

maart 1977

# Schip en ka

tussen



## Bij de voorplaat

Slopen gebeurt veel in landen als Korea, Taiwan, Spanje en Griekenland om er maar enkele te noemen. Toch is schepen-slopen ook een oer-Hollands vak. Onder andere de relatief hoge lonen zijn er de oorzaak van dat het slopen elders aantrekkelijker is geworden, al zijn er meer oorzaken van de verschuiving naar andere landen. Dit wil niet zeggen, dat men in Nederland heeft stilgezeten. De grootste scheepssloperij in Nederland, Frank Rijdsdijk Holland, gevestigd in Hendrik-Ido-Ambacht, heeft de bakens verzet en is zich gaan specialiseren. Meer hierover in ons artikel „Slopen” op de pagina's 8 en 9.

## Mededeling

Daar voor de heer J. T. J. H. van Gestel, die per 1 januari 1977 met pensioen is gegaan, geen vervanger is aangewezen zullen de tot de sectie DFM/4 behorende inspecteurs voorlopig rechtstreeks rapporteren aan DFM/1. De definitieve positie van de sectie DFM/4 zal in de loop van dit jaar nader worden bekendgemaakt.

## Shell Pensioenfonds

De heer J. H. van Achthoven, voorheen onderdirecteur van het „Shell Pensioenfonds”, is met ingang van 1 februari 1977 benoemd tot directeur van het Fonds.

## Verbinding met de wal

De verbinding tussen een varend schip en de wal wordt verzorgd door de radio-officier, daar hoeven we niet verder over uit te weiden. Het wordt pas moeilijk als deze functionaris onderweg om welke reden dan ook uitvalt. Naar aanleiding van een tweetal van dergelijke gebeurtenissen in het recente verleden heeft er binnen de walorganisatie overleg plaatsgevonden of wellicht bestaande voorschriften wijziging behoeven ten einde alle problemen ook onder die omstandigheden afdoende het hoofd te kunnen bieden. Na rijp beraad is besloten om de gezagvoerders – voor zover zij niet binnen de eerstvolgende vijf jaar met pensioen zullen gaan – alsmede de oudste 1e stuurlieden in de gelegenheid te stellen het Algemeen Certificaat Scheepsradiotelefonist te behalen. Uiteraard zal hier geruime tijd mee gemoeid zijn; gedacht wordt aan een aantal van 15 kandidaten per jaar. Degenen die daarvoor worden aangewezen zullen tijdens een dienstperiode het diktaat „Voorschriften voor het Algemeen Certificaat van Bekwaamheid als Radiotelefonist” alsmede het boekje „Radiotechniek voor Scheepsradiotelefonisten” meekrijgen ter bestudering. Tijdens het daarop aansluitende verlof zal aan de Hogere Zeevaartschool te Rotterdam een korte cursus van 1 à 2 dagen worden gevolgd ter voorbereiding op het examen; direct daarna wordt dit examen afgenomen. Degenen die voor het behalen van deze bevoegdheid in aanmerking komen zullen te zijner tijd persoonlijk worden benaderd. Om misverstand te voorkomen wijzen wij erop dat het hier gaat om het Algemene Certificaat en dat indertijd behaalde beperkte certificaten thans geen bevoegdheid meer geven op schepen in de Grote Handelsvaart.

## Naar de film

Evenals in 1976 zal ook dit jaar een serie persoonsfilmvoorstellingen worden gegeven voor de in Den Haag en omgeving wonende personeelsleden en gepensioneerden van de Koninklijke/Shell Groep.

Vanzelfsprekend zijn echtgenotes en kinderen van zeevarenden ook van harte welkom, evenals dit geldt voor de walemployés. Dat dergelijke filmvoorstellingen uitsluitend in Den Haag worden gehouden, komt omdat juist in de Residentie en in de naaste omgeving daarvan relatief het grootste aantal Shell-employés woonachtig is.

De voorstellingen zullen worden gehouden in theater Studio „2000” (Nederlands Congresgebouw) op woensdagavond **20 april, donderdagavond 21 april, zaterdagmorgen 23 april a.s.**, alsmede, bij grote belangstelling, op maandagavond 18 april a.s.

Op het programma staan de volgende films:

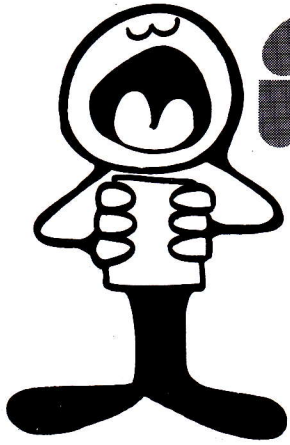
- Radarwerk
- The early Americans
- De nieuwe ASD-film
- Duinkruising Callandsoog
- Werkpaarden op zee.

Zoals gebruikelijk, zal de gasten in de pauze een kopje koffie worden aangeboden.

Het spreekt vanzelf, dat het strikt nodig is dat de afd. PRI van Shell Nederland, die de organisatie in handen heeft, zo spoedig mogelijk weet op hoeveel gasten kan worden gerekend. Degenen die een van de avonden (aanvang 20.15 uur) of op de zaterdagmorgen (aanvang 10.00 uur) de films willen zien, gelieve **uiterlijk 26 maart a.s.** hetzij schriftelijk hetzij telefonisch (010-69 61 27) aan de Sectie DFM/4 op te geven naar welke voorstelling hun voorkeur uitgaat, alsmede met hoeveel personen zij denken te komen. Daarna worden door Shell Nederland de kaarten rechtstreeks aan het huisadres toegezonden.

## Verzoeken voor scheepsinformatie te bellen:

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	s.s. Capisteria	m.s. Dione	s.s. Kelletia	s.s. Meta	s.s. Sepia
m.s. Acila	m.s. Cinulia	m.s. Dosina	s.s. Kermia	s.s. Mitra	s.s. Viana
m.s. Acmaea	m.s. Cranja	m.s. Felania	s.s. Khasiella	s.s. Mytilus	s.s. Vitrea
m.s. Acteon	m.s. Dallia	m.s. Fossarina	s.s. Kopionella	m.s. Niso	s.s. Vlieland
s.s. Arca	m.s. Daphne	m.s. Fossarus	s.s. Kylix	s.s. Ondina	s.s. Zafra
s.s. Atys	m.s. Diadema	m.s. Fulgur	s.s. Lovellia	s.s. Onoba	s.s. Zaria
s.s. Capiluna	m.s. Diloma	s.s. Katelsia	s.s. Macoma	s.s. Patro	



# OR-VLOOT

## Definitief reglement

Een van de volgende zaken was het definitieve reglement van de O.R.-vloot, aan het concept waarvan overigens nu druk wordt gesleuteld. Zoals reeds in het vorige verslag vermeld, is een speciaal benoemde commissie uit de O.R.-vloot hiërmede doende, waarbij als een van de voornaamste vragen naar voren komt of het eventueel wenselijk is de twee O.R.'s van onze maatschappij samen te smelten. De op de vergadering aanwezige leden van de O.R.-vloot waren daarvan unaniem voorstander, ook al doen zich daarbij vele moeilijkheden voor, b.v. de zittingsperiodes van de twee vertegenwoordigende personeelsgroepen, die verschillend zijn. Er zijn daarentegen zodanige voordelen op te noemen, dat de O.R.-vloot deze samsmelting serieus overweegt. Echter, bij een dergelijk „huwelijk” zouden beide partners volmondig „ja” moeten zeggen. De O.R.-vloot zou in dit opzicht gaarne in de eerste plaats reacties van de achterban willen hebben, terwijl de O.R.-wal zich ook zal dienen te beraden op een dergelijke binding. Met het oog hierop is een lijst van „vloot”-motieven aan de O.R.-wal verstrekt. Vooruitlopend op een samengaan zou de bespreking van het „economisch jaarverslag” van de maatschappij reeds met de beide O.R.'en gezamenlijk kunnen plaatsvinden.

## Betaling

Een aantal andere punten uit het „voorlopig” reglement kwam ter sprake, met name hoe groot in de toekomst het aantal vertegenwoordigers dient te zijn, wat de aanmeldingstermijn van kandidaten moet worden, enz.

De datum van uitbetaling van de uitkering van f 60 aan de varende personeelsleden gaf aanleiding tot opmerkingen. Het bleek, dat de regeringsmaatregel op enige punten vragen had opengelaten, waarover overleg diende te worden gepleegd tussen de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging en de F.W.Z. Na afronding van dit overleg was het computerprogramma reeds afgesloten, waardoor uitbetaling later plaatsvond dan de bedoeling was van de regeringsmaatregel, nl eind 1976. In ieder geval zal de heer Beekhuizen, chef van de Sectie DFP/3, alwaar de gages worden uitgerekend en voor uitbetaling wordt gezorgd, op een volgende vergadering eens uiteenzetten hoe het gageberekenen en het betalingssysteem bij onze maatschappij in de praktijk werkt.

## Diversen

– bij eventuele komende sessies in het PLA-kader zullen enkele leden van de ondernemingsraad tevens worden uitgenodigd.

– Ondanks pogingen van de maatschappij o.a. via de redersvereniging, is het onmogelijk gebleken in 1977 de gewijzigde zittingsperiodes van de examencommissies terug te draaien. De nadelen die hieruit voor een aantal kandidaten voortkomen, zullen onderwerp van gesprek zijn bij de komende besprekingen met de F.W.Z.

– Schriftelijk zal door de O.R.-vloot nogmaals bij het Shell Pensioenfonds c.q. Shell Nederland bezwaar worden aangetekend tegen de gevolgde gedragslijn bij de wijzigingen in het pensioenfondsreglement.

– Juist omdat de pensioenmaterie zeer gecompliceerd is, werd besloten de in juni 1976 ingestelde en in december 1976 opgeheven pensioencommissie wederom in te stellen, doch nu permanent.

– de studie omtrent de konsekwenties voor scheepsgezellen van een lidmaatschap van het Shell Pensioenfonds zal niet vóór medio 1977 afgerond zijn.

– de O.R. zal een actieve rol spelen bij de nieuw in te voeren regeling voor vaste barprijzen over de gehele vloot

– de twee „V” klasse schepen, die – bij geruchte – voor de verkoop waren bestemd, blijven in de vaart en zullen nog dit jaar een dokking ondergaan.

Voor de overige punten wordt verwezen naar het volledige verslag, dat ongeveer gelijktijdig met deze publikatie wordt verzonden.

Op de vergadering van 4 februari jl. kwam een waslijst van punten aan de orde, met de behandeling waarvan heel wat uren gemoeid waren.

Deelnemers aan de vergadering waren voorzitter Brouwer, alsmede de leden: Van Alebeek, Donken, Dijkhuizen, Gooris, Groenendijk, De Jager Sr., Van der Pas, Schiefer, Van Schuppen, Sneek, Van Splunter, Van Vlijmen en secretaris Witten. Als genodigden waren aanwezig de heren Munniksma, Vastenhout (beiden van de Arbeidersgemeenschap „De Woodbrokers”, alsmede Van 't Slot (DFP). Al het besprokene werd voor de notulen vastgelegd door Mej. Vijgenboom. Zoals gebruikelijk wordt een volledig verslag toegezonden aan alle schepen; echter – wij herhalen het nogmaals – exemplaren daarvan kunnen te allen tijde ook worden verkregen bij het secretariaat in kamer 9.10 van het Shell-Gebouw.

Een van de eerste punten die werden aangesneden was de publikatie van het verslag. Te veel tijd – aldus de leden – ging verloren alvorens aan de achterban kon worden gerapporteerd omtrent de behandelde punten. Een zaak die de meesten dwars zit, doch waarvoor – behoudens snelle publikatie in dit blad (al is het dan in verkorte vorm) – momenteel nog geen oplossing wordt gezien.

## Waslijst van behandelde punten

### Gaan OR-vloot en OR-wal samen?

Wie denkt, dat de NAM uitsluitend vestigingen heeft in Drente, zit er naast. De NAM-collega's zitten net zo goed in Den Helder, Groningen en... in Rotterdam. Aan de Eemhaven om precies te zijn. En wie het woord „haven” zegt, denkt aan schepen, aan stuurlieden en werktuigkundigen. Bij het betreden van het bescheiden gebouwtje op het NAM-terrein lopen we ook gelijk drie ex-collega's tegen het lijf: Frölich, De Bruyne en Breukel. Maar we hadden een afspraak met 1e stuurman J. Tebbenhoff, dus na handen schudden lopen we door, zijn kamer in. Hij is juist aan het bellen: „Heb je er nog 15 ton cement in? Nou, laat dat dan terugblazen. En in die andere tank? 50 ton postmix en 1% micca? Nou, dat is dan toch geen probleem?”

Nauwelijks is het gesprek afgelopen of de andere telefoon gaat al weer over. Maar een van z'n collega's neemt die nu op, zodat stuurman Tebbenhoff zich omdraait en de bezoeker verwelkomt. Hij is niets veranderd, dezelfde als altijd: rustig, bedachtzaam z'n woorden kiezend.

