

TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS B.V.
OKTOBER 1975





Ridder

De heer E. van 't Slot, adjunct-directeur van onze maatschappij, was op 18 september jl. 40 jaar in dienst van de Koninklijke/Shell Groep. Door H.M. de Koningin is hij op die dag benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau. De bij deze benoeming behorende versierselen werden hem in de morgenuren uitgereikt

door Mr. R. F. H. Hempenius, burgemeester van zijn woonplaats Pijnacker. Daarbij waren aanwezig de heer Brouwer, onze directeur, alsmede een kleine delegatie van het personeel. In zijn toespraak sprak de burgemeester zijn bewondering uit voor het doorzettingsvermogen en het juiste gebruik van zijn talenten door de zo juist benoemde ridder, die op 15-jarige leeftijd als jongste bediende was begonnen bij de Shell. Hij betreunde het voorts ten zeerste, dat bij dergelijke gelegenheden niet ook een echtgenote kan worden onderscheiden, want voor iemand die behalve zijn taak op kantoor nog in zoveel commissies en werkgroepen zit, wordt ook van de vrouw thuis veel opofferingsgezindheid gevraagd.

Na deze plechtigheid werd de heer en mevrouw Van 't Slot door de directie een lunch aangeboden, waarbij de jubilaris het dienstembleem kreeg uitgereikt alsmede de bij zijn benoeming behorende draagmedaille. Ofschoon hoofd van de afdeling Personeel en dus normaliter op de hoogte van al hetgeen op personeelsgebied wordt voorbereid, was de jubilaris tot vlak voor zijn benoeming volkomen onkundig van de eer die hem te beurt zou vallen, alsmede van de plannen die op kantoor werden gesmeed om deze 40-jarige dienstjubilaris — en dat is tegenwoordig een grote uitzondering — eens te fêteren. Daaronder een receptie die in de namiddagen werd gehouden, alwaar de heer Van 't Slot van zeer vele medewerkers de felicitaties in ontvangst kon nemen.

Contract

Ecol Ltd., New Orleans, Louisiana, en Shell Marine (UK) hebben een bevrachtingscontract afgesloten, waaronder tankers van de Koninklijke/Shell Groep ruwe olie uit het Midden Oosten, Afrika en het Caraïbisch gebied zullen vervoeren naar de raffinaderij van Ecol in Garyville, Louisiana. De verschepingen, ongeveer 10 miljoen ton per jaar, zullen vlak voor de ingebruikneming van de raffinaderij — augustus/ september 1976 — een aanvang nemen; het

contract is voor drie jaar, met mogelijk verlenging. Ecol Ltd, een onafhankelijke raffinage-maatschappij, is op 50/50 basis eigendom van de Ingramcorporation in New Orleans en de Northeast Petroleum Industries Inc. in Boston, Massachusetts. De raffinaderij, met een capaciteit van 200.000 barrels per dag, is thans in aanbouw in de Verenigde Staten en is de eerste aldaar die speciaal is ontworpen voor optimale produktie van stookoliën, die thans grotendeels van raffinaderijen elders in de wereld moeten worden betrokken. Voor de meeste verschepingen zullen VLCC's worden ingezet, maar aangezien de Mississippi slechts schepen met geringe diepgang toelaat, zal de Shell buiten de territoriale wateren van de Verenigde Staten tot „lichteren" overgaan. In de Shell-vloot zijn thans vijf tankers speciaal uitgerust voor „lichteren", waarmee reeds meer dan 1000x een VLCC gedeeltelijk op zee is gelost. Drie van dergelijke „lichters" worden speciaal uitgerust om ruwe olie te kunnen afleveren onder het thans getekende contract.

Bij de voorplaat

Een radarpost langs de Nieuwe Waterweg, een van de diensten in de Rotterdamse haven die betrokken zijn bij de aankomst en het vertrek van een schip. Op de pagina's 8 t.m. 10 van dit nummer treft u daarover een artikel aan, alsmede een korte historische terugblik op het ontstaan van de loodsdiensdiensten.

Shell pensioenfonds

Ter informatie van belanghebbenden delen wij mede dat de grensbedragen, voorkomende in de pensioenformule die voor de berekening van het normaal- en uitgesteld pensioen wordt gehanteerd, met ingang van 1 juli 1975 zijn gewijzigd in respectievelijk f 20.400 en f 27.900. (In artikel 21 lid 1 en 19 lid 3 van reglement II alsmede in artikel 20 lid 1 en artikel 18 lid 3 van reglement III werden oorspronkelijk de volgende grensbedragen genoemd: f 16.300 en f 22.300).

Mededelingen

De heer J. J. van Schagen (ex Oman) is met ingang van 1 september 1975 als fleet-superintendent in DFM/1 tewerkgesteld; de heer B. C. Visser zal omstreeks 1 november 1975 naar de vloot terugkeren.

Met ingang van 15 september 1975 is Drs. R. R. M. C. Hoyng, voorheen werkzaam bij S.I.P.M. Den Haag, voor een aantal jaren tewerkgesteld in de afdeling Finance and Administration (DFF).

De heer Hoyng is aangesteld als chef van de nieuwe sectie „Special Studies" (DFF/6) en treedt tevens op als plaatsvervanger van het hoofd van de afdeling DFF.

Betrokkene is als chef DFF/6 o.a. belast met speciale studies op het gebied van Methodes en Procedures en met bepaalde assurantie-werkzaamheden. Bovendien zal de heer Hoyng studies verrichten die verband houden met diversificatie.

Met ingang van 1 november 1975 zal Drs. C. Geerinck worden overgeplaatst van S.I.P.M. Den Haag naar ons kantoor en worden tewerkgesteld in DFD/2.

Dokter K. Engelsma kan vanaf 9 september 1975 voor enige tijd zijn medische functie niet vervullen.

De vervanging van dokter Engelsma is als volgt geregeld:

tot begin oktober: dokter H. Volker; vanaf begin oktober tot terugkeer dokter Engelsma: dokter D. F. Rijkels.


m.s. „Camitia"

Het m.s. „Camitia" is verkocht en op 1 september 1975 overgedragen aan de nieuwe eigenaar, Ocean Carriers Inc., Manilla, Philippijnen. Onze vloot telt thans nog 53 schepen, waarvan 7 opgelegd en 1 buiten dienst.

Verzoeken voor scheepsinformatie te bellen:

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	m.s. Cinulia	m.s. Felania	s.s. Kopionella	s.s. Meta	s.s. Philippia
m.s. Acila	m.s. Crania	m.s. Fulgur	s.s. Korovina	s.s. Mitra	s.s. Viana
m.s. Acmaea	m.s. Dallia	s.s. Kabylia	s.s. Kosicia	s.s. Mytilus	s.s. Vitrea
m.s. Acteon	m.s. Daphne	s.s. Kalydon	s.s. Kryptos	m.s. Niso	s.s. Vlieland
s.s. Arca	m.s. Diadema	s.s. Kara	s.s. Kylix	s.s. Ondina	s.s. Zafra
s.s. Atys	m.s. Diloma	s.s. Katelysia	s.s. Lovellia	s.s. Onoba	s.s. Zaria
s.s. Capiluna	m.s. Dione	s.s. Kelletia	s.s. Macoma	s.s. Patro	
s.s. Capisteria	m.s. Dosina	s.s. Kermia			
		s.s. Khasiella			

NOTITIE



Nieuws van het verkiezingsbureau

Per 1 september 1975 is de bereidverklaringsprocedure voor de kandidaatstelling, zoals die in bekendmaking no. 1 is vastgelegd, gesloten. Een 17-tal werknemers hebben zich op deze wijze bereid verklaard om kandidaat te zijn. Wij moeten nu nog de benodigde handtekeningen verzamelen voor de ondersteuning van hun kandidatuur.

Informatie-stand

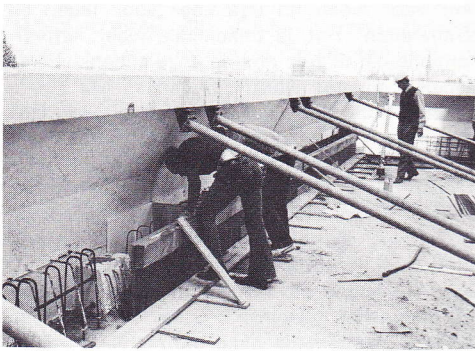
Aangezien het verkiezingsbureau niet altijd ten kantore aanwezig kan zijn is ter bevordering van een goede informatie betreffende de gang van zaken op het verkiezingsbureau, een „informatie-stand” ingericht.

Het ligt in de bedoeling om in deze „stand” alle voor de werknemers van het vlootbedrijf van belang zijnde informatie, welke verband houdt met de ondernemingsraad en de verkie-

zing daarvoor, ter inzage te deponeren. Er zal tevens voldoende informatiemateriaal aanwezig zijn om mede te nemen, zoals het voorlopig reglement, door het verkiezingsbureau gepubliceerde bekendmakingen en dergelijke. De „stand” is ingericht in de gang op de tweede verdieping ter hoogte van kamer 2.35. Het is dus van groot belang dat men bij bezoek op kantoor even bij deze „stand” langs gaat.

Ten slotte kan deze „stand” ook worden gebruikt door de werknemers om op positieve wijze de aandacht van hun collega's te vragen voor bepaalde kandidaten of voor het ondersteunen van hun kandidatuur. Zo hebben wij inmiddels vernomen dat bijvoorbeeld de „vrije” kandidaten van plan zijn van deze „stand” gebruik te gaan maken voor het verkrijgen van de handtekeningen van niet georganiseerde werknemers, die benodigd zijn om straks definitief als kandidaat aan de verkiezingen te kunnen meedoen. Voor groep A zijn namelijk 24 handtekeningen benodigd, voor de groepen B en C 30 handtekeningen.

Zoals u ziet stelt het verkiezingsbureau alles in het werk om de verkiezing tot een succes te maken. Echter alleen dan pas kan van een succes worden gesproken indien alle werknemers daadwerkelijk hun verkiezings-„steentje” bijdragen.



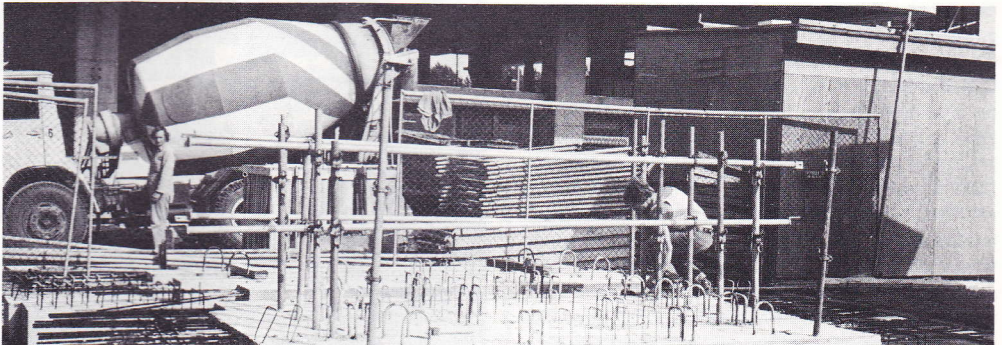
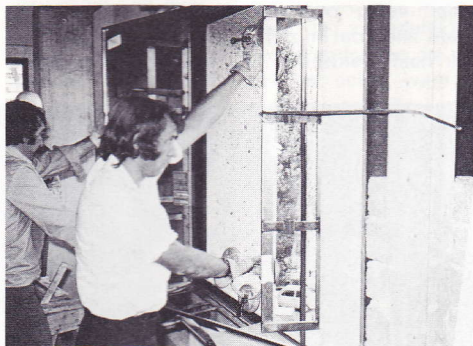
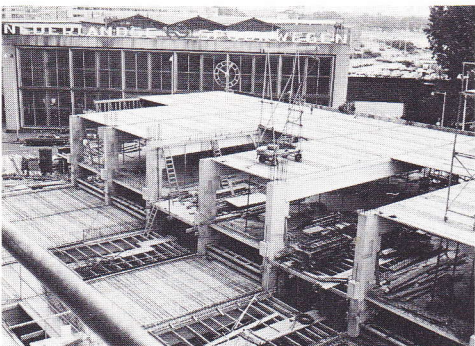
NIEUWBOUW HOFPLEIN

Een ronde rondom en door de nieuwbouw leverde een aantal foto's op, die ons in staat stellen „bij” te blijven.

Links boven: het storten van de auto-stootrand (betonbuffer) op de vierde verdieping van de parkeergarage achterbouw. Daarnaast: Het stellen van liftdeurkozijnen.

Vervolgens: Breedplaatvloeren op de eerste verdieping van de parkeergarage. Deze worden in één dag gelegd op de — eveneens in één dag — gemonteerde voorgespannen betonliggers. Daarnaast zien wij het zetten van glas in het gevel-element van een van de lunchkamers.

Op de onderste rij zien wij rechts de laatste randbalk voor de 26e verdieping en daarnaast het meten van de zetmaat, d.w.z. op deze wijze wordt de plasticiteit van het beton bepaald.





1950 - 1975

25 JAAR COOKS



Vijfentwintig jaar oud is thans de Club van Nederlandse Oud-Gezagvoerders en Oud-Hoofdwerktuigkundigen der „Koninklijke/Shell”. Men zou er in de tegenwoordige tijd, waarin alles sneller dan ooit lijkt te gaan, nauwelijks stil bij durven staan. Maar toch blijft het een mijlpaal.

