



tussen schip en ka

oktober 1969

VRAAGGESPREK MET DE HEER A. H. W. KARELSE

Officieel zal de heer Karelse per 31 oktober a.s. worden gepensioneerd, al zullen we hem op kantoor nog enige tijd blijven zien in de zgn. P.I.P. unit. Vooruitlopend op het in het november-nummer van dit blad te plaatsen verslag omtrent zijn officiële afscheid, geven wij hieronder weer wat deze op de vloot en aan de wal zo bekende functionaris tijdens een vraaggesprek aan ons vertelde.

Foto: Fotobureau C. Kramer, Rotterdam

Mijnheer Karelse, toen u in 1936 — nu 33 jaar geleden — in dienst kwam, wat was toen uw eerste indruk?

Och, ik was eigenlijk bijzonder onder de indruk. Dat grote gebouw aan de Carel van Bylandtlaan, een baron als hoofd van de afdeling Personeelszaken. De personeelsafdelingen waren toen oppermachtig, wat niet wegnam dat je bij de B.P.M. met alle égarde werd ontvangen. Al gauw merkte je echter dat Personeelszaken nauwkeurig al je bewegingen gadesloeg en er voor zorgde dat er geen tijd verloren ging. Overigens waren de voorzieningen en voorwaarden bij de B.P.M. reeds voorbeeldig met o.a. een bijzonder goede lunchkamer met — ik meen op woensdag — Nasi Goreng en een vrije zaterdagmorgen. Ik moet hierbij nog vermelden dat mijn aanname bij de Maatschappij misschien op een vergissing berustte, want in de loop van het gesprek vroeg het afdelingshoofd of ik mijn uitrusting in orde had; men dacht namelijk met een stuurmansleerling te doen te hebben, terwijl ik aangenomen was voor kantoor.

Hoe kwam het eigenlijk dat u een kantoorbaan had aangenomen terwijl uw opleiding geheel in de richting van het onderwijs ging?

Daar was de tijd naar, het was crisistijd — 1933 — toen ik na de H.B.S. een beurs kon krijgen; ik voelde wel voor scheikunde, maar als je je dan realiseerde dat op dat ogenblik ingenieurs als conducteur op de tram stonden, dan dacht je toch eerst nog even door voordat je zo'n beurs aannam. Het leek mij beter mijn toekomst bij het onderwijs te gaan zoeken waar toen nog vacatures bestonden, en zo kwam ik erbij de kweekschool te volgen. Maar daarna kwam je uiteindelijk toch ook niet aan de slag; gelukkig kon ik een kantoorbaan vinden en belandde aldus bij de I.S. (Red.: Installatie Scheepvaart).

Was de sfeer op kantoor toen hetzelfde als nu?

De onderlinge verhoudingen waren bijzonder prettig. Ik kwam niet direct op de personeelsafdeling, maar kreeg te doen met administratie: voedingscijfers, delegaties, inhoudingen VF. Je deed alles met de hand, zodat de eerste hulp die ik van mijn chef kreeg, ten doel had mijn handschrift te verbeteren, want dat was niet al te best. Ik herinner me nog goed, dat ik met nog twee anderen behoorde tot de Rotterdammers van I.S. Onze fietsen hadden we staan bij het station in Den Haag, en iedere morgen was het een hele spurt om op tijd op kantoor te zijn, want je moest toen nog prikken op de klok en wee je gebeente als je te laat kwam; menig wielrenrecord is toen gesneuveld.

Heeft u in uw loopbaan bij de Groep nog profijt gehad van uw leraarsopleiding?

Na enig stilzwijgen: Ik geloof het niet. Of ja, wat ik over psychologie heb geleerd, dat heeft wel baat afgeworpen, je wist er veel meer van. En ik heb altijd bijzondere belangstelling gehad voor de mens in het algemeen. De opleiding waaraan onze Maatschappij thans zo veel doet, stond toen nog echt in de kinderschoenen. Als u bedenkt dat vóór mijn uitzending naar Singapore in 1938, waar ik later echt in de personeels-sfeer belandde, mijn gehele opleiding bestond uit veertien dagen in het Londense kantoor; dat was op de afdeling Steamers Accounts, waar Dickensiaanse figuren achter hoge lessenaars in een uiterst goedmoedelijke sfeer mij het een en ander bijbrachten.

Waarom werd u eigenlijk naar Singapore uitgezonden?

Iedereen werd in die tijd in principe aangenomen voor uitzending. Ik kwam op de Marine Department van de Asiatic Petroleum Corp. Uitzgezonden werd ik door de Anglo-Saxon Petroleum Co., omdat in Singapore zowel de Engelse als de Nederlandse Groepsvloot door

Hollanders werd behandeld, er was dan ook een Nederlandse Marine Superintendent. Misschien mag ik over die tijd iets meer vertellen, het was namelijk een bijzonder prettige tijd voor mij, ik was jong, vrijgezel, vol verwachtingen voor het leven, kon naar hartelust sport beoefenen en Singapore was een ideaal oord. Ik belandde via diverse andere jobs in de personeels-sfeer en kreeg er veel met Chinezen te doen. Ik weet nog wel, dat ik daar eens de opmerking kreeg, dat ik veel luider en barser moest praten. Ik geloof, dat ik hiermee genoeg typeer wat een enorm verschil er nu is met die tijd. Aan de andere kant stond onze Maatschappij vooraan om, dat was vlak na de oorlog, te trachten de corruptie uit te bannen die er heerste; wij wilden toen niet meer met contractors in zee om in onze bemanningsbehoefte te voorzien, wij gingen ze zelf recruter en omdat wij merkten dat de boardinghouse masters toch nog met de contractors bleven samenwerken om geld van de Chinese bemanningen af te persen, stichtten wij zelf een boardinghouse. Het is wel eens goed hier te zeggen, dat de Maatschappij eerder deze praktijk de kop trachtte in te drukken dan de vakbonden daar.

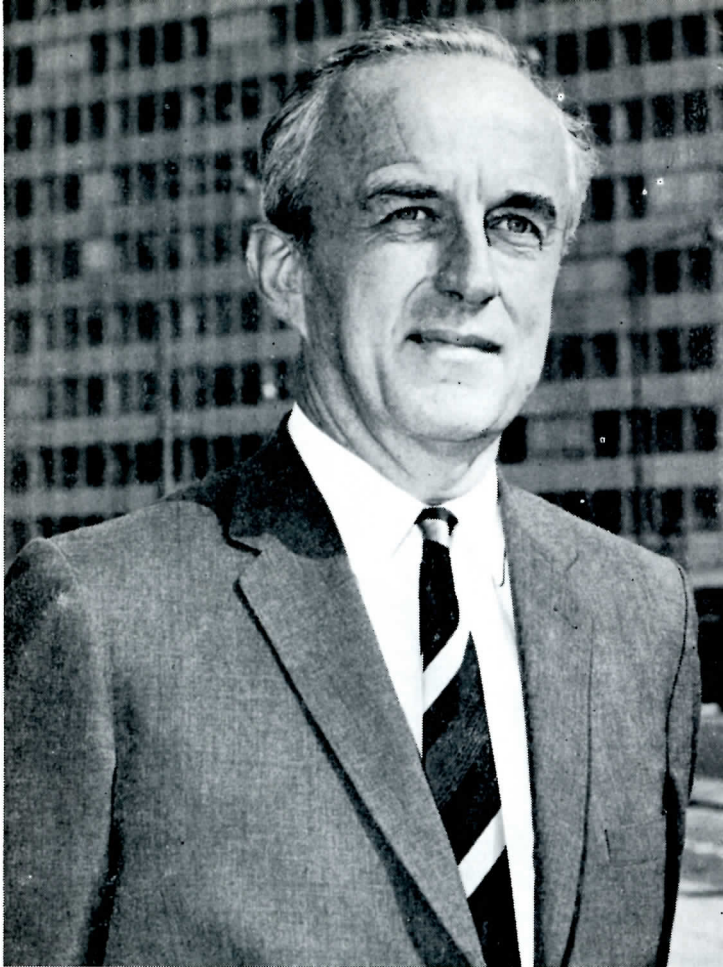
Toen de oorlog uitbrak en wij nog met contractors werkten, kregen wij dikwijls Chinezen met van die dikke kuit en dan wisten wij het wel: het waren geen zeelui maar riksha koelies die de contractors ons leverden bij gebrek aan andere gezellen. Schrijven konden de Chinezen toen meestal niet, alles ging met 1 kruisje, 2 kruisjes, tot het onoverzichtelijk werd en we vroegen het met 1, 2, 3 cirkeltjes enz. te doen. Vóór de oorlog ben ik nog eens naar Hongkong gestuurd voor het recruter en van niet minder dan acht volledige bemanningen in korte tijd. Aan boord van het schip waarmee we terugkeerden — de Anhui — was toen nog een Wit-Rus die de piratenwacht liep en de Chinese dekpassagiers, die achter tralies werden opgesloten, met het geweer in de aanslag in de gaten hield: er konden immers piraten tussen zitten die, als passagier vermomd, zouden kunnen trachten zich meester te maken van het schip.

En de oorlogsjaren, mijnheer Karelse?

Ja, de Japanners kwamen met het eerste bombardement ongeveer tegelijkertijd met Pearl Harbour. De barre werkelijkheid stond ineens voor de deur; begin februari 1942 zijn wij gevluht — naar Batavia; dat was met de „Gadila”. Al volgden we de gebruikelijke route, de Japanners lieten ons met rust, op één vliegtuig na, dat echter alleen overvloog. Mijn eerste zorg na in Batavia te zijn aangekomen was, de Chinezen die van de „Manvantara” en „Merula” kwamen, die bij Priok waren gebombardeerd en tot zinken gebracht, in hotelletjes onder te brengen. Na de inval in Indonesië zijn we eerst naar Bandoeng gevluht, waar we nog drie maanden vrij hebben rondgelopen alvorens te worden opgepikt en in het Landsopvoedingsgesticht in Bandoeng te worden gestopt. Later moesten we naar het grote kamp in Tjimahi, zo'n 10.000 mensen opeengepakt (staart in de verte).

Heeft u daar veel ellende meegemaakt?

