

tussen **Schip en ka**

februari 1978



## Bij de voorplaat

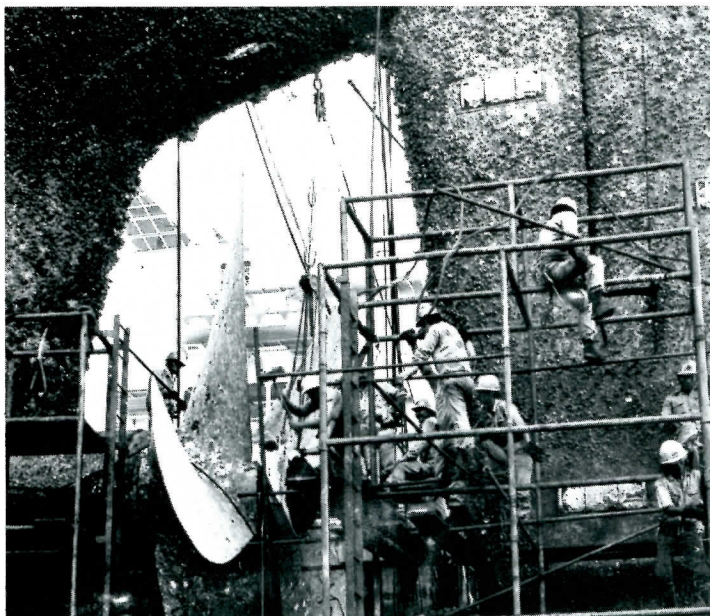
Rockefeller Plaza, New York. Op pagina's 8 en 9 een artikel over deze metropolis, met name hoe in een korte spanne tijds het meest belangwekkende te zien.

## Mededeling Shell Pensioenfonds

Als gevolg van de met ingang van 1 januari 1978 verhoogde A.O.W./A.W.W.-uitkeringen, is de in de pensioenformule toegepaste franchise herzien en ingaande 1 januari 1978 vastgesteld op:  
*f* 19.351,— voor gehuwde mannelijke fondsleden  
*f* 9.676,— voor gehuwde vrouwelijke fondsleden  
*f* 13.210,— voor ongehuwde fondsleden.

## Rectificatie organisatieschema

In het organisatieschema afgedrukt op de pagina's 8 en 9 van onze vorige uitgave is helaas het sterretje weggevallen dat aan moest geven dat ook het hoofd van de afdeling „Development” (DFD), de heer C. E. van 't Woudt, general attorney is. Gebruikers van het organisatieschema wordt verzocht achter zijn naam alsnog het sterretje te plaatsen, waar de voetnoot naar verwijst.



## Na het opleggen . . .

Na het opleggen volgt eerst de dokking. Pas dan kan ook worden vastgesteld hoe de ruimten in het schip, die gedurende 2½ jaar afgesloten zijn geweest, zich hebben gehouden. Het daarin handhaven van een vochtigheidsgraad van ± 40% dankzij een op elk schip opgestelde ontvochtiger, blijkt overigens de juiste methode te zijn geweest om niet alleen al het meubilair in prima staat te houden, maar ook uitdrogen van elektrische bedrading, rubberdelen en andere uitrustingsstukken te voorkomen. Wat dat betreft geen klagen. Wel bleek — en dat werd ook verwacht — de stillic-periode menig ongedierte in zee de kans te hebben geboden zich eens lekker te nestelen op de scheepshuid. Tonnen „barnacles” en ander aangroeiisel moesten bij elk schip dat in Singapore dokte, worden verwijderd. Een heel karwei, zeker als men bedenkt dat ze zich over het gehele onderwatergedeelte hadden verspreid. En dat in een laag van zeker 5 cm dik.

### Verzoeken voor scheepsinformatie te bellen:

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	s.s. Capisteria	m.s. Diloma	s.s. Kelletia	s.s. Macoma	s.s. Patro
m.s. Acila	s.s. Capulonix	m.s. Dione	s.s. Kermia	s.s. Marinula	s.s. Sepia
m.s. Acmaea	m.s. Cinulia	m.s. Dosina	s.s. Khasiella	s.s. Meta	s.s. Viana
m.s. Acteon	m.s. Crania	m.s. Felania	s.s. Kopionella	s.s. Mitra	s.s. Vitrea
s.s. Arca	m.s. Dallia	m.s. Fossarina	s.s. Kylix	s.s. Mytilus	s.s. Vlieland
s.s. Atys	m.s. Daphne	m.s. Fossarus	s.s. Lepton	m.s. Niso	s.s. Zafra
s.s. Capiluna	m.s. Diadema	m.s. Fulgur	s.s. Lovellia	s.s. Ondina	s.s. Zaria
				s.s. Onoba	

## 'Shell helpt'

Inmiddels is dit jaar deel vijf in de serie „Shell helpt” verschenen en niet alleen op kantoor verdeeld, maar ook in vijfvoud aan de schepen gezonden. In totaal zullen er dit jaar zes komen. Gingen de boekjes tot nu toe over vrij „onschuldige” onderwerpen zoals het ontdekken van technische mankementen, het met de auto op vakantie gaan, de voor- en nadelen van de verschillende soorten brandstof en het autorijden in de winter, in deel 5 wordt een aspect besproken, waar men als automobilist maar liever niet aan denkt: de mogelijkheid van noodsituaties en ongelukken.

In eerste instantie richt deel 5 zich op het voorkomen van paniek, want het zijn juist paniek en/of paniekerige reacties, die in noodsituaties de grootste vijand vormen. Vervolgens geeft het een aantal adviezen om in geval van een hachelijke situatie deze zo goed mogelijk op te lossen. Zo worden onder meer besproken: het krijgen van een klapband (nooit remmen!); het te water geraken (zo mogelijk ontsteken van de binnen- en buitenverlichting); kettingbotsingen (benut bij een noodstop de volle breedte van de weg); inhalen bij tegemoetkomend verkeer (zorg dat u gezien wordt!); brand (bezit u al een brandblusser?) en wat te doen bij een ongeval (nieuwsgierigheid kan fatale gevolgen hebben).

De inmiddels vertrouwde samenwerking met de ANWB en Veilig Verkeer Nederland werd voor dit vijfde deel uitgebreid met de Algemene Verkeersdienst der Rijkspolitie.

Evenals bij de eerste vier boekjes het geval was, is de verschijning van deel 5 begeleid met een advertentie-campagne in de landelijke en regionale pers en met televisiereclame.

Op de verkooppunten zal eveneens worden ingehaakt op de verschijning van het boekje. De automobilist zal gratis een handig kaartje op het verkooppunt kunnen verkrijgen, waarop de belangrijkste alarmnummers staan vermeld en waarop bovendien enige essentiële persoonlijke gegevens kunnen worden ingevuld. Het kaartje is zo gemaakt, dat het deel met de alarmnummers eraf gescheurd kan worden, waarna het precies past in het hoesje voor deel III van het Kentekenbewijs, dat achter de voorruit is bevestigd. Daarmede heeft men deze belangrijke gegevens altijd bij de hand. Het deel met de persoonlijke gegevens kan men dan bijvoorbeeld bij de autopapieren meedragen.

## Vlootcirculaires

In de periode 16 december 1977 tot en met 15 januari 1978 verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR berichten.

No.	Datum	Onderwerp
1346	20.12.77	Aanstellingen per 1.1.1978 (PCOR)
1347	30.12.77	Port Performance – Kosten per dag
1348	29.12.77	Wijziging voedinggeld/uurverdiensten (PCOR)
1349	2. 1.78	Financiële gegevens i.v.m. wijziging uurtarieven en minimum-maandloon per 1 januari 1978 officieren en Europese scheepsgezellen
1350	30.12.77	Koersen (PCOR)
1351	5. 1.78	Unilaterale navigatie-regels
1352	11. 1.78	Schaderapport No. 141



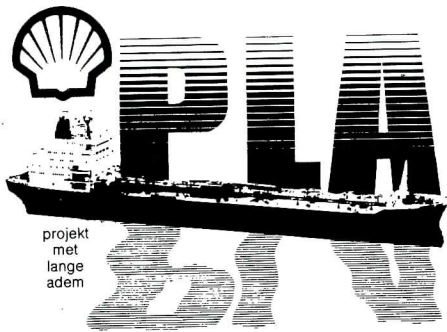
**Ze vinden wat uit tegenwoordig. En dat allemaal in het streven schoonmaakwerk lichter, gemakkelijker en dus prettiger te maken. Zo ontdekten we op een beurs de zgn dweilerm met wringpers. Het ei van Columbus zou je zeggen, als je een eind wilt maken aan het dweilen van lange gangen met „de billen omhoog” zozeged. Want deze emmers – naar keuze wel of niet op wielen – bevatten een soort wringer voor de „mop” waarmee wordt gedweild. Aan de aluminium (dus lichte) stok zit een houder voor de mop. Duw je de mop verticaal door de wringer, dan is de dweil keurig uitgewrongen en bespaar je jezelf heel wat gewring met de hand en gezwet op het gelaat. Vooral als je als bediende van die lange gangen moet schoonmaken.**

**In het kader van vermindering of ten minste gemakkelijk maken van onderhoudswerk in het algemeen, schaften we een paar van die persemers aan en plaatsten ze, als proef, op de „Niso” en „Mytilus”. Ook op de „Lepton”, die tijdens de jaarwisseling Rotterdam met een bezoek vereerde, werden ze al geplaatst. Tja, hoe bevallen ze nu? „Het was voor de bediende even wennen”, zo lezen we uit een rapportje. Dank je de koekoek! Dat is het ook als je altijd door regen en wind hebt moeten fietsen en je gaat voortaan met de auto. Maar werk – en inspanning – besparen, dat doen ze zeker, daar twijfelt niemand aan. Vandaar dat elk schip dat wel wat in deze moderne dweilmethode ziet, ze kan aanvragen met formulier 63. De emmers worden dan compleet geleverd, dus emmer (al of niet op wielen), wringer, stok, houder en moppen. Moeder de vrouw thuis zou er jaloers op worden!**

**Als men aan boord nog andere suggesties heeft die onderhoud besparend lijken, speel ze eens door naar het Hofplein. Zoals vele handen het werk licht maken, kunnen vele suggesties heel wat inspanning besparen.**

# iets voor u aan boord?





In de vorige editie gaven wij reeds een uiteenzetting van het hoe en waarom van de koerscorrectie bij de verdere PLA-ontwikkeling. Tevens gingen we daarbij in op hetgeen in Rockanje door een aantal officieren van de „Fulgur” en „Fossarina” was besproken omtrent de continuïteit en de civiele dienst op PLA-schepen alsmede de toekomstige opleidingsmogelijkheden voor scheepsgezellen. De eerste drie projectgroepen die zich juist over deze onderwerpen buigen, zijn inmiddels aan hun taak begonnen. Echter, nog deze maand zullen meer projectgroepen zich gaan verdiepen over hetgeen als resultaat van de discussies in Rockanje mag worden gezien.

