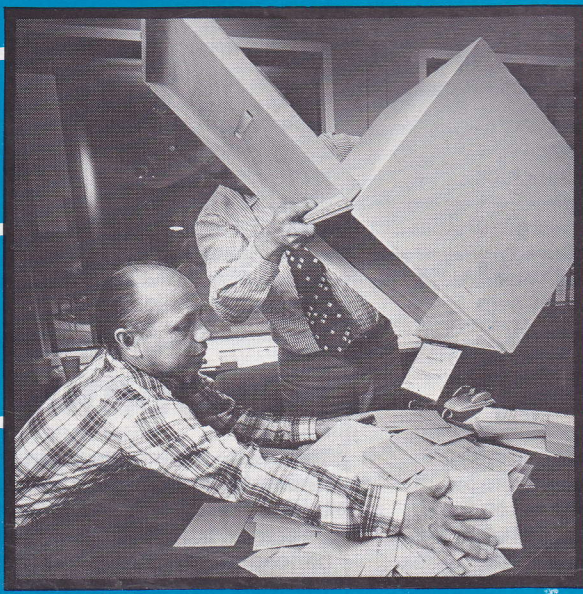
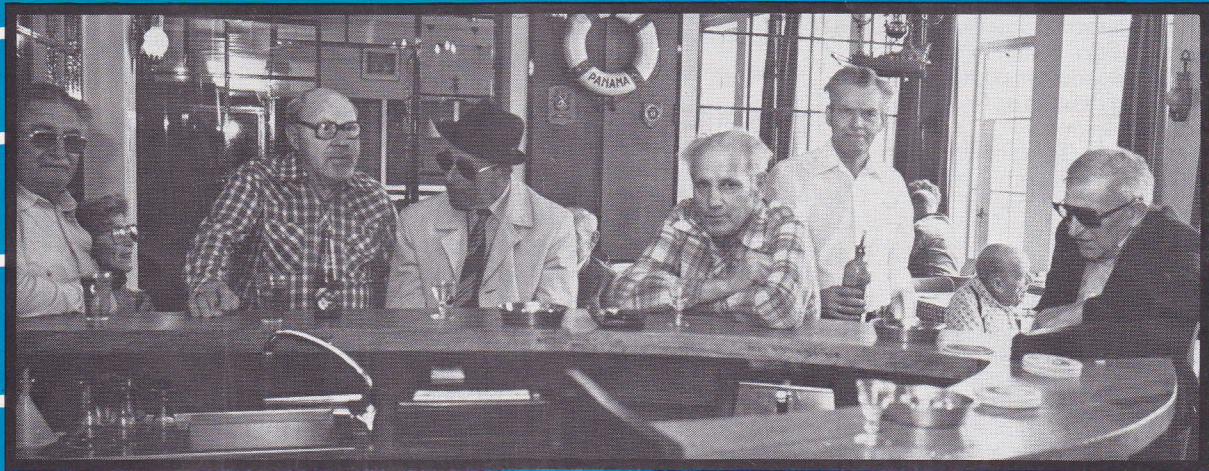


SCHEEP

ENNIKA

18e jaargang
nummer 11
juli 1979



Thuishaven Egmond

Uitslag

**ondernemingsraad
verkiezing**

SCHIP ENKA

Maandblad voor
het vloot- en walpersoneel van
Shell Tankers B.V.

achttiende jaargang no. 11
juli 1979

Redactie
R. Kleijn, W. N. Wouters
010-696127

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

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

Vormgeving
Tijl Vorm

Druk
Tijl Zwolle bv

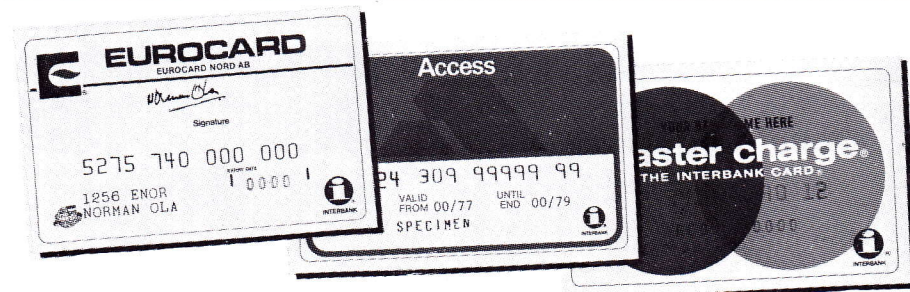
IN DIT NUMMER

DF/1-Organisatie	3
Thuishaven Egmond	4
Wereld onder water	6
OR-Vlootverkiezing 1979	7
250 Scheepsplantaarns	8
Reis vóór Jeanne geregeld	9
Met pensioen	10
Schoon schip	12
Vlootpersonalia	14
De kippenloop-loop-theorie	16



Sociaal Jaarverslag 1978

Voor de eerste keer is een gecombineerd sociaal jaarverslag – vloot en wal samen – uitgegeven. Exemplaren hiervan zijn inmiddels aan de schepen, alsmede aan de verlofgangers verzonden. De walemployé's hebben een verslag op kantoor ontvangen. Mocht u uw exemplaar hebben gemist dan kunt er een aanvragen bij de sectie DFP/6, telefoon 010-696107. Bij bezoek aan kantoor kunnen ze ook van de leesstand op de 6e étage van het Shell Gebouw worden meegenomen. In het verslag treft u een vragenlijst aan. Wij stellen het op hoge prijs indien u de gestelde vragen wilt beantwoorden tezamen met eventuele opmerkingen en/of suggesties. De vragenlijst gaarne vóór 1 september 1979 te zenden naar of in te leveren bij de afdeling DFP.



CREDIT CARDS VIA SHELL

Momenteel kunnen Shell employé's met een dienstverband voor onbepaalde tijd via Shell tegen een sterk gereduceerd tarief een credit card bij Eurocard Nederland B.V. aanvragen.

Een credit card biedt vooral voordeel op reis in het buitenland. In winkels, hotels, restaurants etc., die bij een credit card organisatie zijn aangesloten, hoeft men namelijk niet kontant te betalen, maar wordt de door de koper getekende rekening na enige tijd aan hem

toegestuurd. Dit gebeurt door de credit card organisatie, die de deelnemer eenmaal per maand een verzamelrekening in Nederlandse valuta stuurt. Dit betekent dat men meer dan een maand krediet heeft. Eurocard is een organisatie die samenwerkt met Access in het Verenigd Koninkrijk en Master Charge in Noord-Amerika. Met een eurocard kan men dus ook terecht bij bedrijven, die bij Access en Master Charge zijn aangesloten. Het totaal aantal vestigingen, waar men op deze wijze een eurocard kan gebruiken, bedraagt thans ongeveer 2½ miljoen.

Indien vlootmedewerkers geïnteresseerd zijn in een eurocard kunnen zij zich wenden tot de sectie DFP/1, telefoon 010-696156, die hun op aanvraag een aanmeldingsformulier zal toezenden. De walmedewerkers zijn inmiddels via een separate mededeling van een en ander op de hoogte gesteld.

VLOOTCIRCULAIRES

In de periode 16 mei tot en met 15 juni 1979 verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR berichten.

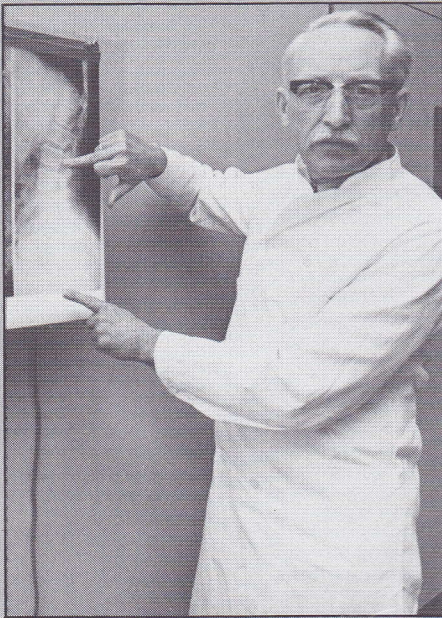
No.	Datum	Onderwerp
1505	17.5.79	Uitzending wereldomroep – interview over PLA (PCOR)
1506	18.5.79	Ship's movements (PCOR)
1507	29.5.79	Overplaatsing Mw. J. Poot (PCOR)
1508	31.5.79	Koersen (PCOR)
1509	11.6.79	Helicopterdiensten (PCOR)
1510	14.6.79	Testen van het stuurgerei
1511	14.6.79	Effective mooring book
1512	14.6.79	Reservering van gelden aan boord

Benoeming

Tijdens de ledenvergadering van de Koninklijke Nederlandse Reders Vereniging op 13 juni jl. is besloten onze Directeur, Ir. M. L. C. van Heeswijk, te benoemen tot vice-voorzitter en per 1 januari 1980 tot voorzitter van de KNRV.

SHELL TANKERS B.V.

DF/1 - Organisatie



K. Engelsma



Links Mw. J. A. Wildschut, rechts Mw L. J. Kas-Remijn.

In compleet zou het sedert het februari-nummer in dit blad gegeven overzicht van de 'walorganisatie' zijn als DF/1 - Medical hierin niet werd opgenomen. Dat deze sectie een aparte plaats in de organisatie inneemt komt omdat het hoofd van onze Medische Dienst, K. Engelsma, rechtstreeks ressorteert onder de directeur. Hij maakt tevens deel uit van het 'management team' en is als zodanig direct betrokken bij beslissingen die de gezondheid van alle collega's van 'vloot' en 'wal' zouden kunnen beïnvloeden.

In tegenstelling tot een bedrijfsarts, wiens taak het uitsluitend is de gezondheid van alle werknemers te bevorderen en te beschermen, is onze medisch adviseur tevens degene die erop toeziet dat geen collega voor dienst naar zee gaat zonder eerst – binnen de wettelijk daarvoor

gegeven voorschriften – medisch te zijn gekeurd. Hij houdt daarbij rekening met de speciale eisen die voor hen kunnen gelden. Wanneer onverhoopt aan boord een bedrijfsongeval heeft plaatsgevonden en behandeling aan de wal noodzakelijk is, beslist hij over eventuele repatriëring en onderhoudt contact met de familieleden.

Elke ontwikkeling die kan worden beschouwd als typisch te zijn verbonden met het varende beroep, wordt door hem nauwlettend gevolgd. Om wat voorbeelden te noemen: verkeerde eet- en drinkgewoonten, gevaar van lawaaidoofheid, te grote spanningsvelden, enz.

Periodiek worden op de Medische Dienst de 'wal'-collega's van boven de 40 onderzocht naar de hart- en bloedvatenfunctie, terwijl ook wordt

gezorgd dat degenen die de veertig zijn gepasseerd, periodiek aan een röntgenologisch borstonderzoek worden onderworpen, gericht op het vroegtijdig ontdekken van eventuele borstkanker.

Niet alleen ten behoeve van de administratie en correspondentie, doch ook voor een deel van het keuringonderzoek alsmede het geven van vaccinaties, verlenen van 'eerste hulp', enz. zijn er twee doktersassistenten, de dames Kas-Remijn en Wildschut. Zij ontvangen ook alle bezoekers, controleren in hoeverre het vaccinatieboekje 'op peil' is, zorgen voor verklaringen, het bijhouden van de wettelijk verplichte registratie van ziekteverzuim, enz. Ook het laboratoriumonderzoek is in hun handen.

