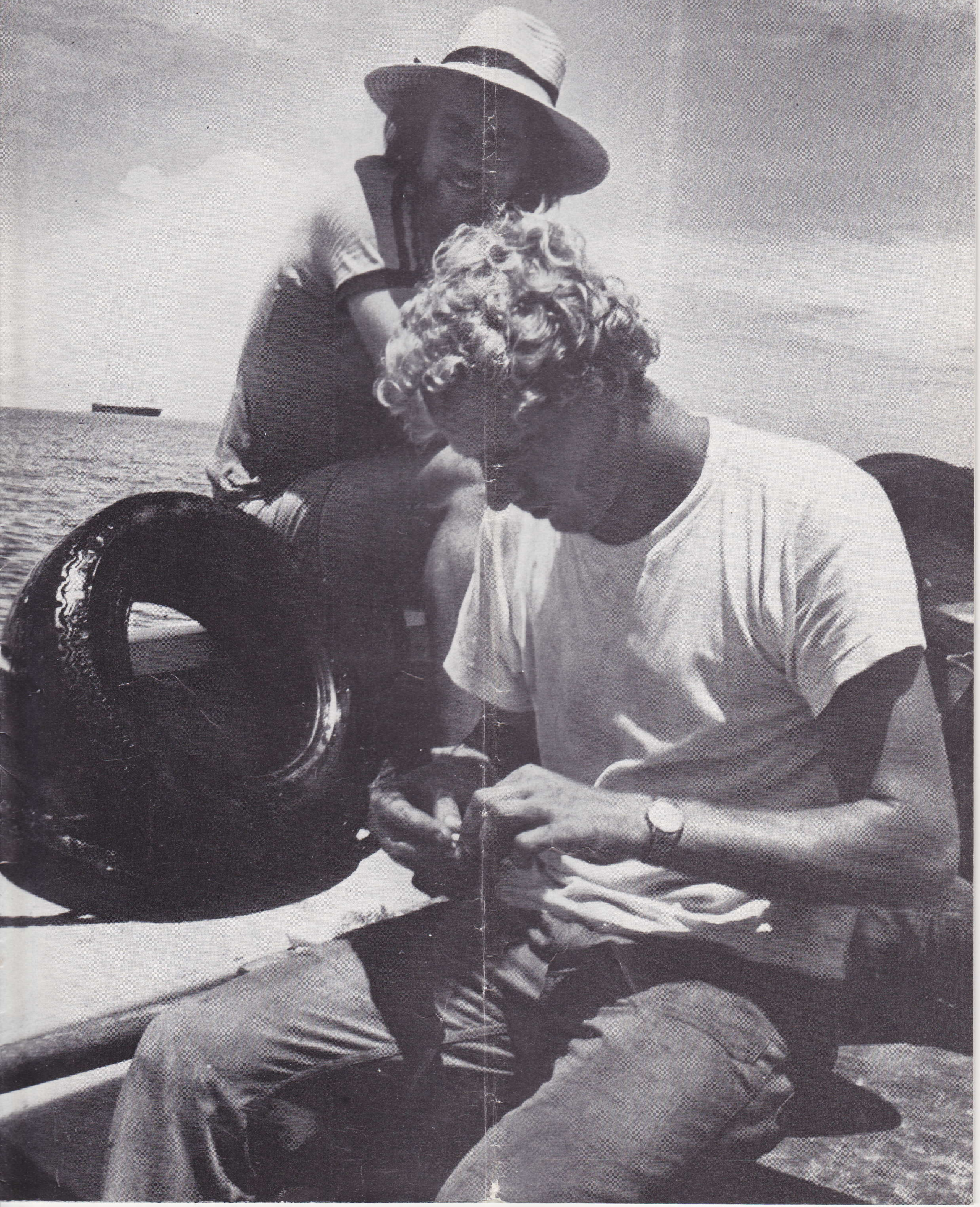


tussen **Schip en ka**

juli 1976





# Met pensioen

## Afscheidsreceptie H. den Ouden

In verband met de aanstaande pensionering van onze plaatsvervangend directeur, de heer H. den Ouden, zal op dinsdag 31 augustus a.s. van 16.00 tot 18.00 uur, in de lunchkamer van het nieuwe Shell-gebouw (2e etage), een afscheidsreceptie worden gehouden.

De gepensioneerden, het gehele walpersoneel, alsmede alle vlootmedewerkers, die op die datum in de gelegenheid zijn deze receptie bij te wonen, zijn van harte welkom. Het ligt niet in de bedoeling nog afzonderlijke uitnodigingen uit te zenden naar de huisadressen van de leden van het vlootpersoneel die met verlof zijn, zodat wij hen verzoeken deze oproep als de officiële uitnodiging te beschouwen.

## Mutatie

Met ingang van 1 augustus is Drs J. Kasteel benoemd tot directeur van Shell Nederland B.V. Hij zal tevens optreden als plv. president-directeur van deze vennootschap. Hij volgt in genoemde functies Ir. J. A. P. Montijn op die, zoals in ons vorige nummer gemeld, met ingang van 25 juni 1976 president-directeur van Shell Nederland B.V. is geworden.



Evenals zijn vier collega's waaromtrent u in het voorgaande nummer hebt kunnen lezen, heeft Kapitein Klip met ingang van 1 juni jl. de dienst van onze Maatschappij onder toekenning van pensioen verlaten. Reeds in juli 1944 had hij aan de Rotterdamse Zeevaartschool het BS-getuigschrift behaald, maar door de toen heersende oorlogsomstandigheden duurde het tot 1 mei 1946 alvorens hij een arbeidsovereenkomst met ons aanging en op diezelfde dag te Rotterdam aan boord van de „Perna" stapte.

Na zijn vaartijd voor zijn S III gecompleteerd en dit diploma verkregen te hebben vertrok hij met de „Oranje" naar de Oost om op 28 oktober 1947 te Singapore als 4e stuurman op de „Taria" te worden tewerkgesteld.

Gedurende een aantal jaren vormden vooral de Oosterse wateren zijn werkterrein en in die periode kwamen naast bij-

voorbeeld de „Corilla", „Omala", „Cledora" ook de „small craft" in zijn monsterboekje te staan, zoals „Moesi" en „Milo".

In september 1956 – inmiddels had hij de rang van 1e stuurman bereikt – volgde een plaatsing van ruim een jaar op de „Manuela" in de Caraïbische wateren. Zijn volgende nadere kennismaking met de (toen reeds ex-) C.S.M.-vloot was in december 1964. Enige „G"-boten deden destijds in de Oost dienst en werden aldaar door ons van de Engelse collega's overgenomen. Een en ander vereiste nogal wat improvisatie om op korte termijn aan de benodigde staf te komen en Stuurman Klip werd toen als één der eersten in waarnemende rang met het commando over een dezer schepen belast, en wel gedurende ruim 7 maanden.

Zijn aanstelling als Gezagvoerder kwam op 1 maart 1966; gedurende een aantal jaren had hij diverse G.P.'s – afgewisseld door een maal de „Cinulia" en één maal de „Vivipara" – onder zijn bevelen ondanks verwoede pogingen om hem op grotere schepen geplaatst te krijgen. Maar of de duivel er mee speelde – tegen de tijd dat Kapitein Klip z'n verlof er op zat gebeurde er ergens weer iets en moest hij op een „K"-boot invallen. Maar uiteindelijk kwam toch ook de „D"-klasse aan bod, zoals bijvoorbeeld de „Diloma" en zijn laatste schip, de „Diadema", waarvan hij op 24 maart jl. te Durban werd afgelost.

Wij wensen hem nog vele goede en gelukkige jaren toe temidden van allen die hem dierbaar zijn.

## Bij de voorplaat

Dat het in goede staat houden van de nabij Labuan in Sabah opgelegde vloot nog heel wat werk met zich brengt, wordt deze maand uit de doeken gedaan in ons artikel „Van de nood een deugd maken", op pag. 4 t/m 7.

Verzoeken voor scheepsinformatie te bellen:	(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
	m.s. Abida	m.s. Cinulia	m.s. Felania	s.s. Kopionella	s.s. Meta	s.s. Philippia
	m.s. Acila	m.s. Crania	m.s. Fulgur	s.s. Kosicia	s.s. Mitra	s.s. Viana
	m.s. Acmaea	m.s. Dallia	s.s. Kara	s.s. Kylix	s.s. Mytilus	s.s. Vitrea
	m.s. Acteon	m.s. Daphne	s.s. Katelysia	s.s. Lovellia	m.s. Niso	s.s. Vlieland
	s.s. Arca	m.s. Diadema	s.s. Kelletia	s.s. Macoma	s.s. Ondina	s.s. Zafra
	s.s. Atys	m.s. Diloma	s.s. Kermia		s.s. Onoba	s.s. Zaria
	s.s. Capiluna	m.s. Dione	s.s. Khasiella		s.s. Patro	
	s.s. Capisteria	m.s. Dosina				



# Wie zit waar?

Nu de verhuizing van het oude kantoor naar het nieuwe Shell-Gebouw zijn beslag heeft gekregen, nu de dossiers, brieven en al die andere onvermijdelijke papiermassa weer is uitgepakt, gesorteerd en opgeborgen, is het zaak eens na te gaan waar al die secties waar het zeevarend personeel mee te maken kan hebben, eigenlijk zijn ondergebracht. Natuurlijk krijgt iedere bezoeker bij zijn komst van de portier aanwijzingen omtrent de juiste verdieping en op welk kamernummer hij zich kan melden of waar degene met wie hij een gesprek wil, is gehuisvest. Maar een globaal overzicht van de 5 etages waar wij zijn ondergebracht, met daarbij de meest belangrijke „contactadressen”, zal de bezoeker toch iets meer wegwijs maken.

## 5e verdieping

Na de onderbouw en de parkeerruimte staan we in de toren ineens op de 5e verdieping, tevens de eerste waar secties van Shell Tankers zijn, namelijk de Civiele Dienst, DFM/4 – Catering (die dus uit de Zomerhofstraat weer in de gelederen is teruggekeerd) en de Secties DFP/5 – Shore Personnel en DFP/6 Personnel Relations. Echter, meer dan de helft van deze verdieping wordt in beslag genomen door DF/1 – Medical. We vinden er twee spreekkamers, van onze arts en van zijn collega die voor SN en SNV keuringen e.d. verricht. Verder een wachtkamer, onderzoekruimten, kamers voor ogen- en orenkeuring, ruimte waar de ECG-apparatuur is opgesteld, het laboratorium, enz.

## 6e verdieping

Waren wij tot heden eraan gewend, dat zoveel mogelijk alle personeelssecties die direct met de zeevarenden te maken hadden, op één en de-

zelfde etage werden ondergebracht, in het nieuwe gebouw – met zijn per verdieping kleiner vloeroppervlak – moest van dit principe worden afgestapt. Op de zesde vinden wij wel de sectie waar de meeste officieren direct mee van doen hebben, namelijk DFP/1 – Officers.

Ook de sectie DFP/3 – Wages and Administration Fleet Personnel is op deze verdieping ondergebracht, alsmede DFP/4 – Personnel Information, in casu de redactie van dit blad. En dan – last but not least – de kamers van de hoofden van de afdelingen DFP en DFF.

## 7e verdieping

Hier treffen wij de sectie DFP/2 aan, waar de scheepsgezellen zich melden alsmede waar alle zeevarenden – en ook echtgenoten die gaan meevaren – voor monsteringszaken terecht kunnen. Behalve de documentatie en de correspondentie-afdeling, die ongeveer de helft van deze verdieping beslaan, vinden we hier ook een aparte kamer voor het secretariaat van de ondernemingsraad van het vlootbedrijf.

## 8e verdieping

Met de directeur, alsmede de hoofden van de afdelingen DFM en DFD, zijn op deze verdieping gehuisvest de „Fleet Units”, DFM/1 en 2, met de fleet superintendents en de DFT-secties. Ook is hier de werkgroep PLA ondergebracht, wier deur weliswaar een andere kleur heeft dan voorheen, doch nog steeds „open” staat voor al degenen die mee willen denken aan het schip en de organisatie voor de toekomst.

## 9e verdieping

Hier vinden we een scala van secties, waarvan voor de zeevarenden qua direct contact de meest belangrijke zijn DFD/1 – Technical, DFD/2 – Industrial Engineering, DFD/3-4-Nautical and Safety alsmede DFD/5 – Electrical.