# Koerscorrectie

Zowel in ons vorige nummer als in onderstaand artikel zult u zien, dat wij wat de vertegenwoordiging in de projectgroepen betreft, ons hebben beperkt tot het aanduiden van de rang of vaksectie. Dat wij de namen van betrokkenen nog niet vermelden is uitsluitend omdat – wat de vloot betreft – nog niet allen die zijn aangeschreven om zitting te nemen, ons hun bevestiging hebben kunnen doen toekomen. In onze maart-editie zullen wij evenwel een volledige lijst van deelnemers geven.

## Spreiding

De acht deelnemers aan de Rockanje-bijeenkomst, allen afkomstig van de „Fulgur” en „Fossarina”, brachten ook de wenselijkheid naar voren om de reeds bewezen gunstige elementen van het PLA-project op de overige schepen van onze maatschappij in te voeren. Ontegenzeggelijk zou dit ertoe leiden, dat alle collega's zich meer betrokken gaan voelen bij het Projekt met Lange Adem. Men dacht daarbij o.a. aan:

- invoering op de overige schepen van de kosteninformatie omtrent stores zoals nu ingevoerd op de PLA-schepen
  - invoering van planborden/subgroepen onderhoudssysteem. Daarbij zouden een gezagvoerder en een hoofdwerktuigkundige van een daarvoor in aanmerking komend schip ter introductie een korte reis op een F-klasse tanker kunnen meemaken
  - ook op de overige schepen beginnen met, wat de toprangen betreft, enige vorm van continuïteit, met name wanneer de planborden zouden worden ingevoerd.
- Echter, de deelnemers aan de Rockanje-bijeenkomst waren beslist niet eensgezind over het tijdstip waarop dit zou moeten gebeuren.

Sommigen gaven er de voorkeur aan eerst nog verder te experimenteren, anderen achtten het belang van spoedige spreiding van de reeds behaalde positieve resultaten zo groot, dat de uitspraak „liever vandaag dan morgen” te beluisteren viel. Wellicht lenen juist de jongere generatie-schepen, zoals van de „D”, „M” en „L”-klassen, zich het meest hiervoor. Kortom: hierover dient zich met bekwame spoed een projectgroep te buigen, die nog deze maand haar taak zal beginnen. Hierin worden opgenomen:

- medewerker DFM/1 (management fleet 1)
- medewerker DFM/2 (management fleet 2)
- medewerker DFF/3 (Calculations)
- 1e stuurman PLA
- hoofdwerktuigkundige
- de O.R.-vlootsecretaris
- lid van de PLA-werkgroep

Deze projectgroep krijgt als taakstelling: te onderzoeken welke PLA-onderdelen in aanmerking komen voor toepassing op de niet-PLA-schepen en op welke klassen van schepen dit gerealiseerd zou kunnen worden; daarbij na te gaan in hoeverre toepassing op korte termijn tot de mogelijkheden behoort of dat eerst verdere experimenten op F-schepen noodzakelijk zijn.

## Organisatie en taakverdeling

Ook dit onderwerp werd in Rockanje uitgebreid doorgenomen, waarbij men vooral naging wat voor veranderingen er waren gekomen in ieders eigen taak alsmede in die van de meeste collega's. Daarbij kwamen verschillen aan de dag tussen de organisatie aan boord van de „Fulgur” en „Fossarina”. Ook werd duidelijk, dat vooral de 1e stuurman het sterkst de gevolgen ondervindt van de gewijzigde organisatie.

Een deel van zijn traditionele verantwoordelijkheden is overgegaan naar andere stuurlieden, die – voor wat betreft hun subgroepen – rechtstreeks aan de hoofdwerktuigkundige rapporteren. Het opvullen van deze ruimte door een stuk verantwoordelijkheid voor eigen technische subgroepen blijkt voor de 1e stuurman moeilijk te realiseren vanwege de brugwacht. Anderzijds zou de 1e stuurman een aantal opleidingstaken kunnen vervullen, maar daarmee zal moeten worden gewacht tot de – wat men noemt – „plussers” (d.w.z. stuurlieden en werktuigkundigen die thans voor het „plus”-diploma studeren) aan boord zijn.

Alhoewel minder dan de 1e stuurman, ervaart ook de 2e werktuigkundige de gevolgen van de gewijzigde organisatie. Aangezien hij evenwel niet evenzeer „wacht” gebonden is als de 1e stuurman, is hij wel in een positie om een deel van zijn vroegere verantwoordelijkheid om te ruilen voor technisch werk, waarvoor de benodigde kennis door zijn opleiding en ervaring reeds aanwezig is. De rol van de hoofdwerktuigkundige is duidelijk anders geworden. Hij is veel nauwer betrokken bij al hetgeen aan boord gebeurt en is in veel sterkere mate dan op conventionele schepen verantwoordelijk voor de team-vorming.

De discussie in Rockanje leidde tot een aantal aanbevelingen, waaronder de noodzaak te komen tot een duidelijke omschrijving van de taken, verantwoordelijkheden en gezagsverhoudingen op PLA-schepen. Ook zou de sub-groep-verdeling, per rang, op alle F-klasse schepen zoveel mogelijk gelijk moeten worden. Overigens was men er voorstander van de benaming „manager” en „assistent-manager” zonder meer af te schaffen. Juist de organisatie en taakverdeling aan boord van PLA-schepen, zo uitermate belangrijk voor het gehele experiment, zullen – met alle bijkomende facetten – met voortvarendheid door een projectgroep worden besproken, waarna hun conclusie aan de directie zal worden voorgelegd. Deze groep, die eveneens deze maand aan haar taak begint, wordt als volgt samengesteld:

- fleet manager
- gezagvoerder PLA
- 1e stuurman PLA
- 2e werktuigkundige PLA
- lid van de O.R.-vloot
- lid van de PLA-werkgroep



Zij krijgen als taakstelling mee: te onderzoeken hoe de organisatiestructuur/taakverdeling op de PLA-schepen in de toekomst gezien dient te worden, tevens langs welke weg deze gewenste organisatievorm bereikt kan worden, waarbij dient te worden uitgegaan van:

- de wettelijke eisen inzake vereiste diploma's en het aantal bemanningsleden
- de handhaving van maximale operationele veiligheid
- aanwezigheid van voldoende kennis en mankracht om economisch/efficiënt te kunnen varen.

#### **Binnenkort**

Niet minder belangrijk zijn twee zaken waarover de „Rockanje-gangers” zich eind vorig jaar bogen, namelijk hoe de voorlichting omtrent PLA dient te zijn en wat de consequenties van het PLA voor de walorganisatie worden.

En als we dan het woord „voorlichting” laten vallen, dan wordt daarmee niet uitsluitend bedoeld op voorlichting via dit blad, maar ook op de PLA-voorlichtingsdagen in Den Haag, op de rapportage aan kantoor, de voorlichting aan „derden”, ja, zelfs op de eventuele onderlinge rapportage van de PLA-schepen. Ook de wens om meerdere „Rockanje-bijeenkomsten” te houden, maar dan niet beperkt tot de „top”-rangen, kwam naar voren. Net zo goed als de vraag of de voorlichting niet „te weinig” is of te veel uit een bepaalde hoek belicht. Zaken die zeker – tezamen met de personeelsvertegenwoordigers – eens goed moeten worden doorgesproken. De projectgroep die zich hierover zal buigen, zal bestaan uit

medewerker DFP/4 (Personnel Information)  
4e werktuigkundige PLA  
scheepsgezel  
hoofd bediende  
de secretaris O.R.-vloot  
lid van O.R.-wal  
lid van de PLA-werkgroep.

Hun taakstelling luidt: te onderzoeken hoe de voorlichting over het PLA-project op de beste wijze kan plaatsvinden en in welke vorm.

Niet minder belangrijk, maar iets minder urgent, is de vraag wat de consequenties van het Projekt met Lange Adem voor de walorganisatie zijn. Men realiseert zich op kantoor dat, zeker op den duur, het overhevelen van bepaalde taken naar de vloot belangrijke gevolgen kan hebben. Niet alleen voor de organisatie zelf, doch ook voor de bezetting op kantoor.

Juist omdat in de projectgroep die zich over enige tijd hierover zal buigen, de wal-vertegenwoordiging sterk zal zijn, mag men aannemen dat door de koerscorrectie van PLA, de mogelijkheden tot overleg en inspraak ten volle kunnen worden benut.

Trouwe lezers van „Tussen Schip en Ka” zullen zich herinneren, dat wij enkele jaren geleden een serie herinneringen ophaalden uit de beginperiode van de tankvaart van onze maatschappij. We gaven die serie de titel „Uit het oud-archief” mee. Aan reacties te merken vielen ze niet alleen goed bij de oud-gedienden, doch ook bij jongere collega's die – naar zij ons vertelden – soms van de ene verbazing in de andere vielen. Helaas is in de loop der jaren veel uit het oud-archief gesaneerd en daarmee voorgoed aan ons gezichtsveld onttrokken. Wij hebben echter uit de mond van verschillende oud-gedienden alsmede uit door anderen in het verleden gemaakte aantekeningen, het een en ander kunnen achterhalen omtrent het varen rond de eeuwwisseling. En daarmee met name op een van de allereerste schepen van de „Koninklijke”, namelijk

# Uit het oude archief

# de Besitang



Amsterdam 9 Aug. 1896

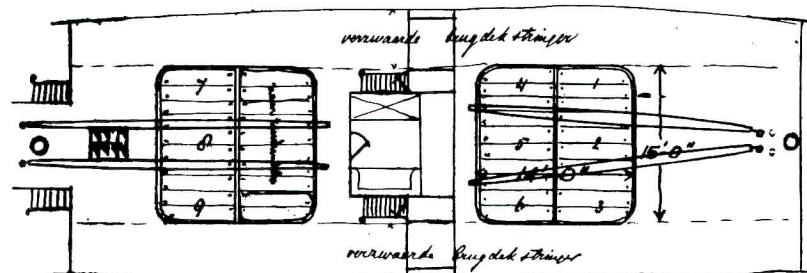
aan Mevr. Rykie & Co. Katendrecht - Rotterdam

Weldlief. Heeren Uw schrijven met voorstel 8-5-96 voor wijziging in de plaatsing der luiken, voor de tombstroom, kwam in mijn bezit met de daarin gesloten tekening. Uw voorstel leeft wel het bezwaar op van ondoelmatige luiken op het grain-dek, maar op verschillende punten voldoet het mij niet. In de eerste plaats is  $3\frac{1}{2} \times 3\frac{1}{4} \times 7\frac{1}{2}$  = 06 f niet voldoende voor de ruime van 1700 f voldoende surplus tegen schloot en voor expansie te bevatten. Ook redden door  $3\frac{1}{2} \times 3\frac{1}{4}$  tenminste de ruime, hier slecht volrekt zijn. Het sluit ik op de keuzes van dit schrijven een voorgesteld arrangement waarbij twee luiken van  $14 \times 15$  voet op het hoofd voorkomst en waardoor o.e. de inrichting veelmatig te gemakkelijk is te maken. Hierbij kunnen twee landbomen aan ieder maast zeer goed de landluiken vasthouden en is tenen worden in de toezang. Het maast tusschen deks. — Daar op de algemeene tekening reeds eenige wijzigingen zijn aangebracht zal het mij aangenaam zijn wanneer u hiervoor een nieuw plan doet maken zoodat het op ieder is gevonden tenminste ook op den heer Kessler meer juiste bespreking te kunnen houden. Uopende u d.s. Dinsdag te kunnen bezochten

