

TUSSEN  
**SCHIP  
EN KA**  
MAANDBLAD VOOR HET  
VLOOT-ENWALPERSONEEL  
VAN SHELL TANKERS N.V.  
M E I 1 9 7 1





# Europaort

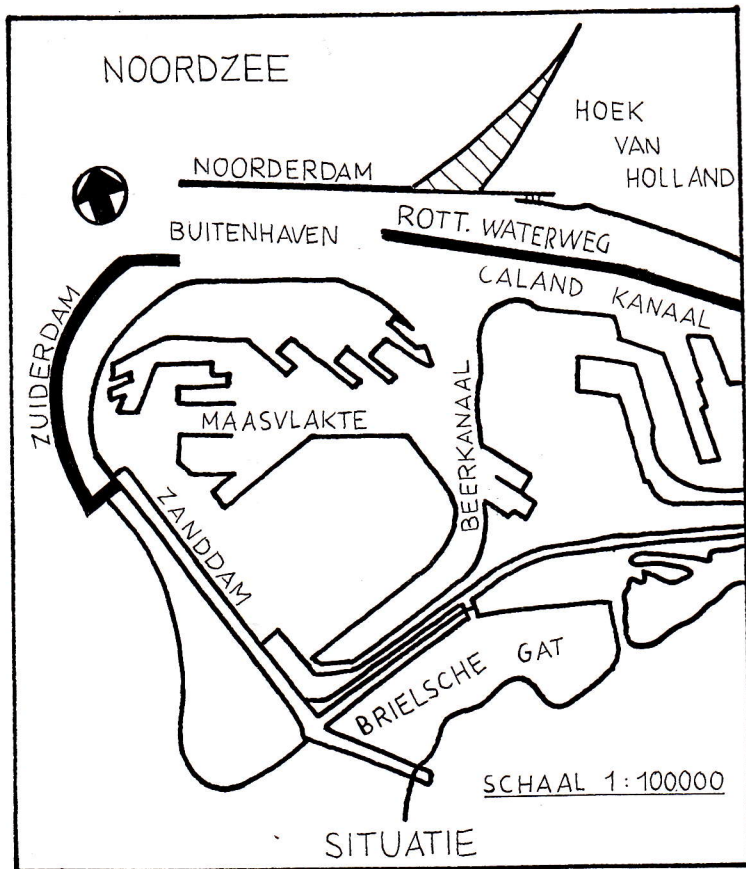
Alhoewel nog niet officieel, is de nieuwe toegang tot Europaort thans in gebruik genomen. De tijdelijke toegang, bereikbaar via de Nieuwe Waterweg, behoort nu tot het verleden; in de komende maanden zal deze worden gesloten.

Een jaar geleden, in het mei-nummer van 1970, gaven wij reeds twee schetsen, waarop aangegeven de situatie zoals die toen was en zoals die zou worden nadat besloten was de werkzaamheden om tot een definitieve toegang te komen, te versnellen. Mede aanleiding tot dit besluit waren de problemen die ontstonden voor de grote, diepgeladen tankers bij het binnenzwaaien.

Dankzij de splitsingsdam kan het verkeer nu vroegtijdig worden gescheiden in dat op weg naar Botlek/Pernis/Rotterdam en verkeer met Europaort als bestemming.

Maar tegelijk met het in gebruik nemen van de nieuwe toegang is Europaort bereikbaar geworden voor volbeladen tankers met een diepgang van 65 voet en een draagvermogen van  $\pm 250.000$  ton; dit was tot nu toe een diepgang van 62 voet en een draagvermogen van  $\pm 225.000$  ton.

De definitieve toegang tot Europaort vormt een onderdeel van het grote complex havenwerken dat ten zuiden van Hoek van Holland wordt uitgevoerd en dat behalve het creëren van een gecombineerd/gescheiden havenmond voor Nieuwe Waterweg en Europaort ook de indamming van de Maasvlakte omvat. De noordelijke begrenzing van de Maasvlakte, de z.g. zuidwal, vormt tevens de zuidelijke begrenzing van de buitenhaven welke toegang zal verschaffen zowel tot de mond van de Nieuwe Waterweg als tot de nieuwe mond van Europaort. De monden zijn dus van elkaar gescheiden door de reeds genoemde splitsingsdam. Naast het gereedmaken van de definitieve toegang tot Europaort zijn de belangrijkste werken van het complex de aanleg van de



## BIJ DE VOORPLAAT:

Een stemmingsfoto genomen aan boord van de „Atys”.

noorderdam en de zuiderdam. De noorderdam, die zich in het verlengde bevindt van de noorderpier, krijgt een lengte van 2,7 km. De onderbouw ervan is thans gereed over 1700 meter en de bovenbouw over 1400 meter. De zuiderdam bestaat uit een zanddam over een lengte van circa 5 km en uit een daarop aansluitende stenen dam in gebogen tracé om de Maasvlakte met een lengte van 4,5 km.

Ook deze stenen zuiderdam is wat de onderbouw betreft gevorderd over een lengte van 1700 meter en wat de bovenbouw betreft over een lengte van 1400 meter. De uitbouw van zowel de noorder- als de zuiderdam dient om waterloopkundige redenen onderling gelijke tred te houden.

## Breder

De definitieve toegang biedt thans over een bodembreedte van 200 meter verbinding met een waterdiepte van 23 m —NAP. De stroomsituatie ter plaatse is nog niet al te gunstig, daar de tijdelijke toegang nog niet is afgesloten en er zijn nog enkele restricties verbonden aan het vaarprogramma van schepen die van de nieuwe toegang gebruik maken.

In de komende maanden zal de bodembreedte op 350 meter worden gebracht en zal tegelijkertijd een rechtstreekse aansluiting tussen de nieuwe havenmond en het Beerkanaal op de Maasvlakte worden gemaakt, met een straal van 1800 meter, opdat mammoettankers van zee uit ook rechtstreeks het Beerkanaal zullen kunnen binnenvaren.

## Moerdijk

De lente van 1971 betekende voor de Shell Chemie-vestiging op het industrieterrein Moerdijk een nieuw geluid in de vorm van het slaan van de eerste paal voor een etheenfabriek.

Deze fabriek zal, wanneer gereed, per jaar 450.000 ton etheen, 300.000 ton propeen, 400.000 ton benzine, 110.000 ton butadien en 150.000 ton gasolie produceren.

De tweede fabriek, die voor de productie van etheenoxide, zal een capaciteit hebben van 120.000 ton, waarvan 80.000 ton wordt omgezet in etheenglycol.

Voor de aan- en afvoer van grondstoffen en producten zijn 12 pijpleidingen door het Hollands Diep gelegd, waarvan er zes naar de Shellbedrijven te Pernis zullen worden getrokken; zes blijven er nog in reserve.

Toch is er ook aan het waterfront van het nieuwe terrein reeds bedrijvigheid. Nog dit jaar zullen een aantal steigers worden gebouwd, waarvan de eerste, een goederensteiger van 90 meter lengte, spoedig gereed moet zijn voor de aanvoer van materialen voor de bouw van de fabrieken en installaties. Ook een steiger van 120 meter lengte staat op het bouwprogramma. Ten behoeve van de aan- en afvoer van grondstoffen en producten per schip zal de Dordtse Kil worden rechtgetrokken, verbreed tot 250 meter en uitgediept tot 8 meter beneden N.A.P. Tot verbreding van de Dordtse Kil was al besloten in verband met het drukke scheepvaartverkeer. Bekeken wordt of, zonder gevaar van verzilting, de Dordtse Kil nog verder kan worden uitgediept tot 8½ meter.

In principe betekent de uitdieping het scheppen van de mogelijkheid voor schepen van ruim 18.000 ton draagvermogen, om met een beladingsgraad van 70% het industrieterrein Moerdijk te bereiken, waarbij rekening is gehouden met zoet water.

De vaarweg naar de nieuwe vestiging aan de Moerdijk is voor zeeschepen via de Nieuwe Waterweg, de Oude Maas en de Dordtse Kil.

## President-dir. „Koninklijke”

Mr. G. A. Wagner, sinds 1964 Directeur van de „Koninklijke”, is met ingang van 1 juli 1971 benoemd tot President-Directeur. Hij volgt ir. L. E. J. Brouwer op, die zijn functie wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd zal neerleggen.

Op de op 20 april jl gehouden algemene aandeelhoudersvergadering is aangenomen een voorstel om de heer Brouwer tot commissaris te benoemen.



Eveneens is op die vergadering het voorstel aangenomen om de heer A. Benard met ingang van 1 juli 1971 tot directeur te benoemen. De heer Benard is regionaal coördinator voor Europa van Shell Internationale Petroleum Maatschappij. Voorts is, met ingang van 1 juli 1971, dr. H. Ebbinghe tot commissaris benoemd. De heer Ebbinghe was tot voor kort voorzitter van de Raad van Bestuur van de Billiton Maatschappij N.V.

## Wegverkeersactie



Deze zomer zal de grote wegverkeersactie van Shell Nederland Verkoopmaatschappij in het teken staan van de schelp. Iedere weggebruiker die thans bij een Shell-verkooppunt 20 liter Shell-benzine of Dieselolie tankt, of 2 liter Shellina Premix, ontvangt geheel gratis en keurig verpakt, een fraaie schelp. Deze past in een kostelijke verzameling, die wordt toegelicht in een aantrekkelijk boekwerkje en die kan worden bijeengespaard in een speciale schelpendoos. Boekje en doos zijn aan het Shell-verkooppunt dat aan de actie deelneemt, verkrijgbaar voor 75 cent.

## Overhoeks

Op dinsdag 23 maart jl. heeft de Minister van Onderwijs en Wetenschappen, dr. G. H. Veringa, de officiële opening verricht van het 15 verdiepingen hoge administratiegebouw Overhoeks en het nieuwe moderne chemische IJ-laboratorium, dat 6 verdiepingen telt. Beide gebouwen, opgetrokken in traditioneel gestort gewapend betonskelet en met antracietgrijze elementen van sierbeton bekleed, hebben het uiterlijk van het Koninklijke/Shell Laboratorium te Amsterdam volkomen gewijzigd. Voor het gebouw Overhoeks werd de eerste van 426 palen ge-

heid in maart 1966. Het gebouw omvat een hoogbouw van bijna 80 meter en een laagbouw van 7 meter. In de hoogbouw zijn ondergebracht de kantoren van de Directie en een aantal administratieve, technische en stafafdelingen van het KSLA. Het meest opvallende van het gebouw Overhoeks is de als een sandwich-constructie ontworpen luifel, die is gemaakt van polyester en polyurethaanschuim, gewapend met glasvezel; er zijn vier grote uitsparingen in aangebracht, die de vorm hebben van een gestyleerde Shell-schelp.



### Kennisgeving van de Directie

Met ingang van 1 mei 1971, na de pensionering van de heer J. R. Cupido, is de sectie DFP/3 (Recrutering en Cursussen Scheepsofficieren) opgeheven. Vanaf die datum zijn de werkzaamheden van DFP/3 geïntegreerd in die van de sectie DFP/1 (Scheepsofficieren), waarvan de leiding berust bij de heer G. H. van Leeuwen.



# Veiligheid van V.L.C.C.'s

Gedurende de twaalf maanden welke zijn verstreken na de explosies op de „Marpessa”, de „Mactra” en de „Kong Haakon” zijn zowel aan boord als in de Shell-laboratoria uitgebreide onderzoeken verricht om de oorzaak van de explosies op te sporen. De Shell heeft voeling gehouden met andere tankerrederijen en allerlei bedrijven hebben zeer veel werk verzet om vast te stellen hoe de vonkvorming heeft kunnen ontstaan alsook op welke wijze de concentratie in de tanks op een veilig peil kan worden gehouden.

