

TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT-EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.
J U L I 1 9 7 1



De heer L. F. van den Belt, geboren te Rotterdam op 30 december 1912, volgde na het behalen van het diploma H.B.S.-B de opleiding tot Officier bij de Koninklijke Marine te Den Helder.

Na zijn beëdiging ving hij in 1934 zijn carrière aan bij de Koninklijke Marine, tijdens welke hij reeds blij gaf niet alleen een kundig zee-officier te zijn, doch tevens te beschikken over de juiste capaciteiten om met personeel om te gaan. Ook tijdens de oorlog was hij in actieve dienst bij de Koninklijke Marine en nam deel aan een aantal acties gericht tegen de vijand. Voor de door hem tijdens de oorlogsjaren betoonde moed werd hij onderscheiden met het Bronzen Kruis en het Oorlogsherinneringskruis met vijf gespen: voor Krijg ter Zee 1940—1945, Nederland mei 1940, Javazee 1941—1942, Middellandse Zee 1940—1945 en Oost-Azië-Zuid-Pacif 1942—1945.

Na vanaf 1 januari 1947 een functie elders in het bedrijfsleven, als personeelschef, te hebben bekleed, trad hij in april 1955 bij de Koninklijke/Shell Groep in dienst en werd tewerkgesteld bij Shell Nederland Raffinaderij N.V. te Pernis.

Op 27 december 1958 werd hij als Marine Superintendent naar Curaçao uitgezonden, gevolgd door enige maanden training in Singapore, om daarna als Chef van de toenmalige Afdeling Personeelsbeheer op 1 januari 1960 bij Shell Tankers N.V. in dienst te treden.

Met uitzondering van een korte onderbreking, tijdens welke hij Chef was van de voormalige Afdeling Scheepsexploitatie, is de heer Van den Belt sedert zijn indiensttreding bij onze Maatschappij belast geweest met de leiding van de Afdeling Personeel, omvattende zowel officieren, scheepsgezellen als walpersoneel.

Met ingang van 19 juni 1967 werd de heer Van den Belt benoemd tot adjunct-Directeur van Shell Tankers N.V.

Hij overleed te 's-Gravenhage op 3 juni jl. Onder bijzonder grote belangstelling, zowel van de zijde van Directie, vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V. als van andere Groepsmaatschappijen in Engeland en Nederland, alsmede van overheid, bedrijfsleven, vakbonden, zeevaartscholen en vele besturen en verenigingen, vond de crematie plaats op maandag 7 juni jl. op de begraafplaats Nieuw Eykenduynen te 's-Gravenhage.

In memoriam

L. F. van den Belt



Ten afscheid

Het plotseling heengaan van de heer L. F. van den Belt, Adjunct-Directeur van onze Maatschappij en Chef van de Afdeling Personeel, heeft ons allen diep geschokt.

Toen op donderdagmorgen, 3 juni, het bericht kwam dat hij met spoed was opgenomen in het Bronovoziekenhuis in Den Haag, koesterden wij allen toch nog de hoop dat een herstel mogelijk zou zijn. Evenwel, reeds 's middags kwam het ontstellende bericht dat de dood hem - op 58-jarige leeftijd - uit een arbeidzaam leven had weggerukt.

Ik behoef niet uit te wijden over de ontzetting die wij voelden toen wij zo plotseling werden geconfronteerd met dit droeve bericht. Veel te vroeg is de heer Van den Belt ons ontvallen, een man die nog zo zeer stond temidden van alle problemen die zijn functie met zich bracht. Juist door het personeelswerk, waardoor hij met bijna een ieder contact had, hebben zo velen hem leren kennen als een leider die met groot gevoel voor sociale rechtvaardigheid altijd trachtte het wel van zijn mensen te laten prevaleren.

Zeer vele deelnemingsbetuigingen werden ontvangen, o.a. van de overheid, van het bedrijfsleven in en buiten de Shell-Groep, van collega's van scheepvaartmaatschappijen, van het vloot- en het walpersoneel, van de werknemersorganisaties, etc.

Ik weet dat het moeilijk zal zijn voor zijn echtgenote en kinderen om dit verlies, dit te vroege heengaan uit hun midden, te dragen. Mogen zij troost halen uit de gedachte dat ook wij allen hem node zullen missen, niet alleen zijn grote kennis van zaken en werklust, maar ook zijn spontaniteit, zijn humor en zijn menselijkheid.

Op maandagmorgen, 7 juni j.l., op de begraafplaats Nieuw Eykenduynen te Den Haag, namen wij afscheid van hem.

O. Hoozemans

NIEUWBOUWORDERS

Op de op 10 juni jl. gehouden Algemene Aandeelhoudersvergadering van „Shell” Transport and Trading Company Ltd., de Engelse moedermaatschappij van de Koninklijke/Shell Groep, heeft Sir David Barran, chairman van deze maatschappij, medegedeeld dat de bestellingen voor nieuwe tankers waarvoor de opdracht reeds is geplaatst of waarover nog wordt onderhandeld, thans in totaal 32 schepen omvatten. Hiermee is in de komende vijf jaar een bedrag van ongeveer 4,5 miljard gulden gemoeid.

Van deze tankers behoren er 25 tot de zogenaamde tweede generatie van zeer grote tankers, elk met een tonnage van meer dan 250.000 dwt. De nieuwe schepen zullen worden afgeleverd in de periode eind 1972 tot eind 1976.

De heer Barran wees er op, dat de kosten per ton van deze nieuwe schepen, vergeleken met hun voorgangers, tenminste het dubbele bedragen. Op het ogenblik zijn er voor de Shell 38 VLCC's in dienst, waarvan 21 in eigendom en 17 in charter.

Het nieuwbouwprogramma zal het tonnage van de vloot in eigen beheer met 6 tot 7 miljoen ton verhogen. Daarnaast zijn er VLCC's gecharterd met een totaal-tonnage van 6 miljoen ton, die vanaf nu tot 1975 in de vaart zullen komen. Hiermede zal er aan de VLCC-vloot van de Koninklijke/Shell Groep in 1976 zeker 13 miljoen ton vervoerscapaciteit zijn toegevoegd.

De reeds gegeven bouwopdrachten zijn als volgt geplaatst:

Bij de voorplaat

Op 28 mei 1971 was het 25 jaar geleden dat scheepsvakman J. van Leeuwen bij Shell Tankers NV in dienst trad. Daaraan voorafgaande had de heer Van Leeuwen reeds gedurende 20 jaren elders geveren, zodat zijn zeemansloopbaan een tijdvak van ruim 45 jaren bestrijkt. Hierin is begrepen de periode 1940-1945 waaraan de hem verleende onderscheidingen, t.w. het Bronzen Kruis (Moermansk-Konvoien) en het Oorlogsherinneringskruis, herinneren. Daar onze Directie op 28 mei verhinderd was, werd de heer Van Leeuwen, vergezeld van zijn echtgenote, op 27 mei jl. ten kantore ontvangen, bij welke gelegenheid de officiële uitreiking van het dienstembleem voor 25 jaren met bijbehoren plaatsvond. Na afloop van deze ceremonie bestond gelegenheid de heer en mevrouw Van Leeuwen geluk te wensen, waarvan zowel vele collega's en oud-collega's van de vloot, als kantooremployés gebruik maakten. Op de foto neemt de jubilaris gelukwensen in ontvangst van kapitein D. Jongeneel, Chef sectie DFM/11 — Nautische Ontwikkelingen.

6 schepen bij Chantiers de l'Atlantique, St. Nazaire, Frankrijk

4 schepen bij Odense Steel Shipyard Ltd., Denemarken

2 schepen bij Bremer Vulkan, Bremen, Duitsland

5 schepen bij Harland and Wolff Ltd., Belfast, Noord-Ierland

1 schip bij Mitsui Shipbuilding Corporation, Japan.

Deze schepen zullen voornamelijk worden gebruikt voor het vervoer van ruwe olie van de produktie-gebieden naar Noordwest Europa en Japan.

Kortgeleden zijn er door de Shell 13 kleinere tankers, in de klasse van 30.000 dwt., gecharterd. Naast de onderhandelingen die nog plaatsvinden over de bouw van VLCC's kan worden aangenomen dat, afhankelijk van levertijd en prijs, ook nog

bestellingen zullen volgen voor een aantal produkten-tankers.

Van de door Sir David Barran genoemde 32 schepen zijn er 7 bestemd voor het vervoer van vloeibaar aardgas. Deze tankers zullen het transport verzorgen van vloeibaar aardgas van Brunei naar Japan. Zij zullen elk een capaciteit hebben van 75.000 m³, hetgeen te vergelijken is met een olietanker met een tonnage van 100.000 dwt.

Deze gastankers zullen in Frankrijk worden gebouwd:

4 door Chantiers de l'Atlantique, St. Nazaire.

2 door Constructions Navales et Industrielles de la Méditerranée, La Seyne sur Mer

1 door Chantiers Navals de La Ciotat, La Ciotat.



De IDEEËNBUSCOMMISSIE vergaderde op 19 mei 1971, waarbij aanwezig waren de heren D. Rodenburg (Voorzitter), L. Kerstens en A. Baljet (Technische Zaken), H. den Ouden (Nautische Zaken) en R. J. F. van Stuijvenberg (Secretaris).

Op de vergadering van 19 mei 1971 werden twee nieuwe ideeën behandeld; drie ideeën werden te kort vóór 19 mei ontvangen om nog op deze vergadering te kunnen worden behandeld en zullen op de

eerstvolgende vergadering aan de orde komen.

Bij de behandeling van het idee van 3e stuurman R. A. Sweetnam (No. 388) betreffende Stripperleidingsysteem kwamen nog enkele vragen naar voren welke nadere bestudering ten kantore noodzakelijk maken. Dit idee zal dan ook op de eerstvolgende vergadering wederom aan de orde worden gesteld.

Betrokkene is hiervan inmiddels in kennis gesteld.

Voor het idee van 1e stuurman M. de Graaf (No. 389) betreffende Butterworthgaten kon helaas geen beloning worden toegekend. Inzender is hiervan inmiddels gedetailleerd op de hoogte gebracht.

Mededeling

De heer J. G. Robinson, Hoofd van de „Technical Division” (MRT) van Shell International Marine Ltd., zal de Groepsdienst met pensioen verlaten en worden opgevolgd door de heer J. B. Main, die zijn nieuwe functie met ingang van 1 juli 1971 zal aanvaarden.

De heer Main is momenteel Hoofd van de „Maintenance and Repair Division” (STM) van Shell Tankers (U.K.) Ltd., en zal per 1 juli 1971 worden opgevolgd door de heer J. M. Duguid.

Shell en Natomas

Sunda Shell NV (Koninklijke/Shell Groep) en Independent Indonesian American Petroleum Company (Iiapco), een dochtermaatschappij van de Amerikaanse Natomas Company, hebben een overeenkomst gesloten, die voorziet in samenwerking op

het gebied van de opsporing en winning van olie bij Sumatra.

De overeenkomst heeft betrekking op een zeegebied ten Zuidoosten van Sumatra met een oppervlakte van circa 130.000 km², waarin Iiapco, volgens een reeds eerder met de Indonesische Staatsolie-maatschappij P. N. Pertamina gesloten contract, een belang heeft van 56,65%.

