

TUSSEN
**SCHIP
EN KA**

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



Kennisgeving van de directie

De heer G. W. Bakker, die — zoals medegedeeld in het nummer van december 1970 — sedert 9 november 1970 was belast met een speciale opdracht ten behoeve van de Marine Co-ordinator te Londen, heeft deze werkzaamheden per 1 mei 1971 beëindigd.

Met ingang van laatstgenoemde datum is de heer G. W. Bakker weer tewerkgesteld in zijn laatstelijk in de afdeling DFM beklede functie, waarbij hij o.m. is belast met het beheer van de Nederlandse demise-managed schepen. In verband hiermede is m.i.v. 1 mei 1971 de sectie DFM/5 (Demise Managed Fleet Liaison) wederom toegevoegd aan onze organisatie.

Behalve met de leiding van deze sectie is de heer G. W. Bakker eveneens belast met het uitvoeren van speciale opdrachten.

Nieuwe Groepsdirecteur

Drs. D. de Bruyne, Directeur Financiën, is met ingang van 1 juni 1971 benoemd tot lid van de Raad van Beheer van „The Shell Transport and Trading Company Ltd”. Het ligt in de bedoeling dat de heer De Bruyne met ingang van 1 juli 1971 Managing Director van „The Shell Petroleum Company Ltd” zal worden, alsmede lid van het Praesidium van de Raad van Beheer van „Shell Petroleum N.V.”, waardoor hij Directeur van de Koninklijke/Shell Groep wordt.

Bij de voorplaat :

RIDDER VAN BON

Het was met veel genoegen dat wij vernamen dat H. M. de Koningin ter gelegenheid van haar verjaardag onze ex-gezagvoerder B. van Bon tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau had benoemd.

Het uitreiken van de versierselen geschiedde op de 29e april jl. om half twaalf door loco-burgemeester Van Delden van Groningen ten stadhuize aldaar en bij die gelegenheid werd de foto op de frontpagina genomen. Behalve mevrouw Van Bon was, als vertegenwoordiger van onze Maatschappij, de heer G. H. van Leeuwen aanwezig, die na afloop van de korte plechtigheid de nieuwe ridder en diens echtgenote een lunch aanbod.

Voorjaarsreünie Cnooks

Op woensdag 21 april jl. vond de voorjaarsreünie van de CNOOKS plaats in het Rijnhotel te Rotterdam. De opkomst was zeer bevreemdend, terwijl de lunch werd gekenmerkt door de goede stemming. Het samenzijn werd nog lange tijd voortgezet na de lunch.

Marquardt Doppler Sonar Log

In de mei-uitgave van „Nieuws van Shell Tankers N.V.” is reeds melding gemaakt van de komende plaatsing op de „Metula” van een Marquardt Doppler Sonar Log. Met doppler sonar is gedurende niet minder dan acht jaar door verschillende maatschappijen geëxperimenteerd en sedert het najaar van 1969 is de „Marquardt” log beproefd aan boord van de „Marinula” en „Drupa” van Shell Tankers (U.K.) Ltd. De aan boord van deze schepen opgedane ervaring heeft uitgewezen, dat dit nieuw ontwikkelde systeem mogelijkheden biedt voor o.a. grotere accuratesse bij het vaststellen van de snelheid van het schip t.o.v. de zeebodem.

Positiebepaling

Waarneming van bekende referentiepunten is de basis voor positiebepaling op zee. Alhoewel dit optisch kan gebeuren en met behulp van elektronische hulpmiddelen, waarbij de referentiepunten zowel vaste punten aan de wal kunnen zijn als hemellichamen (inclusief kunstmatige, zoals navigatiesatellieten), zijn slecht zicht en ongunstige atmosferische omstandigheden er soms oorzaak van dat waarnemingen geruime tijd niet kunnen worden verricht of niet nauwkeurig genoeg zijn. Snelheids- en koersinformatie moet dan worden gebruikt om de positie van het schip te berekenen tussen de tijdstippen waarop deze weer door waarnemingen van buitenaf kunnen worden geverifieerd.

Snelheidsbepaling

Voor het bepalen van de snelheid was men tot nu aangewezen op de vaak onbetrouwbare informatie die de watermassa om het schip opleverde. Onbetrouwbaar, omdat het water zelf voortdurend in beweging is door stroming en wind.

Het is daarom belangrijk om voor het bepalen van de snelheid van het schip te kunnen overschakelen naar een stationaire referentie, nl. de bodem van de zee. Het meest opmerkelijke nu van de doppler sonar methode is, dat ook bij snelheden van —1 tot +5 mijl t.o.v. de zeebodem, de snelheidsaanduiding uiterst nauwkeurig is, zulks tot een waterdiepte van ongeveer 150 m.

Voordelen

Juist door deze eigenschap worden voor onze tankers aanmerkelijke voordelen geboden, met name bij die operaties waarbij het schip uiteindelijk moet worden gestopt t.o.v. de zeebodem en waarbij nauwkeurige oriëntering hieromtrent door merklijnen ontbreekt. Wij doelen hier op ankeren, op het aanlopen van een S.B.M. en op het langsrijzen komen voor lichten op zee. Een ge-



ringe misgissing van de vaart t.o.v. de bodem tijdens het ankeren bijvoorbeeld betekent voor de grote schepen, vooral in geladen toestand, een te zware belasting voor het grondtakel, met als gevolg schade aan spil, ketting en anker of verlies daarvan.

Zelfs bij de meest nauwgezette navigatie blijven onzekerheden bestaan die bij culmineren van ongunstige factoren tot schade kunnen leiden en momenteel is alleen het doppler sonar principe in staat deze onzekerheden op te heffen. Doch er zijn meer voordelen aan dit systeem verbonden, zoals:

- het gegist bestek op ondiep water kan belangrijk nauwkeuriger worden bijgehouden omdat de stroominvloed wordt geëlimineerd;
- bij radarinvoer blijft de true-motion karakteristiek bij lage snelheden behouden;
- de log heeft geen buiten het schip uitstekende delen en kan dus ook worden gebruikt bij beperkte U.K.C.

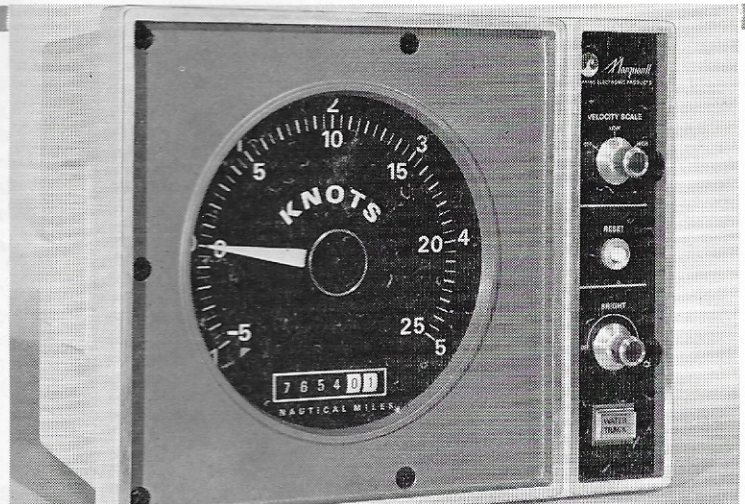
Het doppler principe

Een geluidsbron veroorzaakt geluidsgolven die zich cirkelvormig voortplanten. Op ieder punt rond de bron worden de geluidsgolven waargenomen als een bepaalde toon. Beweegt de geluidsbron, dan treden veranderingen op. Zo zal, als de geluidsbron zich verwijderd van de waarnemer, de ontvangen toon lager zijn dan die welke door de geluidsbron is veroorzaakt. Als de geluidsbron nadert, is de toon hoger dan oorspronkelijk. Men kan zich hiervan het best een voorstelling maken door te letten op de fluit van een passerende trein, waarvan de hoogte afneemt naarmate de trein zich verwijderd.

Dit principe nu wordt toegepast op sonar. Door een transducer in de scheepsbodem wordt een signaal uitgezonden onder een bepaalde hoek naar voren. De frequentie van de echo is dan afhankelijk van de snelheid van het schip. Bij stilliggend schip is de frequentie gelijk, bij toenemende snelheid wordt de echofrequentie hoger. Dit frequentieverschil wordt gebruikt om te berekenen hoe groot de snelheid is.

In de praktijk wordt een transducer gebruikt met twee elementen, die elk een nauwe bundel geluidsgolven uitzenden, de ene bundel schuin naar voren, de andere schuin naar achteren. Hierdoor wordt de invloed van het eventueel stampen van het schip gecompenseerd.

Nadat de echogegevens van de transducer elektronisch zijn verwerkt, worden de resultaten zichtbaar gemaakt op de indicator. In de eerste plaats natuurlijk de snelheid van het schip over de grond. Met behulp van een schakelaar kan uit 2 bereiken worden gekozen. Het lage bereik geeft een volle uitslag op de meter bij 5 mijl/uur voorwaartse snelheid. Het nulpunt van de meter is op 1/6 deel van de schaal aangebracht, waardoor een achterwaartse snelheidsaanwijzing mogelijk is tot 1 mijl/uur. Kiezen wij



het hoge bereik, dan worden snelheden aangewezen tussen 5 knopen achteruit en 25 knopen vooruit. Door de snelheid te vermenigvuldigen met de tijd, krijgen we de afgelegde weg van het schip over de grond. Deze wordt tot in onderdelen van zeemijlen nauwkeurig geregistreerd op de teller, die met een aparte schakelaar kan worden afgezet of op nul teruggesteld.

Door oplichtende venstertjes wordt ten slotte aangegeven of het systeem goed contact maakt met de bodem of dat wordt overgegaan op „water track“. Dit gebeurt automatisch als de diepte van het water boven 200 — 250 meter komt. De van de grond ontvangen echo's worden dan zo zwak, dat het contact niet regelmatig genoeg zal zijn. In plaats daarvan gaat het apparaat bij grotere diepte over op de echo's van een bepaalde portie water tussen de bodem van het schip en de grond. De van deze laag water ontvangen echo's worden vervolgens op de normale wijze verwerkt.

Installatie

Zoals uit het voorgaande duidelijk zal zijn geworden, spreken de voordelen het meest op de grotere schepen. Dit is dan ook de reden dat als eerste proefschip van onze Maatschappij de „Mentula“ is gekozen, waarop bij de aanstaande dokking de volgende installatie zal worden geplaatst:

- a) snelheidsmeter/afstandteller voor de kaartentafel t.b.v. algemene navigatie
- b) snelheidsaflezing op de brug voor gebruik bij ankeren.
- c) snelheidsmeter/afstandteller voor de radar-plot-eenheid.

Naarmate ervaring hiermede wordt opgedaan, zal worden bezien in hoeverre het gewenst is een dergelijke uitrusting ook te doen aanbrengen op de andere grote Shell-tankers.

25e Bijeenkomst van Gezagvoerders en Hoofdwerktuigkundigen

welke op 29 april jl. in het Shell-Gebouw werd gehouden

Staan v.l.n.r.: de heren H. Buiten - hoofdwerktuigkundige, K. L. Schuring - hoofdwerktuigkundige, J. Tekenburg - hoofdwerktuigkundige, D. Rodenburg - Directeur, M. Pronk - DFP/1, O. K. Nicolai - hoofdwerktuigkundige, M. de Jong - DFF, J. H. Korsen - gezagvoerder, P. B. Hibma - gezagvoerder, H. M. Stoll - chef sectie DF/1, L. F. van den Belt - DFP, G. den Bakker - DFM, J. B. Kerkhoven - DFP/1.

Zittend v.l.n.r.: de heren J. van Beele - gezagvoerder, J. van der Mejde - hoofdwerktuigkundige, B. C. den Exter van den Brink - gezagvoerder, J. F. Spiering - hoofdwerktuigkundige, J. Priest - gezagvoerder, G. Heising - gezagvoerder.



De heer J. R. Cupido begon zijn carrière bij de Maatschappij op 26 mei 1934, als leerling-stuurman op het motorschip „Malvina”. In 1935 behaalde hij zijn 3e rang, waarna hij op vele schepen zijn vaartijd volbracht voor de 2e rang, behaald in Batavia in 1939. Na de oorlogsjaren, doorgebracht in krijgsgevangenschap, behaalde hij zijn 1e rang reeds in juni 1946, waarna een tijd in de Oost werd doorgebracht, eerst als stuurman, daarna als commanding officer. Per 1 april 1950 ging de heer Cupido over in dienst van de B.P.M. In Balikpapan begon in feite zijn walcarrière bij de Transport Dienst, eerst als assistent, later als de „baas”. In oktober 1958 werd de heer Cupido tewerkgesteld bij Shell Tankers N.V., op de Nautische Dienst, en in 1966 bij de Personeelsafdeling, als chef van de sectie „Recrutering en Cursussen”.

Afscheid J. R. Cupido

Dinsdag 27 april jl. nam een van de bekende medewerkers van onze Maatschappij, na 36 jaar dienst op zee en aan de wal, afscheid van collega's en vrienden binnen en buiten de Shell-organisatie.

