

TUSSEN
**SCHIP
EN KA**
MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT-EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.
JANUARI 1972



Toespraak van de heer

D. Rodenburg

Directeur Shell Tankers N.V., tot de opvarenden van de vloot, gehouden bij de uitzending van het radio-groeten-programma „THUIS, AAN BOORD”, op 27 december 1971.

Medewerkers op de vloot,

Het is mij elk jaar weer een genoegen om in dit programma, zo vlak voor de jaarwisseling, een paar woorden tot u te kunnen zeggen. Een aantal van u zult zo dadelijk de stemmen kunnen horen van degenen die u dierbaar zijn. Juist in deze dagen moet het voor u een steun zijn — al is het dan door de ether — het laatste nieuws van thuis te horen en in hun kleine vreugden te kunnen delen.

In het afgelopen jaar is de Nederlandse koopvaardij, met al hetgeen daarmee verbonden is, nogal eens in de publiciteit geweest. Het stemt mij, en ik vertrouw ook u, tot vreugde, dat Shell Tankers hierbij een gunstige uitzondering is geweest. Niet alleen hebben wij een veilig jaar achter de rug, doch tevens slagen wij er nog steeds in, om ons bestand aan personeel op een goed peil te houden, waardoor wij ons kunnen voorbereiden op de uitbreiding van de vloot over enkele jaren. De Koninklijke/Shell Groep is dit jaar aan een zeer omvangrijk nieuwbouwprogramma begonnen, waardoor ook wij vanaf 1974 een sterke vlootuitbreiding kunnen tegemoet zien.

In een wereld vol onzekerheid, vol spanningen tussen volkeren, moge dit een optimistisch geluid zijn. Door ook in het komende jaar met realiteitszin en met openheid de problemen die er voor ons zouden kunnen zijn, tegemoet te treden, zullen wij er zeker tezamen in slagen de juiste werksfeer te behouden.

Moge 1972 voor u allen een veilig, een gelukkig jaar zijn. Niet alleen voor u persoonlijk, doch ook voor al degenen die u dierbaar zijn.

Waarheen ook uw bestemming is, goede vaart en behouden thuiskomst!



27e Bijeenkomst van gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen

welke op maandag 29 november 1971 in het Shell-gebouw werd gehouden.

Staan v.l.n.r.:

de heren B. de Boer — gezagvoerder, J. J. Schouten — gezagvoerder, G. W. van Essen — hoofdwerktuigkundige, P. J. F. de Beus — gezagvoerder, G. H. van Leeuwen — Chef Sectie Scheeps officieren, H. W. Bosman — hoofdwerktuigkundige, E. Rouw — hoofdwerktuigkundige, E. J. Stapper — gezagvoerder, H. den Ouden — Hoofd Afdeling Vlootbeheer, M. de Jong — Hoofd Afdeling Financiën, G. den Bakker — Hoofd Afdeling Vlootbeheer, D. Gooris — hoofdwerktuigkundige, J. W. Paans — Hoofd Afdeling Personeel.

Zittend v. l. n. r.:

de heren J. Polet — hoofdwerktuigkundige, J. W. Bakker — gezagvoerder, B. Veldhuis — hoofdwerktuigkundige, M. Zuilhof — gezagvoerder.

Fotowedstrijd

De hoogst bejureerde foto's ingezonden voor de door ons maandblad uitgeschreven fotowedstrijd, zijn in december gedurende twee weken tentoongesteld in de hal van het Shell-gebouw. Gezien de bijzonder fraaie opnamen was het geen wonder dat elke bezoeker hier even aandacht aan schonk.

Bij de voorplaat

Aan de lange reeks van havens waar onze Shell-tankers kunnen afmeren, is weer een nieuwe toegevoegd, namelijk de havenplaats Nacala in Mozambique. Als eerste tanker arriveerde daar begin november het ss „Kara”; de lengte van het schip was echter beduidend groter dan de op dat moment beschikbare steiger ruimte, zodat kapitein K. Poort van Ingen besloot om achter beide ankers te meren en het achterschip vast te maken op de wal.



NIEUWJAARSGROETEN

die van verre komen

Dit jaar zijn de groeten voor de opvarenden van onze vloot uit vele delen van het land afkomstig. Van Den Helder tot Scheveningen, van Berlikum in het hoge Noorden tot Barneveld; maar ook in Hoogvliet en in Westerbork verzamelden wij groeten van de echtgenotes en hun kinderen voor al degenen die op zee hun beroep uitoefenen.

De wensen voor het nieuwe jaar waren:

- het allerbeste, met goede sfeer aan boord en veel post
- veel geluk en voorspoed, met de hoop dat de volgende kerst thuis gevierd moge worden
- een bijzonder goede vaart, en een behouden thuiskomst.

Mevrouw W. A. van den Belt-van der Ploeg, echtgenote van 2e stm. M. van den Belt, met Albert (4 jaar) en Magda (2 jaar)



Mevrouw I. Giezekamp-van den Oordt, echtgenote van scheepsvakman II M. J. P. Giezekamp, met Ricky (10 jaar), Regina (8 jaar), Michael (7 jaar) en Cynthia (5 jaar)



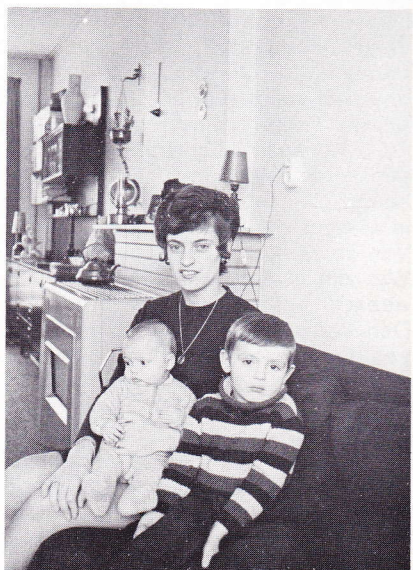
Mevrouw J. A. Bosman-Swart, echtgenote van 3e wtk R. J. Bosman, met Lars (5 maanden)



Mevrouw C. J. van Kuijen-van de Kroft, echtgenote van scheepsvakman I, L. J. C. van Kuijen, met René (4 jaar)



Mevrouw L. M. Slot-Agelink, echtgenote van 2e stm. H. Slot, met Bob (3 jaar) en Marc (4 maanden).



Mevrouw S. Menger-Bakker, echtgenote van hoofd voeding J. L. Menger, met Joke (12 jaar), Paula (10 jaar) en John (bijna 2 jaar)

De heer G. den Bakker, geboren 21 juli 1913 te Den Helder, werd op 17 juli 1934 tewerkgesteld als 5e werktuigkundige aan boord van het m.s. „Marpessa”. Op 3 januari 1937 volgde zijn aanstelling als 4e werktuigkundige en op 21 juni 1939 als 3e werktuigkundige. Zijn benoeming tot 2e werktuigkundige vond plaats op 1 oktober 1943.

Tijdens het begin van de tweede wereldoorlog bevond de heer Den Bakker zich aan boord van het m.s. „Macoma” in Oosterse wateren. Gedurende vrijwel de gehele oorlog was hij op zee. Voor zijn tijdens deze periode betoonde moed en plichtsbetrachting werd hem het Oorlogs-Herinneringskruis met drie Sterren toegekend.

Na de oorlog heeft de heer Den Bakker nog ruim 8 jaar aan boord van verscheidene tankers dienstgedaan. Op 23 oktober 1952 behaalde hij het diploma C als Scheepswerktuigkundige en op 6 mei 1953 werd hij als hoofdwerktuigkundige tewerkgesteld aan boord van de „Chama”. Zijn carrière als zeevarende werd afgesloten op 5 januari 1954, op welke datum hij werd tewerkgesteld in de walorganisatie te Rotterdam als technisch inspecteur.

Op 1 juli 1957 werd de heer Den Bakker tewerkgesteld in Singapore als Superintendent Engineer, waarna hij van september 1958 tot juli 1959 in deze functie werkzaam is geweest in Japan. Na terugkeer in Singapore volgde in november 1959 zijn bevordering tot Senior Superintendent Engineer en in november 1960 tot Manager Engineering Department.

In februari 1962 werd de heer Den Bakker wederom overgeplaatst naar Shell Tankers N.V. te Rotterdam en belast met de leiding van de sectie Reparaties. Op 1 januari 1964 volgde zijn benoeming tot Fleet Manager en in januari 1965 tot Chef Technische Dienst. Na op 19 juni 1967 te zijn benoemd tot adjunct-Directeur van Shell Tankers N.V., werd de heer Den Bakker op 1 oktober 1967 Hoofd van de Afdeling Vlootbeheer.

Vraaggesprek met de heer G. den Bakker,

adjunct-Directeur
Shell Tankers N.V.

Wat was het eerste schip waarop u voer en welke herinneringen daaraan zijn nog het meest levendig?

Mijn eerste schip was het m.s. „Marpessa”; ik werd tewerkgesteld als 5e werktuigkundige, zonder ooit te hebben gevaren. Maar van de repercuessies die dit zou hebben had ik nog geen idee toen ik van Nederland naar Engeland vertrok om te monstren. Integendeel, de ontvangst in Londen overtrof alle verwachtingen. Ik was voor het eerst van mijn leven in het buitenland en herinner me nog goed hoe een daar op kantoor werkzame Hollander mij meenam naar de Tower, om er de kroonjuwelen te bewonderen, en vervolgens mij ten lunch uitnodigde in een typisch Engels restaurant. 's Middags ging ik met de gezagvoerder mee naar het schip, waar ik een hut kreeg toegewezen, die ik deelde met een andere 5e. Die eerste avond aan boord is mij altijd bijgebleven: ik dronk noch rookte en 's avonds verzamelde zich in onze hut een groot gezelschap, dat tot diep in de nachtelijke uren feestend en rokend de „olie” alle eer aandeed, maar dan niet in de juiste betekenis van het woord. Mede omdat ik zonder praktijk de rang van vijfde had, had ik het verder niet gemakkelijk op de „Marpessa”. Na zes weken besloot ik de zee vaarwel te zeggen, maar mijn vader zei „probeer het nu nog één reis, daarna kun je altijd nog overstappen naar de marine”. Wel, die ene reis is er een van 37½ jaar geworden.

Van 5e werktuigkundige tot adjunct-Directeur van Shell Tankers. Wat zijn in deze carrière de meest markante punten voor u geweest?

Dan denk ik onder andere terug aan de oorlogsjaren, die ik op zee doorbracht en waarbij ik bijzonder veel geluk heb gehad. Natuurlijk had je altijd de angst aan de beurt te zijn, maar verwonderlijk genoeg zijn de schepen waarop ik voer altijd buiten schot gebleven, al kwamen schepen in de buurt wel onder vuur te liggen. Promotie was er verder nauwelijks bij.

Na de oorlogsjaren kwam er in 1945 een periode in mijn leven die mij altijd is bijgebleven. Als tweede werktuigkundige werd ik belast met het toezicht op de ombouw van de „Macoma” bij de R.D.M.; dit schip was in de oorlog verbouwd tot „flattop”, een

vliegdekschip, en zou nu weer tanker worden. Er waren verder geen werktuigkundigen aan boord, wel een aantal stokers. Afgezien van het vele werk dat aan de verbouwing was verbonden, moest de gehele motor uit elkaar.