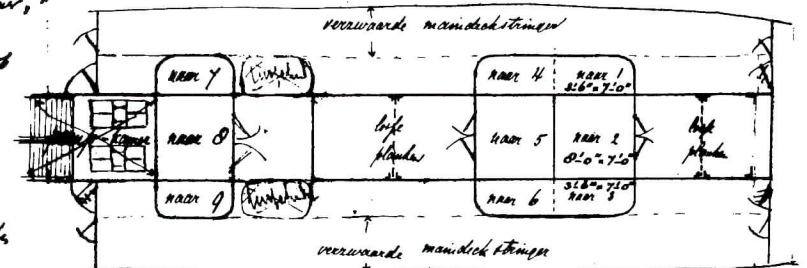
6

Hoogachtend J.W. Fokken

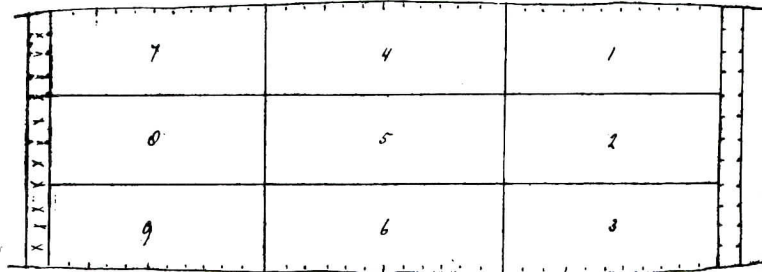
BRUGDEK MET BRUG



MAINDEK ONDER BRUGDEK.



RUIM-VERDEELING.



In het jaar onzes Heeres 1896 liep bij de firma Rijkée in Katendrecht, Rotterdam, een schip van stapel, gebouwd in opdracht van de Koninklijke Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië. Voor een goed begrip diene, dat dit dus nog vele jaren was voordat de samensmelting zou plaatsvinden tussen de „Koninklijke” en „The Shell Transport & Trading Company”, waaruit de Koninklijke/Shell is ontstaan. De „Besitang” was een lief scheepje, gebouwd naar een puur Hollands ontwerp. Ze had een lengte van ca. 50 meter, een breedte van 8 meter en een holte van bijna 3,5 meter, hetgeen goed was voor een draagvermogen van ca. 400 ton. Het was een zusterschip van de „Berandan”, die bij een Engelse werf werd gebouwd. In maart en april 1897 liepen beiden schepen Pangkalan Brandan binnen in Indonesië, ze waren bestemd voor de interinsulaire vaart aldaar, waarbij een enkele keer een uitschieter voorkwam naar Saigon en – voor het dokken – veelal Singapore. Beide schepen waren geschikt voor zowel verpakte als onverpakte lading.

De „Besitang” werd voortgestuwd door een compound-stoommachine met een H.D.-cilinder van 16” en een L.D.-cilinder van 29” diameter en een slag van 21”, die een vermogen van 240 I.P.K. kon ontwikkelen en het vaartuig een snelheid kon geven van maar liefst 7,5 knoop.

Zoals nog gebruikelijk in die tijd, werd ook dit schip nog met zeilen uitgerust. Dit vond zijn oorsprong in het feit dat de classificatiebureaus de mechanisch voortbewogen vaartuigen nog niet ten volle vertrouwden en als eis stelden, dat een schip tevens van een volledig stel zeilen moest zijn voorzien voor het geval dat de machine uit zou vallen. Nu was dit voor de „Besitang” niet zo strikt noodzakelijk geweest, want het bleek een zeer betrouwbaar vaartuig, ook mechanisch. Alhoewel niet altijd onder de naam „Besitang” heeft het tot 1934 trouw zijn plicht vervuld. Maar goed, wat die zeilen betreft, de eisen van de classificatiebureaus werden geleidelijk minder streng, alhoewel een stel zogenaamde „snijzeilen” nog lang werd gehandhaafd. Zij deden dienst om het schip bij slecht weer beter te doen liggen, minder te laten slingeren dus. Maar ook om het beter bestuurbaar te houden. Op stoomschepen werden in die tijd ook nog wel torenzeilen gevoerd, achter de masten dus, maar alhoewel voor de voortstuwing bestemd, bleken die vrijwel nutteloos.

## Opvarenden

Buiten de gezagvoerder voeren op de „Besitang” twee stuurlieden, die zes uur op en zes uur af liepen. Er waren 3 „machinisten”, 6 matrozen en 4 stokers. De matrozen en stokers waren Chinezen, de officieren allen Nederlanders, die een contract van drie jaar hadden. Na afloop van hun dienstperiode (die ook in die tijd wel eens uitliep!), kreeg men enkele maanden verlof. Dan werd ook in één klap het tegoed uitbetaald, dat was blijven staan na aftrek van het maandelijks uitbetaalde aan de echtgenote of moeder in Nederland (bij voorkeur in contanten).

Wilde een officier zijn volgende diploma halen, dan gebeurde dit dikwijls in het toenmalige Batavia. De dokking elke zes maanden – meestal in Singapore – betekende min of meer een extra vakantie.

## Uitrusting

Op de brug – die zeer sober was uitgerust: stuurwiel, kompas en chronometer – was een nieuwigheidje voor die tijd. Een stuurwiel, dat gekoppeld was met een stoommachientje, dat het roer z'n uitslag bezorgde. Maar deze vinding werd niet dikwijls gebruikt. De meeste gezagvoerders vonden dat het te veel stoom verbruikte, terwijl de kapitein die niet zo op het stoomverbruik lette, alle opvarenden tegen zich kreeg. De overbrenging per ketting maakte namelijk zo'n lawaai (deze liep trouwens frank en vrij door de hut van een der stuurlieden), dat geen mens meer een oog dicht kon doen.

Merkwaardig te horen is ook, dat in de beginperiode van dit schip er nauwelijks sanitair aan boord was. Nu was dat ook op de wal nog geen gemeengoed. Men voorzag in de drinkwatervoorziening aan boord door regenwater met grote zeilen op te vangen. Soms nam men zelfs zijn toevlucht tot rivierwater. Maar waswatervoorziening was er helemaal niet. Maar nogmaals, vrij normaal voor die tijd, zeker wanneer men in de tropen voer, waarvoor dit schip speciaal was gebouwd. Er was dus ook geen badkamer, voor niemand. Een van de gezagvoerders die op dit schip voer liet op het dek een afscheiding maken, waarachter hij zich poedelnaakt en ongezien voor anderen wenste te wassen. Verschil moet er zijn. De douche bestond dan uit emmertjes water die hij zich zelf over het hoofd goot. Trouwens, aldus wisten de meesten zich, meestal gemeenschappelijk, of ze sprongen in de rivier als ze toch binnenlagen. Wij spraken eens een ex-collega die destijds nog als 2e stuurman op dit schip had gevaren. Hij had – oh luxe – echt een eigen hut, waarin een 1-persoonskooi en een stoel, maar dat was het dan ook. Nu waren die kooien niet zo erg lang en zo gebeurde het dat tijdens een dokking, na enig gesmoet, een stuurman in het schot aan zijn voeteneind een gat liet zagen opdat hij eindelijk eens gestrekt te kooi kon. Het resultaat was dan wel, dat zijn voeten „in de kast” lagen, maar dat deerde hem niet.

## Voeding

Behalve de levende have aan boord, voornamelijk kippen voor de consumptie, waren er ook op elk schip enkele vaten pekelvles. De pekel er in moest niet alleen regelmatig ververs worden, maar ook aangevuld, aangezien lekkage nogal eens voorkwam. De grote, wel 5 tot 10 pond wegende stukken vlees, zagen er meestal wat groenig uit en de smaak was bepaald niet te vergelijken met het pekelvles dat men thans bij de slager kan kopen. Maar in afwezigheid van vrieskasten moest – wanneer niet tussentijds kon worden geravitaillerd – wel op die manier het vlees worden bewaard, alhoewel in sommige laad- en loshavens natuurlijk ook vers vlees kon worden aangekocht. Wanneer ter plaatse ook ijs kon worden verkregen, kon men zich enige tijd behelpen met meer smakelijke voeding.

Uiteraard was het voor de rest rijst en nog eens rijst. Maar daarover hebben we nog nooit een klacht kunnen vinden of gehoord. Wel was de temperatuur in de salon dusdanig, dat de meesten zich voor de maaltijd rond een provisorisch gemaakte tafel op het achterdek schaarden. Deze zat boven de skylight (men noemde het toentertijd nog koekoek).

## Lading

We schreven al dat het schip zowel verpakte als onverpakte lading kon vervoeren. Zeker in de begintijd was het voornamelijk verpakt, in de vorm van blikken, soms kistjes met twee blikken erin. Men maakte dan met blikken een soort trap door het luikgat naar beneden, waarna met veel man- en vrouwkracht de lading naar beneden werd gesjouwd. De ter plaatse gehuurde mannelijke koelies droegen meestal twee blikken, dames één. Hoe de betaling was hebben we niet meer kunnen achterhalen, doch wel, dat na invoering van de kistjes het vrouwvolk geleidelijk is uitgeschakeld.

Voordat de mannen het ruim mochten betreden bij het lossen, werden ze door de stuurman gecontroleerd op aanwezigheid van lucifers. Geen overbodige maatregel, want het gebeurde nogal eens dat tijdens het vervoer over zee enkele blikken gingen lekken. Een enkele maal kwam het voor, dat een koelie die naar beneden ging aldaar door gassen werd bevangen. Hij werd dan door de stuurman, die een touw om zijn middel liet doen, naar boven gehesen. Later werd gebruik gemaakt van stoomgedreven winches, doch lange tijd is dit verboden geweest. Sterker, bij lossing (want dan was de kans op gas uit lekke blikken het grootst) werden aanvankelijk zelfs alle vuren aan boord gedoofd. Was er niet voldoende mankracht, dan vond lossing plaats met een handliertje door middel van een driepoot, die werd opgetuigd boven het mangat. Een losperiode van 3 dagen was normaal.