De overstelpende blijken van medeleven bij het onverwachte heengaan van mijn man, hebben mij diep getroffen. Het is mij niet mogelijk een ieder persoonlijk te bedanken. Ik wil dan ook via „Tussen Schip & Ka” U allen bereiken en zeggen, dat mijn man altijd voor U op de bres heeft gestaan. Uw belangen lagen hem na aan het hart. Moge hij nog lang in Uw gedachten blijven. Heel veel dank voor alle brieven en telegrammen, die voor mij een grote steun zijn.

J. B. E. van den Belt-van Vliet

kok wat eten we vandaag?



Er zijn in Nederland slechts twee vakscholen die een gespecialiseerde opleiding hebben voor scheepskoks. De ene school is gevestigd in Amsterdam, de tweede in Rotterdam. Gezien de vrij grote vraag naar civiel personeel op de koopvaardij is dit zeker niet veel te noemen, en de cursussen op de Vakschool voor Bakkerij- en Hotelpersoneel te Rotterdam zijn dan ook zeer in trek. Aan laatstgenoemde school brachten wij een bezoek om eens van nabij mee te maken wat de opleidingscursus tot scheepskok precies inhoudt.

Acht scholen onder één dak.

Rotterdam heeft op scholengebied een primeur in ons land, want in het hart van de stad — gedeeltelijk aan de Schiekade en dus schuin achter het Shell-Gebouw — is een verzamelgebouw verze- ren voor acht nijverheidsscholen: het „Technikon“.

Een paar cijfers: het hoofdgebouw is 220 meter lang, 45 meter hoog en 16 meter breed. De sportoren, onderdeel van dit complex en „Akragon“ geheten, is 26 meter in het vierkant en 56 meter hoog. Deze toren, die voor algemeen gebruik is bestemd, omvat een fraai zwembad van 25 x 12,5 meter, een grote sport- hal met tribunes voor maximaal 250 personen, zes gymnastiek- lokalen, alles compleet met kleedruimten en douches.

Van dit alles wordt een druk gebruik gemaakt, ook door de leer- lingen van de Hotel-school, want op de lesroosters wordt vrij veel tijd gepland voor de lichamelijke conditie van de scholieren. In het hoofdgebouw van het „Technikon“ is een aula, bestemd voor schoolevenementen zoals b.v. uitreikingen van diploma's, die tevens gebruikt wordt als theater door het Rotterdams Toneel dat 's avonds beslag legt op deze zaal. Er zijn 500 zitplaatsen en het is amfitheatersgewijs gebouwd. Als u voor het Shell-Ge- bouw staat kunt u de pijlen naar het „Hofpleintheater“ reeds zien staan.

De totale kosten voor de bouw van deze verzameling gebouwen bedroegen circa 72 miljoen gulden, de inrichting ervan echter een veelvoud van dit bedrag.

Vakschool voor Bakkerij- en Hotelpersoneel

In 1954 werd op de Tweede Technische School aan de Beukels-

dijk een afdeling brood-banket opgericht, spoedig gevolgd door een opleiding kok-kelner. Toen de levensvatbaarheid van deze opleidingen duidelijk was gebleken — door de grote toeloop van leerlingen — werd de school in 1957 zelfstandig. Door de gesta- dige groei van het aantal cursisten raakte men echter al spoedig in ruimtenood. Naast het pand in de Rauwenhofstraat, waarheen men in 1957 was verhuisd, werd een dependance gevormd. In- middels was het aantal opleidingen uitgebreid met banketbakken en SCHEEPSKOK. Mede hierdoor pilde men aan alle kanten de school uit, en toen dan ook het aanbod door de Gemeente Rot- terdam werd gedaan om in het te bouwen „Technikon“ te worden ondergebracht, werd dit met beide handen aangegrepen. Einde- lijk was er gelegenheid alle ruimten zo op te zetten dat er be- hoorlijk theorie- en praktijklessen zouden kunnen worden gege- ven.

De VBH-school, zoals zij nu is, omvat 23 lokalen: op de eerste verdieping zijn voornamelijk de praktijkruimten voor de banket- bakkerij, de broodbakkerij, de keukens, en niet te vergeten het restaurant ondergebracht. Op de zesde en zevende verdieping zijn de theorielokalen, de lokalen voor scheepskoks, handenar- beid, tekenen en boetseren ingericht, terwijl er op de achtste verdieping nog twee lokalen beschikbaar zijn, welke echter nog niet in gebruik zijn genomen.

Iedere vakschool heeft zijn eigen ingang, zijn eigen lift ter be- schikking. Deze lift stopt alleen op die etages waar de betrokken vakschool gevestigd is, dit om te voorkomen dat leerlingen van b.v. de kappersschool om maar iets te noemen, per ongeluk tus- sen de koks terecht zouden komen. Op deze manier worden er in deze scholenverzameling toch allemaal aparte gemeenschappen gevormd.

Cursus scheepskok

Waarom een speciale opleiding voor scheepskok zult u zich af- vragen, waarom kan er niet worden volstaan met de opleiding tot kok-kelner. Wat is het verschil? Verschil is eigenlijk niet het goe- de woord. Een scheepskok leert meer dan een kok-kelner. Om te beginnen: het broodbakken.

Het is niet doenlijk om voor een paar maanden tegelijk aan boord

brood in te slaan. Dat vers te houden zou alleen via de diepvries mogelijk zijn. Daarom bakt de scheepskok regelmatig zelf bruin, wit, krenten- of stokbrood.

Een tweede punt is het vlees.

Een restaurant-kok bestelt 's morgens bij de slager een aantal biefstukken, karbonades enz., wat dan enige tijd later kant en klaar wordt afgeleverd. Als er daarentegen aan boord gestored wordt komen er halve varkens en kwart runderen in de vriesruimten te hangen en de scheepskok moet dan in staat zijn deze stukken vlees deskundig uit te benen, wat een vak apart is. De Nederlander is verwend op het gebied van vlees. Alleen aan de karbonade mag een stukje been zitten, maar voor de rest wil hij geen bot, pees of spier op zijn bord zien.

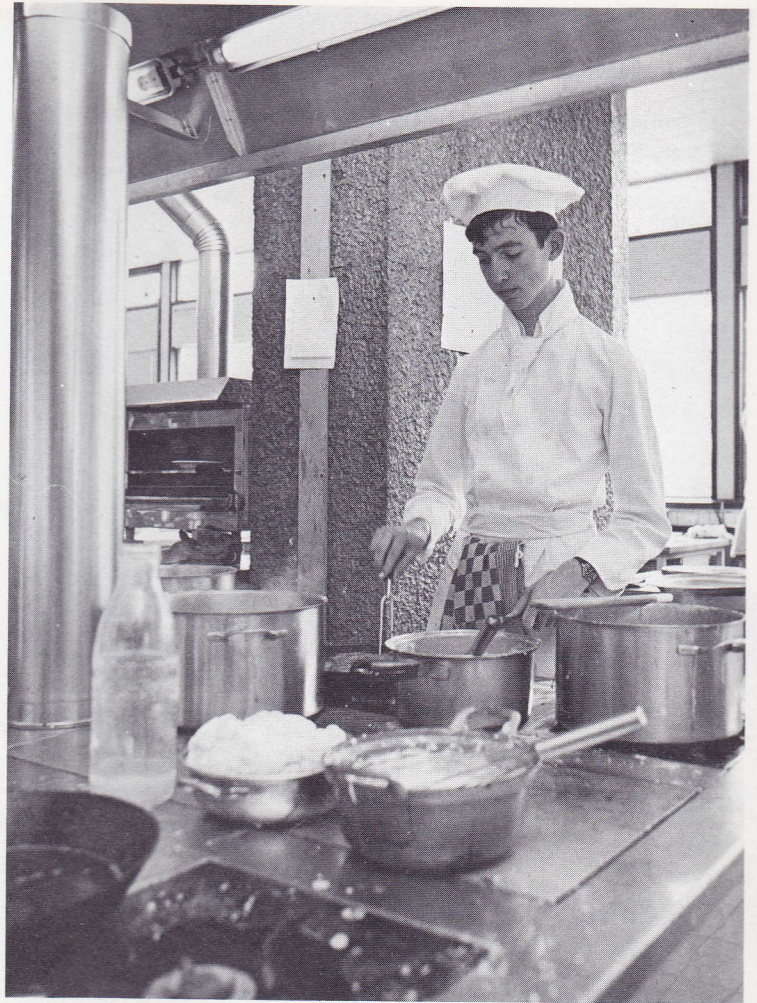
Uit het vorenstaande blijkt wel dat een aangepaste cursus voor varende civiel personeel zonder meer een noodzaak is.

Duur van de opleiding

Het totale leerpakket neemt vier jaar in beslag. Na de basisopleiding van zes jaar komt men in de zogenaamde brugklas, waar voornamelijk algemeen vormend onderwijs wordt gegeven. Heeft men dit eerste leerjaar goed doorlopen dan kan een meer gerichte keus worden gemaakt tussen de opleiding voor bakker, banketbakker, kok-kelner of, indien men later wil gaan varen, voor scheepskok.

Kiest men voor laatstgenoemde mogelijkheid dan volgen er nog drie jaar van vakgericht onderwijs. In deze drie jaren wordt niet alleen aandacht geschonken aan vakken zoals koken, bakken, banketbakken, uitbenen, menuleer, serveerkunde en dergelijke, maar ook aan maatschappijleer en niet te vergeten talenkennis. Op het lesrooster komen voor: Frans, Duits, Engels en Spaans. Het is natuurlijk niet noodzakelijk dat een kok vloeiend kan converseren in deze vreemde talen, maar een meer dan elementaire kennis is wel vereist.

Als een rode draad door de opleiding lopen de artistieke vakken, zoals houtbewerken, metaalbewerken, boetseren, tekenen. Het opmaken van een schotel met vlees of een slaatje, het maken van gebak en het decoreren daarvan vereist van de kok gevoel voor kleur, verhouding, kortom een zekere artistiekeit moet hij hebben willen de schotels er smakelijk uitzien.



De jongelui wordt ook geleerd wat hygiëne is. Dat houdt niet alleen in dat handen en nagels schoon moeten zijn bij het koken, maar ook dat de kombuis na afloop schoon moet worden gemaakt.

