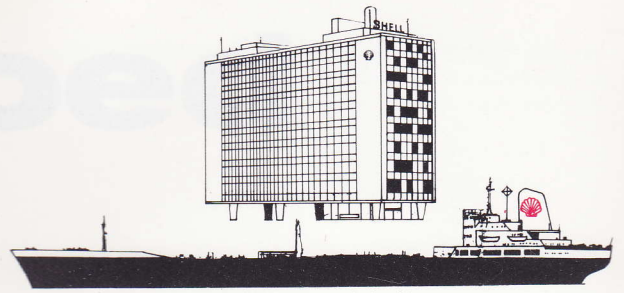


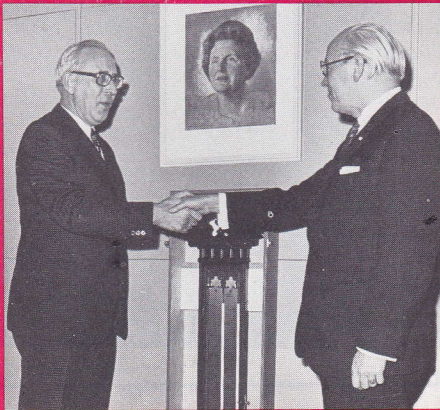
Agatha goe



TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS B.V.
MAART 1975



Afscheid van D. Rodenburg

Het ga



Vlootbestand

Op 14 februari jl. is het m.s. „Felania” — na een geslaagde technische proeftocht — door onze maatschappij in Haugesund overgenomen van de werf H.M.V.

Zowel het s.s. „Koratia” als het s.s. „Vasum” zijn verkocht voor de sloop en worden in Pusan, Zuid-Korea, aan kopers overgedragen.

Bij de voorplaat

Beelden van het afscheid van onze directeur, de heer D. Rodenburg. Een verslag van de receptie op 31 januari jl. treft u op de eerste vier pagina's van dit nummer aan.

Tevens in dit nummer een verslag van de doop van de „Felania” door mevrouw W. A. Rodenburg-Holst, pag. 8 tm 10.

U allen goed

Vertegenwoordigers uit praktisch de gehele Nederlandse scheepvaartwereld en vele autoriteiten waren op 29 januari jl. naar Hilton in Rotterdam gekomen, alwaar Mr. G. A. Wagner een receptie aanbood in „Le Jardin”. Bij deze gelegenheid konden relaties afscheid nemen van de heer Rodenburg, tot 1 februari jl. directeur van onze maatschappij, en kennis maken met zijn opvolger, de heer W. H. Brouwer. En al zijn de zalen van Hilton Rotterdam berekend op grote partijen, bij een dergelijke toeloop schoot zelfs de grote tuinzaal tientallen vierkante meters tekort.

De grote lunchkamer van het Shell-gebouw bleek op 31 januari wel berekend op de toeloop van gepensioneerden, verlofgangers en wal-employé's. Onze herhaalde uitnodiging in dit blad om 's middags om vier uur acte de présence te geven bij het officiële afscheid van de heer Rodenburg had zelfs in het buitenland woonachtige gepensioneerden ertoe gebracht naar Nederland te komen. Met zijn echtgenote en kinderen kwam de heer Rodenburg even na vieren de zaal in, tezamen met de heer en mevrouw Brouwer.

Als eerste sprak de heer Den Ouden de scheidende directeur toe, waarbij hij ondermeer het volgende zei:

„Je kennende, Dick, als een chef die niet van lange rapporten houdt — in feite stond je ons in de meeste gevallen maximaal 15 regels toe om problemen en adviezen schriftelijk toe te lichten — zal ik nu van deze regel moeten afstappen omdat ik je weggaan van ons niet in een „nutshell” wil en kan afdoen. Overigens krijg je nu een koekje van je eigen deeg, omdat je in je lange loopbaan zoveel mensen hebt willen en moeten toespreken op je eigen, plezierige wijze, dat nu de tijd wel is gekomen dat je zelf een en ander passief moet ondergaan.

Je afwisselende carrière — voor je loopbaan bij Shell Tankers een aanvang nam — heeft ongetwijfeld geleid tot je leidende post bij de maatschappij; een loopbaan die in 1961 een aanvang nam. In 1962 werd je adjunct-directeur en begin 1963 werd je de baas van de Nederlandse Shell-vloot — sindsdien is dat zo gebleven. Een unicum bij Shell, dacht ik, maar zeker bij ons, waar het in het verre verleden nooit zo duidelijk was wie nu eigenlijk de leiding van deze „outfit” had. Pas onder je voorganger, de heer Larive, heeft Shell Tankers een eigen gezicht gekregen en werd in maritieme kringen de „Olie” — zoals onze Maatschappij in vroeger jaren in Nederlandse koopvaardijkringen wel eens smalend werd genoemd — als een volledig lid van de redersgemeenschap erkend. Onder jouw bewind is deze positie volledig uitgebouwd en versterkt.

Zowel nationaal als internationaal heb jij je persoonlijk met succes bijzonder ingespannen om de stem van de Nederlandse Shell-vloot gehoord en gerespecteerd te krijgen. Je grote prestige bij de Nederland-

se autoriteiten, je leidende functies bij de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging en de International Chamber of Shipping, enz., zijn hier een bewijs van. Tegelijk met die uitbouw van onze positie in de maritieme wereld is de groei van de vloot, zowel in aantal als in tonnage, begonnen. Je hebt in de meest stormachtige evolutie van de wereldscheepvaart als onze commandant het roer vast in handen gehad. Overigens zal ook jij ogenblikken van twijfel hebben gekend, maar je liet het nooit blijken.”

Nadat de heer Den Ouden een aantal belangrijke facetten uit de laatste 12 jaar de revue had laten passeren en had gememoreerd hoezeer de communicatie met en instructie van het varend personeel in de „Rodenburg-periode” was verbeterd vervolgde hij: „Ondanks al deze inspanningen, die van jou veel energie hebben moeten eisen, ga je nu weg als een nog fitte man, die een gezond, levenskrachtig, goed geoutilleerd bedrijf achter laat, dat je hebt geleid in je eigen stijl. Je bent meegegroeid van de ietwat oude, feodale rederspositie naar de leider van deze snel veranderende en democratiserende gemeenschap. Je hebt de stoot gegeven voor de ontwikkeling van de ondernemingsraad voor het walpersoneel en binnenkort ook die van de vloot.

Je hebt een onuitwisbaar stempel gedrukt op onze Shell Tankers-samenleving doordat je een eigen stijl had. Je optreden — zowel binnenskamers als in het openbaar — getuigt daarvan. Ik heb je leren kennen als een kundig, geduldig onderhandelaar, en jij weet zelf wel bij welke gelegenheden dat nodig was, maar door je stijl en kennis van zaken bereikte je precies wat je wilde. Misschien heb jij nog wel iets van het karakter van de Hollandse regenten. Kortom, jij was onmiskenbaar de baas in de beste betekenis van het woord.

Wij moeten helaas van jou afscheid nemen en tegelijkertijd is het mij vergund je opvolger, Wim Brouwer, te verwelkomen, die ik hierbij hetzelfde succes toewens dat jij in je Shell Tankers B.V.-carrière hebt gehad.

Ik wil dan hierbij eindigen, met jou en je echtgenote het allerbeste te wensen in jullie verdere leven. Als symbool voor je langdurige commando reik ik je hierbij deze commodore-standaard uit”.

De heer Van 't Slot kondigde daarna Commodore Schouten aan, die namens de vloot het woord voerde en — na een inleiding — als volgt sprak:

„Niet alleen dank ik U namens de vloot voor wat U op het gebied van communicatie deed, namens officieren, inclusief radio-officieren en in het bijzonder namens de scheepsgezellen, maar wil tevens de ontvangst van een ieder bij bezoek aan kantoor memoreren. Een op- en neergaand schuifraam is er nooit bij geweest. Ook was iedereen op de oudejaarsbijeenkomsten welkom.

Onder Uw directie is de vloot uitgegroeid tot de huidige omvang, een

Verzoeken voor scheepsinformatie te bellen:

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	s.s. Capulonix	m.s. Felania	s.s. Kopionella	s.s. Meta	s.s. Philine
m.s. Acila	m.s. Cinulia	m.s. Fulgur	s.s. Korovina	s.s. Metula	s.s. Philippia
m.s. Acmaea	m.s. Crania	s.s. Kabylia	s.s. Kosicia	s.s. Mitra	s.s. Sepia
m.s. Acteon	m.s. Dallia	s.s. Kalydon	s.s. Kryptos	s.s. Mytilus	s.s. Vasum
s.s. Arca	m.s. Daphne	s.s. Kara	s.s. Kylix	m.s. Niso	s.s. Viana
s.s. Atys	m.s. Diadema	s.s. Katelysia	s.s. Lovellia	s.s. Ondina	s.s. Vitrea
m.s. Camitia	m.s. Diloma	s.s. Kelletia	s.s. Macoma	s.s. Onoba	s.s. Vlieland
s.s. Capiluna	m.s. Dione	s.s. Kermia	s.s. Marinula	s.s. Patro	s.s. Zafra
s.s. Capisteria	m.s. Dosina	s.s. Khasiella	s.s. Marisa	s.s. Philidora	s.s. Zaria

De drie elkaar opvolgende directeurs van Shell Tankers B.V. In het midden de heer E. H. Larive, rechts de heer D. Rodenburg en links onze nieuwe directeur, de heer W. H. Brouwer.



vloot inclusief de walbasis, in nautisch, technisch en organisatorisch opzicht „second-to-none”. Op die vloot handhaven wij de traditie van drie lange stoten op de stoomfluit of met de sirene bij het verlaten van een haven of loodsstation en zeker bij het dicht genoeg passeren van maatschappij-schepen, onder gelijktijdig groeten met de vlag. Ook wanneer staf- en bemanningsleden van boord gaan, meer speciaal hoofdwerktuigkundige of gezagvoerder, wordt dit gedaan. De lengte van de stoot is meestal rechtsevenredig met de mate van erkentelijkheid.

Op dit moment, mijnheer Rodenburg, heeft Uw vloot, wereldwijd, de vlag figuurlijk opgezet; zij saluëert en geeft drie extra lange stoten bij Uw vertrek als een gerespecteerd, gewaardeerd en niet in de laatste plaats human directeur.

Staat U mij nu toe U namens Uw vloot een, ik mag wel zeggen, gewichtig, tastbaar en goed zichtbaar herinnerings-geschenk aan te bieden. Uw wens ging uit naar wat nu wordt binnengerold, een Franse bakkerstafel. Om eerlijk te zijn, toen ik van Uw wens hoorde, heb ik wel even verwonderd opgekeken. Immers, U begon Uw maritieme loopbaan aan een kaartentafel en u wenst die nu te besluiten met een bakkerstafel. Het is niet ongewoon, meen ik, dat directeurs culinaire hobbies hebben. Het omgekeerde komt ook voor; zo kennen wij tegenwoordig ook warme bakkers met politieke hobbies. Toch bleek dit bij navraag bij U niet het geval te zijn. Dus geen culinaire hobbies al weet ik uit persoonlijke ervaring hoe goed U bent in het kneden, zij het niet van deeg dan wel van mensen. Er hoort ook nog een bureaustoel bij, want al doet een bakker alles staande, voor rekeningen schrijven gaat hij zitten. Een Oud-Hollands spreekwoord zou bij U wel opgaan; namelijk „het is beter bij de bakker te gaan dan bij de apotheker”.

Verder, mijnheer Rodenburg, mag ik U namens de vloot nog een cheque aanbieden, naar eigen inzicht te besteden.

Ik moge besluiten met nog een ander Oud-Hollands spreekwoord te citeren, dat luidt: „Waar de bakker staat, kan de brouwer niet wonen”. Mijnheer Brouwer, ik weet namens de vloot te spreken wanneer ik zeg, zoals de heer Rodenburg heeft ondervonden in de afgelopen 12 jaar, dat U op de volledige inzet en medewerking van Uw vlootpersoneel altijd en onder alle omstandigheden kunt rekenen, bij koude of warme wind, desnoods bij koude of warme bakkers.”

Ook namens het walpersoneel werd het woord gevoerd en wel door de heer Van Steensel, die voorzitter is van de gekozen leden van de Ondernemingsraad voor het kantoor en walbedrijf van Shell Tankers. Ook hij kwam te spreken over de verbeterde communicatie: „De introductie van de zgn. „tien-minuten-gesprekken” was een extra grote stap in de richting van betere communicatie tussen directeur en kantoorpersoneel. Een communicatie die beslist noodzakelijk was om te voorkomen dat de directeur van zijn personeel vervreemde.

