

tussen schip en ka

januari 1969



NIEUWJAARSREDE VAN DE HEER RODENBURG

Ter gelegenheid van de jaarwisseling heeft onze Directeur, de heer D. Rodenburg, op 30 december jl. in de lunchkamer van het Shell-Gebouw een toespraak gehouden, waarvan de tekst hieronder is afgedrukt.

Onder zijn gehoor bevond zich het walpersoneel van onze Maatschappij, de gepensioneerden die in de loop van 1968 de dienst van onze Maatschappij hebben verlaten, alsmede het bestuur van de C.N.O.O.K.S.

Medewerkers.

U allen heet ik welkom op deze voorlaatste avond van 1968. Ook begroet ik de vele oude bekenden die de Maatschappij weliswaar reeds verlieten, maar, zoals uit hun aanwezigheid blijkt, nog allerminst vergeten hebben.

Graag wil ik dan nu voor enkele ogenblikken u aller aandacht vragen.

In de eerste plaats enige bijzonderheden over onze varende schepen:

Wanneer wij terugzien op dit welhaast afgelopen jaar, dan zien wij dat onze vloot met zeven schepen werd uitgebreid tot 54, waardoor het totaal draagvermogen met circa driekwart miljoen ton toenam. Van deze zeven schepen waren er drie nieuwbouw, en wel het bij de N.D.S.M. gebouwde 120.000 ton metende m.s. „Neverita” en de beide in Japan gebouwde stoomturbine-tankers „Macoma” en „Metula”, elk met een draagvermogen van ruim 206.000 ton. De overige vier schepen waren de 50.000 tonners „Capiluna”, „Capulonix”, „Lovellia” en „Patro”, waarvan wij het beheer van onze Engelse collega's, Shell Tankers (U.K.) Ltd. te Londen, hebben overgenomen.

Bij haar inbedrijfstelling werd de „Macoma” het nieuwe vlaggeschip van onze vloot, dat onder commando van Commandore Hijlkema de eerste reis van Yokohama naar Europoort aflegde. In Europoort droeg kapitein Hijlkema het Commodoreschap over aan zijn opvolger, kapitein De Vries.

Van het voor de Groep lopende nieuwbouwprogramma zal in 1969 nog één 200.000 tonner aan onze vloot worden toegevoegd, te weten de „Marpessa”, die in Japan in aanbouw is. Van de 54 onder ons

beheer varende schepen is het gemiddelde draagvermogen per schip thans 44.000 ton. Per 1 januari 1968 was dit nog ruim 34.000 ton.

De tot dusverre met het m.s. „Neverita” opgedane ervaringen rechtvaardigen de verwachting dat in de loop van het volgend jaar aan boord van dit schip kan worden overgegaan tot het varen zonder wachtbezetting in de machinekamer gedurende de nachtelijke uren en tijdens de weekends.

In het afgelopen jaar werd verdere voortgang gemaakt met het verlengen van de vaarperiode van onze schepen tussen de dokbeurten. Een gemiddelde operationele periode van 18 maanden is thans vrijwel algemeen. Met medewerking van de wetgever en van Lloyd's, zal thans voor individuele schepen worden bezien of een verdere uitloop van de vaarperiode tot 24 maanden verantwoord is.

In totaal werden dit jaar 24 schepen in Nederland en 11 schepen in het buitenland gedokt; de totale kosten hiervan bedroegen ongeveer 16 miljoen gulden.

Het aantal efficiënte dagen bedraagt dit jaar gemiddeld per schip 353, tegenover 352,5 dagen in 1967 voor de vergelijkbare vloot.

Voor snellere bedrijfs- en managementinformatie wordt met ingang van 1 januari a.s. voor onze schepen een nieuwe per-

formance rapportage ingevoerd. Deze rapportage geschiedt wekelijks en telegrafisch. Bijzonderheden dienaangaande zijn inmiddels gepubliceerd. Alleen wil ik dit nog opmerken, dat het beleid met betrekking tot de frequentie van dokbeurten voor een zeer belangrijk deel wordt gebaseerd op deze telegrafische gegevens van onze gezagvoerders en hun naaste medewerkers aan boord.

Om staalvernieuwingen in de ladingtanks te voorkomen aan boord van onze G.P.-schepen, wordt voortgegaan met de conservering van schotten en verbanddelen door middel van epikote-verven.

Het proviandverbruik aan boord werd ook dit jaar op een alleszins bevredigend niveau gehandhaafd.

Aandacht werd besteed aan de ontwikkeling op radargebied, met name in het kader van plot-automatisering, die in de naaste toekomst kan worden verwacht. De interne scheepscommunicatiemiddelen werden verder verbeterd. Enige van onze zeer grote schepen werden, met toestemming van de Nederlandse autoriteiten, reeds uitgerust met zogenaamde „walkietalkies”. Alle crude carriers zullen binnenkort hiervan worden voorzien. Ook worden proeven genomen op de kleinere schepen met verbeterde „talk back” systemen voor de communicatie tussen brug en bak en achterdek bij meren en ontmeren.

Nauwe samenwerking met Nederlandse instanties inzake de ontwikkeling van de Noordzee-routering en het „geul project” bij Hoek van Holland ten behoeve van schepen met grote diepgang werd voortgezet. Het is te verwachten dat in begin 1969 schepen met een diepgang van 57

BIJ DE VOORPLAAT:

Zondag 8 december 1968. Het 325 meter lange s.s. „Melania” neemt, na de Hembrug, de tweede en laatste hindernis op weg van Amsterdam naar de Noordzee: de Noordersluis te IJmuiden, met aan weerszijden een „speling” van nauwelijks een meter.

Foto N.D.S.M.

In verband met gebrek aan plaatsruimte zal het vervolg (slot) van het artikel „Niets nieuws onder de zon” in de volgende editie van dit blad worden gepubliceerd.



voet de Europoort-havens kunnen bereiken.

Door het overpompen van lading van V.L.C.C.'s in speciaal daarvoor toegeruste Engelse „D”-schepen is het sinds eind mei 1968 mogelijk geworden de grote schepen met een volle lading van de Perzische Golf naar West-Europa te routeren, alwaar na de „ship to ship”-transfer het binnenlopen van de loshavens op toegestane diepgang kan plaatsvinden. Onze „Macoma” heeft in de voorbereidende proefnemingen een belangrijke rol gespeeld.

Bij wijze van proef werd dit najaar begonnen Groeps-schepen van meer dan 30.000 ton draagvermogen, op reizen rond de Kaap, gedurende daglicht nabij Kaapstad gebruik te laten maken van helikopter-service voor de post- en filmvoorziening en voor het aan boord afzetten van beperkte hoeveelheden stores. De rapporten hierover van onze gezagvoerders luiden onverdeeld gunstig en vermelden nagenoeg geen oponthoud daar gedurende de operatie koers en vaart van hun schip kon worden behouden. Deze regeling is thans definitief geworden.

De veiligheid op onze schepen had gedurende het afgelopen jaar onze volle aandacht.

Ten einde het veiligheidsbewustzijn in het algemeen te stimuleren en de kennis en vaardigheid in het gebruik van brandblus-, redding- en veiligheidsmiddelen in het bijzonder van onze scheepsbemanningen verder op te voeren, werd medio 1968 besloten wederom over te gaan tot het instellen van de functie van varend veiligheidsinstructeur.

Drie eerste stuurlieden werden speciaal voor dit doel opgeleid en vingen in september 1968 met hun taak op de vloot aan. Twaalf schepen werden inmiddels door deze instructeurs bezocht. In ongeveer 1½ jaar tijd zullen alle schepen zijn bezocht. In samenwerking met de instructeurs van de Bedrijfsschool te Pernis werd voorts speciale aandacht besteed aan de veiligheidsinstructie voor deelnemers aan de adaptatiecursussen scheepsgezellen.

Het s.s. „Korenia” heeft twaalf maanden onafgebroken zonder enig ongeval gevaren. Daar het schip reeds geruime tijd in het Verre Oosten dienst doet, kon de voor deze verdienste toegekende veiligheids-trofee nog niet worden uitgereikt.

Eén onzer schepen kwam augustus jl. in het Engelse Kanaal in aanvaring met een Frans schip. Persoonlijke ongevallen deden zich hierbij gelukkig niet voor, maar de materiële schade aan beide schepen was aanzienlijk.

Aangezien het aantal persoonlijke lichte ongevallen in het eerste halfjaar 1968 een zekere stijging vertoont ten opzichte van 1967, blijft het van groot belang dat zowel het scheeps- als het walpersoneel bij



Foto's: Fotobureau C. Kramer, Rotterdam

voortdoring hun volle en onverflauwde aandacht aan de veiligheid schenken.

Bijdragen aan de ideeënbus voor de vloot worden vanaf 1 januari 1968 door een eigen commissie van onze Maatschappij beoordeeld, waardoor de gehele behandelingsprocedure van ideeënbus-inzendingen kan worden bekort. Momenteel wordt door deze commissie in de frequentie van eenmaal per 2 maanden vergaderd. Wat de verwachtingen voor 1969 betreft, het volgende:

De „Videna” zal begin volgend jaar worden verkocht aan de Groepsmaatschappij Estrella Maritima in Argentinië. Het is niet uitgesloten dat wij over enige maanden het beheer zullen overnemen van een paar schepen die momenteel tot een andere Groepsmaatschappij behoren.

De „Niso” zal in april 1969 ter hoogte van Forcados voor de kust van Nigeria gestationeerd worden om gedurende een periode van 2 jaar als overlaadstation voor ruwe olie dienst te doen.