Met echtgenote en dochter werd de heer J. R. Cupido, na in de hal van het Shell-gebouw te zijn verwelkomd door zijn assistente, mej. E. M. C. Martinot, ontvangen door de heer D. Rodenburg, Directeur. Er ontspan zich een genoegelijk gesprek, dat langer uitliep dan in het programma dat nu eenmaal voor een dergelijke viering onvermijdelijk is, was uitgetrokken, zodat de heer L. F. van den Belt, adjunct-Directeur, de scheidende en zijn gezin na het gesprek met de Directie met enige vertraging naar de grote lunchkamer begeleidde, alwaar zich een groot aantal genodigden had verzameld.

„Bijzonder veel bekende gezichten zijn hier bijeen” — aldus de heer Van den Belt, die als directe chef van de heer Cupido als eerste de rij van sprekers opende — „waarvan sommigen een verre reis hebben moeten maken om hier aanwezig te kunnen zijn. Een bewijs te meer, dat Cupido niet alleen op kantoor maar ook daarbuiten vele vrienden heeft”.



Na het voorlezen van een gelukstelegram, met dank en de wens voor een „rustige ankerwacht”, ontvangen van de Hogere Zeevaartschool te Groningen, gaf spreker een kort overzicht van de loopbaan van de heer Cupido, waarbij — hoe kan het anders bij een man die zich zo actief heeft ingezet voor recrutering — ook de moeilijkheden waarmede de koopvaardij thans worstelt, ter sprake kwamen.

„Hoewel in Harlingen geboren is Cupido een echte Terschelling-er, de naam zegt het al. En misschien bent u dan ook niet verbaasd, dat wij hem chef werving maakten, waarbij voor de niet-eilanders de volgende toelichting. Die eilanders hebben de naam altijd te stropen op het terrein van hun buurman en ze hebben meestal een goede vangst!

Overigens moet ik nog even op Terschelling blijven. Het krioelt er van de gepensioneerde gezagvoerders en commodores van vele maatschappijen. Volgens de heer Cupido was het vroeger zo, dat als een jongen daar geen kruidenier of bakker wilde worden, dan ging hij naar zee. En het waren steeds buitengewoon bekwame zeelieden. Nu zitten er nog geen 10 jongens van het eiland op die prachtige Hogere Zeevaartschool op Terschelling. Toch een betreurenswaardige ontwikkeling, dat dit areaal van hoogst bekwame zeelieden thans vrijwel opgedroogd is. Ik wou dit hier tussen zoveel vakmensen nog eens kwijt.

Jan, in de laatste vier jaar heb je als Chef van de sectie Recrutering en Cursussen ruim 300 bursalen aangenomen, 200 jonge officieren van de vrije markt, en verder 120 cursussen geleid, waardoor 1250 officieren een of meer vaktechnische opleidingen ontvingen.

Je gaat weg op een moment dat er een soort revolutie op komst is in de opleiding tot koopvaardij-officier, met de zogenaamde H.T.S.-structuur. Het is hier niet de plaats en de tijd om daaraan een uitvoerige beschouwing te wijden, maar toch geloof ik dat het goed is jouw, op grote ervaring gebaseerde, opinie te vermelden. Je staat er sceptisch tegenover, want:

— er zijn zeker niet voldoende jongelui met 5 jaar HAVO te krijgen om de behoefte van de gehele Nederlandse koopvaardij te dekken;

— zijn de MAVO-ers wel bereid er nog 5 jaar over te doen voordat zij geld gaan verdienen?

— de voorlopige lesprogramma's zijn dusdanig overladen, dat het jou, en vele anderen, met de grootste zorg vervult;

— zal een jongen die het zeevarende beroep kiest, met in z'n achterhoofd het idee, dat hij te zijner tijd met deze nieuwe opleiding een walbaan wil gaan zoeken, niet bij goed nadenken meteen naar de gewone H.T.S. gaan?

In verband met de verwachte vlootuitbreiding moet Shell Tankers in de komende jaren elk jaar 100 à 150 jongelui naar de Hogere Zeevaartscholen zenden. Deze jongens moeten na 2 jaar als leerling naar zee. Dit kan alleen als alle bestaande opleidingen

geheel gehandhaafd blijven en dit zijn allemaal zaken die je niet ten onrechte met zorgen vervullen".

De heer Van den Belt bracht vervolgens ter sprake hoe zeer het de Maatschappij spijt de heer Cupido te zien vertrekken, waarbij hij de gevoelens van collega's vertolkte door hem en zijn gezin alle goeds toe te wensen in de toekomst, die zij hopen door te brengen in een pas gebouwde bungalow in Brabant, waar de scheidende nu precies kan doen waar hij zelf zin in heeft. Dit impliceert ook het schilderwerk in zijn nieuwe huis, naar de heer Cupido zich bij gelegenheid had laten ontvallen.

Echter, niet alleen de handen gebruikt hij daar, kennelijk ook de benen, want — tot grote hilariteit van de aanwezigen — kwam aan het einde van de toespraak het cadeau van het gezamenlijk personeel binnen, bereden door zijn 1e assistent, de heer M. Pronk. De scheidende draaide gaarne, onder luid gebel, een eerdere rondje op de nieuwe fiets, om daarna nog twee sprekers aan te horen, die namens zeevaartscholen hun dank uitbrachten voor de prettige samenwerking. Wij ontlenen het volgende:

„Het valt niet mee" — aldus de heer C. P. Sabelis — „om als schoolmeester een korte speech te houden. Al zijn dan strand, het eiland en de schepen door de vorige spreker gememoreerd als vormend een deel van uw leven — en bij de schelp hebt u uw hele leven gezeten — u hebt toch op mij altijd de indruk gemaakt van iemand die op de eerste plaats de toekomst van de koopvaardij-officier bijzonder na aan het hart ging. En u deed het altijd op een prettige manier. Ook bij de zeilwedstrijden gaf u blijk van de teamgeest die u om u heen wist te kweken, hetgeen tot bijzonder goede resultaten in Den Helder heeft geleid.

Wij wilden u natuurlijk ook wat aanbieden namens de school, maar ook uw vrouw". Met toepasselijke woorden kreeg de scheidende vervolgens een fraaie schemerlamp aangeboden, vervaardigd in eigen werkplaats te Den Helder.

Ook de heer P. van Leunen van de Hogere Zeevaartschool op Terschelling gaf in zijn toespraak uiting aan de bewondering die men op het eiland had voor de wijze waarop het contact — door een Terschellinger — tussen school en Shell is onderhouden. En hierbij doelde hij niet alleen op het contact met leraren, doch zeker ook met de leerlingen.

„Overigens" — aldus spreker — „is het jammer, dat de heer Cupido nu Terschelling ontrouw wordt door Brabant als woonprovincie te kiezen". Echter, ook daar zal hij weten uit welke hoek de wind waait, want namens de school bood hij symbolisch een windwijzer aan, die op 31 mei op zijn nieuwe huis is geplaatst. In de kamer de windroos, op de schoorsteen de windvaan, waarop een „cupidoetje".

Ontroerd door zo vele blikken van belangstelling nam tot slot de scheidende het woord:

„Er zijn momenten in je leven dat je je niet helemaal op je gemak voelt. Zo'n moment is het nu voor mij. Ik ben een beetje overdonderd door alles rondom mij, temeer omdat ik dat niet had gewild. Toch voel ik mij gevleid en stel ik het bijzonder op prijs.

Zo tegen je pensioen ga je nadenken over je loopbaan bij de Maatschappij. Er zijn prettige, maar ook minder prettige herinneringen. Ook mij is het overkomen dat ik, onder bepaalde omstandigheden, wel eens heb gescholden tijdens dienst op zee. Maar ik heb ook zeer prettige herinneringen. Vooral de verantwoordelijkheid die je als jong koopvaardij-officier krijgt te dragen, was voor mij een aantrekkelijk aspect van het zeevarend beroep. Als ik alle ervaringen op een weegschaal zou leggen, zou de balans toch sterk overhellen naar de prettige herinneringen. Nadrukkelijk wil ik er dan ook aan toevoegen, dat ik wegga als een zeer tevreden mens.

Men heeft mij zojuist veel lof toegezwaaid. Toch ben ik het er niet helemaal mee eens dat dit alles mij wordt toegezwaaid, want het is mede de goede naam die de Shell als rederij heeft, dat deze lof mogelijk is geworden. Met andere woorden: de Maatschappij maakte het mij in dit opzicht heel gemakkelijk. Of het nu een excursie voor een zeevaartschool was of een cursus voor officieren of toekomstige officieren, de faciliteiten waren er: wij konden de mensen op waardige wijze ontvangen, de filmzaal was gereed, de lunches werden op smakelijke wijze geserveerd, er is goede service. Dit alles heb ik altijd bijzonder op prijs gesteld. Maar ook degenen die niet bij onze Shell werken: commandanten van scholen, officieren van internaten, zij hebben mij dikwijls ook waardevolle adviezen gegeven en ik wil bij deze gelegenheid u niet alleen danken doch tevens het vertrouwen uitspreken dat niet alle contacten verloren zullen gaan. Moge het cupidootje op het dak van mijn huis in het Brabantse daarom niet alleen als windwijzer dienen, doch ook als wegwijzer. Mijn oude fiets — die echt nog bruikbaar is — staat altijd klaar voor bezoekers, zodat wij samen een fietstocht kunnen maken, waarop ongetwijfeld vele gezamenlijke, doch goede oude herinneringen kunnen worden opgehaald."

Velen maakten daarna gebruik van de gelegenheid om afscheid te nemen. Behoudens nog meerdere cadeaus van besturen en directeuren van zeevaartscholen, waaronder een haardstel — geheel naar eigen wens — van de school te Vlissingen en een door de Commandant van het Internaat „Admiraal van Kinsbergen" te Groningen herontdekt schilderij van de „Sultan van Langkat", brachten ook zeer veel leerlingen hun genegenheid over in diverse stoffelijke blijken. Wij mogen hierin een bevestiging zien dat de heer Cupido als Chef Recruitering een gewaardeerde schakel was tussen „School en Shell".

Mede namens mijn vrouw en dochter dank ik allen die hebben bijgedragen aan de prachtige fiets die ik ter gelegenheid van mijn pensionering cadeau kreeg. Ik hoop er veel gebruik van te maken. Voorts wens ik allen van wie ik geen persoonlijk afscheid heb kunnen nemen het allerbeste voor de toekomst; ik denk hier met name aan onze leerlingen op de Hogere Zeevaartscholen en aan de officieren met wie ik steeds zulke prettige contacten mocht hebben.

J. R. Cupido



Kapitein W. J. de Haan is per 1 mei jl. gepensioneerd, na een dienstverband van 28½ jaar. Op 2 oktober 1942 trad hij in dienst van de Koninklijke/Shell Groep; zijn eerste schip was de „Juliana”, waarop hij als 3e stuurman begon.

Begin 1943 werd het de „Agatha”, waarop hij — met korte onderbrekingen — tot 4 juni 1945 dienstdeed, aanvankelijk als 3e stuurman, later als wvd 2e. Na genoten verlof volgde een lange serie

schepen, waarop hij in verschillende rangen, o.a. als officer in charge op de Empire Coney, de Soedoe en andere dienstdeed. Kapitein De Haan behaalde zijn 1e rang op 11 september 1946. Op 1 januari 1952 werd hij 1e stuurman op de „Rotula”, welk schip door een lange reeks schepen werd gevolgd, waaronder vele met namen die de ouderen nog zullen aanspreken, zoals de „Frasca”, „Gyrotoma”, „Gouldia”, „Sandpiper” „Gom-

phina”, „Gena”, „Gastrana”, enz. alle varende voor de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij.

Zijn eerste commando kreeg hij op 1 juli 1961, op de „Neverita”, de voorloper van het gelijknamige schip dat recent aan DSTG is overgedragen. Schepen van praktisch alle klassen voeren daarna onder zijn commando; de laatste twee waarop hij een periode als gezagvoerder dienstdeed, waren de „Macomia” en de „Sepia”.

Kapitein W. J. de Haan „met pensioen”

Hij stamt uit een zeevarende familie: zijn vader was kapitein op een coaster en die was het ook, die hem eerst „voor de mast” liet varen. Hij heeft het vak dus geleerd vanaf de onderste trede. Is de zee ook altijd trouw gebleven, 36 jaar lang, en ofschoon hij voor de mast begon was een van zijn laatste schepen de „Macoma”, het vlaggeschip van onze Maatschappij, met zijn draagvermogen van 206.679 ton.

Als je met Kapitein de Haan spreekt, valt het op hoe bedachtzaam hij zijn woorden kiest. Eveneens opmerkelijk is, hoe zeer de vaart gedurende de oorlogsjaren hem is bijgebleven. Ofschoon hij, na op het schip van zijn vader te hebben gevaren, bij Vinke & Co. begon in de vrachtvaart, voornamelijk reizen tussen Nederland en Engeland, stapte hij spoedig over op een schip bij Nievelt. Niet geheel met enthousiasme, want hij wilde eigenlijk bij de Shell varen, maar tijdens zijn sollicitatie — dat was nog voor het uitbreken van de oorlog — was er de eerste drie maanden geen boot voor hem, zodat hij maar voor een reis als vierde bij Van Nievelt tekende.

