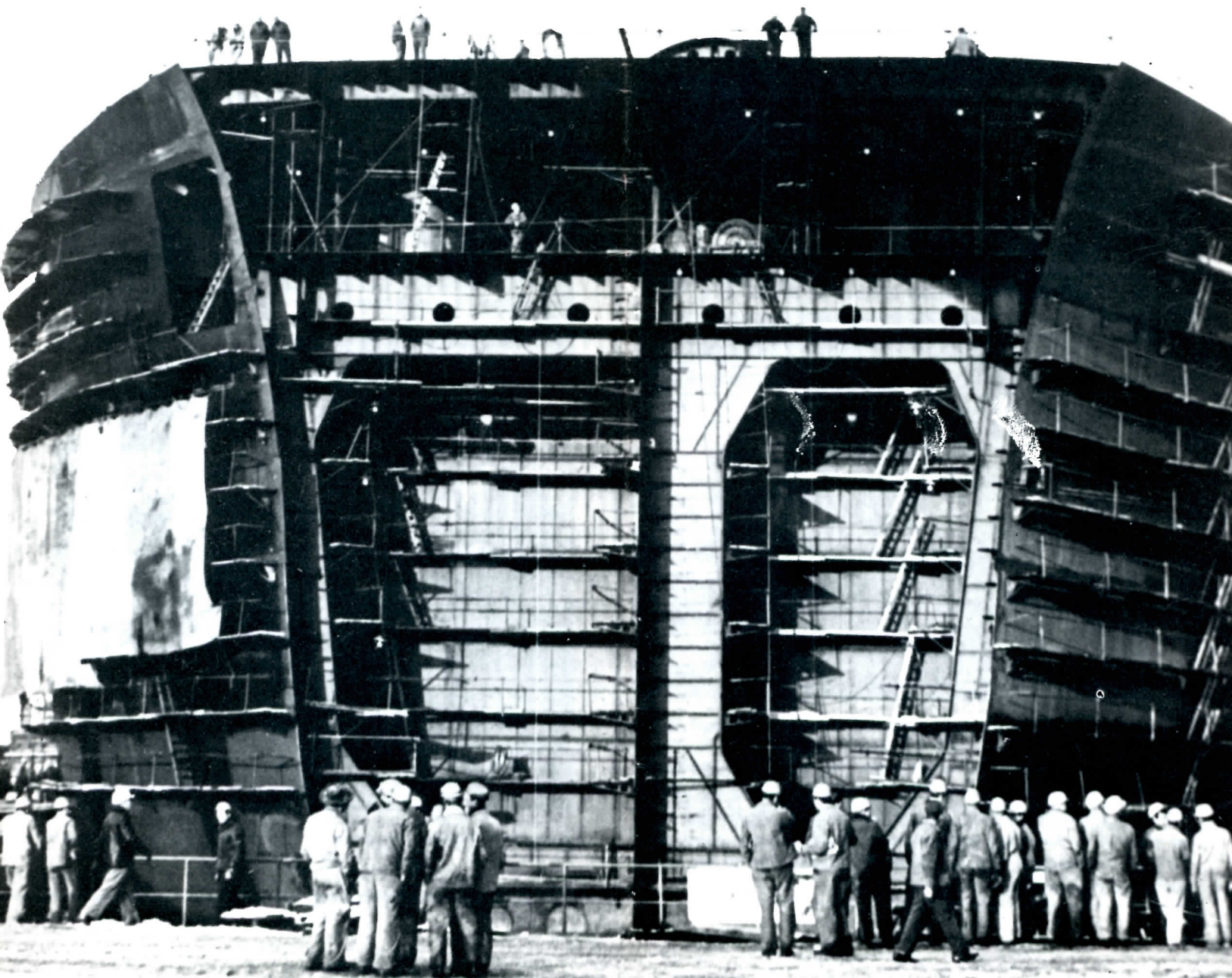
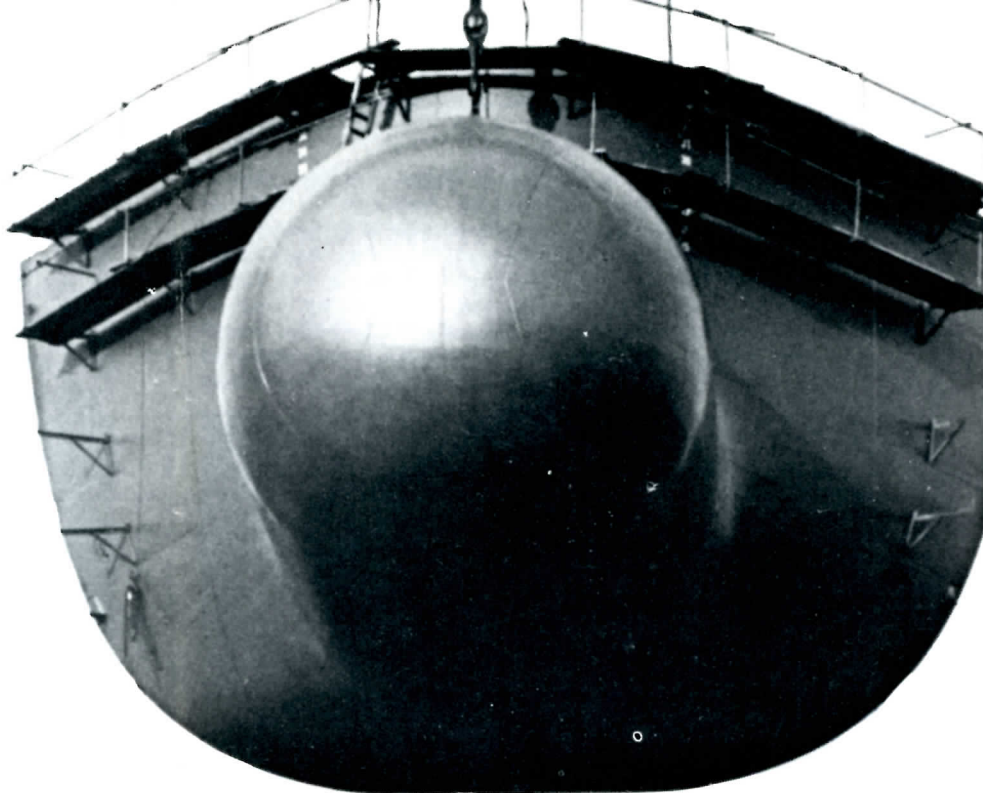


TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS B.V.
SEPTEMBER 1973



GROEPS- RESULTATEN AANZIENLIJK BETER

Het tussen de Koninklijke en Shell Transport te verdelen nettoresultaat over het tweede kwartaal van 1973 bedroeg £ 142,3 miljoen, tegenover £ 53,2 miljoen over het zeer slechte tweede kwartaal van 1972. Het nettoresultaat over het eerste halfjaar bedroeg £ 257,0 miljoen tegenover £ 126,4 miljoen over de overeenkomstige periode van 1972.

De sterke waardevermindering van het pond sterling ten opzichte van de meeste andere belangrijke valuta's had tot gevolg dat de in sterling uitgedrukte resultaten zijn gestegen in vele der grootste afzetgebieden buiten het Verenigd Koninkrijk, welk land zelf slechts 8% van de totale verkopen aan ruwe olie en olieproducten door Groepsmaatschappijen voor zijn rekening neemt.

De over de gehele wereld verkochte hoeveelheden ruwe olie en olieproducten waren in het tweede kwartaal 9,7% hoger dan in dezelfde periode van 1972. De kosten stegen aanzienlijk, doch in de meeste afzetgebieden trokken de prijzen aan. Hierdoor, alsmede door de voortgaande verbetering der resultaten van de overige activiteiten van Groepsmaatschappijen, met name in de chemische sector, is het rendement op het nettoactief op basis van de historische kostprijs gestegen tot 12,7%.

Mededeling

De heer E. Otten — voorheen werkzaam in de sectie DFF/1 — is met ingang van 1 september 1973 belast met de leiding van de sectie Arbeidsvoorwaarden (DFP/6).

