

TUSSEN
**SCHIP
EN KA**

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSENEEL
VAN SHELL TANKERS B.V.

J U N I 1 9 7 3



In memoriam H. P. L. Beijerbergen van Henegouwen

Auto-ongevallen behoren tot de dagelijkse nieuwsberichten, waarvoor we praktisch immuun zijn geworden. Tot het noodlot in je naaste omgeving toeslaat en een goede vriend, collega of bloedverwant wordt weggerukt. Zo maar, ineens, volslagen onverwacht... weg! Als zo'n bericht je bereikt, ben je even sprakeloos, zoek je krampachtig naar woorden om uitdrukking te geven aan wat je voelt. Wat je niet lukt, omdat er eenvoudig geen woorden voor te vinden zijn.

Zo ook woensdag 3 mei 's morgens vroeg, toen we de mededeling kregen dat de heer Van Henegouwen de middag tevoren ten gevolge van een ongeval nabij La Coruña in N.W. Spanje om het leven was gekomen.

De vorige vrijdag was hij voor het laatst op kantoor, legde de laatste hand aan het tijdelijk overdragen van zijn werkzaamheden om de volgende dag samen met zijn vrouw op vakantie te gaan en te genieten van een aantal weken rustig trekken met de kampeerwagen door Spanje en Portugal. Alles — geheel in zijn lijn — tot in de puntjes voorbereid en gereedgemaakt.

En dinsdagmiddag daarna reeds sloeg het noodlot toe. Een vrachtwagen greep het kampeerwagentje en vervolgens hun auto.

Weer een dinsdag later stonden we — met zijn naar verhouding licht gewonde echtgenote — in de middaguren in Voorschoten aan de groeve om hem de laatste eer te bewijzen.

Wat we met hem verliezen is een grote hoeveelheid kennis van achtergronden



en omstandigheden, die ten nauwste met ons bedrijf te maken hebben; een inzicht in regelingen en voorzieningen op personeelsgebied, dat door de jaren gegroeid en opgebouwd is. En bovendien een medewerker die er zich steeds op richtte ieder naar recht en billijkheid het zijne te geven en recht te doen wervaren. Met daarnaast het immer streven naar de meest doelmatige en efficiënte werkwijzen op zijn arbeidsterrein. In de oorlogsjaren behaalde hij op de schepen van de CSM in de Caraïbische wateren zijn vaartijd als stuurmansleerling, met het plan vervolgens het diploma S III te behalen. Echter bleek zijn gezichtsvermogen toen niet aan de wettelijke eisen te voldoen en volgde een tewerkstelling bij de walorganisatie te Curaçao, waardoor hij ten nauwste betrokken raakte bij het tewerkstellen en aflossen van de officieren op de lokale vloot aldaar. Kort na de amalgamatie met de diepzeevloot volgde zijn overplaatsing naar het hoofdkantoor in Rotterdam, waar een dankbaar gebruik kon worden gemaakt van zijn in de West verworven kennis en bekwaamheden om mede met behulp daarvan tot een goed sluitende admini-

stratie en organisatie te komen van het toen samengevoegde officierskorps van onze Maatschappij.

Voor degenen die ten nauwste met hem samenwerkten, betekent zijn verscheiden het gemis van een grote steun en toeverlaat bij de dagelijkse werkzaamheden. Zijn grote gevoel voor humor en sterke inslag om alle gebeurtenissen en voorvallen steeds tot de juiste proporties terug te brengen zullen node worden gemist.

Dat er in diverse opzichten een gat gevallen is dat eenvoudig niet kan worden gevuld, staat buiten kijf. Maar evenzeer, dat het werk voortgang zal vinden — zij het vooralsnog op bepaalde punten wat moeizaam en zoekend om de draad weer op te vatten.

Erger is het voor zijn moeder en vooral toch voor zijn vrouw, die een goede zoon en met name een zorgzame en welhaast onvervangbare levenspartner moeten missen. Wat deze slag voor hen betekent kan alleen maar worden vermoed; echter weten wij zeker dat het onder deze omstandigheden ook zijn wens zou zijn geweest dat zij dit verlies aanvaardden en te boven komen — hoe moeilijk en zwaar dit hun ook zal vallen. Dat ons aller gevoelens van oprecht medeleven hun daarbij tot steun moge zijn, kunnen wij slechts hopen.

Voor de vele warme blijken van medeleven, grote belangstelling en de prachtige bloemen na het smartelijk verlies van mijn innig geliefde man, wil ik u allen oprecht danken. Het is voor mij een grote steun geweest.

Gerda Beijerbergen
van Henegouwen-Sijtsma

Bij de voorplaat

„De gaande en komende Commodore”.
— Op 11 mei jl. vond aan boord van het vlaggeschip van onze Maatschappij, het s.s. „Macoma”, de Commodorewisseling plaats. Een verslag hierover treft u aan op de pagina's 6 en 7 van dit nummer.

Mededeling

De heer B. E. Blakely heeft de wens te kennen gegeven de dienst der Maatschappij met pensioen te verlaten. De heer Blakely zal zijn taak als Marine Coordinator beëindigen op 30 november 1973. Tot zijn opvolger is benoemd de heer D. J. Skinner, thans Coordinator Supply.

* * *

In de periode van 16 april t.m. 15 mei verschenen de volgende

Vlootcirculaires

No.	Datum	Onderwerp
832	26.4.73	Chinese scheepsgezellen - Feestdagen
833	27.4.73	Schaderapport No. 100
834	1.5.73	Wekelijkse computerdata
835	11.5.73	Computerdata

Zomerpuzzel

In elk exemplaar van dit blad is deze maand weer een puzzelopgave gestoken, en wel de Zomerpuzzel 1973. Ongewijfeld zijn er aan boord van de schepen meer puzzelaars dan exemplaren van „Tussen Schip en Ka” worden ontvangen. Om die reden zijn — zoals gebruikelijk — extra exemplaren van de puzzelopgave naar elk schip gezonden.



GESPREKSGROEPEN

In de tweemaandelijke serie personeelslezingen, die in het Shell-Gebouw worden gehouden voor het walpersoneel van Shell Tankers B.V., was het ditmaal de heer A. F. H. Kragten — chef sectie DFM/4 — die in een korte uiteenzetting een overzicht gaf van de werkzaamheden die in zijn sectie „Vlootadministratie” worden verricht.

Belangrijk facet van het werk binnen DFM/4 is de performance-bewaking, dat wil zeggen het volgen van de prestaties van onze schepen. De gegevens — bekend als computerdata — die hiertoe wekelijks van onze schepen op kantoor binnenkomen, worden zorgvuldig op logische samenhang bekeken en met behulp van de computer verwerkt tot de bekende overzichten. Door de rapportagegegevens van de ene week op de andere te stapelen, werkt de hele zaak cumulatief. Aan het einde van een kalenderjaar heeft men dan een totaal overzicht van o.a. de afgelegde zeemijlen, behaalde gemiddelde vaart, bunkerverbruik, opgelopen ship's delays, enz. Deze jaarresultaten zijn belangrijk om te weten, niet alleen voor ons als reders/eigenaars, doch ook voor de Marine Coordinator's organisatie in Londen, vanwaar — zoals bekend — de bevrachting en routing van onze schepen worden geregeld. Tot voor kort geschiedde voor een deel van onze vloot ook de verrekening van time charter huren op basis van de aldus geaccumuleerde performance resultaten. Criteria hierbij vormden de gemiddelde vaart en het bunkerverbruik, bezien tegen de hiervoor door ons aan Charterers afgegeven normen, en het door toedoen van de schepen opgelopen oponthoud. Voor oponthoud gold een directe huurderiving in de vorm van off-hire, terwijl de behaalde snelheid op basis van het aan de norm gekoppelde time charter huurtarief werd verrekend. Werd een betere gemiddelde snelheid dan de norm behaald, dan leverde dit een bonusuitkering op; bleef de snelheid

daarentegen bij de norm achter, dan gaf dit vermindering van inkomsten, doordat door Charterers een boete werd opgelegd.

Naar aanleiding van het vorenstaande kwam de eerste vraag „Hoe vindt verrekening plaats voor delay opgelopen door slecht weer”? De Engelsen noemen zoiets heel treffend „an act of God”. De charteraars stellen zich dan ook op het standpunt, dat ijs, mist of slecht weer iedereen kan overkomen. Daar moet men van tevoren met de normstelling rekening mee houden en dat krijg je dus nooit financieel gecompenseerd door de charteraars. Een dergelijk geval wordt als „loss of speed” ingecaluleerd. Als men de normen voor een schip vaststelt, moet men dus rekening houden met diverse facetten, zoals de „trade” van het schip, het type schip, „clean” of „dirty” enz. Natuurlijk krijg je meer voor een schip dat 16 mijl loopt dan voor een schip dat maar 14½ mijl loopt. Een tweede vraag die hierop aansluitend werd gesteld, was, of uit die performance rapportage nu ook op te maken is of de ene gezagvoerder een beter resultaat uit een schip haalt dan een andere. De heer Kragten zette uiteen dat als b.v. een gezagvoerder in een bepaalde week een lagere snelheid rapporteert dan de trend over de afgelopen weken doet verwachten, zonder dat hij de vermoedelijke oorzaak erbij vermeldt, er op kantoor als het ware een rood lampje gaat branden. Er rijst dan b.v. onmiddellijk de vraag of de scheepshuid kan zijn aangegroeid, waarbij de kapitein zonodig telegrafisch wordt verzocht dit te willen controleren. Er wordt ook via de technische dienst nagegaan of er sprake kan zijn van een technisch mankement.

Een volgend onderwerp van gesprek was het nieuwe onderhouds-rapportagesysteem, bij het ontwerp waarvan ook de sectie DFM/4 betrokken is geweest. „Wat is het voordeel van dit systeem”? wilden diverse aanwezigen weten. Aller-

eerst de duidelijke afbakening van onderhoudsverantwoordelijkheden aan boord tussen de dekdiensdienst en de werktuigkundige dienst en de hierop aansluitende taakverdeling tussen de Nautische en Technische Dienst in de walorganisatie, waarbij ook de verdeling van verantwoordelijkheden van de uit onderhoud en reparatie voortvloeiende kosten heel belangrijk is. Door de in een schip herkenbaar gemaakte elementaire functies of systemen komen we tot een veel beter kosteninzicht. O.a. kunnen we hierdoor voor het eerst reële kostenvergelijkingen maken tussen een stoom- en een motorschip. Nog een voordeel is, dat de hele zaak administratief geïntegreerd is. Met één formulier wordt nu noodzaak tot reparatie, tot en met de reparatie zelf in een dokbeurt, verwerkt. Dit elimineert een hele papierwinkel. Een ander voordeel is, dat als voor een bepaalde job aan boord onderdelen zijn gebruikt, deze door de hwtk. in combinatie met de reparatieverslaggeving worden aangevraagd. Speciaal bij een schadegeval is dit belangrijk, omdat nu gelijk, en niet maanden achteraf, bij de assuradeuren alles kan worden geclaimd. Vroeger kwam zo'n aanvraag veel later binnen en dan kon niemand op kantoor zich nog herinneren bij welk schadegeval het behoorde. Ergo, we gingen de boot in wat betreft het geld dat we van de assuradeuren konden claimen.

Tot slot waren er o.a. nog vragen over de calculatie van de nota's die bij DFM/4 binnenkomen, zowel dokrekeningen als reis-reparatierekeningen. Door middel van zgn. schedule-prijzen — dit houdt in vaste prijzen in een bepaalde periode voor een bepaalde job, opgevraagd bij alle werven waarmee wij zaken doen — kunnen we a) een groot deel van de rekeningen volgens vaste maatstaven betrekkelijk eenvoudig beoordelen, b) voortaan de goedkoopste werf voor een bepaald karwei uitzoeken.

Koninklijke onderscheidingen

Ter gelegenheid van de verjaardag van H.M. de Koningin is aan een aantal medewerkers in de Koninklijke/Shell Groep een Koninklijke Onderscheiding toegekend.

Bij **Shell Tankers B.V.** waren dit:

de heer **D. Rodenburg**, Directeur, die is benoemd tot Officier in de Orde van Oranje Nassau. De bij deze onderscheiding behorende versierselen werden hem op 27 april jl. uitgereikt door de Burgemeester van Oosterbeek (Gem. Renkum). Op de vergadering van de Raad van Commissarissen van Shell Tankers B.V., die op 2 mei jl. werd gehouden, reikte Mr. G. A. Wagner, President-Directeur van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij en Voorzitter van de Raad van Commissarissen van Shell Tankers B.V., de bijbehorende draagmedaille aan onze Directeur uit.

kapitein **W. Kuijper**, Commodore van onze vloot, die is benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau. De Burgemeester van Terschelling heeft hem de bij deze onderscheiding behorende versierselen uitgereikt op 11 mei jl., aan boord van het s.s. „Macoma” liggende te Europoort. Nadere bijzonderheden hierover zijn gegeven op pagina's 6 en 7, in het verslag over de Commodorewisseling op die dag.

de heer **L. Kerstens**, Chef Sectie Externe Technische Betrekkingen (DF/2), die is benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau. De bij deze onderscheiding behorende versierselen zijn hem op 27 april jl. uitgereikt door de Burgemeester van Zwijndrecht. Aanwezig namens de Maatschappij waren hierbij de heren J. W. Paans, adjunct-Directeur, en R. D. Howell van de Afdeling MR/1 van het Londense kantoor. De bij zijn onderscheiding passende draagmedaille werd aan de heer Kerstens uitgereikt door onze Directeur, de heer Rodenburg, tijdens de plechtigheid ter gelegenheid van de commodorewisseling aan boord van de „Macoma”.

de heer **Ph. de Vries**, scheepsvoorman, aan wie de Eremedaille verbonden aan de Orde van Oranje Nassau, in goud, is verleend. Deze Medaille is de heer De Vries, na te zijn afgelost van het s.s. „Lovellia”, op 21 mei jl. ten kantore uitgereikt door de heer Rodenburg, waarbij hij tevens de bijpassende draagmedaille uit handen van de Directeur ontving.

Andere Shell-maatschappijen:

Ir. **E. J. G. Toxopeus**, Groepscoördinator Research, werd benoemd tot Ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw.

Dr. D. A. Was, tot zijn pensionering adviseur Directie Shell Internationale Research Maatschappij in octrooi-aangelegenheden, werd benoemd tot Officier in de Orde van Oranje Nassau.

De heer **B. van Doorn**, Procuratiehouder Pensioenfonds der „Koninklijke/Shell”, werd benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau.

De heer **J. C. Rijkhof**, tot zijn pensionering belast met de leiding van het Secretariaat van de Technische Dienst van het Koninklijke/Shell Laboratorium te Amsterdam, ontving de Eremedaille in goud, verbonden aan de Orde van Oranje Nassau. Mej. **M. Scharroo**, administratief assistente op de Financiële Afdeling van Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V., ontving de Eremedaille in zilver.

De heer **J. S. A. Kort**, tot zijn pensionering werkzaam als tuinman op het landgoed „Te Werve”, ontving de Eremedaille in brons.



D. Rodenburg, Officier in de Orde van Oranje Nassau



L. Kerstens, Ridder in de Orde van Oranje Nassau

De velen — van de vloot en van de walorganisatie — die mij ter gelegenheid van de mij verleende Koninklijke onderscheiding hun gelukwensen deden toekomen, ben ik bijzonder erkentelijk. De eer mij geschonken is mede te danken aan u aller medewerking bij de uitvoering van mijn taak.

