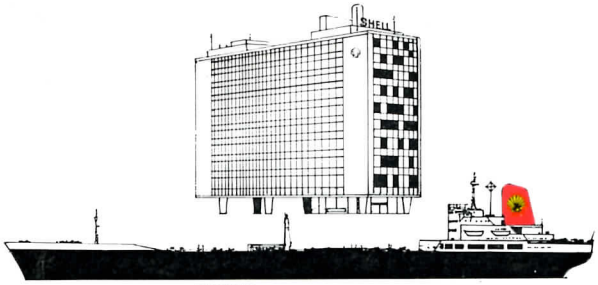


TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.
JUNI 1968

WERKBEZOEK VAN Z.K.H. PRINS CLAUS

Op donderdag 9 mei jl. bracht Z.K.H. Prins Claus, begeleid door zijn particulier secretaris, mr. H. J. Baron van Asbeck, een werkbezoek aan Shell Nederland N.V.
Hij werd bij aankomst in de hal van het Shell-Gebouw ontvangen door mr. A. D. Vas Nunes, Directeur van Shell Nederland N.V. De President-Directeur, mr. J. R. H. van Schaik, heette hem vervolgens welkom op een vergadering van directeuren van de Nederlandse werkmaatschappijen.
In de middag bracht de Prins, begeleid door de Directeur van de N.V. Nederlandse Aardolie Maatschappij, ir. J. M. P. Bongaerts, en de Chef Boortechnische Dienst, de heer H. J. Heins, per helikopter een bezoek aan het booreiland „Transocean II", dat voor de N.A.M. een boring verricht op het Nederlandse continentaal plat.

In de hal van het Shell-Gebouw bezichtigde de Prins de wereldkaart waarop de posities van onze tankschepen worden aangegeven; de heer Vas Nunes lichtte een en ander nader toe. V.l.n.r.: mr. H. J. Baron van Asbeck, Z.K.H. Prins Claus en mr. A. D. Vas Nunes.

MEDEDELING VAN DE DIRECTIE

Gedurende de afwezigheid wegens ziekte van de heer **F. van Tongeren** wordt van 4 juni jl. af door de heer **H. den Ouden** de functie van waarnemend chef Nautische Dienst (DFM/1) vervuld.

Als gezagvoerder van de dopeling van H.K.H. Prinses Margriet, het m.s. „Neverita", zond kapitein S. J. de Geus het hieronder afgedrukte telegram aan Haar en Haar echtgenoot ter gelegenheid van de geboorte van Hun zoon, Prins Maurits.

RADIO-HOLLAND N.V.
AMSTERDAM-C. – KEIZERSGRACHT 562

RADIOTELEGRAM
RADIOTELEFONIEGESPREK/RADIOTELEPHONE CALL

Ingevolge het Internationale Verdrag betreffende de Verreberichtgeving, vergoedt de Maatschappij geen schade, veroorzaakt door het in het ongerede raken, de vermisking of de vertraging in de overkomst van een telegram.

/S NEVERITA

Te betalen kosten — Charges to be paid
Scheepstaks — Ship charge
Verschuldigde taksen — Charges due to third parties
Bijzondere kosten — Special charges
Totaal — Total

According to the International Telecommunication Convention, the Company shall not be liable to make any compensation for any loss, injury or damage resulting from any loss or mutilation of any telegram or from any error, omission or delay in the transmission or delivery thereof.

KUSTSTATION–COASTSTATION: Scheveningenradio
via
DIENSTAANWIJZINGEN–SERVICE INDICATIONS

Soort / Prefix	Nr.	Woorden/Minuten / Words/Minutes	Datum / Date	Tijd / Time
PDHK		26	18-4-68	2100

Betaalde dienstaanwijzingen / Paid service indications

Aan / To: HKH PRINSES MARGRIET EN MR VAN VOLLENHOVEN HET LOO

Inhoud / Text:
MEDE NAMENS OVERIGE OPVARENDEN WENS IK U VAN HARTE GELUK MET DE GEBOORTE VAN ONS PRINSJE =DEGEUS=

Vereiste kwitantie te vragen, die gratis verstrekt wordt. / Please request official receipt, issued free of charge.

Naam, adres, huisnummer van afzender/aanvrager — Name, address, cabinnumber of sender/caller

Overgebracht naar / Sent to: PCH98 — datum / date: 18-4-68
te / at: 2127 — door / by: JD929

Enkele dagen later ontving hij het volgende antwoord:

RADIO-HOLLAND N.V.
AMSTERDAM-C. – KEIZERSGRACHT 562

RADIOTELEGRAM

De eerste regel van dit telegram bevat dienstaanwijzingen in de hierna gegeven volgorde: Soort, kantoor van afzending, nummer van het telegram, aantal woorden, datum en tijd van aanbieding.

/S NEVERITA

The first line of this message contains service indications in the following order: Prefix, office of origin, number of message, number of words, date and time of handing in.

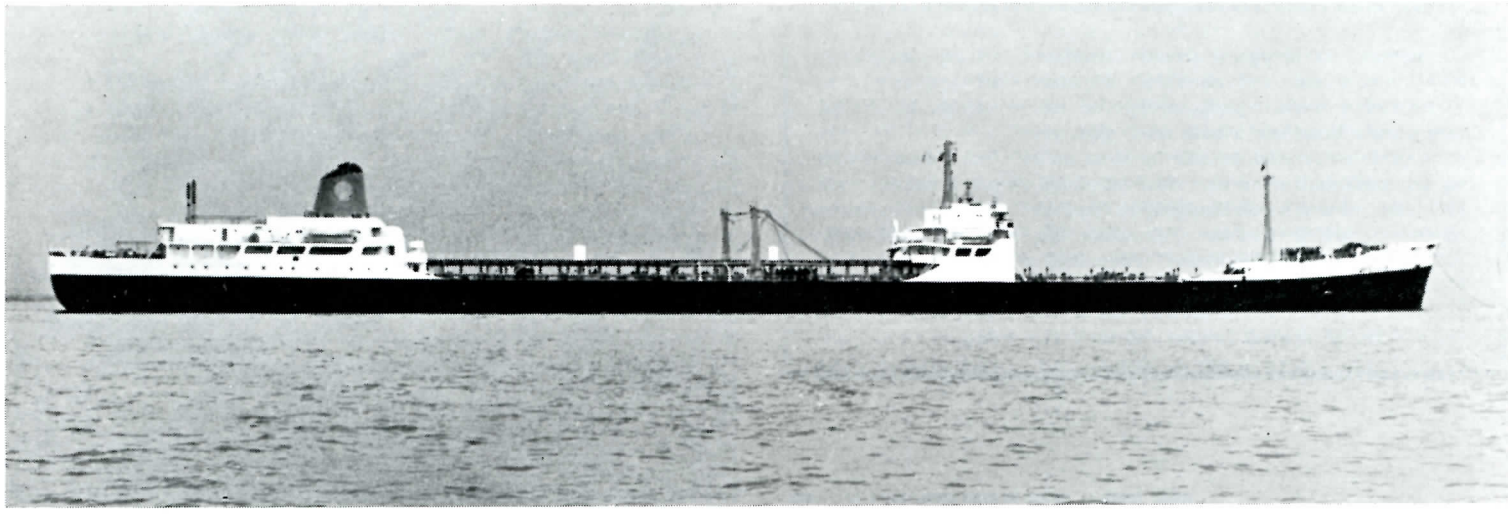
Ingevolge het Internationale Verdrag betreffende de Verreberichtgeving, vergoedt de Maatschappij geen schade, veroorzaakt door het in het ongerede raken, de vermisking of vertraging in de overkomst van een telegram.

P SOESTDIJK 546 14 22 1335 -
DEGEUS EN OVERIGE OPVARENDEN NEVERITA PCH +
HARTELIJK DANK VOOR GELUKWENSEN +
MARGRIET EN PIETER VANVOLLENHOVEN

According to the International Telecommunication Convention, the Company shall not be liable to make any compensation for any loss, injury or damage resulting from any loss or mutilation of any telegram or from any error, omission or delay in the transmission or delivery thereof.

Ontvangen van / Received from: PCH98 via — Datum / Date: 22-4-68 — Tijd mtg / Time gmt: 1427 — Door / by: JD929

RADIOSURPRISES — Verrassingen voor hen die thuis zijn. Inlichtingen in het radiostation.
RADIO GIFTS — Wireless them to the folks at home. Apply to the radiostation.



s.s. „Lovellia"

GERUISLOZE VLOOTUITBREIDING

Zoals u uit pers, radio, televisie en — last but not least — ons eigen blad hebt kunnen vernemen is onze vloot in de laatste zes maanden (december 1967 t/m mei 1968) met twee nieuwbouwschepen (s.s. „Macoma" en m.s. „Neverita") en daardoor met ruim 316.000 ton draagvermogen uitgebreid.
Daar tussendoor heeft echter, vrijwel geruisloos, tot driemaal toe vlootuitbreiding plaatsgevonden en wel doordat wij successievelijk van Shell Tankers (U.K.) Ltd. het beheer hebben overgenomen van een drietal in Amerika gebouwde tankschepen (Lib. vlag), elk met een draagvermogen van circa 50.000 ton.
Het betreft hier de zusterschepen „Capisteria", „Patro" en „Lovellia", die respectievelijk op 8 december 1967, 8 februari 1968 en 22 mei jl. aan onze vloot werden toegevoegd.
Bij de inbedrijfstelling van de „Neverita" en de overname van de „Patro" waren wij de twee miljoen ton draagvermogen van onze vloot dicht genaderd, met de „Lovellia" passeerden wij die mijlpaal — zes jaar na het bereiken van de één miljoen ton (2 juni 1962).
Thans zijn wij op weg naar de 2½ miljoen ton, die wij aan het eind van het komende jaar hopen te halen.
In de loop van dit jaar komen namelijk nog, naast het s.s. „Metula", het zusterschip van het s.s. „Macoma", dat in september a.s. in Japan zal worden opgeleverd, de 50.000 tons tankers „Capiluna" en „Capulonix" onder ons beheer, terwijl het s.s. „Marpessa", onze derde 210.000 tons tanker, o.o.v. in december 1969 in bedrijf zal worden gesteld.
Evenals de drie reeds onder ons beheer zijnde tankers „Philidora", „Philine" en „Philippia", varen bovengenoemde vijf zusterschepen in demise charter van Shell International Marine Ltd.; zij zijn/worden in sub demise charter aan ons overgedragen.
De voortstuwingsinstallatie van deze schepen, die in de jaren 1959/1960 werden gebouwd, bestaat uit een „Bethlehem Steel" hoge- en lagedruk stoomturbine met een vermogen van 15.000 as-pk, die de schepen een snelheid geeft van 16 mijl/uur.

BIJ DE VOORPLAAT

TEWATERLATING VAN HALVE „MELANIA"

