

TUSSEN
**SCHIP
EN KA**

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS B.V.
M A A R T 1 9 7 4



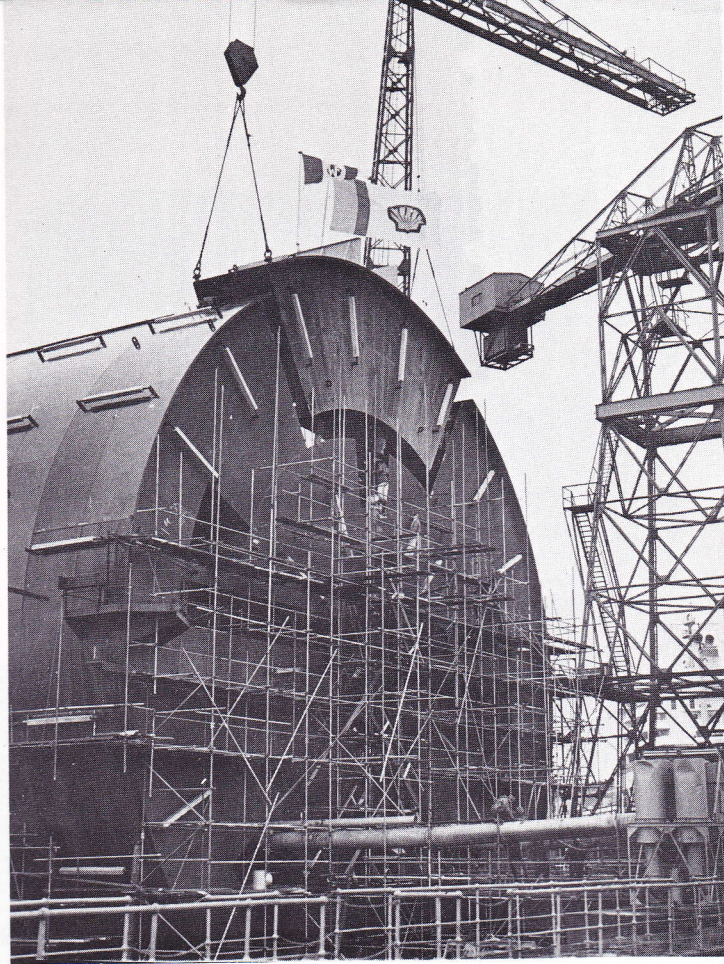
Nieuwbouw Hofplein

Om 14.30 uur op 8 februari zater ze er in, allemaal. Niet minder dan 482 palen van respectabele lengte zijn in de drassige bodem naast het huidige Shell-Gebouw verdwenen en zullen het nieuwe gebouw gaan torsen.

Het is dankzij een tweede heistelling die medio januari in gebruik is genomen, dat men zich aan het schema heeft kunnen houden. De dagproductie gedurende de laatste weken van het heien was ongeveer 15 stuks. Inmiddels is men begonnen met het „koppensnellen” en het vlechtwerk, waarna de betonplaat zal worden gestort waarop de hoogbouw komt te rusten.

Nog in april hoopt men dan aan de voorbereidingen te kunnen beginnen voor het optrekken in glijbekisting van de kern voor de hoogbouw. Over de indeling van de kantoorruimten kan uiteraard in dit stadium nog niet veel worden gezegd, wel dat de vergaderruimten voornamelijk zullen worden ondergebracht in de hoeken van het torengedouw. Immers, juist deze ruimten lenen zich het beste voor grotere vertrekken, met slechts een of twee toegangsdeuren. Bovendien zijn de hoekruimten „luchttechnisch” gezien, daarvoor ook het geschiktst.

Momenteel wordt ook nagegaan of het uit een oogpunt van energiebesparing aanbeveling verdient de dubbele ruiten in de gevel van getint glas te maken. Hierdoor zou de klimaatbeheersing gunstig beïnvloed worden, terwijl bovendien de lamel-jalouzieën niet meer nodig zouden zijn. Wel is het gewenst in dat geval voor elk raam stofgordijnen aan te brengen, om bij al te fel zonlicht te grote contrasten tussen b.v. het bureau-oppervlak en de daarop liggende papieren weg te nemen. Hoe dan ook, de voor- en nadelen van getint glas zullen eerst nog terdege moeten worden overwogen alvorens een definitief besluit kan worden genomen.



De vlag in top

In het vorige nummer plaatsten wij reeds een foto van een „spar”-segment. Zo juist bereikte ons een foto waarop men de werfwimpel van Wilton-Fijenoord en de Shell-vlag broederlijk naast elkaar ziet wapperen vanwege de „spar”. Op 30 januari jl. werd namelijk deze op een beschuitdoos lijkende kolos voltooid. In feite is deze op zijn kant liggende doos, met een doorsnee van 30 meter, alleen maar het onderste gedeelte van de „Spar”, een soort boei die bestemd is voor het olieveld „Brent”. Als dit veld van Shell/Esoo op het Britse deel van het Continentale Plat in productie komt, zal de gewonnen olie in deze verticaal drijvende tank worden opgeslagen; capaciteit 300.000 barrels! De tankers die de gewonnen olie afvoeren, zullen aan deze opslagtank meren, gelijk dit aan een SBM geschiedt.

Op de door S.I.P.M. ontworpen „Spar” zullen steeds enkele technici aanwezig zijn voor onderhouds- en reparatiewerkzaamheden. Er komt outillage voor duikers op en natuurlijk zullen ook de kranen en een helikopterdek niet ontbreken. De „Spar” wordt in gedeelten gebouwd in Nederland en zal ten slotte in Noorwegen worden voltooid.

VERZOEKE VOOR SCHEEPS- INFORMATIE TE BELLEN:

(010) 130954

m.s. „Abida”
m.s. „Acila”
m.s. „Acmaea”
m.s. „Acteon”
s.s. „Arca”
s.s. „Atys”
m.s. „Camitia”
s.s. „Capiluna”
s.s. „Capisteria”

(010) 130955

s.s. „Capulonix”
m.s. „Cinulia”
m.s. „Crania”
m.s. „Dallia”
m.s. „Daphne”
m.s. „Diadema”
m.s. „Diloma”
m.s. „Dione”
m.s. „Dosina”

(010) 130956

s.s. „Kabylia”
s.s. „Kalydon”
s.s. „Kara”
s.s. „Katelaysia”
s.s. „Kelletia”
s.s. „Kermia”
s.s. „Khasiella”

(010) 130957

s.s. „Kopionella”
s.s. „Koratia”
s.s. „Korovina”
s.s. „Koscica”
s.s. „Kryptos”
s.s. „Kylix”
s.s. „Lovellia”

(010) 130958

s.s. „Macoma”
s.s. „Marisa”
s.s. „Metula”
m.s. „Niso”
s.s. „Ondina”
s.s. „Onoba”
s.s. „Patro”
s.s. „Philidora”
s.s. „Philine”

(010) 130959

s.s. „Philippia”
s.s. „Sepia”
s.s. „Vasum”
s.s. „Viana”
s.s. „Vitrea”
s.s. „Vivipara”
s.s. „Vlieland”
s.s. „Zafra”
s.s. „Zaria”

Het is al weer enkele maanden geleden, dat wij een verslag brachten van een personeelslezing, zoals de om de twee maanden te houden bijeenkomsten van een groep personeelsleden met de chef van een bepaalde sectie worden betiteld. Thans resteren nog maar enkele secties die nog voor het voetlicht moeten treden. Van de activiteiten van twee daarvan, de secties DFM/22 en 23, respectievelijk Werktuigkundige Dienst Vloot A en Vloot B, werd op 13 februari jl. door de heer J. van Duuren, Chef van eerstgenoemde sectie, een overzicht gegeven.

Het behoeft nauwelijks betoog, dat juist de activiteit van deze secties, waar zo veel verschillende werkzaamheden in het technische en scheepsbouwkundige vlak worden geregeld, nauwelijks binnen de voorgeschreven inleiding van 10 minuten kan worden omschreven. Echter, bijzonder bondig toonde de heer Van Duuren zich in de omschrijving: „Het is onze taak er voor te zorgen, dat de schepen tegen zo laag mogelijke kosten, veilig en snel in de bestemmingshavens kunnen aankomen." Vanwege het grote aantal schepen — op het ogenblik niet minder dan vijftig, met verdere uitbreiding in het vooruitzicht — is de verdeling tussen de vloten A en B (oorspronkelijk lag de scheiding bij de zgn. 18.000 tonners) recentelijk gewijzigd. De „F"-klasse tankers komen onder de verantwoording van de heer Van Duuren (Vloot A), de over te nemen „M"-klasse tankers onder die van de heer K. J. Wiessner (Vloot B).

Afgezien van de veelomvattende taak alle schepen elke twee jaar te dokken, zijn deze secties belast met het toezicht op en het doen uitvoeren van reisreparaties. Wanneer aan boord plotseling een defect optreedt buiten het normale patroon, waarvoor door de betrokken hoofdwerktuigkundige de hulp van kantoor wordt ingeroepen, komen deze secties in het geweer. Maar bovendien grijpen DFM/22 en 23 in wanneer door dalende prestatie van het schip, d.w.z. vaartvermindering c.q. stijgend bunkerverbruik, de noodzaak daartoe zich aankondigt. Weliswaar gaat het bij de zogenaamde reisreparaties om — relatief gesproken — kleinere bedragen die moeten worden besteed om het geheel weer in perfecte orde te krijgen, doch door het veelal plotselinge karakter van deze reparatie, moet „à la minute" een beslissing worden genomen, waarbij met vele factoren rekening moet worden gehouden. Hoeveel vertraging gaat er optreden? Waar is reparatie met zo weinig mogelijk ligdagen uit te voeren? Zijn de benodigde onderdelen ter plaatse of kunnen ze erheen worden uitgevloogt? Kan de reparatie worden uitgesteld tot een meer geschikte gelegenheid? Kan Lloyd's toestemming daarvoor worden verkregen?

Vragen die onmiddellijk om een antwoord roepen zowel overdag als 's nachts, zowel tijdens werkdagen als tijdens weekeinden. Men moet de situatie aan boord kennen, door gesprekken met de hoofdwerktuigkundigen alle bijkomende facetten weten, vanuit het kantoor zich weten in te leven in de

situatie zoals die op een bepaald ogenblik aan boord is, waar het schip zich ook bevindt. Soms worden op zeer korte termijn superintendents uitgevloogt om ter plaatse te adviseren. In het algemeen kan worden gesteld, dat juist havens als Rotterdam, Singapore en Willemstad vrij gunstig zijn om onverwachte reparaties te doen uitvoeren. Belangrijk facet hierbij is dus ook of ter plaatse reservedelen verkrijgbaar zijn of voor onze rekening liggen opgeslagen. Anders moet op zeer korte termijn een bepaald onderdeel — dat nog altijd tonnen kan wegen — worden uitgevloogt. Een opmerking die toch wel onmiddellijk de vraag uitlokte waarom standaardisatie van de schepen dan niet verder wordt doorgevoerd. Dit is toch ook in de luchtvaart geschied en heeft daar zeer zeker vruchten afgeworpen. Bij onze maatschappij varen wij nu met 17 verschillende typen schepen, kortom, wat wordt daaraan gedaan?

De heer Van Duuren ging hier zeer uitvoerig op in. De behoefte aan aanvullende tonnage bij de Koninklijke/Shell Groep wordt gedekt door het huren van schepen van derden en het plaatsen van nieuwbouwers. Bij dit laatste spelen financiële aspecten alsmede de tijdfactor een grote rol. De werven zijn veelal voor jaren vooruit volgeboekt met orders. Wordt nu een werf benaderd en blijkt deze in staat om op redelijk korte termijn (dikwijls gaat het dan nog om jaren!) een aantal schepen te bouwen, dan geldt de voorwaarde dat niet te veel wordt afgeweken van het standaard-schip dat zij hebben ontwikkeld op hun tekentafel. Juist omdat het om een standaard-schip gaat, is de werf in staat de order uit te voeren tegen een min of meer aantrekkelijke prijs. Dat het dan toch nog gaat om schepen van tientallen, ja, bij tankers van meer dan 200.000 ton, om schepen van meer dan honderd miljoen gulden, is een duidelijke zaak. Echter, zou van dit standaardtype te veel worden afgeweken door het kantoor in Londen (waar de nieuwbouwsectie van de Shell is), dan zou de prijs weer omhoog gaan.

Uitvoerig werd ingegaan op de besparing die mogelijk is met de 14-mans-wachtbezetting in de machiniekamer; ook de verschillen in de wijze van repareren en de staat van onderhoud tussen de STUK-schepen en die van onze maatschappij werden doorgenomen. Uit alles bleek, dat bij iedere beslissing of een bepaalde reparatie moet worden uitgevoerd, met alle bijkomende factoren rekening moet worden gehouden om steeds een financieel verantwoorde beslissing te nemen. Echter, één zaak gaat altijd voor: de veiligheid, die onder geen beding in het gedrang mag komen.