„Ja, het is hier een dynamisch bedrijf. De hele dag zit vol verrassingen. Je begint 's morgens om kwart over acht, maar wanneer je thuiskomt, weet je nooit met zekerheid. Het kan zes uur zijn, maar ook tien uur, of elf uur 's avonds. En als je eens in de drie weken geconsigneerd bent – dus 24 uur per dag beschikbaar moet zijn – komt het voor, dat je midden in de nacht erop uit gaat om pas de volgende morgen een paar uur te kunnen tukken. Een collega neemt



het dan van je over, er is een goede, collegiale sfeer.”

#### Naar de wal

„Of ik om een walbaan gevraagd had? Nee hoor, niet eens aan gedacht. Het varen beviel me best. Maar ik was met verlof en ongeveer drie weken voordat ik weer naar zee zou gaan, kreeg ik een

telefoontje van de personeelsafdeling. Ze hadden bij de NAM een 1e stuurman nodig, of het iets voor mij was?”

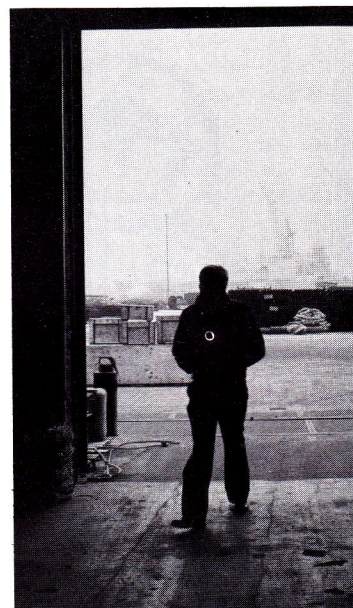
Stuurman Tebbenhoff geeft toe, dat hij wel erg verwonderd was. Hij wilde het rustig overdenken, ook uitvoerig met z'n vrouw doorpraten voordat hij „ja” ging zeggen. Want ook voor haar zou dat een hele verandering in haar leven betekenen. „Toch – zo herneemt hij – kom je achteraf in je gezin voor problemen te staan. M'n baas – een ex-zeevarende van de Esso – waarschuwde me daar al voor in het begin. Want ondanks al je goede voornemens ga je je op den duur bemoeien met zaken die je vrouw vroeger altijd alleen besliste.”

Dat hij z'n twee kinderen nu meer ziet dan in de 12 jaar aan boord van onze Shell-tankers ooit mogelijk was, is natuurlijk een extra positieve kant van z'n huidige baan. „Maar daarvoor alleen zou ik nooit de grote stap naar de wal hebben gedaan. Ze wisten thuis niet anders of ik was 5 maanden uit en weer ruim 2 thuis. En daar hadden we allemaal vrede mee. Het was meer omdat het werk dat me werd geboden mij zo aantrok en afwisselend leek, dat ik uiteindelijk „ja” heb gezegd.”

#### Z'n baan

Omdat men bij de NAM het besluit had genomen om voortaan het verplaatsen van boorplatforms, met alles wat daar verder bij hoort, in eigen hand te gaan houden, vroegen zij onze maatschappij om een 1e stuurman. „Ik ben hier in september '75 begonnen. Nadat ik drie verplaatsingen van boorplatforms had meegemaakt,

## WEGGEGAAN... EN WEGGEBLEVEN



kreeg ik het alleen te doen. Dat betekent dus ook alle voorbereidingen ervoor treffen. Bodemonderzoek door survey-schepen, een boeienpatroon uitwerken, de weerberichten volgen tot de beslissing: „nu” is het moment. Met een schip of per helikopter ga ik er dan heen, naar het platform. Met zo'n snelheid van 4 1/2 mijl verplaatst men zo'n kolos, meestal met twee schepen die hier in charter varen, de „Smit Lloyd 111” en de „UW 36”. De „leading tug” bepaalt de koers en vanaf het platform houd ik alles in de gaten en controleer de hele zaak. Als volgens mijn berekening de juiste plaats is bereikt, geef ik opdracht 'm erin te pinnen. De poten gaan dan omlaag en het booreiland wordt boven water gebracht. Blijkt bij survey dat we binnen de opgegeven tolerantie zitten – meestal zo'n 100 meter – dan ga ik er weer af, de volgende sleep voorbereiden. Ik heb er nu twaalf gehad. Hoe lang de sleepreis duurt, hangt af van het weer.”

Stuurman Tebbenhoff heeft de afgelopen 1 1/2 jaar ervaren als bijzonder boeiend en dynamisch. Al zit hij nu een deel van het jaar op kantoor, om alles voor te bereiden en te regelen, het is geen kantoorbaan in de gebruikelijke zin van het woord. Regelmatig heeft hij contact met de kapiteins van de zes supply-schepen die in charter varen, daarop heeft hij ook het nautisch toezicht; er wordt bepaald welke lading zij meenemen, hoe het te stuwen, waar ze het heen moeten brengen. Daardoor treft men hem ook dikwijls aan op het

# Met één voet aan de

# wal

terrein, op de supply-schepen, in de loods. In het begin regelde hij ook de wekelijkse aflossing van het personeel op de platforms, doch dat wordt nu door een ander gedaan, daarvoor heeft hij het te druk gekregen. Zo druk zelfs, dat hij nu ook stuurman Breukel inwerkt.

### Toekomst

„Als je het alleen moet doen, en er zijn twee of meer platforms binnen korte tijd te verslepen, zou je anders weer een „outsider” moeten inhuren.”

Nee, spijt heeft hij niet van z'n beslissing naar de wal over te stappen. Wel geeft hij toe, dat het een grote stap is, iets waar je geleidelijk aan moet wennen. Op de vraag of hij – als 1e stuurman – het niet betreurt nu nooit gezagvoerder te kunnen worden, denkt hij diep na. „Nee, het zat er voorlopig niet in dat die promotie zou komen, dat weet u zelf ook wel. En hier liggen nog genoeg mogelijkheden, dus wat toekomstkansen betreft ben ik er niet op achteruit gegaan. Het is ook geen baan waarbij het stramien steeds hetzelfde is, wat toch op zee wel het geval is, zeker op de lange reis.”

Hij geeft wel toe dat de salariering een stap terug betekende. Niet wat basissalaris betreft, dat is – juist

vanwege zijn functie – ongeveer het zelfde. Maar zonder overwerkvergoeding waaraan je aan boord gewend was geraakt, betekent het toch een stap terug bij grote uitgaven. Nu was dat voor hem geen probleem, want een nieuw huis hoefde niet, hij woonde al in Slikkerveer en kon er rustig blijven wonen. Maar als iemand nou net een bungalow van een paar ton gekocht heeft, met een „gouden dak” zoals dat heet, dan kan het gemis van die min of meer vaste vergoeding wel degelijk hard aan komen.

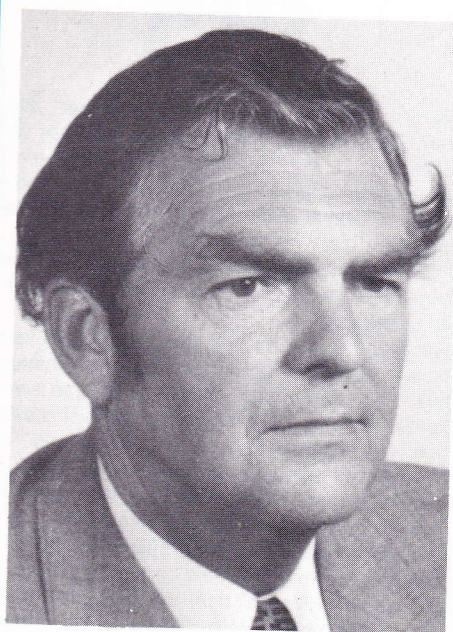
De telefoons op de kamer rinkelen onafgebroken. Twee collega's zijn druk bezig om te regelen, dat de platforms in het Nederlandse deel van het Continentale Plat worden voorzien van materialen, van voeding voor zo'n 56 man. Een dynamische afdeling in een dynamisch bedrijf, hoe bescheiden de NAM-vestiging in de Eemhaven ook is. Een vestiging overigens waar 1e stuurman Tebbenhoff nu met één voet aan wal staat en met het andere temidden van het gebeuren op de Noordzee.

Bijna 31 jaar geleden, om precies te zijn op 21 maart 1946, vertrok de heer P. C. Hoek als nieuw aangeworven 4e stuurman met de Harwich-boot naar Engeland, wachtte tot 17 april op verdere passage, ging met de „Mauretania” naar Bombay, waar hij nogmaals twee weken op verdere instructies wachtte. Vervolgens als supernumerary met de „Carelia” naar Abadan waar hij 27 mei van dat jaar arriveerde, om dan ten slotte op 6 juni daaraanvolgend in actieve dienst te kunnen treden – maar dan wel als waarnemend 3e stuurman – op de „Clavella”. Zo ging dat in die jaren, waarbij tevens bedacht dient te worden dat hij pas op 21 juli 1948 voor zijn eerste verlof in Nederland terugkeerde.

In de eerste drie dienstperiodes was vooral het Verre Oosten zijn werkteerrein als jongste stuurman, waarnemend 2e en 1e dan wel als oudste stuurman op de „Milo”, „Paula”, „Saidja”, „Felipes” of „Boedoek”, om er een paar te noemen.

In november 1953 werd hij op de „Tibia” geplaatst, wat de start van zijn eerste periode in Westerse wateren betekende. Ruim anderhalf jaar later werd hij als 1e stuurman aangesteld en na in die rang bijna 7½ jaar en op 9 verschillende schepen te hebben dienstgedaan, werd hij per 1 november 1962 tot gezagvoerder benoemd en met het commando over de „Kopionella” belast. Sindsdien heeft hij vele van onze schepen onder zijn bevelen gehad, waaronder de „Crania”, „Vasum”, „Ondina”, „Capisteria”, „Zaria”, „Diloma” en „Macoma”. Gedurende zijn laatste dienstperiode voerde kapitein Hoek over twee schepen het commando: eerst de „Sepia”, die hij van Singapore naar Europa bracht om ze aldaar bij een werf de laatste behandeling te laten ondergaan alvorens bij het Ecol-project te worden ingezet, en ten slotte de „Kylix”, het bevel waarover hij op 20 januari jl. te Rotterdam aan zijn opvolger overdroeg.

## Met pensioen



*Nu hij met ingang van 1 maart 1977 de dienst heeft verlaten wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd, wensen wij hem nog vele jaren in goede gezondheid te midden van zijn gezin.*



Het „radiostation” van de Rotterdamse zeevaartschool. Links op de foto staat de zenderkast ex-Metula, die voor instructiedoeleinden wordt gebruikt.

Echoloden, afkomstig van de Metula, gemonteerd op de bedieningsconsole van de radarsimulator. Op het linker instrument is duidelijk de vaartvermindering in een kromme weergegeven.

# Van lood naar log

Na de verkoop van de onfortuinlijke „Metula”, bleven er een aantal instrumenten in het bezit van Shell Tankers. Voor de maatschappij waren ze van weinig waarde en ze ergens opslaan tot een ander schip er behoefte aan zou hebben leek tamelijk uitzichtloos.

