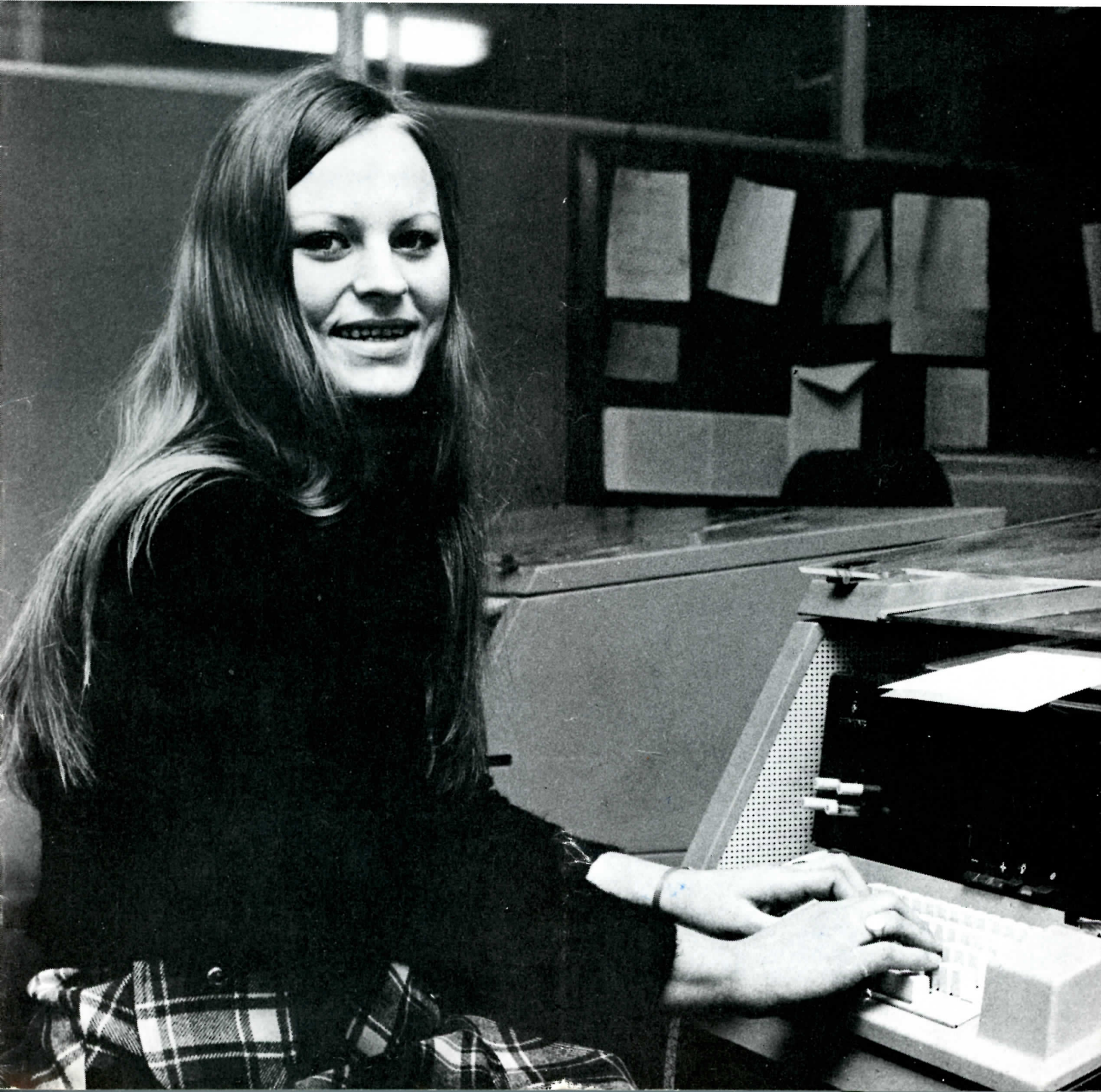


TUSSEN

# SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET  
VLOOT- EN WALPERSONEEL  
VAN SHELL TANKERS N.V.  
M A A R T 1 9 7 0



# De laatste fase van de KINDERTEKENWEDSTRIJD



Anja de Groot in Arnhem ging de nieuwe aanwinst gelijk proberen.

In het januari-nummer maakten wij reeds melding van de tentoonstelling die eind januari in de Zuidhal van het Shell-Gebouw te Rotterdam zou worden gehouden van alle door de kinderen van wal- en vlootpersoneel ingezonden tekeningen. Dat de kwaliteit van het door de kinderen ingezonden werk een dergelijk evenement rechtvaardigde, zal een ieder die een bezoek aan de hal heeft gebracht in de periode 21 t/m 30 januari kunnen beamen. Toch was dit nog niet de finale van de door „Tussen Schip en Ka” uitgeschreven wedstrijd, want de bekroning vond — zeker wat de prijswinnaars betref — eigenlijk plaats bij de uitreiking van de in uitzicht gestelde fietsen.

Afgaand op de originaliteit en uitvoering van het ingezonden werk had de jury — bestaande uit de heren N. Coors, M. de Jong en E. Korevaar — de hoofdprijzen toegewezen aan drie meisjes, die echter wel zeer verspreid over ons land hun woonplaats hadden, namelijk Vlissingen, Arnhem en West-Terschelling. Desondanks is besloten om toch de fietsen persoonlijk — namens de Directie van Shell Tankers N.V. — aan te bieden, met een welgemeend woord van zich te houden aan de verkeersregels.

En daarmee was dan de slot-fase van de kindertekenwedstrijd bereikt, een fase die vreugde in drie kinderharten bracht en toch ook de overige deelnemers een blijde lach op het gezicht toverde vanwege een fraai schetsboek met een flink stel kleurschrijvers.

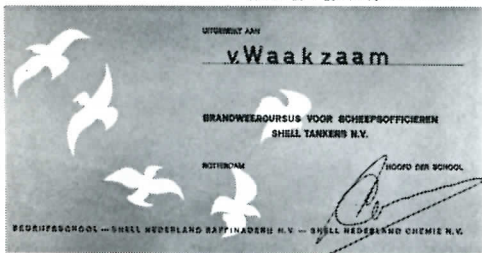


Monique Blaauw in Vlissingen zette er gelijk vaart in.



In West-Terschelling was Jeanette van der Veld in de wolken met haar meegroeifiets.





De deelnemers aan deze jubileum-cursus kregen een speciaal ontworpen „Bewijs van Deelname” aangeboden, ten teken dat hun „Waakzaam”-heid weer verder was opgevoerd.

## DE HONDERDSTE!!

Niet minder dan één honderd maal is thans de brandbluscursus voor officieren gehouden, een gebeurtenis die niet onopgemerkt is voorbijgegaan.

Tijdens de lunch op 28 januari jl., de eerste dag van de honderdste brandbluscursus, die werd gehouden van 28/30 januari jl., werden lovende woorden gesproken tot de heer A. van Wijk, van de Bedrijfsschool te Pernis, die vanaf het prille begin van deze cursussen — de eerste was op 14 april 1958 — als instructeur een belangrijke bijdrage heeft geleverd aan de oefening van onze officieren in de praktijk van de brandbestrijding, het gedrag in brandende en gasgevaarlijke ruimten (vandaar die gaskelder) en de hiervoor te gebruiken middelen. Momenteel wordt de heer Van Wijk geassisteerd door de heer A. Niemantsverdriet, praktijkinstructeur van de Bedrijfsschool, die wegens bezigheden elders niet aanwezig kon zijn.

De eerste brandbluscursus, welke één dag duurde en waaraan door acht officieren werd deelgenomen, stond onder leiding van de heer Hans en de heer Van Wijk van de Bedrijfsschool.

Reeds in het beginstadium van deze cursussen bleek hoe doelmatig een dergelijke opleiding

was, zodat al spoedig uitbreiding werd gegeven aan het aantal deelnemers (tot 12) aan de cursussen, die om de veertien dagen werden gehouden.

De te behandelen materie groeide reeds spoedig zodanig uit dat besloten werd de cursussen met één dag te verlengen — februari 1959 — alhoewel de vlootstafpositie het onmogelijk maakte de frequentie van eens in de veertien dagen te handhaven.

In oktober 1959 — inmiddels hadden niet minder dan 300 onzer vlootofficieren de cursus gevolgd — werd daarom besloten het aantal cursussen tot 10 per jaar te verminderen. Daartegenover staat dat in verband met de behoefte om ook praktisch te kunnen oefenen met persluchtapparatuur, in september 1960 de cursusduur met nog een dag werd uitgebreid, waarmee dus de 3-daagse brandbluscursus zoals wij die nu kennen, was ontstaan.

Momenteel heeft ongeveer 70% van onze dekofficieren en 52% van de machinekamerstaf de brandbluscursus gevolgd, op zichzelf reeds een behoorlijk percentage, dat echter hoger had kunnen zijn ware het niet dat als gevolg van pensionering en verloop een deel van de 1076 officieren die in totaal hebben deelgenomen, niet meer in actieve dienst is.

Wij bevinden ons in een afgesloten ruimte. Het is nagenoeg donker; een enkel gekleurd licht geeft het interieur een spookachtige aanblik, terwijl de stoomverwarming voor een tropische temperatuur zorgt.

Wij onderscheiden een aantal schimmen, die voorzien van persluchtapparatuur lijken op bewoners van een andere planeet. Zij trachten zich al tastend, bukkend en kruipend een weg te banen door een doolhof, bestaande uit nauwe gangen, deuren, halve schotten en een tunnel. Aan het einde van een moeizame tocht door dit labrynth komen zij bij elkaar in een geheel donker, met dichte rook gevuld portaal. Als dan eindelijk de verlossende laatste sluisdeur opengaat en de schimmen te voorschijn komen, dan wordt alles duidelijk.

Wij zijn in de gaskelder op de Bedrijfsschool te Pernis. De deelnemers worden geoefend in het gebruik van persluchtapparatuur onder zo reëel mogelijke omstandigheden en deze oefening vormt een onderdeel van de brandbluscursus voor officieren.

Ditmaal een heel bijzondere cursus, de honderdste!

De heer Van Wijk, die behalve door de heer G. H. van Leeuwen, chef DFP/1 - Scheeps-officieren, van onze Maatschappij ook nog werd toegesproken door ir. A. Brakel van Shell Nederland Raffinaderij N.V., Pernis, was bijzonder getroffen door de belangstelling die werd getoond bij dit „jubileum”, belangstelling die niet alleen de honderdste cursus betrof doch zeker ook zijn persoon als instructeur.



Niet alleen in de gaskelder doch ook in de buitenlucht wordt met enthousiasme geoefend, waarbij het werkerrein zodanig wordt gekozen dat de omstandigheden die zich aan boord zouden kunnen voordoen, zoveel mogelijk worden benaderd.

De deelnemers aan deze jubileum-cursus tezamen met de instructeur, de heer A. van Wijk van de Bedrijfsschool te Pernis.



### BIJ DE VOORPLAAT:

WIE VAN DE VIER? Een van de telexisten (mej. A. M. Swierstra) wier rappe vingers de berichten uitzenden. Zie het artikel op pag. 4, 5 en 6.

Op de 1e etage in het Shell-Gebouw aan het Hofplein is de telexkamer gehuisvest, die thans organisatorisch onder Shell Nederland N.V. valt, doch waar een groot deel van de ontvangen en verzonden berichten bestemd is voor of afkomstig van onze schepen en onze Maatschappij.

Hier ook wordt — via Den Haag en Londen — verbinding tot stand gebracht met een groot aantal plaatsen over de gehele wereld. Ook vanuit deze zaal gaan de berichten naar de „Acila”, „Arca” en „Vitrea”, berichten die aan boord door de radio-officier uit de rol van de van het T.O.R.-systeem deel uitmakende schrijfmachine worden gescheurd en aan de gezagvoerder overhandigd. Eveneens vanuit deze sectie worden de telegrammen — per telex — aan de P.T.T. opgegeven en worden ook binnenkomende telegrammen voor de drie in het Shell-Gebouw gevestigde maatschappijen per telex van Tante Pos ontvangen.

Waaruit wel blijkt dat zowel de P.T.T. als de Shell-maatschappijen zijn doordrongen van de voordelen — zowel wat tijd als kosten betreft — verbonden aan een goede telexverbinding.

Onderstaand artikel zal u tonen dat, wanneer men een communicatiemiddel zoekt, de telex belangrijke voordelen kan bieden, zulks in meerdere opzichten.



*Coderen, decoderen, routing indicators aanbrengen, controleren, urgentiegraad bepalen en nog vele andere activiteiten maken deel uit van het werk dat in een telexkamer wordt verricht.*

zenden van het telexbericht gemoeid in de meeste gevallen uiterst kort is, lijkt dit communicatiemiddel bij uitstek geschikt om met elkaar in verbinding te treden, en wel snel en voordelig.