Bij de voorplaat

Een opname gemaakt tijdens de bouw van een M-klasse tanker, waarvan er binnen afzienbare tijd een vijftal aan de vloot van onze Maatschappij zal worden toegevoegd. Bovendien zal de vloot in de komende jaren worden uitgebreid met een viertal produktentankers van de F-klasse, schepen van 32.500 ton, besteld in Noorwegen.



J. Teertstra

Met vlag en wimpel

Van onze leerlingen die dit jaar eindexamen deden en inmiddels reeds naar zee zijn vertrokken dan wel dit zeer binnenkort zullen doen, is er zowel bij de stuurlieden als bij de werktuigkundigen uiteraard één die de beste resultaten behaalde op dit examen. Zoals gebruikelijk kregen deze beide „sterren" een boekenbon aangeboden, hetgeen op maandag 13 augustus jl. geschiedde en wel door de heer E. van 't Slot. Dat het bij de stuurlieden J. Teertstra was, spreekt vanzelf, want in het augustusnummer hebt u al kunnen lezen, dat hij ook landelijk dit jaar het beste examen aflegde en voor die prestatie een prijs van het College Zeemanshoop in ontvangst mocht nemen. Evenals vorig jaar behaalde dus ook thans weer een van onze bursalen dit fraaie resultaat.

Bij de BM-examens was het ditmaal T. van Luttkhuizen in Groningen, die het hoogste gemiddelde scoorde van de voor onze rekening opgeleide werktuigkundigen. Als u dit leest is hij op de „Diadema" reeds een aantal weken bezig zijn jaar vaartijd te behalen.



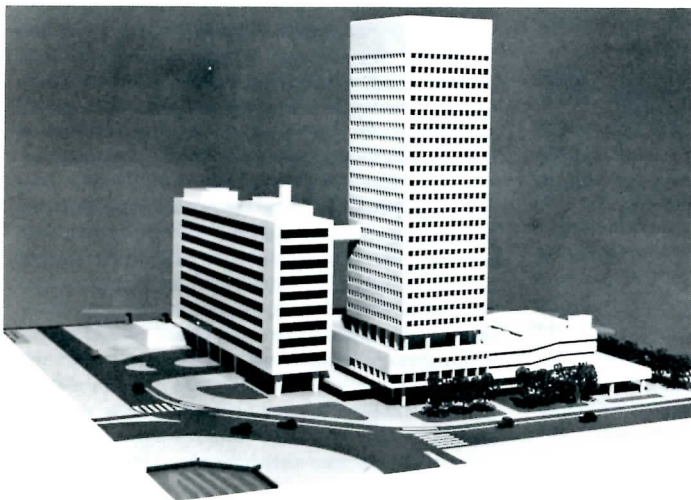
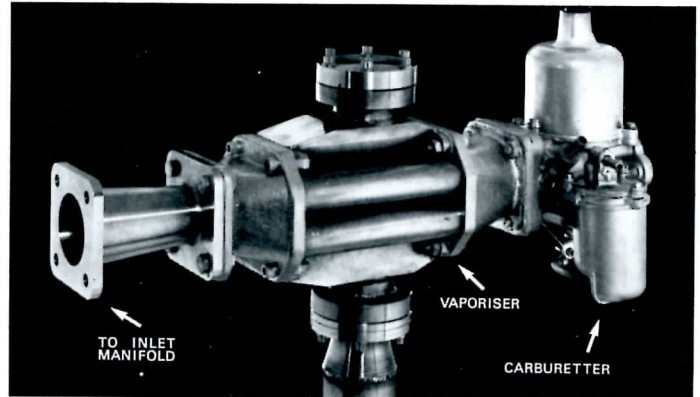
T. van Luttkhuizen

De 'Vapipe'

Shell Research in Engeland en het N(ational) E(ngineering) L(aboratory) hebben gezamenlijk een eerdere vinding tot ontwikkeling gebracht. Zij kreeg de naam van „Vapipe“, een instrument dat luchtverontreiniging door uitlaatemissies drastisch beperkt en dat goedkoop en eenvoudig is. Het oorspronkelijk idee was afkomstig van deskundigen van het Thornton Research Centre. Zij ontwikkelden aanvankelijk een „mengsel-generator“. In de afgelopen drie jaar werd daaraan voortgewerkt en nu hebben wij dan de „Vapipe“, die op 6 juni jl. werd gedemonstreerd aan onder meer technische afgevaardigden van Europese automobielindustrieën. Plaats van handeling was het NEL-hoofdkantoor in East Kilbride. De „Vapipe“ is een compacte eenheid, die tegen lage kosten in massaproductie kan worden vervaardigd. Hij kan worden gemonteerd in in gebruik zijnde en nieuwe auto's.

Het instrument werkt door gebruik te maken van de hitte, die via de uitlaat verloren gaat. Door het nieuwe systeem wordt benzine grondiger verdampt dan in de bestaande motormodellen het geval is. Benzine wordt namelijk nu tot verdamping gebracht nadat hij de carburateur verlaat, maar voordat hij de verbrandingskamer bereikt. Dat geeft grote voordelen, zoals een betere lucht-/brandstofver-

houding. Met de „Vapipe“ is die 20 : 1 in plaats van de gebruikelijke 12/13 : 1. Resultaat: de brandstof wordt efficiënter verbrand. Zeer belangrijk is ook dat emissies bestaande uit koolmonoxide en stikstofoxide verminderd kunnen worden, respectievelijk met 90 en 70 pct. Ook onverbrande koolwaterstoffen worden, zij het in mindere mate, gereduceerd. Zeer strenge bepalingen in de Verenigde Staten, die in 1976 van kracht zullen worden met betrekking tot het beperken van uitlaatemissies, maken de Amerikaanse markt zeer aantrekkelijk voor de „Vapipe“.



Shell-Gebouw

We schreven het reeds in het vorige nummer: er gaat schot komen in de bouw van het nieuwe Shell-kantoor aan het Hofplein. Rotterdam begint langzamerhand ook een stad van wolkenkrabbers te worden. De Medische Faculteit, het Bouwcentrum, het Adriaan Volkerhuis, de Erasmus Universiteit en enkele kantoor„torens“ in het centrum zijn al bouwwerken die ver boven de „normale“ hoogte uitkomen. Het volgende gebouw dat aanspraak op de naam wolkenkrabber mag maken is de toekomstige Shell-toren aan het Hofplein. Met twintig verdiepingen op een parkeergarage wordt het ongeveer tweemaal zo hoog als het bestaande Shell-Gebouw.

De 94 meter hoge toren komt te staan op de parkeergarage, die drie lagen telt en 72 meter lang is en 36 meter breed. Het vloeroppervlak van elk van de 20 kantoorverdiepingen is 830 m² en ter hoogte van de 9e etage van het bestaande gebouw worden de twee gebouwen met elkaar verbonden, zulks door middel van een lichtbrug.

Op maandagmorgen 20 augustus jl. hapte een dragline de eerste aarde weg. Bij het gereed maken van het bouwterrein, dus voordat met heien kan worden begonnen, stuitte men al direct op een dikke

betonnen plaat, die eerder was aangetoond door het Instituut voor Grondmechanica, bij sonderingen. Waarschijnlijk is deze plaat het brugdek van de voormalige Oude Schiebrug, die lag over de verbinding tussen de Schie en de Rotte. Het verwijderen zal in de verdere werkzaamheden enige vertraging veroorzaken.

Fundatie, constructie en afbouw — van het „kale“ gebouw — zullen worden uitgevoerd door N.V. Aannemingsmaatschappij J. P. van Eesteren te Rotterdam, welk bedrijf met circa f 15 miljoen de laagste inschrijver was.

Waljubileum



Op de laatste dag van de maand juli herdacht de heer A. Baljet, Hoofd van de Technische Dienst (DFM/2), de dag waarop hij 25 jaar geleden in dienst kwam van de Koninklijke/Shell Groep. Op 1 augustus jl. werd hij met zijn echtgenote ontvangen door de heer D. Rodenburg, Directeur, die hem in aanwezigheid van de heer E. van 't Slot, Hoofd van de Afdeling Personeel, het gouden dienstembleem opschreefde.

