

TUSSEN
**SCHIP
EN KA**

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS B.V.
M E I 1 9 7 3





7e Bijeenkomst van 1e stuurlieden en 2e werktuigkundigen

welke op 14 maart j.l. werd gehouden in het Shell-Gebouw

Op de foto staand v.l.n.r. de heren: G. H. van Leeuwen - chef Sectie Scheepsofficieren (DFP/1), G. Buma - 1e stuurman, M. J. Parent - 2e werktuigkundige, T. Middelkoop - 2e werktuigkundige, H. Brand - 2e werktuigkundige, C. E. van 't Woudt - hoofd Nautische Dienst (DFM/1), A. J. Schumm - 1e stuurman, J. E. Dekker - 1e stuurman, E. van 't Slot - chef Sectie Arbeidsvoorwaarden (DFP/6), A. Baljet - hoofd Technische Dienst (DFM/2), C. P. Donken - 1e stuurman, J. B. Kerkhoven - Sectie Scheepsofficieren (DFP/1).

Zittend v.l.n.r. de heren:

C. C. Bartels - 2e werktuigkundige, A. G. M. Witten - 2e werktuigkundige, L. B. A. van Bruinisse - 1e stuurman, A. Houwaard - 2e werktuigkundige, M. F. D. Becx - wnd. 1e stuurman.

Deelnemers aan de 45e vlootstafcursus

welke van 27 t/m 30 maart 1973 werd gehouden in het Shell-Gebouw

Op de foto zittend v.l.n.r. de heren: C. H. Kleywegt - 3e werktuigkundige, P. T. M. de Jonge - 2e stuurman, J. A. Kamberg - wnd. 3e werktuigkundige, W. T. van den Berg - 3e stuurman. Staand v.l.n.r. de heren: S. Bos - 2e stuurman, A. P. Margadant - 3e stuurman, L. F. Kruyt - wnd. 3e werktuigkundige, J. P. P. van Alebeek - 4e werktuigkundige, W. Koeze - 3e stuurman, J. W. Goetjes - wnd. 3e werktuigkundige, G. H. van Leeuwen - chef Sectie Scheepsofficieren (DFP/1), M. J. C. Broeders - 4e werktuigkundige, G. Besier - 3e stuurman, J. B. Kerkhoven - sectie Scheepsofficieren (DFP/1).

Bij de voorplaat

Het m.s. „Acmaea” bij het passeren van de Koninginnebrug en de spoorbrug in Rotterdam, op weg naar de werf van P. Smit Jr. Over de reparatie die aldaar in februari/maart j.l. plaatsvond, treft u een verslag aan op pagina 4 en 5, onder de kop „Hoofdmotor op kunststof”.

In de periode van 16 maart t.m. 15 april verschenen de volgende

vlootcirculaires :

No.	Datum	Onderwerp
824	16.3.73	Kantoororganisatie
825	23.3.73	Handleiding Onderhoudsverantwoordelijkheden Dekdienst en Werktuigkundige Dienst
826	29.3.73	Port Performance - Kosten per Dag
827	4.4.73	„Steering Certificates” voor Chinese scheepsgezellen
828	5.4.73	Hong Kong Seaman's Discharge Books
829	9.4.73	„Tanker Manoeuvring Characteristics”
830	10.4.73	„Shell Industrie Chemicaliën Gids”
831	13.4.73	„Amver Systeem”



ONDER- NEMINGS- RADEN

IN DE KOOPVAARDIJ

In de „open brief“ van 20 mei 1970, gericht aan alle officieren en Nederlandse scheepsgezellen van Shell Tankers B.V., werd reeds verwezen naar de achtergronden welke er toe hebben geleid dat tot instelling van werkoverlegorganen aan boord van onze schepen werd overgegaan. Immers de letterlijke uitvoering van de destijds van kracht zijnde Wet op de Ondernemingsraden (1950), zou bij de Koopvaardij — anders dan over het algemeen aan de wal — op een aantal moeilijkheden zijn gestuit, waarvoor alsnog de nodige oplossingen moesten worden gevonden. Dit was dan ook de reden waarom van hogerhand aan bepaalde bedrijfstakken, waaronder het zeereederijbedrijf, ontheffing was verleend van de verplichting om een Ondernemingsraad in te stellen. Een ander voorbeeld was het bouwbedrijf.

In de overtuiging dat onze zeevarende medewerkers evenals hun collega's aan de wal in staat en bereid waren hun bijdrage tot optimalisering van werkoverleg, arbeidsomstandigheden en leefklimaat te leveren, werden de werkoverlegorganen aan boord van onze schepen in het leven geroepen, welke tot op de dag van vandaag een wezenlijke en waardevolle bijdrage betekenen tot het bevorderen van de communicatie zo-

wel tussen de opvarenden aan boord onderling als tussen onze vlootmedewerkers en die werkzaam aan de wal.

Nu leiden wetten in het algemeen een zeer lang leven. Dat de Wet op de Ondernemingsraden (1950) reeds na een tijsdbestek van slechts twintig jaren aan een grondige herziening is toegekomen, mag dan ook als een opmerkelijk feit worden beschouwd. Sprak de tekst van de oude Wet voornamelijk over het „medeweten“ van de Ondernemingsraadleden, in de nieuwe Wet op de Ondernemingsraden welke in 1971 tot stand kwam, ligt het accent veel duidelijker op het „medespreken“.

Alhoewel de Wet de mogelijkheid openlaat om, indien bijzondere omstandigheden bij bepaalde bedrijfstakken of ondernemingen een goede toepassing van de Wet in de weg staan, vrijstelling tot het instellen van een ondernemingsraad te verkrijgen, zijn de werkgevers- en werknemersorganisaties in de zeevaart overeengekomen dat — ondanks dat nog verscheidene moeilijkheden moeten worden overwonnen — een dergelijke ontheffing voor de koopvaardij niet zal worden aangevraagd.

Als eerste gezamenlijke stap is bij de Sociaal-Economische Raad om instelling van een Bedrijfscommissie voor de Koopvaardij verzocht. Een dergelijke commissie — waarin zowel vertegenwoordigers van de reders als van de werknemersorganisaties zitting hebben — is inmiddels geïnstalleerd. De Bedrijfscommissie heeft onder meer tot taak het goedkeuren van (voorlopige) reglementen van de onder haar ressorterende Ondernemingsraden.

Inmiddels zijn ook bij Shell Tankers B.V. voorbereidingen getroffen om te komen tot de samenstelling van de voorlopige reglementen voor de Ondernemingsraad van het kantoor en het walbedrijf en voor die van het vlootbedrijf. Ook zal dan nog een reglement voor het overkoepelend orgaan van beide ondernemingsraden, t.w. voor de Centrale Ondernemingsraad van Shell Tankers B.V. worden opgesteld.

In overleg met de Werknemersorganisaties in de Zeevaart is hiertoe in het leven geroepen een zogenaamde voorbereidingscommissie, waarvan in principe deel uitmaken een officier en een scheepsgezel die aangewezen zijn door een vereniging van werknemers, een officier en een scheepsgezel die door de Maatschappij zijn aangewezen, alsmede een vertegenwoordiger uit de zittende Ondernemingsraad van het kantoor en het walbedrijf van Shell Tankers B.V.

De betrokken commissie heeft zich inmiddels al gebogen over de tekst en inhoud van het voorlopig reglement voor de Ondernemingsraad van het kantoor en het walbedrijf en hieraan zijn goedkeuring gehecht.

Uiteraard zullen wij u periodiek van de verdere ontwikkelingen ten aanzien van de totstandkoming van een Ondernemingsraad van het Vlootbedrijf van Shell Tankers B.V. op de hoogte houden.

shell marine terminal te anglesey

Na vier jaar voorbereiding is in maart officieel toestemming verleend voor het leggen van een 120 km lange pijpleiding van de Stanlow raffinaderij naar een nieuw tankenpark te Rhosgoch in Anglesey. Tot nu toe werd de olie voor Stanlow aangevoerd met schepen via het Manchester Ship Canal, via Eastham en via de terminal te Tranmere. Echter, de tonnage bleef beperkt. Zelfs bij lossen te Tranmere moesten de 200.000 tonners tevoren gedeeltelijk worden gelichter.

Nadat in 1970 de beslissing was gevallen dat de capaciteit van de raffinaderij te Stanlow zou worden opgevoerd, zijn niet alleen vele onderhandelingen gevoerd doch ook alle mogelijkheden grondig bezien. Men heeft zelfs nog overwogen om het door Gulf in Bantry Bay toegepaste systeem door te voeren, namelijk uit grote tankers de olie overslaan in tanks aan de wal en van daaruit weer laden in kleinere tankers, doch dit bleek economisch niet haalbaar.

In de toekomst zullen de grote tankers aan een SBM kunnen meren, die een tot twee mijl uit de kust bij Amlwch ligt. Via een onderzeese pijpleiding stroomt de olie naar een pompstation te Amlwch, vandaar via een 44" pijpleiding naar een aantal opslagtanks ongeveer vijf mijl landinwaarts te Rhosgoch. Ten slotte wordt de olie dan over een afstand van 120 km naar Stanlow gepompt, via een nieuwe 36" leiding.

De werkzaamheden om dit project te verwezenlijken zullen zeer binnenkort aanvangen en men hoopt de terminal nog in de herfst van 1975 gereed te hebben. De raffinaderij te Stanlow zal dan aan de gestegen vraag van de industrie in Noordwest Engeland en in de Midlands kunnen voldoen. Zowel de capaciteit van de raffinaderij als van de pijpleiding zal, naarmate de behoefte zich doet gevoelen, in de verre toekomst nog kunnen worden opgevoerd.

Begin februari werd van het m.s. „Acmaea” bericht ontvangen, dat er scheuren ontdekt waren in de verticale plaat van de cofferdam, t.p.v. de kettingkast, zowel aan stuur- als aan bakboordzijde. Deze verticale platen vormen ook een gedeelte van de carterbak van de motor. Daar juist dit schip reeds jaren last had van losse fundatiebouten en afgescheurde zijsteunen, werd besloten de problemen rigourees aan te pakken, hetgeen inhield dat de normale vulstukken zouden worden vervangen door — populair gezegd — vulstukken van plastic! Voor de Nederlandse Koopvaardij was dit de eerste maal dat een motor van dit vermogen op kunststof zou worden gezet, alhoewel dit reeds enige malen, onder toezicht van de classificatiebureaus en Scheepvaartinspectie, op andere schepen met minder vermogen was toegepast.

HOOFDMOTOR op kunststof

DOOR P. DRIESSEN

Vorbereidingen

Op 22 februari jl. arriveerde de „Acmaea” bij de werf P. Smit Jr. aan de Stadionweg te Rotterdam, na eerst op Pernis zijn slops te hebben gelost en gasvrij te zijn gemaakt. Nog dezelfde dag, om 13.00 uur, werd een begin gemaakt met de reparatie. Op zondag 25 februari was de motorfundatie toegankelijk, de motor op spieën gezet en waren de vulstukken verwijderd. In verband met de laswerkzaamheden in en op de tanktop diende er voortdurend voor gezorgd te worden dat dit gedeelte geheel schoon zou blijven. Hiervoor zijn constant vier man in de weer geweest.

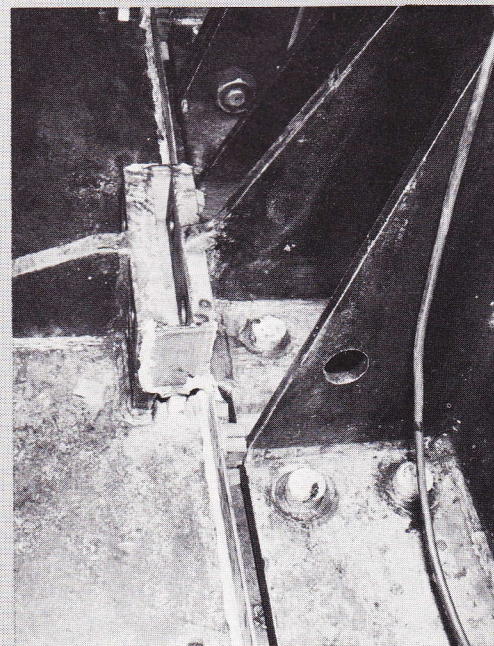
Uitvoering

De volgende dag kon pas worden begonnen met de eigenlijke werkzaamheden, d.w.z. het zoeken met behulp van magnaflux naar scheuren in steunen, tanktop, cofferdam etc. en het repareren hiervan. De verticale platen van de cofferdam, waarin aan stuurboordzijde een horizontale scheur van plm. 75 cm net onder de tanktop en aan bakboordzijde eenzelfde scheur van plm. 50 cm zat, werden uitgebrand. De zijsteunen en de steunplaat aan de motor t.p.v. de kettingkast aan bakboordzijde, welke in het midden een scheur vertoonden van zo'n 6 mm diep over de volle hoogte, werden vernieuwd. Alle scheuren en scheurtjes in tanktop en steunen werden uitgegotst, gemagnafluxed en opnieuw gelast en alle nieuwe lassen werden opnieuw onderzocht door middel van magnaflux.