Onvermijdelijk is, dat juist wanneer het hoofd van een technische sectie in zo'n gesprek met grotendeels administratieve collega's opening van zaken geeft, vragen op hem worden afgevuurd omtrent de technische uitrusting van een schip en opgetreden mankementen. Vooral de schroefafbreuk van de „Philippia", een zo zelden voorkomend verschijnsel in de scheepvaart, bleek veel vraagtekens bij de aanwezigen te hebben opgeroepen. Uitvoerig ging de heer Van Duuren in op de oorzaak, maar ook op de wijze waarop de reparatie is uitgevoerd en hoe zo iets kan worden voorkomen.

Een ding is wel zeker geworden voor de aanwezigen. Ook al werkt men in een technische sectie, de hoeveelheid administratie, met name kostenberekeningen, neemt ook van een technicus een groot deel van de dag in beslag. Geen wonder als men bedenkt, dat het niet alleen om de altijd vrij kostbare dokkingen gaat, of om reparaties die aanzienlijke vertraging voor een schip kunnen opleveren, maar ook om voorraden die op diverse plaatsen in de gehele wereld liggen opgeslagen. Alleen de voorraad onderdelen in Nederland opgeslagen, vertegenwoordigt al een waarde van vele miljoenen gulden. Dit alles met slechts één doel voor ogen: in een noodgeval elk onzer 50 schepen zo snel mogelijk weer operationeel te maken.



GESPREKSGROEPEN

SCHEEPVAARTPROJECT

Het onderwijs in Nederland is tegenwoordig geheel verschillend van hetgeen de ouderen onder ons in hun jeugd meemaakten. Documentatiecentra, schooltelevisie, schoolraad, projektonderwijs en wat al niet meer, zijn ingeburgerde begrippen geworden.

lets geheel nieuws is, dat het bedrijfsleven naar de scholen toegaat, niet om te werven, maar om voor te lichten. De eerste organisatie die dit ten behoeve van het bedrijfsleven doet, is de „Nevas”. Deze vereniging is niet meer primair actief op het gebied van de adoptie van schepen door diverse scholen, maar als Stichting voor Maritieme Jeugdvoorlichting heeft zij thans geheel andere methoden om de belangstelling van de jeugd op de scheepvaart te richten.

De „Nevas” heeft meer dan 25 jaar de adoptie van schepen door overal in het land gevestigde scholen geactiveerd en geleid. Echter, zoals ook elders in het bedrijfsleven, heeft de scheepvaart geleidelijk wijzigingen ondergaan. Gelegenheid tot beantwoording van de vele brieven die door leerlingen van de adoptiescholen naar de schepen werden gezonden, was er de laatste jaren nauwelijks, om van bezoek van de kinderen aan de schepen tijdens verblijf in een Nederlandse haven niet eens te spreken. De verblijfsduur van schepen in de havens werd immers steeds korter, bemanningswisselingen vonden steeds sneller plaats, met als gevolg dat in vele gevallen het contact verwaterde.

Nadat het adoptiesysteem in zoverre was omgebogen, dat niet meer een schip maar een zeevarende werd geadopteerd en aan hem — waar hij zich ook bevond — de brieven werden gezonden (waardoor thans ook goede en hechte banden zijn ontstaan), zocht het bestuur van de „Nevas” naar meer mogelijkheden om de Nederlandse jeugd te betrekken bij de scheepvaart onverschillig of dit nu koopvaardij, marine of visserij is, zonder dat dit tot werving leidde. Zo organiseerde de „Nevas” nog enkele maanden geleden een fotowedstrijd, met bijzonder aantrekkelijke prijzen voor de jeugd, zulks in samenwerking met de Stichting Amateurfotografie.

Doch de meeste aandacht verdient toch wel het thans lopende scheepvaartproject voor het Voortgezet en het Voorbereidend Wetenschappelijk Onderwijs, een reizende tentoonstelling voor belangstellende scholen, met gekoppeld daaraan een aantal lesbrieven. Het ijzeren lesrooster en de scherpe

vakkenscheiding op Neerlands scholen is een zaak uit het verleden.

Toch is het voor één enkele leraar nu nog moeilijk om alle aspecten die met de scheepvaart samenhangen, geheel vanuit zijn vakgebied te overzien.

De „Nevas” wist, met medewerking van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging, de Koninklijke Marine en de grote rederijen, een expositie samen te stellen, in de vorm van tableaus met gegevens, modellen, kaarten en ander materiaal, die — geheel demontabel — geschikt is om als „reizende voorlichter” dienst te doen. De belangstelling hiervoor is groot gebleken, zo groot, dat zelfs voor het schooljaar 1974/1975 het scheepvaartproject reeds bijna is volgeboekt. Die belangstelling wordt echter niet alleen gekweekt door de expositie die 14 dagen lang door de leerlingen van elke deelnemende onderwijsinstelling op school kan worden bezocht, doch bovendien door een aantal door deskundigen geschreven lesbrieven over verschillende op de scheepvaart betrekking hebbende onderwerpen. De leraren aardrijkskunde, geschiedenis, economie en maatschappijleren nemen deze lesbrieven tevoren met de leerlingen door. De jongeren worden ook zelf actief ingeschakeld bij dit scheepvaartproject, vooral in het vak handvaardigheid. Hun producten in de vorm van tekeningen, kleimodellen, tegels met scheepsafbeeldingen, kortom, in een door ieder zelf gekozen expressievorm, worden mede tentoongesteld, zij het in een aparte hoek.

In films, beschikbaar gesteld door marine en rederijen, worden aanschouwelijke voorbeelden gegeven van hetgeen in de lesbrieven is behandeld. Op een leestafel wordt allerlei voorlichtingsmateriaal klaargelegd, terwijl degene die werkelijk het naadje van de kous wil weten, zich kan wenden tot een deskundige die gedurende de expositie ter plaatse blijft en eventueel de voorlichtingsafdeling van een der rederijen inschakelt.

Het was de Openbare Scholengemeenschap „Nieuwediep” in Den Helder die als eerste werd gekozen voor het scheepvaartproject. Op 25 januari jl. werd het project aldaar ten doop gehouden, in aanwezigheid van een groot aantal genodigden. Daarna gaat de expositie naar Zaandam, waar de lesbrieven thans reeds worden behandeld. Vervolgens staan Amersfoort, Lochem en vele andere plaatsen op het programma, waaruit moge blijken hoezeer dit initiatief in onderwijskringen op prijs wordt gesteld.

Wie wist enige tijd geleden van h bestaan van de Paracel-eilanden Hoogstens zeevarenden, die in de Zuid-Chinese Zee deze eilandengroep omzeilden. Plotseling haalden ze echter in januari de voorpagina's van de wereldpers omdat er twist was ontstaan over het bezit ervan. Aan boord van de „Kopionella” werden de opvarenden geconfronteerd met de gevorderden van de korte, maar harde strijd om dit eilandengroepje; gevolgd door de vorm van Zuidvietnamese schipbreukelingen.

Op 22 januari voer de „Kopionella”, onder commando van Kapitein W. A. Kleine, in de Zuid-Chinese zee, op weg van Hongkong naar Singapore. Tegen half acht in de avond overdekte zowel de gezagvoerder als de 1e stuurman in de verte een voorwerp, dat zo op het eerste gezicht leek op een boomstronk met wortels, die de lucht instaken. Naderbij komend bleek het echter een vlotje te zijn, waarop enige mensen stonden te schreeuwen en te zwaaien. Ogenblikkelijk werd de machinekamer gewaarschuwd dat, in verband met drenkelingen, zo snel mogelijk gemanoeuvreed moest worden. In uiterst korte tijd, in feite slechts een paar minuten, waren de machines daarvoor gereed. De gezagvoerder liet het schip een scherpe draai maken om op die wijze de snelleheid uit de „Kopionella” te halen. Dichtertijd komend werd waargenomen, dat de toestand van de schipbreukelingen op het vlot allesbhalve gunstig was, zodat besloten werd niet langszij te gaan maar de motorboot te water te laten. Om kwart voor acht had dit plaats gevonden, waarop naar het vlot werd gevare. Aan boord van de motorboot waren, behalve de stuurman Drost die het commando voerde, de stuurman Donks, 3e werktuigkundige Lamme, 4e tink en 5e werktuigkundige Oosten; tevens vier leden van de Chinese bemanning van het schip.

Aan boord van de „Kopionella” nam men inmiddels nog een tweede vlot waar. De duisternis begon reeds te vallen en, om er zeker van te zijn dat dit vlot niet meer zou worden gemist, in de nachtelijke uren, werd na contact met de stuurman Drost via de handy talky besloten de „Kopionella” vast in de richting van het tweede vlot te manoeuvreren. Gebaseerd op de radarecho, was de afstand ruim 1 mijl. Terwijl via de handy talky contact werd onder

redding

houden met de motorboot, maakte men aan boord van de „Kopionella” alles gereed voor de opname van de schipbreukelingen, die kennelijk in erbarmelijke staat verkeerden; er bleken ook gewonden onder hen te zijn.

Het hospitaal en het kantoor werden gereed gemaakt, dekens gehaald, terwijl voorzieningen werden getroffen om de schipbreukelingen in staat te stellen zich zo spoedig mogelijk te wassen en hen te verplegen.

Bij het tweede vlot aangekomen, bleek het niet doenlijk om de schipbreukelingen zonder meer over te nemen, weshalve werd besloten de komst van de motorboot af te wachten. Wel werd het radarbeeld bijzonder accuraat in de gaten gehouden, waarbij bleek dat er nog twee andere echo's waren, die wel eens op de aanwezigheid in de buurt van nog meer vloten zouden kunnen wijzen. Het was kwart over acht alvorens de motorboot, met totaal 11 schipbreukelingen afkomstig van de twee vloten, terug was bij de „Kopionella”. Die schipbreukelingen die nog enigszins ter been waren, werden — met een veiligheidslijn om — via de loodsladder naar boven gebracht. De anderen bleven in de motorboot, die vervolgens naar boven werd gehieuid. Het was tien voor negen alvorens ter hoogte van het loodsbordes, de gewonden voorzichtig uit de reddingboot konden worden overgenomen.

Zonder uitstel verstoomde de „Kopionella” vervolgens naar de positie van de derde pip op de radar, alwaar om 21.41 de motorboot wederom te water ging. Ook zeven schipbreukelingen van het derde vlot werden overgenomen en aan boord van de „Kopionella” gebracht. Ogenblikkelijk ging men weer op zoek naar een eventueel vierde vlot. Gelukkig kwam de pip nog steeds door op het radarscherm en op aanwijzing vanaf de brug, voer de motorboot in de opgegeven richting. In het licht van de Aldislamp vond men uiteindelijk het vierde vlot, waarvan vijf schipbreukelingen werden overgenomen, waardoor het totaal was gekomen op 23 geredden. Om 23.00 uur was de motorboot weer in de davits, waarna nog werd opgestoomd naar een positie alwaar ook een kleine, onduidelijke echo op het scherm was verschenen, maar er werd niets gevonden. Voor de zekerheid werd besloten om in deze positie te blijven, ten einde daglicht af te wachten.

Inmiddels was een Japans vaartuig nog tijdens het zoeken naar het vierde vlot, ook ter plaatse gekomen. Al had het nogal wat moeite gekost om de brugbezetting van dat schip ervan op de hoogte te stellen, dat ze met volle kracht op een afstand van nog geen twee kabels langs een vlot voeren, uiteindelijk werd het

bericht begrepen en kwam de Japanner ook stil te liggen, ten einde bij daglicht te helpen zoeken naar andere overlevenden.

Opvang

Een gesprek voeren met de schipbreukelingen bleek bijzonder moeilijk. Niet alleen waren zij in volkomen uitgeputte toestand, doch bovendien was er de taalbarrière. Echter, uiteindelijk kon worden vastgesteld, dat het de overlevenden waren van een Zuidvietnamees oorlogsvaartuig, de PCE HQ10. Het schip was geraakt, waarna de commandant opdracht had gegeven om de vloten te bemannen, vier in totaal. Hierdoor konden 28 militairen het schip verlaten. Er zouden verder geen reddingsmiddelen aan boord zijn geweest. Het bemannen van de vloten was ordelijk verlopen, hetgeen ook wel duidelijk werd uit het feit, dat men zelfs gewonden hierop een plek had kunnen geven. Het oorlogsvaartuig zelf was later door een explosie getroffen en gezonken. Naar het lot van de overige militairen en zeelieden aan boord kan men slechts gissen. De vloten zelf hadden, alvorens door de „Kopionella” te worden ontdekt, reeds vier dagen over de Zuid-Chinese Zee gewalkt. Wel had men gelukkig nog wat blikken met noodrantsoenen en wat blikjes water aan boord gehad, doch voor de rest moet het een verre van ideale situatie zijn geweest voor de schipbreukelingen. Trouwens, de vloten zelf waren slecht: de bodem bestond uit een losse vlonder, die door een net op z'n plaats werd gehouden.