Ach, de gebruikelijke uithongering en vernedering. Ik was echter vrijgezel en dan zit je niet zo in de zorg over je dierbaren, ik was bovendien goed gezond en zo'n vermageringskuur is wel eens goed. Aan de andere kant heb ik er ook bijzonder veel vriendschap ondervonden van kampgenoten. En al was de Japanse Gestapo — de Kempintai — gevreesd, er was zelfs één goede Japanner: Oko Motto. Hij was hospitaalsoldaat en we moesten van hem schuilkelders graven voor de zieken. Hij kon echter geen orde handhaven en toen er een kapitein zou komen voor inspectie, stond hij te huilen van angst. Wij hebben toen maar even hard aangepakt, het was uiteindelijk voor de zieken, en uit dankbaarheid heeft deze Jap daarna het vuur uit zijn sloffen gelopen om extra voedsel te organiseren voor de gravers.



En hoe kwam het einde van de oorlog voor u persoonlijk?

Zoals voor de meeste bevrijden in Indonesië als een teleurstelling. De vreugde van de bevrijding hebben wij nauwelijks gekend; wij kwamen midden in de beroeringen terecht waaraan Indonesië na de Japanse tijd onderhevig was. In Batavia was mijn eerste taak dezelfde Chinezen die ik voor mijn internering, na het verloren gaan van hun schip, onderdak had gebracht, weer op te vangen. De reis terug naar Singapore was vol wedervaren; dat was met de „Cerion”, die ons via Singapore naar Madras bracht. Vandaar gingen wij per trein dwars door India naar Bombay en van die plaats uit vertrokken we via Londen naar Rotterdam. Maar zo onderweg merk je wel dat de Shell onder zelfs dergelijke omstandigheden voor zijn mensen zorgt, een woord van lof daarvoor is hier wel op zijn plaats. Trouwens, maar dat zal wel toeval zijn geweest, de Shell heeft zelfs mijn huwelijk in zekere zin in de hand gewerkt!

Hoezo, mijnheer Karelse, mogen onze lezers dat ook weten?

Och, jawel: ik had namelijk verlof gekregen in 1949 en na mijn terugkeer in Singapore leerde ik in 1950 een meisje kennen, dat aldaar bij haar oom logeerde. Zij ging vervolgens weer terug naar Holland en normaal gesproken zou daarmee eigenlijk het einde van de kennismaking zijn gekomen, zo ver van elkaar, ware het niet dat ik in 1951 plotseling weer verlof kreeg, tot mijn eigen verbazing, want ik had dus in '49 al verlof gehad. Daarmee greep de Maatschappij eigenlijk in mijn leven in, want zodoende kon ik de kennismaking hernieuwen en trouwen we.

In augustus 1954 werd u teruggeroepen naar Holland en werd u tewerkgesteld op de sectie S.O. - Scheepsofficieren in Rotterdam. Was de

verhouding tussen kantoor en vloot daar dezelfde als u in Singapore ervaren had?

In Singapore was de verhouding met de officieren zeer goed en diezelfde goede sfeer trof ik ook in Rotterdam aan. Maar, zoals haast vanzelf spreekt, ben je overzee gedetacheerd, dan heb je meer zelfstandigheid in je eigen werk, terwijl hier alles meer is afgebakend. Ik kreeg echter de volle medewerking op de sectie S.O. en ervoer ook daar in mijn contacten met de vloot, dat als je de noodzaak van vroegde plaatsing of de redelijkheid van een bepaalde wens duidelijk maakte, dat dan de aanvankelijke tegenwerping plaats maakt voor medewerking. Ik geloof dat dit komt omdat de mensen weten dat, ook al is men een nummer op de ranglijst, men toch niet als een nummer wordt behandeld.

In oktober 1963 nam u de sectie V.P. - Vlootpersoneel over, u kreeg dus te doen met zowel officieren als scheepsgezellen. Wat was precies uw taak en in hoeverre zijn de problemen van die twee categorieën met elkaar verwant?

In die positie is het net als met voetballen. Je bent een soort schakelspeler. Je moet de voorhoede voeden, de achterhoede steunen. Je ging dan wel eens de bal ophalen uit de achterhoede. Naarmate de vaksecties, om het zo maar te noemen, hun eigen weg vonden, ging je als V.P. over het middenveld rondzwerfen; je moest dan wel eens zoeken naar de bal. Ik hoop dat ik af en toe nog wel eens een goede „pass” heb kunnen geven. En aangezien de kapitein als gezagvoerder van zijn schip zowel met officieren als scheepsgezellen te maken heeft, hetgeen eveneens geldt voor de hoofdwerktuigkundige, zat er een zekere logica in dat V.P. met beide categorieën te doen kreeg.

U heeft verschillende dienstreizen gemaakt aan boord van onze schepen. Wat was dan uw indruk?

Ik ben blij dat ik in de gelegenheid ben gesteld deze reizen te maken, net zo goed als ik dankbaar ben voor de cursussen waar men mij heen heeft gestuurd. Terug uit het Verre Oosten, waren vele begrippen hier in Holland mij volkomen vreemd. Wat die dienstreizen betreft, ik vind dat meevaren voor iedereen die in personeelszaken zit, een „must” is. Aan boord ben je dan in een heel andere rol, de mensen van kantoor moeten de sfeer aan boord nu en dan proeven.

Wat mij aan boord altijd is opgevallen, is de gastvrijheid en de grote medewerking die ik persoonlijk heb mogen ondervinden. Zelfs de meest domme vragen werden nog beantwoord. De sfeer op de schepen waarop ik heb gevaren was goed te noemen. Door omstandigheden is dat driemaal geweest met kapitein Stapper, die ik nog steeds dankbaar ben in dit opzicht, zonder echter de anderen tekort te willen doen. Een gezagvoerder kan de stemming bijzonder beïnvloeden, trouwens, een werktuigkundige of stuurman ook, je hebt een van de ouderen nodig om de goede stemming er in te brengen en te houden.

Nu we het toch over de schepen hebben, wil ik nog wel uitdrukking geven aan mijn bewondering voor de wijze waarop op de meeste schepen alles als een klokwerk loopt, alles gaat vanzelfsprekend, de verantwoordelijkheid wordt werkelijk gedragen.

Wat nu, na uw pensionering?

Ja, wat nu? Ik blijf dus nog een tijdje als lid van het P.I.P. team en daarnaast begin ik met een beperkt aantal uren per week Engelse les te geven op de Hogere School voor Scheepswerktuigkundigen te Rotterdam. Een full-time job wil ik niet, ik wil nu wel eens vakantie samen met mijn kinderen en wat meer vrije tijd. Misschien mag ik van de gelegenheid gebruik maken hierbij te zeggen dat ik van mening ben, dat de Shell trots kan zijn op zijn officierenkorps. Ik hoop dat dit in de toekomst zo zal blijven. Ik ben dankbaar voor de vele prettige contacten die ik heb gehad, met vloot en wal, die alle tezamen mijn baan boeiend hebben gemaakt.

BIJ DE VOORPLAAT:

Op 14 juli jl. heeft het m.s. „Diloma” (op de voorgrond) de nieuwe C.B.M. (conventionele boei-mering), gelegen in Straat Selat Sinki aan de noordwestpunt van het eiland Pulo Bukom (bij Singapore) ingewijd.

Deze boei-mering voor crude carriers is voornamelijk bestemd voor het lossen van V.L.C.C.'s, waarmede waarschijnlijk eerst in begin 1970 zal kunnen worden begonnen, wanneer de nieuwe opslag tanks aan de wal gereed zijn. Zij die ter plaatse bekend zijn, zullen op deze foto het eilandje Bukom Ketjil ontdekken, verder een gedeelte van Western Anchorage, Pulo Sebarok (Esso-opslag), en het hoofdwater: Straat Singapore met aan de overzijde Pulo Sambu (Indonesië).

De foto werd welwillend ter beschikking gesteld door kapitein P. Sandee.



**18e ORIËNTATIEBIJENKOMST VOOR GEZAGVOEDERS EN HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN
DIE OP DONDERDAG 4 SEPTEMBER J.L. IN HET SHELL-GEBOUW WERD GEHOUDEN**

V.l.n.r.: de heren G. den Bakker - DFM, G. Arkema - gezagvoerder, J. L. Muyskens - gezagvoerder, J. D. Donken - hoofdwerktuigkundige, J. H. A. Budding - gezagvoerder, G. W. Bakker - chef DFM/5, H. Bax - hoofdwerktuigkundige, R. G. Pieters - hoofdwerktuigkundige, P. J. de

Lange - hoofdwerktuigkundige, D. Rodenburg - Directeur, P. J. F. de Beus - gezagvoerder, H. Tukker - hoofdwerktuigkundige, C. Vessies - gezagvoerder, J. de Graaf - gezagvoerder, C. de Witte - hoofdwerktuigkundige, J. R. Cupido - chef DFP/3, L. F. van den Belt - DFP.

In de scheepsbouw wordt steeds weer naar middelen gezocht om bij een bepaald voortstuwingsvermogen het schip een grotere snelheid te geven. Een typerend voorbeeld daarvan is de zogenaamde bulb-steven terwijl men de periodieke toename van de huidweerstand door corrosie en aangroei steeds meer tracht te beperken.

Een zeer opmerkelijke ontwikkeling betreffende de huidweerstand is echter een soort smering van de huid, waarover in het bekende Amerikaanse weekblad „Time” een artikel verscheen onder de titel „ Speed through a straw”, dat u hieronder in vertaling aantreft.

Wellicht zal de gehele of gedeeltelijke opheffing van de turbulentie bij de scheepshuid ook de duurzaamheid van de huidverf bevorderen en de meting van de scheepssnelheid met de Sallog betrouwbaarder maken.

Zonder twijfel een interessante toepassing van wetenschappelijk speurwerk.

**GESMEERD DOOR
HET WATER**

Reprinted by permission from "Time", the weekly magazine: Time Inc. 1969.

Meer dan drie maanden lang heeft de Engelse mijnveger „Highburton” zonder onderbreking door de woelige baren heen en weer gevaren op een „gemeten mijl” tussen de zuidkust van Engeland en het eiland Wight. Het was een eentonige opdracht voor de bemanning van dit vaartuig, maar toch kan deze proefneming van groot belang blijken voor de handels- en oorlogsvloten over de gehele wereld. De Britse Admiraliteit heeft begin februari bekend gemaakt, dat tijdens deze „proefvaarten” een veelzijdige chemicalie ertoe heeft bijgedragen dat het brandstofverbruik van het vaartuigje met niet minder dan 15% is gedrukt en toch

MET LOF GESLAAGD

Traditiegetrouw werd ook dit jaar becijferd welke van onze leerlingen die het eindexamen aan de Hogere Zeevaartschool met goed gevolg hebben afgelegd, het hoogste cijfergemiddelde behaalden.