Op zaterdag 3 maart zaten de nieuwe platen in de cofferdam en waren ze vanuit de cofferdam gelast. Deze lassen werden vanuit het carter uitgegotst en gemagnafluxed. Nu kon de tegenlas vanuit het motorcarter worden gelegd. Deze lassen werden de daarop volgende zondagmiddag door de „Röntgen Technische Dienst” ultrasonoor onderzocht en van uitstekende kwaliteit bevonden. De motor werd vervolgens door middel van kleine blokjes afgesteld en wel zodanig, dat de juiste metingen van de krukasdoorbuiging werden verkregen. Op de tanktop onder de motor werden 12 meetstiften, aan elke kant 6, gelast, welke een afstand tot de onderkant van de motor hadden variërend van 0,4 tot 0,7 mm, zodat later een eventuele zakking van de motor direct kon worden opgemeten.

Het gietproces

Voor het gieten van de vulstukken werden de draadgaten voor de fundatiebouten in de tanktop met houten proppen afgestopt. De ruimte onder de motor werd afgeplakt om weglopen van de kunststof te voorkomen en tevens werd aldus een vulgoot verkregen. De ruimte onder de motor werd over de gehele lengte in compartimenten verdeeld voor het beter ingieten van de kunststof. Na het ingieten staat de motor dus nagenoeg over 100 pct. van de lengte op kunststof. De bouten van de zijsteunen werden aangebracht en met een vloeistof ingesmeerd, zodat de kunststof geen kans kreeg aan te hechten; de zijanten werden afgeplakt om wegstromen te voorkomen. Aan de voorzijde van de motor werden aan beide zijden drie bakjes gemaakt, waarin ook kunststof werd gegoten. Hieruit werden proefstukjes gemaakt, waarmee diverse proeven zijn genomen. Op dinsdag 6 maart om 00.00 uur werd met het ingieten begonnen. Daar de tanktop een minimale temperatuur van



15°C moest hebben, was het stoombedrijf bijgehouden en zodoende kon de smeerolie in de dubbele bodem op temperatuur worden gehouden; tevens werd nog een elektrische kachel in het carter geplaatst. De kunststof, welke uit twee componenten bestaat, moest onder een temperatuur van plm. 25°C worden gemengd waarvoor een kachel was opgesteld op de plaats waar gemengd werd. Het ingieten was nog dezelfde dag om elf uur gereed. Er was toen 540 liter met een soortelijk gewicht van 1.9 verwerkt (1026 kg). De kunststof moest hierna 48 uur uitharden en in die tijd mocht er absoluut niet met de motor worden getornd. Na het uitharden werd wederom een krukasdoorbuiging genomen; ook werd de afstand van de meetpunten onder de motor opgenomen. Er was nagenoeg niets veranderd. Vervolgens werden de fundatiebouten aangebracht en vastgezet met een momentsleutel met een kracht van 105 m/kg. Wederom werden de krukasdoorbuigingen en meetpunten opgenomen; er waren geen afwijkingen van betekenis. Al deze werkzaamheden waren op 9 maart om 14.00 uur gereed.

Overige werkzaamheden

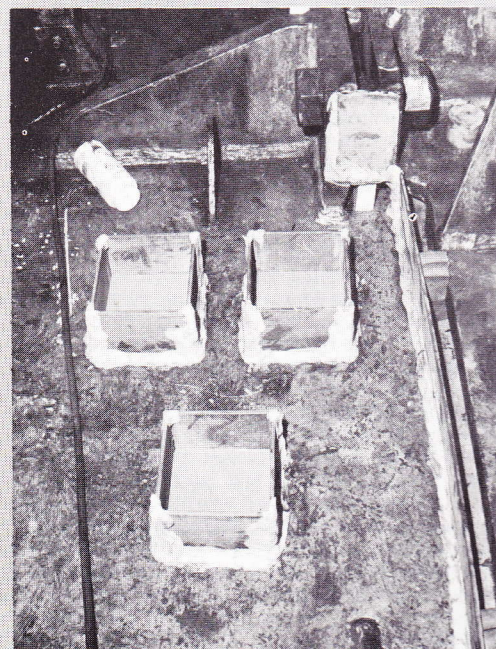
Tijdens bovengenoemde reparatie waren ook de ketels gesurveyed, terwijl eveneens de normale survey en onderhoudswerkzaamheden aan hoofd- en hulpmotoren, aan de verdere installatie en aan het dek waren verricht. Tevens zijn de kettingwielen, van de hoofd-motor vervangen door het reservestel. Op zaterdag 10 maart werd de „Acmaea” verhaald naar Wilton-Fijenoord, om drooggezet te worden. Daar werd de motor verder afgebouwd. Op donderdag 15 maart, om 17.00 uur, waren de dokwerkzaamheden gereed en werd het schip naar de proefsteiger verhaald, alwaar onmiddellijk met proefdraaien werd begonnen. De motor werd daarna nagekoeld en alle metingen werden opnieuw gedaan, waarbij werd geconstateerd dat de krukasdoorbuiging zelfs nog iets was verbeterd. Vrijdag 16 maart werd de „Acmaea” verhaald naar Pernis en werd weer aan een nieuwe operationele periode van 2 jaar begonnen, nu met een „hoofdmotor op kunststof”.



3.



5.



4.



6.

1. Vóór het gieten van de vulstukken werden de draadgaten voor de fundatiebouten in de tank-top met houten proppen afgestopt.

2. De ruimte onder de motor werd afgeplakt om weglopen van de kunststof te voorkomen; tevens werd aldus een vulgoot verkregen.

3. De plaats van de meetstiften, om afstand motor-tanktop te meten, wordt met een verfstreep aangegeven.

4. Aan de voorzijde van de motor werden aan beide zijden drie bakjes gemaakt, waarin ook kunststof werd gegoten voor het nemen van proeven.

5. Op 6 maart, om middernacht, werd met het ingieten begonnen.

6. De uit 2 componenten bestaande kunststof moest bij een temperatuur van plm. 25°C worden gemengd.

KAPT. A. G. VAN GENT

Als je bij de boerenhoeve van kapitein Van Gent in het land tussen Maas en Waal staat, vraag je je als stadsmens even af: welke deur moet ik nou nemen? Heb je eenmaal aan de rustieke bel getrokken bij wat je voor de hoofdingang houdt, en kijk je eens om je heen, dan kost het moeite je voor te stellen, dat hier een gepensioneerd kapitein ter koopvaardij woont. Een oprit met prachtige hekken, een welverzorgde boomgaard achter het huis, een echte deel: alles ademt rust. Maar kapitein Van Gent kent geen rust, integendeel, hij komt tijd tekort, zoals hij zelf zegt, maar hij geniet ervan. „Ik ben blij, dat ik er vijf maanden eerder uit kon stappen, het scheelt me wat de tuin betreft wel een heel jaar. Ik heb nu al een kas gemaakt, het zaaigoed zit er al in en van de zomer hoop ik de tuin eindelijk te krijgen zoals ik hem altijd wilde hebben, maar waarvoor ik vroeger nooit tijd had.”

Wie echter denkt, dat kapitein Van Gent het water nu definitief de rug heeft toegekeerd, vergist zich deernlijk. Hij is en blijft een man van het avontuur, van het water, van het steeds weer willen achterhalen wat aan gindse horizon te vinden is. Dat is eigenlijk al jong begonnen: „Als jonge knaap kreeg ik een fiets, maar dan stond ik aan het water in Vlaardingen en wilde naar de overkant. Toen werd het een kano, maar die had niet genoeg actieradius, dus het werd een zeilboot. En van dat varen in het klein, kwam het varen in het groot, eerst als o/g (met z'n 3e rang op zak) op de „Prins Willem van Oranje”, maar in maart 1946 als 4e stuurman bij de Koninklijke/Shell, waar ik als wvd 3e begon. Het meest merkwaardige is, dat ik via Londen naar m'n eerste schip werd gezonden en samenreisde met Van Hassel, die samen met mij was aangenomen en nu ook met pensioen gaat.”

Op 6 september 1946 werd de heer Van Gent als 3e aangesteld, op 2 november 1950 als 2e en op 1 januari 1955 als 1e stuurman. En deze laatste was eigenlijk de rang, waarin hij het meest van z'n beroep waar heeft kunnen maken, zoals hij eraan toevoegt: „Je had toen nog een aparte dekploeg natuurlijk, dus het is niet helemaal vergelijkbaar met nu, maar je trok toch aan veel touwtjes; je deelde het werk in, bemoeide je intensief met de lading. Al was het hoogtepunt in m'n leven het verblijf in het toenmalige Nieuw-Guinea.”

Ook mevrouw Van Gent, die met de kinderen haar man naar dat land

vergezeld, denkt met genoegen terug aan die tijd, met z'n geheel eigen sfeer van pionieren. Regelmatig kon haar man het weekeinde thuis doorbrengen en deelnemen aan de sociale contacten waarin de familie Van Gent betrokken was. Toch was het voor kapitein Van Gent het avontuur, dat hem ook daar het meest boeide. Hij had in 1954 de „Kais”, een landingsvaartuig, al uitgebracht naar Singapore en van deze job genoten. Tijdens zijn diensttijd bij de N.N.G.P.M. — van 1957 tot 1960 — voerde hij tijdelijk weer het bevel over dit schip. Als commandering officer was de Indonesische Archipel geen vreemd gebied voor hem, want in 1949 en 1950 had hij in die rang reeds rondgezworven met de „Soekalanting”, de „Moeara” en de „Minyak Tanah”. Maar de opdrachten die hij nu kreeg, waren nog meer een kolfje naar zijn hand. „Daar, naar dat plekje op de kaart moet je varen en er een aantal lichters weghalen; kaarten van het gebied zijn er niet en het is de verkeerde moesson, maar je ziet maar dat je het klaart.” En zo'n uitdaging lag hem nu juist wel; met de handlood moesten onbekende kustgebieden en rivieren worden gepeild, door de kleur van het water moest je je laten leiden en zo avontuurde hij door de meest vreemde en wilde streken. Hij heeft het zelfs klaargespeeld om het onmogelijke te doen. De „Kais”, met z'n lengte van 45 meter, moest eens draaien in een rivier van 30 meter breedte. Na enig gepeiker werd een stukje rimboe uitgezocht, waar de oevergroei wat meegaand leek. Volle kracht met het landingsvaartuig de kant op, planten en lianen opzijgeschoven, hard stuurboordroer en net zo lang de schroef laten draaien tot de andere oever door het schroefwater gaat afbrokkelen en, waarachting, langzaam maar zeker draait ie er door. Kapitein Van Gent wordt nog enthousiast als hij eraan terugdenkt. Geen wonder als je hem ook hoort zeggen, dat hij als gezagvoerder juist het meest van het navigeren zelve genoot. Daarom ook trok de vaart met witte- of smeerolielading-schepen hem het meest; veel havens aanlopen en met een mooie zwaai erin en feilloos afgemeerd.

Aan boord van de schepen waarop hij in de loop der tijd voer, zal men wel eens vreemd hebben opgekeken. Hij had al vroeg de gewoonte om zich ergens een fiets aan te schaffen en er bij gelegenheid mee de stad, of de rimboe, in te gaan. Er zijn er niet veel bij onze Maatschappij die kunnen zeggen in Bombay, Vietnam, Indonesië, Shanghai, Abadan en andere landen en plaatsen te hebben gefietst. Maar wat wil je, als het avontuur in je bloed zit en je steeds maar nieuwe dingen wilt



MET

ontdekken. Als hij een keer iets van z'n reizen mee naar huis bracht, was het ook iets bijzonders, zoals een sampan uit Singapore of een vierkprauw van de Philippijnen. Of wat dacht u van een mandboot uit Vietnam? De kinderen van kapitein Van Gent zullen op de Waal wel eens opzien hebben gebaard als ze met een vreemd vaartuig ook hun liefde voor het water betuigden.

