. Het voordeel is dat de band stil gezet kan worden en een stil beeld kan worden verkregen. Dit kan voor instructieve doeleinden zeer nuttig zijn. Voor het uitnemen moet steeds worden teruggespoeld. Nadeel is, dat deze banden alleen kunnen worden samengesteld door filmproducenten.

Bij VCR (= video cassette recording) wordt gebruik gemaakt van een band die, net als een geluidsband, wordt afgetast. Deze kan ook schoongeveegd worden en meermalen van een nieuw programma worden voorzien. Ook kan men met speciale voorzieningen zelf programma's opnemen, hetzij met video-camera hetzij direct uit ontvangst via een TV-ontvanger; net als bij muziekbanden via FM-stereo-ontvangst over de radio. Echter, het zal duidelijk zijn dat het opnemen van programma's op de videocassettes aan boord onder geen enkele voorwaarde mag gebeuren, daar de van programma's voorziene banden gehuurd zijn.

Het ziet er overigens naar uit dat VCR het pleit gewonnen heeft, aangezien zelfs firma's die zich aanvankelijk geworpen hadden op EVR, thans hierop overgaan. Toch is het laatste woord nog niet gevallen wat betreft het meest ideale systeem.

Bijzonder groot zijn bij voorbeeld de verwachtingen omtrent het VLP (= video long play) systeem, waarbij een beeld„plaat” elektronisch wordt afgetast, zonder dat er enig fysiek contact met de plaat is. Zulks in tegenstelling tot de naald of saffieren of diamanten punt, die in de grammofoonplaat spoort. Men rekent erop, dat dit systeem pas eind 1976 op de markt zal komen, hoewel er nu reeds reclame voor wordt gemaakt.

Echter, op het ogenblik is het VCR-systeem het meest aantrekkelijk en betrouwbaar. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met de verkrijgbaarheid van „soft ware”, d.w.z. van TV-programma's op cassetteband, alsmede met de mogelijkheden van ruil van programma's en reparatie van apparatuur in het buitenland.

## Walport-Telmar

Juist deze laatste facetten maakten het voor onze maatschappij noodzakelijk om, nadat de beslissing tot het plaatsen van video op een beperkt aantal schepen was gevallen, met Walport-Telmar in zee te gaan. Bij het tot nu toe gevoerde filmprogramma aan boord was het de firma Walport uit Londen, die als een van de weinige beschikte over een zeer uitgebreid net van agenten over de gehele wereld. Samen met Telmar heeft de firma Walport thans een aparte maatschappij opgericht, **Walport-Telmar** geheten, die zich bezighoudt met de distributie van video-programma's en de verhuur van apparatuur voor video-vertoningen aan boord van schepen.

De video-uitrusting bestaat uit een cassette-

speler, een tafel waarin deze is gemonteerd, met eventueel de omvormer, alsmede twee grootbeeld-kleuren-TV-ontvangers. Een van deze apparaten staat op de tafel met speler in de rooksalon officieren of een andere gunstige plaats aan boord, de tweede ontvanger wordt in de algemene ruimte voor de scheepsgezellen opgesteld; deze ontvanger is met een coaxiale kabel verbonden met de speler.

Helaas zijn de geleverde kleurenontvangers niet zodanig dat ook rechtstreeks wal-stations kunnen worden ontvangen, tenzij dit station het Britse lijnensysteem toepast. Maar dat zijn er niet veel. Wij zijn thans doende deze ontvangers te wisselen voor universele kleurenontvangers, waarmede ontvangst wel over een groot deel van de wereld mogelijk is, althans wanneer het schip binnen het zendbereik is. Daarbij wordt tegelijkertijd een antenne geleverd, die door een motor wordt aangedreven, d.w.z. voor het richten behoeft men niet meer naar buiten.

### Programma's

De schepen die met video zijn uitgerust, kunnen per jaar 18 zogenaamde „vidpacks” opnemen, d.w.z. koffers waarin 30 cassettes zijn ondergebracht, elk met een programma van ongeveer 1 uur. Dit wil dus zeggen, dat per week ruim 10 uur video-programma's kunnen worden bekeken. Daarbij dient wel te worden bedacht, dat aan boord van de met video uitgeruste schepen geen filmvertoningen meer worden gehouden. Desalniettemin aanmerkelijk meer uren ontspanning dan voorheen met de film.

Vanzelfsprekend moet een organisatie als Walport-Telmar, die schepen van vele nationaliteiten van programma's voorziet, een gerichte keuze doen. Grotendeels Engelse en Amerikaanse televisieprogramma's, omdat Engels nog steeds de meest universele taal is voor de vele nationaliteiten zeevarenden. Echter, een scala van onderwerpen komt aan bod, zoals documentaires, politiesteries, thrillers, amusementsprogramma's en... sport. Bijzonder aantrekkelijk is bij voorbeeld, dat Walport-Telmar ook de rechten heeft weten te verkrijgen voor de vertoning van alle voor het wereldkampioenschap voetbal 1974 gespeelde wedstrijden. Ingekort tot 29 minuten elk circuleren thans alle gespeelde wedstrijden over de met video uitgeruste schepen.

### Nederlands

Toch, zo zal men verzuchten, wil men als Nederlander ook wel Nederlands televisie-gebeuren aan boord waarnemen. De kans dat dit over enige tijd werkelijkheid gaat worden is niet uitgesloten. Radio-Holland, langzamerhand geen onbekende aan boord en te allen tijde vertegenwoordigd in de radio-officier, is doende de rechten te verkrijgen voor distributie in cassettevorm van Nederlandse TV-programma's. Zodra dit zijn beslag heeft gekregen — iets dat wij vurig hopen — zullen wij ertoe overgaan om een bepaald percentage van de video-programma's aan boord uit Nederlandse programma's te laten bestaan. Dat dit beperkt zal blijven is duidelijk, want wij moeten ook rekening houden met de opvarenden van niet-Nederlandse nationaliteit, voor wie het Nederlands nog meer moeilijkheden geeft dan het Engels. Hoe dan ook, de verwachting is dat deze ontwikkeling te zijner tijd met instemming zal worden begroet.

# Kurkezak

Tuut...tuut... „Met de Shell”, kondigde een vriendelijke meisjesstem aan het andere eind van de lijn aan. „Mogge juffrouw, ik wou iemand spreken van de Kurkezak”.

Men had mij al herhaaldelijk van vlootzijde verzekerd, dat Tussen Schip en Kaalom de Kurkezak wordt genoemd, zijnde korter en krachtiger dan de officiële titel. Nu weet ik niet waarom ik mij plotseling ook van deze naam bediende om mijn collega op de redactie te bereiken; waarschijnlijk was het gewoon een ondeugende opwelling die wat oudere mensen wel meer krijgen. Hoe dan ook, ik kreeg niet de indruk, dat ik de telefoniste van haar stuk had gebracht, want binnen enkele seconden kreeg ik een jongedame aan de lijn, die zich aankondigde als juffrouw Pieff of zoiets. Ze zei het nogal kattig, dus ik wilde haar niet vragen nog eens haar naam te herhalen. Wellicht kwam het kattige alleen maar voort uit het feit, dat ik op een maandagmorgen belde, zij haar koffie nog niet had gehad of wellicht zelfs door mijn telefoontje werd gestoord in haar week-end verslag aan vrouwelijke collega's.