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954

m.s. Abida
m.s. Acila
m.s. Acmaea
m.s. Acteon
s.s. Capiluna
s.s. Capulonix

(010) 130955

m.s. Cinulia
m.s. Crania
m.s. Dallia
m.s. Daphne
m.s. Diadema
m.s. Diloma

(010) 130956

m.s. Dione
m.s. Dosina
m.s. Felania
m.s. Felipes
m.s. Fossarina
m.s. Fossarus
m.s. Fulgur

(010) 130957

m.s. Fusus
s.s. Khasiella
s.s. Kylix
s.s. Laconica
s.s. Latirus
s.s. Lepton
s.s. Macoma

(010) 130958

s.s. Marinula
s.s. Meta
s.s. Mytilus
m.s. Niso
s.s. Ondina
s.s. Onoba

(010) 130959

s.s. Patro
s.s. Sepia
m.s. Tagelus
s.s. Viana
s.s. Vitrea
s.s. Zafra
s.s. Zaria

THUISHANEN EGMOND

De 'Prins Hendrik Stichting' te Egmond aan Zee is een tehuis voor oud-zeelieden. Doelbewust is de oorspronkelijke 'e' achter het woord 'oud' geschrapt. Dat er desalniettemin vele oude tot zeer oude zeelieden verblijven is eens te meer een bewijs dat men ook na een leven van hard werken op zee oud kan worden . . .

Bij het horen van de naam 'Prins Hendrik Stichting' denkt men toch onwillekeurig aan iets ouds. Immers, Prins Hendrik ('de Zeevaarder') leefde van 1820 tot 1879; de Stichting zal dus wel ontstaan zijn tijdens z'n leven of kort na z'n overlijden. En met die gedachte wordt de plank niet zo ver misgeslagen. In 1975 werd het 100-jarig bestaan gevierd, dus de thans 104-jarige Stichting mag er wat leeftijd betreft best zijn. En nog kwiek ook, minstens zo kwiek als in de beginjaren . . . En met grootse plannen voor de nabije toekomst. Maar daar zullen we het straks nog over hebben.

Bronbeek

Het plan om eens een kijkje te gaan nemen in de Prins Hendrik Stichting ontstond een poosje geleden, toen half Nederland op z'n

kop stond nadat bekend was geworden dat het tehuis voor oud-militairen 'Bronbeek' in Arnhem gesloten moest worden. In verband met aanzienlijke exploitatietekorten en gebrek aan verse aanwas. Wat een sympathie toonde men in den lande met de Bronbeekers toen ze geïnterviewd werden voor radio en TV. En ook later bij de komst van vier bejaarde inwoners op het Binnenhof, om met grote hartstocht te pleiten voor hun kameraden en henzelf om op het landgoed te mogen blijven tot hun laatste snik!

Ook het College van Regenten van de Prins Hendrik Stichting was met het lot van deze nobele lieden begaan. Zij konden, wellicht meer dan enig ander, zich heel goed indenken wat een paniek zich van deze groep mensen had meester gemaakt. Dat kon toch niet? Daarom dus was het een uitgemaakte zaak dat, mocht Bronbeek toch gesloten worden, de bewoners lieverlijk in Egmond zouden worden opgenomen. Het zou wel inschikken worden en goochelen met ruimte, maar men zou zeker een oplossing vinden. Gelukkig is het 'tij gekeerd' voor Bronbeek. Toch vroegen wij ons, na deze onverkwikkelijke affaire af, of de Prins Hendrik Stichting nu ook zo iets kan overkomen. De twee tehuizen hadden ogenschijnlijk veel van elkaar weg? 'Nee' was het resolute antwoord van directeur F. Zick. 'Daar hoeft men niet bang voor te zijn. Onze Stichting valt onder C.R.M. Natuurlijk

hebben wij ons strikt te houden aan de richtlijnen gegeven door dit Ministerie, ondermeer op het gebied van het personeelsbestand (een zeer grote post op de begroting). Momenteel is de verhouding personeelsleden/inwoners ongeveer 1:3 à 3½. Bij Bronbeek (vallende onder het Ministerie van Defensie) was dit 1:1! Dat scheelt nogal wat . . . Bovendien, de animo voor Bronbeek was tot voor kort tanende, maar de Prins Hendrik Stichting heeft aan belangstelling niet te klagen.

Uniek

Wat voor mensen wonen er zoal in de Stichting?

De heer Zick, zelf oud-zeevarende, daarna jarenlang bij het zeevaarkundig onderwijs werkzaam, maar nu een man die zich met hart en ziel inzet om het de bewoners van het Stichtingsgebouw in Egmond zo prettig mogelijk te maken, begint enthousiast te vertellen. 'Ons tehuis staat in principe open voor iedereen, na akkoordbevinding van de door de overheid ingestelde zg. indicatiecommissie. Tot voor een paar jaar kon men rechtstreeks contact opnemen met een bejaardencentrum om zich te laten inschrijven (meestal bijschrijven op een wachtlijst . . .) maar dat gaat nu eerst via de genoemde commissie in de woonplaats van de gegadigde. Het merendeel van de bewoners bestaat uit mensen die met het water te maken hebben gehad: van de



koopvaardij (of hij nu matroos of kapitein was), visserij, loodswezen, sleepvaart, reddingswezen, binnenvaart en zelfs is er nu een voormalige stuwadoor. Er zijn alleenstaanden maar ook echtparen, in totaal ongeveer 160 mensen. Uniek in ons land! Zo'n sfeertje vind je nergens'.

Trouwens die speciale sfeer proef je al direct bij binnenkomst. In de voortuin van het werkelijk schitterend tegen de duinen gelegen, witte complex staat een immense vlaggemast, met links voor de hoofdingang een originele schelpenkar en rechts een nettenwagen. Eenmaal binnen waant men zich, niettegenstaande de moderne en fleurige aankleding, zeker 50 jaar geleden. Overal oude schilderijen en platen, oude scheepsmodellen, een scheepsbar, een bibliotheek met oude (en natuurlijk ook nieuwe) boeken. De grootste trots is het museum. Tientallen modellen van oude schepen: schoeners, fregatten, brikken, bommen, hoekers, koffen en hoe ze allemaal verder mogen heten. Ook scheepjes in flessen, houtsnijwerk, tekeningen. praktisch allemaal door de bewoners of voormalige bewoners zelf gemaakt. Er zijn werkstukken bij die een museumdirecteur in pure verrukking zouden brengen. De tijd was te kort om alles stuk voor stuk goed te bekijken, maar het is zeker de moeite waard om er nog eens heen te gaan. Het museum is trouwens op gezette tijden voor het publiek geopend. Inlichtingen hierover kunnen ook bij de plaatselijke V.V.V. worden ingewonnen.

Ruige taal en zuipen

Diep ingeworteld is het valse beeld dat men nogal eens heeft van een zeeman. Wij spraken met een oud-zeeman die een paar jaar geleden een bejaardenhuis in de stad ruilde voor de Prins Hendrik Stichting. De reden? 'Ik kon daar onmogelijk wennen. Die kouwe-kak-dametjes schoven zover mogelijk weg als ze hoorden dat ik vroeger had gevaren. Maar wel stiekum zitten grinniken als ik eens een bak vertelde . . . En dan nog 's wat. Ik mag toch wel een neutje nemen? Een of twee borreltjes per



De heer J. v. d. Windt

dag is toch geen doodzonde? Nee, ik ben hartstikke blij dat ik hier ben. Kan ik tenminste eens tegen iemand aanpraten. En als er eens een minder net woord valt, hoef ik me hier niet te schamen. Terwijl niemand je met grote ogen aankijkt als je een borreltje neemt.

'Murena'/'Abida'

We waren benieuwd of er onder de bewoners ook mensen waren die bij onze maatschappij hadden gevaren. En ja hoor . . . de 74-jarige heer J. v. d. Windt kon zich de tijd als pompman op de 'Murena' nog als de dag van gisteren herinneren. Dat was twee jaar voor de oorlog, van '38 tot '40. De 67-jarige heer H. J. Th. Koeleman maakte als matroos zeven reizen op de 'Abida' alvorens over te stappen op Engelse Shell-tankers. Niet dat hij het zo slecht naar z'n zin had, maar het lag er maar aan waar er op dat moment werk was. Samen met z'n vrouw woont hij nu al een poosje in Egmond en hij heeft geen spijt de stap indertijd genomen te hebben. Een kennis had de naam Prins Hendrik Stichting eens laten vallen en dat bleek een goede opmerking te zijn geweest.

Verre van krenterig

De bewoners van de plaats Egmond aan Zee zijn trots op 'hun' Stichting. De 'Stichtelingen' kunnen geen kwaad bij hen doen (en dat zullen ze zeker niet doen ook . . .). Als er iets moet worden aangeschaft, wordt er gauw even een aktie op touw gezet. De middenstand is ook al verre van krenterig. De prijzen van een borreltje of pilsje zijn zowel binnen als buiten de poort gelijk. Gaat de prijs aan de bar een dubbeltje omlaag, dan volgt prompt de Egmonder horeca. Echter, als u eens in Egmond bent kunt u zich de moeite besparen om een 'Prins Hendrik prijs' te bedingen, want die is uitsluitend voorbehouden aan de bewoners van het huis . . .

'Hutten' te klein

Dit is een veel gehoorde klacht. Ter verduidelijking: kamers kent men niet, het zijn hutten. Net zoals men zegt 'ik ga nog even de wal op' d.i. ik ga nog even de poort uit. Maar om op het ruimtegebrek terug te komen, de hutten zijn inderdaad aan de

krappe kant en de toiletten bijvoorbeeld liggen nogal eens ver van de hut. Maar de Stichting heeft grote verbouwingsplannen en hoopt, nadat de officiële goedkeuring is verkregen, zo spoedig mogelijk de op papier gezette ideeën te kunnen verwezenlijken. De kameroppervlakte zal dan aanzienlijk groter worden en ook zal in elke kamer, pardon hut . . ., een toilet en doucheruimte worden ingebouwd. Het is te hopen dat de goedkeuring niet te lang op zich zal laten wachten en dat op korte termijn met de verbouwing/uitbreiding kan worden begonnen.

Ook minder prettige dingen

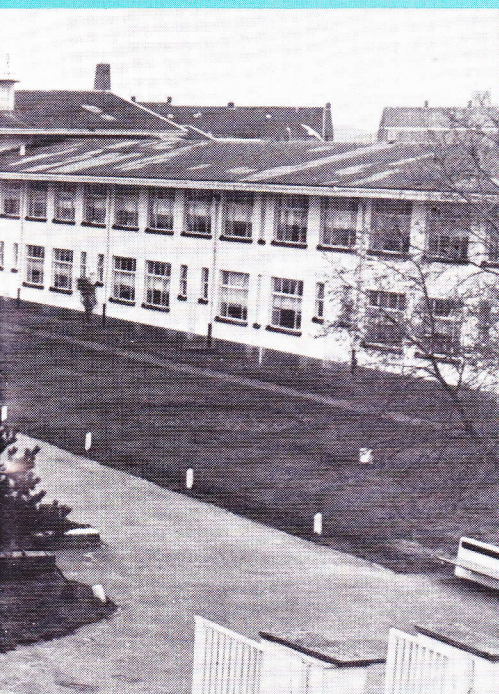
Er valt nog veel meer te vertellen over de Prins Hendrik Stichting en z'n bewoners, al was het maar over Engel Visser, die indertijd model stond voor een reclame voor een bekend merk 'pikketanis', de hobbyruimten, de 'roef', de machinekamer (net of men op een schip is), de prachtige gebrandschilderde ramen, de hier en daar opgestelde fonteintjes voor het sap van de



De heer en mevrouw H. J. T. Koeleman

tabakspruimers. Maar er zijn ook minder prettige dingen, zoals de afdeling voor de demente bejaarden en de ziekenzaal. De harde realiteit, Sterfgevallen die de bewoners en het personeel altijd weer beroeren. Vrijwel iedere begrafenis vindt plaats vanuit het tehuis en staande op het bordes brengt het voltallige personeel een stille, laatste groet aan de overledene, onder het strijken van de vlag. Een traditie die men door de jaren heen steeds in ere heeft gehouden. Maar de Prins Hendrik Stichting geeft in geen geval een sfeer van 'ouwetjes' die lijdzaam op hun einde wachten. Verre van dat. Er is genoeg afleiding. Men hoopt echter wat meer buiten te kunnen vertoeven, maar dat zat er die dag in april zeker niet in: regen en wind . . . Er werd reikhalzend naar een zonnetje uitgekeken. En met de zon komen de toeristen en met de toeristen komt de gezellige bedrijvigheid rondom het complex.