De schipbreukelingen die aan boord waren opgenomen, verkeerden in een erbarmelijke toestand. Ze werden uiteraard door alle opvarenden zoveel mogelijk geholpen en allereerst voorzien van melk, koffie, soep, sigaretten, kortom, waar ze maar zin in hadden. Vervolgens werden ze van hun natte kleding ontdaan. Enkelen waren gewond, zodat men hun de kleren van het lichaam moest snijden. Anderen waren te zwak om zelf veel te doen en werden zo goed en zo kwaad mogelijk geholpen om althans door middel van zoet water te worden verlost van de zoute aanslag, die hun een vreemd aanzien had gegeven. Alhoewel een ieder aan boord meehielp, en het moeilijk is namen te noemen zonder anderen tekort te doen, zij hier vermeld, dat de twee meevarende dames, namelijk mevrouw Drost en mevrouw Kuyper, respectievelijk de echtgenote van de 1e stuurman en 2e werktuigkundige, toonden dat ze verborgen verpleegsterstalenten bezaten. Vooral bij het helpen van de gewonden, waaronder een zeer zwaar getroffen, verleenden zij liefderijk hulp. In diverse wonden zaten nog granaatscherven, zodat besloten werd in eerste

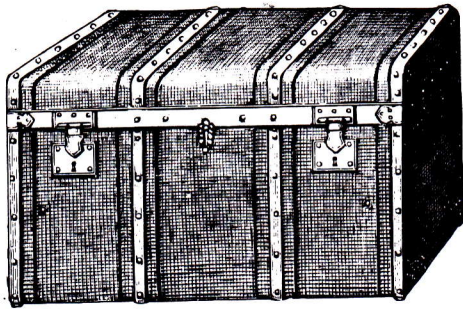
instantie te beginnen met ontsmetten en steriel afdekken en verder te wachten op medische hulp, waarom dringend was gevraagd.

Het behoeft nauwelijks betoog, dat een groot deel van de nacht werd doorgebracht met het verlenen van hulp. Niet alleen in de vorm van water aandragen, helpen bij baden en douchen van de uitgeputte mannen, maar ook wondverzorging en wassen van de kleding van de schipbreukelingen. Ook de Chinese opvarenden verdienen in dit opzicht niets dan lof, de wasserij draaide onmiddellijk op volle toeren. De door zout volkomen uitgebeten en verschrompelde voeten van de deels nog zeer jonge militairen werden behandeld, terwijl — in afwachting van de terugkomst van hun schone kleren — een ieder in dekens werd gewikkeld en zowel in hospitaal als kantoor ter ruste werd gelegd.

Een opmerking die mevrouw Kuyper maakte die — na aankomst Singapore — weer is gerepatriëerd, zouden wij hier willen vermelden. „Als je alle ellende op de televisie ziet, dan duurt het zo kort dat het je bij blijft. Daarna zit je immers weer te kijken naar een film, een of ander toneelstuk of wat dan ook, hetgeen je gedachten weer afleidt. Maar als je aan boord hebt gezien, waar de strijd die overal wordt geleverd toe kan leiden, dan raak je het niet meer zo gauw kwijt.”

Het kostte overigens, nadat de schipbreukelingen aan boord van de „Kopionella” waren, nogal moeite om contact te krijgen met Saigon. Maar, als wij het rapport van de Gezagvoerder verder doorlezen, blijkt daaruit wel dat, nadat eenmaal contact was verkregen, de hulpverlening bijzonder snel op gang kwam. Reeds om kwart voor vijf op de 23e januari kwamen drie oorlogsvaartuigen opgestoomd, waarvan er een langszij kwam voor het overnemen van de geredden.

Tegen acht uur waren allen afgegeven, als laatste een man met zware wonden in de rug, waarvan moet worden aangenomen, dat hij deze gebeurtenis niet verder heeft overleefd. Nadat men aan boord van de kleine oorlogsvloot had besloten, dat verder zoeken geen zin meer had, omdat er toch geen kans meer was op nog meer overlevenden, vertrok de „Kopionella” wederom van de plaats van redding. Het Japanse vaartuig was toen reeds verdwenen. Nadat toch nog door de „Kopionella” de omgeving was afgezocht, zonder succes overigens, vervolgde het zijn reis naar Singapore. Triest dat van totaal 97 mensen zo weinigen nog naar hun huis konden terugkeren; echter een woord van lof voor Gezagvoerder en alle andere opvarenden van de „Kopionella” is hier zeker op z'n plaats.



UIT HET OUD-ARCHIEF

In het vorige artikel belichtten wij het ontstaan en de groei van de vloot van de „Koninklijke” en van de NIT. Deze keer aandacht voor de „La Corona”-vloot en de vele schepen van de CSM.

„La Corona”

Reeds voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog had de „Koninklijke”, mede naar aanleiding van vondsten in Mexico door concurrerende oliemaatschappijen, voorlopig enige belangen verworven in dit destijds nogal roerige land. Geleidelijk waren deze belangen uitgebreid, zodat in 1916 werd besloten tot de oprichting van een maatschappij om haar rechten naar behoren te kunnen behartigen. Dit werd — opgericht 28 september 1916 — de in Den Haag gevestigde NV Petroleum Maatschappij „La Corona”. Alhoewel haar doel primair was „het opsporen en het exploiteren van petroleumbronnen en delfstoffen in Mexico of elders”, was zij volgens de statuten ook bevoegd „tot alles wat tot bereiking van haar eigenlijk doel nuttig of nodig is, of daarmee in den ruimsten zin des woords in verband staat.”

Zoals in een der vorige artikelen reeds vermeld, was de NIT tijdens de Eerste Wereldoorlog door de Duitse Regering op de „zwarte lijst” gezet, weshalve het riskant werd haar vaartuigen naar door duikboten bedreigde gebieden te routeren. Wat was dus eenvoudiger dan het inbrengen van een aantal NIT-schepen in „La Corona”, hetgeen bij statutenwijziging op 23 november 1916 geschiedde, nota bene met terugwerkende kracht tot 1 januari 1916. Het waren de „J. B. August Kessler”, tot dan nog steeds eigendom van de „Koninklijke” en de NIT-schepen „Ares” (2316 ton), „Hermes” (2313 ton), „Selene” (2273 ton) en „Artemis” (2311 ton).

Later is de Mexicaanse Regering overgegaan tot naasting van de eigendommen van de „Koninklijke” in haar territorium, doch desondanks is de „La Corona”-vloot de zeven wereldzeeën blijven bevaren. Samen met de schepen van de NIT vormt zij de kern van wat op 1 januari 1960 de Nederlandse Shell Tankers-vloot is geworden.

CSM

Eveneens nog vóór de 1e Wereldoorlog, namelijk in 1913, had de „Koninklijke” vaste voet gekregen in Venezuela, waar men de aanwezig-

heid van aardolie reeds had bewezen, alhoewel de omvang ervan nog niet ten volle werd beseft. In 1914 ging de „Koninklijke” over tot de winning van ruwe olie rondom het Meer van Maracaibo, waarbij men zich gesteld zag voor het probleem dat het Meer weliswaar een open verbinding had met de zee, doch dat de diepgang van het vaarwater de grootte van de tankers wel sterke beperkingen oplegde. Men zag dus om naar een geschikte haven waar overslag zou kunnen geschieden en het oog viel op het 216 zeemijl verder gelegen Curaçao.

In 1915 begon de „Koninklijke” aldaar tevens met voorbereidende werkzaamheden voor de bouw van een petroleumraffinaderij voor de daarvoor opgerichte NV Curaçaosche Petroleum Maatschappij.

Naarmate de boringen steeds produktiever werden, realiseerde men zich echter dat het transport wel een grote omvang zou kunnen gaan aannemen, weshalve op 21 juli 1917 de NV Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij werd opgericht. Het begin van haar vloot werd gevormd door twee houten lichters, de „Willemstad” en de „Oranjestad”, beide van 800 ton, die door twee oude stoomsleepboten, de „Samson” en de „Don Alberto”, voornamelijk werden rondgesleept op het traject Curaçao — San Lorenzo — Curaçao, een rondreis van ongeveer 7 dagen. De romp van deze lichters was geheel van hout; daarin bevonden zich weder geheel houten tanks, zodat men ze als dubbelwandige schepen kon beschouwen.

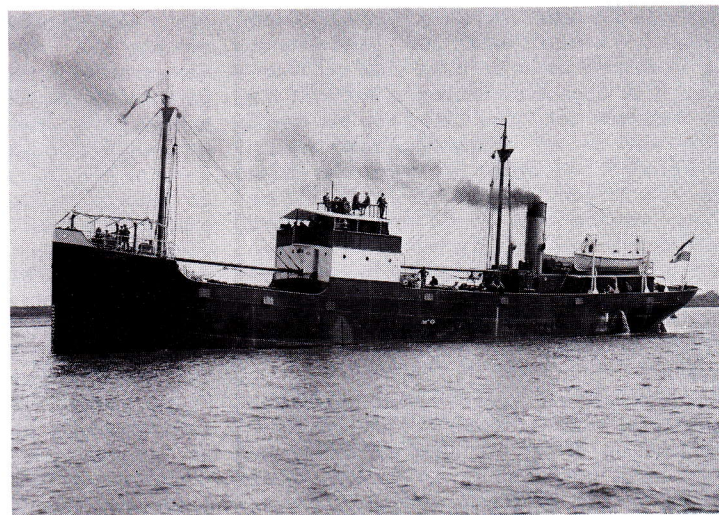
Het dekhuis was overigens maar net groot genoeg om de kapitein, de 7 bemanningsleden en de kok te herbergen.

De raffinaderij in Curaçao kwam al snel op volle toeren, doch door strandingen en allerhand tegenslag met de lichters, was de aanvoer uit Venezuela niet voldoende. De „intake” van de fabriek werd dan ook aangevuld met de ladingen van andere tankers, die ruwe olie uit Mexico en de US Gulf aanvoerden.

Nadat eind 1918 een van de combinaties lichter/sleepboot in zware zee verloren was gegaan, vestigde de CSM haar hoop op drie nieuwe, in de Verenigde Staten in bestelling gegeven, houten lichters van 1200 ton. Alhoewel zij werden gebouwd onder supervisie van het Shell-kantoor in Philadelphia, ging bij inspectie nog voor de oplevering alle hoop weder in rook op: twee van de lichters waren reeds dusdanig door wormen aangetast dat zij de uitreis niet zouden hebben overleefd, de derde werd overgebracht doch — hoe bitter het ook moge klinken — deze bleef uitsluitend drijven omdat ze van hout was vervaardigd. Bovendien was voor deze grote lichter een krachtiger sleepboot vereist dan de twee oudjes toen nog in gebruik bij de CSM. En zo duurde het ruim een jaar voor de nieuwe lichter aan haar eerste gesleepte rondreis kon beginnen.

Zo vlak na beëindiging van de Eerste Wereldoorlog was het bijzonder moeilijk geschikte schepen te verwerven. In 1920/1921 kon eindelijk de „CSM-vloot” worden aangevuld met een achttal monitors, oorspronkelijk kleine kanonneerbotten, die door de geallieerden waren gebruikt. In Nederland werden deze vaartuigen betiteld als „strijkijzers”.

De „Dione”, maar dan in 1921!





mede door hun vorm. Na verbouwing bleken zij een laadvermogen te hebben van slechts 500 ton, bovendien waren er geen ladingpompen aan boord. Een troost, zij hadden eigen voortstuwing en verlichten althans voorlopig de ergste transportzorgen. De bezetting bestond uit een kapitein, 4 werktuigkundigen, een 1e en een 2e stuurman, alsmede 14 scheepsgezellen.

In 1922 kreeg de CSM haar eerste echte tankers, spoedig gevolgd door andere, zodat eind 1925 reeds 18 schepen met een totaal-draagvermogen van 35.750 ton in haar vloot waren ondergebracht. Eind 1929 waren deze cijfers respectievelijk 32 en 78.700; bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog waren zij opgelopen tot 33 tankers met een totaal-draagvermogen van 115.767 ton. Het aantal uit Nederland en Engeland uitgebrachte officieren bedroeg toen 349 man. De bemanningen van deze schepen waren bijzonder heterogeen samengesteld. Alhoewel de meeste scheepsgezellen van de 6 eilanden in de Nederlandse Antillen afkomstig waren, voeren op de vloot ook Venezolanen, Brits-West-Indiërs en een groot aantal Chinezen.

Nauwelijks was de Tweede Wereldoorlog afgelopen, of grootse plannen werden gemaakt en geleidelijk ook uitgevoerd, om het z.g. binnenen buitenkanaal bij het Meer van Maracaibo toegankelijk te maken voor grotere tankers. Na in 1950 het maximum aantal schepen van 44 te hebben bereikt, met een totaal-draagvermogen van 192.810 ton, kromp de CSM-vloot snel ineen. Successievelijk werden vele schepen hetzij ondergebracht in de vloeten van andere Groepsmaatschappijen, hetzij verkocht voor de sloop. In 1955 telde de CSM-vloot nog 10, maar in 1960 nog slechts 3 schepen. Daarna is deze onder Antilliaanse

De „Renata” van ruim 4000 ton draagvermogen, die met 9 zusterschepen in de jaren 1935 - 1938 de C.S.M.-vloot versterkte en deze maatschappij op een totale tonnage van 114.391 bracht.

vlag varende vloot geleidelijk weer uitgebreid, waarbij het operatieterrein de gehele wereld ging omvatten. De CSM-vlootstaf was reeds op 1 februari 1954 geamalgameerd met die van „La Corona”, welke maatschappij samen met de NIT in 1960 werd opgenomen in Shell Tankers BV. Onze maatschappij beheert dan ook de huidige CSM-vloot, voornamelijk bestaande uit de „D” en „M” klasse tankers.