Bij de werktuigkundigen bestond het dat twee leerlingen een gelijk gemiddelde hadden, namelijk 8,00.

De gelukkigen waren J. van der Werk en J. Lagcher, beiden leerlingen van de twee-jarige BM-opleiding aan de „Academie Minerva” te Groningen.

Bij de stuurlieden kwam leerling C. J. de Boer met het hoogste cijfergemiddelde uit de bus, namelijk 7,65. Hij heeft de een-jarige BS-opleiding aan de Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam gevolgd.

De heren C. J. de Boer en J. Lagcher werden op 2 september jl. door adjunct-Directeur L. F. van den Belt ontvangen, die hun als herinnering voor de geleverde prestaties het boek „Wereld-geschiedenis der Zeevaart” aanbood.

Aan de heer J. van der Werk, die reeds tewerkgesteld was op het s.s. „Korovina”, werd op 4 september, terwijl zijn schip te Pernis gemeerd lag aan steiger 33, eveneens als herinnering hetzelfde boek aangeboden. De uitreiking vond plaats in bijzijn van adjunct-Directeur G. den Bakker en de gezagvoerder van de „Korovina”, kapitein G. F. de Boer, en werd verricht door de heer J. R. Cupido, chef van sectie DFP/3.

Gaarne maken wij van deze gelegenheid gebruik om de prijswinnaars geluk te wensen met het door hen behaalde succes.



V.l.n.r.: de heren G. F. de Boer, G. den Bakker, J. van der Werk en J. R. Cupido



V.l.n.r.: de heren J. R. Cupido, C. J. de Boer, J. Lagcher en L. F. van den Belt

snelheden werden bereikt die liggen boven die welke het schip ooit behaalde.

Terwijl de „Highburton” de golven doorkliefde spuwde het schip, met tussenpozen, een zwakke oplossing van water met polyethyle oxyde door verticale openingen bij de voorstevens. Naarmate deze oplossing langs het schip spoelde, werd de romp hiermede „gesmeerd”, waardoor de wrijving tussen het water en het zich voortbewegende schip met ongeveer 20% werd verlaagd. Dit had tot gevolg dat minder vermogen nodig was om het vaartuig voort te stuwen, het brandstofverbruik werd verlaagd en de snelheid vergroot.

Polyethyle oxyde, dat dus diende om de vaart van de „Highburton” te vergemakkelijken, staat bij chemici bekend als een polymeer met lange keten, zulks omdat ze bestaat uit lange rijen met elkaar verbonden moleculen. In het water nabij het schip treden deze moleculaire ketens op als een reeks dunne, naast elkaar liggende buisjes, waardoor het water glad langs de romp glijdt maar tevens wordt weerhouden in andere richting te vloeien. Als gevolg hiervan wordt de weerstandbiedende turbulentie die onder normale omstandigheden wordt gevormd door een schip dat het water doorklieft, sterk verlaagd.

De „smerende” werking van polymeren met lange ketens is ook in de Verenigde Staten onderwerp van studie. In Dallas en in Cleveland heeft men dergelijke chemicaliën in rioolbuizen geïnjecteerd ten einde de doorstroming te versnellen en op die wijze de capaciteit van het afvoersysteem te vergroten. In Dallas is in een proefbuis gebleken dat de stroomsnelheid $2\frac{1}{2}$ x zo groot is. De firma TRW Systems in Californië heeft van de Amerikaanse Marine opdracht ontvangen om de mogelijkheid te onderzoeken van toepassing van polymeren met lange ketens ten einde torpedo's een grotere snelheid door het water te geven.

Voordat de Britse Admiraliteit haar goedkeuring zal verlenen voor het gebruik van polymeren op haar schepen wordt eerst nog een onderzoek ingesteld naar de mogelijke gevaren van verontreiniging door polyethyle oxyde. Proeven worden genomen om vast te stellen of de chemicalie schadelijk is voor het leven onder water en of het oxyde zich aan het oppervlak van de zee zal verzamelen dan wel uiteindelijk zal vergaan en in het zeewater verdwijnen.

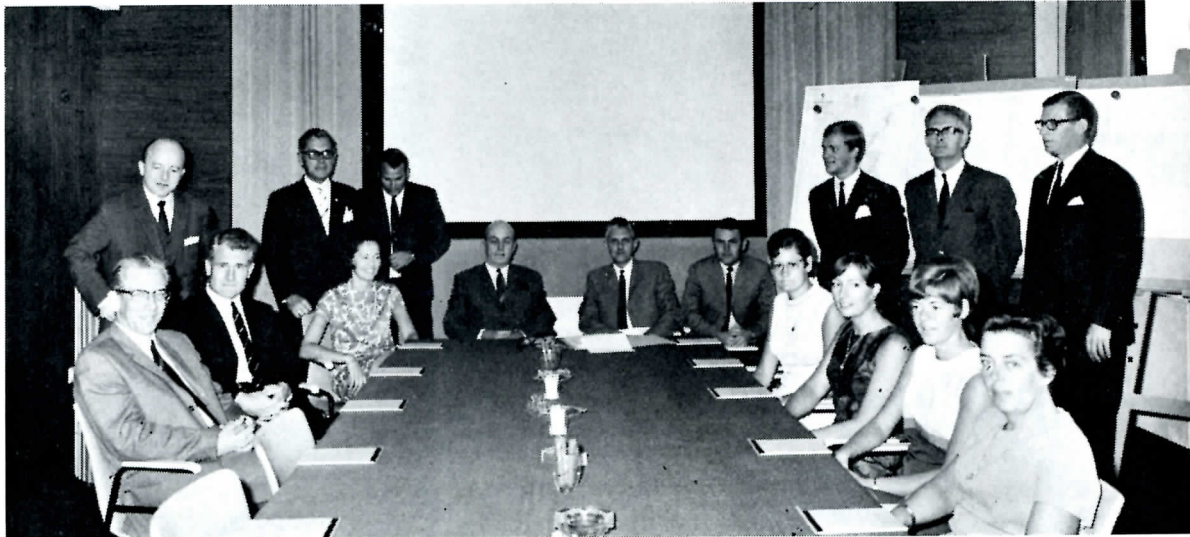
Er schijnt echter geen twijfel meer te zijn aan de doeltreffendheid van polymeren om de snelheid van een schip te vergroten; immers, de Amateur Rowing Association in Engeland heeft het gebruik ervan verboden bij wedstrijden!

Zittend van links naar rechts:

de heren: G. Hoogland - DFP/6, A. van der Graaf - DFP/1, mej. E. van Willigen - DF/1 en lid O.R., de heren H. den Ouden - chef DFM/1, M. C. Peppinck - DFP/2, G. W. K. L. Heijblom - hoofd voeding en de dames M. J. Peiman - DFF/1, J. van Veghel - DFF/4, A. M. van Hengel - DFF/3 en W. C. Groen - DFP/51.

Staan van links naar rechts:

de heren J. Blaauwkamer - chef DFP/5, M. M. de Zwaan - chef DFF/4, A. van Leeuwen - scheepsvorman, J. W. Maas - 5e werktuigkundige, M. Pronk - DFP/3, G. Pronk - DFF/3.



(Foto: Fotobureau C. Kramer, Rotterdam)

LICHTEREN VAN VLCC'S EN DE NAVIGATIE DOOR DE GEUL NAAR EUROPOORT

Op donderdag 28 augustus jl. kwamen enige officieren en scheepsgezellen van de vloot en employés van het kantoor bijeen om naar een voordracht te luisteren, gehouden door kapitein H. den Ouden, chef DFM/1, Nautische Dienst.

De aanwezigen werden namens de Directie welkom geheten door de heer Blaauwkamer.

Kapitein Den Ouden hield een inleiding over de enorme ontwikkeling van de scheepsbouw gedurende de laatste tien jaren met als resultaat de vrijwel onbegrensde mogelijkheden van heden. Grote tankers (200.000 ton en meer) hebben aangetoond zeer rendabel te zijn. Speciaal de sluiting van het Suez-kanaal heeft de bouw van dergelijke schepen gestimuleerd. De reden voor de bouw van grote eenheden is wel duidelijk door de enorme vrachtkosten-besparing en door de snel stijgende behoefte aan ruwe olie in de verbruikerscentra. In 1968 alleen is het totaal van de wereld-tankertonnage met 10% toegenomen. In de komende jaren zal deze „trend” worden vervolgd. De kosten van het vervoer van een ton crude oil van de Perzische Golf naar West-Europa zijn sinds de vijftiger jaren, toen dit met 18.000 tonners geschiedde, met het in gebruik nemen van de M-klasse teruggebracht tot eenderde. Het eventuele in gebruik stellen van nog grotere eenheden dan de tegenwoordige VLCC's zal mede bepaald worden door de natuurlijke mogelijkheden t.a.v. navigatie op de route waar deze schepen worden ingezet.

Ook is men tot de conclusie gekomen dat de gunstige lijn in lagere vrachtprijs zich niet in dezelfde verhouding zal voortzetten bij nog grotere eenheden.

De toekomst zal ons leren, of het gebruik van grotere eenheden dan de hedendaagse wenselijk en mogelijk is.

De ligging van de grote industriegebieden geeft met grote tankers wel enige problemen op het punt van navigatie.

Bijvoorbeeld: de Straat van Dover om N.W.-Europa te bereiken en de Straat van Malakka op de route naar de Japanse havens. U zult zich afvragen of het niet mogelijk is om rond Schotland te varen naar N.W.-Europa, via Straat Lombok naar het Verre Oosten.

Nu komt echter de reisduur een woordje meespreken. Deze omvaarroutes geven een verlenging van de reisduur van \pm drie dagen, met als gevolg een aanzienlijke stijging in de vervoerskosten (minstens 10%).

Door het inschakelen van helikopters bij het passeren van Kaap de Goede Hoop voor post, voedsel e.d. hoeft men ook Kaapstad niet meer aan te lopen, met als gevolg een verkorting van de reisduur en het vermijden van risico's bij het aanlopen van Kaapstad.

Wanneer echter een tanker van de M-klasse met orders N.W.-Europa de Straat van Dover nadert, komen er meer problemen op tafel.

Aangezien de diepgang van 62 voet nog niet toelaatbaar is om de vaargeul naar Europoort te bereiken, is men in mei 1968 begonnen met het „lichteren” van de lading op volle zee.