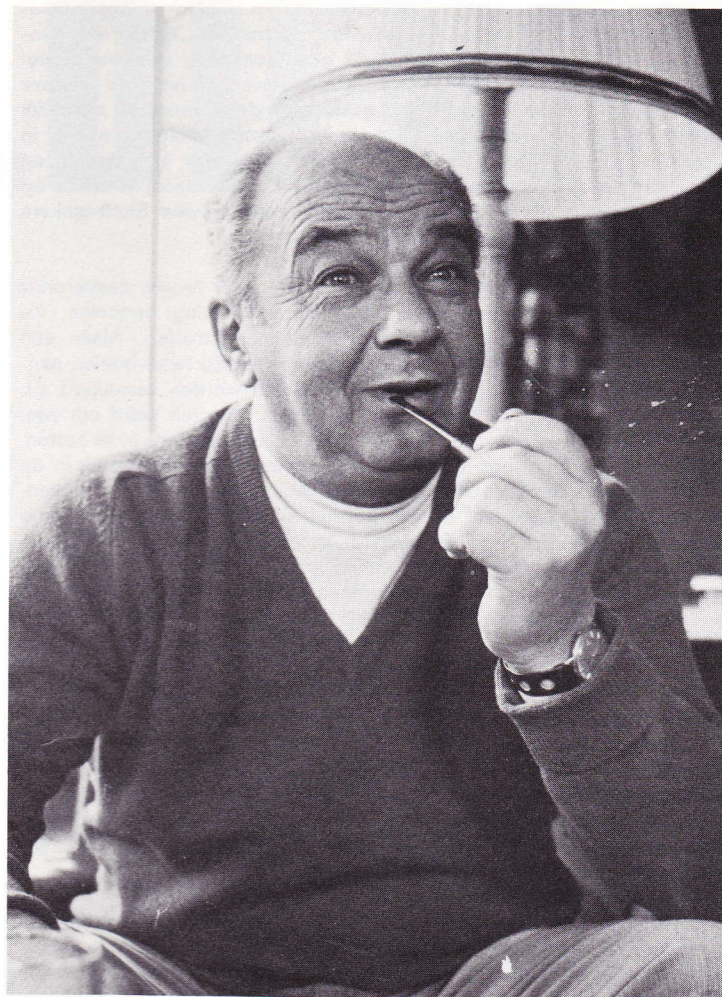
Juist de aanwezigheid van deze nog steeds indrukwekkende rivier, zo vlak bij z'n huis, blijft voor kapitein Van Gent een binding vormen met de zee, waarop hij ongeveer 28 jaren heeft gezworven. Mevrouw Van Gent benadrukt dit door op te merken, dat hij 's avonds, alvorens ter ruste te gaan, nogal eens uit het slaapkamerraam staat te turen naar de rode en groene lichtjes op de rivier.

„Nogmaals, ik heb het razend druk, nog wel 15 jaar bij wijze van spreken. Maar hoe zeer ik daar ook van geniet, het wil niet zeggen, dat ik het water vaarwel heb gezegd.” Heel misschien gaat hij nog wel eens een bootje uitbrengen, zo voor een maand, maar voorlopig houdt hij het oog gericht op de „Avontuur”, de tjalk die het gezin Van Gent vroeger als woonhuis diende en die nu in een hoekje van de Waal, vlakbij de Hoeve, op een opknappbeurt ligt te wachten. Maanden, misschien wel jaren werk zal hij eraan hebben om 'm helemaal te maken tot wat hem voor ogen staat, maar als je ziet wat deze gezagvoerder met z'n twee rechterhanden nu al in eigen huis heeft gedaan, dan twijfelt niemand er aan of het komt er ook van. „En ik ga ermee naar andere landen, de Noordzee over, dat heb ik m'n kinderen beloofd er doe ik ook.” Juist om de zeewaardigheid te vergroten heeft hij het schip destijds al eens drie meter laten inkorten. Een nieuwe, verstelbare schroef ligt al klaar en op de deel hangen de zeilen; samen met de smid van het landelijke plaatsje Rossum is hij al druk bezig aan constructieve wijzigingen voor de motor. Nee, niemand hoeft er aan te twifelen, dat deze gepensioneerde z'n pensioenjaren hard nodig heeft en ze bijzonder goed zal gebruiken.

KAPT. T. G. J. ROETEN

Het was een bar slechte tijd waarin hij voor het eerst het zeegat uitvoer. De meeste schepen lagen, met een zeildoekse kap over de schoorsteen, in de haven te wachten op betere tijden. Maar als kok/lichtmatroos kon hij beginnen, in de kustvaart. Kapitein T. G. J. Roeten, thans na bijna 27 dienstjaren bij de Koninklijke/Shell gepensioneerd, praat nog met smaak over die eerste jaren op zee. „Arm dat je was, f 15,— in de maand verdiende ik. Maar ik mocht nog van geluk spreken, ik had alleen lagere school en toch een baan! En als je bedenkt dat in die tijd 2e stuurlieden noodgedwongen als leerling voeren om toch maar wat te verdienen, dan had ik echt geen klagen”.

Na te zijn gepromoveerd tot matroos begon hij zich te realiseren dat — wilde hij verder op de maatschappelijke ladder — het doorlopen van de zeevaartschool toch een heilig moeten was. En zijn jeugdroom was altijd geweest: kapitein worden. Zijn vader, aannemer van beroep, wilde de jonge Roeten in het bouwbedrijf hebben, maar die wilde dat nu juist niet. Hij zou en moest naar zee, met als einddoel, kapitein op een eigen kustvaarder. Maar dat is er niet van gekomen, al heeft hij daar geen spijt van, zoals hij zelf zegt. „Ik ben eigenlijk blij dat het er niet van gekomen is, maar dat ik bij de Shell ben gaan varen. Het is een goede maatschappij en ik heb er altijd met genoeg gevaren, dat mag u rustig schrijven, want dat meen ik. Als ik het over moest doen, deed ik het weer. Natuurlijk — zo voegt hij eraan toe — er zijn altijd omstandigheden dat je er als het ware balen van hebt. Persoonlijk had ik er bijvoorbeeld best eerder mee willen ophouden, en ik ben er de Maatschappij erkentelijk voor dat ik nu toch de kans kreeg er een jaar



PENSIOEN

voor de officiële pensioendatum uit te stappen”.

Je zou, als je de heer Roeten zo hoort spreken („Noem mij geen kapitein meer, dat is voorbij, mijn uniform ligt op zolder”), verwachten dat hij zich dan wel geestelijk op het pensioen heeft voorbereid, maar dat is geenszins het geval. „Nee, beslist niet, ik voel me nog te jong om niets te doen, ik wil weer gaan werken, ergens in Nederland. Maar ik ga niet meer varen, of het zou voor één maand per jaar moeten zijn en dan buiten de belasting om”, voegt hij er lachend aan toe. „Ik beschouw deze dagen nog steeds als een soort verlof en kijk gelijk uit naar iets wat mij geschikt lijkt om m'n energie nog kwijt te raken, heb ook al iets lopen waar ik goede hoop op heb. Als ik eens in de week, tijdens het weekeinde, naar huis kan, ben ik al tevreden.

Maar om de hele dag thuis te zitten en zo nodig te moeten spitten in de tuin of dagen lang met de verfkwaast allerlei karweitjes in en rondom het huis op te moeten knappen, nee, daar ben ik het type niet voor”. Toch zit hij niet helemaal stil, integendeel, in de schuur getuigen een machtige zaagmachine en een werkbank met veel gereedschap, er van dat hij klusjes niet schuwt, maar dagenlang aan al die karweien rondom een prachtige bungalow zoals hij bewoont bezig te zijn, nee, dat is kennelijk niets voor hem. „Ik heb genoeg hobby's, maar helaas, die zijn op één na niet uitvoerbaar. Paarden zou ik willen fokken, maar dat brengt niets op maar dat kost alleen maar geld. Een zeilboot zou ik willen hebben, maar ik ben op m'n gemak gesteld, dus het moet wel gelijk een grote zijn, met een flinke kajuit. Nou, ga maar eens op de Hiswa kijken en je schrikt je een ongeluk van de prijzen.”

Toch heeft hij een hobby, die hij ook de komende jaren wel zal botvieren. Lekker wat tijd doorbrengen in „Kleinlaren”, z'n bungalowverblijf in Spanje, en er vissen in de omgeving. Niet op een vast stekkie, maar al wandelend langs het water wat baars verschalken, die daar in overvloed is.

Kapitein Roeten trad op 13 juni 1946 in dienst bij de Shell, als 4e stuur-

man. Nog in hetzelfde jaar werd hij 3e stuurman, op 1 januari 1950 2e stuurman. Inmiddels was hij reeds commanding officer geweest op vaartuigen in Nieuw Guinea en als 2e stuurman werd hij het nogmaals op het in 1944 gebouwde schip „Milo”, dat in de Indonesische vaart was ingezet. Als 1e stuurman, welke rang hij op 1 juli 1955 voor het eerst bekleedde, heeft hij het eigenlijk tijdens zijn diensttijd het prettigste gehad. „De drukte die die rang met zich bracht trok me wel, je had eigenlijk in die periode de meeste kans om je als zeevarende te kunnen uitleven. Niet dat ik niet zwaar de ranglijst in de gaten hield, dat is een logische zaak, maar toch denk ik daar met genoeg aan terug”.

Merkwaardig te horen blijft altijd, hoe men zich als gepensioneerde — ook al is dat pas korte tijd — weet om te schakelen. Want al komt de vrijheid nu nog over als een normale verlofperiode, toch ga je al dingen doen waar je anders niet aan denkt. Je gaat je, zoals kapitein Roeten vertelde, bij voorbeeld bezig houden met de financiering, die je vroeger toch geheel aan je vrouw overliet.

Je wordt je bewust van de kosten die het houden van een auto met zich brengt, hoeveel geld er eigenlijk besteed moet worden om een gezin draaiend te houden, welke mogelijkheden er zijn om kosten uit te sparen door bepaalde goederen in het goedkope seizoen aan te schaffen en deze in diepvries op te slaan. Financiële noodzaak daarvoor is er niet bepaald, maar het zijn gewoon facetten waar je anders nooit bij hebt stilgestaan.

Mevrouw Roeten beaamt dat elke vrouw van een zeevarende altijd erg zelfstandig is geweest. „Het moet wel, en ik heb er ook bewondering voor hoe dat uit sommige bijdragen in de rubriek „Uit en thuis” overkomt”. Ook deze echtgenote heeft enkele malen meegevaren en — zoals zij het uitdrukt — van die tijd genoten. Kapitein Roeten voegt er aan toe dat het heel verschillend kan zijn, het hangt van het type af, maar ook of er meer dames meevaren en of zij goed met elkaar kunnen opschieten. Hoe dan ook, deze levensperiode is voor deze pas gepensioneerde gezagvoerder afgesloten. En voorlopig heeft hij er toch een nieuwe hobby bij, want het blijkt dat hij vlak na het gesprek dat uw verslaggever met hem had snel naar de golfbaan in Apeldoorn moest, waar men hem de fijne knepen van deze sport zou bijbrengen. Ongetwijfeld zal hij de geneugten van dit tijdverdrif weten te waarderen en te hopen is dat hij er ook in de toekomst nog tijd voor zal weten te vinden!

Wanneer in de loop van 1974 het „Auk“-veld op het Britse Continentale plat in produktie is gekomen, zullen de „Zafra“ en „Zaria“ een pendeldienst gaan beginnen, van dit veld naar Teesport, en weer terug. Vele problemen moeten nog worden opgelost alvorens de nieuwe vaart voor deze schepen routine is geworden, doch voor een dergelijk project zijn toch in een vroegtijdig stadium voorbereidingen nodig. In onderstaand artikel gaan wij op twee aspecten nader in, namelijk op de constructie en het gebruik van SBM's in de Noordzee, alsmede op de voorzieningen die nodig zijn aan boord van de twee Shell-tankers om hun taak naar behoren te kunnen uitvoeren.