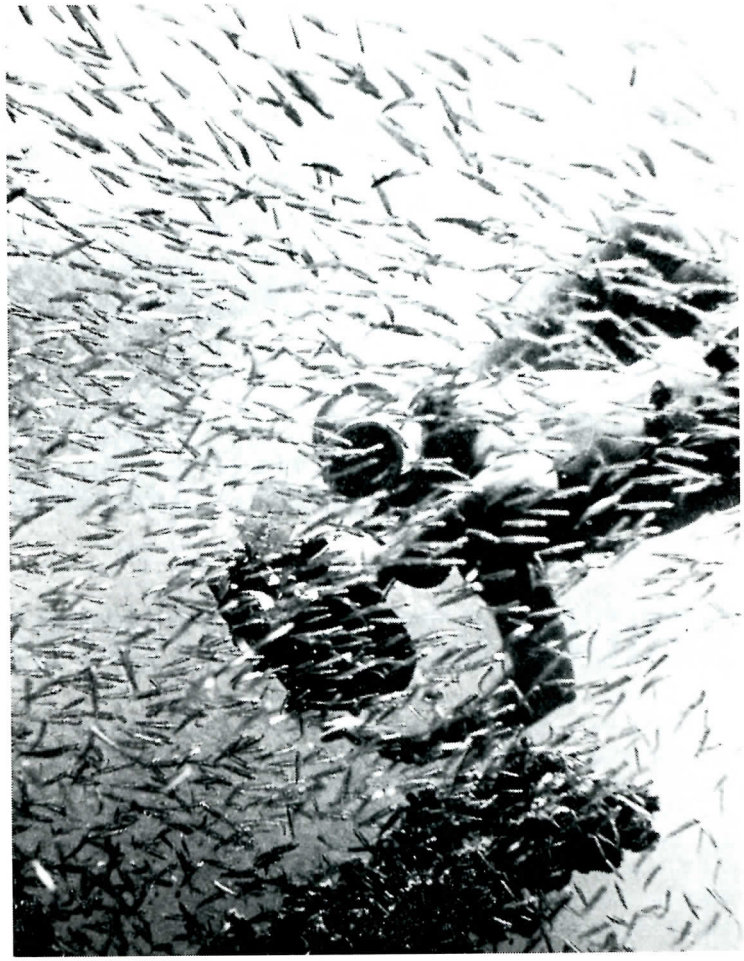
Op zaterdag 27 april jl. vond op de werf van de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam, zonder officieel vertoon, de tewaterlating plaats van de achterste helft van het s.s. „Melania", dat in aanbouw is voor Shell Tankers (U.K.) Ltd. en een draagvermogen zal hebben van circa 210.000 ton. Op de vrijgekomen helling werd de kiel gelegd voor de voorste helft van het schip, die in de komende zomer van stapel zal lopen.
Daarna zullen beide delen te water aaneen gelast worden. De toepassing van deze unieke bouwwijze biedt de werf als belangrijkste voordeel dat geen grote bedragen behoeven te worden geïnvesteerd in bouwdokken of hellingen van zeer grote afmetingen. Het tewatergelaten halve schip heeft een lengte van ruim 173 meter, iets meer dan de helft van de totale lengte die 325,3 meter zal bedragen.
De overige afmetingen van het schip zullen zijn: breedte 47,17 meter, holte 24,5 meter en diepgang 18,99 meter.
Bij laatstgenoemde diepgang zal het draagvermogen circa 210.000 ton bedragen.
Het schip zal worden voortgestuwd door een Stal Laval stoomturbine-installatie, die het schip een proeftochtsnelheid van 15,4 mijl per uur zal geven.
Vóór de tewaterlating was de machinekamer-inrichting vrijwel geheel aan boord geïnstalleerd.
De „Melania" is het eerste van drie zusterschepen die de N.D.S.M. voor Shell Tankers (U.K.) Ltd. bouwt en zal in het najaar van 1968 worden opgeleverd.
Als gasten van de Directeur van de N.D.S.M., de heer P. Goedkoop Dzn., werd de tewaterlating o.m. bijgewoond door de toekomstige doopmoeder van de „Melania", mevrouw J. M. Keyzer-Loeb tezamen met haar echtgenoot, Zijne Excellentie M. J. Keyzer, Staatssecretaris van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, en onze Directeur, de heer D. Rodenburg, met zijn echtgenote.

U, zeeman, ziet dagelijks de zee vanaf het dek van uw schip. Maar, wat u dan ziet is alleen de oppervlakte van de zee. Soms ziet u wellicht een (vliegende) vis en soms, bij helder water, een intrigerend stukje zeebodem. Heeft u er zich ooit wel eens rekenschap van gegeven wat er tussen het zee-oppervlak en de zeebodem en onder de zeebodem zou kunnen zijn, wat zich daar afspeelt, welke planten en dieren daar leven, welke enorme rijkdommen daar nog voor de mensheid verborgen liggen en welk enorm terrein daar nog voor de wetenschap braak ligt?
Zo niet, dan zal het hiernavolgende artikel ongetwijfeld voor u een zelfde openbaring zijn als het voor ons was.

DE WERELD

Nederlandse versie van artikel „The World Under the Oceans", ontleend aan „Petroleum Press Service" Vol. XXXIV no. 9 - september 1967.
Netherlands version of article "The World Under the Oceans" from "Petroleum Press Service" Vol. XXXIV no. 9 - September 1967.

Sedert november 1947, toen voor het eerst olie uit de zeebodem werd gewonnen, heeft het boren op zee zich ontwikkeld tot een nieuwe industrie van enorme omvang, die 16% van de totale olieproduktie in de vrije wereld voor haar rekening neemt. Door behalve het vasteland ook de oceanen als arbeidsterrein te kiezen, gaat de olie-industrie voorop bij het nuttig gebruik van alle door de moderne oceanografie verworven kennis. Tegelijkertijd wordt door dit pionierswerk in een zo geheel nieuwe omgeving waardevolle wetenschappelijke informatie verkregen.



Tijdens het opduiken van koralen passeert een school sardines de duiker en brengt hem als het ware in een levende kooi van vis.

Ofschoon het nog pas twintig jaar geleden is dat de eerste olieproducerende putten, langs de kust van Louisiana, werden aangeboord, tasten de boorploegen thans de rotsen onder de zeebodem af tot op een diepte van 600 voet. De grote produktievelden liggen vanzelfsprekend in de twee Golven, de Golf van Mexico en de Perzische Golf. Maar de produktie vertoont ook een stijgende lijn in de Cook Inlet, Alaska en in de wateren langs Californië, Trinidad, Venezuela, Nigerië en Borneo. Aanzienlijke reserves aardgas zijn gevonden in de Noordzee en exploratieploegen zijn aan het werk in de Golf van Biskaje, de Kaspische Zee en vele andere gebieden.
Op het ogenblik is het boren nog beperkt tot het continentale plat, dat zich van een honderd meter tot een 1300 kilometer uit de kust kan uitstrekken en in diepte kan variëren tot ongeveer 300 meter. Hier bevinden zich de afzettingsgesteenten die naar alle waarschijnlijkheid olie en aardgas bevatten. In de bodem onder de oceanen zal naar alle waarschijnlijkheid geen olie gevonden worden, maar in ieder geval zijn de kosten en technische problemen die hiermede samenhangen zodanig dat het economisch niet uitvoerbaar is om hier te gaan boren. Desondanks is het niet uitgesloten dat de booractiviteiten zich in de toekomst tot deze gebieden uitbreiden.
Maar vóór alles moet het continentale plat worden geëxploreerd, dat een totaal gebied omvat van ongeveer 10½ miljoen vierkante mijl. Tot nu toe is pas de eerste stap gezet, in weerwil van al het werk dat er thans wordt verricht. In dit beginstadium zijn de schattingen van de uiteindelijke reserves, waarbij thans hoeveelheden worden genoemd van één tot tweeëneenhalf miljoen barrels koolwaterstof bevattende vloeistoffen die in de kustwateren op ontdekking wachten, absoluut onbetrouwbaar.
Maar het is aan geen twijfel onderhevig dat een gestadig toenemend deel van de wereldolieproduktie uit de kustwateren afkomstig zal zijn.
Het is eigenlijk vreemd dat, hoewel de oceanen 70% van het aardoppervlak bedekken en ongeveer 80% van alle dierlijk leven bevatten, bijna evenveel omtrent de maan bekend is als omtrent deze geheimzinnige en vijandige diepten. Feitelijk zijn de oceanen de laatste grote grensgebieden der beschaving welke nog niet zijn nagevorst. Omdat zeewater ondoorschijnend is, waardoor het kijken wordt bemoeilijkt, alsook door de enorme druk onder water — de bovenste tien meter zijn al voldoende om de normale atmosferische druk te verdubbelen — is de zee de moeilijkste barrière van alle. Maar steeds meer beseft men dat de oceanen de sleutel bevatten tot de toekomst van de mens en, met de zich snel uitbreidende wereldbevolking, tot zijn bestaan zelf. Want de oceanen bevatten een nog niet aangeroerde rijkdom, welke die van het vasteland verre overtreft. In de zeeën alleen al bevinden zich letterlijk miljarden tonnen aan mineralen en chemische stoffen, waaronder alle metalen zoals koper, lood, uranium, goud en zilver. De flora en fauna van de zee bevatten een menigte chemische stoffen die door extractie geneesmiddelen verschaffen om pijn weg te nemen en ziekten te bestrijden. Op de zeebodem bevinden zich tapijten van mineralen, zoals kiezelsteen-grote klompjes mangaan voor de vervaardiging van staal. En het allerbelangrijkste: er is voedsel, hetgeen wellicht uitkomst kan betekenen voor een wereld waarin miljoenen op een hongerdieet zijn.
Thans haalt men reeds 45 miljoen ton vis per jaar uit de zeeën. Geleerden nemen aan dat deze hoeveelheid vervijfvoudigd kan worden zonder dat dit schadelijk is voor de totale visstand. Maar dan moeten de vismethoden wel volkomen worden gewijzigd. Inplaats van de nu toegepaste raak- en mismethoden, die men kan vergelijken met die toen de mens nog met pijl en boog op wilde dieren jaagde, zou de vis in speciale gebieden kunnen worden gekweekt en in bepaalde groeistadia gevangen. Planten zouden eveneens kunnen worden geteeld. Reeds wordt in bepaalde delen van Europa en Azië zeewier verbouwd en gegeten, maar de enorme hoeveelheid planten die zich op de bodem van de oceanen bevindt en geschat wordt op meer dan 4000 ton per vierkante mijl, ligt nog nagenoeg onaangeroerd. Door middel

van de moderne bewerkingsmethoden kan men van deze flora voedsel naar ieders smaak maken.
Oceanografie is een samentrekking van wetenschappen waartussen een duidelijk onderscheid bestaat, zoals zee-biologie, -geologie, -natuurkunde, -zoölogie en -meteorologie. Deze zijn gecombineerd door het simpele feit dat hun arbeidsterrein op of onder de zeespiegel ligt in plaats van het aardoppervlak. Daarom houden zij verband met elkaar. Bestudering van het golfbeeld kan leiden tot beter begrip van al hetgeen van invloed kan zijn op het weer. Bestudering van de stromingen en van de temperatuur van het water op verschillende diepten kan belangrijke gegevens opleveren over de trek van vissen. En zo zijn er nog tal van andere voorbeelden.