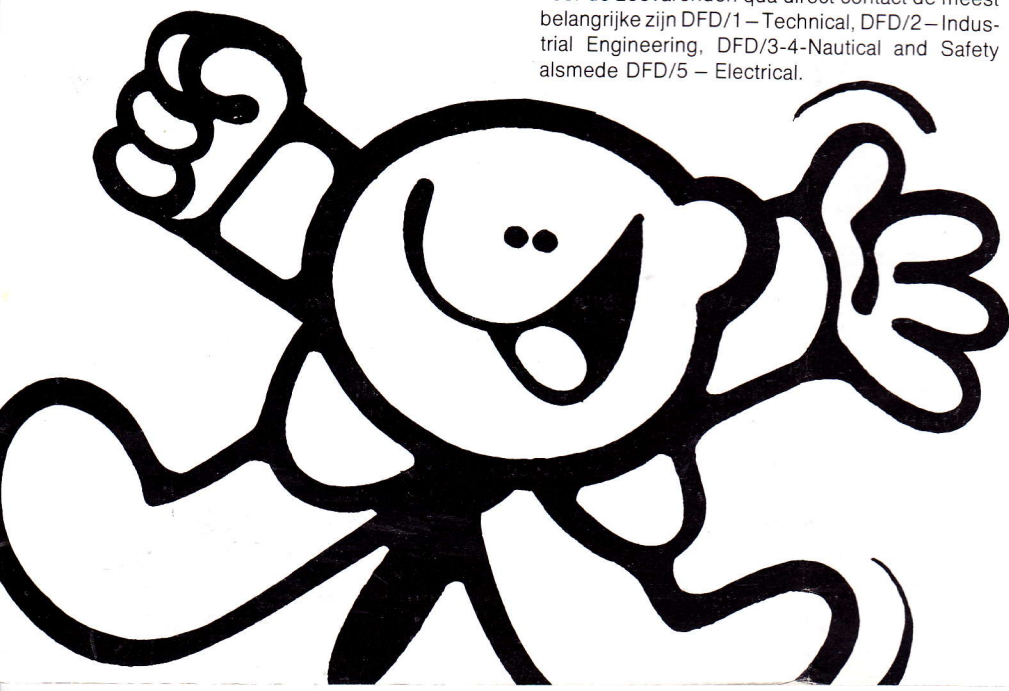
## Telefoonnummers

Op 26 juli zal het nieuwe telefoonnummer waarover wij vorige maand reeds schreven, in gebruik worden genomen. Degenen die dan nog het oude nummer draaien, worden er – via een bandje – op attent gemaakt, dat het nieuwe nummer **696911** is geworden. Toch niet te snel dit nummer draaien, want als u het toestelnummer weet van degene met wie u wilt spreken, kunt u zichzelf tijd en telefoonkosten besparen door na de **69** onmiddellijk dat toestelnummer te draaien. U krijgt dan rechtstreeks verbinding en behoeft niet te wachten tot de telefoniste de aansluiting met dat nummer tot stand heeft gebracht.

Zoals ook vorige maand reeds gemeld: de nummers van de telefonische scheepsinformatie zijn ongewijzigd gebleven, dus – afhankelijk van het schip waarvan u de bestemming wilt weten – moet u hiervoor een van de nummers 130954 t/m 130959 blijven draaien.

Om u verder een beetje op weg te helpen, zodat u voortaan snel de juiste man of vrouw aan de telefoon krijgt, hieronder vast enkele nummers om te noteren. Belt u overigens bij voorkeur niet tussen 12.00 en 13.30 uur; door de variabele werktijden die voor het kantoorpersoneel gelden, is de kans dan groot dat u geen antwoord op uw vraag kunt krijgen.

Onderwerp	toestel
Aanvragen bezoekerspasjes officieren	6137
Aanvragen bezoekerspasjes scheepsgezellen	6156
aanvragen Liberiaanse diploma's	6122
afspraken kantoorbezoek officieren	6137
afspraken kantoorbezoek scheepsgezellen	6153/5
algemeen ziekenfonds voor zeevarenden	6118
belastingen	6117
collectieve ongevallenverz. vlootpersoneel	6110
cursussen officieren	6141
gagebetaling officieren en scheepsgezellen	6114
hypotheken	6140
kinderbijslag	6118
monsteringszaken	6156
passages officieren	6138
passages scheepsgezellen	6154
pensioenfondsaangelegenheden	6117
plaatsingen en aflossingen	
gez./1e stl./H. wtk/2e wtk	6134
2e/3e/4e stl./3e/4e wtk./R.O.	6136
5e wtk, leerlingen, uitgeleend personeel	6135
scheepsgezellen	6153/5
studieverlof	6136
tussen schip en ka	6127
uitstel dienstplicht	6122
verlofberekening (incl. ziekteverlof)	6110
zoekgeraakte bagage	6135





# Van de nood een deugd maken

## Patrouille

De zon is nog niet op of in alle hutten op de „Marinula” breekt de dag al aan. Voor de 4e stuurman op het patrouillevaartuig „Ruby”, met de twee scheepsgezellen die hem vergezellen, zit de taak er echter voorlopig op. Van 6 uur 's avonds tot 6 uur in de morgen vaart de patrouilleboot kriskras tussen de opgelegde schepen door, roept de wachtslieden op enkele schepen op ter controle en houdt overal een wakend oog op gericht. Alleen om middernacht komt dit zeewaardige vaartuig even langs zij de „Marinula” om van bezetting te wisselen. Met andere woorden: op het moederschip doen twee 4e stuurlieden dienst, die elk zes uur lang varen op de „Ruby”, daarna een aantal uren vrijaf hebben, doch ook overdag nog zo'n vier uur worden ingedeeld bij de zgn. „check-off”-ploegen.

## Check-off-ploegen

Met deze op onze vloot ongebruikelijke benaming worden ploegen bedoeld, bestaande uit een 4e en 5e werktuigkundige, met een vakman en twee gezellen. Er zijn thans twee van deze ploegen, doch

verwacht mag worden dat, wanneer binnenkort het aantal van vijftien onder de „Marinula” staande schepen wordt uitgebreid met nog meer schepen van „derden”, ook een derde check-off-ploeg zal moeten worden gevormd.

De taak van deze ploegen bestaat voornamelijk uit het verrichten van diverse controlewerkzaamheden aan boord van alle opgelegde tankers, waarvoor gebruik wordt gemaakt van een zorgvuldig samengestelde check-off-lijst. Hierop komen ook werkzaamheden voor, die meer in het vlak van de dekdienst liggen, reden waarom de twee 4e stuurlieden, buiten hun patrouilletaak, ook hierbij worden ingezet. Al met al impliceert dit, dat hun dienst gemiddeld 10 uur per dag is. Voor de check-off-ploegen, die elke week op elk schip komen, staan 3 motorsloepen ter beschikking, voornamelijk omdat deze vaartuigen gedurende een langer aantal uren langs zij het te inspecteren schip liggen en de lichtere speedboten van de „Marinula” daarvoor te kwetsbaar zijn.

## Dekploeg

Behalve het grotere patrouillevaartuig worden alle

sloepen en speedboten elke avond op het dek van het moederschip op de blokken gezet. Het weer kan in deze streken zo plotseïng omslaan, dat in dit opzicht geen enkel risico wordt genomen. Iedere morgen, om 6 uur, wanneer de werkzaamheden aanvangen, is het de eerste taak van de dekploeg, bestaande uit de scheepsvoorman en twee gezellen, om alle vaartuigen gereed te maken voor de dagdienst en tewater te zetten. De leden van de dekploeg blijven gedurende de rest van de dag aan boord van de „Marinula”, waar zij diverse werkzaamheden verrichten. Omstreeks 8 uur is het voor alle opvarenden ontbijt, waarvoor een half uur is uitgetrokken, doch daarna zwermen de vaartuigen uiteen, op naar hun taken.

## Detroit ploegen

Deze ploegen, die hun benaming te danken hebben aan de diesel die op elk schip is geplaatst om de generator te drijven voor de ontvochtiger, bestaan uit een 5e wtk, een vakman en een gezel. Elk schip wordt elke dag bezocht en brandstof, filters en vochtigheidsgraad, enz. worden gecontroleerd. Elk schip elke dag bezoeken impliceert echter, dat







De hartelijkheid die er in Labuan in het verre Sabah wordt betoond aan een ieder die het woord „Marinula” laat vallen, is opvallend. Ruim een jaar ligt dit moederschip van de door Shell in de baai bij Labuan opgelegde vloot nu ten anker. Als kloek die haar kuikens bewaakt, drijft zij temidden van een armada van grote tankers in de zonovergoten baai. Het zijn niet allemaal Shell-tankers; behalve enkele B.P.-tankers en die van een onafhankelijke reder, die zelf voor toezicht en onderhoud zorgen, staan de overige tankers – van diverse nationaliteiten – echter alle onder het wakend oog van de „Marinula”. Heel wat werk impliceert dit voor de opvarenden, wier samenstelling, dagindeling en taken volkomen afwijken van die gebruikelijk op onze varende vloot. Door hun inzet zijn wij erin geslaagd om gestalte te geven aan de uitdrukking van de nood een deugd maken.

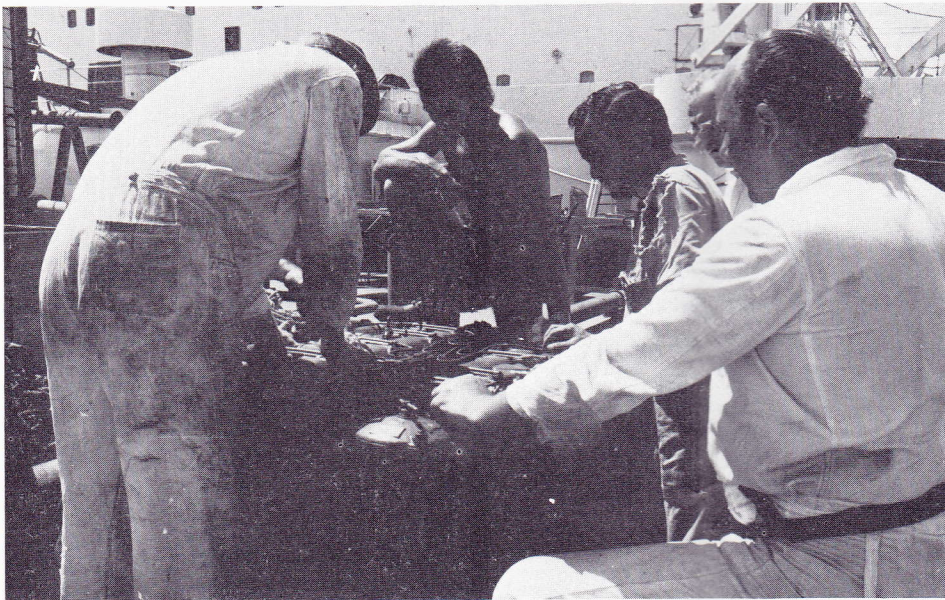
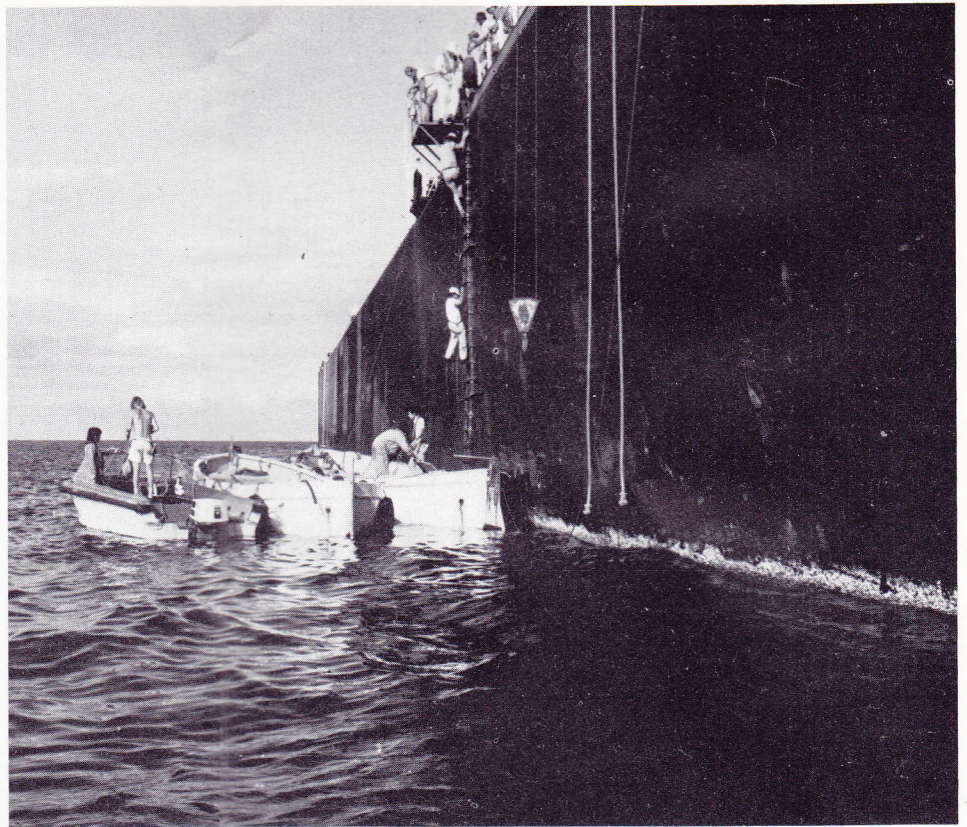


deze ploegen zich met grote snelheid moeten kunnen verplaatsen, reden waarom zij over speedboten beschikken, die zo'n 55 km per uur maken. Merkwaardig te constateren is dat, bij minder goed weer, verlaging van de snelheid een averechts effect heeft. Aanzienlijk meer buiswater wordt overgenomen, met als gevolg dat men drijfnat wordt. Nu maakt dit in deze warme streek niet zoveel uit, maar als men bedenkt, dat ook een speedboot ter beschikking is voor de verbinding met de wal, waarmede dus ook aflossers worden opgehaald, dan zal men misschien begrijpen, waarom in het mei-nummer van dit blad het dringend advies werd gegeven om te allen tijde een korte broek en T-shirt bij de hand te houden als men naar de „Marinula” gaat!