Na montage kwam het noodlot in de vorm van een staking van het M.K. personeel; het gevolg was dat ik een week lang niet alleen de ketels gaande moest houden, maar ook de ladingpompen moest bedienen en wat er nog meer bij kwam; geen mens was er om te helpen. Alvorens proef te gaan draaien met de motor, belde ik toch maar even het kantoor, met de vraag of er geen werktuigkundigen vrij waren om mij te komen helpen. Maar aan dit verzoek kon men niet voldoen, ik moest de heer De Rooij, die met de „Coryda” bij dezelfde werf dokte, maar vragen om mij de helpende hand te bieden. En het lukte ons nog ook.

Een andere gebeurtenis die mij altijd bij is gebleven vond begin 1948 plaats. Men vroeg mij of ik hoofdwerktuigkundige wilde worden op een coaster van de Shell. Nu, dat leek wel aantrekkelijk, dus ik hapte gretig toe, alhoewel er geen gegevens bekend waren over het schip waar ik naar toe moest. Ik herinner mij nog dat ik in Engeland aankwam en werd gestuurd naar een klein plaatsje waar de coaster zou liggen. Uiteindelijk stond ik ergens in het boerenland, waar ik de weg vroeg. „Ja hoor, als u dat landweggetje afaat, komt u er vanzelf”. Tot mijn verbazing klopte het nog ook, ik kwam terecht bij de „Moeara”, een kustlichter van 150 ton met een 150 pk motortje. Het leek een hachelijke zaak om hiermee de oceanen over te steken, een dergelijk scheepje ging meestal als deklust met een groot schip mee. Echter, er was in Liverpool wel een kraan beschikbaar om het scheepje aan dek te zetten, maar niet in het toenmalige Nederlands Indië, om de klomp er weer af te halen, dus wij moesten het maar op eigen kracht doen. De B.P.M. had vijf van die kustlichters daar nodig; wij waren de tweede, de eerste liep met ernstige motorstoring in een Spaanse haven binnen en kwam plm. 1

jaar later in Nederlands Indië. Wij voeren uit, met aan dek een bevelvoerend officier en twee stuurlieden en een paar matrozen. In de machinekamer kreeg ik een 19-jarige jongen van de visserij, zonder ervaring als motordrijver, dat was alles. Ik herinner mij nog hoe wij in Liverpool in de sluis lagen en men op de kademuur glimlachend stond te kijken naar dit scheepje. De verbazing toen men op de achtersteven als thuishaven las „Batavia” valt niet te beschrijven. Wij moesten na vertrek uit Liverpool als eerste haven Gibraltar aanlopen vanwege een flinke scheur in de machinekamerhuidbeplating, net boven de waterlijn (het scheepje had namelijk geen dubbele bodem). De oorzaak lag in de hevige trillingen daar ter plaatse. Enfin, in Gibraltar maar een flinke cementkist aangebracht en verder gevaren. Over het verdere verloop van de reis zou ik wel een boek vol kunnen schrijven, maar hoe dan ook, wij klaarden het, en nog wel in de recordtijd van 2½ maand; volledig volgens het schema, zoals de gezagvoerder zich uitdrukte, arriveerden wij in Pladju.

Overigens, in Indonesië heb ik in die tijd nog eens een aardige ervaring gehad met een motordrijver in opleiding. Hij kon zijn handen goed gebruiken, dus toen hij mij vroeg hem te helpen voor het examen, was ik daartoe wel bereid. Om taalproblemen te vermijden, zette ik veel van hetgeen hij moest doen op tekening, u weet wel, maakte een schetsje van het onderdeel en daar wist hij aardig weg mee. Natuurlijk schetste ik ook de werking van een diesel, van een benzinemotor en ga maar door. Eenmaal in Batavia verscheen ik met hem voor de examinator, die zou nagaan in hoeverre deze Indonesiër de kunst van het motordrijven verstond. Hij vroeg de man even zijn naam en adres te willen opschrijven; deze weifelde, waarop de vraag werd herhaald. Wat bleek? Hij kon niet eens schrijven of lezen! Dit nam echter niet weg dat hij de schetsjes die ik had gemaakt bijzonder goed had begrepen, zodat ik de zaak aan de examinator uitlegde. Deze begreep de situatie, vroeg hoe zijn praktisch werk was geweest, waarover ik mij alleen maar met lof kon uiten. Op de vraag aan de in mineur verkerende examinandus om eens de werking van een benzinemotor uit te leggen, zette hij een keurige tekening op

papier en legde de werking ervan in rad-Maleis uit. Hij slaagde, met vlag en wimpel!

Het gebeurde later, toen ik met mijn schip in Indonesische havens lag, dat wild armgebaren op een ander schip mijn aandacht trok. Hij kwam dan de loopplank afgestormd om mij de hand te drukken, want hij bleef mij eeuwig dankbaar.

Uw overplaatsing naar de wal vond plaats in het begin van 1954. Hoe is dit in zijn werk gegaan?

Dat is inderdaad een merkwaardige geschiedenis. Ik was nog dienstdoend tweede werktuigkundige toen wij met de „Myonia” in een Australische haven lagen. Ik meen, dat het eind 1952 was. Ik kreeg het verzoek om bij de gezagvoerder te komen, die een schrijven van kantoor voor zich had, met de vraag of ik ambitie voelde te zijner tijd bij de Technische Dienst te komen. Veel tijd om erover na te denken had ik niet, want men verwachtte per omgaande antwoord. Nu hoefde ik er ook niet lang over na te denken, want de verbouwing van de „Macoma” was mij altijd als een bijzonder interessante periode bijgebleven. Ondanks dat ik altijd graag had gevaren, was mijn antwoord dus bevestigend, maar dat te zijner tijd was mij nog wat onduidelijk.

Later bleek, dat men bij Lloyd's Register besloten had mij te vragen voor waldienst, maar omdat zij niet op de hoogte waren van mijn adres, was de brief nog niet verzonden. De heer Van Schagen van onze toenmalige Technische Dienst had daar op kantoor echter lucht van gekregen en daarop was de Maatschappijbrief

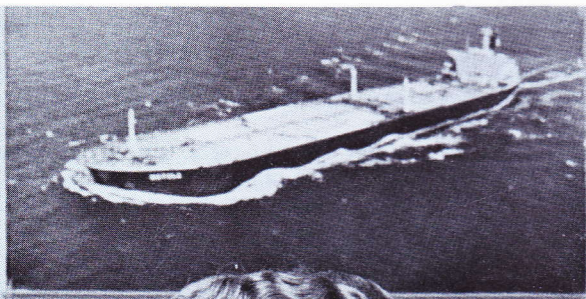
prompt verzonden. Ik ben daarna als hoofdwerktuigkundige gaan varen en pas in 1954 kwam ik op de Technische Dienst als inspecteur.

Later, in juli 1957, werd ik superintendent engineer in Singapore, later ook nog in Japan. Alhoewel je daar een volle dagtaak had, was het een rustige periode vergeleken met mijn ervaring als inspecteur in Rotterdam; hier was het niet alleen het kantoorwerk, doch toezicht op nieuwbouw en op de reparaties van alle schepen in Pernis of op de Waterweg. Aan meerdere schepen was je tegelijk bezig, in tegenstelling tot mijn dienst in Singapore en Japan.

Na de dienst in het Verre Oosten kwam ik in Rotterdam terug als Chef van de afdeling Reparatie, daarna werd ik Fleet Manager vloot A, gevolgd door Chef Technische Dienst. Gedurende deze laatste periode was ik belast met de nieuwbouw van de „D”-, „N”- en „M”-schepen, waarna ik Fleet Manager werd van de gehele vloot, tevens adjunct-Directeur. U begrijpt dat ik dit laatste als de bekroning van mijn carrière beschouw.

In die 37½ jaar in dienst van S.T.N.V. hebben de technische ontwikkelingen een enorme vlucht genomen. Kunt u iets zeggen over de wijzigingen in het type voortstuwingswerktuig in die periode?

Zoals u bekend, hadden wij in de vooroorlogse jaren bijna uitsluitend diesel-voortstuwingswerktuig, met enkelwerkende en dubbelwerkende motoren. Van deze laatste had onze Maatschappij, toen



nog „La Corona“, er gelukkig maar twee, namelijk de „Marpessa“ en de „Phobos“, van ongeveer 10.000 ton deadweight. Ik had zelf het twijfelachtige voorrecht 3 jaar aan boord van de „Marpessa“ te dienen, alhoewel ik er wel bij wil zeggen dat door de moeilijkheden met de motor het uitstekende schepen waren om er te leren werken.

In de jaren 1953 tot 1957 werd het nieuwbouwprogramma van de 18.000 tons turbine- en turbo-elektrische schepen uitgevoerd. Van 1957 tot 1967 kwamen er successievelijk nog meer schepen bij met turbine-installaties, maar toch ook weer met dieselmotoren.

Op zichzelf is natuurlijk belangrijker geweest de vergroting van de tonnage en de afmetingen van de schepen. Zelf had ik het toezicht op de bouw van de „Koratia“ en ik moet u zeggen, dat wij toentertijd wel onder de indruk waren van de afmetingen van dit type schepen van 18.000 ton deadweight.

Dacht u dat in de toekomst de elektrotechniek aan boord een nog grotere rol zal gaan spelen dan nu reeds het geval is op de nieuwere schepen?

Als ik aan elektrotechniek denk, wil ik hierbij ook betrekken elektronisch, pneumatisch en hydraulisch bestuurd onderdelen van installaties. Alhoewel dit reeds ver is gevorderd, voorzie ik nog wel een verdere ontwikkeling van bij voorbeeld de elektrotechniek. Ik denk daarbij aan het verhogen van de werkspanningen, van 440 V naar plm. 3000 V, maar ik geloof dat dit onderwerp ons nu te ver in de techniek zou voeren. Eveneens zouden toepassingen van data logging en computer-on-line-installaties interessante onderwerpen zijn, doch wij zullen daar nu niet verder op ingaan. Wel zou ik hieraan willen toevoegen dat het financiële aspect hiervan altijd een woordje zal meespreken, hoe de ontwikkeling ook is.

Het moet, mede door de lange vlootdienst die u zelf heeft gehad, voor u gemakkelijk zijn geweest om u in te leven in de problemen waarmee hoofdwerktuigkundigen thans worden geconfronteerd. Zijn die veelal van dezelfde aard als tijdens uw dienst op zee?

Geenszins, zij zijn beslist anders dan tijdens mijn dienst op zee. U moet niet vergeten, dat men vroeger de officieren aan boord gedurende twee tot drie jaar meemaakte en gedurende zo'n periode leerde je wel wat je aan iemand had. Nu hebben wij dienstperioden van vier tot vijf maanden. Daar komt nog bij, dat vroeger integratie onbekend was. Je had veel mensen ter beschikking, zowel aan dek als in de machinekamer. Bovendien waren tot 1954 de installaties eenvoudiger, terwijl je meestal nog 2 à 3 dagen in een haven lag, thans 1 à 1½ dag, soms nog korter.

Bovendien wordt in een moderne bedrijfsvoering de performance van de schepen ook van kantoor uit nauwlettend gevolgd, in tegenstelling tot vroeger; hadden wij dus voorheen „management by exception“, d.w.z. dat het kantoor slechts bij uitzondering zich met de gang van zaken bemoeide, thans is dit geheel omgekeerd. Er is dus wel degelijk een groot verschil.