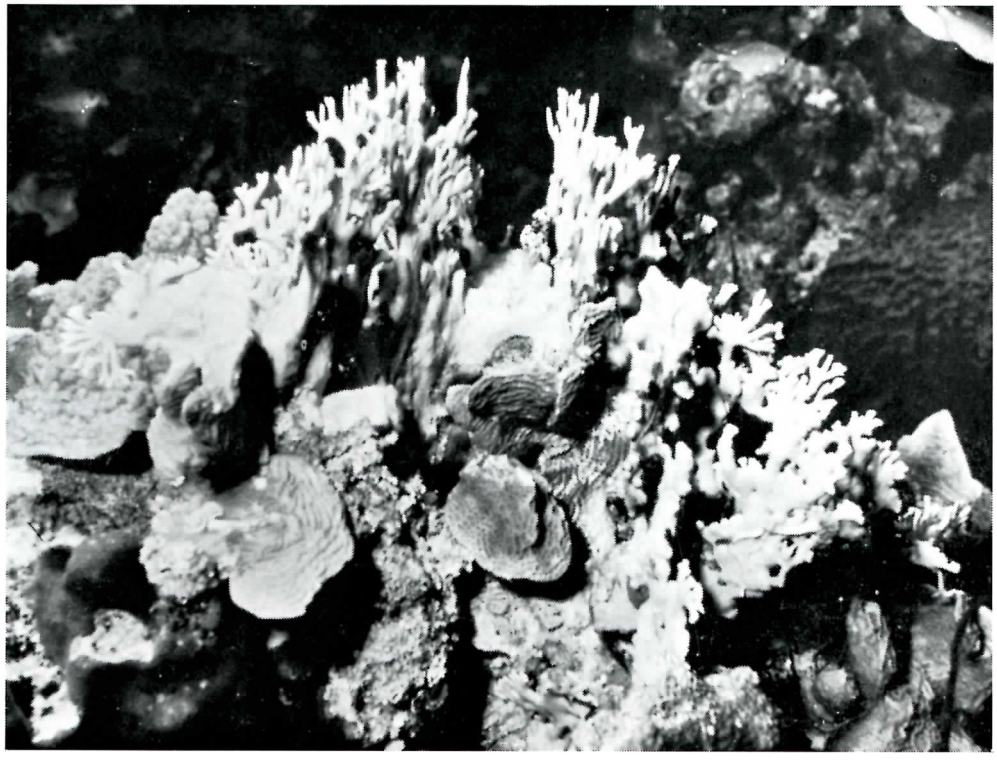
ONDER DE OCEANEN

De vragen van de geleerden

Zoals bij iedere andere wetenschap, valt de oceanografie in twee fundamentele delen uiteen, de zuivere research en de toegepaste research. De zuivere research houdt zich in de eerste plaats bezig met het vinden van de antwoorden op de vragen van de geleerden, zonder daarbij rekening te houden met enigerlei onmiddellijke industriële toepassing.
De allereerste zeebeschrijvers waren de zeelieden, die eeuwenlang golfslag, getijden en weersomstandigheden observeerden en riffen in kaart brachten, voornamelijk als hulpmiddel voor de navigatie. Pas in 1872 werd voor het eerst een daadwerkelijke poging ondernomen om de oceanen wetenschappelijk te bestuderen. In dat jaar scheepte professor Wyville Thompson zich met vijf geleerden in op de „Challenger" van de Britse oorlogsvloot voor een reis van vier jaren om de wereld, gedurende welke zij alle oceanen behalve de Noordelijke IJszee bevoeren en stromingen bestudeerden, diepten loodden en flora en fauna van de zeebodem ophaalden. Deze historische expeditie bestempelde Thompson tot de vader van de moderne oceanografie.
Sedertdien hebben geleerden en vloten van vele naties dit onderzoek van het laatste grensgebied der beschaving voortgezet. Door de nationale instituten voor oceanografie, die zijn gevestigd in alle landen die zich met het bestuderen van de oceanen bezighouden — met als belangrijkste de Verenigde Staten, Rusland, Japan, Frankrijk en Engeland — worden geregeld expedities met bepaalde opdrachten uitgezonden op speciaal ingerichte researchschepen. Bovendien stellen koopvaardijschepen en in het bijzonder tankschepen geregeld rapporten samen over de tijdens hun reizen verzamelde gegevens.
Zo komt, stukje voor stukje, de legpuzzel gereed die de geheimen van de oceaan ontsluiert, hoe golfslag ontstaat, waarom vissen volgens een bepaald gedragspatroon trekken, hoe stromingen zich bewegen (met inbegrip van die welke bekend zijn als modderlawines, welke met sneltreinvaart langs de continentale hellingen naar beneden komen) en ten laatste de belangrijkste vraag van alle: hoe de aarde zelf is ontstaan.
In een tijd dat er van onverschillig welk landoppervlak gedetailleerde kaarten bestaan, is het in kaart brengen van de zeebodem nog een hele onderneming. Hier bevinden zich enorme bergketens die de aardbol omcirkelen, hoger dan de hoogste op het vasteland. Ravijnen en kloven zijn ontdekt met diepten van tien kilometer. En hier, misschien, kunnen nog bewijzen worden gevonden van het legendarische verzonken continent Atlantis.
Het merendeel van deze gegevens wordt verzameld door ingewikkelde elektronische apparatuur. Maar de geleerde moet ook in de diepten afdalen om de omstandigheden daar zelf te bestuderen. Om de duiker tegen de enorme drukken te beschermen, zijn er vernuftige duikklokken en onderzeeboten ontworpen die al hetgeen evenaren dat voor de astronauten bij hun onderzoek van de ruimte is gemaakt. In een dergelijke bathyscaaf (uit het Grieks, betekenend: diepe boot) maakte de Zwitserse geleerde Jacques Piccard in 1960 een recordafdaling van 35.800 voet naar de bodem van de Marianas Trench in de Stille Zuidzee. Zijn afdaling in de „Trieste" duurde vier uur 48 minuten en zijn terugkeer naar boven drie uur 17 minuten, een record dat nog steeds niet geevenaard is. De „Challenger Deep" in de Marianas Trench is het diepst bekende gedeelte van de oceaan. Deze werd ontdekt tijdens de expeditie van de Britse oorlogsbodem „Challenger" van 1950-1952, welke werd geleid door dr. T. F. Gaskell, een natuurkundige van de British Petroleum Company.
Door deze onderzoekingen in de diepte stuit men vanzelf op het probleem hoe de mens gedurende bepaalde tijd onder water kan leven. Want dat moet hij doen als er planten geteeld, vissen gekweekt en mineralen op de zeebodem gewonnen moeten worden. Op dit gebied is experimenteel werk verricht door Franse geleerden onder leiding van kapitein-luitenant-terzee Cousteau, die wekenlang gewoond en gewerkt hebben in op de zeebodem gebouwde „huizen". En in 1965 leefde de Amerikaanse astronaut Scott Carpenter 29 dagen in en buiten een stalen cilinder op een diepte van 205 voet.

(vervolg pagina 6)

Koraalformatie



Toegepaste research

Naast alle zuivere research welke wordt verricht, is er de toegepaste research, welke poogt om de kracht van de oceaan nuttig aan te wenden en de schatten van de zeeën te vergaren. De visindustrie is druk bezig om methoden te ontwikkelen ten einde de kweek van vis te verbeteren. Er zijn projecten ter hand genomen om elektrische energie op te wekken door gebruik te maken van de krachten welke worden ontwikkeld door eb en vloed. Fabrieken van voedingsartikelen onderzoeken methoden om zeeplanten te bewerken, zoals de vervaardiging van meel uit groen zeewier. Zeeartsenijkundigen extraheren chemische stoffen uit zeeflora en -fauna welke kunnen leiden tot belangrijke nieuwe medische ontdekkingen.
Voor al deze projecten en voor het fundamentele researchwerk dat ze mogelijk maakt, is kostbare wetenschappelijke en technische apparatuur nodig. Men raamt dat, over de gehele wereld, ongeveer vijftig miljard gulden per jaar aan oceanografie wordt besteed, waarvan de Verenigde Staten ongeveer een derde voor hun rekening nemen. Hoewel een deel van deze gelden door de overheid wordt verschaft, neemt de industrie het grootste deel voor haar rekening. En van deze categorie is de olie-industrie niet alleen de leidende industriële pionier van het experimentele werk in de oceanen, doch ook degene die daarin de meeste gelden heeft gestoken. Alleen al in de Verenigde Staten hebben de oliemaatschappijen, sinds in de veertiger jaren de eerste boorinstallaties naar zee gingen, naar schatting meer dan twintig miljard gulden gestoken in opsporing en ontwikkeling in voor de kust gelegen gebieden. Voor de eerstkomende vijf jaren is bijna evenveel uitgetrokken. Een groot deel daarvan wordt natuurlijk besteed aan de bouw van de daarvoor benodigde enorme drijvende boorplatforms. Maar bij elk platform dat zee kiest weten wij meer over de oceanen.
De oliemaatschappijen hebben zelf uitgebreid researchwerk verricht met betrekking tot de werking van golfslag en stromingen, die mede van invloed zijn bij het bepalen, waar de boorinstallaties zullen komen te liggen. Wegens het constante gevaar van stormen en orkanen hebben zij in vele gebieden eigen meteorologische diensten opgericht. De aldus verkregen gegevens worden aan alle oceanografen verstrekt. En door het boren in de sedimentaire rotslagen onder de zeebodem heeft de olie-industrie de beschikking gekregen over waardevolle geologische gegevens welke anders wegens de daaraan verbonden kosten nooit aan het licht zouden zijn gekomen. Door de steeds stijgende kosten is één zuiver wetenschappelijk project, „Mohole" genaamd, waarbij men vanaf een lokatie in de Stille Zuidzee tot een diepte van acht kilometer door de aardkost heen wilde boren, uitgesteld.
Bovendien ontwikkelt de olie-industrie nieuwe gereedschappen voor het afwerken van boorputten en het leggen van pijpleidingen op de zeebodem. Deze variëren van onderwaterrobots met afstandbediening vanaf de zeespiegel tot nieuwe typen onderzee-werkboten, die langs de zeebodem kunnen kruipen zonder hulp van bovenaf. Op deze manier kunnen duikers via een sluiskamer de onderzeeboot verlaten om een bepaalde taak te verrichten en er weer ingaan om naar de volgende opdracht te worden vervoerd. Een nieuw boorplatform in Alaska is dusdanig ontworpen dat de duikers door buizen in twee van de reusachtige poten kunnen afdalen om op de zeebodem hun werk te doen. Deze werkzaamheden kunnen omvatten slijpen, bikken, lassen, kortom bijna alles dat op het vasteland kan worden gedaan.
In de toekomst blikkend is het zeker niet onmogelijk dat eens hele gemeenschappen op de zeebodem wonen en werken en er zullen verbouwen en delven. Boorinstallaties kunnen in waterdichte klokken op de zeebodem worden ondergebracht. Zelfs als toeristische attractie biedt de wereld onder water oneindige mogelijkheden, een aanblik biedend grootser dan alles op aarde, zoals de eerste aqua-long duikers hebben kunnen vaststellen. Met een dergelijk vooruitzicht bieden de oceanen de gelegenheid tot een van de boeiendste en opwindendste veroveringen door de mens.

DE „SOLA" RAFFINADERIJ - BIJ STAVANGER - IN BEDRIJF

Op 24 april jl. is de raffinaderij van A/S Norske Shell te Sola officieel in gebruik gesteld door de Minister van Arbeid van Noorwegen, de heer H. Seip .
Onder de genodigden bevonden zich de Groepsdirecteur mr. G. A. Wagner, de Directeur van A/S Norske Shell de heer E. G. Parke en de oud-Secretaris-Generaal der Verenigde Naties de heer Trygve Lie.
De raffinaderij, die bestemd is om Shell-benzine, „Shell-super", vliegtuigbrandstoffen, kerosine, gasolie, dieselolie, stookolie en zwavel te produceren, zal een produktiecapaciteit hebben van twee miljoen ton per jaar.
Een interessant aspect bij de nieuwe raffinaderij is dat — evenals bij de Koppartrans raffinaderij in Zweden — de ruwe olie wordt opgeslagen in grotten die met behulp van springstof in de rotsen zijn gemaakt. Twee van deze grotten hebben elk een capaciteit van 50.000 m^3, de twee andere van 60.000 m^3. Het uit deze vier grotten verwijderde gesteente is gebruikt voor het egaliseren van het terrein van de raffinaderij, voor het maken van een bruggehoofd en het aanleggen van een dam dat een klein eiland met het schiereiland, waar de raffinaderij werd gebouwd, verbindt. Het stenen dak boven de grotten is minstens 25 meter dik.
Gelegen aan de Risavika-baai, aan het uiteinde van het Hammaren schiereiland, ligt de raffinaderij ongeveer 15 km ten zuiden van Stavanger. Aan de noordelijke oever heeft de Shell reeds een depot, dat thans door middel van vier pijpleidingen met de raffinaderij is verbonden.
Een moderne pier met negen laadarmen maakt het tankers met een draagvermogen van 85.000 ton mogelijk om hier — zonder sleepboothulp — vast te maken.
Op den duur hoopt men aan de raffinaderij tankers van 200.000 ton te kunnen ontvangen.
Voor deze gelegenheid was de „Dallia" naar haar geboorteplaats teruggekeerd, maar door onvoorziene omstandigheden, nl. een aan de grond

gelopen en daardoor ernstig beschadigde tanker die langszij de steiger lag te lossen, kon de „Dallia" niet op de normale wijze meren.
Met de nodige voorzorgsmaatregelen en door kundig manoeuvreren lukte het de „Dallia" aan in de baai verankerde boeien te meren en voorzichtig langszij het andere schip te brengen, waarna de lossing via een geïmproviseerde leiding normaal plaatsvond.

Onze overtuiging dat er vele talentvolle schrijvers en tekenaars onder onze zeevarende collega's schuilen, is onlangs ten volle bewaarheid toen wij enkele exemplaren van de „Daphne-kreet" onder ogen kregen.
Deze „scheepskrant", waaraan zowel leden van de staf als van de bemanning meewerken, wordt tijdens de lange Kaapreizen wekelijks aan boord van het m.s. „Daphne" uitgegeven en bevat „voor elck wat wils" benevens commentaar op gelanceerde opmerkingen van alle dag.

DAPHNE-KREET

De toenmalige gezagvoerder van de „Daphne", kapitein J. J. Schouten, zond ons de nummers 8 en 9 van de eerste jaargang toe en schreef er bij dat het blad een ongedacht enthousiast onthaal aan boord ondervindt. Daar twijfelen wij geen moment aan, want ook wij aan de wal hebben er intens van genoten.
Wij kunnen ons indenken met hoeveel plezier de redactie van het blad er telkenmale voor gaat zitten om de inhoud samen te stellen en hoe verlangend de opvarenden er iedere week naar uitzien. Een van de artikelen hebben wij op deze pagina laten afdrukken, niet omdat dit representatief voor het blad zou zijn — dan zouden wij eerder de rubriek „De Oceaan ruist:" gekozen hebben —, maar omdat het voor onverkorte publikatie buiten de besloten gemeenschap van de „Daphne" in aanmerking komt.
Het zou ons niet verwonderen als het voorbeeld van de „Daphne" op andere schepen van onze vloot navolging zal vinden.
De Kaapreizen zullen er ongetwijfeld alleen maar korter door worden, zowel voor redactie als lezers!