Hoe is deze Club ontstaan en waar ligt de bakermat? De initiatiefnemer van de Club was Jhr. H. G. A. Quarles van Ufford, de toenmalige Chef van de Afdeling RIJ van de Bataafse Petroleum Maatschappij, welke afdeling als de voorloper van Shell Tankers B.V. mag worden beschouwd. De bakermat ligt in Londen, waar in maart 1950 een oprichtingsreünie werd gehouden van een Club van Oud-Gezagvoerders en Oud-Hoofdwerktuigkundigen van de, onder Engelse vlag varende, Shell-vloot — de huidige „Shell Fleet Retired Staff Association” — waar de heer Quarles van Ufford als gast aanwezig was. Zeer onder de indruk van deze bijeenkomst, waar alle oud-collega's elkaar na vele jaren wederom konden ontmoeten, besloot hij ook in Nederland zo'n Club van de grond te doen komen. Zelf zo'n project uit te werken was voor hem een ondoenlijke zaak, maar bij terugkomst in Nederland kwam hij op het idee om een van onze aan de wal geplaatste gezagvoerders voor dit karretje te spannen. Deze gezagvoerder was ons huidig ere-lid kapitein E. G. van Eerde. Dit ere-lidmaatschap heeft hij ten rechte verdiend, want buiten de vele jaren dat hij deel uitmaakte van ons bestuur, heeft hij binnen een periode van 5 maanden de grondslag gelegd voor de thans jubilerende Club.

Op 27 september 1950 vond de oprichtingsvergadering plaats in 's-Gravenhage en die datum dient dan ook als de geboortedatum van de C.N.O.O.K.S. te worden beschouwd. Alhoewel de doelstelling van de Club vrij duidelijk zal zijn, willen we toch de officiële omschrijving geven.

„De Club stelt zich ten doel de bevordering van het vriendschappelijk contact tussen haar leden, welk doel zal worden nagestreefd langs wettige weg, en wel door ten minste éénmaal per jaar een reünie te houden en voorts door alle wettige middelen welke tot dit doel bevordelijk kunnen zijn”.

De eerste vergadering — gevolgd door een door de maatschappij aangeboden lunch — werd bijgewoond door 31 oud-gezagvoerders, 27 oud-hoofdwerktuigkundigen en 5 oud-superintendents, waarbij ook een aantal functionarissen van de maatschappij aanwezig was. Ook de voormalige C.S.M.-vloot was vertegenwoordigd en er werd dan ook besloten om het lidmaatschap van de Club open te stellen voor alle hiervoor in aanmerking komende stafleden van zowel N.I.T., La Corona als C.S.M. Deze eerste vergadering leverde 77 leden op. Alhoewel men zich realiseerde dat deze Club grote aantrekkingskracht zou hebben bij onze gepensioneerde collega's, was de groei van 77 tot ruim 300 leden toch een verrassing. Op voorstel van de heer Quarles van Ufford werd kapitein F. A. J. Moll tot voorzitter gekozen, daar een man die gedurende zijn actieve dienst 14 jaar „oudste gezagvoerder” was geweest, zeer zeker in staat moest worden geacht dit „nieuwe schip” veilig over de zeeën te voeren. Wij weten allen dat hij zich uitermate kundig van zijn taak heeft gekwetend. Een foto van hem en de

overige gekozen bestuursleden treft u hieronder aan.

Dat de Club zich nog steeds in de belangstelling van de leden mag verheugen, blijkt wel uit de opkomst op onze reünies, die thans 2 maal per jaar worden gehouden, namelijk één keer voor leden en één keer voor leden en echtgenoten. Het is telkenmale weer hartverwarmend om te zien hoe op deze bijeenkomsten binnen 5 minuten wordt gevaren en hoe „oude koeien uit de sloot worden gehaald”, als zulk een gezegde hier mag worden aangehaald voor leden die oceanen hebben bevaren en overwonnen (als je ten minste alles gelooft hetgeen ter tafel komt). Hoe gezelliger de bijeenkomst, hoe sterker de verhalen, maar zoiets kan niemand kwalijk worden genomen. Laten wij hopen dat onze reünies tot in lengte van dagen het gezellige karakter zullen blijven behouden en dat de band die de Club tussen de leden heeft weten te scheppen, voor vele jaren bestendig blijft.

W. B. Kruysmulder



„Dallia-Journaal“

Degenen onder de lezers die deze zomer met vakantie naar Joegoslavië gingen en via Triëst reden, zullen opgekeken hebben van die mooie, grote Shell-tanker die daar op de rede lag, schijnbaar doelloos, maar wel de achtergrond van het stadsgezicht vormend. Voor de opvarenden was het een verrassing door Londen te worden veroordeeld tot: Wachten aan de Costa Adriatico, geniet ervan. Dat werd wel in de oren geknoopt. Er was daar ook zoveel om van te genieten, naast het mooie weer. Zelfs een naaktstrand binnen vaarbereik, waarheen visparties werden georganiseerd. Geen vis bij terugkeer, maar wel gelukkige mensen die genoten hadden. De aantrekking tot en de verbodering met de andere sexe... eeuwenoud en steeds weer nieuw. De verplichting van roei-, zeil- en motoroefeningen met een strand vol mensen als toeschouwer. De bustocht om Triëst, waarbij de „Dallia“ overal zichtbaar bleef... De deelnemers leken een kat, die zijn domein ging verkennen. De grote belangstelling van onze „bazin“ in Londen, Mrs. Moth, voor ons aller welzijn, zodat we er sterk over dachten haar uit te nodigen. Onze agenten in Triëst, de heren Spetic en Morovich, die in alles meeleeften, maar het op een gegeven ogenblik niet meer zo duidelijk zagen en voorschot op disbursements vroegen. Kortom, de „Dallia“ vormde er een middelpunt.

En dan ineens... als een bominslag... orders. Ja en wat voor orders: Via Suezkanaal naar Ras Gharib en om de Kaap terug naar Europa. Navigare necesse est. Het werd een vloeiend afscheid door de „White strike“ van de customs, waardoor we 4 dagen op bunkers moesten wachten. Maar uiteindelijk was het zover... eenzame figuren aan de railing, die een traan wegpinkten, loeiende fluiten, en Triëst lag achter ons. Ons wachtte mannenwerk, zoals Columbus, en dat begon gelijk met tank-schoonmaken en een motor met ezelskuren, maar uiteindelijk liep alles weer.

De aankomst bij Port-Said was even een gewaarwording... een kakofonie van geluiden op kanaal 16, waarop én Haifa én Port Said én Alexandrië elkaar trachtten te overstemmen. Maar toen de loods eenmaal aan boord was, viel al het vreemde weg. Bekende mensen, dezelfde moorings, dezelfde roeiboortjes, hetzelfde gebedel om lashings alsof het een week geleden was dat we er waren i.p.v. 8 jaar. De indrukken, de oude handelaren, een van de Borghouts was overleden, de bos bloemen voor de kapitein van de oude wachtsman. Het leek een thuiskomst na vele jaren. Maar laat ik over indrukken niet uitweiden, dit past een vrouwenpen. De vriendelijkheid die rondom heerste, de gezichten van de jongeren die dit nooit eerder zagen, de show van de goochelaar, een belevenis. De doortocht de volgende dag verliep vlot: oude, vertrouwde loodsen, veel te zien voor de

ouderen, de veranderingen maar ook het vertrouwen. De Westoever een grote linie met groetende militairen, de welkomstborden langs de kant ter ere van de opening, de enorme hoeveelheid witte zeiltjes op El Mallaha Lake als papiersnippers. De Oostoever met kapot oorlogstuig als skeletten in de woestijn, El Kantara verwoest, een stukje Bar Lev linie, let's pray Allah for peace, we need it, and may many, many Shellships pass the Canal. Ismalia beschadigd en steeds de overal doorgaande linie op de Westoever. Opruimingswerkzaamheden op de Oostoever. De plaats waar de Israëlieten het kanaal droogvoets overstaken, met — om in Bijbelse taal te vervallen — als een opgericht teken het provisorische monument. Taludstenen uit het kanaal gevist, gebruikt voor open afrit bij de overgang, een afgeplatte pyramide met een „tankbarge“ erop, gevuld met landmijnen... een opgericht teken.

Een schip op het Bittermeer, zwaar over zijn merk maar rustig doorgaand met water laden... de ruïne van Port Tewfik, maar ook de reeds herstelde raffinaderij met grotere capaciteit. De natuurlijke uitdijping van het kanaal (tenminste een voet) tijdens de 8 jaar stilstand, „a present of Allah“... en dat was het kanaal. De reis verder naar Ras Gharib leverde geen moeilijkheden op. Grote activiteiten in oliewinning in de Golf van Suez, met hoopvolle Egyptenaren. De loods/havenmeester in Ras Gharib, oud Shell-man (voer op de oude „Hermes“ en werkte onder kapitein Boudier), vriendelijkheid „all over“. De noodzakelijke whisky/sigaretten/enz., maar ook de vriendelijkheid deze per gewicht met watermeloenen te vergoeden. Het strekken van het schip, want natuurlijk was de ankerketting te kort, maar steeds vriendelijkheid. En als dan na vertrek, de war bonus komt, waar niemand aan gedacht had, dan vraagt men zich af: is dit een beloning voor moed, durf, doorstaan gevaar? Of is dit een beloning voor betoende vriendelijkheid, die wederkerig was?... Of de gedachte uit Psalm 127: C'est ainsi que Dieu le donne a ses amants dans le sommeil...?

F. Klaassen

(Noot van de redactie: Geen kwestie van „slapen“, maar het volgen van de nog steeds geldige, internationaal aanvaarde regel, dat voor de vaart in dit gebied een bonus wordt betaald!)

Met pensioen

Op 15 januari 1947 tekende kapt. F. A. de Kaart een arbeidsovereenkomst met de Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij, stak op 9 februari daaraanvolgend naar Engeland over en vertrok vervolgens als passagier met de „Arundel Castle“ naar Singapore. Zodoende stapte hij pas op 9 april aldaar bij kapt. Stoppelsteen op de „Ovula“ als 3e stuur-



man aan boord voor zijn eerste tewerkstelling. Een aantal jaren bleven de oosterse wateren zijn werkterrein, o.a. gedurende zes maanden als Commanding Officer op de „Soekalilla“ — maar daarna werd het „alle wereldzeeën“. En bovendien „alle klassen schepen“, kunnen wij daaraan toevoegen.

Op 11 april 1964 nam hij te Rotterdam in waarnemende rang het commando over de „Ac-teon“ op zich en werd ruim twee en een halve maand later — op 1 juli — als gezagvoerder aangesteld. Het jaar daarop was hij nauw betrokken bij de introductie van het varen met geïntegreerde bemanningen; mede door zijn bijdrage had een en ander een zeer succesvol verloop.

Het zal velen spijten te vernemen, dat we kapitein De Kaart nooit meer als gezagvoerder op onze vloot zullen terugzien, daar hem met ingang van 1 oktober 1975 pensioen werd toegekend.

Namens zijn vele vrienden en collega's aan boord en van de wal wensen wij hem met zijn gezin nog vele gelukkige jaren in goede gezondheid.

Nadat we al een week ten anker hadden gelegen bij Triëst en bijna iedereen wel de gelegenheid had gehad om de stad in te gaan, eens rond te kijken en wat boodschapjes te doen, opperde de kapitein het idee om ook eens wat van de omgeving van Triëst te gaan zien. Daar was veel animo voor en dus werden er een bus en een gids georganiseerd bij het plaatselijke reisbureau. De bus zou ons om 9 uur oppikken bij de ferry. Inderdaad verscheen de bus keurig op tijd, alleen jammer dat er voor de gids geen microfoon aanwezig was. Nadat een andere bus was verschenen vertrokken we.

In vogelvlucht ging het langs de bezienswaardigheden in de stad, omdat iedereen die later altijd nog eens op zijn gemak kon gaan bekijken. Al snel verlieten we de stad in zuidoostelijke richting, de weg naar de Joegoslavische grens. Aldus kwamen we in het plaatsje Muggia, een stadje dat vroeger nauwe verbindingen had met Venetië. Vandaar gingen we naar Muggia Vecchia langs wijn- en boomgaarden, landinwaarts en bergopwaarts; zodoende hadden we vanaf de eeuwenoude basiliek een prachtig uitzicht op de baai en op ons schip.

Na daar wat rond gelopen te hebben kwamen de eerste meldingen binnen van dorstige kelen en werd de reis ijlings voortgezet, door de heuvels achter Triëst, naar onze volgende stop, gelegen in prachtige pijnbossen met als ornament een Obelisk. Ook vandaar weer een prachtig uitzicht op de baai en natuurlijk ons schip; we hebben het wel constant in de gaten gehouden!

Vanuit de warme, benauwde bus belandden we op een kil terras onder grote bomen. Vandaar dat de warme koffie ook extra goed smaakte. Dit hotel-restaurant was iets geweldigs, dat merkten we ook toen we gingen afrekenen. Daarna werd de reis voortgezet langs allerlei typische, kleine Italiaanse dorpjes naar een op verzoek ingelaste stop, namelijk het Heiligdom van Monte Grisa; een indrukwekkende en van ons schip uit gezien intrigerende betonconstructie, op de top van een heuvel. Het bleek een heel modern pelgrimsdoel te zijn, gewijd aan Maria.