Onze 3 smeerolieschepen, te weten de „Camitia”, „Cinulia” en „Crania” zullen gedurende hun eerstvolgende periodieke dokbeurt van airconditioning worden voorzien.

Wanneer ik dan nu iets ga zeggen over onze personeelspositie, wil ik in de eerste plaats hen gedenken die ons in de loop van dit jaar zijn ontvallen.

Dit waren: 4e werktuigkundige W. P. Volker, 4e werktuigkundige J. C. G. Nuy en chef-hofmeester C. Boogaarts. Hun heengaan betekent voor hun nabestaanden, maar ook voor ons, een groot verlies.

1968 was op het gebied van de personeelsvoorziening een moeilijk jaar. De grote

vlootuitbreiding eiste bijzondere maatregelen met betrekking tot de officieren, zoals: versnelde promotie, verlenging van de dienstperioden en vervroegd dienstdoen van leerling-werktuigkundigen als assistent op wacht. Niet minder dan ongeveer 300 aanstellingen in hogere rang werden verleend. Ook in het komende jaar zullen de moeilijkheden in de personeelsvoorziening zich blijven voordoen, zodat wij ondermeer een aantal gepensioneerde gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen zullen inschakelen om althans de steeds oplopende verlof-schuld enigszins in te halen. Ons streven blijft evenwel gericht op het brengen van de dienstperiode op gemiddeld zes maanden voor alle officiersrangen, terwijl wij, zodra dit mogelijk is, zullen trachten voor de „Kaap”-reizen tot een nog wat gunstiger regeling te komen. Ondanks de krappe stafpositie werd veel aandacht besteed aan opleiding en cursussen. Door 230 officieren werd deelgenomen aan 7 verschillende cursussen, waarbij het accent lag op de meet- en regeltechniek en de veiligheid.

134 bursalen behaalden het eindgetuigschrift van een Hogere Zeevaartschool en werden op de vloot geplaatst. Thans studeren er nog 125 jongelui voor onze rekening.

De oriëntatie-bijeenkomsten met gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen vonden regelmatig plaats en zullen worden voortgezet.

De reeds op het merendeel van onze schepen voor scheepsgezellen doorgevoerde functie-integratie ontwikkelt zich over het algemeen gunstig. Gaandeweg zijn alle bij de integratie betrokken functies aan boord met de gewijzigde arbeidsindeling vertrouwd gemaakt, waarbij ook

de instelling van een planning-commissie onder leiding van de gezagvoerder van wezenlijk nut zal blijken bij de oplossing van de onvermijdelijke kinderziekten die een gewijzigde organisatie aan boord van schepen nu eenmaal met zich brengt.

Naast een uitgebreide mondelinge en schriftelijke voorlichting, hebben thans reeds meer dan 150 scheepsgezellen de integratiecursus gevolgd aan de bedrijfs-school van Shell Nederland Raffinaderij te Pernis. Een belangrijke bijdrage tot het welslagen van deze kwestie zal door ons officierenkorps moeten worden geleverd door de praktische opleiding aan boord voort te zetten en zo mogelijk te intensiveren.

Zeer veel tijd en studie werd besteed aan het overleg met de vakorganisatie omtrent de invoering van beloning op basis van werkclassificatie, benevens aan de normering van de arbeids- en rusttijden aan boord van tankschepen. Dit overleg is nog steeds gaande doch wij hopen dat in het komende jaar definitieve resultaten zullen worden bereikt.

De algehele financiële resultaten waren in het afgelopen jaar overeenkomstig de verwachtingen en geven geen aanleiding tot bijzondere opmerkingen. Mede door het feit dat wij thans door een meer frequente en snellere rapportage over de historische bedrijfskosten van onze vloot beschikken, is het mogelijk gebleken, gesteund door de inzet en interesse van het gehele personeel, de correcties voor het lopende jaar en de vooruitzichten voor de toekomst nauwkeuriger te kunnen bepalen.

Gezien de onvermijdelijke stijging in de

kosten, grotendeels door externe factoren, blijft echter een kritische instelling uwerzijds ten opzichte van de uitgaven en doorlichting van gevolgde werkmethode op ieders specifieke terrein een noodzakelijke eis.

Het overleg in de Ondernemingsraad heeft ook dit jaar weer een waardevolle bijdrage geleverd aan de communicatie tussen Directie en walpersoneel.

Aan deze communicatie hecht ik het grootste belang, omdat deze mede de grondslag vormt voor een goede gang van zaken binnen onze onderneming en dus ook voor het arbeidsklimaat.

In oktober van dit jaar vond de verkiezing plaats van een nieuwe Ondernemingsraad. Ik heb het vertrouwen dat deze nieuwe raad, in de voetsporen van de oude, steeds in meerdere mate een nuttig instrument zal blijken te zijn voor een vruchtbaar overleg.

Voor wat betreft het advies van de S.E.R. over de mogelijkheid tot instelling van een Centrale Ondernemingsraad, zal in de loop van 1969 onderzocht worden op welke wijze deze voor de Groepsmaatschappijen in Nederland kan worden gerealiseerd. Dit onderzoek zal geschieden in overleg met de zogenaamde gedelegeerdenvergadering van Ondernemingsraden. Ook dit keer wil ik niet eindigen zonder een woord van bijzondere waardering uit te spreken tot het lunchkamerpersoneel. Heer Koenraads en uw medewerkers, hartelijk dank voor de voortreffelijke wijze waarop u ons ook dit jaar weer hebt verzorgd.

Ik dank u allen op de vloot en aan de wal

— en ook hen die dit jaar met pensioen zijn gegaan — voor uw loyale medewerking. Uw inspanning en toewijding hebben er alleszins toe bijgedragen dat wij voor onze Maatschappij met voldoening op 1968 kunnen terugzien.

Moge 1969 voor u en de uwen een in alle opzichten voorspoedig en gelukkig jaar zijn.

Mag ik u nu uitnodigen met mij aan de overzijde van de zaal een drank uit te brengen op het nieuwe jaar.

VERHOGING KINDERBIJSLAG- BEDRAGEN

Ingaande 1 januari 1969 zijn de kinderbijslagbedragen als volgt verhoogd:

	per kwartaal	
	nieuwe bedrag	oude bedrag
1e kind	f 112,32	f 110,76
2e en 3e kind	f 127,92	f 126,36
4e en 5e kind	f 171,60	f 169,26
6e en 7e kind	f 190,32	f 187,98
8e en volgende kinderen	f 210,60	f 208,26

Deze verhoogde bedragen zullen, voor wat betreft ons vlootpersoneel, medio april 1969 worden uitbetaald.

STUDIEBEURZEN

1. De Directie heeft besloten ook voor het studiejaar 1969/1970 een aantal beurzen beschikbaar te stellen voor werknemers en gewezen werknemers van Groepsmaatschappijen, ten behoeve van hun zoons die aan een universiteit of hogeschool in Nederland studeren of willen gaan studeren en die ten tijde dat zij voor de Commissie voor Bataafse Studiebeurzen verschijnen het recht hebben universitaire examens af te leggen. Onder gewezen werknemers wordt in dit verband verstaan: zij aan wie bij het verlaten van de Maatschappij een direct ingaand pensioen werd toegekend. De Directie kan in door haar te bepalen uitzonderingsgevallen beslissen dat ook een zoon van een ex-werknemer aan wie een uitgesteld pensioen is toegekend, tot de selectie wordt toegelaten.

2. De beurzen bedragen elk f 5.000,— per jaar en worden telkens voor één studiejaar toegekend. Op continuatie van de uitkering kan geen aanspraak worden gemaakt, doch bij normale studieresultaten zal een

daartoe strekkend verzoek door de Directie zeker in welwillende overweging worden genomen.

3. Zij die ten behoeve van hun zoon(s) voor het volgende studiejaar een beurs willen aanvragen, dienen dit vóór 31 januari 1969 schriftelijk te berichten aan de Secretaris der Commissie voor Bataafse Studiebeurzen, Carel van Bylandtlaan 30, 's-Gravenhage, onder opgave van hun huidige functie en van de naam van de Groepsmaatschappij waarbij zij werkzaam zijn.

Gepensioneerden dienen hun laatste werkkring te vermelden, weduwen van gewezen werknemers die van wijlen hun echtgenoot. Tevens dient te worden opgegeven de door de kandidaat gekozen studierichting en universiteit of hogeschool, alsmede het jaar waarin de studie zal aanvangen of is aangevangen.

Een verzoek om continuatie van een beurs voor het volgende studiejaar dient vóór 1 oktober van elk jaar te worden ingezonden.

4. De keuze uit de kandidaten zal geschieden door een Commissie van deskundigen die buiten de Maatschappij staan. Deze Commissie is thans als volgt samengesteld: dr. J. Kiers, Coördinator Studentenvoorzieningen te Amsterdam, prof. dr. L. G. van der Wal, Oud-hoogleraar in de Wijsbegeerte aan de Technische Hogeschool te Delft, prof. ir. F. M. C. Berkhout, Oud-hoogleraar Irrigatie aan de Technische Hogeschool te Delft en drs. I. Abram, Oud-leraar Wiskunde aan het Grotius Lyceum te 's-Gravenhage. De taak van niet-stemhebbend secretaris van de Commissie, tot nu toe waargenomen door Jonkheer Mr. W. J. Snouck Hurgronje, werd met ingang van 2 december 1968 overgenomen door de heer G. Stuker.