### Project

Met de korte omschrijving die wij hierboven gaven van de taak die de diverse ploegen elke dag verrichten, zijn wij er uiteraard nog niet. Ook de „Marinula” zelf vraagt om onderhoud, bediening, en wat er verder al niet bijkomt om de thans aanwezige 16 officieren, 7 onderofficieren en 30 gezellen niet alleen in staat te stellen hun werk te doen, maar ook van voeding te voorzien.

Aan het hoofd van de vlootarmada staat de „project manager”, die afwisselend een gezagvoerder of een hoofdwerktuigkundige is. Voor het technische onderhoud in het algemeen is er de hoofd- resp. 2e werktuigkundige. Onder hem vallen de Detroit-ploegen, de dekploeg van de „Marinula”



voeding, bestaat dan ook uit 2 koks en 6 bedienden.

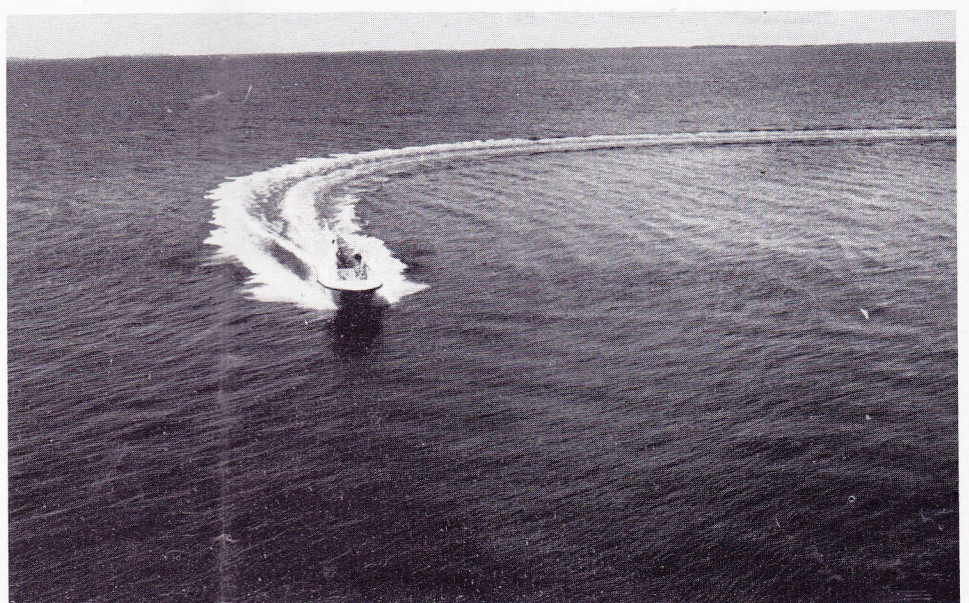
### Communicatie

Deze opsomming zou nog niet compleet zijn als wij geen gewag maakten van de taak die door de radio-officier wordt verricht. Nu zal het de meesten onzer lezers genoegzaam bekend zijn wat een R/O aan boord voor taak heeft, doch op de „Marinula” stelt ook de onderlinge communicatie hoge eisen. De speedboten, motorsloepen en het patrouillevaartuig leggen grote afstanden af nu het aantal onder beheer van de „Marinula” vallende schepen aanzienlijk is toegenomen. En alhoewel in veel gevallen de communicatie tussen de boten onderling rechtstreeks geschiedt, blijft de radio-officier voortdurend paraat opdat niemand ooit tevergeefs zijn stem laat horen. Ook het onderhoud van de radar, het wakend oog over de armada in Brunei-baai, vraagt zijn zorgvuldige aandacht. En dan natuurlijk de Telex-Over-Radio verbinding met het kantoor in Rotterdam, die in de afgelopen maanden, na wat aanvangsmoeilijkheden, hoe langer hoe meer nut afwerpt.

en de check-off-ploegen. Bovendien is er nog een ploeg die specialistisch onderhoud verricht, bestaande uit een 3e en een 5e werktuigkundige, met een vakman en twee gezellen. Ten slotte wordt in de machinekamer overdag nog wacht gelopen door een 5e, want ook de diesel die de voeding levert voor de verlichting, a/c, koel- en vrieskamer, compressoren die weer lucht leveren voor de veel in gebruik zijnde kranen, enz. vraagt aandacht.

Onder het hoofd nautische dienst, respectievelijk 1e & 2e stuurman, vallen niet alleen de gezellen die op een aantal schepen de bewaking vormen, doch ook twee gezellen die 's nachts op de brug van de „Marinula” wachtlopen. Immers, wanneer het patrouillevaartuig hulp wil inroepen, moet te allen tijde verbinding kunnen worden gemaakt. En natuurlijk valt onder het hoofd nautische dienst de patrouille door de 4e stuurlieden tijdens de nachtelijke uren.

Veel buitenwerk en een lange dagtaak zijn een ideale combinatie om hongerige magen te kweken. De civiele dienst, onder leiding van een hoofd





Als we het over communicatie hebben, mag zeker niet worden verzuimd te melden, dat ook de agent in Labuan door de „Marinula” is voorzien van een VHF-installatie, zodat contact tussen agent en schip uiterst snel is. Een onverwachte bezoeker of een op onvermoede tijd aangekomen aflosser ziet binnen een half uur na zijn aankomst op het agentschap al een fel blauw of oranje gekleurde speedboot op de wal afstevnen.

### Gezellen

De Sabaanse autoriteiten verlenen veel medewerking aan de „Marinula”-opvarenden. Niet alleen in de vorm van gastvrijheid in velerlei opzicht, doch ook door een wakend oog te houden op vaartuigen wier komst in de baai niet geheel duidelijk is. In dit licht bezien is het begrijpelijk, dat aan hun wens ook lokale krachten in te schakelen, gehoor werd gegeven door jongeren uit Labuan, bij gebleken geschiktheid, als hulp of wachtsman in dienst te nemen. Daarbij worden zoveel mogelijk krachten aangetrokken, die de Engelse taal machtig zijn. Sabanen die als wachtslieden op enkele schepen zijn ingezet – altijd getweeën – verblijven een gehele week aan boord, waarbij zij uiteraard door de „Marinula” van voedsel worden voorzien. Na een week dienst krijgen zij een week betaald verlof.

Ook de gezellen van de diverse ploegen en de bedienden zijn Sabanen. Jongens vol goede wil en veelal met technische vooropleiding. Zij verrichten twee weken achtereen dienst, afgewisseld met één week betaald verlof.

### Allerlei

In tegenstelling tot wat men aan boord van een opgelegd schip zou verwachten, ondergaat men het leven op de „Marinula” als een bijzonder druk bedrijf. Geen wonder dat, ook al gaat na de avondmaaltijd de televisie aan, menig kijker al gauw zit te knikkebollen. Tegen tien gaan de meesten ter kooi: de dag was lang, de zon was heet en het werk pittig.

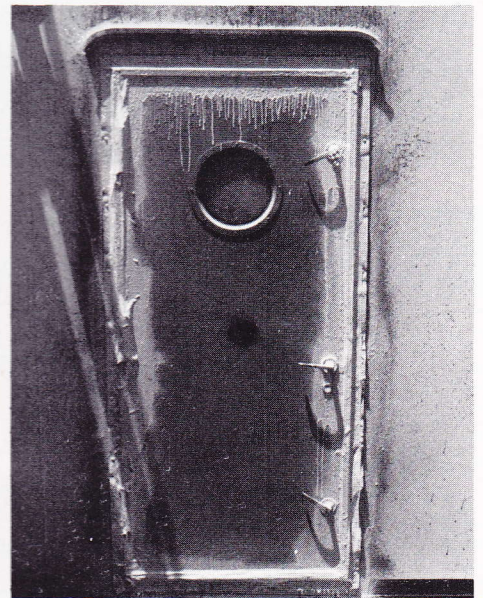
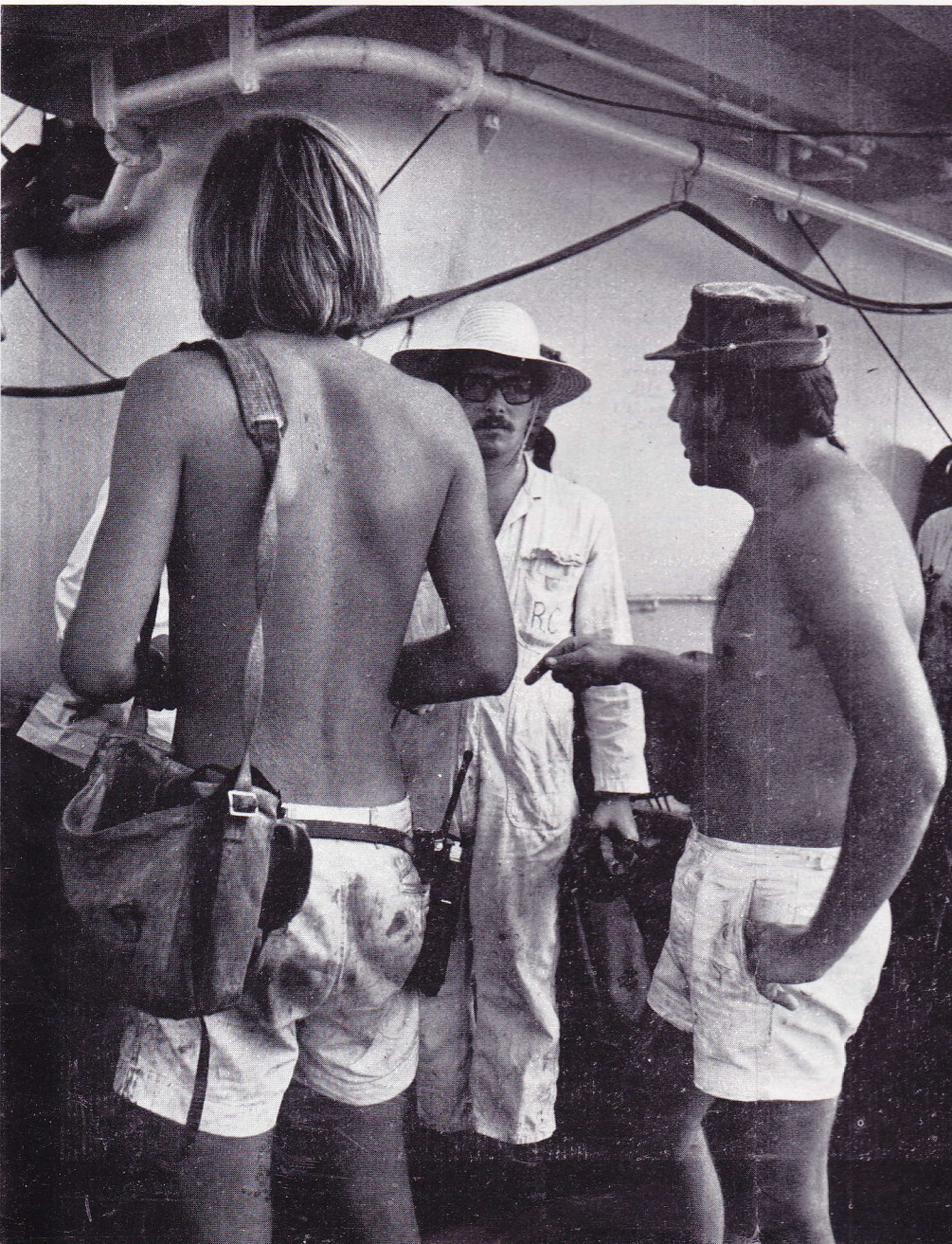
Voor de 4e stuurlieden geldt, dat hun dienst op de „Marinula” ten volle voor hun vaartijd geldt. Jammer dat voor de jongere werktuigkundigen tot heden slechts twee maanden als vaartijd worden aangetekend. Hun werk is juist veel afwisselender en veel zelfstandiger dan op een varend schip. Getracht wordt om de Nederlandse autoriteiten hiervan zo snel mogelijk te doordringen, opdat deze onjuiste vaartijdtoekenning wordt rechtgetrokken.