Wanneer wij spreken over SBM's, dan is het voor iedere zeevarende duidelijk dat wij hiermede een Single Buoy Mooring bedoelen, die reeds op vele plaatsen ter wereld wordt aangetroffen. Maar een ELSBM is een nieuw begrip, en hiermede worden de twee boeien aangeduid die uiteindelijk bij het „Auk“-veld zullen worden verankerd. EL is de afkorting voor „Exposed Location“. Toen besloten werd om voor de afvoer van de in het „Auk“-veld te winnen olie tankers in te zetten, was in Den Haag het ontwerp voor een boeiering voor gebruik in de Noordzee al in een gevorderd stadium. Voor de Noordzee moeten, vergeleken met andere tot nu toe gebruikelijke eenpuntsboeien, extra eisen aan de SBM's worden gesteld; in de eerste plaats eenvoudig van ontwerp en daardoor een minimum aan onderhoud; in de tweede plaats moet het laden via de boei kunnen blijven doorgaan, ook als de weersomstandigheden zodanig zijn dat bij een andere SBM het laden zou worden gestaakt.

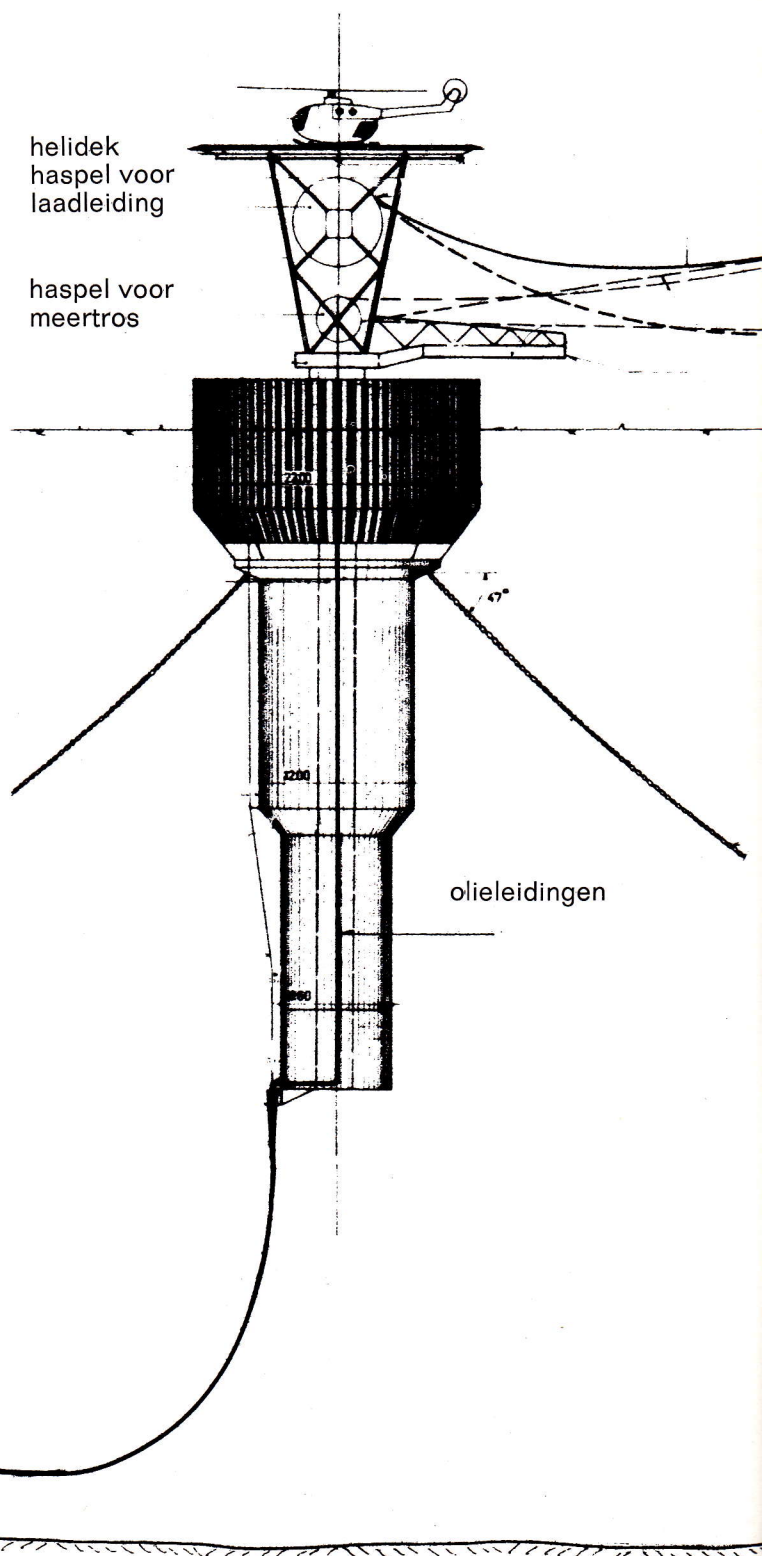
Het zijn deze twee eisen die er de oorzaak van zijn dat de nieuwe ELSBM's volkomen gaan afwijken van de gebruikelijke. Zo hebben zij een meertros en een laadleiding die, wanneer het schip is vertrokken, ieder op hun eigen haspel op de boei zijn gewonden. De trossenhaspel is dubbel uitgevoerd en voorzien van een reserve-meertros. Een ELSBM is geheel van staal en heeft, behalve tanks voor ballastwater, in het onderste deel ook een hoeveelheid vaste ballast, bestaande uit beton. Het totale gewicht van een dergelijke boei is daarom niet minder dan 2800 ton.

Op nevenstaande doorsnee kan men zien hoe een dergelijke boei er gaat uitzien. De totale hoogte is 74 meter, waarvan 52 meter onder water steekt. Geheel bovenop is een helikopterdek, nodig om het gehele jaar door toegang tot deze reus onder de boeien te hebben, ten einde onderhoud of eventuele reparaties te verrichten. Het kan natuurlijk voorkomen dat door bijzonder slechte weersomstandigheden de helikopter moet wachten alvorens de onderhoudsploeg er weer af te kunnen pikken en om die reden is ook een bescheiden onderkomen voor hen aangebracht. Behalve de haspels voor meertros en laadleiding zijn in het bovenwater-gedeelte ook de dynamo's opgesteld die dienen voor de voeding van de misthoorn, verlichting en de op afstand bediende motor van de draaitafel.

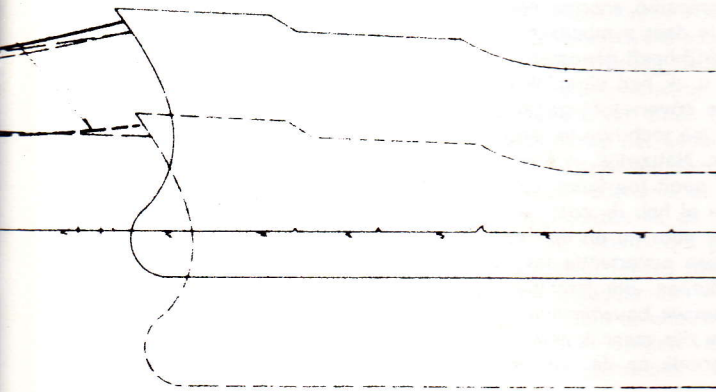
De eerste ELSBM, waarvan de kosten ongeveer 14 miljoen gulden bedragen, is thans in aanbouw bij Gusto in Schiedam. Het is eigenlijk een enorme sparboei, die met behulp van acht ankers, elk van plm. 15 ton, op zijn plaats zal worden gehouden, in een waterdiepte van ongeveer 90 meter. De lokatie is op ongeveer 2 km afstand van het produktie-platform, vanwaar de ruwe olie door een pipleiding over de zeebodem naar de boei wordt gepompt. De leiding is in beton op de zeebodem verankerd. De tweede boei zal op een afstand van bijna 3 km van de eerste worden gelegd, zodat er voldoende zwaai- en manoeuvreerruimte ter beschikking zal zijn. Alhoewel het produktieplatform wel continu zal zijn bemand, is dit dus niet het geval met de beide boeien, zodat het aanlopen en meren door de schepen zelf zal dienen te geschieden, dus zonder berthing master en/of meerboot.

Meren

Wel zal op de lokatie een stand-by boot ter beschikking zijn, doch het enige werk dat hiermede ten behoeve van de schepen voor aankomst wordt verricht, is het vastmaken van een 8" diameter 305 meter lange polypropyleen messenger, via een ca. 15 meter lange „tail“ aan de ketting en het uitstomen van deze messenger in de goede richting. Het schip zal dan met een speciale „grapnel“ deze messenger moeten oppikken en door de kluis aan boord halen. De Panamakluis wordt hiervoor groot genoeg gemaakt en overal voldoende afgerond. Een voor-



PENDELDIENST



loop (8" diam. polypropyleen) wordt vanaf de elektrisch/hydraulische winch door de boegstopper naar voren gemand en verbonden met de messenger, zodra deze d.m.v. de grapnel door de speciale kluis aan boord komt.

Vervolgens wordt het geheel doorgehieuid totdat de ketting aan boord komt en op maat wordt geborgd in de speciaal daarvoor vervaardigde en aangebrachte boegstopper.

Laden

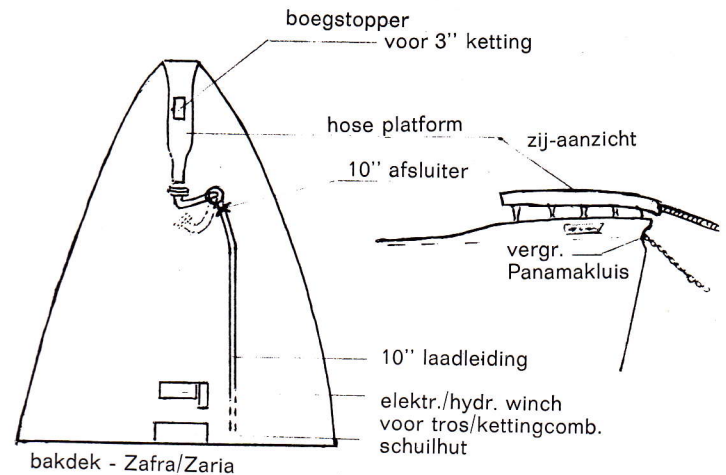
Het ophieuen van de 10" laadslang gebeurt door middel van een „hose messenger arrangement", waarvan de eerste staaldraad is verbonden aan de 3" ketting en daarmee aan boord komt. Het scheepseinde van de laadslang is voorzien van een „probe", een taps gedeelte dat zichzelf sluit wanneer het niet wordt ingedrukt. Dit einde van de slang wordt met een staaldraad vanaf de 2e trommel van de elektrisch/hydraulische winch over een „hose platform" geleid en in positie daarop vastgeklemd. Vervolgens wordt een zwenkbare „hose receiver" op en over de probe geklemd, waardoor het probe-einde zich hierin opent.

Via de geopende manifold-afsluiter in de dropline naar C.1 kan dan de crude in het scheepsleidingsstelsel komen.

Zoals voorlopig wordt voorzien, zullen de laadsnelheden in de orde van 250 ton/uur liggen, zodat het schip ongeveer 5 à 6 dagen aan de ELSBM zal liggen laden onder normale weersomstandigheden. Na vertrek van de boei zijn slang en tros elk op hun eigen haspel op de boei gewonden.

Lossen

Het lossen te Teesport zal plaats vinden via het manifold in de midscheeps, dat op verzoek van Shell (U.K.) te Teesport zal worden aangepast aan hun eisen. In verband met de gevaren van zeewaterverontreiniging, de korte vaartijd en betere turnround, zal er niet worden geballast en zullen er ook geen tanks worden schoongemaakt. Afhankelijk van seizoen en weersomstandigheden zal ongeveer 10.000 à 15.000



ton lading aan boord worden gehouden, die dan als ballast dienstdoet. Ten einde sludge-opbouw te vermijden zullen dan wel bij toerbeurt steeds enige tanks moeten worden gedraind.

Wijzigingen

Ten einde het laden van de schepen als bovenomschreven mogelijk te maken, moeten op de „Zafra" en „Zaria" een aantal constructieve wijzigingen worden aangebracht, waarvan de voornaamste zijn het op de bak plaatsen van het zgn. „hose platform", waarop de aan boord gehaalde laadslang in positie komt, alsmede een speciaal manifold op de bak, met een om een verticale as zwenkbare „hose receiver" en eronder een spiltank. Tevens een boegstopper om de meerketting af te stoppen.