De redactie van „Tussen Schip en Ka”

wenst alle lezers een gelukkig

en in alle opzichten voorspoedig 1969

DE DOOPMOEDER VAN DE „ACILA” SPRAK TOT DE OPVARENDEN VAN HAAR SCHIP

Tijdens de lunch in Grand Hotel „Gooiland” te Hilversum. V.l.n.r.: Anneke de Beun-van der Velden (S.T.N.V. - DFF/3), Truus Vermeulen (R.N.W.O.), de heer J. C. W. Schuller tot Peursum (S.T.N.V. - DFP/4), mevrouw H. W. IJzerman-van Bemmelen, de heer G. A. Kal (R.N.W.O. - Chef van de Groetenafdeling) en Loloma Bakker (R.N.W.O.).



Foto: J. H. C. Vermeulen, Hilversum

Mevrouw H. W. IJzerman-van Bemmelen, doopmoeder van het m.s. „Acila”, die haar schip al ruim tien jaar dagelijks in de scheepvaartberichten volgt, had reeds lang geleden de wens te kennen gegeven om eens een opname van een groetenprogramma voor de opvarenden van de „Acila” bij te wonen.

Toen het schip op 29 augustus jl. tien jaar in bedrijf was, en zij dit feit niet ongemerkt voorbij wilde laten gaan, kwam, bij een gesprek daarover, weer de mogelijkheid van bijwoning van een radio-opname ter sprake.

Het toeval wilde dat de „Acila” één van de drie Nederlandse Shell-tankers was die opvarenden op 29 november jl. in aanmerking kwamen voor ontvangst van familiegroeten.

De opname vond op de dag tevoren plaats en op die dag kon de lang gekoesterde wens van mevrouw IJzerman in vervulling gaan. Zij opende de rij van sprekers/spreeksters met een korte, hartelijke groet, waaruit haar warm medeleven met allen aan boord ten volle sprak.

Helaas was haar echtgenoot, ir. E. J. IJzerman, een der Commissarissen van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, door ziekte verhinderd aanwezig te zijn.

Het ontvangstrapport van de „Acila” was zó matig dat prompt een bandje, waarop de groeten gekopieerd waren, per luchtpost naar het schip gezonden werd zodat de opvarenden inmiddels het programma ongestoord hebben kunnen beluisteren.

5. Het door de Commissie in te stellen onderzoek zal van vergelijkende aard zijn. De kandidaten zullen behalve op hun intelligentie ook op hun karaktereigenschappen worden beoordeeld. Bij het verdelen van de beurzen zal geen voorrang worden verleend aan bepaalde studierichtingen.

6. Aangezien het aantal kandidaten veel groter is dan het aantal beurzen dat elk jaar beschikbaar wordt gesteld, is het raadzaam, indien de beoogde studie niet of bezwaarlijk mogelijk zal zijn zonder steun van buitenaf, deze steun behalve bij de Commissie voor Bataafse Studiebeurzen tegelijkertijd aan te vragen bij andere daarvoor in aanmerking komende instanties zoals b.v. Rijk, Provincie of Gemeente.

7. Gezien het grote aantal mededingers raadt de Commissie dringend aan, slechts dan een aanvraag in te dienen, indien deze gesteund wordt door goede studieresultaten. Een kandidaat die bij een eerste aanvraag niet voor een beurs in aanmerking is gekomen, mag nog eenmaal opnieuw een aanvraag indienen.

8. Ten behoeve van een kandidaat die in de loop van het studiejaar zijn militaire dienst vervult of gaat vervullen, mag geen beurs worden aangevraagd.

9. Per gezin kan slechts één zoon tegelijk een beurs worden toegekend; men kan echter voor meer dan één zoon een aanvraag indienen.

10. De gekozen kandidaten zullen volkomen vrij blijven na hun afstuderen een positie naar eigen keuze te aanvaarden. Er zal dus geen verplichting bestaan tot indiensttreding bij de Maatschappij, evenmin neemt de Maatschappij de verplichting op zich hen na beëindiging van hun studie in dienst te nemen.

11. Er moet op gerekend worden dat de toewijzing van de beurzen eerst eind augustus of begin september 1969 kan geschieden.

DE DOOPMOEDER VAN HET S.S. „METULA” BEZOCHT HAAR SCHIP IN EUROPOORT

Op 18 november jl. werd het s.s. „Metula” langs de vingerpier van Shell Europe/Rotterdam succesvol was volbracht.

De doopmoeder van de „Metula”, mevrouw M. H. van Nierop-Blees, die op 20 september 1968 te Yokohama de naamgeving van het schip verzorgde, liet van haar belangstelling in haar dopeling blijken door in de middaguren een bezoek aan het schip te brengen, waarbij zij vergezeld was van haar echtgenoot, ir. R. H. van Nierop, Coördinator Exploratie en Productie van de Bataafse Internationale Petroleum Maatschappij N.V. Bij die gelegenheid bood zij de gezagvoerder, kapitein B. van Bon, een tweetal fraaie boekwerken aan voor de bibliotheek van het schip.

De Directie van Shell Tankers N.V. was bij dit bezoek vertegenwoordigd door de heer G. den Bakker, adjunct-Directeur van onze Maatschappij.



A. C. D. DE GRAEFF

La celebración de la Fiesta de Navidad a bordo del Kossmatella

Durante la hora de operativo se repartieron los aguinaldos. En el centro de la foto Doña Henrica Smits-Van de Wal, esposa del tercer oficial, Sr. J. Smits, y el capitán del arco, Sr. A. de Visser.



Feliz y próspero Año Nuevo

Supongo que muchos de vosotros no me conocéis. En primer lugar porque los petroleros no suelen estar mucho tiempo en puerto. Es motivo que no sobra la oportunidad de encontrarnos sea a bordo sea en el Stella Maris.

Por otra parte vosotros embarcáis en estos petroleros desde España, mientras otros marinos españoles suelen embarcar en los barcos holandeses en Rotterdam y así tienen más ocasión de conocer el Stella Maris.

Por mediación de esta revista aprovecho la oportunidad de saludaros y a la vez de ofreceros mis sinceros votos para un año muy feliz y próspero tanto para vosotros como para vuestros familiares en España. Otra vez un año se acabó. Bueno y malo habrán pasado en el año pasado a todos vosotros. ¿Que nos traerá el año 1969? Nadie lo sabe. El futuro no lo podemos descubrir. Sin embargo algo, para no decir mucho, tenemos en nuestras manos. Naturalmente la salud no la tenemos en las manos. Pero aparte de la salud hay tantas otras cosas que tienen valor en la vida del hombre.

La felicidad que se desea el primer día del año uno a otro por el mundo entero es una gran cosa. A esa felicidad sí podemos hacer algo. La felicidad no es solo una cosa propia. No estamos aislados, pues convivimos con otros. Vivimos gran parte del año con nuestros compañeros en el barco.

Sería una cosa triste si solo pensáramos en la felicidad que podemos tener en casa. Cada día de nuestra vida tiene su valor. No podemos decir que los días pasados en la mar o en puerto son días perdidos. ¿Como podemos vivir felices a bordo?

Naturalmente en primer lugar debemos encontrar en nuestro trabajo a bordo cierta felicidad. La profesión del hombre le toma tanto de su tiempo que sería una cosa triste si no encontrara cierta felicidad en su profesión por dura que sea la vuestra. Aquí debo y quiero decirlo que nosotros los terrestres aún no reconocemos suficientemente vuestra profesión. Vosotros los marinos sois un lace muy importante y necesario entre los países del mundo entero. Gracias a los marinos la humanidad puede vivir.

Pero aparte de vuestra profesión marinera de por si que os puede procurar cierta felicidad, convívís con otros tantos a bordo. Paisanos y extranjeros. Uno depende del otro. Pero todos juntos formáis esta tripulación de este barco. Entre vosotros también puede y debe reinar felicidad. En otras palabras compañerismo. Solo puede haber este compañerismo si hay un mutuo respeto entre vosotros. Naturalmente



cada uno tiene sus cualidades y defectos. Pero muchas veces vemos y pesamos solo los defectos del otro y portándonos de esta manera ya quitamos del medio la posibilidad de tener amistad entre nosotros.

Estamos en el principio del año 1969. Con solo desear un feliz año nuevo no hemos acabado nuestra tarea y deber hacia nuestros compañeros. Cada uno tiene que buscar los medios posibles para realizar el verdadero compañerismo por el cual la vida a bordo puede pasar tranquila y amistosamente.

Hace 20 años se proclamaron los derechos del hombre. Paz — libertad — felicidad y protección hacen parte de estos derechos humanos. No pensemos que solo las autoridades pueden y deben procurar estos derechos humanos. En el lugar donde vivimos y trabajamos tenemos todos el deber de colaborar a la realización de estos derechos humanos. Intentemos entonces a bordo también que entre todos de la tripulación haya un mutuo respeto que forma la base para paz y felicidad entre todos a bordo. Solo de esta manera nuestros votos al principio del año tienen un verdadero sentido.

Así os deseo un feliz y próspero Año Nuevo y os ofrezco para cuando sea el Stella Maris de Rotterdam como vuestro hogar durante las breves estancias en nuestro puerto. Sin más por ahora os deseo un viaje sano y salvo y hasta vernos en Rotterdam.

Muy atentamente,
Vuestro amigo y capellán
Padre Adriano.

27 „NEDERLANDERS” BEZOCHTEN DE „MELANIA”

Op de foto - achterste rij v.r.n.l.: commandeur C. Kalkman, bootsman A. van Hout, de leerlingen M. Petiet, J. Voncken, P. Hagenstein, R. Pieters, J. de Wolf, G. Leenders, R. Linders, A. Bekker, L. Poel, J. Brouns, T. van der Heide, F. Barendregt, bootsman M. Bal en de heer J. C. W. Schuller tot Peursum; middelste rij v.r.n.l.: de leerlingen M. Kopong, A. Mak, M. Treuren, H. Verhoeve, R. van der Velde en J. Tirion; voorste rij v.r.n.l.: de leerlingen A. Oostenbrugge, H. Glauddie, M. de Rouw, J. Buis, J. Triepels, K. Janssen, A. Gottenbos, W. Bekker en H. Kloot.



