

TUSSEN
**SCHIP
EN KA**
MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT-ENWALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.
NOVEMBER 1971



Vlootuitbreiding met ruim 1,5 miljoen ton

Op 14 oktober jl. werd bekend gemaakt dat Shell Tankers NV haar vloot zal uitbreiden met 5 schepen van 313.000 ton draagvermogen elk.

Deze schepen maken deel uit van het uitgebreide nieuwbouwprogramma voor de tankervloot van de Koninklijke/Shell Groep, dat in juni jl. werd bekend gemaakt, en waarmee een bedrag van meer dan vier miljard gulden is gemoeid.

Vier schepen van 313.000 ton, die oorspronkelijk besteld waren als 256.000 tonners, worden gebouwd bij de werf van Harland and Wolff Ltd. te Belfast, Noord-Ierland, en zullen in de loop van 1974 en 1975 worden opgeleverd. Een schip van 313.000 ton wordt gebouwd op de werf van Verolme in de Botlek en zal in 1975 aan onze vloot worden toegevoegd.

De voornaamste afmetingen van de nieuwe schepen zijn:
lengte over alles 350 meter
lengte tussen de loodlijnen 336 meter
grootspantbreedte 55,4 meter
holte 28,75 meter
diepgang 22,35 meter.

De voortstuwing zal geschieden door een stoomturbine met een vermogen van 36.000 a.p.k., waarmee een vaartsnelheid wordt bereikt van 15,25 knopen. De schepen hebben een enkele schroef met een gewicht van 62 ton en een diameter van 10 meter. Door deze uitbreiding zal het totaal-draagvermogen van de Shell-Tankersvloot stijgen tot niet minder dan 3,8 miljoen ton.

EEN NIEUWE KANS

De orders voor nieuwbouw die door de Koninklijke/Shell Groep zijn geplaatst bij de werf van Harland and Wolff in Belfast, Noord-Ierland, betekenen voor deze werf, na een langdurige periode van onzekerheid, een nieuwe kans. Deze grote werf, waar voorheen meer tonnage van stapel liep dan waar ook ter wereld, kon de laatste jaren alleen op de been worden gehouden door financiële steun van de regering. Er hadden reeds onderhandelingen plaats gevonden over de overname van deze enorme werf in Noord-Ierland door Onassis en door de Fred Olsen Groep; ook de Swan Hunter Groep deed reeds een bod voor overname. Deze onderhandelingen liepen echter op niets uit, waarna de Noord-Ierse regering in-greep opdat de werf kon blijven bestaan.

Harland and Wolff was eigenlijk de enige grote werf ter wereld die in de benijdenswaardige positie verkeerde dat zij nog orders kon aannemen voor schepen met een redelijke afleveringstermijn. Immers, doordat aanvankelijk de toekomst van deze werf er vrij somber uitzag, waren weinig reders bereid geweest hier orders te plaatsen. In april jl. kwam hierin verandering toen de Koninklijke/Shell Groep de Harland and Wolff-werf een order voor vijf nieuwbouwtankers van 256.000 ton gunde, met een totale waarde van 75 miljoen pond sterling. Deze order was de grootste die ooit bij een Engelse scheepsbouwer was geplaatst.

Doordat de schepen, inmiddels gewijzigd in vier schepen van 313.000 ton (waarmee een even groot bedrag is gemoeid) in serie kunnen worden vervaardigd, is er een nieuwe bestaansmogelijkheid voor de werf gekomen. Het feit dat deze schepen kunnen worden gebouwd in het nieuwe

dok (geschikt voor de bouw van schepen tot 1 miljoen ton), is een van de factoren die ertoe hebben geleid dat de order aan de werf werd gegund. In het nieuwe dok, met zijn lengte van 1.825 voet en breedte van 305 voet, zijn reeds twee schepen in aanbouw: een tanker van 253.000 ton en een bulk carrier van 105.000 ton. Afgezien van de vier schepen die hier voor onze Maatschappij zullen worden gebouwd, zijn nog bestellingen ontvangen van derden voor vier tankers van ongeveer 164.000 ton. Voorheen was de staalverwerkingscapaciteit van de werf ongeveer 50.000 ton per jaar, absoluut onvoldoende om de bouw van grotere schepen in het nieuwe dok mogelijk te maken. Reden om de verwerkingscapaciteit drastisch te verhogen, aanvankelijk tot 120.000 ton per jaar, doch reeds spoedig gevolgd door de beslissing dat dit 200.000 ton per jaar moest worden, mede omdat de tonnage van nieuwbouwtankers een tendens tot sterke vergroting vertoont.

Toch ligt het geenszins in de bedoeling van de werf de nieuwbouw uitsluitend te concentreren op tankers. Tezamen met de andere in Belfast gevestigde werven streeft men ernaar om ook in de toekomst faciliteiten te hebben voor de bouw van de meer traditionele schepen. Er wordt thans een studie verricht om na te gaan welke uitbreiding noodzakelijk is om te bereiken dat voortaan elk jaar twee grote tankers kunnen worden gebouwd, alsmede twee bulk carriers van 100.000 ton, een bulk carrier van 50.000 ton, drie vrachtschepen van 16.000 ton en een kleiner vaartuig.



26e Bijeenkomst van gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen, welke op 24 september jl. in het Shell-Gebouw werd gehouden.

Op de foto v.l.n.r.:

de heren J. W. Rutten — gezagvoerder, J. L. Muyskens — gezagvoerder, M. A. Riteco — DFM/12, J. W. Paans — DFP, J. D. Donken — hoofdwerktuigkundige, M. A. Busker — DFM/11, W. Haeck — gezagvoerder, H. Stobbe — DFM/23, D. Rodenburg — Directeur, W. C. van Megen — hoofdwerktuigkundige, R. D. Kuil — hoofdwerktuigkundige, W. A. van Rooijen — hoofdwerktuigkundige, R. Romijn — hoofdwerktuigkundige, M. de Jong — DFF, W. Croes — gezagvoerder, H. Snel — DFM/24, J. J. F. Reitsma — hoofdwerktuigkundige, J. J. Osinga — gezagvoerder, D. Rijk — gezagvoerder en G. H. van Leeuwen — DFP/1.



AFSCHEID A. KOPPIER

Op 7 oktober jl. nam de heer A. Koppiër afscheid van zijn collega's met wie hij zoveel jaren had samengewerkt. Na in de hal van het Shell-Gebouw te zijn begroet, waarbij zijn echtgenote een boekje werd aangeboden door mej. L. C. M. Spiering, werden de heer en mevrouw Koppiër ontvangen door de heer J. W. Paans, hoofd van de Afdeling Personeel; ook de heer A. F. H. Kragten, Chef Sectie DFM/4-Vlootadministratie, was hierbij aanwezig als directe chef van de heer Koppiër. De heer G. den Bakker, hoofd van de Afdeling Vlootbeheer, kon tot zijn spijt wegens een dienstreis naar het Verre Oosten niet aanwezig zijn op deze voor het echtpaar Koppiër belangrijke dag.

Bij koffie en gebak werden herinneringen opgehaald, o.a. uit de periode door de nu scheidende doorgebracht als medewerker op de Sectie Arbeidsvoorwaarden, destijds onder leiding van de heer Paans.

Na afscheid te hebben genomen van de heer D. Rodenburg, directeur, volgde in de filmzaal op de 9e verdieping een receptie, waar bijzonder velen hun opwachting maakten.

VLAGESEIN UW1

Het album voor de heer Koppiër, met de handtekeningen van al degenen die hadden bijgedragen voor een afscheidscadeau, was bijzonder fraai geïllustreerd door een van zijn naaste collega's, de heer N. Coors. Het o.a. daarin voorkomende vlaggesein UW1 = „hartelijk dank voor medewerking, wens u goede reis”, vertolkte de gevoelens van velen. Als tastbaar blijk van waardering werd hem door zijn collega's een uitgebreide „Doe-het-zelf” set aangeboden, waarmee hij ongetwijfeld vele uren in de nu voor hem aangebroken pensioenjaren nuttig zal weten te vullen. Of hij hierbij ook een werkurenstaat zal bijhouden, blijft evenwel een open vraag.

BIJ DE VOORPLAAT

Een getekende impressie van de heer W. Stil van Shell Nederland Verkoopmaatschappij NV, die laat zien hoe het Shell-complex aan het Hofplein er waarschijnlijk uit zal gaan zien. Meer over deze uitbreiding van het huidige Shell-Gebouw op pag. 4 van dit nummer.

De heer A. Koppiër trad op 5 oktober 1937 in dienst van de Koninklijke/Shell Groep als stuurmansleerling. Zijn eerste schip was het m.s. „Rotula”. Talloze schepen markeerden zijn loopbaan op zee tot en met de 2e wereldoorlog, waarbij namen als „Mirza”, „Taria”, „Apollonia”, „Antonio”, „Juliana”, „Ena”, „Petronella”, „Hermes” en nog vele andere. Het was op de „Apollonia”, in 1940, dat de heer Koppiër zich met vele anderen bijzonder onderscheidde, waarvoor hem niet alleen het Kruis van Verdienste werd toegekend, doch ook de onderscheiding M.B.E. (Member of the British Empire).

De Slag om Engeland was toen in volle gang en de daarvoor zo noodzakelijke olie en olieproducten werden, ondanks vijandelijke acties, gestaag aan het belegerde Albion toegevoerd. Het motorschip „Apollonia”, onder commando van Kapitein P. Schol, werd tussen middernacht en een uur in de morgen van de 25e november onderschept tussen Lizard en Wolf Rock, aan de ZW kust van Engeland, door twee Duitse destroyers. De tanker, op dat moment in ballast, werd plotseling gevat in de zoeklichten van een van deze oorlogsschepen terwijl het andere zwaar vuur opende op de weliswaar bewapende doch niet voor een dergelijke overmacht uitgeruste tanker. De beschieting duurde meer dan een uur, waarbij twee torpedo's de hulpeloze tanker aan bakboord midscheeps raakten.

Grote moed werd betoond door de opvarenden, waarbij onder andere de heer Koppiër zich bijzonder onderscheidde door nog een zwaargewonde Nederlandse kanonnier te redden. Alle persoonlijke moed die werd betoond door de dappere Hollandse bemanning kon echter niet verhinderen, dat de „Apollonia” omsloeg en in een brandende zee zonk.

Na de oorlogsjaren op zee te hebben doorgebracht, genoot de heer Koppiër na beëindiging van de vijandelikheden verlof in Nederland om daarna — eind oktober 1945 — zijn zeemansloopbaan weer te vervolgen. Hieraan werd echter een halt toegeroepen in 1955, het jaar waarin hij in waldienst trad. Aanvankelijk werd hij tewerkgesteld op de Sectie Scheepsgezellen, later op de Sectie Arbeidsvoorwaarden, om in 1967 een functie te aanvaarden op de Sectie DFM/4 — Vlootadministratie.



Heel hartelijk dank, ook namens mijn echtgenote, voor de bijzonder vele blijken van belangstelling op 7 oktober jl. Niet alleen ben ik erkentelijk voor het fraaie afscheidscadeau, doch ook voor de vriendschap die ik van zovelen van u heb ondervonden.