Toch zette hij zijn zin door toen — door de inmiddels uitgebroken vijandelijkheden — terugkeer naar het vaderland onmogelijk was en hij, na het behalen van zijn 2e rang in het belegerde Albion, weer een schip zocht. Hij solliciteerde weer bij Shell, in Londen, en kwam als 3e stuurman op de „Juliana”, om daarna als 3e en later als wvd 2e op de „Agatha” dienst te gaan doen. Zo sprekende over de oorlogsjaren blijkt het ook de „Agatha” te zijn die hem uit die tijd het meest is bijgebleven. Ruim drie jaar deed hij dienst op dit schip, veelal in de Middellandse Zee.

De verhalen over die tijd volgen elkaar nu sneller op: het neerhalen van een vijandelijk toestel, de bom die precies in een kraaienest viel, de Chinezen aan boord die alles deden om toch maar aan een varken te komen, met daarna de verwoede, amateuristische pogingen van de opvarenden om het slachten deskundig te doen verlopen.

Kapitein De Haan zit vol herinneringen. „Ook vlak na de oorlog was het gezellig varen, je was veel meer op elkaar aangewezen als nu, je zat langer aan boord. Je zou het zo kunnen zeggen: vroeger had je, bij het binnenlopen van een haven het gevoel van: dit is het einde van de reis. Dat heb je nu niet meer, je wacht nu op het einde van de dienstperiode”.

De condities zijn echter veel en veel beter dan vroeger, dat wil hij graag beamen.

De jaren in de oorlog in Engeland doorgebracht hebben er ook toe geleid, dat hij zijn woonplaats in dat land heeft gevonden. Gehuwd met een Engelse, zijn de banden met Nederland nogal verbroken. Ook zijn vrouw heeft een keer meegevaren, maar het is bij die ene keer gebleven. „Ofschoon alle omstandigheden gunstig waren, de zee zo vlak als een spiegeltje, het weer als afgebeeld in de reclamefolders van reisbureaus, was zij bijna constant zeeziek”. Van die reis dateert ook het verhaal van de walvis, die langzaam werd opgelopen met de „Cinulia”. „Walvissen hebben een soort ascid, maar doordat wij van achteren naderden, had het beest het schip niet in de gaten. Mijn vrouw stond op de brugvleugel en wilde deze unieke kans om een walvis op de filmband vast te leggen, natuurlijk niet missen. Net toen wij bijna langs zij waren, drukte zij op de knop en... het

toestel, dat ons nooit in de steek liet, weigerde. De walvis had de situatie nu door en verdween snel, het scheelde niet veel of ik had hem het filmtostel nagesmeten”.

Aan de C-schepen heeft hij de meest prettige herinneringen, speciaal vanwege de vaart die deze klasse van schepen maakt. „Niet dat ik een M-schip erg vond, ik had al zo lang gevaren; maar het is eentoniger en bovendien geeft het een grotere mentale druk”.

Kapitein De Haan heeft zich al geruime tijd geestelijk voorbereid op de pensioenjaren die nu voor hem liggen. „Je hebt 36 jaar gevaren, een heel druk leven gehad, maar nu opeens niets meer; als je 55 bent is dat toch niet zo gemakkelijk. Je gaat eigenlijk een eindeloos verlof tegemoet. Vijf jaar geleden zei ik nog: dan nooit meer varen, maar ik ben van mening veranderd. Ik ga proberen om toch voor zo'n vier maanden per jaar een schip te krijgen, een tanker dus, waarmee ik niet wil zeggen dat de pensionering op een latere datum zou moeten geschieden, maar wel, dat je er eigenlijk meer geleidelijk naar toe zou moeten kunnen groeien”.

Het wordt dus, als het even kan, een varend pensioen al is het maar voor vier maanden per jaar.

Op onderstaande foto, genomen tijdens de afscheidsreceptie op woensdag 5 mei jl. v.l.n.r. op voorgrond: de heer D. Rodenburg, Directeur, mevrouw H. L. Vermeulen-Van der Veer, de kapiteins J. L. F. Vermeulen, P. C. D. Sandee en W. J. de Haan; geheel rechts: de heer G. den Bakker, adjunct-Directeur.





Tweemaal zilver

Op vrijdag 23 april werden de gezagvoerders H. E. Glansbeek en A. W. C. van Schendel — beiden vergezeld van hun echtgenote — door de Directie ontvangen in verband met hun zilveren jubileum, waarvan de juiste data tijdens hun kort tevoren afgesloten dienstperioden vielen: voor kapitein Glansbeek op 2 januari en voor kapitein Van Schendel op 14 februari 1971.

Hoewel beiden voor een sobere viering en bijbehorende extra vrije dagen opteerden, had de ontvangst door de Directie uiteraard toch een feestelijk tintje.

Op bovenstaande foto's reikt de heer D. Rodenburg, Directeur, het embleem voor 25 jaar dienst uit aan kapitein Glansbeek en neemt kapitein Van Schendel gelukwensen in ontvangst.

Afscheid

Woensdagmiddag 5 mei jl. werd in de Directie-lunchkamer van het Shell-gebouw afscheid genomen van een drietal gezagvoerders, die de dienst onlangs met pensioen hebben verlaten. Hiertoe waren zij met hun echtgenote door de Directie voor een receptie uitgenodigd, waarbij uiteraard ook een aantal functionarissen van de walorganisatie aanwezig waren waarmede gedurende een reeks van jaren door de scheidenden was samengewerkt. Van de dames was alleen mevr. Vermeulen aanwezig; de dames De Haan en Sandee hadden zich helaas moeten laten excuseren.

In een kort woord van de heer Rodenburg werden de dames nog even extra naar voren gehaald en werd hun dank betuigd voor de verzorging van het thuisfront, een taak die voor de echtgenoten van onze zeevarenden zeer zeker zo zijn eigen problemen met zich kan brengen. Uiteraard kwamen de nieuw-gepensioneerden zelf op de eerste plaats in het dankwoord en werd nog eens gememoreerd dat door de snelle ontwikkelingen op velerlei gebied gedurende de laatste decennien de taken van de scheepsleiding er niet eenvoudiger op zijn geworden. Wat dan weer een extra compliment inhield voor de wijze waarop die taken worden vervuld en de prestaties die door onze vloot als geheel worden geleverd.

Dat er nog geruime tijd onder het genot van een borreltje en hapje gezellig werd nagepraat over de vele belevenissen gedurende de afgelopen jaren behoeft geen betoog.

**OV
ST**
NIEUWS

Bij het maken van een verslag van de OVST-activiteiten moet, noodzakelijkerwijs, een keuze worden gemaakt uit de veelvoud van gebeurtenissen die in de afgelopen weken hebben plaatsgevonden. Het woord „ontspanning” 'dat de vereniging in haar naam heeft opgenomen is een vlag die vele ladingen dekt, hetgeen wel moge blijken uit de diversificatie die wordt geboden. Worden de leden de ene dag uitgenodigd om hun eventuele belangstelling voor een „sauna-bad” bekend te maken, in een volgende oproep zijn het bingo, bridge en klaverjas die drommen naar de lunchkamer trekken. De gecombineerde dans-eetavond, die op 24 april jl. werd gehouden — langzamerhand een traditie in het OVST-voorjaar — trok een tachtig-

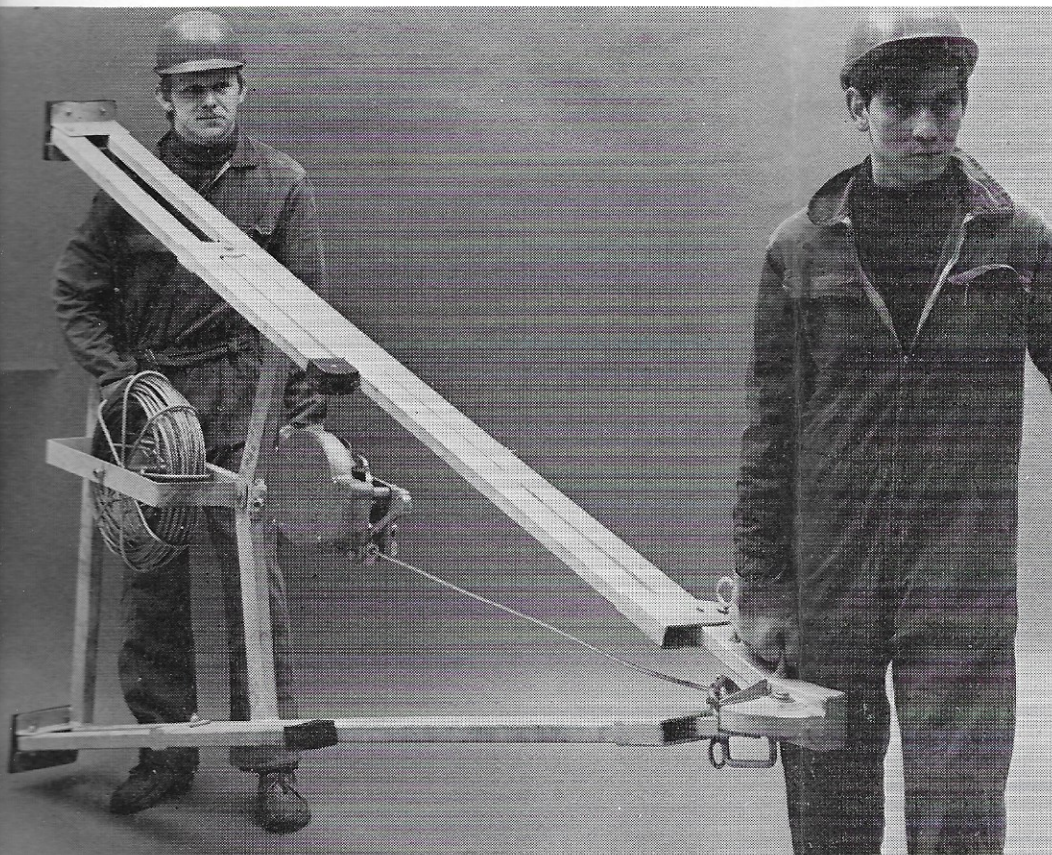
tigtal deelnemers, bestaande uit walemployés, verlofgangers van de vloot en enkele gepensioneerden. De lunchkamer, met zijn zakelijk uiterlijk, was met behulp van visnetten en andere artistieke attributen herschapen in een alleszins aantrekkelijke ruimte, waar onmiddellijk na binenkomst de leden een borrel werd geschonken. Of het nu door het kaarslicht kwam of omdat het zaterdagavond was, aan gesprekstof was er geen gebrek en een luisterend oor moest het wel opvallen, dat het ditmaal beslist geen zakelijke gesprekken waren.

Het lunchkamerpersoneel had voor bijzonder goed opgemaakte schotels gezorgd, zodat het „koud-buffet” — de specialiteit van onze koks — met een wijntje erbij, bijzonder veel aftrek had. Het dankwoord van de voorzitter aan de culinaire kunstenaars was dan ook zeker op zijn plaats.

Het dansorkest „Mosquitoes” noodde daarna al spoedig tot een meer beweeglijke tijdpassering, waarbij de sfeer door de bandleider bijzonder goed werd geanimeerd. Dat een dergelijke avond heel attractief kan zijn, bleek uit de aanwezigheid van een jarige, die zelfs voor zijn verjaardag dit voorjaarsfestijn niet had willen missen. Wel kostte de spontane huldiging hem een rondje voor de hele zaal!

Nauwelijks waren de leden van deze feestavond bekomen of een oproep tot een nieuwe vistocht, nu op de Oosterschelde, deed de ronde. Degenen die de mening zijn toegedaan, dat dit alles toch weinig bevorderlijk is voor de lichamelijke conditie van de deelnemers, mogen moed putten uit de meest recente mededeling dat op 26 mei de traditionele sportavond zal worden gehouden. Maar daarover een volgende keer meer.

Nieuwe veiligheids middelen voor de grote schepen



In ons januari-nummer brachten wij een artikel over de „Resuscepac”, het nieuwe beademingsapparaat, met name over de werking ervan en zijn mogelijkheden. Thans willen wij iets vertellen over verdere nieuw-ontwikkelde apparatuur ten behoeve van het evacueren van bewusteloos en/of gewond personeel uit lading-tanks of andere besloten ruimten op onze grote schepen.