Een vraag die op de vloot nogal eens wordt gesteld als het leven op de „Marinula” ter sprake komt, is de kwestie drink- en waswater. Drinkwater is nog in voldoende hoeveelheid aan boord. Wat waswater betreft biedt de eerste de beste regenbui die men in Brunei-baai meemaakt, een enorme verrassing. Het gehele dek van deze 210.000 tonner dient als enorm opvangvat. Via een speciaal aangelegde leiding wordt het water naar de achterpiek gevoerd en gezuiverd. Een tropisch buitje van een half uur levert maar liefst 30 ton water op, waardoor aan boord nimmer waswater behoeft te worden

geproduceerd. Over „van de nood een deugd maken” gesproken!

Vijf-en-halve dag per week wordt er door een uitgebreide ploeg gewerkt, gemiddeld zo'n 10 uur per dag. Een levendig bedrijf biedt het schip, een druk verkeer van de vier speedboten in een wijde straal er omheen, met puffende motorsloepen er tussendoor. Dit alles om er voor te zorgen, dat de opgelegde tankers, waaronder schepen van 420.000 ton, in een zodanige staat blijven, dat zij te zijner tijd weer snel in dienst kunnen worden gesteld.

En al blijft een opgelegde vloot een enorme verliespost, en ook al doet het de meeste collega's zeer als zij die trotse vloot in het Verre Oosten doelloos zien liggen, toch geeft de wetenschap dat al het mogelijke wordt gedaan om deze schepen voor de toekomst veilig te stellen, een zekere voldoening. Zeker als we daarbij bedenken, dat ook andere tankerreders nu hun schepen aan de mannen van de „Marinula” toevertrouwen, in de wetenschap dat vakmanschap zich nooit verloochent!







De eerste officiële ontvangst in de lunchkamer van het nieuwe Shell-gebouw aan het Hofplein vond plaats op 4 juni. Middelpunt op deze dag waren veertien gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen met hun echtgenotes, die definitief afscheid van Shell Tankers kwamen nemen.

Als gastheren op deze receptie traden een aantal walfunctionarissen op waar betrokkenen tijdens hun carrière veelvuldig mee te maken hebben gehad.

De enigszins trieste achtergrond waarmee een vertrek in welke vorm dan ook nu eenmaal gepaard gaat, ging overigens geheel verloren in de gemoedelijke en amicale sfeer. Een middagje dat ook duidelijk in het teken stond van vele opgehaalde herinneringen.

De gasten mengden zich met de gastheren (en gastvrouwen!) en de pittige borrel of het glaasje sherry droeg er toe bij, dat links en rechts de al lang in het vat zittende en nimmer verzuurde anecdotes nog eens werden opgediept.

Zo op het oog gewoon een feestje van mensen

# Voor wie de bel luidt...

W. Balvers  
H. Barth  
D. Fransen  
H. E. Glansbeek  
W. A. Kleine  
D. P. Klip  
F. Menninga  
T. W. Pals  
R. Romijn Sr.  
E. Rouw  
J. van der Stel  
C. Vessies  
J. W. M. Vollebregt  
M. Zuilhof





die al jaren met elkaar in goede verstandhouding samenwerken. Een gezellige onderons. Slechts de heer Brouwer herinnerde de aanwezigen in zijn toespraak eraan dat men bijeen was om gezamenlijk de kapiteins en hoofdwerktuigkundigen, die in de eerste zes maanden van het jaar de dienst hadden verlaten, vaarwel te zeggen.

De feestelijkheid van de bijeenkomst, zo benadrukte hij in zijn toespraak, betekende allermindst dat men met genoeg zoveel jaren zeevaartkundige en praktische ervaring zag heengaan. De naoorlogse ontwikkelingen op technisch, sociaal en maatschappelijk vlak hebben ook hun uitwerking aan boord niet gemist. Mede door het aanpassingsvermogen en begrip van de aanwezige kapiteins en hoofdwerktuigkundigen zijn de voorbij gegane jaren bevredigend opgevangen.

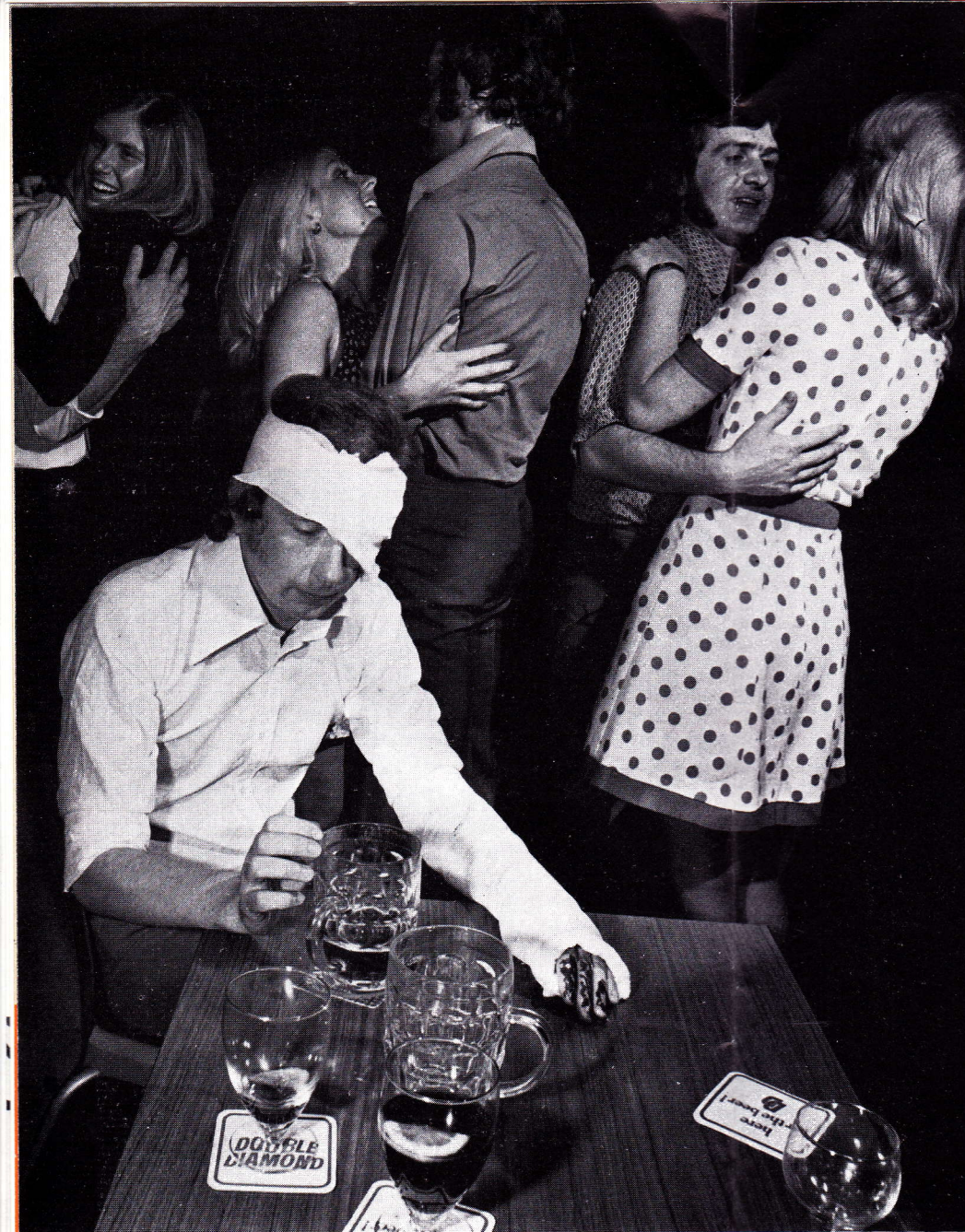
Een rustig thuisfront vormde in deze een belangrijk punt, reden voor de heer Brouwer om zijn dankwoord ook tot de dames te richten. Een aantal van de dames hebben veelvuldig

hun echtgenoten aan boord vergezeld, hetgeen op kantoor wel eens de opmerking ontlokte: „Als we die ogen- en oren-papieren geven kunnen ze op wacht". Het is er nooit van gekomen en wie weet wat voor kostbare en positieve ervaring hiermee verloren is gegaan.

Omdat het vaak niet makkelijk is om van actieve dienst over te schakelen op pensioen, sprak de heer Brouwer tot slot de wens uit, dat de genodigden erin zouden slagen van de komende jaren een succes te maken. Tevens nodigde hij hen uit tot de CNOOKS toe te treden. Een hele omschakeling overigens, want ondanks de in vele dienstjaren opgebouwde senioriteit zullen onze kersvers gepensioneerden in de CNOOKS-gelederen de junioren gaan vormen. Voor veertien zeevarende collega's is het Shell Tankers tijdperk hiermee „uitgeluid". Voor een aantal van hen luidt onze symbolische klok tevens andere activiteiten in; niet alleen in de vorm van tuinieren en andere hobbies, doch ook van werkzaamheden die toch weer zijdelings met de grote vaart te maken hebben.







**Officier van justitie:  
„Geen klompschoenen  
op gaspedaal!”**

**Van een onzer verslaggevers  
MIDDELBURG, vrijdag**

Officier van justitie mr. E. Gelderman in Middelburg raadde gisteren alle Nederlandse automobilisten aan onder het rijden géén klompschoenen te dragen. Er gebeuren teveel ongelukken door.  
„Klompschoenen sluiten niet goed om de voeten en ze glijden daardoor te snel van gas- of rempedaal af”, aldus de officier, die zijn oproep gisteren deed tijdens een rechtszaak tegen de 23-jarige fabrieksarbeider Ronald M. uit Axel.

De klompschoen van deze jongeman kwam tijdens het nemen van een bocht zodanig

Zijn we nu echt bezig om het ongeluk te zoeken? En zo'n ongeluk is zo verdraaid snel gebeurd. U gelooft ons niet? Dan zullen we even een paar voorbeelden geven van onze eigen vloot, want we lopen heus vooraan!

Er waren een paar van onze eigen collega's die heet water of stoom op hun voet kregen. Gesloten schoeisel zou hebben verhinderd dat hier een geval bij was met 1e en 2e graadsverbranding. Enkele anderen lieten een voorwerp – van aambeeld tot een half bevroren varken – op hun voet vallen. Nu laten we allemaal wel eens een steek vallen en – om in beeldspraak te blijven – daar zal geen mens ook over vallen, tenzij het het mooie servies van moeders is tijdens de verlofdagen. Maar waar we toch echt wel over moeten vallen is, dat dit aambeeld, dat varken, dat stuk plaatstaal en de zware hamer (de kop zat niet goed vast aan de steel!) nou net op die voeten moesten vallen, die gehuld waren in slippers en ander open schoeisel. Al die voorwerpen kwamen niet alleen pijnlijk aan, maar resulteerden ook in zwellingen, gebroken tenen en andere ongezellige lichamelijke ongemakken, waardoor één man zelfs vier maanden lang liep te hinken.