Hiermede hebt U tevens blijk gegeven — hoewel niet voortgekomen uit de huidige progressieve school met de daaraan verbonden voor- en laat ons eerlijk zijn, ook nadelen — van Uw vermogen om zich te kunnen aanpassen aan veranderende omstandigheden. In het begin was dit wel anders”. Na hiervan een geestig voorbeeld te hebben gegeven, memoreerde spreker hoe de heer Rodenburg bereikte, dat vacatures in de walorganisatie werden bezet door personeel uit eigen gelederen. „U hebt in de jaren dat de koude wind langs de Shell-Gebouwen waaide getracht de koude zo lang mogelijk buiten de deur te houden. Toen u dat niet langer lukte hebt u ervoor zorg gedragen dat de gevallen van hardship tot een uiterste beperkt zijn gebleven.

Uw standpunt ten opzichte van de Ondernemingsraad is in de loop der jaren gegroeid tot een positief benaderen van dit college. Op de valreep heeft u — om met uw woorden te spreken — een juridisch waterdichte OR kunnen installeren. Onze vergaderingen hebt u als voorzitter kort en bondig geleid, waarbij de vrolijke noot niet altijd heeft ontbroken.” De heer Van Steensel gaf hiervan enige voorbeelden waarna hij, zich richtend tot de heer Brouwer, zei: „Wij hebben het gevoel dat onze nieuwe gezagvoerder met aanvangsgage — Commodore worden, mijnheer Brouwer, is o.a. een kwestie van anciënniteit — op een aantal routes de gevolde koers zal blijven volgen, waarbij wij er eveneens van overtuigd zijn dat deze nieuwe lente toch ook een nieuw geluid zal laten horen.”

Ook mevrouw Rodenburg, in wier leven nu ook een verandering gaat komen, werd betrokken in de toespraak. Tot slot bood spreker namens het walpersoneel een antiek uitgevoerde barometer c.q. wandthermometer aan, met de woorden „Als u, gezeten achter uw nieuwe bureau, getooid met de commodore-standaard, wilt weten hoe laat het is, dan kijkt u op een uurwerk. Maar wilt u weten hoe laat het figuurlijk is t.a.v. het weer, b.v. in verband met het rooien van bomen, dan zijn hiervoor deze mogelijkheden. Voor temperatuur van 'vorst tot bloed-heet', voor de luchtdruk een aantal Rijnlandse duimen”.

De CNOOKS sprak haar dank uit bij monde van de voorzitter, kapt. Jansen, die begon met op te merken dat het gras hem natuurlijk wel voor de voeten was weggemaaid, nota bene door sprekers die — althans twee ervan — nog bij hem als leerling hadden gevaren. „Een ding hebben ze vergeten, namelijk wat er verder voor u, mijnheer Rodenburg, staat te wachten. Wat dat betreft weet ik maar één adres: de CNOOKS. Ze weten er alles over pensioen. Ook over de vele mogelijkheden die er zijn voor gepensioneerden: van gezinsverzorging tot reclassering toe om er maar een paar te noemen. In allerlei artikelen van psychiaters en anderen lees je over gefrustreerde mensen, die plotseling oud worden als ze met pensioen zijn gegaan. Ik kan u op dat gebied geruststellen. Dit is bij Shell Tankers niet het geval. Tot hun 70e jaar worden Shell Tankers-gepensioneerden steeds jonger. Je kunt eigenlijk de gepensioneerden onderverdelen in twee groepen: zij die na 30 dienstjaren zeggen „dat was eens maar nooit meer”: die leven lang en gelukkig. Dan is er nog een tweede groep die het nooit leert. Ze gaan de volgende dag weer aan het werk en beleven de teleurstelling van hun leven: ze moeten harder werken dan ooit.

In de CNOOKS-bijeenkomsten ontmoeten we elkaar regelmatig. U heeft het meermalen gehad over de ervaring die bij gepensioneerden is ondergebracht. Het is wel een 10.000 man/jaar ervaring tezamen. Maar dat komt ook omdat wij onze belangstelling voor de maatschappij blijven behouden. Dat geldt ook voor degenen die in een walfunctie hebben gewerkt. Wat dat betreft heb ik nog een hint voor u, mijnheer Brouwer. Ik zat lang geleden net in het kantoor te Londen. Daar was een brief binnengekomen van een onzer gezagvoerders, die een idee fixe had. Mijn opdracht luidde deze man een antwoord te doen toekomen. Ik schreef: „Wij waren zeer verbaasd uw brief te ontvangen . . .”. Ik moest toen bij mijn baas komen en die zei: „Wat er ook van de schepen komt, wij zijn nooit verbaasd”. Dat was een wijze les op de eerste dag in het Londense kantoor.

Mijnheer Rodenburg, u bent voor ons in de CNOOKS altijd een man geweest van grote betekenis. En dat zeg ik niet alleen vanwege de niet te onderschatten faciliteiten die ons werden geboden, maar ook

Velen kwamen om de heer Rodenburg ten afscheid persoonlijk de hand te drukken.

Vol bewondering voor de door het vlootpersoneel aangeboden Franse bakkerstafel.



omdat u van het standpunt uitging dat een gepensioneerde nog steeds in de maatschappij leeft. U hebt dat goed begrepen, u kwam regelmatig en sprak ons toe, gaf ons de stand van zaken door en wat de plannen voor de toekomst waren. In één woord: u gaf ons het gevoel er nog bij te horen. Dat hebben wij gewaardeerd. En als blijk daarvoor bieden wij u het erelidmaatschap van de CNOOKS. En mocht u op een geëigend ogenblik op dit erelidmaatschap willen drinken dan heb ik hiervoor een drankje, gevat in deze fles van buitenmodel-afmetingen. Daarbij nog een karaf, met de wens u dikwijls bij de CNOOKS-bijeenkomsten te mogen zien, want u bent een graag geziene gast."

De heer Rodenburg aanvaardde dit in dank en kreeg vervolgens zelf het woord:

„Toen ik zoeven met mijn vrouw en de familie Brouwer naar boven ging zei ik al: je zult zien, dat we in die fatale afscheidshoek zitten. En u ziet het! 't Komt voor ons allemaal.

In de eerste plaats wil ik u allen, van het vloot- en walpersoneel, bedanken voor deze kolossale afscheidscadeaus. U hebt ons echt verlegen gemaakt: deze mooie bakkerstafel (ik kan een stowaway in de trog meenemen), de bijbehorende stoel, de commodore-standaard en barometer. Allemaal zeer gewaardeerde en nuttige geschenken.

Ik voel mij dankbaar, niet zo zeer en niet alleen voor de cadeaus, maar dankbaar jegens u allen voor uw bereidheid mij zo royaal te willen uitwuiwen. Ik zelf en ik weet ook mijn vrouw — zijn hier heel erg blij mee. Ik zou huichelen als ik zou zeggen: U had 't heus niet moeten doen!

Na zoveel vriendelijke woorden te hebben aangehoord vraag je je zelf af: ben ik dat? Je weet 't zelf beter: je bent het niet. In de eerste plaats hoor je op zo'n middag als deze, dat je veel „mooier" bent dan je zelf ooit had kunnen dromen! Het is begrijpelijk — *partir c'est mourir un peu*, en 't kassian voor de vertrekkende. Wie en wat het wel is, is het bedrijf, wij allemaal bij elkaar, die vorm geven aan wat elke dag gedaan moet worden, zeker in een scheepvaartbedrijf als het onze. Wij produceren geen secundewijzers of golfballen, maar vervoer. En als de omstandigheden tegen zitten of moeilijk worden, moet iedereen op de tenen kunnen staan. Wij hebben bewezen dat dit kan indien dit nodig is. Nogmaals, ik ben erkentelijk voor wat u daar allemaal hebt gezegd.

Ik heb ondermeer getracht in ons bedrijf, op eigen wijze, let wel 2 woorden, de goede relaties te bevorderen voor een optimaal werkklimaat, zonder te overdrijven. Als ik daar iets aan heb kunnen bijdragen, dan is dat iets om met satisfactie op terug te zien. Daarnaast is het goed te beseffen, dat alles overgaat in dit ondermaanse, zo ook mijn samenwerken met u".

Na vervolgens een korte terugblik te hebben gegeven op enkele ervaringen in het verre verleden en de jongeren onder ons op het hart te hebben gedrukt nooit op te geven als zij iets in hun leven willen, haalde hij aan hoe zeer men in een bedrijf als Shell kan opgaan. Dank bracht de heer Rodenburg aan allen van vloot en wal. Daarbij wilde hij drie namen speciaal naar voren brengen, namelijk die van zijn vrouw, zijn secretaresse en zijn chauffeur, die — ieder voor zich — hun bijdrage hebben geleverd om hem in staat te stellen zijn werk voor de Shell te verrichten.

Zich wendend tot zijn opvolger:

„Je neemt nu over. Je hebt gemerkt, dat alles waar we mee te maken hebben „leeft", de mens komt overal aan te pas. Een van je uitspraken sloeg erg bij mij aan: Je zei „We doen alles om onze fabrieken goed te onderhouden — doen we wel alles aan 't onderhoud van ons belangrijkste bezit: onze mensen?" Dit is een denkertje. „ik wens je veel succes". En zich weer richtend tot de volle zaal „Het ga u allen goed".

Natuurlijk kwamen daarna nog zeer velen naar voren om de heer Rodenburg en zijn echtgenote de hand ten afscheid te drukken. Een afscheid van een man die 12 jaar lang een stempel heeft gedrukt op onze maatschappij; een periode waarin de vloot uitgroeide van 1 miljoen ton tot drie miljoen ton draagvermogen, een tijdperk dat met recht de „Rodenburg-periode" mag worden genoemd.

Onmogelijk is het mij om persoonlijk van u allen afscheid te nemen; wel wil ik nogmaals hierbij mijn oprechte dank uitspreken voor de overweldigende belangstelling bij mijn afscheid en voor de medewerking die ik al die jaren mocht ondervinden.

D. Rodenburg

De negen van de „Metula”

Sinds de stranding van de „Metula” in Straat Magelhaen en na de succesvolle berging, is dit schip tijdelijk min of meer uit het nieuws geweest. Maar achter de schermen is men dagelijks bezig om financieel en technisch te bezien wat uiteindelijk de toekomst van de „Metula” zal zijn. Deze beslissing is echter zeer moeilijk en gecompliceerd, omdat juist momenteel de wereld-tankermarkt op een zeer laag niveau is. Na het vlotkomen van de „Metula” op 25 september is reeds veel werk verzet. De eerste zorg was om de overgebleven lading veilig over te pompen; op 12 november was men zo ver, dat nog slechts 3000 ton lading in de „Metula” achterbleef.

Ondertussen werd de schade onder en boven de waterlijn zo goed mogelijk vastgesteld en met deze gegevens werden zes scheepswerven uitgenodigd om via een offerte in te schrijven voor de reparatie van de „Metula”.

Behandeling

Bij het lossen van de lading is de „Metula” op een zodanige diepgang gekomen, dat in de machinekamer het control room dek en het engine upper flat dek zijn drooggekomen. Alle hier opgestelde hulpwerktuigen werden met Correx geconserveerd, terwijl ook hoofd- en hulpketel op een speciale wijze werden geconserveerd. In afwachting van de offertes van de scheepswerven, werd de „Metula” op 12 november 1974 versleept naar een baai 100 km ZZW van Rio de Janeiro, dichtbij het Braziliaanse vissersplaatsje Angra dos Reis.

De „Metula” ligt hier sinds januari veilig ten anker in stil en helder water. Getracht werd om nog zoveel mogelijk restant lading uit de ladingtanks af te romen. Dit gebeurde volgens een speciale methode, waarbij gebruik werd gemaakt van z.g. skimmers.

Na ontvangst van de reparatie-offertes door de zes aangeschreven werven zijn op financiële gronden vier werven afgevalen. Van de twee overgebleven werven waren de reparatie-aanbiedingen min of meer aantrekkelijk. Deze werven werden uitgenodigd om de „Metula” aan een nauwkeuriger inspectie te onderwerpen, waarna een definitief reparatie-aanbod zal worden uitgebracht. Het zal duidelijk zijn, dat de hoogte van dit bedrag de uiteindelijke toekomst van de „Metula” zal bepalen.