Alhoewel enige andere mogelijkheden nog niet geheel en al zijn verworpen, schijnen de onderzoeken ten aanzien van de vonkvorming er op te wijzen dat het elektrostatisch geladen raken van de fijne waternevel die wordt gevormd door de waterstralen waarmee de tanks worden gewassen, de meest waarschijnlijke ontbrandingsoorzaak is. In ieder geval wijst de afwezigheid van positief zekere conclusies er op dat het bij tankschoonmaakwerkzaamheden van het allergrootste belang is om de concentratie in de tanks tijdens het wassen zodanig te houden dat ontbranding is uitgesloten.

Derhalve heeft men in het afgelopen jaar een programma van experimentele tankschoonmaakwerkzaamheden uitgevoerd waarbij aan boord van V.L.C.C.'s die eigendom van de Shell zijn, assistentie is verleend door personeel van de wal. Deze onderzoeken hebben aangetoond dat alhoewel de traditionele Shell-methode van voortdurend ventileren om een zeer arm gas/luchtmengsel te verkrijgen een zeer geschikte methode is voor de kleinere ruwe olie-schepen, een meer ingewikkelde methode moet worden gevolgd om op de V.L.C.C.'s voldoende veiligheid te handhaven. Onderzoeken om de werkwijze wat minder omslachtig en zodoende minder onaangenaam te maken, zijn nog aan de gang.

In de periode 16.3.1971 t/m 15.4.1971 verschenen de volgende vlootcirculaires.

No.	Datum	Onderwerp
640	16.3.71	Films
641	16.3.71	Geluidshinder
642	16.3.71	Vlootinformatiebulletin No. 60
		Voorzorgen bij het werken met asbest
643	16.3.71	Tanker Port Performance
644	16.3.71	Het dragen van baarden en bakkebaarden
645	18.3.71	Statische elektriciteit door uitstroming van CO <sub>2</sub> -gas
646	24.3.71	Dranken voor company account en bar account
647	26.3.71	Port performance — kosten per dag
648	26.3.71	Helikopter-service
649	26.3.71	Inlegblad tankschoonmaakprocedures
650	26.3.71	Panamakanaal — voorgeschreven insecticide
651	5.4.71	Federal Maritime Commission — Certificate of Financial Responsibility No. 03389

Onze onderzoeken hebben tot dusverre aangetoond dat met een gasarm mengsel en gebruik van koud water de tanks niet voldoende schoon worden om er de nodige onderhoudswerkzaamheden in te kunnen uitvoeren en wij zijn er momenteel niet van overtuigd dat de methode van een gasarm mengsel en gebruik van heet water een voldoende mate van veiligheid biedt. Tot dusverre heeft men de tanks alleen heet gewassen nadat door zorgvuldig testen van de concentratie in de tank was komen vast te staan dat deze zeer rijk was en boven de bovenste explosie-grens kon worden gehouden. De vereiste graad van gasrijkheid wordt bereikt door lading via de Gunclean-machines te sproeien terwijl de tank wordt gelost. Om te zorgen dat de gasrijke methode veilig is en blijft, is een ingewikkeld instrumentarium en veelvuldig testen nodig en hoewel de methode van het gasarme mengsel onder bepaalde omstandigheden weer door het vlootpersoneel mag worden toegepast, zijn wij de mening toegedaan dat men de tankschoonmaakmethode volgens het principe van een gasrijke concentratie alleen afdoende zal kunnen blijven beheersen door deskundigen aan boord te plaatsen. Samenvallend met deze onderzoeken heeft men een uitvoerige studie gemaakt van het inerte-gassysteem, waarmee men de tankatmosfeer kan beheersen. Met dit systeem wordt een niet-ontbrandbare concentratie bereikt door, tijdens het lossen van lading en wanneer nodig tijdens de reis, uit de ketels afkomstig verbrandingsgas met een laag zuurstofgehalte toe te voeren. In het verleden heeft dit systeem zo nu en dan aanleiding tot moeilijkheden gegeven en men heeft aan de betrouwbaarheid er van getwijfeld. Wij zijn thans echter van mening dat vele van de vroeger gesignaleerde moeilijkheden kunnen worden vermeden door een betere uitvoering en dat het nu mogelijk moet zijn om schepen te ontwerpen waarin een inert-gassysteem is aangebracht dat met bevredigend resultaat kan worden bediend door een terzake kundige bemanning.

Zoals bekend, is de Groep begonnen aan een nieuwbouwprogramma waarmee onder andere de aanschaffing van tankers van 280.000 ton laadvermogen is gemoeid. Natuurlijk heeft men moeten overwegen met welke middelen een veilige atmosfeer in de tanks van deze schepen dient te worden verzekerd en wij zijn tot de slotsom gekomen dat de nieuwe schepen moeten worden uitgerust met een inert-gassysteem waarbij gebruik zal worden gemaakt van verbrandingsgassen uit de ketel. Wij zijn de mening toegedaan dat het mogelijk zal zijn in de nieuwbouwschepen een zodanig verbeterde uitvoering van deze installatie aan te brengen dat de in het verleden met het inerte-gassysteem ondervonden moeilijkheden grotendeels zullen verdwenen.

Inmiddels zijn maatregelen getroffen opdat tijdens tankschoonmaakwerkzaamheden met de bestaande apparatuur de veiligheid is gewaarborgd; deze maatregelen zijn wel enigszins hinderlijk en tijdrovend doch bieden ons tijd om verder te onderzoeken hoe de in de vaart zijnde schepen zodanig kunnen worden verbouwd dat wij daarop, uit een veiligheidsoogpunt bezien, de beste tankschoonmaakapparatuur hebben. De thans aan de gang zijnde onderzoeken bestaan grotendeels uit een nadere bestudering van de door andere tankvaartmaatschappijen opgedane ervaringen en moeilijkheden met het inerte-gassysteem, alsook uit onderzoeken naar methoden ter verwijdering van resten ruwe olie uit de tanks ter verhoging van de doelmatigheid van het gasarme-mengsel-systeem. Wij verwachten over enige maanden de conclusies als afronding van deze onderzoeken gereed te hebben, waarna een beslissing zal moeten worden genomen hoe de bestaande apparatuur op de V.L.C.C.'s moet worden gewijzigd dan wel of deze schepen moeten worden voorzien van een inert-gassysteem. In ieder geval zal het aanbrengen van apparatuur op de reeds in de vaart zijnde schepen enige tijd vergen en het is daarom van het allerhoogste belang dat alle betrokkenen in deze overgangperiode de strengst mogelijke veiligheidsnormen hanteren bij het schoonmaken van tanks. Wij menen te mogen zeggen dat de in het leven geroepen cursussen betreffende veiligheid bij tankschoonmaakwerkzaamheden daarbij van groot nut zullen zijn.





Voor idee No. 384 van **2e stuurman M. Klein** heeft de Commissie een beloning toegekend van

**f 500.—**

Inzender heeft een systeem aan de hand gedaan, dat het bijhouden van Radio Navigational Warnings vergemakkelijkt.

De Commissie is van oordeel dat het voorgestelde systeem ervoor zal kunnen zorgen, dat de taktische berichtgeving via de navigational warnings doelmatiger en overzichtelijker is om te zetten in kaartinformatie. Behalve onze schepen zullen ook de betrokken Groepsmaatschappijen van dit systeem op de hoogte worden gebracht; ten kantore zal invoering van dit systeem voor onze schepen worden voorbereid.

De navolgende ideeën werden door de Commissie gehonoreerd met een bedrag van

**f 50.—**

doch kwamen op grond van reeds aan inzenders medegedeelde redenen niet voor praktische toepassing in aanmerking: Idee No. 383 van scheepsgezel a/w W. R. v.d. Broek betreffende Butterworth afsluiters.

Idee No. 385 en No. 387, beide van 5e werktuigkundige D. L. Elsmann, respectievelijk betreffende verandering van veerbelaste P.V. kleppen en dictaat voor 5e werktuigkundigen (tezamen gehonoreerd met f 100.—).

Niet gehonoreerd werden: Idee No. 386 van hoofdwerktuigkundige E. Rouw betreffende ladingverwarming, dat door diverse oorzaken niet in praktijk kan worden gebracht.

Idee No. 377 van hoofdwerktuigkundige J. de Bruyn betreffende vervuiling van luchtcoolers hoofdmotor „D”-schepen, dat eveneens om verschillende redenen niet in praktijk wordt gebracht.

Inzenders zijn hiervan inmiddels gedetailleerd op de hoogte gesteld.

DE IDEEëNBUSCOMMISSIE vergaderde op 18 maart 1971, waarbij aanwezig waren de heren D. Rodenburg (Voorzitter), L. Kerstens (Technische Zaken), H. den Ouden (Nautische Zaken) en R. J. F. van Stuijvenberg (Secretaris).

De wenselijkheid is naar voren gekomen om de Commissie uit te breiden met de heer A. Baljet, Chef Technische Dienst, die inmiddels is uitgenodigd in de Commissie zitting te nemen.

Op de vergadering van 18 maart werden vijf nieuwe ideeën behandeld en tevens konden de twee nog in behandeling zijnde ideeën worden afgedaan.

Voor het idee van **4e stuurman W. J. Netelembos** (No. 364) werd een beloning van

**f 800.—**

toegekend, waarvan inzender eerder reeds f 100 ontving.

Vierde stuurman Netelembos stelde onder meer voor aan de onderzijde van de propen van de ullage-pluggen schroefogen te maken, met daaraan permanente thermometers, die tijdens de reis in de verwarmde lading blijven hangen. Het opnemen van de temperatuur van de lading wordt op deze wijze vergemakkelijkt, hetgeen is beproefd aan boord van het s.s. „Vasum”. De ervaringen met deze werkwijze waren alleszins bevredigend. Deze methode werd tijd- en arbeidsbesparend bevonden en kwam de zuiverheid der metingen ten goede. Tevens zal de performance van de schepen hierdoor gunstig worden beïnvloed, terwijl ook uit veiligheidsoogpunt deze werkwijze is aan te bevelen.

De werkwijze als omschreven in dit idee zal aan alle „zwarte” schepen met heating coils worden bekend gemaakt.

## Mededeling

Op 14 april jl. is bekendgemaakt, dat door de Koninklijke/Shell Groep een bestelling is geplaatst — ter waarde van ongeveer 652 miljoen gulden — voor de bouw van vijf tankers op de werf van Harland and Wolff Ltd te Belfast. Deze enkelschroefs ruwe-olietankers (vermogen 36.000 a.p.k.) zullen een draagvermogen hebben van 256.000 ton en worden uitgerust met een turbine-installatie.

De afmetingen van de schepen zijn:

lengte over alles	326	meter
lengte tussen de loodlijnen	310	meter
breedte	51,81	meter
holte	27,74	meter
diepgang (wanneer volbeladen)	21,33	meter

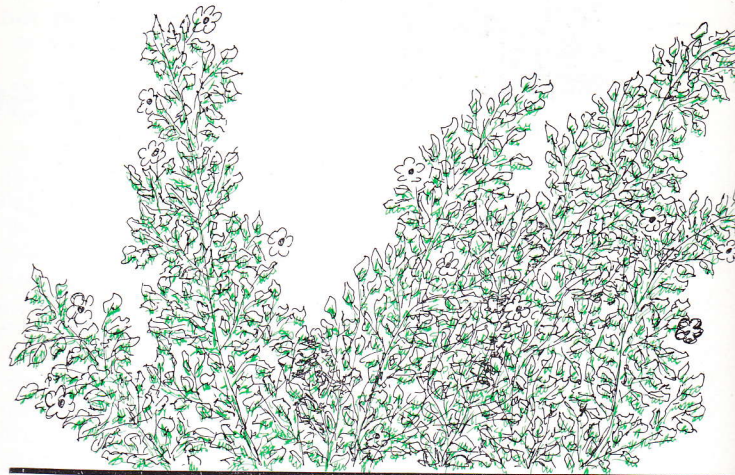
Deze schepen zullen worden opgeleverd in 1974-1975. De order is een aanvulling op de reeds elders geplaatste bestellingen voor elf tankers van ongeveer 280.000 ton draagvermogen, die tussen 1973 en 1976 zullen worden opgeleverd.