TUSSEN KIEL EN ZEEBODEM

Deze keer een familie, waar we onlangs kennis mee gemaakt hebben. Toen wij lagen te drijven hebben we nl. de hele morgen gezelschap gehad van vier goudmakrelen of dorado's. De familie van makrelen is niet zo uitgebreid als veel andere visfamilies, maar bij deze soort komt het op de kwaliteit aan.
Makrelen zijn bij velen een zeer gezochte vis, b.v. gerookt op een bordje. En voor de vele sportvissers over de hele wereld zijn enkele leden van deze familie hét trofee van hun leven, b.v. de marlin en sailfish worden achterna gejaagd door complete expedities met verkenningsvliegtuigen en al.
Makrelen zijn pelagische vissen die meestal in scholen leven; zij jagen op kleine vis, zoals haring, sardines, inktvis enz. Het zijn machtig snelle zwemmers die vaak zeer grote afstanden afleggen en geruime tijd een snelheid van 50 km gemakkelijk volhouden.
Door hun snelle beweging is hun lichaamstemperatuur soms 8° C hoger dan het omringende water. Ze zwemmen ook voortdurend omdat een makreel net als pelagische haaien geen zwemblaas heeft. Alleen bij makrelen is er nog een reden, nl. om voldoende zuurstof te krijgen, het water dat normaal langs hun kieuwen stroomt is niet voldoende. Ze zwemmen met open bek, opdat er meer water langs stroomt. Tevens zeven ze dan nog wat plankton uit het water dat ze bij de kieuwen opsparen tot het voldoende is om door te slikken.
Makrelen zijn sterke torpedovormige vissen die gemakkelijk te herkennen zijn. Ze hebben allemaal een gevorkte staart en op de Dorado's na twee rugvinnen die soms doorlopen. Heldere kleuren en weinig ontwikkelde borstvinnen. Door hun torpedovorm kunnen ze snel zwemmen, maar zijn niet erg wendbaar.
Tot de makrelenfamilie behoren o.a. atlantische makreel, chubmakreel, Spaanse makreel, koningsmakreel of Cero, die wel 27 kg of zwaarder kan worden en de enige gewone makreel is die geen vlekken vertoont. En de horsmakrelen die goed te onderscheiden zijn van de andere makrelen door hun grote gekielde schubben op de flanken. Het vrouwtje van deze soort legt ± 140.000 eieren en de jonge makrelen zoeken vaak bescherming tussen de draden van haarkwallen.
Tot de meer bijzondere makrelen behoren de tonijn, albacore, bonito, marlin, sailfish, zwaardvis en dorado.
Dit zijn de geliefde prooien voor de sportvissers, die er speciale jachten op na houden om deze vis te vangen. Veel van deze vissen leveren een formidabel gevecht als ze eenmaal aan de haak zitten en springen meters hoog boven het water uit.

HEB JE HELEMAAL GEEN ANDERE HOBBY'S ?

Dat ze kracht hebben was vorige week aan de dorado te zien, die een 60 lbs nylon lijn die al strak stond net zo gemakkelijk in stukken trok of het een zijden draadje was.
Voor de mensen die hier aan twijfelen is er bij de 3e stm. een stukje nylon lijn ter beschikking om het ook eens met blote handen te proberen, met de mond hoeft nog niet eens. En deze vis woog misschien 70 à 80 pond.
Al deze vissoorten vinden hun voedsel aan de oppervlakte en dit voedsel bestaat uit haring, sardines, inktvis en kleinere makrelen.
Tot de grootste behoort de tonijn, waarop overal ter wereld intensief gevist wordt: de blauwvin tonijn meer dan 450 kg. Bonny of Bonito, een kleine tonijnsoort ± 90 cm en 6 kg. Dan de marlins, bleu, black, striped en white marlin, waarvan de bleu marlin eveneens ± 450 kg kan worden.
Deze vissen hebben een lange spies, een doorgegroeide bovenkant van de bek, ze gebruiken deze om kleine vissen te knuppelen en niet om te steken.
De sailfish, eveneens met een spies en tevens een hoge doorlopende rugvin, wordt tot ± 45 kg, jaagt in scholen en is niet goed eetbaar, alleen bij sportvissers is hij erg gezocht.
De zwaardvis, die 450 kg wordt en 4,5 meter lang, heeft een aanmerkelijk breder zwaard dan de marlin en leeft in warmer water. Deze soort schijnt moeilijk te verontrusten te zijn en zich goed van hun eigen kracht bewust, misschien slaan de verhalen over achteloos gespieste bootjes wel op deze vis.
En tenslotte de nu bekende goudmakreel of Dorado die ook wel ten onrechte dolfijn genoemd wordt, ± 40 kg en 2 meter lang, met een lange doorlopende rugvin en een stompe kop. De mannetjes hebben een hoger voorhoofd, maar allemaal beschikken ze over prachtige kleuren.
En als u het niet gelooft en gaat duiken . . . met een boze of gewonde tonijn of marlin valt niet te spotten.

D. v. D., 3e stuurman

CURSUSSEN VOOR NEDERLANDSE SCHEEPS

DE EERSTE ADAPTATIE-CURSUS

1e rij v.l.n.r.:

scheepswerktuigkundige F. W. Gakes (tijdelijk aan cursusleiding toegevoegd), matroos J. H. T. M. Vissers, stoker/olieman W. Cevaal, matroos A. L. H. Botinga, matroos J. M. Kools.

2e rij v.l.n.r.:

stoker/olieman R. Vijlbrief, matroos H. Filemon, stoker/olieman K. G. J. Schefferlie, matroos/kabelgast G. J. van Delft, bootsman J. den Heijer.

Op de foto ontbreekt: matroos R. von Duclouch.

De ontwikkelingen op technisch gebied, die de laatste jaren een stormachtig verloop hadden, zijn ook op de bouw en inrichting van schepen van grote invloed geweest. Hierdoor zien onze nieuwe schepen er technisch geheel anders uit dan die welke thans reeds verscheidene jaren in de vaart zijn.
Door deze ontwikkeling werden vele werkzaamheden aan boord in de loop der tijd gewijzigd, terwijl sommige werkzaamheden zelfs geheel zijn verdwenen, waarbij wij denken aan de timmerman, de kabelgast, de voorman/donkeyman.
Bij andere functies werd de aard van de werkzaamheden anders. Als voorbeeld kunnen wij hier noemen: aan dek veranderde het werk door het invoeren van de automatische stuurinrichting, de „self-tensioning" winches, het verdwijnen van masten, loopbruggen en tenten, het toepassen van betere verfsystemen, meerkoppige luchthamers en nieuwe tankschoonmaak-apparatuur; in de machinekamer veranderde het werk door de toepassing van de automatische verbrandingsregeling voor de ketels, automatische smeersystemen, centralisatie van instrumenten en toepassing van bedieningsorganen met afstandbediening, verbetering/uitbreiding van alarmsystemen en dergelijke.
Wij zijn dan ook al een aantal jaren bezig om aan boord een nieuw systeem van werken te ontwikkelen dat aangepast is aan de hiervoor aangegeven veranderingen.
Een belangrijke stap in die richting was de doorbreking van de bestaande scheiding tussen dekdienst en machinekamerdienst. Beide diensten werken thans — met behoud van de bestaande dekdienst- en machinekamerdienst-functies — samen in de algemene werkploeg, welke over het gehele schip kan worden ingezet.
In de organisatie aan boord werden belangrijke wijzigingen aangebracht. Zo worden alle onderhoudswerkzaamheden thans onder leiding van de hoofdwerktuigkundige verricht.
Bovendien werd reeds enige tijd geleden begonnen de leden van de machinekamerdienst, waaronder ook de pomplieden/bankwerkers en de bankwerkers, de wettelijk vereiste ogen- en orenpapieren te laten verkrijgen, waardoor zij — waar nodig en na hiervoor de benodigde opleiding te hebben ontvangen — kunnen worden ingeschakeld als uitkijk aan dek of bij het sturen. Bij de civiele dienst, die vanzelfsprekend niet zo afhankelijk is van de ontwikkeling op technisch gebied, zijn wij reeds eerder begonnen met een meer diepgaande aanpassing en verbetering van de organisatie zoals die vroeger bestond en kon al eerder een betere werkwijze aan boord worden ingevoerd.
Zo kennen wij thans de functies van chef-hofmeester en 2e hofmeester niet meer.
Bovendien werd de nieuwe functie van bediende algemene dienst ingesteld, die de verzorging van de scheepsgezellen aan boord tot taak heeft. Een deel van de chef-hofmeestersfunctie, te weten de bar- en voedingadministratie en het barbeheer, werd ondergebracht in de nieuwe functie hoofd voeding.
Het toezicht op de gehele civiele dienst aan boord werd aan de eerste stuurman toevertrouwd.
Wij meenden dat nu het moment is gekomen om de volgende belangrijke stap te zetten, namelijk die van verdere integratie van de bestaande functies van de algemene werkploeg.

Wij hebben daarom alle werkzaamheden zoals die in de toekomst aan boord van onze schepen verricht zullen moeten worden nogmaals grondig bestudeerd en op zo logisch mogelijke wijze in nieuwe functies samengebracht. De nieuwe functies van de algemene werkploeg die wij binnenkort hopen te kunnen invoeren zijn:

scheepsvoorman
scheepsvakman
aankomend scheepsvakman
scheepsgezel a.w. (algemene werkploeg)
aankomend scheepsgezel a.w.

De voornaamste kenmerken van deze functies volgen hieronder.

Scheepsvoorman

De voornaamste taak van de scheepsvoorman is leiding te geven aan de algemene werkploeg, wanneer in ploegverband wordt gewerkt. Dit betreft over het algemeen niet-technisch werk als tanks schoonmaken, bikken, schilderen en schoonmaken in het algemeen.
De scheepsvoorman zal echter, nadat hij hiervoor voldoende is getraind, ook worden ingeschakeld bij de pompwachten en bij eenvoudig technisch onderhoudswerk dat door de leden van de werkploeg kan worden verricht. Het is voorts de bedoeling dat hij, in perioden van piekbelasting, waar nodig bijspringt in de wachten en bij alle andere voorkomende werkzaamheden die gewoonlijk door scheepsgezellen algemene werkploeg worden verricht.
Er zal naar worden gestreefd om de uitvoering van de plannen voor het algemene onderhoud van het schip zoveel mogelijk in handen van de scheepsvoorman te leggen. De hoofdwerktuigkundige zal beoordelen hoever hij hiermee — met inachtneming van de veiligheidsvoorschriften — kan gaan. Dit zal afhankelijk zijn van de persoonlijkheid en de bekwaamheid van de scheepsvoorman.

Scheepsvakman

De voornaamste taak van de scheepsvakman is het in opdracht verrichten van technisch onderhoudswerk. De scheepsvakman zal echter ook pompwacht lopen, helpen bij meren/ontmeren en in perioden van piekbelasting waar nodig bijspringen in de wachten en bij alle andere voorkomende werkzaamheden die gewoonlijk door scheepsgezellen algemene werkploeg worden verricht. Dit is in hoofdzaak een kwestie van „vele handen maken het werk licht". Het moet echter ook worden gezien als voorwaarde voor promotie tot scheepsvoorman.
Dan komt immers ook kennis van het werk aan dek te pas.

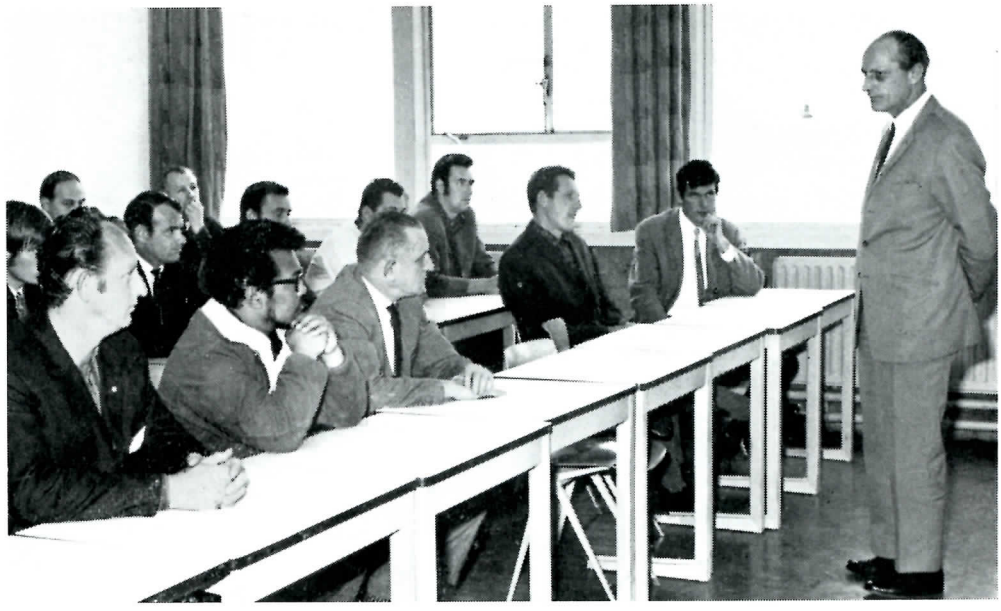
Aankomend scheepsvakman

Dit is een aanloopfunctie voor de functie scheepsvakman. De aankomend scheepsvakman beschikt nog niet over alle vaardigheden van de scheepsvakman. Geselecteerde scheepsgezellen algemene werkploeg zullen in deze functie worden opgeleid tot scheepsvakman.

Scheepsgezel algemene werkploeg

In deze functie zijn de huidige taken van de matroos en de stoker/olieman gecombineerd. Voorlopig zullen bemanningen zo worden samengesteld

ZELLEN



DE TWEEDE ADAPTATIE-CURSUS

1e rij v.l.n.r.:

stoker/olieman J. G. Klein Hesselink, handlanger R. L. Heyne, stoker/olieman M. van de Vrie, matroos P. de Vries, matroos C. A. J. van der Kraats.