Op 18 januari 1975 reisde een van onze inspecteurs naar Angra dos Reis, om de inspecties door de beide overgebleven kandidaatwerven te coördineren en om de momentele toestand van de „Metula” te inspecteren. Zodra iets definitiefs bekend is zal in „Tussen Schip en Ka” hiervan melding worden gemaakt.

Allesbehalve dood

De „Metula” is momenteel allesbehalve een dood schip! Zodra men het schip nadert, kan men de op het sloependek geplaatste nooddiesel-generator horen grommen. Bovendien is de scheeps-nooddiesel-generator volledig bedrijfs-

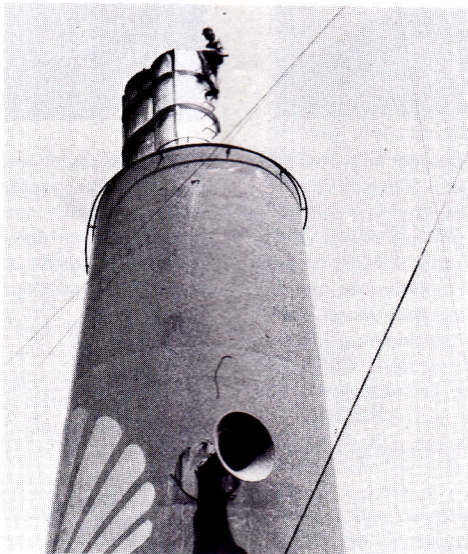
klaar en wordt als stand-by generator gebruikt. Op het achterdek staat een Atlas-Copco diesel-compressor.

De generatoren en de compressor zijn het kleine, maar toch zeer belangrijke technische hart van de „Metula”. En aan boord weet men met dit „hartje” te leven en te werken. Het schip heeft thans een 9-koppige bemanning, nl. gezagvoerder Slegtenhorst, 2e stuurman v. Rooyen en 4e wtk. Kik, verder chef-kok Jacobs, scheepsvakman Smit en scheepsgezellen Wolters, Fokker, v. d. Ven en Krüger. In deze kleine gemeenschap is de taakverdeling eenvoudig en efficiënt en dagelijks worden kleine verbeteringen aangebracht om het leven aan boord zo aangenaam mogelijk te maken.

In grote trekken zorgt de gezagvoerder voor het beleid en de goede gang van zaken aan boord. Een van zijn taken is de zorg voor de communicatie met het kantoor; zelfs om een

verzonden. Dit wordt dan per bootje opgehaald en naar de wal gebracht. De agent geeft het telegram aan de chauffeur van de bus, die een dagelijkse dienst onderhoudt van Rio de Janeiro naar Angra dos Reis v.v. Zodra de bus vertrokken is, belt de plaatselijke agent het agentschap in Rio de Janeiro, waarna dan een van de klerken het telegram kap ophalen. Daarna kan het op de normale wijze worden verzonden. Dat er zo af en toe wat fout gaat is wel begrijpelijk!

Een normale dagindeling van de bemanning is als volgt: 's morgens om 7 uur wordt iedereen door de man van de wacht gepord. Water voor scheren en wassen kan men met emmers halen bij de twee aftappunten, t.w. een in de kombuis en een in de pantry van de officieren. Dit water wordt hiernaar toegevoerd door PVC-slangen uit twee gescheiden rubber waterzakken, elk met een inhoud van plm. 3000 liter. De waterzakken bevinden zich op het



kort telexbericht naar het kantoor te versturen komt er nog heel wat kijken.

De kapitein heeft 3 of 4 maal per dag radiocontact met de plaatselijke agent in Angra dos Reis, via de scheeps walky-talky, waarvan ook de agent er een in zijn bezit heeft.

Een telex-bericht bewandelt de volgende weg: bijv. om 11 uur wordt de agent opgeroepen. Er wordt eerst geïnformeerd of er post is of berichten uit Holland; zo niet dan worden door de kapitein de bestellingen opgegeven, want proviand en dergelijke worden steeds plaatselijk en vers aangekocht. Na dit praatje wordt zo nodig een telex-bericht doorgegeven.

De agent noteert het en belt het door naar ons agentschap in Rio de Janeiro, dat het bericht weer doorstuurt — als telex — naar het kantoor in Rotterdam. Een lang of vertrouwelijk bericht gaat als volgt: de agent wordt gewaarschuwd dat er een lang telegram moet worden

schoorsteendek en worden gevuld door een luchtgedreven Duplex-pompje, dat op zijn beurt weer een zuigaansluiting heeft uit de normale scheepsdrinkwatertanks. Nadat iedereen zich heeft gewassen, kan men vanaf 7.30 uur in de kombuis zijn ontbijt halen, want aan bediening kan men geen aandacht besteden. Je geeft eenvoudig op aan de kok wat de wensen zijn:

een ei, dubbel- of enkelgebakken en als er nog wat tomaat of kaas bij gewenst wordt, dan komt dat in orde. Koffie of thee staat, zoals vroeger, de hele dag op een zacht pitje te pruttelen! Ieder deponiert zijn vuile bordje en mok in de afwasteil, waarna met het routinewerk kan worden begonnen. De 2e stuurman sjouwt eigenhandig met tankschoonmaakfanen, verder verricht hij de routinepeilingen van alle ladingtanks, controleert met ankerpeilingen de positie van het schip en verricht nog tal van kleinere werkzaamheden.



De 4e werktuigkundige controleert de diesel-generator en -compressor en verricht het noodzakelijke onderhoudswerk. Bovendien wordt er ontzettend veel tijd besteed aan het conserveren van allerlei werktuigen in de M.K., het gangbaar houden van de afsluiters daar en het onderhoud van de verlichting. Als men hierbij nog optelt het werk voor het opvullen van drinkwatertanks, gasolietanks van de diesels, dan beseft men ongetwijfeld dat er dagelijks nog heel wat werk moet worden verzet.

De taak van de kok is duidelijk, en gezegd mag worden dat de heer Jacobs onder de huidige omstandigheden altijd wel een goede maaltijd op tafel kan brengen. De kookprestaties verdienen nog extra lof als men bedenkt, dat temperaturen tot 45° C in de kombuis geen zeldzaamheid zijn. De scheepsvakman Smit is onmisbaar en verricht zijn werk meestal in de machinekamer, waar hij als rechterhand van de 4e wtk. fungeert. Bovendien kan hij zijn oude

stokersvak nog waarmaken door op geregelde tijden het houtskoolvuur in de ketels te bewaken, wat nodig is om de ketels te drogen. De scheepsgezellen lopen bij toerbeurt wachten en verrichten onderhoudswerk en schoonmaakwerkzaamheden. Het schip heeft dan ook een heel ander uiterlijk gekregen dan enkele maanden geleden.

Zoals reeds vermeld zijn de dieselgenerator en de dieselcompressor op het schip onmisbaar en wel om de volgende redenen: De dieselgenerator zorgt voor dekverlichting, gedeeltelijke machinekamerverlichting, gang- en hutverlichting en de navigatieverlichting. En levert verder kracht voor de elektrische kookplaten in de kombuis en de bakovens, vier koelkasten, de elektrische warmwaterboiler in pantry officieren, 8 air-conditioning sets gemonteerd voor de poorten van de hutten (in bedrijf vanaf eind januari), de Pelger dompelpompen, filmprojector

Geheel links: de schoorsteenuitlaat wordt opgemeten voor een zeildoek kap.

Daarnaast: Een van de belangrijkste krachtbronnen, de Atlas Copco compressor, wordt gecontroleerd door scheepsvakman Smits

Hierboven: Chef-kok Jacobs: vandaag eten wij weer een overheerlijk smurfie

Hieronder: Gezagvoerder Slegtenhorst (links), 2e stuurman v. Rooyen, scheepsgezel alw v. d. Ven, Maatschappij-inspecteur De Coninck laten het zich goed smaken

En rechts: De weg van Rio de Janeiro naar Angra dos Reis



(sinds kort weer in gebruik), een televisie-toestel en de radar- en gyrokompass.

De Atlas Copco luchtcompressor is de krachtbron voor: de luchtgedreven Axia-fans voor het gasvrijdraaien van de ladingtanks, de laadwinchbomen bij de manifold, lucht voor alle andere dekwerktuigen, de Duplex-drinkwaterpomp, de gasolie-trimpomp, de luchtgedreven explosievrije lampen in de pompkamer en voor het onder druk brengen van de ladingtanks. Dit laatste is zeer belangrijk voor bijzondere omstandigheden. De beschrijving van hoe men leeft en werkt komt waarschijnlijk zeer positief over. Er zijn echter ook wel nadelen. Om er een paar te noemen: de zeer hoge temperaturen die momenteel heersen. Hierbij behoren ook de vele vliegen, die de opvarenden regelmatig bezoeken, met als grootste lastveroorzakers de kleine steekvliegen. Toch is de stemming aan boord goed.



doop „Felania”

De „Felania” is de derde van de negen produktentankers die door de Koninklijke/Shell Groep zijn besteld bij de werf van Haugesund Mekaniske Verksted te Haugesund in Noorwegen. Het eerste schip, de „Fjordshell”, werd begin 1974 in de vaart gebracht en wordt door de Noorse Shell voornamelijk gebruikt voor de vaart in Skandinavische wateren, waarvoor het speciaal is aangepast. Het tweede schip, de „Fulgur”, werd op 25 oktober jl. opgeleverd en in de Nederlandse Shell-vloot opgenomen.

De „Felania”, een zusterschip van de „Fulgur”, zal vermoedelijk bij verschijning van dit nummer reeds zijn opgeleverd. Het zal, evenals de „Fulgur”, onder Liberiaanse vlag komen te varen. Met de „Felania” heeft onze Maatschappij thans de beschikking over 55 schepen, met

een totaal-draagvermogen van ruim 3 miljoen ton. Van de zes nog op te leveren schepen van de „F”-klasse zullen er vier in de Britse Groepsvloot worden opgenomen, terwijl er nog twee zullen worden toegevoegd aan onze vloot.

De nieuwe produktentankers hebben een lengte van 170,688 meter, een breedte van 25,9 meter en holte van 15,29 meter. De diepgang op zomermerk is 11,361 meter. De ladingruimte

is verdeeld in 21 tanks. Deze tankers zijn zgn. „stoomloze” schepen, d.w.z. er is geen stoom aan boord; de ladingpompen worden elektrisch en de winches hydraulisch gedreven. De schroef is uitgerust met verstelbare bladen. De voortstuwing geschiedt door twee naast elkaar opgestelde 6-cilinder, 4-takt trunk zuigermotoren van het fabrikaat M.A.N., die met hun vermogen van 12.000 pk het schip een snelheid geven van 15,5 mijl per uur.



Na de doop werd de doopmoeder van de „Felania” aan boord rondgeleid door de algemeen directeur van de H.M.V.-werf, de heer S. Sandved

Al heeft Pluvius ons land deze winter goed bedacht met regen, ook het plaatsje Haugesund in Noorwegen vergat hij niet en nog steeds niet. De weerberichten voorspelden ook niet veel goeds voor het gezelschap, dat zich op 17 januari jl. vanuit Nederland en Engeland naar Noorwegen begaf, om de naamgeving van bouwnummer 50 van de Haugesund Mekaniske Verksted bij te wonen. Als doopvrouwe was aangezocht mevrouw W. A. Rodenburg-Holst, de echtgenote van onze sedert 1 februari jl. gepensioneerde directeur. Na aankomst in de avonduren van 17 januari bleek de wolkbreuk net te zijn opgehouden. Vanuit de hotelkamer konden de gasten de achteropbouw van de aanstaande dopeling boven het dak van het werfkantoor zien uitsteken, met de gele schelp op de rode schoorsteen beschenen door fel licht.

Doop

Onder een nog steeds dreigende lucht stelde het gezelschap zich de daarop volgende dag, zaterdag 18 januari, tegen twaalfen op het platform op de kade op. Nadat mevrouw Rodenburg door een der jongste werflieden, Åge Saltvedt — leerling-instrumentmaker — een fraai boeket was aangeboden, leidde de heer Sandved, directeur van H.M.V., om 12.00 uur precies de doopmoeder in en verzocht haar de doopformule uit te spreken. Dit deed de echtgenote van onze gewezen directeur zowel in het Engels als in perfect Noors. Met grote vaart stevende daarbij de traditionele fles champagne op de boeg van het schip af, waar hij met een knal uiteenspatte. Een koperblazerskorps, samengesteld uit leerlingen van scholen in Haugesund, bracht vervolgens de Noorse, Nederlandse en Liberiaanse volksliederen ten gehore, waarna met een driewerf hoera de plechtigheid zelf werd besloten.