## Pijpleidingen

Het Koninklijke/Shell Exploratie en Productie Laboratorium te Rijswijk heeft in samenwerking met Shell Internationale Petroleum Maatschappij N.V. een nieuwe methode ontwikkeld voor het ingraven van pijpleidingen in een uit zand bestaande zeebodem.

Door het toenemend aantal onderzeese olie- en gasvelden dat in productie wordt genomen, alsook het feit dat tankers veelvuldiger een eind uit de kust worden gemeerd om olie te laden of te lossen, moeten steeds vaker pijpleidingen in zee worden gelegd. Ter voorkoming van beschadiging door b.v. scheepsankers of zeestromingen verdient het de voorkeur deze leidingen in te graven. De nieuwe methode komt er in principe op neer dat het zandbed onder de reeds gelegde leiding wordt gefluidiseerd, dat wil zeggen in drijfzand wordt omgezet, waardoor de leiding in de bodem kan zinken. Dit fluidiseren geschiedt met behulp van apparatuur bestaande uit een serie hoefijzervormige stalen buizen welke de leiding omvatten en door b.v. een schip over de leiding worden voortgetrokken. Uit naar binnen en beneden gerichte openingen in het buisframe wordt met een nauwkeurig vastgestelde druk water gespoten, waardoor onder en vlak om de pijpleiding de zandbodem in drijfzand verandert. Dit gebeurt over een dusdanige lengte dat de pijpleiding door haar buigzaamheid en gewicht alsmede door het gewicht van de apparatuur, hierin wegzakt. Het gesuspenseerde zand bezinkt daarna snel, zodat de leiding vrijwel meteen wordt bedekt. Om geen invloed te ondervinden van bodembewegingen en stromingen, wordt de leiding in het algemeen ingegraven tot een diepte van ca. viermaal haar diameter. Bij leidingen van geringe diameter wordt meestal een ingraafdiepte van ongeveer twee meter aangehouden. In juli 1969 werd de methode voor de eerste maal onder praktijkomstandigheden beproefd op de Brielse Maas, waarbij een 150 meter lange stalen leiding met een diameter van 40 cm met succes werd ingegraven. Er bestaan reeds methoden om pijpleidingen in te graven in een zeebodem met hardere structuur; dit gebeurt dan door het maken van een sleuf, hetzij met een graafmachine of baggermolen, hetzij door middel van explosieven. Hierna wordt de pijpleiding in de sleuf gelegd en de sleuf, indien gewenst, weer volgestort met zand of grind. Dit systeem kan niet worden toegepast in een uit los zand bestaande zee- of rivierbodem omdat de te graven sleuf dan onmiddellijk zou dichtslibben, waardoor het vrijwel onmogelijk wordt de leiding op de vereiste diepte te leggen.





Planten. Bijna in elke hut treft men ze aan. Grote planten, waarvoor de hut haast te klein lijkt, kleine planten die zorgvuldig worden gekoesterd in de hoop dat ze de hut nog eens zullen opfleuren. Bij sommigen schijnt de verzorging de juiste te zijn, bij anderen blijft het plantje een kwijnend bestaan leiden.

Alhoewel wij geenszins pretenderen voor alle moeilijke gevallen de oplossing te weten, prijzen wij ons gelukkig wat adviezen te kunnen geven die ons ter beschikking zijn gesteld door de leerlingen van klas IIIa van de Middelbare Tuinbouwschool voor Meisjes „Huis te Lande” te Rijswijk, onder leiding van hun praktijkleraar, de heer W. R. Oudshoorn.



#### Naam plant

Bromelia-soorten

Chinees lantaarn-plantje  
Ceropeca Woodii

Clorophytem of Phalangium

Wingerd  
Cissus Antarctica  
Rhoicissus  
Rhomboida

Paraplu-plantje  
Cyperuscurtissii

Fatshedera Lizei

Vingerplant  
Fatsia

Ficus Elastica  
Rubberboom

Ficus Pumila

#### Uiterlijk en ontwikkeling

Bladrozet, in het midden verschijnt de bloem. Na de bloei sterft de plant af, maar er vormen zich nieuwe scheuten aan de voet.

Hangplantje. In de bladoksels vormen zich knolletjes. In de zomer witachtige roze lantaarnachtige bloempjes.

Sterke hangplant, lange lintvormige bladeren met witte rand. Vormt uitlopers met hieraan jonge planten.

Klimplant. Het blad van C. Antarctica lijkt op beukenblad. R. Rhomboida heeft driedelig ruitvormig blad.

Bladeren vormen „paraplu”, moerasplant.

Kruisingsprodukt tussen vingerplant en klimop. Het blad is handnervig. Is sterker dan Fatsia.

Handvormige bladeren.

Grote leerachtige bladeren. Groeit langzaam, heeft wit melksap.

Kleine blaadjes, hangt of klimt.

#### Verzorging

In de koker kan water worden gegoten. De plant gaat daarvan niet rotten. Aarde vochtig houden. Mest niet in de koker.

Water geven als aarde droog aanvoelt. Kan niet tegen vorst.

In de zomer veel water geven. Verlangt licht, géén zon.

Verlangt in groeiseizoen veel vocht. Blad regelmatig afsprengen. 1x per maand mest.

Verlangt veel vocht. Is de enige plant van de genoemde planten die natte aarde mag hebben. Geen zon. 1x per week mest.

In de groeiperiode veel water geven. Wekelijks blad afsprengen. Heeft weinig licht nodig.

Blad wekelijks afsprengen, aarde vochtig houden.

Matig gieten. Géén felle zon.

Vrij veel water in de zomer.

#### Vermenigvuldiging

Stekken van de jonge scheuten, die halve hoogte moederplant moeten hebben. Oppotten.

Scheuren of d.m.v. de knolletjes met stukje stengel oppotten onder plastic hoes.

Kleine planten aan de uitlopers afsnijden en oppotten.

Stek: stukjes van de stengel met bladeren oppotten, onder plastic hoes.

Stek: bladrozet met 3-4 cm. stengel, bladeren inkorten tot op 1/3 van de lengte, oppotten onder plastic hoes.

Stek: stengel in stukken verdelen met op elk stuk 3 bladeren, oppotten onder plastic hoes.

Stekken in water: top met drie bladeren. Eerst snijwond bedekken met sigarenas. Als er wortels zijn, oppotten onder plastic hoes.

Stek: de top van een scheut van 6-10 cm lengte oppotten.



Uitgangspunt bij het werk dat de leerlingen van klas IIIa van vo-rengenoemde school ten behoeve van de plantenliefhebbers onder het vlootpersoneel deden, was dat de planten in vele gevallen zijn opgesteld in hutten waar het licht slechts in beperkte hoeveelheid kan binnendringen, namelijk door een of meer patrijspoorten. Is dit op zichzelf al een nadeel, daarbij is er ook nog rekening mee gehouden dat, ondanks de air-conditioning, in vele gevallen zilte lucht de accommodatie zal binnendringen. Voor planten nu niet de juiste condities om het er al te goed van af te brengen.

Al met al reeds genoeg redenen om de jongedames voor een moeilijk probleem te stellen. Toch is ook nog in de opgave verwerkt dat het toevoegen van bladaarde, oude koemest, scherp zand en dergelijke voor een zeevarende een praktische onmogelijkheid is.

### Algemeen

Als algemene opmerking werd door de leerlingen van de Tuinbouwschool naar voren gebracht, dat onder deze omstandigheden alleen de allersterkste planten een lang en bloeiend leven beschoren zal zijn. Daaronder mogen de geranium, de petunia en de begonia, die men aan boord nogal eens tegenkomt, dan ook zeker worden gerangschikt.

Doch er zijn meer planten die de omstandigheden die wij hierboven schetsten goed zullen weerstaan, en deze zijn dan ook opgenomen in de lijst die hieronder is weergegeven, met daarbij opmerkingen omtrent de verzorging en vermenigvuldigingswijze.

Planten hebben licht nodig voor een goede groei. Wanneer er niet genoeg licht is, zullen ze ook wel groeien, doch zij worden slap. De eerste plaats die dan ook in aanmerking komt voor de planten aan boord is onder of naast de patrijspoort. Als aan deze eis niet kan worden voldaan, of als men aanzienlijk meer planten wil hebben dan het aantal patrijspoorten toestaat, kan men in overweging nemen om de planten of plantenbakken zo dicht mogelijk bij de hutverlichting op te stellen. Dit schept ook de mogelijkheid om een groter assortiment te kweken en de planten wat groeiruimte te geven.



*Zo kan het ook, maar een lang leven zal deze planten niet beschoren zijn door gebrek aan groeiruimte en slechte aarde.*

Naam plant	Uiterlijk en ontwikkeling	Verzorging	Vermenigvuldiging
Hedera Klimop	Sterke klim- of hangplant, bonte of groene bladeren.	In de zomer veel water. De bonte vorm heeft meer licht nodig dan de groene.	Stekken: zie ficus pumila.
Kruldaren Nephrolepis	Gekroesd blad.	Vochtige atmosfeer. Potkluit mag niet uitdrogen.	Ranken vormen plantjes, die opgepot kunnen worden.
Ijzervaren Pteris	Sterke varen	Vochtige omgeving.	
Philodendron Scandens	Klimplant.	Niet te veel gieten. Eenmaal per maand mest. Blad stofvrij houden.	Stek: top van 10 à 15 cm., 2 cm diep in aarde onder plastic hoes.
Scindapsus (Raphidophora)	Klim- of hangplant, lijkt op Philodendron Scandens.	Weinig behoefte aan water. Blad stofvrij houden. 1x per maand mest.	Stek: toppen of zijscheuten op water laten ontwikkelen, daarna oppotten.
Sansevieria Vrouwentongen	Lange zwaardvormige bladeren. Bij vermeerdering door scheuren blijft de gele bladrand behouden, bij stek van blad niet.	Geen water in het hart, waardoor de plant kan gaan rotten.	Stek: blad in stukken verdelen, de snijwonden laten opdrogen en in de aarde steken.
Syngonium Wellorianum	Grote leerachtige bladeren, ook types met kleine bladeren.	Vochtige atmosfeer. Blad afsponzen, geen zon.	Stek: top of stengeldelen oppotten onder plastic hoes.
Vaderplant Tradescantia	Hangplant. Als ze te donker staat verdwijnt de gekleurde tekening en wordt het blad groen.	Matig water geven. Veel zon.	Kopstekken oppotten.
Thunbergia alata Susanne met de mooie ogen	Klimplant. Bloeit overdadig met gele of oranje bloempjes.	Veel water als aarde droog is, veel lucht, veel zon. 1x per week mest.	Door middel van zaad.
Begonia semperflorens	Mild bloeiende plant met witte, roze of rode bloempjes.	Veel licht, zon en water.	Stekken: top of zijscheut op water laten wortelen.
Pelargonium zonale geranium	Sterke plant die 9 maanden per jaar kan bloeien.	Matig water geven en alleen als aarde droog is.	Stekken: scheut 6 tot 10 cm, snijwond laten drogen, daarna oppotten in bladaarde.