De tijden zijn veranderd, ook de structuur van de Koninklijke/Shell Groep. Was voorheen The Anglo-Saxon Petroleum Company in Londen als het ware het centrale punt voor de vloeten van de Groep, thans is het de daar gevestigde Marine Coördinator's Organisatie. Maar dat de Nederlandse Groepsvloot nog steeds zo'n belangrijk deel van het transport over zee voor de Koninklijke/Shell voor haar rekening kan nemen, is toch voornamelijk te danken aan de Directie van de „Koninklijke”, die bij de amalgamatie in 1907 het op zee met haar schepen gepresteerde, wilde bestendigen. Een prestatie mede te danken aan de inzet van de talloze zeevarenden wier namen nog voorkomen in het „Oud Archief”.

St. Odiliënberg, 22 jan. 74

Het is mij een eer u mede te delen dat, met behulp van de keizersnede, is geboren het vaarskalf

KENIA

van de moeder

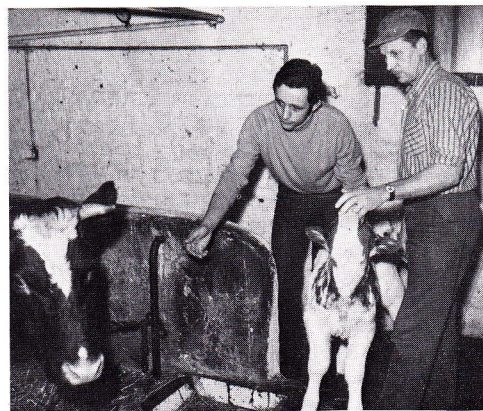
KHASIELLA

op 22 januari te 13.00 uur.

Moeder en dochter verkeren in een goede gezondheid.

Hoogachtend,
H. Houben

Moeder „Khasiella” met haar pas geboren dochter „Kenia” zijn ook dank verschuldigd aan de varende agrariër K. Elshout (links).



Aldus een kaart die bij ontvangst in de redactie enige verbazing teweegbracht. Was het nu een mop of was het werkelijk waar? En wie was dan wel een zekere H. Houben? In de lijst van namen van officieren kwam geen H. Houben voor. Evenmin in die van de scheepsgezellen, noch in die van de gepensioneerden. Echter, de speurzin van de redacteurs was nu geprikkeld; en zo kwamen wij achter het adres van de VARENDE AGRARIËR.

Ze staan op een rij, de „Capisteria”, „Kopionella” en al die andere naar schepen vernoemde stuks vee.

DE VARENDE AGRARIËR

Het is de naam die de bewoners van het op 7 kilometer afstand van Roermond gelegen gehucht St. Odiliënberg hebben gegeven aan onze 3e werktuigkundige Kees Elshout. En om de zaak tegelijk recht te zetten: werktuigkundige Elshout is in hart en nieren zeevarende en helemaal geen agrariër. Ook zijn ouders hebben geenszins te maken met het boerenbedrijf. Wel heeft deze collega veel belangstelling voor de landelijke bedrijvigheid, dat wel. Twee huizen naast zijn ouderlijk huis woont de familie Houben. Wanneer men het boerenbedrijf van boer Houben naar bij voorbeeld Groningse maatstaven beoordeelt, is het geen groot bedrijf: 32 stuks vee en een aantal velden met asperges en andere produkten. Maar alles tezamen eigenlijk net te veel voor man en vrouw. Hun kinderen zoeken het niet in die richting en zo staan zij er alleen voor. Hulp is moeilijk te krijgen, trouwens ook een kostbare aangelegenheid als je niet het hele jaar door

werk daarvoor hebt. Maar je boft dan natuurlijk als om de zoveel maanden een zeevarende buurman thuiskomt, die z'n hand er niet voor om draait om de melkemmer te grijpen, het vee te voederen of op het veld de asperges te steken. Als vriendendienst, zogezeid.

Hulp

Kees Elshout, die nu ruim vier jaar in St. Odiliënberg woont — de parel van de Roer zoals het door prachtig natuurschoon omgeven dorp ook wel wordt genoemd — was er gauw genoeg geacclimatiseerd. Al beperkte hij zijn lidmaatschap van het bloeiende, plaatselijke verenigingsleven tot dat van de kring voor heemkunde, zijn fotohobby was spoedig ontdekt, met als gevolg dat hij door velen te hulp wordt geroepen tijdens verlof. Toch brengt hij het grootste deel van die verloftijd door op het bedrijf van de Houbens.

Het was ten tijde van de dokking van de „Ac-

maea”, dat werktuigkundige Elshout een dag vrij kreeg en 's avonds in het dorpscafé, bijgenaamd 't Praethuis, een pilsje naar binnen sloeg. Boer Houben kwam ook even binnenwippen, niet om de aanwezigen gezelschap te gaan houden, maar om hulp te vragen bij het ter wereld brengen van een kalf. Verwacht men in die streek moeilijkheden bij de bevaling van een koebeest, dan wordt de veearts geroepen. Doch lijken zich geen complicaties te zullen voordoen, dan heeft men zelf de daarvoor benodigde uitrusting. Echter daarbij is wel hulp nodig, want alleen is maar alleen. Burenhulp is een begrip dat een tikkeltje in onbruik dreigt te geraken, maar gelukkig niet in St. Odiliënberg. En zo gebeurde het, dat het nette pak van Elshout rap werd verwisseld voor een oude overall. Even later stond hij met opgestroopte mouwen te helpen bij het halen van weer een kalf.

Er waren in de stal al zoveel koeien met na-

men als Truus, Toos, Nellie en wat voor lieflijk klinkende namen nog meer worden gebruikt, dat boer Houben eigenlijk wel eens wat anders wilde. En zo kreeg het borelingske de naam „Acmaea”, naar het schip waarop Elshout toentertijd dienst deed. En al bleek de spelling de „inseminator” die ook uitbreiding van de veestapel registreert nogal wat hoofdbrekens te bezorgen, de volgende vaarskalven in de stal van boer Houben kregen alle namen van schepen waarop deze werktuigkundige dienst deed of reeds had gedaan. Een aantal A, Cap, K, O en Ph-schepen zijn nu in de kraakheldere stal van de Houbens aanwezig. Dat wil zeggen: koeien en kalveren die deze namen dragen. Het totaal aantal scheepsnamen is al opgelopen tot tien en geen enkele ervan was ooit als stamboekvee geregistreerd, dat is zeker. Het is nu reeds zover, dat wanneer de veearts te hulp moet worden geroepen, deze tegelijk vraagt: „Is die zeevarende al weer terug, anders lopen we vast met de namen”. Men zou haast de gedachte willen opperen, dat de Sectie Scheepsofficieren bij herplaatsing van Elshout eens wat rekening moest houden met de behoefte aan nieuwe namen in het Limburgse land!

Esso

Iedere gezinsuitbreiding in de veestapel van boer Houben wordt keurig gemeld aan het schip waarop werktuigkundige Elshout op dat moment dienst doet. Zijn gewoonte is het dan om de geboorte-aankondiging op het mededelingenbord te prikken, opdat een ieder hiervan kennis kan nemen. Doch wij vragen ons af of hij ook de geboorte van het stiertje „Esso” aldus op een Shell-tanker heeft bekendgemaakt. Met een enigszins verontschuldigend gezicht verzekert Boer Houben, dat deze naamgeving uitsluitend plaatsvond ter wille van een overbuurman in dienst van genoemde firma, omdat ook hij wel burenhulp verleent. En om dan onze nauwelijks verborgen teleurstelling weg te nemen, voegt hij er nog aan toe, dat de naam „Esso” aan een stierkalf werd gegeven, dat toch spoedig in de verkoop ging! Toch hebben zich al eens echte moeilijkheden voorgedaan bij de naamgeving. Alle schepen waarop Elshout had gevaren, waren al aan de beurt geweest en toch kwam er weer een kalf. Tegenhouden kon men het niet meer en noodgedwongen heeft men het beest „Shellina” gedoopt. Men is de Shell dus verder wel trouw gebleven.

Actief

Tijdens verlof in de zomermaanden is er voor Elshout uiteraard meer werk op de boerderij dan in de winter. Het worden zelfs wel eens heel lange dagen, vooral als het hooi binnengehaald moet worden. De grootste prestatie, waar de Houbens het nu nog over hebben, is het gemeenschappelijk klaarmaken, opladen en stouwen van maar liefst 1100 pakken hooi op één dag. Maar dat is ook een werkdag geweest van 's morgens zevenen tot middernacht, waarbij ten slotte werd gewerkt bij het schijnsel van de koplampen van de trekker. Een voertuig overigens, waar onze werktuigkundige goed — en ook graag — raad mee weet. Het bloed kruipert uiteindelijk, afijn, u weet wel. Inmiddels heeft hij de verworven agrarische kennis en zijn foto-hobby weten te verenigen.



Op de 110 jaar oude boerderij van de familie Houben weet werktuigkundige Elshout ook raad met de melkmachine.

Een prachtige diaserie van het steken van asperges is samengesteld, maar ook een serie waarop de geboorte van een kalf tot in detail wordt weergegeven. Deze laatste wordt zelfs op de dorpsschool vertoond — over sexuele voorlichting gesproken! Maar ook zijn vaartijd alsmede de landen waar de Shell-tankers aanlopen zijn in kleur in beeld gebracht, tot grote vreugde van de plaatselijke schooljeugd, die vertoning daarvan als een welkome afwisseling van het cijferen beschouwt. Thans staat een dia-verzameling van de kastelen en ruïnes uit de omgeving op stapel, terwijl tijdens het eerstvolgend zomerverlof een film zal worden geschoten van het werk van de veearts.

Het zou verkeerd zijn nu de conclusie te trekken dat werktuigkundige Elshout zijn roeping heeft gemist. Al weet hij veel van het boerenbedrijf door zelf mee te werken, al kan hij nu assisteren bij het „afschuren” en opensnijden van geslachte varkens en ook al weet hij de geheimen om balkenbrij te maken, of hoofdkaas of leverpaté, hij beschouwt dit alles als een soort ontspanning tijdens de verlofdagen. Zijn werkkring op zee boeit hem evenzeer. En tijdens de verlofdagen wordt hij er ook dagelijks aan herinnerd door de parkiet te zijn huize, die steeds haar naam roept: nota bene: Kopi o'Nella.



Bezoek aan Rio

Wanneer je meevaart, hoop je heel stiekum dat je boft en veel te zien krijgt. Met de „Capistèria” bofte ik, want van Hamburg voeren we naar Rio de Janeiro. De aankomst daar overtrof mijn stoutste verwachtingen. Het schip voer recht op de Copacabana af, draaide toen naar stuurboord en voer door een smalle doorgang naar de grote haven, waarbij wij nog het Portugese fort zagen uit het koloniale tijdperk, Niterói. Tussen 1900 en 1920 vestigden zich omstreeks 1½ miljoen Europeanen in Brazilië, voornamelijk Spanjaarden, Portugezen en Italianen. Er waren al veel slaven ingevoerd, vooral einde 18e/begin 19e eeuw, die te werk werden gesteld op koffie-, suiker- en tabaksplantages.

Zoals bekend, is Rio de Janeiro niet de hoofdstad van dit land, doch dat is Brasilia, dat een eind landinwaarts ligt. Het is een prachtige, modern opgezette stad; architectonisch bezien, bijzonder fraai. Het mist echter de sfeer die steden met een historie kenmerkt. Diplomaten die van Rio naar Brasilia worden overgeplaatst, zien die overplaatsing met lede ogen aan. Nu ik Rio van dichterbij kon bekijken, begreep ik het.

Het schip werd nu praktisch in de stad afgemeerd. Met een bootje was je binnen enkele minuten aan wal. Via de Rio Branca kwamen wij vrij snel in het hart van Rio, waar het gonsde van leven. Ik heb er mijn ogen uitgekeken naar de veelheid van mensenrassen. Het heeft het voordeel, dat je als Europeaan niet opvalt. De eerste avond, toen ik even met mijn echtgenoot Rio kon bezichtigen, regende het. De straatstenen glommen, vooral in die straten die waren voorzien van een mozaïek in het plaveisel. Na per taxi naar de Copacabana te zijn gereden, werd het weer droog. Wij wandelden langs hoge flatgebouwen en langzamerhand werd het ook weer drukker. Hier en daar waren zelfs winkels open.

Na zo het een en ander te hebben bekeken, zochten wij een gezellig restaurantje op aan de Avenida Atlantica en aten er — hoe kan het anders — een inheems visgerecht. Hierna maakten wij een lange strandwandeling. Er waren nog mensen bezig papier op te ruimen; ze waren gekleed in gele regenpakken. De lucht was nog wat bewolkt, maar hier en daar was

toch wel een ster te zien. Eigenlijk verwacht je in dit soort landen een wolkenloze sterrenhemel.