Foto: N.D.S.M.

Op 27 november jl. hebben 27 leerlingen van het Opleidingschip „Nederlander” te Rotterdam onder leiding van hun Commandeur, de heer C. Kalkman, en twee bootslieden, de heren M. Bal en A. van Hout, een bezoek gebracht aan het s.s. „Melania” te Amsterdam.

Na in de portiersloge van de N.D.S.M. van helmen te zijn voor-

zien, betraden zij het schip waar zij werden rondgeleid door de heer Schuller.

De jongens raakten niet uitgekeken en toen het tijdstip van vertrek was aangebroken was er dan ook weinig animo onder de deelnemers om naar de bus en daarmee naar hun basis terug te keren.

„RACING-CLUB KERMIA” ONTBONDEN

De (Scalextric) Racing-Club KERMIA die vier jaar geleden met zoveel enthousiasme werd opgericht en onder voorzitterschap van onze toenmalige tweede (thans eerste) stuurman C. R. Groen floreerde, heeft zich tijdens de mutaties die sedertdien plaatsvonden niet kunnen handhaven en is ter ziele.

Dit bericht bereikte ons uit Curaçao van de aldaar tijdelijk verblijvende koopvaardijpredikant uit New Orleans, ds. J. Wristers, die ons, op verzoek van de radio-officier van de „Kermia”, de heer P. A. Jongman, het volgende verslag zond ter opneming in dit blad.

Volgens de statuten van de „Racing-Club KERMIA” moesten de eigendommen van de club, indien deze werd opgeheven, vervallen aan een liefdadige instelling, een jongenshuis of iets dergelijks.

In geen geval mocht van deze bepaling worden afgeweken. Dit is dan ook niet gebeurd.

In de week van 6 tot 12 oktober jl. verhuisde de hele set van de KERMIA naar „Scherpenheuvel I en II”, een gesticht voor jongens in de leeftijden van 10 tot 20 jaar.

Voor wie het niet weet, het instituut Scherpenheuvel ligt op een hoge „berg”, met een prachtig uitzicht over oostelijk Curaçao. Het beheerst de omgeving en geeft, wie ooit de moeite van het beklimmen neemt, een uitzicht op zee, op een van de inhammen van het eiland en op de glooiende lijnen van heuvelrug en tafelberg.

Een hemel, zoals die zich verder alleen nog maar over een schip in volle zee bevindt, welft zich over de witte gebouwen, terwijl de Passaatwind bij wijze van spreken „in het want blaast”.

Had Scherpenheuvel zeilen, het koerste met al zijn jongens de Carabische Zee in en over, om ergens mèt de vele tankers achter de horizon te verdwijnen.

Welnu, in deze omgeving is de hele set race-auto's terecht gekomen. Nadat het jarenlang aan boord van de „Kermia” zijn dienst van ontspanning door inspanning heeft volbracht en de in ons mensen sluimerende wedijver een uitweg heeft gegeven, kan het nu aan een volgend geslacht dezelfde dienst bewijzen.

Pater Pancratius, die als Rector er het bewind uitoefent, heeft alle onderdelen officieel in bezit genomen en toegezegd te zijner tijd in dit blad verslag te doen van hoe het verder gegaan is. Een woord van hartelijke dank gaf hij ondergetekende al mee en vooral — omdat hij nog nooit zoiets had meegemaakt — voor de inhoud van de kas, die hem met de set werd overhandigd: de somma van circa 65 Nederlandse guldens.

De wisselbeker is echter aan boord gebleven, gewagend van vervlogen victories. Men overweegt er een betere plaats voor te vinden als herinnering aan vele uren van prettige ontspanning.

J. Wristers,
Predikant voor de Koopvaardij,
New Orleans, La. USA
Tijdelijk: Curaçao, N.A.

AANGESTELD ALS GEZAGVOERDER



J. H. KORSEN

per 27.11

schappelijk
t- en
personeel)
51
Groen



GENEESKUNDIGE
DIENST

W. DE LOOS, arts
DF/1



FINANCIËN EN
ADMINISTRATIE

M. DE JONG**
DFF



VLOOT

G. DEN
DFM

Boekhouding en
begrotingen
DFF/1

D. van Zanen



Nautische dienst
DFM/1

F. van Tongeren



Technische dienst
DFM/2

L. Kerstens



Materialendienst
DFM/3

A. van Bokkum



Methodes en
procedures,
computer-
toepassingen
DFF/2

C. van Steensel



Nautische
ontwikkelingen
DFM/11
en wnd. chef
Nautische dienst
H. den Ouden

G. P. Beekman



Technische
ontwikkelingen
DFM/21

F. Engels



Vlootgages
en walsalarissen
DFF/3

J. Beekhuizen



Dekdienst
DFM/12

A. Roest



Werktuigkundige
dienst
Vloot A
DFM/22

C. Westera



Vertalingen,
correspondentie
en documentatie

J. Beekhuizen



Civiele dienst
DFM/13

Werktuigkundige
dienst
Vloot B
DFM/23

A. Baljet

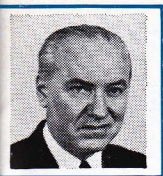


Elektrotechniek
DFM/24

H. Snel



tener en casa. Cada día de n
decir que los días pasados en
¿Como podemos vivir felices?
Naturalmente en primer lugar
a bordo cierta felicidad. La p
tiempo que sería una cosa tris
profesión por dura que sea la
nosotros los terrestres aún i
profesión. Vosotros los marino
entre los países del mundo ent
puede vivir.
Pero aparte de vuestra prof
procurar cierta felicidad, conv
extranjeros. Uno depende de
tripulación de este barco. Ent
felicidad. En otras palabras
compañerismo si hay un mut



PERSONEEL

L. F. VAN DEN
BELT*
DFP



Vloot-
administratie
DFM/4

A. F. H. Kragten



Demise managed
fleet liaison
DFM/5

G. W. Bakker



Scheepsofficieren
DFP/1

G. H. van
Leeuwen



Scheepsgezellen
DFP/2

E. van 't Slot



Recrutering en
cursussen
(Scheeps-officieren)
DFP/3

J. R. Cupido



Personeels-
voorlichting
DFP/4

J. C. W. Schuller
tot Peursum



Walpersoneel
DFP/5

J. Blaauwkamer



Maatschappelijk
werk
(vloot- en
walpersoneel)
DFP/51
Mej.
W. C. Groen



Arbeids-
voorwaarden
DFP/6

J. W. Paans

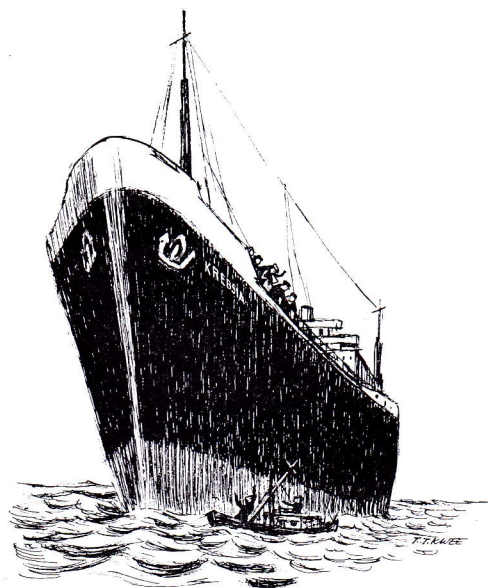


* Adjunct-directeur

** Algemeen procuratiehouder

BUNKEREN OP ZEE

met het s.s. „Krebsia“



Tekst: A. C. de Jong-Hendrikse. Tekeningen: T. T. Kwee

Op een zeer rustige avond, varende van Montreal richting Curaçao — de orders komen meestal wat laat dus de juiste haven was nog niet bekend — zat de kapitein zich in z'n hut te vergenotteren aan tomatensap — zeer goedkoop „gestored“ in Montreal — toen opeens de telefoon ging. „Kapitein - kapitein“ schreeuwde de 3e stuurman — het was achteruit te horen — „We zien een S.O.S. sein“. De kapitein gooide van schrik de tomatensap om en liep naar de brug. Wat ging er op dat ogenblik om in het grijze krulhoofd?

Eindelijk - eindelijk de kans om een miljonairsdochter te redden! De 3e stuurman belde op naar de machinekamer en daar braken ze het record om de machines klaar te krijgen voor manoeuvres, en daar ging het dan, hard stuurboord uit.

De baas en de 2e wtk. renden het dek op, de 2e wtk. trok nog wel eerst een paar sokken aan, je weet nooit wat of je tegenkomt. Wij — schrijfsters — waren al naar buiten gerend bij het eerste geluid (nieuwsgierigheid?) en ja hoor, daar zagen we het „seinen“.

De chef-kok had de erwtensoep voor de volgende dag — geen zaterdag — al op het fornuis staan, dus voor de inwendige mens kon, indien nodig, ook gezorgd worden.

Er kwamen steeds meer mensen aan dek, 't leek wel een passagiersschip.

Ja hoor, daar kwam het „licht“ dichterbij. Het bleek een zeilboot te zijn — de mast was gebroken, dus veel te zeilen was er niet — met 2 Amerikanen aan boord.