In het artikel over de „Resuscepac” werden de bijzondere problemen welke de schaalvergroting van schepen bij reddingsacties oproepen, reeds uiteengezet. Een van de facetten betreft het zo veilig en snel mogelijk evacueren van een eventueel slachtoffer uit een ladingtank of andere besloten ruimte. Bij de ontwikkeling van de hiervoor benodigde uitrusting is ernaar gestreefd om met een minimaal aantal personen en met zo weinig mogelijk inspanning dit doel te kunnen bereiken. Daartoe moest aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

— voldoende openingen in het tankdek, om vanaf vrijwel elke plaats in een tank direct met het ophijzen van de brancard met het slachtoffer te kunnen beginnen, uiteraard nadat eerst, indien nodig, voor beademing is gezorgd;

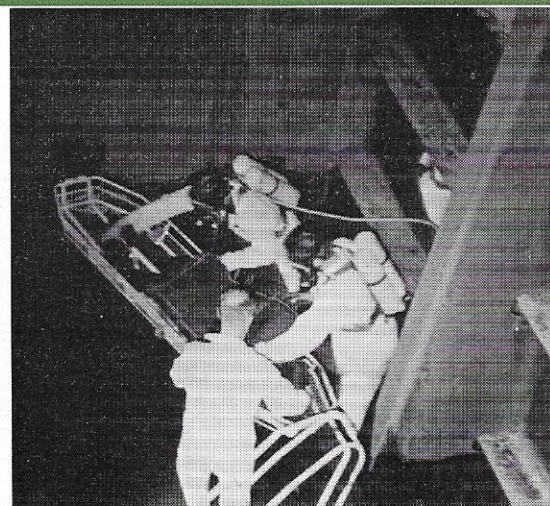
— de beschikking over niet te zware, dus gemakkelijk verplaatsbare en op alle tankopeningen passende hijsapparatuur, zonder dat hiervoor bijzondere voorzieningen nodig zijn. Met deze hijsapparatuur moet niet alleen veilig en snel, maar ook met weinig mankracht kunnen worden gewerkt;

— de brancard moet, gezien de afmetingen van de ruimten, een maximum aan bescherming bieden, dus stevig zijn geconstrueerd. Bovendien moet deze gemakkelijk hanteerbaar zijn en de mogelijkheid bieden om in alle denkbare standen te worden gehesen, zonder nadelige gevolgen voor het slachtoffer;

— goede communicatie tussen de redders in de ruimte en de

Op de fotoserie hiernaast kan men zich een beeld vormen van een redding-operatie met behulp van de nieuwe veiligheidsmiddelen. De brancard wordt tot de bodem geveerd en door de helpers naar de plaats waar het slachtoffer zich bevindt, getransporteerd. Nadat het slachtoffer eventueel kunstmatig is beademd met de „Resuscepac”, wordt betrokkene in de brancard gelegd, de banden vastgemaakt en het dekseel op de brancard aangebracht.

Na doorvoering door een verlichtingsgat in het middenzaathout, wordt het slachtoffer voorzichtig opgehesen. De bewegingen van de brancard worden met een stuurlijn door de helpers onder controle gehouden. Is de brancard eenmaal aan dek, dan kan ter plaatse met de verdere behandeling worden aangevangen of de patiënt naar elders worden vervoerd.



helpers aan dek. Immers, het hijswerk moet vanaf het dek geschieden terwijl veelal het overzicht op de situatie beneden zal ontbreken.

Na uitgebreide proefnemingen op schepen van de „D” en „M”-klasse onder praktijkomstandigheden, o.a. te Marseille aan boord van het aldaar dokkende s.s. „Melo”, menen wij thans de oplossing van voornoemde problemen te hebben gevonden.

Extra dekopeningen

Op alle schepen van de 70.000 tons klasse en groter zullen, naar gelang de bestaande situatie, een of meer butterworthgaten worden vergroot tot ovale openingen, voorzien van afneembare deksels. De gaten zullen zo groot worden gemaakt, dat de brancard in verticale stand onbelemmerd kan passeren. Om invallen bij geopende toestand te voorkomen, worden losse stutten met kettingen bijgeleverd.

De hijsapparatuur

Een samenvouwbaar davit met een handlier en draadspoelinrichting is ontwikkeld. Het geheel, dat 75 kg weegt, kan door twee personen worden verplaatst. De veilige maximum-belasting bedraagt 150 kg. De davit rust met twee uitklapbare voetsteunen, voorzien van rubber doppen, op het dek en kan zowel boven een evacuatie/butterworth-opening als boven een tankluisopening worden geplaatst.

Het geheel is zeer stabiel en laat hijsen uit een schuine positie zonder bezwaar toe. De belaste lier kan door één persoon worden bediend. De hijsnelheid bedraagt ± 7 meter per minuut. De proeven op de „Melo” te Marseille hebben uitgewezen dat een slachtoffer, na in de brancard te zijn gelegd, binnen 5 minuten uit een tank kan worden gehesen. Wellicht ten overvloede zij hier vermeld, dat de „Resuscepac” zonder cilinderwisseling gedurende 30 minuten automatisch voor beademing zorgt.

De brancard

Een nieuwe brancard is ontworpen, geconstrueerd van speciale, dunwandige stalen pijpen en strip. Het geheel is behandeld met enige lagen epikote verf. De brancard is van het zgn. „mand”-type, met andere woorden een slachtoffer komt in de brancard te liggen. De brancard wordt geleverd met een eenvoudig afneembaar deksel van gelijke constructie. Dit deksel kan facultatief worden gebruikt, waardoor een mogelijkheid is geschapen om een slachtoffer algehele bescherming tegen stoten te geven. De brancard is verder voorzien van een fietszadel, dat voldoende ondersteuning aan het lichaam geeft wanneer vertikaal wordt gehesen. Een aantal lichaamsbanden met snelsluiting zorgen voor verdere bevestiging van het lichaam in de brancard. Voor fixatie van het hoofd bij gebruik van het Resuscepac-beademingsapparaat is een elastische hoofdband aangebracht.

Het totale gewicht van de brancard is 30 kg. Een eenvoudig verstelbare hijspruit, die alle hijsstanden van de brancard tussen horizontaal en vertikaal mogelijk maakt, voorzien van musketon-

haken, alsmede twee draagzelen voor horizontaal transport door twee dragers completeren dit uitrustingsstuk.

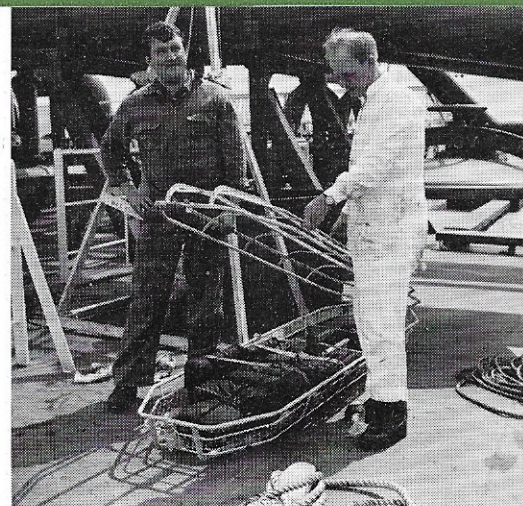
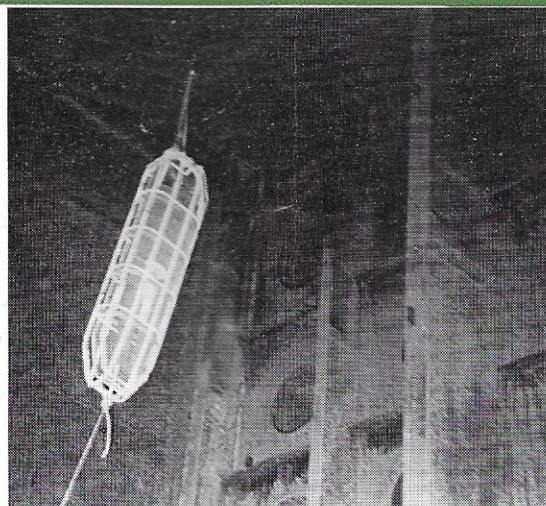
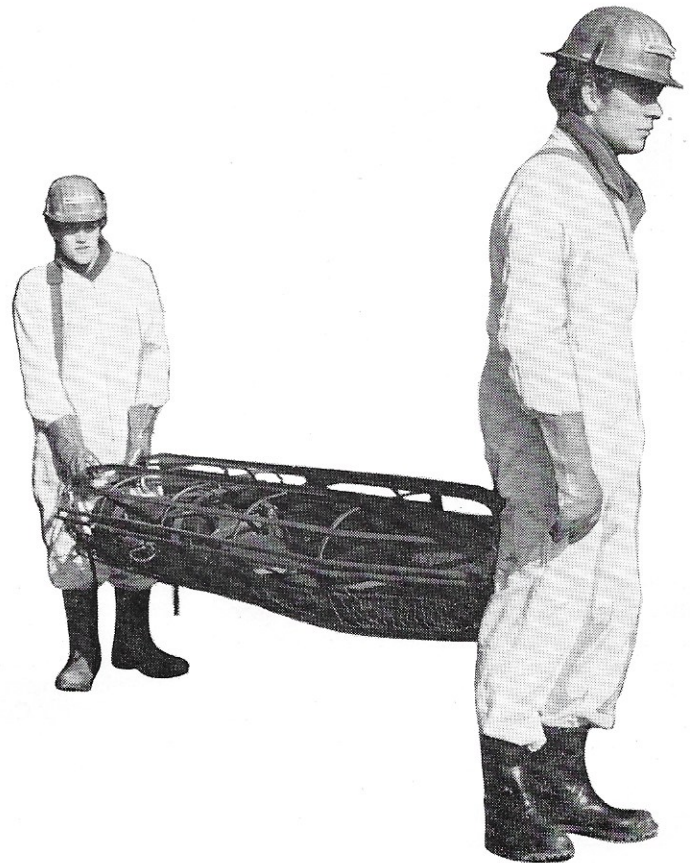
De communicatie

Vervanging van de ruimzichtmaskers van de Draeger persluchtapparaten door een verbeterd masker met spreekdiafragma maakt mondeling contact mogelijk zowel tussen maskerdragers onderling als tussen een maskerdrager in de tank, via de walkie talkie, met de helpers aan dek.

Bij de gehouden proeven werd met de communicatie dan ook geen enkele moeilijkheid ondervonden.

Samen met het nieuwe beademingsapparaat vormen de bovenbeschreven middelen, mits op de juiste wijze toegepast, een belangrijke bijdrage tot het vergroten van de mogelijkheid om — bij een onverhoopt ongeval — het slachtoffer veilig en snel uit besloten ruimten op de grote tankers te evacueren.

(E. van der Werf)



haar eerste reis



Midden in het vlakke land, waar — naar men zegt — het leven nog goed is, ligt Puttershoek, bekend geworden als de woonplaats van ons schaatsfenomeen Kees Verkerk. Maar ook onze zeevarenden, minder gebonden als zij zijn aan een bepaalde woonplaats, weten waar het goed wonen is. Een onzer officieren liet zijn keus op deze gemeente in Zuid-Holland vallen, maar het is zijn echtgenote die hieronder aan het woord is en van de ervaringen op haar 1e reis vertelt.

Aan een rustige singel, met uitzicht tot aan de einder, ligt het huis van 3e werktuigkundige Doorneveld, thans met studieverlof. Zijn vrouw, voor de vele kennissen en vrienden die zij aan boord van de „Dosina” heeft gekregen kortweg Henny, doet open. De laatste keer dat wij haar zagen was in Europoort, toen zij net aan boord was en — met een grote reis samen met haar man in het vooruitzicht — een zekere opgewondenheid toonde.

„Wat wilt u, ik had een keer gevaren, een paar uur, in een vissersbootje; verder de woelige baren nauwelijks gezien. Ja, ik had wel heel wat schepen leren kennen, want in de verkeringstijd ging ik, als het schip waarop Roel voer Rotterdam aanliep, er altijd heen. Bovendien — dat kan ik me nog herinneren — was ik de eerste

dag nogal onder de indruk van de afmetingen van de „Dosina”.

Trouwens, de voorbereidingen voor de reis waren al enerverend genoeg geweest. Doordat ik samen met mijn man eerst ruim een jaar op Curacao had gezeten, had ik wel alle vaccinaties al, maar de monstering voor deze eerste grote reis gebeurde deze keer niet op kantoor maar bij de Waterschout in Rotterdam. Je stond er met een heel stel jonge zeelieden en dat was eigenlijk ook voor het eerst dat ik me realiseerde dat ik echt ging varen. Veel had ik over het leven aan boord gehoord, goede dingen, ook minder aangename, maar je moet het zelf een keer meemaken. In de verkeringstijd, die voor een ander met een walbaan wel gezelliger moet zijn, had ik me al voorgenomen om — wanneer eenmaal getrouwd — eerst een tijd mee te varen als het enigszins kon. Dus op naar de „Dosina”.

Henny Doorneveld lacht als ze terugdenkt aan de bijna 6 maanden aan boord van haar eerste schip. „Die bedden, waarom zijn die zo hoog? Je hebt gewoon een stoel nodig om er in te klimmen. Er zijn meer dingen waar ik verbaasd over was, en dat terwijl ik zelf zo lang bij de Shell aan het Hofplein heb gewerkt.”

Mevrouw Doorneveld kwam als Henny Letterman in 1963 in dienst van de Maatschappij, aanvankelijk op de Correspondentie, later op de Interne Dienst en na de overneming daarvan door Shell Neder-

land N.V. als assistente van de Chef Lunchkamer.