In uw carrière bent u nauw betrokken geweest bij de enorme groei van onze Maatschappij, niet alleen door de toenemende vervoersbehoefte, doch ook door de grote efficiency in ons bedrijf. Zou u daar iets over willen vertellen?

Ik bracht hiervoor reeds ter sprake de bedrijfsvoering van vóór de oorlog, „management by exception“. Het jaar 1956 bracht eigenlijk het keerpunt hierin. Voorheen was er een Technische Dienst op de Westerkade, een afdeling Rederij, d.w.z. persoonsdienst van de B.P.M., en dan nog het kantoor te Londen en voor de schepen in het Verre Oosten een kantoor in Singapore, dat tamelijk zelfstandig werkte. De heer Larive, onze voormalige Directeur, bracht hierin de grote verandering. Technische Dienst en Rederij werden samengevoegd, ondergebracht in het Groot-handelsgebouw, later in het Shell-Gebouw hier. Maar met die samenvoeging is eigenlijk een echt rederijbedrijf ontstaan, waardoor betere co-ördinatie mogelijk werd. De huidige Technische Dienst is ook verantwoordelijk voor het operationele bedrijf op zee. Als vroeger een schip in, bij voorbeeld, Singapore dokte, was het kantoor aldaar er verantwoordelijk voor, al kregen wij wel kopie van het dokrapport. Nu wordt alles vanuit Rotterdam geregeld. Het is natuurlijk een groeiend proces geweest, maar daardoor is de bedrijfsvoering wel steeds beter geworden.

Meent u, dat ondanks de alom stijgende kosten ook in de toekomst de vooraanstaande plaats van de Nederlandse tankvloot van de Koninklijke/Shell Groep kan worden gehandhaafd?

Ja, daar ben ik van overtuigd. Alhoewel zeker de laatste jaren de kostenstijgingen dramatisch zijn geworden, zijn ook andere tanker operators met deze moeilijkheden geconfronteerd. Door de efficiency die wij reeds hebben bereikt en door deze nog verder door te voeren, zullen wij vooraan kunnen blijven staan in de tankerwereld.

Internationaal gezien staat de scheepvaart in het licht van de belangstelling, zeker wat de tankvaart betreft. Hoe groot is onze bijdrage geweest ter verhoging van de veiligheid en bescherming van het milieu?

Ik geloof dat als wij over een bijdrage aan de verhoging van de veiligheid en de milieubescherming praten, dat het dan juist is dit in Groepsverband te bezien. Bij alle door de Koninklijke/Shell Groep verrichte studies tot verhoging van de veiligheid hebben wij onze volle bijdrage geleverd. Voortdurend hebben wij de veiligheid gepropageerd met alle beschikbare middelen. Alle door de Groep uitgewerkte plannen tot het voorkomen van oil pollution hebben wij zo strikt mogelijk doorgevoerd. Het systeem van laden op de slops is, ondanks de daaraan verbonden bezwaren, bij ons een eis van de eerste orde geweest. Als wij dan nog bedenken dat iedere maatregel wordt genomen om overlopen van tanks, bunkers, enz. te voorkomen, dan mogen wij toch wel zeggen een goed figuur te slaan wanneer wij spreken over het beschermen van het milieu. Regelmatig hebben wij, zowel schriftelijk als door het gesproken woord, allen aan boord er van doordrongen dat veiligheid op de eerste plaats komt en dat het noodzakelijk is mee te werken aan het voorkomen van iedere verontreiniging.

U heeft altijd veel contact gehad met zowel vloot- als walemployés. In de door u beklede topfuncties bij onze Maatschappij hebt u beide categorieën van nabij leren kennen. Is de band hier-tussen hetzelfde als in het begin van uw loopbaan?

Nee, die is veel nauwer geworden dan in het verleden. Dit is niet zo verwonderlijk als u nog even terugkijkt naar wat ik hiervoor reeds zei over het verschil in de lengte van de dienstperioden: 2 à 3 jaar toen, tegen nu 4 à 5 maanden. Sinds de concentratie van alle diensten, ook de technische, in Rotterdam, is een nauwer contact gewaarborgd. Voeg hier nog bij de diverse cursussen, panel discussies, bijeenkomsten, enz., dan blijkt vanzelf hoezeer het contact is aangehaald. Vele vloot- en walemployés kennen elkaar nu, vroeger kwam je toch nauwelijks op kantoor wanneer je met verlof kwam, laat staan dat je iemand kende. Wel had je vroeger, toen een aantal schepen min of meer permanent was gestationeerd in het Verre Oosten, meer contact met het kantoor in Singapore, wat ik zelf ook nog heb meegemaakt.

Met de functies die u, naast uw adjunct-Directeurschap van de grootste tankvaartrederij van Nederland, bekleedt in vele commissies, zou men zich kunnen afvragen in hoeverre er tijd over is gebleven voor een privé-leven. Zoudt u daarover iets aan onze lezers willen vertellen en in hoeverre u zich in de toekomst blijft bezighouden met de „scheepvaart“?

Deze vraag omtrent de invloed van mijn werk op mijn privé-leven is niet zo eenvoudig te beantwoorden. Vanzelfsprekend heeft mijn drukke werkkring een stempel gezet op mijn privé-leven en daardoor mijn echtgenote weleens voor moeilijke momenten geplaatst. Maar ik mag wel zeggen dat zij altijd begrip heeft gehad voor de plichten die op mij rustten in de diverse functies die ik heb bekleed, waardoor ik mijn werk, naar ik meen met succes, heb kunnen doen. In dat opzicht mag ik wel zeggen zeer fortuinlijk te zijn geweest met mijn echtgenote: zij heeft veel bijgedragen aan hetgeen ik heb bereikt. Wat de toekomst betreft kan ik weinig zeggen. Ik zal zeker de banden met de „scheepvaart“ niet verbreken. Ten eerste behoud ik het contact door middel van het lidmaatschap van de Vereniging van Technici in de Scheepvaart en van het Institute of Marine Engineers, waaraan ik niet altijd die aandacht heb kunnen schenken die ik zelf wilde. Daar is binnenkort de kans voor gekomen. Wat er verder komt, weet ik nog niet; wellicht zal ik nog een functie in de scheepvaartwereld gaan bekleden, maar de toekomst zal het leren. Who knows?



pen te wijzen op de gevaren die er kunnen ontstaan door allerlei oorzaken; juist om de veiligheidsgedachte over de gehele koopvaardij te bevorderen, zullen de twee films tegen kostprijs ook aan andere scheepvaartmaatschappijen, zeevaartscholen en dergelijke ter beschikking worden gesteld.

Boeiend

De meeste reeds in omloop zijnde veiligheidsfilms trachten de toeschouwer op eenvoudige wijze bepaalde begrippen bij te brengen. Het gevaar hiervan op den duur is, dat zij op degenen die goede training hebben gehad, die de nodige opleiding hebben genoten en conscientieus tewerk gaan, weinig aantrekkingskracht meer hebben.

Mede om deze reden werd destijds besloten enkele films te doen vervaardigen, die niet alleen instructief zijn doch ook boeiend. Juist daarom moest het script worden geschreven door iemand die zijn sporen op dit gebied heeft

gen in dit gebied wel meer slecht zijn, maakt men zich aan boord hierover niet te veel zorgen. Temeer niet, daar ook bij het aanlopen van Bandar Mahshar de Decca-peilingen teleurstellend waren.

Dit te veel aan vertrouwen op een radarbeeld en het te gemakkelijk verwaarlozen van niet al te duidelijke Decca-informatie leidt, mede door een serie andere, op zichzelf kleine gebeurtenissen, tot een bijna catastrofaal einde.

Don't go down the . . .

Deze gebeurtenis speelt zich eveneens af aan boord van een witte-produkten-tanker, doch nu tijdens het lossen van twee soorten benzine. Het is bijna middernacht en Hamilton, de 1e stuurman, is vermoeid maar zet door. Hij laat uiteindelijk de order voor de wachtlopende extra 2e stuurman achter, om de eerste partij verder te lossen, alles klaar te maken voor het strippen van de tweede partij en hem dan weer te roepen. Maar dan gaat het fout, eigenlijk

NIEUWE VEILIGHEIDSFILMS

In december jl. zijn de eerste exemplaren van een tweetal nieuwe Shell-veiligheidsfilms ter beschikking gekomen, met als titel "Mistaken Identity" en "Don't go down the . . ."

De opnamen hiervoor zijn gemaakt aan boord van ons m.s. "Acmaea" in de zomer van 1971, toen het schip gedurende zes dagen ten anker lag in Cowes Roads; in beide films treden een aantal beroepsacteurs op.

Reeds geruime tijd zijn de opvarenden aan boord van onze tankers eraan gewend, dat aan het begin van elke Walport-speelfilm — waarvan er twee per week kunnen worden vertoond — gedurende enkele minuten de aandacht van de toeschouwers wordt gevraagd voor een veiligheidsaspect aan boord. Met nadruk wordt steeds weer getoond waar gevaren kunnen schuilen, hoe veilig te werken, op welke manier ongevallen kunnen worden voorkomen.

Nieuw

Geheel nieuw zijn echter de films die binnenkort in roulatie zullen worden gebracht. Voor deze opnamen zijn een aantal beroepsacteurs aangezocht, die hun rol aan boord van de „Acmaea” voortreffelijk hebben gespeeld, waarbij bijzondere dank is verschuldigd aan de opvarenden van dit schip ten tijde van de opnamen; immers, het moet voor staf en bemanning een grote inspanning zijn geweest om niet minder dan dertig personen die bij de opnamen waren betrokken, zes dagen lang te huisvesten en verder behulpzaam te zijn. Ook een aantal opvarenden komen, weliswaar niet als hoofdpersoon doch zeer zeker bij het uitvoeren van hun dagelijkse werkzaamheden, in deze nieuwe films voor. Bij de eerste vertoning in het Shell-Gebouw, zowel voor belangstellenden onder het personeel van de walorganisatie als voor een aantal genodigden uit de scheepvaartwereld, oogstten deze nieuwe films bijzonder veel waardering. Shell heeft deze films niet alleen doen vervaardigen om haar eigen opvarenden van de sche-



verdiend. Men vond deze man in Elwyn Jones, de bekende tv-dramaturg en schrijver van de alom bekende „Z-car” serie, die niet alleen in Engeland en Nederland veel televisiekijkers trok, maar in vele landen over de gehele wereld. Thans draait in Engeland een nieuwe serie van hem, getiteld „Softly Softly”, en het meest opvallend in de door hem geschreven stukken is de wijze waarop hij erin slaagt figuren te creëren die zo uit het leven kunnen zijn gegrepen. Deze beide tv-series kwamen tot stand onder leiding van Leonard Lewis, die ook de leiding heeft gehad bij de opnamen van de nieuwe veiligheidsfilms. Hun samenwerking heeft ertoe geleid dat films tot stand zijn gekomen, die niet alleen instructief maar ook boeiend zijn.