Er waren in het afgelopen jaar ook collega's die niets op hun voet kregen. Maar ze kwamen wel als gevolg van hun modieus schoeisel zelf ten val. En hoe! Even wat opsommen? Zet u schrap!

Gekneusde enkel, twee overbelaste enkels, zware kneuzing, verstuing en ga zo maar door. Het was een paar dagen lang strompelen geblazen, met van pijn vertrokken gezicht. Wanneer worden we nu verstandig?

De collega op bijgaande foto heeft nu in ieder geval goede voornemens, al kijkt hij nog zo sip op het moment dat hij aan de wal zijn repatriëring afwachtte, terwijl het toch zo gezellig was om hem heen. Hij maakte met z'n modieus, maar levensgevaarlijk schoeisel een smakker op het dek, waarbij hij niet alleen z'n linkerarm op twee plaatsen brak, maar er ook zodanig hoofdletsel bij opliep, dat hij twijfelde of hij ooit nog in tel zou komen, als u begrijpt wat wij bedoelen. Gelukkig is dit achteraf meegevallen, maar voor hetzelfde geld was hij z'n leven lang een muurbloem gebleven. En dat terwijl hij er toch zo graag mooi bijliep, met open klompschoenen tijdens het werk!

## Cijfers liegen niet

Statistici, zo zeggen sommigen, zijn goochelaars, om het maar zachtjes uit te drukken. Ze kunnen de cijfers zodanig in rubrieken onderbrengen, dat de uitkomst een bevestiging is van de stelling die ze zelf willen bewijzen. Toegegeven, dat dit in sommige gevallen mogelijk is – al zullen de kritische lezers snel genoeg de vinger op de wonde weten te leggen – het neemt niet weg dat een statistiek, mits gebaseerd op juiste gegevens, toch een indicatie geeft waar we het moeten zoeken als we het over veiligheid hebben. Of liever gezegd: over onveiligheid.

Door het kantoor van de Marine Co-ordinator in Londen zijn alle door de verschillende Groepsvlooten gerapporteerde persoonlijke ongevallen die in 1975 plaatsvonden en die te wijten zijn aan *onveilige handelingen*, eens op een rijtje gezet. Keurig ondergebracht in de direct aanwijsbare oorzaak, maar ook de plaats waar of het soort werkzaamheden waarbij het ongeval plaatsvond. Een van die rubrieken is „*onveilig schoeisel*”. Tegenwoordig zijn dat niet alleen de zo huiselijk aandoende slippers, maar ook allerlei open klompschoenen en andere modeverschijnselen. Laat nu niemand zeggen, dat de maatschappij iets heeft tegen modeverschijnselen. Integendeel, de Shell gaat zelf

ook met de mode mee: neem het Shell-embleem, of de Shell-vlag, die om de zoveel jaar worden aangepast aan wat gangbaar is in het huidige tijdsbeeld. Kantoorruimten, scheepsaccommodaties, vroeger puur functioneel, worden nu door interieurarchitecten volgens de laatste „mode” ingericht, om de bewoners toch maar in een prettiger sfeer hun werk te laten verrichten. Maar door al deze modeverschijnselen worden geen onveilige handelingen in de hand gewerkt. Wel door schoeisel, dat hoe modieus ook, een gevaar vormt voor de drager ervan. En dat zeker tijdens het werk aan boord!

Die statistiek waar we het over hadden, geeft aan dat in 1975 maar liefst 20 ongevallen het gevolg waren van ondeugdelijk schoeisel. Twee ongevallen worden omschreven als te zijn voorgekomen tijdens administratieve werkzaamheden/wachtlopen/verblijf in de hut/recreatie. We zullen daar nu maar niet dieper op ingaan, maar wel dat twee collega's tijdens het lopen een smak maakten. Ook dat er vijf ongevallen in de machinekamer tijdens werkzaamheden plaatsvonden als gevolg van ondeugdelijk schoeisel, twee op ladders – of liever er vanaf! – drie tijdens tankschoonmaken, vier bij het werken aan de machines, drie in de kombuis en ga zo maar door.



# Doop M.S. Fossarina

**Op 18 juni jl. vond in Haugesund, Noorwegen, de doop plaats van de derde 32.000 tons productentanker voor onze vloot. Als doopmoeder was aangezocht Mw J. C. M. Davidson, echtgenote van de Group Planning Coördinator van het Londense kantoor.**

Mevrouw Davidson, Nederlandse van geboorte, arriveerde met haar echtgenoot in de avonduren van 17 juni in het plaatsje Haugesund, dat sedert enige tijd over een eigen vliegveld beschikt. Onder de overige gasten waren onze directeur, de heer Brouwer, alsmede de heer Jongeneel, manager van vloot „I” waarin de „Fossarina” te zijner tijd zal worden opgenomen. Als gast uit Londen was aanwezig de heer Main, hoofd van Marine Technical.

Om 12 uur op 18 juni verzamelde zich een groot aantal werklieden van de Noorse werf rond het platform, alwaar de doopmoeder – die werd begeleid door de heer Sandved, directeur van H. M. V. – van de jongste leerling van de werfgemeenschap bloemen aangeboden kreeg. Inmiddels bracht het „Saltveit Skolekorps”, een koperband samengesteld uit scholieren uit de omgeving van het schilderachtige plaatsje, vrolijke muziek ten gehore.

Na daartoe door de heer Sandved te zijn uitgenodigd, sprak Mw Davidson op ferme wijze de doopformule uit, die zij – tot verwondering van de aanwezigen – niet alleen in het Nederlands deed maar ook in perfect Noors. Daarop spatte de traditionele fles champagne met een luide knal uiteen, waarop door de band de Noorse en Nederlandse volksliederen ten gehore werden gebracht. Met de zo typische versie van ons „driewerf hoera” werd de plechtigheid besloten.

## Toespraken

Tijdens een diner dat 's avonds door de werf werd aangeboden, kwam duidelijk naar voren hoe de slechte situatie in de scheepsbouwindustrie een internationaal verschijnsel is en ook deze Noorse werf niet onberoerd heeft gelaten. „Echter – aldus de heer Sandved – op een dag als deze wil ik niet alleen de sombere toekomst belichten, maar ook een wat vrolijker boodschap brengen. En die is, dat wij hier in Haugesund ons gelukkig prijzen vandaag de doopmoeder in ons midden te hebben en haar op zo charmante wijze het schip hebben zien dopen.” Als herinnering aan de band die schip en werf nu met de doopmoeder hebben, bood hij haar een halsketting aan, verpakt in een houten doosje,



ontworpen en artistiek uitgevoerd door de architect en meubelmaker van het meubilair van het schip. Trouwens, ook vervaardigd van dezelfde houtsoort.

De heer Brouwer bracht zijn dank tot uitdrukking voor de gastvrijheid en hartelijkheid die de Noorse werf altijd, op zo geheel eigen wijze, betoont wanneer een schip wordt gedoopt. „Maar het meeste wat ons uiteraard vandaag genoeg doet, is dat wij een van onze toekomstige schepen zijn naam hebben zien krijgen. De F-klassers, waarvan wij er nu twee in de vaart hebben, zijn schepen om trots op te zijn.”

De heer Brouwer ging verder in op de vooruitstrevendheid van de werf om reeds enkele jaren geleden zullen geavanceerde schepen te ontwikkelen, waarbij hij inhaakte op het PLA-project, dat thans bij ons in ontwikkeling is. „Want wie wil overleven, zal vooruit moeten kijken, net zoals de werf dit hier heeft gedaan bij het ontwerpen van de „F”-klasse.” Juist daarom was hij vol vertrouwen, dat de werf de komende tijd zal doorkomen, waarbij hij de heer Sandved en zijn medewerkers alle succes wenste. Als erkentelijkheid voor het ook in de „Fossarina” gestoken vakmanschap, bood hij een cheque aan ten gunste van het personeelsfonds van de werf.

## Band doopmoeder – schip

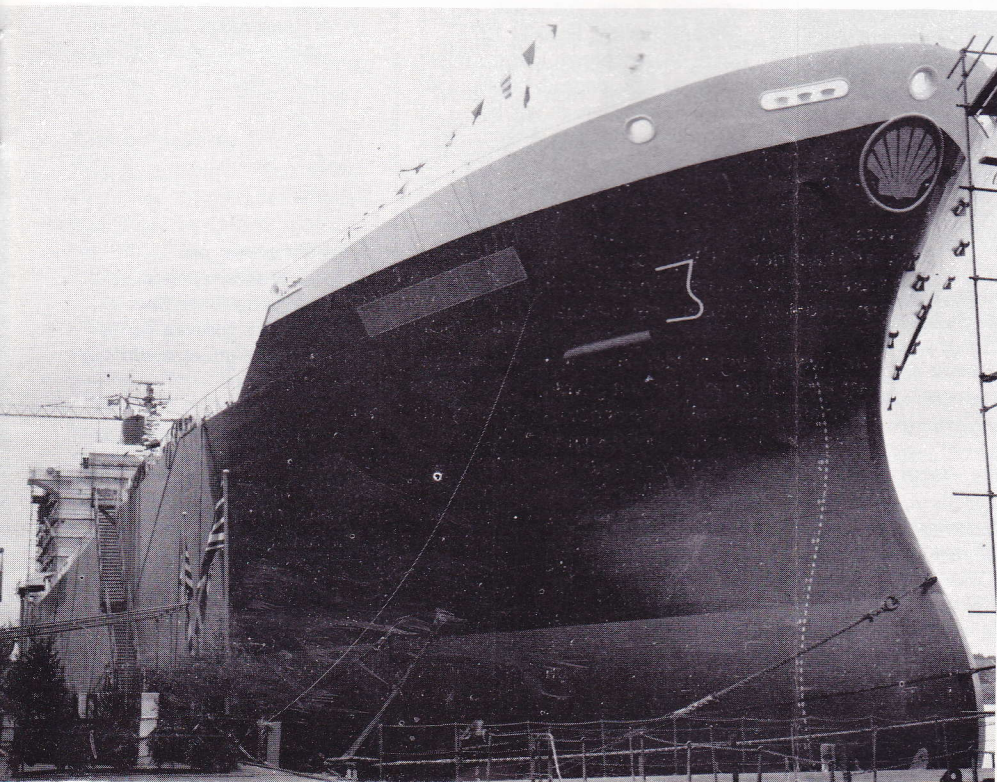
Als aandenken aan de doop van de „Fossarina”, bood onze directeur vervolgens Mw Davidson een

exemplaar aan van het jaarlijk minuscule schelpje waarnaar het schip is vernoemd. Om te zorgen, dat dit beter zichtbaar was dan met het blote oog, was het in een kristallen bol ondergebracht, waarin een lens was geslepen.

Mevrouw Davidson op haar beurt noemde niet alleen de hartelijkheid waarmee zij was ontvangen, doch bracht ook haar erkentelijkheid tot uitdrukking voor de eer het schip te hebben mogen dopen.

Zij complimenteerde de werf met het door hen verrichte werk, sprak dank uit voor de woorden van de heer Sandved en voor het aandenken, dat haar niet alleen voortdurend zou herinneren aan deze feestelijke dag, maar vooral aan de band die er nu is gesmeed tussen werf, schip en haarzelve. Graag zal zij bij gelegenheid het schip, wanneer het eenmaal in de vaart is gekomen, een kaart of schilderij aanbieden om op die wijze ook aan boord de herinnering levendig te houden aan de band die er is tussen doopmoeder en schip.

Zij besloot haar toespraak met de wens, dat de werf in Haugesund nog menig schip zal mogen bouwen en dat Shell Tankers gedurende lange tijd een gelukkige vaart met de „Fossarina”, haar schip, zal mogen hebben.





## Tip

Degenen die een of meer dagen in Singapore verblijven en moeite hebben met zich te oriënteren, doen er goed aan een Shell-servicestation binnen te stappen en er voor S\$ 1,20 een Shell-kaart te kopen. Niet alleen alle straten zijn hiermee gemakkelijk te vinden, doch ook de toeristische attracties worden erin opgesomd, met daarbij een index hoe ze op de kaart te vinden. Het nut van deze kaart blijkt zo groot, dat ook boekhandels in Singapore ze nu te koop aanbieden, alleen is de prijs dan aardig opgeschroefd!