De kapitein schreeuwde iets door een toeter, 't was voor ons niet te verstaan, maar voor die mannen in het jacht wel. Ze wilden graag fuel hebben, nummer 2. Nou dat ging natuurlijk. Ook hier gold: Shell biedt meer, zelfs midden op de oceaan.

De mannen voeren om en kwamen aan bakboord langs, met veel pijn en moeite. Het jacht heette „Bear“ en had geen vrouwen aan boord, dus geen miljonairsdochter voor de kapitein deze keer.

Er werd een drum fuel in de boom opgetuigd — voordat die drum in de boom hing had de bootsman een blauwe teen — en langzaam kwam die drum in het zeiljacht terecht. Eén van die heren stak een sigaret op. Hij was waarschijnlijk nog nooit zo dicht bij een Shell-tanker geweest en daar kan een mens best nerveus van worden zo'n eerste keer, maar de baas gaf een schreeuw. Wel zo hard, dat die man z'n sigaret in het water gooide. Een paar matrozen lopen nu nog met oorklachten! Toen moest nog iemand naar beneden om namen, adressen en andere formaliteiten te vragen aan die heren. De baas had al één voet op de touwladder staan, maar werd teruggeroepen door zijn vrouw. Toen waagde een matroos zich met een ware noodsprong aan boord van het zeiljacht.

De boot voer nu een eindje weg, want door de deining dreigde het steeds tegen het schip te slaan. Toen zei één van de Shell mensen: „Als hij die matroos meeneemt dan rammen we hem met volle kracht“. Er was echter niets te rammen, want de matroos kwam even later ongedeerd terug aan boord. Hij had best aan boord van het jacht willen blijven, want volgens hem waren de heren op weg naar de Maeghden-eilanden. We hebben dit later opgezocht in een atlas maar niet kunnen vinden, wel de Virgin Islands!

Iedereen ging weer aan z'n eigen werk, het schip in de goede koers, de machines weer op de normale sterkte en de bemanning verder met hun Kim Novak-film. De kapitein begon uit nood nu maar aan sinaasappelsap, het blik met tomatensap was helemaal leeg gelopen. De 2e wtk. deed z'n sokken weer uit en kreeg een koud potje bier van z'n vrouw, de baas ging het journaal invullen en de „schrijfsters“ klommen in de pen om al het nieuws naar huis te schrijven.

De marconist is nog dagenlang druk geweest met alle formaliteiten die opgevraagd werden door de Coast Guard.



VEERTIENDE ORIËNTATIE- BIJeenKOMST

voor gezagvoerders en
hoofdwerktuigkundigen,
die op 22 november jl.
in het Shell-Gebouw
werd gehouden.

Op de foto v.l.n.r.: G. W. Bakker - DFM/5, M. de Jong - DFF, L. F. van den Belt - adj.-Directeur, kapt. P. J. Kalkman, hfd.wtk. N. W. Groen, kapt. H. J. Roncken, kapt. J. Griik, W. de Loos, arts, D. Rodenburg - Directeur, hfd.wtk. E. Rouw, hfd.wtk. J. de Bruin, kapt. F. Klaassen, kapt. H. A. Schelvis, hfd.wtk. L. F. Veldhuis, kapt. G. Heising, hfd.wtk. F. van Dalen, J. R. Cupido - DFP/3, hfd.wtk. H. J. Nieuwenstein.



NIEUW BEOORDELINGSSYSTEEM WALPERSONEEL

Open en constructief gesprek tussen chef en medewerker

De Groepsdirecteuren hebben een nieuw beoordelingssysteem goedgekeurd, dat de beoordelingsprocedure zal verbeteren en een grotere mogelijkheid zal scheppen tot een open en constructief gesprek tussen chef en medewerker. In de komende beoordelingsperiode zal het nieuwe systeem voor het personeel in groep vier en hoger worden gebruikt. Nadat er de nodige ervaring mee is opgedaan, hoopt men het ook te kunnen uitbreiden tot de andere „job groups“.

Twee formulieren

Een beoordeling bevat een beschouwing over het werk dat in het afgelopen jaar werd verricht, alsmede een weergave van de carrière-mogelijkheden van de beoordeelde. Bij het nieuwe systeem zullen deze twee zaken niet meer op één, maar op twee afzonderlijke formulieren worden ingevuld. De beoordeling van het verrichte werk zal plaatsvinden op basis van een openhartig gesprek tussen de beoordeelde en zijn chef. Beiden zullen enige tijd vóór dit gesprek een lijstje vragen ontvangen, ter overweging, als hulpmiddel om de discussie zo goed mogelijk voor te bereiden. Op deze manier krijgt de beoordeelde gelegenheid zijn mening over het verrichte werk aan die van zijn chef te toetsen. Tevens kunnen chef en beoordeelde tezamen de taken voor het komende jaar bespreken en vaststellen.

De hoofdpunten van de discussie zullen op het beoordelingsformulier van het verrichte werk worden vastgelegd. Dit formulier wordt de beoordeelde ter inzage gegeven. Tevens zal de employé zijn classificatie-groep vernemen, een gegeven dat voorheen niet werd bekend gemaakt. Dit laatste wordt bij de Nederlandse werkmaatschappijen over een jaar gerealiseerd.

Het beoordelingsformulier waarop de carrière-mogelijkheden van de desbetreffende employé besproken worden, krijgt deze niet in handen. De verwezenlijking van die mogelijkheden hangt van zoveel, vaak onvoor-

ziene, factoren af, dat het niet verstandig zou zijn deze toekomst-planning te laten lezen. Maar wel zal dit deel van de beoordeling de basis vormen voor een gesprek over de toekomstige vooruitzichten van de beoordeelde: de plannen die men met hem heeft en de mogelijkheden die men in hem ziet.

Ook op het personeel dat nog op het „oude“ formulier beoordeeld wordt, zal zoveel mogelijk het nieuwe systeem van grotere openheid worden toegepast, al is het in deze gevallen niet mogelijk het formulier ter inzage te geven, daar dit zowel de beoordeling van het verrichte werk als van de carrière-mogelijkheden bevat.

Twee jaar studie

Het nieuwe systeem is het resultaat van een studie die twee jaar geleden door de Centrale Kantoren ondernomen werd. Men onderzocht de kwaliteiten van verschillende beoordelingssystemen die bij andere maatschappijen worden toegepast. Tegelijkertijd bestudeerde men welke eigenschappen essentieel geacht kunnen worden voor een succesvolle carrière.

Handleiding

Aan degenen die in de komende beoordelingsperiode rechtstreeks bij de invoering van het nieuwe systeem betrokken zijn, zal een handleiding ter beschikking worden gesteld.

De directie hoopt, dat met dit nieuwe beoordelingssysteem het open en constructieve karakter van het jaarlijkse beoordelingsgesprek tussen chef en medewerkers sterk zal worden bevorderd, en dat daardoor, nog meer dan voorheen, de Maatschappij op de best mogelijke manier gebruik zal kunnen maken van de capaciteiten van het personeel, en elke individuele werknemer de grootst mogelijke voldoening in zijn werk zal kunnen vinden.



C. WORTEL
gezagvoerder

**MET
PENSOEN
MET
INGANG
VAN
1 JANUARI
1969**



R. A. J. RUESINK
hoofdwerktuigkundige

Op 11 november 1938 trad de heer Wortel als 3e stuurman in dienst van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij en reisde met de „Magdala” naar Curaçao voor tewerkstelling aldaar. In juni 1941 werd hij overgeplaatst naar de Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij, deed gedurende de resterende oorlogsjaren als 3e en 2e stuurman op diverse schepen dienst en keerde eind 1945 op Curaçao terug. In maart 1956 werd hij wederom overgeplaatst naar de diepzeevloot en werd op 28 november 1958 met zijn eerste commando aan boord van het m.s. „Antonia” belast. Zijn aanstelling als gezagvoerder volgde op 1 januari 1960 tijdens zijn dienst aan boord van het m.s. „Cleodora”.

Sedertdien heeft hij het commando gevoerd over de volgende schepen: „Kosicia”, „Khasiella”, „Acmaea” en „Arca”. Het laatste schip waarop hij het bevel voerde was het s.s. „Kylix” waarvan hij op 7 september 1968 te Barcelona afmonsterde.

De heer Ruesink trad op 11 januari 1938 in dienst van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Zijn eerste schip was het s.s. „Rebeca” waarop hij tijdens de nieuwbouw in Engeland werd tewerkgesteld en waarmede hij naar Curaçao reisde. Gedurende de oorlogsjaren heeft hij daar op verschillende schepen dienst gedaan. De heer Ruesink behaalde er zijn diploma „A” en kreeg zijn aanstelling als 4e werktuigkundige. Eind 1945 keerde hij na een afwezigheid van bijna 8 jaar naar Nederland terug. In de daarop volgende jaren doorliep hij de rangen van 3e en 2e werktuigkundige, behaalde de diploma's „B” en „C” en werd per 1 augustus 1961 aangesteld als hoofdwerktuigkundige.

Als zodanig heeft hij het beheer over de machinekamer gehad op de volgende schepen: „Philippia”, „Kabylija”, „Ondina”, „Philidora”, „Kara”, „Zaria”, „Zafra”, „Videna” en tenslotte nogmaals de „Ondina”.

Zowel als mens en als werktuigkundige heeft de heer Ruesink van alle kanten altijd bijzonder veel waardering genoten, een feit dat uit het verslag (in het novembernummer van „Tussen Schip en Ka”) van het afscheid dat hem aan boord van zijn laatste schip ten deel viel, nog eens duidelijk naar voren kwam.

Wij wensen de heren Wortel en Ruesink nog vele jaren van goede gezondheid temidden van allen die hun dierbaar zijn.