#### Brief

Het schrijven van brieven vraagt tijd, niet zo zeer voor zover het betreft het redigeren van de brief zelf, althans niet veel meer tijd dan voor het concipiëren van een telex, doch wel — voor zover het de kantoren betreft — het laten uittypen ervan, het daarna weer terugzenden naar degene die de brief heeft opgesteld, zulks voor het zetten van zijn handtekening, het daarna weer verder zenden van dit schriftelijk communicatiemiddel naar de postkamer, en zo kunnen wij nog een hele reeks handelingen opsommen die alleen maar de tijdsfactor ongunstig beïnvloeden. Daar komt nog bij dat de ontvanger geneigd zal zijn om een ontvangen brief weer schriftelijk te beantwoorden, met andere woorden, de gehele cyclus herhaalt zich, resulterend in een grote hoeveelheid tijd alsmede aanzienlijke inspanning, die dikwijls niet eens verantwoord is wanneer wij de inhoud van de brief op de keper beschouwen; al met al zelfs nog een kostbare geschiedenis als wij het arbeidsloon zouden gaan uitrekenen. Toch zal de brief altijd een belangrijk deel van de communicatiemedia blijven uitmaken zolang niet ieder bedrijf beschikt over een telexverbinding, waarbij wij toch nooit kunnen verwachten dat ook iedere particulier over een telex-apparaat zal komen te beschikken.

Maar is die verbinding er wel, dan lijkt een telexbericht het meest aangewezen middel om met elkaar in contact te komen.

#### Shell is snel

En wat de Shell-kantoren betreft zijn er talloze mogelijkheden om van de telex-verbinding gebruik te maken, hetgeen wel heel duidelijk naar voren komt als we bijgaand schema eens kritisch beschouwen; de doorgetrokken lijnen stellen de vaste verbindingen

## WIE VAN DE VIER?

Afstanden kan men op velerlei wijzen overbruggen; wij bedoelen hier niet mee hoe wij ons snel van de ene plaats naar de andere kunnen begeven, doch hoe wij snel met een ander, of het nu in een nabij- of verafgelegen plaats is, aan de wal of op een schip, in verbinding kunnen treden, en wel voor een bericht, verzoek om advies, enz.

Hiervoor staan te onzer beschikking: de telefoon, de brief, het telegram of radiogram en het telexbericht.

Bij het maken van de keuze uit deze verschillende mogelijkheden zijn er twee belangrijke factoren: tijd en geld. Is de tijdsfactor van meer gewicht dan de kostenfactor, dan is het alleszins verantwoord de telefoon ter hand te nemen, onverschillig of dit nu is van Rotterdam naar Londen, Genua of het schip op de oceaan.

Doch dan moet de tijd ook wel zeer dringend zijn of dan moet de noodzaak van een urgent gesprek waarbij over en weer argumenten worden uitgewisseld om gezamenlijk tot een beslissing te komen ook wel overwegen; immers, per telex kan men ook snel — ingeval van werkelijke urgentie zelfs binnen wel zeer korte tijd — de aandacht van de firma of persoon elders op een bepaalde aangelegenheid vestigen, hem daarbij zelfs gelegenheid latend om nog eerst na te denken over het te geven antwoord of de te nemen beslissing.

Uiteraard is de telexverbinding alleen mogelijk indien beide partijen beschikken over telexapparatuur. Op praktisch alle Shell-kantoren, waar ook ter wereld, staat telex-apparatuur ter beschikking voor snelle communicatie, zelfs op drie van onze Shell-schepen, namelijk de „Acila”, de „Arca” en de „Vitrea”, dit laatste nog bij wijze van proef. Deze schepen varen het zogenaamde T.O.R.-systeem, hetgeen zoveel betekent als Telex Over Radio.

#### Telex

Bij telexcommunicatie maakt men dikwijls — en zeker bij de grote Shell-kantoren — gebruik van een vaste verbinding, met andere woorden voor de verbinding zelf wordt betaald en in hoeverre er gebruik van wordt gemaakt, maakt wat de kosten betreft niet meer uit. Aangezien — zoals reeds gezegd — de tijd met het

voor, de gestippelde de openbare telexnetten; openbaar wil hier dus zeggen dat ook niet-Shell-maatschappijen van deze verbinding gebruik maken.

In de linkerkolom zien wij een groot aantal in Europa gevestigde Shell-kantoren die bijna alle een vaste verbinding hebben met PTH, het Shell-telexcentrum in Den Haag. Via het Centraal Kantoor in de Residentie kunnen we dus vanuit Rotterdam met een groot aantal Nederlandse en Europese kantoren telexverbinding tot stand brengen.

Wil men vanuit Rotterdam verbinding met Groepskantoren in het Verenigd Koninkrijk of in andere werelddelen, dan gaat dit bericht niet alleen via Den Haag, maar ook via Londen, van waaruit het verder over de gehele wereld kan worden verspreid.

De vraag die nu zou kunnen worden gesteld is of er dan niet veel tijd verloren gaat door al die tussenfasen. Dit is echter geenszins het geval, want ook al worden er in Den Haag per dag zo'n 4000 berichten verwerkt, waarvan de helft uit „transito“-verkeer bestaat, men raakt er koud noch warm van; dank zij een telex-computer vinden de berichten voor de kantoren over de gehele wereld automatisch hun weg.

### Automatisch

Ook in het Shell Centre in Londen is een computer opgesteld. Ook telegrammen die in het Londense kantoor van onze Shell tankers worden ontvangen, worden automatisch „gerelayed“, d.w.z. een kopie ervan wordt automatisch door de computer, per telex, doorgegeven naar het Shell-kantoor aan het Hofplein.

Hoe kan die computer dit alles verwerken? Een logische vraag,

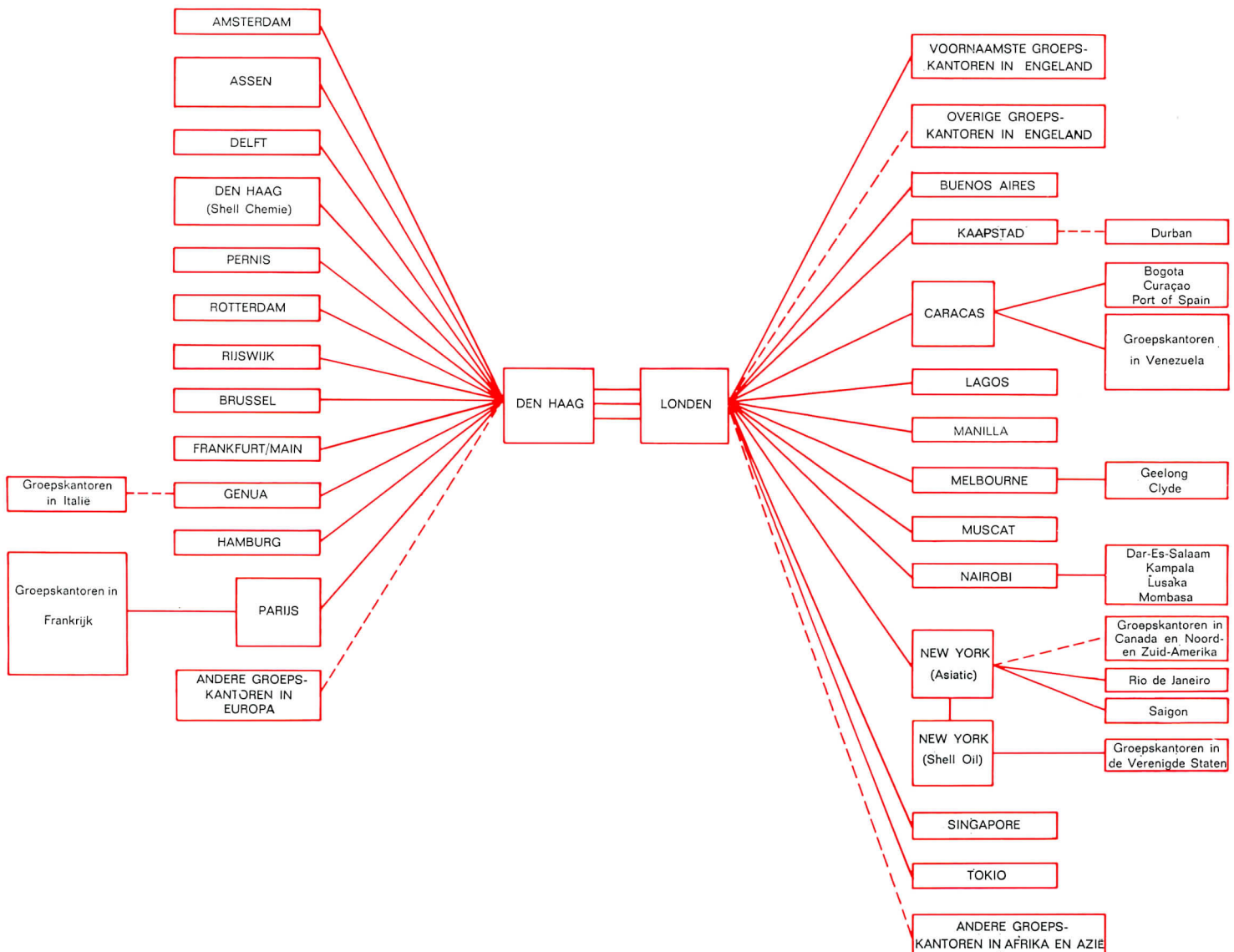
waarop echter een eenvoudig antwoord kan worden gegeven, want de computer sorteert op urgentiegraad en bestemming aan de hand van zgn. routing indicators, die men zou kunnen beschouwen als een soort telefoonnummer dat de computer herkent en aan de hand waarvan hij de verzendingsweg bepaalt en de verbinding tot stand brengt.

Zijn in het telex of telegram geen routing indicators opgenomen, wat b.v. niet het geval is bij de van onze schepen ontvangen telegrammen, dan worden deze er als het ware „voorgeplakt“, waarbij tevens de verdeling in het Londense kantoor wordt aangegeven. De computer doet de rest, zodat uitsluitend het aanbrengen van de indicators en de bestemming in het kantoor een ingreep is die tijd kan kosten, al is dit slechts weinig.

### Het telegram

Anderzijds staat ons ook nog de telegraafverbinding ter beschikking; het verzenden van een telegram vraagt niet veel tijd, de kosten ervan zijn echter dikwijls hoog, niet alleen afhankelijk van de lengte van de inhoud, doch tevens van de urgentiegraad alsmede — veelal — van de afstand gelegen tussen verzender en ontvanger. Verantwoord is het echter nooit wanneer de geadresseerde over een eigen telexapparaat beschikt met al of niet vaste verbinding met het verzendende kantoor en het bericht niet tijdens de weekeinden behoeft te worden behandeld.

Tussen onze schepen en de wal zal echter toch van het telegram — eigenlijk moeten wij dan spreken van het radiogram, daar het immers per radio wordt verzonden respectievelijk ontvangen — dikwijls gebruik moeten worden gemaakt, immers, de opvaren-





*In deze zaal worden per dag  $\pm$  500 berichten verzonden en ontvangen, waarvan meer dan de helft voor Shell Tankers N.V.*

den staan slechts drie communicatiemediën ter beschikking: de brief, het radiogram en de telefoon.

Toch kan men ook hierbij de kosten relatief laag houden want er is ook nog de mogelijkheid om een telegram als SLT (= Ship's Letter Telegram) te verzenden, hetgeen zoveel wil zeggen dat de aflevering per telex aan ons kantoor plaatsvindt ongeveer 18 uur na overseining door de radio-officier. Ook in vele andere landen kent men nu deze faciliteit, alhoewel hieraan moet worden toegevoegd dat elders de vertraging in de overbrenging gewoonlijk een dag meer is dan in Nederland.

#### Wal — Schip

Ook wanneer men een telegram wil sturen aan een opvarende en de kostenfactor niet uit het oog wil verliezen, kan men van een SLT telegram gebruik maken, door dit aan het postkantoor ter

plaats te bieden, waarna het per post naar Scheveningen Radio wordt gestuurd, waar het dan verder als telegram wordt behandeld. De enige vertraging die dit bericht dan ondergaat, is de tijd verloren met het per post verzenden van het telegram, maar daar staat dan ook een aanmerkelijke kostenbesparing tegenover.

Natuurlijk bestaat er voor urgente berichten van huis naar schip, en omgekeerd, ook de telefoonverbinding, doch hiervan kunnen de kosten flink oplopen, zulks afhankelijk van duur, afstand en vlag waaronder het schip vaart, hetgeen overigens ook het geval is voor radiogramverkeer.

Wanneer van urgentie geen sprake is, blijft de luchtpostbrief tussen schip en wal en omgekeerd de goedkoopste wijze van communicatie, uitgezonderd dus voor de zakelijke berichten tussen kantoor en met T.O.R. uitgeruste schepen.

## s.s. MYSELLA gedoopt en overgedragen aan Shell Tankers (U.K.) Ltd., Londen

Foto: NDSM



Op maandag 9 februari 1970, om 11.00 uur, is de 210.000 ton.d.w. metende tanker „Mysella”, gebouwd bij de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam voor rekening van Shell Tankers (U.K.) Ltd. te Londen, gedoopt door mevrouw I.S.N. Posthuma-Szopa, echtgenote van de directeur van het „Havenbedrijf Gemeente Rotterdam”.