Met nauwgezette voorbereiding, waarbij invloeden van stroom en weersomstandigheden een belangrijke rol spelen, heeft men een aantal plaatsen vastgesteld o.a. aan de zuidkust en oostkust van Engeland en nabij Le Havre, waar het mogelijk is om een zodanig deel van de lading over te pompen in een kleiner schip (70.000 tonner) dat de maximaal toegestane diepgang, of minder, bereikt wordt.

Deze operaties, welke al vele malen met goed gevolg zijn verlopen, hebben bewezen ook in de toekomst zonder onaanvaardbaar risico toepassingsmogelijkheden te hebben voor het bevoorraden van diverse Europese havens.

Door de toename van het scheepvaartverkeer en door vergroting van tonnages en verhoging van de snelheden is er behoefte ontstaan aan „regulering” van het scheepvaartverkeer in drukke vaarwateren.

O.a. de ramp met de „Torrey Canyon” heeft de stoot gegeven tot herziening van bestaande internationale voorschriften en het opstellen van nieuwe voorschriften. De bestaande bepalingen ter voorkoming van aanvaring worden op het ogenblik onder de loep genomen en het streven naar verhoging van de veiligheid in het algemeen (o.a. voorkoming van olie-verontreiniging, etc.) heeft de aandacht; nieuwe aanbevelingen worden opgesteld, waarbij diverse instanties een rol spelen o.a. de International Maritime Consultative Organization (I.M.C.O.), de International Chamber of Shipping (I.C.S.) en de International Committee on Traffic Separation at Sea (I.C.O.T.A.S.).

De veilige vaart door Het Kanaal en Straat Dover vraagt niet alleen om de reeds ingevoerde aanbevelingen met betrekking tot routing van de scheepvaart in West-Oost en Oost-West richting doch maakt het tevens noodzakelijk dat schepen in de „traffic flow” voorrang krijgen boven het zg. kruisende verkeer (o.a. de veerboten). Ongetwijfeld zal dit onderwerp in de naaste toekomst een belangrijk punt van overweging vormen, waarbij ook andere drukke vaarwateren in de wereld voor dergelijke maatregelen in aanmerking komen.

We varen nu verder met een grote tanker naar Europoort, via de veelbesproken vaargeul.

De vaargeul is er, maar hoe deze veilig te bevaren zonder dat er ongelukken gebeuren door een onvoldoende kennis van de navigatie van het vaarwater en de lokale omstandigheden?

De oplossing is om de loods reeds aan boord te zetten vóór het begin van de geul. Het bezwaar bij de oude manier van beloodsen per loodsboot is de grotere afstand naar diepwater (meer dan 30 mijl) en het grotere loodsbestand dat hiervoor nodig zou zijn.

De logische oplossing werd gezocht in het beloodsen „door de lucht” door met een helikopter een loods aan boord van de tanker te zetten. Ondanks aanvankelijke bedenkingen van de betrokken instanties doch met grote medewerking van het loodswezen in Rotterdam zelf, werden de afgelopen maanden geslaagde proeven gehouden op Shell-schepen door loodsen binnen een half uur ver buiten Hoek van Holland van een helikopter af te vieren op het hoofddek van voor Europoort bestemde VLCC's.

Om nu nog meer tijd en kosten te besparen wordt er gedacht aan het gebruik van het helikopterveld bij Hoek van Holland, waardoor de vliegverbindingen uiteraard korter worden doordat niet meer vanaf Schiphol of Zestienhoven hoeft te worden geopereerd.

Zolang dit nog niet in kannen en kruiken is gaat de loods naar Zestienhoven en daar aan boord van de helikopter, die hem dan dropt boven de tanker. De tanker verliest nauwelijks tijd doordat hij praktisch zijn manoeuvreersnelheid kan behouden en tijdens hoogwater naar Europoort koerst.

Verdere voorzieningen voor het navigeren van diepgeladen schepen door de geul betreffen het markeren door boeien, welke inmiddels zijn gelegd, en het aanbrengen van een ingenieus elektronisch navigatiesysteem volgens het „Decca” principe, hetwelk momenteel wordt beproefd. Het „begeleiden” van de schepen door nog aan te brengen extra radarposten op zee zal in 1971/1972 de nodige voorzieningen completeren.

Na dit interessante verhaal, dat aanleiding gaf tot vele vragen, besloot de heer Blaauwkamer de bijeenkomst, die bijzonder verhelderend is geweest ten aanzien van het navigatieprobleem van grote schepen.

E.

MEDEDELINGEN VAN DE DIRECTIE

I. De heer C. Westera — chef DFM/22 (Werktuigkundige Dienst Vloot „A”) — heeft met ingang van 1 oktober jl. de dienst der Maatschappij met pensioen verlaten.

De heer F. Engels treedt met ingang van die datum naast zijn huidige functie van chef DFM/21 (Technische Ontwikkelingen) tijdelijk op als chef DFM/22 tot de terugkeer van de heer K. J. Wiessner uit Japan omstreeks januari 1970, waarna laatstgenoemde zal worden belast met de leiding van sectie DFM/22.

II. Per 1 november a.s. zal de heer A. Roest — chef sectie Civiele Dienst (DFM/13) — de dienst der Maatschappij met pensioen verlaten.

Met ingang van laatstgenoemde datum zal de heer J. Th. J. H. van Gestel van die sectie de heer Roest opvolgen als chef van de Civiele Dienst.

DE 2,5 MILJOEN TON BEREIKT

Op 30 september werd in Japan het circa 207.000 ton metende s.s. „Marpessa”, gebouwd bij Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co. Ltd. op haar werf te Yokohama, opgeleverd en door de heer D. Rodenburg, Directeur van Shell Tankers N.V., aanvaard.

Met deze derde tweehonderdduizend tonner voor Shell Tankers N.V. heeft de totaal-tonnage van onze vloot — thans bestaande uit 54 schepen — de mijlpaal van 2,5 miljoen ton bereikt.

De afmetingen van de „Marpessa” zijn:

lengte over alles	: 325,35 m
breedte op spanten	: 47,16 m
holte tot bovendek	: 24,50 m
diepgang op zomermerk	: 18,96 m

Het schip is uitgerust met een I.H.I.-turbine-installatie met een vermogen van 28.000 a.p.k. bij 85 omwentelingen per minuut.

De dienstsnelheid bedraagt circa 16 mijl per uur.

VERHOOGING KINDERBIJSLAGBEDRAGEN

In verband met de aanpassing aan het gestegen loonpeil zijn met terugwerkende kracht tot 1 juli 1969 de kinderbijslagbedragen als volgt verhoogd:

	Per kwartaal	
	Nieuwe bedrag	Oude bedrag
1e kind	f 120,90	f 116,22
2e en 3e kind	f 137,28	f 132,60
4e en 5e kind	f 184,08	f 177,84
6e en 7e kind	f 203,58	f 196,56
8e en volgende kinderen ...	f 225,42	f 217,62

Deze verhoogde bedragen zullen, voor wat betreft het vlootpersoneel, in de loop van de maand oktober 1969 worden uitbetaald.

Chester bij Liverpool en

Ware het niet dat de rivier De Dee in de 14e eeuw is verzilt dan zouden onze schepen — wanneer ze naar het gebied om Liverpool worden gedirigeerd — deze rivier opvaren en Chester binnenlopen, een schilderachtig plaatsje, op ongeveer 30 km afstand van Liverpool (Birkenhead) en 10 km van Stanlow, met welke plaatsen het zowel door een spoor- als een buslijn is verbonden.

En als toeristische attractie of — voor de zeevarenden — dankbare onderbreking van het leven op zee biedt Chester meer dan Liverpool en Stanlow samen. Hiermee wil niets ten nadele zijn gezegd van deze steden die de zeevarenden ook wel genoeg te bieden hebben aan vertier, doch in een grote havenstad zal men nooit dat kunnen vinden wat Chester ons in overvloed biedt. Chester, in het lieflijke graafschap Cheshire, dat een toeristische attractie op zichzelf is. En geen wonder, toen Liverpool nog maar een nietszeggend vissersdorpje was, was Chester al een

belangrijk handelscentrum, met alles wat daar in de Middeleeuwen bij kwam; prachtige huizen, gedeeltelijk van steen, gedeeltelijk van hout, alles rijk bewerkt. En als we dan bedenken dat Chester reeds door de Romeinen werd gesticht, die er een fort bouwden met een heel murenstelsel eromheen, dan kunt u zich misschien voorstellen dat de bezoeker tijd tekort zal komen om alles te zien in één dag. Maar wie er eenmaal geweest is, keert er weer terug, keer op keer, want dit plaatsje aan de mooie rivier De Dee, met zijn kerken, kasteel, poorten en torens, blijft ons roepen.

Zoals u op onderstaande foto kunt zien zijn er winkelstraten waar u niet alleen op de stoep langs de etalages kunt lopen, doch ook — wat praktisch bij regenachtig weer! — op een galerij, te bereiken via opgangen op de hoeken. De oorsprong hiervan is niet geheel zeker, doch waarschijnlijk waren in de Middeleeuwen nog vele restanten over van de

grote Romeinse gebouwen; hierin vestigden zich winkeliers, doch anderen bouwden hun winkels er boven, met daarboven weer woonhuizen. Deze winkelstraten — de Rows genaamd — zijn voornamelijk te vinden binnen het vroegere Romeinse fort. Want, zoals gebruikelijk in vroeger tijden, de bewoners van een stad bleven het liefst binnen de veilige muren die hun plaats omringden; Chester is de enige stad in Engeland waarvan de muren nog geheel intact zijn, zodat het bij uitstek geschikt is om zich een idee te vormen hoe een versterkte stad er vroeger uitzag. Vanzelfsprekend is de stad inmiddels wel uit zijn „vestje” gegroeid, doch niet alleen de muren herinneren ons aan het oude centrum, doch ook de vele poorten, zoals de Eastgate, Northgate en de Watergate om er enkele te noemen. Door laatstgenoemde poort voeren de schepen vroeger de stad binnen, hier moest ook tolgeld betaald worden over de met de schepen aangevoerde koopwaar.