2e rij v.l.n.r.:

matroos J. Visser, matroos/kabelgast A. van Leeuwen, (die aan de cursus technisch onderhoud deelnam), stoker/olieman P. Nobel, voorman/donkeyman A. C. Versteeg, matroos K. C. Bakker.

3e rij v.l.n.r.:

scheepswerktuigkundige F. W. Gakes (tijdelijk aan cursusleiding toegevoegd), E. van 't Slot - chef DFP/12.

Op de foto ontbreekt: handlanger J. van der Linden. Staande: de heer C. Visser, Hoofd van de Bedrijfsschool van Shell Nederland Raffinaderij N.V.

dat beide functies daarin in voldoende mate zijn vertegenwoordigd. De integratie van beide functies zal dus zeer geleidelijk kunnen geschieden.

Aankomend scheepsgezel algemene werkploeg

Dit is een aanloopfunctie. De aankomend scheepsgezel algemene werkploeg beschikt nog niet over alle vaardigheden van de scheepsgezel algemene werkploeg.
Aangezien de techniek een steeds grotere invloed op de werkzaamheden zal krijgen en — zoals uit het bovenstaande blijkt — getracht zal worden geleidelijk een deel van het technisch onderhoudswerk van de werktuigkundigen naar de scheepsgezellen te verplaatsen, zal van de hogere rangen onder de scheepsgezellen in de toekomst een grotere technische vaardigheid worden vereist. In verband hiermede hebben wij in samenwerking met de Bedrijfsschool van Shell Nederland Raffinaderij N.V. te Pernis adaptatie-cursussen en cursussen technisch onderhoud georganiseerd, die respectievelijk zeven werkdagen en zes weken duren.
Aan de leiding van de cursussen, die op de Bedrijfsschool worden gehouden en door leraren van deze school worden verzorgd, is een werktuigkundige van onze vloot toegevoegd.
Het programma van de adaptatie-cursus omvat:

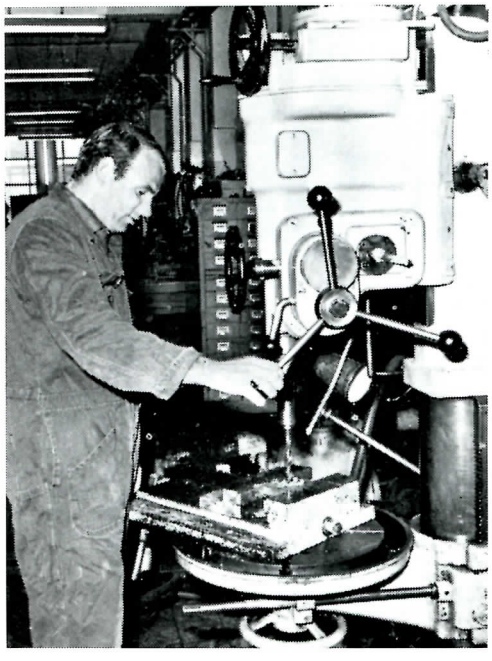
1. benaming van technische gereedschappen die aan boord aanwezig zijn en
2. het gebruik van deze gereedschappen;
3. kennis van pakkingsoorten en hun toepassing;
4. het vervangen van pakkingen;
5. het verrichten van hulpdiensten bij reparatiewerkzaamheden;
6. roest-bikken, meniën en verven;
7. kennis van smeermiddelen en hun toepassing;
8. veiligheid.

In de cursus technisch onderhoud worden behandeld:

1. *boren:* de functie van de boormachine en de mogelijkheden hiermede;
2. *draaien:* de functie van de draaibank en zijn mogelijkheden, eenvoudig draaiwerk, cilindrisch en tap (in- en uitwendig);
3. *slijpen:* van koudbeitel en boren;
4. *pijpwerk:* buigen, pijpverbindingen, draadsnijden op pijpen, benamingen van diverse onderdelen bij pijpfitten;
5. *elektrisch lassen:* eenvoudig laswerk, te gebruiken eenvoudige elektroden en de mogelijkheden hiervan aan boord, toe te passen stroomsterkte, betekenis van gegevens op de verpakkingen;
6. *autogeen lassen:* globale kennis en toepassing hiervan;
7. *bankwerken:* gebruik van koudbeitels, vijlen, meetgereedschap, snijden en tappen van schroefdraad, vervangen van gebroken tapeinden, reviseren van afsluiters, eenvoudig demontage- en montagewerk;
8. *algemeen:* begrip wat gereedschap is, welke behandeling het nodig heeft, opbergen op de juiste plaats na gebruik, enige kennis van centrifugaal- en zuigerpompen en hun globale karakteristieke eigenschappen, benamingen pakkingsoorten voor hoge en lage druk en waarvoor zij gebruikt mogen worden, plaatpakking voor flenzen en pakking voor roterende pompen en zuigerstangpompen;
9. *veiligheid.*

De eerste adaptatie-cursus ving op maandag 22 april jl. aan en werd door de heer L. F. van den Belt, adjunct-Directeur van onze Maatschappij, officieel geopend.
Twee weken later opende de heer A. H. W. Karelse, chef DFP/1, de eerste cursus technisch onderhoud.
Als voorlopige conclusie kan onomwonden worden gesteld dat de cursussen een succes zijn en met grote belangstelling worden gevolgd.

Wij twijfelen er niet aan dat de cursisten, bij terugkeer aan boord, met evenveel enthousiasme het geleerde in praktijk zullen brengen om zich zodoende in hun nieuwe, meer omvattende, taak te bekwamen.



Matroos/kabelgast A. van Leeuwen (cursus Technisch onderhoud) brengt de theorie in praktijk.

Daar sommige onzer tankers hun dokbeurt te Lissabon ondergaan, menen wij de opvarenden van deze schepen van dienst te kunnen zijn door hen te wijzen op de bezienswaardigheden die Portugals hoofdstad en de omliggende plaatsen in zo ruime mate bieden. Wij hebben daartoe de medewerking ingeroepen van Shell Portuguesa, van wie wij prompt de gevraagde gegevens mochten ontvangen, aan de hand waarvan het onderstaande artikel werd samengesteld.
Met dank aan onze collega's in Lissabon drukken wij tevens enkele van de ons toegezonden foto's hierbij af.
Wij hopen dat diegenen die er interesse en tijd voor hebben een en ander met eigen ogen zullen kunnen aanschouwen en zodoende in de gelegenheid zullen zijn om het nuttige met het aangename te verenigen.

LISSABO

Lissabon in vogelvlucht

Lissabon is een grootse stad; ze is niet alleen de hoofdstad van het schiereiland Portugal maar ook van de overzeese gebieden, die tien keer zo groot zijn als Portugal zelf. Ze heeft meer dan één miljoen inwoners en ligt op één van de grote kruispunten van de verkeersroutes ter zee en in de lucht, tussen de drie continenten. Lissabon is daarom bedrijvig, kosmopolitisch en modern in de goede betekenis van het woord. In de laatste twintig jaar is de oppervlakte van de stad bijna verdubbeld, maar zij heeft zich ontwikkeld volgens een gewaagd maar goed overwogen en harmonisch plan waarin ruimte is gelaten voor grote bloemperken, zoals de Alameda Dom Afonso Henriques en het Edward VII park, dat het verlengde is van de majestueuze Avenida da Liberdade.
Het is de stad van duizend kleuren. De gebouwen zijn geschilderd in de mooiste kleuren groen, geel en vooral roze, hier en daar geaccentueerd door het geverniste blauw van de dakpannen.
Gezien vanuit een vliegtuig of vanaf een schip dat de Taag opvaart, maakt Lissabon een even nieuwe en frisse indruk als een aquarel, maar toch is het ook een stad rijk aan eeuwenoude historie. Het kasteel werd in de 12e eeuw op de Moren veroverd en hiervandaan hebben we een prachtig uitzicht op de rivier en de stad die aan deze rivier haar bestaan te danken heeft. De heilige Anthonius was koorknaap in de kathedraal; vanuit Lissabon vertrok Vasco da Gama en hier kwamen de karvelen terug, beladen met specerijen. Het Jerónimos-klooster is een kostbare gelofte-gift, opgedragen aan „Onze Lieve Vrouwe van de Goede Vaart", beschermvrouwe van de zeevarenden. De Belém-toren — met zijn witte muren — is een wachttoren aan de Taag.
Bij de rampzalige aardbeving van 1755 werden deze gespaard, evenals de rijkdom waarmede het kunsthistorisch museum gevuld is, o.a. de polyptiek (altaarstuk) van de H. Vincentius, vervaardigd door Nuno Gonçalves, en het rijtuigmuseum, het meest volledige ter wereld.
In Lissabon zult u ook — en misschien wel het meest — de volkrijke buurten weten te waarderen, waar het schilderachtige en levendige bewaard is gebleven, met de was die buiten hangt te drogen, met de steile trappen, het geschreeuw op straat, de interessante typen die er rondlopen: de visvrouw, de sinaasappelverkopers, de vrouwen die kip verkopen, verse kaas, „fava rica" (in olie gekookte bonen), de kramer, de krantenjongens of de verkoper van loten, de messenslijper en zijn pijp, de oude vrouwen die zonnebloempitten te koop bieden en de oude man die vent met molentjes en papieren bloemen.
De haven van Lissabon is een eeuwigdurend schouwspel, met zijn drukke verkeer van lijnschepen, vrachtboten, ponten, vissersvaartuigen, zeilschepen, zijn werven en havens, kaden en vismarkt.
Lissabon strekt zich uit langs de blinkende zonnekust, een lange rij stranden, met bloemen er vlak achter, tot aan de duinen van de Guincho, door het internationaal bekende Estoril en Cascais, de geliefde verblijfplaats van aristocraten en kunstenaars.
Sintra is een paradijs van koelte en stilte, met zijn drie kastelen, midden in de Serra, met zijn camelia's, varens en exotische bomen. Op deze zoete plek wonen de koningen zonder kroon en geduldige troonpretendenten.

Het panorama

Portugals hoofdstad wil niets te maken hebben met lelijke voorsteden. Zodra wij de stad verlaten moeten de tuinderijen ons al opvallen met hun putten en geduldige ezeltjes die hun rondjes draaien om de bevloeiing tot stand te brengen. De wieken van de molens zingen in de wind en aldra ruiken wij de zeelucht. De zee is vlakbij, achter de heuvels met de fortificaties van Óbidos, of achter de wuivende dennebosjes in de duinen. Naarmate de bomen dikker worden vormen zij een beschutting voor de dorpen, voor boomgaarden vol perziken en voor korenvelden. Dit is de oase van Alcabaça, dat zo lang en geduldig door de monniken is bewerkt en waar twee bruisende rivieren samenstromen.
Maar als wij de duinen opklimmen staan wij ineens aan de kale kust vol kiezelstenen, blootgesteld aan de schuimende golven en aan de wind. De kustlijn strekt zich recht voor ons uit en wij kijken over het strand met boten, ankers, slapende vissers, bruine kinderen met krullebolletjes, half gedroogde sardines en bontgekleurde rokken die, na het wassen, daar te drogen worden gelegd, op de plaats gehouden door grote stenen. Nu liggen de dorpen niet meer gegroepeerd om kerktorens of waterbronnen maar zij strekken zich uit naar de zee, waar de bewoners van leven en er hun vreugde en hun verdriet vinden. Voor plaatsen als S. Pedro de Muel, Nazaré, Peniche en Ericeire is het de kust die de bron van inkomsten vormt, in de zomer vol badtentjes en baders en in de winter slechts kale eenzaamheid.
Ten zuiden van de Taag is het in de schaduw zo koel dat de grote heren van vroeger er hun buitenhuizen bouwden. De ooievaars overwinteren er in de bomen en vinden hun kikkermaal in de rijstvelden. Dan glooit het land plotseling naar de zee; wij zien er kale rotsen en de gebouwen van een of ander oud klooster. Nog lager dringt het water door tot in beschaduwde kreken; het is zo blauw en doorschijnend als in een zwembad en beslist niet minder warm. Hier zijn wij in Arrábida, dat een uitgaanspunt is geworden voor de weekeinden en voor kamperen. Maar daar vlakbij, in Setúbal en Sesimbra, is de zee weer de verschaffer van het voedsel en de vloot sardine-scheepjes vaart bij dageraad uit met hun netten van 20 vadem.