Ook de bouw van dit schip vond in twee delen plaats, evenals zulks het geval was met het zusterschip „Melania”, dat in januari 1969 door dezelfde werf is overgedragen aan Shell Tankers (U.K.) Ltd., en de thans nog op de werf van de N.D.S.M. in aanbouw zijnde Shell-tanker „Marticia”, waarvan op 28 februari j.l. het achterschip is tewater gelaten.

Daar het s.s. „Mysella” zijn technische proeftocht reeds had gehouden na vertrek van de werf in Amsterdam, vond de doopplechtigheid plaats terwijl het schip langs de Verolme-steiger te Rozenburg lag.

Op maandag 16 februari 1970 vond tijdens een korte plechtigheid aan boord de officiële overdracht plaats, waarna het schip — de nieuwste aanwinst van de vloot van de Koninklijke/Shell Groep — zijn maidentrip aanving.

# RADAR (slot)

## Raytheon

De nieuwste Raytheon radar heeft als type-aanduiding TM.CPA, hetgeen betekent True Motion Closest Point of Approach; deze biedt ons de bijzondere mogelijkheid om met een elektronische hulplijn over het scherm te manipuleren. De oorsprong van deze lijn kan over het hele scherm worden bewogen met de „joy stick”, een term waarschijnlijk ontleend aan de luchtvaart; de resulterende lichteffecten op het scherm evenwel wekken door hun psychedelisch karakter ook associaties met joy sticks van luchtiger dan luchtvaart-niveau. Vanuit de oorsprong kan de hulplijn worden gedraaid en gelijk als peilingslijn fungeren; ook kunnen vanuit die oorsprong afstanden langs de lijn elektronisch worden gemeten en kunnen er elektronisch merkjes op de lijn worden geplaatst op regelbare en onderling gelijke afstand. Verder kan de oorsprong van de lijn automatisch over het scherm bewegen met een snelheid gelijk aan die van ons schip en in een richting die óf gelijk óf tegengesteld is aan de koers van ons schip. Door deze eigenschappen vervallen de al eerdergenoemde meetkundige constructies en kunnen we de vragen omtrent de radargeschiedenis gemakkelijk beantwoorden.

In figuur 6 wordt het gebruik van de elektronische hulplijn toegelicht. De radar is ingesteld op relative motion en we willen antwoord op de bij relative motion eenvoudige vraag „is er gevaar?” Om te beginnen merken we de posities van A en B op de reflexplotter. Een reflexplotter wordt algemeen gebruikt en is een transparante plaat op het radarbeeld. De optische eigenschappen zijn zodanig dat een op de plotter geplaatst merk zich voordeet alsof het direct op het radarbeeld is geplaatst. Zo komen dus de kruisjes op het beeld. Na 6 minuten valt het kruisje nog steeds over de echo van B en dit schip verplaatst zich dus kennelijk niet ten opzichte van ons. De echo van A heeft zich echter verplaatst. We brengen nu de oorsprong van de elektronische hulplijn op het kruisje, dus op de positie die A 6 minuten geleden innam. We draaien de lijn daarna zodanig dat zij loopt over de echo van A: nu geeft de hulplijn ons dus de richting van het echospoor van A en we zien: dit voert vlak langs ons eigen schip; er is dus gevaar. We plaatsen het eerste elektronische merkje op de echo. De andere merkjes rangschikken zich nu allemaal op onderlinge afstanden die gelijk zijn aan de afstand tussen de oorsprong van de lijn en het eerste merkje. Deze afstand is de echoweg in 6 minuten en het is dus duidelijk dat A ons over 21 minuten zal bereiken.

„Wat zijn de ware koers en vaart?” dit was de moeilijke vraag bij relative motion en daarvoor zou een meetkundige constructie nodig zijn indien de oorsprong van de elektronische hulplijn zich niet automatisch over het scherm kon bewegen met gelijke snelheid als ons schip, maar in tegengestelde richting. Om dit te doen gebeuren, brengen we de oorsprong op het kruisje en stellen we op een minutenteller, die tot 12 minuten gaat, de tijd in die wij nodig achten; laten we maar weer 6 minuten nemen. Ge-

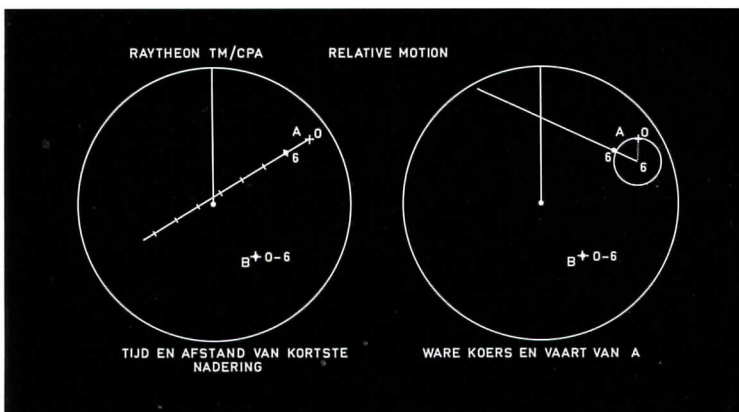
durende 6 minuten worden nu onze eigen koers en vaart in de computer verzameld. Na 6 minuten drukken we op de knop en gestuurd door de computer springt nu de oorsprong van de hulplijn naar een nieuwe positie, die zodanig ligt dat het stippellijntje in figuur 6 gelijk doch tegengesteld is aan onze koers en vaart. Inmiddels heeft ook de echo van A zich verplaatst over het scherm. We draaien de hulplijn vanuit zijn nieuwe positie over de echo van A en nu is de richting van de hulplijn gelijk aan de ware koers van A. De afstand die we kunnen meten vanuit de oorsprong tot de echo van A is de weg van A gedurende 6 minuten en die vermenigvuldigd met 10 geeft de vaart per uur, dus weten we nu de ware koers en vaart van schip A. Dit is allemaal best te begrijpen, want de relatieve beweging van A over het scherm is immers een combinatie van onze beweging en de werkelijke beweging van A. De computer heeft onze beweging er uit gehaald en dus blijft de werkelijke beweging van A over. Het cirkeltje dat we in figuur 6 over de echo van A zien lopen is het variabele cirkeltje van de afstandsmeter die opmeet vanuit de oorsprong van de hulplijn.

Nu de true motion; de werkelijke koers en vaart van A en B zijn hier geen probleem. In figuur 7 is weer met een kruisje de aanvangspositie van de echo A op het scherm vastgelegd en 6 minuten later geeft de hulplijn over de echo met de oorsprong in het kruisje de ware koers van A. Langs de hulplijn kan de in 6 minuten afgelegde weg van A worden gemeten en daarmee hebben we de koers en de vaart van A bepaald. Bij true motion-instelling was het antwoord op de vraag „is er gevaar?” moeilijker; bij relative motion niet zoals we hebben gezien en daarom doet de computer het tegengestelde van wat zo even plaats vond en voegt onze beweging gedurende 6 minuten toe aan de ware beweging van A. Daardoor wordt de true motion van dit schip omgezet in relative motion en de bijzonderheden omtrent de kortste nadering zijn voor het aflezen. Wat wij moeten doen is de plottijd instellen en de oorsprong van de hulplijn over het kruisje leggen. Na 6 minuten springt de oorsprong volgens de stippellijn gelijk aan onze koers en vaart naar de nieuwe positie. Wij richten de hulplijn over de echo en stellen de merkjes in (figuur 7), waarmee de problemen zijn opgelost, ten minste voor zover betreft de radargeschiedenis, want voorspellingsfaciliteiten zijn in deze radarinstallatie niet opgenomen en het antwoord op de vraag „wat gebeurt er als ik ga ontwijken” moet de navigator zelf geven. Indien hij echter iets gaat doen om het gevaar te ontlopen, is de controle op de doelmatigheid van zijn maatregel met behulp van de elektronische hulplijn snel en accuraat uitvoerbaar.

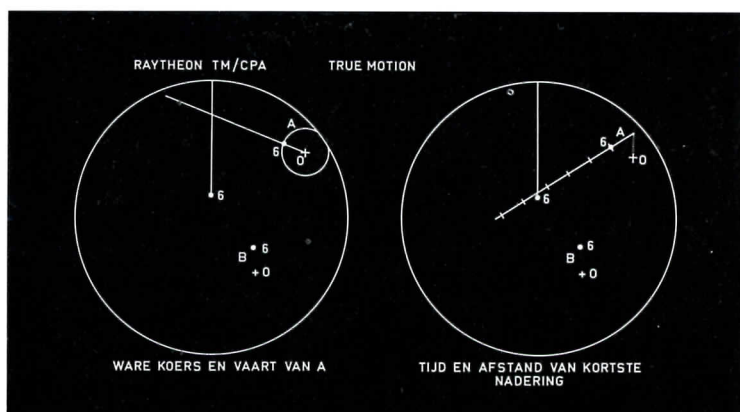
## A.E.I. compact radar

De aanduiding „compact” doet denken aan een radar die opvalt door zijn beperkte afmetingen. Wie verwacht er dat dit een samentrekking is van **COM**puter **P**redicting and **A**utomatic **C**ourse **T**racking? Deze veelbelovende en ingewikkelde woordconstruc-

Figuur 6



Figuur 7



tie is typisch voor de hele installatie. De Compact-radar bestaat uit een 16-duims radarscherm, waarop zich het normale radargebeuren afspeelt en een tweede scherm waarop de computer na verwerking van de radargeschiedenis de radarvoorspellingen zichtbaar maakt. De beide schermen zijn zodanig opgesteld ten opzichte van een gedeeltelijk reflecterende plaat, dat beide beelden over elkaar geprojecteerd op deze plaat zichtbaar worden. Het radargebeuren in oranje en de radarvoorspelling in groen.

Nu de mogelijkheden van deze installatie. Om te beginnen legt deze radar op 11 mijl afstand een elektronische barrière om ons schip, op het scherm wel te verstaan, en wanneer een echo van buitenaf deze barrière binnendringt, wordt een waarschuwingssignaal gegeven en een stippelijntje op het scherm wijst de indringer aan. Dit proces herhaalt zich voor alle zekerheid nog eens wanneer de afstand 9 mijl is geworden. Deze elektronische ringen houden uiteraard niemand tegen en als de echo's dichterbij blijken te komen, willen we ze wel graag nader verkennen. Als voorbeeld nemen we weer onze schepen A en B (zie figuur 8). Met een schakelaar en een regelbalkknop plaatsen we een groen ringetje op de plaat, waarin echo A wordt gevangen. Een tweede ringetje wordt om echo B geplaatst (er zijn 12 ringetjes beschikbaar) en nu geven we de computer opdracht om de echo's te volgen en om, indien al volgend voldoende gegevens zijn verzameld, ons te laten zien hoe de situatie zich in de volgende 24 minuten zal ontwikkelen. Die 24 minuten zijn willekeurig gekozen, we kunnen zelfs gaan tot 30 minuten. Bovendien stellen wij een minimum-afstand in rondom ons schip als veiligheidszone.

We kiezen in ons voorbeeld een gebied met een straal van 1 mijl (we kunnen gaan tot 5 mijl) en we wachten wat er gaat gebeuren, niet lang, want na ongeveer 45 seconden weet de computer genoeg en ontspruiten er aan de beide ringetjes en aan ons eigen schip groene lijnen die aangeven in richting en lengte, welke weg de betrokken echo's geacht worden de volgende 24 minuten te gaan volgen. Aan het uiteinde van onze eigen lijn is de veiligheidszone geprojecteerd en we zien, dat na 24 minuten schip A daar ruimschoots binnen dreigt te komen (fig. 8. 1). Een gevaarlijke situatie; ook de computer maakt ons hierop attent, want indien een veiligheidszone is ingesteld zal de computer automatisch reageren indien binnen de komende 30 minuten een schip daarbinnen dreigt te komen. Er wordt dan gewaarschuwd met een licht- en geluidsssein en bovendien gaat het cirkeltje waarin het gevaarlijke schip gevangen zit aan en uit flitsen. Allemaal niet mis te verstane tekens dat er wat aan de hand is en dat we er iets aan moeten doen. We zien op de radar de omringende schepen, we zien hun voorspelde koerslijnen voor de komende 24 minuten en nu moeten we voor ons eigen schip een koers en een vaart uitzoeken die haar veilig vrij van de andere schepen zal voeren. We doen dit, door bij voorbeeld het effect na te gaan van een koerswijziging van 45 graden naar stuurboord. De nieuwe koers wordt ingesteld op het voorspellingsgedeelte van het apparaat en onmiddellijk verschijnt, weer in groen, maar nu gestip-

peld, op het scherm het 24-minutenbeeld zoals dat zou zijn bij een koerswijziging van 45 graden naar stuurboord. Daarna zouden we nog de invloed van een drastische vaartvermindering zichtbaar kunnen maken. (fig. 8. 2)

Er kunnen ook combinaties van koers- en vaartveranderingen worden ingevoerd en steeds zal de voorspeller ons gestippeld laten zien wat er dan zou gaan gebeuren. Het is de taak van de radarnavigator om uit te maken wat in de gegeven omstandigheden de beste manoeuvre is. Inderdaad is het niet ondenkbaar dat de computer ook dit bepaalt, maar daarvoor moeten eerst de voorgaande functies feilloos verlopen en deze installatie is in de huidige vorm al een zeer ambitieuze conceptie.