"The Rows"



"The Watergate"



Stanlow

Gelukkig streeft het stadsbestuur ernaar, om de typische bouwstijl uit de tijd van de Tudor en Stuart-regeringen te handhaven, ja vele nieuwe huizen worden zelfs nog gebouwd in deze stijl, zodat het aantrekkelijke karakter van de stad bewaard blijft. En mocht men onderweg dorst krijgen, schiet u dan eens een van de vele oude herbergen in, waar u in een sfeer van Engelse gemoedelijkheid en in een gelagkamer die u beschreven vindt in de boeken van Charles Dickens, bij een glas koel bier, de moede voeten onder de tafel kunt strekken.

De kathedraal en het oude kasteel (uit 1069) zijn ook alleszins een bezoek waard wanneer het weer niet meezit, maar het is onmogelijk binnen het bestek van dit artikel alle bezienswaardigheden op te sommen. Hoe het ook zij, Chester kan voor u de brug vormen om na een lange reis, tijdens het lossen van uw schip, de alledaagse beslommeringen te vergeten, en weer nieuwe moed op te doen voor de volgende etappe.



The "Old Dee Bridge"



ONZE ZILVEREN VLOOT- JUBILARISSEN



Na de uitreiking: (v.l.n.r.) de heer D. Rodenburg - Directeur, kapt. L. Brink, mevrouw P. G. Brink-Puleston, kapt. F. Fekkes, mevrouw P. Fekkes-Doeksen en de heer L. F. van den Belt - adjunct-Directeur.

De gezagvoerders L. Brink en F. Fekkes herdachten onlangs het feit dat hun dienstverband met onze Maatschappij de mijlpaal van een kwart eeuw had bereikt.

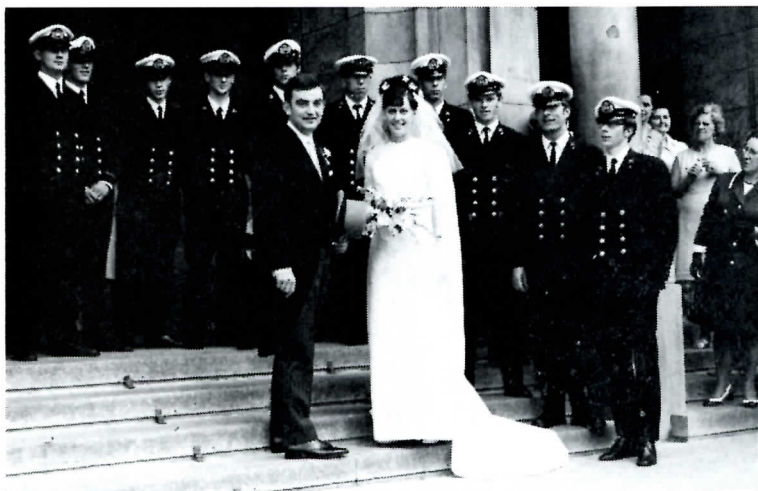
Aangezien beiden zich op de bewuste data op zee bevonden, werden zij met hun echtgenote op 11 september jl. door de Directie ontvangen, bij welke gelegenheid het gouden dienstembleem en tevens — voor de eerste

maal — de „extra maand” werd uitgereikt.

Na een genoeglijk drankje met de heren Rodenburg en Van den Belt (de heer Den Bakker vertoefde voor zakelijke besprekingen in Londen) was er voor de vrienden en collega's van de kantoororganisatie de mogelijkheid de jubilarissen te feliciteren.

Tenslotte werd aan beide echtparen

een lunch aangeboden, waarbij — behalve de heer Van den Belt — van het walpersoneel tevens de heren Beekman en Van Leeuwen aanwezig waren. Onnodig te zeggen dat deze dag heel wat gebeurtenissen uit de afgelopen vijfentwintig jaar de revue nog eens zijn gepasseerd, waarbij de ontwikkelingen van de laatste jaren zeker niet de minste aandacht kregen.



Erewacht voor de bruid

Voor velen die de laatste jaren hun loopbaan op de vloot begonnen, was het eerste contact met onze Maatschappij via mej. C. J. J. Klein van de Sectie DFP/3 - Recrutering en Cursussen. Geen wonder dan ook dat bij haar huwelijk op 3 juli 1969 met de heer B. v. d. Hoeven spontaan een erewacht van aspirant-officieren werd gevormd.

Ik had het voornemen om iedereen die ertoe heeft bijgedragen om mijn huwelijk tot een zó onvergetelijke dag te maken persoonlijk te bedanken.

Tot mijn grote spijt zie ik echter geen kans om dit te verwezenlijken. Ik hoop dan ook dat u het mij niet kwalijk zult nemen dat ik middels deze „open brief” u allen hartelijk dank, zowel voor uw aanwezigheid als voor de prachtige cadeaus die wij mochten ontvangen.

In het bijzonder wil ik hierbij noemen mijn oud-collega's, de CNOOKS en zeker niet in de laatste plaats de vijftien aspirant-scheeps-officieren die ons door hun spontane aanwezigheid zo'n leuke verrassing bereidden.

Connie van der Hoeven-Klein

WIJ SPRAKEN MET:

OUD-GEZAGVOERDER E. G. VAN EERDE



„Ik geloof niet dat er één andere maatschappij in Nederland is die zo goed voor zijn mensen zorgt als Shell,” zei kapitein Van Eerde nadat hij ons uitgenodigd had plaats te nemen in zijn riante flat te Bloemendaal. Hoewel hij al tien jaar, of liever gezegd zeventien jaar, met pensioen is, moet nog steeds niemand een kwaad woord zeggen van zijn werkgever die hij tweeënveertig jaar trouw gediend heeft. Tweeënveertig jaar... hoewel hij in 1952 officieel met pensioen ging, werden er nog zeven jaar op kantoor „bijgetekend”. Onder andere om de vlootstafcursus op poten te zetten. En dat niet alleen. De CNOOKS, in de running de „oud roest club” genaamd, was een van zijn eerste jobs tijdens zijn extra kantoorperiode. Jhr. H. G. A. Quarles van Ufford, die de supervisie had over de afdeling Rederij — waaruit Shell Tankers N.V. uiteindelijk gegroeid is —, had namelijk in 1950 in Londen een vergadering bijgewoond van de club voor oud-gezagvoerders en oud-hoofdwerktuigkundigen, die daar kort tevoren was opgericht. Hij was er zo enthousiast over dat hij bij terugkomst in Nederland de heer Van Eerde opdracht gaf hier iets dergelijks te organiseren. Via een circulaire werd gepolst of er voldoende belangstelling bestond en toen moesten er mensen aangezocht worden om in het Bestuur plaats te nemen. Daarvoor werd het halve land afgereisd. De één had het te druk, de ander moest nodig zijn huis schilderen, die moest... nou ja, ze hadden allemaal wat. Met veel pijn en moeite werd het eerste Bestuur samengesteld, dat bestond uit:

- F. A. J. Moll, oud-commodore — voorzitter
- M. J. Kiviet, superintendent Rederij — vice-voorzitter
- H. L. Ricardo — secr./penningmeester
- E. G. van Eerde, oud-gezagvoerder
- A. J. Konings, oud-gezagvoerder
- J. L. van der Kuijl, oud-hoofdwerktuigkundige

Kapitein Van Eerde zat dus ook in het Bestuur en dat heeft hij 12½ jaar achtereen volgehouden. Toen dwongen gezondheidsredenen hem om af te treden. Bij zijn afscheid werd hem een herinneringsbord aangeboden dat u op bovenstaande foto vereeuwigd ziet.

Maar om nu even terug te komen op die tweeënveertig dienstjaren, daarvan werden er negen, door de oorlog, doorgebracht met continu varen. Wij vroegen hem of hij in die periode iets bijzonders had meegemaakt. „Nou nee,” antwoordde hij, „ik heb wel eens een gat in mijn schip gehad, maar hoe dat erin gekomen is weet ik niet. We voeren toen namelijk in konvooi op de kust van Afrika en daar werd je iedere avond gebombardeerd.

Je kon er de klok op gelijk zetten. Op een van die avonden merkten we ineens dat dat gat in mijn schip zat. Nu had ik een meester, Schoonbeek was zijn naam, die eigenlijk tweede was, maar in oorlogstijd had je zo'n tekort aan mensen — door ziekten en zenuwzieken — dat hij als eerste bij mij voer. Deze man was werkelijk steengoed. Terwijl we dat gat in ons schip hadden, moesten wij veel manoeuvreren en die oude diesel-motoren moest je steeds aanzetten met luchtvat. De hulpmotor moest dus lucht pompen. De oorlog was al jaren aan de gang, de schepen kwamen sporadisch in dok, de spullen waren dus niet zo best in orde. Het gevolg was dan ook dat we geen lucht konden pompen en daardoor niet meer manoeuvreren. De eerste liep er krom van, als een oude man met zijn neus op het dek, van ellende. Ik liet namelijk aan hem over of we met het konvooi mee zouden varen of niet. Hij zei dat het niet ging en daarom weken we uit naar Algiers om te repareren. We zijn in Tunis geweest, bij de Franse Marine, maar niemand kon ons helpen en daar lagen we met ons schip. Toen heeft Schoonbeek het gepresteerd om de luchtpomp uit

te draaien met behulp van een kleine draaibank aan boord. Een hele prestatie als je weet dat eerst de ene kant van de pomp en daarna de andere erin moest. En wat de hele Franse Marine niet kon, dat heeft hij gedaan. Op een dag kwam hij bij mij en zei „HIJ POMPT”, en toen de oorlog afgelopen was, pompte hij nog. Enfin, wij weer met het konvooi vertrokken en even bezuiden Ierland, ik was op dat moment konvooi-leider, loop ik verdorie met mijn schip over een trilmijn. Die dingen ontploffen op de trillingen van je schroefwater. Gelukkig was ik er net overheen toen hij ontplofte, vlak achter me. Het was een enorme klap. Met een sprong stond ik naast mijn bed en dacht dat we naar de diepte zouden gaan. We controleerden alles maar konden geen schade vinden. De volgende dag echter komt diezelfde Schoonbeek naar me toe en zegt: „Kapitein, kom eens naar mijn motor luisteren, d'r zit zo'n raar geluid in.” Ik mee, maar naar mijn idee maakte dat geval evenveel herrie als anders. Ik zei tegen Schoonbeek: „luister, we moeten naar Amerika. Als we terug gaan moeten we uit het konvooi en dan krijgen we zeker een torpedo in onze buik. Laten we maar proberen Amerika te halen”. Om kort te gaan, we haalden Newport News en daar heeft Schoonbeek de motor uit elkaar gegooid. Laten we nou een gekraakte krukas hebben. Door de klap van die mijn was de as half gespleten en dat had mijn eerste gehoord. Net een dokter met een stethoscoop. We hebben zeven weken in reparatie gelegen. Toch maak je ook wel eens iets aardigs mee. Zoals met die stuurman die altijd een keer per dag de klokken gelijk kwam zetten. Het was een beste man, alleen waren zijn manieren niet „je dat”. Hij had bijvoorbeeld thuis nooit geleerd dat je, als je bij iemand binnenkomt, je pet af hoort te zetten. Dat deed hij bij mij dus ook niet.