D. Rodenburg

Bijzonder verheugd was ik door de vele sympathieke reacties die ik mocht ontvangen na de aan mij verleende Koninklijke onderscheiding. Zowel de gelukwensen van collega's aan de wal als van tal van schepen hebben mij bijzonder getroffen.

L. Kerstens

AFSCHEID GEPENSIONEERDEN

Niet minder dan zes gezagvoerders en vier hoofdwerktuigkundigen, vergezeld van echtgenoten, hadden zich op vrijdag 27 april jl. uit alle delen van het land naar het Shell-Gebouw in Rotterdam begeven, ten einde aanwezig te zijn op de te hunner ere gegeven afscheidsreceptie in de Directie-lunchkamer. Het ging hierbij om de gezagvoerders F. Fekkes, P. van Hassel, A. G. van Gent, J. Hagen, J. Kramer en T. G. J. Roeten alsmede hoofdwerktuigkundigen W. J. J. van den Berg, J. van der Meyde, M. J. Moerland en G. Vis van Heemst. Na welkom te zijn geheten door de heer D. Rodenburg, Directeur, alsmede de andere leden van het Management Team, kregen de nieuw-gepensioneerden de handdrukken in ontvangst te nemen van vele collega's van de walorganisatie, die van deze gelegenheid gaarne gebruik maakten om met hen nog van gedachten te wisselen en hun het allerbeste voor de toekomst te wensen. Ook de heer Rodenburg maakte in zijn rede gewag van de toekomst van de gepensioneerden, die — zoals hij zei — voor een aantal van de afscheidnemenden niet betekende een tijd van zalig nietsdoen. Doch tevens merkte hij daarbij op, dat dit afscheid geen vaarwel inhoudt, daar toch regelmatig contact

Kapt. Roeten en zijn echtgenote in gesprek met de heren Rodenburg, Directeur, en Paans, adjunct-Directeur.



zal blijven bestaan op de reünies van de Club van Oud-Gezagvoerders en Oud-Hoofdwerktuigkundigen, waarop hij hen weer hoopte te ontmoeten.

Dat met de aanwezigen een schat aan „know-how” en ervaring verloren gaat, was een punt, waarbij de heer Rodenburg nog stil wilde staan. „Ik zie toch de tijd wel komen, waarin wij u persoonlijk en voor de Maatschappij node zullen missen. Op een enkele uitzondering na hebt u gedurende de jaren van de Tweede Wereldoorlog niet op de vloot dienstgedaan, hetzij omdat u pas na het beëindigen van de vijandelijkheden in dienst bent getreden, dan wel door andere omstandigheden de periode 1940-1945 in Nederland verbleef. Maar een enkele uitzondering wil ik hier toch speciaal noemen, namelijk de heer Vis van Heemst. U hebt in die jaren en juist na uw leerlingentijd een moeilijke tijd, vol spanning, meegemaakt. U allen hebt zonder uitzondering echter de vele ontwikkelingen zowel op nautisch en technisch als in het bijzonder op sociaal gebied meegemaakt.

Een onderonsje van (links) de heer en mevrouw Van Hassel en (rechts) de heer en mevrouw Moerland.

Maar u hebt er ook allen op speciale wijze toe bijgedragen dat alle wijzigingen en evoluties op adequate wijze het hoofd konden worden geboden. Uw echtgenoten hebben de tijd van de langere dienstperioden nog meegemaakt, waartegenover destijds nauwelijks of in het geheel niet de mogelijkheid van meevaren stond. Bovendien waren de verloven kort, terwijl evenmin de perioden van studieverlof te vergelijken waren met wat tegenwoordig gebruikelijk is. Al met al een reden te meer om hier en nu nog eens onze waardering uit te spreken, met name voor de echtgenoten, die met hun zorg voor het thuisfront ongetwijfeld in belangrijke mate hebben bijgedragen aan het feit dat aan boord zulke goede prestaties konden worden geleverd”.

COMMODOREWISSELING

Nadat vier jaar lang kapitein W. Kuijper Commodore van onze vloot is geweest, vond — vanwege zijn aanstaande pensionering — op 11 mei jl. Commodorewisseling plaats. Zoals in het PCOR aan de vloot bekendgemaakt, is kapitein J. J. Schouten met ingang van dezelfde datum benoemd tot Commodore van onze vloot. Hieronder een verslag van de plechtigheid die op 11 mei jl. in verband hiermede aan boord van de „Macoma” plaatsvond.

De weerberichten voor de 11e mei luiden nu niet bepaald onverdeeld gunstig: harde wind, met nu en dan regen. Besloten was daarom om, mede gezien de grote belangstelling die een commando-wisseling op de vloot nu eenmaal heeft, de overdracht „binnenshuis” te doen plaatsvinden, d.w.z. in de rooksalon van ons vlaggeschip. Tegen twaalfen had zich aldaar een aanzienlijk gezelschap verzameld, waaronder de heer Rodenburg en de andere leden van het Management Team, doch verder waren onder de gasten behalve vertegenwoordigers van de vloot, de Cnooks, van kantoor en walbedrijf, ook de burgemeester van Terschelling — de heer L. J. Hoogland — alsmede zijn gemeente-secretaris en een van zijn wethouders aanwezig. Immers, Commodore W. Kuijper was de eer te beurt gevallen om — ter gelegenheid van de verjaardag van Hare Majesteit de Koningin — te worden benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau. En als je dan op de datum waarop de onderscheidingen worden uitgereikt nog op weg bent van de Perzische Golf naar West-Europa, betekent dit dat de uitreiking van de versierselen pas kan plaatsvinden bij de eerste de beste geschikte gelegenheid.

Bijzonder verheugd was men op kantoor om van het Gemeentehuis in Terschelling, alwaar de scheidende Commodore woonachtig is, te vernemen, dat de Burgemeester het zich tot een eer rekende om de versierselen persoonlijk te komen uitreiken, en wel onmiddellijk na binnenkomst van de „Macoma” in Rotterdam. De heer D. Rodenburg, Directeur van onze Maatschappij, kondigde daarom om kwart over twaalf als eerste spreker aan de Burgemeester van dit eiland, dat reeds zovele zeevarenden heeft voortgebracht. De heer Hoogland richtte onder andere de volgende woorden tot kapitein Kuijper: „Voor ons burgemeesters, is het uitreiken van een Koninklijke Onderscheiding altijd bijzonder plezierig, maar in dit geval is het mij een wel bijzonder genoegen om dit te doen. Niet alleen bent u, kapitein Kuijper, voor

ons de Terschellinger Kuijper, doch — en daar zijn wij op het eiland toch wel bijzonder trots op — Commodore van de vloot van Shell Tankers.

Niet alleen hebt U de oorlogsjaren op zee doorgebracht, doch U maakte daarna een bijzonder snelle carrière, die alleen maar aantoont dat uw opleiding op de Terschellinger Zeevaarschool vruchten heeft afgeworpen. U was



het ook die zoveel ervaring met de grote schepen, zoals de „Macoma”, opdeed; daarbij denk ik met name aan de bijzonder nauwgezet uitgevoerde manoeuvreproeven met dit schip, waar anderen nog jaren gebruik van kunnen maken. Ook u, mevrouw Kuijper, al bent u dan Engelse van geboorte, heeft getoond zich te kunnen ontplooiën tot een echte Terschellingse, zodat ook in dit opzicht niets aan de verlening van de onderscheiding in de weg stond. U beiden mijn hartelijke gelukwensen voor deze onderscheiding, waarvan ik de versierselen nu gaarne aan u, kapitein, zou willen uitreiken”.

Nadat de burgervader van Terschelling kapitein Kuijper de versierselen had opgegespt, reikte de heer Rodenburg de bijbehorende draagmedaille uit, zowel aan kapitein Kuijper als aan de heer L. Kerstens, Hoofd Sectie Externe Technische Betrekkingen, die als gast aanwezig was en eveneens recentelijk was benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau. Zich vervolgens wendend tot de scheidende en de

nieuwe Commodore, sprak de heer Rodenburg onder meer als volgt:

„Kapitein Kuijper, het is vier jaar geleden dat U van uw voorganger, Commodore De Vries, het Commodoreschap overnam. Sedertdien hebt u het commando gevoerd over ons vlaggeschip, de „Macoma”. In totaal hebt u 34 jaar lang alle zeeën in dienst van de Shell bevaren. In augustus 1939 trad u in dienst als stuur-



mansleerling, om gedurende de oorlogsjaren — zoals ook de burgemeester reeds memoreerde — de geallieerde zaak op zee te dienen. Na deze sombere oorlogstijd doorliep u de verschillende rangen, om op 1 juli 1961 te worden benoemd tot gezagvoerder. Ten slotte werd u in 1969 benoemd tot Commodore van onze vloot, hetgeen een waardige bekroning voor u betekende van zo vele jaren van uitstekende dienst bij onze maatschappij. Dat uw verdiensten wijde waardering ondervonden moge wel blijken uit de hoge onderscheiding die u zo juist door de burgemeester is uitgereikt”.

Vervolgens werd door onze Directeur een voorbeeld gegeven van de goede beoordelingen die kapitein Kuijper altijd, ook reeds vroeg in zijn loopbaan, kreeg, met name de verontschuldiging van een van zijn gezagvoerders dat de beoordelingslijst wel erg eentonig was, doch dat hij zich daarbij toch wel degelijk had laten leiden door de Maatschappij-richtlijnen voor het opstellen van conduites.

Nadat de heer Rodenburg kapitein Kuijper nog

vele goede jaren, temidden van zijn gezin, had toegewenst, richtte hij zich tot kapitein J. J. Schouten:

„In de eerste plaats, kapitein Schouten, wil ik een coincidentie in uw loopbaan aantippen. Uw eerste schip was namelijk ook een „Macoma”, weliswaar slechts van 12.000 ton, maar voor die tijd toch een groot schip. In januari 1945 ging u de gangway van die „Macoma” op, als vierde stuurman, en zojuist bent u de gangway van deze „Macoma” opgegaan, om het commodoreschap van onze vloot op u te nemen. Ook u werd in 1961 aangesteld tot gezagvoerder, en wel op dezelfde datum als kapitein Kuijper”.

Ten slotte wenste de heer Rodenburg de nieuwe Commodore veilige en goede vaart met het vlaggeschip onder zijn commando.

Na het uitreiken van de oude Commodore-vlag aan kapitein Kuijper, alsmede van een geheel nieuwe, met het thans gangbare Schelp-embleem, aan kapitein Schouten, was in wezen de officiële overdracht voltooid. Echter, traditie is er altijd in de koopvaardij en zeker bij een gebeurtenis als deze. Het was onze Directeur daarom een genoegens vervolgens kapitein Kuijper een klein model Commodore-vlag op verzilverde standaard, met inscriptie, aan te bieden, om daarna nog de volgende woorden tot ex-Commodore Kuijper te richten:

„Het is ons niet onbekend, kapitein, dat aan het einde van de maand mei op Terschelling



Langs deze weg mijn hartelijke dank, mede namens mijn echtgenote, aan allen die van hun belangstelling blijken gaven ter gelegenheid van de mij verleende onderscheiding en mijn afscheid als Commodore. Het was voor ons een onvergetelijke dag. In het bijzonder dank ik officieren en bemanning van het s.s. „Macoma” voor de zeer fraaie cadeaus, die een blijvende herinnering zijn en waarvan ik nog zeer lang plezier hoop te hebben.

U allen het allerbeste in gezondheid toewensend,

W. Kuijper

Gaarne wil ik van deze gelegenheid gebruik maken, die collega-gezagvoerders, hoofdwerktuigkundigen, overige officieren en bemanningsleden, die mij hun felicitaties deden toekomen, te danken voor hun goede wensen.

J. J. Schouten

een motorjachtje klaar zal liggen dat ook de naam „Macoma” draagt. Van uw collega's op kantoor bieden wij u daarvoor een exemplaar aan van de „Macoma” schelp, zoals ook op het vlaggeschip, hier in de salon, in de vitrine aanwezig. U kunt deze plaatsen in uw eigen motorjachtje, waar ongetwijfeld nog een geschikt plekje hiervoor is”.

Nadat ook een aantal gelukstelegrammen waren overhandigd aan kapitein Kuijper, niet alleen van collega's op de vloot maar ook van de heer Blakely, Marine Coördinator in Londen, nam een zichtbaar geroerde kapitein Kuijper het woord, die onder meer het volgende tot de aanwezigen zei:

„Ik stel het bijzonder op prijs dat zovelen mijn afscheid als Commodore van de vloot van Shell Tankers hebben willen meemaken. In het bijzonder de heer Hoogland, burgemeester, en zijn gemeente-secretaris en de wethouder. Ook u, mijnheer Rodenburg, hartelijk dank voor de woorden die u tot mij hebt willen richten. Ik ben van een en ander bijzonder onder de indruk. Als je op deze wijze afscheid neemt aan

het einde van een lange loopbaan, voel je je plotseling toch onzeker. Maar van een ding ben ik wel zeker, namelijk dat ik het bijzonder waardeer hoe u allen, en ook de officieren en scheepsgezellen hier aan boord, voor mij het afscheid tot een onvergetelijke gebeurtenis hebben gemaakt. Met alle attributen die ik voor mijn jachtje heb gekregen, zowel van de opvarenden als van het kantoor, kunt u ervan overtuigd zijn, dat ik de vlag hoog zal houden op mijn schip. Kapitein Schouten, mijn allerbeste wensen tijdens uw commando over de „Macoma”.

Tussen de gelukwensen die beide Commodores vervolgens in ontvangst mochten nemen, hadden wij gelegenheid na te gaan met welke attributen kapitein Kuijper door de opvarenden was verrast tijdens een afscheidsfeest, dat twee dagen vóór Las Palmas, op weg naar Rotterdam, te zijner ere was gegeven. Niet alleen troffen wij een montagefoto aan van de „Macoma”, doch tevens een aan boord vervaardigde scheepsbel, alsmede twee in koper op hout uitgevoerde naamplaten voor het privé-vlaggeschip van de kapitein. En om een en ander nog te completeren tevens een gyrokompass, alsme-



de een boekenbon, dit alles vergezeld van een prachtig uitgevoerd, bijzonder toepasselijk gedicht, dat ongetwijfeld nog vele malen de thans gepensioneerde zal herinneren aan een afscheidsfeest, waaraan alle opvarenden hadden deelgenomen.

Dat ook mevrouw Kuijper niet door de opvarenden was vergeten, bleek uit een groot boekje dat haar was aangeboden door mevrouw Van Megen, echtgenote van de hoofdwerktuigkundige, bij aankomst van de „Macoma” in Rotterdam en reeds vanuit zee besteld. Alhoewel de lunch, die na de commodore-overdracht door de aanwezigen aan boord van de „Macoma” werd genuttigd, niet zo sterk uitliep als het afscheidsfeest dat aan boord was gevierd vóór aankomst in Europese wateren, was de stemming er niet minder om. Ongetwijfeld droeg hiertoe bij de inspanning die de leden van de Civiele Dienst, zowel van de „Macoma” als van uit verlofgangers gerecruteerde krachten (dit alles onder leiding van de Sectie Civiele Dienst) zich hadden getroost om deze gebeurtenis te maken tot een onvergetelijke.