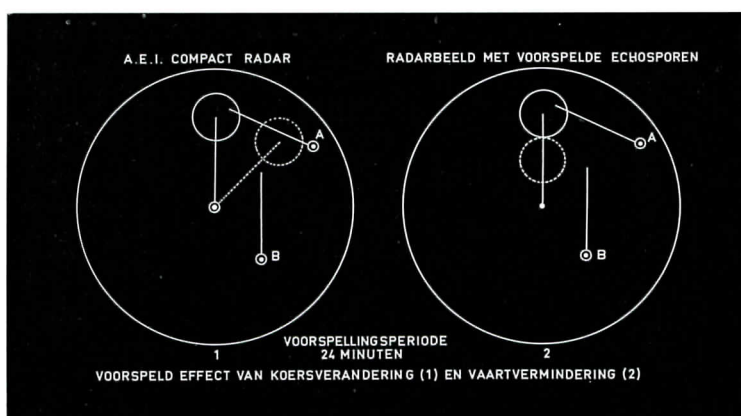
### Marconi Predictor Radar

Naast alle eigenschappen die een moderne radar sieren, onderscheidt deze radar zich door een bijzondere geheugenfunctie. Hoewel ontegenzeggelijk een weinig kort van memorie zijnde — het geheugen reikt niet verder terug dan 6 minuten — is het wel in bijzondere mate compleet want het gehele radarbeeld wordt opgenomen op een video-tape en daarna als radargeschiedenis op het scherm geprojecteerd. Dit is een continu proces: verouderde beelden worden van de tape gewist en vervangen door nieuwe. De presentatie op het scherm is zo dat eerst gedurende 2½ seconde het beeld van de huidige situatie, het „nu"-beeld wordt vertoond, daarna verschijnen er opeenvolgend drie geschiedenisbeelden, elk eveneens gedurende 2½ seconde. Het zijn naar keuze de radarbeelden van ½ minuut, 1 minuut en 1½ minuut geleden, van 1 minuut, 2 minuten en 3 minuten geleden of van 2, 4 en 6 minuten geleden. Omdat een beeld op het radarscherm enige tijd blijft nalichten, zien we na 10 seconden de 4 beelden tegelijk en verondersteld dat we de 6-minutengeschiedenis hebben ingeschakeld, dan krijgen we een relative motion-beeld als in figuur 9, terwijl figuur 10 dezelfde informatie geeft in true motion. Het beeld wordt dus iedere 10 seconden vernieuwd, waarbij het hele rijtje nieuwe echo's 10 seconden jonger is dan het vorige rijtje. Terwille van de duidelijkheid is het „nu"-beeld op de tekening met ringetjes aangegeven: in werkelijkheid wordt het rijtje met het „nu"-beeld voorop in volgorde geprojecteerd terwijl om de volgorde te accentueren tijdens de projectie van het „nu"-beeld een verklikkerlampje en -signaal worden geactiveerd.

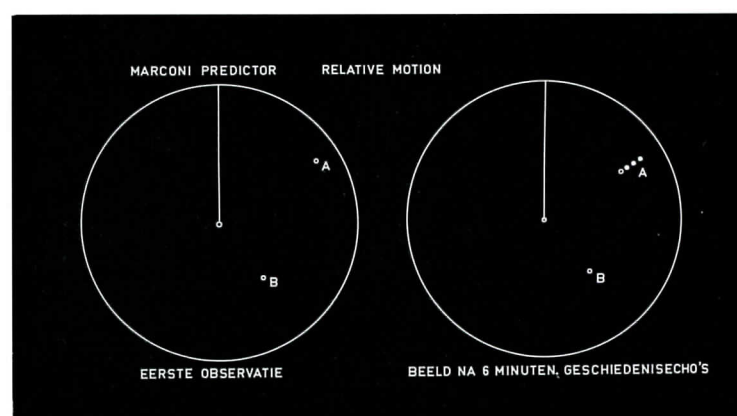
De true motion-presentatie van deze radar is nogal bijzonder. We zijn gewend om bij true motion de echo's volgens koers en vaart over het scherm te zien verschuiven; ook ons eigen schip doet daaraan mee (zie figuur 3 in het februarinummer).

Op de predictor-radar blijft echter ook bij de true motion ons schip in het centrum van het scherm. De ontwerper verduidelijkt deze presentatie door te stellen dat bij de conventionele true motion-radar de waarnemer een beeld krijgt alsof hij in een stationaire ballon boven het waarnemingsgebied hangt. Hij ziet zijn schip en de andere schepen langzaam door dat gebied bewegen.

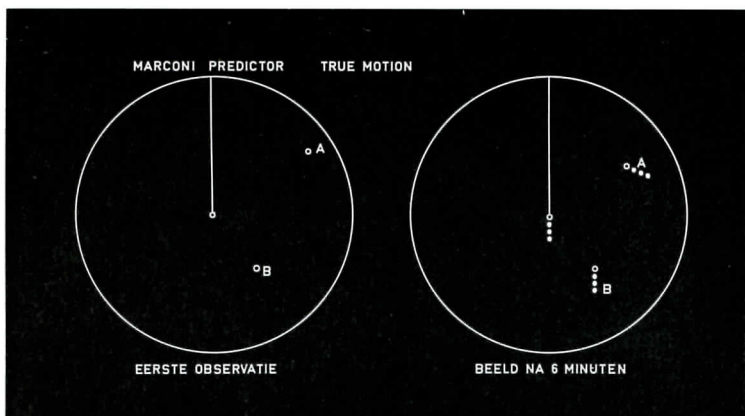
Figuur 8



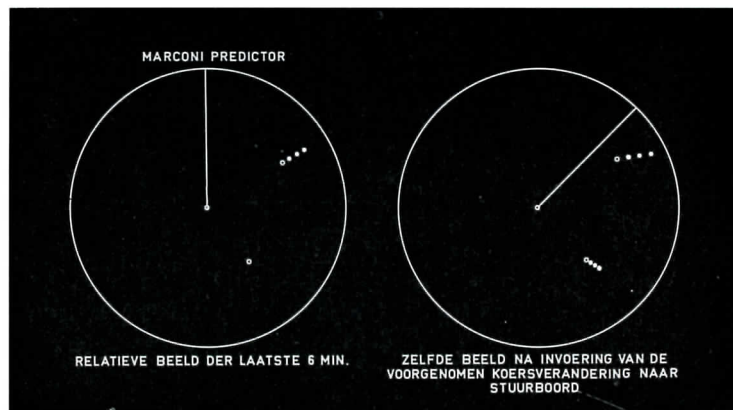
Figuur 9







Figuur 10



Figuur 11

De richting van het kielzog geeft de koers; de lengte er van is een maat voor de snelheid. Wanneer zijn schip de rand van het geobserveerde zeegebied nadert moet hij zijn ballon drastisch verplaatsen (radar overschakelen) en vanuit zijn nieuwe positie ziet hij zijn schip dan weer het observatiegebied binnenvaren, totdat het weer de rand nadert, enz.

Bij de predictor-radar is de observatieballon vastgemaakt aan en boven het eigen schip en weer ontleent de waarnemer aan het kielzog van de schepen (het echolijntje in dit geval) hun ware koers en vaart — dus true motion — maar het eigen schip blijft onder de waarnemer in het centrum van het observatiegebied. Een prettige bijkomstigheid van deze true motion-presentatie is dat de nagloei van het beeld der ware koers in de richting loopt van de relatieve beweging, een eigenschap die de geroutineerde waarnemer zal kunnen verklaren en waarderen.

Dit over het „geschiedenis“-gedeelte van deze radar; nu de „prediction“, de voorspelling, die antwoord moet geven op de vraag „wat gebeurt er wanneer ik ga ontwijken?“. En nu valt de voorspeller door de mand, want hij voorspelt eigenlijk niets, hij toont ons echter „hoe de geschiedenis zou zijn verlopen indien we in het verleden gedaan zouden hebben wat we nu van plan zijn te doen“ en om dat maar gelijk te verduidelijken, wanneer we de radar op 6-minutengeschiedenis hebben ingesteld en we voeren een voorstel koers- en/of vaartwijziging in, dan rangschikken vrijwel ogenblikkelijk de echo's zich alsof wij dat voorstel zes minuten geleden hadden uitgevoerd.

We kunnen zo de consequenties van onze plannen rustig bestuderen en ze blijven up-to-date, want iedere 10 seconden vernieuwt het patroon aan de hand van de laatst binnengekomen gegevens van het „nu“-beeld. Zelfs de invloed van de draaicirkel, aangepast aan snelheid en mate van koersverandering, wordt verwerkt in de voorspelling.

In figuur 11 zien we links het relatieve geschiedenisbeeld van de laatste 6 minuten. De echo van schip A beweegt zich gedeceerd in onze richting, dus gevaar voor aanvaring! B blijft ten opzichte van ons op dezelfde plaats. Door 10 seconden over te schakelen op de true motion weten we van beide schepen de ware koers en vaart en daarna besluiten we om eens te kijken wat er gaat gebeuren wanneer we 45 graden koers veranderen naar stuurboord. We doen dit op relative motion want we willen immers weten of die koersverandering veilig is, dus of de echo's op ons zullen afkomen of niet. Na een druk op de knop en draaien aan de koersschijf verschijnt vrijwel onmiddellijk het beeld dat ons toont hoe het zou zijn indien we 6 minuten geleden de koersverandering zouden hebben uitgevoerd. Onze koersflits is 45 graden van richting veranderd. Het echospoor van A is niet meer op ons gericht, dus dat gevaar is bezworen. Echo B blijft ook geen gevaar op te leveren want het echospoor loopt ruim achter ons langs. Allemaal waardevolle gegevens voor de navigator en of er nu 2 of 20 echo's op het scherm zijn, ze worden allemaal op dezelfde manier verwerkt — dit is met handplotten nooit te bereiken. Een zoemer waarschuwt ons dat we bezig zijn met in de toekomst te staren en als veiligheid is deze zoemer

niet te stoppen dan door terugkeer naar de werkelijkheid. Tijdens deze manipulaties is het ieder gewenst ogenblik mogelijk om zonder informatie-verlies terug te schakelen naar het „nu“-beeld, en ook kan er zonder bezwaar voor de historie worden overgeschakeld naar een verkenningafstand voor een wijde blik rondom; hiervoor is de range van 24 mijl gekozen.

Het voorgaande is een oppervlakkige beschrijving van vier installaties die óf nog in het ontwikkelingsstadium verkeren óf dit stadium net zijn ontgroeid. Het geeft geen volledig beeld maar wel geeft het de hoofdlijnen aan volgens welke de ontwikkeling plaatsvindt en iets dat er op lijkt zal zeker in de toekomst op onze schepen worden aangetroffen.

## RADAR-PLOTSYSTEMEN

Onder auspiciën van het College Zeemanshoop — in samenwerking met de Nederlandse Vereniging van Kapiteins Grote Vaart — zal op 8 en 10 april a.s. van 19.30 tot 21.30 uur een applicatie-voordracht worden gehouden door de heer J. A. Klerk, docent aan de Hogere Zeevaartschool te Amsterdam, over het onderwerp Halfautomatische en Volautomatische Radar — Plotsystemen.

De beide voordrachten — die bedoeld zijn voor Kapiteins en Stuurlieden — vormen één geheel en worden gegeven in de Hogere Zeevaartschool, Foeliedwardsstraat 31 te Amsterdam. Belangstellenden kunnen zich schriftelijk of telefonisch aanmelden bij College Zeemanshoop, Sarphatistraat 9 te Amsterdam, telefoon 020—237320, onder opgave van naam, rang en volledig huisadres met eventueel telefoonnummer. De kosten bedragen f 20,—. Het aantal plaatsen voor deze voordracht is zeer beperkt.

Mede namens mijn vrouw wil ik langs deze weg Directie, vlooten walpersoneel dank zeggen voor de overstelpende bewijzen van medeleven tijdens mijn ziekteperiode ontvangen.

J. M. Huijgens  
2e stm. ex-„Marpessa“

# UIT HET VERSLAG VAN DE ONDERNEMINGSRAAD

## Walorganisatie

### Instelling gezamenlijke Commissie Huishoudelijke Dienst Shell-Gebouw

Van de Ondernemingsraad van Shell Nederland Verkoop is een verzoek binnengekomen om de wenselijkheid te onderzoeken tot instelling van een gezamenlijke en vaste Commissie Huishoudelijke Dienst Shell-Gebouw. De taak van de Commissie zou zijn eventuele klachten te coördineren en zo nodig rechtstreeks op de juiste plaats naar voren te brengen.