„Bent u van de Kurkezak”, vroeg ik alervriendelijkst. „Wa-zeg-u?”, klonk het kribbig. „Van het maandblad de Kurkezak?”, herhaalde ik.

Even was het stil aan de andere kant, toen klonk er een tik in de hoorn, gevolgd door een langere stilte, met wat kleine geluidjes er doorheen. Als dagelijks gebruiker van het onvolprezen Shell-interne-telefoon-net was mij bekend, dat ik nu weer werd doorverbonden. Zou het van het kastje naar de muur worden, of zouden ze mij — gezien mijn kurkezakvraag — tegelijk op de Medische Dienst overzetten?

„Met de afdeling Chemische producten”, klonk het. Ik moet zeggen, dat de stem van deze jongedame zeer opgewekt klonk. Het kon zijn dat deze een machtig weekend achter de rug had met de jongen-van-haar-dromen of ze hadden bij Shell een psychologisch goede stem voor een verkoopafdeling uitgezocht. „Met Shell Verkoop?”, waagde ik.

„Spreek u mee”, kirkte ze aan de andere kant. „Wat kan ik voor u doen?” Kind, je moest eens weten wat je voor

me kon doen zo schoot het door me heen. Maar ik vermande me en indachtig de balpen die ze ongetwijfeld gereed hield om de bestelling te noteren, zei ik bescheiden — althans voor zover dat in mijn vermogen ligt — dat ik wel verkeerde zou zijn verbonden. „Wie had u dan willen hebben”, fluisterde ze me nu allerliefst toe, kennelijk helemaal niet teleurgesteld, dat de bestelling niet doorging. „Iemand van de Kurkezak?”, zuchtte ik. „Nee, dat verkopen we niet, wij hebben hier wel Van Alle Markten. Maar weet u wat, ik geef u iemand van Shell Nederland”.

En daar ging ik weer, na hartelijk afscheid te hebben genomen van de juffrouw, die vanwege haar stem hoe langer hoe mooier werd en kennelijk van alle markten thuis was, zelfs chemische. Het was natuurlijk eigenwijs om maar steeds weer die Kurkezak naar voren te schuiven; het ding begon me loodzwaar om de hals te hangen. Ik had ook het nummer van m'n eigen toestel kunnen opgeven, maar ik had nu „a” gezegd, en was van plan desnoods het hele alfabet door te worstelen. Misschien is het u ook wel eens overkomen, dat je ineens anders gaat doen dan anders; het kan ook wel het voorjaar zijn geweest, dat mij hiertoe bracht, dan heb je van die oplevingen. Om kort te zijn, de eigenaresse van de volgende stem had het voorjaar al lang achter zich; er zat een barst in het geluid dat haar stembanden produceerden. En dat geluid was toch maar heel kort: „Jaaa”. Zelfs als ik zou trachten fonetisch weer te geven hoe ze dit tegen mijn trommelvlies brieste, zouden de beschikbare letters uit het alfabet ontoereikend zijn, verre zelfs. Na haar te hebben medegedeeld, dat ik iemand van de Kurkezak wilde spreken, bitste ze: „Dan zit u goed fout, dan moet u bij tankers zijn”. En daar ging ik weer, alle lijnen van het net door.

Net overwoog ik om dan in hemelsnaam maar opnieuw het Shell-nummer te draaien en weer normaal te doen, of in alle opgewektheid meldde mijn naaste collega zich. Nauwelijks hoorde ze m'n stem, of ze vroeg of ik er nog aan had gedacht twee kolommetjes voor deze editie te vullen. „Ja”, verzuchtte ik: „En ik weet nu ook waarover”.

Wouw



### Verzameling

Via een telefoontje van de chef Boekhouding werden wij erop attent gemaakt, dat mej. M. J. Peiman, sinds een aantal jaren werkzaam op die afdeling, vanaf 1966 suikerzakjes had gespaard om ze vervolgens in een album in te plakken. Shell-suikerzakjes, wel te verstaan. Hoewel vele lezers van dit blad weleens een bezoek zullen hebben gebracht aan het kantoor, waarbij dan ook een kopje thee of koffie werd genuttigd, zal het waarschijnlijk niemand zijn opgevallen dat er om de zes weken een nieuwe afbeelding op het zakje staat. Maar in het album zitten er 78 verschillende, verzameld over een periode van 8 jaar. Voor ons aanleiding de fotograaf er bij te halen en een leuk plaatje te schieten.

Verzamelen is overigens een hobby die mej. Peiman al van kinds af aan beoefent. Ze vertelde ons ten minste dat ze van sigarenbandjes over ging op sinaasappelwikkels, waarna de ansichtkaarten aan de beurt kwamen. Ze werden haar toegezonden door familie en collega's die in het buitenland vertoefden.

Het staat hier zo simpel: ze vertelde ons dat... Dat deed ze inderdaad, ondanks het feit dat ze doof-stom is. Door lip te lezen en zelf goed de woorden te articuleren, kan ze zich prima verstaanbaar maken. Dat moet ook wel, vooral als je op zo'n grote afdeling zit. Typerend voor ons was in ieder geval de opmerking van een der heren bij haar op de kamer „Ze is dol op plagen, en als ze er de kans toe ziet zal ze het zeker niet laten”.

### Waar gebeurd

Althans als wij een van onze gezagvoerders mogen geloven. Er komt een nieuwe baas aan boord. Als hij na het uitpakken van z'n bagage de bar komt binnenstappen, zitten daar ook de derde en vierde werktuigkundige. Even later loopt de derde naar een hoek, pakt daar een denkbeeldige motor en begint het ding te starten. Maar ie slaat niet aan, wat geen verwondering behoeft te wekken bij een denkbeeldige motor. De vierde bekijkt het zo allemaal eens, loopt weg en komt dan terug met een paar sleutels om er wat aan bij te stellen. De baas, stomverbaasd, verslikt zich haast in z'n biertje maar zegt niks. Hij gaat naar beneden, treft daar de tweede aan en zegt: „Zeg, zijn die twee collega's van jou nou echt gek? Ze doen net of ze een motor hebben die niet wil aanslaan.” „Wat?” zegt de tweede, „Wil dat ding nou weer niet aanslaan? We hebben 'm pas nog nagekeken!”

### Bijbel

Onlangs werd aan de gezagvoerder van een BP-tanker bericht, dat zijn schip was verkocht. De ontvangstbevestiging aan zijn reder was kort en krachtig: Jesaja, hoofdstuk 13, vers 22.