Hoofdwerktuigkundige W. J. J. van den Berg

Het is eigenlijk vreemd gegaan met hoofdwerktuigkundige Van den Berg toen hij voor zijn beroepskeuze stond. Het meest voelde hij voor schilderen. Geen wonder daarom dat hij in de leer ging bij een bekend kunstschilder, Wiegman in Overschie, om later met dit beroep de kost te verdienen. Maar het viel wat tegen, de hoeveelheid talent die aanwezig was. Vandaar dat hij overschakelde op lessen in Nederlandse, Engelse en Spaanse handelscorrespondentie, om dan later op kantoor daarmee z'n boterham te verdienen. Niet vergeten moet worden dat dit in de dertiger jaren was, waarin de banen nu niet bepaald voor het opscheppen lagen, en voor die banen moest je je dan nog goed voorbereiden ook. Maar al spoedig bleek dat met drie soorten lessen tegelijk de jonge Van den Berg wel wat veel hooi op zijn vork had genomen. Nu was op dezelfde school in Schiedam waar hij les volgde, ook een opleiding voor motordrijver en voor het Voorlopig Diploma. Toen de handelscorrespondentie in drie verschillende talen hem dan ook de keel uithing, schakelde hij over op de cursus voor motordrijver. En waarachtig, dat was het. Deze studie lag hem heel goed, het ging vlot en zo was hij in 1940 klaar om naar zee te vertrekken. Het schip ook, maar de oorlog brak net twee dagen vóór het vertrek van de coaster uit, en daar zat hij weer. Maar goed, de kennis was ruim voldoende voor een baan bij Wilton, als buiten-bankwerker.

Opgeklommen tot assistent van de hoofdbaas, was de heer Van den Berg in 1945 eens een tekening aan het maken van een turbine, die door zijn kwaliteit de aandacht trok van een der supers van de Koninklijke/Shell. En hoe gaat dat dan? „Zeg, waarom solliciteer je niet eens bij ons, wij hebben werktuigkundigen nodig”.

Op 20 mei 1946 was een van de assistent-werktuigkundigen (in het bezit van A en theoretisch B) van het m.s. „Gadila” de thans gepensioneerde hoofdwerktuigkundige Van den Berg. Maar het beviel hem beslist niet bijzonder aan boord van deze tot vliegtuig-moederschip omgebouwde tanker. Hij moest erg wennen aan het leven aan boord, doch zette desalniettemin door; je kunt natuurlijk niet blijven veranderen van baan. Hij werd later aangesteld tot vijfde, vierde, derde werktuigkundige en belandde in die rang aan boord van de „Sandpiper”, een schip waarop kennelijk menige thans gepensioneerde enige tijd heeft doorgebracht. Maar ofschoon de dienst hem wel beviel, zat het hem in die tijd wel dwars dat hij zijn gezin niet naar Curaçao mocht laten uitvliegen. „Iedereen had zijn vrouw in Curaçao, diegenen die op sleepboten voeren of bij de dokmaatschappijen werkten, maar ik mocht het niet, zelfs niet als ik het uitvliegen voor eigen rekening nam”. (Noot redactie: Hieraan moet wel worden toegevoegd dat dit ten tijde van de amalgamatie was.) Gevolg was, dat hij na terugkomst met verlof prompt zijn ontslag indiende. Hij had er genoeg van en weigerde verder voor lange tijd van zijn gezin gescheiden te blijven.

Weer volgde een periode van solliciteren, maar het ging niet helemaal naar wens. Op het kantoor in Rotterdam maakte men daar geen probleem van, hij kon zo terugkomen, want men zat dringend verlegen om goede werktuigkundigen. En zo zien wij de heer Van den Berg op 1 januari 1956, nu als tweede werktuigkundige, weer naar zee vertrekken. Als wij hem vragen of er iets is dat hem bijzonder is bijgebleven uit zijn diensttijd, blijkt dit het hem op de „Kenia” overkomen ongeval te zijn. „Het was echt een ongeval, niemand kon er iets aan doen, maar ik kreeg een hoeveelheid hete stoom uit de voedingsregelaar van de stoomomvormer over me heen en belandde prompt, na deroutring van het schip, in een ziekenhuis in Karachi, met 1e, 2e en 3e graads brandwonden. Een maand lang heb ik daar gelegen, ik kon niet naar huis schrijven. Al was de behandeling goed, je voelt je daar in een ziekenhuis met alleszins andere gewoonten en opvattingen dan wij hier gewend zijn, toch wel mentaal achteruit gaan. Ik was de Maatschappij daarom dankbaar dat ze ervoor zorgden dat ik bezoek kreeg van een directeur van de Burmah Shell en van een tolk. En die adviseerde Rotterdam mij naar Nederland te zenden.”

Hier valt mevrouw Van den Berg haar man in de rede: „Nog steeds zijn wij de Maatschappij dankbaar dat ze hem toen zo snel en tegen



MET

zoveel kosten onmiddellijk naar huis hebben gehaald. Weet u, dat wij nog steeds corresponderen met die verpleegster, en dat ze hier al enkele malen te gast is geweest”?

Een vrij lange recuperatietijd volgde, waarna — om het lopen weer te leren — de heer Van den Berg gedurende ruim een half jaar op kantoor werd tewerkgesteld in de werktuigkundige dienst. Op 1 april 1962 voer hij weer uit, nu als hoofdwerktuigkundige op de „Krebsia”. Zijn laatste schip was het s.s. „Kermia”, waarvan hij op 12 maart jl. werd afgemonsterd voor verlof. „Om nu m'n verzoek om vervroegd pensioen ingewilligd te zien, en dat was een hele, maar wel blijde verrassing voor me”, lacht deze nieuw gepensioneerde. „Goed voor de doorstroming”, voegt hij eraan toe. Hij zelf krijgt nu eindelijk de tijd om z'n geliefkoosde hobby, postzegels verzamelen, te beoefenen. Hij is volkomen achter geraakt met zijn bijzonder uitgebreide verzameling prachtige zegels, waarbij vooral zijn nieuwste specialiteit — zegels van schilderijen — opvalt. Zou dit dan toch die artistieke gave zijn die weer bovenkomt?

Hoe dan ook, voorlopig geniet hij van zijn lange, lange verlof. In de toekomst wil hij nog wel gedurende een beperkt aantal uren het leraarschap aan een of andere technische of zeevaartschool op zich nemen. Vroeger dacht hij nog wel eens aan een postzegelhandel, annex tabakswinkel, voor z'n pensioenjaren, maar dit is in het huidige tijdsbestek economisch nauwelijks haalbaar. En zo zie je vroegere dromen in rook opgaan. Doch het samen zijn met zijn gezin geeft hem thans nog zoveel voldoening na al die jaren van scheiding, dat hij zelfs met dat leraarschap beslist geen haast maakt.

Hoofdwerktuigkundige J. van der Meyde

„Nou, wat zegt u van m'n stoep, ben ik zo trots op als een pauw". Hoofdwerktuigkundige Van der Meyde heeft de eerste dagen van zijn pensionering (sedert 1 april jl.) goed gebruikt. Niet alleen heeft hij door zijn voortuin een stoep gelegd en het bordes voor zijn deur zelf betegeld, hij is ook vlijtig bezig met zijn uitgebreide postzegelverzameling en is een oom assistentie gaan verlenen bij het verder uitwerken van de familiestamboom. Allemaal zaken waar voorheen nauwelijks tijd voor was, om nog niet te spreken over de ruime tuin achter zijn huis die thans een gazon vertoont met nét de goede graslengte en nét die verzorgdheid, die je bij de meeste amateur-tuinders mist.

„Toch wil ik nog wat gaan doen, want u begrijpt wel, negenenveertig jaar en al gepensioneerd, dat is vroeg. Maar, laat ik eraan toevoegen dat ik de Maatschappij bijzonder erkentelijk ben dat ze mij de kans gaven eruit te stappen. Met mijn gezondheid was het niet helemaal naar wens en nu de druk die iedere werkkring nu eenmaal met zich brengt, van me af is gevallen, gaat het al heel wat beter". Om die reden ook wil de heer Van der Meyde beslist geen zware dagtaak in de toekomst, maar gewoon een of ander baantje, waarbij hij een paar uren per dag in de weer is, maar meer ook niet. Dit is dan ook de oorzaak dat hij een aantrekkelijke baan die hem al werd aangeboden, afsloeg. Gezondheid gaat voor. „En vergeet u vooral niet, dat het als zeevarende in ruste toch ook machtig is, nu eindelijk je helemaal aan het gezin te kunnen wijden, de kinderen te kunnen helpen met huiswerk. En ik moet bekennen dat dat laatste nog een hele kluit is ook". Geboren in Sommelsdijk, op Goeree Overflakkee, zouden sommige lezers wellicht denken, dat hij al vroeg aan een carrière op het water dacht. Maar dit is geenszins het geval. „Ik had maar één wens, wilde wat bereiken en veel verdienen. Een oom van me was kapitein en zijn

welstand trok me wel. Maar geld voor een opleiding in Rotterdam en daar wonen op kamers was er niet. Wel voor de opleiding in Den Briel, op de machinistenschool. En dan iedere dag erheen fietsen. Nou ja, dat laatste hield ik toch ook niet vol, na een jaar ben ik toch in Den Briel in de kost gegaan, voor een tientje in de week".

In 1943 had de heer Van der Meyde het felbegeerde papiertje in z'n bezit, maar hij wilde toen niet varen met toestemming van de bezetters. Anderhalf jaar dook hij onder bij de boeren, om na het sluiten van de vrede in de startblokken te gaan staan — zoals hij het zelf uitdrukt — klaar om naar zee te vertrekken. Maar dat viel waarachtig nog niet mee; hij had geen ervaring en dat zat niet lekker. Op weg per trein naar Eindhoven om dan maar bij Philips te solliciteren, waar wel personeel werd aangenomen, kwam hij een kennis tegen, die bij Van Ommeren was aangenomen maar ook een oproep bij zich had van de Shell. „Joh, probeer het in mijn plaats, je weet nooit". En aldus deed de jonge Van der Meyde; hij stapte over in de trein naar Den Haag en ging het Shell-kantoor aan de Carel van Bylandtlaan binnen met de oproep voor een ander. „Ze keken er wel gek op, vonden me maar een vreemde snoeshaan, maar uiteindelijk werd diezelfde dag — 9 augustus 1946 — mijn sollicitatie behandeld, ik werd gelijk gekeurd, en . . . aangenomen". De nu gepensioneerde hoofdwerktuigkundige kan er nog smakelijk om lachen. Hij kwam in dienst van de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij als 5e werktuigkundige. Op 1 juli 1948 werd hij bevorderd tot 4e, op 1 juli 1950 tot 3e werktuigkundige. In deze rang deed hij onder andere dienst op de „Sandpiper" en op tot tankers omgebouwde landing craft van de Compañía Shell de Venezuela.

Eenmaal geplaatst op de diepzeevloot van „La Corona", na de amalgamatie, volgde op 1 januari 1956 zijn bevordering tot 2e werktuigkundige. „Ze zeggen wel eens dat je alleen als hoofdwerktuigkundige de verantwoording hebt, maar daar geloof ik niet in. Je hebt het net zo goed als 2e werktuigkundige, trouwens al in de lage rangen. En ik zou hier gelijk aan willen toevoegen dat ik beslist niet behoor tot degenen die vinden dat tegenwoordig de jongeren er de kantjes aflopen. Integendeel, zo mogen uiterlijk dan soms wat verschillen, maar wel degelijk vind je bij praktisch iedere jongere zeevarende hetzelfde verantwoordelijkheidsbesef als vroeger".

Op zijn periode bij de Venezolaanse Shell komt de heer Van der Meyde tijdens het gesprek nog even terug. „Ik zat er niet altijd op de schepen, voortdurend moest ik invallen voor de een of andere wal-employé die met verlof was, en zo leerde ik ook kantoorwerk kennen. Dat boeide me bijzonder, vooral toen ik belast was met de voeding voor de schepen. Ik geloof wel te mogen zeggen dat ik daarbij zeer kostenbewust ben geweest, ben dat trouwens nu nog, zelfs wanneer aankopen voor het gezin moeten worden gedaan. Maar daarmee wil ik niet zeggen dat ik nu mijn vrouw al het werk uit handen ga nemen, nee, zeker niet het administratieve en financiële gedeelte van het huishouden. Ze is voor mij altijd een bijzonder goede secretaresse geweest en ik zou zeggen „houden zo".

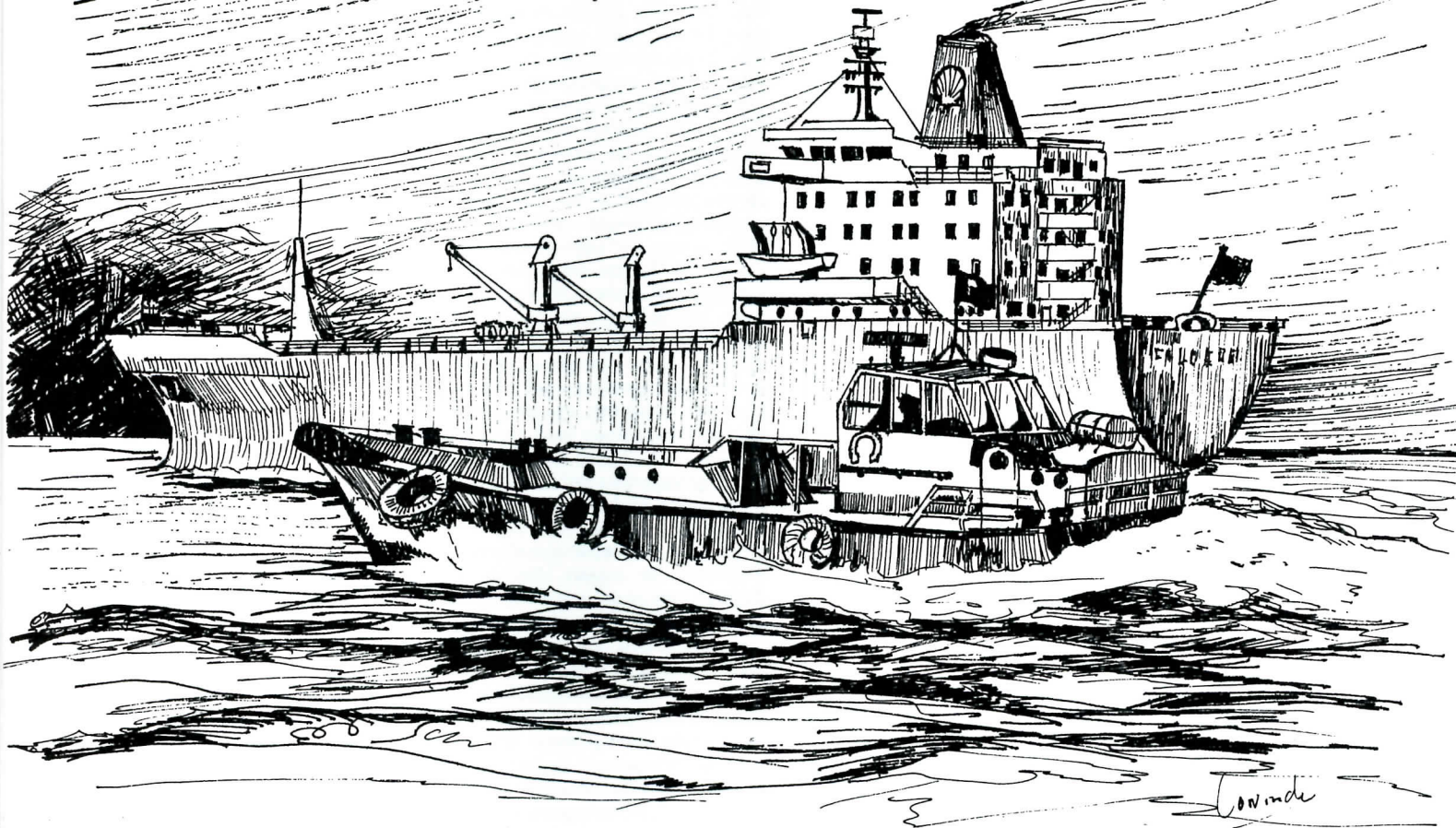
Mevrouw Van der Meyde, die net als elke echtgenote van een zeevarende, jarenlang zelfstandig heeft moeten handelen voor het gezin, vindt het prachtig dat haar man nu thuis is. Toch zijn er in dit gezin kennelijk nooit problemen geweest wat betreft de werkkring van het hoofd des huizes. „Iedere vrouw die met een zeevarende trouwt moet zich de consequenties ervan tevoren bewust zijn, en ik geloof wel te mogen zeggen dat ik het wat dit betreft bijzonder goed heb getroffen". „Natuurlijk", voegt zijn eega eraan toe, „ik vond het altijd vreselijk als hij weer wegging, maar je wist dat het nu eenmaal zo was, en ik heb er nooit een drama van gemaakt". Meegevaaren heeft ze ook enkele malen, het is haar goed bevallen, en ze betreurt het slechts dat nu, door de toch nog onverwachte pensionering van haar man, het reeds lang geplande reisje naar Curaçao en Singapore erbij ingeschoten is. Maar er zijn nu andere plannen. De huiskamer moet vergroot worden en al kostte het haar enige overredingskracht, thans is de beslissing gevallen. En het wordt een heel ingrijpende verbouwing: een erker erbij, twee ramen gecombineerd tot één groot, een groot balkon, een open haardvuur. „En rekent u maar dat ik zelf de handen uit de mouwen ga steken. Trouwens, dat weet de aannemer al en daar houdt hij bij de prijs rekening mee. Het is net een kolfje naar m'n hand." Nee, hoofdwerktuigkundige Van der Meyde zal zich niet vervelen. Hij zal nog moeite hebben tijd te vinden om z'n geliefd tijdverdrif, vissen, te kunnen beoefenen. Kortom, hij geniet volop van het leven en — belangrijk facet — voelt zich lichamelijk weer heel wat gesterkt.