## Nog een tip

Over opschrijven gesproken: de prijzen in heel wat winkels in Singapore rijzen de pan uit. Zeevarenden die niet de tijd hebben om in Singapore zelf de prijzen van foto-apparatuur, kamferkisten e.d. in de verschillende winkels te vergelijken, kunnen altijd naar „The International Seafarers' Centre” gaan, Spottiswoode Park Road 38

(eventueel telefonisch bereikbaar onder No. 2219362). Vraag daar eerst naar Ds. Brommet, de Nederlandse koopvaardijpredikant. Is hij niet bereikbaar, dan kunt u ook een van de andere medewerkers van het centrum vragen waar het door u gezochte het best kan worden gekocht. Eventueel vraagt het Centrum eerst telefonisch voor u na of het gezochte in voorraad is en wat de laagste prijs is.



## Gehoord aan boord

Het moet in Nederland hartstikke goed weer zijn geweest, zelfs m'n vrouw heeft niet geschreven!

## Uit en thuis

Het wordt weer stil rond „uit en thuis”. Je zou deze kreet ook kunnen brengen onder „gehoord aan boord”. Want juist zeevarenden blijken met een zeker genoegen de ervaringen van moeders te lezen en betreuren nu, dat het aantal bijdragen weer sterk aan het afnemen is.

# OVST-NIEUWS



Uit een opstel gemaakt na de fietstocht door een der jongste deelnemers.

... en toen we een eind hadden gefietst gingen we op een terrasje wat drinken. Toen ik mijn glas op had gedronken mog ik van een jongetje dat zijn eigen fiets had meegenomen even fietsen (het was een racefiets). Maar we gingen verder. . .

. . . We waren van plan om pannekoeken te gaan eten. Ondertussen was ik al aardig moe. Maar toen we een Pannekoekenhuisje binnenstapte en de pannekoek op hadden (hij was zalig) was ik niet meer moe. Op de terug weg gingen we langs een kanaal. Op het kanaal Waren veel boten en kano's. Toen we aan kwamen hadden we in plaats van 35 km 50 km gereden! Maar we hebben veel gezien en het was hartstikke leuk. . .

Robin van Noordt

Na de „fiets-in” op 22 mei jl. met een totaal van 18 deelnemers, zaten we met de bowling midden in de roos. Maar liefst 62 deelnemers genoten van dit spel – en van de „koude” schotel. Winnaar bij de heren was R. M. Willemstein, bij de dames was het Mw Kalkman die de hoogste score haalde. Al met al een zeer geslaagde avond.

## Rotterdam

Orders eruit!  
Rotterdam! Ja hoor, eindelijk dan eens Rotterdam.  
Op slag verandert de stemming aan boord. Men wordt een beetje nerveuzer en wat opgewondener. Kanaalkoorts?  
Bij de Sparks zie je ze al zitten. Wachtend op hun beurt. Thuis moeten ze toch ook weten dat ze er aan komen.  
„Welke steiger?”  
„Dat weet ik nog niet.”  
„Ja, maar hoe laat dan?”  
„Dat is ook nog niet precies te zeggen. Bel zelf maar even.”  
„Doe ik.”  
„Je komt toch wel hè?”  
„Ja hoor, tot straks dan. Dag.”  
De volgende. In ieder geval weet de Sparks, dat Rotterdam op het programma staat.  
Eindelijk daar ligt de Hoek. Wat, eerst voor anker? Zijn ze nu helemaal bed. . .  
Wachten dan maar weer.  
„Hieuw op anker, kaptein, en komt u maar naar de Maas center boei.” Gelukkig, de verlossende woorden. Vlug dat anker eruit. Volle kracht. Even later stapt de loods aan boord. Het eerste contact met de wal. Langzaam, te langzaam, schuift ze de havenhoofden binnen. Verdacht veel toeschouwers. Veel meer dan in andere havens. De sleepboten, nu wordt het menens. Als de eerste trossen naar de wal gaan wordt er met spiedend oog naar de wal gekeken of er nog niet iemand staat. Eindelijk vast en ja hoor, daar komt de karavaan aan. Wij zijn weer even thuis.



## Films

De firma Walport, leveranciers van speelfilms aan de wereldvloot, heeft onlangs haar nieuwe catalogus met onderhous- en ruildependances en agentschappen uitgegeven. Inmiddels is een exemplaar van dit „Walport Service Booklet 1976” aan al onze schepen toegezonden. Het is nu ook mogelijk om films in Port Said te ruilen en wel bij: Damanhour Shipping Agency, 26 Palestine Street, P.O. box 126, Port Said. Cables: Damanship. Blijkens de in het boekje gestoken „News from Walport” ondervindt de firma „Photo and Sound Co.” in Los Angeles en San Francisco moeilijkheden met de douane aldaar wat betreft de levering van reserve onderdelen en reparatie aan filmapparatuur. Schepen die hier hun projector willen laten nazien worden verzocht reeds van te voren contact met genoemde firma op te nemen, waarop zij laten weten of aan het verzoek kan worden voldaan. Tevens zijn er wederom een groot aantal nieuwe films in roulatie gebracht of nog in bestelling. Bij de

nieuwe titels treffen we onder meer aan:

„Love and Death”, een parodie op Tolstoj's „War and Peace”, waarin de Amerikaanse komiek Woody Allen de hoofdrol vervult. Voorts als toppers in de afdeling humor; „The adventures of Sherlock Holmes smarter brother”, met de bol-ogende Engelsman Marty Feldman en de onovertroffen Peter Sellers in „The Return of the Pink Panther”.  
Spanning en sensatie in de Oscar winnende film „Jaws”, waarin Robert Shaw en Richard Dreyfuss jagen op een flink uit de kluiten gewassen haai. „Rollerball”, is ook de naam van een populaire Amerikaanse sport op rolschaatsen, waarbij men het niet zo nauw neemt met de ledematen van de tegenstanders. James Caan, uit o.a. „The Godfather” neemt hierin de hoofdrol voor zijn rekening. Gene „Popeye” Hackman bestrijdt de onderwereld van Marseille in „The French Connection II”. En wie met weemoed mocht terugdenken aan de tijd waarin Fred Astaire, Gene Kelly, Judy Garland en Frankie „The Voice” (als rijdende ster) furore maakten zal binnenkort aan boord kunnen genieten van de film „That's Entertainment”.

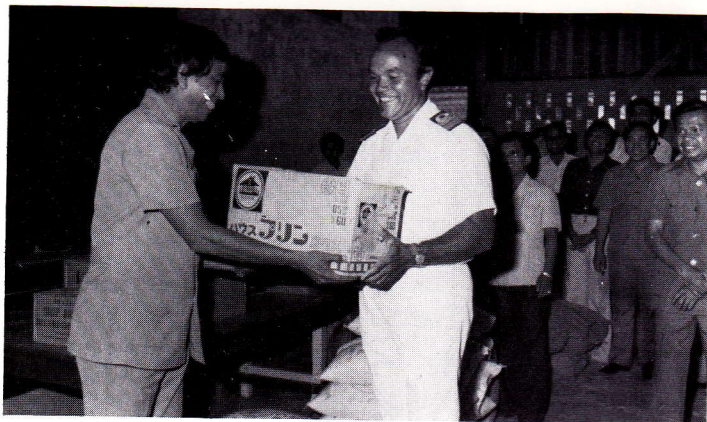
## Zwanger

Hoe zeer de gedachte, dat een schip vrouwelijk is, sluimert bij al degenen die dagelijks met schepen te maken hebben, werd onlangs duidelijk uit een telegram van onze bloedeigen technische dienst. Het telegram had als tekst: „We agree Philippa awaiting birth at Inner Anchorage”. Op de telex-afdeling fronsde men even de wenkbrauwen: wie zou het schip zover gekregen hebben? En was het wel een tanker waarmee de Philippa had gevrijd? Zou er een kruising ontstaan, of bleef het een ras-tanker? Men heeft de „i” toch maar door een „e” vervangen.

**Nu ik helaas, om gezondheidsredenen, niet meer op de vloot kan worden herplaatst, wil ik hierbij alle gezagvoerders, officieren en scheepsgezellen met wie ik gedurende achttien jaar heb gevaren, het allerbeste voor de toekomst en een behouden vaart toewensen.**

L. van der Wel





### Ongeschreven wet

De vissers van Sabah zijn in een kommervolle situatie terecht gekomen, omdat bleek dat hun handelswaar door de „Red Tide” was aangetast. Deze ziekte, die onder vissen in tropische streken voorkomt, maakt besmette vis ongeschikt voor menselijke consumptie. Het resultaat was wel dat de plaatselijke vissersbevolking hun inkomsten zag wegvallen. Kapitein Croes van de „Marinula” had dan ook geen betere bestemming kunnen bedenken voor de nog aanwezige voorraden proviand op een aantal opgelegde schepen, dan deze namens de reders aan te bieden ter leniging van de nood onder de getroffen bevolkingsgroep.

Aldus kon vrijdagmiddag 15 mei de vice-premier en minister van landbouw van West Maleisië, Datuk Harris bin Mohammed Salleh, namens de noodlijdende vissers een flinke partij etenswaar in ontvangst nemen. Tijdens deze bijeenkomst, in het stadhuis van Labuan, werden de banden tussen de opgelegde vloot en de plaatselijke bevolking nog eens extra verstevigd. Minister Datuk Harris dankte voor de gulle gaven, waarna kapitein Croes op de maritieme traditie wees, namelijk de ongeschreven wet, dat zeelieden hun in nood verkerende vakbroeders zoveel mogelijk helpen.

### Tour de Jakarta

Zaterdagmiddag 24 april 1976, 14.00 uur. De auto en het busje staan klaar bij de poort van de nieuwe raffinaderij in Tanjung Priok. Zo begon voor kapitein Wolper en echtgenote en het verdere gezelschap van zes opvarenden van de „Katelaysia” de „Tour de Jakarta”. Dank zij het verslag van Frans van Tol, leerling-werktuigkundige aan boord van dit schip, kunnen wij iets meer vertellen over de prettige wijze waarop deze tour werd volbracht. Het geheel was georganiseerd door de heer Van Duijn die door Shell

Tankers naar Jakarta is uitgezonden en door de deelnemers als reisleader was aangezocht. Na enige strubbelingen met de Becak (= fietstaxi) eigenaren te hebben overwonnen, kon men instappen voor een zeer enerverende rit door Tanjung Priok, naar Jakarta en het eerste reisdoel: een Batik-fabriek, genaamd Ibu Bintang Negara. De deelnemers



raakten onder de indruk van het maken van Batikstoffen, een hele klus waar vlugge en vaardige handen voor nodig zijn. Bij deze fabriek was ook een winkeltje, waar de nodige Batik-spuulletjes konden worden gekocht, hetgeen ook prompt gebeurde. Het tweede punt van het programma was een bezoek aan de Harris Art Gallery, hetgeen erg Engels klinkt, maar in feite een geheel Indonesische aangelegenheid is. Hier kon men de Indonesische kunsten uit alle delen van het land bewonderen en . . . kopen. Voor eventuele explicatie had de heer Van Duijn versterking gekregen van zijn vrouw en twee kinderen, die zich in de Batik-fabriek bij het gezelschap hadden aangesloten. In hoofdzaak waren hier het houtsnijwerk en de Batik-schilderkunst vertegenwoordigd.

### Grayswift

Nog altijd zijn er mensen die het met hun eigen veiligheid niet zo nauw nemen. Zo dringt de firma Grayswift er nogmaals bij ieder die gebruik maakt van hun launches op aan, om toch vooral het aanwezige zwemvest om te doen. Een verzoek waarachter wij ons ook scharen. Voorts verzoeken de mensen van deze „Tanker Service” in de Perzische Golf de schepen om in combinatie met de valreep de loodsladder te gebruiken, dit zoals vermeld in hun brochure.

Toepasselijke kleding is gewenst voor de dames die hun echtgenoten vergezellen en gebruik maken van de Grayswift bootjes. Dus geen korte rokken, klompschoenen of andere hoog gezoelde of gehakte schoenen bij het aan boord klauteren.

opgevoerd uit verschillende delen van Indonesië.

Mede door de entourage en de kledij werd het voor velen een nog nooit gezien schitterend schouwspel, dat werd besloten met een etentje in het Sea Food Restaurant „Ratu Bahari” in het stadsdeel „Kebayoran Baru”. De opvarenden worstelden er niet alleen met de chop-sticks maar genoten ook van de verscheidene visgerechten.

Met een afzakkertje bij de zwager van de 5e werktuigkundige, waarbij het uurwerk de kleine uurtjes reeds doorgaf aan de wijzers, werd de dag besloten.