Zoals reeds aangekondigd in dit blad, heeft dokter H. M. Stoll, Hoofd van de Geneeskundige Dienst — Sectie DF/1, de dienst der Maatschappij met ingang van 1 augustus jl. verlaten. In verband hiermede vond op 16 juli jl. een afscheidsreceptie plaats in de grote Directie-lunchkamer op de 9e etage van het Shell-Gebouw, waarop zeer velen — zowel employés van Shell Tankers als relaties — dokter Stoll en zijn echtgenote de hand kwamen drukken ten afscheid; tevens konden zij daarbij kennismaken met zijn opvolger, dokter K. Engelsma ex Shell Curacao N.V. Ook van de vloot werden telegrafisch dankbetuigingen en goede wensen voor de toekomst van dokter Stoll ontvangen.

De heer en mevrouw Stoll waren tevoren in de hal verwelkomd, waarbij aan de echtgenote van de medische adviseur van onze Maatschappij een boeket was aangeboden. Vervolgens waren beiden ontvangen door de heer Rodenburg, directeur, die hen omstreeks half vijf begeleidde naar de grote zaal. Na ontvangst van de gasten gaf de heer Rodenburg in zijn afscheidsspeech een terugblik op de loopbaan van dokter Stoll bij de Koninklijke/Shell, die in september 1954 een aanvang nam. Reeds spoedig nadat hij als Maatschappij-arts in Den Haag zijn functie had aanvaard, werd dokter Stoll naar Indonesië uitgezonden,



De komende en gaande dokter (links dokter K. Engelsma, rechts dokter H. M. Stoll).

AFSCHEID DOKTER H. M. STOLL

alwaar hij op verschillende plaatsen zijn heilzame taak verrichtte. In 1959 werd het de West in plaats van de Oost, waar dokter Stoll als Maatschappij-geneesheer optrad, om in april 1969 naar Nederland terug te keren en in het Shell-Gebouw dokter De Loos op te volgen als hoofd van de Geneeskundige Dienst. „Ondanks je liefde voor de tropen was je aanstelling tot medisch adviseur van Shell Tankers voor jou een genoegdoening en tevens een uitdaging, gezien de belangstelling die je steeds hebt getoond voor de scheepvaartwereld”, aldus de heer Rodenburg. „Hoewel je eveneens optrad als bedrijfsarts voor het walpersoneel, werd het merendeel van je activiteiten besteed aan het vlootpersoneel. In het bijzonder op het gebied van lawaaidoofheid heb je je verdienstelijk gemaakt. Zowel van de officieren als de scheepsgezellen heb je het vertrouwen kunnen winnen en het spijt ons dan ook zeer je te zien weggaan”.

In zijn toespraak maakte de heer Rodenburg verder gewag van de vele activiteiten die door dokter Stoll worden ontplooid op het gebied van vrijetijdsbesteding. Het was vrij moeilijk geweest om daar achter te komen, doch enige nasporingen leverden als resultaat wel het een en ander op. Een van de meest verrassende ontdekkingen was wel de prestaties die de Maatschappij-geneesheer heeft geleverd op het gebied van goochelen. Niet alleen bleek Fred Kaps nog les van onze dokter te hebben gehad, doch tevens kwam aan het licht dat dokter Stoll meerdere malen te gast is geweest op het Koninklijke Paleis, niet als medicus maar als goochelaar.

Een van de manieren waarop de medische adviseur zich in zijn vrije tijd verder verdienstelijk maakt, bleek ook „doe-het-zelf”-werk te zijn, welke ontdekking voor het walpersoneel

gerede aanleiding was geweest om het ingezamelde bedrag te besteden aan een frees, die door de heer Rodenburg — onder toevoeging van de beste wensen voor het gezin Stoll — aan de afscheidnemende werd overhandigd. Dokter Stoll, die in zijn antwoord-speech bewees een zeer geestig spreker te zijn, wilde — na te hebben bedankt voor de vriendelijke woorden — allereerst inhaken op de dank die ook aan zijn echtgenote was uitgebracht voor haar morele steun bij zijn werk. „Bijna nooit staan de echtgenotes van het vlootpersoneel of van de naar andere landen uitgezonden collega's, in het voetlicht. Doordat zij alleen staan of onder omstandigheden leven die niet met die in Nederland vergelijkbaar zijn, verdienen zij werkelijk onze dank voor al hun opoffering. Door mijn beroep heb ik veel met hen gepraat, zij hebben mijn grootste bewondering. Ook aan mijn vrouw wil ik gaarne vanaf deze plaats mijn dank betuigen voor haar steun”.

Dokter Stoll had er bij de aanvang van zijn toespraak gewag van gemaakt, dat na de vele afscheidsparties die reeds plaatsgevonden hebben, het moeilijk wordt nog iets origineels te zeggen. Daarom gaf hij er de voorkeur aan wat losse opmerkingen te maken, die echter de

Het is mij een genoegen geweest met u allen, van vloot en wal, samen te werken. Aan de vele officieren en scheepsgezellen van wie ik niet persoonlijk afscheid heb kunnen nemen, vanaf deze plaats alsnog mijn dank voor hun vertrouwen en een „goede vaart door het leven” toegewenst.

DOKTER STOLL

aanwezig zijn bijzonder boeiden. „Toen ik nog jong arts was en mijn handtekening onder het contract met de Shell had gezet, zei een andere jonge collega: voor de rest van je leven zit je op fluweel, maar met je vrijheid als arts is het nu natuurlijk gedaan. En dat is nu juist beslist niet het geval geweest. Nooit, maar dan ook nooit heb ik mijn medisch geweten enig geweld moeten aandoen omdat ik in loondienst was van de Shell. Nooit is ook maar enige pressie uitgeoefend om een beslissing te nemen waar ik als medicus niet achter stond”.

De tijd die dokter Stoll bij Shell Tankers had doorgebracht gold voor hem als de meest gelukkige van zijn leven. Na alle omzwervingen over de wereld voelde hij het gebouwen aan het Hofplein aan als een thuishaven, waar een geest heerste van vriendelijkheid gepaard met zakelijkheid.

De ervaringen door dokter Stoll reeds elders opgedaan met de scheepvaart — die overigens al begonnen op bijzonder jeugdige leeftijd, waaromtrent hij enige anecdotes vertelde — zijn hem van veel nut geweest tijdens zijn laatste jaren. „Als dokter bij een scheepvaartmaatschappij bemoei je je met je eigen zaken. Dat heb ik geprobeerd en daarbij zullen ongetwijfeld wel eens problemen zijn ontstaan voor de secties Vlootofficiëren en Scheepsgezellen. Zij — en ook ik — zijn waarschijnlijk allemaal wel eens lastig geweest, maar uiteindelijk is de zaak toch altijd voor elkaar gekomen. Ik hoop, dat dokter Engelsma in de toekomst mag rekenen op dezelfde steun die mij altijd is verleend. Ik kan niet alle secties noemen die mij hun medewerking gaven, doch vanaf deze plaats toch zeker dank aan mijn drie assistentes. Dank ook aan u allen voor het prachtige cadeau, dat mij tot groot nut zal zijn”.

Nog geruime tijd bleven de aanwezigen bijeen; daarna volgde een diner, dat „de gaande en komende dokter” met hun respectieve echtgenotes werd aangeboden door de directie.

MET PENSIOEN

Voor een ieder komt de dag, dat er een einde komt aan het dienstverband met zijn werkgever. Op 25 juli jl. was het de heer Th. M. I. de Koning, die wegens zijn pensionering afscheid nam van het kantoor.

Tijdens de ontvangst bij onze adjunct-directeur, de heer H. den Ouden, werd in kort bestek zijn carrière bij de Groep gememoreerd.