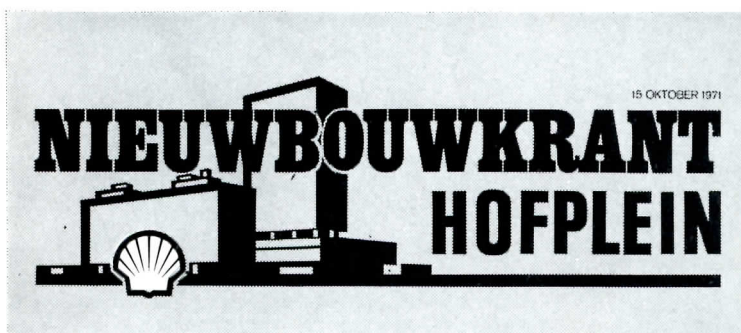
Tweede Shell-gebouw op het Hofplein



Toen in 1960 het huidige Shell-Gebouw op het Hofplein in gebruik werd genomen door Shell Tankers NV, zou niemand hebben kunnen vermoeden dat ruim 10 jaar later plannen voor een tweede Shell-Gebouw op hetzelfde plein zouden worden ontwikkeld. Als „hoofdbewoner” van het huidige Shell-Gebouw meende onze Maatschappij immers tot in lengte van dagen te kunnen volstaan met de ter beschikking staande ruimte.

Echter, in de loop der jaren is niet alleen Shell Nederland NV in het Shell-Gebouw ondergebracht, doch ook Shell Nederland Verkoopmaatschappij NV, waardoor — mede door geleidelijke uitbreiding van de werkzaamheden dezer maatschappijen — van een zekere overbezetting gesproken moest worden. Verschillende dependances zijn daarom reeds in gebruik genomen, onder andere ook voor de Sectie DFM/13-Civiele Dienst van onze Maatschappij, doch het zal duidelijk zijn dat er op den duur een meer definitieve oplossing moest komen.

Er gingen dan ook reeds geruime tijd geruchten over een tweede Shell-Gebouw, die hun bevestiging vonden in de uitgave op 15 oktober jl. van een speciale editie van de drie personeelsbladen van de in ons gebouw gehuisveste maatschappijen, bestemd voor de huidige „bewoners”.



Het voorlopige ontwerp van het nieuwe gebouw werd gemaakt door het NV Architecten- en Ingenieursbureau Zanstra, Gmeling Meyling, De Clercq Zubli, gebaseerd op schetsen die beschikbaar werden gesteld door Shell Onroerend Goed NV (SOG).

Het nieuwe gebouw komt haaks op het bestaande Shell-Gebouw en zal bestaan uit een onderbouw met begane grond, tussenver-

dieping en eerste verdieping. Daarboven komt een parkeerlaag, die wordt bekroond door een parkeerdak. Deze onderbouw wordt ca 36 meter breed en 72 meter lang.

TORENGEBOUW

Daarboven komt, rustend op een paalstructuur die architectonisch mooi aansluit bij het uiterlijk van het bestaande gebouw, een torenconstructie met 18 kantoorlagen. Elke laag krijgt een oppervlakte van 830 vierkante meter. De totale hoogte wordt ca. 88 meter, twee keer zo hoog dus als het huidige gebouw. De nieuwe ingang, die voor beide gebouwen dienst zal doen, komt in de nieuwe onderbouw, aan de kant van het Hofplein. De zeer grote toegangshal, die een eenheid gaat vormen met de huidige hal, zal zodanig worden afgesloten, dat de tochtverschijnselen waar men nu nog mee kampt, zoveel mogelijk worden beperkt.

ZES LIFTEN

In het nieuwe gebouw komen zes liften, die elk maximaal zestien personen kunnen vervoeren. Op de negende verdieping van het bestaande gebouw wordt een aansluiting gemaakt met de nieuwbouw (waarschijnlijk met de zesde of zevende verdieping). Door deze luchtbrug zal men zich naar de koffiekamer kunnen begeven, die dus op de negende verdieping blijft en voor beide gebouwen gaat dienen.

1600 IN TOTAAL

Het nieuwe gebouw, dat volledig airconditioned wordt, gaat plaats bieden aan ca. 1000 personen. Met de 600 mee die in het „oude” gebouw gehuisvest kunnen worden, zal de totale capaciteit van het complex dus 1600 personen bedragen. Naar schatting komen er 800 Shell-employés in, zodat een flink gedeelte van de ruimte wel aan derden zal worden verhuurd. Achter het nieuwe gebouw, dus aan de kant van het Hofpleinstation, komt een parkeergarage die uit verschillende lagen zal bestaan. De auto's kunnen deze lagen via een „opklimtoren” bereiken. Onder in de toren zal naar alle waarschijnlijkheid een fietsenstalling worden ingericht. De huidige fietsenstalling blijft daarnaast in functie. En dan de grote vraag: wanneer is het complex klaar? Gezien het zeer voorlopige stadium waarin alle plannen zich nog bevinden, kan geen definitief antwoord worden gegeven. Zoals de zaken er nu voor staan, mikt men op oplevering in 1975 of 1976.

Jaarvergadering en najaarsreünie CNOOKS '71



Een onderonsje tussen, v.l.n.r.: Hoofdwerktuigkundige W. J. Urban, kapitein J. W. Jansen en kapitein B. J. van Balsvoort.

Evenals in 1970 werden ook dit jaar de Algemene Ledenvergadering en de Najaarsreünie gescheiden gehouden. De Ledenvergadering vond plaats op woensdag 15 september jl. in het Shell-Gebouw te Rotterdam, terwijl de Najaarsreünie werd gehouden op zaterdag 2 oktober 1971. De jaarvergadering had een vlot verloop en het Bestuur is ervan overtuigd dat het houden van deze vergadering op een andere datum dan de reünie zeer in de smaak valt bij de leden. De opkomst was dan ook heel redelijk te noemen. De aftredende bestuursleden, de heren L. Langendoen en W. B. Kruysmulder, werden met algemene stemmen herkozen. Voor het verenigingsjaar 1971/1972 werd de heer A. D. Olie ge-

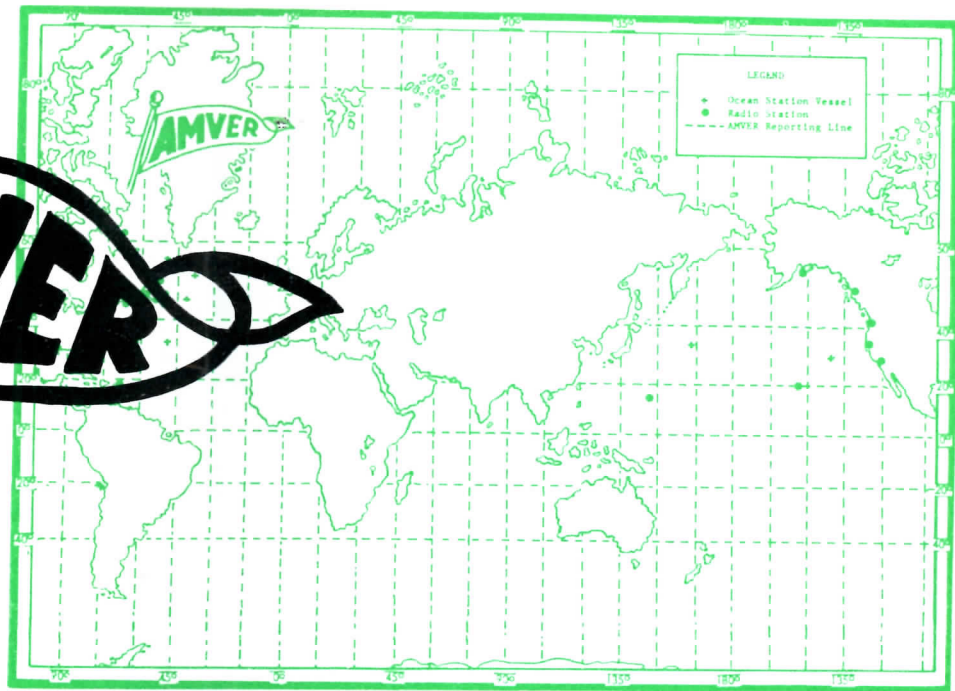
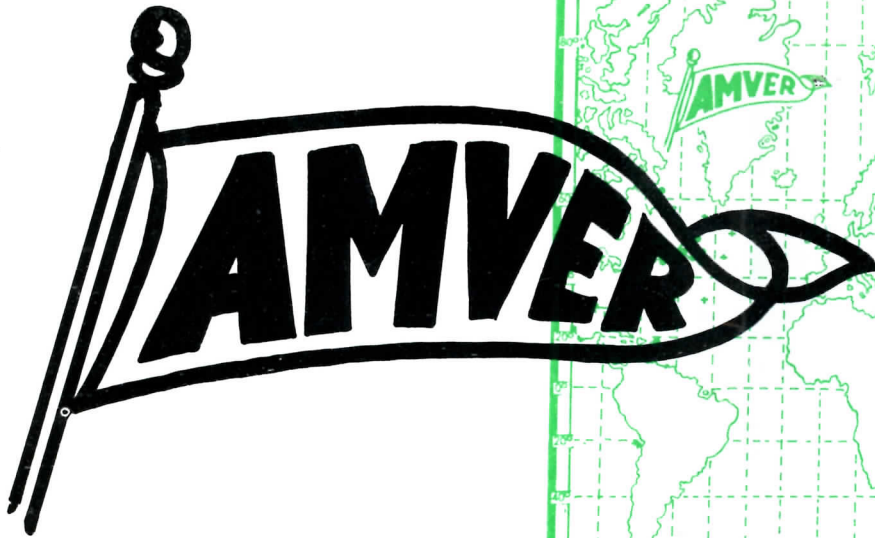
kozen tot voorzitter, terwijl de heer J. C. M. Jansen de functie van Vice-voorzitter zal vervullen. Door het doen plaatsvinden van de najaarsreünie op een zaterdag werd dit jaar gebroken met een reeds lang bestaande traditie. Tot nu toe werden alleen de lustum-bijeenkomsten op zaterdag gehouden, maar uit de bemerkingen van velen onzer leden kon worden opgemaakt dat een bijeenkomst op zaterdag vermoedelijk een groter aantal onzer in de gelegenheid zou stellen de reünie bij te wonen. Het bestuur heeft gemeend aan deze wens gehoor te moeten geven, doch in de opkomst van de leden werd geen opmerkelijke vermeerdering bespeurd.

Na het houden van zeventien najaarsbijeenkomsten in „Esplanade" te Utrecht viel dit jaar de keuze op het Jaarbeurs Congres- en Vergadercentrum in genoemde stad. Het bestuur had met deze keuze een goede greep gedaan, want de stemming was van een gehalte dat slechts enkele malen werd bereikt. Het bleek dat de grotere beschikbare ruimte het onderling contact vergemakkelijktte en men was met deze verandering van accommodatie zeer ingenomen. Zoals gebruikelijk namen een aantal gasten deel aan deze reünie. Van de zijde van de Directie van Shell Tankers NV waren aanwezig de heren M. de Jong en J. W. Paans, terwijl de vloot werd vertegenwoordigd door onze commodore W. Kuyper. Van onze Engelse zustervereniging, de Shell Fleet Retired Staff Association, waren aanwezig de heren J. F. Nestor, Chairman, J. D. Hall, bestuurslid, en R. D. Howell, die tot het begin van dit jaar de functie van secretaris-penningmeester vervulde, doch inmiddels is opgevolgd door de heer E. N. Taylor. Laatstgenoemde was door eerdere afspraken verhinderd aanwezig te zijn en de heer Howell benutte deze gelegenheid om afscheid te nemen van zijn vele vrienden in Nederland.