Natuurlijk wilde de doopmoeder haar petekind nu wel eens bezoeken, en met haar het hele gezelschap. Dit was in het geval van de „Felania” ook mogelijk, want dit schip was op 18 januari in een vergevorderd bouwstadium. Echter, daarmee kon de weergod Pluvius kennelijk geen rekening houden, zodat het gezelschap na de bezichtiging en rondleiding in stromende regen van het schip naar de kantine moest gaan, alwaar overigens de champagne reeds in de glazen fonkelde.

In de avonduren bood de werf het gezelschap uit Nederland en Engeland, alsmede een zestigtal personeelsleden van werf, Lloyd's, vakbonden en anderen een diner aan; alvorens dit begon werden de toespraken gehouden.

Toespraken

De heer Sandved, een Noor die zich net als bij de „Fulgur” doopplechtigheid niet alleen een charmant gastheer toonde, maar ook steeds weer de liefde voor zijn land naar voren bracht, memorieerde tijdens zijn speech dat de doop van dit vijftigste schip van de werf samenviel met het 75-jarig bestaan van zijn bedrijf. Ter gelegenheid van het bezoek dat de heer Rodenburg, in zijn dubbele functie van directeur van Shell Tankers en van echtgenoot van de doopvrouwe, aan Haugesund bracht, was het de heer Sandved een eer hem — de heer Rodenburg — een gouden penning aan te bieden, geslagen ter gelegenheid van het 1100-jarig bestaan van Noorwegen als één volk. Een gebaar waarmee de werfdirecteur tevens zijn dank wilde overbrengen voor de bijzonder prettige samenwerking die er zowel bij de bouw van de „Fulgur” als van de „Felania” was geweest tussen werf en officieren van onze Maatschappij.

Aan de doopmoeder bood de heer Sandved met welgekozen woorden een zilveren replica aan

van een vikingschip, een koninginnejacht, gemaakt naar het schip dat in de Noorse bodem is aangetroffen en bij onderzoek als laatste rustplaats bleek te hebben gediend voor een vikingkoningin, met haar dienaressen, alsmede een aantal huishoudelijke artikelen.

„De hydrodynamische vormgeving die onze voorouders zonder gebruik van computers aan dit schip hebben gegeven, is na onderzoek in een scheepsbouwkundig proefstation als de meest ideale betiteld. Ook de Hollandse koopvaarders die later in deze streken kwamen, hadden grote bewondering voor deze vormgeving en volgden deze min of meer op. Nu leveren wij wederom een schip aan onze Hollandse vrienden, in het volle vertrouwen dat ook de „Felania” die bewondering zal oogsten. Doopmoeder, u krijgt deze replica niet alleen als een herinnering aan de doopplechtigheid maar ook als een bezegeling van het verbond, dat u als sponsor thans zowel met de werf als met de „Felania” hebt gesloten. Alhoewel voor het model de hulp van een zilversmid nodig was, is de houten voet vervaardigd door dezelfde meubelmaker die het meubilair aan boord verzorgt; daarbij is tevens dezelfde houtsoort gebruikt, dit ter symbolisering van de band tussen schip en u.”

Na de overhandiging van dit geschenk, alsmede van een dun gouden kettinkje met de symbolen voor geloof, hoop en liefde, nam de heer Rodenburg het woord, die begon met zijn dank te beuigen voor de woorden van de heer Sandved. „Deze dag is gedenkwaardig om twee redenen: ten eerste omdat wij als toekomstige reder van H.M.V. bouwnummer 50 het bijna voltooide schip gedoopt zagen, ten tweede omdat mijn echtgenote de eer te beurt viel deze plechtigheid te verrichten en aldus de sponsor van het schip is geworden.

In de loop van mijn carrière bij de Shell heb ik vele schepen gedoopt zien worden en dikwijls de doopvrouw gecompimenteerd met de wijze waarop zij dit heeft gedaan. Onder de huidige omstandigheden is het voor mij wat moeilijk om de juiste woorden te vinden. Mevrouw Rodenburg — Atie — nooit tevoren was ik zo nauw verwant met een doopvrouw als met jou. Omdat dit zo'n unieke situatie is wil ik herhalen wat ik je vanmorgen in het oor fluisterde: „goed gedaan”. En als herinnering aan deze dag schenk ik je deze kristallen houder, met een exemplaar van de schelp waarnaar het schip is vernoemd.”

Spreeker vervolgde met het relaas van de moeilijkheden waarvoor onze Maatschappij zich geplaatst zag om een exemplaar van de „Felania”-schelp te bemachtigen. Want alhoewel men dit niet aan het uiterlijk ziet — het is een schelp waarvan een niet-kenner meent er duizenden op elk strand te kunnen vinden — is deze tweekleppige „Felania” diaphana uiterst zeldzaam. Het is dankzij de medewerking die wij mochten krijgen van de gepensioneerde hoofdwerktuigkundige C. A. van der Peijl in Goes, dat wij over een exemplaar voor de doopmoeder konden beschikken, want zelfs de musea in Londen en Leiden bezaten hiervan geen exemplaren voor ons. „Overigens — en nu halen wij wederom de woorden van de heer Rodenburg aan — een bewijs, dat zelfs na pensionering een Shell-man zijn Maatschappij trouw blijft. Ik twijfel er niet aan of mijn echt-

genote zal dit voorwerp appreciëren, net zo goed als zij de gastvrijheid waardeert die ons vandaag wordt geschonken, mijnheer Sandved. De „F”-klasse tankers hebben reeds de aandacht getrokken van de vakpers en geen wonder. Want deze schepen verdienen alle lof. Wij hebben vandaag gezien hoeveel vakmanschap er in uw produkten gaat. Het zijn kleine schepen vergeleken met VLCC's, maar het zijn grote schepen in kundigheid. Dit is ook al bewezen uit de rapporten die wij omtrent de „Fulgur” hebben ontvangen, met uitzondering van de afsluiters, maar die hadden we zelf gekozen.

Wij noemen onze schepen bijna altijd naar schelpen, en bij voorkeur nemen wij schelpnamen die wij al eens eerder voor een schip van de Shell-vloot hebben gebruikt. Vele jaren geleden was er al een „Felania”. Ik moet toegeven, dat zij een beetje schalks was in zoverre dat zij haar leven begon als „Artemis”. Gebouwd in 1913 — geloof het of niet, maar de prijs was slechts £ 71.000 — heeft deze tanker een bijzonder avontuurlijk leven achter de rug. In 1916 werd zij — per ongeluk — getorpedeerd door de keizerlijke Duitse marine. Nadat zij was gerepareerd vertrok zij naar het Verre Oosten, deed als transportschip dienst van Australië naar wat toen Nederlands-Indië werd genoemd en vervoerde op één reis meer dan 100 passagiers. Daarna vervulde het schip de taak waarvoor zij was ontworpen. In de dertig jaren waren het slechte tijden en het schip

werd opgelegd, maar in 1938 overgedragen aan de Britse Shell-vloot. En toen kreeg zij een nieuwe naam: „Felania”. Het schip was toen 25 jaar oud maar dat weerhield haar niet om de achter haar liggende periode te vergeten en een nieuw leven te beginnen. Vijftien jaar deed zij nog dienst, om in 1953 weer te worden verkocht, nu voor de sloop.”

De heer Rodenburg besloot met de opmerking, dat — alhoewel wij niet verwachten dat de „F”-klasse tankers ook 40 jaar dienst zullen doen — in ieder geval van werfzijde is getracht een bijzonder goed schip af te leveren. En om de appreciatie van de rederij tot uitdrukking te brengen voor alle vakmanschap die er in de „Felania” is gestoken, overhandigde hij een cheque bestemd voor het „Welfare fund”.

Ook mevrouw Rodenburg sprak haar dank uit, waarbij zij onder andere het volgende zei:

„Een ieder heeft in z'n leven bepaalde, bijzonder gelukkige dagen. Zo'n dag is het vandaag voor mij. Niet alleen omdat ik me vereerd voel de doop te hebben mogen verrichten, maar ook omdat ik me hier in Haugesund thuis voel en tussen echte vrienden. Dank voor de vriendelijke woorden tot mij gericht, dank voor het geschenk dat thuis een waardige plaats zal krijgen.” Zich tot haar echtgenoot wendend, sprak de doopmoeder: „Dit is de eerste keer in ons huwelijk, dat je je zo officieel tot mij hebt gericht. Maar je zult zelf — als mijn echtgenoot — kunnen zien, dat ook de „Felania”-schelp thuis een ereplaats zal krijgen en het schip met zijn opvarenden in mijn gedachten zal blijven.”

Daarna werden door de heer Guna Lute, die de cheque namens het werfpersonnel van de heer Rodenburg in ontvangst had genomen, alsmede door de heer E. E. Bowyer als vertegenwoordiger van de opdrachtgever (Shell International Marine, Londen) nog korte toespraken gehouden. Het diner verliep verder bijzonder geanimeerd, terwijl daarna de dansvloer over belangstelling — ook van de zijde van de gezagvoerder en enkele officieren van de „Felania” — niet te klagen had.

Een ieder die zich tijdens de bouw van de „F”-klasse tankers naar Haugesund heeft begeven, zal het erover eens zijn dat de verbinding met dit Noorse stadje — dat aan alle zijden door water is omringd — nogal tijdrovend is. Om het gezelschap op de terugreis in dit opzicht tegemoet te komen, had de werf een helikopter gearrangeerd, die op zondagmorgen 19 januari in één vlucht de gasten naar Stavanger bracht. Een bijzondere geste, die op hoge prijs werd gesteld; behalve door Pluvius, die kennelijk andere plannen voor het gezelschap had. Hij zag zijn kans schoon toen de genodigden zich over het platform van Sola Airport naar het vliegtuig met bestemming Schiphol wilden begeven. Een zware regenval, die een ieder noopte er de pas in te zetten, maar er desondanks niet in slaagde de prettige herinnering aan een geslaagde doop weg te spoelen.



Foto genomen nadat de jongste werknemer van de H.M.V.-werf, Age Saltvedt, de doopmoeder een boekje ter verwelcoming had aangeboden. Naast mevrouw Rodenburg-Holst de heer en mevrouw Sandved



de Cornelis Schuytstraat in Amsterdam. De beslissing tijdens het kabinet De Jong, om precies te zijn op 11 juli 1968, om het historische gebouw „s Lands Zeemagazijn” te Amsterdam te bestemmen voor het toekomstige Rijks-scheepvaartmuseum en de gehele collectie „in bruikleen” te nemen, was dus een juiste, die ook met grote instemming van de vereniging werd begroet.

Thans is het zover. De collectie waardevolle, historische voorwerpen kon, na restauratie van het gebouw (die over enkele jaren voltooid zal zijn), een waardige plaats vinden. Het museum werd in wezen al op 13 april 1973 geopend en de reactie van het publiek was verrassend groot. In het eerste weekeinde na de opening bezochten ongeveer 6000 mensen het museum in 's Lands Zeemagazijn. In de negen maanden van openstelling in 1973 waren er 52.000 bezoekers. In 1974 is het bezoekersaantal gestegen tot ongeveer 80.000. Niet veel musea in Nederland kunnen op een dergelijke toeloop pochen.

Als wij Mr. Van Doorn nog even mogen aanhalen: „Ik wil u, mijnheer De Jonge van Ellemeert, als voorzitter, en in u de Vereniging „Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum” com-

Nieuw Rijksmuseum in Amsterdam

„Acht glazen, de wacht is overgenomen”. Woorden die werden aangehaald door Mr. H. W. van Doorn, minister van cultuur, recreatie en maatschappelijk werk, ter gelegenheid van de overdrachts- en openingsplechtigheid van het Rijksmuseum „Nederlands Scheepvaart Museum”.