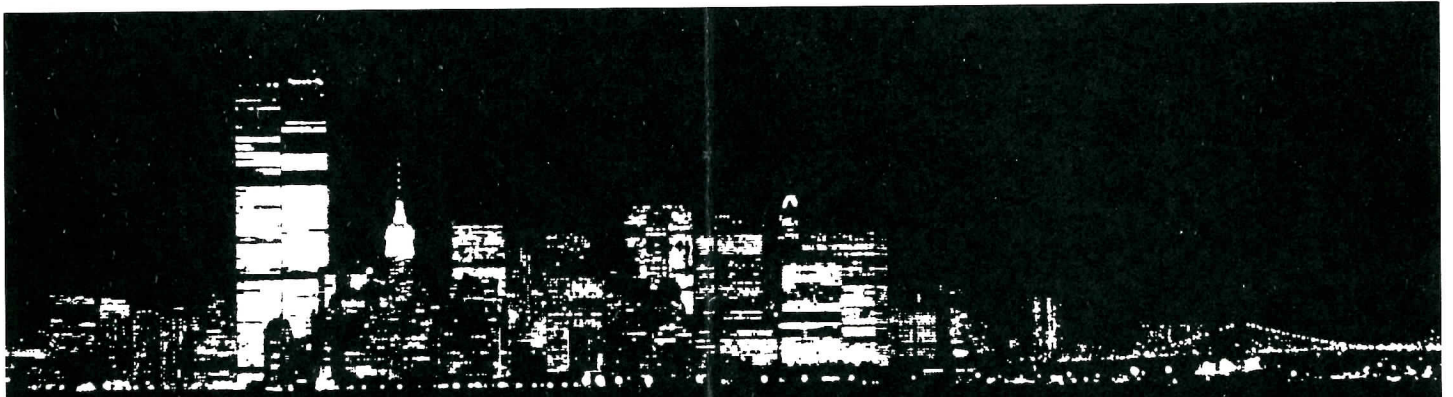
Was het onverpakte lading, dan was het laden binnen één dag gebeurd. Het schip was uitgerust met 9 tanks of ruimen, net zoals je ze zou willen noemen. Voor het lossen van bulk-lading waren twee zuigerpompen beschikbaar.

De lading bestond afwisselend uit olie, benzine, petroleum, hetgeen veelvuldig schoonmaken betekende. Alvorens hieraan te beginnen, werden met behulp van grote windzeilen de ruimen gelucht. Daarna vond de gastest plaats door aan een touwtje een met water gevuld flesje te laten zakken, dit op de bodem om te kiepen, waarna het vanzelf met lucht/gasmengsel volliep. Na ophalen de kurk erop en naar het laboratorium.

Later is meer geavanceerde apparatuur aangebracht op de „Besitang”, doch wij hebben niet meer kunnen achterhalen waaruit die precies bestond.

Dit brengt ons ertoe nogmaals oud-gedienden te verzoeken, om, indien zij zich nog het een en ander uit vroegere jaren kunnen herinneren, dit eens op te schrijven en ons te doen toekomen. Zelden zijn de herinneringen van één man voldoende om er een „uit het oud-archief”-verhaal van te maken, doch de gezamenlijke bijdragen stellen ons wel in staat bij tijd en wijle een blik terug te werpen. Want niet alleen de periode rond de eeuwwisseling is interessant, ook de jaren twintig en dertig kunnen genoeg stof voor een historisch artikel opleveren. Zouden ook nog foto's aan ons kunnen worden afgestaan, graag. Dan wel voor zover mogelijk aan de achterzijde enkele gegevens vermelden, zoals naam schip, haven en het jaar.





# New York, zien en beleven

Gaven wij vroeger reeds tips in dit blad hoe de meest bezienswaardige plekken in Singapore, Sydney, Chester en andere steden in korte tijd, dus tijdens binnenliggen van het schip, te zien en te beleven, thans aandacht voor New York. Laten we vooropstellen dat, zelfs als je de Amerikaanse gewoonte om in superlatieven te vervallen met een grote korrel zout neemt, niet valt

te ontkennen, dat heel wat bezienswaardigheden in deze wereldstad inderdaad een onuitwisbare indruk op de bezoeker maken. Een voorproefje daarvan heeft men al als het schip onder de Verrazano Narrows Bridge doorvaart, om daarna ligplaats te kiezen aan een van de losinstallaties. Deze brug, met z'n torens van zo'n 70 verdiepingen hoog, heeft een overspanning van bijna

1,5 km lang; in de verte ziet men dan al de bekende skyline van Manhattan. En alhoewel ongetwijfeld in de miljoenenstad New York – de eerste stad die in Amerika werd gesticht (1624), maar dan als „Nieuw Amsterdam” – overal interessante plekken zijn, gaat de belangstelling veelal uit naar dit woelige centrum.







In de praktijk van het scheepsleven zal een bezoek aan Manhattan tussen twee wachten door moeten plaatsvinden. Dat wil dus zeggen, dat weer niet te veel tijd verloren mag gaan met het vervoer naar Manhattan. Afhankelijk van de plaats waar het schip is afgemeerd, zal men of van een taxi (kan wel prijzig worden), of van de ferry (25 dollarcent voor een retourtje) of van de „subway” (50 dollarcent) gebruik maken. Een combinatie van die drie is qua tijdsbesparing de meest economische oplossing, vooral omdat – wanneer de taxi eenmaal in Manhattan is – veel tijd verloren kan gaan door verkeersopstoppingen. De ondergrondse heeft het voordeel onder alles door te stormen, al is de bewegwijzering beslist niet zo duidelijk als in Londen. De eenheidsprijs van 50 dollarcent (waarvoor men een penning krijgt, die bij het toegangshek in de automaat moet worden gestopt) biedt wel het voordeel, dat men bijzonder voordelig van het ene eind van de stad naar het andere kan gaan – totale lengte van de rails onder de grond: 260 mijl!

### Sightsee-en

Hoe klein Manhattan op de kaart ook lijkt, helemaal doorlopen betekent een slijtageslag van jewelste. Beter derhalve is zich te concentreren op de meest interessante plekken, zoals Rockefeller Center, World Trade Center, Statue of Liberty, het gebouw van de Verenigde Naties en b.v. Chinatown. Rockefeller Center is in Midtown Manhattan, het zakendistrict, waar de wolkenkrabbers in dichte rijen bijeenstaan. Rockefeller Center zelf is een verzameling van maar liefst 21 gebouwen, met als centraal punt een „plaza”, een verzonken plein, waar men in de zomer buiten kan dineren en in de winter de schaatsen onder kan binden. Maar er naar kijken is in deze door auto's, met hun walmen en getoeter, verzadigde stad op zich zelf ook een verademing. Overigens, de wolkenkrabbers hier komen niet boven de 250 meter uit, ze hebben een hoogte van één à tweemaal het Shell-Gebouw en dat is voor een New Yorker niet zo heel bijzonder. Maar daarvoor hebben ze in deze stad het voordeel op graniet te bouwen en niet in een drassige bodem.

Voor het – bijna – hoogste gebouw van de wereld moeten we naar Downtown Manhattan, naar het World Trade Center, met z'n twee torens van elk 110 verdiepingen hoog. Voor \$ 1,70 kan men er met de lift naar boven om hetzij van de 107e verdieping hetzij vanaf het platform op het dak (alleen als er niet te veel wind staat) te genieten van het uitzicht. Wel een paar keer slikken in de lift, die u

binnen een minuut naar een hoogte van 440 meter sleurt.

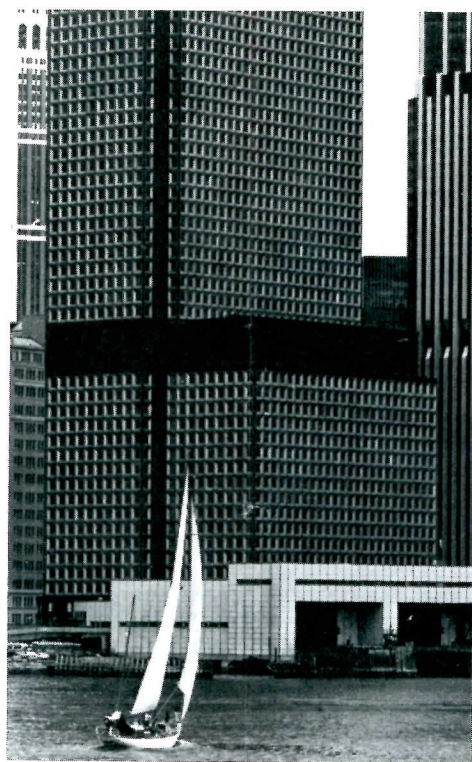
In deze zelfde „downtown” wijk is onze scheepsagent gevestigd, de „Kerr Steamship Co. Inc.”, Washington Street No. 90. Helaas een straat waar zelfs menige New Yorker moeite mee heeft 'm te vinden. Vlakbij het agentschap is Battery Park, een boulevard langs de haven. Te voet is het vanaf het agentschap 10 minuten lopen naar de boot die u voor \$ 1,50 naar Liberty Island brengt, waar het 50 meter hoge vrijheidsbeeld – een vriendschapsgeschenk van het Franse volk – staande op een voet

overigens – zeker des nachts – minder veilige stad.

Wil men het Verenigde Naties gebouw bezoeken (\$ 2 voor de rondleiding), dan moet men weer naar „midtown” Manhattan, maar niet het zakengebied, waar Rockefeller Center was. Het V.N.-gebouw is wel interessant, u komt ook in de zaal waar Chroetsjov met z'n schoen op tafel sloeg, maar in wezen wordt tijdens de rondleiding uitleg gegeven omtrent het werk van de Verenigde Naties.

### Winkelen

Ongetwijfeld zal een bezoek van het schip aan New York gepaard gaan met winkelen door de opvarenden. De prijzen zijn voor onze begrippen niet mis, met als gunstige uitzondering kleding, foto- en filmapparatuur, radio's, alsmede de bekende merken pennen en potloden, in allerlei uitvoeringen. Alhoewel overal in deze miljoenenstad winkels zijn te vinden, zal men in „midtown” Manhattan het eerst slagen. Immers, hier liggen ook vele grote warenhuizen. De prijzen zijn daar vast, in tegenstelling tot menige in blinkende apparatuur gespecialiseerde zaak, waar al spoedig blijkt, dat nog wel eens wat van de prijs kan worden afgedongen. Dus vooral niet te snel toehappen als de lens die men zo lang zocht, voorradig blijkt te zijn en ook bijzonder oppassen als men een „special deal” krijgt, zo van: als u dit er ook bij koopt, kan ik de prijs verlagen. Men gaat dan de winkel uit met aanzienlijk meer artikelen dan in de bedoeling lag. Vergeet ook niet, dat de „tax” er nog altijd bijkomt, die in de meeste gevallen 8% is. Veel winkels treft men aan op 5th Avenue, Broadway, Lexington Avenue, om maar een paar straten te noemen. „Korvettes” „Abraham & Straus” en Macy's zijn bekende warenhuizen, de laatste zou zelf de grootste ter wereld zijn, zeggen ze. Wees overigens niet verbaasd in sommige zaken te merken, dat – hoe aardig de verkoper ook was – vanaf het moment dat hij de dollars in handen heeft, hij – of zij – alle belangstelling voor de klant heeft verloren. Gedagzeggen is er niet meer bij.