Op een keer was ik het zat en zinde op een manier om hem dat netjes aan zijn verstand te brengen. Toen hij bij mij binnenkwam zei ik: „Zeg Van Puffelen, heb jij een vogeltje onder je pet?” Hij keek mij aan, nam zijn pet af, keek erin, keek mij aan, dacht kennelijk „de kapitein beduvelt me”, en zei: „Nee kapitein”; zette met een verongelikt gezicht zijn pet weer op en verdween”.

De heer Van Eerde lachte en zei: „het mag dan een moeilijke tijd zijn

geweest, ondanks alles had ik nem niet willen missen. Dat doet me opeens eraan denken dat we dikwijls allerlei artiesten aan boord hadden. Onder andere een kunstschilder, als ik me goed herinner was dat op de Juno, die elke deur en elk paneel met koeien en molens beschilderde, zomaar uit zijn hoofd. Een beetje menie hier en een beetje blauw daar, het was razend knap. Zoiets zou je nu niet meer hoeven te proberen. Hoe heet hij ook alweer, oh ja, Kwak."

In de pauze die viel informeerden wij, geïnspireerd door de naam Kwak, of hij wel eens dieren aan boord had gehad. „Wie, ik?” vroeg kapitein Van Eerde, „nou en of. Ik heb een kasuaris aan boord gehad, dat is een vogel die danig met zijn poten kan slaan, en kanaries en natuurlijk een boelboel."

„Een wat?” vroegen wij verbaasd. „Een boelboel is een klein vogeltje afkomstig uit Perzië dat je los aan boord kunt laten rondvliegen. Ze gaan de ene patrijspoort in en de andere weer uit,” verduidelijkte hij. „En apen, ik ving ze zelf. Als we in de buurt van het oerwoud lagen zetten we een val uit. Dat was een houten kistje met aan de voorkant een schuifluik met een lijntje naar achteren en binnen in dat kistje aan dat lijntje een banaan. In Malakka deden we dat veel. Hadden we eindelijk een aap gevangen dan ging hij met kistje en al mee aan boord en daar stopten we hem in een zak. Niet zo gemakkelijk want ze hebben een fiks stel tanden. Veelal gaven we ze in Bukom weg aan de inlanders aldaar omdat in Indië apen afgericht worden om klappers te plukken. Het wordt ze dan geleerd om in een kokospalm te klimmen en net zo lang aan de klapper te draaien tot hij op de grond valt. Ik spreek nu over 1923". Hij verbleef even met zijn gedachten bij die goede oude tijd, maar met een schok werd hij weer in 1969

gezet door onze laatste vraag. „Kapitein Van Eerde, u heeft nooit met een super-tanker gevaren, kunt u zich voorstellen hoe dat zou zijn?” „Dat zal ik u precies vertellen,” antwoordde hij, „mijn grootste tanker is een 12.500 tonner geweest.

Wel heb ik diverse proefvaarten meegemaakt, zoals met een 32.000 tonner, waar dan van die jongelui op zaten zoals Boersma, die toen derde stuurman was (deze jongeman is overigens nu ook gepensioneerd — Red.) en toen zei ik tegen hem: „jongen, als ik morgen met dat schip moest varen dan deed ik vannacht geen oog dicht. Dat meende ik.” Maar Boersma zei tegen mij dat als ik een week aan boord zou zijn het niet de minste moeilijkheid zou opleveren. Het is eigenlijk net als met radar in de oorlog. Dat er toen schepen naast ons voeren die door mist en rook heen vliegtuigen konden zien, daar begrepen we niets van. Ik heb wel een zekere evolutie meegemaakt, zoals richtingzoekers en dergelijke. Dat moet ik de Shell nageven, ze zijn altijd bij de eersten om iets nieuws toe te passen. Bovendien wordt er goed voor je gezorgd. Toen je er was en ook nou je er niet meer bent, niet meer in dienst bedoel ik."

En zo besloot kapitein Van Eerde ons onderhoud met een variant op de uitspraak waarmee hij begonnen was. Een uitspraak die zowel voor ons als voor onze lezers een alleszins prettig geluid is.

Moge het echtpaar Van Eerde nog vele goede en gezonde jaren voor de boeg hebben; met deze welgemeende uitspraak onzerzijds, die ongetwijfeld door tallozen wordt onderschreven, willen wij het verslag van het blijmoedig onderhoud met kapitein Van Eerde beëindigen.

J. F. S.



L. H. DE VRIES, COMMODORE MET PENSIOEN

MET INGANG VAN 1 OKTOBER 1969

Commodore L. H. de Vries trad op 2 mei 1938 in dienst van de Nederlandsch-Indische Tank-Stoomboot Maatschappij als 3e stuurman en werd tewerkgesteld aan boord van de „Clea”.

Na zijn terugkeer in Nederland begin 1940 werd hij onder de wapenen geroepen en als gevolg daarvan was hij genoodzaakt de gehele oorlog in Nederland door te brengen.

Eind 1945 kwam hij wederom in actieve dienst als 2e stuurman en werd tewerkgesteld aan boord van de „Clavella”.

In 1948 en 1949 was hij gedurende één jaar als oudste stuurman en bevelvoerend officier aan boord van enige kustvaartuigen in Indonesische wateren waarna hij werd overgeplaatst naar een diepzeetanker.

In 1950 keerde hij voor studie in Nederland terug en behaalde hij zijn eerste rang. Als 1e stuurman heeft hij op een aantal schepen dienst gedaan, waarna in november 1958 zijn eerste commando aan boord van het m.s. „Clavella” volgde.

In de loop van de jaren heeft hij het bevel gevoerd over de „Kermia”, „Mitra”, „Arca”, „Kara”, „Vasum”, „Philippia”, „Sepia”, „Ondina”, „Onoba”, „Diadema”, „Daphne”, „Niso”, „Dione” en de „Macoma”.

Op 16 maart 1968 werd hij aan boord van laatstgenoemd schip tot commodore benoemd.

Op 11 juli jl. droeg hij het commando van de „Macoma” en het commodorechap over aan zijn opvolger.

Wij wensen de heer De Vries nog vele jaren van goede gezondheid temidden van zijn gezin.

ONZE

VLOOTJUBILARISSEN



PH. DE VRIES
scheepsvorman
per 21.9

**25
JAAR
IN
DIENST**



J. J. ZIJTA
scheepsgezel a/w
1959 - 7.9 - 1969

**10
JAAR
IN
DIENST**

VLOOTPERSONEEL IN DIENST GETREDEN



R. C. Pabbruwee
II.stm.
per 20.8



G. J. C. van Eeten
II.stm.
per 21.8



E. J. Frölich
II.stm.
per 21.8



A. J. M. v. Kemenade
II.stm.
per 22.8



J. M. Huisman
II.stm.
per 25.8



F. J. van der Vegte
II.stm.
per 25.8



P. G. van der Laag
II.stm.
per 31.8



C. J. de Boer
II.stm.
per 1.9



M. de Bruijne
II.stm.
per 7.9



R. A. J. van Vugt
II.stm.
per 7.9



K. D. Peereboom
II.stm.
per 15.9



C. W. H. v. d. Heuvel
5e wtk.
per 25.8



H. F. de Leeuw
5e wtk.
per 1.9



W. T. v. Leeuwen
II.wtk.
per 18.8



P. H. van Beusekom
II.wtk.
per 20.8



J. A. Boerema
II.wtk.
per 20.8



R. Kuijper
II.wtk.
per 20.8



J. C. F. Monkel
II.wtk.
per 23.8



T. L. M. Ahlers
II.wtk.
per 25.8



J. Esselman
II.wtk.
per 25.8



J. B. van der Veer
II.wtk.
per 26.8



E. Slot
II.wtk.
per 31.8



J. P. Kleijwegt
II.wtk.
per 1.9



D. A. Kruk
II.wtk.
per 1.9



J. Lagcher
II.wtk.
per 1.9



E. van der Linden
II.wtk.
per 1.9



R. J. Ouwens
II.wtk.
per 1.9



G. M. Piera
II.wtk.
per 1.9



R. J. A. Reisig
II.wtk.
per 1.9



J. C. Ranshuijsen
II.wtk.
per 1.9



S. Y. T. M. Andela
II.wtk.
per 1.9



J. C. van Beinum
II.wtk.
per 1.9



K. W. J. A. Soontjens
II.wtk.
per 1.9



H. Sterrenburg
II.wtk.
per 1.9



C. J. Tanis
II.wtk.
per 1.9



A. Verwijs
II.wtk.
per 1.9



A. W. Ros
II.wtk.
per 1.9



A. J. Ruikes
II.wtk.
per 1.9



J. M. R. W. Rutters
II.wtk.
per 1.9



J. Driesen
II.wtk.
per 8.9



R. F. Bakker
II.wtk.
per 13.9



L. Kemeling
II.wtk.
per 15.9



L. Deynen
hoofd voeding
per 24.8



J. Roosenburg
scheepskok
per 27.8



J. P. M. van der Ven
scheepsvakman II
per 8.9



J. N. Rotteveel
scheepsvakman II
per 9.9

BOEKBESPREKING

„Schip Ahoy” — „De mooiste verhalen van de zee”

Uitgegeven door J. H. Gottmer te Haarlem

Prijs: f 15,90.

Dit, slechts 266 pagina's tellende, boek bevat zestien korte verhalen: naast zes oorspronkelijke Nederlandse, tien vertalingen van buitenlandse verhalen.

Het enige dat deze verhalen met elkaar gemeenhebben is dat zij betrekking hebben op de zee en de zeevaart, zij het in de meest uiteenlopende zin.

Zo vinden we er naast een fijnzinnig geschreven verhaal van Borstlap — ditmaal niet over de sleepvaart, dat heeft hij nu overgelaten aan Anthony van Kampen en Noordegraaf — een stoer verhaal van Willem de Geus (wiens naam niet vermeld werd in de opgave van de auteurs op de om-

slag), een schipbreukverhaal van Stephen Crane en een adembenemende vertelling van Edgar Allen Poe, om er maar enkele uit de rijke inhoud te noemen.