Vanaf de „hose receiver" zal een dropline worden gemaakt, over de bak en het hoofdek, naar centertank 1, met aansluiting op de benedenleiding No. 3. Ook zal een speciale elektrisch/hydraulische winch op de bak worden geplaatst om de tros-/kettingcombinatie in te hieuen, met daaraan een 2e trommel, fungerend als winch voor de laadslang. Uiteraard zal voor extra verlichting worden gezorgd, alsmede voor een overdruk in de bakruimte ter voorkoming van gasconcentraties.

Ten slotte zal de turbine-installatie een zodanige wijziging ondergaan, dat continu langzaam achteruit kan worden gedraaid om spanning te houden op de tros. Dit in verband met de vereiste maximale loos in de 10" laadslang.

Plaatsing

Interessant te vermelden is de wijze waarop de ELSBM's op hun plaats zullen worden gebracht. De boei zelf wordt in drie delen vervaardigd; deze delen worden pas aan elkaar gelast als zij op de speciaal voor dit doel ontworpen en gebouwde lichter zijn geladen. De lichter wordt dan naar diep en beschut water gesleept, alwaar de achtersteven onder water zal worden gebracht, zodat uiteindelijk een min of meer verticale positie wordt bereikt. Dan wordt de lichter van de boei weggetrokken. Als de boei dan drijft, wordt ze verder afgeballast en vervolgens naar het Auk-veld, ongeveer 150 mijl ten Noordoosten van Teesport, gesleept.

KAPT. P. VAN HASSEL

Ongewild is Kapt. Van Hassel, die op 7 februari jl. te Curacao van het m.s. „Diadema” werd afgelost voor verlof en per 1 april jl. met vervroegd pensioen is gegaan, recordhouder. Althans, wij kennen geen andere gevallen waarin een officier drie maanden in het buitenland op zijn schip heeft zitten wachten. Maar hem overkwam het toen hij net was aangenomen, als 4e stuurman. „Bloedheet was het in Abadan, voorjaar '46, maar wij zaten er met een man of vier en wisten ons toch te amuseren. Aanvankelijk dacht ik, wat een maatschappij zeg, waar ik nou gekomen ben, maandenlang zwemmen, tennissen en luieren. En die oude „Marpessa” rekte z'n doktijd maar in het Verre Oosten en wilde kennelijk niet naar de P.G. komen. Maar ja, in die tijd waren er weinig mogelijkheden voor passagiersvervoer, dus de Maatschappij had het zekere voor het onzekere genomen en mij met een paar anderen maar vast naar Abadan gestuurd.”

Niet dat hij later de keuze van rederij heeft betreurd, hij heeft er best gevaren, maar de laatste tijd vond hij het, vooral door de vaart van de crude schepen, wel wat eentonig worden. Blij was hij dan ook, dat hij er nu, 1½ jaar voor zijn officiële pensioendatum, uit kon stappen. Kapt. Van Hassel is wars van alle publiciteit en het kost moeite hem aan het praten te krijgen. Maar mevrouw Van Hassel, die haar man enkele malen op zijn reizen vergezeld, vult aan wanneer Kapt. Van Hassel in bescheidenheid zwijgt als het over zijn ervaringen gaat. „Ik vond hem altijd zo streng aan boord, maar ja, wij vrouwen leren de mannen

thuis weer heel anders kennen en dan kijk je wel eens op als je gaat meevaren”. Ook de laatste reis met de „Diadema” heeft mevrouw Van Hassel bijna 6 weken meegevoerd. Niet dat het de bedoeling was zo lang haar man te vergezellen, maar nu het zo onverwachts de laatste gelegenheid is geworden, heeft ze er zeker geen spijt van. Wel was het probleem dat, met bestemming Middellandse Zee voor 2 weken, de garderobe van een meevarende echtgenote wel eens de verkeerde blijkt te zijn als een deroutring volgt, en wel naar Curaçao. In Las Palmas, waar op de rede werd bijgebunkerd, ging ze snel met een bootje naar de wal en midden in de nacht, omstreeks 3 uur, belde ze aan bij een modemagazijn om alsnog wat jurken te kopen en aldus beter voorbereid te zijn op een reis naar de West. „Schoenen, die vergat ik, ook aan een badcostuum dacht ik niet. Nu kon ik een paar pantoffels nog gebruiken als zomerschoenen, maar van dat badcostuum had ik wel spijt. Terwijl de andere meevarende dames gingen zwemmen, had ik het toekijken.”

Als 3e stuurman, in welke rang Kapt. Van Hassel na ruim een maand op de oude „Marpessa” reeds werd aangesteld, heeft hij ook nog als „Commanding Officer” gevaren op de „Tannhäuser”, een sleepboot in de Indonesische Archipel. Als 2e stuurman deed hij onder andere dienst op de „Sandpiper”, die toentertijd bij de ingang van het Meer van Maracaibo enorme hoeveelheden zand verplaatste. Zonder het te weten is daar symbolisch de kiem gelegd voor de baan die hij nu als tijdverdrijf heeft genomen.

„Weet u, ik had eigenlijk niet op dat pensioen gerekend. Het is allemaal zo onverwacht gegaan, dus ik heb me er niet op voorbereid. En ik voel me toch nog te jong en te energiek om nu helemaal niets meer te doen. Natuurlijk, je kunt eens van die karweitjes thuis doen waar je anders nooit toe komt, maar zo wil ik toch niet iedere dag doorbrengen. En al heb ik, zoals iedereen wel zal hebben, een hobby, ook dat is maar voor nu en dan een uurtje. Toen m'n zoon kortgeleden in de krant een advertentie las, dat er een controleur werd gevraagd voor zandschepen, die jarenlang hier bij Maarsse zand zullen aanvoeren voor nieuwe bouwterreinen, heb ik daarop gesolliciteerd. Er bleken er velen te zijn, maar ik heb geluk gehad, ik werd er meteen uitgepikt.”

Zijn periode op de „Sandpiper” heeft hier echter in wezen niets mee



MET

te maken. Wel vond hij die episode interessant, in zoverre, dat het weer eens wat anders was. Wel spannend, het ging dag en nacht door, continu moest worden genavigeerd, opgemeten en zo voort. Op 1 januari 1955 zien wij kapitein Van Hassel als 1e stuurman in de ranglijst verschijnen, waarna op 1 juni 1962 zijn promotie tot gezagvoerder volgde. Als deze bevordering ter sprake komt, moet hij nog lachen. „Mijn vrouw wist het eerder dan ik. Ik werd in Italië afgelost en begreep eigenlijk niet waarom. Ik had pas kort aan boord gezeten, belde dus mijn vrouw om te vragen of er thuis soms iets was gebeurd. Welnee, zei die, je bent gepromoveerd tot kapitein en krijgt hier in Rotterdam de „Koratia” als je eerste schip. Zo ziet u, al is het kantoor nog zo snel, via je echtgenote gaat het nog sneller.”

Als gezagvoerder heeft hij het commando gevoerd over talloze schepen, de laatste jaren voornamelijk grotere in de ruwe olie-vaart. Maar nu gaan het weer kleine schepen worden, in het Amsterdam-Rijnkanaal. Schepen waarvan de lading nauwkeurig moet worden gemeten. Maar werk dat hem juist ligt, want hij is eigen baas, behoeft slechts ongeveer 24 uur in de week te werken, daarbij nooit in het weekeinde, en verder kan hij zelf z'n tijden indelen. Het meest merkwaardige is, dat de opvarenden van sleepers en lichters geen idee hebben wat deze controleur vroeger is geweest. Al viel het hun wel op dat hij recent, toen geen sleepbootkapitein beschikbaar was, feilloos dit scheepje even door het Kanaal manoeuvreerde en aan de steiger legde. Hun vermoeden gaat dan ook wel in de richting van een ex-zeevarende, die het overigens in deze nieuwe baan bijzonder naar z'n zin heeft. Maar wat wilt u? De vrijheid van een gepensioneerde, die er nog een vrije baan bij heeft, nota bene in de vrije natuur ook nog.

M. C. PEPPINCK

Op donderdag 12 april j.l. verzamelde zich omstreeks half vijf in de filmzaal op de 9e verdieping van het Shell-Gebouw een groot aantal collega's van de heer M. C. Peppinck, om afscheid te nemen van een man die niet minder dan 27 jaar op de sectie „Scheepsgezellen" had dienstgedaan.

Tevoren waren de heer en mevrouw Peppinck, vergezeld van hun dochter en schoonzoon, reeds ontvangen in de hal, alwaar mevrouw Peppinck een bouquet was overhandigd door mej. J. Binnekamp van de sectie DFP/2 - Scheepsgezellen. Daarna werden de heer en mevrouw Peppinck begeleid naar de kamer van de heer D. Rodenburg. Bij het afscheid nemen in de Directiekamer was ook de heer J. W. Paans, adjunct-directeur, aanwezig.

Wat een schat aan ervaringen met voornamelijk onze Chinese scheepsgezellen is met het vertrek van de heer Peppinck uit het Shell-Gebouw verloren gegaan.

Immers, bij zijn indiensttreding op 18 februari 1946 was hij de eerste assistent die werd toegevoegd aan de heer Van Kessel, destijds belast met de zorg voor alle scheepsgezellen van de verschillende vloten van de Koninklijke/Shell Groep in Nederland. De afdeling werd aangeduid met de letters S.G. en was een onderdeel van de Afdeling Rederij van de Bataafsche Petroleum Maatschappij. Deze rederij-afdeling, in wesen de voorloper van de huidige kantoororganisatie van Shell Tankers B.V., was nog ondergebracht onder de hanebalken in het gebouw aan de Carel van Bylandtlaan in Den Haag. Een van zijn eerste bezigheden als assistent was uit te zoeken hoe het met de in Nederland ten gevolge van de oorlogsomstandigheden gestrande Chinezen ex de diverse vloten stond. Velen hadden jarenlang hun heil op Katendrecht gezocht en moesten nu niet alleen worden uitbetaald, doch tevens diende in overleg met de vreemdelingenpolitie te worden nagegaan aan wie verblijfsvergunning kon worden verleend en wie dienden te worden gepatriëerd. Ofschoon het de Shell toch moeilijk kan worden verweten dat de administratie ooit niet nauwkeurig wordt bijgehouden, valt niet

PENSIOEN

te ontkennen dat juist door de bijzondere omstandigheden en het grotendeels klandestiene verblijf van dit Oosterse volkje, de administratie beslist niet tiptop was.

Echter, met grote accuratesse en doorzettingsvermogen stortte de heer Peppinck zich hierop en wist uit de chaos een systeem te stampen waarmee een ieder gelukkig was.

Welke benaming de sectie belast met de zorg voor scheepsgezellen daarna ook kreeg, hoe de kantoororganisatie ook steeds weer werd gewijzigd, alsmede in welk gebouw de rederij onder verschillende benamingen ook werd ondergebracht, de zorg voor de Chinezen bleef toevertrouwd aan de heer Peppinck. „Geloof me of niet, maar zelfs m'n vrouw noemt me nu een Chinees en m'n ogen staan toch goed." De heer Peppinck, en wie zal hem dit euvel duiden, kan nog heerlijk namijmeren over de vele problemen die zijn werk in de loop van de jaren met zich heeft gebracht. „Neem nu alleen de tijd al dat wij Chinezen in Marseille gingen halen of ze ernaar toe brachten. Om 6 uur 's morgens vertrokken we dan uit Katendrecht, met 3 bussen en 6 chauffeurs. Non-stop 24 uur reden we dan door België en Frankrijk. Kratten met limonadeflessen en hele pakken met lunches namen wij mee, want wij konden nergens bij een restaurant aanleggen. Natuurlijk hadden wij wel visa om de grens te passeren, maar meer ook niet. En als wij dan de volgende morgen om zes uur bij de agent stonden, ging het gelijk naar het schip dat op Singapore voer. Had u eens moeten zien, die bagage. Ik heb zelfs meegemaakt dat oude trapnaaimachines en fietsen en dergelijke aan boord werden genomen. En dan al die bagage in de bus! Vooral als we Foochow-Chinezen hadden, die namen altijd hun eigen beddegoed mee in enorme zeezakken! Dezelfde dag



ging ik dan meestal met de trein weer naar huis, om maar weer alles klaar te maken voor het volgende transport. Wat dat betreft zijn de tijden — gelukkig — wel veranderd."