De collectie historische voorwerpen, aanvankelijk bijeengebracht door de vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum te Amsterdam, was in de loop der jaren uitgegroeid

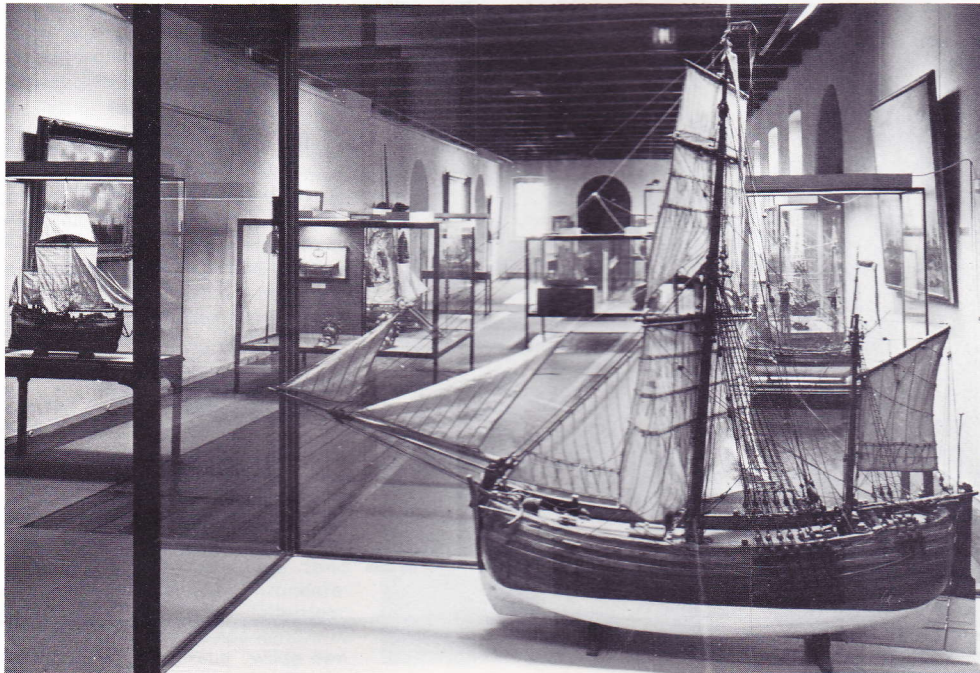
tot een verzameling objecten uit het rijke scheepvaartverleden van ons land, waarvoor noch de ruimte noch de financiën tot behoud en uitbreiding konden worden gevonden. Toch moet in bestuur en leden van de vereniging wel wat zijn omgegaan toen op dinsdag 7 januari jl. de gehele collectie aan de Staat der Nederlanden werd overgedragen. Anderzijds werd de noodzaak daartoe reeds lang ingezien. Het was onmogelijk om de collectie op de juiste wijze aan het publiek te tonen in de krappe behuizing die de vereniging nu al jaren had, in

plimenteren met het grootse werk, dat u door het aanleggen, verzorgen en exposeren van uw collecties in het belang van ons allen, in het nationaal belang, hebt verricht. Ik bevestig gaarne dat de Staat zich zal beijveren uw kostbaar bezit als een goed huisvader (of als een goede schipper als u dat meer aanspreekt) te verzorgen. Het is een geruststelling daarbij te kunnen rekenen op uw blijvende steun, met name voor de uitbreiding van de museumverzameling waarin — ik wil dat hier toch wel even kwijt — al ruim 50 voorwerpen van het Rijk zijn opgenomen.”

Ook ter gelegenheid van de overdracht had de Staat nog een verrassing in petto, namelijk een portret van Michiel Adriaenszn. de Ruyter, geschilderd door Ferdinand Bol, dat aan de goede zorgen van het museum werd toevertrouwd en een plaats heeft gekregen in de „Admiraliteitskamer”.

Zoals ook uit de geplaatste illustratie valt te zien, zijn de voorwerpen in het historische gebouw aan het Kattenburgerplein te Amsterdam bijzonder overzichtelijk opgesteld.

In de grote zalen van „s Lands Zeemagazijn” is de Nederlandse scheepvaart in perioden onderverdeeld; het is slechts met moeite dat de bezoeker, na in dit fraaie gebouw te hebben rondgedwaald, zich buiten weer realiseert dat hij toch heus in de 20e eeuw leeft. Het museum is elke dag geopend van 10 tot 5 uur, des zondags van 1 tot 5 uur. Toegangsprijs f 1,— (kinderen half geld).



Mijn eerste grote reis

(achter het stuur)

Het is niet naar aanleiding van ons „schoonscheepje” in de editie van de vorige maand, maar ingevolge een eerdere toezegging, dat wij onderstaande bijdrage kregen voor „Uit en Thuis”. Het zijn de belevenissen van mevrouw Van Rooyen-Terpstra, echtgenote van onze hoofdwerktuigkundige W. A. van Rooyen, tijdens haar eerste „grote” reis per auto naar het schip van haar man dat in Europoort was binnengelopen. Ongetwijfeld zullen heel wat van onze lezeressen een dergelijke ervaring „achter het stuur” hebben meegemaakt. Echter, mevrouw Van Rooyen heeft de moed gehad ze aan het papier toe te vertrouwen. Een geste die wij bijzonder op prijs stellen, mede omdat — naar wij hopen — hiermede de rubriek „Uit en Thuis” weer nieuw leven wordt ingeblazen.

Na het behalen van het felbegeerde papiertje, het „rijbewijs”, haalde ik onze nieuwe 17M Ford van stal om er eens een rondje mee te maken. Een ieder die voor het eerst zonder rij-instructeur of passagier een rit heeft gemaakt, zal met mij beamen dat dit een spannend moment is. Ik moet ook toegeven dat na het „blokje om” de neus iets scheef kwam te staan en er een vreemd deukje in ons vehikel was ontstaan! Met bekwame spoed wilde ik hem daarna in de garage zetten, maar tot m'n verbazing was nu z'n achtereind te breed, wel jammer! „Doorzetten”, dacht ik, zodat ik de volgende dag met de moed der wanhoop van onze woonplaats — Harderwijk — naar Nunspeet reed. Dit was een zondag, doch de volgende dag moest ik in het ziekenhuis worden opgenomen en kreeg voorlopig geen mogelijkheid meer om verdere praktijk op te doen in het rijden. Nadat ik geruime tijd later het ziekenhuis weer verliet, met mijn pasgeboren zoon Paul, kwam er geen enkele kans meer om achter het stuur te kruipen. Mijn man had verlot, reed vrolijk rond, maar moest toen naar de „Capiluna” voor de volgende dienstperiode. Op 18 maart — nota bene onze trouwdag — vertrok hij. En alhoewel gezegd was, dat de „Capiluna” dikwijls Rotterdam aanliep, schonk ik aan dit lichtpuntje weinig aandacht. Ik moest het allemaal nog zien, van die vage toezeggingen werd ik niet nerveus (althans uiterlijk niet). En dan ineens: een telefoontje, de „Capiluna” komt binnen. Consternatie. Spanning. De kalender wijst maandag 2 april aan. 's Avonds om een uur of 6 - 7 zou het schip bij de Hoek zijn. Wat doe je dan, met je twee kinderen?

Juist, er naar toe. Uiteindelijk wil hij de groei van zijn kinderen ook bijhouden.

Om 5 uur had ik al maagpijn, een vreemde gewaarwording als je nooit last van je maag hebt. Maar wat wilt u? Na de eerste pogingen had ik nooit meer gereden, alleen nu en dan met gepaste trots naar het papiertje gekeken. Toch moest het er nu van komen. Als het schip om een uur of 6 - 7 bij de Hoek was, kon ik er nog een paar uur bijtellen voordat de „Capiluna” langs zou liggen. Dus om 5 uur deed ik net of ik me nog niet zo druk hoefde te maken. Wel was het reiswiegje al klaar, de jongens lagen om half zes in hun bed om straks uitgerust, met „moe achter het stuur”, de grote reis te kunnen aanvaarden. De auto stond klaar, helemaal geladen (het leek wel of ik 14 dagen met vakantie ging). De bak van de kindervan achterin. Onze zoon Wim, van 2 jaar, zou wel lang moeten blijven zitten, maar anderszins is het een stevige knul en het vooruitzicht naar z'n vader te gaan zou hem wel het nodige geduld geven, hoopte en dacht ik. Ik belde m'n schoonouders en eigen moeder op om hen op de hoogte te stellen van mijn reisplan, maar er



kwam geen goedkeurend woord uit hun monden. Nu had ik dat eerlijk gezegd ook niet verwacht. Ze hielden natuurlijk hun hart vast. De echtgenote van de 2e werktuigkundige, mevrouw Kalkman, zou ook naar het schip gaan, met haar kinderen. Wij hielden peiling met elkaar; om ongeveer negen uur aanvaardde zij de reis. Zelf bleef ik nog even wachten, in de hoop nog een telefoontje van m'n man te krijgen. Maar om 10 uur durfde ik het vertrek niet langer uit te stellen (en miste daardoor het telefoontje).

Eenmaal achter het stuur gezeten, met de 2 kinderen in de auto, heb ik wel even gebeden, dat geef ik eerlijk toe. Het was toch ook een hele verantwoording. Waar zou precies Europoort liggen? Ik had het natuurlijk wel nagekeken op de kaart, maar als je er nog nooit bent geweest, dan zal — zo vreesde ik — het in

het duister vinden van Europoort toch niet meevallen.

Bij Amersfoort had ik zo'n vieze voorruit, dat ik nauwelijks meer iets zag. Natuurlijk wist ik niet meer, hoe je de sproeier in werking stelt. Maar na even stoppen op een parkeerplaats vond ik die rotknop. De reis ging overigens geweldig; ik vond het wel hard, die 80 km. die ik moest aanhouden op de snelweg, maar we schoten toch op. De bestuurders van de auto's die ons voorbijsnelden en steeds weer de voorruit besproeiden (geen probleem, ik wist nu waar de knop zat om dit te verhelpen) zullen wel hebben gedacht: wat heeft dat mens? Maar het derde ons niet; Wim zong en praatte de hele weg over alle lichtjes. Hij deed geen oog dicht, maar is geen moment lastig geweest. Bij de Benelux-tunnel vroegen we even de weg: „Ja, mevrouw, nog zo'n 45 km”. Het was inmiddels wel 12 uur geworden en ik kreeg flinke pijn in m'n nek, maar je moet er wat voor over hebben, dacht ik, dus niet zeurden ze ik tegen mezelf. Wij moesten langs Pernis had de goede man gezegd. En dat deden wij, met een snelheid van 60 à 65 km in de derde versnelling. Naderhand bleek, dat wij toch niet de juiste grote weg hadden genomen. Bij de „Pionier” had ik rechtsaf moeten slaan, maar hoe ik ook tuurde, er was geen pionier te zien. Wel voelde ik mij een pionier, vooral toen wij moederziel alleen stonden op de Maasvlakte. Langzamerhand kreeg ik het wel benauwd; geen kip te zien, alleen ruimte zo ver je kunt kijken. Erg interessant waarschijnlijk, maar niet voor mij, zeker niet op dat moment.

Met alle deuren op slot, draaide ik de wagen en reed terug naar een iets meer bewoonde wereld. Ik moet bekennen, dat ik inmiddels zachtjes zat te janken. Ik stopte even om tot mezelf te komen. Op dat moment ontdekte ik rechts het bewuste restaurantje „Pionier”. „De Pionier, jongens, mamma is er haast.” slaakte ik opgelucht. Wim vroeg „Mamma, zijn wij nu gauw bij pappa?” „Ja, kind, we zijn zo aan boord,” antwoordde ik, draaide het stuur om de weg naar Shell Europoort te nemen en vergat achterom te zien. Laat nou net op dat moment een grote vrachtwagen met reuze snelheid voorbijsuizen. Woououuuuu, wat een schrik. Zelfs Paultje, de jongste, werd er wakker van en begon te huilen. Maar gelukkig was alles nog goed gegaan en nu naderden wij snel het schip.

Mijn man was uiteraard in alle staten, het was al half twee in de nacht geworden. Mijn eerste woorden waren „Ik heb het nog gehaald ook”, in plaats van hem te begroeten. Maar dat was van pure ontspanning en geluk.

Sabi van Rooyen-Terpstra



Schoon schip

Bloemlezing

Even een kleine bloemlezing uit „Dallia-Nieuws”, 1ste zeegang, No. 4.

De „Dallia” ploegt gestadig verder naar haar einddoel in Europa. Volgens de wijsgeren in Londen zal het Göteborg worden maar WIJ, wij blijven eeuwig optimist. Zoals er voor sommige mensen maar één Feyenoord bestaat, bestaat er voor ons maar één ROTTERDAM, en dus...?!