„Ik had dus, nadat ik Roel had leren kennen, vele voordelen. Ik wist steeds in een zeer vroeg stadium waar zijn schip heen ging, wat de plannen waren, wanneer de post naar het schip ging. Kleinigheden weliswaar, maar die toch wel degelijk meetellen in die tijd. Want verkering met een zeevarende heeft nadelen: je hebt minder gelegenheid elkaar te leren kennen en voor het inrichten van je huis moet je veel alleen besluiten. Aan de andere kant was het iedere keer, met verlof, een enorme belevenis. Maar wij zouden het hebben over mijn eerste reis, dus laat ik niet afdwalen.

Ik weet nog wel, dat toen we uit Europoort wegvoeren, om een uur of 7 's avonds, ik met mijn man op het dek achter het stuurhuis stond. Terwijl ik genoot — het is toch een hele ervaring de Hoek voor het eerst te zien voorbijschuiven en de zilte lucht te proeven — werd Roel al opgeroepen voor een klusje in de machiniekamer.

Hé, dacht ik, toch geen vakantie-reis. Kijk, ik wil hiermee zeggen dat je er even aan moet wennen, dat aan boord je man er in de eerste plaats voor het werk is, dikwijls ook voor overwerk, en dat je dus moet leren je dag daarnaar in te delen.

Zeker als je bedenkt dat de wacht van een 3e werktuigkundige, de 12 tot 4 wacht —

de hondewacht noemen ze dat, geloof ik — wel heel sterk een afwijkende dagindeling bepaalt.

Ik heb het in die maanden bijna altijd volgehouden om, als hij van wacht kwam, ook 's nachts, op te zijn om dan samen met hem eerst iets te drinken, wat gezelligheid te brengen. Dikwijls kwam de 5e dan ook mee, zodat wij 's morgens om half zes soms nog zaten te kletsen met een biertje voor ons! Iets dat ik voorheen nooit voor mogelijk zou hebben gehouden.

Toch duurden de eerste twee maanden lang. Niet dat ik heimwee had, maar in het begin moest je er echt wel aan wennen dat alles anders was dan je je had voorgesteld. En toch waren dit nog maanden waarin we veel havens aandeden waar je de wal nog op kon. Een paar keer heen en weer tussen Engeland en Frankrijk, een paar reizen in de Middellandse Zee. Later is het meer tussen West-Afrika en Rotterdam geworden, dus dan zat je weken op zee. Niet dat ik dat erg vond, het ging mij niet in de eerste plaats om het passagieren.

Als ik zo eens naga waar ik de wal op ben gegaan, is het niet eens zo veel. Eens kijken, de eerste keer in Engeland, Teesport; toen zijn wij met een taxi naar Middlesborough geweest, maar dat vond ik waardeeloos. Marseille was veel leuker, en vooral Martigues, daar zijn wij twee keer heen geweest, dat was nou echt de moeite waard. In Marseille lagen wij lange tijd te dokken. Een vreselijke rommel op het dek, maar het was wel gezellig. Bijna alle echtgenoten waren overgekomen en toen hebben we wat afgelachen aan boord. Er werden ook veel diensten geruild, waardoor iedereen eens een dag met zijn vrouw de wal op kon.

In een hoek van de kamer in het huis van 3e werktuigkundige Doorneveld hangen twee mandjes aan een bamboestokje, een wat vreemd attriboot in een zo modern en smaakvol ingerichte kamer. Er zijn meer attributen die kennelijk in Afrika zijn gekocht, zoals een kleine tam-tam.

In Nigerië lagen wij op de rivier. Kleine bootjes met handelswaar willen dan weleens langsrij komen en in ruil voor sigaretten, zeep of vreemde valuta, schaf je je dan wat buitenissigheden aan, waar je eigenlijk niets aan hebt, maar die een herinnering vormen aan je reis. Die mandjes had ik eerst bij de ingang van de hut opgehangen; iedere keer dat er iemand binnenkwam kondigde hij zich met behulp daarvan tevoren aan; er zitten namelijk kleine steentjes in, die aldus de functie van deurbel verrichten. Het ding zal op den duur wel naar de zolder verhuizen, maar het is nu nog een leuk aandenken. Weet u wat ik daar ook heb gekocht? Bananen, een enorme tros, maar met spinnen, zulke grote, ik ril nog als ik er aan denk. Trouwens, van die bananen ril ik ook nog, na een paar dagen kon je ze niet meer zien.

Ach, dat gaat op den duur allemaal over, die drang om snuisterijen en souvenirs te kopen, maar voor mijn eerste reis wilde ik

ze toch wel hebben. Andere herinneringen zullen altijd blijven, zoals die reis naar Dakar. Als je op de brugvleugel stond, zag je de dolfinen onder je in en boven het water schieten. Het was net het Dolfinarium, maar dan in het groot.

Maar wat mij het meeste bij staat van mijn eerste reis was het niets doen dat je als meevarende echtgenote als een weldaad ondervindt. Je ruikt natuurlijk zelf je hut wat op, lezen, borduurwerk, breien, nu en dan afgewisseld door een praatje met de burens. Op den duur hadden wij ook veel bezoek.

Je zet zelf koffie, en naarmate je meer vrienden aan boord hebt gekregen, heb je 's morgens voordat je man op wacht gaat heus geen koffie alleen met hem. Ook 's avonds niet, op het laatst zaten wij weleens met z'n tienden koffie te drinken, de hut werd er te klein voor, maar het was wel hartstikke gezellig.

Henny lacht eens bij de herinnering. Toen er bericht kwam dat mijn man met verlof ging, zeiden ze: „hoe moet dat nou voortaan met de koffie?”

Niet dat het altijd bij ons in de hut was, je wisselde het met de anderen af. Het is ook belangrijk als gaste aan boord, dat je wat terugdoet, in de vorm van gezelligheid brengen en zo. Ook belangrijk vind ik het, dat je nooit moet vergeten in een mannen-gemeenschap te zijn gekomen: je nooit met het werk of de indeling bemoeien. Ook opletten hoe je gekleed bent, dus wanneer je naar het zwembad gaat, niet in bikini over het dek; met een badjas om of in een gemakkelijke jurk kun je er ook komen. En wil je met alle geweld een maximum aan bruin opdoen, doe dat dan aan het strand en niet aan boord.

Ook voor Kanaalkoorts die de meesten aan boord na een lange reis krijgen als de Noordzee wordt genaderd, zijn kennelijk meevarende echtgenoten niet immuun. Henny Doorneveld ervoer dit telkens weer.

Ja, dat is ook een hele afwisseling. Eerst zie je dagen niets anders dan water, water en dan ineens merk je dat er meer schepen in de buurt varen. Op het laatst wordt het net de Kalverstraat. Links en rechts zie je in de verte de rotsen van Frankrijk en Engeland en dwars door al het verkeer varen de hovercrafts, die heen en weer pendelen als waren het veerpontjes over de Maas. De keren dat wij Rotterdam aanliepen — en dat was drie keer in dat halve jaar — kwamen mijn ouders natuurlijk aan boord en zijn wij ook wel eens snel met de auto naar huis gereden.

Maar toen wij afmonsterden moest ik zonder mijn man naar huis, want door bijzondere omstandigheden was er een extra wacht waar te nemen. Mijn ouders brachten mij dus alleen thuis. Wat een stilte, wat een grote kamers! U moet bedenken, een half jaar in een hut — en dat is nog ruim op de „Dosina” — en dan opeens thuis: een aparte huiskamer, grote keukens. Het meeste valt de stilte op. Aan boord heb je altijd gedreun van pompen of

motoren, gerammel van dit of dat en dan hier... niets.

Om half een 's middags ging mijn vader Roel halen, maar er viel nog wat te doen in de machinekamer, zodat het tot 's nachts duurde eerdat hij kon afmonsteren. Ik ben hier om middernacht weggerezen om hem te halen en om half drie in de morgen kwamen wij samen thuis. Dat het ritme van het schip je bij blijft, zal u wel duidelijk zijn als ik u vertel, dat ik toen eerst warm eten ben gaan koken, zodat wij om half vier in de morgen aan een tafel met dampende schalen aanschoven. Nu ben ik weer helemaal in mijn oude doen, mijn man heeft studieverlof, dus dit is een volkomen regelmatig leven geworden. Maar als hij zijn diploma heeft en weer gaat varen, ga ik weer mee als het kan. Mijn eerste reis is beslist niet de laatste.

gesprek met een meevarende echtgenote



Een klerk van het agentschap, een klein, dik mannetje luisterend naar de roepnaam Chico Chico, had op ons verzoek de bustocht georganiseerd. En terwijl het m.s. „Camitia” in de haven van Lima, in Peru, lag te lossen, trok een dertiental opvarenden erop uit. Chico Chico ging ook mee, alsmede een jongedame die wij bij vertrek in de bus aantreffen en die de vrouw van Chico Chico bleek te zijn.

Rio Blanco was ons reisdoel, waarschijnlijk een toeristisch aantrekkelijke rivier. Maar wij wilden ook graag iets van de bergen zien. „Ja,” aldus Chico Chico, „daar zouden we ook iets van zien.” Chico bleek het zelf ook niet zo precies te weten, maar vanwege de taalmoeilijkheden en om misverstanden te vermijden gingen we er maar niet verder op in.

De reis naar Rio Blanco was een evenement. Lima lieten we links liggen, maar we gingen door een bloeiend voorstadje, Miraflores, dat zijn naam alle eer aandoet. Prachtige huizen en bungalows, omringd door een weelde van bloemen. Een groot contrast met de overheersende armoede van een groot deel der bevolking, die in hokjes leeft, opgebouwd van alle mogelijke materialen waar beslag op kan worden gelegd. Deze mensen hebben evenwel een probleem minder dan de meesten van hun lotgenoten in andere plaatsen op de wereld: het dak behoeft niet waterdicht te zijn, want het regent daar bij Lima nooit. Nou goed, bijna nooit. Het is een vreemd gezicht bergen graan bij de haven in de open lucht te zien opgeslagen, zoals bij ons een zand- en grindopslag. En de stukgoederen op hun pallets slechts van de weg gescheiden door een hek. Het is dus wel een droge boel. Iedere boom en ieder sprietje gras moet besproeid worden of bevoeid door middel van irrigatiekanaaltjes, die gevoed worden door de stroom die bij Callao in zee uitmondt en onder andere zijn oorsprong vindt in Rio Blanco. Deze droogte drukt wel zijn stempel op het landschap. Stof, grijs en bruin stof. Nu we na Miraflores de kustvlakte verlieten, begonnen de kale, dorre, onbegroeiende heuvels ons aan weerszijden van de groene rivierstrook te vergezellen. Ongemerkt bleef de weg stijgen.

De bebouwing langs de rivier, in de vorm van industrie, gevolgd door landhuizen en country clubs, begon uit te dunnen en te verwateren tot eenvoudige nederzettingjes. Tot de wereld ophield bij een slagboom. Passen! Onze havenpasje deden hun dienst ook hier. Wat wij verderop wilden?

Maar nadat even moeilijk was gedaan, mochten we toch door. De heuvels waren ongemerkt overgegaan in bergen, nu bedekt met een zacht groen waas, want op deze hoogte brengt de bewolking voldoende vocht in de vorm van mist. Het dal begint zich te vernauwen en de stroom zich in kleinere takken te splitsen. Ook een wegsplitsing doet zich voor. De chauffeur vraagt de weg aan een collega die we hier ontmoeten. De bergen worden nu onverbiddeijker: na iedere bocht doemen ze steeds weer massiever op. Wij zullen niet veel verder meer kunnen. De nietige mens wordt slechts toegestaan zich langs de bergstroom een pad te banen. Maar plotseling, als in een droom, glijdt langs een rotswand ver boven ons een treintje. Maar daar kan helemaal geen trein rijden! Hoogstens zou je daar een steenbok kunnen zien. Onwillekeurig kijk je waar deze fata morgana vandaan komt; zo te zien van nergens. Ook is er geen enkele aanwijzing hoe dat speelgoeddingetje zich uit die benarde situatie zal bevrijden. Maar dit is een conclusie van een inwoner der lage landen.

Wij slingeren nu door haarspeldbochten langs de rotsen. Onze chauffeur heeft aan twee dingen een hekel, namelijk aan schakelen (waarbij ik in stilte met de motor zit mee te lijden) en de buitenbocht houden, hetgeen bij het opdoemen van een tegenligger de sensatie geeft van door een flinke dwarszee te worden getroffen, zó



Chico Chico en Rio Blanco

door kapt. A. G. van Gent
foto's: 5e wtk R. L. Rader



helt de bus over door het omgooien van het stuur. Waar is dat Rio Blanco nu eigenlijk? De chauffeur schijnt het ook niet te weten, want hij vraagt het in een gehuchtje langs de weg. Nog een half uur! Na een half uur zitten Chico en de chauffeur grapjes te maken over een „casita blanca” dat er nog steeds maar niet is. Na een vol uur nog eens vragen. Nog tien minuten! Blij toe, want we worden dat gehobbel in de bus nu wel zat. Na nog een half uur rijden blijken de tien minuten weer te zijn uitgegroeid tot nog een half uur. Er is echter een compensatie, want het wordt duidelijk dat de weg die wij volgen een doordouwertje is, dat niet van opgeven weet. Steeds weer denken wij klem te rijden: loodrechte rotswanden rijzen voor ons op; aan bakboord gaat het een paar honderd meter loodrecht omhoog, de stroom aan stuurboord lijkt meer een waterval dan een riviertje. Direct daarnaast weer een loodrechte rotswand. Woester kan het niet. Dan een verrassing: midden in deze kloof een brug, van de ene rotswand naar de andere. Dat gekke treintje schijnt dus ook nog steeds door te persen. En dan plotseling zijn wij in Rio Blanco.