Grote consternatie op het hoofdkantoor: „Wat bedoelt de man?”. Het duurde wel even voordat er een bijbel was gevonden in de archieven, maar toen werd alles duidelijk. En om nu te voorkomen dat onze lezers op zee in het duister blijven tasten, hier de tekst:

„Wilde honden zullen huilen in de burchten en jakhalzen in de paleizen van wellust. Weldra zal zijn tijd komen en zijn dagen zullen niet verlengd worden.” Ja, de ouwe had het goed begrepen.

### De vrouw

Een vrouw is belangrijk in het menselijk bestaan, dat zal niemand kunnen of durven ontkennen. Wij zullen hier niet ingaan op de redenen die ertoe hebben geleid, dat 1975 is uitgeroepen tot „het jaar van de vrouw”. Feit is, dat de vrouw nog steeds, in vele opzichten — waarvan niet in het minst „zakelijk gezien” — niet die aandacht krijgt die zij verdient. Qua publiciteit hoeft een vrouw zich overigens niet te beklagen, telt u het aantal damesbladen of damesrubrieken in de Nederlandse pers er maar op na. Toch blijft het ons verbazen, dat de pagina die wij in dit blad zo'n twee jaar geleden nota bene speciaal voor de vrouw reserveerden, zo maagdelijk blijft. Onder de kop „Uit en thuis” stelden wij de echtgenoten, verloofden, enz. van onze zeevarenden in de gelegenheid hun zegje te zeggen; hun ervaringen, hun indrukken in schriftelijke vorm weer te geven. Bijna een jaar ging het goed. Een aantal bijdragen, sommige in de vorm van ruwe concepten (die wij in overleg met inzendster tot een artikel verwerkten), andere geheel afgerond en gereed voor publicatie, mochten wij ontvangen en publiceren. Nu is het al een aantal maanden stil geworden, ondanks een aantal toezeggingen van diverse dames om hun gedachten en ervaringen als „zeemansvrouw” eens op papier te zetten.

Laten we hopen dat „het jaar van de vrouw” hen weer wakker schudt, hen ertoe brengt „hun” pagina te vullen. Niet met reclame voor een of andere organisatie, maar met hun eigen zienswijze, ervaring of mening als verloofde of echtgenote van een zeevarende. Bij de eerste publicatie omtrent de rubriek „Uit en thuis” stelden wij nadrukkelijk, dat het niet de bedoeling was dat een van de redacteurs voor „tante Nel” of iets dergelijks ging spelen en zelf zogenaamde bijdragen ging leveren. Het is

aan u, dames, dit te doen. Wij zijn in dit „jaar van de vrouw” wel benieuwd en kijken uit naar uw reactie.

### Wenken

Je kan het haast niet geloven, maar de onderstaande wenken werden wel degelijk zo'n vijftig jaar geleden door de K.L.M. gegeven aan „luchttoeristen”.

Steek geen arm of hoofd plotseling buiten boord. De winddruk zou u kunnen verrassen en u zou u kunnen bezeren. Zeker verliest u door een dergelijke handelwijze uw hoofddekse!

Wuif niet met hoed, sjaal of pet buiten boord bij vertrek, de luchtstroom zou ze u uit de hand kunnen rukken, waardoor ze in de roeren terecht zouden kunnen komen en deze onklaar maken.

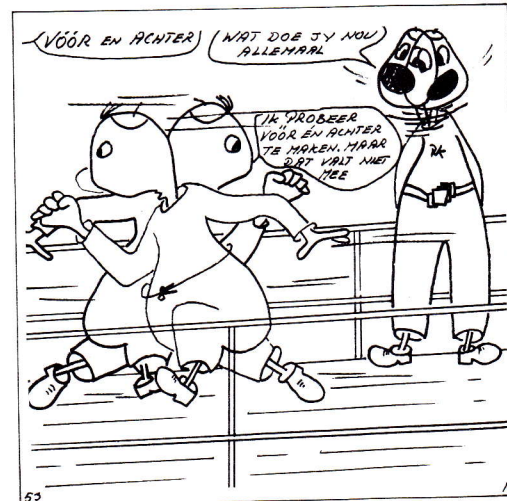
Reist ge in een open toestel, neem dan een goede stofbril mee en zet een leren of zijden kapje op om uw coiffure te beschermen.

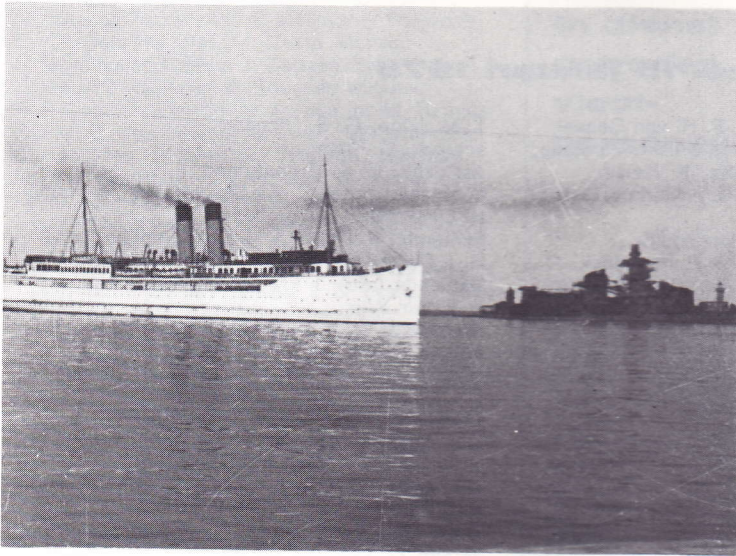
Hoogvliegers dienen van tevoren hun blaas te ledigen en geen spijs te eten, te weten erwten, bonen en bruinbrood, die tot overmatige gasvorming in de darmen aanleiding kunnen geven.

### Xylofoon

Vanuit Kaapstad had de „Capiluna” een aanvraag voor diverse kombuisartikelen, waaronder een „piping set”, opgezonden naar de volgende aanloophaven: Rio de Janeiro. Groot was de verbazing aan boord toen bij aankomst aldaar de shipchandler o.a. met een xylofoon kwam aanzetten, zijnde de „piping set”. Het apparaat kon alsnog worden omgeuild voor een echte spuitzak, waar de niet zo erg muzikale hoofdvoeding beter mee overweg kon dan met de xylofoon.

## Met Jochem en Roel een veilige boel





### „Gneisenau”

Het artikel in het decembernummer, getiteld „Uit het Oud-Archief”, heeft enkele reacties opgeleverd. Onder andere de heer C. van der Marel, redacteur van „Van alle Markten” van Shell Nederland Verkoop, schreef ons: Na de oorlog had ik als een van mijn standplaatsen in buitenlandse dienst de Poolse hoofdstad Warszawa. Mijn werk bracht met zich mee, dat ik heen en weer reisde tussen deze stad en Stockholm. Enkele malen heb ik daarvoor gebruik gemaakt van de trein, die in Gdynia aan boord van de ferry „Drottning (Koningin) Victoria” werd gereden en in Trelleborg de reis voortzette. Op de heen- en terugreis passeerden wij dan het wrak van de „Gneisenau”, dat op bovenstaande foto te zien is.