De heer Peppinck was bij de Vreemdelingenpolitie een vertrouwd persoon. Het is zelfs wel gebeurd dat de Marechaussee met een Chinees zat die ze niet thuis konden brengen. En dan belden ze maar naar de heer Peppinck, zelfs al was het geen Chinees bestemd voor of afkomstig van Shell-schepen.

De 27 jaar die de heer Peppinck bij de Shell werkzaam was, vormen echter maar een deel van de administratieve loopbaan die hij achter de rug heeft.

In 1934 kwam hij reeds op een kantoor te werken en er volgden er nog meer. Dat hij na de oorlog bij de Shell belandde, is puur toeval geweest. Hij werkte in 1940 bij de Artillerie-inrichtingen, doch na de bezetting werd het personeel daarvan verspreid over rijksbureaus. En daar leerde hij enkele collega's kennen die van de B.P.M. afkomstig waren. Aldus kreeg hij eind 1945 het advies om het ook eens bij de Shell te proberen.

Maar goed, al die jaren zijn nu voorbij, al dient hieraan te worden toegevoegd dat de kantoor tijd van de heer Peppinck niet voorbij is. Want hij is alweer elders aan de slag, al zal hij de vele contacten met de Chinezen en de daarbij betrokken autoriteiten missen.

Op de afscheidsreceptie troffen wij niet alleen bijzonder veel collega's aan, maar ook vertegenwoordigers van die verschillende instellingen waarmede hij te maken heeft gehad. En al degenen die hier afscheid van hem kwamen nemen, droegen hem een bijzonder warm hart toe, hetgeen moge blijken uit de bijzonder fraaie afscheidscadeaus die hem door de heer Paans namens het personeel werden aangeboden: een ingelijste litho in kleur van een Rotterdams havengezicht, alsmede een gereedschapskist met volledige inhoud. Men vraagt zich haast af of die afscheid nemende collega's nu eigenlijk nooit tot rust komen. Maar naar hij ons verzekerde gaat de heer Peppinck wel degelijk van zijn rust genieten, maar alles geleidelijk aan en niet ineens. Tot slot volgde met een zestal naaste collega's een alleszins geanimeerd diner in een nabijgelegen restaurant, waar nog menige herinnering is opgehaald.

DANKBETUIGING

Mag ik van deze plaats nogmaals mijn dank betuigen aan al degenen die ertoe hebben bijgedragen dat de 12e april voor mij en mijn gezin tot een onvergetelijke dag is geworden. De prachtige afscheidscadeaus zullen steeds een blijvende herinnering zijn aan de prettige samenwerking en vriendschap die ik van zo velen van u bij Shell Tankers heb mogen ondervinden.

M. C. PEPPINCK



Jubilea

Op woensdagmiddag 28 maart jl. was onze Directeur, de heer D. Rodenburg, in de gelegenheid een drietal vlootjubilairissen te ontvangen om tijdens een genoeglijk samenzijn bij de thee, de aan het zilveren dienstverband inherente emolumenten uit te reiken. Helaas waren onze beide adjunct-Directeuren, de heren Den Ouden en Paans, verhinderd aanwezig te zijn.

Ditmaal waren de gasten kapitein T. W. Pals en hoofdwerktuigkundigen F. in 't Veld en J. H. M. Hanssen, beide laatstgenoemden vergezeld van hun echtgenote. Tijdens de kort tevoren beëindigde dienstperiode completeerden zij respectievelijk op 26 november, 17 december en 2 januari jl. hun 25 jaren in dienst van onze Maatschappij. Op de foto, v.l.n.r.: de heren T. W. Pals, D. Rodenburg, J. H. M. Hanssen, de dames Hanssen en In 't Veld, en geheel rechts de heer F. in 't Veld.



Met pensioen Mej. M. C. Smit

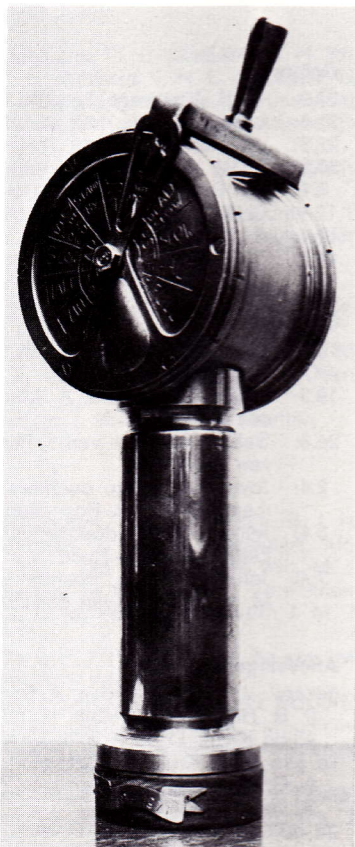
„Nee, ik wil geen receptie met toespraken en cadeaus,” was de reactie van mej. Smit, directie-secretaresse, op de vraag hoe zij ter gelegenheid van haar pensionering afscheid wilde nemen. Maar de Directie, waarvoor zij ruim 19 jaar heeft gewerkt en waarvan zij tijdens een lunch op 26 maart jl. — in aanwezigheid van enkele genodigden — afscheid nam, wilde haar niet met lege handen weg laten gaan. Namens de Directie bood de heer D. Rodenburg zijn secretaresse een reusachtige vaas aan, onder het uitspreken van enkele toepasselijke woorden. Een geschenk dat wel degelijk in de smaak viel.

Het was de bedoeling van mej. Smit hierna met stille trom te vertrekken bij Shell Tankers. Echter, de collega's waren het hier niet mee eens. Voor de overmacht moest mej. Smit wel zwichten, en zo werd op 30 maart jl. in de filmzaal van het Shell-Gebouw toch „open house” gehouden. Dat dit niet ten onrechte was, bewees het grote aantal collega's — van hoog tot laag — dat voor een handdruk en een laatste praatje naar de 9e etage kwam.

schoon schip

Per abuis

Nadat hij zijn bezoek aan het Shell-Gebouw had beëindigd, trok een onzer hoofdwerktuigkundigen zijn jas aan en ging op weg naar huis. Enige tijd later stak hij, zonder er bij na te denken, zijn hand in zijn jaszak en voelde daar een vreemd voorwerp, dat hij niet zo snel thuis kon brengen. Gedachtenloos liep hij ermee te spelen. Wat was het eigenlijk, een zakmes? Nee, dat kon niet, dat had hij nooit op zak. Nu toch nieuwsgierig geworden haalde hij het te voorschijn en keek geschrokken naar het kunstgebit dat hij in z'n hand hield. Zijn andere hand dwaalde nu over zijn jas; maar dat was helemaal niet zijn jas, hoe had hij zich zo kunnen vergissen. Zo vlug als zijn benen hem konden dragen, spoedde de hoofdwerktuigkundige zich terug naar het Shell-Gebouw, alwaar het hem lukte de „geleende” jas ongezien terug te hangen aan de kapstok. Snel schoot hij in zijn eigen omhulsel, dat gelukkig nog niet van eigenaar was verwisseld. Hoewel kennelijk goed afgelopen, vragen wij ons toch wel af of de eigenaar nu zonder gebit rondliep of dat het een reserve-exemplaar was. Zzekerheiddd vvoor al-lessz!



Stewardess

Het was aan boord van een onzer Hercules-schepen dat recent een party werd gegeven, waarop — om het zo maar te zeggen — de tongen flink los kwamen. Een der aanwezigen kon het niet nalaten te filosoferen over het varen met stewardessen, ook aan boord van de Shell-tankers. Het was op dit moment dat een trouw lezer van dit maandblad opmerkte: „Maar dan moeten ze ook de naam van Tus-sen Schip en Ka veranderen, en wel in „Tussen Stuk en Ka”.

Schavot

Alhoewel hoofdwerktuigkundige J. H. M. Hanssen ons verzekerde, dat hij zich geenszins voelt als op bovenstaande poster weergegeven, was het een bijzonder originele gedachte aan boord van de „Capiluna” om middels deze door een meevarende echtgenote vervaardigde tekening cachet te geven aan het te zijner ere gegeven scheepsfeest. De tweede januari 1973, waarop hij

zijn 25-jarig dienstverband met de Maatschappij herdacht, zal trouwens ook op andere wijze nog lang in zijn herinnering worden teruggeroepen. Onder leiding van 3e werktuigkundige J. B. Krijnen hadden enkele opvarenden een telegraaf gefabriceerd — uitgevoerd in koper op houten voet — met daarop een gedenkplaatje met de jaartallen 1948-1973 (foto hierboven). Met een toepasselijke toespraak van kapitein C. Vriend werd hem dit namens zijn collega's aangeboden. Als grote verrassing kwam ook nog de stem van de echtgenote van de jubilaris in een uitzending van de Wereldomroep, die juist die dag een proef nam om Nederlanders in den vreemde in de gelegenheid te stellen, per telefoon en radio, nieuwjaarsgroeten aan familieleden over te brengen. Alhoewel een felicitatie bij een 25-jarig jubileum niet geheel in dit kader viel, vond men het bij de omroep een prachtgelegenheid om mevrouw Hanssen via

de ether haar man per radio te laten feliciteren. Al met al, een dag om nog lang met veel genoegen aan terug te denken, aldus hoofdwerktuigkundige Hanssen.

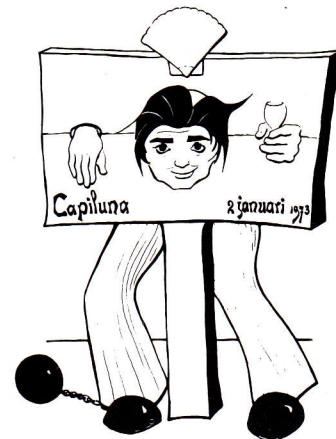
Round-trip

Het gebeurde jaren geleden te Curaçao: een Engelse Groepstanker was in ballast onderweg naar de West en kreeg van het agentschap aldaar de orders: „Proceed Willemstad load ... enz.”. Keurig op tijd zoals geadviseerd in het ETA-bericht arriveerde het schip voor de Annabaai en moest even wachten op het vrijkomen van een steiger. De Laadafdeling van de raffinaderij kreeg plots een helder ogenblik en verzocht het agentschap om het schip naar Caracasbaai te sturen, daar dan zonder oponthoud geladen kon worden. Aldus geschiedde; het schip wende de steven en een klein uur later werd Caracasbaai bereikt. Op dat moment realiseerde de Laadafdeling zich helaas iets over het hoofd gezien te hebben en dat toch Willemstad diende te worden aangeloopen. Dus ging het bericht uit: „Cancel previous orders now again proceed Willemstad to load as nominated”. Braaf sukkelde het schip weer langs de Curaçaose zuidkust, arriveerde bij Willemstad Pilotstation en seinde naar het agentschap: „Am enjoying the scenery. What are my next instructions?”

Uit en thuis

„Waarom stond er in het april-nummer geen artikeltje in de rubriek „Uit en thuis?”, aldus een echtgenote van een officier toen recent ons maandblad toevallig ter sprake kwam. Ja, waarom eigenlijk niet? Om de eenvoudige reden, dat na de

25 jaar trouwe dienst



enthousiaste brieven en bijdragen die wij gedurende bijna een half jaar ontvingen, de stroom plotseling blijkt te zijn opgedroogd. En duidelijk is gesteld bij de opening van deze rubriek, dat het echt de dames zelf moeten zijn, die met de pen of schrijfmachine deze — vrouwenpagina — vullen. Ook deze maand ontbreekt deze pagina, maar dat kan toch moeilijk de redactie worden verweten. Echter, ons is door twee dames een bijdrage toegezegd en als zij de daad bij het woord voegen, kan binnenkort weer zo'n echt vrouwelijk stukje worden gepubliceerd. Hetgeen niet wegneemt, dat een ieder die deze pagina een warm hart toedraagt en een bijdrage meent te hebben, toch zelf ook zijn gedachten eens moet formuleren en op papier zetten. Wij zijn benieuwd!