Aan tafel werd als eerste het woord genomen door onze voorzitter, de heer Olie, die allen welkom heette, doch tevens zijn teleurstelling uitsprak over de relatief geringe opkomst op deze zaterdag-bijeenkomst. Alhoewel een aantal leden kennelijk voorkeur hebben voor een reünie op de vrije zaterdag, heeft het bestuur in dezen nog geen definitieve beslissing kunnen nemen. Het een groot aantal mensen naar de zin te maken blijkt uitermate moeilijk te zijn. De chairman van de SFRSA, de heer Nestor, dankte vervolgens onze vereniging en Shell Tankers NV voor de uitnodiging en de gastvrijheid, en wenste de Club nog vele jaren van voorspoed. Als laatste nam de heer Howell het woord. Hij sprak zijn leedwezen uit over het feit dat zijn aanwezigheid dit jaar tevens zijn afscheid inhield van zijn vele vrienden in Nederland, maar dat zijn herinneringen aan onze bijeenkomsten hem steeds zeer dierbaar zouden zijn.

Omstreeks half vijf kwam er een einde aan deze bijeenkomst, waarbij zonder twijfel kon worden teruggezien op een uiterst succesvolle reünie.





(Automated Merchant Vessel Report System)

Op 15 september jl. heeft de ambassadeur van de Verenigde Staten van Amerika, Zijne Excellentie J. William Middendorf II, in het ambassade-gebouw in Den Haag, in aanwezigheid van een groot aantal genodigden uit scheepvaartkringen, 27 onderscheidingen uitgereikt aan gezagvoerders of vertegenwoordigers van Nederlandse koopvaardij-schepen.

In een korte toespraak wees ambassadeur Middendorf erop dat Nederland het eerste Nooroeuropese land is geweest dat via het kuststation Scheveningenradio medewerking aan AMVER verleende. De uitstekende bijdrage van de Nederlandse schepen aan het programma heeft geholpen bij het veiliger maken van de wereldzeeën voor ons allen, aldus de ambassadeur.

Onze maatschappij mocht voor drie harer schepen, namelijk voor de „Camitia“, „Cinulia“ en „Viana“, onderscheidingen in ontvangst nemen voor de in de loop van 1970 verleende bijzondere en regelmatige diensten aan het AMVER-systeem.

Daar de gezagvoerders die in de loop van dat jaar over deze drie vaartuigen het bevel hadden gevoerd, op één uitzondering na allen dienst op zee verrichtten, kon slechts aan één gezagvoerder, namelijk kap. L. van der Valk, de onderscheiding persoonlijk

worden uitgereikt voor de op de „Cinulia“ verleende medewerking. Tegelijkertijd werden hem de onderscheidingen voor de „Camitia“ en „Viana“ overhandigd.

De bij de onderscheiding — een oorkonde — behorende AMVER-wimpel werd uitgereikt door dr. R. J. H. Krusinga, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (voorheen Volksgezondheid). Verder waren namens de Maatschappij aanwezig: de heer G. den Bakker, adjunct-Directeur, en kap. H. den Ouden, thans nog chef Sectie DFM/1, doch met ingang van 1 januari a.s. hoofd van de Afdeling Vlootbeheer.

Lof

De „unselfish voluntary efforts of these vessels to improve international maritime safety reflect the highest credit both upon matters and upon your organization“, aldus de woorden van admiraal C. R. Bender, commandant van de U.S. Coast Guard, in zijn brief aan onze Maatschappij waarin hij van de uitreiking melding maakte.

Deze lof komt echter voornamelijk de drie schepen zelf toe, die voortaan de AMVER-wimpel in top mogen voeren.

Kapitein L. van der Valk neemt de gelukwensen in ontvangst van de Amerikaanse ambassadeur in Nederland, Zijne Excellentie J. William Middendorf II, voor de door de „Cinulia“ behaalde oorkonde. Geheel links dr. R. J. H. Krusinga, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, die de bij de oorkonde behorende AMVER-wimpel uitreikte.



De aankomst van de „Viana” in Rotterdam in de vroege morgen-uren van 23 september jl. was aanleiding voor de heer D. Rodenburg, directeur van onze Maatschappij, om nog dezelfde dag aan boord de oorkonde en wimpel bestemd voor dat schip persoonlijk uit te reiken aan de huidige gezagvoerder, kapit. J. P. Jongbloed, waarbij namens de Nautische Dienst aanwezig was kapit. D. Jongeneel.

De 1500 meldingen die per dag in het AMVER-centrum te New York worden verwerkt, waaronder ook berichten van onze schepen, bewijzen wel hoe zeer dit systeem in de loop der jaren is uitgegroeid tot een wereldomvattend net in dienst van de mensheid in nood op de wijde wereldzeeën.

Groei

AMVER is een systeem gericht op het verlenen van hulp aan schepen en mensen. Oorspronkelijk was de hulpverlening beperkt tot de Amerikaanse kustwateren door de U.S. Coast Guard. De gegevens die in beperkte mate binnenkwamen werden aanvankelijk met de hand geplott, doch sedert 1958, toen voor het eerst een computer werd toegepast, werd het systeem uitgebreid tot een deel van de Atlantische Oceaan, in 1963 tot de gehele Noord-Atlantische Oceaan; thans is het systeem bijna wereldomvattend.

Nadat de computer in gebruik was genomen, waarmee het mogelijk werd in de loop van slechts één maand niet minder dan 600 overzichtskaarten samen te stellen, meldden steeds meer schepen zich aan om medewerking te verlenen. In 1965 waren de vaste gegevens van niet minder dan 17.000 schepen in het geheugen van de computer geborgen en dit aantal neemt nog steeds toe. Deze gegevens omvatten niet alleen de naam van het schip, doch ook de roepletters, de maximum-snelheid, tijden waarop aan boord naar berichten wordt geluisterd en op welke golflengte, hun soort telefonieverbinding en in hoeverre medische hulp aan boord mogelijk is.

Doordat alle schepen die deelnemen — waaronder de 52 tankers die vanuit ons kantoor in Rotterdam worden beheerd — bij de aanvang van een reis waarbij de kustwateren worden verlaten, aan het AMVER-centrum o.a. hun positie, koers, vaart en bestemming opgeven, is het voor de U.S. Coast Guard mogelijk om ingeval van nood op zee, waar ook ter wereld, een belangrijke bijdrage te leveren voor een reddingsactie. De meldingen van alle deelnemende schepen worden immers dagelijks gevoerd aan de computer, zodat — mede dankzij het geheugen — voortdurend kan worden vastgesteld waar het schip na zijn eerste melding zich zal bevinden. Vanzelfsprekend is het nodig om in geval van deroutring van het schip hiervan melding te doen aan het centrum, terwijl bij lange reizen een tussentijds bericht ook op prijs wordt gesteld. De praktijk heeft overigens uitgewezen dat het mogelijk is de positie van de schepen op te geven met een nauwkeurigheid van 25 tot 50 zeemijl.

Voorbeeld

Hoe belangrijk dit is, wordt wel gestaafd door de vele voorbeelden die kunnen worden aangehaald, waarin snel en doeltreffend hulp kon worden verleend.

Zo was er het geval waarin een 17-jarige jongen aan boord van een Noors schip gewond was geraakt door een ongelukkige val. Het schip bevond zich 500 mijl ten oosten van Argentia, Newfoundland. Dankzij de snelle positiebepaling van die schepen die hulp konden verlenen, kon AMVER een Panamees lijnschip waarop een dokter meevoer, inschakelen, zodat al spoedig de nodige hulp kon worden verleend, waarna beide schepen hun weg vervolgden. Echter, na aanvankelijk herstel, ging de patiënt weer snel achteruit, zodat het Noorse schip via Coast Guard Ocean Station Charlie wederom om hulp moest vragen. Op het AMVER-centrum bleek, dat door deroutring een rendez-vous met een Brits schip mogelijk was, waarna de gewonde jongen aan boord van het Britse vaartuig de nodige verpleging kon ontvangen. Toch was hiermee de hulpverlening nog niet ten einde, want snel operatief ingrijpen bleek noodzakelijk, maar daarvoor waren weer niet genoeg medicamenten aan boord.

AMVER bracht weer uitkomst: door snelle berichtgeving kon de Canadese politie worden ingeschakeld, die met een wagen antibiotica naar het vliegveld van de Coast Guard bij Argentia

bracht. Het Rode Kruis zorgde voor bloed, dat per vliegtuig naar Argentia werd uitgevloegen, waarna een heli-copter opsteeg om aan boord van het Britse schip een en ander te droppen. Zo zijn er talloze voorbeelden om aan te tonen hoe effectief het AMVER-systeem werkt, niet alleen om gewonden of zieken de nodige hulp te verlenen, doch zeer zeker ook om in nood verkerende vaartuigen of boven zee neergestorte vliegtuigen te hulp te snellen.

Overall

Begon AMVER in de Amerikaanse kustwateren, thans strekt het net zich uit tot bijna alle wereldzeeën. Om overall ter wereld effectief hulp te kunnen verlenen is het echter nodig over bijzonder veel meldingen van schepen te beschikken. Koopvaardij-schepen van alle naties die de kustwateren verlaten, worden daarom aangespoord om vrijwillig hun positie en vaarprogramma aan het AMVER-centrum te New York te melden, via daarvoor aangewezen kust- en op de oceanen gestationeerde radiostations, waaraan geen kosten zijn verbonden. Zolang de schepen in een plotgebied varen, worden door de computer automatisch de posities bijgehouden. Aan ieder officieel orgaan, van welke natie dan ook, dat zich bezighoudt met opsporing en redding van schepen, of met hulpverlening aan personen die zich op schepen bevinden — zoals de Radiomedische Dienst van het Nederlandse Rode Kruis — worden de posities van de schepen die in staat zijn hulp te verlenen, doorgegeven.

Alleen al in het gebied van de Noord-Atlantische Oceaan wordt gemiddeld honderdmaal per maand door velerlei reddingsinstaties de hulp van het AMVER-centrum ingeroepen. Wel een bewijs hoe zeer het centrum in een behoefte voorziet en daarmee de eeuwenoude traditie op zee, dat niemand tevergeefs om hulp hoeft te vragen, voortzet, doch nu met behulp van een moderne, elektronische computer.



Met een toepasselijk woord wenste de heer Rodenburg kapitein Jongbloed geluk met de door de „Viana” behaalde wimpel.

Weinig bekend is dat de AMVER-autoriteiten bereid zijn om op weekdagen — van 09.00 tot 16.00 uur — die opvarenden die hiervoor belangstelling hebben, in het Centrum te ontvangen en rond te leiden. Het AMVER-centrum is gevestigd in Building 110, U.S. Coast Guard, Governors Island, New York, N.Y. 10004.

Heeft u wel eens gewinkeld in Yokohama, of de Marine Tower aldaar beklommen? Misschien al een bezoek gebracht aan een Japans huisgezin en op Japanse wijze thee en saké genuttigd? Of — een laatste mogelijkheid — het bronzen Boeddha-beeld in Kamakura bezichtigd? Zo niet, dan kan het onderstaande — ons welwillend ter beschikking gesteld door 2e stuurman A. H. van Haaften — u op deze mogelijkheden wijzen als uw schip eens mocht gaan dokken bij Mitsubishi in Yokohama.

De „Kabylia" was deze zomer aan de beurt voor dokken, een evenement dat weliswaar de nodige ongemakken veroorzaakt voor de opvarenden, doch tevens de mogelijkheid biedt eens iets meer van het Japanse leven waar te nemen dan bij aanlopen van een haven het geval is.