Voor uw lezers, u zelf en illustrator Willem Stil een historische bijzonderheid. Men heeft mij gezegd dat de ferryboot uit die tijd door een gelijknamig schip is vervangen.

Wat betreft de „Gneisenau” neem ik aan, dat die bezienswaardigheid weg is.

### Dorus Rijkers

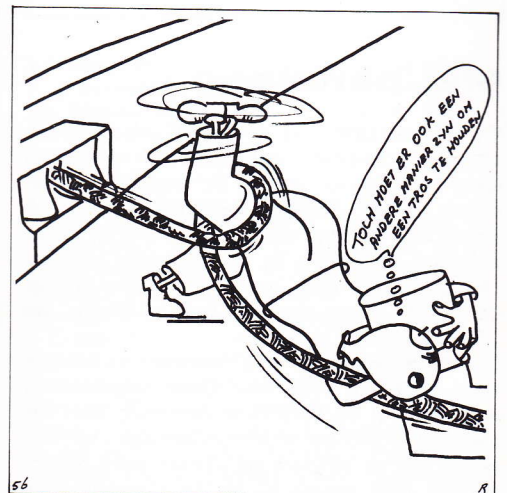
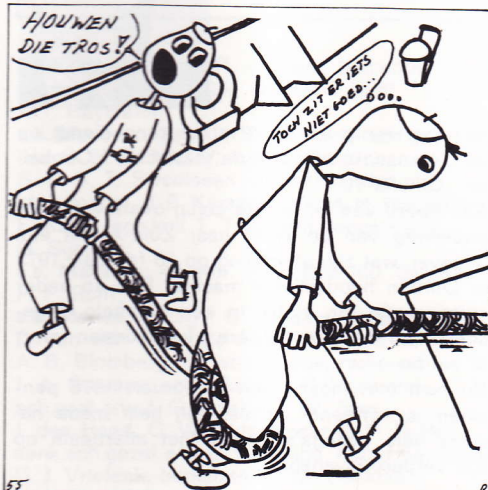
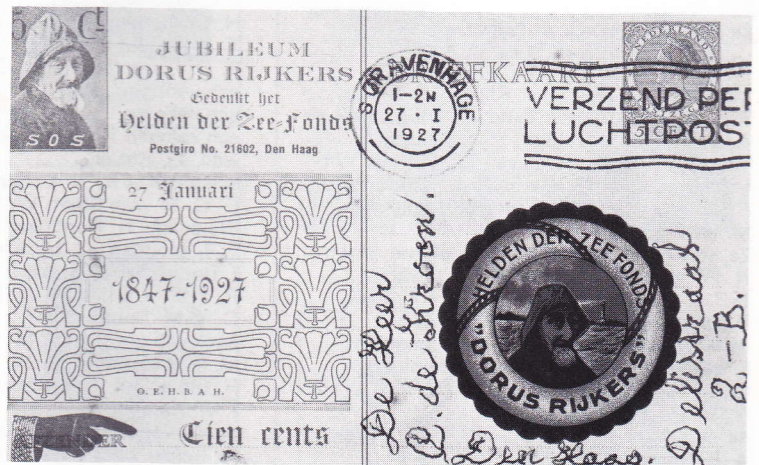
Het is alweer vele jaren geleden, dat deze naam een begrip was voor iedere zeevarende. En alhoewel velen onzer zich deze legendarische mensenredder nog herinneren, hebben de jongeren er wat meer moeite mee. Wij komen hierop omdat ons artikel „150 redding-jaren” in het decembernummer nogal wat reacties heeft teweeggebracht, waaronder een brief van de heer C. de Kroon uit Den Haag, een onzer werkelijk oud-gedienden. Hij schreef: „Het zou wel leuk zijn als nu, in verband met het 150-jarig bestaan van de reddingmaatschappijen, ook een plaatsje beschikbaar was voor onze vriend Dorus Rijkers. Hierbij zend ik u — zo vervolgt de heer De Kroon in fraaie

# schoon schip

krulletters — twee series jubileumkaarten in de welgemeende hoop, dat u ook deze wil publiceren in „Tussen Schip en Ka”.

Dat zouden wij gaarne doen, en wel volledig, ware het niet dat elke serie uit vier kaarten bestaat, waarvan drie met gedicht van Clinge Doorenbos. Toch ruimen wij gaarne een plaatsje in voor een der kaarten, uitgegeven ter gelegenheid van de 80ste verjaardag van Dorus Rijkers op 27 januari 1927. Op een der andere kaarten (elk gefrankeerd met 5 ct en als extra bijdrage voor het „Helden der Zee-

Fonds” 5 ct porto) troffen wij het volgende gedicht aan:  
Als een kunstenaar zestig jaar wordt,  
juicht héél Holland met elkaar...  
nu wordt Dorus Rijkers tachtig,  
Holland's Reddingskunstenaar!  
DORUS RIJKERS en de zijnen  
waren mannen van de daad:  
't is aan Neerland om te toonen  
hoe of het zijn plicht verstaat.  
't Kostbaarste bezit: hun leven  
waren ze bereid te geven;  
honderden van 't wrak gehaald...  
HOLLAND! Is uw schuld betaald?  
Clinge Doorenbos



# VLOOTPERSONALIA

periode van 16 december 1974 tot en met 15 januari 1975

## Gehuwd:

17.12.74: J. Sprey, 4e wtk., met mw. N. A. Smit;  
23.12.74: R. J. E. van Haarst, 4e stm., met mw. E. van der Beek;  
23.12.74: L. F. Kruyt, 3e wtk., met mw. B. J. M. Schoenaker;  
27.12.74: L. P. Lucking, 5e wtk., met mw. M. Carpay;  
27.12.74: D. A. Sinnema, hoofd voeding, met mw. Wouters;  
10.01.75: A. Verwijs, 5e wtk., met mw. J. Faasse;  
14.01.75: A. S. Baarda, ll.stm., met mw. G. Witteveen.

## Geboren:

16.11.74: Eddy, zoon van J. Schipper, 5e wtk., en mw. L. J. U. Schiper-Waasdorp;  
19.12.74: Erwin, zoon van S. B. M. Breukel, 1e stm., en mw. F. M. Breukel-Handstede;  
24.12.74: Arjen, zoon van A. J. Verheul, 2e stm., en mw. F. Verheul-Verhaar;  
25.12.74: Walter Frederik, zoon van F. C. Sant, 3e wtk., en mw. J. Sant-Hament;  
6.01.75: Lianne Catharine Maria, dochter van A. J. G. Weitzel, hfd.wtk., en mw. A. G. P. Weitzel-Vergouwen;  
7.01.75: Claudia, dochter van B. Ritman, 1e stm., en mw. L. Ritman-van Dijk;  
8.01.75: Steven Hendrik Jan, zoon van H. Nijhof, 2e wtk., en mw. G. K. Nijhof-van Es.