Mistaken Identity

Deze film handelt over een witte-produkten-tanker, die vanuit Bandar Mahshar naar Ras Tanura vertrekt. Nadat Khor Musa lichtschip is gepasseerd, kan met behulp van een goed radarbeeld de positie worden bepaald, alhoewel met behulp van Decca geen nauwkeurige positie kan worden vastgesteld. Daar de Decca-peilin-

door een zekere mate van nonchalance van Owen, de tweede. Als Hamilton dit ter ore komt gaat hij, alhoewel misnoegd, samen met de tweede nog de afsluiters controleren in de pompkamer en op dek. Als de tweede dan naar zijn hut gaat om een paar uur te slapen, herinnert hij zich plotseling dat hij zijn torch heeft laten liggen in de pompkamer. Hij gaat erheen. . . , maar „don't go down the. . .”, want de rampzalige gebeurtenissen volgen elkaar nu snel op.

Filmkisten

De inhoud van de zes filmkisten, die in de loop van 1971 zijn gaan rouleren over de schepen van onze maatschappij, zal in de loop van 1972 op het kantoor te Rotterdam worden vernieuwd. De zich thans hierin bevindende films, die zowel van instructief als populair-wetenschappelijk karakter zijn, zullen worden vervangen door een nieuwe serie Shell-films, waaronder de twee hierboven genoemde. Bovendien zullen, wanneer de gelegenheid zich voordoet, de nieuwe films worden vertoond tijdens bijeenkomsten van vlootpersoneel op kantoor.

WALORGANISATIE SHELL TANKERS N.V.

PER 1 JANUARI 1972

DIRECTEUR
D. RODENB
DF

VLOOTBEH
H. DEN OU
DFM

FINANCIËN EN
ADMINISTRATIE
M. DE JONG*
DFF



GENEESKUNDIGE
DIENST
H. M. STOLL, arts
DF/1



Boekhouding en
begrotingen
DFF/1
D. van Zanen



Nautische dienst
DFM/1
C. E. van 't Woudt



Technische dienst
DFM/2
A. Baljet



Materialendienst
DFM/3
A. van Bokkum



Methodes en
procedures,
computer-
toepassingen
DFF/2
C. van Steensel



Nautische
ontwikkelingen
en scheeps-
veiligheid
DFM/11
M. A. Busker



Technische
ontwikkelingen
DFM/21
F. Engels



Vlootgages
en walsalarissen
DFF/3
J. Beekhuizen



Dekdienst
DFM/12
D. Jongeneel



Werktuigkundige
dienst
Vloot A
DFM/22
K. J. Wiessner



Vertalingen,
correspondentie
en documentatie
DFF/4
M. M. de Zwaan



Civiele dienst
DFM/13
J. T. J. H.
van Gestel



Werktuigkundige
dienst
Vloot B
DFM/23
H. Stobbe



Elektrotechniek
DFM/24
H. Snel





**EXTERNE
TECHNISCHE
BETREKKINGEN**
L. KERSTENS
DF/2



PERSONEEL
J. W. PAANS*
DFP



Vloot-
administratie
DFM/4
A. F. H. Kragten



Dem.man.
fleet liaison
DFM/5
G. W. Bakker




Scheepsofficieren
DFP/1
**G. H. van
Leeuwen**



Scheepsgezellen
DFP/2
F. K. Neuerburg



Personeels-
voorlichting
DFP/4
W. N. Wouters



Walpersoneel en
Organisatie
DFP/5
J. Blaauwkamer



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



Arbeids-
voorwaarden
DFP/6
E. van 't Slot

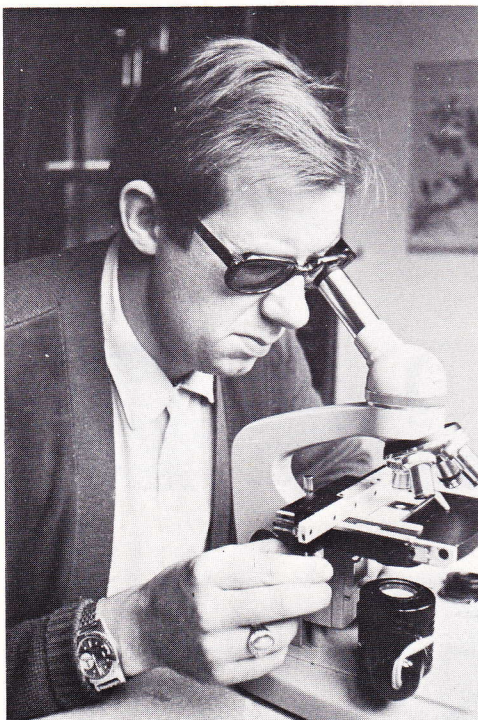


* Algemeen procuratiehouder

een hobby van één van ons

In de reeks artikelen die wij onder bovengenoemde kop uitbrengen — waarin hobby's ter sprake komen die door onze opvarenden ook aan boord worden beoefend — deze keer een hobbyist die het in het microscopisch kleine zoekt. Voorwerpen zo klein, dat ze somtijds met behulp van een microscoop 1500 maal moeten worden vergroot willen ze zichtbaar worden.

Het begon allemaal in Singapore. Allerhand artikelen die in Europa nogal prijzig zijn, worden daar tegen schappelijke prijzen aangeboden. Zo ook een microscoop. Nu had de heer C. F. van der Ende, hoofd voeding bij onze Maatschappij, altijd al belangstelling gehad voor de „kleine wereld”, maar tijdens zijn opleiding voor bakker op de Hotelvakschool in Rotterdam bleef zijn interesse voor het vak „warenkennis”, ondanks de goede cijfers die hij behaalde, toch maar matig. Het was immers, noodzakelijkerwijs, pure theorie.



Maar een microscoop, ja, dat leek een mogelijkheid om alle theoretische kennis omtrent de samenstelling van levensmiddelen en dergelijke eens nader te toetsen. En zo kwam de eerste microscoop in zijn hut, in Singapore.

Gist, melk, bloem, zout, stukjes uienschil, en wat al niet meer kwam in uiterst kleine hoeveelheden tussen de glasjes te liggen en openbaarden reeds een wereld waar je eigenlijk niet eens van droomt. Maar naarmate de belangstelling toenam, kwam tevens aan het licht dat zo'n goedkoop microscoopje toch ook niet alles is. Het werkterrein breidde zich immers al snel uit en de aberraties, verstrooiingen en andere gebreken beperkten de bruikbaarheid van de „eerste” microscoop.

In de kleine wereld die zich ontsloot waren zoveel vormen, kleuren en bijzonderheden vast te stellen, dat daarom tot de aanschaffing van een betere, meer professionele microscoop moest worden overgegaan, al kost zo'n instrument toch nog een slordige duizend gulden, zonder de vele hulpstukken die er nog bij komen.

Altijd mee

De heer Van der Ende sleept zijn microscoop (gewicht maar liefst 8 kg!) met de vele filters, micrometers, tussenstukken altijd mee. Hij moet er andere bagage voor thuis laten, doch deze hobby heeft hem zo zeer in de ban, dat hij dit er gaarne voor over heeft.

Plasmolyses, kristallen, onderzocht met behulp van polarisatiefilters, openbaarden een nieuwe schat aan vormen en kleuren. Die wilde hij ook fotografisch vastleggen. Want al kan men een „strijk” klaarmaken — in wezen een uiterst minieme hoeveelheid van het te onderzoeken object, gevat tussen glasjes in steeds verschillende oplossingen — zij kunnen niet allemaal onbeperkt worden bewaard. Een kleinbeeld-spiegelreflex, met lichtmeting door de lens, bracht uitkomst; uiteraard met

verwisselbaar optiek. Dan komt er ook literatuur bij, want deze hobbyist volstaat niet met het bewonderen en eventueel fotografisch vastleggen van zijn ontdekkingen in de kleine wereld, maar hij wil ook weten waarom het zo is, wat het doel is van dat kleine uitsteeksel van die mug. Of hoe dik het haar van een baby is, hoe het is samengesteld, om daarna over te gaan tot vergelijking met één haar van een twaalfjarige. Of waarom de noctiluca miliaris (de zeevonk) licht geeft, of hoe de radula (wrijfplaat) van een slak er uit ziet. Maar alle aangeschafte boeken kunnen natuurlijk niet worden meegenomen, alhoewel een enkel boekwerkje dat hem een steun is bij zijn onderzoekingen aan boord altijd een plaatsje in de microscoopkist krijgt, naast de vele glasjes, flesjes met chemicaliën, filters, ringen, balgen, micrometers en andere hulpstukken.

Over belangstelling aan boord heeft hij niet te klagen, een ieder wil wel eens zien wat de microscoop openbaart. Maar zich in deze hobby specialiseren doen er niet velen, zelfs in Nederland niet, alhoewel een kleine vereniging in Rotterdam ervan getuigt dat er nog wel enkelen zijn.

Plakboek

Naast „Moderne Kookkunst” prijken thuis vele werken over microscopie op de boekenplank. Het „Mikroboek”, „Formen in Mikroskosmos” en andere getuigen van de ernst waarmede men op den duur een dergelijke hobby gaat bedrijven. Het zijn de naslagwerken die deze hoofdvoeding in staat stellen bij de door hemzelf gemaakte vergrotingen tevens alle bijzonderheden in het plakboek te vermelden. Natuurlijk is ook daarin opgenomen waar het betrokken voorwerp is aangetroffen, hoe het is geprepareerd (strijk gemaakt), hoe het fotografisch is vastgelegd.

Al bladerend door dit plakboek gaat er inderdaad een andere, nog onbekende we-

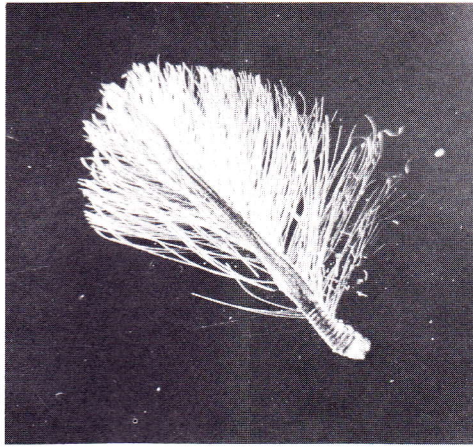
reld open. Wie had ooit gedacht dat een kleine hoeveelheid water, waarin een stukje bloemkool is gedompeld, na 48 uur een vlies aan het oppervlak vertoont, waarin meer leeft dan eigenlijk goed is te weten? Talloze bacteriën, in allerlei vormen, krioelen door elkaar en leiden ieder een eigen bestaan.

Hebt u ooit beseft, dat een paar korrels aarde, in water gelegd, binnen een uur in één enkele druppel zo vele vormen van leven vertonen, dat de protozoën, pantoffeldiertjes, stylonychia en stentors met recht doen denken aan „levende” aarde.

Vaart

In welk gebied van de wereld het schip ook vaart, er zijn altijd nieuwe studie-objecten. Een blikje water opgehaald op de rede van de haven is een bron van inspiratie voor verdere onderzoeken. Steeds weer andere samenstellingen: daphnias, vorticella, radiolaria en wat al niet meer treft men erin aan. In een enkele liter water leven soms wel één miljoen wezens.

Niet dat de heer Van der Ende met al deze ontdekkingen nu helemaal tevreden is, er staat nog wel het een en ander op zijn verlanglijst. Een manipulator bij voorbeeld, een fijninstrument waarmee die voorwerpen die wij op het oog niet eens meer zien, onder de microscoop kunnen worden gesplitst in verschillende delen. Verder mogelijkheden voor kleurenfotografie op plaat.