Na in 1946 bij de Koninklijke/Shell Groep in dienst te zijn getreden, werd de heer De Koning uitgezonden naar de Oost. Balik Papan, Sorong, Klamono, Steenkool, dat waren allemaal plaatsen waar hij in een boekhoudkundige functie werkzaam was. In 1954 definitief naar Nederland, eerst een jaar hoofdkantoor, daarna overplaatsing naar Shell Tankers in Rotterdam. Alhier heeft de heer De Koning vooral bekendheid gekregen in de tijd dat hij kassier was. Toen deze functie werd opgeheven, kwam hij — via de Boekhouding — terecht bij de Sectie DFM/4 — Vlootadministratie. „Met geestdrift hebt u zich, ondanks het feit dat u al een lange loopbaan achter de rug had, op de overwerkstaten geworpen. Overigens gaf het bij dit werk gebruikelijke jargon aanvankelijk wel enige moeilijkheden. Termen als „hondewacht“, „dievenwacht“, enz. kwamen u in eerste instantie wat vreemd voor. Niet zo verwonderlijk voor iemand die gewend

TH. M. I. DE KONING



is slechts in termen van koele cijfers te denken, maar dat dit vaak voor een vrolijke noot zorgde, laat zich wel raden. Tot slot werd u medio december jl. ter beschikking gesteld van de DFM/2-organisatie, waar u heeft meegeholpen aan de interne organisatie van de nieuwe scheepsadministratie.”

Na nogmaals zijn waardering te hebben uitgesproken voor het werk, dat door de heer De Koning in de loop der jaren werd verricht, overhandigde de heer Den Ouden hem, namens zijn collega's, als afscheidscadeau een Zaanse klok, met de beste wensen voor de toekomst.

Waar zijn onze schepen?

Het is nog maar enkele jaren geleden dat, elke maand, in elk naar de huisadressen verzonden exemplaar van „Tussen Schip en Ka“ een zogenaamd routekaartje was gestoken. Aldus werden familieleden thuis regelmatig op de hoogte gesteld van de positie van de schepen op een bepaald ogenblik. Echter, bij ontvangst was de opgave wel verouderd, meestentijds daterend van een week vóór ontvangst. In feite dus, mede door de deroutringen van sommige schepen, niet geheel betrouwbaar. Begin 1970 werd de uitgave van de routekaartjes derhalve gestaakt. Wilde men daarna weten waar een bepaald schip was, dan diende men dit na te gaan in de dagbladen of ons kantoor te bellen. Maar ook de dagbladen ruimen voor de schepenlijsten steeds min-

der ruimte in, waardoor de navraag op kantoor steeds groter werd. Een reden te meer om naar een andere wijze van informatie om te zien, hetgeen ertoe leidde dat begin augustus jl. werd ingesteld: de automatische SCHEEPSINFORMATIEDIENST. In het vorige nummer hebben wij hierover reeds uitvoerig geschreven en het is verheugend vast te stellen, dat reeds vele familieleden dankbaar gebruik maken van deze service. Echter, nog steeds worden diverse personen in het Shell-Gebouw gebeld om opgave te verstrekken van de positie of van de komende bestemmingshavens van een bepaald schip. Mogen wij daarom nogmaals een dringend beroep doen op alle familieleden om, wanneer het uitsluitend gaat om de bestemmingshavens van een bepaald schip, niet meer het nummer van kantoor, doch een van nevenstaande telefoonnummers te draaien? Van de bij elk nummer vermelde schepen kunt u dan de routing beluisteren, waarmede u zichzelf ook nog telefoonkosten bespaart, daar de luistertijd maximaal 1 minuut is.

(010) 130954	(010) 130956	(010) 130958
m.s. „Abida“	s.s. „Kabylia“	s.s. „Macoma“
m.s. „Acila“	s.s. „Kalydon“	s.s. „Metula“
m.s. „Acmaea“	s.s. „Kara“	m.s. „Niso“
m.s. „Acteon“	s.s. „Katelysia“	s.s. „Ondina“
s.s. „Arca“	s.s. „Kelletia“	s.s. „Onoba“
s.s. „Atys“	s.s. „Kermia“	s.s. „Patro“
m.s. „Camitia“	s.s. „Khasiella“	s.s. „Philidora“
s.s. „Capiluna“		s.s. „Philine“
s.s. „Capisteria“		

(010) 130955	(010) 130957	(010) 130959
s.s. „Capulonix“	s.s. „Kopionella“	s.s. „Philippia“
m.s. „Cinulia“	s.s. „Koratia“	s.s. „Sepia“
m.s. „Crania“	s.s. „Korovina“	s.s. „Vasum“
m.s. „Dallia“	s.s. „Kosicia“	s.s. „Viana“
m.s. „Daphne“	s.s. „Kryptos“	s.s. „Vitrea“
m.s. „Diadema“	s.s. „Kylix“	s.s. „Vivipara“
m.s. „Diloma“	s.s. „Lovellia“	s.s. „Vlieland“
m.s. „Dione“		s.s. „Zafra“
m.s. „Dosina“		s.s. „Zaria“

Arie Lagendijk



In november a.s. herdenkt Arie Lagendijk, van de Hogere Zeevaartschool Amsterdam, dat hij 25 jaar geleden aan deze school werd verbonden als bootsman/leraar. Vele jongens hebben hem daar tijdens hun studietijd leren waarderen, sommigen leerden hem ook vrezen, maar allen zullen toch met genoeg terugdenken aan een man die niet alleen orde wist te houden, maar ook de hand uitstreckte naar diegenen die zijn hulp inriepen of, als de omstandigheden erom vroegen, een oogje toedeed. Ook op onze vloot zal menig officier, voornamelijk onder de stuurlieden, hem nog kennen, reden waarom wij, juist vanwege zijn aanstaand jubileum, eens met hem zijn gaan praten.

Alhoewel Dordtenaar van geboorte, is Amsterdam sedert 1927 zijn min of meer vaste woon- en verblijfplaats geweest. Aan zijn spraak is dit niet te merken. Ook is hij nog steeds geen Ajax-fan geworden, wat in zo'n omgeving een hele prestatie is. Maar overigens houdt hij wel van deze stad, die nog steeds wemelt van min of meer opzichtige, hippe vogels uit alle windstreken, in het toeristenseizoen aangegaapt door net geklede vogels uit andere streken. De Amsterdammer, en ook Arie Lagendijk, gaat er achteloos aan voorbij. Als wij schrijven dat Amsterdam de „min of meer vaste woon- en verblijfplaats” is van bootsman Lagendijk, dan is dat met opzet. Als 14-jarige volgde hij — dat was in 1927/28 — de opleiding tot matroos op de „Pollux” in Amsterdam, om daarna als matroos o/g met een KNSM-boot zee te kiezen.

Tijdens de oorlogsjaren was hij ingelijfd bij de Koninklijke Marine, standplaats te Curaçao; in 1946 zwaaide hij af en keerde terug in Amsterdam. Weer 2 jaar varen bij de KNSM, maar tijdens verlof in 1948 zag hij een advertentie, waarmee sollicitanten voor de functie van bootsman/leraar aan de toenmalige Kweek-

de boots uit Amsterdam

school voor de Zeevaart aan de Prins Hendrikade werden opgeroepen.

Tolerant

„Toen ik in 1948 op deze school kwam, was er een ijzeren discipline, zo van: kop houwe en je werk doen”. Maar er is veel veranderd, niet alleen in de zeevaart, maar ook in de opleiding; en ook bij Arie Lagendijk, soms — wanneer hij het niet kan horen — door de jongens oneerbiedig betiteld als Tarzan.

„Ik heb wel eens een oud-leerling gesproken, die mij bekende, dat hij vroeger na een uitval mijnerzijds in z'n bed had liggen beven. Die discipline is er niet meer, dat hoeft voor mij ook niet meer, we leven in een andere tijd, een tijd van inspraak en meer begrip voor elkaar. Natuurlijk zijn er jongeren die daar misbruik

van maken, maar dergelijke figuren had je vroeger toch ook.”