## Afflossingen:

gezagv.: H. Barth, D. P. Klip, C. Wolse, A. Tijmsma, B. C. den Exter van den Brink, A. de Ligt, J. E. Dekker, H. J. Allaart;  
1e stl.: P. Puype, A. T. van Es, R. J. de Wit, J. Mieras, M. F. D. Becx, G. L. A. Martens, F. de Vries, C. J. Clarisse, G. J. Olieman, M. de Graaf;  
2e stl.: F. B. Visser, C. van de Vrie, H. W. van Baalen, J. M. E. Korteweg, J. P. J. M. Cobelens, J. H. N. Pabbruwee, R. Drenth, M. Stammes, J. Boonstra;  
3e stl.: J. J. Engelbrecht, R. A. Jongejan, E. Hietbrink, J. Koek, H. A. Kamsteeg, G. Terpstra, R. F. Mesker, F. W. Roëll, A. M. Borgart;  
4e stl.: A. H. den Breems, W. P. van Stek, A. P. Kruidenberg;

radio-off.: L. J. J. Bloemen, S. H. van Gessel, J. van der Eyck, C. H. Troost, J. J. A. Versteeg, A. F. Sebrechts, D. Dijkstra, K. Keizer, H. W. Hogeweg, N. Eylers, J. J. Markus, D. Bins, A. J. Rietveld;  
hfd.wtk.: H. Buiten, W. Groenendijk, R. Romijn sr., R. N. Groen, J. P. Hasenack, H. W. van Diepen, H. de Jong, G. J. Visscher, S. Straub;  
2e wtk.: J. Homminga, J. L. de Bondt, F. de Roos, C. Hemmer, A. Houwaard, H. Japin, J. J. Timmers, M. F. Koens;  
3e wtk.: L. Timmer, R. G. M. Kauffeld, R. R. Brouwer, P. Kooyman, J. A. Deelen, F. van den Boogaard, E. L. F. Nijhuis, H. A. M. Heyens;  
4e wtk.: W. K. de Voogd, J. Hoorn, G. J. Afink, L. M. Dijkhuizen, C. Brasser, R. F. Hamar de la Brethonière, P. G. Venema, J. P. A. M. Ghuyts, A. R. de Wilde, O. Wink, C. N. M. van der Weyden, A. G. A. de Graaf, D. A. Kruk, F. M. van der Straten;  
5e wtk.: B. S. J. Spierenburg, M. J. de Kroon, K. P. Beumer, W. A. 't Jong, A. Middelkoop, D. E. F. Bernardus, L. J. Criens, E. T. van de Pijpekamp, P. H. Rebel, C. B. van het Maalpad, A. Belder, M. J. Kleyn, F. O. Schlüter, J. A. Geerdinck, J. W. Holtrop, P. H. van Beusekom, E. A. Rumeser, J. C. Butler, D. J. Bastiaans, W. P. N. Kramer, H. C. Nagelkerken, J. Verhagen, P. Reid, T. J. van het Kaar, N. H. Bijl, T. van de Ruit, P. O. J. van der Horst, C. Castelijns;  
sch.voorman: J. C. v. Willigen, L. v. Wieren;  
sch.vakman I: A. W. Jansen, G. J. v. Delft;  
sch.vakman II: W. Kesteloo, J. P. de Landes, wnd. G. Struik;  
sch.gezel a/w: J. A. Schaarman, F. G. M. van Kleef, W. Pronk, J. E. Groot-Bleumink, H. Hendriks, F. L. Brocx, T. J. Moonen, C. Verlind, M. J. W. A. Schuurs, J. Bonte, W. G. Metz, E. M. Meyer, P. T. Post, P. J. M. v. Dillen, A. v. Sloten, P. Harmans, C. T. M. Santbergen;  
aank.sch.gezel a/w: M. Klok, R. A. de Visser, M. T. Kooymans, A. W. M. Visser, F. P. Uithof, R. Bleiksloot, E. P. Dorothea, R. M. Philips, J. C. Kamper;  
hoofd voeding: A. Onderstal, A. A. Turkenburg, F. Tüllmann, J. S. W. Martens, A. P. Maat,

T. M. Vloo, G. S. Sinnema;  
sch.kok: G. Riem;  
aank.kok: C. A. Breederland;  
hoofd bediende: C. Westbroek, J. L. F. Romen, H. Domselaar;  
bediende: F. Deen, A. L. van Kempen, H. J. Denies, P. J. Witteveen;  
Bediende (a/d): J. Franke, H. Bruinenberg, R. E. van Wijk;  
Koksmaat: W. A. v. Noort, T. B. Postma;  
Jongen a/w: L. A. W. v. d. Wouw, H. J. F. v. d. Berg, E. A. Stelke, J. L. Halsema.

## Tewerkstellingen en overplaatsingen:

**m.s. Abida:** 4e stm. W. J. van Heesen, 5e wtk. L. M. de Wit, ll.wtk. J. W. Golstein;  
**m.s. Acila:** gezagv. J. van der Velden, 2e wtk. R. J. Bosman, ll.wtk. J. Blaak;  
**m.s. Acmaea:** 1e stm. R. van Westendorp, wnd. 2e stm. G. Terpstra, 4e stm. F. H. C. Bakker, ll.stm. B. P. de Lange, ll.wtk. P. E. Tiessens, radio-off. J. Valk;  
**m.s. Acteon:** ll.stm. H. V. de Jong, hfd.wtk. C. L. H. Stocking Korzen, 4e wtk. J. A. Swiers, 5e wtk. E. C. A. Vierling;  
**s.s. Arca:** wnd. 1e stm. W. A. Mostert, wnd. 3e wtk. P. A. van Splunter;  
**s.s. Atys:** wnd. 3e stm. P. L. van der Vos;  
**s.s. Capiluna:** wnd. sch.voorman M. H. Grootveld, hoofd bediende E. J. Eradus;  
**s.s. Capisteria:** gezagv. J. H. Korsen, 3e stm. M. Parlevliet, wnd. 4e wtk. E. K. G. Schiefer, radio-off. C. P. Verschoor, capataz E. Santos Avilleira, man.esp. J. L. Moreira Formoso,

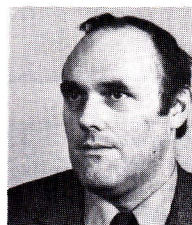
## Met pensioen

Op 16 mei 1956 trad de heer C. Haas als 4e stuurman bij onze maatschappij in dienst en werd de volgende dag te Schiedam als zodanig op het s.s. „Korenia” tewerkgesteld. Reeds aan het eind van dat jaar werd hij tot 3e stuurman bevorderd en overgeplaatst naar de „Kellia”. Vervolgens voer hij geruime tijd op de „oude” motorschepen „Taria”, „Omala” en „Saroena”. Na ook de volgende rang doorlopen te hebben werd hij begin 1968 naar Qatar uitgezonden, waar hij met de verantwoordelijkheid voor de sleepboten en bevoorradingsvaartuigen ten behoeve van de offshore-activiteiten werd belast. Midden 1970 keerde hij als 1e stuurman naar

de vloot terug en deed in die rang dienst op de „Acmaea”, „Capisteria”, „Arca”, „Onoba” en „Cinulia”.