Wij hopen dat de Stichting tot in lengte van jaren haar taak zal kunnen voortzetten. De geweldige inspanning van het personeel en de leiding draagt er in belangrijke mate toe bij om de bewoners, zo veel als enigszins mogelijk is, een gezellige en onbezorgde oude dag te bezorgen. En ze hebben het verdiend, dat staat als een paal boven water!



Wie langs de haven van Scheveningen loopt, moet het wel opvallen dat ook voor de visserij het tij is gekeerd. In plaats van rijen loggers die het zeebanket aan de visafslag afleveren, ligt schip naast schip zich aan te prijzen voor de sportvisserij. Alhoewel in het

nieuwe veilinggebouw nog steeds vis wordt afgeleverd, is de vanouds bekende visafslag omgetoverd tot een rij etablissementen, waar ongetwijfeld de dames en heren sportvissers menig Latijns woord over de tafel slingeren. Maar dan, achteraan, aan de Dr. Lelykade No. 39, een museum.

Een bescheiden ingang, maar wie eenmaal naar binnegaat, komt voor een verrassing te staan. Een zeebiologisch museum, zo fraai, dat je je in een andere wereld waant. Een wereld onder water, waar niet de vis maar wel wat verder onder water leeft de aandacht vraagt.

WERELD ONDER WATER

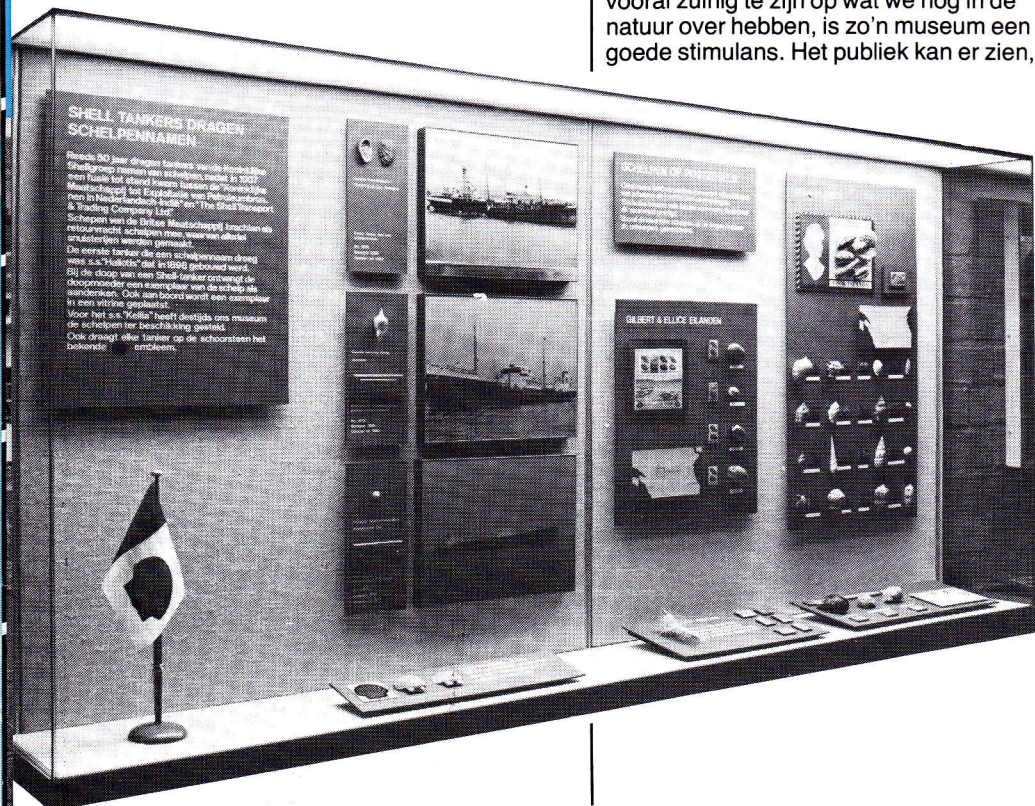
In 'Shell Venster', om precies te zijn in de april-1979-editie, heeft al een verhaal gestaan over biologiëraar, fotograaf, schrijver en museumdirecteur Bob Entrop. Een man die als kind een schelpenverzameling begon, die thans dusdanig is uitgegroeid, dat door een daartoe in het leven geroepen stichting die verzameling tot museum is geworden. Dat we er nu in dit blad op terugkomen is, omdat het museum op 16 mei officieel is geopend door de Commissaris der Koningin in de Provincie Zuid-Holland, Mr. M. Vrolijk. En bij die gelegenheid drongen wij tussen de gasten door om eens te zien wat ze ervan gemaakt hadden. Dat 'ze' zijn een groot aantal medewerkers: particulieren, verzamelaars, de gemeente Den Haag en vele bedrijven. Als we even denken aan ons handelsmerk, gebaseerd op de schelp Pecten Maximus, mag het geen wonder heten dat ook de Koninklijke/Shell daaronder was. En als je dan nog even

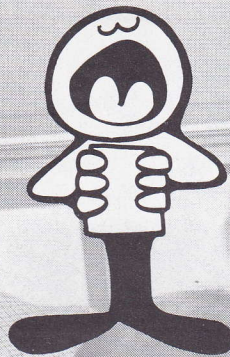
doordent aan onze gewoonte tankers naar schelpen te vernoemen en een exemplaar van de bewuste schelp aan boord te zetten, dan zal het ook geen verrassing zijn dat Shell Tankers werd benaderd. Nu zijn er nog oude banden met de heer Entrop. Hij was degene die ons destijds de schelp 'Kellia' bezorgde bij de nieuwbouw van het gelijknamige schip (1953). De eerlijkheid gebiedt ons te zeggen dat bij het verkrijgen van schelpen wij verder altijd de bijzondere medewerking hebben van het Rijksmuseum van Natuurlijke Historie, afd. Mollusca, in Leiden. De stille werkers daar beschikken over zo'n grote kennis en over zo'n uitgebreide variëteit schelpen, dat zelfs onze Britse collega's hun hulp inroepen als het Britse Museum verstek heeft moeten laten gaan. Maar terug naar het Zeebiologisch Museum in Scheveningen. In deze tijd van grotere milieubewustheid, waarbij onverbrekkelijk de aansporing toch vooral zuinig te zijn op wat we nog in de natuur over hebben, is zo'n museum een goede stimulans. Het publiek kan er zien,

dat de zee meer is dan alleen een plas water, aan de rand waarvan het goed zonnebaden is. Sterker, dat er nog een rijkdom aan weekdieren (ofwel gewoon schelpen), kreeftachtigen, stekelhuidigen, holtedieren, eencelligen en zeewieren is. Vele van deze natuurproducten worden in het nieuwe museum op bijzonder aantrekkelijke wijze (met korte maar duidelijke uitleg) aan den volke vertoond. En je hoeft waarachtig geen toerist van over de grenzen te zijn om, als je toch in Scheveningen bent, daar eens binnen te stappen. Al is het natuurlijk meegenomen voor het bestuur van de stichting, dat de gehele verbouwing nog net vòòr het grote vakantie seizoen gereed is gekomen.

Dat die verbouwing heel wat voeten in de aarde moet hebben gehad, was zonneklaar. Nog voor de verbouwing waren we in de gelegenheid na te gaan of – en dat op verzoek van de bestuursleden – ook wij als nog steeds actieve gebruikers van schelpen en hun namen onze medewerking konden verlenen. Dat kon op meerdere wijzen. Maar er is – om het wat oneerbiedig te zeggen – zoveel beesten en plantenspul in de zee (de vissen nog niet eens meegeteld), dat we ons moesten beperken tot een tableau waarop toelichting op het gebruik om Shell-tankers naar schelpen te vernoemen. En natuurlijk fraaie foto's van enkele onzer schepen en exemplaren van de betreffende schelpen.

Wist U overigens dat, ook al vernoemde Marcus Samuel, de directeur van The Shell Transport and Trading Co., reeds in 1892 zijn eerste tanker, de 'Murex', naar een schelp, in 1898 een naar een schelp vernoemde tanker onder Nederlandse vlag voor de 'Koninklijke' voer? Het was de 'Haliotis', gebouwd voor de toenmalige Nederlandsch-Indische Industrie- en Handel Mij, waarmee de 'Koninklijke' nauw samenwerkte. Nauwelijks zal men toen hebben vermoed, dat later – na de amalgamatie in 1907 – alle schepen van de Koninklijke/Shell naar schelpen zouden worden vernoemd, net zo min als Bob Entrop als jongen kon vermoeden dat waar hij in de visafslag schelpen uit vismanden zocht voor zijn verzameling later het Zeebiologisch Museum zou komen.





OR-Vloot verkiezing 1979

Vrijdag 1 juni was het eindelijk zover. De lakzegels op de enveloppe met sleutels konden worden verbroken, de sloten van de stembussen geopend en de inhoud van de bussen worden leeggestort op de gereedstaande tafel. Spanning alom in de kamer op de 5e etage van het Shell Gebouw! Wie zouden er (weer) zitting gaan nemen in de nieuwe Ondernemingsraad voor het Vlootbedrijf van Shell Tankers B.V.?

Maar eerst had het stembureau, bestaande uit de heren L. Buitenkant, C. Hemmer, J. H. S. van der Pas, T. H. van Vlijmen en C. P. Donken (de heer G. Hoogland was met vakantie) nog uren werk om de binnengekomen stembiljetten te controleren en te tellen. Zij werden daarbij ter zijde gestaan door enige secondanten. Het werd niet helemaal een mannen aangelegenheid want ook de dames Tekelenburg-Tolenaar en Virati van DFP/3 verleenden assistentie.

Allereerst treft u hieronder het eindresultaat aan. Gekozen zijn (alfabetisch):

In Groep 'A'	Groep 'B'	Groep 'C'
H. J. Allaart	J. Baard*	F. F. Beekhuis
C. W. Stolk	C. P. Donken*	F. W. A. van Deursen*
	J. A. P. Donks	H. A. Groenendijk*
	W. J. L. de Gee	W. W. Huygen
	C. Hemmer*	M. Jonkman
	P. H. Jacobs*	J. G. Koek*
	R. Jousma	C. G. M. van Schuppen*
	J. A. van Kesteren*	T. H. van Vlijmen*
	J. B. Krul	
	J. H. S. van der Pas*	
	E. G. Petrusma	
	P. A. van Splunter*	
	A. G. M. Witten*	
	B. J. H. Wortelboer	

* had reeds zitting in de OR, dus nu herkozen.

Gedurende de komende drie jaar zullen deze heren de belangen van ons vlootpersoneel in de Raad gaan behartigen.

Opkomst lager dan drie jaar geleden

Zoals gebruikelijk bij verkiezingen gaan we even terugblikken naar en vergelijken met de verkiezingen in 1976. De opkomst toen was uitzonderlijk hoog. En zoals ook vaak voorkomt met een leerling op school die heel hoge cijfers haalt: ineens is er een lichte inzinking. Waarvan een ieder natuurlijk hoopt dat het maar een tijdelijke terugslag zal zijn. Zo verging het ook de verkiezingen van 1979.