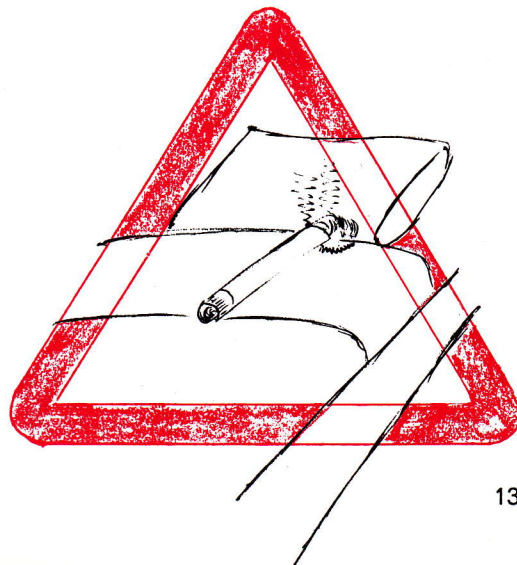


**PLAAT
VAN DE
MAAND**

**HET IS EN
BLIJFT GEVAAR-
LIJK IN BED!**

f 50

ook voor de zender van dit ontwerp. Heeft u uw idee al ingezonden? Elke maand f 50,— voor de „plaat van de maand”.



Vissen op de Noordzee op 7 april

Voor de geplande tocht met het m.s. „Sirius” hadden 20 deelnemers ingeschreven. Maar zaterdagochtend 7 april jl., gaf de radio als weerbericht windkracht 8 tot 9. Wat doe je op zo'n moment, gaan of niet gaan?

Alle deelnemers besloten de gok te wagen en trokken naar Hellevoetsluis, alwaar de schipper van de „Sirius” er geen bezwaar in zag om uit te varen. Hij wist wel een goed „stekkie” uit de wind. Dat klopte, na moedig trotseren van de vrij rumoerige zee liet de schipper het anker vallen achter een zandplaat voor de kust van Rockanje, waar het inderdaad ideale visgrond bleek. Onder het genot van borrel en een zich schaars vertonend zonnetje werd een flink zootje platvis gevangen. Om 17.30 uur zette een ieder weer voet aan land, moe, met verbrande koppen van zon en wind, maar zeer voldaan.

Jaarvergadering op 9 april

Zoals te doen gebruikelijk wil ieder lid van OVST wel aan allerlei activiteiten deelnemen, maar bij de jaarvergadering aanwezig zijn is te veel gevraagd. De opkomst was zeer gering. Misschien juist daarom konden de diverse punten vlot afgehandeld worden. Bij het financiële verslag kwam tot uiting dat — gezien de grote kostenstijging in de laatste jaren en ondanks bijdragen van de Directie — de contributie, die al jarenlang op f 6,— voor de wal en f 3,— voor de vloot is gesteld, dringend verhoogd moest worden. Besloten werd met ingang van het lopende jaar deze contributies te verhogen tot resp. voor de wal f 8,— en voor de vloot f 4,—.

Vervolgens werd overgegaan tot de verkiezing van het nieuwe bestuur, dat er als volgt zal uitzien: de heer J. M. van Duijn — voorzitter, de heren J. M. J. Schilt, H. A. van der Schilt, N. J. T. M. Schoots, A. v. d. Voorn en R. M. Willemstein. Als secretaresse werd mej. G. Liedorp benoemd.

Mochten vlootleden geïnteresseerd zijn in het Jaarverslag 1972, aan de balie van DFP/1 en DFP/2 liggen exemplaren voor u klaar.

Klaverjassen op 14 april

In het kader van de interlokale Shell-klaverjasontmoeting nam ook een ploeg deel van OVST. Het was een gezellige bijeenkomst, maar jammer genoeg eindigde de door ons afgevaardigde ploeg op de 5e plaats. Volgend jaar beter.

Eet-Dansavond op 14 april

Bij het intreden van de lente wederom de traditionele nasi-avond. Van te voren reeds gebrandmerkt als een succes, werd dit door de deelnemers inderdaad ervaren als een steeds terugkerend „festijn”. Borreltje vooraf, lekker etentje daarna en tot slot dansen op de voortreffelijke muziek van de „Evergreens” uit Zevenhuizen. Iedereen was na afloop tevreden, de gasten met de leuke avond, de koks omdat de maaltijd tot de laatste kruimel opging en de organisatoren omdat er niets fout was gegaan.

Sportavond op 6 juni a.s.

Evenals vorig jaar een voetbal- en handbalwedstrijd in de sporthal van de „Vijf Sluizen” te Vlaardingen. **Kunnen we weer op een vlootteam rekenen?** Verlofgangers kunnen zich opgeven bij de heer R. M. Willemstein, toestel 2048.

Vlootpersonalia

periode van 16 maart 1973

t/m 15 april 1973

Gehuwd:

- 20.3: C. H. Kleijwegt, 3e wtk., met mej. E. M. Wolters;
- 21.3: J. Key, 5e wtk., met mej. I. Fokkenrood;
- 22.3: W. Willems, 5e wtk., met mej. M. Oosting;
- 30.3: C. W. H. van den Heuvel, 5e wtk., met mej. R. Visser;
- 5.4: J. I. Boon, 2e stm., met mej. M. J. de Vries;
- 12.4: G. J. Afink, 5e wtk., met mej. G. T. B. Lanting;
- 12.4: A. W. Ros, 5e wtk., met mej. M. Schaafsma;
- 14.4: G. T. Gerding, 4e stm., met mej. A. Schoehuizen.

Geboren:

- 15.3: Albert-Jan, zoon van J. A. van Kesteren, 2e stm., en mevr. N. van Kesteren-Kolkman;
- 19.3: Jason, zoon van J. A. Maassen, 3e wtk., en mevr. D. H. J. Maassen-Kerkhove;
- 24.3: Sabine, dochter van J. Penning, 5e wtk., en mevr. M. A. Penning-van de Vijver;
- 2.4: Joyce en Judith, dochters van P. A. van Rosmalen, II. wtk., en mevr. G. J. van Rosmalen-Vergouwe;
- 3.4: Mirella Isabel, dochter van H. P. C. Eken, 5e wtk., en mevr. O. I. Eken-Körmann-Rudi;
- 7.4: Jolanda Renata, dochter van R. A. de Lijster, 5e wtk., en mevr. M. J. de Lijster-van der Dussen.

Aflossingen:

- gezagv.: J. van der Velden, A. Boddé, T. W. Pals, K. Drent, J. C. de Groot, P. B. Hibma, W. Welbie, H. H. Hacken, L. van der Valk, W. Croes, F. A. de Kaart, D. P. Klip, J. L. Muyskens;
- 1e stl.: J. V. Kruit, J. Bosman, J. Baard, R. Verhoef, G. C. H. Dijkstra, A. C. Weide, N. A. Jager, J. C. Aartsen, M. A. Messelaar, J. P. Hendriks, H. van Slegtenhorst;
- 2e stl.: C. M. Honig, F. F. Ates, P. G. van der Horst, T. W. Scharrenburg, R. J. J. F. Zeegers, C. L. Heijboer, G. W. J. Jacobs, C. P. van Hoek, M. A. D. Hartlief;
- 3e stl.: J. Ricken, P. W. Kamperman, C. W. Kuyper, A. A. F. van der Markt, A. G. J. de Wit, R. F. Mesker, P. G. van der Laag, F. Hogenbirk, H. den Ouden, J. Verdoorn;
- 4e stl.: B. Crum, A. H. den Breems, H. J. Koolstra, T. Kik;
- radio-off.: A. Boutkan, J. Gerritsen, B. Visser, L. de Soete, J. P. Bijl, C. H. van Herp, D. J. Vos, M. van der Valk, N. Eylers;
- hfd.wtk.: W. Balvers, H. Blaauw, J. H. M. Hanssen, E. Jousma, J. R. Alsmas, T. H. J. Feldberg, J. van Essen, S. A. Verhage, A. Modderman, H. Bax, C. J. Vermeulen, J. E. Weidema, J. van der Stel, O. A. van der Want;
- 2e wtk.: J. C. Lanser, J. Ommering, E. E. Kreune, W. van Kemp, E. Daltinga, H. R. Godlieb, F. J. van der Vorm, H. Japin, J. Homminga;
- 3e wtk.: A. M. P. B. Fluitsma, P. A. Post, W. H. Hennink, W. A. Smallegange, A. B. P. Dill, C. P. Plug;
- 4e wtk.: J. Sprey, R. A. de Lijster, P. J. van den Ende, A. J. de Waal, E. P. R. van Zelst, J. J. F. Govers, C. F. Wiessner, H. de Rhoter, D. H. J. de Vries, E. Pesschier, J. Slagter, J. A. Deelen, G. de Graaf, J. Hoorn, R. A. M. Haffert, P. Dekkers, J. M. Hogenstein;
- 5e wtk.: R. Schokker, F. O. Schlüter, J. J. van Vondel, W. H. F. Leen, G. J. Afink, H. A. M. Jamin, J. S. Machiels, G. A. van Niel, R. J. de Vries, S. J. F. 't Hooft, W. I. van der Burght, C. Brassier, J. J. P. Kuyper Boone, J. A. Goudzwaard, M. J. T. N. M. Gremmen, G. W. Slotboom, W. L. Verhage, G. M. Kramer, P. L. H. Schmitz, L. Buizert, W. van den Dobbelsesteen;
- sch. voorman: I. Dijker, R. Rietveld, J. Pronk, J. den Heyer, C. Luykenaar;
- sch.vakman I: F. W. Bosson, G. J. v. d. Heuvel;
- sch.vakman II: J. Punt, G. P. H. M. Kuypers, A. Vlaming;
- sch.gezel a/w: D. v. Minnen, G. N. Hartman, B. A. Amstelveen, R. Krotwaar, C. Cammenga, W. A. A. v. Hattem, G. H. Wessel, F. A. W. Hup-

**Met
pensioen
per
1 mei
1973**



Gezagvoerder F. Fekkes

pertz, L. L. Monk, J. G. Koek, M. Oliemans, C. G. Domenie, J. H. Wi-
nands, R. Berghuys, J. den Hoed, R. E. Hubbard, J. H. L. Nahapiet, G.
Struik, E. E. Heerenveen, J. N. H. Steeman, J. A. Clarjjs, G. Ammeraal,
P. E. J. v. Kordenoordt, W. G. Metz, N. J. Hager, A. Bravenboer, D.
Hogeveen, J. Zandwijken, A. E. Remeëus, H. A. Tevreden;
aank.sch.gezel a/w: C. W. F. Heemskerk, H. J. Mondria, J. M. Pronk, R.
M. Weller, F. D. Broere;
hoofd voeding: T. J. Melchers, B. F. P. J. Sebregts, H. G. Morsink, E. T.
P. v. Boles, P. C. Bergmans, J. H. A. J. Orie, L. H. H. L. Leithuysen,
F. B. Wayers, H. Scharloo;
sch.kok: T. T. Bouma, P. M. H. Bellwinkel, R. J. Hageman;
hoofd bediende: D. Seip, A. J. J. Ceelen, O. H. Noorman, F. G. Olde-
Wolbers;
bediende: J. Breyer, J. Hendrixx, H. F. Boekhoudt, A. Scheffer, P. A. M.
A. v. Agthoven, M. te Hennep, W. E. v. Straalen, A. Jansen, F. Deen,
D. F. Wendersteyt, H. Wezenaar;
bediende a/d: P. Koks, J. W. Barnhoorn, H. J. Kruger, L. de Kramer;
koksmaat: D. L. Meinsma.