O.V.S.T.-NIEUWS

TWEDE INDONESISCHE AVOND

De Indonesische avond die onze Ontspanningsvereniging op 11 mei 1968 organiseerde was letterlijk en figuurlijk zo in de smaak gevallen, dat van vele zijden om een herhaling werd gevraagd.

Hoewel de kasmiddelen een tweede aderlating in één jaar niet toelieten, behoeft het Bestuur de initiatiefnemers niet teleur te stellen dank zij een extra financiële steun die van de Directie werd ontvangen. Zo kon men dan op 26 oktober jl. de lunchkamer op de 9e verdieping van het Shell-Gebouw weer in een Indonesisch gewaad gestoken vinden. De heer Koenraads en zijn medewerkers zorgden weer voor een toepasselijke maaltijd, die door de circa tachtig aanwezigen alle eer werd aangedaan; de lege schalen die na afloop op de tafels achterbleven onderstreepten de lof die de voorzitter van de O.V.S.T., de heer Schuller, hun toezwaaide.



Foto: Fotobureau C. Kramer, Rotterdam

Het tweede gedeelte van de avond kwam — traditiegetrouw — voor rekening van het soiree-orkest van John Cox, dat de danslustigen tot middernacht in zijn ban hield.

Namens de Directie werd de feestavond bijgewoond door de heer L. F. van den Belt, die vergezeld was van zijn echtgenote.



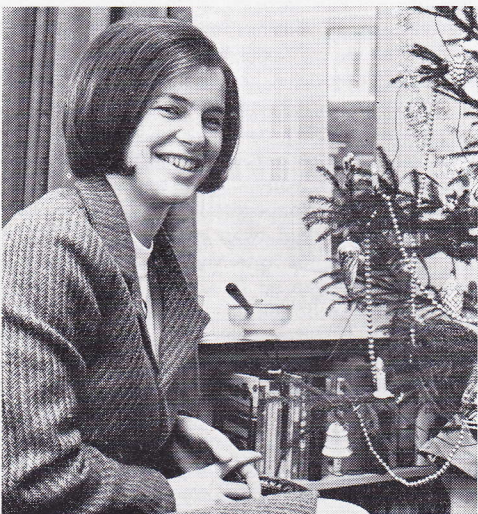
Mevr. W. J. J. van Schuppen-van den Berg Jeths, echtg. van hoofd voeding C. G. M. van Schuppen, met Raymond



Mevr. F. van Brakel-van Noort, echtg. van kapitein W. van Brakel, met v.l.n.r. Anneke, Wendelien en Simon



Mevr. P. E. Brangert-Schoenmaker, echtg. van 2e werktuigkundige J. I. Brangert, met Miriam



Mevr. J. Diehl-de Wolf, echtg. van 3e stuurman M. A. Diehl

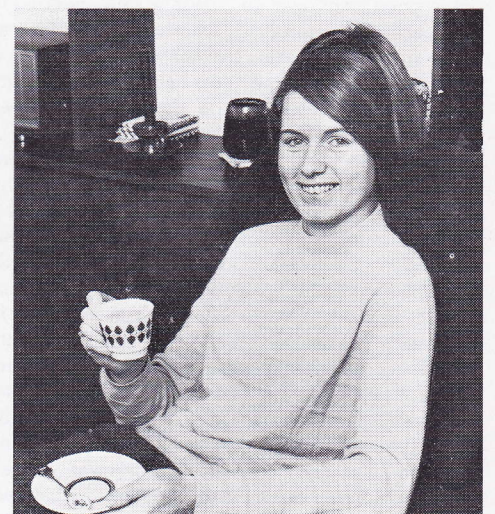
NIEUWJAARSWENS

VAN ACHT
— WILLEKEURIG GEKOZEN —
ZEEMANSVROUWEN

Een nieuw jaar is aangebroken. Een jaar met vele mogelijkheden, waarin we weer van plan zijn ontzettend veel te doen.

Moge 1969 u de kans geven om alle goede voornemens waar te maken.

Onze beste wensen voor een voorspoedige en gelukkige vaart — en bovenal: behouden thuishoofdstad — vergezellen u allen!



Mevr. J. A. M. de Ridder-de Ridder, echtg. van 4e werktuigkundige B. R. de Ridder



Mevr. S. Buurman-van der Wilt, echtg. van bootman H. Buurman, met v.l.n.r. Arthur, Arno, Ben en Rudie



Mevr. G. J. van Willigen-van der Kooy, echtg. van wachtassistent J. C. van Willigen



Mevr. B. J. Böck-Lotte, echtg. van 1e pompman/bankwerker R. Böck, met v.l.n.r. Emily en Silvester

Onder grote belangstelling werd op zaterdag 9 november jl. om precies 13.30 uur op de werf van „Te Werve” het m.s. „Zwarte Zee” tewater gelaten. Nadat de doop was verricht door mej. Cora Vermeulen vertrok de „Zwarte Zee” voor haar „maiden trip”.

WIJ SPRAKEN MET:

2E WERKTUIGKUNDIGE

C. J. VERMEULEN

Een scheepsmodel bouwen is zeker niet ieders werk. Er komt een grote mate van nauwkeurigheid aan te pas en je moet er geduld voor op kunnen brengen. Deze laatste twee eigenschappen heeft de heer Vermeulen, blijkens een model met een lengte van 78 cm dat in zijn woning te Rijswijk te pronk stond. Tijdens zijn studieverlof heeft hij er tien maanden lang aan gewerkt, maar het resultaat mag er dan ook wezen. Hoe goed gebouwd de „Zwarte Zee” was bewees het scheepje door bij een echte tewaterlating, waarbij de dochter van de heer Vermeulen met een miniscuul flesje champagne het schip doopte, keurig te blijven drijven en daarna met een respectabele vaart het ruime sop te kiezen. Van de kant af dirigeerde de heer Vermeulen zelf, via een zendertje, zijn stukje nieuwbouw naar „vreemde havens”.

We vroegen hem ons iets te vertellen over het bouwen van zo'n model. „Wel, vroeger ben ik begonnen met de zogenaamde Revell-plasticpakketten, daar zit alles in wat je nodig hebt voor die modellen. Dat is niet zo moeilijk omdat er dan al een heleboel klaar is. Ik heb diverse modellen gebouwd, onder andere de „United States”, de „Brazil” en ook een T2-tanker. Ik geloof dat het de „Thelidomus” was. Maar met dit model van de „Zwarte Zee” heb ik veel meer zelf moeten doen. Het is ook een bouwpakket, maar je krijgt alle materialen in ruwe toestand. Er is een tekening bijgevoegd aan de hand waarvan je de romp zelf moet maken. Dat betekent hele kleine latjes buigen om een zelfgemaakte mal. En verder moet je kleine onderdelen, zoals bijvoorbeeld potdeksels en wenkbrauwen, zelf versieren. De naaidoos van mijn vrouw is er ook nog aan te pas gekomen. Kijk maar naar die afsluitertjes, dat zijn drukknopjes. Het motortje heb ik zo gekocht, maar het moest wel aangepast worden en de verlichting die erin zit is ook mijn eigen werk.” Vol trots lichtte hij allerlei dekseltjes op om ons het binnenste te laten zien. Ook in het stuurhuis staat van alles. Petieterig klein, maar natuurgetrouw nagebootst. Zelfs een tafel met stoel van een paar millimeter doorsnee ontbreekt niet. We tilden het model even op om te kijken hoe zwaar het

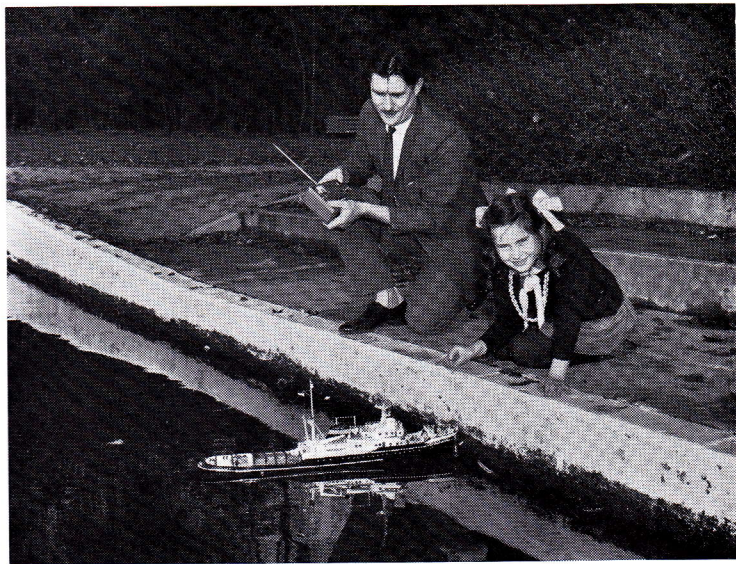


Foto: Fotobureau C. Kramer, Rotterdam

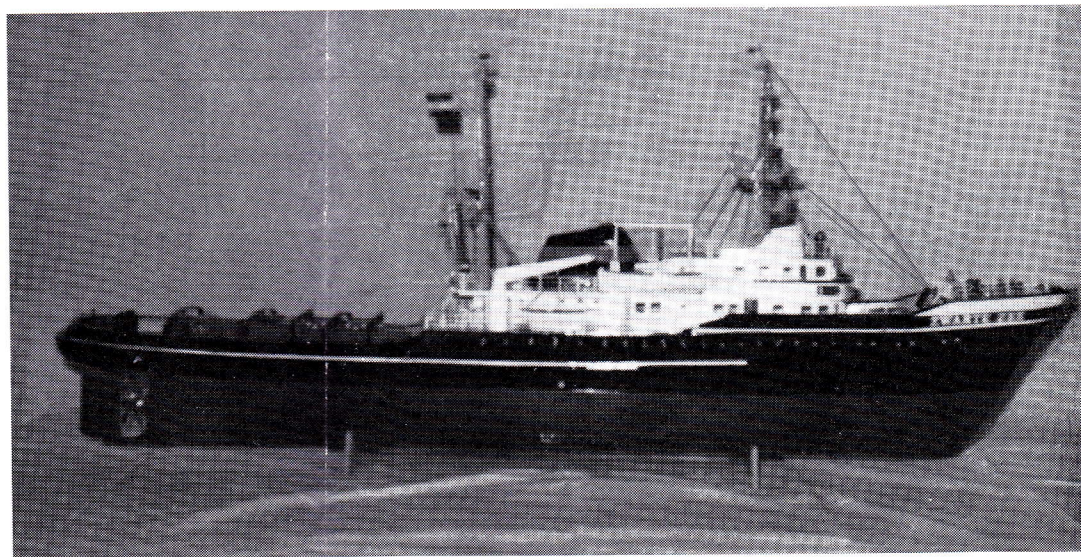
was, het viel tegen. De heer Vermeulen lachte en zei: „dat valt niet mee, er zit nog zo'n anderhalve kilo lood in als ballast en bij elkaar weegt hij ongeveer drie-en-een-halve kilo”.