Zijn tolerantie is merkbaar als wij zien hoe hij met de jongens omgaat, bijvoorbeeld met die belast met het onderhoud in het botenhuis. „Dit zijn ook een fijn stel knullen, niet te belabberd om de handen eens uit de mouwen te steken.” Maar dat is de boots kennelijk ook niet, zijn handen zijn niet alleen groot, maar getuigen er ook van dat hij weet mee te helpen als een klus erom vraagt. Al pratend bij een biertje in een café vlak bij de Prins Hendrikade, komen bij de boots uit Amsterdam, de herinneringen pas goed los.

„Toen ik pas bij de Kweekschool was, dacht ik: „Arie, jongen, da's toch ook niet alles. Maar ik ben gebleven en heb er echt geen spijt van. Iedere dag ga ik nog met vreugd naar m'n werk.” Hij hoeft er niet ver voor te lopen, want zijn behuizing is vlak om de hoek, boven de keuken van de school. Op de etage boven hem zijn de vrouwelijke stuurmansleerlingen gehuisvest, want ook deze ontwikkeling heeft de Amsterdamse Zeevaartschool niet onberoerd gelaten. Bootsman Arie Lagendijk heeft al vele veranderingen meegemaakt. Vroeger was het aantal uren besteed aan schiemanswerk onder zijn leiding ook veel hoger, nu zijn slechts een vijftal uren hiervoor beschikbaar, want alhoewel het nog een examenvak is, bestaat het nu voornamelijk uit wat splitsen en knopen. Net als roei- en zeil oefeningen, nog steeds een eis, maar ook hiervoor zijn niet meer zoveel uren voor praktische oefening beschikbaar als vroeger. Toch moeten ook de huidige leerlingen zich hierop voorbereiden, en nog steeds onder leiding van de boots.

Zeevaart

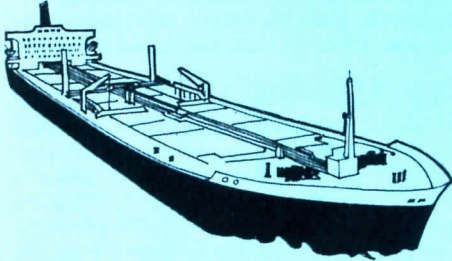
Arie Lagendijk heeft zijn hart en ziel verpand aan de zeevaart. „Ik heb helaas in m'n jonge jaren niet de gelegenheid gehad om een studie te volgen, maar als ik het over kon doen, werd ik vast stuurman.” Waarom geen werktuigkundige komt niet geheel uit de doeken, maar hoe dan ook, hij ging weer naar zee.

Dat hij verknocht is aan het water blijkt ook wel als wij naar zijn idealen vragen. „Nog eens een eigen motor- of zeilboot, kan me niet schelen wat het is. Ik kijk ook al wat rond, want als ik over een jaar of vijf met pensioen ga, wil ik hem klaar hebben. Het wordt natuurlijk vanwege de financiën een oudje, maar ik wil er met alle liefde jaren aan prutsen en er desnoods m'n autootje voor weg doen.”

Toezicht

Bootsman Arie Lagendijk geeft dus met het gewijzigde onderwijssysteem minder praktijklessen dan vroeger. Veel uren brengt hij door met toezicht tijdens de studie, tijdens de maaltijden of tijdens het schoonhouden van de leslokalen. Hij zorgt verder voor de orde, maar het gaat in alle redelijkheid: „Als ze hun voorstel fatsoenlijk brengen, dan wil ik er graag begrip voor hebben. Maar er zijn natuurlijk grenzen, ze moeten geen loopje met mij proberen te nemen!” Dat geloven wij graag. De boots is een rustig en vriendelijk man, maar hij is er niet een die met zich laat spotten. Misschien is het juist daarom dat zovelen hem hebben leren waarderen, ook zijn oud-leerlingen, getuige hun belangstelling op bijvoorbeeld een reünie van de school.

DE STAFPOSITIE...



NU EN STRAKS

Enkele jaren geleden was de snelle promotie van onze officieren in verschillende rangen een punt dat zorgen baarde. Een en ander had in een aantal gevallen namelijk een duidelijk tekort aan ervaring tot gevolg, en het zal niemand verbazen dat met name de gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen daar hun verontrusting over uitspraken. Wij hebben toen echter gesteld, dat we zonder twijfel gedurende een periode in rustiger vaarwater zouden komen en dat de ontbrekende ervaring dan weer ruimschoots aangevuld zou worden. Wat we destijds niet hadden voorzien is het feit, dat internationaal gezien de gehele situatie voor de olie-industrie zich anders zou ontwikkelen dan verwacht en dat mede daardoor de sterkte van onze eigen vloot al evenmin volgens de plannen zou verlopen. Maar het vaststellen van de behoefte aan officieren geschiedt een aantal jaren tevoren; immers wij zijn bij de aanname goeddeels afhankelijk van voor onze rekening opgeleide leerlingen. Het aanbod op de zogenaamde „vrije markt”, dat wil zeggen jonge officieren die voor eigen rekening hebben gestudeerd dan wel om andere redenen geen binding met een bepaalde maatschappij hebben, is namelijk lang niet voldoende om in onze behoefte te voorzien.

Als nu de vlootsterkte onder de verwachtingen blijft, ontstaat er een surplus aan officieren en verloopt de promotie zeer traag. Want de voor onze rekening opgeleide en qua aantallen op een grotere vlootsterkte gebaseerde jonge officieren komen wel in dienst, doch de doorstroming naar hogere rangen blijft uit. De verzuchting — of kreet, als we het zo willen noemen — „het is hollen of stilstaan” wordt dan nogal eens vernomen. En hoe goed we ook trachten om het benodigde en beschikbare aantal officieren ongeveer in evenwicht te houden, toch blijkt dit door allerlei invloeden van buitenaf steeds weer bijzonder moeilijk.

Maar een voorgenomen vlootuitbreiding mag dan uitgesteld worden — temporiseren noemen we dat tegenwoordig — afstel betekent het niet, omdat het wereldolieverbruik voorlopig nog wel blijft stijgen. Al is het tempo waarin dit gebeurt blijkbaar niet steeds precies te voorspellen.

De plannen met betrekking tot het aantal extra schepen dat wij gedurende 1974 en 1975 krijgen te bemannen, zijn nu in een zodanig stadium, dat wij de toekomst wat de promotie aangaat met recht en reden optimistisch tegemoet mogen zien. Om te beweren dat er dan weer een periode van „hollen” aanbreekt is misschien wat sterk uitgedrukt, maar dat er meer beweging in de ranglijst komt is een ding dat zeker is. En hoe lager de rang, hoe sterker die beweging uiteraard zal zijn.

Dat er nog andere punten zijn die voor velen met de vooruitzichten voor de toekomst te maken hebben is zeker. Wij denken hierbij bijvoorbeeld aan de diverse aspecten van het experiment met de éénmanswachtbezetting en aan de wijzigingen op onderwijsgebied en in de Wet op de Zeevaarddiploma's, waardoor vooral wat betreft het behalen van het „A”-diploma nogal wat veranderd is. Maar daarover een volgende keer.





Commodore W. Kuijper

Als je met ex-Commodore Kuijper een afspraak maakt, kun je ervan op aan dat hij stipt op tijd is. In alles is deze geboren Terschellinger accuraat en perfect. Als zodanig hebben zeer velen hem op de vloot leren kennen, terwijl ook op kantoor zijn faam in dit opzicht groot is. Eigenlijk een man, ondanks zijn toch nog jeugdig uiterlijk, van d'oude stempel. „Dat ben ik ook, ben misschien ook nog een van de weinigen die tegen lange haren is, al wordt het volhouden daarvan wel steeds moeilijker. Ik geloof wel, dat men mij conservatief zal noemen” voegt hij er nadenkend aan toe.