Nadat we ook hier vastgesteld hadden dat ons schip nog steeds rustig lag te dobberen in de baai, reden we nog wat verder door de heuvels, waardoor — zoals de gids ons vertelde — talloze onderaardse riviertjes lopen. Bij Sistiana kwam onze heuvelweg samen met de kustweg en over deze kustweg werd de terugtocht aangevaard.

Bij het kasteel Miramare werd een laatste stop gemaakt. We dwaalden door het prachtig aan-

gelegde park en bewonderden het rond 1860 gebouwde kasteel. In het park wordt een dagkalender van kleine bloempjes bijgehouden. Ook waren er mooie standbeelden. Het is drie jaar lang bewoond geweest door Maximiliaan van Habsburg en zijn vrouw Carlotta alvorens zij naar Mexico vertrokken om daar gedurende zeer korte tijd als keizer en keizerin van Mexico te regeren. Op het ogenblik wordt er een klanken-lichtspel gegeven over de tijd dat Maximiliaan van Habsburg er woonde.

Vanaf het kasteel ging het langs het „strand“ van Triëst. Dit was voor iedereen wel een beetje triest, want toen we dit zagen, wisten we weer eens dat er toch niets gaat boven onze eigen Hollandse stranden. Strand, dat wil zeggen een ruime zandvlakte, was er nergens. Hier zie je alleen een stuk stenen parade langs het water en verder is het bezaaid met stenen van klein tot groot. Na een ongeveer 4 uur durende tocht waren we toen weer terug in de stad; de 24 deelnemers — dames, officieren en bemanning — hadden een welbestede en gezellige ochtend gehad.

De dames van de „Dallia“:
Mw. Kruij, Mw. Van Leuven, Mw. Den Dekker en Mw. Peeters.



**Klaar voor
de OR-vloot?**

Onderstaande bijdrage ontvingen wij enige tijd geleden van 1e stuurman E. E. J. Eelman. Alhoewel wij ons ervan bewust zijn, dat slechts een beperkte groep van onze lezerskring daadwerkelijk belangstelling heeft voor gebruik en meer uitgebreide toepassing van de thans in de handel zijnde elektronische rekenmachines, meenden wij dat — mede gezien de bijzonder interessante voorbeelden die door inzender worden gegeven — dit artikel wel te moeten plaatsen.

Hetgeen hieronder wordt uitgelegd is door de heer Eelman met diverse typen rekenmachines getoetst.

Laten we tegenwoordig een blik glijden over de „personal effects“ lijst, dan blijkt, dat achter vele namen de afkorting „el.calc.“ prijkt. Deze afkorting is al een begrip geworden, want elke douane-ambtenaar weet al wat dat betekent, nl. „electronic calculator“.

Dit kleine wonder is al een bezit van velen geworden. Simpel lossen we nu „astronomische“ berekeningen op. „Astronomische“, maar dan wel in zijn letterlijke betekenis. Ja, maar daarvoor heb je van die dure dingen nodig, zal menigeen zeggen. We zullen zien. De handel heeft buiten de normale optel-, aftrek-, vermenigvuldig- en deelmachines ook toestellen met alle goniometrische functies en zelfs kleine computers. Wil men op het astronomische vlak snel uit de voeten kunnen, dan zijn de goniometrische functies erg gemakkelijk. Vele merken leveren reeds zo'n toestel. De HP-65 gaat zelfs zover, dat na het instoppen van een label de machine geprogrammeerd wordt en met het invoegen van de gegevens krijgt men automatisch het verlangde. Echter deze toestellen zijn nog steeds erg duur en de meeste liefhebbers hebben dan ook een „normale“ (b.v. voor het uitrekenen van het overwerk) aangeschaft. Maar zelfs met ons „normale machientje“ kunnen we al aardig uit de voeten. Laten we eens kijken!

Allereerst zullen we de oude theorie in moeten. Om ons snel grote vermenigvuldigingen te laten becijferen verkregen wij de kennis van logaritmen. We weten dat ons machientje met grote vermenigvuldigingen geen moeite heeft, dus waarom dan niet gebruikt?

Stel we willen een zonshoogtelijn. De formule $\sin h = \cos(b \pm d) - \cos b \cos d \sin v$ is ons bekend, maar deze formule is ontsproten uit een andere om hem geschikt te maken voor logaritmen. We zullen dus even de gedachte van Dhr. Douwes terug moeten volgen om de formule $\sin h = \sin b \sin d + \cos b \cos d \cos P$ te vinden. Met deze formule gaan we nu werken.

$\sin b \sin d$ noemen we argument A en $\cos b \cos d \cos P$ noemen we argument B. b en d weten we, we zullen alleen de LHA of P van het

nisch rekenwonder

hemellicht, in dit geval de zon, nog moeten bepalen. Dit zal echt nog op de oude manier moeten gebeuren, maar dan hebben we het ook gehad. We hebben de gegevens, dus we kunnen van start. We zoeken in de tafel de NATUURLIJKE $\sin b$ op en zetten dat getal op onze „gewone machine”. Vervolgens de nat. sind en vermenigvuldigen beide getallen met elkaar. Argument A is uitgerekend. Doch let op! Indien één van beide ongelijkmatig is, dan moet argument A wel van een min teken worden voorzien! Dit is niet het geval bij argument B. We schrijven argument A even op of we laten het verdwijnen in het geheugen van de rekenmachine. We hebben inmiddels de bladzijden van b en d nog even vastgehouden en zoeken nu van beide de natuurlijke cosinussen op en na het indrukken van de „x” knop is die vermenigvuldiging ook weer verleden tijd. Gelijk er achteraan de natuurlijke cosinus van LHA of P zon en weer die magische „x” knop beroeren en argument B staat ons aan te kijken. Vervolgens argument A weer invoegen en de „+” knop zal de rest doen. Indien argument A negatief is en de rekenmachine niet de mogelijkheid heeft om een negatief getal in te voeren, dan kan men natuurlijk ook gewoon argument A van B aftrekken. Het antwoord is de natuurlijke $\sin h_p$. Dit zoeken we op in de tafel en het verschil van het gevondene en de gecorrigeerde geschoten hoogte levert het „p-tje” op. Nu nog het azimuth. Dit kan natuurlijk op de vertrouwde manier met de ABC tafel of Burwood's, maar we kunnen ook echt zelf met dezelfde formule werken als waaruit de ABC tafels zijn voortgekomen, nl.:

$$-\cot gT = \frac{(\text{tgb} \quad \text{tgd})}{(\text{tgP} \quad \sin P)} \cos b.$$

Aangezien we de nat. tg alleen op de hele graden vinden in tafel 1, hebben we onze toevlucht genomen naar Lecky, want daar staat achterin de nat. tg op elke 10 minuten, hetgeen voldoende nauwkeurig is voor een azimuth.

Noem $\frac{\text{tgb}}{\text{tgP}}$ weer argument A en $\frac{\text{tgd}}{\sin P}$ argument B.

Eerst rekenen we argument A uit en daarna B om ze vervolgens van elkaar af te trekken. Deze uitkomst vermenigvuldigen met de $\cos b$ (kan ook uit Lecky) en we hebben $-\cot gT$. Opzoeken in Lecky en we hebben het azimuth. Vergeet de tekenregel niet!

Natuurlijk geldt het voorgaande ook voor sterren en planeten. Het sterbestek wordt in de praktijk echter vaak becijferd met de kort bestek methode van de H.O.249 tafels, zodat we hier alleen met de duurdere rekenmachines „terreinwinst” kunnen boeken, zoals zodadelijk beschreven. Op nagenoeg dezelfde wijze als hierboven het verkrijgen van het „p-tje” werd beschreven, is het op het „normale machientje” mogelijk om de grootcirkel uit te rekenen.

We doen dat met de formule $\cos a = \sin b_1 \sin b_2 + \cos b_1 \cos b_2 \cos \Delta L$. Tot zover gaan wel zo'n beetje de voordelen van de normale rekenmachine.

Zijn we echter de gelukkige bezitter van een meer genuanceerd wonder, dan zijn voorgaande berekeningen helemaal eenvoudig geworden. Echter de meeste van deze apparaten snappen nog steeds niet dat goniometrische functies in graden én minuten plus meestal nog tienden van minuten worden uitgedrukt. Wat betreft die graden, dat weten ze wel, doch de rest niet. We zullen bij zulke machines de minuten plus eventuele tienden dan toch eerst door 60 moeten delen voordat ze geschikt zijn voor gebruik op zulke rekenmachines. Om dit euvel enigszins te verhelpen kan men een tafeltje maken b.v.:

0.5' .0083
1.0' .0167
1.5' .0250 etc.

15°—01,5' is dus 15,0250.

Om nu een sterbestek snel en accuraat (sneller dan H.O.249) volgens de Douwersmethode te maken, maakt men, ongeveer zoals reeds velen doen bij de kortbestek methode, gebruik van een zg. factor. Laten we eens beide methoden naast elkaar zetten.

Normaal:

AT
stand..... + of-

GMT
GHA (hele uur)
incr
SHA

GHA
Lengte + of-

LHA

Nieuw:

AT.....
GHA..... (hele uur)
stand..... (opgezocht in incr.)+ of-

GHA ± stand.
lengte..... + of-

FACTOR.....

Deze factor is voor elke ster hetzelfde. Bij deze factor moet nog de SHA van de ster opgeteld worden en minuten en seconden increment zoals we ze op de tijdmetre aflezen en we hebben de LHA.

Het verder uitrekenen gaat zoals bij het zonsbestek beschreven, doch we behoeven nu geen natuurlijke sinus en cosinus op te zoeken, want daar heeft de techniek, door middel van een knopje, voor gezorgd.

Noot: zou het gehele uur tijdens het schieten één uur verspringen, dan moet uiteraard voor

het volgende uur 15°—02,5' bij de factor worden opgeteld.

Het uitrekenen van de „p-tjes” zal bij de H.O.249 iets sneller gaan, doch de constructie van de hoogtelijn-methode is nu eenmaal veel sneller dan H.O.249 met al zijn hulppunten. Sters azimuth neemt men in dit geval van de H.O.249.

Het uitrekenen van de verheid is ook prima mogelijk op deze apparaten.

$\frac{\Delta L}{\Delta VB} = \text{tgK}$. Neem hiervan de $\cos K$ en

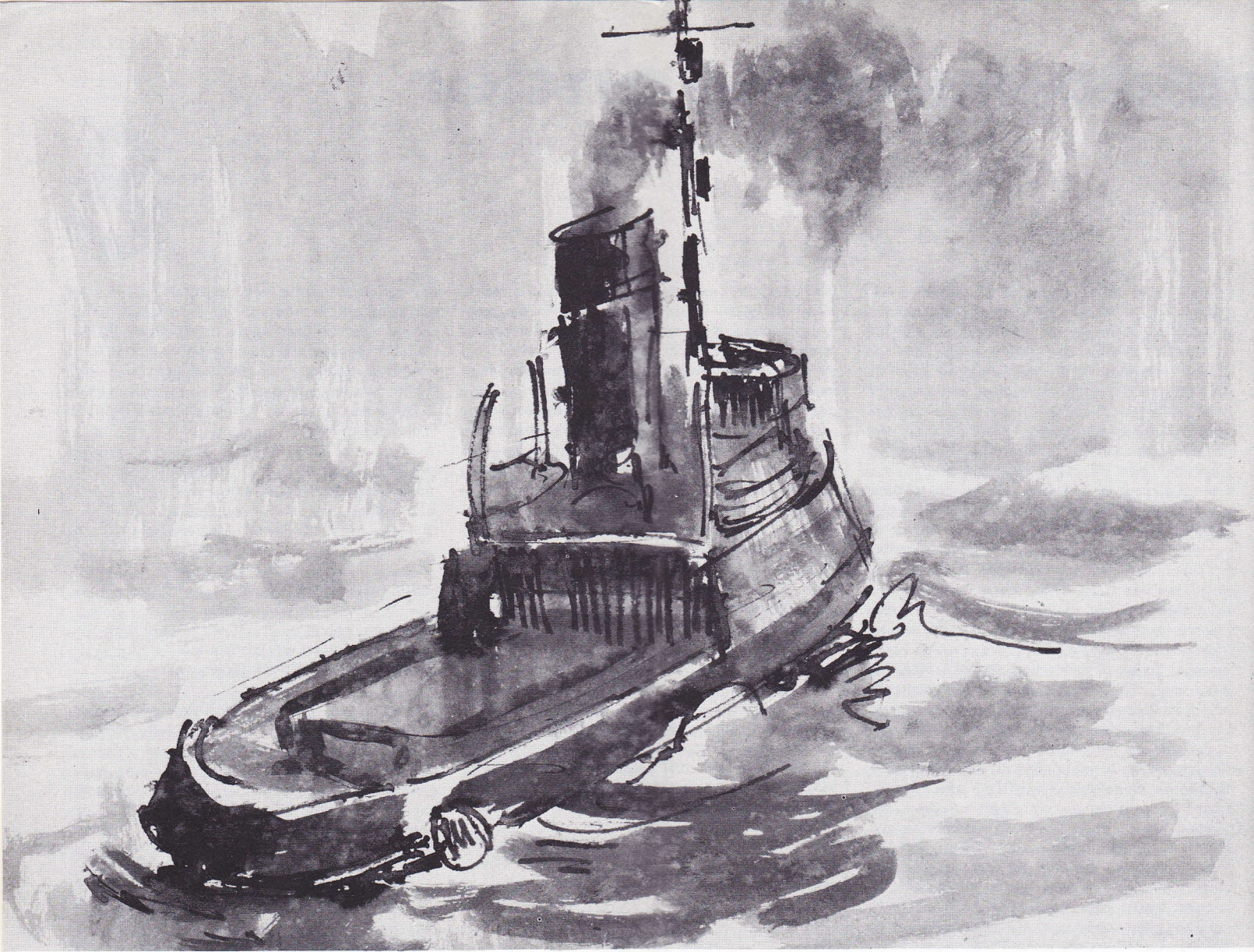
gebruik die dan in $v = \frac{\Delta b}{\cos K}$ of $v = \frac{\Delta b \text{ tgK}}{\sin K}$

indien de koers dicht bij 90 graden ligt. ΔL en Δb moet men wel in minuten nemen.