Een vergelijking geeft de volgende percentages te zien:

	1979	1976
Groep 'A'	85,7	92,2
Groep 'B'	80,7	81,2
Groep 'C'	66,2	71,8

Een gemiddelde dus van 76,5% tegen 79,9% in 1976.

Kiesgerechtigd waren in totaal 1172 collega's waarvan 896 werkelijk aan de verkiezing deelnamen. Als we de cijfers bekijken mogen we toch zeker niet ontevreden zijn.

Van de 896 stembiljetten werden er 63 'niet ontvankelijk' verklaard. Deze hadden in hoofdzaak betrekking op mensen die niet kiesgerechtigd waren, dubbel of verkeerd hadden gestemd. Van de 833 biljetten gingen er nog eens 56 af (blanco biljetten, biljetten door kiezers van toevoegingen voorzien, biljetten met meer dan het toegestane aantal stemmen). Dus uiteindelijk 777 geldige stembiljetten.

Hieronder volgt de volledige uitslag van deze verkiezing, waarbij achter het aantal stemmen dat op elke kandidaat is uitgebracht is aangegeven of zij zich her/verkiezbaar hadden gesteld als vrije kandidaat (V), dan wel namens de Nederlandse Vereniging van Kapiteins Grote Vaart (K) of de Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart (F).

Uitslag Groep 'A' (2 zetels)

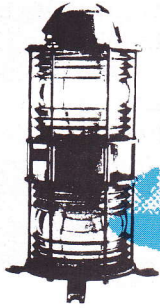
Rang	Naam	Aantal stemmen	
1	Gezagvoerder H. J. Allaart	72	K
2	Hoofdwerktuigkundige C. W. Stolk	46	F
3	Gezagvoerder J. M. Hillen	41	K
4	Hoofdwerktuigkundige J. G. Bron	38	F

Uitslag Groep 'B' (14 zetels)

1	1e Stuurman R. Jousma	230	V
2	2e Werktuigkundige C. Hemmer	198	F
3	2e Werktuigkundige A. G. M. Witten	196	F
4	2e Werktuigkundige J. H. S. van der Pas	187	V
5	2e Stuurman P. H. Jacobs	184	V
6	3e Werktuigkundige E. G. Petrusma	175	F
7	1e Stuurman J. B. Krul	174	V
8	1e Stuurman C. Ph. Donken	168	F
9	3e Werktuigkundige P. A. van Splunter	165	V
10	2e Stuurman B. J. H. Wortelboer	163	V
11	1e Stuurman J. Baard	151	F
12	1e Stuurman J. A. van Kesteren	147	V
13	4e Werktuigkundige W. J. L. de Gee	140	F
14	2e Stuurman J. A. P. Donks	125	V
15	5e Werktuigkundige J. J. M. van Iperen	113	F
16	2e Stuurman W. Holwerda	108	F
17	3e Stuurman C. H. M. Buckens	103	V
18	2e Stuurman A. J. Kappers	98	F
19	3e Stuurman R. J. E. van Haarst	97	V
20	3e Stuurman R. J. Moeke	93	F
21	3e Stuurman R. M. van der Aa	85	F

Uitslag Groep 'C' (8 zetels)

1	Scheepsvoorman T. H. van Vlijmen	160	F
2	Hoofd Voeding H. A. Groenendijk	126	F
3	Scheepsgezel A/W F. F. Beekhuis	96	V
4	Hoofd Voeding W. W. Huygen	76	F
5	Hoofd Voeding C. G. M. van Schuppen	76	V
6	Scheepsgezel A/W J. G. Koek	75	V
7	Hoofd Voeding F. W. A. van Deursen	73	F
8	Bediende M. Jonkman	63	V
9	Hoofd Voeding A. G. Freeth	57	F
10	Scheepsgezel A/W M. Kumentas	53	F
11	Hoofd Voeding J. H. A. J. Orië	45	V



250 scheepslantaarns

Scheepslantaarns zijn er in voldoende aantallen te koop. Handelaars in scheepsbenodigdheden kunnen ze zo van de plank pakken. Maar dan heeft u wel een nieuw exemplaar. Eentje die nog nooit met de zilte zeelucht in aanraking is geweest en nog nooit heeft gebrand. Maar wat is leuker dan een gebruikte lantaarn te bezitten? Een lantaarn die al jaren dienstgedaan heeft en in alle delen van de wereld is geweest! Als u een shipchandler ernaar vraagt zal hij u waarschijnlijk moeten teleurstellen. Een nieuwe is geen probleem maar een gebruikte is praktisch niet te pakken te krijgen. Een enkele misschien, tegen een fors bedrag.

Voor de liefhebbers

Laten er nu binnenkort 250 stuks bij Shell Tankers B.V. beschikbaar komen. . . . Hoe kan dat? Wel, in verband met de uitvoering van de nieuwe IMCO bepalingen betreffende navigatielampen aan boord van tankers moeten op een aantal van onze schepen de navigatielichten worden vervangen. Dat zal niet en-bloc worden gedaan maar over een langere periode. Gebleken is dat onder het vloot-en walpersoneel veel belangstelling bestaat voor de afgekeurde lantaarns. Besloten is dan ook om ze aan de liefhebbers te verkopen. Wel moeten wij er nadrukkelijk op wijzen dat de lampen ter beschikking komen in de staat waarin ze van boord worden ontvangen. De meestal aanwezige verflaag dient men dus zelf te verwijderen.

Hoe een exemplaar te bemachtigen?

Omdat de vervanging veelal in het buitenland zal gaan plaatsvinden zullen er kosten gemaakt moeten worden (o.a. verpakkings-, transport- en

afleveringskosten en invoerrechten).

Als we een gemiddeld bedrag per lantaarn aanhouden komen we op de volgende prijzen:

f 55,— voor een kleine lantaarn en

f 65,— voor een grote lantaarn

Alles af kantoor-Rotterdam in de toestand 'nog op te knappen'. De verrekening zal plaatsvinden via inhouding op het salaris of de gage van de betrokken werknemer. Hieronder treft u een inschrijfformulier aan wat de geïnteresseerden volledig ingevuld en ondertekend voor 1 september a.s. dienen te sturen aan:

**Commissie Scheepslantaarns
Shell Tankers B.V.,
Postbus 874
3000 AW ROTTERDAM**

Voor het vlootpersoneel bestaat de mogelijkheid de lantaarns, na telefonische berichtgeving onzerzijds, binnen enkele dagen bij onze materialen afdeling op te (laten) halen. Indien u verzending naar het huisadres preferereert zullen de verpakkings- en verzendkosten Rotterdam/huisadres voor uw rekening zijn.

Loting

De mogelijkheid bestaat dat er veel aanvragen zullen binnenkomen. Misschien wel meer dan het totaal aantal beschikbare lantaarns. Daarom is er een zg. Commissie Scheepslantaarns, bestaande uit een lid van zowel de OR-vloot als de OR-wal, belast met de (meest eerlijke) toewijzing. Zij zullen door middel van loting de volgnummers van de voor 1 september a.s. ontvangen aanmeldingen bepalen. Latere aanmeldingen zullen in volgorde van binnenkomst op de lijst worden geplaatst.

Hoe ziet zo'n lantaarn er eigenlijk uit?

Voor een zeevarende een overbodige vraag. Maar er zullen walemployé's zijn die zich deze vraag wel stellen. Wij zullen daarom trachten om een exemplaar (groot en klein) op kantoor 'ter bezichtiging' neer te zetten. Indien dit niet lukt zullen we in de vitrine op de 6e etage van het Shell Gebouw een foto plaatsen.



INSCHRIJFFORMULIER SCHEEPSLANTAARNS

Ondergetekende

Naamen voorletters, _____ vloot/wal*

Huisadres _____

Telefoon _____

wenst in aanmerking te komen voor
een kleine lantaarn à f 55,— per stuk _____ of*

een grote lantaarn à f 65,— per stuk _____

Hij/zij* gaat er mee akkoord dat, bij toewijzing, het
desbetreffende bedrag zal worden ingehouden van
zijn/haar* gage/salaris—

Datum: _____ Handtekening _____

Dit formulier te sturen aan:

**) doorhalen
wat niet van
toepassing is*

**Commissie Scheepslantaarns, Shell Tankers B.V.
Postbus 874
3000 AW ROTTERDAM**



'PCOR 1507, wat een schrik, zullen je erg missen, ook je vriendelijkheid, veel succes in de P.G. Van ons allen een ferme kus en stevige vijf', zo luidde de inhoud van een der telegrammen van de vloot die op of omstreeks de 8e juni voor Jeanne Poot arriveerden. Op die dag, 8 juni, nam Jeanne in de lunchkamer afscheid van haar collega's en verdere bekenden. Buiten een immense stapel telegrammen waren er vele bloemstukken, boeken- en platenbonnen en andere kado's. Wel een bewijs dat er iemand wegging die 'nogal wat' mensen kende. En door die mensen hogelijk werd gewaardeerd.

'Negentien jaar geleden' zo vertelde haar chef, de heer van Leeuwen, 'zette Jeanne haar eerste schreden in het Shell Tankers kantoor. Een van de dingen die me van die beginperiode is bijgebleven is dat ze al heel snel op één van onze schepen haar reputatie had gevestigd. (Regelen van passages deed ze toen nog niet). Op uitnodiging van een 'K' boot bemanning was ze, met een collega, aan boord komen eten en het schip eens bekijken. In die tijd assisteerde Jeanne geregeld haar vader op de tuinderij en een van haar activiteiten was het verwisselen en schoonmaken van de branders van de stookinstallatie. Op de stookplaat van het schip aangekomen verbaasde ze de meester in hoge mate door een weldoortimmerde, technische verhandeling te geven over het

Dit keer werd een reis niet door maar voor Jeanne geregeld.

verwisselen van branders. Dat had hij in de verste verten niet van een kantoormeisje verwacht. . . '

Nadat Jeanne zich met het reizen regelen ging bezighouden heeft ze in de loop der tijd steeds meer naam en faam gemaakt. Per slot van rekening is het uitzenden van bemanningsleden naar de schepen geen gemakkelijke job. Het is 'schieten op bewegende doelen'. Er hoeft maar iets fout te gaan en de man mist z'n schip. Vliegenvlug moeten schema's worden gemaakt, aansluitingen gecheckt, hotelreserveringen gedaan, enz. En, om de woorden van de heer Van Leeuwen te citeren 'het mag toch wel een prestatie worden genoemd zo lange tijd, in een functie als jij hebt, werkzaam te zijn zonder

ooit serieuze klachten of aanmerkingen te krijgen van de zijde waarvoor deze werkzaamheden werden verricht. Integendeel, alleen dankbare en lovende uitspraken uit de mond van betrokkenen te mogen noteren'.

Vervolgens ging haar chef over tot het overhandigen van een cadeau waarvoor de gelden waren bijeengebracht door haar collega's uit de walorganisatie. 'We kunnen niet beweren dat je niet bij de tijd bent. Bovendien had je de stadhuisklok bijna voor je neus hangen. Maar die klok zal je in Abu Dhabi moeten missen. En aangezien je geen polshorloge hebt, vind je er een in dit pakje.'

De heer Van Leeuwen besloot zijn toespraak met het voorlezen van een reeks telegrammen. Niet alleen van de zeevarenden maar ook namens hun echtgenotes, die Jeanne vaak aan de telefoon heeft gehad. De teksten kan ze later op haar gemak nog eens doorlezen. Ze zijn allemaal in een album geplakt, samen met een foto van de schepen waar de telegrammen van afkomstig waren.