De volgende ochtend was het heilig en warm. Mijn echtgenoot kon in verband met werkzaamheden niet mee, maar ik kon me aansluiten bij een ander echtpaar. Helaas verloren wij elkaar, al kijkend en winkelend uit het oog. Na het nodige zoekwerk om ze weer te vinden gaf ik het op en ging alleen op pad. Op zichzelf een avontuurlijke bezigheid. Doordat ik in de loop der tijd aan boord mijn lichte huidskleur had verloren, viel ik niet op. Stond ik ergens te kijken, dan werd ik zelfs in de landstaal aangesproken. Tijdens mijn scharreltoer zag ik moderne flatgebouwen, maar ook protsige oude huizen, vervelozige etagewoningen, enorme warenhuizen en rommelige straten, waar je je nek bijna brak over de troep. Op de

hoek van een straat zat een lichamelijk gehandicapte vrouw, met een kind op haar arm, te bedelen. Ze deed weinig moeite om de aandacht op zich te vestigen. Uiterlijk zag zij er niet vervuild uit. Haar haren waren verzorgd en haar handen eveneens. Zij was een van de weinige bedelaars die ik daar heb gezien.

Mijn echtgenoot had mij tevoren al op het hart gedrukt, niet te ver van de „bewoonde wereld” te gaan en ik besloot, gezien mijn belofte, maar richting binnenstad te trekken. Na een half uurtje kwam ik mijn metgezellen weer tegen. Zij waren blij mij weer te zien.

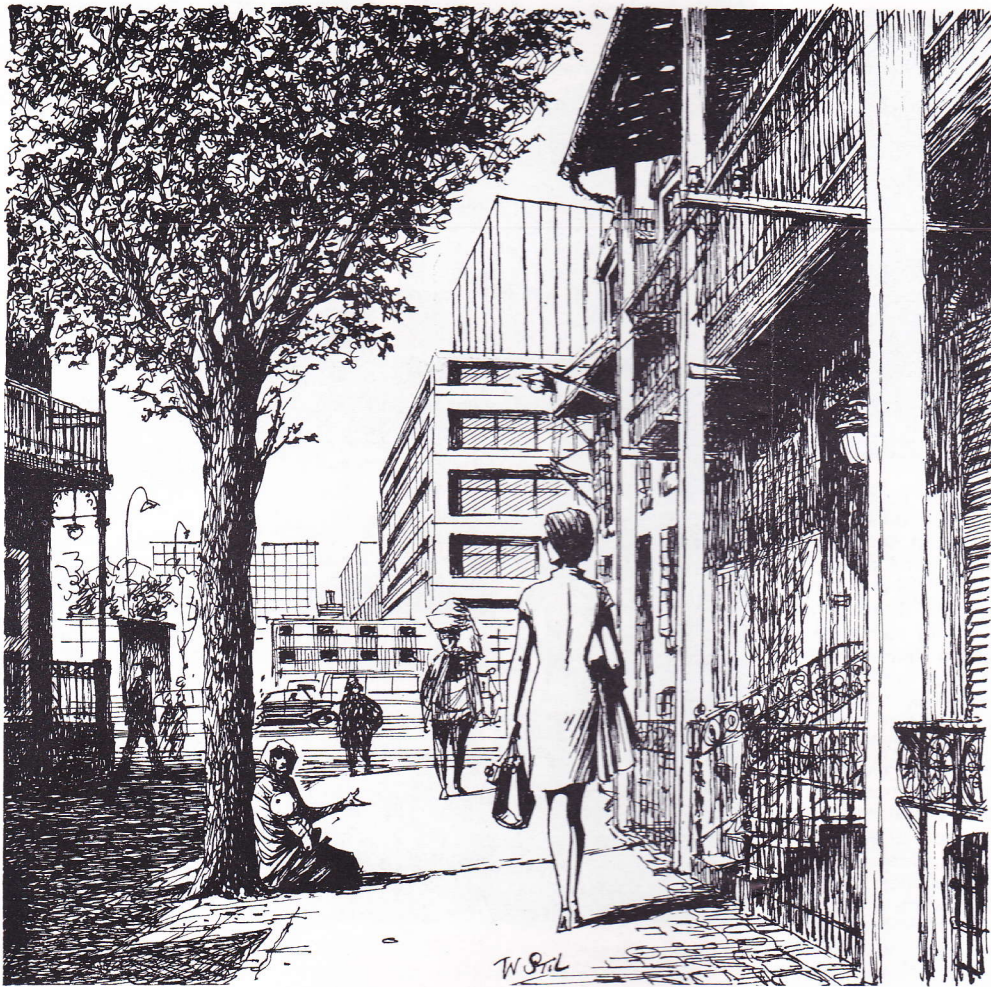
Uiteindelijk belandden wij op een markt zo groot als ik nog nooit heb gezien. Het krioelde er van de mensen en er was onvoorstelbaar veel groenten en fruit te koop. Daarnaast nog stalletjes met allerlei prulletjes. Brazilië is voornamelijk op veeteelt georiënteerd en dat kon je goed aan de prijzen merken. Groenten en fruit waren duurder dan vlees. Overigens hadden wij ook belangstelling voor de prijzen van allerlei andere artikelen, zoals schoeisel en kleding. Bijzonder opvallend waren de fraaie stenen en sieraden die in Brazilië uit halfedelstenen, waar het land zo rijk aan is, worden vervaardigd.

's Avonds wilden wij nog een uurtje de stad in, maar nog voor vertrek hoorden wij een vreemd geruis. „Het regent” zei mijn echtgenoot en inderdaad, kijkend door de patrijspoort zag ik alleen een grijzig gordijn, dat naar beneden ruiste. Een tropische regenbui, die nog in kracht toenam. Echter, de volgende ochtend scheen de zon weer en leek de regenbui van de vorige avond een onwezenlijk gebeuren. Op deze dag, die later bloedheet werd, ging ik samen met mijn man Rio nog eens verkennen. Verkennen is eigenlijk een te groot woord: wil je alles zien, dan heb je heel wat tijd nodig. Echter, mijn echtgenoot had zich te voren al verdiept in

**Wees geen
acrobaat,
gebruik
veilig
klim-
materiaal!**

Van de vorig jaar gehouden actie „plaat van de maand” hebben wij nog één inzending beschikbaar, die voor plaatsing in aanmerking komt. Deze tekening is afkomstig van 3e stuurman P. H. Jacobs, die als laatste de uitgeloofde f 50 toucheerde voor een geplaatste bijdrage.





Lij fluisterde, niet huilen liefste, en
 een kusje voor Iris van papa.
 Je liep weg, verdwenen
 was je, zonder om te kijken, ja.
 Lij werd weer zeeman plotseling
 en ik weer zeemansvrouw.
 Verwezen keek ik naar m'n ring,
 symbool van onze trouw.
 Ik lach, want huilen mag niet,
 heeft trouwens toch geen zin.
 Zoveel verdriet
 daar zijn geen tranen voor.

Maar lieveling,
 straks komt de zon weer door,
 dan kom je terug
 en fluistert deze keer:
 „Niet huilen, liefste, ik ben er weer,
 de tijd ging toch wel vlug.”

Marianne Ceelen

mogelijke bezienswaardigheden, zodat wij al een plan hadden.

Prachtige parken hebben we bezocht, met planten die ik in Nederland slechts met de grootste pijn en moeite in leven zou kunnen houden. De grote music hall, enorme bankgebouwen, tientallen ervan. Echter, buitenlands geld wisselen was bijna onmogelijk. Wij hadden al onze marken nog omdat wij in Hamburg niet waren weggeweest en wilden die aan de man trachten te brengen. Na van de ene bank naar de andere te zijn verwezen, werden wij in het Duits aangesproken door iemand, die wel belangstelling had. Zijn Duits was zo perfect, dat wij aanvankelijk dachten met een inwoner van ons buurland te maken te hebben. Het was een korte, gedrongen man, met een gelaatskleur van iemand die op latere leeftijd last van zijn hart zal krijgen. Hij was wel bereid de marken te kopen, maar mijn echtgenoot was nogal kritisch. De man — ook niet op zijn achterhoofd gevallen — vertelde, dat hij nog eens van plan was naar Europa te gaan, maar dat het zo moeilijk was aan valuta te komen, vandaar. Hij had zijn zaak vlakbij en gaf een van zijn personeelsleden opdracht een krant te halen met de koers van de DM-Cruzeiro. Het personeel in zijn zaak deed zeer onderdanig, hij hoefde maar in zijn handen te klappen of ze renden al. Zo te zien had hij er de wind wel onder.

Na de transactie besloten wij — omdat het uitzicht over de stad toch ook niet te versmadden was — naar het beroemde Christusbeeld te

gaan. Aan de voet van de berg kochten wij kaartjes en wachtten een kwartier op het treintje, dat per tandradbaan naar boven sukkelt. Wij waren niet de enige Europeanen: flarden van een gesprek in het Duits drongen tot ons door. Naarmate wij met het ding hoger kwamen, werd de plantengroei dichter. Wanneer er een doorkijkje was, had je een prachtig uitzicht. Op een gegeven ogenblik pufte het treintje heel langzaam naar boven: de reden was een diepe kloof, met een zeldzaam uitzicht op een onpeilbare diepte. Aan het eindstation gekomen, moesten wij nog wat trappen beklimmen, maar dan had je ook een grandioos uitzicht over Rio. Het was niet meer heilig, en in de haven kon je de schepen zien, waaronder de „Capisteria”. Mijn echtgenoot schoot vlijtig dia's en werd wederom door een Duits sprekende heer aangeschoten. Het bleek een toerist te zijn die, met zijn moeder, een trip door Zuid-Amerika maakte en bij een Nederlandse vriend in Rio verbleef. Nadat wij kennis hadden gemaakt besloten wij samen op een terras een verfrissing te gaan gebruiken. Nederland is niet groot, maar dat je nu uitgerekend in Rio iemand moet treffen, die in Nederland vlak bij je in de buurt woonde, is toch wel een kostelijk toeval. De Nederlandse vriend woonde reeds lang in Rio en wist ons veel bruikbare tips te geven. Onder andere het advies ook eens van het openbaar vervoer gebruik te maken. Dat bleek niet alleen vlug te gaan, maar ook erg goedkoop te zijn. Als betalingsbewijs kreeg je een plastic rondje, ter

grootte van onze stuiver, dat je bij het verlaten van de bus weer moest afgeven. Met een noodgang reden de bussen door de stad, gierden door de bochten, zodat ik het erg moeilijk kreeg op mijn zitplaats zonder armluning. Gelukkig stond mijn echtgenoot naast me, want je voelt je hoogst opgelaten als je bij een onvoorziene scherpe bocht moet vastklemmen aan een andere buspassagier, als ware je de eerste de beste baviaan.

Diezelfde landgenoot had ons voor de avond in zijn flat uitgenodigd; de huur ervan is eigenlijk onbetaalbaar voor een Braziliaan met een gemiddeld inkomen. Al viel de ruimte naar onze begrippen enigszins tegen, het uitzicht vanaf het balkon van zijn flat was grandioos: we keken over Flamengo beach en in de verte zagen wij het verlichte Christusbeeld. Daarna bezochten we gezamenlijk nog een barbecue in de Rue de République Peru, waar op een grote binnenplaats een aantal gezellige zitjes was gemaakt door middel van een begroeide pergola. De takken hingen op sommige plaatsen vlak boven je hoofd én je bord. Het rook er verrukkelijk naar geroookt vlees. Het vlees was er overigens voortreffelijk, de salades ook. Alleen had ik erg veel moeite met de hoeveelheid, maar ik was niet de enige. Mijn „stukje” vlees had de omvang van een groot ontbijtbord en was bijna 10 cm dik. Na deze avond zat ons verblijf in Rio er op. Jammer, maar aan alles komt een eind.

Mevr. J. B. Muysson-Derksen.



Ankerkluis

Een fotografisch bijzonder goede opname van een allerm minst plezierige ervaring met de ankerkluis aan boord van de „Macoma”. Door het slaan van het anker zijn zowel de huid als de kluis ernstig beschadigd. Tijdens de recente minidokking van dit schip bij Verolme zijn voorzieningen getroffen om een en ander weer in goede staat te brengen.



Weer een

Volgend jaar zal een „single buoy mooring” systeem in gebruik worden genomen om de eerste olie die door Shell in Sabah wordt gewonnen, te laden in tankers tot 200.000 ton. Na de ontdekking in 1972 van twee olievelden bij de kust van Sabah in N.W. Borneo, is het werk thans zo ver gevorderd dat in 1975 met de export kan worden begonnen, aanvankelijk tot 30.000 barrels ruwe olie per dag. Alhoewel de olievelden 30 mijl uit de kust liggen, ligt de SBM slechts 5 mijl uit de kust. De ruwe olie wordt eerst naar een terminal aan de wal verpompt en vandaar weer naar de SBM, via onder-water-pijpleidingen.