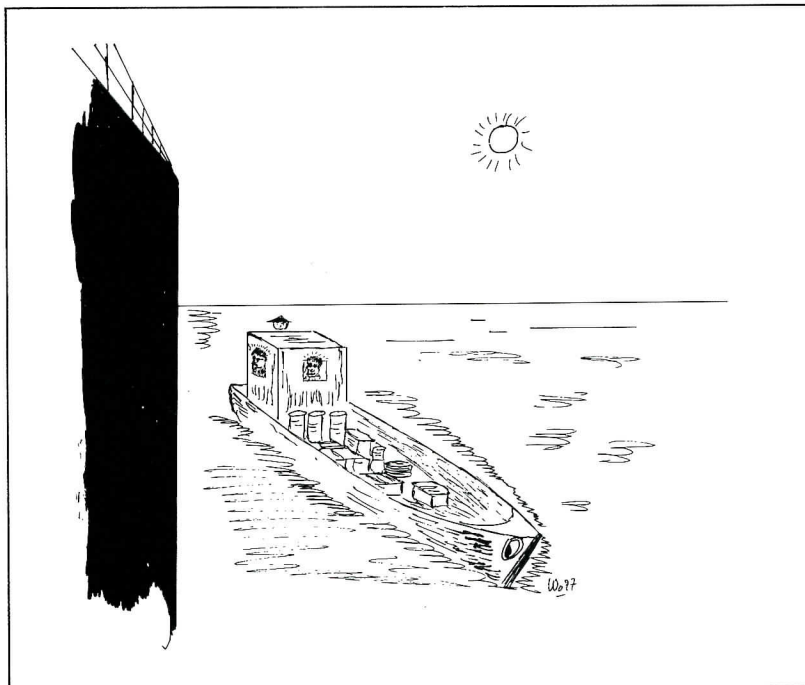
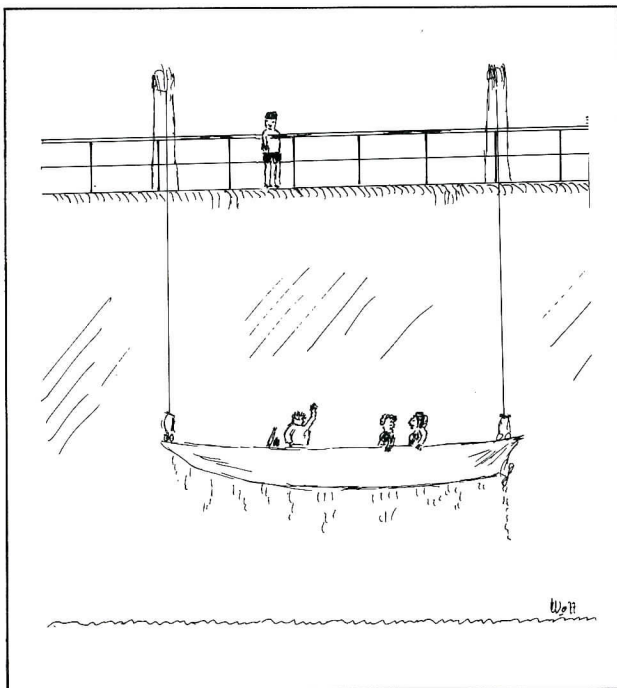
van 50 meter hoogte voor miljoenen emigranten het einde van de reis betekende. Overigens ook het begin van een moeilijke periode, waar Ellis Island aan herinnert.

Ook „downtown” is Chinatown, wel bezienswaardig, maar voor degenen die Singapore al eens hebben aangedaan en daar de oude Chinese wijk hebben bezocht, een teleurstelling. Wat niet wegneemt, dat het in New York een wereldje apart is, al 100 jaar lang, met het laagste misdaadcijfer in deze

### Uitgaan

Wie een musical wil zien, een film-wereldpremière of een daverende show, kan uit de vele theaters nabij Times Square en op Broadway zijn keuze maken. Mocht het daarna laat geworden zijn en bent u alleen neem een taxi terug naar het schip en ga niet dwalen door verlaten straten. In New York worden vele records gebroken, helaas ook die op het gebied van de misdaad.

Twee bijdragen ontvingen wij over de ervaringen die meevarende echtgenoten hebben als zij een schip uit de Brunei-baai mee helpen uitbrengen naar de dokhaven. Schrijfsters waren de dames Croes en Vermeulen. Nu kan je die twee bijdragen broederlijk (of moeten we in dit geval zeggen „zusterlijk”) naast elkaar zetten. Maar dat lijkt een weinig praktische oplossing. Ook de dames zagen dit in, vandaar dat het verzoek erbij werd gedaan om er één verhaal van te maken, hetgeen wij met veel genoegen hebben gedaan.



## Vaarwel Labuan

Hoewel het meevaren met onze echtgenoten op zichzelf al een hele belevenis is, was het idee nu eindelijk naar de „Marinula” te kunnen gaan, nadat dit jaren onmogelijk bleek, alleen al voldoende om ons met zeer hooggespannen verwachtingen naar Labuan te doen vertrekken. De aankomst op het vliegveld te Kota Kinabalu en Labuan, na 't wereldse Singapore, is al een hele belevenis op zichzelf door de zeer primitieve faciliteiten.

Het transport van Labuan naar de „Marinula” moest per boot gebeuren en hiervoor was deze dag de „Ruby” beschikbaar gesteld. We boften dat Neptunus ons zeer goed gezind was, zodat we met prachtig weer de overtocht van 1¼ uur naar de „Marinula” konden maken. Hoewel voor vertrek de meest wilde verhalen de ronde hadden gedaan over een loodsladder van 12 meter lengte waarlangs we aan boord moesten gaan, bleek bij aankomst de werkelijkheid nog veel erger te zijn. Gelukkig had men aan boord voor ons al een speciale voorziening getroffen en konden we, na in een speedboot te zijn overgestapt, met boot en al met de kraan aan dek gehieuid worden.

De „Marinula” bleek een mooi schip te zijn met een pracht-accommodatie, die de 2½ jaar oplegperiode goed doorgelopen was. Aan boord heerste een koortsachtige bedrijvigheid in verband met de reactivatie van het schip, waar ook wij vrouwen al gauw door aangestoken werden.

Hoewel de verbinding tussen de „Marinula” en Labuan meestal per „Ruby” of speedboot werd onderhouden, werd door omstandigheden één keer gebruik gemaakt van een sampan. Een hele gebeurtenis zo'n overtocht in dit primitief gebouwde bootje, waarvan de besturing geschiedde door een oude Sabaan, die bovenop de boot stond en het roer vakkundig met z'n teen bediende. We kwamen als natte katten aan van het transpi-

renen, zo heet was het op die Sampan. Toen we eindelijk weer langs zijde de „Marinula” waren gekomen, had het overstappen op de speedboot heel wat meer voeten in aarde, aangezien het alleen maar kon gebeuren door je door een klein raam te wringen, wat met ons Hollands postuur wel de nodige problemen met zich bracht en lachsalvo's opwekte, terwijl dit gebeuren ook direct op de gevoelige plaat werd vastgelegd.

Toen kwam de sportdag met de Navy, hetgeen betekende dat we met z'n allen met de „Ruby” naar de wal gingen. Deze dag bleek een enorm succes te worden met voetballen, zaklopen, sjoelen enz. En tussendoor een complete rijstafel als lunch. De beker is uiteindelijk gewonnen door de Navy. 's Avonds om 8 uur waren we weer aan boord: rood verbrand en uitgeblust.

De dag van vertrek naar Singapore werd vele keren uitgesteld maar eindelijk was het dan zo ver. Wij stonden vol spanning op de brug, een trilling ging door het schip en daar gingen we op weg, met op 100 meter afstand de „Ruby” aan een tros op sleep. Die was helemaal waterdicht gemaakt voor de reis en voorop had men twee grote ogen geschilderd. En zo dobberde ze achter ons aan, de „Marinula” 350 meter lang en de „Ruby” 14 meter, als een kloek met een kuiken over de Zuid-Chinese Zee.

Dat de „Marinula” in Labuan in die 2½ jaar een begrip was geworden en ook een hele goede naam had, was ons telkens gebleken door de hartelijkheid waarmee wij door allerlei mensen werden begroet en ontvangen. Dit was ook het geval met onze mensen op de „Marinula”, die niettegenstaande het zware werk toch graag 't lay-up werk waren blijven doen; sommigen van hen hadden zelfs diverse keren om herplaatsing gevraagd.

Vaarwel Labuan en good luck „Marinula”.

# Koopvaardijpredikant

Het enige wat je als Schip en Ka-lezer zo nu en dan merkt van koopvaardijpredikanten zijn de artikeltjes die ze zo bij tijd en wijle schrijven. Verder zijn dat voor mij vage personen gebleven, met een vage taakomschrijving, tot ik met één van hen in aanraking kwam.

Toen we met de „Patro” veertien dagen in dok lagen in Curaçao stond hij ineens op de kade en klauterde energiek omhoog. Ietwat verbluft noemden we onze namen toen hij zich voorstelde met: „Gerard Kerssies, koopvaardijpredikant van Curaçao”.

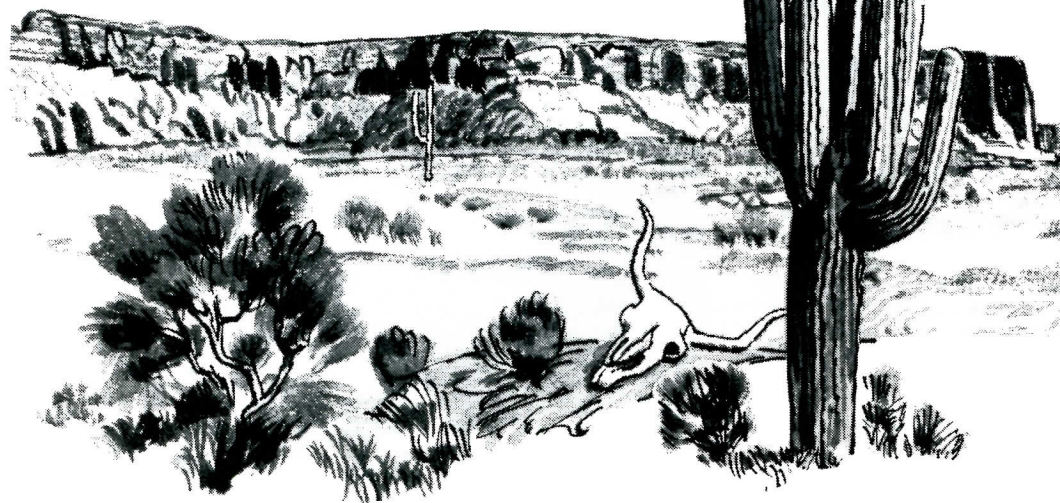
Na een babbeltje over een stukje van zijn hand, dat we in „Schip en Ka” hadden gelezen, vroeg hij ons of er door hem nog wat georganiseerd kon worden. Na enig overleg zouden de volgende dag drie mensen een excursie over het eiland maken, met tot slot afkoelen in een mooie baai. Het bevreemde mij enigszins dat er zo weinig animo was; voor mij hield het een unieke gelegenheid in om een eiland te zien, waar je vermoedelijk nooit meer zult komen.

Na een prachttocht langs baaien, grotten, de armste buurt van Curaçao en een verrukkelijk restaurantje op West-Point, strandden we bij een kleine baai, waar we in gezelschap van een paar dolfinen verderop, heerlijk konden zwemmen en het onderwaterleven bekijken door de snorkelapparatuur die in het autootje van onze excursieleider bleek te zitten. Een grote hoeveelheid interessante wetenswaardigheden rijker en zeer voldaan, kwamen we weer aan boord na deze gezellige dag. Daar stormden de vragen op ons af: „In hoeveel kerken had „hij” ons gesleept en waren we al bekeerd?” Enigszins verbaasd probeerde ik uit te leggen dat dit helemaal niet het uitgangspunt is van deze man, dat hadden we wel gemerkt, en dat ik ds. Kerssies alleen na herhaaldelijk aandringen ertoe had weten te krijgen ook het een en ander over zijn werk te vertellen.