Noot: VB verkrijgt men alleen via de tafel.

Zou men ooit tot de aanschaf van zo'n dure rekenmachine besluiten, dan één advies: Kijk of er zich meer dan 2 registers in het apparaat bevinden. Zo'n derde of vierde register is eigenlijk een automatisch geheugen en voorkomt dat men kladblok en potlood moet pakken om een uitkomst te noteren en deze later weer in het apparaat te typen. Men kan dan b.v. argument A in het toestel laten totdat B uitgerekend is om ze vervolgens op te tellen of af te trekken. Een geheugen is natuurlijk al een aardige stap op de goede weg.

Dit zijn dan de voornaamste voordelen van de duurdere rekenmachines, doch men kan er van overtuigd zijn, dat praktisch elk probleem op zeevaarkundig gebied nu simpel zelfs zonder tafels e.d. is op te lossen.



Reilen en zeilen

in de Rotterdamse haven

Wie met één oogopslag wil zien of er op een bepaald moment veel schepen in de Rotterdamse haven liggen, heeft daarvoor niet in een helikopter te stappen. In de kapiteinskamer van de Gemeentelijke Havendienst hangt een immens groot planbord aan de wand, waarop — voor elk havengebied afzonderlijk — de schepen met naam staan vermeld. Daarbij wordt met kleurkaarten aangegeven wat voor type schepen het zijn en of de lading al of niet gevaarlijk is; ook wordt aangegeven waar de schepen van de Havendienst zelf zich bevinden.

Vanuit dit centrum is er een rechtstreekse verbinding met brandweer, sleepcentrale, rivierpolitie, Pilot Maas, Bescherming Bevolking om maar een paar instanties te noemen die betrokken zijn bij het scheepvaartgebeuren in de grootste haven ter wereld. Het is met recht een Haven Co-ördinatie Centrum, onderdeel van het Gemeentelijk Havenbedrijf te Rotterdam.

Wandelend naar het gebouw van de Gemeentelijke Havendienst in de Lloydstraat raakt men al volop betrokken bij het havengebeuren. Staps containers met bestemmingen in vele landen, vemen voor granen en andere produkten, vrachtwagens die aan en af rijden. En dan ineens: een oase van rust in het gebouw van de Gemeentelijke Havendienst. Maar dat is schijn. Want de berichten vliegen af en aan, van rederijen, scheepsagenten en cargadoors uit de gehele wereld. Voor elk zeevaartuig dat Rotterdam als bestemming heeft moet ten minste 24 uur vóór aankomst van het schip een schriftelijke kennisgeving bij het bureau van de havenmeester liggen.

(De bij dit artikel geplaatste foto's alsmede de foto op de frontpagina, zijn beschikbaar gesteld door het Havenbedrijf der Gemeente Rotterdam)

In dit bericht wordt o.a. opgegeven de naam van het schip, de nationaliteit, grootte in bruto- en netto-registertonnen, lengte, diepgang, soort lading, plaats van herkomst, enz.

Kapiteinskamer

De kapiteinskamer maakt deel uit van het Haven Co-ördinatie Centrum (H.C.C.). Andere deelnemers hieraan, tevens gehuisvest in de Lloydstraat, zijn het Rijksloodswezen, de Rijkshavendienst, het Rijkskorps Controleurs Gevaarlijke Stoffen en het Bureau Gevaarlijke Stoffen van de Havendienst. Maar ook elders zijn er nog organisaties die er voor zorgen, dat het binnenkomende en uitgaande zeeverkeer feilloos verloopt, zoals de Sleepvaartcentrale, de Roeiersverg. „Eendracht“, Dirkwaggers' rapportagebureau, de douanediens, enz.

Al deze organisaties zijn aangesloten op het haventelexnet, dat is gesplitst in drie gesloten lijnen, bestemd voor berichten omtrent binnenkomende schepen, uitgaande en verhalende schepen en, ten slotte, voor ETA (expected time of arrival) en andere berichten.

Binnenkomst

Elk schip dat Rotterdam als bestemming heeft en de ingang van de Nieuwe Waterweg nadert, geeft per telegram via Scheveningen Radio en later op de V.H.F. zijn vermoedelijke tijd van aankomst op. Dit bericht aan het Rijksloodswezen wordt door Dirkzwager op de haventelex gezet. Na binnenkomst van het bericht op de kapiteinskamer, wordt de „stamkaart” van het betrokken schip gelicht en nagegaan of het schip vanwege zijn lading, lengte, diepgang, enz. na aankomst op de rede en beloodsing door het Rijksloodswezen zonder restricties naar de gevraagde dan wel toegewezen ligplaats mag opstomen. In de praktijk is gebleken dat loodsen, sleepboten en roeiers veelal onmiddellijk ter beschikking zijn, maar het is altijd mogelijk dat de gewenste ligplaats niet vrij is of het tij niet gunstig. Ook de gegevens die worden verstrekt door het Bureau Gevaarlijke Stoffen spelen een belangrijke rol alvorens toestemming tot binnenlopen kan worden gegeven. Eventuele restricties worden weer via de haventelex verspreid, zodat alle betrokkenen gelijktijdig worden ingelicht en eventueel maatregelen kunnen nemen. De eerste die eventueel hierop actie zal nemen is Pilot Maas (Rijksloodswezen, Hoek van Holland), om te voorkomen dat een aan restricties onderhevig schip te vroeg binnenloopt. Behalve de aangesloten op het haventelexnet wordt uiteraard ook de gezagvoerder van het schip ingelicht.

Komt het schip met toestemming van het H.C.C. binnen, dan wordt per telex de tijd van beloodsing op zee gemeld. Ongeveer 20-30 minuten later volgt dan de tijd van passage bij Hoek van Holland en het door de Rijksloods verwachte tijdstip van aankomst bij het havenbekken. Op deze twee berichten komen de havenloodsdienst, de sleepvaartcentrale en de roeiers in actie, opdat de binnenkomst vlot kan verlopen. Ook douane en rivierpolitie zijn nu op de hoogte.

Vertrek

Het vertrek van een zeeschip wordt per telefoon of per openbare telex aan de kapiteinskamer gemeld. Na bijwerken van de „stam”-kaart wordt het vertrekbericht via het gesloten telexnet verspreid. Alleen de Rijksloods dient afzonderlijk bij het H.C.C./Rijksloodswezen te worden besteld. In wezen zijn dus twee telefoontjes voldoende om de gehele vertrekprocedure op gang te brengen. Uiteraard kunnen ook voor vertrekkende schepen in voorkomende gevallen restricties gelden. Meldingen van vertrek en ook van „verhalen” dienen ten minste drie uur van te voren te worden gedaan.

Bureau Gevaarlijke Stoffen (B.G.S.)

Ingevolge een aantal Rijks- en Gemeentelijke voorschriften is de gezagvoerder van een schip dat gevaarlijke stoffen aan boord heeft, verplicht hiervan melding te doen aan een aantal instanties, o.a. de Gemeentelijke Havendienst, de Rijkshavendienst en het Rijkscorps Controleurs Gevaarlijke Stoffen. Betreft het radio-actieve stoffen, dan dienen ook de Keuringsdienst van Waren, de Inspectie van de Havenarbeid en het Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne op de hoogte te worden gesteld.

Voor niet-radio-actieve stoffen heeft het Bureau Gevaarlijke Stoffen de functie van centrale meldingspost. Alle zich aan boord bevindende stoffen dienen op een daarvoor bestemd formulier te worden opgegeven, zulks in overeenstemming met internationaal vastgestelde regels en voorschriften (de zgn. IMCO-code).

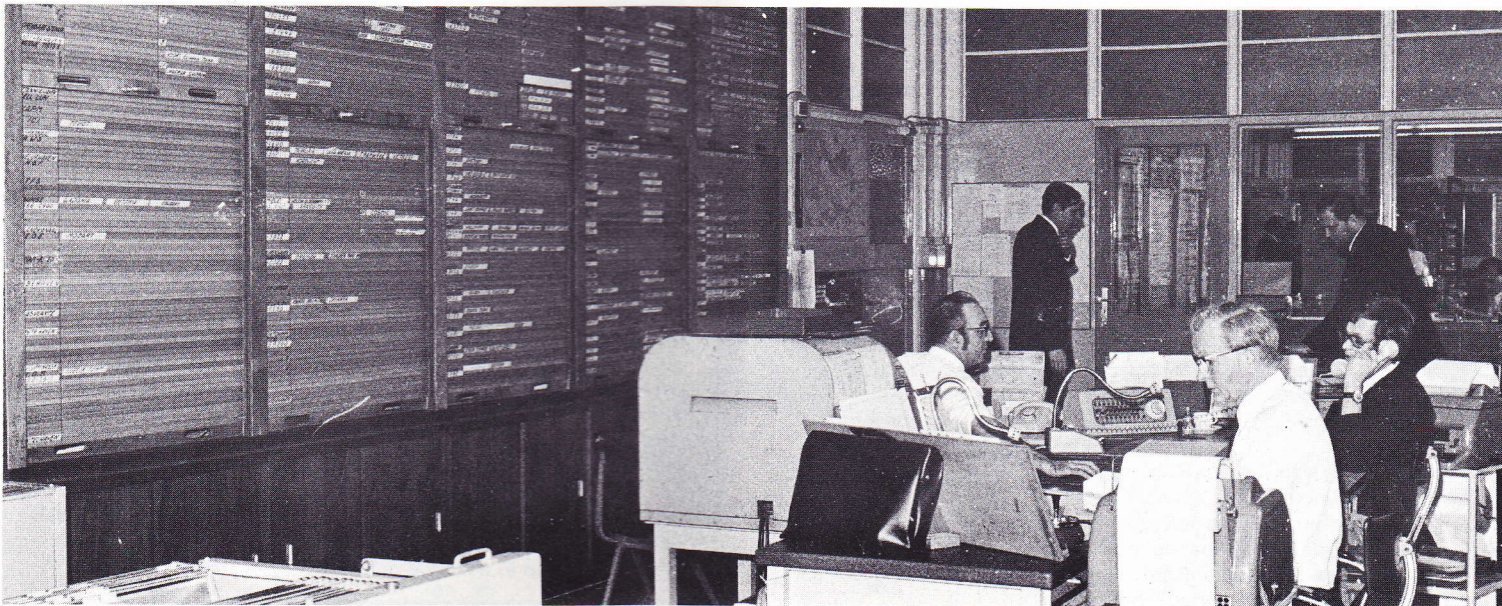
Het Bureau Gevaarlijke Stoffen beschikt over een aantal controleurs en surveillance-auto's die in de haven controle uitoefenen op naleving van de voorschriften t.a.v. het vervoer en de overslag van gevaarlijke stoffen; de controleurs hebben politionele bevoegdheden. Is er het risico dat een gevaarlijke situatie zou kunnen ontstaan, dan waarschuwt het Bureau in overleg met de kapiteinskamer diverse instanties, zoals de Gemeentelijke Brandweer, de Keuringsdienst van Waren, de rivierpolitie en de Inspectie van de Havenarbeid. Bij incidenten waarbij schepen met gevaarlijke lading betrokken zijn, zoals brand, aanvaring, e.d. maar ook t.a.v. vergunningen voor reparatie-werkzaamheden, verstrekt het Bureau Gevaarlijke Stoffen informatie over de zich aan boord bevindende lading.

Dit Bureau verzorgt tevens de door de havenmeester verleende vergunningen voor het reinigen en ontgassen van tankschepen, adviseert de havenmeester en onderhavenmeesters t.a.v. het ligplaats nemen van schepen met gevaarlijke lading en de eventuele voorwaarden verbonden aan het verrichten van reparaties aan boord.

Gecompliceerd

In het vorenstaande is herhaaldelijk sprake geweest van „Rijks” en „Gemeentelijke” diensten. De oorzaak hiervan moet gezocht worden in de complexe situatie ontstaan doordat het beheer over de „doorgaande vaarwegen” onder de Staat der Nederlanden valt. Kortom, ook al is de haven van Rotterdam een Gemeentelijke haven, ook het Rijk en zelfs particuliere bedrijven hebben een vinger in het Rotterdamse water. De rivier de Nieuwe Maas bijvoorbeeld is geheel en de Koningshaven (in wezen een rivierarm) ten dele eigendom van het Rijk. Hierop zijn daarom, althans voor het vaarwater, de Rijksreglementen van toepassing. Maar de daaraan gelegen kaden zijn het eigendom van de Gemeente. Ook aan die kaden vastgemaakte schepen vallen onder de gemeentelijke bevoegdheden. Enkele terreinen in het havengebied zijn echter weer eigendom van werven, andere industriële ondernemingen en van de Nederlandse Spoorwegen. En om de zaak nog wat gecompliceerder te maken: Europoort en een deel van de Maasvlakte zijn eigendom van de gemeente Rozenburg. Het beheer erover is echter overgedragen aan het Gemeentelijk Havenbedrijf van Rotterdam. Maar de toegang daartoe, alsmede de Nieuwe Waterweg zelf, worden door het Rijk onderhouden.