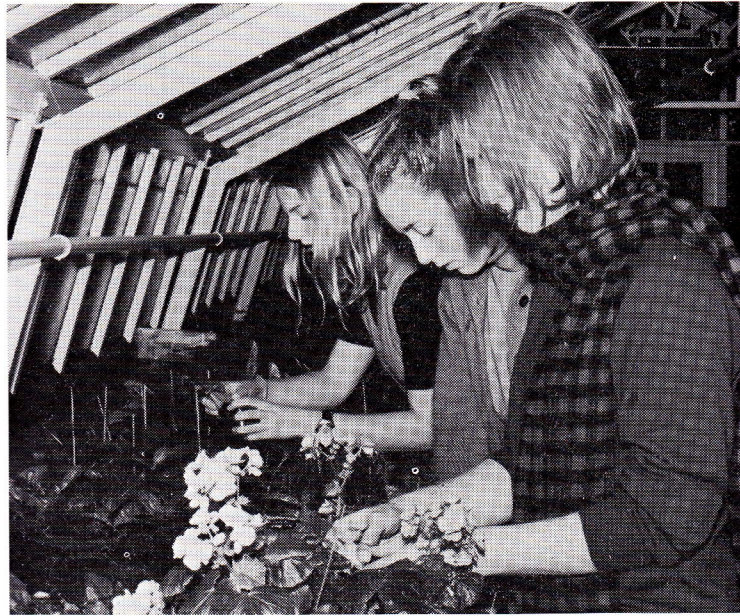
### Verzorging

Voor elke plant geldt, dat de aarde waarin zij staat vochtig moet worden gehouden. Wanneer men de aarde te droog laat worden, zullen ook de wortels verdrogen, met voor de plant gevolgen in de vorm van slapte. Maar een slappe plant kan ook wijzen op een teveel aan water. De wortels van iedere plant hebben zuurstof nodig. Deze dringt door de aarde naar de bodem van de pot, doch wanneer een te grote dosis water wordt gegeven, kan de zuurstof niet meer tot de wortels doordringen.

Een veel verwaarloosde factor is de temperatuur van het water. Deze moet, voor toevoeging, reeds de huttemperatuur hebben. Wanneer men planten houdt met grote bladeren, dient men deze stofvrij te houden door ze regelmatig af te sponzen. Trouwens, elke plant zal het op prijs stellen nu en dan te worden afgesproeid, doch de mogelijkheden daartoe zijn wel wat beperkt aan boord van een schip, tenzij men de pot of bak bij zachte regen eens buiten zet op een beschutte plek.

Wanneer de planten die in de opgave zijn genoemd flink aan het groeien zijn, doet men er verstandig aan eens per veertien dagen wat natuur- of kunstmest te geven, tenzij anders vermeld in het overzicht.

Bij de vermenigvuldiging van de planten een plastic zakje over de stek doen, om aldus verdamping in droge lucht tegen te gaan. Door de leerlingen van „Huis te Lande” werd verder naar voren gebracht dat goede potgrond een eerste vereiste is voor elke plant. Het zonder meer wat aarde meenemen bij de eerste de beste gelegenheid aan de wal is dus wel een eenvoudige methode, doch de planten zullen slechts zelden deze handelwijze weten te waarderen.



Drie van de leerlingen van de Middelbare Tuinbouwschool voor Meisjes „Huis te Lande”, die medewerkten aan de totstandkoming van dit artikel.

## Arti et Pectini

### Jury-voorzitter Wibbo Hartman hoopt op veel inzendingen

Een ruim, licht atelier, een meer dan levensgrote spiegel met een vergulde lijst en wat schilderijen aan de wand. Twee ezels, een schilderskist, een grote aardewerken pul, wat boeken. De omgeving — warm ondanks het koude, grijze maartse licht — waarin Wibbo Hartman en zijn vrouw schilderen, leerlingen les geven en waarin Hartman nu vertelt over zijn ervaringen, eerst als lid en later als voorzitter van de jury van „Arti et Pectini”.

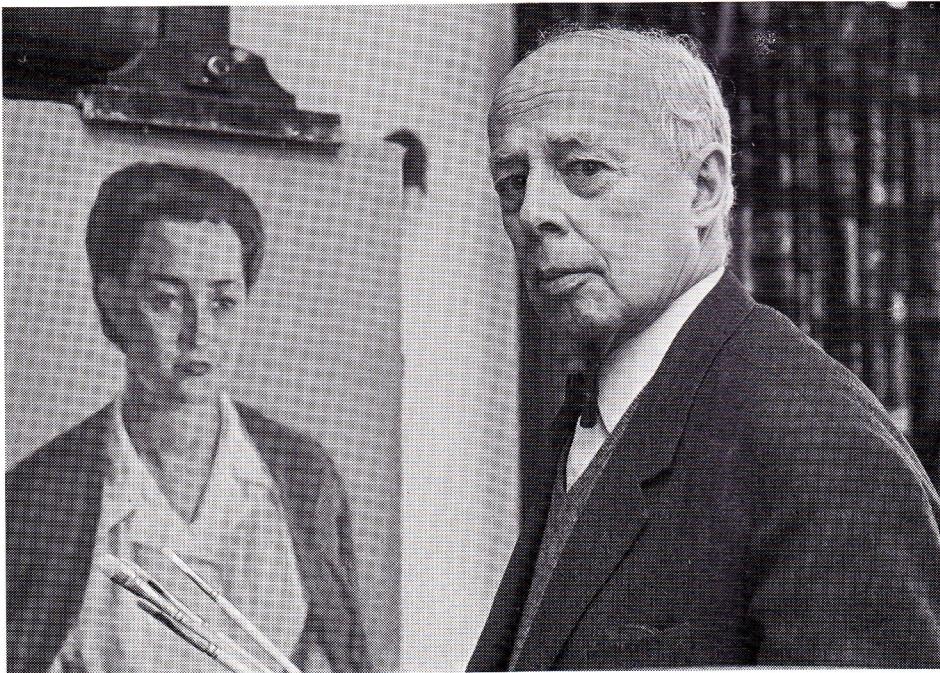
Wibbo Hartman is een rustige, bescheiden man. Hij is jaren voorzitter van „Pulchri Studio” in

Den Haag geweest. Dat betekende het beoordelen van kunstwerken van anderen. Heel kalm en beschouwend zegt hij dat het beoordelen natuurlijk altijd subjectief is. „De jongeren vinden nu misschien andere dingen mooi, ze leggen misschien andere maatstaven aan”.

Beoordelen is subjectief, maar de juryleden voor „Arti et Pectini”, dit keer behalve voorzitter Hartman de heren Bus en Penning, beslissen met elkaar welke inzendingen opgehangen en ten slotte welke bekroond zullen worden. „Uit alle inzendingen, in 1967 waren dat er zo'n 300, zoeken we van iedere deelnemer het beste werk uit en van een paar die echt bijzonder goed zijn, hangen we meer op. De eerste keer gebruikten we één zaal in Pulchri, maar dat is uitgroeid tot drie. Sommige inzendingen stijgen bepaald boven het niveau van de amateur of de zondag-schilder uit. Ik herinner me inzendingen die getuigden van inzicht en visie. Bij andere was de kleur of de compositie juist weer heel mooi. De aquarellen vorige keer waren bijzonder goed. Sommige werken zijn ontroerend naief en daardoor boeiend en aantrekkelijk.

De onderwerpen zijn zeer verscheiden. Er komen wel eens technische dingen naar voren, sommigen worden door het eigen dagelijks werk geïnspireerd. Maar natuurlijk zijn er ook vakantieonderwerpen en er zijn mensen die in hun vrije tijd hele stilleven opzetten. Er zijn portretten — eigenlijk is er van alles.

Het is een goede hobby — schrijf dat vooral — het houdt je wakker, je leert observeren, je gaat meer zien en beleven en je kan je uiten. Het brengt ontspanning, want als je eenmaal aan het werk bent vergeet je alles. Tegelijkertijd is het ook een inspanning, want je bent intens bezig. Ik hoop dat er dit jaar weer veel inzendingen komen en ik verheug me op de opening en prijsuitreiking”.

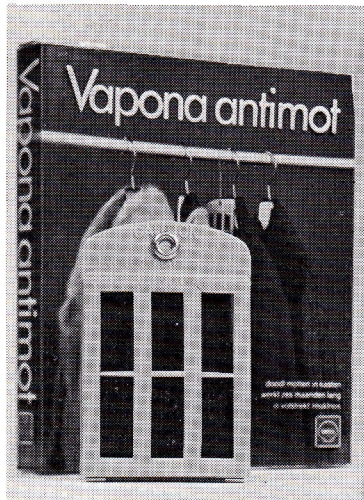




## Nieuw

Twee nieuwe produkten zijn toegevoegd aan het rijke assortiment Shell-produkten. Een ervan, namelijk de „Vapona” antimot strip, is ook verkrijgbaar in de personeelswinkel, à raison van f 2,85 (normale winkelprijs f 3,95). Het is een blauw stripje in een plastic houder, door Shell Chemie geïntroduceerd. Zoals de naam reeds zegt, is dit nieuwe produkt — dat radicaal werkt, ruim een half jaar lang, en reukloos is — een mottenbestrijdingsmiddel.

Het andere produkt is meer bestemd voor de watersportliefhebbers, zijnde Shell Super Outboard Motor Oil, speciaal ontwikkeld voor die buitenboordmotoren waarvoor door de fabrikanten een mengverhouding (olie/benzine) van 1 : 50 wordt aanbevolen. Het is een SAE 40 olie, voor de moderne watergekoelde tweetakt buitenboordmotoren. Uitgebreide praktijkproeven hebben bewezen dat vooral as- en koolvorming in de verbrandingsruimte en in de uitlaatpoorten hiermee sterk wordt gereduceerd, terwijl de anti-corrosie eigenschappen ten opzichte van de tot nu toe gebruikte formulering aanzienlijk zijn verbeterd.



## Boeken

„Vlieg er eens uit, met een boek”, een gevleugeld woord, ook aan boord. Om die reden worden dan ook elk jaar door de Maatschappij een aantal paper-backs aan boord van elk schip geplaatst. Theoretisch zou dus de voorraad boeken flink moeten aangroeien, doch juist de laatste tijd komen er berichten binnen dat zo veel boeken door verlofgangers worden meegenomen. Op zichzelf begrijpelijk, als je midden in een spannend of mooi verhaal bent, maar jammer voor de aflosers.

Degenen die de gewoonte hadden

om, wanneer een boekenkist van de Gemeenschappelijke Bibliotheek voor Zeevarenden moest worden geruild na aankomst Rotterdam, persoonlijk naar de Veerhaven te gaan om te adviseren bij de samenstelling van de kist (en daar is geen enkel bezwaar tegen), zullen aldaar niet meer aantreffen Mej. W. de Haan, die niet minder dan 23 jaar belast was met de uitgifte van boeken aan zeevarenden. Wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd is Mej. De Haan nu opgevolgd door Mej. J. A. Kaars, die dezelfde service zal verlenen.

Mocht — zoals de meeste schepen doen — een beroep op kantoor worden gedaan om deze kist te doen ruilen, dan gaarne een telegram vóór aankomst, opdat vervoer tijdig kan worden geregeld.



## Ondina

De schipper van de Tankinstallatie Amsterdam, de heer W. de Groot, is geboren op een schip. Niets bijzonders zult u zeggen, maar dat is het wel, want hij is het water ook altijd trouw gebleven. Op 14-jarige leeftijd kwam hij in dienst van de T.I.A. en 44 jaar lang heeft hij met de sleepboot van de Installatie Amsterdam het IJ en de vele binnenwateren bevaren. In zijn vrije tijd had hij een hobby: varen, maar dan met een zeilboot.

Een jaar geleden achtte hij de tijd gekomen om zijn zeilboot te verkopen en een motorboot aan te schaffen. Van een onzer eigen gepensioneerde kapiteins kocht hij een motorboot, model Arthur, gebouwd in 1961. Nu hij binnenkort met pensioen gaat wil hij zijn jaren van welverdiende rust gaan slijten op... het water. Maar met de naam van zijn motorboot, „Ondina”, was hij niet geheel tevreden omdat hij de geschiedenis ervan niet kende. Op zijn verzoek hebben wij hem die verteld, van de strijd die dit schip, onder leiding van kapitein W. Horsman, tegen de Japanners leverde in 1942. Nu wil hij de naam niet meer veranderen, het blijft de „Ondina”.

Heer De Groot, sommigen onzer oudere zeevarenden nog bekend als de man die de smeermiddelen langs zij kwam brengen in de Amsterdamsche havens, het ga u goed, met de „Ondina”.



## 1 april

Steeds weer als bovengenoemde datum nadert, spant een aantal redacteuren van Shell-personeelsbladen zich in om de lezers erin te laten lopen. Ook al weet een ieder

# schoon schip

dat dit te wachten staat, er zijn altijd gegadigden voor de taart (zoals op het Centraal Kantoor in Den Haag) of personen die zich melden voor het speciale evenement.