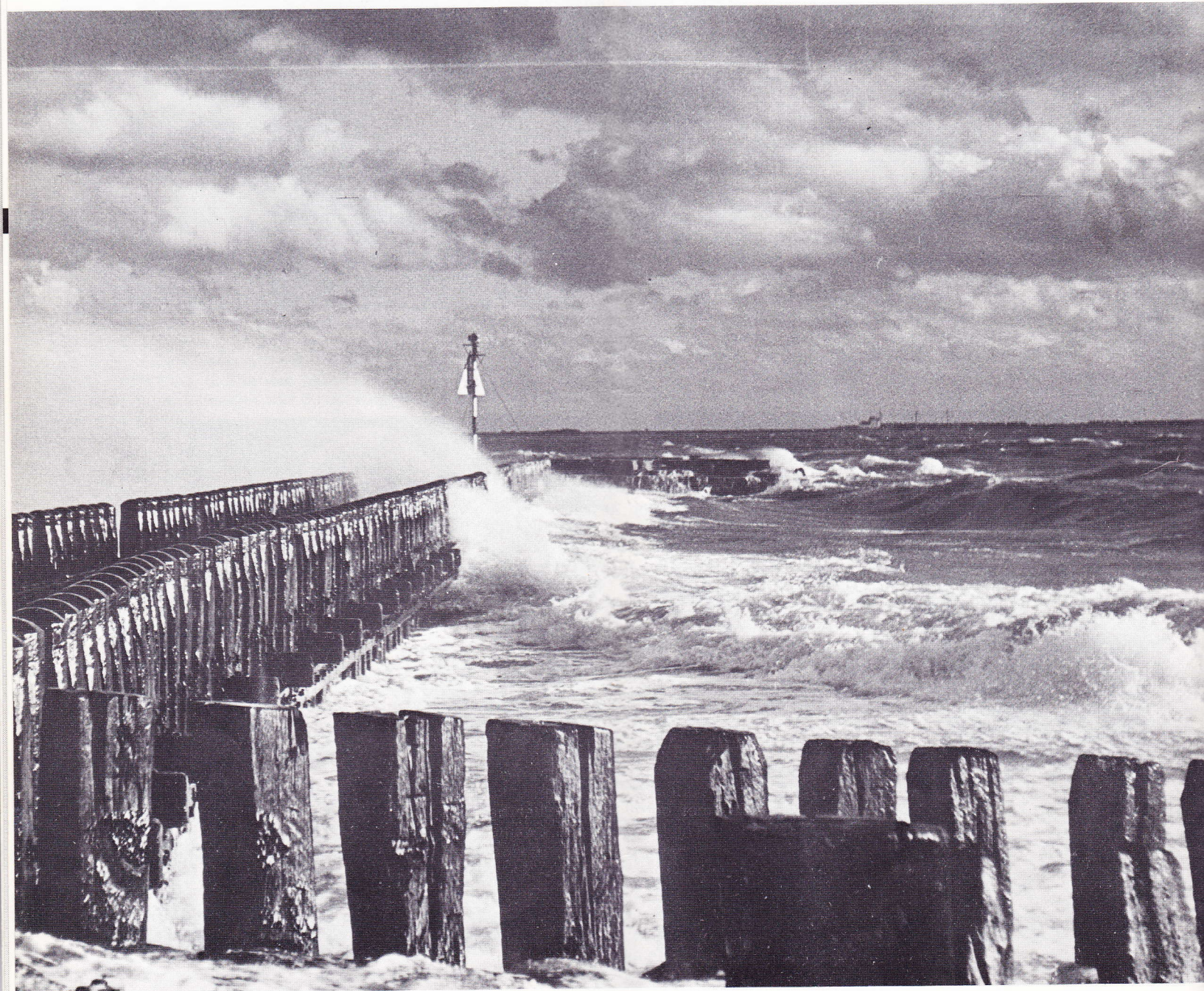
Is de leerling na vier jaar rijp voor zijn examen, dan kan hij daarvoor opgaan. Aangezien het een school-examen is wordt dit afgenomen door de leraar die het betreffende vak op de school heeft gedoceerd. De voordelen zijn duidelijk, de leraar heeft zich maanden van te voren reeds een oordeel over zijn pupil kunnen vormen; een tweede voordeel is dat de examinant niet zo nerveus is als hij in een vertrouwde omgeving — zijn eigen klaslokaal — en onder het wakend toezicht van zijn eigen leraar moet laten zien waar hij toe in staat is.

Als de proeven met succes zijn afgelegd bekommt de toekomstige kok het schooldiploma. Dan moet hij gaan varen om praktijk op te doen. Dit is verplicht voor de duur van twee jaar, pas daarna wordt hem bij het bereiken van de voorgeschreven leeftijd door de Raad van Bestuur voor de Zeevaart het diploma Scheepskok uitgereikt.

Alles bij elkaar dus een studie die zes jaar vergt, maar dan staat de wereld ook voor hem open. En aan boord is de kok een belangrijk man, vrijwel nergens anders wordt eten zo gewaardeerd als aan boord van een schip dat soms lange reizen maakt, en hij kan dan ook de stemming onder de opvarenden behoorlijk beïnvloeden.

Cursus Scheepskok voor bevarenen

Hoewel deze cursus minder volledig en uitgebreid is als de opleiding tot scheepskok, dat kan ook moeilijk anders als de totale tijdsduur maar vijf weken is, heeft hij zijn nut wel degelijk bewezen. Het leerplan verschilt niet zo veel, is uiteraard alleen veel beknopter en er wordt meer theorie gegeven. Praktijk heeft de cursist meestal in ruime mate opgedaan aan boord van een schip, dus dat hoeft hij niet als hoofdvak te hebben. Toch wordt deze „korte” opleiding op de koopvaardijvloot zeer op prijs gesteld, en er is een grote toevloed van leerlingen die hieraan deel willen nemen.



Een deel van de reünisten tijdens het welkomstwoord door de heer D. Rodenburg



De foto-wedstrijd

Alhoewel de sluitingsdatum van de fotowedstrijd 15 oktober aanstaande is, zijn reeds een aantal inzendingen ontvangen. Nevenstaande opname, ingezonden voor de categorie „haven/zeegezichten”, is volgens inzender in oktober 1970 gemaakt te Vlissingen. (Voor de fervente foto-amateurs: met een spiegelreflex-kleinbeelcamera, merk Pentaflex S.L.).

Er zijn bij deze fotowedstrijd vijf categorieën, die gezamenlijk alle mogelijke onderwerpen dekken. Voor elke tot de sluitingsdatum in dit blad geplaatste foto ontvangt inzender een prijs van f 50,—, mits zijn opname niet volgens de te zijner tijd te vormen jury voor de hoofdprijs in aanmerking komt, die voor elke categorie f 100,— bedraagt. Vergrotingen (minimum-formaat 13 x 18 cm, maximum-formaat 18 x 24 cm) inzenden aan de Redactie van „Tussen Schip en Ka”, in de linkerbovenhoek op de envelop „Fotowedstrijd” en bij de foto — op een apart vel — uw naam, adres en rang/sectie, alsmede categorie waarvoor de foto wordt ingezonden. Eventueel kunnen vergrotingen ook worden afgegeven in het Shell-Gebouw, kamer 1.49.

Voor verdere bijzonderheden zijn verwezen naar het april-nummer van dit maandblad.

Reünie gepensioneerde walemployés

Voor vrijdag 11 juni, 15.00 uur, had de Directie van onze Maatschappij de gepensioneerde walemployés uitgenodigd om, samen met een twintigtal leden van de Club van Nederlandse Oud-gezagvoerders en Oud-hoofdwerktuigkundigen der Koninklijke/Shell, nog eens elkaar te ontmoeten en over voorbije dagen te praten. In zijn welkomstwoord memoreerde de heer Rodenburg dat, door het plotselinge overlijden van de heer Van den Belt, er bij de Maatschappij twijfel was gerezen of deze bijeenkomst, de tweede in het bestaan van Shell Tankers NV, nog wel moest doorgaan, doch wetende hoezeer ook deze adjunct-Directeur waarde hechtte aan het bestendigen van de band tussen de Maatschappij en haar vroegere werknemers, was na rijp beraad besloten de genodigden niet op het laatste moment teleur te stellen. Gezamenlijk werd daarna een ogenblik stilte in acht genomen te zijner nagedachtenis.

De heer Rodenburg gaf vervolgens een overzicht van het nieuwbouwprogramma zoals ook elders in dit blad vermeld. Ook de moeilijkheden die zich hierbij kunnen voordoen met betrekking tot het bemannen van de nieuwe schepen kwamen ter sprake. Maar — zo besloot onze Directeur — moeilijkheden zijn er om op te lossen en zoals de aanwezigen zich destijds bogen over de problemen van vroeger jaren, en er een oplossing voor vonden, zo zal ook het huidige personeel daarin slagen. In aanwezigheid van het voltallige Management team bleven de genodigden daar-

na nog geruime tijd bijeen en wisselden van gedachten over vroeger zaken en vertelden elkaar hun wederwaardigheden sedert de pensionering. Alhoewel een deel der aanwezigen contact met elkaar had onderhouden via de CNOOKS, waren er — omdat het merendeel der gasten uit de walorganisatie was — nog heel wat ex-employés die elkaar pas voor het eerst na lange tijd weerzagen.





een hobby van ee

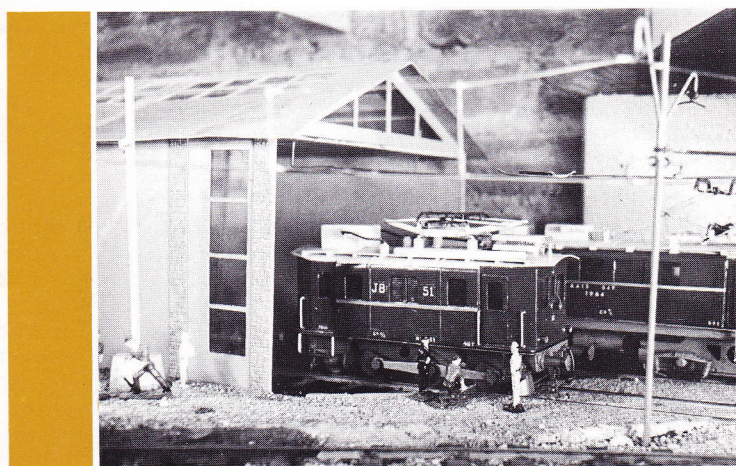
Dat het in vrije tijd uitoefenen van een hobby aan boord mogelijk is als de omstandigheden gunstig zijn, wordt door sommigen wel eens in twijfel getrokken. Er zijn echter bewijzen dat dit wel degelijk uitvoerbaar is en daarbij denken wij niet alleen aan het verzamelen van postzegels of aan het samenvoegen van een groot aantal stukjes van een legpuzzel. Fotograferen, schilderen, het vervaardigen van scheepsmodellen en dergelijke, zijn bij een aantal opvarenden een geliefkoosde vrije-tijdsbesteding. Een bijzonder merkwaardige, en alleszins boeiende hobby is die van de heer J. F. Spiering, hoofdwerktuigkundige, die in zijn vrije ogenblikken aan modelbouw doet. Maar geen alledaagse, want het maken van natuurgetrouwe treinwagens, en vooral locomotieven, spoor O, is niet voor iedereen weggelegd. Toch zitten er voor degenen die menen dat ook hun vingers de vaardigheid daartoe kunnen opbrengen en die hun vrije uren met een interessante hobby willen vullen, mogelijkheden in; vandaar dat wij de heer Spiering, tijdens zijn recente verlof, eens opzochten om het een en ander over deze liefhebberij, te horen en de resultaten ervan te zien.

Velen in Nederland, en waarachtig niet alleen kinderen, brengen menig vrij uur door met een modelspoorbaan. Dit is echter geenszins de bedoeling van de heer Spiering, die weliswaar thuis, in de tuin, een baan heeft waar menig miniatuur-trein-liefhebber van zou watertanden, doch die de meeste voldoening vindt in het zelf vervaardigen van het rollend materieel.

Nu zat het knutselen hem kennelijk al vroeg in het bloed, want als wij horen dat hij in 1936, op jeugdige leeftijd, begon met het bouwen van scheepsmodellen — en dit niet met behulp van een complete uitrusting zoals in elke modelbouwwinkel te koop, maar met karton, hout en andere goedkope materialen — gevolgd door vliegtuigbouw en de vervaardiging van automodellen, dan is het geen wonder dat deze hobbyist het, om zo te zeggen, hogerop zocht en pas voldoening vond toen hij modellen kon vervaardigen die ook „rollend” de meest bizarre omstandigheden konden weerstaan. En met dat woord bizar komen wij toch even op de baan van de heer Spiering, in de vakbladen van modelbouw-

verenigingen bekend als de „Jura-baan”. Want hoewel deze in de tuin achter zijn huis is gelegen — van de keuken over het plaatsje door de schuur, naar het achterste hoekje in de tuin, met aan elk eind een kopstation en in de schuur een mogelijkheid tot rangeren op ongelijk niveau — bizar is deze en, zoals begrijpelijk, zijn de omstandigheden 's-winters, als er sneeuw is gevallen en des zomers, wanneer zon, regen en hagel elkaar afwisselen, zodanig dat zelfs modellen schaal 1 : 45 een moeilijke taak hebben. Maar geen hooft: voor de sneeuw is er een speciale motorwagen gebouwd, met een installatie die de sneeuw van de baan schuift. En de regen die neervalt op de tot in kleine details uitgewerkte railbaan, houdt een loc van Zwitsers model, met zijn krachtige aandrijfmotor, en de daaraan gekoppelde, tot in details afgewerkte wagens, beslist niet tegen.