Dus het bestaat toch! Het staat althans op een bord: een gehucht genoemd naar de buitelandse, van rots tot rots springende bergstroom. Het meest verrast dat wij het gevonden hebben zijn Chico Chico en de chauffeur. Maar het was niet het einde van de weg. Of wij nog verder wilden, en hoger, een bus met Indianen achterna, die als een moderne, hoewel aftandse muilezel langs woeste rotsformaties omhoog zwoegde? Nee, wij wilden niet, we vonden het koud genoeg in ons tropenpakje. En hoog was het ook genoeg, sommigen van ons hadden het al niet te breed door de ijlere lucht. Er waren zoiets van ruïnes, waar we even rondneusden, maar dat was niets om over naar huis te schrijven. Interessanter was onze kennismaking met enigen van de daar wonende Indianen. Een paar kinderen boden ons stenen aan die pyriet bevatten. Ook sporen van andere metalen waren te bespeuren. Wij volgden hen naar hun huisje en werden daar weer eens geconfronteerd met armoede met een hoofdletter. Een vertrekje dat in onze ogen geschikt zou zijn als geïtstal, met als belangrijkste meubilair twee ijzeren bedden, bedekt met vuile lorren: een voor pa en ma, het andere voor de vijf kinderen.

Na een goed half uur werd de terugtocht aangevaard. Nu merken we pas hoe hoog we waren; steeds weer kijken wij in de diepte. Na honderden meters te zijn afgedaald, krijgen we steeds opnieuw in de wegbochten vergezichten in nieuwe diepten te zien. In een restaurant werd de gezamenlijke maaltijd genuttigd, en daar hoorden we pas op welke hoogte wij waren geweest: 3800 meter. Zo'n bus met toeristen trok onmiddellijk een paar kooplieden aan: Indiaanse jongens, die omslagdoeken, wollen mutsen en andere staaltjes van huisvlucht aanboden. De werkzaamheid van de bevolking schijnt, gezien het aanbod, groot te zijn. Wij zagen dan ook heel wat spinnende vrouwen: ruwe wol op een stokje, dat met één hand werd rondgedraaid; met de andere hand trokken ze als het ware de draad wol onder het stokje weg. Ook werd op de terugweg nog een Indiaanse markt aangegegaan. Het was Chico Chico die ons naar de beste en goedkoopste winkel loodste. Zoals overal ter wereld, is er altijd een behulpzame ziel die het beste met de toerist voor heeft. Overigens kreeg ik wel de indruk dat hij van iedereen zijn procenten eiste. Voor eventueel te organiseren bustochtjes is het aanbevelenswaardig van te voren met de busexploitant tot een prijsafspraken te komen.

Het was negen uur 's avonds eer wij weer aan boord stapten. Een lange, maar zeer interessante dag, waarbij een aardig kijkje was verkregen op land en bevolking van Peru.

Een honderdste

Van een schip van ruim 200.000 ton naar een schip van net over de 200 ton. Dat was een recente ervaring van de nieuwbenoemde ridder, Kap. Van Bon, die als een van zijn laatste schepen bij onze vloot op de „Metula” voer.

Een vissersvaartuig van goed 200 ton was op zijn uitreis naar Penang de eerste dagen al in stormen terechtgekomen, die de kapitein ertoe brachten een haven in Portugal binnen te lopen, omdat het schip halen maakte van tussen de 50 en 60°.

Ondanks aldaar aangebrachte verbeteringen, waardoor de stabiliteit toenam, weigerde hij het commando weer op zich te nemen. Maar kapitein Van Bon, die, zijn pensioenjaren ten spijt, wel weer de zeeën wilde bevaren, zag er geen been in. Weliswaar waren bij slecht weer de halen nog tussen de 40 en 50° met deze notedop, maar hij kwam veilig aan in Penang. Onderweg op deze uitbrengreis, die twee-en-halve maand duurde en rond de Kaap ging, kwam hij met het scheepje tussen een aantal walvissen terecht; één ervan miste hij op slechts enkele meters. Ongetwijfeld een heel andere ervaring dan destijds met de „Metula”.



gagerekening

N atv, UA, VS en pr. Enige kreten uit de gagerekeningen zoals die door de computer worden geleverd. „Het zal allemaal wel goed zijn”, verzuchtte een zeevarende, „maar kunt u nu niet eens opnemen wat het allemaal betekent?”

Ongetwijfeld zullen er meer zeevarenden zijn die in het volste vertrouwen de einduitkomst accepteren, doch toch wel iets meer hierover zouden willen weten. En daarom hebben wij dat op de Sectie DFF/3 — Vlootgages en Walsalarissen eens nagevraagd.

N atv is de afkorting voor niet-toegestane arbeidstijdverkorting. UA komt voor tussen twee cijfers, b.v. 108 UA 4 51, hetgeen zoveel wil zeggen als 108 uur à f 4,51, met daarachter de uitkomst. Betekenen in dit geval de cijfers 4 51 een geldsbedrag, waarbij de spatie de komma vervangt, niet het geval is dit achter het woord „gagere”, waar b.v. de cijfers 9 30 zoveel betekenen als „gagere over de periode van 9 tot en met de 30e” van de desbetreffende maand.

De afkortingen VS en pr zullen minder hoofdbreken kosten, want deze betekenen „voorschot”, dat inmiddels ontvangen is, respectievelijk „premie”.

Over het gebruik van de computer voor diverse administratieve doeleinden ten behoeve van onze maatschappij, zal binnenkort een artikel in dit maandblad verschijnen, dat wellicht de sluier over het voor

velen nog mysterieuze apparaat iets zal lichten.



Chirurg

Bij het plaatsen van een telefonische oproep via de P.T.T. wordt de hulp ingeroepen van de telefoniste in de centrale van het Shell-Gebouw. Accuraat als men daar werkt, kijken de dames dan eerst na of betrokkene niet inmiddels telefoonaansluiting heeft gekregen, waarvan het nummer wellicht op de stafsectie nog niet bekend is. Dit was recent het geval, zodat de betrokken employé zich telefonisch in verbinding kon stellen met de stuurman wiens diensten weer nodig waren na genoten verlof.

Alhoewel een dergelijke mededeling niet altijd even welkom is, was de betrokken walemployé blij verast, een zeldzaam kalme luisteraar aan het eind van de lijn te hebben, die alles rustig aanhoorde en de mededeling weer dienst te komen nemen bijzonder lakoniek opnam. Alleen aan het eind van het bericht maakte hij bekend niet verwacht te hebben dat ook op zee zijn diensten als chirurg zo nodig zijn. Wat was het geval? In de kleine woonplaats van betrokkene waren twee inwoners, met niet alleen dezelfde niet veel voorkomende naam, maar nog met dezelfde voorletters ook. Alleen was de ene een zeevarende zonder telefoonaansluiting, de ander een chirurg met.

Het word dus toch een telefonische oproep, met excuses aan de medicijnman.



Zomerpuzzel

Zoals toegezegd, voortaan tweemaal per jaar een puzzel bij dit maandblad. Als bijlage van dit nummer is de zomerpuzzel uitgebracht, ingezonden door kapitein S. Harders. De sluitingsdatum voor de in te zenden oplossingen is 13 september a.s.

Om alle puzzelaars aan boord in staat te stellen hieraan mee te doen, zijn extra exemplaren van de bijlage naar de schepen verzonden. Mocht u de puzzel dus niet aantreffen, doet u dan even navraag.



Arti et Pectini

De tentoonstelling „Arti et Pectini” (voor de kunst en voor de schelp), die in verschillende plaatsen in ons land zal worden gehouden, komt eerst in de Pulchri Studio in Den Haag. De officiële opening zal aldaar plaatsvinden op dinsdag 14 september a.s. In verband hiermede is het nodig dat de werkstukken van personeelsleden en gepensioneerden van onze maatschappij uiterlijk 26 augustus zijn ingeleverd bij de sectie DFF/4.

Zoals bij de eerste aankondiging in het december-nummer reeds be-

schoon schip

kend gemaakt, kan men meedoen met eigen en oorspronkelijk werk dat niet eerder voor een der Arti et Pectinitentoonstellingen werd ingezonden. Er zijn vijf categorieën, namelijk olieverfschilderijen aquarellen en gouaches tekeningen en grafieken boetseer- en beeldhouwwerk (glas)mozaïeken.

In elke categorie worden de volgende prijzen toegekend, zulks ter beoordeling van de jury, die tevens beoordeelt welke werkstukken tot de tentoonstelling worden toegelaten:

Eerste prijs van f 250

Tweede prijs van f 175

Derde prijs van f 100, en een of meer eervolle vermeldingen.

Bovendien voor elke categorie een „bezoekersprijs” van f 125.



S.B.S.

Aan alle schepen is verzonden een nieuwe uitgave van de Shell Briefing Service, getiteld „Financial Needs of the Oil Industry in the Seventies”. Ook op alle secties is hiervan een exemplaar beschikbaar ter inzage.



Voor de kombuis

De vakbladen op het gebied van het kombuis nemen meer en meer het karakter aan van reclamebladen voor allerlei keukenapparatuur en bevatten nog maar weinig leersaams wat betreft de voedselbereiding.

Daarom zal binnenkort worden aangevangen met toezending aan de schepen van publikaties van de hand van de heer M. Husken, directeur van de „Vakschool voor Bakkerij- en Hotelpersoneel” te Rotterdam. Ook de hoofden voeding en Hollandse scheepskoks die met verlof hier te lande zijn, zullen regelmatig deze publikaties op culinair gebied toegezonden krijgen, waarmede in een ongetwijfeld bestaande behoefte zal worden voorzien. Indien het kombuispersoneel bepaalde wensen heeft ten aanzien van onderwerpen of wanneer bepaalde vragen naar voren komen, zal de heer Husken gaarne trachten hieraan te voldoen.

Gezien op kantoor

Om de zo nuchter zakelijke ruimtes in het Shell-Gebouw een wat gezelliger aanzien te geven, zijn recent op de kamers van al degenen die hiervoor in aanmerking wilden komen — en dat waren de meesten — plantenbakken geplaatst. En



hiermee is een nieuwe taak weggelegd voor de dames op kantoor, die het wel en wee van de planten nauw in het oog houden. Wij snappen Nelleke van Rijn van de Sectie DFF/1 - Boekhouding en Begrotingen bij het verzorgen van de plantenbak op haar sectie.

In memoriam

D. G. Pieters

De heer Pieters, ex 2e werktuigkundige van Shell Tankers N.V., verliet op 1 maart 1956 de Maatschappij met pensioen, na ruim 29 dienstjaren. Hij overleed op 19 april jl. en bereikte de leeftijd van 69 jaar.

W. H. Hupkes

Op 13 mei jl. overleed te Zeist op 69-jarige leeftijd de heer W. H. Hupkes. Hij verliet de Maatschappij op 1 december 1956 met pensioen na ruim 36 dienstjaren, waarvan hij gedurende ruim 17 jaren als gezagvoerder en gedurende ruim 3 jaren als commodore het commando over onze schepen voerde.

VLOOTPERSONALIA

(gedurende de periode van 16.4 t/m 15.5.71)

Gehuwd:

- 31.3: K. Stobbe, 4e wtk., met mej. L. Meeling;
- 21.4: J. Wassenaar, 3e stm., met mej. K. Scholten;
- 23.4: H. van Popta, 3e stm., met mej. T. Hasselbach;
- 23.4: G. van Ochten, 5e wtk., met mej. C. A. J. van Zanten;
- 23.4: L. J. Criens, 5e wtk., met mej. M. W. Ventevogel;
- 5.5: J. A. Boerema, 5e wtk., met mej. M. A. J. G. Ramakers;
- 7.5: I. A. van Groningen, 5e wtk., met mej. I. Wisselink;
- 7.5: G. Pos, 3e wtk., met mej. L. Lodewijkx;
- 7.5: A. S. Bakker, 4e stm., met mej. M. Rosier;
- 8.5: C. A. Koppendraaier, 2e stm., met mej. E. C. M. van der Velden;
- 15.5: I. W. A. van Thienen, 3e stm., met mej. W. Chatten.

Geboren

- 2.4: Karolina Jolanda, dochter van J. van 't Leven, 5e wtk., en mevrouw M. J. van 't Leven-Lieman;
- 8.4: Jeanette, dochter van A. J. de Waal, 5 wtk., en mevrouw L. de Waal-Kuhler;
- 13.4: Jessica Jarina, dochter van J. H. C. Viertelhuizen, 3e wtk., en mevrouw A. J. C. Viertelhuizen-Wagenaar;
- 22.4: Sandra, dochter van W. Hoogendijk, 1e stm., en mevrouw H. C. Hoogendijk-Prins.