Tegen de plechtigheid tijdens het wisselen van het commodoreschap van onze Maatschappij heeft hij wel opgezien. Maar hij voelde zich destijds toch wel bijzonder ingenomen met de eer die hem werd bewezen. „Ja, het was een geweldige dag, gaf mij veel voldoening, maar ik ben op dat gebied ook wel gevoelig. Ook mijn vrouw — die er nog meer tegen op zag — heeft achteraf alles bijzonder gewaardeerd. Het was ook meer informeel, al had ik toch wel een moeilijk moment toen ik zelf het woord moest voeren”.

Commodore Kuijper heeft vele jaren dienst achter de rug. Reeds in augustus 1939 — een maand vóór het uitbreken van de vijandelijkheden tussen de grote mogendheden in Europa — stapte hij aan boord van de „Magdala”, als leerling-stuurman. En dan te bedenken, dat hij oorspronkelijk helemaal niet voor de zee had gekozen. Integendeel, hij zou op het „vasteland” een baan zoeken en in de avonduren er flink bij gaan studeren. Maar de praktijk was anders. Een week nadat de cursus op de Zeevaartschool was begonnen, besloot hij toch ook maar de roeping van zovelen op Terschelling en ook van zijn familieleden te volgen: Stuurman ter Grote Vaart. Maar goed, als leerling-stuurman aan boord van de „Magdala” begon zijn carrière. Salaris kreeg je destijds niet in die rang, alleen een vergoeding van f 24 in de maand. Nadat de oorlog was verklaard tussen de toenmalige supermachten, werden alle gages verhoogd met 10% wegens oorlogsrisico. „Nee, jij niet”, zei de toenmalige gezagvoerder, „jij hebt geen salaris, jij hebt een toelage.” Drie maanden later kreeg hij echter

alsnog, met terugwerkende kracht, z'n 10 pct. uitbetaald.

En na de mei-dagen van 1940 zelfs £5 extra per maand. Niet dat het geld telde onder die omstandigheden; de banden met thuis waren volkomen verbroken, hetgeen vooral voor de ouderen zwaar te dragen was.

De jonge Wijbrand Kuijper kwam in de konvooi-vaart op de Atlantic, maar ofschoon de konvooien herhaaldelijk werden aangevallen, is het schip waarop hij voer nooit getroffen. „Een kwestie van geluk hebben”, noemt kapitein Kuijper dat. Dat mag dan wel zo zijn, maar het neemt niet weg dat toch ongetwijfeld de spanning in die jaren op zee wel geteld zal hebben. Nadat stuurman Wijbrand Kuijper op de „Gadila” was geplaatst tijdens de verbouwing hiervan tot vliegtuigmoederschap, leerde hij in het belegerde Albion zijn huidige echtgenote kennen. In de huwelijksakte opgesteld in Engeland is zijn naam, Kuijper met een lange ij, uiteraard verbasterd. Maar niet tot Kuyper zoals hij ook in vele STBV-papieren staat vermeld, maar tot Kuiger. Heel wat moeite heeft het hem gekost om later in officiële stukken hiervan af te komen, maar goed, dit terzijde.

Na de oorlog duurde het nog geruime tijd alvorens kort verlof kon worden genoten. Hij was in dienst getreden met in het vooruitzicht 3 jaar varen en 3 maanden verlof, maar dat is wel wat uitgelopen. Een van zijn meest onaangename momenten aan boord van schepen had hij in 1946 op de „Hermes”, niet ver van Balikpapan. „Het schip was tijdens de oorlogsdagen nogal verwaarloosd, geen werfruimte. Nadat de vrede was getekend, hadden ze snel wat gedaan om althans het ladinggedeelte weer in orde te krijgen. Echter, het plaatwerk bij de M.K. was slecht, zo slecht dat op een gegeven moment het water werkelijk naar binnen stroomde en de lenspompen het niet meer bijhielden. Ik was op dat moment zo ziek als een hond, door een garnalen- of krabvergiftiging. Ik weet niet waar ik meer van ondersteboven was: van de maagkrampen of van de mededeling dat wij zonken. Het is uitsluitend dankzij de inventiviteit van de nu gepensioneerde Van der Gaast, dat wij zijn blijven drijven. Hij wist het zo te regelen, dat het water het ladinggedeelte in liep en met behulp van de ladingpompen kon het water weer worden weggewerkt.”

Voor de rest verliep de carrière van de thans gepensioneerde Commodore zonder al te moeilijke momenten. Promotie tot stuurman op 1 juli 1951, tot gezagvoerder op 1 juli 1961, met als eerste schip onder zijn commando de „Korenia”. Daarna nog een laatste trede omhoog, aanstelling tot Commodore op 11 juli 1969. Ook aan de wal is Kapit. Kuijper nog 6 maanden werkzaam geweest, van november 1958 tot april 1959: „Ja, men bood mij een walfunctie aan, maar ik was er niet zo enthousiast over. Mede op advies van mijn vrouw heb ik het geprobeerd, maar uiteindelijk toch nee gezegd. Het lag mij niet zo zeer, hoe goed ik ook met een ieder kon opschieten. Aan boord weet je wat je hebt, ook wat je kunt worden als je geen stommiten uithaalt. En die zekerheid zag ik niet helemaal zitten aan de wal, zodat ik na een half jaar met een gelukkig gevoel weer een dek onder m'n voeten kreeg.”

Dat is nu voorbij, dat varen. Of nee, bij verschijning van dit nummer voert Kapitein Kuijper weer het commando over een „Macoma”, een motorjacht van het zgn. vletmodel, met een lengte van 6.60 en een breedte van 2,25 meter. Twee vaste slaapplekken in de kajuit en 1 onder het scherm buiten bieden alle gerief voor het gezin Kuijper. „Ik had al jaren het idee dit te doen en heb in december 1972 de boot besteld, met het voornemen er deze zomer — tijdens verlof — mee te gaan varen, daarna nog een dienstperiode op de grote „Macoma” door te brengen en dan met pensioen te gaan. Nu kon ik er negen maanden eerder uit stappen en ga er dus dit jaar al veel meer mee varen dan ik had durven hopen. Verder heb ik nog zoveel te doen, een moestuin aanleggen, iets in het verenigingsleven op het eiland, maar voor de rest: géén vast werk, beslist niet. Ik heb pensioen om ervan te genieten en ik laat me bijvoorbeeld niet in het bestuur van het eiland betrekken, zal ook niet op het eiland zelf vastgeroest raken; heel Nederland ligt nu voor me open, per boot of per auto. Al wil ik hier niet mee zeggen, dat ik het in mijn werk niet naar m'n zin zou hebben gehad, integendeel. En ik kan me voor jongeren ook geen beter beroep voorstellen. Als U nou bedenkt dat eenieder, of hij nu kantoorman of kruidenier is, nog dikwijls genoeg moet piekeren van de zorg terwijl een zeevarende na elke vier maanden twee vrije maanden heeft, zonder zorgen!

Maar wat mij betreft: ik heb er 34 jaar op zee opzitten, nu eerst 34 jaar pensioen, en dan zal ik wel zien wat me het beste bevalt”. En tegen deze uitspraak weten wij echt niets in te brengen.

MET PENSIOEN

Hoofdwerktuigkundige H. J. Melse

„Ik zou in 1945 in dienst zijn getreden bij de Shell? Nee hoor, in de oorlog voer ik al op een Shell-tanker. En in 1938 had ik al een beurs voor de zeevaartschool". En met deze reactie kunnen wij het dan doen; alhoewel, na enig naslaan in de papieren blijkt de opgave „februari 1945" er toch niet zo ver naast te zijn. Toegegeven, de studie op de zeevaartschool in Vlissingen begon in 1938; daarna bracht de heer Melse nog enkele jaren door op het KSLA in Amsterdam, maar zijn contract als leerling-werktuigkundige begon wel degelijk in februari 1945, op de „Tibia". Daarvoor had hij echter al een aantal jaren „verwantschap" met de Shell achter de rug.