Het lukte ons echter niet duidelijk te maken welke ervaringen we hadden opgedaan en welke beslist nièt. Er blijkt een zeer hardnekkig beeld te zijn gevormd van een koopvaardijpredikant, dat niet van wijken weet voor de realiteit.

Onlangs kwamen we een maand na het uitstapje weer op Curaçao terecht, nu bij Bullenbaai. Maar het was zondag en dan ga je niet even een predikant opbellen om te vragen of je langs kunt komen. Nee, om 17.30 uur kwam er iemand bij ons langs, die vrijwillig zijn vrije tijd en huiselijke gastvrijheid aanbiedt daar één persoon het hele koopvaardijwerk op Curaçao niet alleen af kan. We hebben de uitnodiging om mee te gaan eten bij hem thuis aangenomen en een heerlijke avond gehad, ver van de scheepsbeslommeringen. De hartelijkheid en het gezellige gezinsleven waarin we een paar uur lang zijn opgenomen geweest, doet ons met bewondering terugdenken aan de intensiteit en het enthousiasme waarmee dit zo uitgebreide sociale werk wordt gedaan, door een groep mensen die wordt ondergebracht onder het hoofd „Koopvaardijpredikant”.

H. van den Berg



# Uit & thuis

# Schoon Schip

## Vers van de pers

In de jaren vijftig en zestig kon de prijs van steenkool voor huishoudelijk en industrieel gebruik in veel gevallen niet langer concurreren met die van olie en gas, zodat het marktaandeel van steenkool in de energievoorziening terugliep.

De stijging van de olieprijsen in 1973 en 1974 heeft de concurrerende positie van steenkool echter drastisch gewijzigd. Als de produktie van olie en aardgas zich geleidelijk begint te stabiliseren, zal steenkool een steeds belangrijker rol gaan spelen als energiebron. De totale wereldproduktie aan steenkool bedraagt nu 2,5 miljard ton per jaar: nog geen half procent van de economisch winbare reserves.

De Werkgroep Alternatieve Energie Strategieën schat dat tegen het jaar 2000 de produktie van steenkool buiten de Sovjetunie, Oost-Europa en China 3,2 miljard ton per jaar kan bedragen.

Om een internationaal steenkoolbedrijf dat in staat is om aan de verwachte grote vraag te voldoen, snel op te bouwen, zijn middelen nodig die onmogelijk door de gevestigde steenkoolindustrie kunnen

worden opgebracht. De grote olie-maatschappijen beschikken wel over de nodige middelen en kennis. Op het gebied van opsporing, winning, internationaal vervoer, verwerking en verkoop van energie hebben ze grote ervaring en deze kan worden ingezet bij de ontwikkeling van de steenkoolindustrie. Ook Shell-maatschappijen houden zich bezig met steenkool. In de nieuwste SBS-uitgave „Steenkool als alternatief” wordt de rol die Shell speelt in de steenkoolindustrie, beschreven.

Exemplaren zijn naar alle schepen en kantoorsecties verzonden. Extra exemplaren staan voor het grijpen in de informatiestands, o.a. die op de 6e etage.

## Luguber

Het Engelse woord „coffin” betekent doodkist, althans, dat is de meest gebruikelijke vertaling ervoor. Dat het ook het merk is van een ketel-voedingpomp, ontgaat helaas velen. Aanleiding voor een a-technische medewerker op kantoor om bezorgd te vragen voor wie de doodkist zoals geoffreerd in een ontvangen telegram, bestemd was.

## Studie

Er bereiken ons nogal eens vragen omtrent de mogelijkheid schriftelijk een cursus te volgen, ook als men aan boord een dienstperiode vervult. Alhoewel „Wacht te Kooi” herhaaldelijk de aandacht vestigt op deze mogelijkheid, blijkt dit sommige collega's te ontgaan, reden waarom men zich tot ons wendt. Het beste kan men zich echter rechtstreeks wenden tot de „Stichting Nederlands Studiecentrum voor Zeevarenden”, Veerkade 9 in Rotterdam, die in dezen bemiddelt. Op de cursussen van het P.B.N.A. en de L.O.I. b.v. is op deze wijze in ieder geval voor zeevarenden een korting mogelijk van 15%. Het tempo van toezending der lessen kan in overleg met de Stichting worden geregeld. Die verstrekt overigens over haar activiteiten een vouwblad met volledige inlichtingen alsmede aanmeldingsformulieren. Maar om u een brief of een loopje te besparen hebben we beslag gelegd op een flink aantal daarvan. Ze liggen nu in de informatiestand op de 6e etage, waar onze zeevarenden trouwens heel wat meer van hun gading zullen aantreffen!

# OVST-NIEUWS



Scheepsvorman P. Sloover en eega in actie

In de lunchkamer van ons Shell-gebouw werd onder het genot van een kopje koffie en een drankje geklaverjast bij de kerstboom. Traditiegetrouw organiseerde Hans van der Schilt deze „altijd-prijs-kerstklaverjas-avond”. De 60 deelnemers streden sportief om de konijnen, kalkoenen, drank en andere prijzen.

In de pauze liet men zich de uitstekend verzorgde slaatjes goed smaken. Tevens werden op deze avond de prijswinnaars bekend gemaakt van de O.V.S.T.-klaverjascompetitie 1977 (Iedereen die in 1977 minimaal 3x een klaverjasavond had bezocht deed automatisch mee). De eerste prijs werd gewonnen door de heer J. L. P. van der Wiel (DFP/2) met over het gehele jaar genomen een gemiddelde score van ruim 105 punten per beurt. De 2e prijs ging naar zijn introducté de heer Valk en de 3e prijs naar de heer R. M. Willemstein (DFP/3).

Ook in 1978 gaat de O.V.S.T. door met het organiseren van de klaverjasavonden. De eerste zal plaatsvinden op 10 februari a.s.



De 3 prijswinnaars v.l.n.r. Willemstein, Valk en Van der Wiel

# Boekbespreking

## Maritieme curiosa

Uitgever: Ned. Studiecentrum voor Zeevarenden, Rotterdam  
Prijs (afgehaald): f 8,95

Ter gelegenheid van het derde lustrum van het luchtpost-weekblad „Wacht te Kooi” is door de Stichting Nederlands Studiecentrum voor Zeevarenden dit boekje uitgegeven. Oorspronkelijk lag het in de bedoeling om bijdragen van de lezers op zee te verzamelen, waartoe herhaaldelijk een oproep is geplaatst in het weekblad. Echter, zoals ook wij wel eens hebben moeten constateren, zeevarenden grijpen niet zo snel naar de pen. Dit is op zichzelf jammer, want ongetwijfeld zijn het juist zij die de meest boeiende verhalen kunnen brengen. Overigens doet dit niets af aan de schrifturen van radio-officier C. H. E. J. van der Ploeg, die nu zijn gebundeld als „Maritieme curiosa” en aldus zeer zeker een waardige jubileum-uitgave vormen. Of zijn korte verhalen nu handelen over het oudste vaartuig ter wereld, het jaarlijkse feest in Camogli of de Naald van Cleopatra, ze zijn zeker het lezen meer dan waard. Jammer dat „de getatoeerde zeeman” en „prijkschilderen” min of meer hetzelfde onderwerp behandelen en elkaar ook gedeeltelijk overlappen.

W. W.

## Koekje

Een koekje van eigen deeg kreeg gezagvoerder Allaart van de „Fosarina”, die namens alle opvarenden de goede wensen t.g.v. de jaarwisseling in dichtvorm aan kantoor zond. Antwoord op zijn verzoek om informatie omtrent aflossing kreeg hij namelijk – via de T.O.R. – ook in dichtvorm, als volgt:

*Wij hebben tevergeefs getracht,  
gepast, gepuzzeld, nagedacht,  
U in de zomer te vrijwaren  
van 't lange adem schuitje varen.*

*Maar vrijheid in de zomertijd,  
de roep om continuïteit,  
en daarbij letten op de centen,  
dat is een drietal componenten  
waaruit wij allen tot op heden  
geen eenheid hebben kunnen  
smeden.*

*Ook hulp van Dekker (zeer bereid)  
verschaft ons geen helderheid.  
Alleen nog onvoorziene zaken  
zouden het mogelijk kunnen maken  
alsnog uzelf en uw gelieven  
met een vakantie te gerieven.*

*U kijkt nu uiteraard wat sip  
maar wij vertrouwen op begrip  
en wensen allen tot besluit:  
„gezond en wel het jaartje uit”  
en voor een ieder, met gezin:  
„heel veel geluk, een goed begin”.*

## Afkorting

We hadden het in het vorige nummer al over merkwaardige afkortingen, zoals b.v. SSAWW. Deze maand de afkorting COW, die staat voor Crude Oil Washing. Je moet aan die afkorting wel even wennen. Als je bijvoorbeeld een telex voor je neus krijgt met uitdrukkingen als „this year at least 10 more cows are expected”, dan zit je toch wel even je wenkbrauwen te fronsen en moet je er goed aan denken dat het niets met fourageren te maken heeft. Ook niet bij „92 cows in vessels of 200.000”. Nog meer gefrons ontstaat als ze het aan d' andere kant van de Noordzee hebben over een gezagvoerder, die „a regular cow-er” is.



## Jaarlijkse bijeenkomst

Velen – ja, we mogen wel zeggen bijzonder velen – gaven gehoor aan de oproep om ter gelegenheid van de jaarlijkse bijeenkomst op 20 december jl. naar Rotterdam te komen. De schattingen van het aantal bezoekers liepen uiteen van 400 tot over de 500. En het was gezellig ook. Dat bleek trouwens wel uit het grote aantal bezoekers dat van geen wijken wist. Dat mag ook best, uiteindelijk hebben we maar één keer per jaar een dergelijke gelegenheid.

Natuurlijk ging er wel iets fout, met name wat de garderobe betreft. Zoveel jassen lijken op elkaar, dat een enkele werd meegenomen door een niet-eigenaar. Alles is weer op z'n pootjes terechtgekomen, alhoewel . . . één bezoeker zag zich genooddaakt in de – net die avond ingezette vrieskou – in colbert naar huis te gaan.

Er was ook een aantal bezoekers dat eerlijk gezegd graag op die middag gebruik zou hebben gemaakt van de Shell-personeelwinkel op de 1e etage. Goed idee om volgend jaar te trachten Shell Nederland (die daarover het gezag voert) te bewegen ook daar de lichten te ontsteken, want uiteindelijk komen onze zee-

varenden niet zo dikwijls in onze torenflat, zeker niet met echtgenote. En ook voor haar is in de winkel van Shell wel het een en ander met korting te koop. Het probleem wordt dan natuurlijk wel hoe, na afloop van de bijeenkomst, de tassen met aangekochte spullen uit elkaar te houden. Maar ook daarvoor zullen we een oplossing trachten te vinden. Feit blijft dat zo'n bijeenkomst de gelegenheid bij uitstek is elkaar weer eens te ontmoeten in een ongedwongen sfeer. En dat is in december jl. bijzonder wel gelukt.