Aan boord van dit laatste schip overkwam hem onderweg van de West naar Zuid-Afrika een ongeval, wat zijn afbetaling op 16 februari 1973 te Durban noodzakelijk maakte. Een en ander culmineerde ten slotte in een algehele ongeschiktheid om zijn carrière als stuurman voort te zetten.

Nu hem met ingang van 1 februari 1975 pensioen is verleend wensen wij hem mede namens vele collega's gaarne het allerbeste op zijn verdere levenspad.



## In memoriam



Op donderdag 19 december 1974 ontvingen wij het ontstellende bericht dat stuurmansleerling F. Dijkstra gedurende de voorgaande nacht een auto-ongeluk was overkomen en aan de gevolgen daarvan overleden.

Hij trad op 4 augustus 1974 in dienst op het m.s. „Acteon” en werd op 27 november daaropvolgend om medische redenen te Singapore afbetaald. Na gerepatriëerd te zijn volgde kort daarna zijn hersteldverklaring en werd hem aansluitend tussentijds verlof verleend met het plan hem na de kerstdagen wederom op een schip te plaatsen ter completering van zijn vaartijd.

Helaas heeft dit niet meer zo mogen zijn.

Op maandag 23 december werd hij, na een uitvaartdienst in de R.K. kerk te Gorredijk, naar zijn laatste rustplaats gebracht, waarbij o.a. de gezagvoerder en enige officieren van de „Acteon” aanwezig waren.

20 man. M. A. Dominguez Martinez, mar.int. M. Alvarez Fernandez, A. Chamorro Troncoso, C. Chapela Barreiro, M. Costa Alonso, S. Dominguez Castro, J. Dopazo Soto, E. Gestido Martinez, R. Toucedo Miguez, R. J. Trabazos Fernandez, 20 mar.int. M. Refojos Sousa, B. Vila Abalde, iefe de f. M. Fernandez Blanco, coc. A. Martinez Amoedo, cam.may. do P. J. Rodriguez Soliño, cam. M. Fernandez Pazos, C. Nogueira Rocha, cam. (trip.) J. Iglesias Rodriguez, 20 man. D. Bouza Alonso, L. A. Dacosta Agra;

**s.s. Capulonix:** wnd. 1e stm. F. Kuyt, 5e wtk. T. van Luttkhuizen, radio-off. J. D. Dieker, wnd. hoofd voeding C. H. Rijnvis, koksmat D. Heemeyer;

**m.s. Cinulia:** wnd. 1e stm. E. J. J. Eelman, wnd. 3e stm. J. Jongeneel, 4e stm. M. L. A. Wouters, II.stm. J. J. Smit, 5e wtk. L. J. Blokland, II.wtk. C. A. M. Loeff;

**m.s. Crania:** wnd. 3e stm. J. L. A. M. Peek, 2e wtk. A. Slood;

**m.s. Dallia:** gezagv. J. C. de Groot, 5e wtk. J. Schipper;

**m.s. Daphne:** sch.vakman I G. A. Muts;

**m.s. Diadema:** 4e stm. D. van der Heul, radio-off. J. H. A. van Muijlwijk, sch.gezel a/w M. A. Oosterhof, J. Booy, aank.sch.gezel a/w W. Dekker, hoofd voeding H. W. J. v. Haarst, bediende (a/d) A. B. Engwerda, jongen a/w M. J. de Wijk;

**m.s. Dioma:** wnd. 2e stm. L. A. H. Vader, wnd. 4e wtk. G. M. Piera, 5e wtk. J. J. van Emmerik, 5e wtk. P. H. Diemers, radio-off.

J. P. van Oudheusden;

**m.s. Dione:** 4e wtk W. van der Plas;

**m.s. Dosina:** wnd. 2e stm. R. F. M. Driessen, II.stm. T. N. G. Borst, 5e wtk. J. Verwijs, 5e wtk. W. H. Heyveld, sch.voorman J. den Heyer, sch.vakman II M. Temmerman, wnd.

A. E. G. de Rooy, sch.gezel a/w J. G. Klein-Hesselink, aank.sch.gezel a/w W. E. Sumajow, R. C. Vreugde water, hoofd voeding E. H. Hoeboer, sch.kok J. W. T. Smit, bediende B. J. v. Gelderen;

**m.s. Felania:** gezagv. P. Buisman, 1e stm.

R. Knol, 2e stm. P. G. van der Horst, 3e stm.

L. A. C. M. van der Bruggen, 3e wtk. C. Loman, 4e wtk. H. L. Castens, 5e wtk. A. Nonnekes, 5e wtk. R. J. van Kuyk, radio-off. P. F. Wouters;

**m.s. Fulgur:** gezagv. J. Priest, 1e stm. W. Drost, wnd. 3e stm. J. Teerstra, sch.vakman II J. Punt;

**s.s. Kabylia:** 2e wtk. J. Visser;

**s.s. Kalydon:** II.stm. C. H. M. Buckens,

radio-off. A. W. C. Wouterson;