„Van alle Markten”, het personeelsblad van de in het Hofplein-Gebouw gevestigde Shell Nederland Verkoopmaatschappij, had dit jaar een bijzonder goede stunt. In het nummer van 26 maart jl. werd over een volle pagina aangekondigd, met reeds een verwijzing daarnaar op de frontpagina, dat de eerste spade zou worden gestoken voor een rollend ondergronds peron — via de Shell-kelder — van het Hofplein-station naar de Cool-singel-metro-halte; dit mede in verband met de nieuwbouwplannen van de Shell aan het Hofplein. De eerste spade zou, in het bijzijn van een groot aantal functionarissen van gemeente, de NS, de Metro alsmede Shell-vertegenwoordigers, door de heer Rueb, als General Manager van een van de drie in het Shell-Gebouw ondergebrachte Shell-maatschappijen, in de grond worden gestoken.

Deze General Manager droeg zelf ook nog een steentje bij door op een ondernemingsraadvergadering in Arnhem tot de gekozen leden te zeggen: „Ik hoop dat u de uitnodiging zult kunnen aannemen, want het zou jammer zijn als ik daar in m'n eentje sta, donderdag.” Geen wonder dat hier een aantal collega's in getrapt zijn!

„Tussen Schip en Ka” heeft wat dit betreft weinig kans, daar de verschijningsdatum (omstreeks de achtste van de maand) zich hier niet toe leent. Waarschijnlijk om deze reden heeft het bestuur van de OVST dan ook gemeend de honneurs te moeten waarnemen, door gratis 2 kaartjes aan OVST-leden aan te bieden voor een ijshockeywedstrijd, die vanwege een staking bij een producent van energie-opwekkende chocola op het laatste moment niet door kon gaan. Hier zijn echter niet veel collega's ingevlogen.

Wel vloog een baas van de H.O.M. erin; en hoe! Dat ging zo: De „Vivipara” lag op 1 april bij de H.O.M.

te Amsterdam om schoongemaakt te worden. Er moest nogal wat reinigungsapparatuur aan boord en zoals te doen gebruikelijk, werd alles in een net aan boord gehesen. Waardoor het nu kwam doet er niet toe, maar de draad waaraan het net hing knapte en alles kwam letterlijk „tussen schip en ka” terecht.

Al gebeurde dit om 10 uur 's avonds, men vond het raadzaam de baas op de hoogte te stellen, die in Den Briel woont.

Het hele relaas werd telefonisch medegedeeld en er werd bij gezegd dat de baas maar snel naar Amsterdam moest komen. De repliek van de andere kant was: „Jullie kunnen me nog meer vertellen, 1 april zeker”. Gelijk daarna werd de haak op de telefoon gegooid.

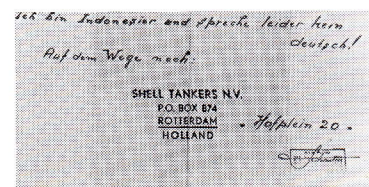
De inspecteur aan boord van de Vivipara dacht er echter het zijne van toen die baas niet kwam en belde zelf. Hij kreeg een lichtelijk geïrriteerde man aan de telefoon, die na even geluisterd te hebben zei: „...”, dan is het toch waar.



## Medewerking

Dat gebrek aan talenkennis geen bezwaar hoeft te zijn om medewerking te krijgen, ervoer een van de Indonesische scheepsgezellen van de „Patro”. Na aankomst in Wilhelmshaven, moest hij naar Rotterdam om zich op kantoor te melden. Daar betrokkene noch Duits noch Hollands sprak, kreeg hij van het schip een flinke kaart mee (als onderstaand), gesierd met het stempel van het schip en de handtekening van kapitein Schouten. En hij meldde zich keurig op tijd in de hal van het Shell-Gebouw.

Wij zijn eens nagegaan of hij nu nog ergens vertraging had onderzocht, doch het bleek dat hij de reis in record-tempo had afgelegd.





# Zó lang duurt de dienst



Het artikel in het december-nummer „Hoe lang duurt de dienstperiode?” heeft — zoals ook de bedoeling was — heel wat pennen losgemaakt.

Van 29 schepen plus nog eens 20 officieren die met verlof in Nederland verbleven, kwam een reactie binnen, totaal van 362 man. Op ongeveer 1100 officieren, dus rond 33%, en de ontvangen antwoorden mogen daarom zeker als representatief voor het geheel worden beschouwd. Het was wel opvallend dat bij de antwoorden die wij van de schepen ontvingen, nimmer de mening van de Radio-Officier werd vermeld. Velen van hen varen reeds jaren op onze schepen en zij draaien allen volledig mee in het aflosschema, reden waarom ook hun mening op prijs wordt gesteld.

Dat wij nu pas reageren op de ontvangen antwoorden is, omdat ook in maart nog steeds antwoorden van officieren binnenkamen en wij een ieder rustig de gelegenheid wilden geven de voor- en nadelen ervan te overwegen. Immers het aflosschema zoals voorgesteld in het december-nummer heeft voordelen, men weet namelijk bij de aanvang van de dienstperiode reeds dat men over vijf maanden in ieder geval in drie bepaalde weken met verlof zal zijn, zodat ruim tevoren definitieve vakantieplannen kunnen worden gemaakt. Maar de nadelen wegen ook zwaar: alleen dringende medische redenen zouden een aanleiding zijn om van het vaste aflosschema af te stappen, zodat men bij gezinsuitbreiding, huwelijksfeest, oplevering van huis en dergelijke niet om vervroegd of uitgesteld verlof zou kunnen verzoeken. Dit is kennelijk ook door degenen die ons hun mening deden weten, terdege overwogen.

Weliswaar waren er ook inzenders met andere — soms tot in details uitgewerkte — formules en systemen, maar over het algemeen werd volstaan met een vóór of tegen, vaak toegelicht dan wel gesupplementeerd met aanvullende opmerkingen. Van bovengenoemde 362 man waren er 164 vóór het nieuwe systeem, 38 voor de wijze waarop tot nu toe tewerk werd gegaan, terwijl de overige 160 „stemmen” in 17 verschillende categorieën kunnen worden ingedeeld met min of meer sterk afwijkende ideeën. Dat hield bijvoorbeeld in: zo kort mogelijke dienstperioden, afwisselende dienstperioden van 3 en 4 maanden, vaste dienstperioden van 3½ maand c.q. 4 maanden, dienstperioden van 6 — van 5 tot 6 — van 4 tot 6 maanden, al dan niet met de bemerking reke-

ning te houden met alle of een beperkt aantal privé-wensen. Juist dit laatste hadden wij bij voorbaat reeds uitgesloten, daar het aflosschema zoals voorgesteld, dit te enen male niet toelaat.

Wij realiseerden ons tevoren dat bij elk schema, hoe dan ook opgezet, er altijd een aantal betrokkenen zijn die de voorkeur zouden geven aan een ander systeem, een andere opzet. Een onzer gezagvoerders wenste ons zeer terecht veel sterkte toe bij de beoordeling van wensen en verlangens, wat wij bijzonder apprecieerden, alhoewel wij vóórdat het artikel in december werd gepubliceerd, ons bewust waren een moeilijke materie te hebben aangesneden.

De lezer zal inmiddels wel hebben begrepen dat met 164 van de 362 stemmen vóór het nieuwe aflosschema, het onjuist zou zijn dit schema, met tevoren vastgestelde weken waarin de vakantie kan worden besproken, zonder meer door te voeren. Maar wat dan wél?

Na alle naar voren gebrachte ideeën en verlangens nog eens goed bestudeerd te hebben, menen we op de volgende wijze zo veel mogelijk tegemoet te komen aan ieders wensen.

Ten eerste zal in de toekomst na maximaal vijf maanden worden afgelost. Uiteraard kunnen zich bijzondere omstandigheden voordoen, waardoor dit maximum wordt overschreden, maar onzerzijds zullen wij alles in het werk stellen om — indien zulks onvermijdelijk is — zo'n overschrijding tot de uitzonderingen te laten behoren. Verder kunnen we niet beweren dat dit maximum nu direct kan worden gehandhaafd, maar wij mogen ervan uitgaan dat dit met ingang van 1 januari 1972 wél het geval zal zijn.

Ten tweede zal het minimum van vier maanden niet zonder meer worden gehanteerd. Dus dienstperioden van korter dan vier maanden zijn mogelijk, hoewel het merendeel van de aflossingen na 4 à 5 maanden — en vooralsnog toch wel dicht tegen de vijf maanden — zal blijven plaatsvinden. Dat ook binnen de vier maanden waar mogelijk zal worden afgelost, is vooral om tegemoet te komen aan de wens te voorkomen dat het verlof voor ieder persoonlijk gedurende een — soms groot — aantal jaren steeds in dezelfde maanden van het jaar valt (met Kerstmis en in juli/augustus zal dit geen bezwaar zijn, maar aanzienlijk minder in trek zijn de maanden januari/februari en oktober/november).



# periode

Ten derde willen wij trachten, zo enigszins mogelijk, aan bepaalde wensen om af te wijken van het normale aflosschema tegemoet te blijven komen en met name de verlangens met betrekking tot speciale gebeurtenissen in het **PERSOONLIJKE** vlak. Hierbij denken wij aan: voorgenomen huwelijk, gezinsuitbreiding, studie, verhuizing of oplevering huis, eigen zilveren huwelijksfeest e.d., maar uitdrukkelijk **NIET** aan de Kerstdagen, zomervakantie, huwelijksfeest van ouders, verjaardagen gezinsleden, en helemaal niet aan de oplevering van een auto of motorboot. Al dergelijke verzoeken zullen zonder meer terzijde moeten worden gelegd en behoeven dus niet te worden gedaan. Met betrekking tot bovengenoemde wel in aanmerking komende persoonlijke omstandigheden moeten de verzoeken zo tijdig mogelijk worden ingezonden en zullen betrokkenen bereid moeten zijn ook zelf mee te werken — dus b.v. een kort tussentijds verlof moeten opnemen dan wel een (groot) deel van het verlof laten staan voor later. En b.v. niet eerst het hele verlof genieten om bij het weer naar zee gaan mede te delen, dat over twee maanden gezinsuitbreiding wordt verwacht en of de aflossing dan kan worden geregeld.

Het spreekt vanzelf dat aflossingen in verband met ongeval of ernstige ziekte van naaste betrekkingen — zoals deze tot nu toe na medisch advies plaatsvonden — onverminderd gehandhaafd blijven.

Wat de vakanties betreft het volgende. Als men een **vaste** afspraak voor de vakantie maakt, waarbij men zelf uitgegaan is van een dienstperiode van vier à vijf maanden, en vóór de aanvang van deze dienstperiode ons daarvan op de hoogte stelt, dan zullen wij daar zo veel mogelijk rekening mee houden. Mocht de aflossing toch te vroegtijdig geschieden, dan zal — op verzoek — getracht worden de „vakantieganger” ter wille te zijn door middel van het verlenen van b.v. „voorschot”-verlof. Op de wijze als bovenbedoeld wordt tegemoetgekomen aan de vele wensen geuit door de officieren die ons hun mening deden toekomen.

Ten slotte zouden wij hier nog aan willen toevoegen dat de nieuwe regeling eerst mogelijk is vanaf 1 januari 1972 en tevens dat — om misverstanden te voorkomen — alle verzoeken per brief moeten worden gedaan; zij worden door ons ook schriftelijk beantwoord. Wij van onze kant zullen alles doen om de zaak zo goed mogelijk te regelen en uit te voeren.

## De Fotowedstrijd

Een foto als hieronder afgebeeld brengt de inzender bij plaatsing in dit maandblad f 50,— op, mits de hoofdprijs niet op zijn opname valt, die f 100,— bedraagt in elke categorie. Uw inzending reeds opgezonden of ingeleverd? De sluitingsdatum van deze wedstrijd voor het personeel van Shell Tankers N.V. is 15 oktober a.s.