We informeerden belangstellend wat hij met het model ging doen. „Weet ik nog niet”, antwoordde de heer Vermeulen, „voorlopig laat ik er een vitrine om bouwen en misschien verkoop ik hem wel. Als ze er genoeg geld voor betalen. Aan materiaal zit er uiteindelijk ruim f 400,— in en dan al het werk dat je eraan gehad hebt”.

We stapten even van dit onderwerp af en vroegen „traditiegetrouw” of hij tijdens zijn vaartijd wel eens spectaculaire dingen beleefd had. „Ach nee”, zei hij, „tenminste geen dingen waar je om kunt lachen. Je maakt altijd wel iets mee maar het is niet altijd even prettig. Zoals met de „Ceronia” in 1959 toen we op één reis tot tweemaal toe drinkelingen uit zee hebben opgevist. De eerste keer was op 11 juni in de buurt van de Philippijnen. In volle zee zagen we een bootje met drie uitgeputte vissers drijven die daar al zeven weken rondzwalkten. Die hebben we toen opgepikt en op de Philippijnen aan land gezet. Nog geen maand later, we waren op weg naar Singapore, troffen we op 9 juli een rotan vlot aan met elf Indonesische zeelieden die al negen dagen stuurloos rondredren. Het vlot was bovendien in zinkende toestand. Ook die mensen hebben we uiteraard aan boord genomen en in Singapore zijn ze aan wal gegaan. Er hebben nog hele artikelen over in de krant gestaan”. De bel ging, er kwam visite. Wij vonden het daarom beter om afscheid te nemen en met de deurknop al in onze hand suggereerden we dat een super Shell-tanker zeker het volgende werkstuk zou worden.

De heer Vermeulen lachte en zei: „wie weet, als er nog een plaatsje in het Shell-kantoor vrij is . . .”

J.F.S.



Het door de heer Vermeulen gebouwde schaalmodel (1 : 100) van de sleepboot „Zwarte Zee” van L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst te Rotterdam. De sleepboot werd in 1963 gebouwd bij Smit-Kinderdijk v.o.f.

VLOOTPERSONALIA

(in de periode van 16.11 t/m 15.12.1968)

GEBOREN:

- 10.11: Dennis, zoon van J. L. 't Mannetje, 2e wtk., en mevrouw P. A. 't Mannetje-Kruik;
 16.11: Chantal Hubertina Theresia, dochter van J. Havermans, stoker/olieman, en mevrouw M. H. A. Havermans-Wehrens;
 17.11: Imko, zoon van W. R. Muusze, 2e stm., en mevrouw J. T. Muusze-Zwart;
 30.11: Martinus Johan, zoon van J. de Jager, 1e stm., en mevrouw E. de Jager-Ruig.

GEHUWD:

- 21.11: A. J. Breeuwsma, 5e wtk., met mej. H. Weistra;
 23.11: J. J. B. Roest, 3e stm., met mej. E. Schulte;
 29.11: C. M. Honig, 3e stm., met mej. T. Dankers;
 3.12: W. van der Graaff, 3e stm., met mej. I. Rietdijk;
 A. J. Elmendorp, 5e wtk., met mej. H. Verhage;
 6.12: A. G. A. de Graaf, 5e wtk., met mej. B. C. A. van Naarden;
 13.12: S. P. van Geuns, 3e stm., met mej. E. H. M. de Lange;
 A. Kerremans, 5e wtk., met mej. A. F. Man in 't Veld;
 14.12: R. C. Starckenburg, 5e wtk., met mej. C. Hartman;
 J. G. Leenders, 3e stm., met mej. T. v. d. Broek.

AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

- gezagv.: G. Arkema, A. Post, W. A. Kleine, P. C. D. Sandee, F. Fekkes, H. Barth, P. G. C. M. Passieux, J. H. Korsen;
 1e stl.: P. J. F. de Beus, M. A. Busker, P. Buisman;
 2e stl.: S. Termeer, P. F. L. Schölvincq, W. S. van der Ham, L. D. J. van Zuilekom, J. de Jager;
 3e stl.: W. van der Graaff, K. Cramer, J. G. Leenders, G. A. M. Dorren, C. Verburgt, W. van der Meulen, W. K. G. de Waard, J. Knip, F. L. A. Bloot, J. A. Koenraad, H. Slot;
 4e stl.: L. O. Statie, A. A. Joosse;
 hfd.wtk.: J. H. M. Hanssen, W. J. J. van den Berg, J. Polet;
 2e wtk.: C. P. Kortekaas, A. de Coninck, R. Huisman, A. de Boer, W. G. van der Velden, F. L. Alexandre, P. G. Eekman;
 3e wtk.: H. C. de Jong, C. A. Douwes, H. B. van Omen;
 4e wtk.: J. C. Stenekes, H. A. M. Heijens;
 5e wtk.: J. M. van de Wal, P. H. Dassen, R. Gesterkamp, F. A. M. Vergroessen, J. A. M. Leer, J. W. van Hoof, R. van der Does, G. J. A. de Ruiters, J. P. G. A. Plantinga, J. Qualm, C. P. Plug, A. Vis, A. A. Hultermans, R. Bos, H. W. Willemse, P. Kooymans, L. Timmer, J. F. A. Leurs, M. G. van der Zwet, F. Overveld, J. J. J. Ludekuse, H. C. den Ouden, C. J. C. Broeders, A. Kerremans, W. A. Smallegange, C. Swartjes, N. Kooman;
 II.wtk.: D. C. de Jong;
 bootsman: J. H. A. Elbers;
 1e pomplieden/bankwerkers: C. Luijkenaar, A. J. Tinkhof;

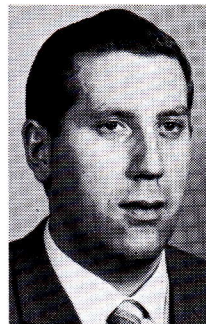
IN MEMORIAM

J. A. STOPPELSTEEN

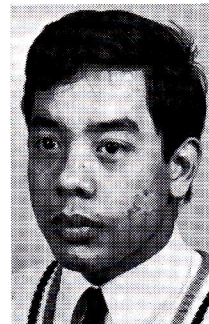
Op 13 december jl. werden wij allen diep geschokt door het overlijdensbericht van onze oud-gezagvoerder J. A. Stoppelsteen. Hij bereikte de leeftijd van 64 jaar.
 Zeevelede leeftijden had hij gedurende zijn loopbaan, zowel op de vloot als op het kantoor, weten te maken en zijn verkiezing tot bestuurslid van de C.N.O.O.K.S., kort na zijn pensionering, lag dan ook voor de hand. Gedurende een aantal jaren heeft hij met groot enthousiasme vele diensten aan de Club bewezen en enige jaren bekleedde hij het voorzitterschap.
 Zijn heengaan laat een grote leegte achter.
 Wij hopen dat zijn echtgenote de kracht mag worden gegeven dit zo zware verlies in berusting te dragen.