De vergadering was unaniem van mening dat het een gezond voorstel was; een bundeling van alle wensen op dit gebied zal een efficiënter contact met de Interne Dienst van SN mogelijk maken. Duidelijk kwam uit de vergadering naar voren dat een dergelijke Commissie zeker niet alleen als klachtenbureau dient te fungeren, doch zeer zeker ook constructieve en positieve aanbevelingen zou kunnen doen. Mogelijk zal in de toekomst de behoefte ontstaan om de naam van de Commissie te veranderen als ook andere zaken zouden worden behandeld.

### Rooster voor vergaderingen

Unaniem weerklinkt het voorstel van de Voorzitter om te besluiten de plenaire vergaderingen voor het jaar 1970 om de twee maanden te doen plaatsvinden en de tussenliggende maanden te gebruiken voor het beleggen van zgn. informele vergaderingen, die bedoeld zijn om in een open discussie slechts één onderwerp per vergadering te behandelen. Voor deze informele vergaderingen werden de volgende data en onderwerpen vastgesteld:

19 maart : Financiële resultaten Shell Tankers N.V.  
14 mei : Public Relations  
9 juli : Pensioenfonds der Koninklijke/Shell  
17 september : Leefstijdsopbouw kantoorpersoneel Shell Tankers N.V.  
19 november : (Onderwerp nog nader bekend te maken)

### Niet-technische cursussen voor personeel

Door de gekozen leden werd de wens naar voren gebracht om de daarvoor in aanmerking komende personeelsleden zoveel mogelijk te laten deelnemen aan de diverse voorlichtingscursussen, welke worden gegeven in het onlangs door Shell Nederland in het leven geroepen Regionaal Opleidingscentrum in Den Haag.

Voor wat betreft de training van O.R.-personeel wordt de vraag gesteld of het mogelijk geen aanbeveling zou verdienen de gekozen O.R.-leden in de gelegenheid te stellen de cursussen „vergadertechniek en spreekvaardigheid” in genoemd Opleidingscentrum te doen volgen.

### B-lid Pensioenfonds

Tijdens de laatste vergadering van de Centrale Ondernemingsraad is de gedachte van de leden uitgegaan naar vervanging in 1970 van een B-lid Pensioenfonds door de heer M. de Jong, ten einde ook een vertegenwoordiger van Shell Tankers in de Raad van Bestuur van het Pensioenfonds te krijgen; de belangen van onze zeevarenden zouden dan meer rechtstreeks kunnen worden behartigd.

### Nieuwjaarsrede Drs. J. W. de Pous en „Open Brief” voorzitters V.N.O en N.C.W.

Behandeld werd de inhoud van de Nieuwjaarsrede 1970 van Drs. De Pous (Voorzitter S.E.R.), alsmede de „Open Brief” over „verdiene en uitgaven in de jaren 1970” van de Voorzitters van het Verbond van Nederlandse Ondernemingen (V.N.O.) en van het Nederlands Christelijk Werkgeversverbond (N.C.W.).

De „Open Brief”, gericht tot een ieder die bij het sociaal-economisch gebeuren in ons land is betrokken, is ontstaan uit de zorg die opstellers zich maken over de voortdurende geldontwaarding. De laatste 10 jaar is onze gulden ruim 1/3 in waarde verminderd; alleen al in het laatste jaar is de gulden 7½% in waarde gedaald, hetgeen — helaas — een Europees record is. Er zijn vele oorzaken hiervoor te vinden, waarvan er sommige niet te beïnvloeden zijn omdat zij buiten ons land liggen. Volgens de „Open Brief” is de hoofdoorzaak wel dat we als volk teveel tegelijk willen, o.a. meer inkomen, maar ook volledige

werkgelegenheid, betere sociale voorzieningen, beter onderwijs, meer huizen en wegen etc.

Dit zou wel mogelijk zijn, maar dan op voorwaarde dat:

a) onze economie, ons bedrijfsleven blijft groeien;

b) men het eens kan worden over de mate en de volgorde waarin alle wensen kunnen worden vervuld.

Is het een en ander niet in balans, dan verarmen we als natie omdat we meer uitgeven dan verdienen.

Derhalve zal er in Nederland geen politiek met tegenstrijdige doelstellingen moeten worden gevoerd. De Sociaal Economische Raad, waarin vertegenwoordigers van overheid, werkgevers en werknemers zitting hebben, is de juiste instelling om in gemeenschappelijk overleg tot een gezamenlijk programma te komen, waaraan een ieder zich zo veel mogelijk zal moeten houden, opdat de lonen en prijzen niet uit de hand zullen lopen.

In zijn Nieuwjaarsrede bij de aanvang van het jaar 1970 herinnert Drs. De Pous er aan dat de S.E.R. 20 jaar geleden werd opgericht bij de invoering van de Wet op de Bedrijfsorganisatie. Een economische terugblik op de periode 1950-1970 laat zien dat de welvaart is verdubbeld, ondanks een verkorting van de arbeidstijd met 6 uur per week. De sociale verzekeringsuitkeringen zijn de laatste 20 jaren nominaal vertienvoudigd, terwijl voorts een tendentie tot een meer evenwichtige inkomensverdeling valt waar te nemen.

In de jaren 1960-1964 en vooral sedert 1967 trad evenwel een verscherping van de prijsconjunctuur op. Het bedrijfsleven zal moeten blijven pogen de prijsinflatie tegen te gaan.

Ten aanzien van de loonontwikkelingen gaat de S.E.R. er langzamerhand toe over om in plaats van beleidsadviezen, slechts S.E.R.-indicaties te geven, waarbij alleen maar wordt aangegeven welke de gevolgen kunnen zijn indien een bepaald beleid wordt gevoerd.

Het verwezenlijken van een sociaal-economisch beleid, dat gericht is op volledige werkgelegenheid met handhaving van een evenwichtige betalingsbalans en een stabiel prijsniveau, vereist volgens de heer De Pous de hantering van een instrumentarium waarvan het loon-, prijs- en mededingingsbeleid een integrerend deel vormen. De jaren 1970 zullen ingaan onder een spanning tussen welvaart en welzijn. De Ondernemingsraad neemt in het medezeggenschapspatroon als intern overlegorgaan een unieke plaats in. Op de gekozen leden zal een zware taak rusten.

### Rondvraag

- Vernomen is dat de heer Schop, verbonden aan het Hay/MSL-team, voor chefs een lezing zal geven over de methode van het evalueren van functies. De Voorzitter is in principe bereid een 2-tal gekozen O.R.-leden daarbij aanwezig te doen zijn.
- De gekozen leden spraken hun waardering uit over de lezing voor O.R.-personeel van de heer Van den Belt op 8 januari jl, waarbij op zeer verhelderende wijze de actuele onderwerpen:
  - a) functie-classificatie via Hay/MSL
  - b) salarisschalen, en
  - c) nieuw beoordelingsstelselnader zijn belicht.
- Een aantal personeelsleden zijn uit hoofde van hun functie in de gelegenheid geweest beelden te zien van het beschikbare filmmateriaal over de rampen met de „Marpessa” en de „Mactra”. Van verschillende zijden uit het personeel is de wens naar voren gekomen om geïnteresseerden in de gelegenheid te stellen deze films eveneens te zien. De Voorzitter stemde hierin toe en eerstdaags zal een nadere mededeling volgen.
- De gekozen leden verheugen zich uit berichtgeving van Shell Nederland te hebben vernomen dat, nu de oorlogshandelingen tussen Nigeria/Biafra zijn beëindigd, op hoger Groepsniveau opdracht is gegeven alles te doen wat materieel in ons vermogen ligt om de hulpverlening ter plaatse daadwerkelijk te bevorderen. Shell-BP Nigeria beschikt nog steeds over een aanzienlijke organisatie en grote hoeveelheden materieel, waaronder wegebouw- en andere constructiemachines, die mogelijk voor revalidatiedoeleinden zouden kunnen worden gebruikt.
- Als resultaat van de actie voor werving van leiders/sters Shell-kinderkampen is het verheugend te vernemen dat thans 11 aanmeldingen zijn binnengekomen, hetgeen een vakantie voor 110 kinderen waarborgt.

## WIJ SPRAKEN MET:

# Scheepsvorman C. POOT

**Van schipper op een haringlogger tot  
scheepsvorman op een supertanker**

Een carrière die in feite begon in 1914.

„Ik was 5 jaar toen ik voor het eerst met mijn vader, die schipper was op de visserij, mee mocht varen. Het begon al goed. We zaten die reis al acht dagen op zee voordat we hoorden dat de eerste wereldoorlog was uitgebroken. Het woord communicatie kende je toen nog amper; radio aan boord was een onbekende luxe.

In plaats daarvan hadden we pcstduiven. Zo ook op mijn eerste reis, 8 prachtige duiven, wie alleen geen lang leven beschoren was. Bij binnenkomst in de haven kwamen er twee officieren aan boord, die de arme beesten prompt de nek omdraaiden; de mogelijkheid bestond immers dat je door middel van die duiven berichten door zou geven. Ik was er ondersteboven van dat ze dood werden gemaakt, maar onze machinist reageerde heel laconiek door de beesten te plukken onder de opmerking „hebben we vanavond tenminste een lekker kluifie.“ Hij trapte daarmee wel op mijn hart, wat wil je, 5 jaar was ik pas. Bovendien hou ik veel van beesten, planten trouwens ook.“ Meneer Poot dwaalde van zijn onderwerp af en daarom vroegen we hem nog iets meer uit zijn jeugd te vertellen.

„Nou, om te beginnen ben ik tot mijn elfde jaar op school gegaan“, zei hij, „van mijn moeder mocht ik niet gaan varen, maar ik wou en zou. Om mijn moeder een plezier te doen heb ik wel nog twee jaar voor machinebankwerker geleerd op de avondschool, maar ja, als je hart er niet bij is wordt het toch niks aan de wal. Toen ik twaalf was ben ik voor mijn plezier mee gaan varen, je kreeg namelijk pas op je dertiende jaar een arbeidskaart, dus een jaar later werd ik pas echt zeeman. Ik begon bij mijn vader, verdiende overigens niks niemendal. Maar werken moest ik, en hoe. Daarom ben ik toen op een ander schip meegegaan, als reepschieter.“

„Wat is een reepschieter nu precies“, wilden we weten.

„Een reep is een kilometerslang touw dat je 's nachts in je dooie eentje binnen moest halen en in het ruim schieten. Een zwaar karwei voor zo'n jong knulletje.

Daarna heb ik gevaren als tremmer, later als matroos. Toen ik twintig was had ik mijn rang als stuurman gehaald en mijn eerste schip was de Vlaardinger 196.

Op een gegeven ogenblik was ik 23 jaar, getrouwd, en had het gevoel dat er geen groter knuppel bestond dan ik. Daar zorgde mijn vader wel voor, ik moest alles doen aan boord en nooit was het goed. Tot ik bij de Directeur geroepen werd, die me aanbood om een reis te maken als schipper. Dat was in '34. Ik antwoordde dat ik best zou willen, maar dat mijn vader daar wel anders over zou denken. Nooit ben ik meer verbaasd geweest dan toen. De Directeur vertelde me dat mijn vader hem gezegd had dat ik nog beter was dan hij. Daar had ik nou slapeloze nachten van gehad! Goed, ik weg als schipper. Een reis die me nog lang zal heugen. Storm, vislijnen die braken, zowat geen slaap. Maar ja, je wilde het zo goed mogelijk doen. Zes jaar lang heb ik als schipper op Vlaardinger stoomloggers gevaren.“

„Waarom bent u eigenlijk met de visserij opgehouden?“, vroegen we hem, met in het achterhoofd dat schipper toch het hoogste was dat je daar kon bereiken.

„Wel, het was 1940, we waren met 16 schippers en doordat er een paar schepen opgelegd werden moesten de jonkies, zoals ik, het veld ruimen. Er werd me gezegd dat ik het volgend jaar maar eens terug moest komen, maar daar had ik geen zin in. Daarom heb ik aangemonsterd op de Themisto van Hudig en Veder, als matroos. Ja, met al mijn mooie papieren kon ik weer van voren af aan gaan beginnen. Om kort te gaan, in maart '40 ging ik weg en in augustus '45 kwam ik weer terug in Nederland.“

Over die tussenliggende jaren wilden we wel iets meer weten en meneer Poot vervolgde zijn verhaal: „één reis herinner ik me maar al te goed. We vertrokken op 12 januari '41 met 38 schepen uit Londen, bestemming Brits Indië. We moesten via de Engelse kust naar het noorden varen en dan langs Canada weer naar beneden. Vrijwel elke dag werden we bestookt door bommenwerpers. De eerste week gingen er al 3 en we hadden geen vliegtuig gezien, zo vlug ging het. Ik zat koffie te drinken, de timmerman zat naast me en zei plotseling: „joh, er is wat met de schroef.“ Ik begreep direct dat het een luchtaanval was, rende naar de mitrailleur maar zag geen vliegtuig. Wat ik wel zag was dat er 3 schepen zonken. Toen kwamen de onderzeeërs. We voeren zowat 70 mijl van de zuidpunt van Groenland en de volgende ochtend waren er nog 2 schepen over. Ik ben zelf nooit geraakt, maar het was wel zo dat je ze links en rechts om je heen zag gaan en dan dacht je wel eens laat de volgende voltrefter maar voor mij zijn, dan ben ik van de spanning af.“

We konden ons dat heel goed indenken, maar merkten op dat er toch zeker ook verlofperiodes waren geweest.