**s.s. Kara:** 4e stm. J. P. van der Horst, II.stm.

H. Puyman, II.stm. R. A. S. Vermeulen, 3e wtk.

B. van Os, 5e wtk. J. Starckenburg, 5e wtk.

L. Busé, radio-off. D. Bins;

**s.s. Katelaysia:** gezagv. P. C. Hoek, 5e wtk.

J. Polak;

**s.s. Khasiella:** II.stm. K. P. Cupido, II.stm.

J. Schol, 3e wtk. E. P. R. van Zelst, 5e wtk.

J. J. Timmermans, II.wtk. J. F. Bijlsma, II.wtk.

N. E. Kingma, hoofd voeding H. G. Morsink;

**s.s. Kopionella:** gezagv. R. J. Wyrde man, II.stm.

E. M. P. H. W. Duykers;

**s.s. Koratia:** ass.wtk. J. A. Drenth;

**s.s. Korovina:** 1e stm. J. Tebbenhoff, radio-off.

F. K. van Westen;

**s.s. Kosicia:** wnd. 2e stm. B. M. Stubbe;

**s.s. Kryptos:** 4e stm. F. G. de Bruyn, 2e wtk.

E. de Jong, 3e wtk. J. Verlinde, 4e wtk.

G. J. van der Weerd, 5e wtk. H. Struyk, II.wtk.

H. J. M. Frenken, radio-off. P. W. Veygen;

**s.s. Kylix:** 2e stm. J. Zwart, 4e stm.

J. C. D. Thierman, hfd.wtk. E. Rouw, 2e wtk.

M. J. Parent, 4e wtk. A. J. Zon, 5e wtk.

R. Romijn;

**s.s. Lepton:** 1e stm. C. P. Donken, 3e wtk.

J. Boon, 4e wtk. W. Willems;

**s.s. Lovellia:** 1e stm. J. Priester, sch.gezel a/w

D. Hogeveen, E. P. Aponno, A. A. O. Schenk,

## In dienst getreden vloot- personeel



J. Blaak  
II.wtk.



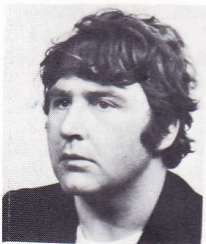
L. J. Blokland  
5e wtk.



J. W. Golstein  
II.wtk.



C. A. M. Loeff  
II.wtk.



J. W. T. Smit  
scheepskok

## Aangesteld



R. J. Wyrde man  
per 10 mei 1974 aange-  
steld als gezagvoerder  
en op 24 december 1974  
belast met het com-  
mando over het  
s.s. „Kopionella”



S. Neeleman  
per 23 oktober 1974  
aangesteld als hoofd-  
werktuigkundige en op  
11 januari 1975 tewerk-  
gesteld aan boord  
s.s. „Vitrea”

aank.sch.gezel a/w R. v. Diest, bediende

H. de Ruig, A. Vrolijk, bediende (a/d)

J. T. Heymann;

**s.s. Macoma:** 2e wtk. B. Oudkerk, sch.gezel

a/w G. H. de Visser, A. Bravenboer,

S. L. B. T. Sweelssen, aank.sch.gezel a/w

M. Jasperse, J. B. Kastelyn, W. M. H. Hollanders,

E. Kater, sch.kok T. T. Bouma, jongen a/w

G. Sijmons;

**s.s. Marinula:** 4e stm. P. P. Busking, 5e wtk.

P. P. Rolff;

**s.s. Marisa:** gezagv. G. Arkema, 4e stm.

D. van der Vegte, 3e wtk. J. Haasjes, 5e wtk.

A. B. Blomberg, 5e wtk. F. Vos, radio-off.

J. A. Stevens, sch.vakman I R. Stuijfand,

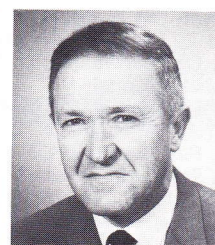
sch.gezl a/w J. G. Koek, M. W. Toet,

J. den Hoed, C. W. F. Heemskerk, P. Dulfer,

aank.sch.gezel a/w D. v. Eenige, hoofd bediende

G. J. Vrielenk, bediende W. M. Beekman;

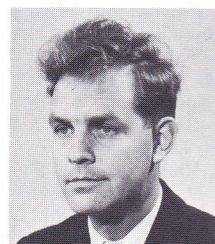
## Onze vlootjubilairissen



J. Priest  
gezagv.  
1950-9.1-1975



S. Harders  
gezagv.  
1950-4.2-1975



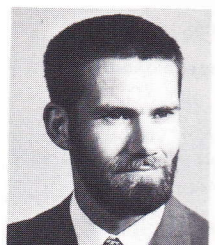
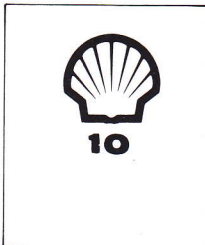
J. Tekelenburg  
hfd.wtk.  
1950-10.2-1975



L. F. Veldhuis  
hfd.wtk.  
1950-21.2-1975



H. W. Bosman  
hfd.wtk.  
1950-24.2-1975



M. Klein Sr.  
1e stm.  
1965-22.2-1975

**s.s. Meta:** hfd.wtk. J. L. 't Mannetje, 5e wtk.

F. J. Scheepers, ass.wtk. C. P. J. de Hond;

**s.s. Metula:** wnd. sch.vakman II E. K. Smit,

sch.gezel a/w J. W. Wolters, P. Fokker,

G. H. v. d. Ven, G. Krüger, sch.kok

A. W. Jacobs;

**s.s. Mytilus:** 2e stm. J. Korving, 4e stm.

J. T. G. E. Kramer, 3e wtk. F. Blok, 4e wtk.

J. J. de Groot, 5e wtk. J. C. van Beinum, 5e wtk.

T. den Dekker, 5e wtk. P. A. G. van der Meer,

radio-off. J. Thomas, capataz M. Rios Meijide,

man.esp. E. D. Francisco Quiroga, 20 man.

J. Crespo Fontenla, mar.int. A. Alegrete

Hermida, A. Areses Fontenla, E. Costas

Fernandez, J. Gomez Albor, J. Guisande

Martinez, R. Insa Santamaria, J. Martinez

Perez, J. Rodriguez Cabral, F. Rodriguez Vilar,

20 mar.int. G. Figueroa Garcia, J. Figueirido

Acevedo, coc. A. Estevez Soliño, cam.may.do

F. Diequez Garcia, cam. J. Barros Barros, J. Ferro Alvarez, cam (trip.) C. Perez Couñago, a.d.coc. J. Lopez Garcia, hoofd voeding M. van Hagen;  
**m.s. Niso:** 1e stm. L. A. Veer, 2e stm. B. J. H. Wortelboer, 4e wtk. H. L. Hendrison, 5e wtk. W. S. de Graaf, 5e wtk. M. J. M. Borghouts, hoofd voeding J. L. Menger;  
**s.s. Ondina:** 3e stm. C. J. van Essen, 4e wtk. J. J. van Vondel;  
**s.s. Onoba:** 4e stm. M. Hofman, hfd.wtk. C. Heeres, 5e wtk. R. L. J. Collette;  
**s.s. Patro:** radio-off. J. M. J. M. van der Vorst;  
**s.s. Philidora:** 1e stm. R. P. Jager, 3e stm. C. Doolaard, hfd.wtk. C. W. Stolk, wnd. 3e wtk. J. Kruize, 4e wtk. M. C. Versloot, 5e wtk. J. H. Jansen, radio-off. J. A. Griffioen, sch.gezel a/w E. P. Kesauly, P. de Wit, aank.sch.gezel a/w J. G. Slegtenhorst, R. T. Schüller, wnd. hoofd voeding D. J. de Waard;  
**s.s. Philine:** sch.gezel a/w J. H. L. Nahapiet, bediende (a/d) P. Koks;  
**s.s. Philippia:** gezagv. P. Janssen, 4e stm. P. C. Mink, 4e wtk. C. J. J. de Vos, 5e wtk. R. Neelemaat, 5e wtk. R. Dorrenboom;  
**s.s. Sepia:** 1e stm. J. W. Nieuwerf, 4e wtk. J. H. Maneschijn;  
**s.s. Viana:** 4e stm. P. H. Visser, 11.stm. G. W. Reitsma, 4e wtk. D. J. Blom, 5e wtk. W. H. Lentink, 11.wtk. H. H. P. F. Janssen, 11.wtk. P. L. M. Akkerman;  
**s.s. Vitrea:** 2e stm. J. van Ruiven, hfd.wtk. S. Neeleman, 4e wtk. B. K. Frans, 5e wtk. J. de Wit;  
**s.s. Vieland:** 2e wtk. P. F. Buil, 5e wtk. J. M. M. Selders;  
**s.s. Zaria:** hfd.wtk. W. A. van Rooyen, wnd. 3e wtk. J. C. van Koten, 4e wtk. J. Water, 5e wtk. J. J. van Herk.