Het landschap en de mens

Lissabon ligt midden in Estremadura, als een grote rozeboom in het midden van een bloemperk, en toch overschaduwt de stad de omgeving

niet. Voor de bewoners van Oporto of Evora betekent de hoofdstad meer dan voor degenen die op enkele kilometers afstand van zijn Rossio Square wonen. Wat zo opmerkelijk is — en zo prettig voor de toeristen — is dat het landsvolk en de vissers van Estremadura zo oorspronkelijk zijn gebleven en geheel onverschillig staan tegenover de stad.
De mannen die op zee varen, en dit is in Portugal nog meer het geval dan elders, zijn van nature beschermd tegen invloeden van buitenaf. Zij gaan geheel op in het opwindende en gevaarlijke avontuur waarmee zij dagelijks geconfronteerd worden. Zodra wind en getij dit mogelijk maken achtervolgen zij de vis, waarbij zij zich even vrij en waardig gedragen als in vroeger tijden. Dit is dan ook de oorzaak dat de mannen er fors zijn, op blote voeten lopen, met ontblote borst, en zwoegen of slapen op de stranden van Nazaré of Ericeira. Zij hebben niets gemeen en zijn ook niet verwant met het landsvolk in de dorpen meer landinwaarts. In temperament verschillen zij evenzeer als in lichaamsbouw. De vissers zijn stoer, echte mannen en voelen zich gelukkig. De meisjes zijn koket, sterk en houden van dansen en plezier, d.w.z. tot hun vuur is uitgeblust nadat zij kinderen ter wereld hebben gebracht en weer dikwijls hebben moeten afstaan. Niemand kijkt vooruit, iedereen is royaal, temperament-

EN OMGEVING

vol, bijgelovig en gebruikt graag de bloemrijke taal, al is zij dan ruw en krachtig.
De landsman daarentegen is geduldig, slim, stug, zuinig en zwijgzaam. In deze met boom- en wijngaarden gezegende streek, waar men goed kan eten en nog beter drinken, is hij gezellig, maar naarmate hij dichter bij de hoofdstad komt, des te meer gereserveerd wordt hij. De „saloios" die in de tuinderijen rond de hoofdstad woont, is een type bekend om de stugheid waarmee hij werkt en de zuinigheid die hij betracht. Zijn vrouw wast het linnengoed van de stadsbewoner in de rivier, brengt het weer terug naar de stad in enorme stapels op haar hoofd en op zondag verkoopt zij bloemen of aardbeien op de kruispunten. De man is klein en donker. Hij draagt ruw-lederen, halve laarzen en een katoenen hemd, met de punten aan elkaar gebonden. Zijn hoofd gaat schuil onder een zwarte, wollen pet. Bij het aanbreken van de dag gaat hij naar Lissabon met zijn karretje en zijn ezeltje om er zijn kool, sinaasappelen, tuiltjes lelies of goudsbloemen te verkopen en hij gaat weer terug als de stad gaat ontwaken. De rest van de dag brengt hij door met wieden, spitten en vooral met besproeien van zijn tuin. Zijn eindeloze inspanning zorgt voor voedsel voor de stad en maakt de provincie tot een enorme moestuin.

De geschiedenis en de gebouwen

Nadat de jonge Afonso Henriques zichzelf tot koning van Portugal had gekroond en de legers van zijn vroegere soeverein, de koning van Leon, had verslagen, stelde hij zich tot taak die streken weer in zijn bezit te krijgen waarmede hij zijn gebied kon verrijken. Als eerste baande hij zich een weg naar Lissabon, waarvan de rijkdom en de mooie ligging de stad de naam begon te geven van „Prinses van de Taag". Op zijn weg daarheen moest hij verschillende Moorse vestingwerken veroveren, die hij daarna in het Portugese wapen voerde, o.a. Sintra, Palmela en Santarém.
Om hem bij deze taak te helpen haalde hij Engelse en Franse kruisvaarders over om van hun route af te wijken, met als argumentatie dat er een heilige oorlog gestreden moest worden tegen de ongelovigen en dat men daarvoor niet naar Jeruzalem hoefde te gaan. Zijn geweten liet hem hierover echter niet met rust en daarom zwoer hij dat als hij de overwinning behaalde, hij een klooster zou stichten genaamd St. Bernhard, de prediker van de kruistochten. Hij hield zijn woord en schonk uitgestrekte braakliggende landen aan Franse monniken, die in minder dan een eeuw het gebied hervormden. De abdij van Alcabaça werd spoedig de machtigste in het gehele koninkrijk. De abt ervan regeerde over dertien steden, drie havens en twee kastelen. Het klooster en de kerk zijn gebouwd van lichtgekleurd steen, uiterlijk even fijn als porselein; deze zijn later gerestaureerd, maar het schip van de kerk heeft nog zijn Cisterciënzer strengheid, zonder versiering, zeer hoog en overweldigend door zijn eenvoud. Als wij toch in Alcabaça zijn, moeten wij een bezoek brengen aan de enorme keukens, waar een riviertje doorheen stroomt, de rustige kloostergangen, de schat veroverd te Aljubarrota, de in veelkleurig terra cotta uitgevoerde beeldengroep, die de dood van St. Bernhard uitbeeldt, en vooral ook aan de prachtige graftombe van de „dode koningin" Inês en haar koninklijke geliefde Pedro.
Zoals de naam reeds zegt, bewaart Caldas da Rainha de herinnering aan een koningin, Leonor, wier standbeeld bij de ingang van de stad staat. Zij gaf haar kant en juwelen om een hospitium te bouwen waar de armen de heilzame werking van zwavelhoudend water uit de nabijgelegen minerale bronnen zouden kunnen ondergaan.
Óbidos, waar het middeleeuwse kasteel met zijn muren domineert, viel ook onder het gebied van de koninginnen van Portugal. De oude stad heeft haar vroegere aard behouden, met haar lange geplavuisde straten, haar avenu, kerken, kruiswegen en versterkte poorten. Dit alles maakt niet zo zeer een martiale indruk dan wel dat het juist bewondering wekt door zijn rust, met de kleine witte huisjes omsloten door de lichtkleurige wallen.
Het was vaderlijke trots en het verlangen om het Escoriaal te evenaren dat koning Joâo V ertoe bracht Mafra te bouwen, om op die wijze de hemel te danken dat hem een zoon was geschonken. Dit enorme gebouw is tegelijk paleis, basiliek en klooster en doet nogal koud en majestueus

Het strand van Nazaré

Luchtfoto van het Pena Paleis te Sintra

aan. Het klokkenspel ervan is beroemd. Onlangs is hier een zeer mooi museum in ondergebracht, waar wij de meubels, tapisserieën en het vroegere ziekenverblijf van de monniken aantreffen, alles zeer sober en streng.
De huizen die in het mooie Estremadura staan aan de overzijde van de Taag, in Palmela en Azeitâo, bewaren nog steeds de verfijnde en charmante sfeer van luxe. Het is jammer dat men Bacalhao niet kan bezoeken met zijn Moorse koepels, de Florentijnse zuilengangen en de oude geschilderde tegels weerspiegeld in het stille water. Bacalhao werd door koning Manuel gebouwd voor zijn moeder, als een rustoord, om er de hete zomerdagen door te brengen; koninginnen en prinsessen brachten hier een bezoek. Lang heeft men het aan zijn lot overgelaten, maar nu is het gerestaureerd met veel smaak en behoud van zijn artistieke waarde, door een rijke Amerikaanse dame.
Het oude Arrábida-klooster met zijn gekruisigde monnik, zijn lippen verzegeld door een slot, trekt veel bezoekers. Wij gaan nu naar Setúbal op zoek naar de geest van de dichter Bocage en naar Troia, om er de Romeinse overblijfselen te bezichtigen. Ofschoon de provincie zo dicht bij Lissabon ligt zijn er nog zo veel schatten te zien dat het op geen stukken na mogelijk is om ze alle in een dag te bewonderen. Maar even ons gemak ervan nemen is al een vreugde, of dit nu in de rustieke en door zijn eenvoud aantrekkelijke S. Martinho Herberg is of in het kasteel-hotel te Óbidos, om er koffie te drinken op het bolwerk. Tenzij men de eenzaamheid en de wind om het oude fort van de Portinho da Arrábida of de herberg van S. Joâo Batista op het eiland Berlenga verkiest, of de zachte, rustige kalmte van de Quinta das Torres, onder de prachtige plataanbomen van Azeitâo.

Folklore

De bioscoop, het theater en vooral schilders en fotografen hebben met recht Nazaré gemaakt tot het toeristische ansichtkaartje van Portugal. De vele scènes die daar op film zijn opgenomen, hebben in geen enkel opzicht afbreuk gedaan aan de aantrekkelijkheid en schoonheid er van. Nazaré is een vissersstadje en het enorme strand ervan strekt zich uit als een sikkel tussen een rij hoge rotsen. Hier is alles schilderachtig, onverwacht en verrassend. Als eerste al de kleding. De mannen dragen een kiel en een wijde broek, bij de enkels dichtgebonden, maar wanneer zij in zee waden rollen zij de pijpen op; de broek is gemaakt van een heel bijzondere wollen stof, met grote bonte ruiten; de vrouwen dragen zeven rokken als zij ongetrouwd zijn, maar slechts twee als zij getrouwd zijn, maar die zijn dan geplooid en geborduurd met gekleurd kantwerk; bij iedere stap en bij iedere beweging van de wiegende heupen warrelen de rokken. De lange, wijde, vilten jas, of de rok waarmede zij op stormachtige dagen het hoofd bedekken, maakt dat zij een dramatisch silhouet vormen tegen de witte muren van de huizen of de mistige en vochtige achtergrond van de zee.
Aan Nazaré moet u een bezoek brengen, liefst buiten het badseizoen daar het anders te druk is, om het vertrek en de aankomst van de boten te zien en om omhoog te klauteren naar de kleine kapel van Onze Lieve Vrouwe van Nazaré bij de Sítio, dat uitziet op de kust. In september

Mafra — voorgevel van het klooster

zijn hier veel pelgrims. Op een dag was Fuas Roupinho, een jager, een mannetjeshert aan het achtervolgen door de mist en hij galoppeerde tot op de uiterste rand van de rots; toen hij de afgrond onder de hoeven van zijn paard voelde, riep hij de heilige maagd aan om hem te helpen, wat zij ook deed. Dit wonder wordt weer voor de geest geroepen door lieflijk kleine tableautjes, door de vissers gemaakt, met de afbeelding van een heilige, van vis en bootjes bewerkt in klatergoud.
Van de talrijke markten in het gebied van de „saloio" kunnen wij heel goedkope en aardige souvenirs meebrengen: kruiken en pannen van geglazuurd aardewerk, borden versierd met bloemen of namen, allerlei biezen voorwerpen en leuke dingen in geel- of roodkoper. Op deze markten vinden wij ook prachtig fruit en wij moeten beslist de perziken op sap proeven, de kersenlikeur uit Alcabaça, de sinaasappel-bonbons uit Setúbal en de heerlijke banketbakkersartikelen uit Caldas en Ericeira, de kaas uit schapemelk en de zoete wijnen, o.a. de zo gezonde Setúbal Moscatel.
Vanzelfsprekend is er langs de gehele kust verse vis te krijgen, die men met een glas wijn uit dat gebied kan wegspoelen, o.a. de sterke rode wijn uit Bombarral, zo sterk, dat het glas waaruit het wordt gedronken de kleur ervan aanneemt, of een heel sterk-alcoholische witte wijn, die de plaatselijke bevolking zo gaarne drinkt en ook onder kenners bekeerlingen telt. Men moet deze koel drinken, maar wees er voorzichtig mee, want ze stijgt snel naar het hoofd.
Er is geen enkele toerist die niet het een of andere amusante artikel in aardewerk uit Caldas meebrengt en wanneer u weer thuis bent zal die, wanneer u het zet op een katoenen doek uit Alcabaça, u met vele goede herinneringen aan uw bezoek aan dit gebied doen terugdenken.

VIJFHONDERDS

Op donderdag 25 april jl. was het anders dan anders in de studio van Radio Nederland Wereldomroep te Hilversum.
Het was de donderdag vóór de laatste vrijdag

BIJ DE FOTO:
De bemanning van het „jubileum-schip" — vrouwelijke equipage, v.l.n.r.: de dames Truus Vermeulen (RNWO), Teddy Scholten (gastvrouw), Gemma Vermeulen (RNWO) en Annie van Rijn (STNV); mannelijke equipage, v.l.n.r.: Guus Weitzel (RNWO - omroeper), Roderick Huijsinga (RNWO - muziekregisseur), Godard Kal (RNWO - chef Groetenafdeling), Bert Steinkamp (RNWO - regisseur) en Schuller t.P. (STNV). Geheel links: enkele der „passagiers".
Foto: J. H. C. Vermeulen, Hilversum

VOORJAARSREÜNIE VAN DE C.N.O.O.K.S.