Yokohama zelf is alleszins een bezoek waard, zeker wanneer echtgenoten van opvarenden aan boord zijn, want zij zullen zich vergapen aan al het schoons dat in niet minder dan 5 winkelcentra te pronk ligt. Wil men eens van een prachtig uitzicht genieten, dan is er de Yokohama Marine Tower, die een aanblik mogelijk maakt die men niet snel weer zal vergeten. Toch was een hoogtepunt — althans voor zover het de stad Yokohama betreft — het bezoek dat 4 man van de „Kabylia" brachten aan een Japans gezin. Dit lijkt wellicht enigszins kunstmatig te zijn georganiseerd, want men moet eerst in het Silk Centre, waar de Yokohama International Welcome Association is gevestigd, een adres gaan halen, doch het biedt toch een goede kans om nu eens te zien hoe een Japans gezin eigenlijk leeft en is gehuisvest. Natuurlijk krijgt men ook op Japanse wijze thee en saké geserveerd, hetgeen de bezoekers goed deed na het aanschouwen van huis en tuin, die beide ook beslist de moeite waard waren.

De thee en saké vallen echter in het niet wanneer men deze gaat vergelijken met Sukiyaki of Kobe biefstuk; de gedachten daaraan doen het water weer in de mond komen. Er wordt gezegd dat de koeien in Japan met bier worden gevoed en daarna gemasseerd, opdat het vlees toch maar mals moge worden. Het zal wel een fabeltje zijn, maar de smaak, vooral van de Kobe biefstuk, is onvergetelijk.

Degenen die hun vleugels iets verder willen uitslaan, kunnen het best per trein van Yokohama naar Tokio reizen, een tocht van slechts een half uur. De Tokyo Tower biedt een goed overzicht van de stad en de prachtige tuinen van het Keizerlijke Paleis zijn een eldorado voor degenen die met dia's bloemen willen vastleggen voor thuis: o.a. gekleurde lotusbloemen en irissen. Wanneer men de Meiji Jingu Garden wil bezoeken echter niet op zondag gaan, want dan is de drukte overstelpend.

BUSTOCHT

Op twee dagen was door medewerking van de agenten een bustocht georganiseerd voor de opvarenden van de „Kabylia", die van 's morgens 8 tot 's avonds 6 uur duurde en zo'n veelheid van beziens-



op de JAPANESE toer



waardigheden bood, dat er nog dagenlang over is nagepraat.

Na een tocht van een uur kwamen wij bij de Hachiman Shrine in Kamakura, een tempel gelegen in een park; nu is een tempel bezichtigen altijd interessant, maar voor deze moest je eerst wel moeite doen, want een lange trap, met een ontelbare hoeveelheid treden, leidde er naar omhoog, zodat je eigenlijk buiten adem voor de tempel komt te staan. Misschien nog aantrekkelijker dan de tempel was de bezichtiging van het grote Boeddha-beeld in Kamakura, dat het volgende punt op het programma was. Dit beeld, met een gewicht van 210.000 pounds, staat nu al bijna 500 jaar aan weer en wind blootgesteld, doch het heeft er niet onder geleden. Vroeger moet er een zeer ruime tempel zijn geweest, waarin het beeld was opgesteld, doch een vloedgolf in 1495 spoelde alles weg, op het beeld na. En zo staat het er nog, met zijn hoogte van 14 meter. Je kon er zelfs in, alhoewel daar niet veel te zien is, behoudens de kolossale afmetingen en een klein raampje bovenin, dat, wanneer een trapje was beklommen, weer uitzicht bood op de tuinen rondom. Een grote offerschaal voor het beeld, die dagelijks van vers fruit en bloemen wordt voorzien, bewijst dat de verering van dit beeld nog steeds voortgaat.

LUNCH

Het rijden, lopen, aaaach-roepen en klimmen, maakt toch hongerig, zodat met veel genoegen werd begonnen aan de volgende etappe, een rit langs de prachtige kust, naar het Fujita Hotel in Motohakone, waar de lunch kon worden geconsumeerd. De meeste opvarenden van de bus wilden eigenlijk in de grill iets gaan gebruiken, maar ook Japan is een overbevolkt land, zodat daar geen stoel meer vrij was. Dan maar „à la carte", met een apéritief natuurlijk. Of het kwam omdat de Japanse Keizer ook dit hotel heeft gefrequenteerd is onbekend, maar de lunch kon de goedkeuring van de „Kabylia"-toeristen beslist wegdragen. Het hotel zelf is bijzonder oud, er is een prachtig uitzicht en voor de mee-„rijdende" echtgenoten van officieren was er de speciale attractie dat ze naar parels mochten vissen. Eigenlijk was het geen sport: staan wij mannen normalerwijze urenlang naar ons dobbertje te kijken tot wij eindelijk eens beet hebben, zij kregen een glazen pot met oesters, waar ze er een uit mochten halen. De parel in de oesterschaal mochten ze dan behouden, indien gewenst werd „ie" voor een paar yen in een ketting, ring of dasspeld gezet. Toch wisten de dames te beweren dat de Mikimoto-parels mooier zijn, maar die zijn dan ook duurder.

Slechts node werd weer afscheid genomen van het prachtige hotel, doch er stond nog meer op het programma. Na een korte bustocht ging het met een boot over het Hakone-meer. Helaas was de Mount Fuji, de heilige berg van Japan, in wolken gehuld en daardoor niet zichtbaar, maar gelukkig keerde de „Kabylia" later nog enkele malen terug naar Yokohama,

waarbij de opvarenden dit heiligdom als-nog te aanschouwen hebben gekregen. Wel was vanaf de boot „International Village” te zien, met waarachtig nog een Hollandse molen die er mocht zijn. Wij gingen daar echter niet heen, maar naar de heetwaterbronnen bij Owakudani. Wij waren echter achter geraakt op het programma, zodat wij weliswaar vriendelijk maar dringend te horen kregen, dat wie de bronnen wilde zien, zich enigszins moest haasten, want er kon maar 10 minuten voor worden uitgetrokken. De meesten keken naar boven, zagen wat voor klim in record-tijd het moest worden en wachtten die 10 minuten liever bij de bus. De dappersten echter lieten zich niet kennen en namen de heuvel stormenderhand. Bijkomen was er echter niet bij, want zoals de naam reeds zegt, het is er heet. Bovendien stonk het er nog vreselijk, want de zwaveldampen die uit de bronnen opstijgen, maken de geur nu niet bepaald aangenaam. Ter plaatse kon je nog eieren kopen die in de bronnen waren gekookt. Nadat de uitgeputte heetwaterbronbezoekers zich weer bij het gezelschap hadden gevoegd, werd de naam „Big Hell” ons ook duidelijker. Nog een punt stond er op het programma, namelijk een bezoek aan het Odawara-kasteel. Bij een kasteel kun je verwachten dat het op een hoogte staat, en ook dit als museum ingericht Odawara-slot stelde ons in dit opzicht niet teleur. Maar daar kreeg men behoudens de vele bezienswaardigheden, ook een prachtig uitzicht voor. Al met al was het een bijzonder interessante excursie, mede dank zij de bijzonder verhelderende uitleg van de goed-Engels-sprekende gids die het gezelschap begeleidde. Kortom, een mooie onderbreking van de werkzaamheden aan boord van de „Kabylia”.

TERIMA KASI

Vraaggesprek met twee Indonesische officieren

Derde stuurman D. van Eijk, die reeds eerder een bijdrage aan ons blad leverde, had in september jl. een vraaggesprek met twee trainees van de Indonesische oliemaatschappij Pertamina die op de „Koratia” voeren en zouden worden overgeplaatst naar de „Lovellia”. Het betrof hier de officieren Dorus Rudolf Rondonuwu en Bustami Siregar, die als roepnaam Rudi en Johnny hadden.

Rudi is 32 jaar oud, is getrouwd heeft een dochtertje en woont in Bitung op Celebes. Hij bezit zijn 3e rang, welke hij heeft behaald na een 2-jarige studie op de Hogere Zeevaartschool in Djakarta. Hij heeft dienstgedaan op vissersboten (trawlers) en vrachtschepen. Na 6 jaar varen, werd hij 1e stuurman op deze schepen, maar ging als 2e stuurman over in dienst van de Pertamina.

Johnny is 27 jaar oud, is eveneens getrouwd en heeft een zoontje. Zijn „A” heeft hij eveneens behaald op de Hogere Zeevaartschool in Djakarta en sedertdien vaart hij bij de Pertamina, waar hij is opgeklimmen tot 2e werktuigkundige.

Rudi spreekt behalve Maleis ook nog Nederlands en Engels, Johnny alleen Engels.

Vraag: Hoe lang zijn jullie bij de Pertamina en waar zijn jullie zoal geweest?

Rudi: Ik ben nu 1 jaar in dienst van de Pertamina. Alleen met een vrachtschip ben ik eenmaal in het buitenland geweest, namelijk in Guam.

Johnny: Ik ben nu 3 jaar in dienst van de Pertamina en was nog nooit buiten Indonesië geweest.

Vraag: Wat was jullie eerste indruk toen jullie aan boord stapten?

Rudi: Ik vond het een groot schip en dacht, hier zal ik wel veel leren en veel ervaring opdoen.

Johnny: Ik was erg nerveus omdat ik alleen nog maar op motorschepen had gevaren. Maar na een tijdje ging het allemaal wel.

Vraag: Hoe bevalt het werk hier aan boord?

Rudi: Het werk bevalt mij uitstekend. Wij moeten wel hard werken tijdens de laad- en loswachten, maar ik zie de noodzaak ervan in.

Johnny: Ik heb nog niet zoveel gewerkt, maar zo nu en dan kreeg ik van de 2e werktuigkundige een kans om iets te maken of te repareren.

Vraag: Zijn er veel nieuwe instrumenten en werktuigen voor jullie?

Rudi: Ja, voor mij wel, b.v. het radiopeiltoestel, de VHF, course recorder, sallog en een moderne radarset. Samen met de 2e stuurman heb ik radiopeilingen genomen. Aan dek waren nieuw voor mij de mechanische fannen en de ejector om water op te moppen.

Johnny: Voor mij was bijna alles nieuw, omdat ik alleen nog maar motorschepen heb gehad.

Vraag: Hoe bevalt de samenwerking tussen jullie en de overige Nederlandse officieren?

Rudi: In één woord, uitstekend.



Johnny: Ze zijn erg vriendelijk en hulpvaardig. Ik zou graag hetzelfde willen zijn, vooral wat het harde werken betreft.

Vraag: En met de Spaanse bemanning?

Rudi: Ook muy bueno.

Johnny: Mucho calor, gracias.

Vraag: Jullie eten gewoon met ons mee; vinden jullie het Westerse eten lekker?

Rudi: In het begin had ik wel veel moeite om me aan te passen. Vooral omdat ik graag heet eet; nu vind ik het wel lekker.

Johnny: Ik geloof dat dit eten beter voor de maag is. In Indonesië is het eten lekker, maar erg zwaar voor de maag.

Vraag: Mogen jullie alles eten?

Rudi: Ik ben lid van de Zevende Advent-kerk en wij mogen geen varkensvlees of garnalen eten.

Johnny: Ik ben Moslim en eet daarom geen varkensvlees. (Aan boord is dit opgelost door hun een ei of ander vlees te geven als de overige opvarenden varkensvlees opgediend krijgen).

Vraag: Voelen jullie je erg eenzaam?

Rudi: Ja, soms voel ik me erg eenzaam. Wij zijn nu vier maanden weg en moeten waarschijnlijk een heel jaar volmaken.

Johnny: Ik heb vaak heimwee.

Vraag: Zijn er nog plaatsen waar jullie graag heen zouden willen?

Rudi: Ik zou graag Europa en Amerika willen zien.