#### Uit dienst getreden vlootpersoneel:

3e stm.: A. J. M. van Kemenade;  
 3e wtk.: E. P. Walop;  
 4e wtk.: M. C. H. Waaldijk, J. van den Berg, J. W. Maas, R. D. Peterson;  
 11.wtk.: G. N. Bahlman;  
 sch.vakman I: J. Doolaard.

#### Overleden:

11.stm.: F. Dijkstra.

#### Gepensioneerd:

1e stm.: C. Haas.

#### Terug van tijdelijke tewerkstelling „Petroleum Company of Oman Ltd.”:

1e stm.: J. Post.

#### Aangesteld als:

gezagv.: J. E. Dekker;  
 1e stm.: S. B. M. Breukel, M. Klein Sr., R. J. de Wit, D. J. van Dijk, R. P. Jager, G. J. Olieman, R. Hendriks, J. Priester;  
 2e stm.: A. B. Tuyl, L. Bart, R. A. Reddering, I. W. A. van Thienen, J. Kerkhof, J. Boonstra,

G. W. Geesink, W. L. Westhoff, H. den Ouden, C. van de Vrie, H. J. Lenstra, F. Makkee, J. A. M. Sneek, A. G. J. de Wit, C. B. Slieker, J. van Rooijen, W. J. Netelenbos;  
 3e stm.: G. J. Gerritsen, R. A. Jongejan, W. T. A. B. Verstraeten, D. J. Bruin, C. K. Vermeulen, B. Crum, P. J. van den Driest, D. Dankkaart, A. H. den Breems, H. J. Koolstra, L. A. C. M. van der Bruggen, W. A. van Essen, L. H. Stevens, M. B. Kwakkelstein, A. G. den Dekker, J. J. Engelbrecht, B. G. ten Cate, P. A. Vermolen, N. J. C. M. van der Palen, B. van Gulpen, E. Hietbrink, P. N. van Duyn, P. Haas, C. J. van Essen, E. M. M. van den Bosch, J. F. Breys, J. M. M. van Rossum, E. van der Zwaal;  
 4e stm.: J. T. G. E. Kramer, F. H. C. Bakker, D. van der Vegte, M. L. A. Wouters, P. L. van der Vos, W. J. van Heesen, J. Teertstra, J. P. van der Horst, F. G. de Bruijn, P. C. Mink, D. Lodewijk, P. P. Busking, J. C. D. Thiermann, D. van der Heul, P. H. Visser;  
 2e wtk.: F. A. J. Boot, R. J. Doorneveld, H. Tesink, C. G. van der Zwet, J. J. Timmers, J. L. de Bondt, J. A. Maassen;  
 3e wtk.: H. de Rhoter, P. A. van Schuppen, J. P. van de Water, J. A. Deelen, B. van Os, R. A. M. Haffert, J. Labeur, J. Haasjes, J. M. Hogenstein;  
 4e wtk.: H. E. Engels, G. Dekker, J. L. F. Vermeulen Jr., J. J. de Groot, G. van Berghem, C. Brasser, D. L. Elsmann, M. J. Kleijn, M. C. Versloot, C. W. H. van den Heuvel, J. H. Maneschijn, J. Water, P. L. H. Schmitz, J. Teule, R. L. Rader, G. H. Willems, D. J. Blom, J. Lagcher, A. J. Ruikes, C. R. van Santen;  
 5e wtk.: T. van Luttkhuizen, J. de Wit, J. Polak, J. J. Timmermans, J. Verwijs, J. J. van Herk, W. H. Heyveld, R. L. J. Collette;  
 wnd.sch.voorman: M. H. Grootveld;  
 wnd.sch.vakman II: E. K. Smit;  
 wnd.hoofd voeding: D. J. de Waard.

#### Behaalde diploma's:

1e stuurman G.H.V.: J. Zwart;  
 1e stuurman G.H.V.-th.: A. G. Kroon;  
 2e stuurman G.H.V.: L. A. H. Vader;  
 2e stuurman G.H.V.-th: M. de Bruijne, J. M. Huisman, R. A. J. van Vugt;  
 3e stuurman G.H.V.: J. T. G. E. Kramer, F. H. C. Bakker, D. van der Vegte, M. L. A. Wouters, P. L. van der Vos, W. J. van Heesen, J. Teertstra, J. P. van der Horst, F. G. de Bruijn, P. C. Mink, D. Lodewijk, P. P. Busking, J. C. D. Thiermann, D. van der Heul, P. H. Visser;  
 „B-th.”: R. F. M. ten Hoonte;  
 „A/B-th.”: T. van Luttkhuizen, J. de Wit, J. Polak, J. J. Timmermans, J. J. van Herk, W. H. Heyveld, R. L. J. Collette;  
 „MVD”: J. Verwijs;  
 sch.kok: A. J. J. N. Advocaat.



#### Bruidspaar van de maand

De „Acila” zal altijd een hele speciale plaats innemen in de herinnering van hoofd voeding D. A. Sinnema. Het was namelijk aan boord van dit schip dat hij voor het eerst mej. M. Wouters, een vriendin van de verloofde van de 2e pompman, ontmoette.

De kennismaking beviel van beide kanten zo goed, dat hier een huwelijk uit voortvloeide.

Op 27 december 1974 werden zij op het stadhuis te Hapert in de echt verbonden.

Onze hartelijke gelukwensen.

## tussen schip en ka

veertiende jaargang no. 6 - februari 1975

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

#### Redactiecommissie:

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

#### Administratie:

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

### Mutaties walpersoneel

in de periode 11.12.74 t/m 10.1.75

#### Uit dienst

1. 1: H. J. Kievit - DFM/22 (naar S.I.P.C., Londen).

#### Geboren

14.12: Pauline Romana, dochter van H. A. van der Schilt - DFP/3 - en mevr. J. H. van der Schilt-Verhaagen.

### Waljubilaris



K. Engelsma  
 DF/1  
 1964-13.12-1974