Zijn werktijd voor het diploma „Assistent-werktuigkundige" behaalde hij, na voltooiing van de studie op de zeevaartschool, onder andere bij het stoomgemaal „Drie Grote Polders" te Oud-Vosmeer. Bovendien nog op het s.s. „Koningsplaat", de boot die de veerdienst onderhield tussen Hoedekenskerke en Terneuzen. Om jonge assistent- en leerling-werktuigkundigen uit handen van de bezetters te houden, kreeg een aantal van hen vervolgens een opleiding voor het diploma A op het Shell-lab in Amsterdam. Na het afleggen van het schriftelijk gedeelte toog — en dat in 1944! — de examengroep naar Den Haag. Bij het examengebouw aangekomen, bleken de examinatoren echter niet op te komen dagen: de lang verwachte invasie in Frankrijk was begonnen. En daar stond de jonge Melse dan: bijna z'n A op zak en nou dat weer.

Als je de thans gepensioneerde Melse volkomen ontspannen in z'n gezellige kamer in de Rijswijkse flat ziet zitten, is het even omschakelen om je voor te stellen, dat hij toen doodgemoedereerd de fiets (zonder banden) pakte en naar Frankrijk reed. Gewoon fietsende door de frontlinie. Hij melde zich bij het Canadese bevrijdingsleger en trok met hen door België weer naar het zuiden van Nederland.

In de tijd dat hij een beroep moest kiezen — nou ja, kiezen, in een crisistijd en komende uit een groot gezin — was zijn voorkeur eigenlijk uitgegaan naar de studie voor ingenieur. Het was zeevaartschool geworden en daar stond hij nu in het Zuiden: bijna leerling-werktuigkundige, maar nog steeds geen boot. Hij maakte weer rechtsomkeert, ging met een „trooper" naar Engeland en belandde, na enige omzwervingen, via Shipping op de „Tibia".

Lang op de „Tibia" bleef deze nieuwe leerling echter niet. Door omstandigheden belandde hij al spoedig op de „Saidja", maar dan gelijk als 5e. In 1946 kwam hij even met verlof, daarna vertrok hij weer voor twee jaar en twee maanden. Bij het daaropvolgend verlof duurde de reis van Singapore naar huis zeven weken. Vliegen was er niet bij, het werd een tergend langzaam lopend vrachtschip. Inmiddels was hij wel 4e geworden (1948) en op 1 januari 1950 werd hij 3e werktuigkundige. Alhoewel het varen hem redelijk beviel, heeft hij nog meerdere malen overwogen om toch aan de wal de studie ter hand te nemen en zo eigenlijk zijn jeugdwens in vervulling te zien gaan. Maar het is er niet van gekomen. In 1961, de periode waarin door het kleiner wordende aantal schepen bij de vloot — mede door de amalgamatie van de C.S.M. — de promoties vrijwel stilstonden, voer hij bijna een jaar lang bij de Rotterdamse Lloyd. Het schip waarop hij als waarnemend hoofdwerktuigkundige kwam te varen was een vrachtschip met passagiersaccommodatie, dat in die tijd een soort wereldreis maakte. Zijn vrouw mocht mee, voor de kinderen had hij nu eens een bijzonder goede oppas. Geen wonder, dat hij aan deze periode de mooiste herinneringen heeft



overgehouden. Bij onze Maatschappij kwam hij in december 1961 weer terug, nu ook als hoofdwerktuigkundige. „Er zijn er die langer varen als baas, maar ik vond eerlijk gezegd 11½ jaar lang genoeg. Niet dat ik er spijt van heb bij Shell te zijn gaan varen: de regelingen zijn er beter dan elders. Maar dat wil niet zeggen, dat — als ik het over kon doen — ik weer ging varen". De laatste jaren viel hem het afscheid van het gezin steeds zwaarder.

„Ik had me vóór het huwelijk ook nooit gerealiseerd, hoe het leven met een varende man zou zijn", vult mevrouw Melse aan. „Ouders had ik niet meer, dus daar kon ik ook nooit op terugvallen als er iets met de kinderen was. Maar inderdaad, het zijn juist de laatste jaren dat de scheiding ons moeilijker viel. Het was voor mij altijd een zwaard van Damocles dat me boven het hoofd hing. En het geeft een heerlijke rust, dat hij nu — twee jaar eerder dan verwacht — niet meer weg hoeft". Mevrouw Melse heeft echter de laatste jaren veel steun gevonden bij de kring Den Haag van Gezinscontact Zeevarenden. Ze is nu zelf een actief bestuurslid, helpt bij het organiseren van avonden, het helpen van elkaar. „Niet iedereen heeft daar behoefte aan, maar die organisatie is toch voor velen een grote steun."

Nu lijkt de aanwezigheid van de man thuis nog een lang, lang verlof. „Vraag me niet wat ik ga doen", lacht de heer Melse. „Ik weet het waarachtig niet. Maar ik ga beslist niet meer varen. Ik heb wél veel hobbies, heb altijd belangstelling gehad voor orgelmuziek ook, maar tot een meer serieuze studie is het natuurlijk niet gekomen. Maar nu wel. Verder ben ik een fervent schaakspeler, maar het was op veel schepen moeilijk om een sterke tegenstander te vinden. Ik werkte dan wel eens schriftelijke schaakproblemen uit, maar dat is het toch ook niet helemaal. Ik word nu lid van een schaakclub. En dan speel ik verder met de gedachte om een studie over woningbouw en architectuur te beginnen. Wie weet, kan ik dat later nog eens in praktijk brengen!"

De lijst van schepen die in de loop der tijden hebben gevaren onder de vlag van respectievelijk de „Koninklijke” en van de „Shell”, na de volledige amalgamatie in 1907 van de „Koninklijke/Shell”, is bijzonder indrukwekkend. Honderden vaartuigen zijn dit geweest, alhoewel hieraan moet worden toegevoegd dat een aantal van hen slechts van minimale tonnage was, zeker in de beginperiode van de aardolie-industrie.

Wanneer wij in de serie „Uit het Oud-Archief” een van de veteranen in de tankvaart naar voren willen halen, moeten wij daarom een vrij willekeurige greep doen.

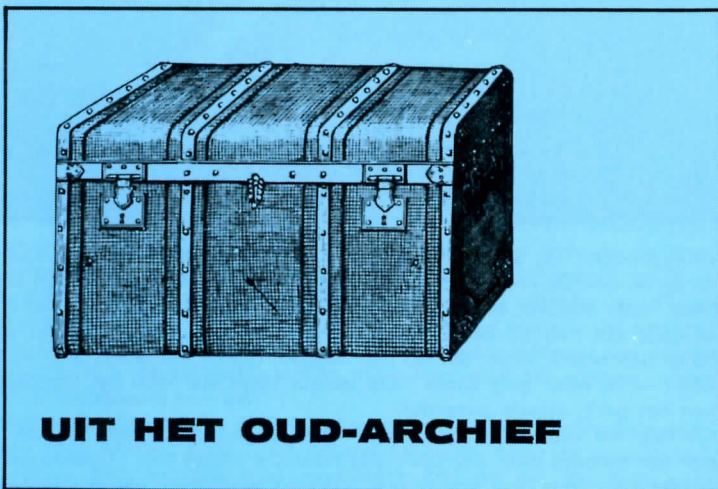
Met het s.s. „Iris”, waarvoor de bestelling bij „Overeenkomst” op 1 mei 1915 door de „Nederlandsch-Indische Tank-Stoomboot Maatschappij” werd geplaatst bij de firma Gebroeders Pot te Bolnes, heeft

50 JAAR GELEDEN

echter toch een gebeurtenis plaats gevonden, die schip en opvarenden in een wel bijzonder daglicht stelt. Vandaar dat wij in dit artikel aandacht vragen voor het

S.S. „IRIS”

Besteld 1 mei 1915 en — ondanks dat de kiel spoedig werd gelegd — pas opgeleverd 13 januari 1919. Zelfs voor die tijd een zeer lange bouwperiode, waaraan verschillende oorzaken ten grondslag lagen.



De aannemingssom bedroeg zegge en schrijve f 845.000. Nu was dit, gezien de oorlogsomstandigheden, nog vrij voordelig, want de vraag naar nieuwe schepen was bijzonder groot. Een groter probleem echter was het voor de werf om het schip afgebouwd te krijgen.