Er zijn vijf categorieën waarin u kunt meedoen. Per categorie maximaal twee zwart/wit foto's inzenden, formaat minimaal 13 x 18 cm, maximaal 18 x 24 cm. Zie voor verdere bijzonderheden het april-nummer van dit blad.





# Kapitein J. L. F. Vermeulen

Met pensioen met ingang van 1 april 1971



*Kapitein Vermeulen trad op 21 maart 1946 als leerling-stuurman in dienst van de Nederlandsch-Indische Tankstoombootmaatschappij en werd op diezelfde dag aan boord van de „Corilla” tewerkgesteld. Een jaar later kreeg hij zijn aanstelling als 4e stuurman. Op 1 november 1947 werd hij aangesteld als 3e stuurman, op 23 februari 1952 als 2e en op 1 januari 1956 als 1e stuurman.*

*Op 1 juli 1964 werd hij als waarnemend gezagvoerder aan boord van de „Katelaysia” geplaatst, na welke dienstperiode hij zijn permanente aanstelling als gezagvoerder kreeg aan boord van de „Kabylija”. Nog zeven schepen volgden hierna, t.w.: „Katelaysia”, „Koratia”, „Philidora”, „Kryptos”, „Onoba”, „Crania” en als laatste schip de „Atys”, van welk schip hij op 16 november 1970 het commando aan zijn vervanger overdroeg.*

*Kapitein Vermeulen is van 3.1.66 tot 15.10.66 en van 4.6.68 tot 12.8.68 op kantoor werkzaam geweest.*

Op kantoor kennen wij kapitein Vermeulen als een rustig en doorgaans goed gehumeurd man. Deze indruk werd bevestigd toen wij hem in zijn huis in Den Haag, zittend in een stoel, met naast zich zijn hond, weer ontmoetten. De rust straalde van hem af, en bereidwillig gaf hij antwoord op een paar vragen.

Waarom varen?

„Het zat in de familie. Ik heb twee ooms, waarvan de ene kapitein was en de andere hoofdwerktuigkundige. Je krijgt dan natuurlijk prachtige verhalen te horen over de zee en vreemde landen, wat mij vooral als kind geweldig aansprak. Toen ik dus een beroep moest kiezen was de keus niet moeilijk. Het vreemde geval deed zich echter voor, dat de oom die kapitein was, me aanraade voor werktuigkundige te gaan studeren en de andere, de hoofdwerktuigkundige, me bezwoer om stuurman te worden. En stuurman is het geworden. Na mijn studie aan de Zeevaartschool ben ik in 1946 als leerling op de Corilla aangemonsterd.”

Hoe is het varen bevallen?

„Zo goed, dat het me spijt er mee op te moeten houden. Om medische redenen ben ik met pensioen gegaan, maar als je pas 46 jaar bent en je moet dan al op je lauweren gaan rusten, heb je net het gevoel of je iets niet af hebt gemaakt. Ik ben ook echt niet van plan de hele dag in mijn tuin te spitten of het huis op te knappen. Volgende maand begin ik bij de Examencommissie. Dat betekent twee à drie dagen werk in de week, waarbij ik bovendien behoorlijk op de hoogte moet blijven van de nieuwste ontwikkelingen. Je kunt moeilijk op een examen vragen stellen over een onderwerp dat je zelf niet beheerst.”

Terugkijkend op uw carrière bij Shell, wat was de mooiste tijd?

Eigenlijk vrij kort in het begin, zo de jaren

'50. Ik zat meestal in de Oost, op sleepboten als de Soekalanting. Het waren kleine schepen, de contracten waren langer dan nu, en als je met een goede ploeg aan boord zat, leerde je elkaar veel beter kennen dan tegenwoordig het geval is. Op die schepen bestond de crew meestal uit Chinezen en daar weet ik nog een mooi verhaal over.

Ik dokte met mijn schip in Vlissingen en tijdens de doktijd gingen een stuk of tien Chinezen van boord die met de nachtboot naar Engeland zouden gaan, om vandaar met het vliegtuig naar Hongkong terug te keren. Ik was intussen naar huis gegaan, zat 's ochtends koffie te drinken en plot-

seling stopten er drie taxi's voor mijn huis, waaruit deze Chinezen stapten. Ze kwamen bekapt en bezakt met allerhande lekkernijen afscheid nemen. Met z'n allen doken ze de keuken in, na eerst mijn vrouw gevraagd te hebben hoe het gas werkte. We hoefden zelf niets te doen. De tafel werd keurig gedekt, er werd een keur van gerechten opgediend en na afloop werd alle rommel weer opgeruimd ook. De enige tastbare herinnering de volgende dag waren de eetstokjes. Het is een groot feest geworden. Trouwens voor mijn gasten ook. Terwijl ze in de keuken bezig waren, ontdekten ze in de tuin de fiets van mijn dochter. Om beurten hebben ze een blokje gereden, tot grote hilariteit van de anderen. Mijn enige zorg die avond was om ze op tijd op de nachtboot naar Engeland te krijgen. Het typeert in elk geval de stemming die er aan boord van mijn schip heerste”.

Plotseling herinnerde kapitein Vermeulen zich dat er nog vis gehaald moest worden voor de kat. Hij vond het een mooi excuus om met de auto naar Scheveningen te rijden. Daar nam hij afscheid, na zijn bezoeker op de boulevard te hebben afgezet. Hij wierp nog een blik op de zee, met zijn aan- en afrollende golven en stapte weer in zijn auto. Jammer dat hij uit onze gezichtskring verdwijnt.



**Ons maandblad wil niet alleen nieuws brengen op nautisch en technisch gebied. Het heeft tevens de functie de lezers — en dat zijn niet alleen het vloot- en walpersoneel, maar ook de familieleden thuis van onze zeevarenden — op de hoogte te houden van wat er bij Shell gebeurt. Daarnaast zijn er echter nog twee zeer belangrijke aspecten die, alhoewel het laatst in deze opsomming genoemd, bijzonder veel aandacht verdienen en ook krijgen: belevenissen van collega's, waarvoor de redactie grotendeels is aangewezen op bijdragen van het vlootpersoneel zelf, hetzij schriftelijk hetzij mondeling, en die een plaats vinden in aparte artikelen of worden verwerkt in „Schoon Schip”, en dan nog de personeelsmutaties. Overplaatsingen, tewerkstellingen, wie met verlof zijn gegaan, jubilea en pensioneringen, enz. Korte vermeldingen, die bij een zo over de wereld verspreid personeelsbestand als een rederij kenmerkt, toch altijd een schakel vormen waardoor men op de hoogte blijft van het wel en wee van collega's. Wat jubilea betreft wordt, bij de mogelijkheden die de Maatschappij voor de viering hiervan thans biedt, in dit blad vaak volstaan met een foto van de jubilaris bij de uitreiking van het embleem voor 25 jaar dienst. In geval van een afscheid wordt veelal een terugblik gegeven op de loopbaan van betrokkene. Een pensionering is echter meer dan het beëindigen van een loopbaan; het is een mijlpaal die men passeert in de wetenschap dat men uit de kring van vertrouwden gaat en een nieuwe levensfase tegemoet treedt. Vandaar dat wij voornemens zijn om, zo enigszins mogelijk, aan dit gebeuren wat meer aandacht in dit blad te gaan schenken.**

**Als eerste scheidende vlootemployé is het Kapitein J. L. F. Vermeulen met wie een onzer medewerkers een gesprek had.**



In memoriam

## Johannes Wulffraat

Scheepsvorman

16.9.'27 - 29.3.'71



In de vroege morgen van 29 maart 1971, op de reis van Singapore naar Honolulu, kwam aan boord van het s.s. ARCA Scheepsvorman J. Wulffraat als gevolg van een noodlottig voorval om het leven. Het schip onderbrak de reis en zette koers naar de dichtstbijgelegen haven, in dit geval Miri aan de N.W. kust van Borneo, alwaar het stoffelijk overschot van de heer Wulffraat aan land werd gebracht.

Op dinsdag 30 maart 1971 werd, na een R.K. kerkdienst in de St. Joseph's Kerk te Miri, het stoffelijk overschot op de Nieuwe R.K. Begraafplaats op een heuvel even buiten Miri aan de aarde toevertrouwd. De kist werd gedragen door zijn collega's van de ARCA.

De plechtigheid werd geleid door Rev. Fr. M. Carpenter en werd onder meer bijgewoond door een deputatie van het s.s. ARCA bestaande uit de gezagvoerder — kapitein D. P. Klip — en 16 opvarenden, alsmede door vertegenwoordigers van onze scheepsagenten ter plaatse.

Na het gezamenlijk bidden van het Onze Vader, hierin voorgegaan door de echtgenote van de hoofdwerktuigkundige van het s.s. ARCA, werd de kist, bedekt met kransen namens gezagvoerder, officieren en scheepsgezellen van het s.s. ARCA en namens SHELL TANKERS N.V., in het graf neergelaten. In de loop van die dag zette de ARCA zijn reis naar Honolulu voort.

De heer Wulffraat was in onze dienst sedert 16 september 1955 en heeft achtereenvolgens de rangen van voorman/donkeyman, pompman/bankwerker, scheepsvakman en scheepsvorman bekleed. Wij hebben hem in al die jaren leren kennen en waarderen als een zeer plichtsgetrouw en vakbekwaam medewerker, die steeds een voorbeeld was voor collega's en ondergeschikten. Wij zullen hem node aan boord van onze schepen missen.

Onze gedachten gaan uit naar zijn moeder, bij wie hij inwoonde tijdens zijn verlofperioden, en naar zijn verdere familieleden. Mede namens zijn vele vrienden en collega's zowel op de vloot als aan de wal wensen wij hun toe dat zij de kracht zullen vinden om in dit grote verlies te berusten.



## VLOOTPERSONALIA

(gedurende de periode van 16.3 t/m 15.4.1971)

### GEHUWD:

- 17.3: H. van Hall, 5e wtk., met mej. M. Everts;
- 24.3: J. B. H. de Glopper, 4e wtk., met mej. L. de Bordes;
- 25.3: J. D. van der Pas, 5e wtk., met mej. J. Smith;
- 30.3: G. Zoetendal, 3e wtk., met mej. H. A. Dijkstra;
- 31.3: L. Helmig, 5e wtk., met mej. A. Blans;
- 1.4: E. K. G. Schiefer, II. wtk., met mej. E. E. Janssen;
- 1.4: R. Smits, 3e wtk., met mej. J. Verruijt;
- 1.4: J. Zijp, 2e wtk., met mej. C. Commandeur;
- 5.4: J. J. Ceelen, 5e wtk., met mej. M. Meyering;
- 7.4: A. E. A. van Velde, 5e wtk., met mej. R. Hekkers.

### GEBOREN:

- 1.3: Leonie Desiree, dochter van L. Buitenkant, 2e wtk., en mevrouw A. B. Buitenkant-Mantel;
- 9.3: Enrico, zoon van F. R. Lagerveld, 5e wtk., en mevrouw A. R. Lagerveld-van Veen;
- 17.3: Angelique Henrietta Maria, dochter van N. F. Nuhn, scheepsgezel a/w, en mevrouw A. P. M. Nuhn-Klaasen.
- 30.3: Saskia, dochter van G. C. Peters, 2e stm., en mevrouw C. H. Peters-van Buuren;
- 30.3: Marco Robert, zoon van R. Hoogendoorn, hoofd voeding, en mevrouw S. E. Hoogendoorn-v. d. Wildt.
- 30.3: Marcus Alwin, zoon van P. R. Brunet de Rochebrune, 1e stm., en mevrouw M. Th. Brunet de Rochebrune-Bergmann;
- 31.3: Erica, dochter van T. Middelkoop, 2e wtk., en mevrouw H. Middelkoop-van Gent;
- 4.4: Eric Jan, zoon van J. Penning, 5e wtk., en mevrouw M. A. Penning-van de Vijver.