„Er is wel iets stroomverlies, maar niet storend. Alles werkt op gelijkstroom — 12 Volt — en als ik hier in de schuur bij het schakelpaneel sta, dan weet ik precies waar de trein is, want door middel van zogenaamde reedcontacten op verschillende



plekken flinkeren hier lampjes op, hetgeen voor mij een aanduiding is op welk deel van de baan de trein is gekomen. Toch is het voor mij niet het spel met de baan; die heb ik alleen gemaakt om mijn huisvlijtprodukten in de praktijk te beproeven".

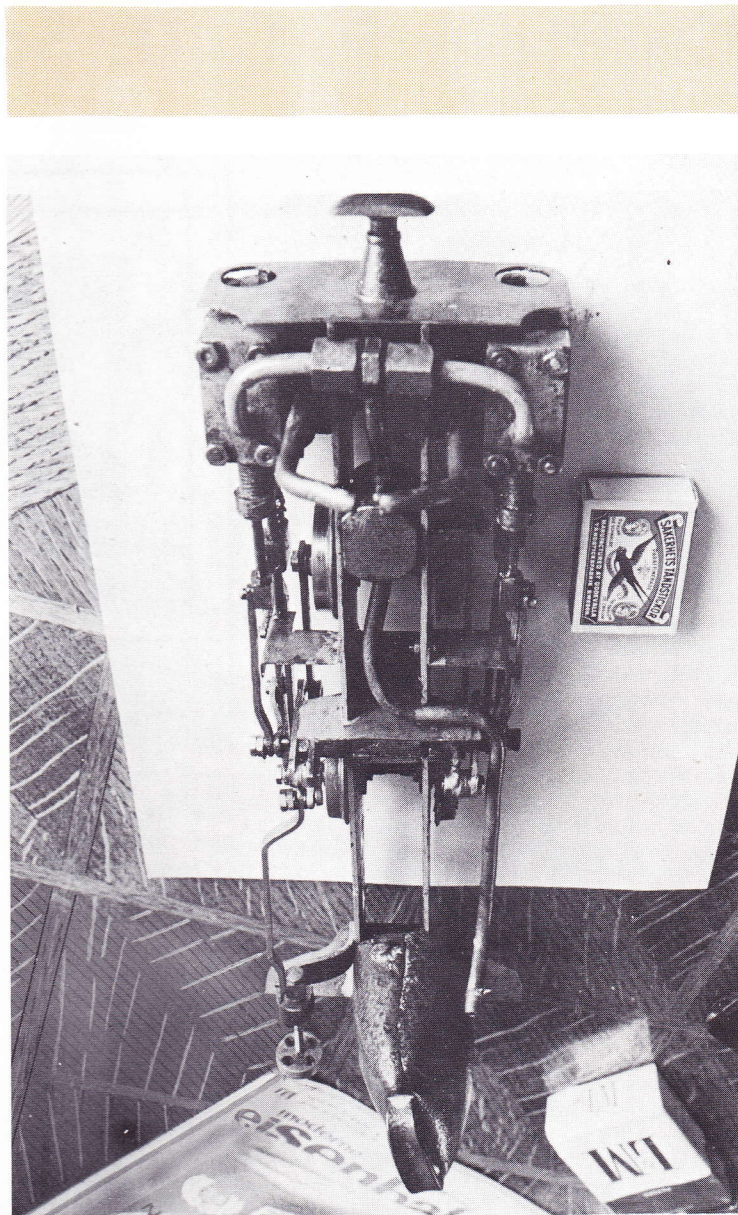
Dit is ook merkbaar aan de baan zelf, want alhoewel de rails, de bovenleiding en de masten nauwkeurig zijn nagebootst, zijn de wissels grotendeels met handbediening en is de entourage, bijvoorbeeld het gemodelleerde landschap, van aanzienlijk mindere detaillering dan men meestentijds bij modelbaanliefhebbers aantreft. De heer Spiering vindt namelijk meer voldoening in het vervaardigen van de modellen. Maar daarin is hij dan ook een internationale beroemdheid. Als actief lid van Zwitserse, Engelse, Duitse en Nederlandse verenigingen van modelbouwers, voor de laatste zelf door de redactie van het door deze vereniging uitgegeven maandblad betiteld als de „varende correspondent", hebben zijn modellen en ook de Jura-baan zelf bij velen binnen, maar ook buiten ons land bekendheid gekregen.

„Ik ben begonnen met aan boord, tijdens vrije ogenblikken, klaargekochte modellen te verbouwen en meer af te werken. De eerste jaren na de oorlog kon je in het buitenland nog wel eens een model 1 : 45 kopen. Hier in Nederland viel de nadruk erg op miniatururbanen maar dat voldoet mij niet, al heb ik korte tijd ook daar aandacht aan geschonken. Maar wat later ben ik het model geheel zelf gaan vervaardigen. Het enige materiaal dat ik meeneem is karton, perspex, wat koper en ijzeren staafjes en dan na-

n van ons

tuurlijk de motor, die ik kant en klaar koop. De firma Pittmann in Amerika levert bijzonder goede, krachtige motoren, geschikt voor verschillende schalen, zelfs voor race-auto's. De buffers, asjes en wieljes draai ik zelf, al kun je ook die kopen. Vroeger was het voornamelijk karton, met aan de binnenzijde perspex, dat een wagen model gaf. Maar omdat mijn baan nu van de zolder naar de tuin is verhuisd, werk ik meer met metaal, dat is meer robuust. De locomotieven zijn alle van metaal gemaakt, de bovenleiding is van koper, de mastjes van messing en de rails van nikkelzilver of roestvrij staal. Het meeste van dit rollend materieel is aan boord tijdens een groot aantal dienstperioden gemaakt. Niet dat het altijd mogelijk is, tijdens mijn laatste dienstperiode heb ik niets gedaan, want er was gewoon geen tijd voor. Maar als ik vrije uren heb, ja, dan is het voor mij een prettige tijdpassering".

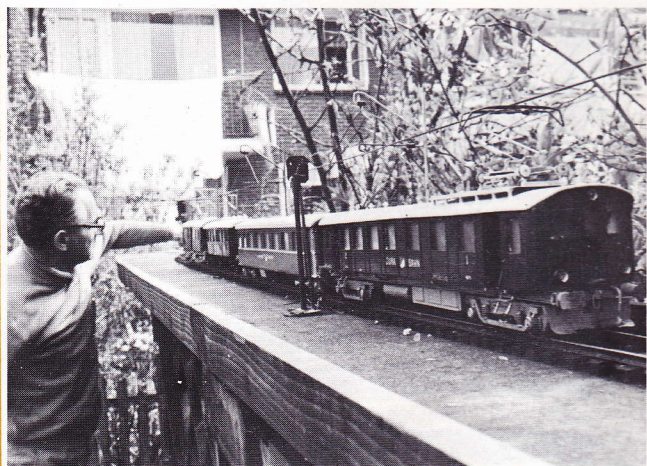
Op verzoek komen de tekeningen op tafel, aan de hand waarvan elke wagen is nagebootst, tekeningen verkrijgbaar via de verschillende verenigingen waarvan hij lid is. Ook modellen van



oude Nederlandse wagons, die bij modelbouwleefhebbers bijzonder geliefd zijn, heeft deze hobbyist vervaardigd, en ten tijde van ons bezoek stonden er vier gereed voor verzending naar een tentoonstelling. De detaillering is niet alleen aan de buitenkant; ook in de wagons zelf is alles op juiste schaal nagebootst.

„Ik ben nu de bouw wat aan het afremmen, want je kunt natuurlijk niet aan de gang blijven. Maar het heeft mij altijd voldoening gegeven. Het merkwaardige is dat mijn zoon, die ook een fervent modelbouwer is, het niet op treinen gooit, maar op scheepsmoellen. Dat het bij mij een „Jura-baan" is geworden, komt misschien ook omdat ik in Zwitserland ben geboren, waar ik als kind zijnde al gefascineerd keek naar de trein langs het meer, met de radarboten op het water en de tandradbaan naar de top van de berg. Om eens iets gecompliceerder te maken, ben ik nu bezig aan een door stoom gedreven locomotief, maar dan schaal 1 : 25".

Op ons verzoek laat deze modelbouwer, die met zijn hobby menig vrij uurtje genoeglijk heeft doorgebracht, een treinstel vertrekken uit het kopstation. De takken van een bloeiende boom waaronder de trein aan ons voorbijrijdt, bieden een prachtige entourage. Het treinstel zoekt aan het einde van de baan langzaam zijn weg over de wissels, die het emplacement vormen voor het kopstation achter in de tuin, waar de loc de wagons precies langs het perron laat stoppen. Ja, het is schaal 1 : 45, maar het kost moeite om ons zelf tot de werkelijkheid terug te roepen.



Kapitein P. C. D. Sandee

„Dat is nu het verdronken land van Zuid-Beveland, met de stad Reimerswaal, en daar, tussen de bakens door, gaan de jachtjes en ook de vissersboten die hier in de haven liggen, de Oosterschelde op". De koude wind, met slagregen, deert kapitein Sandee — met pensioen sedert 1 februari jl. — in het geheel niet. Hij heeft altijd in dit Zeeuwse plaatsje, met zijn oesterkwekerijen gewoond, vond er zijn toevlucht tijdens de verlofperiodes die hij in een reeks van 26 jaar op zee verdiende en voelt er zich thuis. Gelegen aan het water, en dat in ruime mate, kan hij dagelijks het visuele contact met het ruime sop onderhouden.

Eenmaal gezeten in de gezellige kamer van zijn huis, aan de voet van de dijk, doet hij het wonderlijke verhaal dat hij, vóór de zeevaartschool, eerst de kweekschool heeft doorlopen, en afgesloten met de onderwijsersakte! Volgens zijn zeggen is hij niet eens de enige kapitein bij Shell Tankers die het onderwijsvak liet wat het was en alsnog de zeevaartschool doorliep. „Na mijn studie aan, wat men nu de Pedagogische Akademie zou noemen, moest ik in militaire dienst. Daar hoorde ik al van anderen dat de verdiensten bij het onderwijs toentertijd nou niet zo bijzonder waren. Bovendien had ik de kweek niet doorlopen uit roeping, het kwam meer omdat ze het thuis graag wilden. Daarom ging ik, toen ik was afgezwaaid, naar de Zeevaartschool in Vlissingen. Ik had m'n zinnen op de VNS gezet, maar toen ik daar later als aspirant solliciteerde, werd ik op de wachtlijst gezet: ik was eigenlijk al te oud, uiteindelijk was mijn echte roeping ook wel laat gekomen. Enfin, via de toenmalige directeur van de Zeevaartschool werd ik aangenomen bij de KNSM. Maar het leek wel of ik niet naar zee mocht. Ik was 1 dag in dienst en toen werd ik gemobiliseerd, ik kwam bij de pontoniers en torpedisten. Het kostte weer heel wat moeite, maar ik slaagde er in om via een of ander bureau in Den Haag vrijgesteld te worden en zo ving mijn zeemannsloopbaan aan op 1 januari 1940, voor een reis met de „Marken" van de Maatschappij Rotterdam naar Indonesië. In april was ik terug, kreeg een paar dagen verlof en werd weer in militaire dienst geroepen. Ja, het zat me echt niet mee. Na de bezetting kwam ik op een groenten- en fruitveiling, werkte ook nog in de oesterteelt, maar volgde ook de marconistenopleiding in Vlissingen.