PENSIOEN



„De erker komt tot zover . . ."

NIEUWS VAN DE NIEUWBOUW



Na de inleidende beschrijving in het april-nummer van de voor de Koninklijke/Shell Groep in aanbouw zijnde produktentankers van 32.500 ton, hieronder meer bijzonderheden over de voortstuwingsinstallatie van deze bij Haugesund Mek Verksted op stapel staande schepen. De bouwnummers 49 en 50, waarvan de oplevering respectievelijk in mei en augustus 1974 wordt verwacht, zijn thans definitief aangewezen om onze vloot te versterken. Twee andere bouwnummers zijn definitief toegewezen aan Shell Tankers (U.K.) Ltd, Londen.

De voortstuwingsinstallatie

De voortstuwingsinstallatie bestaat uit twee naast elkaar opgestelde 6-cilinder, 4-takt trunk zuigermotoren, zgn. „medium speed” motoren van het fabrikaat MAN, type RV 52/55. De voornaamste gegevens zijn: 6 cilinders per motor, vermogen totaal 7.01 eMW, cilinderboring 520 mm, zuigerslag 550 mm. Effectieve gemiddelde druk 17.92 bar, specifiek brandstofverbruik bij vollast 150-152 gr.apk/h, lengte hoofdmotor 6920 mm, hoogte 4250 mm, gewicht 77 ton. Verwezen zij verder naar de hierbij geplaatste dwarsdoorsnede van de hoofdmotor.

Het vermogen van deze dieselmotoren wordt via flexibele en frictiekoppelingen en de tandwielkast overgebracht op de schroefas. De schroef is met verstelbare bladen uitgerust, die zowel vanaf de brug als vanuit de controlekamer kunnen worden bediend. Dit type schroef geldt als een van de meest moderne, fabrikaat KAMEWA.

Zoals bekend, is bij het conventionele type voortstuwingsmotor een

vereiste voor het omkeren van de draairichting van de schroef — b.v. bij het manoeuvreren — een uitvoerige technische inrichting en de bekende stop- en startprocedure. Hiervoor zouden dus nodig zijn geweest een omkeerinrichting, dubbel uitgevoerde brandstofnokken geschikt voor beide draairichtingen, de suppletie van grote hoeveelheden startlucht, enz. Om een en ander accuraat te regelen bij conventionele voortstuwingsmotoren is ook weer kostbare automatische brugbediening nodig.

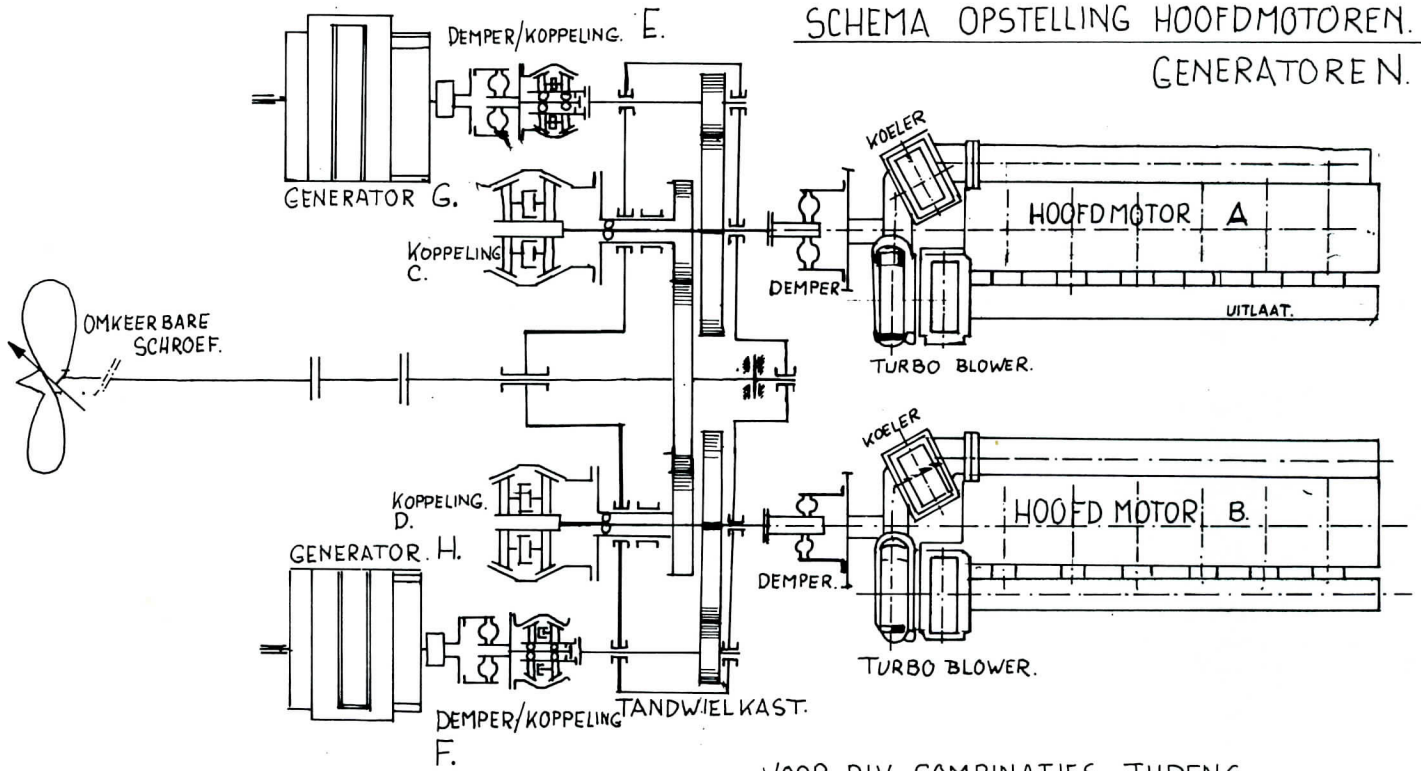
Bij de thans gekozen voortstuwingsinstallatie blijven de hoofdmotoren tijdens het manoeuvreren draaien. Het vermogen hetzij voor vooruit hetzij voor achteruit varen, wordt nu verkregen door een bepaalde stand van de schroefbladen. Wijziging van de stand geschiedt door middel van hydraulische overbrenging en kan plaatsvinden hetzij vanaf de brug hetzij vanuit de controlekamer. De motoren zelf worden automatisch op constante snelheid gehouden; indien het vermogen van een van de hoofdmotoren tijdens het manoeuvreren beneden het minimum komt, dan wordt deze automatisch ontkoppeld totdat de belasting weer voldoende is toegenomen. Een voorziening zal worden getroffen om te voorkomen dat continu in- en afgekoppeld wordt.

De hoofdmotoren drijven bovendien, via een hydraulisch bediende koppeling, twee hoofdgeneratoren van 440 Volt, 60 Hz, 3 fase, p.factor 0.8. Deze generatoren kunnen, wanneer het schip binnenslands is, elektrisch vermogen leveren aan de elektromotoren voor de ladingpomp. Hiervoor wordt eerst de schroefas ontkoppeld. Om de doorsnede van de elektrische kabels op een minimum en de grootte van deze elektromotoren beperkt te houden, is in onderzoek of 3300 Volt bedrijfsspanning mogelijk is.

De hoofdmotoren zijn geschikt om langdurig met lage belasting te

door A. de Coninck

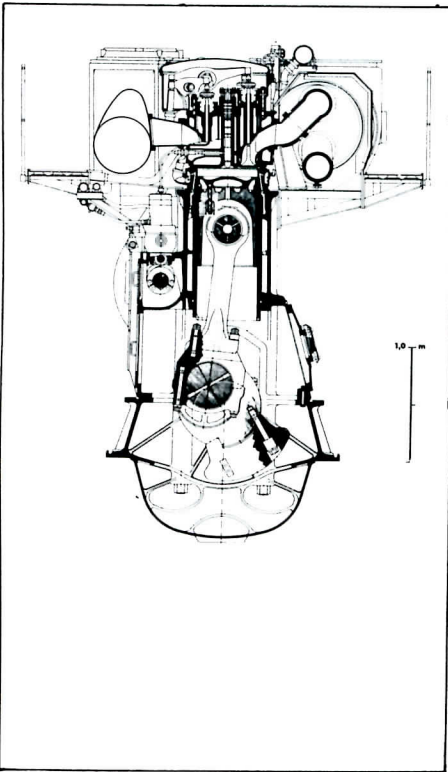
SCHEMA OPSTELLING HOOFDMOTOREN.
GENERATOREN.



VOOR DIV. COMBINATIES TYDENS
ZEE/HAVENBEDRIJF ZIE TABEL.

TABEL MET DIVERSE MOGELIJKHEDEN TIJDENS ZEE/HAVENBEDRIJF

	Normaal zeebedrijf	Reparatie Motor A zeebedrijf	Reparatie Motor B zeebedrijf	Ball./Ontball. etc. tijdens zeebedrijf	Manoeuvreren	Havenbedrijf lossen				
Hoofdmotor A	bij	af	bij	bij	bij	bij	bij	af	af	af
Hoofdmotor B	bij	bij	af	bij	bij	bij	af	af	bij	bij
Koppeling C	in	uit	in	in	in	in	uit	uit	uit	uit
Koppeling D	in	in	uit	in	in	in	uit	uit	uit	uit
Koppeling E	uit	uit	uit	in	uit	uit	in	uit	In	uit
Koppeling F	uit	uit	uit	uit	in	uit	uit	in	uit	In
Generator G	af	af	af	bij	af	af	bij	af	bij	af
Generator H	af	af	af	af	bij	af	af	bij	af	bij
Schroef	in bedrijf	in bedrijf	in bedrijf	in bedrijf	in bedrijf	in bedrijf, schroefbladen in gewenste positie	buiten bedrijf	buiten bedrijf	buiten bedrijf	buiten bedrijf



NIEUWS VAN DE NIEUWBOUW

(vervolg)

draaien. Juist hierdoor wordt het mogelijk om, binnenslands, met de gekoppelde generatoren elektrisch vermogen te leveren aan de elektrisch gedreven ladingpompen. Eén generator is voldoende om al het tijdens losmanipulaties nodige elektrische vermogen te leveren. Daardoor blijft te allen tijde onderhoud aan een van de hoofdmotoren mogelijk. Ook op zee kan een van de hoofdmotoren worden ontkoppeld om onderhoudswerkzaamheden te verrichten of om een defect te herstellen.

Turboblouwers

Elke hoofdmotor heeft een turboblower, voorzien van kogellagers en rollagers. Elk van de blowers heeft een eigen, door de blower gedreven smeroliepomp, zodat smering onafhankelijk is van de hoofdmotor.

Koeling en smering

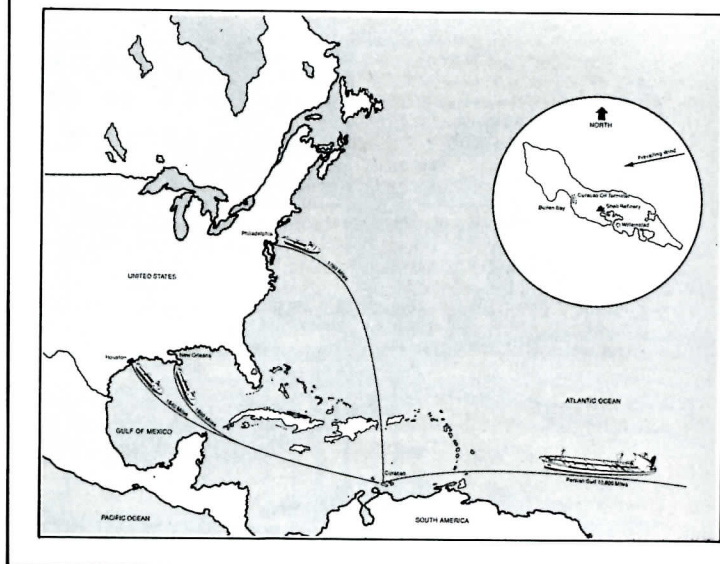
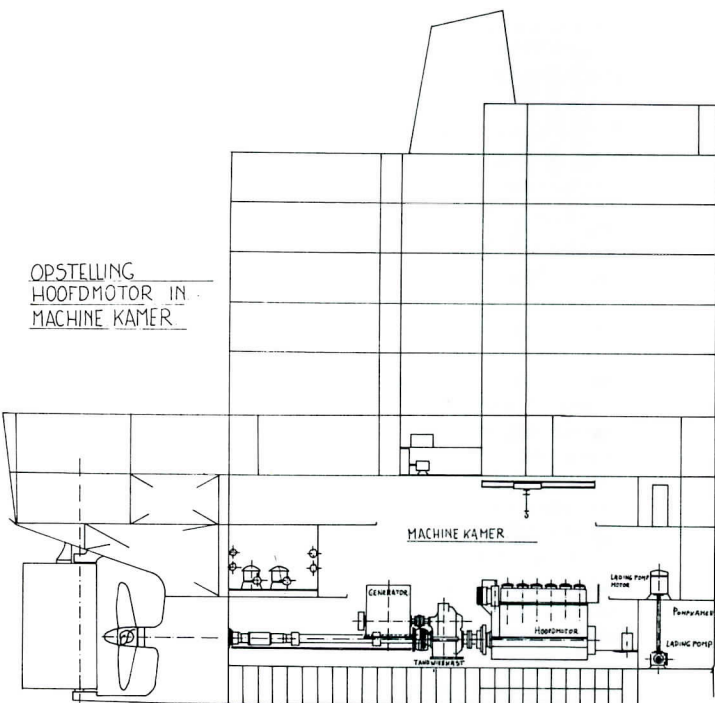
De cilindermantels, cilinderkoppen, uitlaatklephuizen en brandstofkleppen worden met zoet water gekoeld. De smering van de klephebboomen voor de in- en uitlaatkleppen en van de klepbeweging zelf, is gescheiden van het hoofdsmeroliesysteem, zulks om contaminatie te voorkomen.