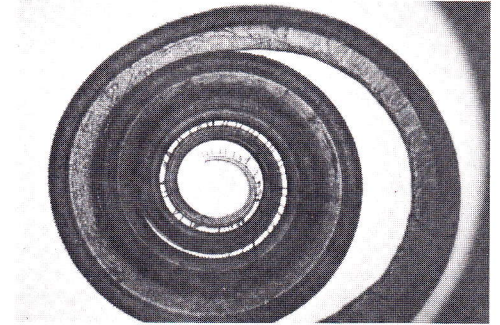


Een van de verschillende soorten voelspriet (antenne) van een mug. Deze is direct verbonden met het hersenganglion, waardoor het insect in staat is prikkels van allerlei aard waar te nemen (330x vergroot).

Nieuw

Toch is het niet alleen in het microscopisch kleine dat de heer Van der Ende zijn hobby zoekt. Na herhaaldelijk vanuit zijn caravan in het Brabantse land, waar hij nogal eens wat vrije dagen doorbrengt, parachutisten nabij het kleine vliegveld Seppe te hebben gadegeslagen, raakte hij tijdens zijn jongste verlof ook hierdoor gefascineerd. Informatie leverde als resultaat op dat voor f 300,— een opleiding voor het A-brevet kon worden gevolgd.

Prompt liet hij zich ook in de knepen van deze nieuwe hobby inwijden: parachutevouwen — uiterst conscientieus, met de lange lijnen precies naast elkaar om geen twist tijdens de val te krijgen, de theorie van het springen, valbreken, landen en parachutebergen. Als nieuw lid van de Eerste Nederlandse Parachutisten Club zagen wij hem „met alles erop en eraan” in het kleine vliegtuigje stappen om zijn doop in deze nieuwe hobby te ondergaan. Dit nu is geen hobby die je aan boord van een schip kunt beoefenen, maar wel een die, althans voor deze hobbyist, weer een andere wereld opent.



De roltong van een vlinder bestaat uit twee delen; slechts een hiervan is fotografisch vastgelegd. Wanneer de twee delen tegen elkaar liggen, ontstaat er een lange slurf, de roltong. Door de roltong, die in rust onder de kop ligt opgerold en bij het zuigen wordt uitgestoken, passeren vloeistoffen die door de mond worden opgepompt (79x vergroot).



kaas- en wijnsoorten, doch al proevend kon men genieten van een zeer aantrekkelijke modeshow, gebracht door enkele personeelsleden, die hiermede aantoonde dat wal-employés, althans de vrouwelijke, ook op gebied van het „mannequiniëren” over de nodige capaciteiten beschikken.

Nu wij het toch over de dames hebben, in het bestuur is een wijziging gekomen, omdat de secretaresse, mevrouw E. M. C. Bruggers-Martinot, zich door haar vele werkzaamheden niet meer kandidaat voor deze functie kon stellen. Mej. L. C. M. Spiering heeft haar plaats ingenomen.

Over naar het klaverjassen, een bezigheid waar menig OVST-lid een deel van zijn vrije tijd mee schijnt door te brengen, althans gezien de grote opkomst. Ook op 3 december jl. waren zij weer aanwezig, in de strijd om de alleszins aantrekkelijke prijzen die in uitzicht waren gesteld. Dat de klaverjassers door hun routine inmiddels op zeer hoog niveau zijn gekomen, bleek uit de uitslag van een wedstrijd op 4 november jl. tegen personeelsleden van de firma Phs. van Ommen te Rotterdam. Deze firma had aan de OVST een uitnodiging gezonden om het eens op te nemen tegen hun vaste-kaartspelers, doch daarbij weinig vermoeden gehad van het bijzonder hoge puntenaantal dat Shell Tankers-employés op dit gebied weten te scoren. Met 46.739 punten tegen 43.149 moest Van Ommen in de OVST haar meerdere erkennen, alhoewel een revanche-wedstrijd in uitzicht is gesteld. Als gast had de OVST voor het beste koppel van deze avond een attentie uitgelooft.

Het was nog daaraan toe dat deze attentie aan een Shell Tankers-koppel moest worden uitgereikt, doch dat ook de 1e, 2e en 3e prijs naar

het Shell-Gebouw verhuisden, was een weinig pijnlijk.

Eventuele restanten van de pijnlijke trekken konden echter, althans voorzover het de vrouwelijke deelnemers betrof, worden weggenomen op de make-up en gezichtsverzorgingsavond, die op 18 november jl. werd gehouden. Speciale vermelding in dit verslag verdient zeer zeker de „Selamat Makan”, die op zaterdag 27 november jl. plaatsvond en mede dankzij een royale bijdrage van de directie en de grote inzet van de heer Koenraads met het lunchkamerpersoneel, tot een onvergetelijke is geworden. Helaas moesten enkele deelnemers worden afgewezen; voor een dergelijke gebeurtenis is de maximale capaciteit van de grote lunchkamer in het Shell-Gebouw 100 man en de aanmelding overtrof alle verwachtingen. In een met sarongs en andere Indonesische attributen getooide zaal, met als muzikale oplichtering de „Blue Players”, vond hier een gebeuren plaats, dat niet alleen de voortreffelijke nasi-goreng schotel op gepaste wijze oplichterde, doch dat tevens aantoonde dat de deelnemende wal- en vlootemployés en zeer zeker de gepensioneerden het dansen niet zijn verleerd. Bijzonder aantrekkelijk daarbij was nog de krontjong-muziek, met zang van de charmante „Miss Tuti”, die in Indonesische kledij de feestgangers in de juiste stemming wist te brengen.

Ook de kerst-bridge-flag-drive, gehouden bij het sluiten van de kopijdatum van dit nummer, namelijk op 15 december jl., toonde aan dat wat de OVST betreft de lunchkamer aan uitbreiding toe is. Niet minder dan 100 deelnemers zijn gekomen op deze traditionele avond, waarop menigeen met een fraaie prijs, als welkome aanvulling voor de kersttafel, naar huis kon gaan.

Wanneer de beschikbare hoeveelheid kopij voor een nieuw nummer van „Tussen Schip en Ka” zodanig is, dat selectie moet worden toegepast, wil helaas het OVST-nieuws er nog wel eens bij inschieten. Het is daarom met enige schroom, dat wij hieronder nog wat nieuws brengen, waarvan een deel eigenlijk niet meer als zodanig kan worden betiteld. Immers, een verslag over een „kaas- en wijnavond” die op 23 oktober jl. is gehouden, hoort niet meer in het januari-nummer thuis. Dat wij het toch vermelden vindt zijn oorsprong in het genoegen waarmee de vele deelnemers aan deze avond terugdenken. Niet alleen werd een korte inleiding gehouden over de diverse beschikbare

SHELL AUTOVAKANTIEREIZEN

Op 30 november jl. is het Shell autovakantiereizen seizoen 1972 geopend. Er zijn ten opzichte van het vorig jaar twee wijzigingen van belang, namelijk dat de reisgids verkrijgbaar is op het Shell-verkooppunt en niet meer behoeft te worden aangevraagd, en dat de kortingsregeling van 10 pct. die voorheen van kracht was voor personeelsleden en gepensioneerden voor reizen in het vóór- en naseizoen, is vervallen. Wat betreft de vakantiegids, één exemplaar hiervan is op 30 november verzonden aan alle schepen, zodat men zich ook aan boord van de mogelijkheden op de hoogte kan stellen. Voor zover het de korting betreft: aan iedere reiziger die vóór 17 juni of ná 26 augustus een Shell autovakantiereis maakt, wordt een extra reductie gegeven van 5 pct. op de in de catalogus vermelde voor- en naseizoenprijzen. Bovendien zullen in dat geval de administratiekosten beduidend lager zijn.

In de catalogus is voorts een prijsvraag opgenomen voor hen die vóór 1 maart 1972 een reis reserveren, met als hoofdprijs f 1000,—, een tweede prijs van f 600,— en een derde van f 400,—, alsmede nog honderd troostprijzen in de vorm van reistassen, koelboxen, handige accessoires voor de auto, enz.



LEZERS SCHRIJVEN

Nu en dan ontvangen wij brieven van lezers, met een tip, een bijdrage of met een rechtzetting naar aanleiding van hetgeen wij hebben gepubliceerd.

Naar aanleiding van ons artikel „Tweede Shell-Gebouw op het Hofplein” in het november-nummer ontvingen wij een schrijven van de heer E. H. Larive, voormalig Directeur van onze Maatschappij, die er ons op wees dat de zinsnede, dat in 1960 niemand zou hebben kunnen vermoeden dat ruim 10 jaar later plannen voor een tweede Shell-Gebouw op hetzelfde plein zouden worden ontwikkeld, niet juist is. Immers, de toenmalige Directie heeft dit vermoeden wel gehad en daarom optie genomen op het terrein naast het huidige gebouw, waarop thans het tweede gebouw zal verrijzen.

Wij moeten toegeven, dat inderdaad hier van een dwaling onzerzijds sprake is geweest, waarvoor

wij onze verontschuldiging aanbieden.

Van een geheel ander chapter is de brief die wij ontvingen van de heer G. A. M. Dorren, 2e stuurman bij onze Maatschappij, die een tip verstrekt voor die officieren die worden afgelost in een Braziliaanse haven. Zijn ervaring was namelijk dat in Brazilië opgenomen cruzeiros aldaar niet meer worden teruggenomen, althans niet door een bank. Bij aankomst op Schiphol bleek men ook daar cruzeiros niet te accepteren, met als gevolg dat — indien men geen Hollands geld bij zich heeft en niet wordt afgehaald — de reis naar huis moeilijk kan worden bekostigd.

Wij zouden ook onzerzijds hieraan een tip willen toevoegen, namelijk dat het bij de lange afstanden die zeevarenden bij „uit”- of „thuis”-reizen soms moeten afleggen, verstandig is te allen tijde Nederlandse valuta mee te nemen, of travelers' cheques die men overal kan inwisselen.

Overigens, op Schiphol zal men in de vertrekhal aan de balie van de firma Müller & Co., die alle reizen voor ons boekt, in geval van nood worden geholpen, doch het is beter zelfs noodgevallen te vermijden.

SHELL JOURNAAL

Op 17 december jl. is in de aula van het Nederlands Openluchtmuseum te Arnhem, in aanwezigheid van een kleine kring genodigden, het eerste exemplaar van het „Shell-journaal van Nederlands folklore” aangeboden.

Dit elfde boekje in de serie Shell-journaals is dit jaar opgedragen aan de vereniging „Vrienden van het Nederlands Openluchtmuseum”. De oplaag bedraagt 120.000 exemplaren en het journaal is bestemd voor de relaties van Shell Nederland Verkoopmaatschappij en Shell Nederland Chemie (Verkoop). Ook de Groepsmedewerkers in ons land, alsmede de gepensioneerde collega's, hebben deze kerst-/nieuwjaarsattentie ontvangen.

Het „Shell Journaal van Nederlands folklore” werd geschreven door de heren Dr. J. M. Fuchs en W. J. Simons en bevat een grote rijkdom aan folkloristische gebruiken.

Behalve aan de huisadressen van het gehele vloot- en walpersoneel, zijn aan alle schepen, per zeepost, vijf exemplaren van dit Shell-journaal verzonden.