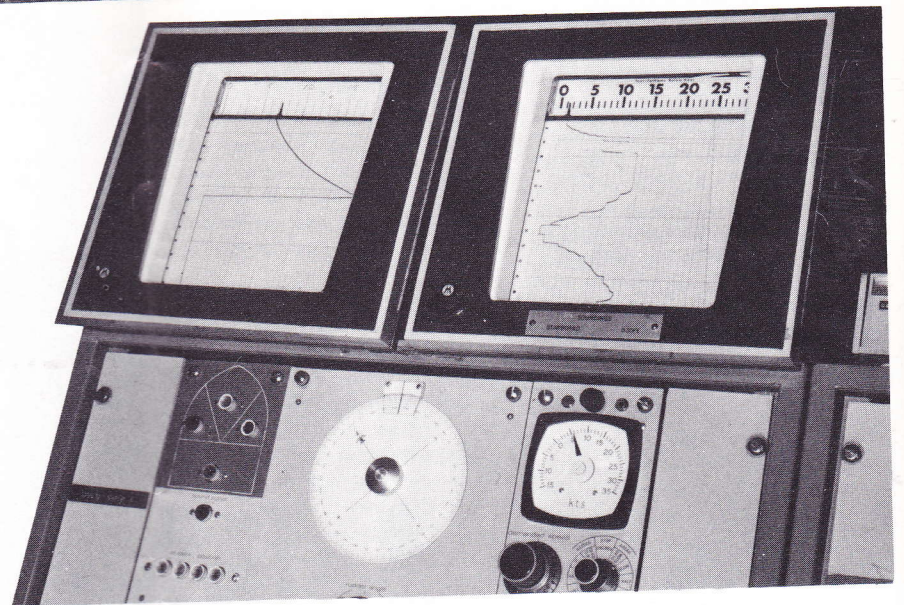
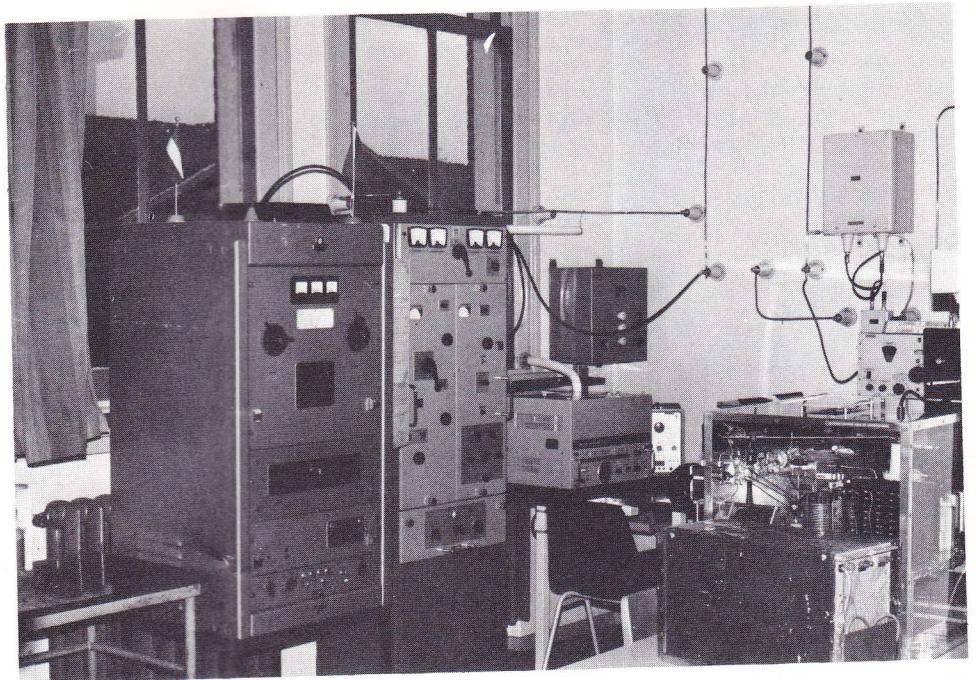
In zulk een geval hoeft er nooit lang te worden nagedacht als de vraag: „Wat doen we ermee?” op tafel komt.

Want wat is een mooier doel dan het nautisch onderwijs, waar dergelijke apparatuur voor instructie kan worden gebruikt. Over het algemeen is een zeevaartschool, zoals zo vele onderwijsinstellingen, aangewezen op de goedgeefsheid van de overheid en daarom is zo'n schenking in natura van een of andere rederij altijd een welkome aanvulling op het aanschouwelijk lesmateriaal.

En aldus vonden de echoloden (type Contour/Metron) en telegrafie/telefonie zender (type Crusader) van de „Metula” hun weg naar de Rotterdamse zeevaartschool aan de Pieter de Hoogheweg.

## Radiostation

Wie in deze school wel eens naar de derde verdieping is geklommen zal daar ongetwijfeld even stil hebben gestaan bij het radiostation. Het is werkelijk compleet, met alles erop en eraan; vanuit de school kan via deze zend- en ontvangersapparatuur telegrafisch en telefonisch contact worden gezocht met schepen op zee. Bij tijd en wijle commu-



nieren de aspirant radio-officieren dan ook wel eens met hun collega's op het opleidingsschip „Prinses Margriet”.

Het zou echter niet raadzaam zijn, de leerlingen ter meerdere eer en glorie van hun kennis in de elektronica, te laten sleutelen aan deze installatie. Deze taak kreeg de Crusader zender, wiens interieur nu regelmatig doelwit is van leergierige ogen en vingers, waarbij radio officieren in spé, onder deskundige leiding, zich lustig kunnen uitleven op de wirwar van draden, trafo's, transistors, condensatoren en wat dies meer zij.

Een verhaal apart vormen de echoloden. Je zou je voor kunnen stellen dat men voor écht aanschouwelijk onderwijs de transducers in de vloer inbouwt, zodat de leerlingen een indruk kunnen krijgen van de afstand tot de onderliggende etage. Afgezien dat de transducers niet bijgeleverd waren — ingebouwd en wel zijn zij met het schip mee verkocht — snijdt zo iets nauwelijks hout.

## Logschrijvers

Een beter idee kwam van de heer Van Dijk, bekend bij velen onder stuurlieden die in Rotterdam hun radarcertificaat behaalden.

Behalve dat hij de scepter over de radarsimulator zwaait, heeft hij ook electronica als liefhebberij. Twee echoloden prijken nu boven op het bedieningspaneel van de radar-simulator, alwaar ze niets meer met diepgang maar wel alles met vaart te maken hebben. Nauwkeurig registreren ze elke

verandering in snelheid van het eigen schip van de radarnavigator, waartoe hij tijdens een simulatieoefening opdracht geeft. De heer Van Dijk heeft hiertoe de horizontale schaalverdeling van voeten (onder de kiel) op het instrument vervangen door een schaalverdeling in zeemijlen per uur. De schrijvende pen trekt nu een lijn over het papier, die de instructeur een indicatie geeft of het opvoeren van de snelheid of het „afslakken” regelmatig verloopt en hoeveel knopen per tijdseenheid deze bedraagt.

De heer Van Dijk loopt nog met plannen rond om een echolood om te bouwen tot „Rate of turn indicator”.

Het komt wel eens voor dat men bij het plotten en de hierop gebaseerde uitwijkmanoeuvre, tijdens deze manoeuvre de draaisnelheid van het eigen schip wil overschatten. Dit speelt vooral als tegelijkertijd een vaartverandering wordt ingezet. Dat een schip bij volle kracht sneller draait dan bij halve kracht is logisch, doch zelfs voor een geoefend oog is zo'n draaisnelheid op een radarscherm lastig te bepalen. Maar al te vaak geeft zo'n situatie aanleiding tot heftige discussies en even zo vaak wordt de instructeur dan beticht van verdachte handelingen met het bedieningspaneel. Vandaar de wens een instrument erbij te hebben dat zwart op wit de draaisnelheid van het schip bij koersveranderingen optekent, zodat al te ongelovige kandidaat-radarnavigators met hun neus op de harde feiten kunnen worden gedrukt.

# Maritiem Betonningsstelsel systeem "A"

Het gecombineerd Cardinaal en Lateraal Systeem (Rood aan Bakboord)

Uniforme regels zijn er eigenlijk nooit geweest en menig zeevarende zal wel eens met de grote diversiteit aan betonningsystemen in de knoop zijn geraakt.

Alhoewel in principe te Genève in 1936 onder toezicht van de Volkenbond een uniform systeem van maritieme betonning werd opgesteld, is dit, onder andere door bezwaren van de Verenigde Staten en het uitbreken van de tweede wereldoorlog, nooit goed van de grond gekomen. Hetgeen

overigens door alle partijen werd betreurd en voor IALA (International Association of Lighthouse Authorities) aanleiding was een werkgroep samen te stellen om aan de huidige verwarring een eind te maken. Deze werkgroep is er bij het opstellen van de nieuwe regels van uit gegaan, dat als een navigator onverwacht wordt geconfronteerd met boeien of lichten, die bijvoorbeeld een nog niet in de kaart gebracht gevaar markeren, het karakter van boei of licht hem onmiddellijk duidelijk maakt aan welke zijde hij moet passeren.

Als straks, hopelijk in 1981, alle boeien, sparren en staken zijn

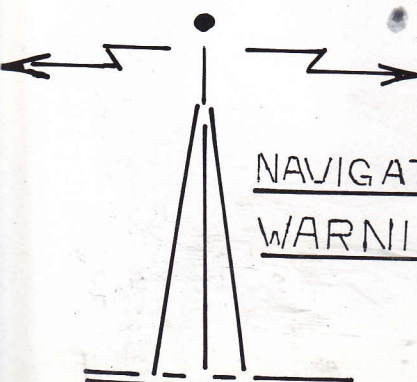
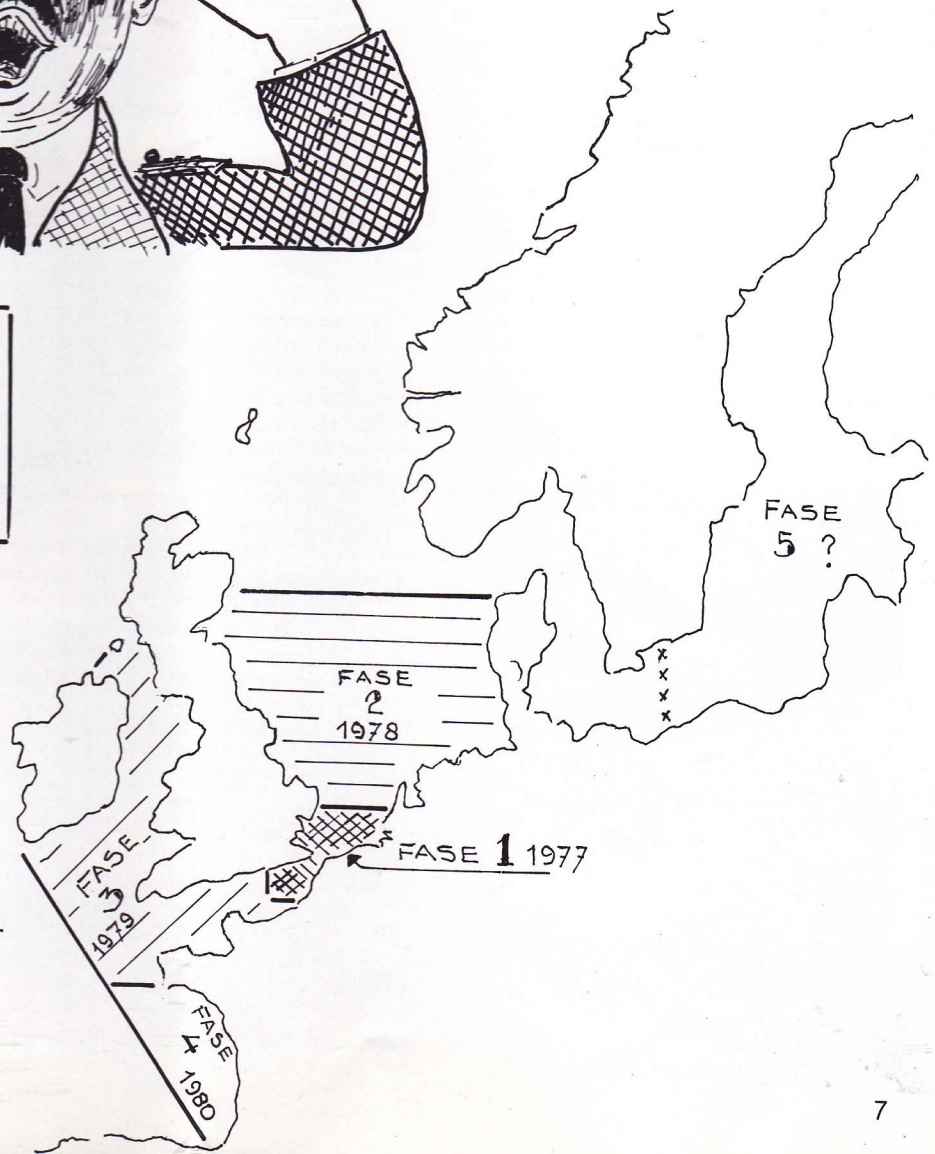
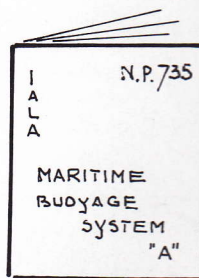
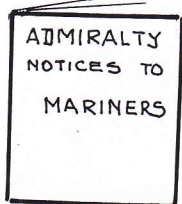
gelegd vaart men van Milford Haven tot Lulea door één uniform betonningsstelsel.