Johnny: Voor mij ook Europa, maar speciaal Holland.

Vraag: Jullie gaan nu van boord, hebben jullie nog speciale wensen?

Rudi: Ik zou wel willen blijven, want ik heb het hier altijd naar m'n zin gehad aan boord. Een speciale wens, ja — veel bedankt voor alles.

Johnny: Ik ben een beetje bedroefd omdat ik wegga. Alles wat ik geleerd heb en gezien, zal ik trachten over te brengen op onze vloot. Ook ik wil iedereen hartelijk bedanken. Terima kasi.





Openbaar Kunstbezit

Niet gebruikelijk om in deze kolommen reclame te maken voor allerlei instellingen, doch wij menen voor Openbaar Kunstbezit een uitzondering te moeten maken. In januari a.s. begint Openbaar Kunstbezit met zijn 16e jaargang. Dat betekent, dat er — afgezien van kleinere kleurenreproducties en zwart-witte afbeeldingen — nu zo'n 600 werken uit Nederlandse musea via een vorstelijke, groot-formaat reproductie dichterbij het publiek zijn gekomen; immers, elke jaargang telt 40 van die grote platen. Maar met de jaargang-1972 zal worden samengewerkt met Openbaar Kunstbezit in Vlaanderen, waardoor voortaan ook werken uit Belgische musea zullen worden gereproduceerd.

Voor degenen die belangstelling hebben voor deelneming aan Openbaar Kunstbezit: f 18,90 storten op postgiro 1665 van Openbaar Kunstbezit, Amsterdam, en in de

loop van 1972 komen de linnen opbergband en de reproducties met teksten thuis in de bus. Niet te vergeten: ook nog een museumkaart, waarmee u gratis toegang heeft tot meer dan honderd musea in Nederland en België.



Authentiek

Zeelieden hebben vele goede eigenschappen; een ervan is de bereidwilligheid een ieder die met het schip te maken krijgt, zoveel mogelijk van dienst te zijn. Op een van onze K-schepen, op reis van Curaçao met een volle lading witte-olieproducten naar meerdere havens in het Middellandse Zeegebied, werd deze laatste eigenschap van de zeeman wederom overduidelijk geïllustreerd.

Het twee pagina's tellende telegram met losorders bevatte de instructie: „SAMPLES TO STIR”. Als gevolg hiervan werden elke morgen en avond door de eerste stuurman persoonlijk, met bescheiden doch onmiskenbaar ceremonieel 33 x 2 = 66 busjes met „samples” uit de lading een voor een grondig door-eengeschud.

Veel later bleek dan ook uit het laboratoriumrapport van de Société Tunésien Indépendent de Raffinage (S.T.I.R.), dat de „samples” van een zekere Nederlandse Shell-tanker bijzonder homogeen van samenstelling waren.



Koopvaardijdienst

Zoals gebruikelijk tegen de jaarwisseling, zal ook dit jaar wederom een speciale koopvaardijdienst worden gehouden, en wel op zondag 14 november, om 16.00 uur in de Laurenskerk te Rotterdam. De liturgie is in handen van koopvaardijpredikant Ds. K. S. G. Zijlstra, terwijl Ds. J. W. Schokking een toespraak zal houden. Deze dienst, die geheel in het licht zal staan van de koopvaardij, zal muzikaal worden opgeluisterd door het Gereformeerd Kerkkoor voor het Rotterdamse Centrum, o.l.v. de heer Hollander.



SBS

In de Shell Briefing Service is weer een nieuwe uitgave verschenen getiteld „Tovalop and Cristal”. Tovalop en Cristal zijn de namen van twee, met elkaar verband houdende, vrijwillige overeenkomsten die werden aangegaan door olietankermaatschappijen. Ze zorgen ervoor dat degenen die te lijden hebben gehad van olieverontreiniging, veroorzaakt door tankschepen, schadeloosstelling ontvangen.

Hoe dit werkt en om wie dit gaat, staat in deze SBS beschreven. Aan elk schip is een exemplaar verzonden, terwijl ook in iedere sectie een exemplaar ter inzage ligt.

Ook een reden

Onlangs werd een van onze officieren aan het einde van zijn verlof opgeroepen voor kantoorbezoek, zulks in verband met zijn op handen zijnde tewerkstelling.

Daags voordat hij op kantoor zou komen belde hij ons op, met het verzoek of hij een half uurtje later kon komen dan op de oproep stond vermeld, waarbij hij als reden opgaf, dat dit beter uitkwam met het voeden van de baby.

Aan dit verzoek werd voldaan, alhoewel wij ons wel afvragen hoe dat nu moet als hij weer op zee zit.



Hartelijk dank voor de vele blijken van belangstelling, zowel van vloot- als walzijde, ondervonden tijdens mijn ziekte.

M. A. Riteco



schoon schip

Verbazing

Met enige verbazing zagen de opvarenden van de „Cinulia”, gemeerd aan steiger 4 op Pernis, begin oktober een stoet van niet minder dan 27 meisjes het schip naderen. Om eventuele gissingen omtrent het plaatsen van stuurmansvrouwen op onze schepen zonder verwijl uit de weg te ruimen, zij hierbij vermeld dat het een groep employés betrof die in opleiding zijn op het Centraal Kantoor in Den Haag. Tijdens een excursie naar de Shell-installaties te Pernis was een van de hoogtepunten voor deze jongedames een bezoek aan een

tanker; daar de „Cinulia” het enige schip onzer maatschappij was dat op die dag te Pernis lag, werd dit schip hiervoor uitverkoren.

Staande in het stuurhuis vroeg een van de jongedames timide of „dat daarvoor, nu ook allemaal bij het schip hoorde”, waarbij zij wees naar het in wezen toch slechts kleine voordek. Wel een bewijs hoe onwetend nog velen zijn met de afmetingen van een tanker, en dat terwijl het maar een 13.000 tonner was. Wat voor vragen zouden er niet zijn opgekomen als het de „Macoma” of „Metula” was geweest?



APPLICATIE-VOORDRACHTEN VOOR KAPITEINS EN STUURLIEDEN

Het College Zeemanshoop zal in samenwerking met de Nederlandse Vereniging van Kapiteins Grote Vaart wederom te Amsterdam en Rotterdam applicatie-voordrachten doen houden over de volgende onderwerpen:

te Amsterdam:

1. **Sterkte van de scheepsconstructie i.v.m. het beladen van grote vrachtschepen, bulkcarriers, tankers en verlengde schepen** door de heer A. P. Helwig, docent aan de Hogere Zeevaartschool te Rotterdam,

op 10, 11 en 13 januari 1972 van 19.30 tot 21.30 uur.

Deze voordrachten zijn afgestemd op kapiteins en stuurlieden grote handelsvaart en grote sleepvaart.

2. **Blokschema's, hun gebruik en toepassingen aan boord van koopvaardij-schepen** door de heer J. H. Mulders, docent aan de Hogere Zeevaartschool te Amsterdam,

op 17, 18 en 20 januari 1972 van 19.30 tot 21.30 uur.

Deze voordrachten kunnen worden gevolgd door kapiteins en stuurlieden van grote handelsvaart.

3. **Het besturen van moderne schepen, met de hand, automatisch en via hyperbolische navigatiesystemen** door de heer J. van Dijk, docent aan de Hogere Zeevaartschool te Rotterdam,

op 24, 25 en 27 januari 1972 van 19.30 tot 21.30 uur.

Deze voordrachten zijn afgestemd op kapiteins en stuurlieden van grote handelsvaart en grote sleepvaart, alsmede kleine handelsvaart.

4. **Problemen bij het beladen van bulkcarriers** door de heer A. M. van Weele, voorheen docent aan de Hogere Zeevaartschool te Rotterdam,

op 31 januari, 1 en 3 februari 1972 van 19.30 tot 21.30 uur.

Deze voordrachten zijn afgestemd op kapiteins en stuurlieden grote vaart.

5. **Halfautomatische en Volautomatische Radar-Plotsystemen en True Motion in de praktijk** door de heer J. A. Klerk, docent aan de Hogere Zeevaartschool te Amsterdam,

op 6, 7 en 9 maart 1972 van 19.30 tot 21.30 uur.

In verband met de apparatuur kunnen maximaal 8 personen aan de serie voordrachten deelnemen. Deze kan worden gevolgd door kapiteins en stuurlieden van grote handelsvaart en sleepvaart, alsmede kleine handelsvaart.

6. **Praktische stabiliteitsbepaling voor de kleine handelsvaart, zowel stukgoed-, container-, zware stukken-schepen als tankers** door de heer A. P. Helwig, docent aan de Hogere Zeevaartschool te Rotterdam,

op 20, 21, 27 en 28 maart 1972 van 19.30 tot 21.30 uur.

Deze voordrachten zijn afgestemd op kapiteins en stuurlieden van grote sleepvaart en kleine handelsvaart.

te Rotterdam:

1. **Sterkte van de scheepsconstructie i.v.m. het beladen van**

grote vrachtschepen, bulkcarriers, tankers en verlengde schepen door de heer A. P. Helwig, docent aan de Hogere Zeevaartschool te Rotterdam,

op 7, 8 en 10 februari 1972 van 19.30 tot 21.30 uur.

2. **Blokschema's en hun gebruik en toepassingen aan boord van Koopvaardij-schepen** door de heer J. H. Mulders, docent aan de Hogere Zeevaartschool te Amsterdam,

op 14, 15 en 17 februari 1972 van 19.30 tot 21.30 uur.

3. **Het besturen van moderne schepen, met de hand, automatisch en via hyperbolische navigatiesystemen** door de heer J. van Dijk, docent aan de Hogere Zeevaartschool te Rotterdam,

op 21, 22 en 24 februari 1972 van 19.30 tot 21.30 uur.

4. **Problemen bij het beladen van bulkcarriers** door de heer A. M. van Weele, voorheen docent aan de Hogere Zeevaartschool te Rotterdam,

op 28, 29 februari en 2 maart 1972 van 19.30 tot 21.30 uur.

5. **Halfautomatische en Volautomatische Radar-Plotsystemen en True Motion in de praktijk** door de heer R. Schröder, docent aan de Hogere Zeevaartschool te Rotterdam,

op 13, 14 en 16 maart 1972 van 19.30 tot 21.30 uur.

In verband met de apparatuur kunnen maximaal 8 personen aan de serie voordrachten deelnemen.

6. **Praktische stabiliteitsbepaling voor de kleine handelsvaart, zowel stukgoed-, container-, zware stukken-schepen als tankers** door de heer A. P. Helwig, docent aan de Hogere Zeevaartschool te Rotterdam,

op 11, 13, 17 en 18 april 1972 van 19.30 tot 21.30 uur.

De series applicatie-voordrachten gaan alleen door bij voldoende deelname.

Alle bovengenoemde series van drie en vier voordrachten vormen een geheel.

De voordrachten te Amsterdam worden gehouden in de Hogere Zeevaartschool, Nieuwe Vaart 3 (hoek Zeemanshuis) (van Centraal Station te bereiken met bus 6);

te Rotterdam in de Hogere Zeevaartschool, Pieter de Hoochweg 129 (van Centraal Station achterzijde te bereiken met lijn 9).

Deelnemers kunnen zich schriftelijk of telefonisch opgeven bij College Zeemanshoop, Sarphatistraat 9 te Amsterdam, tel.: 23 73 20, onder opgave van naam, rang of functie, volledig huisadres met eventueel telefoonnummer en naam rederij.

Het kantoor is geopend op werkdagen (behalve zaterdags) van 9 tot 13 uur.