Schuld

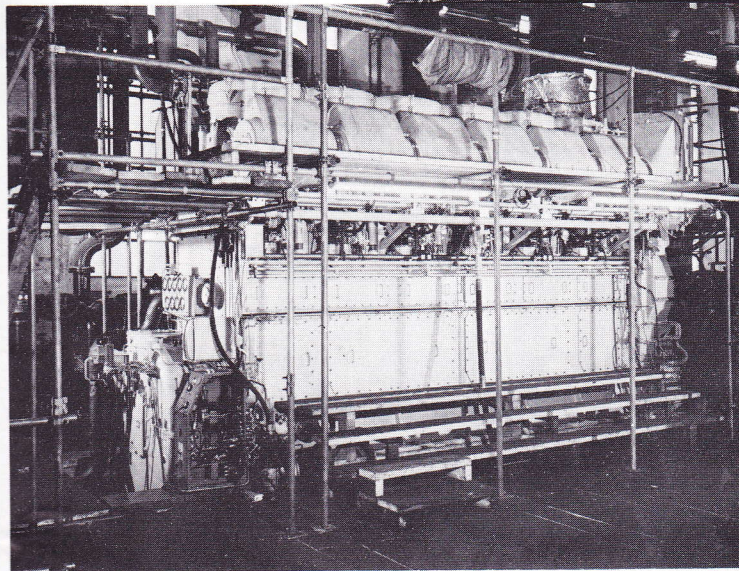
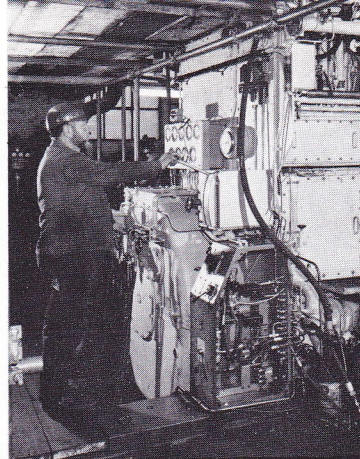
Het komt tegenwoordig steeds veelvuldiger voor, dat officieren die onze dienst verlaten, op dat moment een schuld aan onze maatschappij hebben, uit hoofde van hetzij een studiebeurs, hetzij genoten studie-uitkering en dergelijke, waarvoor op de datum van ontslagname nog niet aan de reglementaire of contractuele verplichtingen is voldaan. Met zo'n schuld kan een behoorlijk bedrag zijn gemoeid (het record gaat zelfs een bedrag van f 20.000 te boven!) en het is verbazingwekkend te ervaren wat voor simpele opvattingen er met betrekking tot de afbetaling van die schulden soms heersen. Het is geenszins de bedoeling iemand het

vel over de oren te halen en natuurlijk kunnen zich omstandigheden voordoen, waarin ontslagname geboden is door allerlei persoonlijke omstandigheden. Echter, in principe dienen schulden direct te worden betaald. Per slot van rekening is het niet reëel te veronderstellen dat — als iemand bij voorbeeld gesteund door studie-uitkeringen een hoger diploma behaalt en kort daarna, dank zij dat diploma, een aantrekkelijke positie elders kan gaan bekleden — de maatschappij met een betalingsregeling genoeg zal nemen. Het zou er op neer komen, dat het renteloze voorschotten zijn geworden, hetgeen zeker niet de bedoeling is. Vandaar het advies om — mocht men in omstandigheden als bovenbedoeld komen te verkeren — eerst contact met de stafafdeling op te nemen, ten einde gespaard te blijven voor onaangename verrassingen achteraf.



M.A.N.

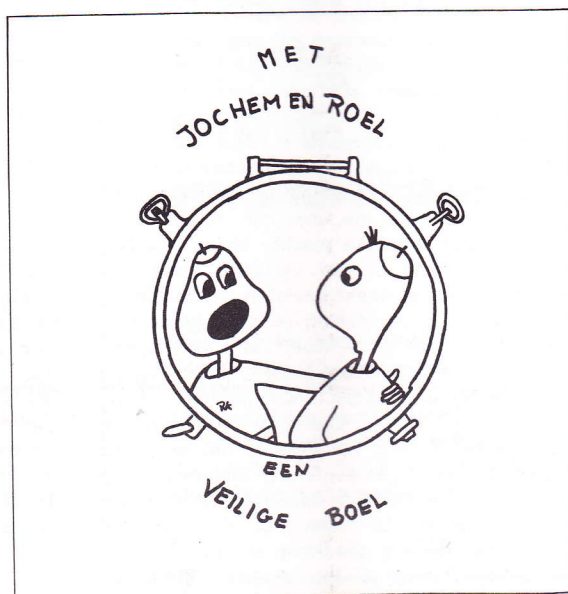
Dit is 'm dan, zo'n 6-cilinder, 4-takt trunk zuigermotor van het fabrikaat M.A.N. In de machinefabriek in Augsburg hebben de twee motoren bestemd voor de „Fulgur”, welk schip eind juni door de Noorse werf in Haugesund zal worden opgeleverd, reeds proefgedraaid. Hiernaast een close-up van de manoeuvreerstand bij een M.A.N. motor van het type RV 52/55, bestemd voor de in aanbouw zijnde „F”-klasse tankers.



Inbraak

In een tweemaandelijks mededelingenblad van een vereniging die bijzonder actief is voor een groep zeevarenden, lasen wij een interessant bericht omtrent een in het kantoor van de vereniging gepleegde inbraak. Juist één dag tevoren was gelukkig een nieuwe verzekering afgesloten en... „nu een ge-

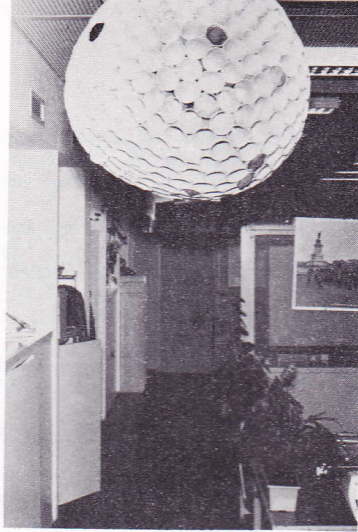
deelte van ons meubilair wegens beschadiging toch moest worden vervangen, hebben wij de gelegenheid te baat genomen om er een homogeen geheel van te maken. De onkosten konden geheel door de verzekeringspenningen worden gedekt.” Hetgeen een onzer op kantoor de opmerking ontlokte: „Nog zo'n inbraak en ze kunnen er een kleuren-teevee bij kopen.”



Kans om van alle emoties te bekomen was er niet, want de heren konden meteen het vette pak aantrekken en op wacht. Ze stelden zich echter eerst voor aan de gezagvoerder, die wel een heel bijzonder zwak voor „scuppers” (spuijpen) bleek te hebben.

Sex

In het verleden hebben wij al eens gewezen op de gevaren bij het bezit van drugs, waardoor bij douane-controle zeer ernstige moeilijkheden kunnen ontstaan. In bepaalde landen kan het ook ernstige problemen geven als alcoholhoudende dranken in de persoonlijke bagage worden aangetroffen. En onlangs werden we geconfronteerd met een geval, waarbij de douane in een koffer een tijdschrift vond, dat volgens de maatstaven van de aldaar geldende voorschriften — al of niet terecht — als ontoelaatbaar werd beschouwd. De koffer werd prompt in beslag genomen met de toezegging, dat deze de volgende dag bij vertrek van betrokkene weer in zijn bezit zou komen. Hetgeen helaas niet gebeurde. Resultaat: naturen per luchtvracht, met uiteraard aanzienlijke extra kosten voor betrokkene. Aangezien het een verlogfanger betrof, bleef althans het ongerief van zonder koffer te zijn nog beperkt. Toch zouden wij een ieder er nog eens nadrukkelijk op willen wijzen toch vooral de grootste voorzichtigheid te betrachten, opdat moeilijkheden als hierboven geschetst worden vermeden.



Kunst

Of je nu voor of tegen plastic koffie- en theebeekertjes bent, niet te loochenen valt dat ze na lediging nog voor velerlei doeleinden kunnen worden gebruikt. Op verschillende secties begon men ze te verzamelen om er een „kunst“-bal van te maken. De sectie DFP/3, met name de heer Schoots, bracht het als eerste zo ver. Maar als je op zo'n grote sectie zit, is het eigenlijk geen „kunst“.

Bijdrage Stichting Zeemanswelzijn Nederland

Door de werkgevers- en werknemersorganisaties is een nieuwe regeling overeengekomen, voor de bijdragen behoeve van genoemde stichting. Dit heeft tot gevolg, dat met ingang van 1 januari 1974 het werknemersaandeel in deze bijdrage is verhoogd van f1,— tot f1,16 per maand. Laatstgenoemd bedrag wordt dus vanaf 1 januari maandelijks van de gage van de Europese schepelingen ingehouden.

Contribución para la Fundación Holandesa para el Bienestar del Marino

Las organizaciones patronales y obreras han convenido en un arreglo nuevo en cuya virtud la parte de la contribución en referencia que corre por cuenta del asalariado ha sido aumentada, a partir del 1 de enero de 1974, de f1,— a f1,16 por mes.

En su consecuencia se retendrá, con efecto a partir de 1 de enero de 1974, mensualmente esta última cantidad del sueldo de los tripulantes europeos.

schoon schip

Even bijkomen...!

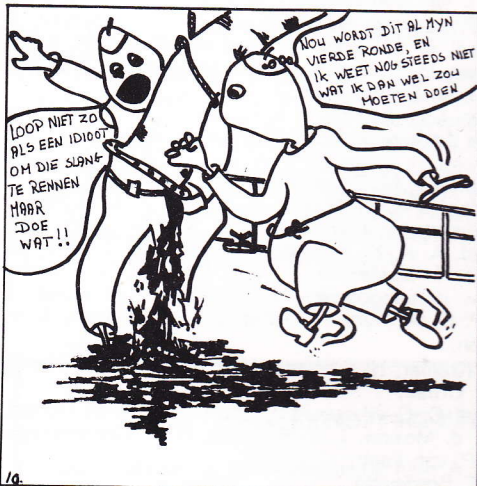
Het komt steeds meer voor, dat officieren die voor een hoger diploma zijn geslaagd, er eigenlijk op rekenen nog wat tijd te krijgen om „bij te komen“ na de ingespannen studie. Hoe redelijk dit op zichzelf ook is, de aflossingen voor verlof moeten toch normaal doorgaan. En aangezien ieder die geslaagd is, op dat moment tevens beschikbaar is voor tewerkstelling, zal — afhankelijk van de vaarprogramma's en diverse andere factoren — plaatsing aan boord zo spoedig mogelijk geschieden. Om er op dat moment van uit te gaan, dat er wel wat voorschot-verlof zal kunnen worden opgenomen, is niet billijk, want het aflosschema ligt dan al vast en ieder uitstel betekent teleurstelling voor een collega die op aflossing heeft gerekend en daar, via de gezagvoerder, gewoonlijk reeds telegrafisch van op de hoogte is gesteld.

Ieder die gaat studeren heeft, daaraan voorafgaand, samengesteld verlof. En het staat ieder vrij ons te verzoeken een deel hiervan te reserveren voor verlening ná het studieverlof. Op die wijze is er alle gelegenheid om „bij te komen“, zonder dat collega's worden gedupeerd.



Talent

Dat heeft scheepsgezel a/w W. A. A. van Hattem zeer zeker. Geen wonder als je in het verleden ook nog de typografenschool, alsmede een kunstschilderopleiding hebt gevolgd. Ondanks zijn ziekte, die nu reeds enige maanden duurt, vond hij inspiratie om voor de O.V.S.T. bovenstaande affiche te ontwerpen. Het deed ons genoegen te horen, dat het met de gezondheid van de heer Van Hattem inmiddels weer wat beter gaat. Vanaf deze plaats gaarne een algeheel herstel toegewenst.



Na „gereed laden“ liep — als gevolg van een enigszins onhandige manipulatie — tijdens het slangen afkoppelen wat olie aan dek. Maar de zaak werd geklaard, al dreigde degene die niet wist hoe in een dergelijk geval te handelen, wel in paniek te raken.

Na „gereed meren“ waren alle voorgeschreven veiligheidsmaatregelen in acht genomen: de scuppers waren goed dicht en gecementeerd en de lekbakken en het zaagsel stonden onder handbereik bij het manifold. Men moet echter ook zelf actie nemen in zo'n geval.

Na alsnog tijdig verontreiniging te hebben voorkomen, konden Roel en Jochem eindelijk eens rustig om zich heen kijken. Het bleek al gauw, dat hun werk niet voor niets was geweest, en dat nog altijd de spreuk opgaat ... „VOORKOMEN IS BETER DAN GENEZEN“

Vlootpersonalia

periode van 16 januari tot en met 15 februari 1974

Gehuwd:

- 21.1: D. Rovers, sch.gezel a/w, met mej. J. v. d. Plas;
 28.1: S. W. de Boer, sch.gezel a/w, met mej. A. Rieuwers;
 29.1: F. Hogenbirk, 3e stm., met mej. A. de Klerk;
 12.2: D. van der Vegte, II.stm., met mej. A. O. Tualena.