Gelukkig is deze vrij ingewikkelde situatie in de praktijk geen enkele belemmering geweest om Rotterdam tot een veilige en snelle haven te maken. Rijks- en Gemeentendiensten werken nauw samen, zijn voor een deel zelfs in een en hetzelfde gebouw, naast elkaar, gehuisvest. Wel is deze situatie onder andere aanleiding tot het aan boord komen van een Rijksloods en een Gemeentelijke Havenloods.





Gemeentelijk Havenbedrijf

Kortweg omschreven is de taak van dit bedrijf: het beheer¹ over de havens, het uitgeven van terreinen, het zoeken naar uitbreidingsmogelijkheden en het verbeteren van de bestaande outillage. De directeur van het bedrijf wordt door de Gemeenteraad van Rotterdam benoemd. En omtrent de aangelegenheden die niet de dagelijkse gang van zaken betreffen, houdt de directeur voeling met de wethouder die onder andere met het havenbeheer is belast, terwijl verschillende commissies hem daarbij terzijde staan. Er is echter dit verschil met de meeste gemeentediensten, dat het Havenbedrijf een financieel beheer voert net als elk zelfstandig bedrijf.

Kortom: alle exploitatiekosten moeten worden gedekt door de opbrengsten. De onderhouds- en bestuurskosten van aan de Gemeente toebehorende havens, bekkens, kaden, haventerreinen en de overige infra-structuur, zoals bruggen, bestrating, reiniging en verlichting in het havengebied vormen uitgaven. Maar ook de investeringskosten, rente en afschrijving, dit alles wordt in eigen boeken gehouden. Daar staan als inkomsten voor het „bedrijf“ tegenover de havengelden, kade-gelden, havenloodsgelden en de opbrengst van verhuur en uitgifte in erfpacht van terreinen en loodsen.

Diensten

De taakomschrijving en de hierboven gegeven opsomming van „baten en lasten“ geven eigenlijk al aan, dat de diensten die door het Gemeentelijk Havenbedrijf worden verleend bijzonder veel omvatten. De havenradarposten langs de rivier bijvoorbeeld, van Hoek van Holland tot Rotterdam, zijn door het Havenbedrijf bekostigd, terwijl ook het onderhoud en de eventuele vervanging een taak van dit bedrijf is. Alleen de bediening door Rijkspersoneel is voor rekening van het Rijk. Wie Rotterdam kent, kent ook het grote aantal binnenvaartschepen dat van hieruit naar het achterland trekt. Ook de veiligheid van en het toezicht op deze vaartuigen vallen onder het Havenbedrijf. En al rekent de Gemeentelijke Brandweer van Rotterdam het voorkomen en blussen van brand tot zijn competentie, het Havenbedrijf wordt bij scheeps- en kade branden veelal ter assistentie geroepen, waarop de havenmeester een of meer havendienst-vaartuigen ter beschikking kan stellen. Deze vaartuigen zijn uitgerust met modern brandbestrijdingsmateriaal, terwijl de bemanning een brandweeropleiding heeft gevolgd. De havendienst-vaartuigen, waarvan het personeel politionele bevoegdheden bezit, opereren vanuit vaste posten, die onder leiding staan van een onder-havenmeester. Rotterdam kent vier van deze posten, die ieder een bepaald rayon bestrijken: Europoort, Botlek, Linker- en de Rechter Maasover.

In een opsomming van de voornaamste activiteiten van het Gemeentelijk Havenbedrijf moet zeker de noodzakelijke statistische rapportage omtrent goederen- en scheepvaartverkeer in het Rotterdamse havengebied vermeld worden, alsmede de propaganda voor de Rotterdamse haven in het binnen- en buitenland: voor dit laatste wordt nauw samengewerkt met de Stichting Havenbelangen.

Wie denkt dat bebakening en loodsdienst pas in deze of de vorige eeuw ontstonden, slaat de plank ver mis. Reeds vóór 1321 waren er vuurbakens voor de scheepvaart bij nacht. In 1358 werden in de Maasmond vier tonnen gelegd voor in- en uitvarende schepen. En een ordonnantie van Den Briel uit het jaar 1465 vermeldt zelfs, dat in- en uitvarende schepen tonne- en vuurbaakgeld dienden te betalen.

Ook de loodsdienst was in die tijd actief, al bleef de samenwerking tussen de vier steden Den Briel, Schiedam, Rotterdam en Delft (Delfshaven) wat de pilotagie betreft nog gedurende enkele eeuwen een heet hangijzer.

Het woord pilotagie kwam van piloot of pijloot; de loods diende immers een peillood bij zich te dragen om de diepte van het vaarwater te peilen. Later werd de benaming lootsman, weer later loods.

In principe zorgden de steden zelf voor de loodsbepalingen, die overigens — ook voor de pijloot — niet mis waren. Links op de borst droeg de goede man een loden plaat waarop een dieplood, met een lijn omschoren, alsmede een nummer. Eens in de maand en ook na een storm moesten de heren zelf de zee-gaten peilen en de tonnen en kapeen controleren. Lijfstraffen wanneer er iets fout was gegaan waren geen uitzondering. Begin 1700 werd ook openbare geseling als mogelijke straf genoemd.

Wij zullen hier niet al te diep ingaan op de onderlinge naijver tussen de loodsen uit de verschillende steden. Wel op die tussen Den Briel en Rotterdam, die in 1660 ontaardde in de Brielsche oorlog.

In de 17e eeuw waren er maar liefst vier loodsbotten, met elk tenminste zeven loodsen aan boord, „kloecke manspersoonen, boven de 25“. De loods ging op een inkomend schip mee tot Den Briel, waar leden van het schippersgilde van deze stad de taak overnamen voor de vaart naar Vlaardingen, Schiedam, Delft (Delfshaven) en Rotterdam. Nu was al in de ordonnantie

Over pilotagie, plakkaten en naijver

van 1616 bepaald, dat de vier Maassteden de loodsen zelf aanstelden, na onderzoek van hun bekwamheden. In de praktijk was het echter burgemeester en regering van Den Briel die deze taak verrichtten en dat zat Rotterdam goed dwars. Het was uiteindelijk de tweede koopstad van Holland geworden en daarbij de belangrijkste Maasstad.

In 1656 brachten de Rotterdamse vroedvaders een eigen loodsboot in de vaart, met zes tot acht loodsen, allen geëxamineerd en aangesteld in Rotterdam. Deze boot ging in de Maasmond dezelfde dienst verrichten als de bestaande boten uit Den Briel. Spoedig volgde er zelfs een tweede Rotterdamse loodsboot.

Den Briel en de daar thuishorende loodsen zagen dit eerst met lede ogen aan, maar op een gegeven moment pasten zij geweld toe om aan deze ontwikkeling een halt toe te roepen. Men ramde de Rotterdamse boten, wierp met stenen naar de inzittenden en bezigde scheldwoorden die in dit blad niet thuishoren. Op 9 mei 1661, des morgens om 9 uur, werd een galjoet van de Rotterdamse loodsen in de haven van Zwartewaal door de Briellenaars bemachtigd en triomfantelijk naar hun stad opgebracht. Dat zij daarin zo vlot slaagden was mede te danken aan de aanwezigheid van 25 - 30 hunner soldaten.

's Middags kwamen de Briellenaars weer terug, nota bene met de veroverde galjoet als vervoermiddel en nog een ander vaartuig met soldatenvolk gevuld. Weer pikten ze een Rotterdamse loodsboot. De wraak van Rotterdam was echter zoet, want nog de volgende dag werden in deze stad de marktschepen en andere vaartuigen van Den Briel aan ijzeren ketenen vastgelegd. Wij zullen u de details van de verdere ontwikkelingen besparen, behoudens dat de Heren uit Den Haag er herhaaldelijk bij moesten komen, bemiddelden, de twee steden elkaar beloofden om de strijdbijl te begraven, waarna ze die weer opgroeven zodra de Haagse Heren waren verdwenen. Pas op 1 oktober 1661 kwam de oplossing: de loodsbotten van Den Briel en Rotterdam voeren voortaan in dezelfde dienst.

AFSCHEID IN DE „WESTERN ANCHORAGE“



Het in het maart-nummer geplaatste bericht omtrent het afscheid van de heer Tan Soon Hin, is vele lezers opgevallen, althans te oordelen naar het aantal dat spontaan reageerde met een geldelijke bijdrage om aldus zijn afscheid uit maatschappijdienst tot een waardige gebeurtenis te maken. Een totaalbedrag van maar liefst ruim US\$ 1.100,—, bijeengebracht door officieren en scheepsgezellen, was beschikbaar gekomen.

Van de gelegenheid, dat de „Patro“ — vanwege haar aanstaande dokking — in de Western Anchorage bij Singapore moest gaan schoonmaken, werd gebruik gemaakt om de heer Tan Soon Hin aan boord van dit schip uit te nodigen en hem daar een party aan te bieden. Dankzij de medewerking van 2e stuurman M. A. F. Wanders, zijn wij in staat een verslag daarvan te geven, alhoewel wij dit enigszins hebben moeten inkorten om ook de heer Tan Soon Hin zelf nog aan het woord te laten.

Op zondag 3 augustus werd de heer Tan Soon Hin door onze 1e stuurman Hagen (die in Singapore is gedetacheerd) per launch naar de ten anker liggende „Patro“ gebracht. Hoewel ook vrouw en kinderen van de heer Tan waren uitgenodigd, konden dezen door omstandigheden niet aanwezig zijn.

Bij de statietrap werd de heer Tan ontvangen door de gezagvoerder van de „Patro“, kapt. B. C. den Exter van den Brink, alsmede de 3e stuurman, de heer J. J. M. van Rossum. In de kapiteinshut, alwaar de officieren zich hadden verzameld, volgde een gezellig borreluurtje. Aanvankelijk was de heer Tan, waarschijnlijk door de eer hem betoond, nog wat stil, doch allengs wist hij allerlei belevenissen en anedotes uit zijn lange carrière te vertellen, waardoor het „uurtje“ uitliep tot twee uren.

Tijdens dit samenzijn reikte de gezagvoerder met een korte speech de envelop met cheque uit, alsmede de brief die door ons kantoor was gericht aan de heer Tan. Alhoewel de kapitein het prefereerde de heer Tan in zijn eigen bewoordingen te overtuigen van de waardering die alomt heerst voor de door hem bewezen diensten, haalde hij één opmerking aan uit de brief van Shell Tankers, namelijk dat voor alle opvarenden bij onze rederij de heer Tan in

Singapore een niet weg te denken deel is van alles wat Singapore voor ons betekent.

De heer Tan, die duidelijk ontroerd was, bedankte met enige korte woorden voor deze geste en vertelde dat hem als een van de grote positieve punten uit zijn carrière zou bijblijven, de hartelijke ontvangst en de grote medewerking die hij altijd aan boord van de Nederlandse Shell-tankers had ondervonden. Hij vervolgde met „I cannot express in words the honour you all have bestowed on me — this presentation — to a guy who is just nobody in the Shell organization“. Hij voegde eraan toe gelukkig te zijn met de gedachte, dat er zoveel waardering is voor hetgeen hij heeft mogen doen. Hij hoopte altijd takt te hebben gebruikt, eenvoud betracht en bescheiden te zijn gebleven. Met kennis van zaken, gezond verstand en wat menselijk begrip, heeft hij getracht zijn werk te doen. Daarbij stemde het hem droevig niet meer met u allen persoonlijk te kunnen omgaan.

Rijsttafel

Na het borreluurtje, dat door de Civiele Dienst op voortreffelijke wijze was voorzien van de nodige hartige hapjes, toog het gezelschap naar de messroom, alwaar een rijsttafel werd geserveerd zoals er zelden een is opgediend bij Shell Tankers.

Hoe goed deze maaltijd was, wordt het best geïllustreerd door het feit, dat de meegekomen fotograaf het zo druk had met eten, dat hij bijna vergat om ook tijdens de maaltijd wat plaatjes te schieten. Een woord van lof voor de — notabene Spaanse — koks van de „Patro“ en het pantry personeel is zeker op zijn plaats.

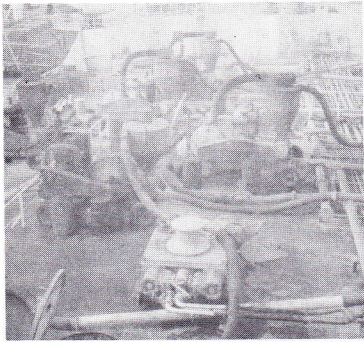
's-Middags vertrok de launch met de gepensioneerde weer, driftig uitgewuifd door vrijwel alle opvarenden en begeleid door drie lange stoten op de scheepsfluiten.

Ten slotte nog enkele opmerkingen uit de brief die de heer Tan ons toezond om zijn erkentelijkheid tot uitdrukking te brengen.