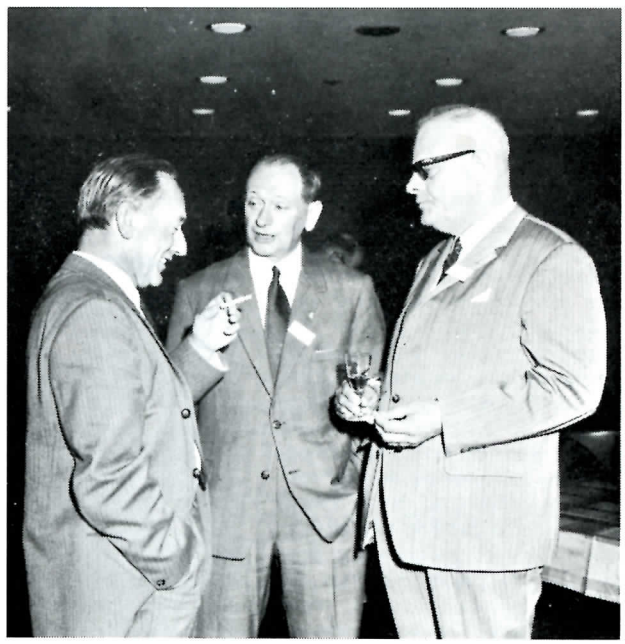
Op woensdag 17 april jl. werd de jaarlijkse voorjaars-reünie van de C.N.O.O.K.S. gehouden.
De belangstelling voor deze bijeenkomst, die ditmaal in het Internationale Congrescentrum te Amsterdam werd gehouden, mocht zeer bevredigend worden genoemd.
Het totaal aantal deelnemers was tachtig, een aantal dat niet altijd gehaald wordt.
Misschien was de verandering van plaats en omgeving hier de oorzaak van, maar het bestuur ziet in ieder geval in een zo grote opkomst dat de samenkomsten nog steeds op prijs worden gesteld.

Namens Shell Tankers N.V. mochten wij de heer G. den Bakker, adjunct-Directeur, begroeten, terwijl ook onze ere-leden Edens en Van Eerde aanwezig waren.
Uit de foto's blijkt overduidelijk dat de gezelligheid niets te wensen overliet.
Voor hen die verhinderd waren, zij hier nog vermeld dat de volgende bijeenkomst — met dames — zal plaatsvinden op woensdag 9 oktober a.s. te Utrecht.

W. B. KRUYSMULDER
secretaris C.N.O.O.K.S.

Tijdens het borreluurtje kwamen weer vele herinneringen los

„Voort varend" — v.l.n.r.: de oud-gezagvoerders A. J. van Oudvorst, J. C. M. Jansen en A. A. Oepkes



„SHELL-SCHIP VAN DE WEEK"

van de maand, dus voerde „het schip van de week" traditiegetrouw de Shell-vlag in top.
Ditmaal echter was het laatste van de drie uitgezochte tankers („Dosina", „Dione" en „Kalydon") bovendien feestelijk gepavoiseerd.
Begonnen op 19 maart 1947 met een uitzending van groeten voor opvarenden van ons toenmalige m.s. „Gadila", waren nu, na 21 jaar, nos. 498 t/m 500 aan de beurt.
Het groetenprogramma voor onderofficieren en scheepsgezellen van het s.s. „Kalydon" zou het eerste halve duizendtal volmaken.
In de pauze vóór de opname van het laatste programma werden alle aanwezigen, in plaats van de gebruikelijke thee met cake, op een „aangeklede oorlam" onthaald.
Het vervangen van thee door alcohol had echter tot gevolg dat, toen vanuit de controlekamer het tot stilte manend rode licht werd ontstoken, die zijn uitwerking te enenmale miste, ja zelfs een averechtse uitwerking had! Het leek wel of met het rode licht de feestvreugde losbrandde, en gastvrouw Teddy Scholten zag zich dan ook genoodzaakt om nu en dan het rumoer wat af te remmen teneinde haar gasten en zichzelf verstaanbaar te kunnen maken.
Wij hopen nu maar dat de feeststemming op de „geadresseerden" van de „Kalydon" overgeslagen is, want daar was het tenslotte om begonnen! Wie hunner klimt eens in de pen en zendt ons een verslag hoe deze jubileumuitzending aan boord ontvangen werd? Wij komen er dan in een volgend nummer op terug.

ONZE VLOOT-JUBILARIS

G. J. VAN DELFT
volmatroos/kabelgast
1958 - 20.5 - 1968

WIJ SPRAKEN MET DE HEER C. WESTERA

Het is een gure avond in mei. We rijden door het Hollandse polderlandschap richting Puttershoek, met als einddoel café Verkerk.
Na enig zoeken belanden we aan een haventje met schilderachtige huisjes en een oud café. Dat moet het zijn. Binnen is het lekker warm. Gezellig ook, met rood boerenbonte kleedjes op de tafels, antieke olielampen aan het balkenplafond en aan de rechterwand een enorme prijzenkast, vol bekers en medailles. Daaronder een klein orgel. Achter de tapkast de vader van Kees Verkerk. De heer Westera is er nog niet, maar we hoeven niet lang te wachten. Als na vijf minuten de deur opengaat en de lange gestalte van de heer Westera verschijnt, wordt hij zeer enthousiast begroet vanachter de tapkast. Kennelijk is het niet de eerste keer dat hij hier komt. We hebben amper de tijd om goedendag te zeggen, want binnen twee minuten is hij in gesprek met vader Verkerk. U begrijpt wel waarover. Schaatsen. Het zijn oude bekenden van elkaar. Op elke internationale schaatswedstrijd is de heer Westera aanwezig en hij noteert dan nauwkeurig alle rondetijden van Kees Verkerk, zijn grote favoriet. Daarom wilden we eens met hem praten. Nu was dat makkelijker gezegd dan gedaan, want die avond was er een voetbalwedstrijd op de televisie en de regel in café Verkerk is, dat er onder een voetbaluitzending niet getapt, maar ook niet gepraat mag worden. Tot de pauze moesten we dus onze mond houden, maar daarna grepen we onze kans en lieten de heer Westera aan het woord. „Schaatsen, dat is nog eens een sport. Het heeft me altijd gefascineerd. Misschien ook wel omdat mijn grootouders, die uit de kop van Overijssel komen, al aan wedstrijden deelnamen. Ik herinner me nog dat ik, toen ik drie jaar was, eens op zolder door mijn vader verrast werd toen ik op een korte en een lange schaats in de groeven van de houten vloer aan het oefenen was. Daarna heb ik veel gereden, ook wedstrijden. Maar later, toen ik moest studeren, had ik daar geen tijd meer voor en daarom ga ik sindsdien overal naar toe om naar de „grote" rijders te gaan kijken. Oslo, Gothenburg, Grenoble, Lahti. Mijn hemel, wat was het daar koud. De ijspegels hingen gewoon aan mijn muts. Voor de jongens was het ook bijna niet te doen. Als ze na een wedstrijd van de baan kwamen waren hun gezichten gedeeltelijk bevroren. Maar machtig mooi was het wat daar gepresteerd werd. Trouwens alle sporten zijn fijn. Vroeger heb ik nog aan atletiek gedaan, ik heb gekanood. Wanneer was dat ook al weer, in 1935 geloof ik, toen heb ik in de selectiewedstrijden gezeten voor de Olympische Spelen. Jammer genoeg werden we vijfde. Net niet genoeg om uitgezonden te worden."
Intussen was de deur opengegaan en waren Kees Verkerk met zijn Noorse vriend Per Willy Guttormsen, die bij hem logeerde, binnengekomen. Alle twee in een dikke Noorse gebreide trui. De tweede helft van de voetbalwedstrijd begon en dus moesten we ons gesprek tijdelijk onderbreken. Eindelijk, om een uur of half elf, was de t.v. afgelopen en kon de heer Westera verder vertellen. We vroegen hem of zijn enige liefhebberij nu eigenlijk dat schaatsen was. „Helemaal niet", antwoordde de heer Westera. „In mijn vakantie, die uiteraard 's zomers valt, ga ik altijd vissen. In Oostenrijk of Joegoslavië, met de werphengel en dan bij voorkeur op forel. Dat is een compleet gevecht als je zo'n beest aan je hengel hebt. Ze zijn zo sterk als een jonge hond. En nog afgezien van de sport, een lekker gekookt forelletje gaat er bij mij best in."
Inmiddels was Kees Verkerk aan het orgeltje gaan zitten en werd de kleine ruimte plotseling gevuld door populaire muziek. We gingen erbij zitten en probeerden een gesprek met hem aan te knopen. Als je de kranten leest dan krijg je de indruk dat Kees een uitbundige prater is. Dat is niet zo. Hij is een vrij stille jongen die alleen vlak voor een wedstrijd zijn zenuwen afreageert door honderduit te vertellen. Bij stukjes en beetjes hoorden we dat hij 's zomers veel aan wielrennen doet, hij voetbalt, kortom op allerlei manieren werkt hij aan zijn conditie. Op onze vraag, hoe lang hij nog dacht mee te doen aan kampioenschapsritten, zei hij: „Een jaar of drie denk ik." „En daarna", vroegen wij hem. „Geen idee", antwoordde hij. In ieder geval kan de heer Westera voorlopig nog zijn chronometer gebruiken om te kijken of Kees er niet weer een nieuw wereldrecord uit kan persen.
Zo langzamerhand was het „de hoogste tijd" geworden, en met een handdruk namen wij afscheid van de favorieten van de heer Westera. Buiten was het ijzig koud. Je zou bijna je schaatsen te voorschijn halen. J. F. S.

Kees Verkerk toont aan de heer Westera de door hem gewonnen ereprijs, die in 1966 door de Directie van Svenska Shell voor de wereldkampioenschappen te Gothenburg beschikbaar werd gesteld.

Kees Verkerk aan het orgel; naast hem zijn vriend Per Willy Guttormsen, wereldrecordhouder op de 10 kilometer. Foto's: Fotobureau C. Kramer, Rotterdam

AANGESTELD ALS HOOFDWERKTUIGKUNDIGE

J. W. VAN WEGEN
per 7.5

A. J. G. WEITZEL
per 8.5

AANGESTELD ALS GEZAGVOERDER

J. VAN BEELE
per 18.4

M. G. C. GEERARTS
per 19.4

VLOOTPERSONALIA

(in de periode van 16.4 t/m 15.5.1968)

GEHUWD:

29.4: W. J. Smit, 5e wtk., met mej. I. Klaassen;
2.5: W. J. Stoker, 3e stm., met mej. C. Geeratz;
6.5: H. L. de Koning, 2e wtk., met mej. E. G. W. Roelofs.

GEBOREN:

29.3: Inge Marleen, dochter van W. K. G. de Waard, 4e stm., en mevrouw J. M. E. de Waard-Beenen;
13.4: Margaretha Anna, dochter van S. Warmenhoven, 3e wtk., en mevrouw M. A. Warmenhoven-Bruin;
17.4: Johannes Meijert, zoon van F. F. Beekhuis, matroos, en mevrouw J. A. Beekhuis-Spigt;
20.4: Geert Willem Robbert, zoon van R. W. Overdijkink, 3e stm., en mevrouw C. E. Overdijkink-de Pous;
6.5: Nicola, dochter van R. Verhoef, 1e stm., en mevrouw B. Verhoef-Reid;
9.5: Friderika Leopoldine, dochter van G. van de Luytgaarden, matroos, en mevrouw L. T. van de Luytgaarden-Meijer.

AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

gezagv.: H. C. Mantel, J. van Beele, M. G. C. Geerarts, J. J. Schouten, C. Vriend, M. E. Wolper;
1e stl.: P. J. P. Siebesma, C. Wolse, P. Cammel,, H. J. Allaart, W. Welbie, J. W. Bakker;
2e stl.: R. Jousma, H. Wijnberg, L. J. Hirs, W. van den Born, R. van Kranen, G. Buma, G. C. H. Dijkstra, D. E. Krijgsman, G. C. Peters, R. A. Kattenburg Schüler, J. A. M. Elias, G. M. Schipper;
3e stl.: J. Knip, J. A. Koenraad, J. G. Wientjes, R. Hendriks, W. J. Stoker, R. W. Overdijkink, D. van Dijk, C. R. Groen, W. Goedegebuure, H. van Groen, B. de Vreeze;
4e stl.: W. K. G. de Waard, R. F. H. Kobessen, A. P. Wijte;
hfd.wtk.: C. W. Stolk, W. Groenendijk, C. L. H. Stocking Korzen, J. J. Binkhorst, J. B. Biondina, H. W. Bosman, J. Jansen, J. W. van Wegen, A. J. G. Weitzel, B. Veldhuis, J. Broersen;
2e wtk.: H. L. de Koning, P. F. Buil, H. Buiten, B. Oudkerk, L. Buitenkant, E. Jousma, A. Bax, P. Balt, L. J. Verwey, H. Kuyper;
3e wtk.: A. G. P. Jansen, J. A. de Groot, G. de Goede, J. M. ten Haaft, H. van Ommering, H. B. van Ommen, A. Bakelaar, H. G. de Boer, L. J. M. Verhaegh, J. Vos;
4e wtk.: J. W. Heiligers, C. Hemmer, J. H. M. A. van Jaarsveld, W. P. Volker, P. Zandstra, P. Zappey;
5e wtk.: R. Schokker, J. W. van Hoof, J. Boon, J. A. Willems, W. J. Smit, R. van der Does, J. J. Schuddemat, J. M. van der Wal, E. de Jong, I. J. Albrechts, R. F. M. ten Hoonte, J. G. P. A. Plantinga, W. B. Grund, C. H. Kleywegt, G. J. A. de Ruiter, W. A. Smallegange, J. E. A. Westerbeek, J. P. Hoogwerf, E. Pesschier, A. P. Koers, C. Loman;
II.wtk.: C. Scholten, G. D. Reybroek, J. T. van Lith;
bootslieden: J. H. A. Elbers, W. van Dongen;
1e pomplieden/bankwerker: C. Voorspuy, A. J. Tinkhof, A. P. L. Vrijaldenhoven, J. F. van Schie;
2e pomplieden/bankwerker: G. M. Ras, J. P. Bijlsma;
wachtassistenten: J. van Leyden, B. Wolven, A. J. H. Kolbrink;
bankwerkers: J. Pronk, G. P. I. B. Spruit;
hoofden voeding: H. Vrugt, C. Boogaarts, D. van der Lugt;
scheepskoks: P. Leer, Th. de Vos.