### OVERLEDEN:

- 3.4: Mevr. H. G. Duinker-Laidlaw, echtgenote van gezagvoerder C. S. Duinker.

### AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

- Gezagnv.: J. van Beele, E. J. Stapper, B. C. den Exter van den Brink, M. E. Wolper, E. H. Brameijer, J. H. A. Budding, H. E. Glansbeek, J. H. Korsen, A. W. C. van Schendel, C. Wolse;
- 1e stl.: W. Hoogendijk, A. Visser, W. O. Kooi, R. van Kranen, D. J. van der Mast, B. R. Teuben, R. A. Kattenburg-Schüler, C. P. Donken, H. H. Hacken, P. R. van Kranen, R. Knol, R. Jousma, J. E. Dekker, N. Veenendaal, W. Kalkman;
- 2e stl.: J. H. F. Franken, J. Priester, W. J. Stoker, C. Verburgt, J. G. Wientjes, R. P. F. J. Ruiters, G. J. van der Ham, J. Werkhoven, C. P. van Hoek, G. J. Olieman, A. J. de Kraker;
- 3e stl.: W. F. van der Lei, H. J. Schaaf, R. Westerbeek, J. W. IJkel, F. B. Schröder, H. van Popta, R. de Bordes, C. P. C. van Goethem, R. A. Sweetnam, W. J. A. de Winter, M. Lap, J. Wassenaar;
- 4e stl.: H. J. Lenstra, J. P. Fockema Andreea, I. W. A. van Thienen, J. M. Huisman, M. A. F. Wanders, P. J. J. M. Verspeek, L. Marees, P. W. Kamperman, G. J. H. Kranenburg, W. van Spijker, R. P. le Coultre, H. den Ouden;
- hfd. wtk.: D. Gooris, A. de Coninck, B. Veldhuis, H. W. Bosman, K. L. Schuring, W. J. J. van den Berg, H. Buiten, J. van der Meijde, O. K. Nicolai, C. G. Pusch, J. Tekelenburg, G. W. van Essen;
- 2e wtk.: A. Buren, A. J. Verkerk, A. P. de Groot, H. Brand, G. de Goede, W. Muis, C. W. H. van Holthuijsen, A. K. van 't Blik, H. J. Kievit, F. Bakker;
- 3e wtk.: F. C. Koens, A. B. P. Dill, P. H. M. Maessen, J. H. S. Brijde, J. G. Kuit, F. Pater, H. Blankvoort, R. G. M. Kauffeld, A. Houwaard, W. Verhagen, H. A. Meissner;
- 4e wtk.: B. R. Verhoog, R. Smits, K. Stobbe, J. A. Maassen, J. A. Kamberg, J. G. van Werd, J. J. Schuddemat, E. Hendrikse;
- 5e wtk.: A. R. de Wilde, F. M. van der Straten, P. O. J. van der Horst, H. C. Dijkstra, W. M. G. M. van Loon, J. Haasjes, T. J. R. Eggink, C. R. van Santen, J. J. Ceelen, S. van der Meulen, Rummelte Dijkstra, C. J. Jongkind, M. J. van de Linde, M. J. Viergever, H. J. Koopman, M. Koelemeij, A. Middelkoop, J. C. Stek, G. J. van der Weerd, H. H. A. Ahrendt, A. B. G. Biesheuvel, J. Water, G. van Berghem, J. Hofkamp, M. F. Stoltink, J. J. Feenstra, H. Oldeboom, C. Scholten, W. H. Lentink, J. J. de Groot, T. van de Ruit, J. A. Swiers, N. A. Willems, W. H. F. Leen, J. van der Werk, M. van Bethlehem, A. N. T. Tushuizen, G. W. Goethals, G. Bijvank, P. F. van Dijk, A. J. Goudriaan, J. van 't Leven;
- scheepsvorman: D. C. Kommers;
- scheepsvaklieden I: L. A. T. Blankemeyer, J. van Leeuwen;
- scheepsvaklieden II: M. Temmerman, A. A. de Ruiters, J. M. Kools, J. J. de Jonge, H. Wesselink, B. J. P. van Dorp, G. P. H. M. Kuypers, B. Benjamins;



scheepsgezellen a/w: M. Kumentas, D. Rovers, H. J. v. d. Berg, A. A. Pol, P. C. Groen, M. W. Toet, A. v. d. Weiden, H. M. A. J. Lemmens, R. G. von Boltog, W. A. H. van Hattem, M. A. G. Paardekooper, A. J. Welling, M. L. Kracht, R. A. M. Jansen, M. v. d. Vrie, J. A. van Haarlem, B. B. Jansonius, D. IJsselstein, G. J. F. Kolenbrander, G. A. F. de Winter, J. W. Leydecker, J. Bakker, F. J. W. Salari, A. Olthoff, L. v. d. Wel;

aankomende scheepsgezellen a/w: J. R. van Woosik, J. F. Dorchain, J. J. de Bruin, A. H. M. Holl, V. H. Heymans, S. S. Bouwland, J. Popken, G. A. A. Tielemans, J. J. Donleben, W. van Hengel, F. M. C. A. van Rooy, L. B. D. Poetiray, G. J. Bosch, H. M. Kraamer, G. van Osselen, W. E. van Straalen;

hoofden voeding: H. Scharloo, C. E. Bestebroer, J. Poot, M. van Hagen; scheepskoks: J. H. A. J. Orië, J. A. Franken, C. L. J. Guilliamse; aankomende koks: A. de Vin, L. van Bostel, G. Slenema; bedienden: M. Plugge, J. Reede, C. F. Sibilo, O. H. Noorman, H. Domseelaar, A. J. J. Bruggeling, C. W. P. Frederiksz, A. H. Ramerman, L. J. Wulder, D. Seip, J. L. de Winter;

bedienden a/d: R. M. Piatkowski, G. M. Jansen, A. Stedehouder, A. Cumming.

**TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN**

**m.s. Abida:** gezagv. A. de Ligt, 3e stm. J. C. A. C. M. Smits, hfd. wtk. P. J. de Lange, 5e wtk. J. J. F. Govers, II. wtk. F. Niehorster, scheepsvoorman J. H. A. Elbers, scheepsvakman I L. v. d. Velden, scheepsvaklieden II: N. van Marwijk, G. van Kuilenburg, scheepsgezellen a/w: R. van Noort, W. Bredewold, W. J. Evers, G. J. Wijers, F. v. d. Hoek, D. Hoogeveen, J. H. L. Nahapiet, H. G. Schouten, aankomend scheepsgezel a/w M. L. Delhaye, aankomend kok M. van Deventer, bedienden: J. C. A. den Haan, G. Doyer, bediende a/d W. G. Doldersum;

**m.s. Acila:** 1e stm. A. P. J. Ham, scheepsvakman II A. E. G. de Rooy;

**m.s. Acmaea:** 1e stm. J. S. Schregardus, hfd. wtk. W. Balvers, scheepsvakman I, F. A. Nijhuis, scheepsgezellen a/w: P. J. M. van Dillen, G. J. van Delft, aankomend scheepsgezel a/w A. J. v. d. Kuip;

**m.s. Acteon:** 1e stm. D. M. Mos, hfd. wtk. C. J. Vermeulen, wnd. 2e wtk. F. A. J. Boot, scheepsgezellen a/w: W. Mol, P. v. d. Vooren, J. E. Schrijn, H. A. Schot, J. E. Groot-Bleumink, P. T. Post, aankomend scheepsgezel a/w P. J. Wolters, scheepskok P. M. H. Bellwinkel, bedienden: M. te Hennepe, F. W. A. van Deursen;

**s.s. Arca:** wnd. 3e wtk. J. M. van de Wal, radio-officier A. J. Hamaker, scheepsvoorman A. B. van Essen, scheepsgezel a/w G. N. Hartman;

**s.s. Atys:** wnd. 2e stm. D. C. Tazelaar, 4e wtk. J. C. van Baasbank;

**s.s. Capiluna:** gezagv. C. E. van 't Woudt, II. stm. F. Riethoff, hfd. wtk. J. J. F. Reitsma, 4e wtk. J. H. Burger, 5e wtk. F. M. Janssen, 5e wtk. E. L. F., Nijhuis, radio-officier F. K. van Westen;

**s.s. Capisteria:** gezagv. P. J. Kalman, 3e stm. H. Swenne, wnd. 3e wtk. A. Verweij, 4e wtk. A. G. M. van de Pijpekamp, radio-officier R. H. Grondel;

**s.s. Capulonix:** wnd. 2e wtk. W. H. Hennink;

**m.s. Cinulia:** wnd. 2e stm. K. Cramer;

**m.s. Cranial:** 3e stm. M. C. Kalkman, wnd. 3e wtk. E. de Jong, 5e wtk. C. J. J. de Vos;

**m.s. Dallia:** 2e stm. R. Agema, hfd. wtk. R. N. Groen, 3e wtk. A. van Rijswijk, 5e wtk. G. de Graaf, radio-officier K. Stapper, scheepsvakman II. D. van Diermen, scheepsgezellen a/w: M. Olliemans, J. Boer, aankomend scheepsgezel a/w R. P. van Veen, hoofd voeding H. Vrugt, aankomend kok E. Kost, bediende E. E. Louwerse, bediende a/d P. D. M. B. van Santvoort;

**m.s. Daphne:** 5e wtk. F. G. H. Budding, 5e wtk. J. J. van Vondel, scheepsvakman II G. v. d. Sijde, scheepsgezellen a/w: A. J. Hessing, H. Hendriks, aankomend scheepsgezel a/w F. A. Morales, bedienden: H. F. van Lier, H. J. Denies;

**m.s. Diadema:** 2e stm. J. Tebbenhoff, wnd. 3e stm. W. L. Westhoff, wnd.

**In memoriam**

**D. C. Raven**

De heer Raven, oud-gezagvoerder van Shell Tankers N.V., verliet op 1 maart 1951 de Maatschappij met pensioen na ruim 24 dienstjaren. Hij overleed op 29 maart jl. te Apeldoorn en bereikte de leeftijd van 74 jaar.

**M. Hubbeling**

De heer Hubbeling, oud-gezagvoerder van N.V. Curacao-sche Scheepvaart Maatschappij, verliet op 1 maart 1954 de Maatschappij met pensioen, na ruim 28 dienstjaren. Hij overleed op 5 april jl. te Heiloo en bereikte de leeftijd van 67 jaar.