Cilinderkop

In elke cilinderkop zijn ondergebracht: 2 uitlaatkleppen, 2 inlaatkleppen, 1 brandstofklep, 1 aanzetluchtklep, 1 indicateurkraan en 1 ontlastklep. De inlaatkleppen openen 50° voor het B.D.P. (bovenste dode punt) en sluiten 40° na het O.D.P. (onderste dode punt). De uitlaatkleppen openen 55° voor het O.D.P. en sluiten 65° na het B.D.P. De aanzetluchtklep opent 8° voor het B.D.P. en sluit 48° voor het O.D.P. De volgorde van verbranding is: 1-5-3-6-2-4-1.

Opstelling hoofdmotoren en generatoren

Aan de hand van vorenstaand schema en de tabel kan worden nagegaan welke combinaties mogelijk zijn tijdens het zee- en havenbedrijf, door gebruikmaking van de aangegeven hydraulische koppelingen.



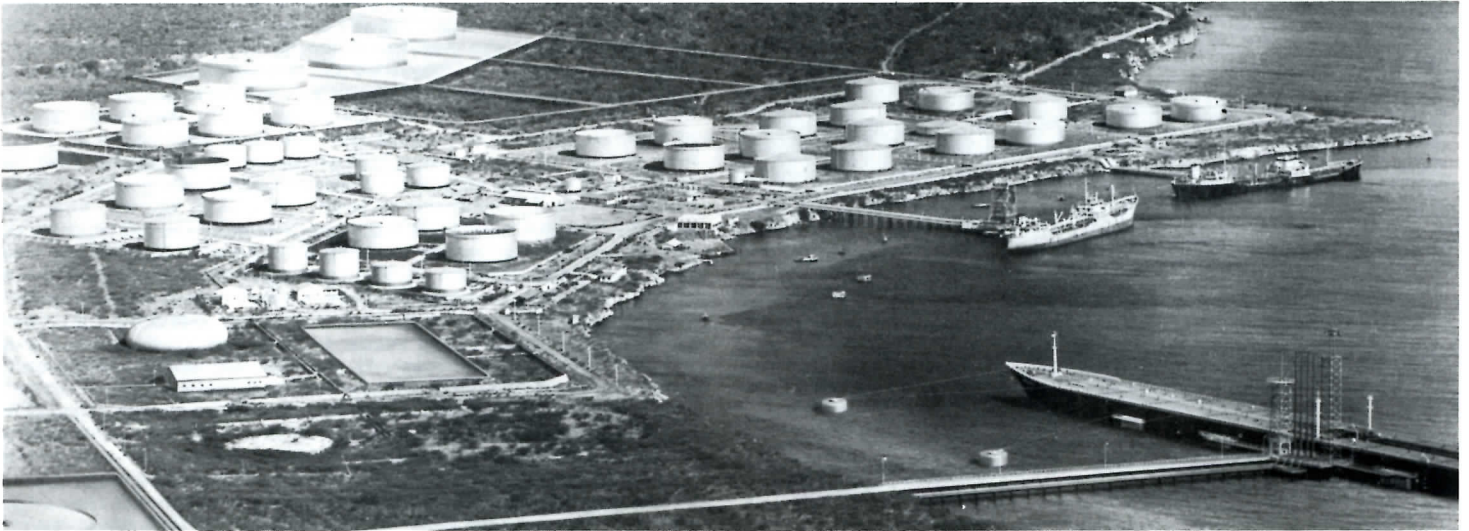
In het economisch vervoer van grote hoeveelheden ruwe olie, van het Oostelijk halfrond naar de ondiep-water-havens van de Verenigde Staten, zal Curaçao in de toekomst een belangrijke schakel worden. Naar verwachting zal in de komende tien jaar de dagelijkse hoeveelheid in de USA ingevoerde ruwe olie elk jaar met 1 miljoen barrels stijgen.

In onderstaand artikel gaan wij nader in op de betekenis van Curaçao als overlaadstation en op de uitbreidingsplannen die voor Bullenbaai zijn ontwikkeld.

De meeste olie die de Verenigde Staten in de toekomst zullen invoeren, is afkomstig uit de Perzische Golf, op zo'n 12.000 mijl van de plaats van bestemming. Wil men het vervoer van de enorme hoeveelheden olie die hun weg naar de Amerikaanse markt gaan vinden, op economische wijze doen plaatsvinden, dan zijn hiervoor grote tankers, de VLCC's, nodig. Echter, op dit ogenblik is er in de USA niet één haven waar een schip van 150.000 ton volgeladen kan binnenlopen, om over nog grotere schepen zoals thans bij de Koninklijke/Shell Groep in de vaart en in bestelling, niet eens te spreken. En het zal nog zeker vele jaren duren voordat de eerste haven geschikt voor VLCC's in de States in gebruik kan worden genomen.

In de beschermde Bullenbaai van Curaçao is echter wel diep water; tevens is er op het land voldoende ruimte beschikbaar voor tankopslag- en andere installaties. Curaçao ligt bijzonder gunstig ten opzichte van de grote Amerikaanse havens, namelijk 1700 mijl van New Orleans en 1800 mijl van Houston en van Philadelphia. Dit is dan ook de reden dat de Koninklijke/Shell Groep het initiatief heeft genomen voor uitbreidingsplannen, die onder andere hebben geleid tot de oprichting van de „Curaçao Oil Terminal N.V.“ Deze maatschappij is een aparte organisatie en staat geheel los van Shell Curaçao N.V. doch is wel één van de werkmaatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep. De terminal zal ook het eigendom zijn van en worden beheerd door de COT, zoals de afkorting van de nieuwe maatschappij is.

CURACAO OIL TERMINAL



De reeds bestaande terminal zal worden uitgebreid, waardoor ook grote tankers hun lading zullen kunnen lossen in Bullenbaai, alwaar de olie kan worden opgeslagen dan wel worden geraffineerd bij Shell Curaçao N.V. Schepen die de betrekkelijk ondiepe havens van de Verenigde Staten wel kunnen binnenvaren (tot plm. 70.000 dw.) zullen daarna de olie naar de Amerikaanse raffinaderijen brengen. Medio 1974 hoopt men de terminal zover gereed te hebben dat VLCC's van 200.000 tot 500.000 ton kunnen meren in Bullenbaai. Dat wil zeggen, schepen met een diepgang van 95 voet en tot een lengte van 1350 voet.

Faciliteiten

De overlaadcapaciteit zal tegen juli 1974 100.000 barrels per dag zijn, waarbij drie verschillende soorten ruwe olie kunnen worden behandeld. De eerste fase van de uitbreiding, die omstreeks medio 1974 moet zijn voltooid, omvat de bouw van een T-vormige steiger, met een lengte van 115 meter zeewaarts, waaraan schepen tot 500.000 ton volgeladen kunnen meren. Dezelfde steiger zal ook schepen accommodatie bieden die de ruwe olie naar de havens in de Verenigde Staten voeren, waarbij met een minimale tonnage van 20.000 dw rekening wordt gehouden.

Het te bouwen leidingsysteem stelt de schepen in staat te lossen met een snelheid van 150.000 barrels per uur bij een tegendruk van ongeveer 450 voet voor 500.000 tonners en met een snelheid van ruim 100.000 barrels per uur bij een tegendruk van 275 voet voor 200.000 tonners. De laadcapaciteit zal ongeveer 75.000 barrels per uur zijn. Een 20-duimsleiding zal worden aangelegd tussen Bullenbaai en de raffinaderij te Emmastad, want de COT zal ook als ontvangststation voor de Shell-raffinaderij dienst gaan doen, zoals hiervoor reeds is vermeld.

In deze eerste fase is voorzien in de uitbreiding van de tankopslagcapaciteit met ten minste 5 miljoen barrels, waarmee de totale opslagcapaciteit 800.000 ton wordt. Ontballastfaciliteiten voor „long range”, „medium range” en „general purpose” schepen zullen beschikbaar komen, tot een capaciteit van 25.000 barrels ballastwater per

uur. Uitgebreide voorzieningen voor het voorkomen van waterverontreiniging worden getroffen, waarvoor een zeer doeltreffende olieafscheider aan de wal zal worden geplaatst. De nieuwe installaties, die een totale investering vergen van NA f 60 miljoen, zullen medio 1974 gereed zijn. Ook zullen dan de sleep-, loods- en andere faciliteiten zijn aangepast aan het toegenomen scheepvaartverkeer.

Verdere toekomst

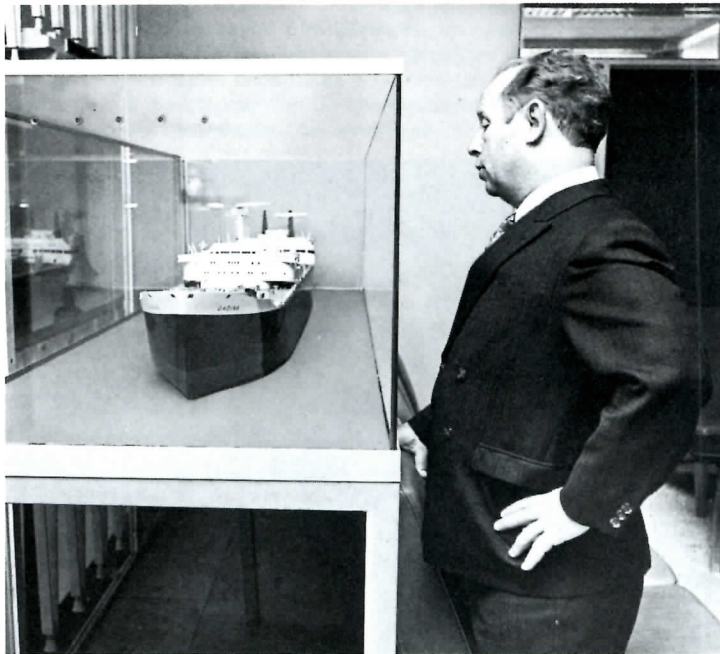
In de tweede fase, die medio 1975 zal zijn voltooid, wordt de overlaadcapaciteit 250.000 barrels ruwe olie per dag, waarbij vier verschillende soorten ruwe olie gescheiden worden gehouden. Ook de steigerruimte zal dan worden uitgebreid met twee T-vormige steigers, waarvan een bestemd is voor het laden van schepen tot 70.000 ton, met een laadsnelheid van 60.000 barrels per uur; de andere steiger is bestemd voor het laden van GP tankers.

Aan tankopslag zal dan een capaciteit van 4.250.000 barrels beschikbaar zijn, terwijl tevens leidingen en verdere faciliteiten zullen zijn aangepast.

Naarmate daaraan behoefte ontstaat, zal tegen de tweede helft van 1975 ook het op specificatie brengen van twee verschillende soorten ruwe olie kunnen geschieden, terwijl reeds plannen zijn uitgewerkt om de overlaadcapaciteit zo nodig nog verder op te voeren, en wel tot totaal 450.000 barrels per dag.

Het eiland Curaçao is nu reeds een belangrijke bunkerhaven op de verschillende scheepvaartroutes. Met de activiteiten die door Curaçao Oil Terminal N.V. worden ontwikkeld, ziet het er naar uit, dat ook de betekenis van deze haven als overlaadstation nog verder zal toenemen. Gevoegd daarbij, dat ook de reparatiecapaciteit van de Curaçaoose Dok Maatschappij de laatste jaren aanzienlijk is uitgebreid, mag worden verwacht dat dit eiland een steeds belangrijker plaats in het scheepvaartverkeer gaat innemen. Ongetwijfeld zal de uitbreiding van de overlaadcapaciteit in de komende jaren ook merkbaar zijn in het vaarpatroon van de tankers van onze vloot.

Kapitein F. Fekkes



Kapitein Fekke Fekkes, klein van postuur, druk en beweeglijk, is zeer resoluut in zijn uitspraken: „Nee, ik wilde vliegenier worden en niets anders. Maar toen ik was gekeurd, hadden ze maar één bezwaar: ik was te klein”. Nu is de stap van vliegenier naar stuurman in de grote vaart niet zo groot, getuige het feit, dat er meer op onze vloot zijn die oorspronkelijk hun carrière in de lucht zochten. Maar voor een geboren Drentenaar — want dat is kapitein Fekkes, ook al woont hij nu al jaren op Vlieland — lijkt zo'n stap toch wel groot. „Helemaal niet, ik had maar één wens, wilde snel ergens de top bereiken en dat zag ik wel in de zeevaart. Trouwens — zo voegt hij er nadenkend aan toe — al kom ik niet uit een zeevarende familie, in 1572 hebben ze al eens een voorvader die ook had gevaren, opgehangen in Leeuwarden”. Nu nieuwsgierig geworden, wat dit trieste einde met het zeevaren te maken heeft, merkt hij lachend na onze vraag op: „Ja, die had al lang gevaren en vond dat hij nu wel eens tot commandant had mogen worden bevorderd. Maar ze namen een ander en toen werd hij recalcitrant, ging roven in het Friese land en dat namen ze hem kwalijk, vandaar het wat vreemde einde”. Maar al was kapitein Fekkes, de onze dan, niet altijd even gemakkelijk voor de jongeren — „als het niet naar m'n zin ging, kregen ze er behoorlijk van langs” — hij kon voor de rest prima met ze opschieten, heeft ook een mooie carrière achter de rug, zodat van recalcitrantie bij deze nazaat uit de 20e eeuw nooit sprake is geweest. Op 16 oktober 1937 trad Fekke Fekkes als leerlingstuurman in dienst van de Koninklijke/Shell Groep. En om ons ervan te overtuigen, dat hij echt al zo'n oudgediende is, trekt hij prompt een groot formaat monsterboek uit zijn tas en waarachtig, daarin staat het zwart op wit: 16 oktober 1937, waarbij wij een portret waarnemen waarop nog een 17-jarige Fekke staat afgebeeld. Met dezelfde gelaats-trekken als nu, maar dit terzijde.

Met de oorlogsjaren eraf getrokken — noodgedwongen bracht hij die hier te lande door — heeft hij niet minder dan 31 jaar op zee geworven. „En altijd met genoeg, geloof dat nou maar van me. Alleen de laatste jaren, ja, dan viel het door persoonlijke omstandigheden wel eens zwaar om van mijn gezin gescheiden te zijn. Maar anders? Dan was ik blijven varen tot mijn 65e! En bij de Shell! Vroeger was dat anders; het afscheid viel nooit mee, maar zat ik eenmaal op de boot naar het vasteland en zag ik Vlieland niet meer, dan was het over.” Trouwens, ook mevrouw Fekkes heeft zich reeds vroeg in die situatie geschikt. Nadat ze elkaar op het korfbalveld hadden leren kennen, hij als toeschouwer, zij als speelster (waar een zeevarende z'n vrouw al

niet vindt!), was er maar één keus: hij wilde graag met haar trouwen, maar hij bleef varen en daarmee basta. En dat was dan in de tijd dat de contracten nog twee jaar waren. Maar voor haar was het niet zo'n probleem, haar hele familie voer op zee, dus het was niets nieuws. Als u bovendien weet, dat haar meisjesnaam Doeksen is en dat zij werd geboren op Terschelling, zal dit u allerminst verwonderen.