Hierna kwam de voorzitter van de gekozen leden van de O.R. vloot, de heer C. Ph. Donken aan het woord. Namens al zijn collega's van de vloot sprak hij nog meer lovende woorden aan het adres van Jeanne. En dit alles was samengepakt in een gedicht. Vaak kwam het voor dat ze opbelde om door te geven dat er de andere dag vliegtuigpassage was geboekt op een vroeg uur. 'Bij zo'n boodschap zei je ook altijd: tot ziens en een goede reis en ondanks al ons gemopper stelden wij dat toch wel op prijs. Gelukkig kon je ook vaak weer vreugde brengen in huis met de boodschap: 'mevrouw, uw man komt thuis'.

Nu was het de beurt aan Jeanne zelf om het spreekgestoelte te beklimmen. 'Al die reacties ontroeren me. Toen me gevraagd werd om naar Abu Dhabi te gaan kon ik m'n oren niet geloven'. Een uitzending komt heden ten dage inderdaad niet zo vaak voor en zeker niet iemand uit de walorganisatie. 'Het is een grote uitdaging voor me, maar ik zie de komende tijd met veel vertrouwen tegemoet, alhoewel ik toch wel een beetje bang ben. En nu is er eens een reis voor mij geregeld. . . '

Zij betrok in haar dankwoord ook de O.R. wal waar ze deel van uitmaakte en merkte in dit verband op dat het haar grootste wens was dat de beide ondernemingsraden, vloot en wal, nog eens samengevoegd zouden worden. Zich wendende tot alle aanwezigen: 'Ik zal jullie zeker erg missen maar zoals een van onze gezagvoerders me telegrafeerde: Bergen ontmoeten elkaar niet, mensen wel'.

Tenslotte hebben velen van de gelegenheid gebruik gemaakt om Jeanne de hand te schudden, collega's van zowel wal als vloot, vroegere collega's, mensen uit de reiswereld, een lange rij. Vlucht KL 549, vertrek Schiphol 18 juni 12.05 uur, aankomst Abu Dhabi 22.05 uur en Jeanne Poot aan boord, boordevol herinneringen aan de Shell Tankers tijd en stik benieuwd naar de dingen die haar te wachten staan.

MET PENSIOEN



De heer **J. de Bruyn** verwierf in juli 1946 het AM-diploma van de Zeevaartschool te Groningen en aangezien hij gedurende de voorafgaande jaren reeds voldoende praktijk aan de wal had behaald werd hem op 20 juli van dat jaar het diploma MVD uitgereikt. Enkele maanden later – op 15 november – tekende hij een arbeidsovereenkomst met de Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij en stapte op 30 november te Rotterdam aan boord van de 'Coryda'. Op 26 april daaraanvolgend stapte hij er daar ook weer af, vloog naar Singapore en maakte op de 'Paula' en de 'Hermes' zijn eerste dienstperiode vol. Eind 1948 kwam hij vanuit Suez met de 'Clam' naar Nederland voor verlof. Gedurende welke periode hij het ongetwijfeld bijzonder druk gehad heeft – want niet alleen behaalde hij toen zijn A-diploma, maar ook trouwde hij in die tijd. Om daarna weer voor ruim twee jaar naar de Oost te vertrekken en daar zonder onderbreking, de gehele periode dienst te doen als 4e en 3e werktuigkundige op de 'Clavella' en de 'Saroena'.

Na een aantal jaren – gedurende welke zowel in Oosterse als Westerse vaart werd dienstgedaan – volgde in 1956 een periode als 2e werktuigkundige op de 'Gaza' van de N.V. Curacaosche Scheepvaart Maatschappij. Maar lang duurde dat niet, want reeds na vier maanden werd hij overgeplaatst naar de 'Ena', waarmee hij tien maanden later naar Nederland

terugkeerde en te Amsterdam voor verlof werd afgelost.

In april 1962 haalde hij het C-diploma, werd als 2e werktuigkundige op de 'Zafra' tewerkgesteld, maar reeds 2½ maand later te Amsterdam al weer afgelost. Om vervolgens met de verantwoordelijkheid voor de werktuigkundige dienst op de 'Kabylia' te worden belast en op 1 augustus 1962 zijn aanstelling tot hoofdwerktuigkundige te verwerven. In welke rang hij sindsdien op vele van onze schepen heeft dienstgedaan. Op 3 oktober 1966 werd hij voor de afbouw te Amsterdam op de 'Dione' geplaatst en heeft daarop ook het eerste halfjaar dat dit schip in dienst was gesteld zijn werkzaamheden verricht. En sindsdien hebben de 'D'-boten toch wel een opvallende rol in zijn actieve dienstperioden gespeeld. Het zal velen spijten hem niet meer als 'baas' aan boord terug te zullen zien.

MET PENSIOEN

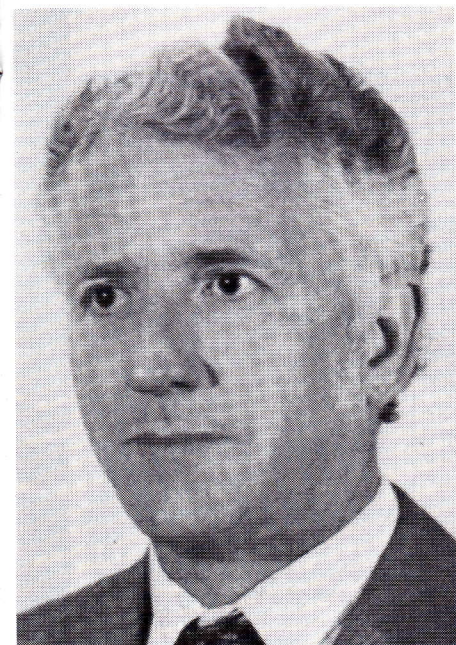


De heer **J. C. de Groot** verwierf in augustus 1945 het BS-diploma te Vlissingen – in welke periode deze school de evacuatie naar Nijmegen net aan het terugdraaien was dan wel dit proces juist had afgesloten – en ondanks de schriftelijke verklaring van directeur P. Vijn, dat hij '... aan boord zeker zou voldoen' was een tweede sollicitatie begin 1947 nodig alvorens hij enig succes kon noteren. Aangezien hij toen inmiddels het grootste deel van zijn jaar vaartijd elders had behaald en hem nog slechts enkele maanden ontbraken, was het dezerzijds wat moeilijk hem voor die periode als leerling te plaatsen. Dit met het oog op de garantie hem dan in Nederland terug te hebben ten einde hem in staat te stellen examen voor S III af te leggen. Zeker in die jaren werd er wel iets anders tegen het boeken van passages – met name voor leerlingen – aangekeken! Dus kreeg hij het advies eerst het examen voor de 'Verklaring 3e Rang' af te leggen, zodat het volledige diploma na het completeren van de vaartijd zonder meer aan hem kon worden toegekend. Welk advies hij opvolgde, genoemd diploma op 8 mei 1947 behaalde en op 2 juni daaraanvolgend als stuurmansleerling met de 'Malvina' vanuit Rotterdam naar zee vertrok. Toen op 30 augustus van dat jaar de benodigde vaartijd werd gecompleteerd volgde zijn aanstelling als 4e stuurman en kort daarna zijn overplaatsing naar de 'Etrema'. Waarmee zijn eerste dienstperiode allerm minst werd afgesloten. Er kwam nog: 3e stuurman op de 'Murena' van Abadan naar Singapore, passagier op de 'Plancius' naar Batavia en vandaar per

vliegtuig naar Sorong, waar een jaar als 'oudste(!) stuurman' op de 'Mac Cluer' en de 'Omar' werd dienstgedaan. En ook nog zeven maanden 3e stuurman op de 'Paula'. Weliswaar zaten er enkele korte perioden privé-verlof in Soerabaja tussendoor, maar die eerste dienstperiode werd in feite pas april 1950 afgesloten met verlof, hetwelk nuttig door hem besteed werd door in september daaraanvolgend zijn 2e rang te behalen. Enige jaren later deed hij in dezelfde periode als de heer De Bruyn dienst bij de N.V. Curacaosche Scheepvaart Maatschappij, zij het dat hij er wat langer verbleef: van oktober 1955 tot december 1956 als 1e stuurman op de 'Gari'. In 1958/59 volgde nog eens een herhaling en wel op de 'Gyrotoma' en de 'Sandpiper'.

Een paar jaar later gaf hij een geslaagd voorbeeld van de continuïteit aan boord: vier dienstperioden en zelfs een deel van de 5e als le stuurman op de 'Videna'. En dat daar een eind aan kwam werd ongetwijfeld mede veroorzaakt doordat hij vervolgens met het commando over de 'Crania' werd belast en op 27 juli 1965 als gezagvoerder werd aangesteld. Vele van onze schepen hebben sindsdien onder zijn bevelen gestaan. En gesteld kan worden dat hij zijnerzijds verder voor de continuïteit heeft gezorgd door zijn constant evenwichtig en gelijkmatig functioneren.

MET PENSIOEN

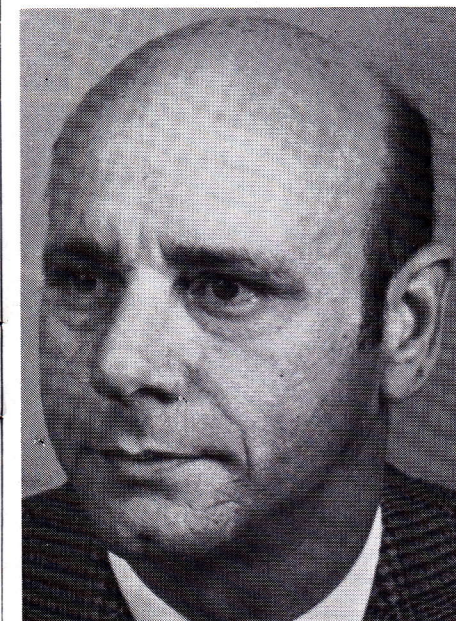


De heer **J. M. Nobels** behaalde in 1947 het AM-diploma te Amsterdam en daar hij in de jaren 1944/46 in Alkmaar reeds ruim voldoende praktijkervaring had opgedaan werd aansluitend het diploma MVD aan hem uitgereikt. Op 22 augustus 1947 tekende hij een arbeidsovereenkomst met de Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij en vloog een maand later naar Singapore om aldaar als 5e werktuigkundige op de 'Cleodora' dienst te gaan doen. Ook de 'Paula' en de 'Perna' kwamen in die rang nog aan de beurt voor hij in juli 1949 zijn eerste verlof in Nederland kon opnemen, gedurende welke periode het A-diploma door hem werd behaald. Daarna vertrok hij met de 'Friesland' als passagier naar Singapore, een reis die bijna zes weken duurde! Hij werd toen als 4e werktuigkundige op de 'Mirza' geplaatst, waar hij bijna een jaar later in Rotterdam weer af kwam om naar de 'Malea' in Thameshaven over te stappen waarop hij die dienstperiode volmaakte. Na verlof werd het 3e werktuigkundige op de 'Liseta', waarop hij veertien maanden dienst deed.

Na een trainingsperiode op de 'Velutina' werd hij vervolgens bij de afbouw van de 'Plagiola' in Hamburg tewerkgesteld en op dat schip voer hij geruime tijd alvorens in april 1955 te Curacao een periode bij de N.V. Curacaosche Scheepvaart Maatschappij dienst te gaan doen. Eerst op de 'Parmo' en daarna op de 'Gastrana', tot eind 1955.

Toen werd het weer de diepzeevloot en dat is het sindsdien ook gebleven. Eerst enige jaren 2e werktuigkundige tot 15 juli 1962, op welk tijdstip hij met de verantwoordelijkheid van de werktuigkundige dienst op de 'Kopionella' werd belast. Op praktisch alle klassen schepen heeft hij sindsdien in de functie van hoofdwerktuigkundige dienstgedaan: 'K', 'V', 'Ph', 'D', 'Cap', 'A', 'O' en 'M'. Op 14 mei jl. droeg hij voor de laatste keer zijn verantwoordelijkheden op de 'Ondina' te Colombo aan zijn opvolger over.