Maar — Zeeland was het eerst bevrijd — via „shipping" kon ik in 1945 gauw wegkomen, kwam in Londen terecht en daar stuurden ze mij naar de „Shell". Ik ben daar nog door wijlen kapitein Edens aangenomen voor de NIT, als stuurmansleerling. In juli 1946 kwam ik bij de CSM. Het was een drukke vaart, maar iedere 3 tot 6 dagen liep je binnen. Het was alleen vervelend voor mijn vrouw, ik was 26 maanden



„met pensioen"

den uit, kreeg wel lokaal-verlof, maar geen Europees verlof.

In 1949 kon ik mijn vrouw naar Curaçao laten komen. Dat was een mooie tijd, maar in 1954 was het „fini", terug naar Holland. Veel meegevaren heeft ze niet, één keer een kustreis, en één grote reis, op de „Camitia". Dat was ook m'n laatste

schip, op 6 december 1970 ben ik in Hamburg afgelost".

Dat ergens toch ook het onderwijs deze gepensioneerde kapitein na aan het hart ligt, blijkt uit de relatie die hij heeft onderhouden met de „Mulo"-school in zijn woonplaats en de Julianaschool in Sneek, in het kader van de Nevas. „Dadels bracht ik mee, hele zakken; stenen uit de woestijn, korallen en wat niet meer. Maar voor die contacten is het nu te druk geworden, er is te weinig tijd, bovendien worden de mensen zo snel weer afgelost dat de band tussen school en schip nooit stevig kan worden. Wat die aflossing betreft is het er toch heel wat beter op geworden. Trouwens, ook dat meevaren. Ik weet wel, dat men nog wel wat moppert, maar als je zo eens rondkijkt op schepen van andere maatschappijen, dan is het bij Shell helemaal niet gek. Bovendien, ze houden je er up-to-date, met cursussen en wat al niet meer".

Het is duidelijk dat kapitein Sandee met genoegen aan zijn dienst bij de Shell terugdenkt. Vaste plannen voor de toekomst heeft hij niet, eigenlijk wil hij best nog eens varen, maar hij wacht af wat de toekomst brengt. „In ieder geval slecht weer", voegt hij er nog aan toe, met een blik op de barometer die hij van de opvarenden van zijn laatste schip als afscheidscadeau meekreeg.



OV ST

NIEUWS

„V-e-r-k-o-o-p, verkoop spreekt een woordje mee“. Een krachtig gehoorde yell op de sportavond van de O.V.S.T., die onder grote belangstelling op 26 mei jl. in het Sportpark „Vijfsluizen“ te Vlaardingen werd gehouden. Maar deze yell heeft het dames-zaalhandbalteam en heren-zaalvoetbalteam van Shell Nederland Verkoopmaatschappij niet mogen baten. Hun tegenstanders, ploegen van Shell Nederland en Shell Tankers, waren daarvoor te sterk.

Wat de voetballers van Shell Tankers betreft, dezen waren ook nog onderverdeeld in teams van de drie afdelingen: DFF, DFM en DFP, die het elkander ook niet gemakkelijk maakten.

Stipt om zeven uur begonnen de wedstrijden, weliswaar met enige consternatie daar niet minder dan veertien sportievelingen van Verkoop drie kwartier in de lift van het Shell-Gebouw zaten opgesloten. Of hier tegenstanders een vinger in het spel hadden, is onbekend, maar een en ander resulteerde wel in een gewijzigde volgorde van de te spelen wedstrijden, zodat menig toeschouwer zich aanvankelijk met enige verbazing afvroeg of hij zijn eigen collega's soms niet meer kende. Maar de verwarring duurde maar kort, mede door de spanning die elke wedstrijd weer opleverde en het publiek tot groot enthousiasme vervoerde.

Onder de goede leiding van mej. H. Rouss en de heer J. Bouman, ervaren scheidsrechters, was het een bijzonder sportief gebeuren, waarbij menig zweetdruppeltje het veld bedekte. Geen der aanwezigen ontging echter de noodzaak om bij een volgende sportavond iets meer in teamverband zich voor te bereiden op dergelijke wedstrijden, hetgeen wel moge blijken uit de soms ongelijke puntenscore.

dames	S.N. II—S.T. I	14— 4
heren	S.V.—DFF	2— 6
dames	S.N. I—S.V. I	12— 3
heren	DFM—DFP	2— 0
dames	S.T. II—S.V. II	4—15
heren	DFF—DFP	3— 0
dames	S.V. I—S.T. I	3— 1
heren	DFM—S.V.	2— 0
dames	S.V. II—S.N. II	5— 9
heren	DFF—DFM	3— 0
dames	S.N. I—S.T. II	5—12
heren	S.V.—DFP	0— 1

Het resultaat van de gespeelde wedstrijden was dat de „Ladies-Wissel-Cup“ door de damesploeg van S.N.V. moest worden afgestaan aan het team gevormd door dames van de lunchkamer, een gebeuren waar deze Shell Nederlanders wat trots op zijn. Niet minder trots waren de mannelijke DFF-ers, die met de Rodenburg-Wissel-Oliekan gingen strijken, alhoewel de vorige houders van deze Cup — het team van DFM — uitgebreide revanche voorspelden.

In de morgenuren van 27 mei reikte de heer D. Rodenburg, directeur Shell Tankers N.V., die tot zijn spijt was verhinderd te wedstrijden zelf bij te wonen, persoonlijk de trofeeën uit aan de winnende teams.

Links: een spannend moment tijdens de wedstrijd tussen de ploegen van Shell Nederland en Shell Tankers;
rechtsboven: de winnende teams — dames lunchkamer en herenafdeling DFF, na uitreiking van de „cup“ en „kan“;
rechtsonder: ondanks het ongeduld waarmee de DFM-ploeg op zijn beurt wachtte, moest de Rodenburg-Wissel-Oliekan aan DFF worden afgestaan.



OLIE

Enkele exemplaren van „Olie“, het maandblad voor het personeel der tot de Koninklijke/Shell Groep behorende maatschappijen, worden elke maand door het kantoor naar elk onzer schepen gezonden. Er zijn echter familieleden van opvarenden die zich tot ons wenden, met het verzoek ook hen als abonnee te noteren van de prijs van f 4,— per jaar. Daar het abonnement op „Olie“ echter in principe slechts open staat voor het personeel zelf, zomede voor gepensioneerden, dient een dergelijk verzoek van de employé zelf uit te gaan, waarna het elke maand naar het huisadres van de betrokken zeevarende wordt gezonden. Opgeven voor abonnementen te richten aan de Sectie DFP/1 en DFP/2 voor respectievelijk officieren en scheepsgezellen; belangstellende walemployés kunnen zich als abonnee opgeven bij de Sectie DFP/5.

ZUID-AFRIKA

Een enkele keer komt het voor, dat officieren die bij Kaap de Goede Hoop van een schip worden afgevoerd, nog een korte vakantie in Zuid-Afrika willen doorbrengen alvorens naar Nederland te reizen (welke periode uiteraard als verlof wordt beschouwd). Onzerzijds bestaat daartegen geen enkel bezwaar, maar de Zuidafrikaanse autoriteiten hebben onlangs nieuwe bepalingen vastgesteld, waarbij dit uitdrukkelijk **niet** is toegestaan. Een en ander slaat alleen op degenen die per bootje of helikopter voor de haven van boord worden gehaald, en is niet van toepassing indien aflossing tijdens binnenliggen in een

Zuidafrikaanse haven plaatsvindt. Wij dachten, dat het nuttig kon zijn het voorgaande even onder uw aandacht te brengen.



WANNEER ZILVER?

Nu wij steeds meer zilveren jubilarissen krijgen, bereiken ons van de zijde van onze Gezagvoerders en Hoofdwerktuigkundigen nogal eens vragen met betrekking tot de juiste datum waarop dit jubileum moet worden gevierd. Velen gaan namelijk uit van de „datum in dienst“ zoals deze in de ranglijst is vermeld en dat blijkt nogal eens niet te kloppen. Om ieder uit de droom te helpen daarom het volgende.

In de jaren na de oorlog werden vele officieren aangenomen. De datum waarop zij hun contract tekenden staat nu in de ranglijst, maar dikwijls moesten zij toen nog geruime tijd wachten alvorens op een schip tewerkgesteld te kunnen worden. Over deze periode werd een zogenaamde „toelage beschikbaarstelling“ betaald, die weliswaar gelijk was aan de gage, maar de tijd telde niet als dienstdag. Deze dienstdag ging pas in op de datum dat op een schip werd gemonsterd dan wel waarop vertrek uit Nederland naar een schip elders plaatsvond.

De ranglijst-datum kan ook aangeven wanneer als leerling werd begonnen. Bij het einde van de leerlingentijd werd ook het dienstverband beëindigd — en dit werd wederom aangegeven bij indiensttreding op een arbeidsovereenkomst voor onbepaalde tijd. De tussenliggende periode telt evenmin als dienstdag — en betrokkene kreeg in die gevallen een „fictieve“ datum indiensttreding, d.w.z. datum aan-

vang als leerling plus de tijd dat het dienstverband verbroken is geweest.

Wij vertrouwen dat het voorgaande voldoende aanleiding is om in het vervolg dienaangaande niet op de ranglijst dicht te varen.

Wie overigens twijfelt aan zijn jubileumdatum, kan zich uiteraard tot de personeelssecties wenden.



DE FOTOWEDSTRIJD

Zoals ook in dit nummer zichtbaar, zijn er reeds een aantal inzendingen ontvangen voor de door dit blad uitgeschreven fotowedstrijd, waaraan aantrekkelijke prijzen zijn verbonden. In dit verband zouden wij er nog gaarne de aandacht op willen vestigen, zulks naar aanleiding van hieromtrent gestelde vragen, dat ook leerlingen die met een studiebeurs van onze Maatschappij een opleiding aan een Hogere Zeevaartschool volgen, aan de wedstrijd kunnen meedoen; ook radio-officieren die, ingevolge hun dienstverband, dit tijdschrift op hun huisadres ontvangen, kunnen foto's inzenden.



ONFORTUINLIJK

Het was een onfortuinlijke reis die de vroegere Shell-tanker „Velutina“ maakte nadat ze eenmaal aan de Panama Overseas Shipping was verkocht. Op weg naar de werf in Hendrik-Ido-Ambacht, waar het zal worden verbouwd tot werkschip voor de olie- en gasindustrie, konden vijf sleepboten de „Velutina“ in de sterke stroom niet meer houden. Het schip botste tegen de brug over de Noord bij Alblasterdam en veroorzaakte enige schade aan een legger en een peilschaal. Nadat het schip door een aantal extra sleepboten weer in de vaargeul was gebracht, moest het naar Rotterdam worden teruggesleept, vanwege de sterke ebstroom.