Alhoewel het te ver zou voeren hier dieper op dit systeem in te gaan, zijn de volgende punten zeker de moeite van het weten waard. Het eerste gebied dat door nieuwe tonnen zal worden voorzien betreft het Kanaal, de Straat van Dover en de Zuidelijke Noordzee tot aan de parallel van 52°10' N – dat is die van Orfordness tot even benoorden Scheveningen. De zuidelijke begrenzing van dit gebied wordt gevormd door de meridiaan van Greenwich, vanaf de Engelse kust tot de parallel van 50°20' N en

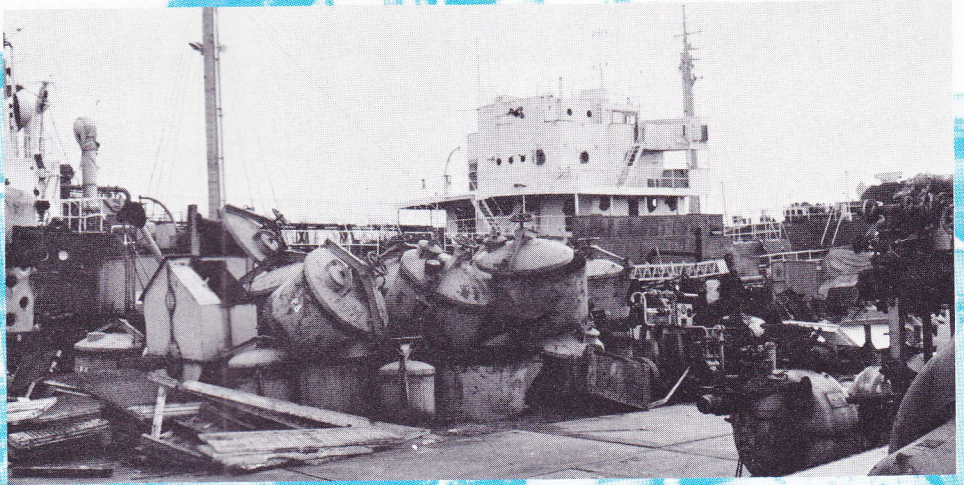
vervolgens langs deze tot de kust van Frankrijk. Men begint in april van dit jaar in het zuidwestelijk deel van dit gebied en hoopt in juli '77 hiermee gereed te zijn.

In dit hele gebied is de betonningsrichting van Zuid naar Noord en aldus zal men komende vanaf de Atlantic, met bestemming de Noord-Europese havens, zowel onder de Engelse kust als onder het vasteland de rode tonnen (van het laterale systeem) aan bakboord hebben. Op open zee zullen de groene wraktonnen verdwijnen en alle gevaren, inclusief scheepswrakken, gemarkeerd worden door geel-zwarte pilaar of sparboeien van het cardinale systeem.

Voor nautici en zeevaartkundige studenten is er een boekje in de handel, uitgegeven door de Chef der Hydrografie, waarin dit nieuwe systeem compleet met voorbeelden en ezelsbruggetjes uit de doeken wordt gedaan. Dit boekje is overigens een vertaling van de officiële uitgave van de IALA – NP 735 – waarvan aan al onze schepen inmiddels één exemplaar is verstrekt.



# S



Het slopen van schepen, met name van tankers, vierde hoogtij in de jaren die achter ons liggen. Dat blijkt duidelijk als we zien dat alleen al in 1975 en de eerste helft van 1976 ongeveer 13 miljoen ton tankercapaciteit onder de slopershamer viel. Een niet geringe tonnage, zeker niet als we bedenken dat voorheen – in de gehele wereld – maar ongeveer 4 miljoen ton scheepsstaal per jaar tot schroot werd verwerkt. En daar waren dan ook nog vrachten passagiersschepen onder, alhoewel tankers gemiddeld toch wel drie-kwart van alle te slopen schepen vormen.

Slopen is – zo lang de behoefte aan tonnage niet groeit – de enige remedie om het tankeroverschot waarmede we nu al zo geruime tijd te kampen hebben, weg te werken. Meestal zijn het oudere schepen waarvan het materiaal in stukken wordt gebrand, geknipt, geperst of „ge-shredderd”, maar is een schip minder economisch in bunkerconsumptie of heeft het een structurele schade van zodanige omvang, dat kostbare reparatie bij een flauwe vrachtenmarkt niet aantrekkelijk is, dan gaat het soms al op jeugdiger leeftijd uit de vaart. Tenzij het net een type schip is dat voor een bepaalde vaart nog kan worden gebruikt. De „C”-klasse schepen zijn daar een goed voorbeeld van. Er zijn in het verleden van de Koninklijke/Shell als tankerreeders voorbeelden aan te halen van schepen die wel veertig jaar lang dienst verrichtten. Echter, niet alleen waren de economische vaarteisen die toentertijd aan de schepen werden gesteld anders, maar bovendien vormde de benodigde mankracht om extra onderhoud aan een verouderend schip te verrichten, financieel nauwelijks een probleem. Bovendien werden in kleinere havens oudere schepen vaak nog een aantal jaren ingezet als „overslagstation”, namelijk wanneer opslagcapaciteit aan de wal hetzij nog niet beschikbaar



was hetzij niet eens werd overwogen, vanwege de geringe doorzet.

In 1976 was overigens de gemiddelde leeftijd van de gesloopte schepen zo'n 20 jaar. Helaas impliceert dit dat het ook voornamelijk kleinere tankers waren die voor de sloop werden aangeboden, daar VLCC's – de tankers waarvoor juist relatief weinig empoef is – van jeugdiger leeftijd zijn. De eerste grote schepen werden gebouwd omstreeks 1966, waardoor de gemiddelde leeftijd van de schepen boven de 160.000 ton ongeveer 5 jaar is.

Dat lijkt nog laag als we ons realiseren, dat het toch al weer 10 jaar geleden is, dat de eerste grote schepen werden afgeleverd, doch hierbij dient te worden bedacht, dat de werkelijk grote aantallen grote schepen pas de laatste jaren van de bouwhellingen zijn gegleden.

Wat de Shell-vloten betreft, in de geleerden van de „K”-klasse (en hun Britse tegenhangers van de „H”-klasse) is de laatste paar jaar een grote bres geslagen. Van onze oorspronkelijke 19 „K”-tankers zijn er nog maar 6 over, terwijl van de 33 schepen van de „H”-klasse ook nog slechts 6 stuks de wereldzeeën bevaren. Weliswaar zijn acht „F”-klasse tankers de Britse en Nederlandse Shell-vloot komen versterken, doch overigens zijn de enige nieuwbouwschepen „L”-klasse tankers van ongeveer 300.000 ton. VLCC's dus, waarvoor reeds jaren geleden de bestellingen waren geplaatst. Op één na – de „Lepton” – zijn al deze nieuwbouwschepen toegewezen aan voornamelijk Britse, maar ook aan de Franse en Duitse Shell-vloten.

Bovendien is de Franse Shell-vloot uitgebreid met de „Batillus” en de „Bellamya”, schepen van 542.400 ton draagvermogen, die als de grootste schepen ter wereld moeten worden beschouwd. Behoudens de totaal 9 „F”-klasse tankers (één

was bestemd voor de Noorse Shell), geen nieuwbouwpakket tankers dus in de afgelopen jaren. Wel in snel tempo slopen van oudere produktentankers, hetgeen de hoop wekt dat – indien de thans teruggekeerde groei in het olieconsumptie zich handhaaft – binnen enkele jaren nieuwe produktentankers nodig zouden kunnen zijn. Zes tankers van 31.250 ton zijn reeds geruime tijd geleden door de Koninklijke/Shell in Canada besteld, terwijl ook in Japan 4 produktentankers van een dergelijke klasse in bestelling zijn, die in de plaats komen van een „L”-klasse schip, waarvan de bouw niet doorgaat.

## Waar slopen we?

Wat de lezers ongetwijfeld zal zijn opgevallen als zij de – thans bijna maandelijks terugkerende – kop „Verkocht” in dit blad naslaan, is dat zoveel van de tankers voor de sloop worden verkocht in het Verre Oosten: Taiwan, Korea en Pakistan bijvoorbeeld. Toch is Europa ook nog in de markt voor sloop-schepen, zeker Spanje, Joegoslavië en Italië. Trouwens, ook in Engeland zijn slopers nog actief, hetgeen wel gebleken is bij de verkoop van de „Philine” en de „Philidora”, die langs de Clyde hun einde tegemoet gingen.

Maar ook in Nederland is slopen nog een bezigheid die men niet is verloor. Vroeger waren er heel wat scheepssloperijen, nu zijn er nog maar enkele. We brachten een bezoek aan een van de grootste, de firma Frank Rijdsdijk - Holland, in Hendrik-Ido-Ambacht.

## Waarom minder in Nederland?

Er zijn – zo vernamen wij – verschillende factoren die ertoe hebben geleid, dat het slopen van schepen in ons land op z'n retour is. In het Verre Oosten worden veel betere slooprijzen betaald dan in

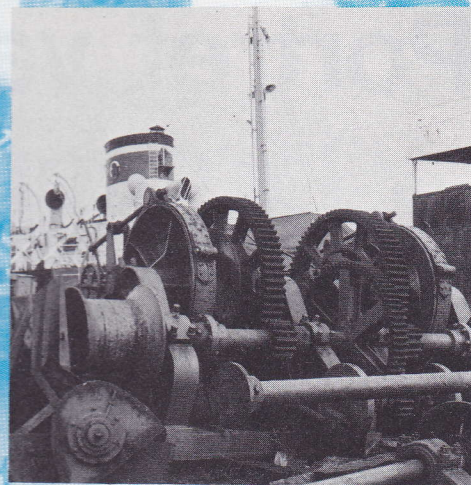




Europa, te weten respectievelijk tegen de 100 U.S. Dollar en plm. 70 U.S. Dollar per ldt (ton „light-weight“, dus gewicht van het lege schip). En dat wordt weer veroorzaakt doordat in het Verre Oosten de behoefte aan schroot veel groter is. De hoogovens aldaar – en ook nog in een beperkt aantal landen in Europa, met name Spanje – zijn namelijk ingesteld op de verwerking van schroot. De methoden die in vele andere Westeuropese landen worden toegepast bij de staalproductie zijn daarentegen technisch vrij gecompliceerd, wat weliswaar staal van hoge kwaliteit oplevert, maar schroot als grondstof minder geschikt maakt. Waren de jaren 1930-1940 topjaren voor de Nederlandse sloperijen, internationaal tellen we de laatste 20 jaar veel minder mee. Wel Spanje dus, dat juist in de 50-er jaren zo sterk is opgekomen in deze tak van nijverheid. Totaal zijn in Nederland nog zo'n 300 tot 500 man maximaal werkzaam bij



# e



# n

den gebruikt voor de offshore-industrie, die op een werf elders worden omgebouwd tot pijpenlegger, ponton, kraanschip e.d.

Er komt heel wat snijwerk aan te pas om uit een tanker van 50.000 ton net die delen te halen die men nodig heeft. Daarbij dient bijzonder te worden gelet op het voorkomen van spanningen in het materiaal door het zich wijzigende draagvermogen. In sommige gevallen wordt wel 15 kilometer snijwerk verricht, in staal van 20 tot 35 mm dikte, zonder dat er ook maar één ton schroot is vrijgekomen. Maar in Hendrik-Ido-Ambacht heeft men nu bijna 100 jaar ervaring in „recycling“, in het wederom ten dienste maken van grondstoffen. Want dat is slopen eigenlijk: van materiaal dat niet meer nodig is, weer de basis voor nieuwe producten maken.

Toch zijn het niet alleen schepen die de hoofdmoot vormen van het bedrijf van Frank Rijdsdijk. De ongeveer 150 slopers verwerken voor zo'n 80% industrieafval uit de wijde omgeving en auto's (huizenhoog liggen ze er). Alles na verwerking keurig gesorteerd, in bundels, in pakken samengeperst, in kleine stukjes gehakt (vandaar „shredderen“) of in de vorm van grove korrels. Bepaalde schrootsoorten gaan nog naar de hoogovens in ons land, maar voor de rest is het bestemd voor de export, voornamelijk naar Spanje en Italië. Tenzij het gesloopte materiaal op zich nog bruikbaar is, want dan belandt het in de „bruikbare handel“, zoals men het aldaar noemt.

### Supermarkt

Je zou de grote loods en het daaromheen liggende terrein, waar de „bruikbare handel“ ligt opgeslagen, als een grote supermarkt kunnen beschouwen. Vroeger was het een zeer belangrijke schakel in de gehele schroothandel, nu iets minder, al-

hoewel nog steeds vele rederijen, draaiërijen e.d., maar ook particulieren hun weg erheen weten te vinden.

Motoren, pompen, ankers, kettingen, in alle maten, liggen en staan er bij honderdtallen. Schroefassen vinden voornamelijk aftrek bij machinefabrieken, die er stukken van laten zagen om die weer te gebruiken om er tandwielen uit te snijden. Maar ook stuurwielen, ankerlichten, mahonie-houten deuren, patrijspoorten, telegraafstandaards, in alle soorten en maten. Overigens een geliefd object voor degenen die thuis een souvenir aan hun vaartijd willen hebben. Maar ook voor al diegenen die hun inrichting net dat aparte cachet willen geven dat je niet gauw elders aantreft. Voor een koperen patrijspoort, van flink formaat, moet men echter wel een paar briefjes van honderd neertellen. Het materiaal is kostbaar en de mogelijkheid ze elders te betrekken is er nauwelijks bij. En het blijft natuurlijk een kwestie van vraag en aanbod.