Zondag passeren we Kaap Finisterre en duiken we de Golf van Biscaye in. Advies voor de nieuwbakken vaarders: „Fasten your seatbelts” of in onvervalst Nederlands: „Klaar om te kotsen”. Wanneer we de Golf weten te overleven, stomen we in de nacht van maandag op dinsdag het Engels Kanaal in. Woensdagmiddag wordt het een gokje: OF de Waterweg OF hakkepuf langs de Nederlandse kust. En nu maar duimen draaien!



Singapore - Staff change

Voor velen op de vloot is Singapore synoniem met Mr. Tan. En geen wonder, want Mr. Tan Soon Hin van het agentschap aldaar is degene die gedurende een lange reeks van jaren zich volledig heeft ingezet om opvarenden van onze schepen bij aan- of afmonstering, bij overplaatsing dan wel bij verblijf te Singapore op velerlei wijzen behulpzaam te zijn.

Het spijt ons dan ook te moeten vernemen dat aan Mr. Tan vrij onverwacht — en om persoonlijke redenen — met ingang van 1 februari 1975 vervroegd pensioen is toegekend.

In een brief van 5 februari jl. schreef hij ons:

“As I am not able to advise individually all officers and crew afloat and ashore — whom I have worked with during the past 25 years — of my early retirement, please insert the following message of farewell in the next issue of „Tussen Schip en Ka”:

„My best wishes and good voyages for remaining years of sea service with the company. My most sincere thanks for co-operation and assistance from all of you. May God's blessings come down on all of you and your families.”

Tan Soon Hin
642 East Coast Road
Singapore 15



Post

Ze komen natuurlijk bij ieder bedrijf binnen, die brieven met vreemde adressering. Maar het is toch steeds weer een bewijs hoe goed tante Pos voor ons zorgt. Onze afdeling Documentatie zond ons weer een paar heel bijzondere. Wat dacht u van „Shell-Rotterdam, Lla rdingen 86 Kampestandawe, Holand”? In Australië wilde een

typiste zichzelf werk besparen door een brief te adresseren aan de International Verffabriek, de gezagvoerder van de „Kosicia” en onze maatschappij, drie in één. Hoe namen kunnen worden verbasterd moge blijken uit de volgende twee voorbeelden: „Shell Tankers N.V., afd. Sheepgazellen” en de „Curaçooshe Sheepvaart Mij”. Maar het record wordt toch wel gebroken door „Shellolanda gazella”.

Zeemansclub Curaçao exit!

Het zal vele opvarenden van onze schepen verdrieten te vernemen, dat de Zeemansclub op Negropont te Curaçao op 31 januari 1975 haar poorten heeft gesloten.

Wij begrijpen dat dit besluit deels is ingegeven door de vermindering van het aantal bezoekers, waardoor de exploitatie van de club steeds grotere tekorten opleverde. Maar bovendien zal het raffinaderij-terrein worden uitgebreid en het toegangshek in de buurt van het hoofdkantoor van Shell Curaçao komen te staan, waardoor de club op dit raffinaderij-terrein zou komen te liggen.

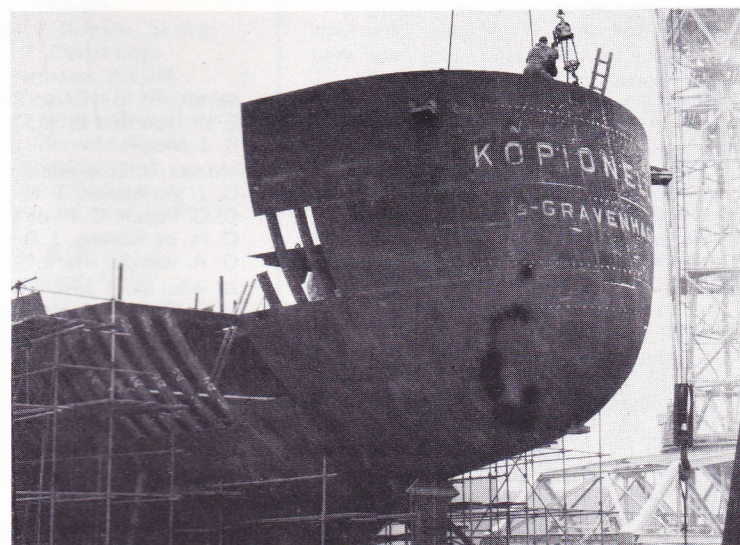
In het vervolg zal voor vervoer van de verschillende steigers naar Poort 5 aan de Schottgatweg worden gezorgd, en van daaruit is openbaar vervoer beschikbaar om naar Willemstad te gaan.



Een stel apart

Vlootofficieren zijn op de datum van hun zilveren jubileum meestal op zee, wat een normaal verschijnsel is, daar de tijdsduur van de actieve dienst nu eenmaal aanmerkelijk langer is dan die van het verlof.

Op zondag 12 januari jl. herdachten de gezagvoerders J. P. Jong-



bloed, J. H. A. Budding en N. A. Jager het feit, dat zij 25 jaren tevoren bij ons in dienst waren getreden. Wat de zaak al opmerkelijk maakte was dat alle drie op dat moment met verlof in Nederland verbleven. Toen zij op de daaropvolgende maandag met hun echtgenoten op kantoor arriveerden voor het gebruikelijke bezoek aan de directie, kwam dat min of meer neer op een reünie, want 25 jaar tevoren stapten zij gedrieën te Amsterdam aan boord van de „Oranje” voor de reis naar Singapore om vervolgens in de Oost als 4e stuurman op respectievelijk de „Armillia”, „Saidja” en „Aldegonda” te worden tewerkgesteld.

En al is het dan niet meer gebruikelijk naast het plaatsen van de

pasfoto met de jubileumdatum in „Tussen Schip en Ka” verdere publicaties aan dergelijke gebeurtenissen te wijden, wij meenden voor deze gelegenheid een uitzondering te moeten maken; vandaar dat u hierbij de foto aantreft, die op de bewuste maandag op kantoor werd gemaakt.



20 jaar

Even terug in de geschiedenis, naar 8 maart 1955. Plaats van handeling: Wilton Fijenoord, Schiedam. De bouw van de „Kopionella” vordert gestaag. Op deze foto ziet men hoe het achterschip op z'n plaats wordt gebracht.



Vlootpersonalia

periode van 16 januari tot en met 15 februari 1975

Gehuwd:

25.1: C. F. M. Hartman, sch.voorman, met mw. E. Strncevic;
31.1: H. C. den Ouden, 3e wtk., met mw. T. van Bruggen;
31.1: J. S. Machiels, 4e wtk., met mw. W. van den Berg;
31.1: P. N. E. Hermans, sch.gezel a/w, met mw. J. Prüst.

Geboren:

14.1: Esther, dochter van A. Houwaard, 2e wtk. en mw. M. Houwaard-Hortensius;
16.1: Machtelt, dochter van G. van Riet, 2e stm., en mw. C. van Riet-Buys;
27.1: Taco Tobias, zoon van L. Timmer, 3e wtk., en mw. J. Timmer-de Ridder;
12.2: Sander, zoon van J. H. N. Pabbruwee, 2e stm., en mw. C. F. H. Pabbruwee-Hofman.

Aflossingen:

gezagv.: H. N. A. Snel, J. E. Dekker, P. de Regt, J. W. Sterringa, P. G. C. M. Passieux, P. B. Hibma, W. Croes, W. Welbie, W. O. Kooi, A. C. Weide, H. Unger, D. Rijk;
1e stl.: G. van der Oord, J. B. Krul, F. W. van Oerle, L. Kazemier, G. Verbrugh, E. Q. Abbas, J. V. Kruit, C. P. Schoenmakers, J. Bosman, D. J. van Dijk;
2e stl.: W. F. van der Lei, R. A. Sweetnam, I. W. A. van Thienen, R. A. de Boer, A. van Leeuwen, J. K. Terpstra, H. den Ouden, G. W. Geesink, A. L. M. van Dun, P. Steynis, H. J. de Vries, W. J. Netelenbos, J. F. Casimiri, C. P. van Hoek, B. Koppe, K. P. Biesiot;
3e stl.: D. Dankaart, A. G. den Dekker, B. van Gulpen, D. J. Bruin, E. M. M. van den Bosch, J. M. M. van Rossum, J. M. B. van Kessel, A. Breevaart, N. C. M. Jonker, D. J. Mittelmeyer, M. A. F. Wanders, S. S. Abma, B. G. ten Cate, G. van Seters, B. W. Bakker, R. J. S. M. Timmerman, P. A. Janssen, J. W. H. B. ter Braak, L. H. Stevens, M. Kruyshaar;

In memoriam

Na op 1 augustus jl. met pensioen te zijn gegaan — waarvan destijds in dit blad ook melding werd gemaakt — bereikte ons thans het droeve nieuws dat 2e werktuigkundige **D. v. d. Hoek** na een geduldig gedragen lijden op 25 januari jl. te zijnen huize in Oostvoorne is overleden.

De velen uit onze organisatie die van nabij het verloop van zijn ziekte hebben meegemaakt, zullen vol bewondering blijven voor de moedige wijze, waarop hij daarbij alle moeilijkheden het hoofd bood en steeds opnieuw met optimisme de toekomst tegemoet zag.

De crematie heeft op 30 januari te Rotterdam plaats gehad, waarbij een aantal van zijn oud-collega's aanwezig was om hem de laatste eer te bewijzen en zijn echtgenote en zoon sterkte te wensen na dit smartelijke verlies.

4e stl.: M. B. H. van den Brandeler, E. W. van den Brink, T. J. R. Eggink, R. J. Moeke;
hfd.wtk: J. Tekelenburg, H. Blaauw, J. Wielart, C. J. Vermeulen, T. H. J. Feldberg, E. Jousma, C. G. Pusch, C. P. de Waard, L. Buitenkant, C. H. de Koning, J. R. Almsa, J. F. Spiering, O. A. van der Want;
2e wtk.: W. J. Meuldijk, L. W. Jorissen, H. R. Godlieb, J. H. E. Nijhuis, J. B. Krijnen, G. G. Wolsink, A. J. Verkerk, J. H. C. Viertelhuizen, P. Stachelhausen, G. J. van Eyk, L. Vlastra;
3e wtk.: P. A. van Schuppen, J. H. S. Brijde, H. Wesselman, J. B. H. de Gloppe, J. H. M. A. van Jaarsveld, J. H. Burger, H. Blankvoort, K. Elshout, R. L. Schultz, C. P. Plug, H. Waitz, J. E. Buitendijk, C. A. van Esveld, R. M. van Ham, J. M. Grimme, D. C. de Jong;
4e wtk.: C. W. H. van den Heuvel, R. G. Visser, P. van Santen, A. J. Ruikes, A. M. den Bakker, L. J. Stam, P. Versluis, M. W. M. van der Burgh, W. I. van der Burgh, A. Storm, W. de Beer jr., A. M. Vink, C. J. Bier, P. L. H. Schmitz;
5e wtk.: J. A. Boerema, P. J. Steevensz, B. Groeneboom, H. A. J. Kiljan, L. P. Koole, A. W. Ros, J. J. M. G. Tervoort, J. F. van Est, N. W. Kuilman, W. P. van Dam, W. J. Stam, E. J. van den Brink, J. P. de Visser, C. W. Ards, J. Driesen;
II.wtk.: M. P. Roon;
radio-off.: P. J. de Man, A. H. C. J. Born, J. H. ten Pas, J. H. Boskemper, H. J. Stel, M. Elffers, D. J. Hage, H. C. J. A. Groenewoud, H. Cornelisse, M. K. Bierlee, W. J. van der Leeden;
Sch.voorman: H. C. den Daas, P. H. A. v. d. Putten, J. H. A. Elbers, wnd. sch.voorman L. de Cock, I. Dijkjer;
Sch.vakman I: L. v. d. Velden, J. M. Kools, wnd. P. v. d. Toorn;
Sch.vakman II: M. A. J. Veen, wnd. W. J. Brandwagt, wnd. J. Heeren;
Sch.gezel a/w: J. H. Winands, H. v. Ieperen, D. Worseling, G. H. Wessel, S. L. B. T. Sweelssen, N. Delicaat, H. J. F. Stoffers, A. ten Brinke, H. S. Elia, C. M. G. J. v. d. Bos, J. M. Kramer, D. Hogeveen, E. P. Aponno, A. A. O. Schenk, C. v. d. Wal, P. Raams, M. J. Heiligers, R. E. Riedewald, E. L. Boldewijn, W. Mol, R. v. Buuren;
Aank.sch.gezel a/w: B. J. Kuster, B. C. de Kruys, R. v. Someren, S. D. N. Westering, L. A. v. d. Meer, R. Wondergem, A. Marcus, S. R. Langendoen, E. A. J. Verbeek, R. v. Diest, R. J. W. Kapel, N. A. J. Lang, G. L. Goedhart, A. J. v. Dormolen, J. Brederveld;
Hoofd voeding: W. C. Kapper, C. P. Hoogesteger, C. v. d. Waal, H. Scharloo, E. T. P. v. Boles, T. J. Melchers;
Sch.kok: W. v. d. Korf;
Hoofd bediende: W. D. Anthonio, O. H. Noorman;
Bediende: T. F. Anraat, H. de Ruig, A. Vrolijk, A. Jacobs, J. A. Schuiten, H. Wezenaar, C. P. de Nijs;
Bediende (a/d): J. J. P. Vaessen, M. Bomhof, J. T. Heymann;
Jongen a/w: L. v. Bogaert, F. M. E. v. d. Berg, J. R. Timmers, F. B. B. Bodelier, T. G. Baars; Koksmaat: S. J. M. v. Aalst.