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida: gezagv. M. G. C. Geerarts, 2e stm. S. Bos, 3e stm. B. J. H.
Wortelboer, 4e stm. P. C. J. Dikkentman, II. stm. A. Breevaart, hfd.
wtk. W. Groenendijk, wnd. 3e wtk. W. J. van der Veer, 4e wtk. M. J.
C. Broeders, 5e wtk. E. K. G. Schiefer, 5e wtk. J. L. F. Vermeulen,
5e wtk. M. van Bethlehem, II. wtk. J. L. M. Peeters, radio-off. J. M. J.
M. van der Vorst;
m.s. Acila: gezagv. J. H. A. Budding, 2e stm. J. J. H. Vessies, 4e stm. M.
Parlevliet, 2e wtk. T. Bakker, II. wtk. H. A. J. Kiljan.
sch.vakman I: R. Croese, sch.gezel a/w I. van Spaandonck, G. Buys, E.
C. v. Eijk, C. M. G. J. v. d. Bos, aank.sch.gezel a/w J. A. A. Hooghiem-
stra, aank. kok J. v. d. Horst, hoofd bediende F. v. d. Heyden, bediende
F. J. J. Dekker, D. E. Hertig;
m.s. Acmaea: wnd. 4e wtk. L. A. ten Harkel, sch. voorman A. B. v. Essen;
m.s. Acteon: gezagv. C. Vriend, 3e stm. J. H. G. Herbergs, hfd. wtk. J.
G. Bron;
s.s. Arca: gezagv. D. A. C. Vermeulen, 1e stm. A. J. Schumm, wnd. 2e
wtk. H. G. de Boer, 5e wtk. D. Knook, 5e wtk. P. O. J. van der Horst,
hoofd voeding A. Onderstal;
s.s. Atys: hfd. wtk. L. C. Spoon, 3e wtk. P. Dekker;
m.s. Camitia: gezagv. H. A. de Visser;
s.s. Capiluna: 1e stm. P. E. van der Veld, wnd 3e stm. P. J. J. M. Ver-
speek, II. stm. D. Venema, hfd. wtk. W. A. van Rooyen, jongen a/w
W. J. A. Borsboom;
s.s. Capisteria: 4e wtk. J. Haasjes, 5e wtk. B. S. J. Spierenburg, hoofd
voeding B. M. de Roode;
s.s. Capulonix: 3e stm. L. A. H. Vader, 3e wtk. J. G. Kuit;
m.s. Cinulia: gezagv. P. Cammel, 2e stm. A. J. de Kraker, 5e wtk. W. H.
Lentink, 5e wtk. C. P. Louiszoon, 5e wtk. F. J. Jonges, II. wtk. M. J.
Bakker, II. wtk. P. A. G. van der Meer; mar. int. F. Perez Taboada;
m.s. Crania: II. stm. S. S. Abma, hfd.wtk. W. J. van der Hoek, II. wtk.

J. D. ten Napel;
m.s. Dallia: 2e stm. R. W. Overdijkink, II. stm. N. C. M. Jonker, hfd.
wtk. J. H. Veen, 2e wtk. L. P. A. de Winter, 5e wtk. L. Helmig, II. wtk.
M. Klein, radio-off. A. K. Deurloo, sch.gezel a/w M. Kumentas, G. Z.
Spaans, M. v. d. Vrie, aank.sch.gezel a/w I. A. Paling, hoofd bediende
G. Braster, bediende G. W. Scheltens, C. M. Vervloet, bediende a/d
A. Stedehouder, koksmaat G. H. H. Lammers;
m.s. Daphne: gezagv. H. E. Glansbeek, II.stm. A. G. Lenting, hfd. wtk.
L. J. van Onselen, wnd. 4e wtk. H. van Hall, wnd. 4e wtk. J. D. Be-
rends, 5e wtk. W. Baris, 5e wtk. W. T. H. van Leeuwen, sch. voorman
C. Voorspuy, sch. vakman I J. v. Weyen, sch. vakman II R. W. v.
Rooyen, sch. gezel a/w P. Raams, H. A. Creutzburg, H. S. Elia, H. v.
Iepelen, L. E. Rapmund, aank. sch. gezel a/w J. J. de Bruin, aank. kok
C. P. v. Esch, bediende F. W. A. v. Deursen, L. H. C. Weterings;
m.s. Diadema: 3e wtk. R. G. M. Kauffeld, wnd. 4e wtk. J. Verlinde, lefe
de f. J. S. Duran Barros;
m.s. Diloma: 4e wtk. J. P. van de Water, sch.vakman I G. A. Muts, sch.
vakman II J. P. M. Kanters, M. A. J. Veen, sch.gezel a/w J. Jansen, C.
den Boer, P. J. Mirrer, P. Fokker, A. Streekstra, A. v. d. Weiden, G. J.
C. Dudink, E. P. Kesauly, aank.sch.gezel a/w J. W. Wolters, S. P. E.
de Palm, hoofd voeding H. Vrugt, hoofd bediende W. D. Anthonio,
bediende J. A. Schuiten, E. de Jong, bediende a/d J. T. Heymann;
m.s. Dione: 2e stm. W. van der Meulen, 3e stm. E. J. Frölich;
hfd.wtk. H. W. van Diepen, wnd. 4e wtk. H. J. Geurts, sch.voorman
C. F. M. Hartman, sch.vakman I F. J. Trijselaar, sch.gezel a/w J. Visser,
P. E. Oosterhof, G. A. Vermeer, H. G. Schouten, J. P. Schuurbijs,
aank.kok E. Kost, bediende H. J. Denies, E. M. Embregts, R. Jacobs;
m.s. Dosina: 1e stm. G. Buma, 2e stm. W. F. van der Lei, II.stm. E. M.
M. van den Bosch, hfd.wtk. C. L. Fehrmann, wnd. 4e wtk. R. L. Schultz,
5e wtk. H. E. Engels, 5e wtk. H. L. Castens, II. wtk. L. Busé, radio-
off. B. Immerzeel, sch.gezel a/w C. T. M. Santbergen, P. T. Post, W.
Abels, H. A. Westhoff, L. Neeleman, aank.sch.gezel a/w J. R. Ecoma-
Verstege, bediende a/d K. N. Smith, koksmaat A. J. J. N. Advocaat,
jongen a/w P. de Vries;
s.s. Kabylia: 3e stm. F. Makkee, 4e stm. P. J. van den Driest, 2e wtk.
A. K. van 't Blik, 3e wtk. G. C. Sloof, 4e wtk. B. van Os;
s.s. Kalydon: 1e stm. W. Kalkman, wnd. 2e wtk. R. Ouwehand, 5e wtk.
J. P. de Visser, 5e wtk. N. W. Kuilman;
s.s. Kara: gezagv. R. E. van der Miesen, 3e stm. C. J. de Boer, 4e stm.
J. Houtkamp;
s.s. Kelletia: II.stm. P. H. A. M. Kasius;
s.s. Kenia: hfd.wtk J. W. van Wegen, 5e wtk. W. Rijnveld, 5e wtk. J.
Schipper, radio-off. P. A. Jongman;
s.s. Kermia: gezagv. J. de Jong, wnd. 3e stm. R. A. J. van Vugt, II. stm.
M. van Dijke, 4e wtk. T. J. van Lammeren, 5e wtk. R. Neelemaat, II.
wtk. M. J. M. Borghouts;
s.s. Khasiella: 1e stm. H. K. Paauw, II.wtk. B. J. Huizing, hoofd voeding
A. A. Turkenburg;
s.s. Kopianella: 2e stm. D. C. Tazelaar, 3e stm. B. Koppe, wnd. 3e wtk.
J. Boon, 4e wtk. N. J. Gras;
s.s. Koratia: wnd. 1e stm. M. F. D. Becx, 3e wtk. R. J. Doorneveld,
4e wtk. F. Blok;
s.s. Korovina: 1e stm. R. Jousma, hfd.wtk. A. J. G. Weitzel, wnd. 4e wtk.
C. J. J. de Vos;
s.s. Krebsia: 2e stm. D. M. Alderieste, wnd. 3e stm. J. A. P. Donks,
5e wtk. G. M. Piera, II.wtk. R. J. van Kuyk, hoofd voeding F. Tüllmann;
s.s. Kryptos: II.stm. R. J. Moeke, hfd.wtk. H. Buiten, wnd. 2e wtk. J. P. Hen-
drikse, 5e wtk. G. Bijvank, 5e wtk. J. Key;
s.s. Kylix: gezagv. P. J. P. Siebesma, II.stm. A. P. Kruydenberg, II.stm.
G. J. Krone, 3e wtk. R. Smits, 5e wtk. E. T. van de Pijpekamp, 5e wtk.
G. H. Willems, II.wtk.J. A. Geerdinck;
s.s. Macoma: 5e wtk. W. Willems, 5e wtk. K. P. Beumer, hoofd voeding
J. Disse, bediende A. M. M. Wintjens, H. A. Gard;
s.s. Metula: hoofd voeding E. H. Hoeboer;

In memoriam

Op 29 maart jl. overleed op 62-jarige leeftijd oud-hoofdwerk-
tuigkundige

J. V. BUIL.

De heer Buil verliet de dienst der Maatschappij op 1 augustus
1962 met pensioen, na ruim 28 dienstjaren.

m.s. Niso: gezagv. W. A. Kleine, 2e stm. J. W. IJkel, 5e wtk. P. C. IJdel, hoofd voeding A. P. Maat;
s.s. Onoba: gezagv. C. Wolse, 3e stm. M. M. Scheele, 2e wtk. G. de Goede, radio-off. G. A. Remijnse;
s.s. Patro: 1e stm. C. P. Donken, 4e stm. A. G. den Dekker, wnd. 4e wtk. P. C. de Wit;
s.s. Philidora: 2e wtk. F. L. Alexandre;
s.s. Philine: 1e stm. B. Ritman;
s.s. Philippia: gezagv. P. Janssen;
s.s. Sepia: hfd.wtk. J. P. Hasenack;
s.s. Vasum: 2e wtk. M. J. Parent, radio-off. D. Bins;
s.s. Viana: hfd.wtk. J. Polet, 5e wtk. C. R. van Santen;
s.s. Vitrea: 1e stm. J. Klein Roseboom, 5e wtk. H. J. Advocaat, II.wtk. M. A. P. M. Fischer;
s.s. Vivipara: 2e stm. W. Beekman, II.wtk. A. Oosten;
s.s. Zafra: radio-off. J. J. A. van der Zee;
s.s. Zaria: 1e stm. A. T. van Es, wnd. 4e wtk. H. Smeding, 5e wtk. H. van Os.

Uit dienst getreden vlootpersoneel:

1e stm.: L. B. A. van Bruinisse;
 II.stm.: R. M. Deriga;
 5e wtk.: H. C. Dijkstra, H. F. van der Hoek, S. Y. T. M. Andela, L. C. H. van der Werve.
 sch.vakman II: N. J. M. Muris, E. G. Bakker.

Over in tijdelijke waldienst Shell Tankers B.V.:

1e stm.: G. C. H. Dijkstra.

Over in tijdelijke dienst „The Shell-B.P. Petroleum Development Company of Nigeria Ltd.”:

1e stm.: J. H. F. Franken.

Over in tijdelijke dienst „Shell Eastern Petroleum Ltd.” te Singapore:

1e stm.: M. P. J. Hage.

Aangesteld als:

4e stm. P. C. J. Dikkentman;
 5e wtk.: B. S. J. Spierenburg.

Behaalde diploma's:

1e stm. G.H.V.: M. Klein Sr.;
 1e stm. G.H.V.-th.: J. W. Nieuwerf, J. B. Krul;
 2e stm. G.H.V.: R. A. Sweetnam, L. G. P. de Groot;
 2e stm. G.H.V.-th.: R. Drenth, J. H. N. Pabbruwee, H. de Roo;
 3e stm. G.H.V.: P. C. J. Dikkentman;
 „C”: W. D. Hoogland;
 „C-th”: R. A. Risseeuw;
 „B”: J. B. Krijnen, F. A. M. Vergroesen;
 „A/B-th”: R. Neelemaat, P. O. J. van der Horst, H. Oldeboom, G. Bijvank;
 „A”: H. Smeding, G. M. Piera, G. H. Willems;
 „MVD”: B. S. J. Spierenburg.

Mutaties walpersoneel

In de periode 11.3.73 t/m 10.4.73

Uit dienst

15.3 J. Janssen - sectie DFP/3 (naar Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V.)
 1.4 Mw. M. C. Smit - sectie DFF/4 (pensioen)
 1.4 Mevr. A. de Graaf-Bos - sectie DFP/3

Interne mutaties

1.4 G. L. Timmermans van sectie DFP/3 naar sectie DFF/2

Geboren

24.3 Jeroen Johannes, zoon van J. van de Merwe - sectie DFF/1 - en mevr. F. van de Merwe-Boudesteijn



Bruidspaar van de maand

Het bruidspaar van de maand hebben wij deze keer gevonden in de kop van Noord-Holland. Op 5 april jl. trad namelijk in Noord Scharwoude 2e stuurman J. I. Boon in het huwelijk met mej. M. J. de Vries. Onze hartelijke*gelukwensen.

tussen schip en ka

twaaftde jaargang no. 9 — mei 1973

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

Redactiecommissie:

M. A. Busker, A. de Coninck, G. H. van Leeuwen, E. van 't Slot, W. N. Wouters, voorzitter, 010-145144-2065

Administratie:

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