Geboren:

- 16.1: Pyter Gerryt, zoon van G. Terpstra, 3e stm., en mevr. G. Terpstra-Stenekes;
 16.1: Jantine Reinetta, dochter van R. A. de Boer, 3e stm., en mevr. C. R. de Boer-Zorgdrager;
 20.1: Steven, zoon van K. P. Biesiot, 3e stm., en mevr. J. Biesiot-den Hartog;
 23.1: Michael, zoon van J. D. van der Linde, 3e stm., en mevr. E. van der Linde-Koole;
 31.1: Alexander, zoon van C. J. L. Jordan, 4e wtk., en mevr. C. Jordan-van Groen;
 31.1: Simone, dochter van C. Oppelaar, 4e wtk., en mevr. M. A. Oppelaar-Schoone;
 1.2: Menno, zoon van J. B. H. de Gloppe, 3e wtk., en mevr. A. L. de Gloppe-de Bordes;
 4.2: Paul Anthony, zoon van A. J. Both, 1e stm., en mevr. L. Both-Zonne;
 4.2: Natasja Mirjam, dochter van D. H. J. de Vries, 4e wtk., en mevr. H. de Vries-van Dyke;
 6.2: Christian, zoon van P. A. Janssen, 3e stm., en mevr. M. L. M. G. Janssen-Bulters;
 6.2: Ad, zoon van A. Verweij, 3e wtk., en mevr. C. L. Verweij-Gerdesen;
 10.2: Monique Jeanette Hermina, dochter van D. J. Mittelmeijer, 3e stm., en mevr. W. C. M. Mittelmeijer-Wijsman;
 10.2: Cornelis Jan, zoon van D. J. Hage, radio-off., en mevr. J. P. Hagede Pree;
 12.2: Richard, zoon van R. Agema, 2e stm., en mevr. G. Agema-van Poelje.

Aflossingen:

- gezagv.: E. J. Stapper, F. Menninga, S. Harders, H. H. Hacken, P. J. F. de Beus, J. Priest, P. de Regt, J. W. Bakker, W. de Beer, B. de Boer, L. van der Valk, R. E. van der Miesen, P. Janssen, A. de Lig;
 1e stl.: R. Jousma, J. Klein Roseboom, A. Vlaar, F. A. Visser, A. P. J. Ham, G. M. Schipper, G. C. van Malland, J. Broekmeijer, A. J. Schumm;
 2e stl.: R. Dijkstra, M. C. Kalkman, P. J. Muntjewerf, J. van der Klooster, D. J. van Dijk, H. J. de Vries, F. B. Schröder, B. de Vreeze, W. van der Meulen, J. W. IJkel;
 3e stl.: A. J. Kappers, G. J. Gerritsen, R. A. J. van Vugt, C. J. de Boer, J. M. Huisman, R. de Bordes, J. B. van Opbergen, P. H. Jacobs, H. Schippers, P. J. J. M. Verspeek, W. Koeze;
 4e stl.: L. H. Stevens, N. J. C. M. van der Palen;
 radio-off.: J. M. J. C. Nederpelt, A. K. Deurloo, J. Zuidema, C. H. E. J. van der Ploeg, A. H. de Boer, P. M. J. H. van Oorsouw, J. D. Dieker, H. T. Wigmans, P. L. Linders, P. H. Bax, B. Immerzeel;
 hfd.wtk.: J. Heymans, J. F. Spiering, O. A. van der Want, C. W. Stolk, R. M. F. van den Berg, J. F. van den Bogaard, J. M. Nobels, R. Romijn, C. L. H. Stocking Korzen, C. Heeres, J. J. F. Reitsma, L. F. Veldhuis;
 2e wtk.: J. Smid, J. Wielart, J. H. S. van der Pas, H. E. Daniëls, J. A. de Groot, P. Stachelhausen, K. J. Faasse, W. G. van der Velden, W. Verhagen, G. J. B. Hartman, A. van Rijswijk, T. Bakker, W. Vroling;
 3e wtk.: J. G. van Werd, A. Verwey, J. A. Starreveld, J. V. W. M. Daniëls, L. Vlastra, D. de Bruyne, H. G. de Boer, P. F. van Dijk, E. Hendrikse, J. J. J. Ludikuse, J. M. J. Hamers, B. R. A. Jansen, J. G. Kuit, J. Hofkamp;
 4e wtk.: A. R. de Wilde, M. W. M. van der Burgh, G. A. Dieterich, W. J. van der Veer, R. M. Hendriks, A. B. M. Peeters, P. D. Koudenburg, T. J. van Lammeren, M. Kik, R. G. Visser, W. J. H. M. Toussaint, H. J. Geurts, L. Puper, A. E. de Bruyn, A. B. G. Biesheuvel, J. Verlinde, A. A. Konijnendijk, J. W. Maas, W. Loendersloot;
 5e wtk.: C. A. de Koning, E. C. M. Verhamme, P. Holtring, H. Deurloo, M. J. Viergever, J. H. van der Sluys, C. A. P. Aertssen, J. A. Elbert, H. C. P. Schmit Jongbloed, J. L. F. Vermeulen, N. W. Kuilman, T. L. M. Ahlers, J. R. Spoelstra, J. van den Berg, P. O. J. van der Horst, J. C. Butler, S. J. Swart, L. P. Lucking, H. J. Reusien, J. S. M. Jocker, J. Lagcher, J. G. van der Poel, C. L. Flipse, G. J. van der Weerd, W. Kool, J. Gijsbertsen, C. J. Tantis, H. F. de Leeuw, B. Slagmolen, G. A. de Wolf, A. N. Zeldenrust, J. A. Swiers;
 sch.voorman: A. de Kuyper, J. H. A. Elbers, T. H. van Vlymen;
 sch.vakman I: E. J. H. van Arcken, J. Brobbel, P. A. v. d. Hoek, R. de Groot, W. H. Klein;
 sch.vakman II: J. P. de Landes, M. Temmerman, P. Logmans;
 sch.gezel a/w: W. J. Brandwagt, C. M. G. J. v. d. Bos, E. W. v. d. Horst, W. M. v. d. Poel, J. Lakkerwa, P. Raams, A. v. d. Weiden, H. S. Elia, M. Martinez, L. Rapmund, A. A. M. v. Hoeck, P. de Vries, J. H. T. M. Vissers, M. J. Heiligers, J. H. Oosterhof, F. W. J. Buys, H. N. Dekker, H. J. Groeneveld, Th. v. d. Langenberg, F. Kromjongh, P. Borst, J. Boelee, P. J. Bruin, S. P. E. de Palm, P. Dulfer, E. J. H. Wilmink, L. v. d. Sluis, J. W. v. d. Steen;
 Aank.sch.gezel a/w: J. M. Kramer, H. F. Winia, H. E. A. v. d. Sluis, L. H. A. T. van Dijk, F. D. P. Croes;
 hoofd voeding: J. H. Konert, C. G. M. van Schuppen, W. J. F. de Deugd, R. B. Vos, W. F. H. v. d. Moezel, L. T. R. Ernst, H. A. Groenendijk;
 sch.kok: T. T. Bouma, C. P. van Esch;
 aank.kok: G. Riem, H. J. K. Bredeveld;
 hoofd bediende: D. Ploegers, G. Braster, W. D. Anthonio;
 bediende: D. van Ginkel, R. Jacobs, H. Wezenaar, L. J. Schalk;
 bediende (a/d): L. H. Hermans, J. T. Heymann, M. Bomhof;
 jongen a/w: L. van Bogaert, J. de Werk, W. J. Louwerse, P. Harmans, M. J. de Wijk.

In de periode van 16 januari t/m 15 februari 1974 verschenen

Vlootcirculaires

No.	Datum	Onderwerp
898	23.1.74	„Certificate of Service for Indonesian Seamen” (form no. 66)
899	23.1.74	Ranglijst Officiëren
900	31.1.74	Aanvullende informatie betreffende helikopterdiensten
901	1.2.74	Performance Resultaten 1973
902	5.2.74	Onveilige situaties aan boord
903	5.2.74	Radio-Berichtgeving aan Nederlandse Koopvaardij schepen (BERKO)
904	11.2.74	Maatregelen gericht op een optimale voorbereiding en intensieve begeleiding van periodieke dokbeurten

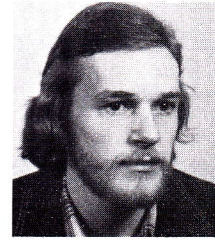
Tewerkstelling en overplaatsingen:

- m.s. ABIDA:** 2e stm. G. Zoetendal, II.stm. H. G. D. Cramer, hfd.wtk. J. R. Alma, 2e wtk. L. W. Jorissen, 4e wtk. L. A. ten Harkel, 5e wtk. J. A. Boerema, 5e wtk. J. P. Versluys, 5e wtk. W. S. de Graaf;
- m.s. ACILA:** 1e stm. J. E. Dekker;
- m.s. ACMAEA:** 1e stm. W. C. Padmos, 2e wtk. J. I. Brangert, 5e wtk. J. F. van Est, 5e wtk. J. W. Holtrap;
- m.s. ACTEON:** gezagv. F. Klaassen, 4e stm. J. W. H. B. ter Braak, hfd.wtk. J. H. M. Hanssen, 5e wtk. R. J. A. Reisig;
- s.s. ARCA:** gezagv. A. Tijmsa, 5e wtk. J. H. van Leuven, hoofd voeding L. J. W. Broenink;
- s.s. ATYS:** 2e stm. M. Stammes, 3e stm. R. A. de Boer, 4e stm. E. M. M. van den Bosch, hfd.wtk. J. van Essen, 5e wtk. E. J. Swemmer, radio-off. C. H. van Herp;
- m.s. CAMITIA:** 2e wtk. J. Homminga, 3e wtk. P. Kooyman, 4e wtk. J. Hoorn;
- s.s. CAPILUNA:** II.stm. C. M. Bianchi, sch.voorman A. L. H. Botinga, sch.vakman I C. H. Roozendaal, sch.kok T. M. Vloo;
- s.s. CAPISTERIA:** 3e wtk. J. H. M. A. van Jaarsveld, 5e wtk. B. Maaskant;
- s.s. CAPULONIX:** wnd. 2e stm. F. B. Visser, 3e stm. J. Boonstra, 2e wtk. H. Japin, 4e wtk. H. van Hall, 5e wtk. E. S. R. Noordhuis; sch.gezel a/w G. J. H. Muienburg, J. R. L. van Toornburg;
- m.s. CINULIA:** gezagv. F. A. de Kaart, 2e stm. L. Kazemier, 3e wtk. J. C. van Baasbank, 5e wtk. R. Denker, 5e wtk. F. O. Schlüter, 5e wtk. C. N. M. van der Weyden, radio-off. W. van der Wolf;
- m.s. CRANIA:** 4e wtk. T. H. van Leeuwen;
- m.s. DALLIA:** 2e stm. S. B. M. Breukel; sch.vakman I W. Gerritsen, sch.vakman II G. J. van Delft, sch.gezel a/w J. Booy, J. J. Donleben, C. Verlind, aank.sch.gezel a/w L. G. Smit, aank. kok J. v. d. Horst;
- m.s. DAPHNE:** hfd.wtk. H. Blaauw, 3e wtk. J. M. Grimme, 5e wtk. L. P. Koole, radio-off. M. H. B. Roobol;
- m.s. DIADEMA:** gezagv. A. W. C. van Schendel, hoofd voeding J. Roosenburg;
- m.s. DILOMA:** 2e stm. H. W. van Baalen, 2e wtk. H. R. Godlieb, 5e wtk. R. J. Houwers, sch.gezel a/w J. A. Clarijs, V. H. Heymans, J. A. Schaarman, J. E. Grootbleumink, J. Bonte, E. B. de Niet, J. W. Scheffers, R. v. d. Horst, hoofd bediende G. J. Vrielenk;
- m.s. DIONE:** hfd.wtk. T. H. J. Feldberg, 5e wtk. L. Buizert, 5e wtk. G. W. Slotboom;
- m.s. DOSINA:** gezagv. M. E. Wolper, 4e wtk. P. J. van den Ende, 5e wtk. R. J. de Vries, sch.voorman A. J. Tinkhof, J. M. Wigleven, sch.vakman II P. v. d. Toorn, sch.gezel a/w J. R. Ecoma-Verstege, C. Cammenga, C. T. M. Santbergen, A. M. Klop, aank.sch.gezel a/w C. J. F. v. d. Berg, sch.kok C. J. L. v. d. Linde, hoofd bediende L. A. van Zunderen, bediende W. M. Beekman, bediende (a/d) M. Klok;
- s.s. KABYLIA:** 4e stm. A. G. den Dekker, hfd.wtk. K. L. Schuring, 4e wtk. W. van den Dobbelsteen, 5e wtk. J. M. R. W. Rutters, 5e wtk. J. P. Kleywegt, 5e wtk. E. Krook;
- s.s. KALYDON:** gezagv. H. A. de Visser, 1e stm. W. S. van der Ham, 4e stm. N. C. M. Jonker, 5e wtk. G. A. Mellonius, 5e wtk. D. A. Kruk, hoofd voeding W. C. Kapper;
- s.s. KARA:** wnd. 3e stm. C. Doolaard, hfd.wtk. C. J. Vermeulen, ass.wtk. M. J. de Kroon, hoofd voeding F. B. Wayers;
- s.s. KATELYSIA:** II.stm. A. S. Baarda, II.stm. P. P. Busking, hfd.wtk. A. Modderman, 5e wtk. P. Bakx, 5e wtk. W. P. van Dam, radio-off. G. H. P. Ribbens;
- s.s. KELLETIA:** 2e stm. J. W. Nieuwerf, 3e wtk. J. B. Krijnen, hoofd voeding M. van Hagen;
- s.s. KERMIA:** 2e stm. F. de Vries, 2e wtk. A. J. Verkerk, 5e wtk. C. L. M. Mazairac;
- s.s. KHASIELLA:** wnd. gezagv. S. Noorderbos, 1e stm. J. V. Kruit, II.stm. F. G. de Bruyn, II.stm. B. Fritzsche, 3e wtk. W. J. M. Peeters, 5e wtk. C. Castelijns, 5e wtk. P. H. van Beusekom, 5e wtk. N. H. Bijl;
- s.s. KOPIONELLA:** 4e wtk. J. A. Deelen, 5e wtk. W. Overeem;
- s.s. KORATIA:** 1e stm. C. J. Clarisse, 2e stm. T. H. Tromp, 4e stm. J. J. Engelbrecht, 2e wtk. H. M. Westerveld, 4e wtk. J. M. Hogenstein;
- s.s. KOROVINA:** 4e stm. P. H. A. M. Kasius, hfd.wtk. E. Jousma;
- s.s. KOSICIA:** gezagv. H. H. J. Dijkhuizen, 4e stm. S. S. Abma, 5e wtk. P. C. Telle, 5e wtk. A. Middelkoop;

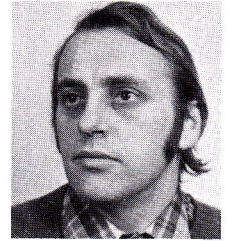
In memoriam

Op 2 februari jl. is overleden de heer **A. Stada**, oud-hoofdwerktuigkundige. Hij bereikte de leeftijd van 77 jaar. De heer Stada verliet de dienst der maatschappij op 1 juli 1950 met pensioen, na ruim 23 dienstjaren.