NUL

Uw „Schoon Schip“-redacteur is altijd al slecht in rekenen geweest, maar dat het zo zonneklaar uit

schoon schip

„Tussen Schip en Ka“ zou blijken was bepaald niet de bedoeling. In het vorige nummer stond onder de kop „Een honderdste“ namelijk een berichtje over een vissersbootje van net over de 200 ton, dat door onze oud-gezagvoerder B. van Bon (laatstelijk belast met het commando van de ruim 200.000 ton metende „Metula“) naar Penang was gebracht.

U begrijpt het al — het had „Een duizendste“ moeten zijn. Dus een nul te weinig — en een nul voor de rekenprestaties van uw stukjeschrijver.

Waarvan akte.

In verband met mijn overplaatsing naar het Koninklijke/Shell Laboratorium te Amsterdam per 15 juni jl. maak ik gaarne gebruik van deze rubriek om u allen, zowel op de vloot als aan de wal, mijn dank over te brengen voor de prettige samenwerking die ik vele jaren heb mogen ondervinden; ik wens u allen het allerbeste voor de toekomst.

In het bijzonder zou ik alle varende personeelsleden van de civiele dienst — met wie ik in recente jaren vele goede en ook prettige contacten heb mogen onderhouden — mijn dank willen overbrengen voor de openhartigheid van vele gesprekken en het begrip dat door velen is opgebracht.

Ik wens u nog vele prettige reizen in een goede werksfeer aan boord en vanzelfsprekend ook regelmatig een goed verlof, tezamen met uw familieleden.

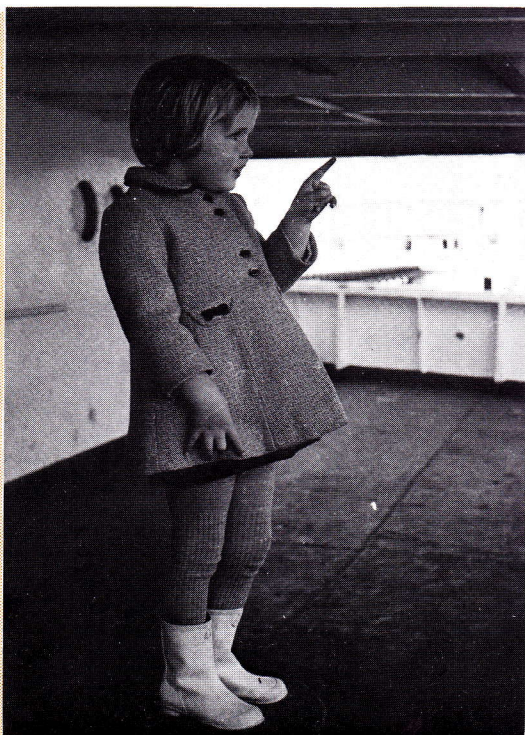
J. H. Sierveld - ex DFP/2

Gaarne dank ik, mede namens mijn echtgenote, allen die er toe hebben bijgedragen mijn zilveren jubileum tot een onvergetelijke dag te maken.

J. van Leeuwen
Scheepsvakman I

Gezien aan boord

Een foto ingezonden voor de door dit maandblad uitgeschreven fotowedstrijd. Jeanet, dochter van een onzer werktuigkundigen, bij haar vader op bezoek terwijl zijn schip in Europaort lag.



Zesmaal zilver

Wat jubilarissen betreft is 1971 een vruchtbaar jaar.

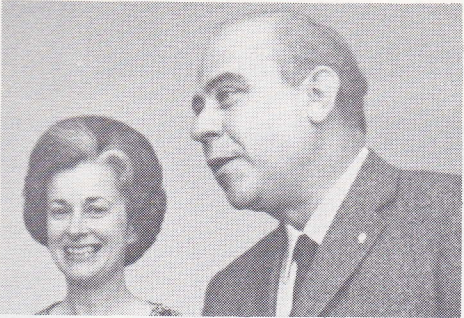
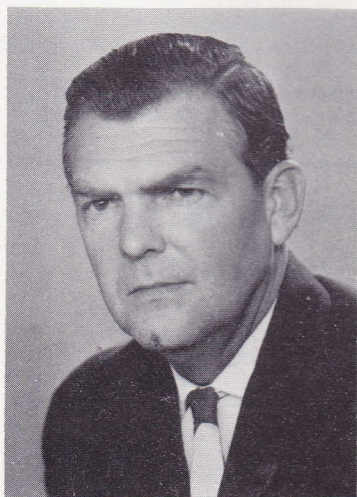
Op 6 maart jl. herdachten de gezagvoerders P. van Hassel en A. G. van Gent de dag waarop zij 25 jaar tevoren bij onze maatschappij in dienst waren getreden. Beiden waren ten tijde van hun jubileum met een commando belast, maar werden eind april voor verlof afgelost.

Hoofdwerktuigkundige W. J. J. van den Berg completeerde een 25-jarig dienstverband op 20 mei en vertoefde op dat moment in Nederland. Aangezien laatstgenoemde datum op Hemelvaartsdag viel, werd 19 mei door de Directie uitgekozen om bovengenoemde drie jubilarissen met hun echtgenoten voor een bezoek uit te nodigen, tijdens hetwelk de gouden emblemen en „gulden” cheques werden uitgereikt.

Voor 11 juni waren de gezagvoerders P. C. Hoek en T. G. J. Roeten met hun dames uitgenodigd om hun 25-jarig dienstverband — hetwelk respectievelijk op 21 maart en 13 juni werd volgeemaakt — op de gebruikelijke wijze te herdenken. Laatstgenoemde datum viel op zondag, zodat kapitein Roeten op de dag van ontvangst nog twee etmalen tekort kwam, welke hij inmiddels ruimschoots heeft volgemaakt. Helaas was mevrouw Hoek te elfder ure door griep verhinderd mede aanwezig te zijn, wat het ontbreken van haar foto in de illustraties verklaart.

Hoofdwerktuigkundige J. P. Hasenack was de eerste jubilaris — juiste datum 25 mei — die voor een receptie opteerde, daar hij het op prijs stelde dit feit temidden van de vele walcollega's waarmee hij reeds zo lange tijd regelmatig contact heeft, te vieren. Na een ontvangst — eveneens op 11 juni — door de heer Rodenburg werd degenen van het walpersoneel die daar prijs op stelden, de gelegenheid geboden de heer en mevrouw Hasenack de hand te drukken, waarvan door velen gebruik werd gemaakt. Onder een genoeglijk borreltje met passende entourage werden vele herinneringen uit de voorbije jaren opgehaald. Ten slotte werd voor kleine kring een smakelijke lunch geserveerd, waaraan behalve natuurlijk de jubilaris en zijn echtgenote ook de heren G. den Bakker, A. Baljet, H. Stobbe en G. H. van Leeuwen aanzaten.

Van boven naar beneden, de volgende jubilarissen met hun echtgenote tijdens de uitreiking van het embleem voor 25 dienstjaren: kapt. P. van Hassel, kapt. A. G. van Gent, hoofdwerktuigkundige W. J. J. van den Berg, kapt. T. G. J. Roeten, hoofdwerktuigkundige J. P. Hasenack; op de foto hiernaast kapt. P. C. Hoek.



Onze vloot-jubilarissen



M. Zuilhof
gezagvoerder
1946 - 15.7 - 1971



H. C. Mantel
gezagvoerder
1946 - 25.7 - 1971



C. Vriend
gezagvoerder
1946 - 25.7 - 1971



R. G. Pieters
hfd.wtk.
1946 - 18.7 - 1971

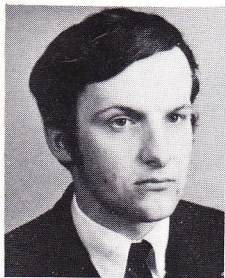


C. P. Hoogesteger
hoofd voeding
1961 - 31.5 - 1971

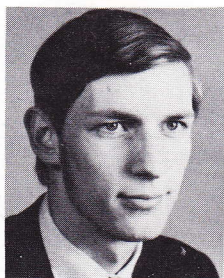


O. H. Noorman
bediende
per 6.6.71

In dienst getreden vlootpersoneel



J. Teule
5e wtk.
per 17.5

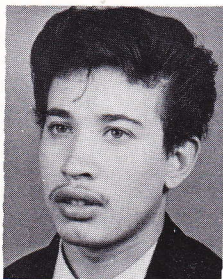


R. J. Houwers
II.wtk.
per 1.6



J. R. Dreischor
scheepsvakman II
per 26.5

Bevorderd tot onderofficier



C. R. Munz
scheepsvakman II
per 17.5



A. de Kuyper
scheepsvorman
per 17.5



J. P. Daudey
hoofd voeding
per 4.6

VLOOTPERSONALIA

(gedurende de periode van 16.5 t/m 15.6.1971)

GEHUWD:

- 19.5.71: P. F. van Dijk, 5e wtk., met mej. M. Drucker;
- 25.5.71: R. R. Witteveen, 5e wtk., met mej. H. S. M. Koops;
- 26.5.71: J. P. G. A. Plantinga, 5e wtk., met mej. M. Leussink;
- 10.6.71: F. Blok, 5e wtk., met mej. A. Romeijn;
- 11.6.71: H. P. C. Eken, 5e wtk., met mej. O. I. Körnmann-Rudi;
- 11.6.71: J. W. van Hoof, 4e wtk., met mej. L. van den Bijlaard

GEBOREN:

- 30.4.71: Patricia Alexandra, dochter van E. P. Walop, 4e wtk. en mevr. M. H. Walop-van der Leek;
- 7.5.71: Jochen Joan Hubert, zoon van R. van Westendorp, 1e stm., en mevr. B. M. E. N. van Westendorp-Wijzen;
- 10.5.71: Ester, dochter van H. van Groen, 2e stm., en mevr. T. van Groen-de Breed;
- 11.5.71: Gijsbert Gerrit, zoon van N. A. Jager, 1e stm., en mevr. N. P. Jager-Veldhuijzen;
- 14.5.71: Bobbie, zoon van R. J. Westerbrink, 2e stm., en mevr. A. H. Westerbrink-Wolters;
- 14.5.71: Aylwin, zoon van D. C. Vermeulen, 2e stm., en mevr. I. Vermeulen-Alewijnse;
- 20.5.71: Nanda Johanna, dochter van J. G. Kuit, 3e wtk., en mevr. H. C. Kuit-van der Werp;
- 20.5.71: Peter Alexander, zoon van A. J. Both, 2e stm., en mevr. L. Both-Zonne;
- 9.6.71: Robert Christian, zoon van C. L. J. Guiliamse, scheepskok, en mevr. P. J. Guiliamse-Koppers.

AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

- Gezagn.: T. G. J. Roeten, J. W. Sterringa, T. W. Pals, P. G. C. M. Pas-sieux, G. F. de Boer, P. C. Hoek, A. Tijmsa, K. Prins, K. Poort van Ingen, M. A. Busker, F. Menninga, J. C. de Groot, F. Minkels, J. M. Hillen, A. Boddé, G. P. Paulussen, W. Haeck;
- 1e stl.: H. W. Vermaas, G. Buma, H. J. Allaart, J. van der Zouwen, P. E. van der Veld, A. C. Weide, J. J. van Schagen, A. J. Schumm, J. C. Aartsen;
- 2e stl.: P. Puype, E. E. J. Eelman, W. van der Graaff, G. A. M. Dorren, J. Drog, R. J. de Wit, H. Bijvank, S. B. M. Breukel, F. M. J. van de Laar, M. F. D. Becx, A. G. Kroon, J. M. Huygens, J. de Kok, D. J. van Dijk, R. Hendriks, R. P. Jager, G. C. H. Dijkstra;
- 3e stl.: G. van Riet, F. J. Kronenberg, F. L. A. Bloot, M. A. D. Hartlief, J. H. Schurink, H. W. van Baalen, A. J. W. Rommes, P. Steynis, R. J. Ruts, D. van Eijk, B. J. H. Wortelboer, K. P. Biesiot, A. A. J. M. Defesche;
- 4e stl.: C. Kamminga, M. J. van Loozen, W. Holwerda, W. J. Netelenbos, E. J. B. Seele, G. J. C. van Eeten, C. J. de Boer;
- hfd.wtk.: E. Jousma, J. E. Weidema, O. A. van der Want, J. van der Stel, L. C. Spoon, J. R. Alsma, J. P. Hasenack, C. L. H. Stocking Korzen, W. J. van der Hoek, L. J. van Onselen, K. Toereppel, J. van Essen, J. M. Nobels, S. A. Verhage;
- 2e wtk.: J. C. J. Walraven, J. A. de Groot, S. J. Punt, W. M. J. de Kwant, O. de Roos, W. A. M. Bouma, J. B. van Haaster, P. J. Engelsma, T. Bakker;
- 3e wtk.: T. J. M. H. Bakker, F. C. de Winter, N. P. Dekker, P. H. Bakker, J. A. M. Leer, C. J. M. de Jong, K. Koch, M. J. Parent, A. Kerremans, J. B. Krijnen, H. Nijhof, R. G. Hoeboer, D. Smit, H. A. M. Heyens, J. F. Vernooij, D. F. L. van Velzen, B. de Rooy, H. M. Westerveld;
- 4e wtk.: J. W. van Hoof, A. P. Grootenboer, D. van Dongen, F. Jocker, W. A. Smallegange, R. R. Brouwer, R. F. Schippers, J. T. Clements, C. Parrel, F. C. Sant, P. A. Post, B. J. F. Meulenbeld, H. Wesselman, J. F. A. Leurs;
- 5e wtk.: P. Peereboom, F. Blok, C. Oppelaar, B. Groeneboom, G. M. Piera, J. J. P. Kuyper Boone, J. C. van Beinum, D. C. de Jong,

Aangesteld als gezagvoerder:



J. W. Bakker
aangesteld per 10.3.71
en op 8.6.71 belast met
het commando over het
s.s. Kabylia

J. C. Ranshuysen, P. J. van den Ende, S. Y. T. M. Andela, T. L. M. Ahlers, P. van Noort, H. Sterrenburg, J. Verlinde, J. Driesen, J. Esselman, D. W. Smit, H. C. P. Schmit Jongbloed; N. de Wilde, W. de Beer jr., C. Brasser, E. van der Linden, R. J. Ouwens, F. A. Wiemans, H. Hof, P. van Santen, A. M. Vink, M. C. Versloot, J. Moerbeek, F. O. Schlüter, H. J. Nieuwenhuis, J. Lagcher, P. J. Steevensz, F. G. H. Budding, W. P. H. H. M. Coppen, L. C. H. van der Werve, C. F. Wiessner, P. C. Ildel, H. de Rhoter, R. L. Rader, J. P. Kleywegt, J. M. R. W. Rutters, K. W. J. A. Soontjens, G. van Eijk, J. L. B. de Bruin, E. J. M. Bourgonje; scheepsvoorlieden: A. J. Tinkhof, C. Poot, H. H. van Oostrum, J. M. Wigleven, N. van der Steen; scheepsvaklieden I: L. J. C. van Kuyen, J. Pronk, B. Verburg, C. Luykenaar; scheepsvaklieden II: A. E. G. de Rooy, J. D. F. Rijsemus, R. V. Kirkhove, P. Logmans; scheepsgesellen a/w: F. Oostdijk, M. E. van Dikkenberg, J. C. Barends, C. Cammenga, F. G. M. van Kleef, H. A. Tevreden, P. Raams, M. J. Heiligers, P. Luyten, L. M. Vermaire, H. Gerritsen, H. C. Hasselnoek, C. Solleveld, L. A. Douma, C. J. F. van de Berg, J. J. van Triet, G. C. Kooning, L. E. Rapmund, H. J. van de Bos, R. G. van de Pol, V. Osnabrug, Th. de Man, T. A. A. Stokvis, A. H. Stoker, B. J. Weissink, W. Noordhoek, C. Noordijk, P. Nobel, C. Vogelzang, A. Bravenboer, L. Huisman, L. Neeleman, R. Groot, I. van Spaandonck, J. N. H. Steeman, R. R. Meys, J. Beekmans, K. G. J. Schefferlie; aankomende scheepsgesellen a/w: J. H. Oosterhof, A. E. Remeëus, R. van der Horst, J. G. N. de Nooyer, R. van Buuren, P. J. M. van de Loo, H. P. Haslinghuis, M. W. B. Kitzen, W. J. E. Bouwels, P. Piersma, R. F. H. Beljaars, J. M. Kuut; hoofden voeding: Th. de Vos, J. L. Menger, J. H. van Elteren, E. T. P. van Boles; aankomende koks: W. W. Huygen, L. T. R. Ernst, J. H. van 't Hof; bedienden: A. J. J. Ceelen, A. B. Romen, P. G. A. Pagie, C. W. Visser, D. J. Bakker, G. Braster, H. H. Bollen, B. H. Nelissen, B. R. van der Jagt, A. Scheffer, L. Weterings, F. P. Lommerse, J. Bles, P. H. Nanninga; bedienden a/d: W. M. Fonken, H. E. van der Kieft, M. P. Starke, J. M. H. A. Teuwisse; jongens a/w: J. Kuiper, R. T. Thiemann, A. T. Tollenaar, J. K. Peeters.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. Abida: 2e stm. J. Priester;
m.s. Acila: gezagv. P. J. F. de Beus, 2e stm. F. Kuyt, hfd.wtk. J. van der Meyde, 3e wtk. J. H. S. Brijde, 5e wtk. A. R. de Wilde, 5e wtk. S. van der Meulen, II.wtk. P. H. Rebel, scheepsvorman A. de Kuyper, scheepsvakman I F. W. Bosson, scheepsvakman II C. R. Munz, scheepsgesellen a/w: J. H. Groen, J. Stamkot, H. J. van de Berg, G. H. Wessel, W. H. Lodema, J. H. Winands, R. L. Heyne, aankomende scheepsgesellen a/w: G. J. H. Mulenburg, W. T. Lemmers, hoofd voeding T. J. Melchers, bedienden: C. Huyzer, E. M. Embregts;
m.s. Acmaea: 2e wtk. J. P. J. Reichwein, 5e wtk. A. H. W. Klomp, 5e wtk. A. P. van der Schagt, scheepsgesel a/w G. Carree;
m.s. Acteon: wnd. 2e stm. J. Knip, wnd. 3e wtk. K. Stobbe, 5e wtk. J. B. van der Veer, 5e wtk. G. van Ochten, II.wtk. W. P. van Dam, aankomende scheepsgesellen a/w: S. S. Bouwland, G. Calicher, bediende a/d A. Cumming;
s.s. Arca: 1e stm. A. Visser, 2e stm. J. Werkhoven;
s.s. Atys: 4e stm. P. J. J. M. Verspeek, hfd.wtk. H. Buiten, 3e wtk. F. C. Koens, scheepsvorman B. T. Hoogervorst, scheepsvakman I L. A. T. Blankemeyer, scheepsgesellen a/w: A. E. M. Huygens, G. Baak, G. Buys, J. J. Donleben, B. Benjamins, aankomende scheepsgesellen a/w: H. M. Kraamer, B. C. N. Retrae, aankomend kok B. Gohres, bedienden: L. de Vos, J. L. de Winter, H. de Ruig, bediende a/d J. P. A. Kik;
m.s. Camitia: 1e stm. W. Kalkman, 2e stm. G. J. Olieman, wnd. 2e wtk. H. G. de Boer, 3e wtk. J. G. Kuit, wnd. 4e wtk. J. V. W. M. Daniëls, 5e wtk. W. J. van der Veer, 5e wtk. W. H. Lentink, radio-officier H. Burger, marinero integrado E. Goce Moldes, ayudante del cocinero J. Peixoto Martinez;
s.s. Capiluna: 2e stm. C. Verburgt, 3e stm. I. W. A. van Thienen, 5e wtk. G. A. van Niel;
s.s. Capisteria: 2e stm. J. J. H. Vessies, 2e wtk. A. de Jong, 5e wtk. J. P. A. M. Ghuijs, 5e wtk. C. Scholten;
s.s. Capulonix: 2e stm. C. L. Heijboer, 5e wtk. A. B. G. Biesheuvel, 5e wtk. E. J. Swemmer;
m.s. Cinulia: 1e stm. D. J. van der Mast, 4e stm. W. van Spijker, 2e wtk. H. R. Godlieb, wnd. 4e wtk. C. A. van Esveld, 5e wtk. H. C. Dijkstra, radio-officier H. W. Snip, maniobrista especializado J. Lago Alonso;
m.s. Crania: gezagv. H. H. Hacken, wnd. 2e stm. R. Westerbeek, 2e wtk. J. P. Kalkman, wnd. 4e wtk. J. van 't Leven, 5e wtk. H. J. Koopman;
m.s. Dallia: 1e stm. R. A. Kattenburg Schüler, scheepsvorman D. C. Kommers, scheepsgesellen a/w: L. van de Wel, M. Kumentas, bediende H. A. Gard;
m.s. Daphne: 1e stm. R. Jousma, wnd. 3e stm. L. Marees, 2e wtk. K. J. Faasse, 5e wtk. M. Koelemey;
m.s. Diadema: gezagv. G. Heising, wnd. 4e wtk. R. van der Does, 5e