„My wife and I express our heartfelt appreciation for your gift. We have not yet decided what to do with it. Probably I will in the near future either buy good jewelry, which will be handed down to my children, or buy a colour TV set once the 4 channel colour transmission from Singapore and Kuala Lumpur is fully operational.“

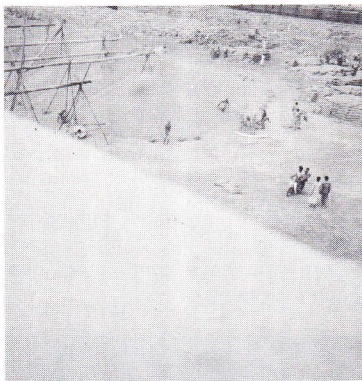
Once more I take this opportunity, with my wife, to thank from our innermost feeling the Rotterdam office staff and the staff and crew afloat and ashore who have contributed. Best wishes and good luck to all of you.“





Graan

De kwaliteit van deze twee foto's is niet om over naar huis te schrijven. Toch willen wij ze onze lezers niet onthouden. Ze tonen hoe in sommige havens, graan uit een tanker wordt gelost. Met behulp van op het dek opgestelde „vacuators” wordt het graan als het ware uit de tankruimte gezogen en via leidingen naar de opslagplaats aan de wal geblazen. Dat daarbij een stofwolk ontstaat die foto-opnamen wat wazig maakt, is duidelijk. Het meest frappant is de snelheid waarmee door een groot aantal wallieden de bergen graan worden weggewerkt. Maar die worden ook per gevulde „zak” betaald. Af en aan rijden daarbij de vrachtwagens, waarbij — met een stopwatch — eens is nagegaan hoeveel tijd het vergt om zo'n 40 goed gevulde zakken op de wagen te deponeren. Binnen één minuut is door vele nijvere handen de wagen volgeladen, waarna de volgende weer aan komt stuiven.



Films

Moeilijkheden dreigen met de filmruil in Kharg Island, althans als de filmkisten maar vast aan de wal worden gezet in afwachting van de komst van de vertegenwoordiger van Gray Mackenzie & Co. Deze man mag namelijk tijdens het laden van het schip niet op het terrein. Resultaat is soms dat tegen zijn komst de filmkisten verdwenen zijn, zodat geen filmruil kan plaatsvinden en het schip zonder films komt te zitten. Om al die ellende te voorkomen: na de aanvraag om filmruil wachten tot de goede man komt en pas dan de ruil plegen.

Er is echter ook plezieriger nieuws te melden. Op een van onze met video uitgeruste schepen is een enquête gehouden naar de mening omtrent de inhoud van de cassettekoffers, ook wel vidpacks genaamd. Sterk naar voren kwam de wens om meer dan één hoofdfilm per koffer, hetgeen wij prompt aan Walport Telmar rapporteerden. Zij zullen er thans toe overgaan om in nieuw samen te stellen vidpacks voortaan twee hoofdfilms te stoppen.



Shell studiebeurzen

Er heerste op 4 september jl. belligst geen nerveuze, roezemoezige beursstemming in de foyer van het gebouw „Oostduin” in Den Haag, al waren het ook hier wel degelijk belangrijke effecten die in andere handen overgingen.

25 fortuinlijke studenten of aanstaande studenten van beiderlei kunne mochten een beurs in ontvangst komen nemen. Het komende studiejaar zullen zij zich op kosten van de Shell op de door hen gekozen studie werpen.

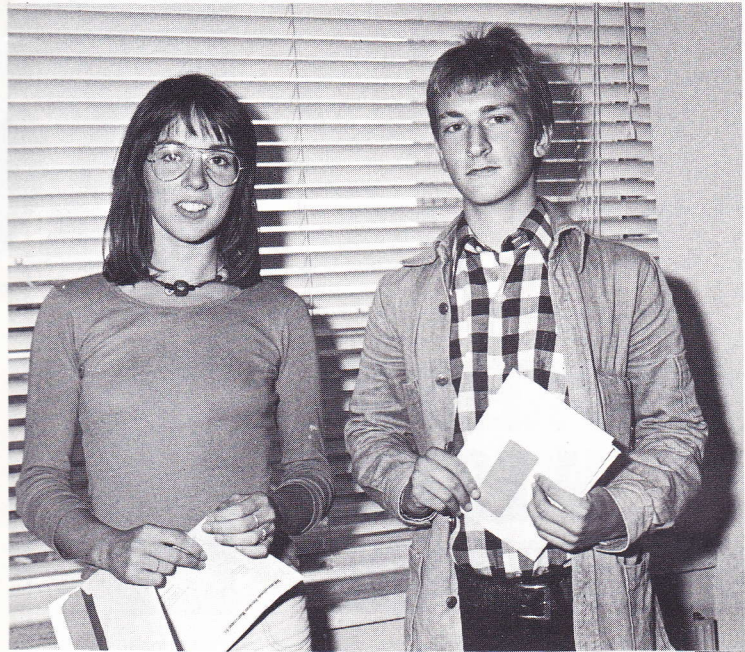
Ook Shell Tankers telde twee gelukkigen onder zijn gelederen, nl. Greet van der Hout, dochter van hoofdwerktuigkundige P. van der Hout en Jaap Broersen, zoon van gepensioneerd hoofdwerktuigkundige J. Broersen.

Nadat de heer De Vries (plv. personeelsco-ordinator) van het Centraal Kantoor in Den Haag een welkomstwoord had gesproken, gaf hij wat interessante cijfers.

Er waren enige records gebroken, zoals het aantal uitgereikte beurzen (25), het aantal aanvragen (bijna 160) alsmede de grootte van de beurs (f 7.800). Onder de gelukkigen bevonden zich 16 jongens en 9 meisjes en de heer De Vries vermeldde nog dat het percentage meisjes ook dit jaar weer hoger was. Ook hier zet de emancipatie zich voort.

Na nog wat wijze woorden aan het adres van de bursalen volgde de uitreiking van de studiebeurzen. Toen dit zijn beslag had gekregen nam dr. J. Kiers, onder wiens leiding de toewijzingscommissie had gewerkt, het woord en zette uiteen hoe de commissie bij haar keuze tewerk is gegaan. Het waren belligst niet de eindexamencijfers die de doorslag gaven. Met iedere kandidaat wordt een persoonlijk gesprek gevoerd. Hij vond het een moeilijke maar zeer dankbare taak. Uiteraard had vooral hij nog enige raadgevingen voor de bursalen, van wie hij tevens verwachtte dat ze contact met de commissie zouden onderhouden.

„Onze” bursalen, Greet en Jaap, waren bijzonder in hun schik met de beurs. Greet had er na haar gesprek met de commissie niet meer op gerekend. Ze had namelijk verteld dat ze o.a. De Waarheid las en meende het daarmee verknald te hebben. Ze gaat aan haar derde jaar pedagogie beginnen in Amsterdam, waar ze op kamers woont. Op de vraag „waarom pedagogie”



antwoorde ze dat deze richting haar bijzonder boeit. Ook Jaap had met deze vraag geen moeite. Hij heeft bijzonder grote interesse in de maatschappij in het algemeen, zodat hij als studierichting „economie” had gekozen. Na afloop kan je hiermee vele kanten op. Hij gaat in Rotterdam studeren en heeft er reeds een kamer gevonden. Beiden hopen na hun studie met de verkregen kennis te kunnen bijdragen aan een voor iedereen beter leefbare wereld. Een bijzonder positief geluid.

En dan heeft de Shell dus ook hier weer verstandig geïnvesteerd.

Afscheid

Op een ieder die de brandbluscursus in de bedrijfsschool Pernis heeft meegemaakt, zal het enthousiasme en de inzet van de docent, de heer A. Niemantsverdriet, indruk hebben gemaakt. Velen hebben het aan hem te danken dat de angst voor vuur werd weggenomen. In verband met zijn overplaatsing naar Shell Chemie Moerdijk moesten wij hem op 15 augustus de hand ten afscheid drukken, waarbij wij onze dank uitbrachten voor zijn grote verdiensten voor onze maatschappij. In zijn nieuwe werkkring wensen wij hem alle succes.





Race

Brachten wij in het vorige nummer een artikel over de „Eendracht”, nauwelijks was de editie uit of wij ontvingen van de Financial Times bericht, dat eind augustus de grote „Clipper Race 1975-1976” is begonnen. Een race voor zeiljachten, van Londen naar Sydney en terug, waarbij alleen deze Australische plaats mag worden aangelopen. Dit betekent tweemaal een slordige 30.000 mijl zeilen. De kortste tijd dat deze afstand werd gezeild is 69 dagen heen, via Kaap de Goede Hoop, en in 69 dagen terug via Kaap Hoorn. Een prestatie die een honderd jaar geleden werd geleverd door de „Patriarch” van de „White Star Line of Aberdeen”. Onder de internationale deelnemers is één Nederlands jacht, de „Great Escape”, een tweemaster van 55 voet, eigendom van de heer Huisman. Deze deelnemer, eigenaar van een zeilschool in Uitwellingerga, heeft zich terdege op de reis voorbereid, tezamen met een twaalfstal opvarenden. Probleem echter is, dat alhoewel de „Great Escape” is uitgerust — zoals trouwens voorgeschreven voor ieder aan de race deelnemend schip — met een krachtige zender, het toch niet mogelijk is rechtstreeks contact op te nemen met Nederland. Vandaar dat ons het verzoek bereikte om bekendheid te geven aan deze deelneming, opdat de opvarenden van de „Great Escape” eventueel contact kunnen opnemen met een in de buurt varend schip. Het contact vindt dan plaats op de korte golf in 8 mc; eventueel kan aldus een bericht naar Nederland worden doorgegeven. Maar ook zonder deze dienst wordt contact op hoge prijs gesteld, want zo'n 80 à 100 dagen op zee betekent toch isolement. De radiogegevens van de „Great Escape” zijn: P.H.Y.K., alle frekwenties in 4-6-8-12-16-20 mc + VHF. 24 kanalen, speed 7-10 mijl.

Heathrow-Londen

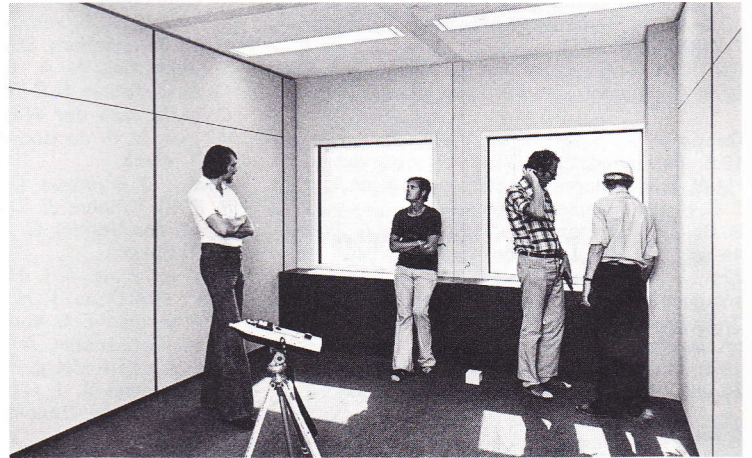
Zoals in het vorige nummer al vermeld, is men op London Heathrow Airport aan het renoveren geslagen. Niet alleen het afleveren van de bagage wordt hierdoor vertraagd, maar ook het verkeer van en naar het vliegveld ondervindt hiervan veel hinder. Reizigers die naar het Shell Centre moeten, wordt gewezen op de zogenaamde „rail-air”-verbinding: van Heathrow vertrekken om het half uur bussen naar Feltham-Station en vandaar is er een snelle treinverbinding met Waterloo-Station. Van het station leidt een loopweg over de weg rechtstreeks naar Shell Centre. De bus-treinrit duurt totaal 47 minuten. De bussen maken gebruik van de luchtvrachttunnel, waar gewoon verkeer niet doorheen mag, zodat verkeersopstoppingen omzeild worden.

Van Londen naar Heathrow geldt dezelfde verbinding. Reizigers kunnen, om wachten op Waterloo-Station te vermijden, hun „rail-air” ticket kopen bij het Lunn Poly Office, het reisagentschap in Shell Centre.

Toch weer

In het maart-nummer moesten wij berichten, dat op 31 januari 1975 de Zeemansclub op Negropont te Curaçao haar poorten had gesloten. Toch is op Curaçao weer een zeemansclub geopend, een spik-splinternieuwe zoals op de foto waarneembaar. Niet alleen nieuw van buiten, maar ook van binnen is deze „Merchant Marine Club” te Bullenbaai een aantrekkelijk, geheel opnieuw opgezet recreatiecentrum geworden. De Managing Director van Curacao Oil Terminal N.V., door welke maatschappij de club is gebouwd en ingericht, heeft inmiddels de opening verricht. Het gebouw ligt aan de buitenzijde van het terrein van de terminal en grenst aan de hoofdingang. De club beschikt over een bar en een keukentje voor het bereiden van snacks, alsmede een winkeltje. Het

schoon schip

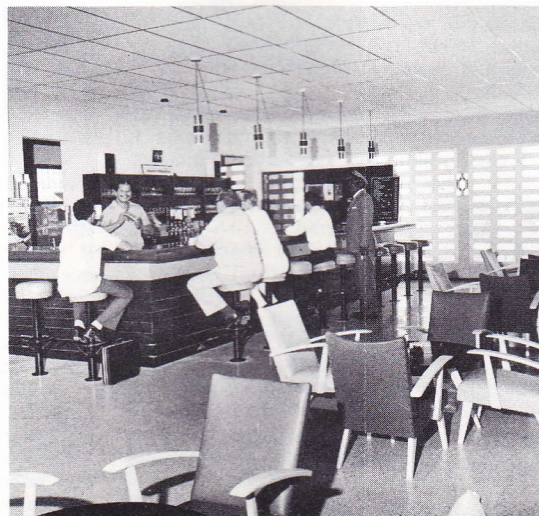


licht in de bedoeling binnenkort faciliteiten voor het beoefenen van zaalsporten, zoals tafeltennis en biljart, aan te schaffen. Al met al, een attractief geheel, temeer daar de opvarenden van onze schepen automatisch lid zijn doordat wij voor elke tanker die Bullenbaai binnenloopt een vast bedrag bijdragen in de exploitatiekosten.