In dienst getreden vlootpersoneel



M. J. de Kroon
II.wtk.
per 1.2



J. J. Dalmayer
sch.kok
per 21.1

Onze vloot-jubilarissen



H. Wezenaar
bediende
per 9.2



N. van der Steen
scheepsvorman
per 5.2

Aangesteld



A. Visser
per 4.12.73 aangesteld
als gezagvoerder en op
14 februari 1974 belast
met het commando ovet
het s.s. „Kryptos“.

- s.s. KRYPTOS:** gezagv. A. Visser, wnd. 3e stm. A. J. M. van Kemenade, II.stm. R. van Exel, wnd. hfd.wtk. S. Straub, 5e wtk. L. P. Lucking, 5e wtk. W. P. N. Kramer;
- s.s. KYLIX:** gezagv. H. J. Allaart, II.stm. G. J. Koek, 2e wtk. O. de Roos, 5e wtk. E. A. Rumeser, 5e wtk. J. Verhagen, 5e wtk. A. M. den Bakker;
- s.s. LOVELLIA:** 3e stm. H. Swenne, 3e wtk. H. Wesselman, sch.vakman II G. van Kuilenburg, sch.gezel a/w M. de Roo, aank.sch.gezel a/w P. Plat, H. van Dijk, L. M. F. Thomassen;
- s.s. MACOMA:** gezagv. D. Rijk, 3e stm. R. Drenth, 4e stm. J. M. M. van Rossum, II.stm. W. T. A. A. G. M. van den Bergh, II.stm. L. Lindeboom, 3e wtk. A. M. P. B. Fluitsma, 5e wtk. J. J. P. Kuyper Boone, 5e wtk. L. Blokpoel, II.wtk. A. van Eyk, II.wtk. H. W. J. Schoonbergen, radio-off. N. Eylers, sch.vakman II H. J. Wesker, sch.gezel a/w G. v. d. Bent, W. Mol, R. van Buuren, M. W. B. Kitzen, aank.sch.gezel a/w R. A. de Visser, hoofd voeding W. W. Huygen, hoofd bediende M. Plugge, bediende W. Wesseling, bediende (a/d) A. M. M. Wintjens, koksmaat J. J. v. d. Elburg;
- s.s. MARINULA:** hfd.wtk. J. P. Hasenack;
- s.s. METULA:** gezagv. J. J. Schouten, 2e wtk. L. P. A. de Winter, radio-off. A. Narold, sch.gezel a/w G. A. Vermeer, S. de Groot, aank.kok R. Vermeulen;
- m.s. NISO:** radio-off. C. W. Lems, hoofd voeding H. Vrugt;
- s.s. ONDINA:** 2e stm. G. W. J. Jacobs, 5e wtk. F. S. Koolen, 5e wtk. W. J. Stam, radio-off. A. A. M. Lapidaire;
- s.s. ONOBA:** gezagv. J. M. Hillen, hfd.wtk. J. van Bon;
- s.s. PATRO:** 1e stm. P. F. L. Schölvink;
- s.s. PHILIDORA:** gezagv. T. W. Pals, sch.vakman I J. Lubberts, sch.vakman II J. J. van Triet, sch.voorman P. H. A. v. d. Putten, sch.gezel a/w C. J. Dudok, bediende A. B. Romen, jongen a/w E. P. Dorothea, E. M. M. Martina, J. V. Clemencia, R. M. Philips;

- s.s. PHILINE:** 1e stm. J. de Jager sr., 3e stm. M. de Bruyne, hfd.wtk. J. B. Biondina, wnd. 3e wtk. C. P. Plug, 5e wtk. W. Hol, 5e wtk. C. J. Bier;
- s.s. PHILIPPIA:** 1e stm. P. Puype, 3e stm. H. R. R. van de Riet, radio-off. A. Baas;
- s.s. SEPIA:** 4e stm. D. Venema, 4e wtk. O. Wink, 5e wtk. J. Driesen;
- s.s. VASUM:** wnd. 1e stm. G. A. M. Dorren, 2e wtk. J. H. C. Viertelhauzen, 3e wtk. J. H. Burger, 5e wtk. C. J. J. van den Kerkhof, radio-off. R. Roquas;
- s.s. VIANA:** wnd. 2e stm. J. H. N. Pabbruwee, 3e stm. I. W. A. van Thienen, hfd.wtk. H. de Jong, 5e wtk. A. Belder, 5e wtk. D. de Vries, 5e wtk. H. M. Smit;
- s.s. VITREA:** 3e stm. L. Bart, 2e wtk. W. A. M. Bouma, 3e wtk. J. H. S. Brijde, 4e wtk. J. P. A. M. Ghuys, 5e wtk. P. Lautenbach, 5e wtk. D. J. Sandee, radio-off. E.R. Kats;
- s.s. VIVIPARA:** gezagv. D. P. Klip, 2e wtk. C. C. Bartels, 3e wtk. R. C. Starkenburg, 5e wtk. D. J. Bastiaans, capataz P. Raimundez Collazo, man. esp. J. Alvarez Martinez, 2o man. A. Acuna Germade, mar.int. M. Alonso Perez, A. Fernandez Garcia, J. Lopez Martinez, A. Pazos Martinez, J. M. Pineiro Alonso, J. Pousada Perez, M. Rial Vernet, M. Rodriguez Rodriguez, J. L. Seoane Ferverza, 2o mar.int. M. Bouzada Pazos, R. Toucedo Miguez, coc. M. Martinez Amoedo, cam. J. F. Garcia Fernandez, A. Lorenzo Filgueiras, R. Lago Lago, cam. (trip) L. M. Puime Amorin, a.d. coc. A. Lorenzo Miguez;
- s.s. VLIELAND:** 3e wtk. S. P. van Galen, 4e wtk. J. J. F. Govers, 5e wtk. L. J. Criens, 5e wtk. P. H. Rebel, capataz A. Aragunde de la Torre, man. esp. A. Abalde Bastos, 2o man. C. Rey Charlin, mar.int. M. Alvarez Fernandez, L. G. Barceno Lareo, A. Boullosa Dacosta, F. Costas Parcero, G. Gago Salgueiro, E. Lago Alvarez, E. Moldes Nogueira, E. Rivas Granjel, R. Vicente Dominguez, 2o mar.int. S. Nogueira Nogueira, J. M. Pena Castro, coc. M. Santos Rodriguez, cam. A. Dieguez Garcia, A. Otero Garcia, A. Rodriguez Soto, cam (trip) J. Iglesias Rodriguez, hoofd voeding T. J. Melchers;
- s.s. ZAFRA:** 1e stm. M. Hus, wnd. 2e stm. M. Buth, 5e wtk. M. J. Kleijn, 5e wtk. C. Brasser;
- s.s. ZARIA:** 1e stm. R. Verhoef, 3e stm. R. C. Pabbruwee, wnd. 4e wtk. L. Helmig, 5e wtk. L. J. Keus, 5e wtk. M. A. P. M. Fischer, radio-off. J. H. van der Toorn.

Uit dienst getreden vlootpersoneel:

- 2e stm.: W. J. C. den Boer;
 3e stl.: J. H. G. Herbergs, R. A. Ratelband;
 4e wtk.: D. Zwierenberg, J. C. Spijkerman;
 5e wtk.: A. H. M. ter Linden, E. van der Linden, F. J. M. Jorna, S. J. Swart.

Terug van tijdelijke tewerkstelling „Shell International Petroleum Co.”:

- 1e stm.: P. F. L. Schölvinck.

Terug van tijdelijke tewerkstelling „Shell Tankers U.K. Ltd.”:

- 4e stm.: A. Dijkhuizen (s.s. „Megara”).

Over in tijdelijke dienst „Shell International Marine Ltd.” te Londen:

- 1e stm.: T. van Heuveln.

Wederom in dienst per 1.2.1974:

- 3e wtk.: J. H. M. A. van Jaarsveld.

tussen schip en ka

dertiende jaargang no. 7 — maart 1974

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 goorloofd met schriftelijke toestemming van de redactie

Redactiecommissie:

A. de Coninck, D. Jongeneel, G. H. van Leeuwen,
 W. N. Wouters, voorzitter, 010-145144-2501

Administratie:

Mej. J. F. Schilt, toestel 2065
 Kopij in te zenden aan: Redactie „Tussen Schip en Ka”,
 p/a Shell Tankers B.V., Postbus 874, Rotterdam



Bruidspaar van de maand

Bij eerste aanblik van deze foto denkt u waarschijnlijk: „Hé, wie is er nu in Engeland getrouwd”? Logische gedachte, maar het blijkt toch anders te zijn. Deze Londense dubbeldekker werd op 29 januari jl. gefotografeerd in Nieuw Venneep. Op de treeplank ziet u 3e stuurman Frans Hogenbirk en mej. Anne-Rose de Klerk, die door het huren van deze bus de gevolgen van de benzinedistributie hebben ondervangen. Alle bruiloftsgasten waren van heinde en verre met de trein naar Nieuw Venneep gekomen om vervolgens met dit originele voertuig — met als ere-passagiers het a.s. bruidspaar — naar het stadhuis in Blaricum te rijden, alwaar het huwelijk werd voltrokken. Namens de Redactie van „Tussen Schip en Ka” onze hartelijke gelukwensen.

Aangesteld als:

- 4e stm.: J. W. H. B. ter Braak, S. S. Abma, N. C. M. Jonker, D. Venema, E. M. M. van den Bosch, J. M. M. van Rossum;
 5e wtk.: P. C. Telle, D. de Vries, E. A. Rumeser, H. M. Smit, B. Maaskant, M. A. P. M. Fischer, L. Blokpoel, E. Krook, C. J. J. van den Kerkhof;
 hoofd voeding: W. W. Huygen, L. J. W. Broenink.

Behaalde diploma's:

- 1e stuurman G.H.V.: S. B. M. Breukel;
 1e stuurman G.H.V.-th.: G. J. Olieman, W. A. Mostert, E. J. J. Eelman;
 2e stuurman G.H.V.: C. van de Vrie;
 2e stuurman G.H.V.-th.: F. Makkee, B. W. Bakker, J. Kerkhof;
 3e stuurman G.H.V.: J. W. H. B. ter Braak, S. S. Abma, N. C. M. Jonker, D. Venema, E. M. M. van den Bosch, J. M. M. van Rossum;
 „C”: L. W. Jorissen;
 „B”: J. E. A. Westerbeek;
 „B-th.”: J. A. Willems, J. C. van Baasbank, M. Schmidt;
 „A/B-th.”: A. Belder, W. P. N. Kramer, W. P. van Dam, F. S. Koolen, W. Overeem, P. C. Telle, J. Verhagen, N. H. Bijl, C. L. M. Mazairac, W. J. Stam, J. W. Holtrop, C. Castelijns, J. F. van Est, D. de Vries, E. A. Rumeser, H.M.Smit, B. Maaskant, M. A. P. M. Fischer, L. Blokpoel, E. Krook, C. J. J. van den Kerkhof, E. J. van den Brink;
 „A”: W. S. de Graaf, A. M. den Bakker, M. J. Kleijn, R. M. Eebes.

Mutaties walpersoneel

in de periode 11.1.74 t/m 10.2.74

Gehuwd:

- 25.1: mej. Y. Keijzer - DFP/3 - met de heer B. L. B. Rijdsijk.