Kapitein Fekkes voer overigens na de oorlogsjaren weer spoedig uit, nu als 3e stuurman, en in die rang is hij nog „oudste” stuurman geweest aan boord van de „Soekalanting”, een van de vier binnensleepboten die naar Indonesië moesten worden uitgebracht. Na een afscheid aan de Parkkade in Rotterdam, waaraan pers en film veel aandacht schonken, pufte de vier notedoppen dapper de Waterweg af. Via Gibraltar ging het naar Port Said, waar door een reparatie zoveel vertraging ontstond, dat de Zuidwestmoesson op de Indische Oceaan werd gemist. Terug naar Gibraltar, via Las Palmas, Curaçao, Panamakanaal, Mexico, Hawaii, Fiji-eilanden, Australië, Nieuw-Guinea naar Indonesië. „Als ik nog aan de ontvangst in sommige havens terugdenk, tjonge, dat was toch een mooie tijd.” Ja, dat geloven we graag, kapitein Fekkes houdt ook van de zonnige kant van het leven, hij sprankelt nog van humor. „Maar de mooiste tijd hadden wij in Curaçao, hè vrouw. Je moest werken als een paard hoor, twaalf uur per dag was haast normaal, maar je was daarentegen ook dikwijls thuis, een mooi huis van de Maatschappij, alle faciliteiten, een fijn klimaat. Ja, dat was nou net de geknipte baan voor mij.”

Nog voordat hij werd aangesteld tot tweede stuurman in 1949, was kapitein Fekkes nog een aantal maanden „commanding officer” op een vaartuig in de Indonesische wateren. „Ik geloof, dat het juist kwam door die tijdelijke commando's op vroege leeftijd, dat het eigenlijk later niet zo'n grote stap was van 1e stuurman naar kapitein. Ik heb overigens altijd graag gevaren, in elke rang. Veel afwisseling wilde ik altijd hebben, veel havens, zon, mist, regen, storm, iedere dag wat anders.” Wat dit betreft, ziet het er nu anders uit, maar zelf ziet hij dit niet als een bezwaar. Hij heeft nog zoveel te doen aan z'n huis, aan z'n tuin van ruim 1200 vierkante meter. Hij metselt, verft, spit en organiseert er lustig op los. Neemt deel aan een zeilwedstrijd van Texel naar Harlingen. Nogmaals, hij schuwt geen enkele klus en geniet dagelijks van zijn domein, vanwaar hij een prachtig uitzicht heeft over de Waddenzee. Nu hij er met dankbaarheid 1½ jaar eerder uit is kunnen stappen, heeft hij maar één probleem: hoe met fatsoen weerstand bieden aan alle pogingen hem in allerlei werkzaamheden te betrekken. „U hebt er geen idee van, hoe je moet oppassen als je met pensioen bent, dat ze je bijvoorbeeld niet links en rechts in het verenigingsleven trekken. Niet dat ik er bezwaar tegen heb, maar alles met mate. Ook in het muziekkorps willen ze me hebben.” Nou is dat geen wonder, want deze kapitein speelt onder andere klarinet en saxofoon. „Ja, van muziek heb ik altijd gehouden. Weet u, op de zeevaartschool zat ik al in een bandje en als 2e stuurman op de „Tibia” ook al. Er was er een die speelde piano, een ander gitaar en zo vormden we een band, die nu en dan in het Clubgebouw op Curaçao speelde. En gratis consumpties. Machtige tijd was het anders, op die „Tibia”. Voor een speciale gelegenheid hebben wij er een bar getimmerd, maar die was zo stevig, dat ze er nog jarenlang plezier van hebben gehad.” Wie veel reist kan veel verhalen, zegt het spreekwoord. Kapitein Fekkes heeft niet alleen veel gereisd, maar ook z'n ogen open gehouden. Daar komt bij, dat hij een gezellige prater is, zodat het moeite kost hem ertoe te bewegen voor een foto nog even mee te gaan naar een model van het m.s. „Ondina”, het laatste schip waarop hij heeft gevaren. „En dit was nu voor mij een van de mooiste schepen uit mijn hele loopbaan.”

MET PENSIOEN

A. van Bokkum

25 April 1973 was een gedenkwaardige dag, met name in het leven van de heer A. van Bokkum, Chef Sectie DFM/3 - Materialendienst. Na op 2 maart 1933 in dienst te zijn getreden op het hoofdkantoor in Den Haag, was nu het moment waarop deze collega afscheid nam van onze Maatschappij. Zeer velen waren om half vijf naar de grote Directie-lunchkamer gekomen om van hun belangstelling te doen getuigen. De heer en mevrouw Van Bokkum waren bij aankomst in het Shell-Gebouw om vier uur verwelkomd door de enige vrouwelijke assistente in zijn sectie — mevrouw M. Ziere-van Weenen — en door haar begeleid naar de kamer van de heer H. den Ouden, adjunct-directeur, die hen samen met de heer J. W. Paans, adjunct-directeur opwachtte.

Nadat de heer Den Ouden de scheidende en zijn echtgenote om half vijf naar de grote schare wachtende collega's op de 9e etage had begeleid, nam hij het woord, waarbij hij onder meer het volgende opmerkte:

„Er wordt vandaag weer een loopbaan afgesloten; dat is op zichzelf geen bijzonderheid. Het is een gezonde zaak, dat de ouderen onder ons plaatsmaken voor jongere generaties, die de fakkel overnemen. Het bijzondere van het afscheid van u, mijnheer Van Bokkum, is echter de zeer lange periode van uw werkzaamheden bij de Maatschappij. We mogen gerust stellen dat 40-jarige loopbanen bij een bedrijf tot de witte raven gaan behoren. U was ook wel jong, 15 jaar, toen u op het Hoofdkantoor in dienst trad als jongste bediende. Dat was 2 maart 1933. Uw salaris — dat mag ik nu wel verklappen — bedroeg de geweldige som van f 30,— in de maand. Ik kan me voorstellen dat dat geen vetpot betekende. In 1936 overplaatsing naar de administratie van de Technische Dienst van de NIT in Rotterdam en sindsdien is uw werk continu verbonden geweest met onze rederij, of die nu NIT, La Corona of Shell Tankers N.V., en zelfs B.V. heette.

Uw kwaliteiten kan ik het beste weergeven door een greep in de vele conduites die uiteraard in de loop der jaren over u zijn uitgebracht. Veel verantwoordelijkheidsgevoel, toont veel initiatief, goed stylist, tactvol in optreden, heeft leidinggevende kwaliteiten, consciëntieus, zeer betrouwbaar en prettige omgangsvormen.

In 1955 had u uw uiteindelijke bestemming gevonden in de toenmalige Materialendienst, waarvan u tot heden de leiding hebt gehad.

Gezien uw kwaliteiten zijn er nog diverse initiatieven genomen om u elders in de Groep te plaatsen met een aanbeveling voor promotie, doch zoals we dat (om onnaspeurlijke redenen) wel meer zien, is dit nooit gerealiseerd. Mogelijk heeft u dit destijds gespeten, maar aan de andere kant weet u ook nooit waarvoor u gespaard bent gebleven. Ik wil u namens de Maatschappij, en ook persoonlijk danken voor het vele dat u in de loop der jaren hebt tot stand gebracht in de zeer belangrijke administratief-commerciële sfeer van de Materialendienst. Uw collega's en vrienden hebben dit tot uitdrukking gebracht in het tot stand brengen van een waardig afscheidsgeschenk en ik nodig u en uw echtgenote uit dit te onthullen, na u eerst nog het allerbeste voor de toekomst gewenst te hebben: dat u nog vele jaren, samen met uw vrouw, in goede gezondheid van uw pensioen mag genieten". Geheel naar de wens van de heer Van Bokkum was voor het door het personeel ingezamelde bedrag als afscheidscadeau een typisch havengezicht van een bekend schilder aangekocht.

In zijn toespraak, die wij gedeeltelijk hieronder laten volgen, maakte de heer Van Bokkum gewag van zijn grote erkentelijkheid voor het fraaie afscheidscadeau dat — naar hij verzekerde — het mooiste plekje aan de wand in zijn huiskamer zou krijgen. Doch de heer Van Bokkum, allen op kantoor bekend als een vriendelijk en bezadigd man, had meer op zijn hart; met name over de verandering in de intermenselijke verhoudingen sedert zijn indiensttreding:

„Begonnen in een periode van diepe recessie in de dertiger jaren, was je eigenlijk een witte raaf, als je tegen die stroom van massale werkloosheid in, een baantje — waar en wat dan ook — wist te veroveren. Had je eenmaal werk gevonden, dan moest je je job krampachtig vasthouden en verdedigen tegen een nietsontziende concurrentie uit het grote kamp der werklozen. De arbeidsverhoudingen waren in die tijd op scherp gesteld; je baas was alleenheerser en niet de geringste vorm van eigen meningsuiting werd getolereerd.

In de naoorlogse jaren is hierin gelukkig grote verbetering gekomen als gevolg van een sterke conjuncturele opgang en de hiermee gepaard



gaande sociale vooruitgang. Betere sociale voorzieningen hebben in het bedrijfsleven tot een gezondere arbeids sfeer geleid en daardoor tot een engere samenwerking. Gezamenlijk overleg is meestal in de plaats getreden van het eenzijdig opleggen van beslissingen. De zaken worden minder op het scherp van de snede uitgevochten; eerder is er een zekere soepelheid en tolerantie gegroeid, en bereidheid tot het vinden van redelijke compromissen.

Temidden van deze hoopgevende en hier en daar misschien nog idealistische geluiden, mag toch een waarschuwend woord niet ontbreken. De steeds verder voortschrijdende mechanisering op allerlei gebieden in het bedrijfsleven bergt namelijk het gevaar in zich van verarming van de menselijke arbeid, wat bij een té ver doorgevoerde specialisatie tot onverschilligheid jegens het oninteressante deeltje werk dat nog voor de mens overblijft, kan leiden. Mensen zijn en blijven wezens van vlees en bloed en mogen nooit afzakken tot het niveau van automatisch werkende robots!

Dit is het, wat ik bij mijn afscheid heb willen zeggen. Misschien is de teneur wat ernstig, voor sommigen onder u wat pessimistisch, maar ik geloof dat vreugde en voldoening in het werk voor de mens zo'n kapitaal goed is, dat het stellig de moeite waard is zich hierop regelmatig te bezinnen".

Na deze kernachtige afscheidswaarden bleef het gezelschap, waaronder ook vele zakenrelaties van de heer Van Bokkum, nog geruime tijd bijeen, waarbij de bijzonder ongedwongen sfeer speciaal opviel. Daarna vond in het Delta-hotel te Capelle a/d IJssel een diner plaats met een aantal genodigden, waaronder de naaste medewerkers van de scheidende.

„Ook hen die op mijn afscheidreceptie niet aanwezig konden zijn, wil ik langs deze weg — mede namens mijn vrouw — hartelijk bedanken voor hun gewaardeerde bijdrage aan het fraaie schilderij dat mij bij die gelegenheid werd aangeboden. U allen nog vele voorspoedige jaren toewensend,

A. van Bokkum en echtgenote"

UIT



EN THUIS

Ik weet niet hoe andere vrouwen erover denken, maar ik heb er soms de balen van. Toen dan ook de rubriek „Uit en thuis” werd geopend, dacht ik: nou zal toch blijken, dat ik niet de enige ben. Maar nee hoor, allerlei onderwerpen worden aangesneden, maar dat ene onderwerp is nog niet ter sprake gekomen. Daarom trek ik de stoute schoenen dan maar aan en zal trachten op papier te zetten, waarvan ik nou eigenlijk de balen heb en waarom. Ik mag toch aannemen, dat ik niet de enige ben die met het probleem worstelt.

Er was laatst een plaats vrijgekomen in de oudercommissie van de school waar onze kinderen heengaan. Nou heb ik me nooit zo drukgemaakt om de activiteiten van een oudercommissie en wie daarom op het vreemde idee kwam om mijn naam te noemen, weet ik niet, maar kort en goed, op een avond stonden een dame en een heer bij me op de stoep, die zich aankondigden als leden van de commissie en of ik even tijd had. Wat doe je dan als ouder van twee spruiten op de bewuste school? Juist, je laat ze binnen, uiteindelijk kun je niet alles op de stoep afhandelen. Had ik dat nou maar niet gedaan, want nauwelijks zaten ze of ze kwamen met het probleem op de proppen. Of ik niet in de oudercommissie zitting wou nemen. Nou zou dat nog niet zo erg zijn geweest, ware het niet dat die man die erbij was, eraan toevoegde: „U zult toch wel tijd over hebben, uw man vaart immers”

Kijk, en dat maakt me nou hels. Hoe komt zo iemand — en er zijn er velen die er zo over denken — er nou bij, dat ik wel tijd over zal hebben, omdat m'n man zo nodig moest varen. Niet dat ik tegen dat varen van hem iets heb, begrijpt u me goed, maar ik heb iets tegen de gevolgtrekkingen die iedereen er altijd bij maakt. Maar laat ik niet afdwalen. Ik heb een uurlang tegen die man aan zitten praten om hem ervan te overtuigen, dat z'n opmerking niet alleen misplaatst was, doch ook iedere motivering miste. Pas na dat uur besepte ik, dat ik in m'n taak als gastvrouw tekort schoot, dus met een paar koppen koffie heb ik dat toen

proberen goed te maken. Het eind van het liedje was wel, dat ik werd voorgedragen als lid (en natuurlijk aangenomen, want geen enkele andere vader of moeder scheen er iets voor te voelen.). Nou zou dat nog niet het ergste zijn geweest, ware het niet, dat ook daarna — als er avonden op school waren en de oudercommissie in het geweer moest treden met koffiezetten of zo — voortdurend bij voorkeur een beroep op mij werd gedaan, al of niet onder het mom van „wij kunnen niet altijd zo gemakkelijk weg, begrijpt u”. Ze kunnen me wat.

Trouwens, het is niet alleen bij die oudercommissie. Overkomt het u — mede-slachtoffers — nou ook zo vaak, dat als de burenen een avondje samen lekker uit willen, men u vraagt op de kinderen te passen? En nou ben ik helemaal niet tegen oppassen, zeker ook niet tegen het helpen van een ander, maar het is die zachte duw die ze er zo dikwijls bij geven, zo van: jouw leven is toch eenzaam en dan heb je wat te doen.

Zouden al die mensen zich nou nooit hebben gerealiseerd, dat het vier maanden lang vader en moeder tegelijk spelen, heus wel wat extra van je vergt? Goed, de moeilijkste karweitjes laat ik staan, ik zet ze zelfs op een lijstje, met nummers erbij, om de urgentiegraad aan te geven. Maar er blijven er toch genoeg over, die je zelf moet fixen.

Nieuwe snoeren aanzetten, het vliegwiel van de lievelingsauto van je zoon weer gangbaar maken, allerlei formulieren voor weetikveel invullen, en zo kun je nog een uurtje doorgaan. En dan wat in het leven van de echtgenote van een zeevarende toch al tijdrovend is, steeds weer een stukje bij de wekelijkse brief geschreven.