MET PENSIOEN



De heer **A. J. Schumm** had reeds geruime tijd elders gevaren – met name bij Stoomvaart Maatschappij Oostzee en Maatschappij Hilleegersberg – toen hij op 25 oktober 1954 een arbeidsovereenkomst met N.V. Petroleum Maatschappij La Corona tekende en daarmee – voor degenen waarvoor deze naam nu niets meer zegt – werknemer van onze Maatschappij werd.

Bovendien was hij op dat moment reeds in het bezit van het Theoretisch gedeelte SI, dus bijna 'uitgestudeerd'. Wat niet wegneemt dat hij als 4e stuurman moest beginnen – wel enigszins overgediplomeerd mogen we stellen. Maar zonder enige vorm van diplomatoeslag, want dat was toen een onbekend fenomeen. Goeie ouwe tijd, heet dat nu. Kwam hij al in dienst als 4e stuurman, in die rang zelf heeft hij nimmer dienstgedaan, ook niet die eerste jaren. Het begon als Officer-in-charge op de 'Liseta' in Singapore, al snel gewijzigd in 3e stuurman op de 'Antonia' en na een passagiersreisje met de 'Barumun' naar Sorong aldaar Officer-in-charge op de 'Beraoer', 'Kaitero' en 'Orion'.

De volgende dienstperiode was minder gevarieerd – van begin tot einde op de 'Cleodora' als 2e en wvd. 1e stuurman – zij het dat die laatste rang toen inderdaad 'waarnemend' werd uitgeoefend. Wat jaren later – in juni 1959 – volgde (wederom waarnemend) plaatsing als 1e stuurman op de 'Prospector' in Port Harcourt, wat iets langer dan een jaar duurde. Aanstelling in laatstgenoemde rang volgde pas geruime tijd later, op 1 januari 1966. Op welk tijdstip

hij reeds op diverse schepen als zodanig had dienstgedaan.

In de loop der jaren is hij nogal eens door pech achtervolgd; in dit verband willen wij slechts de 'Marpessa' noemen, waarop hij ten tijde van de ondergang dienstdeed. Maar ook in de persoonlijke sfeer zijn moeilijkheden hem zeker niet bespaard gebleven. Wat zijn inzet en loyaliteit echter nimmer negatief heeft beïnvloed.

Op 13 september 1974 nam hij te Kaapstad het bevel over de 'Koratia' op zich, en daarna heeft hij over nog een aantal van onze schepen het commando gevoerd, als laatste daarvan de 'Acmaea' die reeds geruime tijd op de Engelse kust dienstdoet.

Nu bovengenoemde heren met ingang van 1 augustus a.s. de dienst van onze Maatschappij met pensioen zullen verlaten, wensen wij allen nog vele goede jaren temidden van allen die hun dierbaar zijn.

SCHOON SCHIP

Amersfoort het schip in

Dit heeft niets te maken met een of ander onheil dat Amersfoort is overkomen. Ergens waar ze de boot mee ingegaan zijn.

'Amersfoort het schip in' is het motto van een tentoonstelling die van 24 juni tot en met 12 augustus in de Zonnehof aldaar zal worden gehouden. Het initiatief hiervoor is genomen door de Amersfoortse Culturele Raad. Bij de uitwerking kreeg men assistentie van het Nederlands Maritiem Instituut en het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' te Rotterdam. De tentoonstelling in de Zonnehof geeft een boeiend beeld van de Nederlandse scheepvaart van deze eeuw aan de hand van tientallen modellen van schepen, nautische instrumenten, zeekaarten, oorkondes, posters, schilderijen, penningen, sculpturen, serviesgoed en vele andere, vaak curieuze objecten. Uitgebreide informatie wordt gegeven over passagiers-, tank-, vracht- en sleepvaart, de

off-shore-en baggerindustrie, het loodswezen, de hydrografie en het opsporings- en reddingwezen.

De expositie is te zien, gedurende de hierboven genoemde periode dagelijks van 10.17 uur en zondags van 13-17 uur. De toegangsprijs bedraagt f 1,50. CJP-houders en kinderen tot 15 jaar betalen f 0,75.

Vierde uit een serie van zes

De afgebeelde 'Erodona', een productentanker van 30.990 ton draagvermogen, is het vierde schip uit een serie van zes, gebouwd bij de St. John Shipbuilding and Dry Dock Comp. in New Brunswick, Canada gedurende 1977-1979. Eigenaar is Shell Bermuda (Overseas) Ltd. en als manager treedt op Shell Tankers (U.K.) Ltd.

De vijf andere schepen dragen de namen 'Erinna', 'Etrema', 'Entellina', 'Ensis' en 'Ellona'. Bij het lezen van de twee eerstgenoemde namen zullen bij

de ouderen onder ons zeker nog herinneringen boven komen aan onze in 1936 gebouwde en resp. in 1958 en 1959 afgevoerde 'Erinna' en 'Etrema'.

Shell helpt

Nog mooi op tijd voordat de grote volksverhuizing dit jaar in Europa begint, is deel 13 in de serie 'Shell helpt' verschenen. Je zou kunnen zeggen dat het een vervolg is op deel 2, waarin werd stilgestaan bij wat er 'technisch' allemaal mis kan gaan als de honderdduizenden automobilisten, met of zonder gezin, in hun voertuig stappen om op vakantie te gaan. Deel 13 gaat namelijk ook over vakantierijden, maar hierin staat niet de techniek, maar de mens centraal. De belangrijkste vragen die de samenstellers van 'het lange-rittenboek' zich hebben gesteld, zijn: wat is de beste voorbereiding en hoe blijf je tijdens de rit uit de problemen? De uitvoering van dit boekje is 'dubbeldik', namelijk zestien pagina's in plaats van de gebruikelijke acht. Veel

Shell helpt

deel 13



Het lange rittenboek.



wetenswaardigheden, veel tips, zowel ter voorbereiding van de meestal lange rit als om die rit veilig en prettig te maken. In een oplage van 4,7 miljoen exemplaren is het boekje landelijk verspreid. Trouwens, ook naar al onze schepen zijn enkele exemplaren verzonden. En hebt U er toch nog een gemist, gewoon pakken van de informatiestand op de zesde etage als U toch eens op kantoor bent.



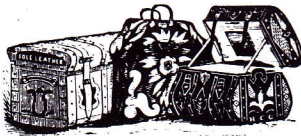
SCHOON SCHIP

Second largest for harbour

De 'Vitrea' heeft de krant gehaald, en wel in de editie van 10 mei jl. van de 'Daily Mercury', een Australisch dagblad. Het schip was slechts een meter korter dan het tot nu toe grootste dat Mackay Harbour aandeed. Desondanks dus toch wel een vermelding in de krant waard.

Weer verkast

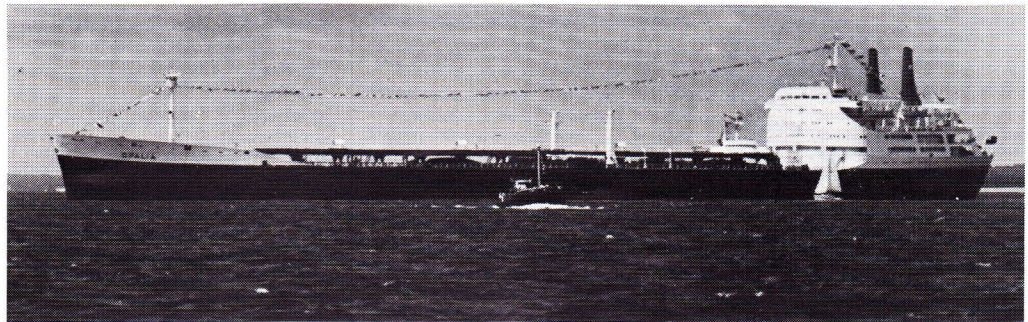
Op het gevaar af vervelend te worden moeten wij u hierbij melden dat het secretariaat van



de Ondernemingsraad van het Vlootbedrijf weer eens moest verkassen. Hun zetel is nu op de 5e etage, kamer 5.08 in het Shell Gebouw. Maar, en dat is toch wel een positief geluid, het telefoonnummer bleef ongewijzigd, namelijk 696146.

Redder in de nood

Plotselinge, ernstige lekkage in het laadruim van het Venezolaanse vrachtschip 'Vencemos I' (ongeveer 3500 ton draagvermogen) had op 1 april jl. tot gevolg, dat het schip zo snel zonk, dat van de 29 opvarenden slechts 22 de reddingboot en een vlot konden bereiken. Het gebeurde op 180 mijl van de Noordpunt van Curacao, terwijl het schip op weg was van Puerto la Cruz naar de Dominicaanse Republiek. Een geluk bij een ongeluk was dat men op de brug van de Shell-tanker 'Opalia' van STUK op die zondagavond net de positie aan het nemen was, waardoor de vuurpijl die men nog wist af te schieten werd waargenomen. Prompt werd de



'Opalia' naar de vermoedelijke plaats des onheils gedirigeerd, waarna men vijf kwartier later erin was geslaagd de overlevenden aan boord te nemen. Het zinken van de 'Vencemos I' was zo snel gegaan, dat de meesten geen tijd hadden gehad ook maar iets mee te nemen. Zelfs geen kledingstukken. Na verschillende radiostations alsmede de U.S. Coastguard te hebben gewaarschuwd, kreeg men het verzoek de geredden naar Guaranao bij Las Piedras te brengen, alwaar de havenautoriteiten zich de volgende dag over hen ontfermden. Alhoewel de opvarenden van de 'Opalia' blij waren een record-aantal schipbreukelingen te hebben opgepikt, was er toch het droeve besef dat 7 man, waaronder de gezagvoerder van het Venezolaanse schip, een zeemansgraf hadden gevonden.

Dank

Via deze weg willen wij de officieren met de resp. echtgenotes van het m.s. 'Diloma' bedanken voor de bloemen en geschenkbonnen, welke wij ter gelegenheid van de geboorte van onze dochter Ilona mochten ontvangen.

Robert en Elly van Haarst



Anders

Anders, dat is ie, deze Schip en Ka. Niet dat de redactie is veranderd, maar wel de drukker. Te laat werden in de laatste tijd de nummers van Schip en Ka verzonden, zo zeer zelfs dat de vlootpersonalia hoe langer hoe meer gingen inboeten aan actualiteit. Met de nieuwe drukker hopen wij resoluut een halt toe te kunnen roepen aan de vertraagde verschijningsdatum. Als alles gaat naar afspraak worden de edities voortaan naar de huisadressen verzonden op de eerste maandag van de maand, het augustus-nummer zelfs al op de laatste maandag van juli, d.w.z. de 30e. Op dezelfde dag worden de exemplaren voor de schepen op de postkamer bezorgd, zodat ook aan boord het blad eerder dan voorheen zal arriveren, althans als de volgende bestemmingshavens een betrouwbare plaats is om post af te leveren.

Droom

Velen – en met name onze gezagvoerders en stuurlieden – zijn wel bekend met de telegrammen waarmee Londen instructies aan de schepen doorgeeft. Meestal zijn ze kort en duidelijk, soms nogal ingewikkeld en bij uitzondering zeer gecompliceerd. Zo'n uitzondering trof één van onze tankers, die weliswaar in de P.G. een 'straight cargo' moest laden, maar na het simpele 'Proceed Um Zaid intention load . . .' volgden twee bladzijden doffe ellende met aanwijzingen voor ladingbehandeling en met losinstructies. Aan boord moesten de hoofden zich in starre

ontzetting over dit proza hebben gebogen. Het bevestigingstelegram van de gezagvoerder kan daarom als het 'understatement of the year' worden aangemerkt en wij willen het U niet onthouden. Het luidde: 'Your xxx makes a dream come true. Don't change your intention please'.