Aflossingen voor verlof:

- Gezagn.: D. A. C. Vermeulen, J. P. Jongbloed, A. Post, P. Janssen, R. E. van der Miesen, A. G. van Gent, D. de Boer, J. Hagen, P. van Hassel, J. J. Schouten;
- 1e stl.: G. Verbrugh, Jolle de Jong, P. Hoogesteger, R. J. Wyrdekan, M. de Graaf, N. A. Jager, H. N. A. Snel, P. M. de Graaf, J. de Jager;
- 2e stl.: J. B. Krul, D. C. Vermeulen, G. van der Oord, H. van Groen, A. H. van Haften, C. L. Heijboer, R. J. Westerbrink, F. de Vries, A. T. van Es, G. L. A. Martens;
- 3e stl.: J. van der Klooster, H. Sieders, H. J. de Vries, P. J. Muntjewerf, J. B. van Opbergen, T. T. Rison, B. Koppe, P. Vijfhuizen, J. Kerkhof, M. Buth, R. Lawerman, F. B. Visser, J. M. E. Korteweg, D. J. Mittelmeijer, G. Grilk, R. F. M. Driessen;
- 4e stl.: F. van der Meijden, G. J. H. Kranenburg, M. M. Scheele, C. P. Weerheim, G. Besier, E. J. Frölich, R. Zitter, J. van Rooyen, L. A. H. Vader, A. G. J. de Wit;
- Hfd.wtk.: A. J. Baerveldt, J. F. Spiering, H. J. de Jong, J. L. van der Rijst, A. J. G. Weitzel, H. W. van Diepen, J. W. van Wegen, F. in 't Veld, J. B. Biondina, T. H. J. Feldberg, J. J. Binkhorst;
- 2e wtk.: H. E. Nijzink, W. D. Hoogland, C. Hemmer, L. P. A. de Winter, E. Dallinga, K. P. Kaal, P. A. Ankerman, G. J. B. Hartman, S. Straub, G. Vis van Heemst, G. G. Wolsink, J. Smid, J. B. J. Jonker, A. G. M. Witten;
- 3e wtk.: R. Ouwehand, J. W. van Putten, H. J. Lammertink, M. K. Jansen, G. Pos, J. A. Brouwer, J. H. Dor, C. Loman, L. J. Feunekes, J. H. Nijhuis;
- 4e wtk.: D. Westdorp, I. J. Albrechts, C. Swartjes, A. J. Breeuwsma, J. J. Timmers, G. J. Vingerhoed, P. Kooyman, A. Vis, W. B. Grund, C. H. Kleywegt, P. Dekker, D. de Bruijne, L. F. Kruijt, J. A. Willems, D. W. de Boer, F. D. Dieleman, J. W. van Velze, R. Bos;
- 5e wtk.: J. P. G. A. Plantinga, R. van der Does, J. Boon, A. M. P. B. Fluitsma, I. A. van Groningen, G. van Ochten, E. J. Swemmer, H. E. Engels, J. B. van der Veer, K. Elshout, G. J. A. de Ruiter, A. J. de Waal, P. Bakx, L. J. Criens, W. Th. van Leeuwaarden, P. H. van Beusekom, G. A. Dieterich, B. Slagmolen, A. N. Zeldenrust, W. Bekooy, D. J. Blom, W. Eijdenberg, J. H. F. Bron, J. A. Boerema, C. P. den Heijer, M. Klumper, C. W. H. van den Heuvel, L. P. Lucking, N. van Gent,

R. J. Flokstra, C. de Zwart, H. F. de Leeuw, R. F. van Loon, G. F. M. van Touw, R. R. Witteveen, D. A. Kruk, J. S. M. Jocker, A. Verwijs, A. Bosch, L. Westendorp, J. Qualm;

il.wtk.: A. D. Salomons;

scheepsvorlieden: J. H. A. Elbers, C. de Vet, R. Rietveld;

scheepsvaklieden I: J. P. Bijlsma, G. J. v. d. Heuvel, H. J. Gelderman, A. W. de Rooy;

scheepsvaklieden II: H. L. Hermanns, J. P. de Landes, D. v. d. Zee; scheepsgezellen a/w: F. Kromjongh, P. J. de Bruin, M. Pape, P. Schilt, R. J. W. Bleyswijk, G. N. Hartman, L. J. A. Heinsmans, P. C. Breusers, R. de Groot, R. Berghuys, J. K. van Ballegooyen, J. R. Storm van 's-Gravesande, G. Don, E. M. J. Kanters, E. A. L. A. Tran, B. H. Fischer, P. R. Kuit, G. Baak, A. Sterenborg, A. de Kuyper, N. J. M. Muris, F. A. C. Hakke, R. L. Heyne, A. W. Jansen;

aankomende scheepsgezellen a/w: L. W. van Opstal, A. Verhoef, A. P. M. Kok, M. F. J. Loos, R. E. Riedewald, H. C. Hartman, J. T. M. Lemmens, C. Scheele, W. T. Lemmers;

hoofden voeding: R. B. Vos, W. F. Knoester, F. B. Wayers;

scheepskok: T. J. Melchers;

aankomende koks: R. M. Bruno, P. P. J. Hulshof, G. C. J. de Deugd, J. T. Konert;

bedienden: W. C. van Ham, E. M. Embregts, G. J. Vrielenk, J. H. M. Booy, E. H. Beudeker, W. A. Werkzam, H. A. Gard;

bedienden a/d: M. J. van Toornburg, R. S. Burger, J. v. d. Eroek, C. Woudstra, C. J. Hoevenaar, A. A. van Veen.

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. **Abida**: 2e wtk. P. G. Eekman, 3e wtk. F. Pater, wnd. 4e wtk. A. E. de Bruijn, radio officier M. van der Heiden, scheepsvorman J. C. van Willigen;

m.s. **Acia**: wnd. 3e stm. C. van de Vrie, 4e stm. F. J. van der Vegte; m.s. **Acmaea**: 2e stm. W. van den Born, 3e wtk. R. J. Kleine Budde, wnd. 4e wtk. B. N. van der Kolk, 5e wtk. L. J. Stam, il.wtk. A. J. Wiersma, radio officier A. A. M. Lapidaire, scheepsvakman II B. J. P. van Dorp, hoofd voeding H. W. J. van Haarst;

m.s. **Acteon**: 3e stm. J. K. Terpstra, 4e stm. A. J. van Spronsen, 4e wtk. A. J. A. de Groot, 5e wtk. J. P. T. van Vlodrop, hoofd voeding H. G. Morsink;

s.s. **Arca**: 5e wtk. T. J. R. Eggink, il.wtk. J. J. M. G. Tervoort, scheepsgezellen a/w: J. Buurman, J. A. Clarijs, P. C. H. Floresse, P. D. den Engelsman, D. Berger, aankomend scheepsgezel a/w R. Krotwaar, aankomend kok R. J. Hageman, bediende J. Reede;

s.s. **Atys**: Gezagvoerder P. Buisman, 2e wtk. F. L. Alexandre, 5e wtk. S. E. Grimm, radio officier M. van der Valk, scheepsvakman II R. W. van Rooyen, scheepsgezel a/w H. Gerritsen;

m.s. **Camitia**: Gezagn. B. de Boer, 3e stm. P. H. Jacobs, hfd.wtk. J. Polet, 5e wtk. J. L. F. Vermeulen, capataz de buque M. Nieto Decosta, maniobrista especializado J. Fernandez Dacosta, 2e maniobrista E. M. Perez Agra, marinero integrado: F. Casete Lestayo, J. Lopez Pena, J. Martinez Perez, A. Nogueira Nuñez, A. Otero Garcia, F. Otero Lago, B. Rey Lorenzo, J. Soage Avendaño, 2e marinero integrado: A. Pereira Mosqueira, J. Rodriguez Cabral, cocinero del buque J. L. Castro Rodriguez, camarero: J. Barros Barros, J. R. Gomez Figueiral, E. Castro Cal, camarero de la tripulation J. C. Comesaña Rey;

s.s. **Capiluna**: wnd. 1e stm. H. Wijnberg, 3e wtk. W. Wartena;

s.s. **Capisteria**: 5e wtk. P. O. J. van der Horst;

s.s. **Capulonix**: Gezagn. J. W. M. Vollebregt, wnd. 3e stm. H. den Ouden, wnd. 4e wtk. C. P. Plug, 5e wtk. C. R. van Santen;

m.s. **Cinulia**: Gezagn. L. van der Valk;

m.s. **Crania**: Hfd.wtk. A. de Coninck;

m.s. **Dallia**: 3e stm. J. P. Fockema Andreae, 5e wtk. P. C. de Wit, 5e wtk. L. Helmig, il.wtk. J. H. Jansen;

m.s. **Daphne**: Gezagn. M. Zuilhof, wnd. 2e stm. D. Schonenberg, hfd.wtk. W. Groenendijk, 3e wtk. B. R. A. Jansen, wnd. 4e wtk. M. J. C. Broeders, radio officier P. F. Wouters, scheepsgezel a/w F. W. J. Salari, aankomend scheepsgezel a/w J. ten Kate, hoofd voeding C. E. Bestebroer, bediende a/d H. Roowaan;

m.s. **Diadema**: Il.stm. J. B. Laurijssens, hfd. wtk. R. F. M. van den Berg, 3e wtk. P. H. M. Maessen, 5e wtk. E. C. A. Vierling, 5e wtk. C. P. Louiszoon II. wtk. J. Key, II. wtk. J. P. de Visser, scheepsvorman N. J. H. J. Griek, scheepsvakman I E. J. A. van Arcken, scheepsvaklieden II: A. A. de Ruiter, P. van Ameiden, scheepsgezellen a/w: J. Bovenkerk, D. Rovers, M. W. Toet, H. A. Creutzburg, J. M. Pierneef, H. P. M. Oosterveer, P. C. Groen, aankomende scheepsgezellen a/w: C. P. Verberne, J. F. Dorchain, J. F. Meurs, aankomend kok J. S. W. Martens, bedienden: B. J. van Gelderen, A. M. M. Wintjens, bediende a/d W. E. van Straalen;

m.s. **Diloma**: aankomend scheepsgezel a/w P. D. Kerdijk;

m.s. **Dione**: 2e stm. E. A. Bik, 2e wtk. A. Bax, 4e wtk. F. G. Museler, 5e wtk. C. W. van der Vos, 5e wtk. F. M. van der Straten, 5e wtk. J. J. Ceelen, II.wtk. W. S. de Graaf, scheepsvorman P. H. A. v. d. Putten, scheepsvakman I J. Brobbel, scheepsvaklieden II: W. H. Klein, M. J. P. Giezekamp, scheepsgezellen a/w: W. R. v. d. Broek, J. P. H.

Lindeman, P. Dulfer, H. A. T. J. v. d. Maat, A. M. P. Nipius, aankomend scheepsgezel a/w J. Westdorp, scheepskok C. J. L. v. d. Linde, bedienden: J. v. d. Heyden, J. Sinnema, L. J. Schalk, bediende a/d J. V. Witter, kokmaat/bakker F. A. Faber;

s.s. **Kalydon**: capataz de buque E. Curras Gonzalez, maniobrista especializado R. Rodriguez Fernandez, 2e maniobrista A. Acuna Germade, marinero integrado: A. Alonso Alvarez, F. Collarte Vazquez, J. Gomez Albor, A. Ginartes Eugarin, A. Guisande Martinez, A. Leyenda Carneiro, M. Pereira Rodriguez, J. Rodriguez Goberna, R. J. Trabazos Fernandez, 2e marinero integrado: J. Duran Rodriguez, M. Martinez Fernandez, cocinero del buque M. Fernandez Blanco, camarero: J. Alen Barreiro, A. Barros Miguez, F. Villalon Torron, camarero de la tripulation H. Chapela Malvido, hoofd voeding L. Deynen;

s.s. **Katelsysia**: 1e stm. J. P. Hendriks, wnd. 2e stm. M. Waalewijn, 3e stm. R. de Bordes, 2e wtk. K. L. J. Aertssen, 5e wtk. F. J. Jonges, II.wtk. P. J. Zwartelé, Radio officier N. van der Niet;

s.s. **Kelletia**: 1e stm. H. G. Willemsen, 4e stm. W. Holwerda, wnd. 2e wtk. J. Kruijse, 5e wtk. C. A. P. Aertssen, 5e wtk. M. J. van de Linde, II.wtk. A. Oost;

s.s. **Kenia**: 5e wtk. R. J. de Vries;

s.s. **Kermia**: 1e stm. B. Ritman, 5e wtk. P. J. Doest, Radio officier M. K. Biele;

s.s. **Khasiella**: 3e wtk. R. Smits, 5e wtk. W. Willems, 5e wtk. A. Storm;

s.s. **Kopionella**: wnd. 2e stm. M. van den Belt, 5e wtk. T. J. W. A. Ploegmakers, 5e wtk. J. van Seters, II.wtk. C. Castelijns;