De verhalen, die kennelijk met grote zorg zijn gekozen, brengen een mengeling van spanning, avontuur, durf, romantiek en — vanzelfsprekend — sex.

Het is dan ook een bundel geworden waarin ieder die zich aangetrokken voelt tot lectuur over de zee en de zeevaart veel van zijn gading zal vinden, en een boek dat men, na het laatste verhaal gelezen te hebben, niet in de kast opbergt, maar in de nabijheid houdt om het weer ter hand te kunnen nemen en enkele van de verhalen te herlezen. De voortreffelijke illustraties die het boek verluchten zijn van de hand van Dietrich Lange.

Wij brengen de uitgever gaarne hulde voor deze verrijking van onze zee-literatuur!

S. t. P.

IN MEMORIAM



M. D. van der Veen
2e werktuigkundige

In de vroege ochtend van 16 september werden wij opgeschrikt door het ontstellende nieuws dat 2e werktuigkundige M. D. van der Veen de avond tevoren tijdens laswerkzaamheden aan boord van het s.s. „Vasum” — welk schip bij Curaçao op orders lag te wachten — door stroom was getroffen en aan de gevolgen was overleden. Hoewel het schip kort na het ongeval in Caracasbaai werd afgemeerd en het slachtoffer met spoed naar het ziekenhuis werd vervoerd mocht dit niet meer baten, aangezien reeds bij aankomst in het Elisabeth Gasthuis de levensgeesten geweken bleken te zijn.

Gestuwd door een grote mate van enthousiasme en een sterke werklust slaagde de heer Van der Veen er reeds negen jaar na aanvang van zijn loopbaan in, de rang van 2e werktuigkundige te bereiken; door zijn levensopvatting en persoonlijke instelling kon hij steeds als een voorbeeld voor collega's en ondergeschikten gelden.

Zijn stoffelijk overschot werd naar Nederland overgebracht en op 23 september jl. te Groningen gecremeerd. Hierbij waren van de vloot aanwezig: hoofdwerktuigkundige Balvers en echtgenote, hoofdwerktuigkundige Fehrman, 2e werktuigkundige Joost de Jong en echtgenote, 2e werktuigkundige Jousma, 3e werktuigkundige Van Vliet en echtgenote en de heren Baljet (chef Technische Dienst B-Vloot) en Van Leeuwen (chef Scheepsofficieren) van de walorganisatie.

Laatstgenoemde nam namens alle medewerkers en vrienden bij Shell Tankers met een kort woord afscheid van collega Rinus van der Veen, waarbij terecht het accent werd gelegd op het feit dat de overledene niet alleen door zijn prestaties en bekwaamheden, maar vooral wegens zijn waarde als mens in de gemeenschap bij velen van ons nog lange jaren in de gedachten zal voortleven.

Ons aller gevoelens van medeleven gaan uit naar zijn nabestaanden, met name naar zijn echtgenote en twee, nog zeer jonge kinderen, en wij kunnen slechts hopen dat het hun gegeven mag zijn de kracht te vinden deze zware slag te dragen.

VLOOTPERSONALIA

(in de periode van 16.8 t/m 15.9.1969)

GEBOREN:

- 6.8: David Willem, zoon van E. A. Bik, 3e stm., en mevrouw M. G. Bik-Drijver;
9.8: Anneliese Marianne, dochter van J. J. Jonkman, 2e wtk., en mevrouw E. C. Jonkman-van den Berg;
9.8: Ingrid, dochter van J. A. Schuiten, bediende, en mevrouw J. J. Schuiten-Hoenderdos;
13.8: Grace Kruina Erni, dochter van L. C. Spoon, hfd.wtk., en mevrouw H. S. Spoon-Morree;
Charissa Catharina Theodora, dochter van G. J. Verbeek, 3e wtk., en mevrouw J. H. T. M. Verbeek-Tesser;
17.8: Geraldine Hélène, dochter van H. A. M. Heijens, 3e wtk, en mevrouw M. E. G. Heijens-Govaert;
18.8: Henk Johan, zoon van P. C. Rakké, 1e stm., en mevrouw H. J. Rakké-van den Berg;
19.8: Trijntje Klaske, dochter van A. Hoekstra, 4e wtk., en mevrouw A. Hoekstra-Valk;
1.9: Louisa Christina, dochter van C. Verburgt, 3e stm., en mevrouw J. M. Verburgt-van Boven.

GEHUWD:

- 15.8: D. Landstra, scheepskok, met mej. L. J. Stapert;
29.8: J. L. de Bondt, 4e wtk., met mej. G. F. Mulder;
3.9: J. Penning, 5e wtk., met mej. M. van de Vijver;
12.9: J. P. J. Reichwein, 3e wtk., met mej. J. J. van Lieshout.

AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

- gezagv.: E. J. Stapper, P. C. D. Sandee, G. Heising, J. de Graaf, F. Fekkes, W. T. Spier, P. B. Hibma, J. Priest, M. Zuilhof, P. Buisman;
1e stl.: A. J. Bloem, J. J. Osinga, J. Bosman, P. F. L. Schölvincq, P. R. Brunet de Rochebrune, H. G. Willemsen, A. J. de Ronde, D. M. Mos, R. A. M. van Hooydonk;
2e stl.: J. Baard, W. C. Padmos, G. C. van Malland, W. S. van der Ham, J. Broekmeijer;
3e stl.: R. J. den Os, F. J. Kronenberg, A. B. Tuijl, R. F. H. Kobessen, L. O. Statie, C. van Hardeveld, G. J. Knol, J. G. Leenders, H. Bijvank, J. A. Koenraad, L. N. Saal, G. Zoetendal, D. M. Alderlieste;
4e stl.: P. G. van der Horst, R. Drenth, R. A. de Boer, J. H. N. Pabbruwee, H. de Roo;
II.stl.: M. M. Scheele, J. J. A. M. van den Bos, G. A. H. A. Molenaar, G. Besier, C. van de Vrie, R. J. Grotjohan, J. J. Honders, A. G. J. de Wit, J. Boonstra, H. den Ouden, J. J. J. van Beek, A. P. Margadant, F. Makkee, J. Kerkhof, W. L. Westhoff, J. A. M. Sneek;
hfd.wtk.: J. van Bon, C. de Witte, P. J. de Lange, W. Balvers, J. D. Donken, L. F. Veldhuis, H. J. Nieuwenstein, W. J. J. van den Berg;
2e wtk.: H. de Hoog, J. L. 't Mannetje, N. J. Doorn, G. Rietdijk, W. G. van der Velden, C. P. Kortekaas, A. de Boer;
3e wtk.: A. G. M. Witten, H. C. van der Weijde, E. Aanen, K. L. J. Aertssen, H. M. Westerveld, J. P. van Boven, H. A. M. Heijens, M. J. Parent, M. de Boer;
4e wtk.: F. van der Holst, J. J. J. Ludekuse, C. G. van der Zwet, C. Swartjes, J. Kossen, J. B. Krijnen, J. J. Timmers, B. R. A. Jansen, A. van Rijswijk;
5e wtk.: I. Lobs, A. E. A. van Velde, J. A. Deelen, G. A. Sletering, J. Spreij, F. G. Museler, P. N. Droog, J. Penning, K. M. van Harpen, W. J. H. M. Toussaint, R. F. M. ten Hoonte, E. Hendrikse, G. D. Reijbroek, E. Pesschier;