Van allen van wie ik bij het verlaten van de Maatschappij niet persoonlijk afscheid heb kunnen nemen, wil ik dit langs deze weg alsnog doen.
Mijn hartelijke dank aan al diegenen die hebben bijgedragen aan het prachtige geschenk dat ik mocht ontvangen.

O. de Meij
Huishoudelijke Dienst Shell-Gebouw

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. Abida: hfd.wtk. A. W. Brakel, wnd. 3e wtk. A. G. M. Witten, wnd. 4e wtk. D. J. Plate;
m.s. Acila: 1e stm. P. B. Hibma, 2e stm. P. F. L. Schölvinck, 3e stm. W. van der Graaff, 2e wtk. J. Ommering, 4e wtk. J. M. M. Siemerink, 5e wtk. J. Klemann, radio officier K. van der Hoek, bootsman I. Dijker, 1e pompman/bankwerker L. J. C. van Kuyen, 2e pompman/bankwerker H. P. J. van der Lenden, wachtassistent T. J. Houps, hoofd voeding H. Scharloo, chef kok P. E. L. van de Heuvel;
m.s. Acmaea: 2e stm. W. Roselaar, 3e wtk. H. T. Mellegers, 5e wtk. M. van der Meulen, radio officier L. P. de Regt;
m.s. Acteon: hfd.wtk. J. H. M. Hanssen;
s.s. Arca: 3e stm. W. van der Meulen, 2e wtk. R. Huisman, 4e wtk. H. J. Lammertink, radio officier K. Kamminga;
s.s. Atys: wnd. 3e wtk. H. M. Westerveld;
m.s. Camitia: 2e stm. J. M. Huygens, 3e stm. A. G. Kroon, wnd. 3e wtk. H. Brand;
s.s. Capisteria: 2e wtk. W. G. van der Velden, 3e wtk. F. F. M. Scheren;
m.s. Cinulia: 4e stm. B. van Katwijk, wnd. 2e wtk. C. J. van der Ent;
m.s. Crania: 4e wtk. M. J. Parent;
m.s. Dallia: 5e wtk. M. Nobel, 1e pompman/bankwerker R. van Zuylen;
m.s. Daphne: gezagv. F. Fekkes, 1e stm. H. H. J. Dijkhuizen, 3e stm. E. L. de Ruiter, 4e wtk. P. H. Bakker, 5e wtk. B. R. A. Jansen, 5e wtk. J. C. N. Brakeboer, radio officier A. Narold;
m.s. Diloma: 5e wtk. J. A. M. Leer;
m.s. Dione: wnd. 2e stm. J. N. A. van de Giesen;
s.s. Kalydon: wnd. 3e wtk. O. de Roos, wnd. 4e wtk. R. Smits;
s.s. Kara: gezagv. H. Barth, 1e stm. J. van der Zouwen, 2e stm. G. C. van Malland, wnd. 3e stm. G. W. J. Jacobs, hfd.wtk. G. J. Visscher, 4e wtk. J. C. Stenekes, 5e wtk. R. Bos, radio officier N. Eijlers, bootsman K. E. J. Watz, wachtassistent A. L. Kempers 1e pompman/bankwerker J. M. Wigleven, 2e pompman/bankwerker E. van de Berkt, hoofd voeding T. C. A. Geelen;
s.s. Katelysia: 2e stm. W. S. van der Ham, 5e wtk. A. J. Breeuwsma, 5e wtk. R. Knispel;
s.s. Kelletia: hfd.wtk. J. Mostert, 5e wtk. P. Peereboom;
s.s Kenia: gezagv. G. Arkema, hfd.wtk. J. Polet, 3e wtk. J. G. Kuit;
s.s. Kermia: wnd. 2e wtk. J. P. Hendrikse;
s.s. Khasiella: wnd. 1e stm. C. Vlas, 1e pompman/bankwerker J. Wulffraat;
s.s. Kopionella: 3e stm. S. B. M. Breukel, 3e wtk. J. Prinsze;
s.s. Korenia: wnd. gezagv. C. Vessies, 2e stm. L. A. Veer, 4e stm. H. Sieders, hfd.wtk. K. L. Schuring, 2e wtk. G. Rietdijk, 5e wtk. H. W. Willemse, radio officier J. J. Langeree;
s.s. Korovina: 1e stm. J. H. Korsen, 2e stm. C. P. Schoenmakers, 4e stm. F. L. A. Bloot, hfd.wtk. W. A. van Rooyen, radio officier J. H. A. van Muijlwijk;

s.s. Kosicia: wnd. hfd.wtk. F. van Dalen, 5e wtk. A. J. Elmendorp;
s.s. Krebsia: hfd.wtk. J. M. de Jong;
s.s. Kryptos: wnd. gezagv. J. L. Muijskens;
s.s. Kylix: 4e stm. H. W. A. Versluijs, II.stm. P. Vijfhuize, 2e wtk J. Slot, 5e wtk. K. M. van Harpen;
s.s. Lovellia: hfd.wtk. J. van Bon, 2e wtk. A. de Coninck;
s.s. Metula: 2e wtk. P. G. Eekman;
m.s. Niso: 3e stm. J. I. Boon, 4e wtk. C. J. T. Baarslag, 5e wtk. B. R. Verhoog, 5e wtk. J. A. Maassen;
s.s. Ondina: wnd. 3e stm. W. C. Moll, wnd. 2e wtk. C. P. Kortekaas;
s.s. Onoba: wnd. 1e stm. G. W. Bouma;
s.s. Philidora: 1e stm. E. Q. Abbas, 2e stm. J. Broekmeijer, 3e stm. C. M. Honig, II.stm. R. J. den Os, 4e wtk. F. A. J. Boot, 5e wtk. J. H. Kalkwarf, 5e wtk. P. Dekker;
s.s. Philine: 2e stm. J. Drogt, 3e stm. C. van Hardeveld, wnd. 3e wtk. H. W. Diehl;
s.s. Sepia: hfd.wtk. W. J. J. van den Berg;
s.s. Vasum: 5e wtk. F. G. Müseler;
s.s. Viana: 1e stm. A. J. de Ronde, 2e stm. J. de Jager Jr., hfd.wtk. A. L. Moerland;
s.s. Videna: wnd. 2e stm. C. Verburgt;
s.s. Vitrea: wnd. 3e wtk. IJ. C. de Jong, radio officier M. W. den Besten;
s.s. Vivipara: 3e stm. C. C. Wabeke, wnd. 3e wtk. G. J. Leussink, 5e wtk. W. Lastdrager, radio officier L. van der Staal;
s.s. Zafra: gezagv. K. J. van Noortwijk, 3e stm. F. J. M. Donker, wnd. 2e wtk. J. J. Jonkman;
s.s Zaria: 1e stm. P. Buisman, wnd. 3e wtk. C. A. Douwes.

UIT DIENST GETREDEN:
3e wtk: A. G. P. Jansen;
4e wtk.: P. J. Warnier;
1e pompman/bankwerker: J. F. van Schie;
1e pompman/bankwerker: C. Voorspuy.

BEHAALDE DIPLOMA'S:
1e stuurman G.H.V.: 2e stm. G. C. van Malland;
3e stuurman G.H.V.: 4e stm. C. P. C. van Goëthem;
„C". 2e wtk. F. van Dalen, A. J. Baerveldt;
„C-th": 2e wtk. A. de Coninck;
„B": 3e wtk. J. J. Jonkman, C. P. Kortekaas, J. Prinsze, C. J. van der Ent;
„MVD": 5e wtk. W. Lastdrager, J. Hofkamp.

AANGESTELD ALS:
gezagv.: M. G. C. Geerarts, J. van Beele;
4e stm.: C. P. C. van Goëthem;
hfd.wtk.: J. W. van Wegen, A. J. G. Weitzel;
5e wtk.: W. Lastdrager, J. Hofkamp.

TERUG VAN TIJDELIJKE TEWERKSTELLING BIJ SHELL OMAN:
gezagv. J. Hagen.

MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode van 16.4 t/m 15.5.1968)

UIT DIENST:
1.5: mejuffrouw E. Mager - sectie DFF/4;

1.5: mejuffrouw A. M. J. Swierstra - sectie DFF/4 (naar Shell Nederland N.V., Rotterdam).

GEHUWD:
8.5: P. Noordegraaf - sectie DFF/3 - met mejuffrouw I. B. Hoogerwerf.

IN DIENST GETREDEN VLOOTPERSONEEL

J. WEEDAGE
scheepskok
per 29.3

IN DIENST GETREDEN WALPERSONEEL

MEJ. W. F. J. GOOS
(ex Koninklijke/Shell Laboratorium, Amsterdam)
DFF/4
per 1.5

VERHOGING KINDERBIJSLAGBEDRAGEN

Met ingang van 1 april 1968 zijn de kinderbijslagbedragen als volgt verhoogd:

	Oud	Nieuw
1e kind	*f* 102,96	*f* 106,86 per kwartaal
2e en 3e kind	*f* 117,78	*f* 121,68 per kwartaal
4e en 5e kind	*f* 158,34	*f* 163,80 per kwartaal
6e en 7e kind	*f* 176,28	*f* 181,74 per kwartaal
8e en volgende kinderen	*f* 195,—	*f* 201,24 per kwartaal

De verhoogde bedragen over het tweede kwartaal 1968 zullen voor wat betreft het vlootpersoneel in de tweede helft van de maand juli 1968 worden uitbetaald.

NIEUW TELEFOONNUMMER VAN SHELL EUROPOORT

Het telefoonnummer waaronder tankschepen aan steigers van Shell Europoort te bereiken zijn is van (01888) 2 25 gewijzigd in **(01888) 25 55.** Onder laatstgenoemd nummer is ook het bureau van de beheerder van Shell Europoort aangesloten.

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

tussen schip en ka

zevende jaargang no. 10 — juni 1968

maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.
HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF BEWERKEN VAN ARTIKELEN EN/OF HET REPRODUCEREN VAN FOTO'S OF AFBEELDINGEN IS SLECHTS GEOORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE TOESTEMMING VAN DE REDACTIE

Administratie:
Mej. J. F. Schilt

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

SHELL TANKERS N.V.

DE POSITIES VAN ONZE TANI

1. m.s. ABIDA
2. m.s. ACILA
3. m.s. ACMAEA
4. m.s. ACTEON
5. s.s. ARCA
6. s.s. ATYS
7. m.s. CAMITIA
8. s.s. CAPISTERIA
9. m.s. CINULIA
10. m.s. CRANIA
11. m.s. DALLIA
12. m.s. DAPHNE
13. m.s. DIADEMA
14. m.s. DILOMA
15. m.s. DIONE
16. m.s. DOSINA
17. s.s. KABYLIA
18. s.s. KALYDON
19. s.s. KARA
20. s.s. KATELYSIA
21. s.s. KELLETIA
22. s.s.
23. s.s.
24. s.s.
25. s.s.
26. s.s.
27. s.s.
28. s.s.

KSCHEPEN OP 11 JUNI 1968

Bijlage van de juni 1968-editie van „Tussen Schip en Ka", maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.

ENIA
ERMIA
HASIELLA
OPIONELLA
ORATIA
ORENIA
OROVINA

29. s.s. KOSICIA
30. s.s. KOSSMATELLA
31. s.s. KREBSIA
32. s.s. KRYPTOS
33. s.s. KYLIX
34. s.s. MACOMA
35. m.s. NEVERITA
36. m.s. NISO
37. s.s. ONDINA
38. s.s. ONOBA
39. s.s. PHILIDORA
40. s.s. PHILINE
41. s.s. PHILIPPIA
42. s.s. SEPIA
43. s.s. VASUM
44. s.s. VIANA
45. s.s. VIDENA
46. s.s. VITREA
47. s.s. VIVIPARA
48. s.s. ZAFRA
49. s.s. ZARIA
50. s.s. PATRO
51. s.s. LOVELLIA