2e wtk. M. F. Koens, bediende C. J. de Graaf;

**m.s. Diloma:** 2e wtk. J. Ommering, 5e wtk. D. Knook;

**m.s. Dione:** II. stm. A. P. Zonjee, 5e wtk. M. C. Versloot, II. wtk. C. L. M. Mazairac, scheepsgezel a/w F. W. J. Buys, aankomend scheepsgezel a/w R. Conradi, hoofd voeding E. H. Hoeboer, scheepskok T. J. Melchers, jongen a/w R. L. Sopacua;

**s.s. Kabylia:** 1e stm. B. C. Visser, 4e stm. P. A. Janssen, 3e wtk. K. Verf, 5e wtk. P. A. van Splunter, radio-officier H. L. de Graaf;

**s.s. Kalydon:** 1e stm. C. Vlas, 3e stm. F. Koster, 4e stm. J. M. Huisman, 5e wtk. W. I. van der Burght;

**s.s. Kara:** gezagv. J. W. Rutten, wnd. 3e stm. J. Boonstra, 4e stm. R. C. J. Pabbruwee, wnd. 4e wtk. F. R. Lagerveld, scheepsgezellen a/w: L. Diestelhof, J. Morsink;

**s.s. Katelysia:** hfd. wtk. G. Braak, wnd. 3e wtk. J. Klemann, 5e wtk. A. W. van Sluys;

**s.s. Kelletia:** gezagv. J. J. Osinga, wnd. 4e wtk. J. Vijfvinkel, aankomend scheepsgezel a/w J. M. Kuut;

**s.s. Kenia:** 1e stm. H. Steenstra, 3e stm. R. F. H. Kobessen, 4e stm. G. J. C. van Eeten, 5e wtk. P. Holtring;

**s.s. Kermia:** gezagv. C. Vessies, wnd. 2e stm. D. M. Alderlieste, 3e wtk. G. C. Sloof, 4e wtk. J. D. Compiet;

**s.s. Khasiella:** 1e stm. H. Edens, 2e stm. J. Broekmeijer, 4e stm. J. de Nes, 5e wtk. R. M. van Ham; radio-officier J. van der Linden, hoofd voeding W. F. H. v. d. Moezel;

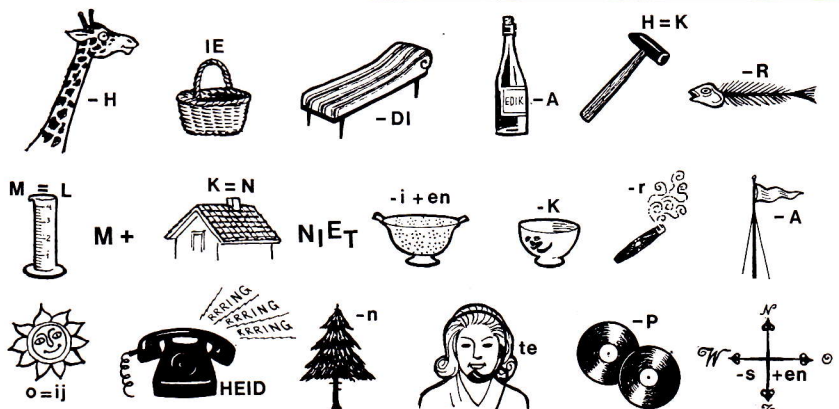
**s.s. Kopionella:** wnd. 2e wtk. A. Sloot;

**s.s. Koratia:** capataz de buque C. Boo Davila, maniobrista especializado J. Crespo Fontenla, 2° maniobrista: A. Sotelo Gonzalez, E. Alvarez Soto, marinero integrado: A. Boullosa Dacosta, M. Carneiro Marquez, J. C. Chamorro Troncoso, E. Gonzalez Fernandez, J. Guisande Martinez, R. Insua Santamaria, R. Rivas Cabaleiro, J. Rodriguez Freiro, J. A. Sanroman Conde, 2° marinero integrado: A. Cordeiro Santos, M. Laje Santos, A. Estors Costas, cocinero del buque M. Lima Doval, camarero: J. Diequez Garcia, A. P. Groba Otero, J. Torres Torres, camarero de la Tripulation E. Vazquez Santiago, ayudante del cocinero A. Gonzalez Vidal;

**s.s. Korovina:** 2e stm. M. Stammes, 2e wtk. D. van der Hoek, 3e wtk. E. E. Kreune, 5e wtk. D. Roodnat, scheepsvakman II D. v. d. Zee, scheepsgezellen a/w H. J. v. d. Bos, J. Tuinebreyer, R. G. v. d. Pol, W. J. Engels, A. W. Jansen, aankomend scheepsgezel a/w H. C. Hardeman, aankomend kok F. Tüllmann, bedienden H. Wezenaar, D. van Ginkel;

**s.s. Kosicia:** wnd. 2e stm. A. van Leeuwen, hfd.wtk. J. G. Bron, 2e wtk. C. J. den Hollander, 3e wtk. C. Vlastra, 5e wtk. H. D. Hozee, radio-officier J. H. A. van Muilwijk;

**Dringend verzoek  
van de  
telefooncentrale  
aan het  
walpersoneel**





**s.s. Kossmatella:** gezagv. H. H. J. Dijkhuizen, wnd. 3e stm. G. W. Geesink, 4e wtk. J. E. A. Westerbeek;

**s.s. Krebsia:** wnd. 2e stm. J. Zwart, hfd. wtk. W. A. van Rooyen, 3e wtk. W. J. M. Peeters, scheepsgezellen a/w: W. C. Sterk, H. N. Dekker, aankomend scheepsgezellen a/w: C. Scheele, R. G. Kemink, hoofd voeding T. C. A. Geelen, bediende a/d J. M. Pronk;

**s.s. Kryptos:** 1e stm. G. C. van Malland, 5e wtk. T. H. van Leeuwen;

**s.s. Kylix:** II. wtk. W. S. de Graaf;

**s.s. Lovellia:** 3e wtk. J. J. M. van Kooten, 5e wtk. R. Zwaal;

**s.s. Macoma:** hfd. wtk. C. L. Fehrmann, 5e wtk. G. Dekker, bediende a/d C. J. Hoevenaar;

**s.s. Metula:** gezagv. H. C. Mantel, 2e stm. A. Vlaar, 4e stm. J. J. Honders, 3e wtk. L. Timmer, 5e wtk. H. van Hall, radio-officier P. H. Bax;

**m.s. Niso:** 2e stm. S. Termeer, 2e stm. F. F. Ates, 4e wtk. P. N. Droog, 5e wtk. J. F. Pieters;

**s.s. Ondina:** 1e stm. W. Bosma, wnd. 2e stm. J. F. Casimiri, 4e wtk. H. C. den Ouden 5e wtk. D. E. F. Bernardus;

**s.s. Onoba:** 1e stm. W. Welbie, 5e wtk. M. C. H. Waaldijk;

**s.s. Patro:** 1e stm. L. J. Hirs, 2e stm. T. W. Scharrenburg, 5e wtk. G. H. Willems;

**s.s. Philidora:** 1e stm. J. Post, II. stm. R. J. S. M. Timmerman, 2e wtk. J. L. 't Mannetje, 3e wtk. J. C. Ganzinga, wnd. 4e wtk. D. H. J. de Vries, 5e wtk. L. M. Dijkhuizen;

**s.s. Philine:** 1e stm. E. Moll, 2e stm. W. Beekman, 2e wtk. F. de Roos, 5e wtk. R. Schokker;

**s.s. Philippia:** wnd. 3e stm. J. A. M. Sneek, II. stm. W. T. A. B. Verstraeten, 4e wtk. J. P. Hoogwerf, II wtk. A. D. Salomons;

**s.s. Sepia:** hfd. wtk. J. F. van den Bogaard, 5e wtk. A. M. den Bakker;

**s.s. Vasum:** gezagv. H. J. Roncken, hfd. wtk. J. Heijmans, 5e wtk. H. van de Water, 5e wtk. P. Naaktgeboren, 5e wtk. R. G. Visser, radio-officier M. Platschorre;

**s.s. Viana:** 2e stm. D. C. Vermeulen, II. stm. M. Parlevliet, hfd. wtk. R. Romijn, 3e wtk. F. A. M. Vergroesen, 5e wtk. J. G. van der Poel, 5e wtk. R. A. de Lijster, radio-officier K. van der Hoek, scheepsvakman II W. Kesteloo, scheepsgezellen a/w: W. van Beek, M. ten Kate, J. de Gans, aankomend scheepsgezellen a/w: L. E. Sedney, W. T. Lemmers, J. Solleveld, hoofd voeding B. M. de Roode, aankomend kok J. H. Koning, bediende F. v. d. Heyden, bediende a/d A. A. van Veen;

**s.s. Vitrea:** 5e wtk. W. van der Plas;

**s.s. Vivipara:** wnd. 2e stm. J. J. B. Roest, capataz de buque P. Raimundez Collazo, maniobrista especializado J. Alvarez Martinez, 2° maniobrista R. Mendez Pereira, marinero integrado: A. Baulosa Dacosta, F. Carreira Covelo, M. J. Farina Villares, A. Garcia Dominguez, J. Giraldez Rodriguez, L. Martinez Duran, B. Matilde Montero, A. Pazos Martinez, M. Pouseu Santaclara, 2° marinero integrado: U. J. Carneiro Leyenda, J. B. Gonzales Cortes, J. Novelle Cabaleiro, cocinero del buque F. Vidal Pereira, camarero: C. Cabaleiro Vidal, A. Lopez Nogueira, J. Martinez Fernandez, camarero de la tripulation R. Lago Lago, ayudante del cocinero M. V. Vazquez Santiago, hoofd voeding C. P. Hoogesteger;

**s.s. Zafra:** wnd. 2e stm. R. J. J. F. Zeegers, 3e stm. R. Hagen, hfd. wtk. C. de Witte, wnd. 3e wtk. H. Tesink, 4e wtk. J. J. de la Fuente, 5e wtk. G. Batenburg, radio-officier D. R. van der Heide;

**s. s. Zaria:** gezagv. M. A. Busker, wnd. 1e stm. J. Mieras, 5e wtk. H. van Os, 5e wtk. H. L. Hendrison, radio-officier H. J. Schaap.

#### UIT DIENST GETREDEN:

3e stl.: P. L. Baan, W. J. A. de Winter;  
 2e wtk.: L. A. J. W. Bink;  
 3e wtk.: J. Groeneweg, H. Ruitenbeek, R. Sloof;  
 scheepsvaklieden II: B. J. P. van Dorp, H. Wesselink, J. L. Anderson, G. H. de Hoogh, J. J. de Jonge;  
 hoofd voeding: A. H. Heeringa.

#### MET PENSOEN:

Gezagv.: W. J. de Haan.

#### TERUG VAN TIJDELIJKE TEWERKSTELLING SHELL COMPANY OF QATAR LTD.

1e stm.: J. Post.

#### AANGESTELD ALS:

gezagv.: M. A. Busker;  
 2e stm.: C. M. Honig, G. van der Oord, J. Werkhoven, E. J. J. Eelman, C. P. van Hoek, R. Agema, A. G. Kroon;  
 3 stm.: H. de Roo, R. van der Voort, I. W. A. van Thienen, J. P. Fockema Andreae, J. Kerkhof;  
 4e stm.: P. A. Jansen;  
 2e wtk.: T. Bakker, J. A. de Groot, G. J. van Eijk;  
 3e wtk.: R. Smits, E. de Jong, H. Nijhof, B. R. A. Jansen;  
 4e wtk.: R. Lenz, E. Post, J. W. van Velze, W. B. Grund, R. Bos, J. W. van Hoof, G. Museler;  
 5e wtk.: G. Batenburg;  
 hoofd voeding: E. H. Hoeboer;  
 scheepsvakman I: L. van der Velden.

#### BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman G.H.V.: 2e stl. T. W. Scharrenburg, J. Broekmeijer;  
 2e stuurman G.H.V.: 3e stl. P. Buys, J. J. B. Roest, J. Zwart;  
 3e stuurman G.H.V.: 4e stm. P. A. Janssen;  
 „C”: 2e wtk. L. Buitenkant, J. Ommering;  
 „B”: 3e wtk. M. F. Koens;  
 „A/B-th”: 5e wtk. J. J. F. Govers, R. A. de Lijster, M. C. H. Waaldijk, R. Zwaal;  
 „A”: 5e wtk. D. Roodnat, D. Knook, A. E. A. van Velde, E. L. F. Nijhuis;  
 „MVD”: 5e wtk. G. Batenburg;  
 scheepskok: hoofd voeding E. H. Hoeboer, aankomend kok M. van Deventer.

## MUTATIES WALPERSONEEL

in de periode 16.3.71 t/m 15.4.71

#### UIT DIENST:

1.4: J. C. Muller - sectie DFP/2 (naar Shell Internationale Petroleum Maatschappij N.V., 's-Gravenhage).

### Bruidsfoto van de maand



Vierde werktuigkundige J. B. H. de Glopper en zijn bruid, mej. A. L. de Bordes, vormen deze keer het bruidspaar van de maand. Onze hartelijke gelukwensen met hun huwelijk, dat op 24 maart jl. werd gesloten te Huizen, N.H.

## tussen schip en ka

tiende jaargang no. 9 - mei 1971

#### Redactiecommissie:

I. J. A. van Dommelen  
 J. van Duuren  
 G. H. van Leeuwen  
 E. van 't Slot  
 W. N. Wouters, voorzitter  
 010-145144-2065

maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.

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

#### Administratie:

Mej. J. F. Schilt

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