Hoe ze trouwens aan je naam komen als ze hulp nodig hebben, is en blijft me een raadsel. Nog verleden week word ik benaderd door een dame die me vroeg of ik wilde collecteren voor een of ander goed doel. Nou was ik het met het doel volkomen eens, en ik beseft drommels goed, dat je zelf dan ook iets moet doen, maar wat mij er nou toe bracht om botweg „nee” te zeggen, was eigenlijk om wat ze er prompt aan toevoegde: „Uw man vaart, heb ik gehoord, dus u kunt 's avonds wat makkelijker van huis dan al die anderen. Ze kunnen me wat, bálén heb ik van die stomme opmerkingen. Jammer, dat „Tussen Schip en Ka” niet zo'n grote oplage heeft, dat je in grotere kring bekend kan maken dat wij — meestal aangeduid met dat mooie woord „zeemansvrouwen” — heus gewone mensen zijn, die als het erop aankomt het minstens even druk hebben als al die anderen.

En nou ik toch m'n hart aan het luchten ben, nog even iets anders, namelijk als manlief weer thuis komt. Je kijkt er naar uit, dat is toch logisch. En al loop ik dikwijls genoeg met een stofdoek door het huis, ik geef toe, dat als van kantoor bericht is gekomen dat hij weer gauw kan worden verwacht, de kamer nog gezwind even extra wordt gestoft, alle weekbladen (die ik altijd onder de bank schuif!) worden gesorteerd en weggeborgen enzovoort. En dan moet je de burenen horen! „Uw man komt zeker weer thuis, u bent zo druk bezig”. Het is maar goed, dat ze me ook wel eens uit de brand helpen als er een urgent karweitje in huis moet gebeuren, dat kennelijk alleen door mannenhanden kan geschieden, ander zou ik het ze nog veel kwalijker nemen.

Hé, het deed toch goed m'n hart eens te luchten. En daar is die rubriek toch ook voor, geachte redactie? (Inderdaad — red.)

Scepter

Wij weten allen wat de scepter zwaaien betekent. Afhankelijk van de omstandigheden, kan dat een gemakkelijke, maar ook een heel moeilijke taak zijn. Wij geloven wel te mogen zeggen, dat ruim 25 jaar die scepter zwaaien als Commandant van een internaat niet een al te gemakkelijke opgave is geweest. Vogels van diverse pluimage krijg je onder je hoede, met alle problemen die dat met zich brengt. De heer J. J. Heikens, Commandant van het internaat „Admiraal van Kinsbergen”, te Groningen, die in die functie ook talloze officieren van onze Maatschappij onder zijn hoede heeft gehad, was echter niet verstoken van humor, hetgeen er mede toe bijgedragen heeft dat vele oud-leerlingen hem nog steeds een warm hart toedragen. Op 17 april jl. heeft hij nu afscheid genomen, waarbij een onzer hem namens velen dank zei voor al hetgeen hij al die jaren, ook voor onze toekomstige officieren, heeft gedaan. Van harte wensen wij hem toe, dat hij nog lange tijd van zijn welverdiend pensioen mag genieten.

Sterke drank

Na jaren zijn wij er vrij kort geleden in geslaagd een regeling te treffen, waardoor in voorkomende gevallen opvarenden ook te Mina al Fahal kunnen worden afgelost. Voordien was dit geheel uitgesloten, zoals een aantal van onze varende personeelsleden tot hun teleurstelling hebben moeten ervaren.

Helaas doemen er weer moeilijkheden op. Het is in Oman — en trouwens in vrijwel alle Arabische staten — streng verboden alcoholhoudende dranken te importeren. Met de autoriteiten in Oman heeft onze agent te Mina al Fahal nu goede betrekkingen. Deze dreigen echter te worden verstoord door opvarenden die Oman binnenkomen en toch sterke drank bij zich blijken te hebben.

Mogen wij langs deze weg een ieder dringend verzoeken zich aan de regels te houden en geen sterke drank mee naar of van boord te nemen wanneer via Oman wordt gereisd. Het zou bijzonder teleurstellend zijn als overtreding van deze regel de autoriteiten aldaar zou doen besluiten het aflossen van opvarenden van onze schepen te Mina al Fahal niet meer toe te staan.

Batterijen

Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V. heeft onder eigen merk twee series batterijen op de markt gebracht, behalve in Nederland ook verkrijgbaar in Duitsland, Frankrijk en Italië. Een serie (met blauwe bovenzijde) is bestemd voor o.a. zaklantaarns en speelgoed, de andere serie (met rode bovenzijde) voor draagbare radio's en elektronische appara-

tuur. De batterijen zijn verkrijgbaar bij Shell-benzinestations en, voor het vloot- en walpersoneel, bij de Shell-winkel op de 9e etage.

Shell-winkel

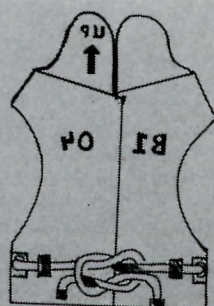
Nu wij het hierboven toch over die winkel hadden, nog steeds zie je vooral verlofgangers zoekende door de 1e etage lopen. Jammer, want die hebben dan kennelijk niet in deze rubriek gelezen dat de Shell-winkel is verhuisd en wel naar de 9e etage. Gewoon de lift nemen naar de 9e vanuit de Zuidhal, rechtsaf slaan, door de klapdeuren en aan de linkerhand treft u de winkel aan. Is er geen bediening? Even op de bel drukken en prompt verschijnt een lieflijke jongedame, die met genoegen alle verkrijgbare Shell-artikelen tegen korting aan u levert.

Jeugdfotowedstrijd

Ter bevordering van de belangstelling van de jeugd voor het wel en wee van de Nederlandse maritieme bedrijvigheid, organiseert de Stichting voor Maritieme Jeugdvoorzichting NEVAS te Rotterdam, in samenwerking met de Stichting Amateurfotografie te Amsterdam, een jeugdfotowedstrijd. Deze wedstrijd omvat onderwerpen en situaties, die met zeescheepvaart, Koninklijke Marine, Loodswezen, zeesleepvaart, binnenvaart, vissersij etc. (de watersport uitgezonderd) te maken hebben. De wedstrijd loopt van 1 mei t.m. 30 september 1973 en staat open voor deelname door de jeugd van 11 t.m. 18 jaar.

De Nederlandse rederijen, de Koninklijke Marine, de vissersij, de organiserende stichtingen en andere instanties zorgen voor bijzonder aantrekkelijke prijzen, waaronder cruises naar de Bahama's, Londen en Torquay, retourpassages naar Engeland, bezoeken aan de Kon. Marine in Den Helder, excursies met Marineschepen, kustreizen met vrachtschepen, bezoeken aan tankers, tochten met reddingboten en maritieme boekwerken. Alle gegevens en informatie betreffende de fotowedstrijd, die als motto heeft „Schepen op de plaat”, zijn te verkrijgen zowel bij de Stichting voor Maritieme Jeugdvoorzichting NEVAS, Parkhaven 101 te Rotterdam (010) 360384 als bij de Stichting Amateurfotografie, Singel 32 te Amsterdam (020) 66995.

PLAAT VAN DE MAAND



U weet het toch? Ook een platte knoop is een goeie knoop. Dus links over rechts en rechts over links.

schoon schip



Hoog bezoek

Tijdens het verblijf van de „Arca” in Nieuw Caledonië, medio maart jl., bracht de Indonesische consul, de heer P. Samadiono, met zijn echtgenote een bezoek aan het schip. Het was het eerste schip van onze Maatschappij dat, met een Indonesische bemanning, een bezoek bracht aan deze haven, een feit waaraan de plaatselijke pers ruimschoots aandacht schonk. Naar wij van de toenmalige gezagvoerder, kapt. W. Croes, vernamen, bleken de consul en zijn echtgenote genoeglijke praters te zijn, die bovendien nog uitstekend Nederlands spraken. Lange tijd bleven de gasten met de opvarenden in de eetsalon bijeen, waarbij de stemming opperbest was, hetgeen mede blijkt uit de bovenstaande opname.

Bij het vertrek van de consul en zijn echtgenote werden zij door de gehele bemanning, die het bezoek bijzonder op prijs hadden gesteld, uitgeleide gedaan.

TAMU AGUNG

Tatkala kapal „ARCA” berlabuh dipulau KALÉDONIA BARU, pada bulan Maret j.b.l., Konsol Indonesia, Pak P. Samadiono dengan Isteri mengunjungi kapal t.s.b. Diantara kapal2 kepunyaan Perusahaan kami, kapal „ARCA” inilah yang singgah dipelabuhan tsb. dan yang untuk pertama kali berawak anak-kapal bangsa Indonesia. Kejadian ini telah mendapat penuh perhatian dari pihak wartawan setempat.

Menurut berita yang telah kami dapat dari Kaptén W. Croes, yang pada sa'at itu menjadi Nakhoda kapal „ARCA” tsb., ternyata bahwa Pak Samadiono dan Isterinya dengan mudah dan lancar dapat bergaul dan ber-cakap2, lagi pula mereka pandai berbahasa Belanda.

Tamu Agung dan awak kapal lama sekali bersilatullahim diruang makan kapal, dan upacara ini boleh dikatakan mendapat hasil yang sangat memuaskan bagi para hadirin. Lihatlah potré yang terlampir.

Sesudah itu, Konsol Indonesia dan Isteri dihantarkan kedarat oleh para awak kapal, yang sangat menghargai kunjungan Pembesar mereka dipelabuhan asing itu.

Vlootpersonalia

Periode van 16 april t/m 15 mei 1973

Gehuwd:

- 16.4: J. J. de la Fuente, 4e wtk., met mej. A. A. M. Segers;
27.4: B. Crum, 4e stm., met mej. J. Stollé;
4.5: A. G. den Dekker, 4e stm., met mej. A. Dekker;
15.5: G. van Berghem, 5e wtk., met mej. T. Scheffer.

Geboren:

- 20.4: Rolf Hendrik Peter, zoon van P. A. Post, 3e wtk., en mevr. A. H. Post-Meyer;
24.4: Raymond, zoon van J. F. A. Leurs, 3e wtk., en mevr. K. H. Leurs-Tabak;
24.4: Rikkert Jan Jacob, zoon van H. Bijvank, 2e stm., en mevr. K. Bijvank-Pietersen;
26.4: Jimmy Stefan, zoon van J. W. van Hoof, 4e wtk., en mevr. A. E. C. R. van Hoof-van den Bijlaard;
27.4: Nellie Ninette, dochter van T. L. M. Ahlers, 5e wtk., en mevr. J. W. Ahlers-Fledderus;
1.5: Paula, dochter van B. M. Stubbe, 3e stm., en mevr. C. S. W. Stubbe-van der Ploeg;
4.5: Suleika, dochter van J. M. E. Korteweg, 3e stm., en mevr. J. Korteweg-Joose;
6.5: Krista, dochter van J. M. Hogenstein, 4e wtk., en mevr. J. C. M. Hogenstein-Braam;
12.5: Geert Jan, zoon van E. Aanen, 2e wtk., en mevr. W. Aanen-Bronke.

Aflossingen:

- gezagv.: G. P. Paulussen, A. Tysma, F. Klaassen, P. G. C. M. Passieux, D. Rijk, H. H. J. Dijkhuizen, N. H. van der Heiden, M. A. Busker, J. M. Hillen, W. T. Spier, W. Kuyper, K. Prins, H. Unger, M. Zuilhof;
1 stl.: S. Termeer, S. Noordenbos, W. O. Kooi, M. Hus, H. A. Kuling, A. Visser, C. A. Koppendraaier, R. Jousma, J. S. de Jong, D. M. Mos, P. C. Rakké;
2e stl.: T. H. Tromp, M. Stammes, J. Tebbenhoff, J. Werkhoven, W. J. C. den Boer, R. J. Westerbrink, H. Bijvank, M. Waalewijn, F. de Vries, W. C. Moll;
3e stl.: W. L. Westhoff, G. W. Geesink, M. J. van Loozen, H. Dokter,

- R. A. Reddering, M. de Bruyne, C. Doolaard, H. R. R. van de Riet, A. J. van Spronsen;
4e stl.: S. J. P. Lyczak, A. G. den Dekker, P. J. Urban, P. A. Janssen, C. K. Vermeulen, L. A. C. M. van der Bruggen, J. J. Engelbrecht, M. B. Kwakkelstein;
radio-off.: C. J. Haverkate, W. N. Lansbergen, S. C. Kootstra, K. Keizer, A. Narold, C. H. van Wijngaarden, R. Koster, H. Altena, J. J. van Weerden, D. J. Hage, G. K. A. Vormer, A. A. M. Lapidaire, K. Stapper;
hfd.wtk.: J. van Bon, A. de Boer, H. J. Melse, R. D. Kuil, H. W. Bosman, F. van Dalen, P. J. de Lange, R. W. H. Buitenrust Hetteema, K. L. Schuring;
2e wtk.: C. Hemmer, O. de Roos, C. W. H. van Holthuysen, W. J. M. Braeken, J. Visser, C. P. de Waard, C. A. Douwes, W. Wartena, M. de Boer, G. J. van Eyk, H. M. Westerveld, S. J. Punt, G. J. Leussink;
3e wtk.: S. P. van Galen, M. de Wit, J. A. Willems, J. E. A. Westerbeek, C. G. van der Zwet, E. L. F. Nijhuis, D. van Dongen, C. Oppelaar, A. E. de Bruyn, J. D. Compier, J. E. Buitenkant, F. D. Dieleman, E. S. Petrusma, R. Lenz, A. E. A. van Velde, W. J. M. Peeters, A. G. M. van de Pijpekamp, M. Schmidt;
4e wtk.: D. A. Gunst, R. F. Schippers, O. Wink, C. J. L. Jordan, H. van Hall, F. van den Boogaard, T. H. van Leeuwen, B. K. Frans, H. Waitz;
5e wtk.: M. C. Versloot, C. W. van der Vos, H. W. P. Schaaper, A. Storm, R. J. Houwers, W. Hol, H. Koster, S. J. Breedveld, G. Dekker, P. H. Sibbes, R. van Egmond, K. Koeten, L. J. Keus, P. Holtring, G. A. Mellonius, A. Nonnekes, F. J. M. Jorna, C. J. M. van Meer, G. van Berghem, J. H. van Leuven, A. D. Salomons, L. J. Stam, P. Versluis, A. Verschoor, J. H. Maneschijn, E. J. Kolet, H. A. H. van de Wal, C. P. den Heyer, J. P. Versluys;
sch.voorman: A. de Kuyper, P. Sloover, W. van Dongen, Ph. de Vries;
sch.vakman I: J. P. Bijlsma, L. A. T. Blankemeyer, W. Cevaal, J. M. H. Siepers;
sch.vakman II: R. Vijlbrief, J. J. van Triet;
sch.gezel a/w: B. R. Pronk, H. M. Wiersma, R. W. A. Geurts, H. T. Goverts, M. W. Toet, R. E. Riedewald, G. Z. Spaans, S. W. de Boer, J. de Graaf, J. Blom, J. Tuinebreyer, H. J. F. Stoffers, G. van Osselen, G. Kruger, J. J. Donleben, B. Benjamins, L. H. M. Konings, C. L. J. Guilliamse, C. v. d. Wildt, J. L. F. Romen, H. Audier, H. Moes, J. G. Hetteema, L. G. Smit, W. A. M. v. Amelsfort, C. C. Groenfelt;



JUBILEUM

De schaar moest eraan te pas komen om hoofdwerktuigkundige J. van Essen het embleem voor 25 jaar dienst te kunnen opschroeven! Alhoewel de officiële datum van het jubileum 15 maart 1973 was, kon hij pas na aflossing voor verlof van het s.s. „Korovina” door de Directie voor een bezoek worden uitgenodigd. Op 17 april werd de jubilaris, vergezeld van zijn echtgenote, door de heer Rodenburg ontvangen, waarbij bovenstaand moment werd vereeuwigd.

aank. sch.gezel a/w: E. L. Boldewijn;
 hoofd voeding: C. v. d. Waal, L. Deynen;
 sch.kok: G. A. M. van Holsteijn;
 hoofd bediende: E. J. Eradus, F. P. Lommerse;
 bediende: H. Kranendonk, A. R. Tanasale;
 jongen a/w: J. H. Geelen.