Van iedere deelnemer zal ter tegemoetkoming in de kosten een vergoeding van f 25,— per serie worden gevraagd, te voldoen door storting op de postgirorekening van College Zeemanshoop, nr. 58 93 83.

O.V.S.T.-NIEUWS

Het najaarsprogramma van de Ontspanningsvereniging van Shell Tankers is bijzonder veelzijdig begonnen. Op vrijdag 17 september waren er de eerste klaverjaswedstrijden van het seizoen 71-72, waarna op 25 september weer werd uitgevaren om op de Grevelingen de visliefhebbers een kans te bieden. Weliswaar is daarvoor het enthousiasme altijd groot, doch het was geenszins de bedoeling de vis persoonlijk uit het water te halen: gelukkig kon de drenkeling die — voor het eerst in de geschiedenis van de vissende OVST — in het journaal moest worden geschreven, heelhuids uit het water worden gehaald, maar het moge een waarschuwing zijn aan toekomstige vissers om niet te grote risico's te nemen.

Op donderdagavond 30 september jl. waren speciaal de dames aan de beurt die in groten getale gevolg hadden gegeven aan de oproep om op die avond eerst een lezing over huidverzorging bij te wonen van mej. Oudgenoeg van Shell Nederland Verkoopmaatschappij, gediplomeerd schoonheidsspecialiste, om daarna het geleerde in praktijk te brengen. Vijfenvertig dames gingen aan de slag. Helaas was het niet de bedoeling dat ook heren zich op deze avond onder het gehoor bevonden, zodat wij het moeten doen met de enthousiaste verhalen van vrouwelijke collega's. De animo van de deelnemers blijkt nu zelfs zo groot dat binnenkort een tweede avond zal worden gewijd aan het onderwerp „schoonheidsverzorging”, hetgeen wel bewijst dat de ontspanningsvereniging hiermee een goede zet heeft gedaan.

Voor zaterdag 23 oktober staat een kaas- en wijnavond op het programma, in de maand november nog gevolgd door een nasi-avond. Uiteraard zullen rond de kerstdagen weer de gebruikelijke klaverjaswedstrijden en de bridge flag drive worden gehouden. Al met al een bewijs dat de OVST een bloeiend leven leidt, hetgeen ook bijzonder duidelijk werd tijdens de autopuzzelrit die op zaterdag 2 oktober een groot aantal zeer enthousiaste deelnemers trok.

Autopuzzelrit

Niet minder dan 55 deelnemers in 22 auto's meldten zich op deze prachtige nazomerdag om 8.30 uur in de lunchkamer van het Shell-Gebouw, waar niet alleen de koffie klaarstond doch ook een landelijk ochtendblad voor de deelnemers gereed lag.

En dat was het eerste struikelblok, want — zoals de voorzitter de heer J. M. van Duijn in zijn welkomstwoord zei — al te gemakkelijk moeten wij het de deelnemers nu ook niet maken; mede gezien de kassituatie van de vereniging was het dan ook een bijzonder kleine advertentie onder de rubriek „Diversen” van bedoeld ochtendblad waarin de eerste opdracht was verwerkt.

De tocht leidde uiteindelijk via Kinderdijk, over de Lek-IJssel-route, via Schoonhoven, Vlist naar Schipluiden, voor het verkrijgen van de laatste opdracht. En hier was het de deelnemers ook al niet te gemakkelijk gemaakt. De enveloppe met de laatste opdracht lag namelijk in de weide aan de overzijde van de Vlaardingervaart, waar de Boonervliet hierin uitmond. Prachtig natuurschoon is hier te bewonderen, het weer werkte volop mee, zodat de uitnodiging om in de boot plaats te nemen bijzonder aantrekkelijk leek. Helaas, niet iedere deelnemer was het roeien even goed machtig, zodat er een aantal waren die weliswaar aan de overzijde de Shell-vlag konden waarnemen met daarbij de voor hen bestemde enveloppe, doch aanzienlijk moeite hadden om de overkant met vaste koers te bereiken. De deelnemende zeevarenden hadden hier een extra voordeel, alhoewel er ook een aantal walemployés beslist wisten te roeien met de beschikbare riemen.

Maar daarmee was het moeilijke gedeelte ook achter de rug; de lunch wachtte in een nabijgelegen, oud-Hollandse hoeve, waar een ieder het zich goed liet smaken. Na de puntentelling, die niet alleen werd gebaseerd op het minimum aantal gereden kilometers, doch ook op de juiste beantwoording van een aantal vragen omtrent het landelijk schoon dat men onderweg had kunnen waarnemen, kon aan het einde van de bijzonder geanimeerde lunch worden bekend gemaakt dat de 1e prijs ten deel viel aan het echtpaar Boer-Baden (ex sectie DFP-1), op de voet gevolgd door de heer Snel (DFM-24) met echtgenote, terwijl de derde prijs kon worden toegekend aan de heer Van Osnabrugge van SNV, die met zijn zoon de rit met een hoog puntenaantal had beëindigd.

De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat onze gepensioneerde Kapt. Beekman een van de eersten was die achter een aperitief in de uitspanning zat; maar hij had een paar opdrachten overgeslagen, zodat hij — ondanks zijn vroege aankomst bij het einddoel — niet in de prijzen kon delen, hetgeen echter voor hem de dag niet had bedorven, zoals hij ons toefluisterde.



Ondanks de ochtendnevel stevenden de eerste-prijswinnaars, het echtpaar Boer-Baden, met zoon, als een van de eersten naar de overzijde, om de volgende opdracht te halen.

De tweede-prijswinnaars, het echtpaar Snel, hadden hun prijs mede te danken aan de vakkundige wijze waarop de heer Snel zijn boot op koers wist te houden.

Er waren momenten waarop het er om ging wie het eerst aan land kwam om de begeerde envelop met verdere reisbestemming te pakken te krijgen.

AFSCHEID

Voor dinsdag 12 oktober jl. waren de onlangs gepensioneerde gezagvoerders C. S. Duinker en H. C. Mantel — laatstgenoemde tezamen met zijn echtgenote — door de Directie uitgenodigd voor een bezoek aan het kantoor, teneinde afscheid te nemen. Na een ontvangst door de heer Rodenburg, waarbij ook de heer Den Bakker aanwezig was, maar de heer Paans in verband met een dienstreis helaas verstek moest laten gaan — volgde een receptie. Vele goede bekenden uit de kantoororganisatie, en ook kapitein Zuilhof — die toevallig zijn gebruikelijke rondje over de diverse afdelingen maakte in verband met zijn recente aflossing voor verlof — kwamen daar de scheidenden de hand schudden. Tijdens deze samenkomst werden de hierbij afgedrukte foto's gemaakt, die tevens ter illustratie van de ongedwongen sfeer mogen dienen.

Ten slotte werd in kleine kring de lunch gebruikt, welke een bijzonder genoeglijk verloop had. Al met al markeerde het geheel op plezierige wijze de afsluiting van de carrière van deze beide gezagvoerders.



In de periode van 16.9.1971 t.m. 15.10.1971 verschenen de volgende

Vlootcirculaires

No.	Datum	Onderwerp
683	16. 9.1971	Accommodatie te Singapore
684	17. 9.1971	Verontreiniging van het zeewater door olie
685	21. 9.1971	Gehoorbescherming — Billesholm-Anti-Noise-oorwatten
686	24. 9.1971	Port Performance — Kosten per dag
687	30. 9.1971	Wekelijkse computerdata
688	7.10.1971	Weerrouting — North Pacific Ocean
689	12.10.1971	Questionnaire Laser-Vuurtoren Point Danger
690	13.10.1971	Wekelijkse computerdata — Wekenschema 1972
691	14.10.1971	Report of Safety Equipment



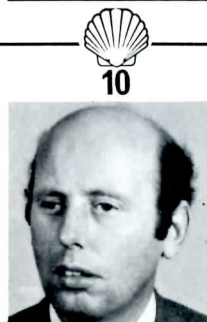
ONZE VLOOT-JUBILARISSEN



J. Hagen
gezagv.
1946-23.11-1971



J. de Bruijn
hfd.wtk.
1946-30.11-1971



F. W. J. Buys
scheepsgezel a/w
per 16.10

Aangesteld als hoofdwerktuigkundige



R. D. Kuil
aangesteld per 29.7.71,
en sedert 2.10.71
dienstdoend op het
s.s. „Kabylia“

VLOOTPERSONALIA

(periode 16.9.71 t.m. 15.10.71)

Gehuwd:

20. 9: J. H. Maneschijn, 5e wtk., met mej. M. Hoogkamp;
 22. 9: R. F. Mesker, II.stm., met mej. J. Jongbloed;
 24. 9: M. C. Kalkman, 3e stm., met mej. L. Overduin;
 24. 9: T. J. M. H. Bakker, 3e wtk., met mej. Y. J. A. de Gee;
 27. 9: J. F. Casimiri, 3e stm., met mej. W. J. M. Aalbers;
 1.10: L. Bart, 4e stm., met mej. H. Gobée;
 6.10: S. J. S. de Bruyn met mej. C. C. van Aart;
 8.10: L. Timmer, 3e wtk., met mej. T. de Ridder;
 12.10: K. P. Beumker, II.wtk., met mej. R. Y. Fonteyne.

Geboren:

13. 9: Hubert Peter Marie, zoon van P. H. M. Maessen, 3e wtk., en mevrouw J. M. A. A. Maessen-Gadiot;
 16. 9: Daniëlle, dochter van R. F. Bakker, 5e wtk., en mevrouw A. G. Bakker-Geraets;
 22. 9: Sander Martijn, zoon van P. G. van der Horst, 3e stm., en mevrouw L. M. van der Horst-van Leeuwen;
 23. 9: Johannes Louis Michiel, zoon van J. van Bokhoven, hoofd voeding, en mevrouw E. A. J. van Bokhoven-Loonen.
 25. 9: Jeroen, zoon van J. E. Buitendijk, 4e wtk., en mevrouw M. J. C. Buitendijk-Schroevens;
 28. 9: Jan Peter, zoon van J. H. Schurink, 3e stm., en mevrouw J. Schurink-Mulder;
 7.10: Martin Andres, zoon van A. van Rijswijk, 3e wtk., en mevrouw E. G. van Rijswijk-den Hollander.