Meubels, voorheen een produkt waarvoor altijd aftrek bestond, blijken tegenwoordig niet meer zo in trek te zijn. Dat komt niet alleen omdat een ieder z'n tafels en stoelen wel in de winkel kan kopen, maar ook omdat zelfs aan boord van schepen finer en kunststof reeds lang hun intrede hebben gedaan. Ga je dan slopen, dan blijft brandhout over, waarvoor het dan ook grotendeels wordt gebruikt.

Maar al het overige van een schip vindt wel degelijk een nuttiger bestemming. Als ergens een voorbeeld kan worden genomen aan „zuinig zijn met het beschikbare materiaal“, dan geldt dit wel voor schepen, zelfs wanneer ze aan het einde van hun leven zijn gekomen.

# p

de sloperijen, maar daarmee is het wel bekeken. En toch wordt juist in ons land nog iets spectaculairs verricht op het gebied van slopen van schepen. Het gaat er bijvoorbeeld in Hendrik-Ido-Ambacht om schepen op te kopen die goed zijn onderhouden of waarvan grote delen – ook bijvoorbeeld de machine-uitrusting – nog bruikbaar zijn. De Shell-tankers „Venassa“, „Velutina“ en „Vibex“ (ex Britse vloot) en de „Isocardia“ (ex Franse vloot) vonden ook wel degelijk hun weg naar Frank Rijdsdijk - Holland. Hun sloopwerf is bereikbaar voor schepen tot zo'n 55.000 ton, dus het hoeven niet alleen de kustvaartuigen te zijn of de binnenvaartschepen (zeker nu met de sanering!). Een schip van 50 meter breed kan de obstakels die het ontmoet op zijn weg naar de onverbiddelijke branders en snij-apparaten nog passeren. De grote, goed onderhouden schepen worden veelal slechts ten dele gesloopt. Grote delen wor-

### Tankeroverschot

*We weten het allemaal: er is de laatste jaren een overschot aan tankerruimte en toch lopen er nog steeds bestellingen voor nieuwe tankschepen. De vrachtprijzen zijn gedaald en op verschillende plaatsen in de wereld liggen opgelegde schepen te wachten op betere tijden. Hoe dit alles zo gelopen is en wat er aan te doen valt, kunt u lezen in „Het Tankeroverschot“, een uitgave in de S.B.S.-serie, waarvan aan alle schepen 4 exemplaren zijn verstrekt. Ook op elke kantoorsectie zijn 2 exemplaren voorhanden. Extra exemplaren kunnen worden aangevraagd op sectie DFP/4, toestel 6127.*

# Portret van een Limburger

*De thans gepensioneerde gezagvoerder E. J. Stapper is Limburger. In hart en nieren mag je er wel aan toevoegen. Want ondanks zijn 32 jaren op zee, ondanks vele jaren wonen in Amstelveen – waar hij het overigens, zo vlak bij Amsterdam, ook best naar z'n zin had – is hij sedert vier jaar teruggekeerd in zijn geboortestad Maastricht. Sterker zelfs, teruggekeerd in de woning aan de St. Lambertuslaan 23, waar hij als kind opgroeide.*



„Ze zeggen, dat het een typisch Bourgondische stad is hier. Ik vind het er zelf nogal ver van af, maar een prettige stad vind ik het wel”, aldus gepensioneerde Stapper. Hij is nu een paar maanden met pensioen, maar zich helemaal gepensioneerd voelt hij zich nog niet. In januari ging hij eerst eens met vakantie, de Costa del Sol werd het. Ondanks dat de zon er nogal verstek liet gaan, ziet hij er gebruint uit. „Regen kregen we er anders ook volop, wat dat betreft deed de streek z'n naam weinig eer aan. En wat een bejaarden lopen daar in de winter! Ik voelde me er net in een Duits/Nederlands bejaardencentrum. Vooral toen ik het Middellandse-Zee-water zelf zo koud vond, dat ik het alleen om m'n kuiten liet spoelen. Ga daarom beslist niet iedere winter in Spanje doorbrengen, al zou ik wel veel willen reizen”.

Die wens om veel te reizen en iets van de wereld te zien, zat er bij hem al vroeg in. Het was eerlijk gezegd ook de reden, dat hij al als kind naar zee wou. Thuis hadden ze er weinig vertrouwen in. „Je gaat eerst maar eens naar de marine”, aldus z'n vader, die vermoedde dat die, toentertijd voor een Limburger vreemde beroepskeuze dan wel snel genoeg over zou zijn. Maar het tegendeel was waar. Het bleef „naar zee”, al was zoiets in de familie nog nooit voorgekomen.

„Nu zijn er heel wat Limburgers en Brabanders op de vloot. Zal je trouwens vertellen, dat ik eens met



de oude „Ondina“ Rotterdam binnenliep, met aan boord niet alleen een gezagvoerder, een hoofd-werktuigkundige en een 1e stuurman uit Limburg, maar zelfs de loods kwam er vandaan! Dat iets willen zien van de wereld heb ik altijd gehouden. Daarom vond ik de kustvaart ook zo mieters. Op de lange reis kwam er zo weinig van, vooral met de huidige „slow-steaming“ en het vaarpatroon van de laatste tijd is het maar een hoge uitzondering als je eens de wal op kan. Vlak na de oorlog was dat anders, maar toen bleef ik wel gelijk 33 maanden weg.”

Kapitein Stapper heeft overigens ook nog tijdens de oorlog gevaren. Want nauwelijks was Limburg bevrijd, of hij spoedde zich naar Engeland en kwam – voor acht maanden – op de „Lucita“ te varen. Aanvankelijk steeds maar weer pendelen tussen Engeland en Normandië. „Of ik nog iets van oorlogshandelingen heb meegemaakt? Ja, we voeren nog in konvooi en wel degelijk kregen we aanvallen te verduren. Maar ik kan er niet veel over vertellen. De zwaarste aanval was met diepzeebommen, waarbij nog een troepentransportschip tot zinken werd gebracht. Maar ik weet er niets van, hoorde het pas 's morgens bij het ontbijt, want ik was niet wakker geworden. Een beetje geluk moet je hebben,” voegt hij er peinzend aan toe. Minder geluk had bij een andere gelegenheid de timmerman op een T-2-er tijdens een tyfoon. „We waren na de waarschuwing aan de scheepvaart over de radio speciaal voor die tyfoon uitgeweken. Het was in de Pacific. Maar de tyfoon kreeg ons toch goed te pakken. Pas toen heb ik een zee meegemaakt, waarbij je het echt benauwd kreeg. Het was net of je op de bergenhoge golven steeds verder achteruit werd gezet. Ik was zelf nog stuurman. Plotseling braken de stagen van de voormast. Er werden vrijwilligers gevraagd en daar gingen we, aan elkaar vastgebonden. De timmerman zou na het klusje nog even kijken of het cement nog in de koker zat. Hij maakte zich los, maar een stortzee onttrok hem aan onze ogen. En hij bleef weg, nergens meer te zien. Wel lagen er een paar gewonden op het dek. Totdat we ontdekten, dat hij klem zat bij het spil, tussen de kabelaring en de ketting. We hebben hem, zo goed en zo kwaad als het bij het stormweer ging, eruit gekregen door met z'n allen onze rug onder de ketting te zetten en die zo een beetje op te wippen. Het kantoortje werd meteen ziekenboeg en samen met de 3e heb ik die dag 48 krammen gezet. En dat voor het eerst van m'n leven. De timmerman was er slecht aan toe, z'n bekken verbrijzeld. Op advies van een dokter op een nabij varend schip hebben we ook nog hartinjecties toegediend, ook zoiets waar je dan ineens voor komt te staan. Zo snel mogelijk stoomden we op naar een noodhaven in Japan. Maar die timmerman was zo groot, dat hij met geen mogelijkheid op zo'n Japanse brancard kon. Zelfs provisorisch de ziekenwagen in ging niet, z'n voeten bleven eruit steken. Uiteindelijk hebben we een vrachtwagen gecharterd en hem zo naar het ziekenhuis gebracht. Hij heeft het gehaald, al heeft hij heel wat maanden op bed gelegen. En hij hield een lidteken in z'n gezicht over, want de wond die daar zat hadden we niet gekramd, bang dat het een lelijk litteken zou worden. De dokter zei: je had het beter wel kunnen doen, want nu is het veel erger. Maar ja, wat wil je?”

Zulke herinneringen uit een 32-jarige loopbaan op zee zijn niet altijd even prettig. Net zo min als kapitein Stapper het gemakkelijk heeft gehad toen – geheel buiten zijn schuld of die van de medeopvarenden – de gloednieuwe „Marpessa“ verloren was gegaan. „Zo iets knaagt natuurlijk aan je, vooral omdat het onderzoek naar de oorzaak maar liefst drie jaar duurde. Zat je eenmaal op zee, dan was je het gauw genoeg kwijt. Maar als je met verlof kwam en men vroeg weer aanvullende informatie, dan kwam het opnieuw boven. Overigens, nogmaals m'n respect voor de inzet van

allen aan boord in die dagen. Maar goed, het is nu allemaal voorbij.”

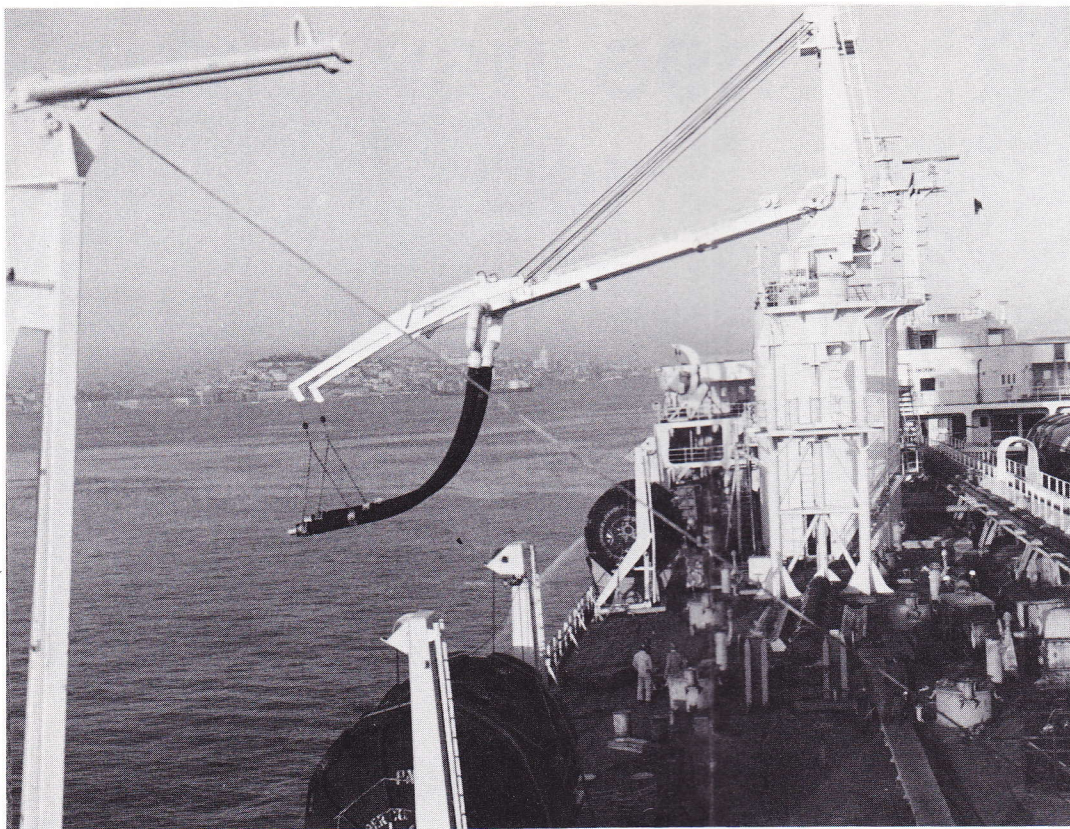
Net zo goed voorbij zijn de steeds weer nieuwe ontwikkelingen, de modernere ideeën en weer andere technieken. „Ik heb steeds prettig gevaren, dat mag ik wel zeggen, maar het is toch ook goed om er eens een punt achter te zetten. Weet u, je ging soms wel eens merken, dat je oud wordt. Niet fysiek, begrijp me niet verkeerd, maar gewoon bij de gesprekken met de toch merendeels jongere collega's. Velen hebben andere interesses, een deel is ook uit andere motieven gaan varen dan de ouderen. Wel vond ik het prettig, dat ze meer open zijn geworden, dat – als ze iets niet zien zitten – het ronduit tegen je zeggen in plaats van te zwijgen. Ook blijf ik respect hebben voor de hoeveelheid werk die er wordt verzet. Als je tegenwoordig 10 uur wachtloopt tijdens binnenliggen, dan heb je het heel wat drukker dan vroeger. Toen zei je: waarschuw me maar als je me nodig hebt. Alles is nu veel gecompliceerder geworden.”