ZEG HET MET BLOEMEN

„Zeg het met bloemen” is een gevlugeld woord, ook voor onze opvarenden, die door middel van de service van Radio Holland aan familie en vrienden, bloemen of zelfs andere cadeaus kunnen zenden. Logisch dat hier nogal eens gebruik van wordt gemaakt, alhoewel verkeerde conclusies ook kunnen worden getrokken.

Recentelijk werden wij gebeld door een mevrouw, die van een onzer opvarenden bloemen voor een bepaalde gelegenheid had gekregen. Haar verzoek was of wij nu konden zorgen voor bloemen voor hem aan boord. Het schip bleek tussen Honolulu en Singapore te zitten, zodat ontkennend moest worden geantwoord, hetgeen echter aanleiding was voor betrokkene om op te merken: „Ja, maar hij heeft ze mij toch ook kunnen sturen!”

schoon schip

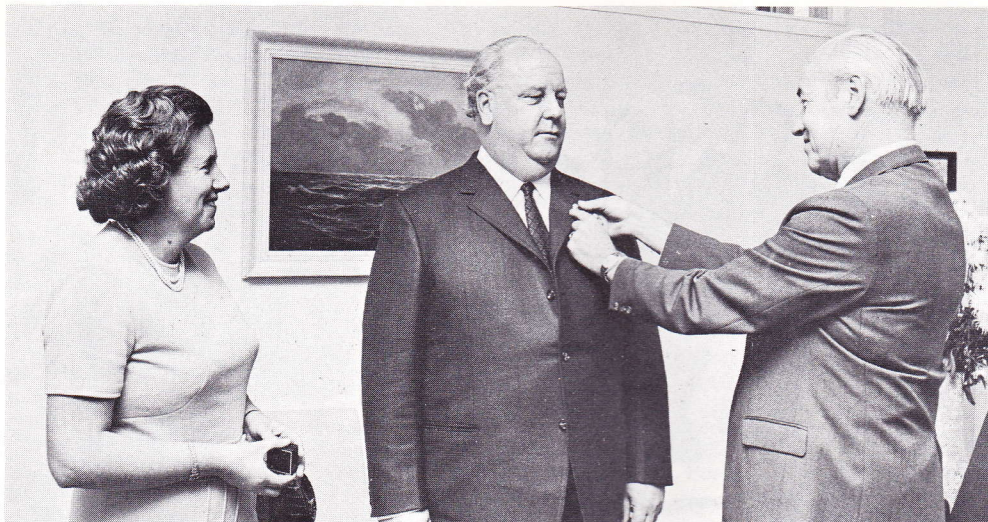
COMMANDOWISSELING

Op 31 december jl. heeft in Euro-poort een commandowisseling plaatsgevonden. Na een boeiend Shell-bedrijf in drie delen heeft de heer H. Tober afscheid genomen om als gepensioneerd Shell-man verder te leven. Zijn trilogie bij Shell begon in 1938, toen hij aan boord stapte van een van de tankschepen van de Shell, namelijk de „Antonia”. Na veertien jaar op zee brak in 1952 het tweede deel aan, in de liaisonfunctie van walkapitein op Pernis, tien jaar later gevolgd door zijn benoeming tot chef van de installatie Euro-poort.

Op 31 december jl. heeft hij het commando overgedragen aan de heer M. Magielse.

Gezien aan boord (in de bar)





Studiebeurzen

Ook voor het studiejaar 1972/1973 zal een aantal beurzen beschikbaar worden gesteld voor werknemers en gewezen werknemers van Groepsmaatschappijen ten behoeve van hun kinderen die aan een

UNIVERSITEIT of HOGESCHOOL

in Nederland studeren of willen gaan studeren.

Met ingang van het komende studiejaar zal echter door werknemers met een Nederlands pensioenbasissalaris per 31 december 1971 van f 60.000 en hoger, geen Shell-studiebeurs meer kunnen worden aangevraagd. Wel kunnen deze werknemers een aanvraag voor verlening van een verkregen Shell-studiebeurs indienen. Voor gepensioneerden geldt een overeenkomstige beperking. Gepensioneerden die een nieuwe werkkring hebben, dienen eventuele hieruit verkregen inkomsten mee te rekenen. Alleen in zeer speciale gevallen zal de Directie van deze nieuwe richtlijn afwijken.

Belangstellenden wordt aangeraden voor nadere inlichtingen zo spoedig mogelijk contact op te nemen — schriftelijk of telefonisch — met de personeelssectie (DFP/1 voor officieren, DFP/2 voor scheepsgezellen en DFP/5 voor walemploëys).

De aanvragen voor een beurs dienen vóór **31 januari 1972** in het bezit te zijn van de Secretaris der Commissie voor Shell Studiebeurzen.

ZILVEREN JUBILEA



25 juli 1971 was de datum waarop kapitein C. Vriend zijn vijftienvestigjarig dienstjubileum herdacht en als zo vele van zijn collega's vóór hem, vertoefde ook hij die dag op zee. Maar nadat hij op 3 november jl. te Mena al Ahmadi van de „Diloma” voor verlof was afgelost, volgde een uitnodiging van de Directie aan hem en zijn echtgenote voor een bezoek aan kantoor op 26 november daaraanvolgend. Bij deze gelegenheid werd niet alleen het gouden dienstembleem met toebehoren door de heer D. Rodenburg, Directeur, uitgereikt, maar tevens de bovenste foto gemaakt.

De heer H. Snel die op 3 december 1946 in dienst trad van de Koninklijke Shell Groep, vierde zijn 25-jarig jubileum op andere wijze dan de meeste jubilarissen. In gezelschap van zijn echtgenote, dochter en schoondochter arriveerde de jubilaris om 11.45 uur op 7 december jl. in de hal van het Shell-Gebouw, waar mevrouw Snel een boeket werd aangeboden. Vervolgens werden zij door de heer G. den Bakker ontvangen, in aanwezigheid van de heren H. den Ouden, J. W. Paans en A. Baljet. Nadat de jubilaris uit handen van de adjunct-Directeur de gouden speld had ontvangen, met bijbehoren, begaf het gezelschap zich naar de kleine Directie-lunchkamer op de 9e verdieping, alwaar in besloten kring, voor een gezelschap van in totaal 12 personen, waaronder enkele van de naaste collega's van de heer Snel, borrel en lunch werden geserveerd.

Loonopgaven 1971 Vlootpersoneel

De voor de aangifte inkomstenbelasting 1971 benodigde jaaropgave van het loon uit dienstbetrekking bij onze Maatschappij zal door ons wederom in beginsel aan het huisadres worden gezonden. Het verdient derhalve aanbeveling uw huisgenoten reeds thans hiervan in kennis te stellen en dezen tevens in te lichten hoe dient te worden gehandeld met het te zijner tijd van de belastingdienst te ontvangen aangiftebiljet IB 1971.

Hierbij wordt opgemerkt dat het geen zin heeft de Maatschappij om toezending van de loonopgave te verzoeken. De opgaven worden zodra zij gereed zijn door ons verzonden, waarbij wij er uiteraard rekening mee zullen houden dat belanghebbenden de gegevens vóór de datum waarop het aangiftebiljet moet worden ingeleverd in hun bezit hebben. Zij die bezwaren hebben tegen verzending naar het huisadres en de opgave aan boord wensen te ontvangen, dienen ons hiervan onverwijld mededeling te doen. Uiteraard moeten ook in dit geval de huisgenoten worden ingelicht omtrent de bestemming van het aangiftebiljet. Tenslotte wordt er nog de aandacht op gevestigd dat de Maatschappij zich niet met de invulling van het aangiftebiljet kan belasten.

Verhoging kinderbijslagbedragen

In verband met de aanpassing aan het gestegen loonpeil, zijn met terugwerkende kracht tot 1 oktober 1971 de kinderbijslagbedragen als volgt verhoogd:

	per kwartaal	
	nieuwe bedrag	oude bedrag
1e kind	f 155,22	f 148,98
2e en 3e kind	f 174,72	f 167,70
4e en 5e kind	f 233,22	f 223,86
6e en 7e kind	f 258,18	f 248,04
8e en volgende kind(eren)	f 285,48	f 274,56

Deze verhoogde bedragen zullen, voor wat betreft het vlootpersoneel, in de loop van januari 1972 worden uitbetaald.

De deelnemers aan de 43e Vlootstafcourse wel-ke van 30 november t.m. 3 december 1971 in het Shell-Gebouw werd gehouden.

Staan van links naar rechts: de heren J. P. J. M. Cobelens - 3e stuurman; G. Pos - 3e werktuigkundige; R. Lawerman - 3e stuurman; D. de Bruijne - 4e werktuigkundige; P. A. N. J. de Hullu - 3e werktuigkundige; C. P. C. van Goethem - 3e stuurman; F. C. Koens - 3e werktuigkundige; G. H. van Leeuwen - chef Sectie Scheepsofficieren; H. Sieders - 3e stuurman; J. B. Kerkhoven - Sectie Scheepsofficieren. Zittend van links naar rechts: de heren P. Vijfhuizen - 3e stuurman; A. J. A. de Groot - 4e werktuigkundige; B. Koppe - 3e stuurman; I. A. van Groningen - 4e werktuigkundige.



Vlootpersonalia

(periode van 16.11 t/m 15.12 1971)

Gehuwd:

- 17.11: W. I. van der Burght, 5e wtk., met mej. M. A. A. Haeck;
- 22.11: F. M. van der Straten, 5e wtk., met mej. V. van Moorsel;
- 22.11: E. E. Heerenveen, sch.gezel a/w, met mej. T. J. M. Edelbroek;
- 24.11: W. H. Hennink, 3e wtk., met mej. R. Flink;
- 26.11: P. Holtring, 5e wtk., met mej. M. C. Janse;
- 30.11: H. F. de Leeuw, 5e wtk., met mej. J. Jonker;
- 2.12: H. C. Dijkstra, 5e wtk., met mej. G. Hoeksema;
- 3.12: P. H. van Beusekom, 5e wtk., met mej. M. den Hartog;
- 3.12: H. Waitz, 4e wtk., met mej. E. M. Janssen;
- 10.12: R. de Bordes, 3e stm., met mej. M. C. van der Linden;
- 13.12: W. Rijnveld, 5e wtk., met mej. T. van Weezep;
- 16.12: J. van den Berg, 5 wtk., met mej. Y. A. M. Dekker.

Geboren:

- 23. 8: Orphen Medelaine, dochter van R. E. Riedewald, aank.sch.gezel a/w, en mevr. A. A. Riedewald-Rustenberg;
- 2.12: Rudolf Eduard, zoon van D. E. Timmermans, sch.gezel a/w, en mevr. J. Timmermans-Dekker;
- 10.12: Eelco, zoon van C. Parrel, 3e wtk., en mevr. H. J. Parrel-Ouwerkerk;
- 14.12: Ronald Johannes Hermanus, zoon van S. J. Swart, 5e wtk., en mevr. Z. H. M. Swart-Vedder.