„Ja“, antwoordde meneer Poot, „om precies te zijn 5 weken in 5½ jaar tijd. Na 2 jaar ononderbroken varen werd ik bootsman op de Barendrecht van Van Ommeren, waarmee ik overall geweest ben, in de Pacific, Australië, Amerika, de Indische Oceaan. Op een zeker moment werd ik ziek, we kwamen net aan in Bizerta en ik moest de wal op naar de dokter.

Die stuurde me door naar een Amerikaans tentenhospitaal. Ik was behoorlijk ziek, maar niemand begreep wat ik mankeerde. Het ergste was echter dat ze op de Barendrecht niet wisten dat ik uiteindelijk in een hospitaal beland was; na lang zoeken ontdekten ze me; ze dachten dat ik getippeld was. In elk geval, toen het schip vertrok ging ik weer mee, half opgelapt, en in Engeland aangekomen moest ik me weer melden bij de dokter. Die stuurde me achter elkaar naar een farm om uit te rusten. Ruim vijf weken heb ik daar een geweldige tijd gehad tussen de koeien en varkens. En dat was dan mijn hele verlof in al die oorlogsjaren. Na mijn plattelandsvakantie ben ik naar kantoor gegaan in Londen om voor een nieuwe reis aan te monstern. Ik kon weg als deck storekeeper zelden ze, maar op een boot waarvan ze de naam niet wilden zeggen.

Ondanks dat accepteerde ik en volgens orders kwam ik na een paar dagen in Newcastle aan, liep samen met de kok de steiger op om te kijken waar ons toekomstige schip lag. De kok zei: „ik zie helemaal geen schip liggen joh, alleen dat ding daar, maar dat is een oorlogsschip.“ „Nou“, zei ik, „daar gaan wij dan naar toe.“ Kokkie zei: „ga nou gauw weg, we gaan niet bij de Marine, ik trek geen marinepakkie an, wat denk je wel.“ Toch werd dat ons schip. Het was de Gadila, een omgebouwde Shell-tanker. Het enige ongeluk wat me in de oorlog overkomen is, is gebeurd aan boord van dat schip. Stom toeval natuurlijk, maar ik kreeg een vat tegen mijn hoofd en wist van toeten noch blazen meer; ik leed aan geheugenverlies. Ze konden me alles wijsmaken, maar na een dag of 8 was het leed weer geleden en als laatste heb ik aangemonsterd op de Macoma, waarop ik tot het eind van de oorlog heb gevaren.“

Hij lachte eens naar zijn vrouw, die ook bij het gesprek aanwezig was, en zei: „het was me de thuiskomst wel. Mijn jongste zontje vroeg aan zijn oudere broertje of dat nou zijn vader was. Na de bevestiging te hebben ontvangen klom hij op mijn schoot, staarde mij aan en vloog opeens naar buiten om, naar wij later hoorden, zijn vriendjes te gaan vertellen dat hij óók een vader had.“

Dergelijke voorvallen zullen in huize Poot niet meer voorkomen. De kinderen zijn allang getrouwd, maar voorman Poot trekt nog steeds naar zee. J.F.S.



# schoon schip



## El Kermia en „Alta Mar”

Zaterdag 14 februari jl. werd de Spaanse bemanning van de KERMIA de gelegenheid geboden om een radio-groet aan hun familieleden in Spanje uit te spreken. De uitzending van de groeten vond plaats op 23 februari in het Spaanse programma „ALTA MAR”, dat door Radio Nederland maandelijks aan de koopvaardij wordt gewijd. Op de foto Don Eduardo Olona, radio-reporter van Radio Nederland, in gesprek met de aankomend scheepsgezel A/W Don Jorge Juan Seoane Ferverza.

**El sábado, día 14 de febrero, los tripulantes españoles del buque KERMIA tuvieron la ocasión de formular saludos por radio a sus familiares en España. La transmisión de los saludos se realizó el día 23 de febrero en el programa „ALTA MAR” en lengua española, que dedica la Radio Nederland mensualmente a la marina mercante.**

**En la foto Don Eduardo Olona, radioreportero de la Radio Nederland, entrevistando al segundo marinero Don Jorge Juan Seoane Ferverza.**

✧

## Nogmaals ... de beste

In onze vorige editie was in de rubriek „Schoon Schip” een verslag opgenomen van de prijsuitreiking aan de beste leerling in het jaar 1969 door de voorzitter van de CNOOKS, namelijk aan 5e werktuigkundige A. Storm. Helaas was de beste leerling van de dekdienst, 4e stuurman J. P. Fockema Andreae, op dat moment in actieve dienst aan boord van de „Kopionel-

la”, zodat hij niet bij de officiële uitreiking aanwezig kon zijn. Dit wil echter geenszins zeggen dat „de beste” van de stuurmansleerlingen niet in het zonnetje is gezet. Want ondanks de koude op vrijdagmorgen 9 januari jl. werd in aanwezigheid van alle officieren en enkele meevarende dames door Kapitein J. M. Hillen met een toelichtend woord (en een glas na) de prijs, bestaande uit een fraaie penne-set, aan de heer Fockema Andreae overhandigd.

De winnaar was bijzonder verrast over deze hem toekomende prijs en het mag dan ook de „Club van Nederlandse Oud-Gezagvoerders en Oud-Hoofdwerktuigkundigen der Koninklijke/Shell” tot eer strekken dat deze prijzen worden gezien als een stimulans voor de huidige leerlingen om hun beste krachten te geven.

✧

## Vlootpersonalia

Dat is de rubriek in dit maandblad die bij velen van onze zeevarenden de eerste aandacht heeft. Deze lezers zal het al zijn opgevallen dat in dit maart-nummer deze rubriek meer personalia bevat dan voorheen, omdat uitbreiding is gegeven aan de mutaties, enz. van onze Nederlandse scheepsgezellen. In de toekomst zal het soms nodig zijn, afhankelijk van de beschikbare ruimte, de vlootpersonalia iets kleiner te drukken dan gebruikelijk, maar daar tegenover staat dan dat deze rubriek vollediger zal zijn.

✧

**Meevaren echtgenoten en de fiscus**  
Het zal u bekend zijn dat de geldswaarde van de vrije voeding die de echtgenote tijdens meevaren aan boord geniet, tot het belastbare inkomen van de man wordt gerekend. In voorkomende gevallen is hiermede in onze jaaropgave voor belastingdoeleinden rekening gehouden. Het is daarom belangrijk dat wij steeds direct worden ingelicht omtrent de datum waarop de echtgenote van boord is gegaan. Weliswaar behoren wij hieromtrent op de hoogte te worden gehouden, doch dit wil wel eens „slippen”. Indien wij echter niet tijdig op de hoogte worden gesteld, kan dit tot gevolg hebben dat het jaarinkomen van de man te hoog wordt vastgesteld, waardoor te veel belasting wordt betaald; en als wij dat al vervelend vinden, dan kunt u nagaan hoe een slachtoffer er tegenover staat.

Ten einde deze onnodige belastingbetaling te voorkomen trachten wij van onze kant de benodigde gegevens over van boord gaan van echtgenoten los te krijgen, en als u het nodige doet om ze ons te verschaffen wordt één van onze kleine probleempjes weer plezierig opgelost.

✧

## Pasfoto's

Wij streven ernaar dat er van elke officier op ons kantoor steeds voldoende recente pasfoto's aanwezig zijn. Dikwijls hebben wij een aantal nodig voor een visumaanvraag; ook voor het verkrijgen van Liberiaanse diploma's moeten pasfoto's worden overgelegd en bovendien is het voor een jubilaris prettig als in dit blad een redelijk actuele beeltenis van hem prijkt en hij niet na tien of meer dienstjaren aan den volke wordt getoond als zeevaartschoolleerling.

Tijdens kantoorbezoek en via oproepbrieven voor tewerkstelling zullen wij, indien nodig, verzoeken om pasfoto's te laten maken. Wij rekenen dan op uw medewerking.

✧

## Even bellen met kantoor ...

Wij zijn een rederij-kantoor en als zodanig behoren wij dag en nacht bereikbaar te zijn. En dat zijn wij dan ook — zowel voor urgente kwesties op personeels- als op nautisch/technisch gebied. Maar buiten de kantooruren is het wel de bedoeling dat uitsluitend in dringende gevallen wordt opgebeld. Een verzoek wanneer neef Pieter voor verlof wordt afgelost kan op zater-

dagmorgen niet beantwoord worden, want de betrokken kantooremployé kan weliswaar thuis gebeld worden, maar heeft voor een antwoord op dergelijke vragen niet de benodigde gegevens bij de hand. En het kan trouwens best wachten tot maandag.

Onlangs werd de wachtsman op zaterdagavond om twaalf uur uit bed gebeld met de vraag waar één van onze schepen zich bevond, want die stond niet in de krant! Nu willen wij zulke vragen best beantwoorden, maar stelt u ze dan s.v.p. tijdens de kantooruren!

✧

## Namen noemen

De namen van mensen vormen soms grappige combinaties en bij onze officieren zien wij dat geregeld bevestigd. Wat denkt u bijvoorbeeld van onze stuurlieden Stoker en Olieman? Met wat goede wil hadden we onlangs radio-officier Jassies bij kapitein Vessies kunnen plaatsen. Een paar jaar terug kwamen in Spezia gelijktijdig stuurman Priester en werktuigkundige Pater aan boord van een schip. En in november jl. hadden we drie 5e werktuigkundigen beschikbaar die wij graag op één schip hadden gezet. Het is niet gelukt, maar de namen waren Frans, Duyts en Engels. Wij kunnen hier nog wel het een en ander over vertellen, maar het klapstuk is nog steeds een telegram van jaren geleden. De meesten zijn nu niet meer in dienst, maar vier officieren werden destijds in het buitenland van verschillende schepen afgelost en met eenzelfde vliegtuig gerepatriëerd. De combinatie hebben wij ons tevoren nooit gerealiseerd, tot het bericht van de agent binnenkwam. Dat luidde: „de vette ham vis beentjes arriving amsterdam kl flight ... etc.”.

✧

## Nederlandse opvarenden ...

... van onze vloot per 1 januari 1970 stonden vermeld in de bijlage van het februari-nummer. Inmiddels zal een ieder al begrepen hebben dat met betrekking tot de officieren de permanente rangen per genoemde datum zijn aangehouden. Wij kunnen ons echter voorstellen dat niet iedereen daar even gelukkig mee is en in het vervolg zullen de dienstdoende rangen worden vermeld. Dat staat — voor wat de bezetting van onze schepen betreft — ons inziens ook een stuk beter en wij nemen aan dat u het daar wel mee eens zult zijn.



Mevrouw C. H. Stapper kijkt belangstellend toe hoe onze Directeur, de heer D. Rodenburg, Kapt. E. J. Stapper het embleem voor 25 jaar dienst opspeldt.

## ZILVEREN DIENSTJUBILEUM

In verband met hun zilveren jubileum op respectievelijk 1 en 2 februari jl., waren Kapitein Stapper en Kapitein Van der Heiden uitgenodigd om op vrijdag 30 januari op kantoor te komen, met hun echtgenoten. Helaas was Kapitein Van der Heiden verhinderd, zodat alleen Kapitein Stapper met echtgenote op die dag door de Directie kon worden ontvangen.

Nadat de heer Rodenburg het gouden dienstembleem aan hem had uitgereikt — waarbij ook de heren Van den Belt en Den Bakker aanwezig waren — kregen de collega's van kantoor de gelegenheid de heer en mevrouw Stapper de hand te drukken. Hiervan werd in ruime mate gebruik gemaakt en onder het genot van een gezellig glaasje werden vele gebeurtenissen uit de voorbije jaren opgehaald. Ook gedurende de daarop aansluitende lunch, welke in kleine kring werd gebruikt en die zeer goed was verzorgd, was de stemming bijzonder plezierig, en wij mogen aannemen dat het echtpaar Stapper aan deze jubileumviering een prettige herinnering zal bewaren.