Mevrouw Stapper, die sedert 1968 ook menige reis heeft meegemaakt, luistert glimlachend toe (en presenteert tussendoor Limburgse vlaai!). Zij hield wel van meevaren, maar bij voorkeur niet van die lange reizen. Alleen de avonden vond zij nogal eens lang duren, vooral omdat er op sommige schepen geen filmavonden meer zijn. Juist daarna was er dikwijls het gezamenlijk bij elkaar blijven. Zij

is Brabantse van geboorte, maar bracht toch haar jeugdjaren door in dezelfde straat als haar man. Samen trekken ze er nu, bij mooi weer, nogal eens op uit voor het maken van een wandeling in de omgeving, winkelen in Aken, Keulen of Luik voor de afwisseling. De kapitein bestijgt regelmatig ook het stalen ros om lichamelijk in conditie te blijven. „Ik weet nog wel, dat de Engelsen destijds de „Lucita“ en andere met Nederlanders bemande schepen, de 'belly ships' noemden. Kan je nagaan in welke conditie men toen aan boord verkeerde!” Dat wil hij nu niet, vandaar al die activiteit. Trouwens, ook zwemmen doet hij minstens tweemaal per week, maar dat is geen wonder als je bedenkt, dat waterpolo bij hem juist altijd een favoriete sport is geweest.

Vaste plannen voor de toekomst zijn er verder nog niet. Natuurlijk, de tuin vraagt aandacht, maar is toch geen karwei waarmee je al te veel dagen kunt vullen. „Ik ben eerlijk gezegd niet zo erg naar m'n pensioen toegegroeid, heb me er ook niet op voorbereid. Laten we het maar gemakzucht van me noemen. Maar ik vind het fijn thuis te zijn en zal niet zo gauw een vast baantje nemen, dat niet. Een enkele keer een boot uitbrengen, ja dat zou me wel trekken.” Ook voor een Limburger kruipt het bloed waar het, als gepensioneerde, eigenlijk niet meer gaan kan.





De "flow boom" van de "Sepia", welk schip thans regelmatig wordt ingezet om VLCC's te lichter en aldus de raffinaderij in Garyville van de "Energy Corporation of Louisiana" (ECOL) van grondstoffen voorziet.

#### Lastig

Verhuizen is lastig. Maar je telefoonnummer veranderen is ook lastig. Zeker als een nummer in dit blad bekend is gemaakt als zijnde het juiste om te vragen hoe het met de passage van een scheepsgezel zit, dus wanneer het vliegtuig landt of wanneer hij voor vertrek op Schiphol moet zijn. De heer Roodhorst, die dat oude nummer kreeg toebedeeld, zit er maar mee. Hij zit alle „repairs” te „plannen” en wil wel graag van de voor hem moeilijke passage-vragen af. Dat kan, als een ieder die wil praten over „passages scheepsgezellen” voortaan uitsluitend wil doorkiezen naar 69-6153, 69-6155 of 69-6156.

#### Kleurenfoto's

In het najaar zijn wij erin geslaagd om van een aantal schepen die de haven van Rotterdam binnenliepen, kleurenopnamen te laten maken, hetzij vanuit de lucht, hetzij vanaf een „vletje” in de monding van de Nieuwe Waterweg. Gevoegd bij enkele opnamen die wij reeds op andere wijze wisten te vergaren, beschikken wij thans over een vijftiental foto's van onze schepen in kleur, geschikt om er de bekende briefkaartfoto's voor verkoop aan boord van te maken. Nog niet veel op een totaal van in de veertig. Zeker niet als we bedenken dat er nog kleurenfoto's bij zijn, die nou net niet het schip in de meest gunstige omstandigheden weergeven. Daar komt bij, dat het weer in deze wintermaanden niet bijzonder geschikt is om een geslaagde kleurenbasis te leggen voor de vervaardiging van briefkaartfoto's. Toch gaan we ermee door, al blijven we verder voornamelijk aangewezen op de mogelijkheden dicht bij huis, dus wanneer een schip Rotterdam of Europoort aanloopt, tenzij men aan boord meewerkt, want niet alle schepen – helaas – doen Rotterdam regelmatig aan, zodat een groot aantal schepen het voorlopig met opnamen in zwart/wit zouden moeten blijven doen. „In den vreemde” wordt echter nogal eens door firma's die zich op scheepsfoto's toeleggen, aan boord een kleurenfoto aangeboden. Als ons de naam en het adres van de

leverancier wordt opgegeven, eventueel met het nummer van de foto, kunnen wij met deze firma contact opnemen, waardoor wellicht binnen redelijke tijd een fleurig plaatje van elk schip naar huis en naar kennissen kan worden gestuurd.

#### Dank-dank

Langs deze weg wil ik graag nogmaals mijn grote dank betuigen. Dank voor het grandioze afscheid. Dank voor de prachtige cadeaus. En dank voor de bijzonder fijne samenwerking die ik met zovelen zo lang mocht hebben. In loopbaan en privé het allerbeste toegewenst.

J. G. Holtrop

Niet al mijn collega's waren in de gelegenheid op 13 januari bij mijn afscheid tegenwoordig te zijn. Dat vind ik jammer want we hebben toch vele jaren samengewerkt. Gelukkig biedt ons blad mij de gelegenheid om hun die ik gemist heb, alsnog het allerbeste toe te wensen voor de toekomst. Verder dank ik nogmaals allen voor het zeer welkome afscheidsgeschenk. Het zal driftig gebruikt worden. Het ga jullie goed.

Daan de Lely



#### Vluchtelingen

Die zijn er nog steeds, burgers die als gevolg van oorlogsgeweld hun dorp, stad, streek of land hebben moeten verlaten en „displaced persons” zijn geworden. Ook in Labuan, waar de mannen van de „Marinula” zo langzamerhand de weg wel weten, zijn er vluchtelingen. Om precies te zijn: 113 Vietnamezen, waaronder vele kinderen. Alhoewel die door het Rode Kruis aldaar worden verzorgd, zag het er tegen de kerst niet naar uit, dat voor deze mensen – en met name de zieken en de kinderen – iets bijzonders kon worden gedaan. Een verzoek om wat hulp, dat ons kantoor via de „Marinula” bereikte, was echter niet tevergeefs. En zo kon gezagvoerder W. Croes namens Shell Tankers op 21 december een bedrag overhandigen aan Puan Susie Koh

van de plaatselijke Rode Kruis organisatie, waarvan extra voeding kon worden aangekocht alsmede speelgoed voor de kinderen. Maar ook de opvarenden van de „Marinula” wilden niet achterblijven en besloten spontaan om niet alleen hun eigen kerstkist ter beschikking te stellen, doch ook wat vertier voor de vluchtelingen mogelijk te maken door een volleybal, met net, te schenken. De opvarenden van de „Marinula” werden in Labuan reeds op handen gedragen; nu niet meer alleen door de inwoners, maar ook door de vluchtelingen ter plaatse.



### Nieuw begin

Onder deze kop brachten wij in ons januari-nummer een artikel over Marianne Kors, de maatschappelijk werkster die sedert kort bij onze organisatie met raad en daad ten dienste staat van het vloot- en walpersoneel en hun gezinnen. Wij stelden in dat artikel de vraag of het verlenen van maatschappelijke hulp bij onze maatschappij nu iets geheel nieuws is. „Neeen”, was daarop het duidelijke antwoord van Marianne Kors. Want – en we halen haar nu letterlijk aan – „In het verleden is door mw M. G. Pauptit als maatschappelijk werkster reeds baanbrekend werk verricht voor onze maatschappij. . .”

Dat dit zo is en dat mw. Pauptit daarbij een heel bijzondere plaats heeft ingenomen in de harten van een aantal van onze collega's, werd duidelijk toen eind vorig jaar van het Centrale Kantoor in Den Haag werd vernomen, dat mw. Pauptit eind januari met pensioen zou gaan. Spontaan staken een aantal

Shell-Tankers-mensen hun, merendeels grijs behaarde, hoofden bij elkaar en vonden, dat daar iets aan moest worden gedaan. De beurzen werden spontaan te voorschijn gehaald en de opbrengst was voldoende om er een flink formaat scheepsbel van aan te schaffen, die – met een kleine deputatie – door de hr. Van 't Slot, adjunct-directeur, op 27 januari met een toepasselijke toespraak aan de scheidende werd overhandigd. Voor mw. Pauptit is het nu ook een „nieuw begin”, maar de beste wensen van haar oud-collega's vergezellen haar.

### Opleiding

Wij hebben de hand kunnen leggen op een serie foto's die een beeld geeft van een van de vele zaken die onze Chinese scheepsgezellen op de Hong Kong Seamen's Training School allemaal leren. De opleiding, die vier weken duurt,

behelst een aantal nautische en technische zaken, waarbij vooral veel aandacht wordt besteed aan het onderwerp veiligheid en reddingsmiddelen aan boord van tankers. Aan het eind van de opleiding, die reeds jarenlang wordt gegeven, neemt een vertegenwoordiger van het Marine Department van de "Government of Hongkong" een officieel examen af, waarna aan hen die geslaagd zijn het „AB/EDH Certificate" (diploma Volmatroos) en het "Lifeboat Certificate" (Sloepsgastdiploma) wordt uitgereikt.

Op de foto's een aantal van onze scheepsgezellen bij een reddingsoefening.

### Voor en na

„Voor en na de brand”, dat is toch wel het meest geschikte bijschrift bij de foto's die ons een aansteker respectievelijk een stoel laten zien. Het was – tijdens binnenliggen te Pernis – dat aan boord van de "Kylix" brand ontstond in een van de bediende-hutten midscheeps. Alhoewel na het geven van alarm de brand snel kon worden geblust



dankzij kordaat ingrijpen van de 1e en 3e stuurman, hadden de gevolgen aanmerkelijk ernstiger kunnen zijn.

En dat allemaal als gevolg van het gebruik van een onveilig werkende aansteker. U weet wel, zo'n ding, waarvan je de vlam na gebruik bewust weer moet afsluiten. Het is een aardigheidje dat een leverancier in Curaçao waarschijnlijk wel aan meer opvarenden op onze schepen heeft geschonken. Maar levensgevaarlijk spul blijft het, hoe aardig de geste ook is bedoeld. De aansteker – met mogelijk niet goed uitgedoofde vlam – is na gebruik op de stoel gedeponeerd, die naast het bed stond. De stoel ging schroeien, smelten, zette dekens en een matras haast in lichterlaaie. . . Hoe de aansteker en stoel er na het brandje uitzagen is duidelijk te zien. Een foto „voor en na de brand” ziet er wel eens ernstiger uit, maar het had in dit geval even goed een heel schip kunnen zijn, met al het menselijk leed dat daarvan het gevolg kan zijn.

### Ping Pong!

Tijdens de reis van de "Macoma" van Singapore naar Los Angeles vond onze "Toean Lol" (hwtk v. d. Bogaard) dat er maar eens een ping-pong-compitie gespeeld moest worden.

Na het verrukkelijke kerstdiner vertoonden de lijnen op onze gewichtsgrafiek een gevaarlijke knik naar boven. Een mooie gelegenheid dus om weer op het normale gewicht te komen. Veel mensen waren er voor te vinden en al gauw werden er zes teams gevormd met namen zoals: „De Meppers”, die hun naam wel eer aandeden, en de „Amateurs”, die er geen bal van konden en meer op de ogen mikten dan op de tafel. Verder „De Kruimels”, „ABJ”, „Hoelala” en „De Laatkomers”. Ieder team had een leuke vlag gemaakt, waarin je de specialiteit van het team terugvond. Alleen onze baas, die in „ABJ” speelde, moest weer zonodig een PSV-petje opdoen en had ook PSV stiekem in zijn vlag gezet. Maar pingpongen, dat kon hij zeker!!!

Onder groots vlagvertoon en wilde kreten stortten de teams zich in de strijd om het kampioenschap. Er werd heel fanatiek gespeeld en heel wat aangemoedigd. Natuurlijk ook wel eens flink „achteruitgeboden”, maar dat hoort er tenslotte bij.

Na afloop werden de kampioenen bekend gemaakt door de kapitein, die voor deze gelegenheid als notaris Prins optrad en de prijzen uitreikte. Tussen de bedrijven door had onze fotograaf (2de wtk Albrechts) ervoor gezorgd, dat de hele happening op de gevoelige plaat werd vastgelegd en bij de prijsuitreiking kreeg iedereen een groeps- en een teamfoto, die hij in de donkere kamer van ons schip in allerijl had afgedrukt.

De winnaars waren de leden van het team „Hoelala”, het enige team waar een echt paar in speelde. Zij werden extra in het zonnetje gezet met een kroon op het hoofd en heerlijke drank.

Later op de avond steeg de gezelligheid ten top toen onze chef Groenendijk een aantal schalen met zalige hapjes liet aanrukken. Het was een leuke tijd waarin we veel plezier hebben gehad. Bovernatien vlogen de dagen om op die eentonige reis.