wtk. A. N. T. Tushuizen;
m.s. Diloma: gezagv. C. Vriend, wnd. 2e stm. R. W. Overdijkink, II.stm. C. Timmers, 3e wtk. H. Japin, wnd. 4e wtk. J. E. Buitendijk, II.wtk. W. Baris, scheepsvakman II D. van der Zee, scheepsgesellen a/w: D. IJsselstein, H. M. A. J. Lemmens, aankomend scheepsgesel a/w H. F. Winia, bedienden: P. A. Swikker, W. A. Werkzam, bediende a/d G. van der Veen;
m.s. Dione: gezagv. J. Kramer, hfd.wtk. J. M. de Jong, wnd. 3e wtk. A. J. Breeuwisma, 5e wtk. W. Th. van Leeuwen, radio-officier A. Weldering;
m.s. Dosina: gezagv. D. A. C. Vermeulen, 1e stm. F. A. Visser, 3e stm. H. van Popta, hfd.wtk. J. Tekelenburg, wnd. 3e wtk. B. R. Verhoog, 4e wtk. G. J. A. de Ruiter, 5e wtk. A. W. Ros, radio-officier J. D. Dieker;
s.s. Kabylia: gezagv. J. W. Bakker, 2e stm. A. H. van Haften, hfd.wtk. E. Rouw, 4e wtk. C. N. A. Vreke, 5e wtk. C. J. J. Jongkind;
s.s. Kalydon: gezagv. J. Priest, wnd. 3e wtk. J. A. Maassen, 5e wtk. H. Oldeboom, II.wtk. A. H. Grevelink, ayudante del cocinero A. Martinez Amoedo;
s.s. Kara: 1e stm. W. Hoogendijk, 2e stm. W. J. Stoker, hfd.wtk. A. J. Baerveldt, 2e wtk. E. Aanen, 5e wtk. P. H. van Beusekom, 5e wtk. H. E. Engels, radio-officier F. W. Barg, bediende D. Seip;
s.s. Katelsia: gezagv. W. Th. Spier, 5e wtk. M. W. M. van der Burgh, II.wtk. A. B. Blomberg;
s.s. Kellelia: 2e stm. M. Klein, 4e stm. F. van der Meyden, hfd.wtk. C. G. Pusch, 3e wtk. H. Blankvoort, 5e wtk. J. J. de Groot, scheepsvakman I B. J. Boon, scheepsgesel a/w R. Berghuys, aankomende scheepsgesellen a/w: B. A. Amstelveen, L. W. van Opstal, A. Verhoef, bediende a/d F. R. Boom;
s.s. Kenia: wnd. 2e stm. M. Groothuis, 4e stm. A. J. M. van Kemenade, II.stm. S. J. P. Lyczak, hfd.wtk. G. W. van Essen, 3e wtk. G. Pos, wnd. 4e wtk. J. Boon, 5e wtk. M. Kik, II.wtk. E. T. van de Pijpekamp, maniobrista especializado M. Rios Meyide;
s.s. Kermia: hfd.wtk. H. W. Bosman, 2e wtk. W. D. Hoogland, 5e wtk. J. Penning, 5e wtk. J. van der Werk;
s.s. Klesiella: hfd.wtk. W. J. van den Berg, 2e wtk. A. K. van 't Blik, wnd. 4e wtk. K. Elshout, II.wtk. W. E. A. Sliedrecht;
s.s. Kopionella: gezagv. J. H. A. Budding, 1e stm. B. R. Teuben, 3e stm. R. A. Sweetnam, 4e stm. G. Besier, wnd. 3e wtk. I. J. Albrechts, 5e wtk. G. Bijvank;
s.s. Koratia: hfd.wtk. D. Gooris, 5e wtk. G. J. van der Weerd, 5e wtk. N. A. Willems, hoofd voeding J. P. Daudey;
s.s. Koria: wnd. 2e stm. S. Bos, wnd. 4e wtk. H. Waitz, 5e wtk. H. H. A. Arendt;
s.s. Korovina: gezagv. J. Verhoeven, 5e wtk. T. Mellegers, scheepsgesel a/w J. Boelee, aankomende scheepsgesellen a/w: G. van Osselen, M. W. B. Kitzen;
s.s. Kosicia: gezagv. P. B. Hibma, wnd. 3e stm. A. S. Bakker, 4e stm. R. P. le Coultre, 4e wtk. J. J. Schuddemat, 5e wtk. W. H. F. Leen;
s.s. Kossmatella: 1e stm. P. R. Brunet de Rochebrune, wnd. 2e stm. H. Sieders, hfd.wtk. B. Veldhuis, 2e wtk. G. J. Leussink, hoofd voeding A. A. Turkenburg;
s.s. Krebsia: gezagv. B. C. den Exter van den Brink, wnd. 4e wtk. J. P. G. A. Plantinga, 5e wtk. G. van Berghem, 5e wtk. D. L. Elsmann;
s.s. Kryptos: 5e wtk. M. F. Stoltink;
s.s. Kylis: 3e stm. P. Vijfhuizen, 4e stm. P. G. van der Laag, wnd. 3e wtk.

In de periode van 16.5.1971 t/m 15.6.1971 verschenen de volgende vlootcirculaires

No.	Datum	Onderwerp
659	17.5.1971	Medevaren echtgenote
660	17.5.1971	Veiligheidsvoorschriften voor tankers - U.S. Coast Guard
661	1.6.1971	Gageschaal en arbeidsvoorwaarden Chinese scheepsgesellen per 1 mei 1971
662	7.6.1971	Vlootinformatiebulletin No. 62 „Rudder cycling stop” manoeuvre
663	8.6.1971	Tanker Manoeuvring Characteristics
664	10.6.1971	Prijsindex-cijfers binnen- en buitenlandse reparatiewerven
665	14.6.1971	Werkoverlegorganen

In memoriam H. A. LIST

Op 23 mei jl. overleed oud-hoofdwerktuigkundige H. A. List — ex C.S.M. — op 66-jarige leeftijd. Hij verliet de Maatschappij op 1 maart 1955 met pensioen na 27 dienstjaren.

D. Westdorp, 5e wtk. J. Water, 5e wtk. W. M. G. M. van Loon, 5e wtk. P. G. Venema, 11.wtk. R. J. Houwers, 11.wtk. J. W. Holtrop;

s.s. Lovellia: gezagv. J. J. Schouten, wnd. 2e stm. F. B. Schröder, 3e stm. C. P. C. van Goethem, wnd. hfd.wtk. A. Buren, 3e wtk. R. G. M. Kauffeld;

s.s. Macoma: 2e stm. F. de Vries, 4e stm. M. A. F. Wanders, 5e wtk. J. P. van de Water, radio-officier A. Boutkan, scheepsvorman L. van Wieren, scheepsvakman 11 M. Huyskens, scheepsgezellen a/w: F. Kromjongh, N. F. Nunh, G. H. Visser, R. de Groot, M. van de Vrie, A. van der Weiden, J. A. Schaarman, aankomende scheepsgezellen a/w: J. H. J. van de Geyn, G. J. Bosch, W. van Hengel, G. de Vries, aankomend kok W. N. Top, bedienden: D. Ploegers, J. A. Schuiten, L. J. Wulder;

s.s. Metula: 1e stm. P. R. van Kranen, hfd.wtk. O. K. Nicolai, 5e wtk. M. J. T. N. M. Gremmen, 11.wtk. M. P. de Haan, scheepsvorman J. den Heyer, scheepsvakman 1 L. de Cock, scheepsvakman 11 J. R. Dreischor, scheepsgezellen a/w: E. E. Heerenveen, J. R. Storm van 's-Gravezande, W. A. C. van Zonderen, C. M. G. J. van de Bos, R. A. M. Jansen, F. G. M. van Kleef, M. de Jonge, aankomend scheepsgezellen a/w: L. B. D. Poetiray, F. van Puffelen, C. Scheele, J. R. Woessik, hoofd voeding H. Scharloo, scheepskok G. H. Valk, bedienden: M. Plugge, A. J. Gielkens, H. Domselaar, bediende a/d J. Kuiper;

m.s. Niso: radio-officier C. Wijnmaalen;

s.s. Ondina: 5e wtk. R. M. Hendriks;

s.s. Onoba: 3e stm. J. W. Hendriks, 3e wtk. A. B. P. Dill, 5e wtk. P. L. H. Schmitz, 5e wtk. J. J. Feenstra, 11.wtk. C. Jasperse;

s.s. Patro: 3e wtk. M. K. Jansen, 5e wtk. J. H. Maneschijn;

s.s. Philidora: gezagv. M. E. Wolper, 2e stm. A. J. Both, wnd. 3e stm. G. A. H. A. Molenaar, 5e wtk. A. Nonnekes;

s.s. Philine: gezagv. C. Wolse, 5e wtk. J. A. Deelen, 5e wtk. J. Douma;

s.s. Sepia: 2e stm. J. B. Krul, wnd. 2e stm. H. J. de Vries 2e wtk. R. A. Risseeuw, wnd. 4e wtk. I. Lobs, radio-officier P. W. Veygen;

s.s. Vasum: wnd. 1e stm. J. H. F. Franken, 2e stm. G. C. Peters, wnd. 3e stm. H. J. Lenstra, 3e wtk. J. A. Brouwer, wnd 4e wtk. M. Veenstra;

s.s. Viana: 1e stm. W. Drost, 5e wtk. B. K. Frans, scheepsgezel a/w J. T. M. Lemmers, aankomend scheepsgezel a/w: H. A. Hardeman;

s.s. Vitrea: 11.stm. J. M. B. van Kessel;

s.s. Vivipara: gezagv. J. H. Korsen, hfd.wtk. K. L. Schuring, 3e wtk. W. Verhagen, 5e wtk. G. D. Reybroek, radio-officier G. Dekker;

s.s. Zafra: 2e wtk. T. Middelkoop, 5e wtk. T. van de Ruit;

s.s. Zaria: gezagv. E. H. Brameijer, 2e stm. C. P. van Hoek, 4e wtk. E. Hendrikse.

UIT DIENST GETREDEN:

2e wtk.: J. J. Jonkman;
4e wtk.: F. Jocker;
5e wtk.: G. F. M. van Touw;
scheepsvakman 1: C. Doornink.

MET PENSIOEN:

gezagv.: C. S. Duinker.

UIT MILITAIRE DIENST:

4e stl.: A. S. Bakker, J. P. J. M. Cobelens.

AANGESTELD ALS:

gezagv.: D. de Boer;
hfd.wtk.: E. Jousma, J. R. Alisma;
5e wtk.: A. Nonnekes, G. A. van Niel;
hoofd voeding: T. J. Melchers.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman G.H.V.: 2e stm. A. J. Both;
1e stuurman G.H.V.-th: 2e stm. J. J. H. Vessies;
2e stuurman G.H.V.: 3e stl. W. A. Mostert, J. Knip;
2e stuurman G.H.V.-th: 4e stm. A. S. Bakker, 3e stl. T. H. Tromp, R. W. Overdijkink, F. G. Franken;
„A/Bth”: 5e wtk. L. Helmig, R. A. M. Haffert, J. Douma, M. Kik, T. Melle-
gers, J. P. A. M. Ghuijs, J. H. Maneschijn, A. P. van der Schagt, J. A.
Deelen, C. A. van Esveld;
„A”: 5e wtk. K. Elshout, B. K. Frans, M. W. M. van der Burgh, H. Waitz,
J. Boon, P. G. Venema, W. J. van der Veer, J. E. Buitendijk.

MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode 16.5 t/m 15.6.1971)

UIT DIENST:

1.6.71: A. G. de Cocq - sectie DFF/1;
1.6.71: mej. A. E. F. Tunderman - sectie DFF/4;
1.6.71: mevrouw J. R. R. Barneveld-Wils - sectie DF/1 (naar Shell-
Nederland Verkoopmaatschappij N.V., Rotterdam);
5.6.71: mej. W. Gommers - sectie DFP/1;
15.6.71: J. H. Siereveld - sectie DFP/2 (naar Koninklijke/Shell-Labora-
torium, Amsterdam).

OVERGEPLAATST:

17.5.71: G. Veldt van DFM/25 naar DFM/23.
17.5.71: J. E. Rakers van DFM/12 naar DFP/2;
8.6.71: J. W. Paans van DFP/6 naar DFP;

Huwelijk van de maand



Onze gelukwensen gaan deze maand uit naar 5e werktuigkundige H. P. C. Eeken en mej. O. I. Körnmann-Rudi, die vrijdag 11 juni jl. te Soest in het huwelijk traden.

Kennisgeving van de directie

De heer J. W. Paans is met ingang van 8 juni 1971 benoemd tot Hoofd van de Afdeling Personeel (DFP) en tot Algemeen Procuratiehouder van onze Maatschappij.
Tot nader order blijft de heer Paans tevens belast met de leiding van de sectie Arbeidsvoorwaarden (DFP/6).

tussen schip en ka

tiende jaargang no. 11 - juli 1971

Redactiecommissie:

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 ARTIKELN EN/OF HET REPRODUCEREN VAN FOTO'S OF
AFBEELDINGEN IS SLECHTS GEOORLOOFD 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