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida: wnd. gezagv. A. J. Schumm, 1e stm. O. A. v. Druten, 3e stm. P. J. van den Driest, wnd. 4e wtk. H. J. Nieuwenhuis, 5e wtk. J. W. Jongkind, radio-off. C. P. Joziase;
m.s. Acila: 2e stm. A. J. Verheul, 3e stm. W. T. A. B. Verstraeten, hfd.wtk. J. de Jong, 3e wtk. R. R. Witteveen, 5e wtk. R. W. H. Bos;
m.s. Acmaea: 3e stm. T. Kik, II.stm. P. S. C. Braun;
m.s. Acteon: 4e stm. B. Fritzsche, 3e wtk. N. P. Dekker, radio-off. A. J. Pronk;
s.s. Arca: 2e stm. G. van Riet, 4e stm. L. van Doren, wnd. 4e wtk. J. C. Ranshuysen, 5e wtk. W. L. Verhage, II.wtk. J. Huvoneers, II.wtk. E. J. Tieleman, hoofd voeding C. G. M. v. Schuppen;
s.s. Atys: gezagv. H. K. Paauw, 2e stm. L. Bart, 4e wtk. P. C. de Wit, 5e wtk. P. C. Telle, II.wtk. K. G. Visser, II.wtk. G. W. Ponne;
m.s. Camitia: 3e stm. A. L. M. Nagelkerke, 3e wtk. J. A. Starreveld, 4e wtk. W. van den Dobbelen, 5e wtk. J. M. G. M. van Kooten, 5e wtk. F. S. Koolen;
s.s. Capiluna: gezagv. J. H. A. Budding, wnd. 3e wtk. N. J. Gras, 5e wtk. R. F. van Loon, 5e wtk. B. C. de Kubber, 5e wtk. C. J. Breker, radio-off. C. H. van Herp, aank.sch.gezel a/w H. Troost;
s.s. Capisteria: 1e stm. J. Post, hfd.wtk. H. H. Apfel;
s.s. Capulnix: gezagv. J. de Jong, wnd. 2e stm. E. J. B. Seele, wnd. 3e stm. J. P. Molenaar, hfd.wtk. C. Pietersen, wnd. 3e wtk. E. Pesschier, 4e wtk. H. Koster, 5e wtk. C. van Kampen, II.wtk. S. Veltman, sch.gezel a/w J. J. v. d. Kley, R. E. Hubbard, F. Groenland, L. L. Monk, aank. sch.gezel a/w L. H. A. T. v. Dijk, P. Koemans, bediende A. M. M. Wintjens, jongen a/w C. H. Hoogendijk;
m.s. Cinulia: 4e stm. J. L. Assendorp, radio-off. J. Verduyn;
m.s. Crania: hfd.wtk. J. van Bon, wnd. 4e wtk. J. C. van Beinum, 5e wtk. T. W. P. B. Vermolen;
m.s. Dallia: 2e stm. R. J. Ruts, 4e stm. J. van Dijk, 2e wtk. W. Verhagen, wnd. 4e wtk. T. van de Ruit, sch.voorman J. Pronk, sch.gezel a/w P. J. Mirrer, H. de Vries, L. N. Bouwmeester, D. P. J. Zwart, aank.sch.gezel a/w R. L. Sopacua, hoofd voeding W. J. F. de Deugd, bediende G. C. Pfenning, J. A. Small, jongen a/w R. L. Sopacua;
m.s. Daphne: wnd. 2e stm. M. M. Scheele, wnd. 3e stm. D. Venema, hfd.wtk. J. de Bruyn, sch.voorman H. H. v. Oostrum, wnd. sch. vakman II R. R. Meys, sch.gezel a/w F. F. Beekhuis, J. A. Schaarman, aank. sch.gezel a/w L. P. M. Hendrix, F. P. Uithof, P. P. Flecken, bediende J. R. L. v. Toornburg, P. J. M. Fruytier;
m.s. Diadema: hfd.wtk. J. van der Schee, 5e wtk. J. A. Elbert, sch. voorman C. Luykenaar, sch.vakman I W. H. Klein, sch.vakman II G. A. Vermeer, wnd. sch.vakman II T. P. C. van 't Hoff, sch.gezel a/w G. N. Hartman, P. C. Groen, L. G. Smit, M. de Roo, I. A. Paling, A. C. Dieckman, A. Valkeneer, aank. sch.gezel a/w F. J. E. Wachelder, A. de Haan, T. W. M. Niessen, aank.kok A. R. Welvering, hoofd bediende L. J. Mulder, bediende C. J. de Graaf, H. Moes, bediende (a/d) L. de Kramer, sch.vakman II D. Kipperman, jongen a/w J. v. d. Meer, koksmaat T. B. Postma;
m.s. Diloma: wnd. 3e stm. H. J. P. M. Heetkamp, hfd.wtk. J. B. J. Jonker;
m.s. Dione: 1e stm. W. Kalkman, 2e stm. S. Bos, II.stm. L. H. G. J. H. Glansbeek, II.stm. J. J. M. Helvenstein, 5e wtk. P. H. Veldhoen, radio-off. G. K. Wouters, capataz P. Raimundez Collazo, man.esp. A. Abalde Bastos, 2o man. J. L. Perez Hermo, M. Vieitez Vieitez, mar.int. F. Carrera Covelo, E. Costas-Covello, F. Costas Parcero, A. Garcia Dominguez, M. Pereira Rodriguez, J. Rodriguez Freire, J. Rodriguez

Goberna, 20 mar.int. C. Bouzas Novas, J. C. Rodal Garcia, coc. F. Aragunde Romero, cam. A. Dieguez Garcia, C. Magdaleno Gonzalez, L. G. Moran Seijas, cam(trip) H. Chapela Malvido, hoofd voeding G. v. Driel; **m.s. Dosina:** bediende (a/d) J. W. M. v. Berkel; **m.s. Felania:** 5e wtk. G. A. van Niel, sch. voorman C. Voorspuys, sch.vakman I L. A. T. Blankemeyer, sch. vakman II R. K. P. M. Niec, sch.gezel a/w F. A. W. Huppertz, J. J. de Bruin, G. J. F. Kolenbrander, G. Baak, A. M. Wondergem, W. G. Metz, C. J. Broek, D. Rovers, J. A. Klarholz, aank. sch.gezel a/w J. W. P. Grommen, G. v. Os, hoofd voeding H. A. Groenendijk, sch.kok Johan v. d. Horst, hoofd bediende C. Westbroek, bediende P. J. Witteveen, F. Deen, bediende (a/d) J. Franke;

m.s. Fulgur: 4e wtk. P. Naaktgeboren;

s.s. Kabyliya: 1e stm. R. Hendriks, II.wtk. L. J. Keyzer;

s.s. Kalydon: wnd. 2e stm. G. Besier, wnd. 3e stm. M. Lokker, 2e wtk. H. Kuyper, II.wtk. T. de Jong;

s.s. Kara: 2e stm. L. G. P. de Groot, 2e wtk. H. M. Westerveld, 4e wtk. G. H. Willems, II.wtk. J. L. F. Kouwenberg, radio-off. C. van Driel;

s.s. Katelsia: 4e stm. R. van Exel, wnd. 2e wtk. R. H. de Haan, II.wtk. C. Boutsma, II.wtk. J. P. von Bönninghausen;

s.s. Kelletia: 5e wtk. A. Verschoor;

s.s. Kermia: 4e stm. P. C. Mink, 3e wtk. H. de Rhoter, 5e wtk. H. J. de Bordes, 5e wtk. C. L. M. Mazairac, II.wtk. J. Ophoff, II.wtk. W. J. Hoogendoorn, II.wtk. A. Hoosbeek, radio-off. B. C. Koestering;

s.s. Khasiella: gezagv. D. M. Mos, 2e stm. M. Waalewijn, 4e stm. R. Kuipers, 2e wtk. K. J. Faase;

s.s. Kopionella: 3e stm. A. Dijkhuizen, 3e wtk. C. N. A. Vreke, 5e wtk. J. van Seters, radio-off. H. J. Mouton;

s.s. Koratia: wnd. 3e stm. G. Vreudenhil;

s.s. Korovina: gezagv. P. J. P. Siebesma, wnd. 3e stm. D. A. P. Sluimer, 4e stm. J. Kistemaker, wnd. 3e wtk. H. Smeding, 5e wtk. F. C. M. Waals, II.wtk. R. H. J. M. Ruth;

s.s. Kosicia: 3e stm. J. F. Breys, 5e wtk. C. J. J. van den Kerkhof, II.wtk. P. Preeker, radio-off. J. Gerritsen;

s.s. Kryptos: 1e stm. A. H. van Haften, wnd. 3e stm. P. Bode, 5e wtk. J. H. van der Sluys, II.wtk. J. J. P. Luyt;

s.s. Kylix: gezagv. K. Poort van Ingen, 3e stm. F. W. Roëll, II.stm. E. de Jong, II.stm. H. Rijpkema, 5e wtk. S. J. F. 't Hooft, II.wtk. A. T. M. Hoffs, II.wtk. L. Bonga;

s.s. Lovellia: wnd. 3e stm. A. S. Baarda, 2e wtk. E. E. Kreune, 5e wtk. B. E. Broekhuysen, 5e wtk. P. C. A. Versluys, capataz A. Lopez Fernandez, man.esp. J. Crespo Fontenla, 2o man. M. Alonso Simon, mar.int. C. Acosta Blanco, A. Alonso Alvarez, S. Alvarez Fox, J. R. Gomez Lomba, R. Magdalena Potti, A. Matilde Montero, A. Perez Fernandez, J. Vallador Costas, O. Alonso Lopez, 2o mar.int. A. Fortes Fraga, J. L. Crespo Rodriguez, coc. A. Abalo Pregro, cam.may.do. E. Cruz Buyo, cam. J. Dieguez Garcia, J. J. Domeque Bailo, cam.(trip) J. C. Comesana Rey, 2o man. J. Lopez Martinez, A. Nogueira Nunez, J. M. Olveira Santos, hoofd voeding T. de Vos;

s.s. Macoma: 2e stm. P. A. B. de Ruiter, 4e stm. M. Ponsen, II.stm. J. H. Oort, 3e wtk. J. A. Kamberg, 5e wtk. R. M. Eebes, wnd. sch.voorman B. R. Pronk, sch.vakman I G. Otter, F. W. Bosson, wnd. hoofd bediende N. G. Wehrmann, hoofd voeding J. Brusse;

s.s. Marisa: 1e stm. H. W. Vermaas, wnd. 3e stm. T. Krook, 2e wtk. A. van Rijswijk, sch.voorman A. de Kuyper, sch.gezel a/w L. v. d. Sluis, aank. sch.gezel a/w R. v. d. Horst, bediende (a/d) J. W. A. A. Tappij-Gielen;

s.s. Meta: 3e stm. M. B. Kwakkelstein;

s.s. Mitra: 4e stm. D. Lodewijk, hfd. wtk. W. J. van der Hoek;

s.s. Mytilus: 5e wtk. P. C. M. Drost;