## 20e ORIENTATIEBIJEENKOMST

voor **GEZAGVOERDERS** en **HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN**  
op vrijdag 6 februari j.l. in het Shell-Gebouw gehouden

Foto: Fotobureau C. Kramer, Rotterdam



V.l.n.r.: de heren M. G. C. Geerarts - gezagvoerder, H. de Jong - hoofdwerktuigkundige, R. E. van der Miesen - gezagvoerder, J. van der Stel - hoofdwerktuigkundige, A. Tijssma - gezagvoerder, K. Toerappel - hoofdwerktuigkundige, K. Prins - gezagvoerder, G. W. van Essen - hoofdwerktuigkundige, D. P. Klip - gezagvoerder, R. M. F. van den Berg - hoofdwerktuigkundige, G. F. de Boer - gezagvoerder, G. Vis van Heemst - hoofdwerktuigkundige, H. M. Stoll, arts - DF/1, M. de Jong - DFF, G. den Bakker - DFM, D. Rodenburg - Directeur, L. F. van den Belt - DFP en G. W. Bakker - DFM/5.

# LEZINGEN

## PERSONEEL

Op donderdag 29 januari 1970 werd in het kader van „Lezingen voor Wal- en Vlootpersoneel” door de heer D. van Zanen, chef DFF/1 - Boekhouding en Begrotingen, een voordracht met gelegenheid tot discussie gehouden over „Vrachtnoteringen”.

Op de foto v.l.n.r.: de heren A. A. Konijnendijk - 5e werktuigkundige, P. A. B. de Ruiter - 3e stuurman, W. Punt - DFM/4, E. Korevaar - DFM/22, D. van Zanen - chef DFF/1, F. A. Voogt - DFM/3, J. Prins - DFM/23, mevr. J. C. T. de Voigt-Lodder - DFP/1, hr. F. de With - DFM/3, mej. A. Poot - DFP/1, de heren J. H. de Koning - DFM/22, T. Wagenaar - DFM/4, H. Verhoef - DFP/2, P. van der Stijl - DFM/13, H. Selser - DFP/2, G. van Driel - hoofd voeding, L. F. van den Belt - adj.-Directeur.



## VLOOTPERSONALIA

(in de periode van 16.1.70 t/m 15.2.70)

### GEBOREN:

- 26-11-69: Michael Alexander, zoon van D. van Eijk, 3e stm., en mevr. C. van Eijk-van Santen;  
15- 1-70: René, zoon van F. L. A. Bloot, 3e stm., en mevr. F. G. Bloot-de Bruin;  
Shaja Philine, dochter van F. J. van der Vegte, II.stm., en mevr. J. W. van der Vegte-Voogd;  
19- 1-70: Karin Mariëlle, dochter van J. A. Starreveld, 3e wtk., en mevr. C. B. M. Starreveld-van Hulst;  
23- 1-70: Leonie Gerarda Paulina, dochter van hoofd voeding A. Brugmans en mevr. H. L. T. Brugmans-van Onna;  
24- 1-70: Koen Matthijs, zoon van A. K. van 't Blik, 2e wtk., en mevr. A. van 't Blik-Bosma;  
Margaretha Jolanda, dochter van A. J. Breeuwsma, 4e wtk., en mevr. H. Breeuwsma-Weistra;  
3- 2-70: Yvonne, dochter van W. A. Mostert, 3e stm., en mevr. A. Mostert-van Rhee;  
5- 2-70: Hendrikus Martinus Maria, zoon van scheepsvakman I M. van der Kruk en mevr. A. E. van der Kruk-Stam.

### GEHUWD:

- 23-1-70: H. Swenne, 4e stm., met mej. J. M. van Unen;  
30-1-70: E. Hendrikse, 5e wtk., met mej. M. Goetjes;  
4-2-70: R. J. Bosman, 4e wtk., met mej. J. Swart;  
A. E. de Bruijn, 5e wtk., met mej. A. van Maaren;  
6-2-70: A. P. Grootenboer, 5e wtk., met mej. W. P. Tellier;  
H. H. van der Linde, 5e wtk., met mej. D. Visser;  
12-2-70: F. J. Jonges, 5e wtk., met mej. G. Bakkum.

### AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

- gezagv.: J. M. Hillen, A. Boddé, D. P. Klip, M. G. C. Geerarts, W. van Brakel, A. G. van Gent, F. Menninga, P. C. Hoek, J. H. A. Budding;  
1e stl.: H. W. Vermaas, N. A. Jager, H. K. Paauw, N. Venendaal, J. W. Rutten, R. J. Wyrdeeman, P. Cammel, J. B. P. Imming, F. Minkels, K. Poort van Ingen;  
2e stl.: J. W. Nieuwerf, G. L. A. Martens, J. H. F. Franken, C. L. Heyboer, W. Roselaar;  
3e stl.: W. A. Mostert, J. Werkhoven, G. J. Olieman, W. J. C. den Boer, P. Buijs, Jac. de Jong, J. M. E. Korteweg, M. Bal, P. Steijnis, J. van Ruiven, F. L. A. Bloot, P. Vijfhuizen, F. B. Schröder, G. J. Scholtens, L. G. P. de Groot, F. T. J. van Manen;  
4e stl.: R. J. Ruts, M. van der Heiden, H. J. Lenstra, J. P. Fockema Andreae, W. J. Netelenbos, B. J. H. Wortelboer;  
hfd.wtk.: J. E. Weidema, H. Blaauw, J. van Essen, J. M. Nobels, Jac. Jansen, F. in 't Veld, D. Gooris, J. G. Bron, W. J. van der Hoek, J. B. Biondina;  
2e wtk.: A. de Jong, J. I. Brangert, K. P. Kaal, P. Stachelhausen, E. Hoogvorst, F. G. Krijgsman;  
3e wtk.: M. F. Koens, H. J. Lammertink, J. van Pijkeren, J. Kruijsse,

- W. J. M. Braeken, W. Verhagen, J. H. Nijhuis, H. Blankvoort, L. P. A. de Winter, F. J. van der Vorm, C. W. H. van Holthuijsen, H. R. Godlieb, B. R. de Ridder, H. G. W. Meijer, R. B. Scherjon;  
4e wtk.: J. A. M. Leer, H. A. Meissner, K. Stobbe, J. Klemann, L. Timmer, L. J. Feunekes, R. Smits, A. J. Breeuwsma, K. Verf, J. A. Willems, F. Pater;  
5e wtk.: E. S. Petrusma, H. H. van der Linde, M. C. H. Waaldijk, T. Mellegers, A. E. de Bruijn, W. Lastdrager, J. C. Stek, M. Veenstra, W. J. van der Veer, F. van den Boogaard, C. A. van Esveld, H. J. Geurts, D. C. de Jong, A. P. van der Schagt, J. A. Deelen, F. J. Jonges, J. W. van Hoof, O. Wink, R. Lenz, J. T. van Lith, J. P. P. van Alebeek, W. Loendersloot, G. de Graaf, A. Vis, P. J. Doest, C. P. Louiszoon, C. van der Werf, C. A. A. Rademaker, A. R. de Wilde, R. A. M. Haffert, Y. Vreugdenhil, M. W. M. van der Burgh, J. P. G. A. Plantinga, H. P. M. van Eijck;  
scheepsvoorlieden: I. Dijker, C. F. M. Hartman, N. van der Steen, Ph. de Vries, J. M. Wiglevan, H. L. Klop;  
scheepsvaklieden I: J. Lubbertz, A. W. de Rooy, P. Niezing, J. P. Bijlsma, P. H. Hietbrink, B. Verburg;  
scheepsvaklieden II: W. H. Klein, J. J. M. Lous, A. W. Klaassen, B. J. P. van Dorp, G. A. Muts, J. M. H. Siepers, J. Rosendal, W. Klink;  
wachassistanten: J. B. A. Boelé, R. W. van Rooyen, C. Valentijn, P. C. W. Hack, J. den Hartog;  
scheepsgezellen a/w: W. Pronk, D. W. Strijbos, G. Jonkman, H. J. C. van der Leeden, M. J. W. A. Schuurs, J. R. F. L. van Beek, A. J. M. Holthausen, F. A. W. van der Dungen, R. R. Meys, H. de Roode, B. R. Pronk, A. E. M. Huygens, R. Broersma, D. Rovers, L. T. Klokgieters, L. Huisman, L. van Ierland, G. Carree, L. Neeleman, G. van der Bent, H. de Roode, K. G. J. Schefferlie, J. Bonte, P. G. Huisden, J. M. Bos, J. N. H. Steeman, J. J. W. Etienne, G. H. de Hoogh, J. J. van Triet, A. W. Jansen, P. R. Heise, H. J. van de Berg, E. E. Heereveen, M. F. Berghuis, H. J. A. Morriën, C. Solleveld, R. Vijlbrief, M. H. Karpes, E. M. Meijer, A. C. Dieckman, B. J. Weissink, F. A. W. Hofmann, G. Struik, H. Baggerman, J. Vernel, W. Geelhoed, K. R. Vulling, R. P. L. Verhoeve, A. van der Thoon;  
aankomend scheepsgezel a/w: K. Prozee, K. J. Hol, A. B. Romen, J. Stankot, J. P. de Meyer, H. J. van der Bos, C. T. J. Spee, R. V. Kirkhove, J. E. Bonnema, W. J. van der Veer, W. de Vries, A. B. Romen, R. J. P. Prudon;  
hoofden voeding: J. G. Nijman, G. C. Vervoort, A. Onderstal, T. C. A. Geelen, C. G. M. van Schuppen, L. H. H. L. Leithuysen;  
scheepskoks: F. Wiesnekker, T. A. F. Janssen, D. Landstra, J. L. Anderson, A. N. Warnaar;  
aankomend koks: C. A. van Veen, B. F. P. J. Sebregts, J. Disse, P. M. H. Bellwinkel, F. Tüllmann;  
bedienden: E. H. Beudeker, J. C. A. den Haan, F. G. Olde Wolbers, A. R. Tanasale, L. Stuivenberg, A. H. Ramerman, A. Gort, B. J. van Gelderen, E. Dobler, G. W. Scheltens, H. F. Boekhoudt, H. Wezenaar, J. Sinnema, A. Jansen, L. van Boxel, J. R. L. van Toornburg;  
bedienden a/d: J. H. Oosterhof, R. C. E. Leunissen, H. J. Blaauw, C. G. Domenie;  
koksmaat/bakker: E. J. A. Peters;

jongen a/w: P. J. Wolters.

#### TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Abida:** wnd. 4e wtk. E. Pesschier, radio-officier J. J. van der Eijk, bediende a/d E. E. Louwers, scheepsgezel a/w J. W. Maters;
- m.s. Acila:** hfd.wtk. A. J. Baerveldt;
- m.s. Acmaea:** 3e stm. R. Hagen, wnd. 3e wtk. H. Ruitenbeek, 5e wtk. S. E. Grimm;
- m.s. Acteon:** 4e stm. R. de Bordes, 3e wtk. H. Japin, scheepsvoorman K. E. J. Watz, scheepsvakman I L. de Cock, scheepsvakman II J. Stroosnijder, scheepsgezel a/w P. C. Breuser, scheepsgezel a/w J. K. van Ballegooyen, scheepsgezel a/w E. M. J. Kanters, scheepsgezel a/w R. J. Loth, hoofd voeding F. B. Wayers, scheepskok G. H. Valk, bediende F. P. Lommerse, bediende a/d R. van Buuren;
- s.s. Arca:** 4e wtk. J. M. van de Wal, 5e wtk. R. Zwaal;
- s.s. Atys:** 1e stm. J. S. Schregardus, 4e stm. J. K. Terpstra, hfd.wtk. J. Broersen, wnd. 4e wtk. J. H. Burger, 5e wtk. J. Rauwendaal;
- m.s. Camitia:** gezagv. M. E. Wolper, hfd.wtk. H. J. Me'se, 4e wtk. M. H. D. Demkes, 5e wtk. R. Stouthamer, radio-officier J. R. van der Heide, hoofd voeding W. C. Kapper;
- s.s. Capisteria:** 2e stm. P. Puijpe, wnd. 3e stm. K. P. Biesiot, 4e stm. B. W. Bakker, 5e wtk. J. F. Pieters, radio-officier A. J. Eggink;
- m.s. Cinulia:** 5e wtk. M. Koelemey, radio-officier A. G. Plaisier;
- m.s. Crania:** wnd. 2e stm. R. P. F. J. Ruiter, 3e stm. J. W. Hendriks, aankomend kok P. M. H. Bellwinkel;
- m.s. Dallia:** 1e stm. R. A. Kattenburg Schüler, wnd. 2e stm. J. Zwart, 3e wtk. D. J. Plate;
- m.s. Daphne:** hfd.wtk. C. W. Stolk, 3e wtk. R. J. Kleine Budde, scheepsvoorman A. J. Tinkhof, scheepsvakman I L. J. C. van Kuyen, scheepsvakman II H. L. Hermans, scheepsgezel a/w F. Kromjongh, scheepsgezel a/w H. A. Ekkelboom, scheepsgezel a/w P. Raams, scheepsgezel a/w M. J. Heiligers, scheepsgezel a/w M. van de Vrie, aankomend scheepsgezel a/w J. J. F. Eckstein, hoofd voeding Th. de Vos, scheepskok J. J. A. Huyben, bediende M. Plugge, bediende J. W. J. Hutten;
- m.s. Diadema:** wnd. 4e wtk. H. M. Kleevens, 5e wtk. S. A. G. M. van Nijnatten;
- m.s. Diloma:** gezagv. A. Post, 1e stm. A. Visser, 2e stm. J. Wagenvoort, II.stm. J. G. van Leeuwen, 5e wtk. L. C. H. van der Werve, radio-officier A. de Jager;
- m.s. Dione:** gezagv. J. P. Jongbloed, 5e wtk. F. M. van der Straten, scheepsgezel a/w P. Schilt;
- m.s. Dosina:** 1e stm. R. Verhoef, 3e stm. M. Groothuis, 3e wtk. J. A. Starreveld, II. wtk. G. A. van Niel, radio-officier C. J. J. Verbunt;
- s.s. Kabylia:** 5e wtk. W. M. G. M. van Loon;
- s.s. Kalydon:** wnd. 3e stm. A. J. W. Rommes, 3e wtk. W. J. Grapendaal, 5e wtk. J. Kruize, radio-officier P. A. Jongman;
- s.s. Kara:** 4e stm. M. A. F. Wanders, hfd.wtk. H. Buiten, 5e wtk. P. Holtring, 5e wtk. J. Water, scheepsvoorman H. H. van Oostrum, scheepsgezel F. W. J. Buys, aankomend scheepsgezel a/w R. L. Heyne, scheepsgezel a/w J. Jansen, aankomend kok J. H. Konert;
- s.s. Katelysia:** 5e wtk. D. Knook, 5e wtk. W. van den Dobbelssteen;
- s.s. Kelletia:** 3e wtk. R. Sloof;
- s.s. Kenia:** wnd. 2e stm. W. F. van der Lei, hfd.wtk. W. Groenendijk;
- s.s. Kermia:** 2e stm. R. van Kranen, 3e stm. M. Waalewijn, wnd. 2e wtk. H. C. van der Weijde, 5e wtk. N. J. Gras, 5e wtk. S. J. Swart, II.wtk. J. van der Werk, II.wtk. R. J. Ouwens, radio-officier J. C. Willemsen;
- s.s. Khasiella:** 2e stm. G. C. Peters, 4e stm. A. Terpstra, 2e wtk. C. C. Bartels, wnd. 3e wtk. J. H. S. Brijde, scheepsvakman II M. Temmerman, bediende a/d R. van Duinen;
- s.s. Kopionella:** wnd. gezagv. B. C. den Exter van den Brink, 4e stm. H. den Ouden;
- s.s. Koratia:** hfd.wtk. B. Veldhuis;
- s.s. Korenia:** gezagv. J. Hagen, wnd. 4e wtk. J. C. van Baasbank;
- s.s. Korovina:** 1e stm. H. H. Hacken, hfd.wtk. E. Rouw, II.wtk. A. W. van Sluijs, radio-officier J. H. A. M. Suilen, scheepsvakman II J. H. L. Delsman, wachtassistent B. Wolven, scheepsgezel a/w R. A. M.