### Reünie

De Gemeentelijke Hogere Zeevaartschool „Noorder Haaks” te Den Helder zal voor oud-leerlingen op 30 oktober 1976 een reünie houden, waarbij afscheid van de heer F. Bontes zal worden genomen. De heer Bontes was meer dan 40 jaar aan de school verbonden en het ligt in het voornemen om hem een cadeau aan te bieden van oud-leerlingen. Giften hiertoe kunnen worden overgemaakt op giro no. 2905 van de AMRO bank Den Helder, rekeningnummer 47.44.38.694 t.n.v. St. Nicolaas Comité „Noorder Haaks”.

Niet-leden van de Reünistenvereniging die deze dag mee willen maken, worden verzocht een berichtje te sturen aan: de heer K. Pompert, Helden, der Zeeplein 3, Den Helder, tel. 16198.

Het voorlopige programma voor die dag luidt:

15.00 Ontvangst oud-leerlingen op „Het Ankerpark 27”

16.30 Afscheid heer F. Bontes

19.00 „Lopende” rijsttafel op het internaat

20.30 Dansen in de nieuwe visserijsschool (tegenover de zeevaartschool).

### Moeilijk

Het op de juiste manier schrijven van een naam die je alleen maar hoort, is soms moeilijk. Bij de meer voorkomende familienamen in Nederland valt dat nog wel mee, maar zodra het Engelse namen worden die anders zijn dan Johnson, Williams en dergelijke, vragen we ons snel af hoe nu wel de juiste spelling zou moeten zijn. Engelsen hebben met onze namen echter ook veel moeite, getuige de enveloppe die ons bereikte en ter attentie was van een zekere „Mr. Fleighanhaad”, waarmee bedoeld was collega Vliegthart.



# Vlootpersonalia

periode van 16 mei t/m 15 juni 1976

## Gehuwd:

02.04: J. A. Geerdinck, 5e wtk., en mw. M. E. Veltman;  
21.05: J. P. van de Water, 3e wtk., met mw. M. van Dam;  
21.05: J. J. Smit, 4e stm., met mw. G. van 't Wout;  
28.05: E. J. Tieleman, II.wtk., met mw. J. Verriet.

## Geboren:

26.05: Maarten Pieter, zoon van P. J. van den Driest, 3e stm., en mw. J. van den Driest-Janmaat;  
08.06: Margriet, dochter van G. van der Oord, 2e stm. en mw. J. van der Oord-Schouw.

## Aflossingen:

gezagv.: F. Klaassen, R. E. van der Miesen, A. C. Weide, E. J. Stapper, P. de Regt, M. E. Wolper, W. Croes, H. J. Allaart, A. W. C. van Schendel, P. M. de Graaf, W. T. Spier;  
1e stl.: J. B. P. Imming, J. V. Kruit, G. van den Oord, J. Baard, P. R. Brunet de Rochebrune, J. Broekmeyer, R. Jousma, C. P. Donken, E. Q. Abbas, G. W. Bouma, H. van Slegtenhorst, J. Priester;  
2e stl.: J. A. Koenraad, C. B. Slieker, H. J. Lenstra, H. Slot, T. Kik, J. J. Honders, J. Verdoorn, P. J. Muntjewerf, J. Zwart, C. D. Kromhout, J. van Rooyen, P. G. van der Laag, W. L. Westhoff, G. Zoetendal, M. van den Belt;  
3e stl.: M. van Dijke, C. G. Schipper, P. H. Jacobs, R. Kuipers, R. A. Jongejan, C. Doolaard, H. J. P. M. Heetkamp;  
4e stl.: H. Rijpkema, K. P. Cupido, C. J. Lugtig, E. de Jong, G. A. van Dijk, D. F. A. Maljers, P. S. C. Braun, B. Fritzsche;  
radio-off.: J. J. A. van der Zee, L. Toutenhoofd, A. Boutkan, P. van Wijk, R. Roques, C. J. Klop, M. Platschorre, N. J. C. de Troye;  
hfd.wtk.: W. van Kemp, D. Gooris, J. E. Weidema, N. C. van der Vecht, J. Heymans, R. M. F. van den Berg, J. B. Biondina, P. van der Hout, W. G. van der Velden, C. L. H. Stocking Korzen, J. F. Spiering, J. L. van der Rijst, J. J. F. Reitsma, J. van Essen, J. F. van den Bogaard, C. G. Pusch, B. Veldhuis, A. de Boer, S. Neeleman;  
2e wtk.: W. A. M. Bouma, J. A. Maassen, E. Aanen, K. J. Faase, I. J. Albrechts, A. K. van 't Blik, J. Klemann, H. Tesink;  
3e wtk.: G. A. Dieterich, M. Kik, J. P. P. van Alebeek, T. P. M. Westhuis, J. G. van Werd, A. E. de Bruyn, E. Witteveen, J. Verlinde, R. C. Starckenburg;  
4e wtk.: A. N. Zeldenrust, W. Willems, C. W. Ards, P. L. H. Schmitz, R. F. van Loon, J. P. de Visser, A. W. M. M. Mey, J. L. F. Vermeulen, N. M. J. Duyen, B. Slagmolen;  
5e wtk.: T. J. van 't Kaar, J. M. M. Selders, J. de Klerck, W. G. Kole, R. J. van Kuyk, H. J. Reusien, W. A. 't Jong, R. P. de Boorder, B. J. Huizing, M. P. Roon, H. J. de Bordes, A. J. M. Janssen, G. A. de Ridder, M. J. de Kroon, M. P. M. Boonen, A. Harkink, J. H. M. Stoffelen, C. J. J. Verhart, W. Kool, F. E. Bussenius, J. J. P. Schilder, H. Hallie, W. A. den Baas, G. J. Brink, F. R. R. Smith, P. F. M. Kösters, T. J. van Loo, G. M. Kramer, J. J. van Herk;  
4e stm d.d. 5e wtk.: A. A. Schmidt, J. Kuiken;  
sch. voorman: A. J. Tinkhof, H. C. den Daas,

C. Voorspuys; sch. vakman I: F. Oostdijk, R. Vijlbrief,  
J. M. H. Siepers, J. Heeren, G. J. A. Wachelder;  
sch. vakman II: J. de Kruijff,  
J. G. van Zaltbommel, J. J. van Triet, R. Cornelissen;  
sch. gezelschap a/w: G. Sijmons, R. van der Horst, J. J. van der Kley, P. de Wit, R. E. Riedewald, J. A. Kimpton, W. Stremme, J. E. Groot-Bleumink, D. Rovers, H. N. Dekker, L. G. Smit, F. W. J. Buys, P. C. Groen, D. van Eenige, C. A. M. de Vree, J. van de Meer, F. S. Principaal, L. van der Sluis, H. Hendriks, R. E. Hubbard, H. Geelen;  
aank.sch.gezelschap a/w: M. R. Rikken, J. H. Ophof, H. M. T. Hendriks, R. W. Pieters, L. H. A. T. van Dijk;  
hoofdvoeding: C. van der Waal, E. T. P. van Boles, F. Tüllmann, C. F. van der Ende;  
sch.kok: D. Pot, G. P. M. Kraanen;  
hoofd bediende: F. G. Olde-Wolbers, J. Wulder;  
bediende: R. Jacobs, J. A. Small, J. Breyer, J. Wilhelm, A. M. M. Wintjens, W. E. van Straalen;  
bediende (a/d): J. T. Heymann;  
koksmat: T. B. Postma;  
jongen a/w: J. A. M. van Beurden, W. H. Reimerink, R. Mos, M. J. de Wijk, R. N. Jorissen.

## Tewerkstellingen en overplaatsingen:

**m.s. Abida:** hfd.wtk. J. H. Veen, 4e wtk. D. J. Blom;  
**m.s. Acila:** 2e stm. J. Boonstra, hfd.wtk. C. W. Stolk, 2e wtk. H. M. Westerveld, 5e wtk. J. A. Geerdinck, 5e wtk. H. A. J. Kiljan;  
**m.s. Acmaea:** 3e stm. D. J. Bruin, hfd.wtk. O. A. van der Want, 5e wtk. F. R. E. Szrama;  
**m.s. Acteon:** gezagv. B. C. Visser, 2e wtk. L. W. Jorissen;  
**s.s. Arca:** 1e stm. H. Verbaas, II.wtk. F. Spijker;  
**s.s. Atys:** 4e stm. B. den Heyer;  
**s.s. Capiluna:** sch. vakman I R. Groot, R. Croese, sch. gezelschap a/w T. J. Moonen, aank. sch. gezelschap a/w M. A. Rijken, L. C. Koymans, aank. kok J. G. Volleberg, bediende J. Boelee;  
**s.s. Capisteria:** 3e stm. E. Hietbrink, 3e wtk. J. G. Kuit, capataz F. Ruiz Veiga, man esp. J. Garcia Riobo, M. Docampo Rial, 2° man. M. Vieitez Vieitez, S. Nogueira Nogueira, J. Parcero Caañano, mar. int. M. Amoedo Aguete, E. Gonzalez Fernandez, J. M. Gonzalez Rodriguez, A. Guisande Martinez, J. Guisande Martinez, A. Loureiro Gonzalez, A. Miguez Boullosa, S. Portela Dominguez, E. Valverde Alonso, 2° mar. int. J. L. Aragunde de la Torre, B. Taboas Rey, jefe de f. M. J. Rey Rafales, coc. F. Aragunde Romero, cam. may. do. A. Perez Rodriguez, cam. A. Amorin Fernandez, J. A. Salgueiro Rodriguez, cam. (trip.) A. E. Pineiro Martinez;  
**m.s. Cinulia:** gezagv. A. Post;  
**m.s. Crania:** 2e stm. G. van Riet, radio-off. A. A. M. Lapidaire;  
**m.s. Dalia:** 1e stm. M. Klein, 2e stm. J. I. Boon, 3e stm. A. Dijkhuizen, sch. voorman C. Luykenaar, sch. gezelschap a/w F. G. M. van Kleef, L. N. Bouwmeester, aank. sch. gezelschap a/w L. T. A. C. Roodakker, T. Barth, sch. kok R. J. Hageman, bediende (a/d) P. E. Schuller, jongen a/w W. Zuidema;  
**m.s. Daphne:** 3e wtk. J. J. F. Govers, 5e wtk. C. J. Breker, radio-off. F. K. van Westen,