s.s. **Koratia**: Gezagv. D. Fransen, 3e stm. L. O. Statie, 2e wtk. N. J. Doorn, 3e wtk. J. A. Starreveld, 5e wtk. P. Lautenbach;

s.s. **Korenia**: 1e stm. G. M. Schipper, 4e stm. J. Ricken, 2e wtk. J. Prinsze, 3e wtk. T. Scholte, 5e wtk. F. W. Mooiweer, Radio officier H. J. Stel, capataz de buque J. Perez Perez, maniobrista especializado J. Gonzalez Davila, 2e maniobrista: J. Fernandez Rodriguez, B. Regades Hermo, marinero integrado: J. Bernardez Alfaye, R. Carneiro Valverde, E. Costas Fernandez, G. Gago Salgueiro, J. Lopez Martinez, E. Moldes Nogueiras, F. A. Moreira Viñas, J. Rios del Rio, R. Vicente Dominguez, 2e marinero integrado: S. Nogueira Nogueira, J. R. Lopez Nieto, M. Vila Otero, cocinero del buque G. Castro Gomez, camarero: J. Santome Cañedo, M. Fernandez Pazos, camarero dela tripulation J. R. Somoza Vazquez;

s.s. **Korovina**: 1e stm. P. F. L. Schölvinck, wnd. 3e stm. F. Makkee, hfd.wtk. C. Pietersen, wnd. 4e wtk. A. E. A. van Velde, II.wtk. L. P. Koole, scheepsvakman II E. W. Dechene, scheepsgezellen a/w: M. J. W. A. Schuurs, R. Vijlbrief, aankomende scheepsgezellen a/w: V. H. Heymans, C. de Ridder, H. P. Haslinghuis, hoofd voeding J. H. A. J. Orie, bediende a/d B. C. Berger;

s.s. **Kossmatella**: 4e stm. H. R. R. van de Riet, 5e wtk. J. C. Spijkerman, 5e wtk. D. A. Gunst, radio officier D. Bins, capataz de buque A. Aragunde de la Torre, maniobrista especializado H. Bouza Alonso, 2e maniobrista: C. Rey Charlin, J. L. Moreira Formaso, marinero integrado: A. Alegrete Hermido, A. Alonso Casal, M. Alonso Perez, A. Areses Fontenla, H. Collazo Gonzalez, V. Crespo Fontenla, M. Do-campo Rial, M. Rial Vernet, E. Valverde Alonso, 2e marinero integrado: A. Mathilde Montero, J. L. Garcia Ventin, S. Rodriguez Videl, camarero: P. J. Rodriguez Solino, A. Ferro Vazquez, A. A. Salgueiro Rodriguez, camarero dela tripulation J. E. Pineiro Martinez;

s.s. **Krebsia**: 1e stm. C. R. Groen, 4e stm. J. A. P. Donks, II.stm. P. Visser, 2e wtk. C. H. J. van Dijk, 5e wtk. A. Middelkoop, II.wtk. E. J. van den Brink, II.wtk. J. Schipper, scheepsvoorman A. J. J. Vermeulen, scheepsvakman I J. B. Slagboom, scheepsvakman II W. D. Smeets, scheepsgezellen a/w: S. W. de Boer, R. Schoneveld, A. A. Tielenburg, E. C. van Eijk, aankomende scheepsgezellen a/w: R. W. T. Beljaars, F. A. Morales, P. J. M. Cluitmans, aankomend kok J. H. Konert, bedienden: L. van Bostel, J. G. N. Heintzberger, C. W. P. Frederiksz;

s.s. **Kryptos**: wnd. 2e stm. W. A. Mostert, 3e stm. R. van der Voort, hfd.wtk. H. J. Kievit, 2e wtk. W. J. M. Braeken, 5e wtk. J. D. van der Pas;

s.s. **Kylis**: Gezagv. F. Fekkes, 2e wtk. L. Buitenkant;

s.s. **Lovellia**: 1e stm. P. Snel, 4e stm. G. J. Gerritsen, wnd. 2e wtk. H. E. Daniëls, 5e wtk. A. J. de Waal, Radio officier A. Narold;

s.s. **Macoma**: 1e stm. A. J. Bloem, 3e stm. C. D. Kromhout, 4e wtk. J. B. H. de Glopper, 5e wtk. R. A. M. Haffert, scheepsvakman I J. van Leyden, bediende a/d J. T. Heymann;

s.s. **Metula**: 2e wtk. J. Zijp;

m.s. **Niso**: Gezagv. E. J. Stapper, 3e stm. R. G. de Haan, hfd.wtk. P. van der Hout, 5e wtk. S. A. G. M. van Nijnatten, radio officier A. Boutkan;

s.s. **Ondina**: Gezagv. N. H. van der Heiden, 5e wtk. S. J. Swart;

s.s. **Onoba**: wnd. 2e stm. G. Zoetendal, II.stm. M. Parlevliet, 2e wtk. R. van den Berg, 4e wtk. R. C. Starkenburg, radio-officier C. W. Lems.

s.s. **Patro**: Gezav. W. de Beer sr., 4e stm. R. A. Jongejan, 3e wtk. R. Gesterkamp;

s.s. **Philine**: Hfd.wtk. H. J. Melse, 3e wtk. J. J. J. Ludekuse, wnd. 4e wtk. A. J. Goudriaan;

s.s. **Philippia**: 2e stm. G. J. van der Ham, hfd.wtk. J. Broersen, 2e wtk.

H. de Hoog, 3e wtk. J. H. C. Viertelhuizen, 5e wtk. J. H. L. Baris, 5e wtk. C. J. Bier, 5e wtk. D. Zwierenberg, radio-officier A. H. C. J. Born;

s.s. **Sepia**: 1e stm. O. A. van Druten, 3e stm. M. Bal, 3e wtk. F. J. van der Vorm, 5e wtk. W. Rijnveld, 5e wtk. L. Puper;

s.s. **Viana**: 2e stm. L. Kazemier, 3e stm. W. J. H. van Dipten, 2e wtk. J. C. Lanser, scheepsvakman I R. Stuifzand, aankomend scheepsgezel a/w P. H. Bijma, bediende a/d A. Zwijnenburg;

s.s. **Vitrea**: 1e stm. E. Q. Abbas, 2e stm. J. de Jager, 2e wtk. A. J. Verkerk, 3e wtk. M. van der Meulen, wnd. 4e wtk. J. M. J. Hamers, 5e wtk. F. H. de Jong, II.wtk. W. T. H. van Leeuwen, II.wtk. C. G. Thijssen, radio-officier J. van Duivenvoorde;

s.s. **Vivipara**: 4e wtk. P. A. N. J. de Hullu, 5e wtk. J. R. Spoelstra, 5e wtk. J. Teule;

s.s. **Zaria**: wnd. 4e stm. B. M. Stubbe, II.stm. A. Dijkhuizen, hfd.wtk. C. Heeres, 5e wtk. H. L. Hendrison, 5e wtk. M. J. Viergever, radio-officier H. J. Schaap.

Uit dienst getreden:

4e stm.: A. Landsmeer;
 3e stm.: M. Lap;
 II.stm.: K. D. Peereboom;
 3e wtk.: B. J. K. van Vliet, J. C. A. Stevens;
 5e wtk.: R. J. L. Huisman, Rimmelt Dijkstra, H. P. J. M. van den Boomen, H. Steenhuis;
 scheepsvoorman: C. F. M. Hartman;
 scheepsvaklieden II: A. H. van Herpen, H. L. Hermanns, H. de Bruin, J. Hokke, J. Steenhoek, Y. Adema.

Tijdelijk tewerkgesteld op kantoor:

1e stm.: W. O. Kooi.

Aangesteld als:

4e stm.: R. C. Pabbruwee, R. A. Jongejan, F. J. van der Vegte;
 Hfd.wtk.: J. L. van der Rijnst;
 scheepsvoorman: N. J. H. J. Griek, J. C. van Willigen;
 scheepsvakman I: E. J. A. van Arcken;
 scheepsvakman II: W. D. Smeets;
 hoofd voeding: J. H. A. J. Orie.

Behaalde diploma's:

1e stuurman G.H.V. : 2e stm. W. van den Born;
 1e stuurman G.H.V.-th: 2e stm. W. C. Padmos;
 2e stuurman G.H.V. : 3e stm. M. van den Belt;
 2e stuurman G.H.V.-th: 3e stl. J. I. Boon, R. Dijkstra, W. van der Meulen, J. Knip;
 3e stuurman G.H.V. : 4e stl. R. C. Pabbruwee, R. A. Jongejan, F. J. van der Vegte;
 „C” : 2e wtk. C. H. J. van Dijk, N. J. Doorn;
 „C-th” : 2e wtk. J. Wielart;
 „B” : 3e wtk. H. Japin, J. Kruijse, W. Wartena;
 „A/B-th”: 5e wtk. J. D. van der Pas;
 „A” : 5e wtk. B. N. van der Kolk, G. de Graaf, J. C. Spijkerman, D. A. Gunst, C. P. Plug.

MUTATIES WALPERSONEEL

(gedurende de periode van 16.4 t/m 15.5.71)

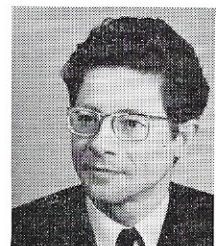
Uit dienst

1.5 J. R. Cupido - sectie DFP/3 (pensioen)
 1.5 Mej. Y. de Jong - sectie DFF/1

Geboren

11.4 Linda Patricia, dochter van de heer D. Kramers - sectie DFF/4 - en mevrouw L. M. Kramers-Gerrisse

In dienst getreden walpersoneel



J. H. H. van Drooge
 sectie DFP/2
 per 1.5
 (ex Shell Nederland NV
 Rotterdam)



Bruidspaar van de maand

Op 14 april jl. trad in Heerhugowaard 2e werktuigkundige J. Zijk in het huwelijk met mej. C. Commandeur. Onze speciale gelukwensen aan dit bruidspaar, op wel bijzondere wijze in deze foto uitgebeeld.

In de periode 16.4.1971 t/m 15.5.1971 verschenen de volgende vlotcirculaires.

No.	Datum	Onderwerp
652	19.4.71	Periodieke veiligheidsrapportage
653	19.4.71	Ship's Reporting Systems Manual
654	23.4.71	Scheepsreglement deel II - correctieserie No. 4
		Scheepsreglement deel III - correctieserie No. 5
655	6.5.71	Sanering - Circulairebundel
		Aanvullende informatie betr. Helikopterdiensten
656	10.5.71	Vlootinformatiebulletin No. 61
		Veiligheid van V.L.C.C.'s
657	14.5.71	Schaderapport No. 82
658	14.5.71	Wijzigingen loon- en arbeidsvoorwaarden ingaande 1.5.71 voor C.A.O.-vlootpersoneel

Medevaren echtgenoten

Besloten is uitbreiding te geven aan de faciliteit van het meevaren van echtgenoten van gezagvoerders, 1e stuurlieden, Hoofd- en 2e werktuigkundigen in diervoege, dat de passagekosten van repatriërende echtgenoten eenmaal per kalenderjaar door de Maatschappij worden betaald, ongeacht of de dames al dan niet alleen naar huis terugkeren.

Volledige bijzonderheden hieromtrent zijn per circulaire aan de vloot bekendgemaakt.

tussen schip en ka

tiende jaargang no. 10 - juni 1971

Redactiecommissie:

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

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

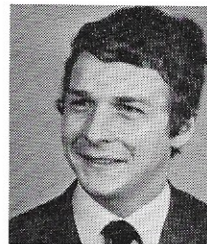
HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF BEWERKEN
VAN ARTIKELN EN/OF HET REPRODUCEREN VAN FOTO'S OF
AFBEELDINGEN IS SLECHTS GEOORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE
TOESTEMMING VAN DE REDACTIE

Administratie:

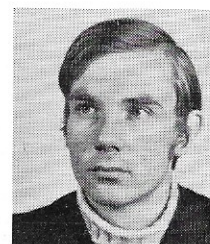
Mej. J. F. Schilt

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

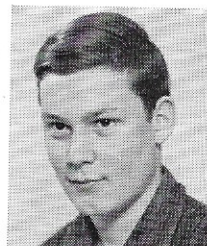
In dienst getreden vlootpersoneel



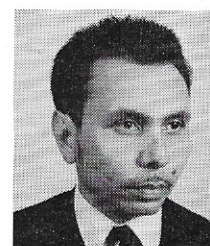
J. A. P. Donks
4e stm.
per 1.5



J. R. Spoelstra
5e wtk.
per 14.5



A. H. Grevelink
II.wtk.
per 14.5



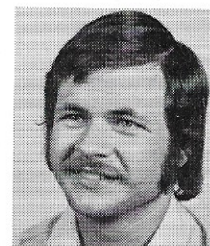
M. J. P. Giezekamp
scheepsvakman II
per 1.4

Onze vlootjubilaris



T. G. J. Roeten
Gezagn.
1946 - 13.6 - 1971

Bevorderd tot onder- officier



P. van Ameiden
scheepsvakman II
per 24.4