Geluidsdichtheid

Om de scheidingswanden in het nieuwe kantoor en eventuele lekken bij de aansluitingen met de gevel, het plafond en de vloer te beproeven, werden door de acoustisch adviseur metingen verricht. Om die te kunnen uitvoeren moest een aantal proefkamers worden

klaar gemaakt, waarin de omstandigheden zoals die straks in de werkelijkheid zullen zijn, zoveel mogelijk worden benaderd. Overigens, bij de verdere afbouw zullen deze proeven worden herhaald. Een aanvullend voordeel van het maken van de proefkamers is dat ook een indruk kan worden verkregen, hoe het kleurenschema dat de architect zich heeft gedacht, in de praktijk voldoet. Tevens kan een indruk worden verkregen van de afwerking van de diverse te gebruiken materialen, zoals suwde plafond en vloerbedekking. De foto geeft een goede indruk van de breedte van een kamer. Het witte kastje op de grond achter in de kamer is het aansluitingspunt voor de elektrische voorzieningen.



Vlootpersonalia

periode van 16 augustus tot en met 15 september '75

Gehuwd:

27.8: M. J. de Kroon, 5e wtk., met mw. J. Bandstra;
27.8: J. J. Timmers, 2e wtk., met mw. J. A. van der Velde;
28.8: G. S. Sinnema, hoofd voeding, met mw. J. Wijnsma;
8.9: R. R. Brouwer, 3e wtk., met mw. A. Y. Arts;
10.9: G. Bijvank, 5e wtk., met mw. A. Rietveld.

Geboren:

16.8: Ferdinand Carl Gustave, zoon van H. W. J. van Haarst, hoofd voeding, en mw. J. C. H. van Haarst-Ouwerkerk;
20.8: Christel Monique, dochter van A. J. Zon, 4e wtk., en mw. J. D. Zon-Koens;
22.8: Barbara, dochter van C. T. M. Santbergen, sch.gez. a/w, en mw. N. Santbergen-Rietdijk;
27.8: Ernst-Jan, zoon van N. J. Gras, 3e wtk., en mw. H. H. Gras-Krijthe;
29.8: Miriam, dochter van E. K. G. Schiefer, 5e wtk., en mw. E. E. Schiefer-Janssen.

Aflossingen:

gezagv.: A. de Ligt, N. A. Jager, D. P. Klip, C. Wolse, K. Drent, H. H. J. Dijkhuizen, J. E. Dekker, B. C. den Exter van den Brink, G. F. de Boer, P. de Regt;
1e stl.: C. P. van Hoek, G. Verbrugh, D. J. van Dijk, G. van der Oord, J. C. Aartsen, G. J. Olieman, A. G. Kroon, W. Beekman, W. S. van der Ham, G. Gerritse, T. H. Tromp, G. L. A. Martens, J. de Jager Sr.;
2e stl.: A. G. J. de Wit, H. Sieders, J. K. Terpstra, R. A. de Boer, B. Koppe, R. A. Sweetnam, F. J. Kronenberg, K. P. Biesiot, H. J. de Vries, G. W. Geesink, M. A. F. Wanders, P. Steynis;
3e stl.: D. J. Bruin, R. J. Moeke, R. van der Voort, M. J. van Loosen, G. J. Gerritsen, L. H. Stevens, E. W. van den Brink, R. F. M. Driessen, W. Holwerda, P. J. J. M. Verspeek;
4e stl.: F. H. C. Bakker, M. B. H. van den Brandeler, F. G. de Bruyn, K. T. Wiegert, M. Hofman;
II.stl.: A. Zwiars, E. Witteveen, K. P. Cupido, P. J. M. van Ingen, A. Leffers, E. de Jong, H. Rijpkema, G. A. van Dijk, L. H. G. J. H. Glansbeek, A. A. Schmidt, E. J. G. Kraszewski, J. Kuiken;
radio-off.: P. J. Balkstra, H. J. van Homoet, G. J. Wevers, D. J. Hage, A. van Huissteden, H. R. Vissers, R. Roquas, M. H. B. Roobol, H. G. J. Rustenhoven, O. W. C. Jansen, M. Elffers, H. W. Hogeweg, K. Keizer, A. Bakker; hfd. wtk.: S. Straub, T. H. J. Feldberg, H. de Jong, J. Tekelenburg, C. H. de Koning, S. A. Verhage, C. P. de Waard, C. G. Pusck, H. Blaauw, J. R. Alsmas, L. Buitenkant, C. J. Vermeulen, J. E. Weidema, E. Jousma, H. Bax, J. I. Brangert;
2e wtk.: P. Kooyman, W. Vroling, G. J. van Eyk, H. Japin, J. B. H. de Gloppe, J. J. Timmers, H. L. de Koning, J. B. van Haaster, M. F. Koens, E. Dallinga, J. H. E. Nijhuis, J. Smid, M. de Wit, A. J. Verkerk, W. D. Hoogland, W. A. M. Bouma;
3e wtk.: J. Hoorn, J. Boon, R. M. van Ham, J. M. Hogenstein, T. J. M. H. Bakker, L. J. Stam, P. Dekkers, H. A. M. Heyens, H. Blankvoort, R. G. M. Kauffeld;
4e wtk.: J. H. L. Baris, W. I. van der Burght,

J. A. Boerema, F. M. van der Straten, W. Willems, P. F. van Dijk, C. J. Bier, J. Driesen, H. E. Engels;
5e wtk.: A. H. Grevelink, H. C. Nagelkerken, G. Batenburg, A. Oost, C. G. A. Hoenders, L. J. Keus, C. B. van 't Maalpad, H. M. Zwanenburg, D. J. Bastiaans, H. Deurloo, J. F. van Est, W. A. 't Jong, N. W. Kuilman, G. A. Mellonius, F. R. R. Smith, T. J. van het Kaar, C. N. M. van der Weyden, C. G. Volmer, W. Hol, R. P. de Boorder, J. J. M. G. Tervoort, L. P. Koole;
II.wtk.: C. Boutsma, G. A. de Ridder, J. Marijs, P. F. M. Kösters, E. Dubbeldeman, J. J. E. van Veghel, G. R. Spijkerman, C. J. Stein, A. R. Seraus;
sch. voorman: A. L. H. Botinga, H. L. Klop, H. C. den Daas, T. H. v. Vlijmen;
sch. vakman I: L. van de Velden, C. H. Roozendaal, A. Vlaming, E. J. H. van Arcken;
sch. vakman II: J. C. Lemmens, G. Jonkman, J. de Gans, M. Docampo Rial, M. Lagares Chanterero;
sch. gez. a/w: D. Bergen, M. A. van Dijk, J. W. van der Steen, E. W. van der Horst, J. H. Oosterhof, D. Hogeveen, E. J. H. Wilmlink, J. Lakkerwa, P. A. Janse, J. A. Clarijs, R. E. Riedewald, D. A. Emanuels, L. A. Douma, M. ten Kate, J. M. Kramer, M. J. Heiligers, A. van Sloten, J. M. Gonzalez Rodriguez, J. C. Chamorro Troncoso, S. Cuadrado Del Castillo;
aank. sch.gez. a/w: G. L. Goedhart, M. A. Rijken, B. C. P. Dietz, T. G. Baars, M. van de Bas;
hoofd voeding: E. T. P. van Boles, J. H. Konert, F. Tüllmann, L. H. H. L. Leithuysen, J. H. van Elteren, F. B. Wayers;
sch. kok: J. M. M. Koks, G. J. L. van der Linde;
aank. kok: G. P. M. Kraanen, M. W. B. Kitzen;
hoofd bediende: F. van der Heyden, G. Braster, F. P. Lommerse, M. te Hennepe;
bediende: A. Jansen, J. Boelee, A. R. Tanasale, L. de Vos, A. Scheffer, H. Wezenaar, B. J. van Gelderen;
bediende (a/d): B. L. Johannes, G. J. van Rijn, J. A. H. T. van Dijk, J. J. P. Vaessen;
jongen a/w: H. J. F. van den Berg.

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida: 1e stm. L. J. Hirs, II. stm. H. Zimmermann, II.stm. A. Schol, hfd.wtk. C. Pietersen;
m.s. Acila: gezagv. B. de Boer, wnd. 3e stm. J. P. Molenaar, wnd. 2e wtk. R. H. de Haan, 5e wtk. T. van Luttkhuizen, radio-off. J. Verduyn;

In memoriam

Op 23 augustus jl. is overleden de heer **T. J. van de Vrie** oud-gezagvoerder. Hij bereikte de leeftijd van 57 jaar. De heer Van de Vrie verliet de dienst der maatschappij op 1 augustus 1970, na ruim 31 dienstjaren.

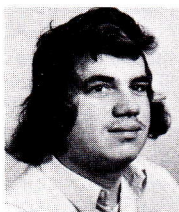
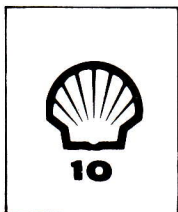
Vlootcirculaires

In de periode van 16 augustus tot en met 15 september 1975 verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR-berichten

No.	Datum	Onderwerp
1087	19-8-75	Schaderapport No. 118
1088	21-8-75	Vaktechnische Informatie
1089	25-8-75	Correctie op No. 1084 (PCOR)
1090	27-8-75	Helicopter Service Las Palmas (PCOR)
1091	28-8-75	Aanstelling officieren per 1-9-75 (PCOR)
1092	29-8-75	Koersen (PCOR)
1093	3-9-75	Computer data telegrammen — Ships Reporting Systems Manual
1094	8-9-75	Leidraad voor de Navigatie — Correctieserie No. 2

m.s. Acmaea: gezagv. J. van der Velden, 3e stm. E. Hietbrink, 4e stm. S. I. van der Zee, hfd.wtk.: N. W. Groen, 5e wtk. R. P. de Boorder, II.wtk. K. van Zijderveld;
m.s. Acteon: gezagv. R. J. Wyrdeeman, 2e stm. L. Bart, hfd.wtk. J. van Bon, II.wtk. M. J. Hoekman, II.wtk. J. Hakkers;
s.s. Arca: 1e stm. R. Hendriks, wnd. 3e wtk. M. Kik, 4e wtk. J. J. Feenstra, 5e wtk. A. van Eyk, 5e wtk. F. S. Koolen;
s.s. Atys: 3e stm. B. M. Stubbe, 2e wtk. R. J. Bosman, radio-off. A. Wijnhold, hoofd voeding J. J. Dalmayer;
s.s. Capiluna: sch.gez. a/w J. Bonte, J. A. Klarholz, aank. sch.gez. a/w F. S. C. Budde;
s.s. Capisteria: II.wtk. W. G. Kole;
m.s. Cinulia: wnd. 1e stm. E. J. J. Eelman, 3e stm. J. J. Engelbrecht, II.stm. W. A. van Engelen, hfd.wtk. H. H. Apfel, 5e wtk. C. P. J. de Hond;
m.s. Crania: 2e stm. R. Agema, wnd. 4e wtk. P. C. M. Drost;
m.s. Dalia: hfd.wtk. J. de Jong, 3e wtk. J. G. van Werd, wnd. 4e wtk. L. P. Lucking, II.wtk. J. E. de Frètes, II.wtk. P. P. van der Wilt, sch.gez. a/w G. Baak, W. de Vries, aank. sch.gez. a/w J. W. P. Grommen, R. van Someren, bediende A. M. M. Wintjens, A. Vrolijk, jongen a/w M. J. de Wijk;
m.s. Daphne: gezagv. P. Janssen, wnd. 3e stm. A. M. Borgart, wnd. 3e wtk. F. H. de Jong, 5e wtk. G. A. de Wolf, 5e wtk. J. W. Jongkind, radio-off. J. A. Griffioen, sch. voorman R. P. L. Verhoeve, sch. vakman I J. M. H. Siepers, sch. vakman II J. W. Scheffers, sch.gez. a/w E. M. Krakowicz, J. N. H. Steeman, E. P. Kesauly, aank. sch.gez. a/w W. M. H. Hollanders, sch.kok T. T. Bouma, hoofd bediende R. Bakker, bediende H. J. Denies, H. de Ruig, bediende (a/d) P. Koks;
m.s. Diadema: 1e stm. J. A. van Kesteren, sch.vakman I F. W. Bosson, P. van der Toorn, sch.vakman II J. P. de Landes, hoofd voeding H. A. Groenendijk, sch.kok J. van der Horst, hoofd bediende G. Olde-Wolbers, bediende W. M. Beekman, bediende (a/d) J. W. Barnhoorn;
m.s. Diloma: wnd. 2e stm. E. J. B. Seela, 2e wtk. J. H. S. van der Pas, 5e wtk. A. Nonnekes, sch. voorman C. F. M. Hartman, sch. gez. a/w J. J. de Bruin, W. F. Visser, F. D. P. Croes,