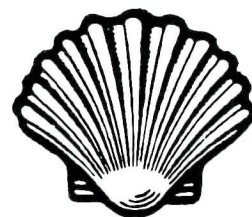
1900



1904



1909



1930



1948



1955



1961



1971

## Het Shell-embleem, door de jaren heen

### Kinderbijslag

Met ingang van 1 januari 1978 worden de kinderbijslagbedragen als volgt gewijzigd.

	per kwartaal	
	nieuwe bedrag	oude bedrag
1e kind (ongewijzigd)	f 164,58	f 164,58
2e en 3e kind	f 334,62	f 318,24
4e en 5e kind	f 446,94	f 425,10
6e en 7e kind	f 494,52	f 470,34
8e en volgende kind	f 546,78	f 520,26

Deze verhoogde bedragen zullen wat betreft het vlootpersoneel in de loop van april 1978 worden uitbetaald.

### Waljubilaren



1.3.78 C. M. A. de Goey, 25 jaar (DFP/4d)



1.3.78 J. Beekhuizen, 30 JAAR (DFP/3)

### Onze vlootjubilaren:

### In dienst getreden vlootpersoneel:

#### In memoriam

Op 16 december jl. is overleden de heer

#### G. Bonneveld

oud-hoofdwerktuigkundige.

De heer Bonneveld verliet de dienst der maatschappij in 1946, na 25 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 88 jaar.

Op 17 december jl. is overleden de heer

#### P. J. H. Etmans

oud-hoofdwerktuigkundige.

De heer Etmans verliet de dienst der maatschappij in 1961, na 25 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 69 jaar.

Op 5 januari jl. is overleden de heer

#### J. van der Hoek

oud-hoofdwerktuigkundige.

De heer Van der Hoek verliet de dienst der maatschappij in 1964, na bijna 31 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 64 jaar.



P. J. Veenman  
4e stm.



R. N. Menke  
sch. kok



H. J. Denies  
hoofd bediende  
10 jaar op 12.02.78



J. Lubberts  
sch. vakman 1  
10 jaar op 13.02.78



I. Snoek  
sch. vakman 2



H. J. Allaart  
gezagv.  
25 jaar op 17.2.78



D. Bergen  
sch. gezelschap 1  
10 jaar op 17.02.78

# Vlootpersonalia

periode van 16 december 1977 t/m 15 januari 1978

## Gehuwd:

16.12: A. J. W. Rommes, 2e stm., met mw. L. van der Wielen;  
16.12: B. G. ten Cate, 3e stm. met mw. J. G. van der Louw;  
17.12: R. A. Jongejan, 2e stm. met mw. A. van den Ham;  
21.12: P. H. Visser, 3e stm., met mw. T. Toubert;  
22.12: P. G. van Wadenoyen, sch. vakman 2, met mw. R. Thans;  
23.12: K. P. Cupido, 3 stm., met mw. M. T. Bonne;  
28.12: B. den Heijer, 4e stm., met mw. N. van der Saag;  
6.1: P. N. van Duyn, 3e stm., met mw. G. A. Crowe;  
12.1: A. Visser, 5e wtk., met mw. M. J. van der Vliet;

## Geboren:

5.1: Jan, zoon van J. Kruyssen, 2e wtk., en mw. M. E. C. Kruyssen-Fierinck;  
9.1: Klaas Willem Floris, zoon van F. Kuyt, 1e stm., en mw. G. Kuyt-Koers;

## Overleden:

1.1: mw. W. J. H. Verhooy-Mutsers, echtgenote van J. F. Verhooy, 2e wtk.

## Aflossingen:

gezagv.: J. P. Jongbloed, H. Unger, P. Janssen, J. de Jong, J. Priest, J. van der Zouwen, J. H. A. Budding;  
1e stl.: R. Dijkstra, L. A. Veer, P. F. L. Schölvinck, P. E. van der Veld, R. W. Overdijkink, J. I. Boon;  
2e stl.: E. J. B. Seele, H. van Popata, A. G. J. de Wit, D. J. Bruin, J. Koeck, F. L. A. Broot, R. A. J. van Vugt, A. Dijkhuizen, A. J. Kappers, M. C. Kalkman, A. P. Margadant, R. F. M. Driessen, W. T. van den Berg, J. Ricken, A. Terpstra, B. J. H. Wortelboer, W. J. Netelenbos, R. F. Mesker;  
3e stl.: P. N. van Duyn, E. M. M. van den Bosch, L. F. F. T. van Oudvorst, J. W. J. Rodenhuis, P. C. Mink, D. Venema, H. Puijman, J. Schol, J. C. Hilberding, R. J. Moeke, W. Holwerda, D. van der Vegte;  
4e stl.: B. Kerver, W. J. van Hoorn;  
radio-off.: J. A. Griffioen, J. Dijke-ma, J. Buitendijk, M. F. T. Rueter, E. Aardema, J. H. Pel, J. de Kruijff, R. Koster, J. Gerritsen, A. A. M. Lapidaire, A. Spruit;

hfd. wtk.: O. K. Nicolai, W. A. van Rooyen, W. C. van Megen, J. B. Biondina, J. M. Nobels, C. H. de Koning, G. Braak, C. Pietersen;  
2e wtk.: A. de Jong, H. L. de Koning, H. Tesink, D. Smit, J. Hensbroek, G. J. van Eijk, E. E. Kreune, G. de Goede, C. G. van der Zwet;  
3e wtk.: E. P. R. van Zelst, K. M. van Harpen, C. J. Jongkind, N. P. Dekker, J. E. Buitendijk, R. A. M. Haffert, R. M. van Ham, J. C. Ranshuysen, P. Dekkers, J. M. Hogenstein, H. L. Hendrison, E. L. F. Nijhuis;  
4e wtk.: N. H. Bijl, J. H. van Leuven, B. van den Ban, D. J. Sandee, C. L. Flipse, A. Nonnekens, W. Bekooij, J. van der Werk, R. Romijn;  
5e wtk.: B. J. Huizing, K. Vis, J. M. M. Selders, G. A. Mellonius, J. W. Jongkind, G. R. Spijkerman, C. M. Abrahams, A. K. Vennik, R. R. Vijber, J. J. Timmermans, A. Willems-tein, M. J. Hoekman, J. W. Hermarie, J. Hakkers, L. J. Blokland, H. Struyk, A. de Vries, J. L. M. Peeters, A. Huneman, R. Dorrenboom, P. J. Farla, P. C. Farro, R. van der Heide;  
sch. voorman: C. Luykenaar, J. M. Wiglevan, C. Voorspuj;  
sch. vakman 1: C. H. Roozendaal, J. J. Snijders, L. J. C. van Kuyen, W. Kesteloo;  
sch. vakman 2: P. M. Hendriks, A. C. Dieckman, H. de Vries, R. R. Meys, J. B. M. Burgers, F. J. Husson;  
sch. gez. a/w: T. Kulk, D. Ijsselstijn, C. Verlind, F. F. Beekhuis, J. W. P. Grommen, P. Raams, M. J. Heiligers, G. J. H. Muilenburg, J. Brederveld, H. N. Dekker, W. Stremme, G. Buys, F. J. Linders, A. J. Hordijk, H. Hendriks, A. P. van Loon, P. A. M. Grubben, J. Versluis, J. H. Ophof, R. R. van Walstijn, G. W. Helsdingen, L. van Ierland;  
aank. sch. gez. a/w: R. N. Jorissen, M. Hulsman, L. L. Monk, C. G. W. van den Heuvel, W. Ruiter, N. Brugman, C. T. J. Snel, H. F. Lakker, M. W. van der Meer;  
hoofd voeding: W. W. Huygen, H. Otter, H. W. J. van Haarst, L. J. W. Broenink, J. van der Horst, G. Barnhard;  
sch. kok: F. W. A. van Deursen;  
aank. kok: R. Geensen, T. B. Postma, J. R. L. van Toornburg;  
hoofd bediende: G. Braster, B. J.

van Gelderen, J. A. Small, D. J. Bakker, D. Ploegers;  
bediende: J. M. H. Rademakers, J. A. Schuiten, W. M. Beekman, R. Jacobs;  
bediende (a/d): L. J. van Dormolen, R. Wolleswinkel, E. P. Warnies;  
koksmaat: A. Verbunt, L. H. Thibaudier;  
jongen a/w: R. de Zoete, P. van der Linden;

## Tewerkstellingen en overplaatsingen:

**m.s. Abida**: 4e stm. A. W. F. Pera, 3e wtk. J. Hoorn, 4e wtk. G. Dekker, 5e wtk. L. A. T. Kersten, stag. wtk. N. A. Hoek, J. C. Kant;  
**m.s. Acila**: 2e stm. R. A. Jongejan, radio off. H. Platschorre, wnd 4e wtk. H. A. J. Kiljan;  
**m.s. Acmaea**: 2e stm. F. B. Schröder, 2e wtk. A. J. Verkerk, wnd 3e wtk. C. P. den Heijer, stag. wtk. T. E. Westra, sch. gez. a/w, S. J. van der Heide;  
**m.s. Acteon**: 1e stm. R. J. de Wit, wnd. 2e stm. B. Crum;  
**s.s. Arca**: 5e wtk. D. Struik;  
**s.s. Atys**: sch. vakman 1 G. J. C. Dudink, hoofd voeding H. Scharloo;  
**s.s. Capiluna**: 2e wtk. P. Dekker, 3e wtk. M. J. C. Broeders, 5e wtk. W. A. 't Jong, G. J. Harlaar;  
**s.s. Capisteria**: 2e stm. R. Hagen, wnd. 3e stm. P. W. F. Bos, radio-off. S. C. Nagtegaal, hfd. wtk. C. L. H. Stocking Korzen, stag. wtk. J. W. Addink, C. N. Buitenhuis;  
**s.s. Capulonix**: hfd. wtk. J. Teke-lenburg, 2e wtk. J. H. S. van de Pas;  
**m.s. Cinulia**: 4e stm. P. J. Veenman, 3e wtk. T. H. van Leeuwen, 4e wtk. N. W. Kuilman, 5e wtk. K. G. Visser, sch. vakman 2 G. de Snoo;  
**m.s. Dalia**: 1e stm. W. Drost, wnd. 3e stm. J. P. Fölsche, 5e wtk. H. J. M. Frenken, sch. vakman 2 R. F. Huysers, sch. kok C. van der Wildt, hoofd bediende E. J. Eradus;  
**m.s. Daphne**: 3e stm. M. Treffers, 4e stm. J. de Boer, stag. wtk. T. M. Brandts, sch. vakman 2 J. Punt, I. Snoek, aank. sch. gez. a/w P. J. Versteeg, bediende W. Gieselbach, bediende (a/d) J. Nieuwpoort;  
**m.s. Diadema**: gezagv. B. C. den Exter van den Brink, hfd. wtk. A. J. G. Weitzel, 2e wtk. D. Westdorp, 4e wtk. G. W. Slotboom;