#### IN MEMORIAM

##### C. S. DUINKER

Op 2 februari jl. overleed op 78-jarige leeftijd de heer C. S. Duinker, laatstelijk Marine Superintendent van N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Hij verliet op 30 april 1947 de Maatschappij met pensioen. na 35 dienstjaren.

##### R. INDIA

Op 13 februari jl. overleed, op de leeftijd van 57 jaar, de heer R. India, oud-Commodore van Shell Tankers N.V. Hij was op 1 oktober 1965 gepensioneerd, na ruim 32 dienstjaren.

#### ONZE VLOOT- JUBILARISSEN

#### 10 JAAR IN DIENST



A. J. J. Vermeulen  
scheepsvoorman  
1960 - 1.2 - 1970



L. de Cock  
scheepsvakman I  
1960 - 5.2 - 1970



J. M. Wigleven  
scheepsvoorman  
per 8.2



T. C. A. Geelen  
hoofd voeding  
1960 - 18.2 - 1970



J. L. de Winter  
bediende  
per 27.2

- Jansen, aankomend scheepsgezel a/w P. C. van Dolder, aankomend kok L. T. R. Ernst, bediende C. Klop, bediende A. J. Bruggeling, scheepsgezel a/w J. van Dijk, scheepsgezel a/w J. R. Storm van 's Gravensande en D. J. de Lange;
- s.s. Kosicia:** 3e stm. M. Kruijshaar, wnd. 4e wtk. W. Wesselman, 5e wtk. A. Storm;
- s.s. Kosmatella:** 1e stm. G. M. Schipper;
- s.s. Krebsia:** 1e stm. J. W. Bakker, II.stm. F. J. van der Vegte, hfd.wtk. J. F. Spiering, wnd. 3e wtk. K. Koch, wnd. 4e wtk. J. Slagter, 5e wtk. A. J. de Waal, 5e wtk. T. J. W. A. Ploegmakers, II. wtk. J. M. R. W. Rutters, II. wtk. P. Bakx, radio-officier P. W. Veijgen, scheepsvoorman N. van der Steen, scheepsvakman I P. Niezing, scheepsvakman II B. J. P. van Dorp, scheepsgezel a/w R. Broersma, scheepsgezel a/w D. Rovers, scheepsgezel a/w H. J. van de Berg, scheepsgezei a/w E. E. Heereveen, scheepsgezel a/w M. F. Berghuis, scheepsgezel a/w H. J. A. Morriën, scheepsgezel a/w C. Solleveld, scheepsgezel a/w R. Vijlbrief, scheepsgezel a/w P. R. Heise, scheepsgezel a/w M. H. Karpes, aankomend scheepsgezel a/w A. B. Romen, aankomend scheepsgezel a/w J. Stamkot, hoofd voeding T. C. A. Geelen, aankomend kok B. F. P. J. Sebregts, bediende A. R. Tanasale, bediende L. Stuivenberg, bediende A. H. Ramerman, bediende a/d R. C. E. Leunissen, wachtassistent R. W. van Rooyen, jongen a/w P. J. Wolters;
- s.s. Kryptos:** 3e stm. A. A. J. M. Defesche, wnd. 4e wtk. M. J. C. Broeders, 5e wtk. C. W. van der Vos, 5e wtk. A. J. Zon, II.wtk. G. Batenburg;
- s.s. Kylix:** 4e stm. J. Verdoorn, wnd. 2e wtk. N. P. Dekker, 3e wtk. A. Hoekstra, 5e wtk. J. Labeur, 5e wtk. J. Douma;
- s.s. Lovellia:** 1e stm. R. Jousma, wnd. hfd.wtk. A. Buren, wnd. 4e wtk. K. M. van Harpen;
- s.s. Macoma:** 3e stm. C. P. C. van Goethem, 3e wtk. T. Scholte, 4e wtk. J. A. Maassen, II.wtk. A. Nonnekas;
- m.s. Niso:** 1e stm. E. Moll, 3e stm. R. G. de Haan, 4e wtk. R. H. de Haan, wnd. 4e wtk. J. B. H. de Glopper, 5e wtk. M. J. T. N. M. Gremmen, 5e wtk. E. S. Zwart;
- s.s. Ondina:** gezagv. B. van Bon, 3e stm. R. A. Ratelband, 4e stm. I. W. A. van Thienen, II.stm. R. A. Jongejan, wnd. 4e wtk. W. J. Smit, 5e wtk. A. G. A. de Graaf, radio-officier C. H. van Herp;
- s.s. Patro:** 4e stm. J. F. Middelkoop, 2e wtk. W. D. Hoogland;
- s.s. Philidora:** wnd. 2e stm. T. H. Tromp, 4e stm. P. L. Baan;
- s.s. Philine:** wnd. 3e stm. R. A. Sweetnam, 5e wtk. C. J. Jongkind, radio-officier M. Poen;
- s.s. Philippia:** gezagv. P. Janssen, wnd. 2e stm. M. van den Belt, 5e wtk. H. van Hall;
- s.s. Sepia:** 1e stm. A. J. Schumm, wnd. 3e wtk. J. H. Dor, radio-officier L. de Soete;
- s.s. Viana:** gezagv. C. Wolse, wnd. 3e stm. T. T. Rison, 2e wtk. K. J. Faasse, wnd. 4e wtk. P. J. van den Ende, 5e wtk. W. P. H. H. M. Coppen, scheepsvoorman C. J. de Knecht, scheepsvakman I R. Böck, scheepsvakman II W. G. Tippersma, scheepsgezel a/w J. M. Kools,

**IN  
DIENST  
GETREDEN  
VLOOT-  
PERSONEEL**



B. W. Bakker  
4e stm.  
per 19.1



P. L. Baan  
4e stm.  
per 26.1



A. Terpstra  
4e stm.  
per 3.2



A. Landsmeer  
4e stm.  
per 10.2



S. J. Swart  
5e wtk.  
per 26.1



J. Water  
5e wtk.  
per 9.2



P. L. H. Schmitz  
5e wtk.  
per 13.2



G. Batenburg  
II.wtk.  
per 27.1



G. A. van Niel  
II.wtk.  
per 4.2



A. Nonnekes  
II.wtk.  
per 11.2



J. M. P. Simons  
wachtassistent  
per 22.1

scheepsgezel a/w W. J. Zijta, scheepsgezel a/w M. W. Toet, scheepsgezel a/w J. E. Schrijn, scheepsgezel a/w J. Karskens, scheepsgezel a/w P. W. Luyten, scheepsgezel a/w L. van de Kuil, aankomend scheepsgezel a/w J. G. de Graaff, aankomend scheepsgezel a/w J. Popken, aankomend scheepsgezel a/w J. E. Warlich, hoofd voeding P. C. Bergmans, scheepskok C. F. van der Ende, bediende G. J. Vrielenk, bediende J. L. de Winter, bediende J. Breijer, bediende a/d C. F. Sibilo, wachtassistent J. M. P. Simons;

s.s. Vitrea: 5e wtk. G. F. M. van Touw;

s.s. Vivipara: wnd. 2e stm. H. J. Schaaf, hfd.wtk. H. W. van Diepen, wnd. 3e wtk. A. B. P. Dill, wnd. 4e wtk. F. R. Lagerveld, 5e wtk. D. Roodnat;

s.s. Zafra: gezagv. N. H. van der Heiden, 3e stm. K. Cramer, 4e stm. R. van der Voort, 2e wtk. A. P. de Groot, 4e wtk. B. R. A. Jansen.

**BEHAALDE DIPLOMA'S:**

1e stuurman G.H.V.: 2e stm. R. van Kranen;  
1e stuurman G.H.V.-th: 2e stl. G. Gerritse, S. Termeer;  
2e stuurman G.H.V.: 3e stl. R. P. F. J. Ruiter, W. J. Stoker;  
2e stuurman G.H.V.-th.: 3e stm. R. Hendriks;  
3e stuurman G.H.V.: 4e stl. J. Verdoorn, J. F. Middekoop;  
„C-th.“: 2e wtk. E. Jousma, J. L. van der Rijnst;  
„B-th.“: 3e wtk. O. de Roos;  
„A/B-th“: 5e wtk. L. J. Smit;  
„A“: 5e wtk. K. M. van Harpen;  
„ASS“: 5e wtk. C. J. Jongkind, W. P. H. M. Coppen, T. J. W. A. Ploegmakers, J. C. F. Monkel;  
„MVD“: 5e wtk. J. Rauwendaal, R. Stouthamer, E. S. Zwart, P. C. Ydel.

**UIT DIENST GETREDEN:**

3e stm.: D. van Dijk;  
II.stm.: P. Poot;  
2e wtk.: H. T. de Zwart;  
3e wtk.: L. J. M. Verhaegh;  
5e wtk.: M. J. Kalkwarf, H. P. Scheepers, H. J. Sikkenga;  
II.wtk.: R. Kuijper.

**OVER IN DIENST SHELL BENELUX COMPUTING CENTRE:**

3e stm.: L. N. Saal.

**OVER IN TIJDELIJKE DIENST KONINKLIJKE/SHELL  
EXPLORATIE EN PRODUKTIE LABORATORIUM:**

1e stm.: G. W. Bouma.

**AANGESTELD ALS:**

4e stm.: J. Verdoorn, J. F. Middelkoop;  
hfd.wtk.: J. G. Bron;  
5e wtk.: W. P. H. M. Coppen, J. C. F. Monkel, R. Stouthamer, J. Rauwendaal, E. S. Zwart, C. J. Jongkind, T. J. W. A. Ploegmakers.

**MUTATIES WALPERSONEEL**

**UIT DIENST:**

21-1-70: mevrouw G. Vinck-Mohamed;oesoef - sectie DFF/4.

**IN DIENST GETREDEN**

**WALPERSONEEL**



J. J. van Noordt  
sectie DFF/1  
per 1.2

**Redactiecommissie:**

G. W. Bakker  
A. Baljet  
I. J. A. van Dommelen  
G. H. van Leeuwen  
E. van 't Slot  
W. N. Wouters, voorzitter

**tussen schip en ka**

negende jaargang no. 7 — maart 1970  
maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.

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

**Administratie:**  
Mej. J. F. Schilt

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