W. B. K.

IN DIENST GETREDEN VLOOTPERSONEEL



J. M. M. POLLEMANS
scheepskok
per 22.11



J. L. ANDERSON
scheepskok
per 28.11

2e pomplieden/bankwerkers: J. Pronk, R. Broek;
 bankwerker: W. Cevaal;
 wachtassistenten: R. W. van Rooijen, B. Wolven, W. D. Smeets;
 hoofden voeding: J. Kooi, C. Heeneman, F. B. Wayers;
 scheepskoks: G. H. Valk, C. F. van der Ende, A. N. Warnaar.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Acila:** 1e stm. J. Verhoeven;
m.s. Acmaea: 4e wtk. J. W. van der Plas;
m.s. Arca: hfd.wtk. M. J. Moerland, 5e wtk. J. C. Spijkerman;
s.s. Acte: 3e stm. R. J. de Wit, 4e stm. A. J. Verheul, II.stm. J. Boonstra, 2e wtk. F. G. Krijgsman, II.wtk. J. A. W. Schulte;
s.s. Atys: 3e stm. J. Wassenaar, 2e wtk. C. J. den Hollander, radio-officier J. H. A. M. Sulen;
s.s. Capiluna: 4e stm. R. Lerman;
s.s. Capisteria: 2e stm. W. Roselaar, 2e wtk. A. de Jong;
m.s. Daphne: gezagv. K. Drenth;
m.s. Diadema: wnd. 2e stm. F. M. J. van der Laar, 5e wtk. C. van der Werf, II.wtk. M. Klumper, II.wtk. P. Naaktgeboren, radio-officier P. D. Blom, 1e pompman/bankwerker J. Brobbel, 2e pompman/bankwerker N. van Marwijk, bankwerker J. Punt, hoofd voeding P. van de Veur;
m.s. Diloma: 5e wtk. F. J. Jonges;
m.s. Dosina: gezagv. H. J. Roncken, 2e wtk. H. H. Apfel;
s.s. Kablyia: 4e stm. B. Koppe, radio-officier L. P. de Regt;
s.s. Kara: gezagv. T. W. Pals, 4e stm. P. J. Muntjewerf, wnd. 4e wtk. P. H. M. Maessen, radio-officier J. J. Langereer;
s.s. Katelysia: wnd. 2e stm. H. van Groen, 4e stm. J. F. van der Heijden, II.wtk. E. S. Zwart, J. F. Pieters;
s.s. Kenia: gezagv. C. Vessies, wnd. hfd.wtk. L. C. Spoon; 5e wtk. P. G. Beekhuizen;
s.s. Kopionella: 4e stm. B. J. H. Wortelboer, hfd.wtk. R. G. Pieters;
s.s. Koratia: 4e stm. P. Vijfhuize, 5e wtk. J. P. van de Water;
s.s. Korenia: 4e stm. F. B. Visser, hfd.wtk. G. W. van Essen, 5e wtk. P. Dekkers;
s.s. Korovina: gezagv. E. H. Brameijer;
s.s. Kosmatella: 4e stm. D. van Eijk, 5e wtk. W. K. de Voogd, hoofd voeding E. T. P. van Boles;
s.s. Krebsia: 4e stm. M. van der Heiden, wnd. 4e wtk. A. Hoekstra, II.wtk. D. L. Elsmann, wachtassistent W. Feith, hoofd voeding A. Markestein, scheepskok J. M. M. Pollemans;
s.s. Kryptos: 4e stm. P. Steynis, II.stm. J. F. Middelkoop, II.stm. L. Marees, II.wtk. F. W. Mooiweer, II.wtk. J. H. L. Baris;
s.s. Lovellia: wnd. 3e stm. G. C. Visser, hfd.wtk. J. de Bruyn, 2e wtk. C. P. de Waard, 4e wtk. T. P. M. Westhuis, 5e wtk. R. van Straten, 5e wtk. A. H. W. Klomp, radio-officier B. Immerzeel;
s.s. Macoma: 1e stm. B. C. Visser, 5e wtk. J. P. A. M. Ghuijs;
s.s. Metula: 1e stm. T. van Heuveln, 3e stm. G. van der Oord, hfd.wtk. F. in 't Veld, 2e wtk. H. L. de Koning, wnd. 3e wtk. B. A. Sinnema, 5e wtk. P. G. Venema;
m.s. Noverita: 3e stm. W. J. C. den Boer, radio-officier C. Voogd;
s.s. Ondina: gezagv. P. J. Kalkman, 1e stm. M. A. Messelaar, 2e wtk. H. de Hoog, 5e wtk. B. N. van der Kolk;

s.s. **Patro**: 4e stm. M. Kruijshaar, wnd. 3e wtk. P. H. Bakker, radio-officier R. H. Grondel;
s.s. **Philippia**: gezagv. J. I. Boer;
s.s. **Sepia**: hfd.wtk. W. A. van Rooyen, 5e wtk. W. J. van der Veer, 5e wtk. R. Lenz;
s.s. **Viana**: wnd. 2e stm. G. L. A. Martens, 5e wtk. R. D. Peterson;
s.s. **Videna**: gezagv. G. P. Paulussen, wnd. 2e stm. E. L. de Ruiter;
s.s. **Vitrea**: 3e stm. W. F. de Haan, 3e wtk. H. A. E. Wenas, 5e wtk. J. Penning;
s.s. **Zaria**: 1e stm. P. C. Rakké, wnd. 2e stm. J. I. Boon, 4e stm. M. Lap, 3e wtk. F. K. J. Spangenberg, radio-officier C. H. E. J. van der Ploeg.

UIT DIENST GETREDEN:

3e wtk.: A. J. Hulzebos, L. P. A. de Winter;
1e pompman/bankwerker: G. W. Schouten;
bootzman: M. van de Vlag.

MET PENSIOEN:

gezagv.: C. Wortel;
hfd.wtk.: R. A. J. Ruesink.

TEWERKGESTELD BIJ SHELL B.P. PETROLEUM DEVELOPMENT CO. OF NIGERIA LTD.:

gezagv.: H. R. van Sas.

TIJDELIJK TEWERK GESTELD BIJ SHELL EASTERN PETROLEUM LTD., SINGAPORE

1e stm.: F. W. van Oerle.

TIJDELIJK TEWERKGESTELD BIJ SHELL B.P. PETROLEUM DEVELOPMENT CO. OF NIGERIA LTD.

2e stl.: L. B. A. van Bruinisse, J. V. Kruit.

TIJDELIJK TEWERKGESTELD KANTOOR:

1e stm.: H. Verbaas.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman G.H.V.-th.: 2e stm. J. P. Hendriks;
2e stuurman G.H.V.: 3e stm. G. L. A. Martens;
3e stuurman G.H.V.: 4e stm. B. J. H. Wortelboer, B. Koppe, M. van der Heiden, P. Steynis, P. Vijfhuizen, J. F. van der Heiden, A. A. J. M. Defesche, M. Lap, R. Lawerman, D. van Eijk, J. W. Hendriks, A. M. J. Zwinkels, P. A. B. de Ruiter, F. G. Hamilton, M. Kruijshaar, F. T. J. van Manen, J. van Ruiven;
„C”: 2e wtk. L. C. Spoon, P. de Lange;
„A/B-th”: 5e wtk. J. M. Grimme, P. H. M. Maessen;
„Ass”: 5e wtk. J. A. Deelen, R. A. M. Haffert, J. M. Hogenstein, C. F. H. van der Houwen, A. E. de Bruijn, A. P. van der Schagt, R. A. Viergever, J. P. A. M. Ghuijs, D. Zwierenberg, R. A. de Lijster, P. D. Koudenburg, D. H. J. de Vries;
„MVD”: 5e wtk. A. E. A. van Velde, B. van Os, F. J. Jonges, P. G. Venema, W. J. van der Veer, R. van Straten, J. P. van de Water, J. Penning, J. E. Buitendijk, J. C. Spijkerman, A. H. W. Klomp, W. K. de Voogd, C. A. A. Rademaker, H. P. C. Eken, H. W. ter Haar, A. G. A. de Graaf, R. D. Peterson, P. G. Beekhuizen, P. A. van Schuppen.

AANGESTELD ALS:

gezagv.: J. H. Korsen;
4e stm.: B. J. H. Wortelboer, B. Koppe, M. van der Heiden, P. Steynis, P. Vijfhuizen, J. F. van der Heiden, A. A. J. M. Defesche, M. Lap, R. Lawerman, D. van Eijk, J. W. Hendriks, A. M. J. Zwinkels, P. A. B. de Ruiter, F. G. Hamilton, M. Kruijshaar, F. T. J. van Manen, J. van Ruiven;
5e wtk.: P. G. Venema, F. J. Jonges, J. A. Deelen, R. A. M. Haffert, J. M. Hogenstein, C. F. H. van der Houwen, A. E. de Bruijn, A. E. A. van Velde, B. van Os, A. P. van der Schagt, R. A. Viergever, W. J. van der Veer, R. van Straten, J. P. van de Water, J. Penning, A. H. W. Klomp, J. E. Buitendijk, J. C. Spijkerman, R. D. Peterson, P. G. Beekhuizen, J. P. A. M. Ghuijs, R. A. de Lijster, W. K. de Voogd, C. A. A. Rademaker, H. P. C. Eken, P. D. Koudenburg, H. W. ter Haar, A. G. A. de Graaf, P. A. van Schuppen, D. H. J. de Vries, D. Zwierenberg.

MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode van 16.11 t/m 15.12.1968)

UIT DIENST:

9.12: J. van der Linden - sectie DFP/5 (naar Shell Nederland N.V., Rotterdam).

OVERGEPLAATST:

25.11: mej. A. Bos van sectie DFF/3 naar sectie DFF/1.

GEHUWD:

11.12: mej. J. A. Boelen - sectie DFP/2 - met de heer R. K. Binnekamp;
12.12: mej. H. M. W. Wensing - sectie DFM/4 - met de heer L. van der Klooster.

Gaarne wil ik van deze plaats allen die ik niet persoonlijk heb kunnen bedanken voor de prachtige cadeaus die ik bij mijn afscheid aan boord van de „Ondina” mocht ontvangen, ook namens mijn vrouw en kinderen, mijn hartelijke dank betuigen en U allen het allerbeste toewensen.

R. A. J. Ruesink

Wegens mijn overplaatsing naar Shell Nederland N.V. wil ik gaarne langs deze weg afscheid nemen van allen die ik niet persoonlijk de hand heb kunnen drukken.

Aan de prettige contacten die ik met velen van u mocht hebben bewaar ik een aangename herinnering.

Ik hoop dat het Shell Tankers N.V. en u, te land en op zee, steeds voorspoedig zal gaan.

Rotterdam, december 1968.

J. van der Linden

tussen schip en ka

achtste jaargang no. 5 — januari 1969

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

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

Redactiecommissie:

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

Administratie:

Mej. J. F. Schilt

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