Aflossingen:

- Gezagv.: P. Cammel, C. Wolse, B. C. den Exter van den Brink, D. A. C. Vermeulen, A. Post, D. de Boer, J. Hagen, H. E. Glansbeek, J. H. A. Budding, A. G. van Gent, P. Janssen, R. E. van der Miesen, P. van Hassel;
- 1e stl.: C. P. Donken, R. J. Wyrdean, R. Knol, O. A. van Druuten, G. Verbrugh, M. de Graaf, G. Buma, P. Hoogesteger, H. N. A. Snel, N. A. Jager, C. J. de Boer, P. M. de Graaf, H. W. Vermaas, J. Drogdt;
 - 2e stl.: G. van der Oord, P. Buys, W. J. Stoker, J. A. van Kesteren, J. B. Krul, G. L. A. Martens, R. J. de Wit, S. B. M. Breukel, J. Zwart, J. J. H. Vessies, H. W. van Baalen, E. J. J. Eelman;
 - 3e stl.: J. W. Hendriks, R. de Bordes, J. C. A. C. M. Smits, D. J. Mittelmeijer, R. F. M. Driessen, J. Kerkhof, J. E. Tebbe, C. Kamminga, A. L. M. van Dun, D. van Eijk, J. van Rooyen;
 - 4e stl.: C. P. Weerheim, W. Holwerda, R. Zitter, M. J. van Loozen;
- Hfd.wtk.: A. J. G. Weitzel, J. Tekelenburg, J. F. Spiering, J. B. Biondina, J. W. van Wegen, J. H. M. Hanssen, G. Vis van Heemst, J. L. van der Rijnst, T. H. J. Feldberg, J. E. Weidema, J. P. Hasenack;
- 2e wtk.: G. de Goede, J. C. J. Walraven, W. A. M. Bouma, F. Bakker, P. F. Buil, J. A. de Groot, P. A. Ankerman, S. J. Punt, F. de Roos, A. P. de Groot, F. C. de Winter, A. Sloot, G. G. Wolsink, K. P. Kaal;
 - 3e wtk.: J. B. Krijnen, J. A. Brouwer, C. Parrel, J. G. Kuit, H. Blankvoort, J. H. S. van der Pas, J. Homminga, J. J. M. van Kooten, I. J. Albrechts, C. J. M. de Jong, P. Dekker, R. R. Brouwer, R. G. Hoeboer, L. J. Feunekes, G. J. Vingerhoed;

- 4e wtk.: A. M. P. B. Fluitsma, J. W. van Hoof, G. J. A. de Ruiter, D. W. de Boer, A. Vis, R. F. M. ten Hoonte, F. Blok, J. W. van Velze, W. B. Grund, J. Qualm, J. T. van Lith, J. Haasjes;
 - 5e wtk.: C. Scholten, C. J. Jongkind, J. H. F. Bron, J. van den Berg, W. H. Lentink, E. K. G. Schiefer, N. de Wilde, H. Hof, J. W. Maas, J. A. Swiers, J. H. Verhaaf, A. D. Salomons, B. van Os, W. Bekooij, H. P. C. Eken, J. Moerbeek, B. Slagmolen, C. P. den Heijer, A. H. M. ter Linden, A. N. Zeldenrust, M. C. Versloot, C. W. H. van den Heuvel, J. Water, R. F. van Loon, P. B. Rensen, J. S. M. Jocker, W. Eijdenberg, A. M. Vink, T. J. W. A. Ploegmakers, D. A. Kruk, J. M. Hogenstein, J. C. van Beinum, T. L. M. Ahlers, P. L. H. Schmitz, N. van Gent, F. O. Schlüter, P. Versluis, J. A. Boerema, A. J. Zon;
- sch.voorman: A. de Kuyper, G. v. d. Bent, C. Poot;
- sch.vakman I: F. W. Bosson, J. H. Bijl;
- sch.vakman II: C. R. Munz, W. D. Smeets;
- sch.gezel a/w: J. H. Groen, H. J. v. d. Berg, J. H. Winands, G. H. Wessel, W. A. Pronk, H. Hendriks, G. Don, J. C. Barends, B. J. Weissink, L. M. Vermaire, R. Berghuys, H. T. Goverts, H. Baggerman, J. Tuinebreyer, M. J. W. A. Schuurs, R. Vijlbrief, S. W. de Boer, R. Schoneveld, A. A. Tielenburg, Th. Waldekker, D. Worseling, H. N. Dekker, P. Roest, A. Kruyf, N. L. P. Stans, F. A. W. Huppertz;
- aank.sch.gezel a/w: G. J. H. Mulenburg, A. de Bruin, F. D. P. Croes, J. v. Opstal, M. M. Chirino, J. A. Dijkers, B. A. Amstelveen, L. W. van Opstal, A. Verhoef, V. H. Heymans, C. de Ridder, G. van Osselen, R. W. T. Beljaars, F. A. Morales, P. J. M. Cluitmans, R. G. Kemink, S. S. Bouwland, G. Calicher;
- hoofd voeding: T. J. Melchers, J. Kooi, J. H. A. J. Orie, A. A. Turkenburg, R. Hoogendoorn, F. B. Woyers, J. P. Daudey;
- aank.kok: C. v. d. Waal, J. H. Konert;
- bediende: K. Huyzer, E. M. Embregts, J. Sinnema, D. Seip, G. W. Schelkens, L. A. v. Zunderen, J. G. N. Heintzberger, C. W. P. Frederiksz, F. J. v. d. Eijnden;
- bediende a/d: W. B. Gielen, B. C. Berger, J. M. Pronk, F. J. C. Skorz, A. Cumming;
- jongen a/w: F. I. T. Thé.

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

- m.s. **ABIDA**: wnd. 2e stm. C. P. C. van Goethem, 4e stm. J. Ricken, 5e wtk. W. A. 't Jong, 5e wtk. M. Kik, hfd. voeding K. H. Nanninga;
- m.s. **ACILA**: 1e stm. W. Drost, wnd. 4e wtk. J. M. J. Hamers, 5e wtk. J. A. de Bakker, 5e wtk. W. J. L. de Gee, radio-officier A. A. M. Lapidair, sch. voorman P. H. A. v. d. Putten, sch. vakman I J. Brobbel, sch. vakman II W. Kesteloo, sch. gezel a/w J. H. T. M. Vissers, E. C. van Eijk, J. Bovenkerk, M. de Jonge, J. E. Schrijn, F. G. M. van Kleef, aank. sch.gezel a/w J. A. H. de Bruijn, hoofd voeding T. C. A. Geelen, bediende F. v. d. Heyden, J. A. Schuiten;
- m.s. **ACMAEA**: 2e stm. R. P. F. J. Ruiter, 4e stm. H. de Vos, hfd. wtk. H. W. Bosman, sch.gezel a/w A. Loor, bediende E. E. Louwerse, bediende a/d D. E. Hertig;
- m.s. **ACTEON**: gezagv. J. Verhoeven, 1e stm. F. A. Visser, 5e wtk. J. C. Stek, radio-officier A. Weldering, aank. sch.gezel a/w J. A. Nauwels, C. Scheele, W. G. Metz, bediende a/d A. Stedehouder;
- s.s. **ARCA**: gezagv. L. van der Valk, hfd.wtk. L. C. Spoon, 5e wtk. W. P. van Dam, aank. sch.gezel a/w J. R. Woesik;