Marianne Dikentman en Henny Lagcher



## Vlootjubilariissen:



**M. Alvarez Fernandez,**  
marinero integrado,  
10 jaar op 22.1.77



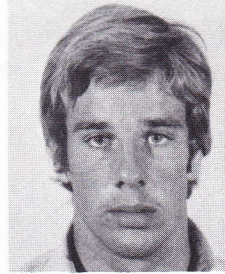
**J. Parada Garrido,**  
capataz de buque,  
10 jaar op 10.2.77



**T. L. Straatman,**  
sch.kok



**R. G. Twiest,**  
sch.vakman II



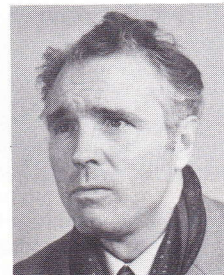
**E. A. Videler,**  
sch.vakman 2,  
per 23.9.76



**P. Fokker,**  
sch.vakman 2,  
per 15.1.77



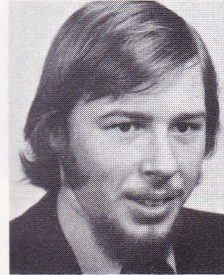
**H. Waltz,**  
3e wtk.,  
10 jaar op 8.3.77



**L. Neeleman,**  
sch.gezel a/w,  
10 jaar op 15.3.77



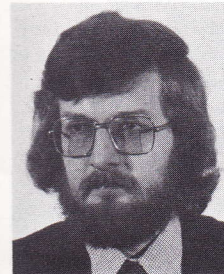
**J. R. Haeren,**  
sch.kok



**T. M. Vloo,**  
hoofd voeding



**J. A. M. Kik,**  
sch.kok



**H. Seegers,**  
sch.kok

## Boekbespreking

### Zeilreuzen

Uitgever:  
Unieboek N.V., Bussum  
Prijs: f 75,—

Wederom is een omvangrijk werk in de „Boer Maritiem"-serie verschenen, in wezen een prachtig platenboek over 39 grote zeilschepen. De samensteller, M. Drumond, toont ons die schepen met behulp van 150 zwart-wit-opnamen, voor een groot deel genomen door de bekende zeefotograaf Willoughby. Gezegd moet worden dat – in tegenstelling tot hetgeen veelal bij dergelijke uitgaven opvalt – nu voornamelijk foto's zijn gebruikt die nog niet eerder zijn gepubliceerd. En bij elk van de behandelde schepen – alle in de vaart gehouden koopvaardijsschepen uit de zeiltijd alsmede nieuwe zeilschepen gebouwd in de oude stijl – bovendien nog een schema, in kleur, van het bewuste schip.

De tekst bij elk der behandelde schepen, waarin toelichting wordt gegeven op de bouw, de indeling, uitrusting alsmede de wederwaardigheden, is een vertaling uit de oorspronkelijke Engelse uitgave „Tall Ships". En dat is helaas goed te merken, want hier en daar wordt het Nederlands wel wat gewild aangedaan. Nog afgezien van het feit dat men niet de moeite heeft genomen om b.v. de toelichting op de „Eendracht" van de nationale vereniging „Het Zeilend Zeeschip" even bij te werken of de gegevens kritisch te controleren. Zulke zaken vallen natuurlijk te betreuren bij een op zichzelf toch niet goedkope uitgave. Wat overigens niet wegneemt, dat degene die iets minder kritisch is ingesteld en nu eenmaal zijn hart heeft verpand aan de grote „Zeilschepen" – of die van vroeger zijn of van nu – menig kostelijk uurtje met dit boekwerk zal doorbrengen.



**G. Barnhard,**  
hoofd voeding



**C. H. van der Veen,**  
sch.vakman II

# Vlootpersonalia

periode van 16 januari t/m 15 februari 1977

## Gehuwd:

21.1: M. Bomhof, bediende (a/d) met mw. G. v. d. Sprong;  
28.1: P. S. C. Braun, 4e stm., met mw. T. Lühen;  
28.1: A. Steenstra, 5e wtk., met mw. G. Heinen;  
3.2: R. van der Bos, II.stm., met mw. B. Miedema;  
4.2: C. G. Storm, 5e wtk., met mw. K. Bekkenutte;  
11.2: A. Schol jr., II.stm. met mw. M. Warmerdam;  
15.2: L. P. L. W. Dekkers, sch.vakman I, met mw. Y. T. Wolhgemuth.

## Geboren:

2.2: Johannes Franciscus, zoon van B. J. H. Wortelboer, 2e stm., en mw. A. E. J. Wortelboer-Spijkerman.

## Aflossingen:

gezagv.: P. C. Hoek, G. Heising, H. A. Kuling, A. de Ligt, P. M. de Graaf, H. Unger, A. C. Weide, A. W. C. van Schendel, J. E. Dekker, A. Tysma, J. Klein Roseboom, P. Cammel, E. H. Brameyer; 1e stl.: P. C. Rakké, W. van der Meulen sr., W. Drost, W. Kalkman, P. R. Brunet de Rochebrune, G. van der Oord, L. J. Hirs, C. R. Groen, N. Venendaal; 2e stl.: H. J. de Vries, B. J. H. Wortelboer, J. M. B. van Kessel, J. A. M. Sneek, H. Sieders, P. G. van der Laag, R. van der Voort, R. de Bordes, H. H. van Dijk; 3e stl.: P. A. Vermolen, A. Breevaart, S. I. van der Zee, J. Teertstra, P. C. J. Dikkentman, R. A. Jongejan, H. Rijpkema, M. Parlevliet, B. van Gulpen, P. P. Busking; 4e stl.: H. V. de Jong, J. J. Smit, D. F. A. Maljers, J. de Groot, J. Kuiken, J. van der Tuin, M. Treffers; radio-off.: D. J. Vos, A. van Huissteden, J. Damme, A. Narold, P. L. Linders, B. Immerzeel, H. Boskemper, R. van den Berg, J. Thomas, M. K. Bierlee, H. E. Haalmeyer, G. H. P. Ribbens, K. Keizer, H. C. M. Vleeschouwer, N. J. C. de Troye, H. Platschorre; hfd.wtk.: J. B. Biondina, J. van Essen, F. in 't Veld, J. E. Weidema, A. J. G. Weitzel, A. Modderman, A. Bax, W. Groenendijk, J. J. F. Reitsma, G. J. B. Hartman; 2e wtk.: A. K. van 't Blik, E. Aanen, J. F. Vernooij, C. W. H. van Holthuysen, J. Klemann, J. A. Maassen, I. J. Albrechts, M. J. Parent, A. J. Verkerk, W. A. M. Bouma, T. Scholte, G. de Goede; 3e wtk.: T. P. M. Westhuis, C. P. den Heijer, J. M. Hogenstein, P. C. de Wit, R. C. Starckenburg, B. Slagmolen, J. W. Goëties, P. A. van Schuppen, R. C. Starckenburg, A. J. de Waal, J. Lagcher, C. Brasser, J. C. van Baasbank, P. C. M. Drost; 4e wtk.: A. W. M. M. Mey, F. Vos, J. R. Spoelstra, P. Mulder, A. Hoosbeek, M. P. M. Boonen, W. Kool, P. J. W. Hoogendoorn, N. W. Kuilman, W. H. Lentink, S. J. F. 't Hooff; 5e wtk.: C. J. J. Verhart, F. E. Bussenius, W. A. den Baas, W. A. 't Jong, J. W. Schippers, J. Marijs, J. J. P. Schilder, W. J. Adema, P. L. M. Akkerman, G. A. de Ridder, M. J. de Kroon, D. J. Bastiaans, A. Hoosbeek, A. J. Leget, H. J. M. Frenken, J. Wijnenmalen, H. A. J. Kiljan, J. Terpstra, W. M. de Vries, P. Alkema, P. C. Rijmsmus, J. C. Butler, H. H. P. F. Janssen, W. Mink, R. Romijn, T. W. A. Boers, J. van Egdon; ass.wtk.: J. Poot; sch.voorman: C. F. M. Hartman, B. R. Pronk, I. Dijker, T. H. van Vijmen; sch.vakman I: J. P. M. Kanters, F. Oostdijk; sch.vakman II: G. de Snoo, J. P. de Landes, E. L. Boldewijn, G. C. Wiegant, R. W. B. M. van Huët, Q. A. P. de Wit; sch.gezel a/w: J. E. Schrijn, F. Kromjongh, J. van der Meer, J. G. Booy, C. Verлинд,

W. J. van Strijland, A. J. van Dormolen, L. P. H. Lindeboom, G. Sijmons, S. D. N. van Westering, G. H. de Visser, F. F. Beekhuis, D. Bergen, E. K. Smit; aank. sch.gezel a/w: R. G. Bosker, G. K. Schrijn, N. Meijer, R. B. A. Spronck, R. N. Houtkoooper, P. R. van den Barselaar, M. Hulsman; hoofd voeding: A. C. Fool, B. Gohres, H. J. van Alphen, F. Tüllman, H. C. Lindenberg, W. C. Kapper, H. A. Groenendijk, L. H. H. L. Leithuysen; sch.kok: R. A. de Lange; aank. kok: D. Heemeijer, J. van der Horst; hoofd bediende: H. Domselaar, O. H. Noorman; bediende: H. de Ruig, L. de Vos, H. J. Denies; koksmaat: R. Kamperman; jongen a/w: P. F. van Dam.

## Tewerkstellingen en overplaatsingen:

**m.s. Abida:** radio-off. F. K. van Westen, 2e wtk. W. Verhagen sr., 5e wtk. A. T. M. Hoff, L. A. A. Visser;  
**m.s. Acila:** hfd.wtk. H. Buiten, 2e wtk. C. G. van der Zwet;  
**m.s. Acmaea:** wnd. 3e stm. H. A. Kamsteeg, 4e stm. E. E. de Rijcke, hfd.wtk. R. N. Groen, 5e wtk. D. Struyk, R. Floor, sch.vakman II R. G. Twiest;  
**m.s. Acteon:** wnd. 3e stm. J. L. Assendorp, 4e stm. R. van Dijk, 2e wtk. H. Kuyper, 3e wtk. M. W. M. van der Burgh, 4e wtk. A. W. Ros, sch.vakman I R. Croese;  
**s.s. Arca:** radio-off. J. H. Boskemper, 3e wtk. N. P. Dekker, 5e wtk. E. J. Kolet, II.wtk. E. J. J. Hulshof;  
**s.s. Atys:** 2e stm. S. Bos, radio-off. C. P. Verschoor, 2e wtk. W. Muis;  
**s.s. Capiluna:** wnd. 2e stm. M. J. van Loozen, radio-off. J. J. A. van der Zee;  
**s.s. Capisteria:** 3e stm. J. P. Molenaar;  
**m.s. Cinulia:** 3e stm. R. F. Mesker, 4e wtk. W. J. L. de Gee, 5e wtk. J. H. M. Stoffelen, sch.vakman I M. A. J. Veen, sch.vakman II J. P. Kilkens;  
**m.s. Crania:** 4e stm. J. Schol, 2e wtk. P. A. Ankerman, 3e wtk. T. H. van Leeuwen, 5e wtk. A. W. van Sluys;  
**m.s. Dallia:** 5e wtk. G. R. Spijkerman, A. Huneman, sch.voorman J. M. Wigleven, saw P. Luyten, hoofd voeding F. D. Wayers, sch.kok J. R. Haeren;  
**m.s. Daphne:** 1e stm. T. W. Scharrenburg, 3e stm. A. M. Borgart, 3e wtk. P. Dekkers, 5e wtk. T. van Luttkhuizen, asaw C. T. J. Snel, bediende B. J. van Gelderen, koksmaat H. Verbeke;  
**m.s. Diadema:** 4e stm. L. F. F. T. van Oudvorst, radio-off. D. Dijkstra, 2e wtk. J. Ommering, 5e wtk. J. W. G. van der Hoeven, sch.vakman I W. Kesteloo, saw A. C. Dieckman, J. A. Schaarm, P. T. Post, J. C. Daatselaar, M. Klok, asaw R. J. ter Weijden, M. A. Rijken, H. T. Rijken, sch.kok G. J. C. de Deugd, hoofd bediende D. Seip, bediende E. Jacobs, koksmaat M. Brookman;  
**m.s. Diloma:** 3e stm. R. J. Moeke, hfd.wtk. R. W. H. Buitenrust Hettema, 4e wtk. N. H. Bijl, 5e wtk. J. Hakkers, sch.vakman I R. Cornelissen, saw E. M. Meijer, C. Roodbol, C. A. Keegel, asaw J. J. Snel, hoofd voeding A. Onderstal;  
**m.s. Dione:** radio-off. A. A. M. Lapidaire, wnd. 3e wtk. B. K. Frans, 4e wtk. A. M. den Bakker, 5e wtk. F. X. van Tol, sch.voorman H. H. van Oostrum, sch.vakman II P. Fokker, saw J. van der Sluis, asaw P. J. Versteeg;  
**m.s. Dosina:** 1e stm. H. Steenstra, 2e stm. A. B. Tuyl, 3e stm. P. L. van der Vos, 4e stm.