- II.wtk.: H. C. Dijkstra, T. J. R. Eggink, J. G. van der Poel, H. C. Duyts, P. A. van Splunter, H. van Os, G. J. Afink, J. Moerbeek, B. K. Frans, M. F. Stoltink, P. J. Steevensz, F. M. Janssen, P. B. Rensen, H. P. J. M. van den Boomen, R. van Egmond, S. van der Meulen, W. I. van der Burght, C. Brassier, R. Mühlnickel, J. J. van Vondel, A. B. M. Peeters, R. Sijnja, D. L. Elsmann, R. J. de Vries, M. J. Viergever, J. van Seters, G. van Berghem, H. Koster, P. Lautenbach, N. Z. van der Zwan, J. J. P. Kuijper Boone, F. H. de Jong, E. C. A. Vierling, W. van der Plas, H. L. Hendrison, J. A. W. Schulte, H. J. W. Koopman, F. O. Schlüter;
scheepsvorman: C. Poot;
scheepsvaklieden I: J. Pronk, B. Verburg;
scheepsvaklieden II: W. Cevaal, R. Stuifzand;
hoofden voeding: J. Kooi, G. H. Valk, B. M. de Roode;
scheepskok: J. L. Menger.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Abida:** 1e stm. W. Bosma;
m.s. Acila: II.stm. C. P. Weerheim, II.wtk. E. J. Swemmer, II.wtk. N. van Gent;
m.s. Acmaea: 1e stm. B. C. Visser, wnd. 2e stm. B. H. Weersma;
m.s. Acteon: II.wtk. L. M. Dijkhuizen, II.wtk. H. J. Advocaat;
s.s. Arca: 1e stm. A. C. Weide, II.stm. J. M. Huisman, II.stm. G. J. C. van Eeten, 5e wtk. P. Dekkers, 5e wtk. J. P. van de Water, II.wtk. P. H. van Beusekom, II.wtk. J. C. F. Monkel, hoofd voeding L. Deynen;
s.s. Atys: wnd. 1e stm. W. Roselaar, wnd. 3e stm. M. van der Heiden, hfd.wtk. W. J. van der Hoek, 5e wtk. G. van Eijk, 5e wtk. R. A. M. Haffert;
m.s. Camitia: wnd. 2e stm. A. G. Kroon, 3e stm. C. P. C. van Goethem, II.stm. C. J. de Boer, hfd.wtk. D. Gooris, 3e wtk. G. J. Verbeek, 4e wtk. R. Smits, 5e wtk. B. van Os, 5e wtk. A. P. van der Schagt, II.wtk. J. C. Ranshuijzen;
s.s. Capiluna: 1e stm. B. R. Teuben, wnd. 2e stm. C. M. Honig, 2e wtk. G. J. B. Hartman, wnd. 4e wtk. G. J. A. de Ruiter, II.wtk. B. Slagmolen, II.wtk. T. van de Ruit;
s.s. Capulonix: 3e stm. M. Kruijshaar, II.stm. L. Marees, 5e wtk. H. H. van der Linde, II.wtk. R. J. Bax, II.wtk. S. A. G. M. van Nijnatten, radio-officier R. Goosens;
m.s. Cinulia: wnd. gezagv. J. Verhoeven, II.wtk. R. J. A. Reisig, hoofd voeding H. Scharloo;
m.s. Crania: II.stm. C. M. A. Nelissen, II.wtk. W. M. G. M. van Loon;
m.s. Dallia: gezagv. G. P. Paulussen, 3e stm. M. C. Kalkman, 2e wtk. W. J. Meuldijk, II.wtk. J. Esselman, II.wtk. J. M. R. W. Rutters, II.wtk. T. L. M. Ahlers, scheepsvorman C. J. de Fouw, scheepsvakman I J. Brobbel, scheepsvakman II F. J. Trijzelaar, hoofd voeding E. T. P. van Boles;
m.s. Daphne: 1e stm. H. van Slegtenhorst;
m.s. Diadema: gezagv. K. Drent, 1e stm. M. Hus, 3e stm. B. de Vreeze, 3e wtk. H. A. E. Wenas;
s.s. Kabylia: hfd.wtk. R. A. J. Ruesink;
s.s. Kalydon: gezagv. C. E. van 't Woudt; 3e stm. P. Vijfhuizen, wnd. 2e wtk. J. C. Zwart;
s.s. Kara: wnd. 2e stm. J. Wassenaar, II.stm. R. P. Regout, II.stm. J. G. van Leeuwen, wnd. hfd.wtk. A. de Jong, II.wtk. W. Eijdenberg, II.wtk. P. Bakx, II.wtk. T. J. W. A. Ploegmakers, II.wtk. H. Oldeboom;
s.s. Katelsya: wnd. 2e stm. W. F. de Haan, 3e stm. M. Buth, 2e wtk. P. J. Engelsma, 4e wtk. S. P. van Galen, 5e wtk. J. E. Buitendijk, II.wtk. J. B. van der Veer, radio-officier J. O. Jassies;
s.s. Kelletia: 5e wtk. E. L. F. Nijhuis;
s.s. Kenia: 4e wtk. C. Loman, 5e wtk. J. P. G. A. Plantinga, radio-officier C. Bimmel;
s.s. Kermia: gezagv. J. van der Velden, wnd. 2e stm. P. Buijs, II.stm. A. J. M. van Kemenade, wnd. 4e wtk. D. W. de Boer;
s.s. Khasiella: gezagv. J. W. Sterringa;
s.s. Kopionella: 3e stm. G. van Riet;
s.s. Korovina: 1e stm. J. B. P. Imming, 3e stm. P. A. B. de Ruiter, 4e stm. H. Swenne, II.stm. R. A. Jongejan, hfd.wtk. J. M. Nobels, 3e wtk. P. H. Bakker, II.wtk. C. de Zwart, II.wtk. L. Westendorp, II.wtk. J. van der Werk;
s.s. Kosicia: 2e wtk. T. E. Leewangh;
s.s. Kossmatella: radio-officier A. D. Sinjorgo;
s.s. Krebsia: wnd. 1e stm. N. Veenendaal, 3e stm. M. A. Diehl, wnd. hfd.wtk. P. Stachelhausen, 5e wtk. F. van den Boogaard, wacht-assistent J. den Hartog;
s.s. Kryptos: gezagv. D. Rijk, II.stm. R. C. Pabbruwee, II.stm. E. J. Frölich, II.wtk. W. T. van Leeuwarden, II.wtk. J. L. B. de Bruin;
s.s. Kylix: 1e stm. P. E. van der Veld, wnd. 3e stm. F. B. Visser, hfd.wtk. J. Tekelenburg, 3e wtk. J. H. Nijhuis, 4e wtk. F. A. M. Vergroesen, II.wtk. J. L. F. Pieters, II.wtk. L. J. Stam, II.wtk. E. S. Zwart, II.wtk. P. Ho'tring, II.wtk. H. L. Castens;
ss. Macoma: 3e wtk. R. B. Scherjon;
s.s. Metula: 1e stm. D. de Boer, 3e stm. A. A. J. M. Defesche, hfd.wtk. J. P. Hasenack;

IN MEMORIAM

S. CUPIDO

De heer Cupido, oud-gezagvoerder van N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, verliet op 1 januari 1949 de Maatschappij met pensioen, na 21 dienstjaren.
Hij overleed op 26 augustus jl. te West-Terschelling en bereikte de leeftijd van 70 jaar.

m.s. Neverita: wnd. 2e stm. J. B. H. Lutmers, II.stm. P. G. van der Laag, 2e wtk. W. A. M. Bouma, 5e wtk. D. Zwierenberg, 5e wtk. R. Dijkstra, II.wtk. P. C. R. M. Simons, II.wtk. R. J. Ouwens, II.wtk. D. W. Smit, scheepsvakman II H. J. Veldhoen, hoofd voeding P. van der Veur, scheepskok J. Roosenburg;

m.s. Niso: 5e wtk. J. Douma;

s.s. Ondina: wnd. 2e stm. E. E. J. Eelman;

s.s. Onoba: II.stm. J. F. Middelkoop, II.wtk. W. Willems, II.wtk. C. P. den Heijer, II.wtk. J. P. T. van Vlodrop;

s.s. Patro: 2e wtk. F. G. Krijgsman, 5e wtk. A. G. Peters;

s.s. Philidora: 3e stm. A. J. Verheul, 3e wtk. J. H. S. van der Pas;

s.s. Philine: 3e stm. B. J. H. Wortelboer, II.stm. F. J. van der Vegte, wnd. 3e wtk. J. Almekinders, 5e wtk. M. W. M. van der Burgh, II.wtk. J. A. Boerema, II.wtk. R. Kuijper, radio-officier P. L. Linders;

s.s. Philippia: 1e stm. H. J. Allaart, II.stm. H. R. R. van de Riet, II.wtk. H. J. Nieuwenhuis, II.wtk. G. van Ochten;

s.s. Sepia: 2e wtk. W. van Kemp, 5e wtk. J. H. Verhaaf;

s.s. Vitrea: gezagv. P. J. Kalkman;

s.s. Vivipara: II.stm. M. de Bruijne, II.stm. R. A. J. van Vugt, 2e wtk. S. Neeleman;

s.s. Zafra: 5e wtk. H. F. de Leeuw, radio-officier W. T. C. van den Heiligenberg.

UIT DIENST GETREDEN:

1e stm.: B. van Hardeveld;
 2e stm.: L. D. J. van Zuilekom;
 3e stl.: F. Hellendoorn, A. P. Wijte;
 hfd.wtk.: A. W. Brakel;
 3e wtk.: C. C. van Essen;
 5e wtk.: S. Hoekstra, H. W. ter Haar;
 scheepsvaklieden II: L. Brinkman, H. Strangmann;
 wachtassistenten: J. M. P. Simons, J. A. Scholtens.

MET PENSIOEN:

commodore: L. H. de Vries.

TIJDELIJK IN DIENST GETREDEN:

hfd.wtk.: R. A. J. Ruesink, G. Bravenboer.

TIJDELIJK TEWERKGESTELD BIJ SHELL B.P. NIGERIA:

2e wtk.: J. Visser;
 4e wtk.: F. Pater;
 5e wtk.: J. Douma.

TERUG VAN TIJDELIJKE TEWERKSTELLING BIJ SHELL B.P. NIGERIA:

gezagv.: W. J. de Haan;
 3e stm.: F. J. Kronenberg;
 hfd.wtk.: J. van Bon;
 5e wtk.: J. Spreij.

IN DIENST GETREDEN:

3e stm.: B. de Vreeze.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

2e stuurman G.H.V.: 3e stm. E. A. Bik;
 3e stuurman G.H.V.: 4e stm. D. J. Mittelmeijer;
 „A”: 5e wtk. J. F. A. Leurs.

AANGESTELD ALS:

hfd.wtk.: P. J. de Lange, C. de Witte;
 4e stm.: D. J. Mittelmeijer.

IN DIENST GETREDEN (EX-N.A.M.):

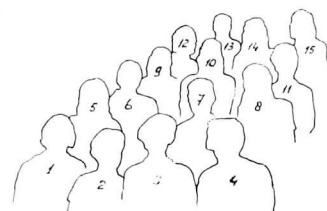
gezagv.: A. de Ligt.



Foto: Fotobureau C. Kramer, Rotterdam

IN DIENST:

	Sectie	in '69
1. Mej. A. J. van der Marel	DFF/3	1.9
2. Mej. W. C. Groen	DFP/51	
3. Mej. Y. M. Broekhoven	DFF/4	11.8
4. Mej. E. J. Nagelkerke	DFP/1	1.9
5. Mej. J. C. J. van Veggel	DFF/4	1.8
6. Mej. K. N. van Acquoj	DFF/4	1.9
7. Mej. A. de Winter	DFF/4	1.8
8. Mej. E. Kleijweg	DFF/1	1.9
9. Mej. G. Liedorp	DFF/4	1.9
10. Mej. A. E. F. Tunderman	DFF/4	1.9
11. Mej. A. Roskam	DFP/3	1.9
12. Mej. S. de Koning	DFF/4	1.9
13. J. Blaauwkamer	Chef DFP/5	
14. Mej. R. J. Muijsson	DFF/3	1.9
15. Mej. Y. Keijzer	DFP/3	1.9



MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode van 16.8 t/m 15.9.1969)

OVERGEPLAATST:

18.8: W. N. Wouters van sectie DFF/4 naar sectie DFP/4.
 1.9: Mej. E. M. C. Martinot van sectie DFF/4 naar sectie DFP/3.
 8.9: Mej. J. van Veghel van sectie DFF/4 naar sectie DFP/2.
 15.9: Mevr. H. M. W. van der Klooster-Wensing van sectie DFM/4 naar sectie DFP/1.

GEHUWD:

2.9: J. A. M. Lindeman - sectie DFP/2 - met mej. R. B. C. Landheer.

Redactiecommissie:

G. W. Bakker
 A. Baljet
 I. J. A. van Dommelen
 G. H. van Leeuwen
 J. C. W. Schuller tot Peursum
 (voorzitter)
 W. N. Wouters

tussen schip en ka

negende jaargang no. 2 — oktober 1969
 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 GEOORLOOFD 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