- s.s. **ATYS**: wnd. 1e stm. J. S. de Jong, wnd. 2e stm. G. W. J. Jacobs, 4e stm. G. Terpstra, 3e wtk. R. Smits, 5e wtk. J. Douma;
- m.s. **CAMITIA**: 4e stm. R. F. Mesker, 3e wtk. H. Tesink, 5e wtk. R. M. Eebes, D. Zwierenberg;
- s.s. **CAPILUNA**: 5e wtk. H. J. Geurts, 5e wtk. H. Smeding, radio-officier A. Spruit;
- s.s. **CAPISTERIA**: wnd. 2e stm. P. Vijfhuizen, 3e stm. M. Buth, hfd.wtk. R. N. Groen, 5e wtk. J. J. M. G. Tervoort;
- ss. **CAPULONIX**: 1e stm. G. M. Schipper, wnd. hfd. wtk. A. Buren, wnd. 2e wtk. G. C. Sloof, radio-officier G. A. Remijnse;
- m.s. **CINULIA**: wnd. 4e wtk. J. J. F. Govers;
- m.s. **CRANIA**: gezagv. D. Fransen, 4e stm. J. A. P. Donks, capataz C. Boo Davila, man. esp. R. Rodriguez Fernandez, 2° man. M. A. Gutierrez Gonzalez, mar. int. F. Collarte Vazquez, A. Ginartes Rodriguez, J. Gomez Albor, A. Guisande Martinez, M. Lagares Chantrero, M. Martinez Fernandez, V. Piñeiro Costa, J. A. Sanroman Conde, 2° mar. int. A. F. Ameijeiras Pedrido, U. J. Carneiro Leyenda, coc. M. Fernandez Blanco, cam. J. Dieguez Garcia, J. Alonso Nogueira, J. R. Gomez Figueiral, cam. trip. R. Lago Lago, a.d. coc. J. C. Collazo Pérez, hoofd voeding F. R. v. d. Plank;
- m.s. **DALLIA**: 2e stm. G. J. Scholtens, 2e wtk. H. de Hoog;
- m.s. **DIADEMA**: 2e wtk. P. G. Eekman;
- m.s. **DILOMA**: 1e stm. E. Q. Abbas, hfd.wtk. W. Groenendijk, 4e wtk. W. J. van der Veer, 5e wtk. P. H. Veldhoen, 5e wtk. W. T. H. van Leeuwen;
- m.s. **DIONE**: 1e stm. B. Ritman, wnd. 4e wtk. M. W. M. van der Burgh, 5e wtk. P. H. Rebel;
- s.s. **KABYLIA**: wnd. 2e wtk. R. J. Doorneveld, 5e wtk. J. Schipper;
- s.s. **KALYDON**: 4e stm. W. J. de Vreeze, hfd. wtk. L. F. Veldhuis, wnd. 4e wtk. T. Mellegers, 5e wtk. M. P. de Haan, radio-officier N. van der Niet, 2° mar. int. J. L. Aragunde de la Torre, cam. A. Lopez Nogueira;
- s.s. **KARA**: 2e stm. J. Werkhoven, wnd. 4e wtk. J. C. van Koten, sch. vakman II A. A. de Ruiter, sch.gez. a/w W. de Graaf, P. Dulfer, bediende B. J. van Gelderen;
- s.s. **KATELYSIA**: 3e stm. R. A. Sweetnam, wnd. 2e wtk. J. H. S. Brijde, 5e wtk. C. J. van Eijk;
- s.s. **KELLETTIA**: 3e stm. C. D. Kromhout, 3e wtk. A. van Rijswijk, 5e wtk. F. J. Jonges, sch.gez. a/w D. Hogeveen, aank. sch.gez. a/w A. A. F. M. Bont, C. R. v. Westering, W. J. Brandwagt;
- s.s. **KENIA**: 1e stm. R. A. Kattenburg Schüler, radio-officier F. W. Barg;
- s.s. **KERMIA**: 4e stm. J. M. B. van Kessel, mar. int. J. Duran Rodriguez;
- s.s. **KHASIELLA**: wnd. 2e stm. H. Slot, sch.gez. a/w C. M. G. J. v. d. Bos, aank. kok L. J. v. d. Zande, bediende L. J. Wulder;
- s.s. **KOPIONELLA**: gezagv. W. T. Spier, 4e stm. R. J. S. M. Timmerman, hfd. wtk. J. Heymans, wnd. 3e wtk. R. C. Starkenburg, radio-officier J. Mellegers;
- s.s. **KORATIA**: wnd. 1e stm. A. J. Both, wnd. 2e stm. L. G. P. de Groot, wnd. 3e stm. G. Besier, 3e wtk. D. Westdorp, radio-officier D. Bins, hoofd voeding C. E. Bestebroer;
- s.s. **KORENIA**: 4e stm. S. J. P. Lyczak, 5e wtk. L. P. Koole, capataz P. Raimundez Collazo, man. esp. C. Martinez Reboreda, 2° man. esp. A. Acuna Germade, R. Lago Vilas, mar. int. A. Boulosa Dacosta, M. J. Farina Villares, A. Garcia Dominguez, E. Gonzalez Fernandez, J. Guisande Martinez, J. M. Oliveira Santos, A. Pazos Martinez, B. Matilde Montero, J. Rodriguez Freire, 2° mar. int. A. Cordeiro Santos, J. Nouvelle Cabaleiro, A. Perez Martinez, coc. C. Lopez Casqueiro, cam. A. Barros Miguez, A. Rodriguez Rodriguez, J. Torres Torres, cam. trip. S. A. Rodriguez Selegante, a.d. coc. A. Gonzalez Vidal;
- s.s. **KOROVINA**: 2e stm. G. C. Peters, 4e stm. W. Verhagen, 2e wtk. R. A. Risseeuw, 4e wtk. C. N. A. Vreke, 5e wtk. A. N. T. Tushuizen, 5e wtk. G. A. Dieterich, radio-officier M. Platschorre, sch. voorman H. C. den Daas, sch.vakman I J. J. M. Lous, sch.vakman II C. W. Pynacker, sch.gez. a/w J. P. H. Lindeman, R. J. Brookman, M. J. L. Smetsers, H. E. Flohr, aank. sch.gez. a/w G. J. Bosch, R. H. Mohkum, P. H. J. v. Dijk, hoofd voeding E. T. P. v. Boles, bediende, P. A. Swikers, bediende a/d J. A. M. Melskens.
- s.s. **KOSICIA**: 1e stm. N. Venendaal, 4e stm. C. W. Kuyper, 5e wtk. T. van de Ruit;
- s.s. **KOSSMATELLA**: wnd. 3e stm. F. van der Meijden, wnd. 3e wtk. J. J. Schuddemat, hoofd voeding H. Vrugt;
- s.s. **KREBSIA**: gezagv. J. W. M. Vollebregt, wnd. 4e wtk. R. M. van Ham, radio-officier M. van der Heijden, sch.voorman L. v. Wieren, sch.vakman II M. J. P. Giezekamp, sch.gez. a/w H. A. Roefs, E. M. Meyer, H. A. Creutzburg, P. J. Mirrer, L. C. Remmelzwaal, W. Hoogenraad, J. A. Schaarman, aank. sch.gez. a/w D. Gevers, W. J. E. Bouwels, G. de Vries, S. D. N. v. Westering, sch. kok F. Tüllmann, bediende M. Plugge, W. Wesselink, bediende a/d J. T. Heymann;
- s.s. **KRYPTOS**: gezagv. J. Priest, II.stm. P. A. Vermolen, II.wtk. W. S. de Graaf, II. wtk. P. van Dijk;
- s.s. **KYLIX**: 2e wtk. J. P. J. Reichwein, radio-officier A. J. Hamaker;
- s.s. **LOVELLIX**: wnd. 3e wtk. A. J. Elmendorp, wnd. 4e wtk. A. P. van der Schagt, 5e wtk. A. Belder, hoofd voeding A. P. Maat;
- s.s. **MACOMA**: 1e stm. C. R. Groen, 4e stm. G. J. Gerritsen, 5e wtk. P. Mulder, sch.voorman N. J. H. J. Griek, sch.gez. a/w E. P. Kesauly, bediende H. F. Boekhoudt, jongen a/w H. A. M. Hamers;
- s.s. **METULA**: gezagv. A. W. C. van Schendel, 3e stm. F. Makkee, 4e stm. R. A. Jongejan;
- m.s. **NISO**: 1e stm. L. J. Hirs, wnd. 3e stm. G. J. C. van Eeten;
- s.s. **ONDINA**: 1e stm. M. P. J. Hage, wnd. 2e stm. W. C. Moll, hfd. wtk. C. L. Fehrmann, 2e wtk. J. Kruyssen, 3e wtk. J. A. Maassen, radio-officier J. D. Dieker;
- s.s. **ONOPA**: gezagv. E. J. Stapper, wnd. 3e stm. A. Terpstra, hfd. wtk. O. K. Nicolai;
- s.s. **PATRO**: 2e wtk. S. Straub, 5e wtk. S. J. Breedveld, 5e wtk. J. Verhagen, hoofd voeding L. Deynen;
- s.s. **PHILIDORA**: 3e stm. J. B. van Opbergen, wnd. 2e wtk. A. B. P. Dill, wnd. 4e wtk. W. J. H. M. Toussaint, II.wtk. M. A. E. M. Krom, radio-officier M. K. Bierlee;
- s.s. **PHILINE**: gezagv. C. Vessies, wnd. 2e stm. J. A. Koenraad, wnd. 2e wtk. H. A. E. Wenas, radio-officier J. H. A. van Muylwijck;
- s.s. **PHILIPPIA**: gezagv. P. Buisman, 2e stm. J. G. Wientjes, 5e wtk. A. H. L. Ludekuse;
- s.s. **SEPIA**: gezagv. A. de Ligt, 1e stm. A. Visser, 5e wtk. D. L. Elsman, 5e wtk. J. F. van Est;
- s.s. **VASUM**: 3e wtk. T. P. M. Westhuis, 5e wtk. A. B. Blomberg;
- s.s. **VIANA**: wnd. 3e stm. H. R. R. van de Riet, 2e wtk. J. Zijp, 4e wtk. J. P. G. A. Plantinga, 5e wtk. J. van der Werk, sch.gez. a/w P. J. Wolters, bediende L. J. Schalk, bediende a/d M. G. Hermans;
- s.s. **VITREA**: hfd. wtk. E. Rouw, 5e wtk. P. J. Zwartelé;
- s.s. **VIVIPARA**: 1e stm. A. J. Schumm, 2e stm. J. Knip;
- s.s. **ZAFRA**: 1e stm. P. R. Brunet de Rochebrune, 2e wtk. J. P. Kalkman, 5e wtk. N. H. Bijl;
- s.s. **ZARIA**: 3e stm. W. L. Westhoff, 2e wtk. G. J. Leussink, 5e wtk. G. van Ochten.
- UIT DIENST GETREDEN:**
2e stm.: H. van Groen;
4e stm.: W. van Spijker;
3e wtk.: R. Gesterkamp, J. C. Zwart, M. K. Jansen;
sch.vakman II: R. V. Kirkove.
- WEDEROM IN DIENST GETREDEN:**
3e stm.: J. A. Koenraad.
- TERUG VAN TIJDELIJKE TEWERKSTELLING SHELL INTERNATIONAL PETROLEUM CO. LTD.**
1e stm.: M. P. J. Hage.
- AANGESTELD ALS:**
4e stm.: C. Doolaard, S. J. P. Lyczak, J. M. B. van Kessel, W. J. de Vreeze, R. F. Mesker, H. de Vos, R. J. S. M. Timmerman, C. W. Kuyper, W. Verhagen jr., H. Weerman;
5e wtk.: A. Belder, W. T. H. van Leeuwen, P. H. Veldhoen, J. F. van Est, C. J. van Eijk, W. J. L. de Gee, J. A. de Bakker, L. P. Koole, R. M. Eebes, N. H. Bijl, A. H. L. Ludekuse, M. P. de Haan, J. Schipper, P. J. Zwartelé, P. H. Rebel, P. Mulder, W. P. van Dam, J. Verhagen, C. Castelijns, J. J. M. G. Tervoort, D. Motshagen, W. A. 't Jong.
- BEHAALDE DIPLOMA'S:**
1e Stuurman G.H.V.-th.: 2e stm. G. J. Knol;
2e Stuurman G.H.V.-pr.: 3e stl.: W. C. Moll, H. Slot;
2e Stuurman G.H.V.-th.: 3e stl. D. C. Tazelaar, W. F. van der Lei;
"C-pr.": 2e wtk. S. Straub;
"C-th.": 2e wtk. A. Bax, B. Oudkerk;
"B-pr.": 3e wtk. M. de Boer;
"A/B-th.": 5e wtk. D. Zwierenberg, H. J. Geurts, R. M. van Ham;
„A”: 5e wtk. J. M. J. Hamers;
scheepskok: aank. kok C. van de Waal.

In memoriam

Op 1 december jl. overleed te Amsterdam op 83-jarige leeftijd de heer E. D. de Muinck, oud-gezagvoerder van Shell Tankers N.V. Hij verliet de Maatschappij op 22 december 1939 met vervroegd pensioen na ruim 25 dienstjaren.



30

Onze wal-jubilaris



D. Rodenburg
per 23.11.1971

Bevorderd tot onderofficier



F. Tüllmann
scheepskok
per 21.11.71

Aangesteld als gezagvoerder



L. van der Valk
Aangesteld per 6.9.71 en
op 20.11.71 belast met
het commando over het
s.s. „Arca”

Onze vlootjubilaren

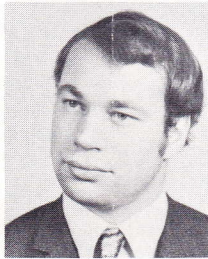


25

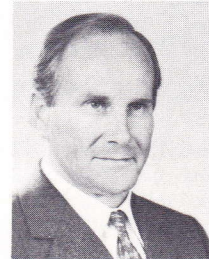
In dienst getreden vlootpersoneel



P. van Dijk
II.wtk.
per 15.12.71



G. Terpstra
4e stm.
per 1.12.71



J. van der Velden
gezagvoerder
1947 - 9.1 - 1972



C. Heeres
hfd.wtk.
1947 - 13.1 - 1972

Mutaties Walpersoneel

(in de periode van 16.11.71 t/m 15.12.71)

IN DIENST:

8.12: mevr. M. J. Rib-Martina - sectie DFF/4.

GEHUWD:

23.11: Mej. H. L. Moret - sectie DFP/2 - met de heer T. D. Mostert.

In de periode van 16.11.1971 t.m. 15.12.1971 verschenen de volgende **vlootcirculaires**:

No.	Datum	Onderwerp
700	17.11	Gage-aanpassing C.A.O.-vlootpersoneel per 1 november 1971
701	22.11	Navigatieveiligheid/Wachtorderboek
702	26.11	Scheepspost
703	6.12	Opleiding Chinese Scheepsgezellen
704	8.12	Walport films
705	9.12	Conduite-rapporten Aziatische bemanningen
706	10.12	Ongevallen-rapportage Chinese scheepsgezellen
707	13.12	Tankerreizen stafleden kantoororganisatie

Huwelijk van de maand

Op 3 december 1971 trad 5e werktuigkundige P. H. van Beusekom te Groningen in het huwelijk met Mej. M. den Hartog.

Dat de gezamenlijke toekomst van dit bruidspaar even sprankelend moge zijn als de inhoud van de glazen op de foto, is de wens die wij van deze plaats af uitspreken.



tussen schip en ka

elfde jaargang no. 5 - januari 1972

Redactiecommissie:

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

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

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

Administratie:
Mej. J. F. Schilt

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