Wist U...

- dat de hoeveelheid ruwe olie en vloeibaar aardgas die in 1978 in de gehele wereld werd geproduceerd, slechts 1% hoger was dan in 1977?
- de productie in het Midden Oosten weliswaar een daling van 5% vertoonde, maar nog een derde van de wereldproductie is?
- dat in de Sovjet-Unie, Oost-Europese landen en China naar schatting de productie met bijna 5% toenam in 1978?
- West-Europa maar 3% aan het wereldtotaal bijdroeg?
- het wereldverbruik aan aardgas met 4% steeg?
- voor het eerst in de geschiedenis het aantal tankers en combinatie carriers is gedaald, net zo goed als de totale tonnage?
- en dat dit een gevolg is van het groter aantal in 1978 gesloopte schepen dan werd opgeleverd door de werven?

Gehuwd

30.5: W. Mourits, 5e wtk., met mw. C. van Dam;
14.6: P. E. Tiessens, 5e wtk., met mw. R. Koster.

Geboren

14.5: Esther, dochter van F. J. Trijselaar, sch. vakman 1 en Mw. E. Trijselaar-Verschoor;
18.5: Joppe Taek, zoon van J. Boonstra, 2e stm., en mw. I. W. Boonstra-Dunnewind;
18.5: Susanne, dochter van C. Brasser, 4e wtk., en mw. W. M. Brasser-van Santen;
22.5: Max Willem, zoon van J. P. P. van Alebeek, 3e wtk., en mw. J. M. B. van Alebeek-Wijers;
5.6: Jacobus Franciscus, zoon van F. C. Koens, 2e wtk., en mw. P. L. Koens-van Willegen.

Aflossingen

Gezagv.: J. S. Schregardus, L. van der Valk, P. B. Hibma, P. Snel, J. L. Muyskens, H. W. Vermaas, J. Verhoeven, H. J. Allaart, J. M. Hillen, A. Post, J. E. Dekker, H. Verbaas, P. Janssen;
1e stl.: R. P. Jager, A. J. Both, P. J. Muntjowerf, C. Vlas, R. Jousma, C. P. Schoenmakers;
2e stl.: J. van Ruiven, B. W. Bakker, J. M. E. Korteweg, A. J. Kappers, C. van de Vrie, A. G. den Dekker, A. A. F. van der Markt;
3e stl.: H. A. Kamsteeg, J. L. Assendorp, D. Venema, H. A. van der Want, A. A. Schmidt, E. J. G. Kraszewski, W. A. Engelen jr.;
4e stl.: H. Ammerlaan, L. van den Ende, J. S. Bakker, E. M. van Dijk, O. Wink, B. J. A. A. van Iersel, E. S. Petrusma;
radio-off.: H. W. Hogeweg, H. E. Haalmeyer, J. J. A. Versteeg, T. Marcusse;
hfd. wtk.: C. H. J. van Dijk, R. M. F. van den Berg, G. J. Visscher, H. W. van Diepen, O. A. van der Want, C. Pietersen, J. Heymans, J. J. F. Reitsma, H. Bax, W. G. van der Velden;
2e wtk.: M. J. Parent, J. H. E. Nijhuis, J. H. S. van der Pas, H. Kuyper, H. L. de Koning, I. J. Albrechts, J. W. van der Plas, T. Bakker, J. B. H. de Glopper, F. J. van der Vorm, F. Bakker, M. F. Koens, J. L. de Bondt, A. G. M. Witten;
3e wtk.: A. E. de Bruyn, M. W. M. van der Burgh, H. R. Muysson, J. T. Clements, M. Kik, L. F. Kruyt, J. G. van der Poel, H. Waitz; F. H. de Jong;
4e wtk.: N. W. Kuilman, A.

Hoosbeek, F. Vos, B. van den Ban, J. van Egdome, A. J. Zon, J. de Klerck W. H. Lentink, T. den Dekker;

5e wtk.: E. J. Tieleman, M. J. Hoekman, R. R. Vijber, A. T. M. Hoffs, A. Zwiens, J. C. Boogaarts, N. H. C. Foekema, P. J. Farla, G. J. Koek, J. Kok, A. K. Vennik, L. A. A. Visser, K. Wagenaar, C. G. Haasnoot, J. W. Addink, L. van der Valk, jr., C. A. M. Loeff, D. Struyk;
stag. wtk.: F. C. H. Roete.

sch. voorman: J. M. Wigleven, G. J. van Delft, A. J. Tinkhof;
sch. vakman 1: J. Westershuis, E. L. Boldewijn, J. J. Snijders, W. Gerritsen, L. A. T. Blankemeyer, A. van der Windt, J. P. de Landes, L. van der Velden;

sch. vakman 2: R. Cornelissen, L. C. Aben, A. O. Koetje, W. Noordhoek, I. Snoek, A. C. Kleyn, R. van Eysden, D. Kooyman, H. Klijnstra, D. Kipperman;

sch. gez. a/w: L. J. Verburg, J. Bovenkerk, E. P. Kesauly, W. Ruiter, E. F. Rogers, F. W. J. Buys, P. de Wit, P. de Vries, J. E. Henneke, R. Kollaart, J. H. Oosterhof, A. de Baat, B. L. Quist, L. J. Afink, J. van der Meer, L. G. Smit, P. M. van der Toorn, R. J. Koning, J. R. Ecoma, Verstege, J. Booy, P. C. Groen, F. F. Beekhuis;

aank. sch. gez. a/w: F. T. M. Pisarowitz, W. M. Walters, R. P. Boot, H. J. van Zoggel, C. Smolders, A. R. Oosterhof, J. M. J. Nelemans;

hoofd voeding: W. W. Huygen, B. Gohres, H. C. Lindenberg, A. A. Turkenburg, F. B. Wayers, T. de Vos, B. M. de Roode, C. H. Rijnvis, H. Scharloo;

sch. kok: D. O. J. Meulebrouck;
hoofdbediende: J. L. F. Romen, H. J. Denies;

bediende: H. A. Gard, L. A. F. Stoker, L. L. Teveer, J. J. P. Vaessen;

bediende (a/d): W. W. Mohede, P. R. Duynstee;

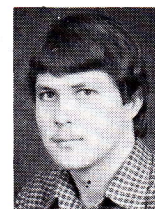
Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida: P. C. J. Dikkentman, hfd. wtk. G. W. van Essen;
m.s. Acila: 3e stm. N. C. M. Jonker, 2e wtk. C. J. den Hollander, 4e wtk. E. J. van den Brink; sch. vakman 2 J. Anema;

m.s. Acmaea: wnd. 2e stm. N. J. C. M. van der Palen, stag. stm. B. Timmerman, W. J. Levering, hfd. wtk. J. Tekelenburg, 3e wtk. J. Boon; sch. vakman 1 R. Hennequin, sch. vakman 2 J. A. J. de Groot;

m.s. Acteon: 3e stm. J. P.

Indienst getreden vlootpersoneel



T. Barth
4e stm.



A. R. Pieters Graafland
4e stm.



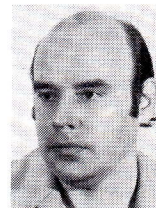
C. P. van der Helm
sch. vakman 2



R. T. Slump
sch. vakman 2



A. R. Simson
sch. vakman 2



R. Hennequin
sch. vakman 1

Molenaar, wnd. 4e wtk. R. L. J. Collette;

s.s. Capiluna: radio-off. D. J. Vos, 2e wtk. A. Sloop, 5e wtk. R. J. H. de Vink, W. Mourits; sch. vakman 1 J. M. Kools, L. J. C. van Kuyen, sch. gez. a/w F. G. M. van Kleef, A. R. B. Trommel, J. Bonte, H. S. Elia, aank. sch. gez. a/w P. H. Maas, E. L. Ustasia, P. van Dam, hoofd voeding H. W. J. van Haarst, bediende G. C. Pfenning, bediende (a/d) C. J. A. Lensink;

s.s. Capulonix: gezagv. P. M. de Graaf; hoofd voeding J. Roosenburg;

m.s. Cinulia: stag. stm. H. J. M. van der Sijp, R. Koers, D. A. Bosman, hfd. wtk. B. Veldhuis, wnd. 3e wtk. H. L. Hendrison; sch. vakman 2 C. Kole;

m.s. Cranial: 2e wtk. J. Klemann; 3e wtk. J. Kruize;

m.s. Dallia: wnd. 3e wtk. T. van de Ruit; sch. gez. a/w L. T. A. C. Roodakker, M. G. W. Koomen, aank. sch. gez. a/w A. Pütz, R. E. Curial, bediende H. Wezenaar;

m.s. Daphne: 5e wtk. J. W. Schippers; sch. gez. a/w P. M. van

der Toorn, sch. kok R. Geensen, bediende (a/d) F. R. Noorbergen; **m.s. Diadema:** hfd. wtk. J. D. Donken, 2e wtk. T. Scholte; sch. vakman 1 P. A. van der Hoek, sch. vakman 2 C. P. van der Helm, hoofd voeding L. H. H. L. Leithuysen; **m.s. Diloma:** 4e stm. K. Winters, hfd. wtk. W. J. Meuldijk, wnd. 3e wtk. C. Brasser; hoofd voeding J. H. A. J. Orië, capataz F. Ruiz Veiga, man. esp. R. Lago Vilas, 2° man. J. C. Perez Fernandez, M. Vieitez Vieitez, mar. int. A. Areses Fontenla, J. Farina Cacabelos, A. Fernandez Fernandez, E. Gestido Martinez, J. Giraldez Rodriguez, A. Miguez Boulosa, A. Pereira Mosquera, C. Rodriguez Barral, 2° mar. int. J. L. Aragunde de la Torre, coc. A. Gonzalez Vidal, cam. maydo. A. Perez Rodriguez, cam. S. Soto Carballo, J. A. Taboas Rana; **m.s. Dione:** gezagv. J. Priest, stag. wtk. E. R. J. van der Sleen; sch. gezel a/w G. M. Gouka, L. H. A. T. van Dijk, P. J. M. van Dillen, aank. sch. gezel a/w J. Hendrikk; **m.s. Dosina:** 2e stm. H. van Popta, 2e wtk. B. Oudkerk, 3e wtk. W. B. Grund, 5e wtk. B. L. C. Maas; sch. vakman 1 R. Groot, B. A. Amstelveen, sch. vakman 2 W. P. L. Broers, sch. gezel a/w G. Ammeraal, P. de Jong, P. Raams, M. J. Heiligers, G. H. de Visser, hoofd voeding C. F. van der Ende; **m.s. Felania:** gezagv. P. Cammel, wnd. 3e stm. W. M. de Bruyn, wnd. 3e wtk. J. J. de Groot; sch. gezel a/w J. A. M. van Beurden, C. G. Curiël, aank. sch. gezel a/w E. P. Marth, bediende M. F. Velsink;