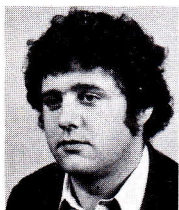
Onze vlootjubilairissen



J. A. Clarijs
sch.gezel a/w
1965 - 19.7 - 1975



C. Boo Davila
capataz
op 15.8.75



J. J. van Triet
sch.vakman II
1965 - 30.8 - 1975



C. Gulin Garcia
marinero integrado
op 6.9.75



G. van der Oord
2e stm.
1965 - 26.10 - 1975



A. Onderstal
hoofd voeding
1950 - 10.9 - 1975

In dienst getreden vlootpersoneel



P. W. F. Bos
II.stm.

A. ten Brinke, aank. sch. gezel a/w
J. W. van Rooyen, aank. kok F. W. Smolenaars;
m.s. Dosina: 3e stm. A. H. den Breems, II. stm.
W. J. Santman, II. stm. C. F. T. Smit, 2e wtk.
J. Visser, 5e wtk. L. Blokpoel, II. wtk.
W. Mourits, II. wtk. D. Struyk, sch. vakman I
J. P. M. Kanters, sch. vakman II
R. K. P. M. Niec, D. Kipperman, sch. gezel a/w
J. H. L. Nahapiet, J. A. Schaarman, aank. sch.
gezel a/w L. H. A. T. van Dijk, S. Boelens,
bediende P. J. M. Fruytier;
m.s. Felania: II. stm. J. P. van Rensen, 2e wtk.
T. Scholte, 4e wtk. F. W. Mooiweer, radio-off.
J. de Groot, sch. vakman I R. W. Rooyen,
sch. gezel a/w R. T. Schüller, hoofd bediende

D. J. Bakker, bediende J. Breyer;
m.s. Fulgur: 2e stm. W. van der Meulen,
2e wtk. K. L. J. Aertssen, sch. gezel a/w
G. Z. Spaans, hoofd bediende J. L. F. Romen,
bediende (a/d) M. A. W. M. de Beer;
s.s. Kabylia: 1e stm. R. P. Jager, 4e stm. d.d.
5e wtk. D. Lodewijk;
s.s. Kalydon: 1e stm. J. Baard, hfd.wtk.
J. B. J. Jonker, wnd. 4e wtk.
W. T. van Leeuwen, 5e wtk.
F. C. M. Waals, 5e wtk. P. H. Diemers, radio-off.
B. Klappe, hoofd voeding P. C. Bergmans;
s.s. Kara: II. stm. M. A. M. van Laake, II. stm.
J. Klad, wnd. 2e wtk. A. Verwey, II. wtk.
A. Visser, II. wtk. P. J. Farla;

s.s. Katelysia: 2e stm. M. van den Belt,
wnd. 3e stm. M. Lokker, II. stm. P. W. F. Bos,
wnd. 4e wtk. J. C. Ranshuysen, 5e wtk.
J. J. van Emmerik, 4e stm. d.d. 5e wtk.
J. van Dijk, radio-off. B. de Zaayer;
s.s. Kelletia: 1e stm. A. T. van Es, hfd. wtk.
S. Neeleman, 2e wtk. A. Houwaard, 5e wtk.
B. E. Broekhuysen, 5e wtk. J. Starkenburg;
s.s. Kermia: 1e stm. R. van Westendorp,
4e stm. d.d. 5e wtk. H. J. P. M. Heetkamp,
II. wtk. R. de Vries, II. wtk. R. van der Heide;
s.s. Khasiella: 3e stm. D. Dankaart,
4e stm. d.d. 5e wtk. R. M. van der Aa;
s.s. Kopionella: wnd. 1e stm. F. Kuyt, hfd. wtk.
C. C. Bartels;
s.s. Korovina: 1e stm. J. Drogt, 5e wtk.
A. Belder, 4e stm. d.d. 5e wtk. J. L. Assendorp;
s.s. Kosicia: 2e stm. A. J. W. Rommes,
wnd. 3e wtk. A. B. M. Peeters, 4e wtk.
J. Esselman, 5e wtk. A. J. Bruining;
s.s. Kryptos: gezagv. P. M. de Graaf, hfd. wtk.
J. W. van Wegen;
s.s. Kylix: 1e stm. C. P. Donken, hfd. wtk.
J. van der Schee, II. wtk. A. K. Vennik;
s.s. Lovellia: wnd. 3e wtk. J. Kruize, radio-off.
H. T. Wigmans, hoofd voeding J. L. Menger;
s.s. Macoma: 4e stm. A. S. Baarda, II. stm.
R. G. Pieters, II. stm. A. E. R. van de Griend,
hfd. wtk. F. in 't Veld, 2e wtk. J. M. van de Wal,
4e wtk. J. J. van Vondel, 5e wtk. W. J. Stam,
5e wtk. P. H. Veldhoen, radio-off. J. A. Stevens,
sch. voorman A. de Kuyper, sch. vakman II
A. van de Windt, wnd. sch. vakman II
W. A. Abels, aank. sch. gezel a/w
L. P. M. Hendriks, sch. kok G. J. C. de Deugd,
bediende R. Jacobs, bediende (a/d)
J. T. Heymann, koksmaat D. Heemeyer;
s.s. Marinula: 2° man. J. L. Perez Hermo,
M. Vieitez Vieitez, mar. int. M. Lage Santos,
A. Pereira Mosqueira, M. Pereira Rodriguez,
hoofd voeding C. G. M. van Schuppen;
s.s. Meta: II. wtk. B. J. ter Maat, II. wtk.
A. Vastenhoud, II. wtk. P. C. M. Boonen,
radio-off. J. M. J. M. van der Vorst, capataz
C. Boo Davila, man. esp. J. Castro Romero,
2° man. E. Moldes Nogueira, mar. int. J. Dopazo
Soto, J. Cordeiro Santos, V. Crespo Fontenla,
A. Dopazo Soto, J. M. Fernandez Pena,
C. Gulin Garcia, R. Martinez Perez, J. M. Olveira
Santos, S. Villanueva Aquino, 2° mar. int.
A. Puga Rosendo, J. C. Rodal Garcia, cam.
A. Barros Miguez, H. Chapela Malvido,
B. A. Otero Requejo, cam. (trip.) L. M. Puime
Amorin;
s.s. Metula: 1e stm. W. Kalkman;
s.s. Mitra: II. stm. R. van der Bos, II. stm.
E. de Pooter, 5e wtk. J. M. G. M. van Kooten,
II. wtk. L. van der Valk;
s.s. Mytilus: gezagv. G. Arkema, 2e stm.
P. G. van der Horst, 4e wtk. J. S. Machiels,
5e wtk. P. C. Telle, II. wtk. A. M. Oonk, II. wtk.
A. Huneman, radio-off. P. W. Veygen;
m.s. Niso: gezagv. J. M. Hillen, 2e stm.
P. A. B. de Ruiter, 2e wtk. G. G. Wolsink,
radio-off. A. Kuipers, capataz P. Raimundez
Collazo, man. esp. F. Otero Lago, mar. int.
A. Boullosa Dacosta, M. Carneiro Marquez,
V. Comesana Fernandez, M. Fajo Misa,
J. Pousada Perez, J. Rodriguez Goberna,
F. Zabala Calvino, a.d. coc. J. L. Pousada Perez;
s.s. Ondina: 2e stm. G. van Riet, 3e stm.
A. P. Margadant, II. stm. W. van der Meulen,
hfd. wtk. J. M. Nobels;
s.s. Onoba: gezagv. P. B. Hibma, II. stm.
F. C. de Roo, 4e wtk. C. J. Jongkind, 5e wtk.
C. Vreugdenhil;
s.s. Patro: gezagv. J. H. Korsen, wnd. 1e stm.
W. A. Mostert, wnd. 2e stm. E. J. Frölich,
3e wtk. R. Bos, man. esp. H. Collazo Gonzalez,
E. M. Perez Agra, G. Gago Costas;
s.s. Philippia: 2e wtk. A. de Jong, man. esp.
A. Lago Alvarez;
s.s. Viana: 1e stm. J. Priester, hfd. wtk.

W. Groenendijk, 2e wtk. P. Stachelhausen, hoofd voeding B. F. P. J. Sebregts;
s.s. Vitrea: wnd. 2e stm. G. Besier, II. stm. R. R. Reinhardt, hfd. wtk. F. van Dalen, 3e wtk. C. N. A. Vreke, hoofd voeding C. H. Rijnvis;
s.s. Zafra: 3e stm. B. van Gulpen, II. stm. W. H. Nibbelink, II. stm. B. J. A. A. van Iersel, 2e wtk. E. E. Kreune, 5e wtk. W. Overeem, 4e stm. d.d. 5e wtk. R. van Exel, II. wtk. H. Groefsema;
s.s. Zaria: 4e stm. M. Ponsen, II. stm. J. C. Runnenburg, hfd. wtk. C. de Witte, wnd. 3e wtk. H. Smeding, II. wtk. R. J. Tielman, radio-off. J. D. Dieker.

Uit dienst getreden vlootpersoneel:

1e stm.: W. van der Graaff;
 3e wtk.: G. C. Sloof, R. Lenz;
 5e wtk.: T. L. M. Ahlers;
 sch. vakman II: G. Struik,
 M. A. G. Paardekooper;
 hoofd voeding: H. G. Morsink.

Overgeplaatst naar „N.A.M.”:

1e stm.: J. Tebbenhoff;
 3e wtk.: L. J. Feunekes, J. H. S. Brijde,
 H. G. W. Meijer.

Gepensioneerd:

gezagv.: F. A. de Kaart.

Praktikant uit dienst:

B. A. Valk.

Wederom in dienst:

4e stm.: S. I. van der Zee;
 5e wtk.: A. van Eijk.

Tijdelijk tewerkgesteld „Chevron Tankers b.v.”:

2e stm.: M. Bal.

Tijdelijk tewerkgesteld „The Shell Company of Qatar Ltd.”:

5e wtk.: G. W. Goethals.

Tijdelijk tewerkgesteld „Smit Internationale Zeesleep- en Bergingsbedrijf b.v.”:

2e stm.: J. Zwart;
 3e stm.: W. T. van den Berg.

Tijdelijk tewerkgesteld „Bureau Wijsmuller b.v.”:

4e stl.: P. J. H. van Loenhout, W. J. Noortman.

Bruidspaar van de maand



Tegen een echt Hollandse achtergrond poseren hier hoofd voeding G. S. Sinnema en mej. J. Wijnsma, die op 28 augustus jl. te Dokkum in het huwelijk traden.

Per bus ging de trouwstoet naar het stadhuis, maar eenmaal daar aangekomen bleek de vrouwelijke ambtenaar, die het huwelijk zou voltrekken, te schitteren door afwezigheid. Niet haar schuld overigens; men was vergeten haar in te lichten. In allerijl werd een andere ambtenaar, ditmaal een man, gecharterd die echter wel eerst naar huis moest om „passende kledij” aan te trekken. Gelukkig kon daarna de trouwerij ongestoord doorgang vinden. Achteraf bezien, een dag om nooit te vergeten!

Terug van tijdelijke tewerkstelling

„Holland Amerika Lijn”:
 5e wtk.: N. W. Kuilman, G. A. Mellonius.

Terug van tijdelijke tewerkstelling

„Shell International Marine Ltd.”:
 1e stm.: J. Drog.

Terug van tijdelijke tewerkstelling

„Shell Tankers-walorganisatie”:
 1e stm.: W. Hoogendijk.

Aangesteld als:

2e wtk.: M. Schmidt, B. R. Verhoog,
 D. Westdorp, J. M. van de Wal;
 3e wtk.: P. Dekkers, N. J. Gras
 J. P. P. van Alebeek, F. van den Boogaard,

J. J. F. Govers, E. Pesschier, M. J. C. Broeders,
 P. G. Venema, M. W. M. van der Burgh;
 4e wtk.: T. van de Ruit, L. J. Criens,
 B. Slagmolen, R. J. Flokstra, J. van der Werk,
 C. de Zwart, P. H. van Beusekom, J. J. Feenstra,
 L. P. Lucking, J. C. van Beinum,
 P. O. J. van der Horst, J. L. B. de Bruin,
 G. Bijvank, H. J. Nieuwenhuis, J. Esselman;
 sch. vakman I: J. P. M. Kanters;
 hoofd voeding: C. H. Rijnvis.

Behaalde diploma's:

1e stuurman G.H.V.-th.: M. Waalewijn;
 „A/B-th.”: F. P. van der Star;
 „A”.: P. H. Veldhoen.

Mutaties walpersoneel (in de periode van 11.8.75 t/m 10.9.75)

In dienst



M. Eijkelenboom
 DFF/1
 per 11.8



Mw. E. A. Vijgeboom
 DF (ex S.N.V.)
 per 18.8



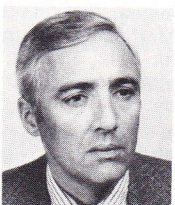
Mw. A. A. de Fretes
 DFF/5
 per 1.9



Mw. M. van Mosselaar
 DFF/4
 per 1.9



Mw. M. C. Brouwer
 DFF/1
 per 1.9



J. J. van Schagen
 DFM/1 (ex Oman)
 per 1.9

Interne mutaties

1.9: Mevr. G. Graafland-Le Noble van
 DFT/1 naar DFM/1/2.

tussen schip en ka

vijftiende jaargang no. 2 — okt. 1975

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

Redactiecommissie:

A. de Coninck, D. Jongeneel, G. H. van Leeuwen, W. N. Wouters, voorzitter, 010-145144-2501

Administratie:

Mej. J. F. Schilt, toestel 2065
 Kopij in te zenden aan: Redactie „Tussen Schip en Ka”, p/a Shell Tankers B.V., Postbus 874, Rotterdam