In dienst getreden vlootpersoneel



D. J. Bruin
4e stm.
per 5.9.71



B. van Gulpen
II.stm.
per 11.10.71



W. J. Stam
5e wtk.
per 28.9.71



L. M. de Wit
5e wtk.
per 1.10.71



W. Kool
II.wtk.
per 30.9.71



F. P. van der Star
II.wtk.
per 12.10.71



C. A. de Koning
II.wtk.
per 13.10



M. Lindhout
scheepsvakman II
per 15.9



L. J. van Rosmalen
scheepsvakman II
per 29.9

Aflossingen voor verlof

- Gezagn.: J. Priest, J. Verhoeven, A. de Ligt, J. J. Schouten, W. T. Spier, M. Zuilhof, B. de Boer, W. de Beer, W. A. Kleine, E. J. Stapper;
 1e stl.: A. J. Bloem, C. R. Groen, W. Drost, P. R. Brunet de Rochebrune, N. Venendaal, F. A. Visser, P. R. van Kranen, D. J. van der Mast, R. A. Kattenburg Schüler, A. Visser;
 2e stl.: J. Priester, F. B. Schröder, J. Knip, A. J. de Kraker, M. Waalewijn, J. G. Wientjes, R. P. F. J. Ruiters, G. C. Peters, M. Groothuis;
 3e stl.: F. Makkee, C. Verburgh, H. J. de Vries, R. Hagen, C. D. Kromhout, I. W. A. van Thienen, J. B. van Opbergen, H. van Popta, A. S. Bakker;
 4e stl.: R. C. Pabbuwee, G. J. Gerritsen, F. van der Meijden, R. A. Jongejan, R. P. le Coultre, H. R. R. van de Riet, A. J. van Spronsen, J. Ricken, J. A. P. Donks, R. P. Regout, W. van Spijker;
 II. stm.: F. Riethoff;
 Hfd. wtk.: C. Pietersen, C. L. Fehrmann, C. de Witte, J. G. Bron, A. Buren, H. W. Bosman, E. Rouw, W. Groenendijk, J. Polet, O. K. Nicolai, K. L. Schuring, G. W. van Essen;
 2e wtk.: P. G. Eekman, J. Krusse, G. J. Leussink, J. P. Kalkman, R. A. Risseeuw, J. P. J. Reichwein, J. Zijp, H. de Hoog, H. R. Godlieb;
 3e wtk.: R. J. Kleine Budde, H. Japin, F. Pater, J. H. S. Brijde, R. Gesterkamp, R. Smits, B. R. A. Jansen, M. K. Jansen, A. B. P. Dill, J. A. Maassen;
 4e wtk.: J. P. G. A. Plantinga, A. E. A. van Velde, P. Kooyman, J. J. Schudemat, M. Veenstra, J. G. van Werd, P. F. van Dijk, J. Boon, W. J. van der Veer, G. de Graaf;
 5e wtk.: A. Middelkoop, T. Mellegers, P. Naaktgeboren, W. J. H. M. Toussaint, H. J. Koopman, C. J. J. de Vos, A. R. de Wilde, W. Th. van Leeuwarden, T. J. R. Eggink, J. P. A. M. Ghuijs, C. A. P. Aertssen, W. M. G. M. van Loon, D. J. Blom, W. H. F. Leen, G. van Ochten, M. W. M. van der Burgh, G. van Berghem, D. L. Elsmann, F. H. de Jong, P. G. Venema, A. Storm, W. Rijnveld, G. Dekker, J. J. van Vondel, D. C. de Jong, J. Penning, M. J. T. N. M. Gremmen, H. F. de Leeuw, H. C. Dijkstra, A. H. W. Klomp, J. H. L. Baris, N. A. Willems, G. D. Reijbroek, W. I. van der Burght, E. van der Linden, W. Willems, M. Kik, P. Holtring, W. van den Dobbelen, P. C. de Wit;
 II. wtk.: C. G. Thijssen, A. J. Wiersma, H. R. P. Tesser, K. P. Beumer, A. W. M. M. Mey, F. S. Koolen, E. J. van den Brink, W. E. A. Sliedrecht, G. J. Duijnmeijer, E. T. van de Pijpekamp.

Afgemonsterd:

- Scheepsvoorlieden: A. J. J. Vermeulen, N. J. H. J. Griek, P. H. A. v. d. Putten, L. van Wieren, J. den Heyer;
 Scheepsvaklieden I: F. A. Nijhuis, J. J. M. Lous, E. J. A. van Arcken, J. Brobbel, J. v. Leyden, L. de Cock, R. Stuifzand;
 Scheepsvaklieden II: H. P. M. Oosterveer, W. H. Klein, M. J. P. Giezekamp, J. R. Dreischor, W. Kesteloo;
 Scheepsgezellen a/w: H. G. Schouten, K. de Bruyn, J. M. Pierneef, T. H. Beye, G. J. van Delft, J. H. Heinze, P. J. M. v. Dillen, J. Boer, J. Bovenkerk, D. Rovers, H. A. Creutzburg, P. C. Groen, A. A. Pol, C. J. F. v. d. Berg, J. P. H. Lindeman, P. Dulfer, H. A. T. J. v. d. Maat, P. E. Meussen, M. W. Toet, W. J. Engels, E. C. v. Eijk, N. F. Nuhn, G. H. de Visser, R. de Groot, J. H. J. v. d. Geijn, M. v. d. Vrie, A. v. d. Weiden, J. A. Schaarman, E. E. Heerenveen, J. R. Storm v. 's-Gravesande, W. A. C. v. Zonderen, C. M. G. J. v. d. Bos, R. A. M. Jansen, F. G. M. v. Kleef, M. de Jonge, H. Gerritsen, B. C. M. Jongbloets, W. v. Beek, M. ten Kate, J. de Gans, J. A. Klarholz;
 Aankomende scheepsgezellen a/w: A. J. v. d. Kuip, R. M. Helleman, R. P. v. Veen, J. ten Kate, C. P. Verberne, J. F. Dorchain, G. W. J. Schoorman, G. J. Bosch, W. van Hengel, G. de Vries, L. B. D. Poitray, C. Scheele, J. R. Woessik, F. van Puffelen, L. E. Sedney, P. H. Bijma, J. Solleveld, H. C. Hardeman;
 Hoofden voeding: H. Vrugt, C. E. Bestebroer, F. R. v. d. Plank, T. C. A. Geelen, B. M. de Roode, L. Deynen;
 Scheepskoks: C. J. L. v. d. Linde, G. H. Valk;
 Aankomende koks: E. Kost, J. S. W. Martens, W. N. Top, A. de Vin;
 Bedienden: C. W. Visser, E. E. Louwerse, B. J. v. Gelderen, A. M. M. Wintjens, J. v. d. Heyden, L. J. Schalk, D. Ploegers, J. A. Schuiten, L. J. Wulder, M. Plugge, A. J. Gielkens, H. Domselaar, F. v. d. Heyden;
 Bedienden a/d: M. T. Kooymans, H. Roowaan, W. E. v. Straalen, J. V. Witter, J. T. Heymann, J. Kuiper, F. R. Boom;
 Koksmaat/bakker: F. A. Faber.

Tewerkstellingen en overplaatsingen

- m.s. ABIDA: Gezagn. F. Klaassen, 3e stm. H. Dokter, 2e wtk. J. Ommering, 3e wtk. C. G. van der Zwet, II. wtk. J. H. A. Schulten, radio-officier H. C. W. Walraven Borst, scheepsgezel a/w F. J. W. Salari;
 m.s. ACILA: 3e wtk. J. P. van der Gaag;
 m.s. ACMAEA: wnd. 2e wtk. D. Smit, 5e wtk. M. Klumper, II. wtk. C. A. de Koning, radio-officier N. Eylers, scheepsvakman I. G. A. Muts, scheepsvakman II L. J. van Rosmalen, scheepsgezellen a/w J. Jansen, C. H. Roozendaal, W. A. Pronk, H. A. Westhoff, A. F. G. Suykerbuyk, bediende J. Sinnema, bediende a/d G. L. van Hattum;

m.s. **ACTEON**: 2e stm. R. Agema, 4e stm. P. G. van der Laag, 4e wtk. C. P. Plug, 5e wtk. G. Batenburg;
 s.s. **ARCA**: 1e stm. C. Haas, 5e wtk. P. B. Rensen;
 s.s. **ATYS**: radio-officier J. J. A. van der Zee;
 m.s. **CAMITIA**: Gezagv. W. Croes, hfd.wtk. J. J. F. Reitsma;
 s.s. **CAPILUNA**: 3e stm. J. Korving;
 s.s. **CAPULONIX**: 5e wtk. J. C. Spijkerman;
 m.s. **CINULIA**: 1e stm. J. Mieras, 4e stm. W. F. G. Hartung, 2e wtk. R. van den Berg, 5e wtk. S. J. Swart, 5e wtk. J. H. Maneschijn;
 m.s. **CRANIA**: 2e wtk. A. de Boer, 5e wtk. J. R. Spoelstra, 5e wtk. D. H. J. de Vries, II. wtk. A. H. Grevelink, radio-officier H. Altena;
 m.s. **DALLIA**: 1e stm. G. C. van Malland, 4e wtk. J. E. Buitendijk, 5e wtk. F. W. Mooiweer, II. wtk. F. P. van der Star, scheepsvakman I L. J. C. van Kuyen, scheepsvakman II P. A. Kloppers, scheepsgezellen a/w H. A. de Ruiter, A. J. Bouman, aankomend scheepsgezel a/w R. M. Weller, hoofd voeding J. L. Menger, scheepskok J. A. Franken, aankomend kok W. Drijver, bediende E. J. Eradus, bediende a/d H. Schuringa;
 m.s. **DAPHNE**: Gezagv. J. L. Muyskens, hfd. wtk. N. W. Groen, 3e wtk. J. Klemann, 5e wtk. D. A. Gunst, 5e wtk. L. M. de Wit, radio-officier J. Thomas, aankomend scheepsgezel a/w J. P. Faas, hoofd voeding H. A. Groenendijk, bediende a/d H. J. Kokje;
 m.s. **DIADEMA**: Hfd. wtk. J. F. van den Bogaard, scheepsvoorman W. van Dongen, scheepsvakman I J. M. H. Siepers, scheepsvaklieden II H. J. Wesker, R. L. Heyne, scheepsgezellen a/w E. J. H. Wilmink, M. Pape, J. Jonker, M. Oliemans, J. G. Martis, H. Gerritsen, aankomende scheepsgezellen a/w S. J. S. de Bruyn, C. W. F. Heemskerk, H. F. Winia, scheepskok T. A. F. Janssen, bedienden W. Faas, J. G. L. M. Dijkers, bediende a/d H. J. Krüger, koksmaat/bakker F. Duran;
 m.s. **DILOMA**: 2e wtk. L. W. Jorissen;
 m.s. **DIONE**: scheepsvoorman Ph. de Vries, scheepsvakman I J. P. Bijlsma, scheepsvaklieden II F. M. van Bellegem, H. C. Hasselnook, scheepsgezellen a/w J. G. Koek, G. Struik, J. H. Meyering, F. H. A. Pang, I. van Spaandonck, scheepskok B. F. P. J. Sebregts, bediende H. Audier, bediende a/d R. B. T. Kerkhof, koksmaat/bakker R. v. d. Blom;
 m.s. **DOSINA**: 1e stm. W. O. Kooi, 3e stm. J. Boonstra, radio-officier J. Engelhart;
 s.s. **KABYLIA**: Hfd. wtk. R. D. Kuil;
 s.s. **KALYDON**: Gezagv. J. M. Hillen, 3e wtk. P. H. M. Maessen, 4e wtk. R. C. Starckenburg, capataz de buque J. A. Dosil Hermo, maniobrista especializado J. M. Rocamonde Lopez, 2° maniobrista I. Fabeiro Hermo, marinero integrado D. Bouza Alonso, J. Cordeiro Santos, F. Costas Parcerro, J. R. Gomez Lomba, I. Parcerro Caamano, E. A. Perez Agra, S. Perez Rebouras, E. Rivas Granjel, J. Soage Vieitez, 2° marinero integrado R. Figueiro Parada, S. Alvarez Fox, cocinero del buque G. Da Rocha Valverde, camarero F. Dieguez Garcia, J. Rajo Costas, I. Seren Boo, camarero de la tripulacion C. H. Rodriguez Valverde;
 s.s. **KARA**: Radio-officier D. R. van der Heide, bediende a/d L. T. Roodakker;
 s.s. **KATELYSIA**: Gezagv. H. H. Hacken, 2e stm. C. M. Honig, 5e wtk. C. J. Bier, 5e wtk. H. R. P. Tesser, radio-officier J. A. Griffioen;
 s.s. **KELLETTIA**: 2e wtk. P. Stachelhausen;
 s.s. **KENIA**: 3e stm. H. de Roo, hfd.wtk. G. Braak, 4e wtk. K. Elshout, 5e wtk. R. Zwaal, 5e wtk. J. Teule, cocinero del buque M. J. Rey Raffles;
 s.s. **KERMIA**: Hfd. wtk. R. G. Pieters, II. wtk. J. H. van Leuven, radio-officier M. H. B. Roobol, hoofd voeding G. van Driel;
 s.s. **KHASIELLA**: 1e stm. A. P. J. Ham, 3e wtk. J. M. van de Wal, radio-officier H. N. van Petersen, scheepsvoorman K. E. J. Watz, scheepsvakman I W. Cevaal, scheepsvakman II J. W. van Muyen, scheepsgezellen a/w A. L. H. Botinga, V. Osnabrug, C. Bovens, A. A. v. Klei, P. Schilt, J. K. v. Ballegooyen, aankomende scheepsgezellen a/w H. de Jong, B. E. Lobato, bediende A. Jansen;
 s.s. **KOPIONELLA**: 3e stm. R. A. Ratelband, 4e wtk. H. Waitz;
 s.s. **KORATIA**: 5e wtk. A. J. Zon, 5e wtk. W. J. Stam;
 s.s. **KORENIA**: II. stm. W. A. van Essen, II. wtk. W. Kool, radio-officier R. Grootes;
 s.s. **KOROVINA**: Gezagv. D. P. Klip, wnd. 3e stm. F. Hogenbirk, 4e wtk. J. D. Compriet, 5e wtk. R. J. A. Reisig, aankomend scheepsgezel a/w J. C. Lemmens;
 s.s. **KOSICIA**: 3e stm. R. G. de Haan, hfd. wtk. A. Modderman, 4e wtk. F. G. Museler, 5e wtk. O. Wink;