**m.s. Diloma**: 1e stm. J. P. Hendriks, radio-off. H. W. Snip, 5e wtk. C. J. Spanjer, sch. vakman 2 R. Cornelissen, sch. gez. a/w P. Schilt, E. J. P. Kesauly, hoofd bediende F. van der Heyden;  
**m.s. Dione**: hfd. wtk. S. A. Verhage, 5e wtk. H. Hoekstra, bediende G. C. Pfenning;  
**m.s. Dosina**: wnd. 2e stm. A. H. den Breems, hoofd voeding H. Vrugt;  
**m.s. Felania**: 2e stm. D. J. Mittelmeijer, radio-off. B. Immerzeel, sch. gez. a/w M. L. Delhaye, aank. sch. gez. a/w A. de Baat, H. J. van Zoggel, sch. kok H. Seegers, bediende (a/d) A. B. Romen;  
**m.s. Fossarina**: 1e stm. J. C. Aartsen, 3e stm. H. Rijpkema, sch. gez. a/w B. van Tilborgh;  
**m.s. Fossarus**: gezagv. P. Cammel, 3e stm. J. S. de Vos, 2e wtk. W. J. M. Braeken, 3e wtk. A. M. Vink, sch. gez. a/w A. Bravenboer, R. van Buuren, H. C. C. Knuif, L. J. Afink, hoofd voeding G. van Driel, hoofd bediende R. Bakker, bediende M. A. W. M. de Beer, bediende (a/d) L. de Kramer, jongen a/w A. R. Oosterhof;  
**m.s. Fulgur**: 3e stm. C. A. M. Rovers, wnd. 4e wtk. M. J. de Kroon;  
**s.s. Kelletia**: hfd. wtk. J. W. van Wegen, 2e wtk. W. A. M. Bouma;  
**s.s. Kermia**: 2e stm. M. Buth, radio-off. R. A. J. Niels, 3e wtk. W. B. Grund, 5e wtk. R. V. van Wieringen;  
**s.s. Khasiella**: 4e stm. L. M. P. Out, stag. stm. F. de Vries, radio-off. J. Zuidema, 2e wtk. H. M. Westerveld, 3e wtk. H. Waitz, 5e wtk. P. Alkema, stag. wtk. J. F. Wind, A. W. J. Beunis;  
**s.s. Kylix**: 2e stm. J. van Ruiven, 5e wtk. W. A. den Baas;  
**s.s. Lepton**: 2e stm. B. W. Bakker, 3e stm. A. Breevaart, stag. stm. W. van Dijk, 2e wtk. J. Ommering, wnd. 4e wtk. H. Zwanenburg, stag. wtk. P. van der Meulen, sch. voorman J. C. van Willigen, sch. gez. a/w P. L. Watamaleo, P. de Vries, G. A. Brand, T. T. van de Velde, J. Kreuk, W. de Vries, H. J. F. Stoffers, E. W. van der Horst, aank. sch. gez. a/w J. Visser, C. H. Schipper, A. J. H. Veleers, hoofd voeding W. Haanepen, sch. kok R. N. Menke, hoofd bediende J. Boelee, bediende P. H. Nanninga, be-

diende (a/d) B. Berkhuisen, koksmaat J. Schrage;

**s.s. Lovellia** : 1e stm. C. R. Groen, wnd. 3e stm. E. M. P. H. W. Duijkers, 4e wtk. D. J. Bastiaans, stag. wtk. A. H. Bimmel, F. C. Boer;

**s.s. Macoma** : 3e wtk. W. I. van der Burght, sch. voorman J. Pronk, sch. vakman 1 L. van der Velden, sch. vakman 2 J. P. Kilkens, sch. gezet a/w H. R. Rikken, W. Noordhoek, F. A. de Vries, aank. sch. gezet a/w J. A. T. M. van Dijk;

**s.s. Marinula** : 3e stm. P. J. F. Steenberg, 2e wtk. A. K. van 't Blik;

**s.s. Meta** : 1e stm. L. J. Hirs, 2e stm. G. J. C. van Eeten, hfd. wtk. W. Groenendijk, 5e wtk. G. J. Brink, A. Hoosbeek, P. Hesselink;

**s.s. Mitra** : wnd. 2e stm. P. C. J. Dikkentman;

**s.s. Mytilus** : 3e stm. S. I. van der Zee, 3e wtk. G. A. Dieterich;

**m.s. Niso** : gezagv. J. M. Hillen, 2e stm. J. P. J. M. Cobelens, hfd. wtk. L. J. van Onselen, wnd. 3e wtk. P. Versluis, 4e wtk. P. L. M. Schmitz, 5e wtk. K. L. J. van Steenberg, M. P. Roon;

**s.s. Onoba** : wnd. 2e stm. F. van Bommel, 2e wtk. J. E. A. Westerbeek, 5e wtk. H. H. P. F. Jansen, sch. vakman 2 M. Temmerman;

**s.s. Patro** : gezagv. A. J. Schumm, radio-off. P. L. Linders, 3e wtk. M. Kik, J. Gijsbertsen;

**s.s. Sepia** : 2e stm. J. M. B. van Kessel, R. van der Voort, 3e stm. J. J. Smit, radio-off. S. Groenhuysen, 5e wtk. B. E. Broekhuysen;

**s.s. Viana** : 2e stm. R. J. Ruts, stag. stm. E. J. D. de Leeuw, stag. wtk. R. G. M. Spruyt, sch. vakman 2 P. te Riet;

**s.s. Vitrea** : radio-off. P. P. Verburg, hfd. wtk. J. L. van der Rijst, wnd. 4e wtk. E. A. Rumeser;

**s.s. Vlieland** : wnd. 3e stm. D. F. A. Maljers, 2e wtk. F. A. J. Boot, 5e wtk. A. Vastenhouw, J. Siersema;

**s.s. Zafra** : 4e stm. W. J. Santman, radio-off. L. de Soete;

**s.s. Zaria** : wnd. 2e stm. D. Dankaart, 4e stm. W. H. Nibbelink, 5e wtk. P. R. Schol, J. Marijs.

**Uit dienst getreden:**  
2e stm. : E. J. B. Seele;  
3e stm. : P. H. Visser, R. F. M. Driessen;

3e wtk. : J. E. Buitendijk;  
4e wtk. : A. N. Zeldenrust;  
5e wtk. : C. Boutsma, T. van Lutikhuisen, F. Timmermans;  
ll.wtk. : R. B. Klijn;  
sch. kok : C. J. L. van der Linde;  
sch. vakman 1 : G. Otter;  
sch. vakman 2 : A. Tomson.

**Overgeplaatst:**  
4e wtk. : J. H. Maneschijn – Nederlandse Aardolie Maatschappij;

**Terug van tijdelijke tewerkstelling:**  
2e wtk. : G. J. van Eijk – Stoomvaart Maatschappij „Oostzee” N.V.;

3e wtk. : H. J. Lammertink – H.A.L.-Beheer B.V.;

3e wtk. : H. de Rhoter – H.A.L.-Beheer B.V.;

4e wtk. : H. C. P. Schmidt Jongbloed – H.A.L.-Beheer B.V.

**Aangesteld als:**  
gezagv. : A. P. J. Ham, J. B. P. Imming, E. Q. Abbas;  
1e stm. : J. Wassenaar, W. F. van der Lei, H. Slot, H. J. Schaaf, W. C. Moll, S. Bos;

2e stm. : R. J. S. M. Timmerman, C. Doolaard, M. Parlevliet, D. J. Bruin, H. H. van Dijk, A. J. Kap-pers;

3e stm. : D. van der Vegte, K. T. Wiegert, P. J. F. Steenberg, B. den Heijer, E. J. G. Kraszewski, H. A. van der Want, J. W. Steynis, M. Treffers, E. E. de Rijcke, H. Puyman, R. A. S. Vermeulen, J. de Groot;

4e stm. : J. de Boer;  
3e wtk. : P. C. de Wit, M. J. Viergever, P. Naaktgeboren, J. J. van Vondel, W. I. van der Burght, J. G. van der Poel;

4e wtk. : F. P. van der Star, T. W. P. B. Vermolen, W. Hol, E. J. Kolet, G. W. Slotboom, F. P. E. Verlinden, J. H. van der Sluys, C. G. Storm, F. Vos, C. G. A. Hoenders, P. A. G. van der Meer, D. J. Bastiaans, R. Romijn jr., M. Klein jr.;

5e wtk. : K. L. J. van Steenberg, R. V. van Wieringen, J. Siersema.

**Behaalde diploma's:**  
2e stm. G. H. V.-th. : A. M. Borgart;  
3e stm. G.H.V. : A. W. F. Pera;  
„C-th” : H. M. Westerveld;  
„B” : C. P. den Heyer, H. Waitz;  
„A/B-th.” : R. V. van Wieringen.

## Mutaties walpersoneel

in de periode 16-12-1977 tot en met 15-1-1978

### In dienst



M.i.v. 1-1 J. W. van Zeumeren DFF/2 (ex SNI)

### Uit dienst

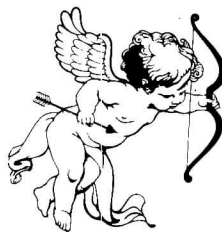
M.i.v. 1-1 G. M. J. Debets-DFF/2 (naar SNI)  
M.i.v. 1-1 J. M. J. Schilt-DFP/1  
M.i.v. 1-1 Mw. Trouwborst-van der Stoep-DF

### Interne mutaties

M.i.v. 1-1 Mw. E. M. van Heck-Koot van DFF/4 naar DF

### Gehuwd

16-12 Mw. H. J. Tolenaar (DFP/3) met de heer H. Tekelenburg  
30-12 De heer M. D. van Lier (DFF/1) met Mw. Y. Eckhardt.



## Bruidspaar van de maand

*Het hart van een meisje veroveren is voor sommigen een eenvoudige zaak. Scheepsvakman II Paul van Wadenoyen paste een originele taktiek toe, die bewondering afdwingt. Na de kennismaking met Ria Thans, zo'n 1½ jaar geleden, in een discotheek, witte hij de volgende dag het plafond in haar ouderlijk huis, alwaar men om zo'n hulpvaardige hand dringend verlegen zat. En als je de moeder aldus reeds vermurwt, is de weg naar de hand van de dochter al vrijgemaakt, dachten we zo. Dat bleek ook op 22 december jl., want toen gaf dochter Ria volmondig haar ja-woord aan Paul.*

## tussen schip en ka

zeventiende jaargang no. 8  
februari 1978

**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.**

Redactie	Administratie
W. N. Wouters	010 - 696127
010 - 696126	

*Hoewel Shell-maatschappijen een eigen identiteit hebben, worden zij in deze publikatie soms gemakshalve met de collectieve benaming „Shell” of „Groep” aangeduid in passages die betrekking hebben op maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep of wanneer vermelding van de naam van de maatschappij(en) gevoeglijk achterwege kan blijven.*

### Kopij

In te zenden aan:  
Redactie „Tussen Schip en Ka”,  
p/a Shell Tankers B.V.,  
Postbus 874  
Rotterdam