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

- m.s. Acila:** sch.gezel a/w W. L. Rijsewijk, L. C. Remmelzwaal, J. G. Klein-Hesselink;
- m.s. Acmaea:** gezagv. P. Buisman, 2e stm. J. Wassenaar, 3e stm. P. H. Jacobs, 4e stm. A. J. Kappers, 11.stm. P. Bode, hfd.wtk. J. B. Biondina, 2e wtk. A. J. Verkerk, wnd. 3e wtk. C. A. van Esveld, 11.wtk. A. Korf, 11.wtk. R. Koudstaal, sch.gezel a/w P. E. J. v. Kordenoordt, sch.kok G. S. Sinnema, bediende A. Jansen, koksmaat J. J. v. d. Elburg, jongen a/w A. Valkeneer;
- m.s. Acteon:** 2e stm. J. I. Boon, 4e stm. H. H. van Dijk, 4e wtk. M. C. H. Waaldijk, 11.wtk. B. Maaskant;
- s.s. Arca:** 4e stm. D. Dankaat, radio-off. A. Spruit;
- s.s. Atys:** 2e stm. H. Slot, radio-off. H. J. van Homoet;
- m.s. Camitia:** hfd.wtk. A. J. Baerveldt, 3e wtk. W. Verhagen;
- s.s. Capiluna:** sch.vakman I R. Cornelissen;
- s.s. Capisteria:** capataz E. Curras Gonzalez, man.esp. A. Aragunde de la Torre, 2° man. E. Alvarez Soto, mar.int. M. Amoedo Agute, A. Boullosa Dacosta, F. Carrera Covel, J. M. Lage Muiños, E. Moldes Nogueira, J. M. Oliveira Santos, J. Rios del Rio, R. Vicente Dominguez, F. Zabala Calvino, 2° mar.int. J. B. Gonzalez Cortes, A. Miguez Boullosa, coc. G. Castro Gomez, cam. J. J. Domeque Bailo, M. Fernandez Pazos, P. J. Rodriguez Solino, cam.trip. J. E. Francisco Guedella;
- s.s. Capulonix:** 2e stm. D. Schonenberg, wnd. 4e wtk. P. A. van Splunter;
- m.s. Crania:** 4e stm. C. Timmers, wnd. 4e wtk. R. J. Rodolf, 11.wtk. P. C. Telle, radio-off. A. W. C. Wouterson, capataz A. Puime Amarin, man-esp. H. Bouza Alonso, 2° man. J. C. Perez Fernandez, mar.int. F. Colarte Vazquez, J. R. Gomez Lomba, L. Martinez Duran, M. Martinez Fernandez, A. Nogueira Nuñez, I. Parceros Caamaño, A. Perez Fernandez, J. Rodriguez Freire, E. Valverde Alonso, A. Cordeiro Santos, M. Vila Otero, coc. G. Da Rocha Valverde, cam. S. Castro Lopez, F. Domeque Bailo, J. Torres Torres, cam.trip. M. Paz Curra;
- m.s. Dalia:** 1e stm. R. J. Wyrdean, wnd. 4e wtk. H. van de Water, sch.voorman D. C. Kommers, sch.vakman I L. J. C. van Kuyen, sch.vakman II P. A. v. d. Hoek, W. H. Welling, sch.gezel a/w A. A. M. van Hoeck, A. A. Tielenburg, aank. sch.gezel a/w H. Krotwaar, aank. kok F. A. Faber;
- m.s. Daphne:** 2e wtk. H. de Hoog, 3e wtk. G. Pos, wnd. 4e wtk. R. F. Hamar de la Brethonière, radio-off. F. W. Barg, bediende R. Bakker, L. J. Schalk;
- m.s. Diadema:** gezagv. F. Minkels, 2e stm. P. T. M. de Jonge, 11.stm. J. Jongeneel, 11.wtk. C. M. J. van der Slikke;
- m.s. Diloma:** sch.voorman R. P. L. Verhoeve;
- m.s. Dosina:** gezagv. A. Post, 2e wtk. F. Bakker, 3e wtk. C. Loman, sch.voorman L. van Wieren, bediende A. J. J. Ceelen;
- s.s. Kalydon:** gezagv. K. Poort van Ingen, 3e wtk. J. L. de Bondt;
- s.s. Kara:** 1e stm. W. S. van der Ham, 5e wtk. F. G. H. Budding;
- s.s. Kenia:** 2e wtk. F. de Roos, wnd. 3e wtk. J. Qualm, 4e wtk. J. P. P. van Alebeek, 5e wtk. W. H. F. Leen;
- s.s. Kermia:** wnd. 2e stm. P. G. van der Horst, 2e wtk. W. D. Hoogland;
- s.s. Khasiella:** 4e stm. J. S. de Vos, 3e wtk. J. Almekinders, 4e wtk. J. W. Maas;
- s.s. Kopianella:** 1e stm. G. Verbrugh, 5e wtk. A. W. van Sluys;
- s.s. Koratia:** hfd.wtk. J. L. van der Rijst, 2e wtk. H. Kuyper, 5e wtk. H. A. M. Jamin, 5e wtk. J. J. Ceelen;
- s.s. Kosicia:** gezagv. B. C. den Exter van den Brink, wnd. 2e stm. R. Hagen, 3e stm. G. Besier, 4e stm. J. L. A. M. Peek, 11.stm. E. W. van den Brink, hfd.wtk. R. Romijn, 3e wtk. C. H. Kleywegt, wnd. 4e wtk. R. C. Duyts, radio-off. J. P. Cnossen;
- s.s. Krebsia:** 1e stm. P. M. de Graaf, 4e stm. A. L. M. Nagelkerke, 3e wtk. J. H. Dor, 11.wtk. C. G. Storm;
- s.s. Kryptos:** gezagv. C. Vessies, 11.wtk. E. Krook;
- s.s. Kyxil:** 3e stm. H. Swenne, 4e stm. B. Crum, wnd. hfd.wtk. J. de Jong, 11.wtk. D. J. Bastiaans, radio-off. J. J. van Gessel;
- s.s. Lovellia:** 1e stm. J. E. Dekker, 3e stm. W. T. van den Berg, hfd.wtk. F. in 't Veld, wnd. 3e wtk. L. F. Kruyt, 4e wtk. P. A. van Schuppen, radio-off. J. Mellegers, sch.voorman H. H. Oostrum, sch.vakman I F. A. Nijhuis, sch.vakman II H. P. M. Oosterveer, sch.gezel a/w J. Booy, M. Ripke, R. Scharroo, H. A. de Ruiten, F. Oostdijk, R. A. M. Jansen, P. Nobel, P. J. de Bruin, aank. sch.gezel a/w A. T. Tollenaar, G. M. Gouka, C. J. F. v. d. Berg, hoofd voeding D. A. Sinnema, sch.kok G. H. Valk, hoofd bediende L. J. Wulder, bediende J. G. L. M. Dijkers, J. A. Small, bediende a/d H. Zaat;
- s.s. Macoma:** gezagv. J. J. Schouten, 1e stm. B. C. Visser, 3e stm. J. van Ruiven, sch.vakman I J. Doolaar, sch.gezel a/w J. A. Schaarman, W. R. v. d. Broek, jongen a/w R. Lutteke;
- s.s. Metula:** gezagv. K. Drent, 2e stm. A. van Leeuwen, 2e wtk. P. F.

Afscheid J. M. Bos



Wederom hebben wij afscheid genomen van een onzer oud-ge-dienden. Ditmaal de heer J. M. Bos, die na een lange staat van dienst als scheepsgezel a/w, onze Maatschappij heeft verlaten. Reeds in de jaren '47-'48 deed hij dienst op onze „Coryda” en „Macoma”. Na een onderbreking van een aantal jaren keerde hij op 29 augustus 1956 bij de Maatschappij terug. Na op diverse schepen te hebben dienst gedaan, waarbij dienst-perioden van 1 jaar of langer niet tot de uitzonderingen behoorden, was dan thans het moment aangebroken om wegens gezondheidsredenen met varen te stoppen. Het afscheid werd gevierd met een gezellig etentje, na afloop waarvan de heer F. K. Neuerburg, chef DFP/2-Sectie Scheeps-gezellen, de heer en mevrouw Bos voor de toekomst gezondheid en het allerbeste toewenste.

Onze vloot-jubilarissen



25



E. Rouw
 hoofdwerktuigkundige
 1948 - 15.6 - 1973



10



C. Hemmer
 2e werktuigkundige
 1963 - 10.6 - 1973



W. J. Zijta
 scheepsgezel a/w
 1963 - 9.4 - 1973



E. J. Eradus
 hoofd bediende
 per 26.3.1973

In dienst getreden



R. Cornelissen
 scheepsvakman I
 per 3.5.1973

Met pensioen



H. J. Melse
 hoofdwerktuigkundige

Buil, 3e wtk. H. Tesink, 5e wtk. C. W. H. van den Heuvel, radio-off. A. Weldering;

m.s. Niso: 3e stm. R. A. Sweetnam, 3e wtk. J. B. Krijnen, radio-off. C. P. Verschoor;

s.s. Ondina: 3e stm. L. G. P. de Groot, 5e wtk. T. W. P. B. Vermolen;

s.s. Onoba: 5e wtk. H. Oldeboom, 5e wtk. J. J. van Vondel;

s.s. Patro: 4e stm. C. G. Schipper, 2e wtk. A. Houwaard, 5e wtk. F. A. Wiemans, II.wtk. F. Vos;

s.s. Philidora: gezagv. H. A. Schelvis, 1e stm. M. de Graaf, 3e stm. W. Koeze, II.stm. E. Hietbrink, hfd.wtk. J. Tekelenburg, 5e wtk. A. H. A. M. Molenaar, 5e wtk. P. van Dijk;

s.s. Philine: gezagv. J. van Beele, wnd. 3e stm. P. A. D. Bouwman, wnd. hfd.wtk. C. H. de Koning, 3e wtk. E. P. Walop, 5e wtk. P. Reid, 5e wtk. R. Schokker, 5e wtk. A. Oost;

s.s. Philippia: 1e stm. J. Mieras, 2e stm. F. J. Kronenberg, 3e stm. A. Terpstra, II.stm. T. Krook, 2e wtk. J. H. E. Nijhuis, 3e wtk. L. Timmer, II.wtk. P. A. van Rosmalen, II.wtk. C. J. J. van den Kerkhof, radio-off. J. H. A. M. Suilen, sch.vakman I W. H. Klein, jongen a/w R. R. Simons;

s.s. Sepia: gezagv. H. Barth, wnd. 4e wtk. J. Penning, 5e wtk. J. Water;

s.s. Vasum: 1e stm. J. van der Zouwen, wnd. 3e wtk. J. W. Goetjes, wnd. 4e wtk. F. H. de Jong;

s.s. Viana: gezagv. D. de Boer, 1e stm. H. W. Vermaas, wnd. 3e stm. R. P. Regout, 2e wtk. H. Brand, wnd. 3e wtk. J. A. Kamberg, 5e wtk. M. A. E. M. Krom, radio-off. C. J. M. Mullaart, hoofd voeding J. P. Daudey;

s.s. Vitrea: wnd. 3e stm. J. de Nes, 2e wtk. T. Middelkoop, 3e wtk. A. J. A. de Groot, 4e wtk. J. Labeur, radio-off. J. A. Stevens;

s.s. Vivipara: gezagv. E. H. Brameijer, hfd.wtk. G. J. Visscher, 2e wtk. W. J. Meuldijk, 5e wtk. W. van der Plas, 5e wtk. C. W. Ards;

s.s. Zafra: 1e stm. O. A. van Druten, 2e wtk. A. G. M. Witten, 3e wtk. E. Hendrikse, 5e wtk. L. M. Dijkhuizen;

s.s. Zaria: gezagv. J. W. Bakker, 5e wtk. E. C. A. Vierling, 5e wtk. A. J. Bruining, radio-off. D. Hekking.

Uit dienst getreden vlootpersoneel:

5e wtk.: A. Bosch, M. J. T. N. M. Gremmen, J. J. Schaapherder;
sch.vakman II: L. P. L. W. Dekkers;
Hoofd voeding: C. L. J. Guilliamse.

Terug van tijdelijke tewerkstelling „Shell Nederland Raffinaderij B.V.”:
1e stm.: W. S. van der Ham.

Aangesteld als:

2e stm.: J. F. Casimiri;
4e stm.: C. G. Schipper, J. L. A. M. Peek;
4e wtk.: A. G. A. de Graaf, L. A. ten Harkel, M. W. M. van der Burgh,
J. C. van Koten, A. A. Konijnendijk;
5e wtk.: P. van Dijk, P. Reid.

Behaalde diploma's:

1e stm. G.H.V.: J. A. van Kesteren, M. Klein Sr.;
2e stm. G.H.V.: J. van Ruiven, J. P. J. M. Cobelens, R. J. Ruts, H. Sieders;
2e stm. G.H.V.-th.: L. Bart;
3e stm. G.H.V.: C. G. Schipper, J. L. A. M. Peek;
„C-th”: R. van den Berg;
„B”: J. W. van Putten, H. Nijhof, H. Tesink, J. H. Dor;
„B-th”: J. A. M. Leer;
„A”: A. W. van Sluys;
„MVD”: P. van Dijk, P. Reid.



Bruidspaar van de maand

Hoe kom je nu, als Geldermalsen je woonplaats is, aan een bruid uit Terschelling? Geen probleem, althans niet wanneer je de Hogere Zeevaartschool op dat eiland hebt gehad. Immers, je komt er terug om je A-diploma te halen en al studerende kom je weer oude kennissen tegen. Vijfde werktuigkundige G. van Berghem kan erover meepraten. Hem en zijn bruid, mej. T. Scheffer, hebben wij dan ook deze maand uitgezocht als het bruidspaar van de maand. Onze hartelijke gelukwensen met hun huwelijk, waarvan de voltrekking plaatsvond op 15 mei jl.

Mutaties walpersoneel

in de periode 11.4.73 t.m. 10.5.73

Uit dienst

1.5 P. M. Petrusma - sectie DFF/1
1.5 A. van Bokkum - sectie DFM/3 (pensioen)

Overleden

2.5 H. P. L. Beijerbergen van Henegouwen - sectie DFP/1

Interne mutaties

17.4 E. Verrips van DFP/1 naar DFP/3
17.4 J. J. van Noordt van DFP/1 naar DFP/3
17.4 H. A. van der Schilt van DFP/2 naar DFP/3

tussen schip en ka

twaaftde jaargang no. 10 — juni 1973

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

Redactiecommissie:

M. A. Busker, A. de Coninck, G. H. van Leeuwen, E. van 't Slot, W. N. Wouters, voorzitter, 010-145144-2065

Administratie:

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