m.s. Niso: wnd. 1e stm. M. A. D. Hartlief, 2e stm. H. W. van Baalen, hfd.wtk. L. J. van Onselen, 2e wtk. T. Scholte, 3e wtk. J. P. Hendrikse, man.esp. F. Otero Lago, 2o man.esp. E. Moldes Nogueira, mar.int. A. Boulosa Dacosta, M. Fajo Misa, J. Pousada Perez, J. Rajo Fernandez, E. Rivas Granjel, F. Zabala Calvino, coc. S. Martinez Gomez, cam.may.do. A. Lorenzo Figueiras, cam. J. Amoedo Otero, B. A. Otero Requejo, cam.(trip) A. Barbara Perez, a.d. coc. M. Fontan Martinez;

s.s. Ondina: gezagv. D. de Boer, 2e wtk. A. de Jong, 3e wtk. G. C. Sloof, II.wtk. C. F. Frèrejean;

s.s. Onoba: II.stm. P. J. M. van Ingen, II.wtk. M. J. B. Alink;

s.s. Patro: 2e stm. C. D. Kromhout, hfd.wtk. F. in 't Veld, wnd. 4e wtk. L. P. Lucking, capataz V. Perez Cachaldora, man.esp. J. Fernandez Dacosta, 2o man. F. J. Dieguez Gomez, mar.int. M. Cabral Molanes, M. Carneiro Marquez, J. Corderio Santos, V. Crespo Fontenla, A. Dopazo Soto, J. M. Fernandez Pena, G. Gago Salgueiro, R. Martinez Perez, A. Pereira Mosquera, 2o mar.int. M. Penedo Martinez, A. Puga Rosendo, coc. G. Da Rocha Valverde, cam. R. Lorenzo Mejuto, F. Loureiro Gonzalez, A. Otero Garcia, cam.(trip) L. M. Puime Amorin, hoofd voeding P. C. Bergmans;

s.s. Philidora: 1e stm. R. P. Jager, sch.vakman I B. J. P. v. Dorp, wnd. sch.vakman II M. J. W. A. Schuurs;

s.s. Philine: wnd. 4e wtk. P. O. J. van der Horst, aank.sch.gezel a/w S. Boelens, hoofd bediende J. L. F. Romen;

s.s. Philippia: hfd. wtk. W. Groenendijk, 5e wtk. M. A. E. M. Krom, man.esp. G. Gago Costas, H. Collazo Gonzalez, J. M. Perez Mera, 2o man. Araujo Garcia, J. L. Rodriguez Dominguez, A. Acuna Germaide, C. Rey Charlin, cam. J. F. Garcia Fernandez;

s.s. Sepia: II.wtk. S. Huitema, radio-off. L. Toutenhoofd;

s.s. Vasum: wnd. 2e wtk. G. J. A. de Ruiter, 4e wtk. F. H. de Jong, 5e wtk. C. Vreugdenhil, II.wtk. J. W. A. Bakermans;

s.s. Viana: 1e stm. P. R. Brunet de Rochebrune, II.wtk. P. J. M. Vreuls;

s.s. Vitrea: gezagv. P. Cammel, 3e stm. C. W. Kuyper, 5e wtk. G. A. de Wolf, II.wtk. W. D. van der Veen;

s.s. Vlieland: 1e stm. J. A. van Kesteren, 2e stm. F. B. Schröder, 4e stm. W. J. Noortman, hfd.wtk. J. W. van Wegen, 4e wtk. F. W. Mooiweer, radio-off. J. Buitendijk;

s.s. Zafra: gezagv. N. H. van der Heiden, 2e stm. M. van der Heiden, wnd. 3e stm. M. L. A. Wouters, hfd.wtk. C. de Witte, 2e wtk. H. Nijhof, 4e wtk. R. C. Duyts, ass.wtk. K. J. Kuyper, II.wtk. W. Ouwens, II.wtk. W. Tigchelaar, II.wtk. J. J. van der Vliet, II.wtk. A. J. Leget, II.wtk. J. J. E. van Veghel, radio-off. N. M. N. Sanders;

s.s. Zaria: 1e stm. G. Buma, 2e stm. M. Bal, II.wtk. H. J. L. E. Cleven, II.wtk. J. H. J. Slangen;

Jubileum
wnd. scheepsvorman: C. Luykenaar (10 jaar).

Uit dienst getreden vlootpersoneel:
2e stm.: M. Stammes;
3e wtk.: F. C. Sant;
4e wtk.: P. C. Ildel, N. Z. van der Zwan, H. van Hall;
5e wtk.: J. W. Holtrop, H. J. Koopman, H. van Os;
sch.kok: G. Riem,

Naar militaire dienst:
3e stm.: H. J. Koolstra;

Afscheid

Een aantal officieren heeft ons in het recente verleden benaderd met het verzoek om — als Mr. Tan van het Singapore agentschap met pensioen zal gaan — een intekenlijst te laten circuleren teneinde hem bij zijn afscheid namens de velen voor wie hij steeds met raad en daad gedurende vele jaren heeft klaar gestaan, iets aan te bieden. De juiste pensioendatum was eind 1976, maar zoals elders in dit nummer wordt vermeld is hem per 1 februari jl. vervroegd pensioen toegekend. Ieder die iets wil bijdragen stellen wij gaarne in de gelegenheid dit te doen door een kaart of briefje in te sturen ter attentie van DFP/3, met het verzoek een bedrag hiertoe op zijn gage-afrekening in te houden. Voor degenen die momenteel aan boord dienst doen worden de gezagvoerders verzocht ons per brief namen en bijbehorende bedragen op te geven, waarna dezerzijds voor inhouding via de gage-afrekening zal worden zorggedragen. Als datum waarop alle opgaven uiterlijk moeten zijn ontvangen geldt 15 mei 1975.

Vlootcirculaires

In de periode van 16 januari t.m. 15 februari 1975 verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR-berichten:

1027 30.1.75 "Home Telephone Directory" Shell Tankers B.V.
1028 31.1.75 Koersen (PCOR)
1029 12.2.75 Allied Naval Control of Shipping (PCOR)

In memoriam

Op 26 december jl. overleed de heer
A. VAN DER WEES
oud-gezagvoerder, in de leeftijd van 74 jaar. Hij verliet de dienst der Maatschappij op 1 juni 1954 na ruim 27 jaar.

Op 2 januari jl. overleed de heer
C. VAN DEN BERG
oud-hoofdwerktuigkundige, in de leeftijd van 87 jaar. Hij verliet de dienst der Maatschappij in 1933 na ruim 21 dienstjaren.

Op 14 januari jl. overleed de heer
W. LEVY
oud-hoofdwerktuigkundige, in de leeftijd van 65 jaar. Hij verliet de dienst der Maatschappij op 1 februari 1961 na 29 dienstjaren.

Op 25 januari jl. overleed de heer
J. D. SPARLING
oud-1e stuurman, in de leeftijd van 61 jaar. Hij verliet de dienst der Maatschappij op 1 september 1962 na ruim 23 jaar.

4e stl.: W. P. van Stek, H. A. Kamsteeg,
A. P. Kruydenberg.

**Tijdelijk tewerkgesteld „Shell Tankers-
walorganisatie” DFM/23:**

2e wtk.: R. van den Berg;
4e wtk.: A. G. A. de Graaf.

Praktikanten tijdelijk in dienst:

M. J. B. Alink, J. W. A. Bakermans, L. Bonga,
J. P. von Böninghausen, H. J. L. E. Cleven,
C. F. Fèrejean, S. Huitema, J. Huveneers,
T. de Jong, L. J. Keijzer, J. L. F. Kouwenberg,
J. J. P. Luyt, J. Ophoff, W. Ouwens,
G. W. Ponne, P. Preeker, R. H. J. M. Ruth,
J. H. J. Slangen, W. Tigchelaar,
W. D. van der Veen, S. Veltman, P. J. M. Vreuls.

Aangesteld als:

gezagv.: H. N. A. Snel, A. C. Weide;
4e stm.: M. Hofman, B. Fritzsche,
H. J. P. M. Heetkamp, R. J. M. van Keken,
R. van Exel, J. Kistemaker, J. van Dijk,
L. van Doren, R. Kuipers, A. S. Baarda,
M. Ponsen, J. L. Assendorp;
hfd.wtk.: L. Buitenkant;
5e wtk.: F. J. Scheepers, J. J. van Emmerik,
P. H. Diemers, C. van Kampen,
B. E. Broekhuijsen, F. C. M. Waals,
C. Vreugdenhil, J. W. Jongkind, C. J. Breker;
wnd. sch.voorman: B. R. Pronk, C. Luykenaar;
wnd. sch.vakman II: M. J. W. A. Schuur,
R. R. Meys, T. P. C. van 't Hoff.

Behaalde diploma's:

1e stuurman G.H.V.: R. J. J. F. Zeegers;
2e stuurman G.H.V.: E. J. B. Seele;
2e stuurman G.H.V.-th.: M. J. van Loozen,
P. G. van der Laag, J. J. Honders;
3e stuurman G.H.V.: M. Hofman, B. Fritzsche,
H. J. P. M. Heetkamp, R. J. M. van Keken,
R. van Exel, J. Kistemaker, J. van Dijk,
L. van Doren, R. Kuipers, A. S. Baarda,
M. Ponsen, J. L. Assendorp;
„B”: G. J. A. de Ruiter, H. de Rhoter;
„B-th”: K. Verf, A. M. P. B. Fluitsma;
„A/B-th”: F. J. Scheepers, J. J. van Emmerik,
P. H. Diemers, L. Buizert, M. A. E. M. Krom,
W. L. Verhage, P. C. A. Versluijs,
C. van Kampen, T. W. P. B. Vermolen,
B. E. Broekhuijsen, S. J. F. 't Hooft,
F. C. M. Waals, C. Vreugdenhil, J. W. Jongkind,
J. A. Elbert, C. J. Breker;
„A”: P. C. M. Drost, J. H. van der Sluijs.
Sch.kok: G. J. C. de Deugd.

tussen schip en ka

veertiende jaargang no. 7 - maart 1975

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

Redactiecommissie:

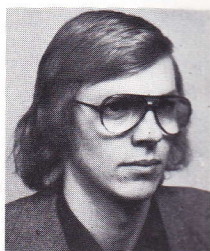
A. de Coninck, D. Jongeneel, G. H. van Leeuwen, W. N. Wouters, voorzitter, 010-145144-2501

Administratie:

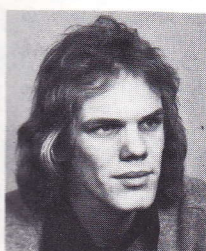
Mej. J. F. Schilt, toestel 2065

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

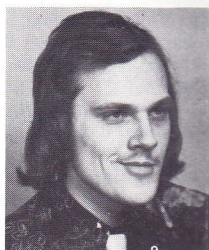
In dienst getreden vlootpersoneel



J. M. G. M. van Kooten
5e wtk.



E. J. Tielman
II.wtk.



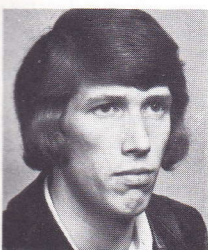
J. J. van der Vlist
II.wtk.



T. de Vos
hoofd voeding



J. Brusse
scheepskok



D. Kipperman
scheepsvakman II

Waljubilaris



Ing. J. C. A. Elshof
DFM/23
1965 - 1.2 - 1975

Mutaties walpersoneel

in de periode 11.1.75 t.m. 10.2.75

Uit dienst

1.2: D. Rodenburg - DF (pensioen).

Onze vlootjubilarissen



A. de Jong
2e wtk.
1950-16.3-1975



C. Vessies
gezagv.
1950-19.3-1975



J. Polet
hfd.wtk.
1950-27.3-1975

Aangesteld



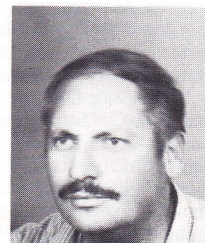
D. M. Mos
per 11 oktober 1974 aangesteld als gezagvoerder en op 18 januari 1975 belast met het commando over het s.s. „Khasiella”.



H. H. Apfel
per 6 november 1974 aangesteld als hoofdwerktuigkundige en op 22 januari 1975 tewerkgesteld aan boord s.s. „Capisteria”.



P. M. de Graaf
per 9 november aangesteld als gezagvoerder en op 27 januari 1975 belast met het commando over het s.s. „Kabyllia”.



H. K. Paauw
per 29 november 1974 aangesteld als gezagvoerder en op 4 februari 1975 belast met het commando over het s.s. „Atys”.