m.s. Felipes: hfd. wtk. H. H. Apfel; **m.s. Fossarina:** gezagv. W. Welbie, hfd. wtk. C. L. Fehrman, 2e wtk. G. J. van Eyk; sch. gezel a/w J. J. F. M. Coppelmans, C. W. Holster, W. Mol, aank. sch. gezel a/w C. C. Braem, hoofd voeding T. M. Vloo; **m.s. Fossarus:** 4e stm. A. R. Pieters Graafland, 3e wtk. P. J. van den Ende, 4e wtk. A. Oost; hoofdbediende F. P. Lommerse; **m.s. Fulgur:** aank. sch. gezel a/w P. O. Schaap; **m.s. Fusus:** gezagv. A. J. Bloem, 1e stm. R. W. Overdijkink, 3e stm. R. J. Moeke, 4e stm. T. Barth, radio-off. J. A. Griffioen, 3e wtk. A. Storm; sch. gezel a/w J. P. Schuurbiërs, M. A. Rijken, W. A. J. Sikkes, aank. sch. gezel a/w R. Engelsman, hoofd voeding J. G. Volleberg, sch. kok C. van Zal; **s.s. Khasiella:** 4e wtk. R. M. Eebes; **s.s. Kylix:** 3e stm. F. B. Koek, hfd. wtk. L. Buitenkant, 5e wtk. A. H. Bimmel; **s.s. Laconica:** gezagv. J. W. Bakker, 2e wtk. F. A. M. Vergroesen, 5e wtk. R. V. van Wieringen; hoofd voeding M. van Hagen; **s.s. Lepton:** 1e stm. P. R. Brunet de Rochebrune, 2e stm. J. Verdoorn, A. G. J. de Wit, 3e stm. K. P. Cupido, radio-off. P. de Visser, 4e wtk. C. J. Tanis, 5e wtk. J. J. van der Vlist; sch. voorman C. Luykenaar, sch. vakman 1 W. H. Klein, sch. gezel a/w F. Kromjongh, H. N. Dekker, aank. sch. gezel a/w J. de Baerdemaeker, J. C. M. Peeters, L. H. Hidding, hoofd voeding R. J. Hageman, hoofdbediende B. J. van Gelderen, bediende M. A. W. M. de Beer; **s.s. Macoma:** gezagv. G. Arkema, hfd. wtk. J. L. van der Rijnst; sch. voorman C. F. M. Hartman, sch. vakman 2 A.A.O. Schenk, hoofd voeding A. W. Jacobs, sch. kok A. C. Boeser; **s.s. Marinula:** 2e stm. F. L. A. Bloot, 2e wtk. W. Muis, wnd. 3e wtk. D. J. Blom, 5e wtk. P. Hack; **s.s. Meta:** hfd. wtk. C. H. de Koning, wnd. 4e wtk. C. J. J. Verhart; **m.s. Niso:** gezagv. H. Unger, 2e stm. J. van Rooyen, 4e wtk. J. L. M. Peeters, 5e wtk. K. van Zijderveld; man. esp. J. Crespo Fontenla, 2° man. E. Alvarez Soto, mar. int. P. Arufe Vidal, J. Lopez Martinez, M. Santome Canedo, R. J. Trabazos Fernandez; **s.s. Ondina:** 4e wtk. T. W. P. B. Vermolen; **s.s. Onoba:** 1e stm. R. van Kranen **s.s. Patro:** 3e stm. J. Kistemaker, radio-off. R. W. J. Haverkamp; **s.s. Sepia:** gezagv. H. H. J. Dijkhuizen, 5e wtk. A. van Beek;

m.s. Tagelus: 2e wtk. W. A. M. Bouma, wnd. 4e wtk. P. L. M. Akkerman; sch. vakman 2 R. S. Brak; **s.s. Viana:** sch. vakman 2 L. J. M. Wijnen, P. B. Müller; **s.s. Vitrea:** gezagv. N. A. Jager, 2e stm. B. Crum, 2e wtk. A. de Jong; sch. vakman 2 A. Baan; **s.s. Zafra:** 2e stm. W. T. A. B. Verstraeten, 2e wtk. F. A. J. Boot; **s.s. Zaria:** gezagv. J. Bosman, 2e wtk. J. W. van Putten; sch. vakman 2 E. M. Lamers, J. A. Huissoon.

Uit dienst getreden

1e stm.: W. C. Padmos; 4e wtk.: N. W. Kuilman, J. R. Kroos; 5e wtk.: A. P. A. Knieriem, M. J. Janse, P. E. Tiessens; 11. wtk.: R. G. Boonstra. sch. vakman 2: C. H. van der Veen, M. Koning, W. A. M. Hendriks, G. J. A. Wachelder; sch. kok: J. B. den Haan;

Tijdelijke tewerkstelling

1e stm.: J. P. Hendriks – Shell International Petroleum Co. Ltd.; 1e stm.: J. de Jager jr. – Shell International Petroleum Co. Ltd.; 1e stm.: W. van der Meulen – Petroleum Development Oman Ltd.; 2e wtk.: L. W. Jorissen – Shell International Petroleum Co. Ltd.;

Terug van tijdelijke tewerkstelling

4e wtk.: G. W. Goethals – The Shell Company of Qatar Ltd.;

Behaalde diploma's

2e stm. G.H.V.: R. J. Moeke, H. Reiling; 3e stm. G.H.V.: W. J. Stam; 'C-th.': J. J. J. Ludekuse.

Mutaties walpersoneel

in de periode 16-5-1979 tot en met 15-6-1979

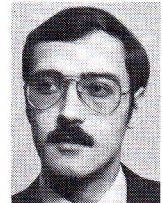
Uit dienst

M.i.v. 1-6 Mw. L. Berg – DFF/4
M.i.v. 1-6 Ing H. P. Kleiss – DFT
M.i.v. 1-6 J. F. Schleicher – DFT
M.i.v. 1-6 E. Verrips – DFF/4 (Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V.)
M.i.v. 3-6 M. A. Busker – DF/2 (Shell International Petroleum Company Ltd.)

Onze vlootjularissen



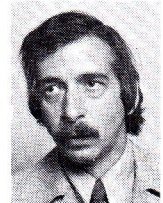
J. J. Feenstra
4e wtk.
10 jaar op 15.7.79



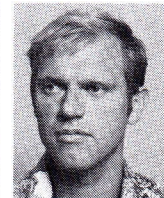
D. J. Blom
4e wtk.
10 jaar op 20.7.79



W. J. Netelenbos
2e stm.
10 jaar op 23.7.79



E. K. G. Schiefer
4e wtk.
10 jaar op 28.7.79



H. Oldeboom
4e wtk.
10 jaar op 31.7.79



J. L. Menger
hoofd voeding
10 jaar op 7.7.79



J. H. Oosterhof
sch. gezel a/w
10 jaar op 24.7.79



J. H. Winands
sch. gezel a/w
10 jaar op 24.7.79



E. H. Hoeboer
hoofd voeding
10 jaar op 11.7.79

Bevorderd

R. Geensen
sch. kok
30.5.79



In Memoriam

Op 21 mei jl. is overleden de heer

G. TIMMER

oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Timmer verliet de dienst der maatschappij m.i.v. 1 september 1951, na 23 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 77 jaar.

Op 25 mei jl. is overleden de heer

J. SPAANS

laatstelijk chef lunchkamer (in het Shell Gebouw). De heer Spaans verliet de dienst der maatschappij in 1974, na bijna 25 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 62 jaar.

DE KIPPENLOOP LOOP-THEORIE



We kennen ze allemaal, de kippenloop. Meer officieel de loopbrug, die op de minder moderne schepen de beide opbouwen met elkaar verbindt en zich ook tot de bak voor uitstrekt. Dat nieuwelingen daar wel eens even aan moeten wennen, is niet zo vreemd. Wat voor gedachten met die kennismaking naar boven komen drijven, lasen wij uit een brief die stagiaire Hak. J. M. van der Sijp van de 'Cinulia' naar huis schreef en waaraan – met toestemming – de volgende ontboezemingen zijn ontleend.

Met erg mooi weer is er met de kippenloop niets aan de hand. Iedereen wandelt over de kippenloop, minstens driemaal daags, om te gaan eten en weer terug. Soms echter – en meestal erg vaak – is het weer niet zo erg mooi. Niet dat er direct golven van 4 meter hoog of zo staan, maar er kan een flink bries staan en er komen wel golven op het dek. Zodra een golf op het dek rolt, krijg je dan zo'n onverwachte vlaag water over de kippenloop. Het weer is meestal dan niet zo, dat men over de kippenloop rent. We hebben dus in zo'n geval twee typen kippenloop-lopers: De mazzelaars en de pechvogels. De mazzelaars halen de overkant droog, terwijl de pechvogels door de vlaag water worden getroffen en zodoende enigszins vochtig aan tafel komen.

Bij nog zwaarder weer komen er regelmatig golven over dek. Het wordt dan een kwestie van goed timen en hard rennen. Nu is er over de kippenloop een soort poort gebouwd, een schuilhokje. Deze kan zijn nut hebben, doch dit is sporadisch. Bij een juiste timing sprint men over de kippenloop; omdat de wind meestal strak van één kant komt, hangt men al sprintende enigszins over naar die kant. Bij het schuilhokje valt de wind opeens weg en de altijd weer verbijsterde kippenloop-sprinter vliegt aan de loefzijde het railingwerk in.

We hebben de volgende typen kippenloop-sprinters:

De mazzelaars: Mensen die op goed geluk beginnen te rennen en droog de overkant bereiken, dit tot woede van andere, serieuze kippenloop-gebruikers.

De pechvogels: Mensen die juist timen, op het juiste moment de sprint inzetten en toch getroffen worden door een onverwachte golf. Meestal hoor ik tot deze categorie.

De mislukkelingen: Mensen die wel timen en goed sprinten, doch geen rekening ermee houden, dat ter hoogte van het schuilhokje de wind wegvalt en die zodoende op hun 'muil' vallen, het railingwerk invliegen, dus besmeurd en nat de overkant halen en daarna woedend en druipend aan tafel verschijnen.

De zielepoten: Mensen die wel kunnen timen, doch niet kunnen sprinten. Dit zijn meestal de wat ouderen aan boord. Zij verschijnen meestal nogal onthutst en verbijsterd aan tafel – en natuurlijk nat.

Mozes: Een figuur die geheel bedaard over de kippenloop loopt. Juist als hij ter hoogte van het schuilhokje is, vliegt er meestal een enorme golf over de kippenloop heen, doch Mozes wordt niet getroffen en zet rustig zijn wandeling voort. Hij verschijnt geheel droog en zelfingenomen aan tafel. Degenen die vlak achter of voor hem lopen/rennen/sprinten, worden meestal wel nat en vertellen vol ontzag over Mozes, die droog is gebleven. Onderwijl gebruikt Mozes rustig zijn maaltijd.

Soms kan je niet sprinten. Bij voorbeeld een keer dat de kapitein voorop ging (voordringen is dan erg moeilijk, want hij heeft gezag). Maar opeens zet hij een formidabele sprint in, die niemand meer van hem had verwacht. De hele ploeg zette zich juichend in beweging. Tien man op de kippenloop, met de kapitein voorop. Ter hoogte van het schuilhokje stopte de kapitein ineens en riep, terwijl hij naar lijzijde wees: 'Een walvis'.

Terwijl iedereen in de aangewezen richting tuurde, hield hij een oogje op de loefzijde. Niemand had dit in de gaten, maar juist terwijl de kapitein met machtige stem riep 'daar', stapte hij achteloos in het schuilhokje. Terwijl de rest nog vol hoop naar de 'walvis' tuurde, sloeg een grote golf iedereen doornat. De kapitein liep lachend en droog door, een ontgoochelde menigte achterlatend.

Bij nog zwaarder weer, is het bijna ondoenlijk droog de overkant te halen. Een grote menigte stelt zich bij het begin van de kippenloop op en ziet hoe alle voorgaanders falen. Een enkeling draait zich om en zucht: 'dan maar niet'.

Ik heb echter altijd honger en zet meestal met de moed der wanhoop de sprint in. Het is mij al enkele malen verweten, dat ik ondanks mijn slechte timing daarbij redelijk droog de overkant haal.