R. Schreuders, 5e wtk. E. Dubbeldeman, A. R. Seraus, J. J. van Emmerik, sch.vakman I R. Groot, saw L. van der Sluis, D. Rovers, jongen a/w R. Mos;  
**m.s. Felania:** 4e stm. P. J. T. Knappstein, 5e wtk. C. M. Abrahams, II.wtk. C. G. Verwey, saw R. E. Hubbard, F. J. Linders, C. H. Hoogendijk, asaw G. W. Helsdingen;  
**m.s. Fulgur:** hfd.wtk. J. Wielart, hoofd voeding J. L. Menger, bediende F. Deen;  
**s.s. Katelysia:** wnd. 2e stm. C. J. de Boer, 4e stm. H. Puyman, II.stm. L. Onderweegs, hfd.wtk. C. H. de Koning, 5e wtk. R. R. Vijber, J. W. Hermanie;  
**s.s. Kelletia:** gezagv. J. L. Muyskens, radio-off. D. Eylers, 4e wtk. L. P. Lucking, sch.vakman I J. J. Snijders, sch.vakman II P. G. van Wadenoyen, hoofd voeding M. van Hagen;  
**s.s. Kermia:** wnd. gezagv. H. Verbaas, hfd.wtk. J. G. Bron, 5e wtk. H. Groefsema, W. Mourits, II.wtk. J. A. G. Calen, W. L. H. Goudt, sch.vakman II C. H. van der Veen;  
**s.s. Khasiella:** gezagv. J. M. Hillen, 3e wtk. R. A. M. Haffert;  
**s.s. Kopionella:** gezagv. C. Wolse, 4e stm. J. Ghijssels, radio-off. D. Hekking, hfd.wtk. H. Bax;  
**s.s. Kylix:** wnd. gezagv. A. J. de Ronde, hfd.wtk. C. J. Vermeulen, 5e wtk. R. van der Heide, J. E. de Frètes, II.wtk. A. van Beek, E. Boeve;  
**s.s. Lovellia:** gezagv. P. C. G. M. Passieux, 1e stm. G. M. Schipper, 2e stm. B. M. Stubbe, radio-off. D. J. Hage, hoofd voeding A. R. Welvering, capataz F. Ruiz Veiga, man. esp. J. Crespo Fontenla, 2° man. esp. M. Vieitez Vieitez, mar. int. A. Areses Fontenla, A. Boullosa Dacosta, A. Fernandez Garcia, J. R. Lopez, Nieto, G. Pardavila Simes, A. Pereira Mosquera, J. Rodriguez Cabral, J. Soage Avendano, 2° mar. int. J. Figueirido Acevedo, A. Fortes Fraga, coc. J. R. Fernandez Gomez, cam. may. do. P. J. Rodriguez Solino, cam. J. L. Rodriguez de Saa, J. R. Somoza Vazquez, cam. (trip.) G. F. Alfaya Alonso;  
**m.s. Macoma:** 1e stm. G. W. Bouma, 3e stm. D. Dankkaart, radio-off. J. H. ten Pas, 2e wtk. R. A. Risseeuw, 3e wtk. W. H. Hennink, 4e wtk. A. B. Blomberg, 5e wtk. C. A. Jansen, A. M. V. Beulen, saw M. J. Heiligers, P. Raams, L. L. Monk, L. C. Koymans, asaw H. Sandifort, hoofd voeding J. van der Horst, sch.kok T. L. Straatman, bediende A. Jansen;  
**s.s. Marinula:** 2e stm. R. J. J. F. Zeegers, 4e stm. R. G. Pieters, hfd.wtk. O. A. van der Want, 2e wtk. A. P. de Groot, 5e wtk. C. W. Bouman, sch.voorman C. Voorspuj;  
**s.s. Marisa:** gezagv. W. Croes, 1e stm. C. P. Schoenmakers, 2e stm. C. van de Vrie, 3e stm. C. M. Bianchi, radio-off. M. Eijffers, hfd.wtk. C. W. Stolk, 2e wtk. L. W. Jorissen, 3e wtk. H. E. Daniëls, 4e wtk. E. J. van den Brink, 5e wtk. H. M. Zwanenburg, J. W. Golstein, G. A. Mellonijs, sch.vakman I W. H. Klein, L. J. C. van Kuyen, sch.vakman II F. J. E. Wachelder, R. R. Meijs, hoofd voeding J. J. Dalmayer;  
**s.s. Meta:** 2e wtk. J. L. de Bondt, 3e wtk. J. D. Compiet, 5e wtk. J. R. Kroos, capataz A. Puime Amorin, man. esp. J. Garcia Riobo, 2° man. esp. J. Araujo Garcia, mar. int. C. Acosta Blanco, F. Costa Cruz, M. Costas Ezcuardia, S. Cuadrado del Castillo, G. Figueroa Garcia, R. Martinez Andrade, A. Perez Fernandez, J. Rios del Rio, J. Rodriguez Freire, G. Suarez Tajes, 2° mar. int. F. Gonzalez Rodriguez, jefe de f. M. J. Rey Rafalles, coc. F. Aragunde Romero, cam. J. M. Freire Bouzas, J. Santome Canedo,

A. A. Salgueiro Rodriguez, cam. (trip.)  
 J. A. Taboas Rana;  
**s.s. Mitra:** 2e wtk. H. L. de Koning;  
**s.s. Mytilus:** gezagv. A. Post, 3e stm.  
 P. A. D. Bouwman, radio-off. J. H. ter Horst,  
 5e wtk. A. M. Oonk;  
**m.s. Niso:** gezagv. B. C. Exter van den Brink,  
 2e stm. D. M. Alderlieste, radio-off. G. J. Wevers,  
 hfd.wtk. J. van der Schee, 4e wtk. J. P. de Visser,  
 5e wtk. B. S. J. Spierenburg;  
**s.s. Ondina:** gezagv. B. C. Visser, 4e stm.  
 W. J. van Hoorn, 3e wtk. J. Kruize, wnd. 4e wtk.  
 J. H. van Leuven, 5e wtk. P. A. G. van der Meer;  
**s.s. Onoba:** gezagv. J. van Beele, 5e wtk.  
 K. Wagenaar, hoofd voeding  
 H. W. J. van Haarst;  
**s.s. Patro:** 3e stm. R. Kuipers, hfd.wtk.  
 P. J. de Lange, 4e wtk. G. H. Willems,  
 hoofd voeding L. J. W. Broenink;  
**s.s. Sepia:** 5e wtk. R. Dorrenboom,  
 T. den Dekker;  
**s.s. Viana:** gezagv. J. H. Korsen, 2e wtk.  
 C. J. den Hollander, 5e wtk. F. P. van der Star;  
**s.s. Vlieland:** 4e stm. R. R. Hoep, 4e wtk.  
 J. Verhagen, 5e wtk. J. J. Timmermans,  
 P. P. van der Wilt;  
**s.s. Zafra:** gezagv. J. H. A. Budding, 4e stm.  
 J. W. Steynis, 5e wtk. A. de Vries, G. J. van Rijn;  
**s.s. Zaria:** 2e stm. P. Steynis, B. de Vreeze,  
 5e wtk. J. de Klerck, A. Willemstein.

#### Uit dienst getreden:

3e stm.: M. van Dijke, J. J. Honders;  
 4e wtk.: J. Driesen, T. Mellegers, A. Middelkoop;  
 5e wtk.: J. F. de Feyter, J. A. Geerdinck, A. Korf;  
 hoofd voeding: E. T. P. van Boles;  
 sch.vakman II: R. Martini;  
 sch.vakman I: G. J. van den Heuvel,  
 G. J. A. Wachelder.

#### Met pensioen:

sch.gezel a/w: G. Z. Spaans.

#### Overgeplaatst:

3e stm.: M. de Bruyne – Nederlandse Aardolie  
 Maatschappij.

#### Tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: D. J. van der Mast – Shell Nederland  
 Raffinaderij B.V. te Pernis;  
 3e stm.: P. J. van den Driest – Stoomvaart  
 Maatschappij „Oostzee” N.V.;  
 3e wtk.: J. A. Deelen – Stoomvaart Maatschappij  
 „Oostzee” N.V.;  
 3e wtk.: P. Kooyman – Chevron Tankers B.V.

#### Terug van tijdelijke tewerkstelling:

2e stm.: R. Hagen – Stoomvaart Maatschappij  
 „Oostzee” N.V.;  
 2e stm.: J. Verdoorn – Nederlandse Scheepvaart  
 Unie;  
 2e stm.: F. B. Schröder – Nederlandse  
 Scheepvaart Unie;  
 2e stm.: J. van Rooyen – Nederlandse  
 Scheepvaart Unie;  
 4e stm.: G. A. van Dijk – Nederlandse Scheepvaart  
 Unie;  
 4e stm.: K. P. Cupido – Chevron Tankers B.V.;  
 2e wtk.: R. A. Risseeuw – The Shell Company of  
 Qatar Ltd.

#### Aangesteld als:

4e stm.: R. R. Hoep, R. van Dijk,  
 L. F. F. T. van Oudvorst, J. Ghijssels;  
 5e wtk.: A. K. Vennik, M. J. Hoekman,  
 R. R. Vijber, J. W. Hermanie, R. van der Heide,  
 J. C. Boogaarts, A. M. V. Beulen, C. A. Jansen,  
 C. M. Abrahams, A. Willemstein, D. Struyk;  
 sch.vakman I: R. Croese, G. Struik, M. A. J. Veen;  
 hoofd voeding: H. Otter, A. R. Welvering.

#### Behaalde diploma's:

1e stm. G. H. V.: P. Steynis;  
 1e stm G.H.V.-th.: R. J. Ruts, M. C. Kalkman,  
 C. D. Kromhout;  
 2e stm G.H.V.-th.: N. J. C. M. van der Palen;  
 3e stm. G.H.V.: J. P. van Rensen;  
 „C”: J. Smid, M. F. Koens;  
 „B”: J. H. Maneschijn, H. Wesselman;  
 „A/B-th.”: A. Molenaar, L. A. A. Visser.

## Bruidspaar van de maand



*Het is alsof de weergoden er mee spelen, want de bruidsparen die de laatste maanden deze rubriek haalden, troffen allemaal een mooie zonnige huwelijksdag. En dat in deze tijd van regen, kou en snijvende winden. Een gunstig voorteken.*

*Ook voor 17 wtk. Anne Steenstra en mej. Geke Heinen trokken de weergoden het sombere wolkendek op 28 januari te Roosendaal open. „Hoe we elkaar hebben leren kennen?” Anne is best bereid hier iets over te vertellen, als we het pas getrouwde paar een week na datum even storen (telefonisch weliswaar) in hun wittebroods-„hide-out”. „We kennen elkaar al heel lang; mijn vrouw was een vriendin van mijn zuster en eerlijk gezegd konden we elkaar vroeger niet uitstaan, we hadden altijd ruzie!” Maar zoals het oude spreekwoord gaat: „Nil ne quit amor” en de Latinisten onder ons zullen hierbij instemmend knikken, want: „de liefde vermag alles.” Waarbij wij onze beste wensen voor dit bruidspaar doen.*

## Vlootcirculaires

In de periode 16 januari tot en met 15 februari verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR berichten.

No.	Datum	Onderwerp
1238	24.1.77	Schaderapport 137.
1239	20.1.77	Voedinggeld, wijzigingen uurverdiensten (PCOR).
1240	21.1.77	Accommodatiebrand Kylx/ondeugdelijke gasaanstekers.
1241	25.1.77	Sociale verzekeringen, bedrijfspensioenfondsen voor de koopvaardij, voedinggeld etc.
1242	27.1.77	Bandstoppers van tension winches.
1243	28.1.77	Voorkomen van olie lekkage door pompkamer zee-afsluiters.
1244	31.1.77	Maritiem betonningstelsel systeem „A”.
1245	31.1.77	Radioberichtgeving aan Nederlandse koopvaardijsschepen.
1246	31.1.77	Vlootinformatiebulletin No. 73.
1247	31.1.77	Koersen (PCOR).
1248	1.2.77	Sociale verzekeringen.
1249	9.2.77	Correctie op circulaire 1246 (PCOR).

## Mutaties walpersoneel

in de periode 16-1-1977 t/m 15-2-1977

#### Uit dienst

15-2-1977 Mevr. Y. Rijsdijk-Keijzer – DFP/3

#### Interne mutaties

17-1-1977 J. van der Linden van DFP/5

naar DFP/7

15-2-1977 Mej. H. Slobbe van DFF/1 naar DFP/3

## tussen schip en ka

zestiende jaargang no. 7  
 maart 1977

**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.**

#### Redactie

R. L. N. Olieroock  
 W. N. Wouters  
 010 - 696126

#### Administratie

010 - 696127

#### Kopij

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