Bevorderd tot onderofficier



P. A. Kloppers
scheepsvakman II
per 15.9



H. C. Hasselnook
scheepsvakman II
per 25.9



R. L. Heyne
scheepsvakman II
per 4.10



B. F. P. J. Sebregts
scheepskok
per 25.9

s.s. **KOSSMATELLA**: 1e stm. H. Steenstra, 4e stm. D. J. Bruin, 2e wtk. J. L. 't Mannetje, II. wtk. C. M. Bianchi, radio-officier P. L. Grootemaat;
 s.s. **KREBSIA**: 1e stm. J. A. M. Elias, 2e stm. E. A. Bik, 3e stm. G. A. H. A. Molenaar, 4e stm. M. de Bruyne, 4e wtk. B. P. Droogendijk, 5e wtk. R. van Egmond, 5e wtk. D. Knook, 5e wtk. A. A. Konijnendijk, scheepsgezel a/w W. J. Zijta, hoofd voeding W. C. Kapper;
 s.s. **KYLIX**: 2e stm. L. Kazemier, 5e wtk. A. J. Ruikes;
 s.s. **LOVELLIA**: Gezagv. H. Barth, wnd. 2e stm. R. F. H. Kobessen, 3e stm. F. Koster, 4e stm. F. J. van der Vegte, hfd. wtk. R. W. H. Buitenrust Hettema, radio-officier A. Krijgsman;
 s.s. **MACOMA**: Gezagv. W. Kuyper, 3e stm. M. Bal, 2e wtk. J. Wielart, scheepsvoorman C. Poot, scheepsvakman I R. Böck, scheepsvakman II M. Lindhout, scheepsgezellen a/w P. de Vries, M. v. Zantan, J. J. W. Etienne, J. Karskens, P. Roest, J. Zandwijken, aankomende scheepsgezellen a/w R. v. d. Horst, H. C. Groenewegen, M. L. ten Bloemendaal, R. L. Sopacua, aankomend kok W. W. Huygen, bedienden H. F. v. Lier, F. G. Olde-Wolbers, F. J. v. d. Eijnden, bediende a/d M. P. Starke;
 s.s. **METULA**: 1e stm. C. Vlas, hfd. wtk. W. C. van Megen, 5e wtk. H. H. A. Ahrendt, scheepsvoorman C. Voorspuy, scheepsvakman I B. Verburg, scheepsvakman II P. v. d. Toorn, scheepsgezellen a/w R. van Noort, W. R. v. d. Broek, R. de Groot, S. E. Kommer, M. H. Grootveld, J. Bonte, F. J. Linders, aankomende scheepsgezellen a/w H. H. Filemon, A. Streekstra, E. T. Boerleider, L. Scholten, aankomend kok G. S. Sinema, bedienden G. J. Vrielenk, D. F. Wendersteyt, C. J. de Graaf, bediende a/d C. C. de Neve;
 m.s. **NISO**: Gezagv. D. Rijk;
 s.s. **ONOA**: 3e wtk. R. J. Bosman;
 s.s. **PATRO**: Gezagv. F. A. de Kaart, 2e stm. M. van den Belt, 3e stm. R. A. de Boer, 4e stm. J. P. W. M. van Oorsouw, 3e wtk. H. C. den Ouden, 3e wtk. W. J. M. Peeters, 5e wtk. F. van den Boogaard;
 s.s. **PHILIPPIA**: 1e stm. P. C. Rakké, 2e wtk. K. L. J. Aertssen;
 s.s. **SEPIA**: 2e stm. J. I. Boon, 2e wtk. H. H. Apfel, 5e wtk. R. A. M. Haf-fert;
 s.s. **VASUM**: Wnd. 2e stm. J. F. Casimiri, 2e wtk. G. J. van Eijk, 4e wtk. J. Slagter, 5e wtk. R. D. Peterson, II. wtk. W. Baris;
 s.s. **VIANA**: 1e stm. M. A. Messelaar, II. stm. B. van Gulpen, 5e wtk. F. Niehorster, 5e wtk. R. J. de Vries, II. wtk. G. J. Duinmeijer, W. E. A. Sliedrecht, radio-officier J. Hissink, scheepsvakman I F. J. Trijzelaar, scheepsvakman II P. Logmans, scheepsgezellen a/w G. van Hest, J. Meyer, F. A. W. Huppertz, G. Z. Spaans, W. de Vries, J. P. Schuur-biers, aankomende scheepsgezellen a/w J. A. Nauwels, T. Spoelstra, R. T. Thiemann, R. F. Huysers, hoofd voeding A. Onderstal, bediende D. J. Bakker, jongen a/w F. I. T. Thé, koksmaat/bakker G. Riem;
 s.s. **VITREA**: 5e wtk. J. C. van Koten, radio-officier A. D. Sinjorgo;
 s.s. **VIVIPARA**: Hfd. wtk. J. H. Veen, 5e wtk. R. F. Bakker, radio-officier C. H. E. J. van der Ploeg;
 s.s. **ZAFRA**: 3e stm. J. H. G. Herbergs, hfd. wtk. H. Bax, 4e wtk. J. Vijfvinkel;
 s.s. **ZARIA**: Hfd. wtk. J. D. Donken, wnd. 3e wtk. J. B. H. de Glopper.
Uit dienst getreden:
 3e stm.: R. J. den Os;
 II. stm.: J. Seeleman;

In memoriam

Op 1 oktober jl. overleed op 62-jarige leeftijd te Hellevoetsluis de heer

J. A. van Trierum

Hij verliet per 1 juni 1964 de dienst van onze Maatschappij met pensioen, na 32 dienstjaren.

4e wtk.: W. J. Smit;
5e wtk.: A. J. Goudriaan, L. Westendorp;
Scheepsvaklieden II: D. v. Diermen, M. te Nuyl, M. Huyskens, W. E. P. Starreveld.

Tijdelijk tewerkgesteld op kantoor:

Hfd. wtk.: A. de Coninck.

Uit militaire dienst:

4e stm.: L. Bart.

Aangesteld als:

2e stm.: J. I. Boon, W. van der Meulen;

3e stm.: A. L. M. van Dun, J. H. G. Herbergs, P. Hoeksema, J. van Rooijen, B. M. Stubbe, L. Marees, W. J. Netelenbos;

2e wtk.: H. Japin;

3e wtk.: P. A. N. J. de Hullu, J. A. Willems, R. H. de Haan, J. F. A. Leurs, C. Parrel, J. H. Burger, J. C. van Baasbank, C. H. Kleijwegt, H. C. den Ouden, E. Hendrikse, P. N. Droog;

4e wtk.: J. W. Goetjes, E. P. R. van Zelst, J. T. van Lith, W. J. van der Veer, E. L. F. Nijhuis;

5e wtk.: H. R. P. Tesser, F. Niehorster.

Behaalde diploma's:

2e Stuurman G. H. V.-th.: 3e stl. J. W. IJkel, H. J. Schaaf, W. C. Moll, F. G. Franken;

„C-pr.“: 2e wtk. J. Wielart;

„C-th.“: 2e wtk. F. L. Alexandre;

„A/B-th.“: 5e wtk. J. C. van Koten, O. Wink;

„A“: 5e wtk. F. van den Boogaard.

In dienst getreden walpersoneel



J. J. Maljers
sectie DFF/1
per 1.10



J. M. J. Schilt
sectie DFF/1
per 13.9



G. M. J. Debets
sectie DFF/1
per 1.9

Collectieve ongevallenverzekering

Aanmelding van ongevallenschaden

Van R. Mees en Zoonen, Assurantiën, Stadhuisplein 9 te Rotterdam ontvingen wij het dringend verzoek het volgende onder de aandacht te brengen van de deelnemers aan de Collectieve Ongevallenverzekering.

„Het komt veelvuldig voor dat ongevallenschaden te laat worden aangemeld. Het blijkt derhalve nodig er nog eens met nadruk op te wijzen, dat wanneer aan een verzekerde of aan diens medeverzekerde echtgenote een ongeval overkomt, zulks onverwijld aan R. Mees en Zoonen dient te worden doorgegeven, onverschillig of het al dan niet vaststaat of blijvende of gedeeltelijke invaliditeit het gevolg van het desbetreffende ongeval zal zijn, aangezien anderszins de mogelijkheid bestaat dat ingeval van werkelijk blijvende invaliditeit alsdan geen uitkering door assuradeuren kan worden verleend, omdat niet duidelijk meer nagegaan kan worden of een en ander werkelijk een gevolg van het (te laat) aangemelde ongeval is. Afgezien van laatstgenoemde uiterste consequentie zal een prompte aanmelding een vlotte afwerkingsprocedure, indien mogelijk, bevorderen”.

MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode van 16.9.71 t.m. 15.10.71)

Uit dienst:

1.10: A. Koppier - sectie DFM/4 (pensioen);

1.10: mevr. M. H. van der Knoop-Schilperoord - sectie DFF/4;

1.10: mej. A. de Winter - sectie DFF/4.

Overgeplaatst:

23. 9: mej. C. H. Roobol van DFF/4 naar DFP/6.

Geboren:

22. 9: Claudia Antoinette, dochter van de heer A. Baljet - sectie DFM/2 en mevrouw A. Baljet-Vredeveldt.

Gehuwd:

8. 9: mej. E. M. C. Martinot - sectie DFP/1 - met de heer J. J. Bruggers;

16. 9: mej. A. M. van Hengel - sectie DFF/3 - met de heer H. J. Molenaar.



Huwelijk van de maand

Op 8 oktober jl., een van de vele nazomerse dagen van dit jaar, werd 3e werktuigkundige L. Timmer op het stadhuis te Zutphen in de echt verbonden met mej. T. de Ridder.

tussen schip en ka

elfde jaargang no. 3 - november 1971

Redactiecommissie:

M. A. Busker
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