sch. vakman I E. J. H. van Arcken, bediende A. R. Tanasale, bediende (a/d) G. J. van Rijn;  
**m.s. Diadema:** hfd.wtk. C. J. Vermeulen, 3e wtk. J. T. Clements, wnd. 4e wtk. C. Castellijns, 5e wtk. R. Koudstaal, 5e wtk. F. P. van der Star, sch. vakman L. A. T. Blankemeyer, sch. vakman II J. Punt, hoofd bediende C. Westbroek, bediende H. Wezenaar;  
**m.s. Diloma:** 1e stm. G. J. Knol, 2e stm. A. G. J. de Wit, sch. vakman II A. A. O. Schenk, aank. sch. gezelschap a/w W. J. Louwerse, P. B. Klaassen, hoofdvoeding G. van Driel, aank. kok J. J. van der Elburg, hoofd bediende F. van der Heyden, bediende C. M. Vervloet, G. C. Pfenning;  
**m.s. Dione:** 2e wtk. R. H. de Haan, sch. voorman H. L. Klop, sch. vakman II M. Temmerman;  
**m.s. Dosina:** gezagv. D. Rijk, 1e stm. A. J. de Kraker, 2e stm. R. de Bordes, 2e wtk. K. L. J. Aertssen, radio-off. M. Eijlers, sch. gezelschap a/w E. M. Meyer, P. Luyten, sch. kok A. W. Jacobs, hoofd bediende A. J. J. Ceelen, bediende A. Jansen, M. Jonkman, bediende (a/d) J. Tappij-Gielen;  
**m.s. Felania:** gezagv. C. Wolse, 1e stm. C. Vlas, 2e stm. J. Wassenaar, 4e stm. R. Schreuders, 3e wtk. J. G. van Werd, sch. vakman I F. J. Trijselaar, sch. gezelschap a/w W. de Vries, E. W. van der Horst, G. L. Goedhart, P. de Vries, hoofdvoeding J. J. Dallmayer;  
**m.s. Fossarina:** 1e stm. J. C. Aartsen, hfd.wtk. D. Gooris, 2e wtk. J. Ommering;  
**m.s. Fulgur:** sch. gezelschap a/w T. G. Baars, J. A. Clarijs, J. H. T. M. Vissers, aank. sch. gezelschap a/w R. C. Vreugdewater, bediende C. J. de Graaf;  
**s.s. Katelaysia:** gezagv. J. H. A. Budding, 4e stm. P. C. Mink, hfd.wtk. J. Tekelenburg, 5e wtk. A. van den Akker;  
**s.s. Kelletia:** 2e stm. A. L. M. van Dun, II.stm. B. Kerver, II.wtk. L. van der Valk;  
**s.s. Kermia:** 2e stm. A. T. erpstra, 3e stm. L. H. Stevens, hfd.wtk. J. G. Bron;  
**s.s. Khasiella:** 2e stm. W. T. van den Berg, 4e stm. P. J. F. Steenbergen, II.stm. C. Kroon, 2e wtk. D. Smit;  
**s.s. Kopionella:** hfd.wtk. E. Jousma, 5e wtk. J. Blaak;  
**s.s. Kosicia:** 2e stm. B. de Vreeze, hfd.wtk. R. W. H. Buitenrust Hetteema, wnd. 4e wtk. R. Denker;  
**s.s. Kylis:** 1e stm. J. B. Krul, hfd.wtk. W. A. van Rooyen;  
**s.s. Lovellia:** 3e wtk. P. G. Venema, capataz J. A. Dosiil Hermo, man. esp. R. Lago Vilas, 2° man. J. L. Perez Hermo, mar. int. D. Fernandez Pintos, M. Laje Santos, M. Pereira Rodriguez, L. Martinez Duran, C. Rodriguez Barral, S. Perez Rebours, J. Fariña Cacabelos, M. Bouzada Pazos, R. Fernandez Piñeiro, 2° mar. int. F. Gonzalez Rodriguez, B. Nogueira Vieitez, coc. S. Martinez Gomez, cam. may. do. A. Otero Garcia, cam. F. Gonzalez Vidal, F. Loureiro Gonzalez, cam. (trip.) V. S. Fernandez Moreno;  
**s.s. Macoma:** 1e stm. M. de Graaf, 4e stm. R. A. S. Vermeulen, hfd.wtk. W. C. van Megen, 5e wtk. A. van Eyk, radio-off. D. G. van de Mheen, sch. vakman I J. M. Kools, sch. gezelschap a/w G. van der Bent, F. L. Brocx, C. L. M. Leliard, M. Klok, L. A. W. van de Wouw;



**s.s. Marinula:** 1e stm. C. P. Schoenmakers, wnd. 3e stm. F. G. de Bruyn, 4e stm. M. Treffers, hfd.wtk. C. H. de Koning, hfd.wtk. W. J. van der Hoek, wnd. 4e wtk. E. J. van den Brink;

**s.s. Meta:** 1e stm. F. W. van Oerle, 2e stm. S. Bos, 3e stm. P. A. Janssen, II.stm. H. Zimmerman, II.stm. J. P. van Rensen, II.stm. L. E. F. T. van Oudvorst, hfd.wtk. J. R. Alsma, 4e wtk.

A. Middelkoop, radio-off. J. P. Cnossen, hoofd voeding H. W. J. van Haarst;

**s.s. Mitra:** 1e stm. G. W. Bouma, 3e stm. J. M. M. van Rossum, 4e stm. J. W. Steynis, 5e wtk. R. Floor, 5e wtk. B. van den Ban, sch. vakman I P. A. van der Hoek, hoofd voeding J. van der Horst;

**s.s. Mytilus:** 3e wtk. A. M. P. B. Fluitsma;

**m.s. Niso:** gezagv. J. M. Hillen, gezagv.

H. H. J. Dijkhuizen, 2e stm. D. C. Taselaar;

**s.s. Ondina:** 4e wtk. L. P. Lucking, 5e wtk.

J. W. Jongkind;

**s.s. Onoba:** gezagv. H. A. Schelvis, wnd. 2e stm.

P. J. J. M. Verspeek, wnd. 3e stm. S. S. Abma,

4e wtk. H. Puyman, 4e wtk. G. A. de Wolf,

radio-off. M. A. Bauer, hoofd voeding

P. C. Bergmans;

**s.s. Patro:** 3e stm. E. M. M. van den Bosch,

hfd.wtk. J. Polet, man. esp. A. Acuna Germade,

A. Costas Excurdia;

**s.s. Philippia:** 1e stm. B. Ritman, hfd.wtk.

G. W. van Essen, 3e wtk. J. D. Compriet, man. esp.

N. Docampo Rial;

**s.s. Viana:** hoofd voeding J. H. A. J. Orië;

**s.s. Vitrea:** gezagv. P. Hoogesteger, II.stm.

F. C. de Roo, II.wtk. J. Bijloo;

**s.s. Vlieland:** 1e stm. G. W. Bouma, 3e stm.

N. C. M. Jonker, 2e wtk. J. A. Willems, radio-off.

J. H. van der Toorn;

**s.s. Zafra:** 1e stm. R. van Kranen, wnd. 2e stm.

M. M. Scheele, hfd.wtk. C. L. Fehrmann;

**s.s. Zaria:** 1e stm. O. A. van Druten, hfd.wtk.

P. J. de Lange, 4e wtk. H. Oldeboom,

radio-off. H. E. Haalmeyer.

#### **Uit dienst getreden vlootpersoneel:**

2e stm.: F. B. Visser;

3e stm. R. P. le Coultre;

3e wtk.: J. A. Kamberg;

4e wtk.: J. J. Ceelen;

5e wtk.: J. J. E. van Veghel;

sch. vakman II: J. G. van Zaltbommel;

hoofd voeding: G. S. Sinnema.

#### **Gepensioneerd:**

gezagv.: H. Barth, D. P. Klip;

hfd.wtk.: W. Balvers, R. Romijn sr., E. Rouw.

#### **Overgeplaatst naar „N.A.M.”:**

3e wtk.: P. A. Post, K. Verf.

#### **Overgeplaatst naar „Shell Nederland Chemie” te Klundert:**

3e wtk.: H. C. den Ouden, J. A. Starreveld;

4e wtk.: F. M. van der Straten.

#### **Tijdelijke tewerkstelling „Chevron Tankers B.V.”:**

2e stm.: W. Koeze;

3e stm.: P. W. Kamperman;

4e stm.: R. J. Moeke;

4e wtk.: P. C. M. Drost.

#### **Tijdelijke tewerkstelling „N.V. Stoomvaartmij. Zeeland”:**

3e stm.: M. J. van Loozen;

4e wtk.: W. T. van Leeuwen.

#### **Tijdelijke tewerkstelling „Curaçao Oil Terminal”:**

2e stm.: M. A. D. Hartlief;

3e wtk.: B. P. Droogendijk, J. Labeur.

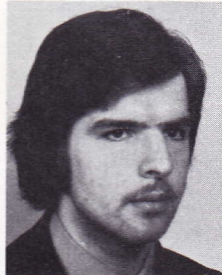
#### **Tijdelijke tewerkstelling „H.A.L.-Beheer B.V.”:**

3e stm.: C. J. de Boer.

#### **Tijdelijke tewerkstelling „Shell International Petroleum Co. Ltd. te Londen”:**

1e stm.: F. A. Visser.

### **In dienst getreden vlootpersoneel:**

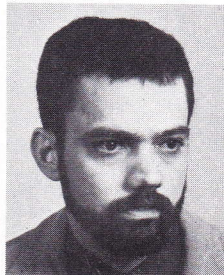


**J. E. Houtman**  
sch.vakman I

### **Onze vlootjubilaren:**



**C. Vriend**  
gezagv.  
1946-25.07-1976



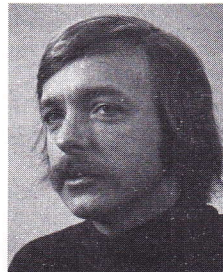
**J. F. Casimiri**  
2e stm.  
1966-16.07-1976



**J. D. Complet**  
3e wtk.  
1966-25.07-1976



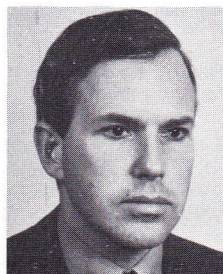
**J. P. van der Gaag**  
3e wtk.  
1966-15.07-1976



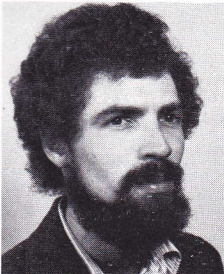
**R. Hagen**  
2e stm.  
1966-15.07-1976



**F. J. Kronenberg**  
2e stm.  
1966-20.07-1976



**R. W. Overdijkink**  
2e stm.  
1966-15.07-1976



**J. J. Schudemat**  
3e wtk.  
1966-20.07-1976



**R. C. Starkenburg**  
3e wtk.  
1966-26.07-1976



**A. J. Verheul**  
2e stm.  
1966-25.07-1976





## Bruidspaar van de maand

De kennismaking van de heer J. P. van de Water, 3e wtk, met de lieflijke mej. M. van Dam dateert uit 1973. Je zou kunnen zeggen op een ware „Shell-avond”.

De vader van de bruid is namelijk werkzaam bij Shell-Vlaardingen en broer Van Dam voer indertijd, net als de bruidegom, op de Diloma.

Hier op de Diloma werd eigenlijk al de kiel gelegd voor de kennismaking. De filmende bruidegom en de fotograferende broer van de bruid besloten in het verlof een dia- en filmavondje te houden.

En op die gedenkwaardige zomeravond in '73 heeft de „toverlantaarn” waarschijnlijk meer invloed gehad, dan men technisch gesproken van zo'n apparaat zou kunnen verwachten. „It's magic”, zegt een Engels liedje dan ook.

Op 21 mei jl. werd het sprookje in Vlaardingen werkelijkheid. Onze beste wensen voor de toekomst.

## Mutaties walpersoneel in de periode 11-5-1976 t/m 10-6-1976

### Uit dienst:

31-5-1976 Mw. W. C. Groen - DFP/5 (naar K.S.E.P.L.)

31-5-1976 L. Vonk - DFF/1 (naar S.N.V.)

### Terug van tijdelijke tewerkstelling „Chevron Tankers B.V.”:

2e stm. W. J. H. van Dipten, G. W. Geesink, J. A. M. Sneek, A. B. Tuyl;

4e stm.: W. T. A. A. G. M. van den Bergh.

### Aangesteld als:

5e wtk.: J. Blaak, A. van den Akker; sch. vakman I: J. J. van Triet; hoofd voeding: J. van der Horst.

### Behaalde diploma's:

1e stm. G.H.V.: S. Bos;  
1e stm. G.H.V.-th.: P. A. B. de Ruiter, M. van der Heiden;  
2e stm. G.H.V.: P. J. van den Driest, B. M. Stubbe, D. J. Bruin, R. C. Pabbuwee, D. Dankart;  
2e stm. G.H.V.-th.: A. J. Kappers;  
„C”: G. J. Leussink;  
„C-th.”: L. P. A. de Winter;  
„B-th.”: P. Dekkers, A. Storm, P. Versluis,  
A. B. G. Biesheuvel, H. L. Hendrison, J. Hoorn;  
„A/B-th.”: C. W. Bouman, R. Floor, F. P. E. Verfinden, B. van den Ban;  
„MVD”: A. van den Akker, J. J. van der Vlist.

## Vlootcirculaires

In de periode 16 mei tot en met 15 juni 1976 verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR berichten:

No.	Datum	Onderwerp
1170	20.5.76	Pensionering van de heer H. den Ouden (PCOR)
1171	1.6.76	Koersen (PCOR)
1172	2.6.76	Assistenten van de wachtchef
1173	3.6.76	Schaderapport No. 127.

## In Memoriam

Op 24 mei 1976 is overleden de heer

### A. Schram

oud-hoofdwerktuigkundige. Hij verliet onze maatschappij met ingang van 1 juni 1954 na ruim 29 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 76 jaar.

Op 27 mei 1976 is op 65-jarige leeftijd overleden de heer

### A. van der Kroef

oud-gezagvoerder. Na een dienstverband van precies 35 jaar verliet hij onze maatschappij op 1 augustus 1961.

## tussen schip en ka

vijftiende jaargang no. 12 – juli 1976

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

### Redactiecommissie

A. de Coninck  
D. Jongeneel  
G. H. van Leeuwen

### Redactie

R. L. N. Olieroock  
W. N. Wouters  
010 - 145.144 - 2065

### Administratie

Toestel 2065

### Kopij

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