Nog in januari 1917 werd bij hoge uitzondering door het Ministerie van Landbouw, Nijverheid en Handel toegestaan aan de bouwers om overwerk aan het schip te doen verrichten, mede vanwege het dreigend tekort aan benzine hier te lande. Maar in augustus 1917 viel de klap: de overdracht van het schip van N.I.T. naar La Corona in de loop van dat jaar werd niet door de Duitse Regering geaccepteerd. Zoals in het eerste artikel uit deze serie reeds werd gememoreerd, stond de Nederlandsch-Indische Tank-Stoomboot Maatschappij tijdens de Eerste Wereldoorlog op de „zwarte lijst”, daar haar schepen ook naar geallieerde landen voeren. Materiaal en onderdelen voor schip en machines, de laatste in aanbouw bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij, werden niet meer geleverd en zowel de Gebroeders Pot als de R.D.M. kregen het dreigement te horen eveneens op de „zwarte lijst” te komen, hetgeen voor hen onder de omstandigheden stillegging van het gehele scheepsbouw- en machinebouwbedrijf zou impliceren.

Sluiksgewijze werd, in de loodsen, nog bij Pot doorgewerkt aan onderdelen voor het schip, „daar dit moeilijk door vreemden kan worden gecontroleerd”, doch van afbouw was geen sprake meer.

Al met al waren de Gebroeders Pot ook in financiële moeilijkheden geraakt door de „Iris”. Het schip nam gedurende geruime tijd werfruimte in en de aannemers hadden voor steeds hogere uitgaven gestaan door de snelle stijging der lonen en prijzen. Ook omdat het schip nu niet geheel gereed kon worden gemaakt, konden gedeelten van de aannemingssom niet worden opgevorderd. Uiteindelijk is hiervoor tussen Maatschappij en werf echter een oplossing gevonden. Nauwelijks waren de vijandelijkheden in november 1918 gestaakt, of met grote spoed werd de afbouw ter hand genomen, zodat reeds op 13 januari 1919 een succesvolle proeftocht op de Noordzee kon plaats vinden, waarbij een snelheid van ruim 11 knopen werd bereikt. De hoofdmachines ontwikkelden daarbij een vermogen van ruim 2200 I.P.K., waarmee aan de eisen van de „Overeenkomst” was voldaan.

Opvarenden

Het schip, in 1917 dus in eigendom overgedragen aan de N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona”, moest nu worden bemand. Voor een type schip als de „Iris”, met zijn draagvermogen van 5.377 ton bestond de staf uit: kapitein, 3 stuurlieden, 4 werktuigkundigen en 2 radio-officieren. De Chinese bemanningsleden bestonden voor een dergelijk schip, mits op olie werd gestookt, uit 44 man. Wanneer nog met kolen gestookt — en dat was in principe wel mogelijk op het onderhavige schip — zou dit tot 50 man zijn opgelopen.

De officieren waren reeds geruime tijd tevoren benoemd, in nauw overleg tussen The Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd te Londen en het kantoor in Den Haag, zoals toentertijd gebruikelijk. Merkwaaardig te lezen uit de dossiers is, dat in die tijd — wanneer de gezagvoerder eenmaal was aangewezen — deze bijzonder grote inspraak had bij het aanwijzen van de overige staf- en bemanningsleden.

Nadat ene kapitein Groendijk tot gezagvoerder van dit gloednieuwe schip was aangesteld, was hij dan ook nauw betrokken bij de werving van de Chinese opvarenden. Het was destijds gebruikelijk, dat men zich dan wendde tot een van de in Rotterdam of Amsterdam gevestigde Chinese bemiddelaars, die zorgden voor gegarandeerd goede zee-lieden. Het werd dan een kwestie van onderhandelen, waarbij uiteraard de bemiddelaar ook enige procenten opstreek. Kapt. Groendijk nu was, vergezeld van een der Haagse kantooremployés, naar Amsterdam gegaan en wist in de Bantammerstraat een bijzonder goede bemanning te recrutereren.

Ramp

En zo kon het schip op 19 januari 1919 zee kiezen, met bestemming Cardiff „voor orders”; nadat aldaar bunkers en proviand waren ingenomen, ging het op weg naar Trinidad voor het innemen van de eerste lading. Ternauwernood ontkwam het schip aldaar aan een ramp. Terwijl het „distillate” laadde uit twee langszij gemeerd liggende lichters, bleef de sleepboot die de lichters had aangesleept, nabij het schip. De machinist van deze boot stak, tegen het vallen van de avond, een lamp aan met behulp van een brandend stuk poetskatoen, waarna hij deze lont in een onverschillige bui overboord gooide. Op zichzelf een weinig intelligente daad die — mede omdat een van de lichters nogal lekte — een vlammenzee veroorzaakte.

Aan boord van de „Iris” werd onmiddellijk het pompen gestaakt, de trossen naar de lichters werden doorgesneden, waarna men snel het anker wilde ophalen. Echter, een van de langszij liggende lichters, nog bijna geheel gevuld, raakte in brand en de laadslang, die naar de „Iris” voerde, zou ook dit schip ongetwijfeld in een catastrofe hebben gehuld, ware het niet dat de kapitein met doodsvrachting een mes



De „Iris” tijdens de afbouwperiode, eind 1918.



Voor zijn moedig optreden ten tijde van de aardbeving en daarna, ontving kapt. A. J. Konings verschillende onderscheidingen. Van de Engelse gezant in Nederland, Sir Charles Marling, ontving hij een zilveren sigarenkist wegens het redden van het Engelse s.s. „Empress of Australia”. Tijdens de huldiging die bij die gelegenheid plaatsvond, werd bovenstaande opname gemaakt. Derde van rechts, op de voorste rij, kapt. A. J. Konings.

weggriste van de 3e stuurman en — ondanks de hitte — de slang doorsneed nog voordat de brandende distillate uit de slang het schip had bereikt. Alhoewel daarna snel het anker werd gelicht en de sleepboot de brandende lichter wegsleepte, was het risico nog niet voorbij. Een grote hoeveelheid brandende distillate kwam, door de slang, op het water terecht en was aanleiding tot een opnieuw opblaaien van de brandende zee, waardoor de wegdrijvende „Iris” toch weer in gevaar kwam. Gelukkig was dit schip nog niet volgeladen, lag dus nog betrekkelijk hoog te water en ontsnapte aldus ten tweede male aan het dreigende gevaar. Nauwelijks behoeft hieraan te worden toegevoegd, dat voor de plaatselijke installatie een en ander nog een onaangename nasleep heeft gehad, maar wij zullen ons bij de „Iris” houden.

Aardbeving

Des morgens vroeg op 1 september 1923 arriveerde het s.s. „Iris”, onder commando van kapt. A. J. Konings, op de rede van Yokohama. Om 10 uur kwam een launch langsij om de kapitein naar het kantoor van de „Rising Sun Petroleum Co” te brengen. Kapt. Konings echter vertrouwde het weer geenszins, er was een tyfoondepressie in het Noorden gerapporteerd en hij gaf er derhalve de voorkeur aan zelf aan boord te blijven.

Om 11.58 uur diezelfde morgen begon het schip plotseling hevig te schudden. Geen der opvarenden begreep er de oorzaak van, men rende van voor naar achter, maar eigenlijk zonder doel. Toen de opvarenden naar de wal keken, dachten zij — wij halen dit nu aan uit een van de brieven — gek te zijn geworden. Aan de wal vielen de huizen om als waren ze van kaarten opgebouwd, een heuvel met huizen en al stortte in elkaar, de pieren die de haven beschermden verdwenen onder water. Vlak daarop brak brand uit, zowel in de stad als in de olie-opslagplaats. De inhoud van vele tanks stroomde in de haven, die in een mum van tijd in lichterlaaie stond.

De „Iris” werd zo snel mogelijk klaargemaakt om weg te stomen, maar nog voordat dit kon plaatsvinden dreven honderden en nog eens honderden lijken en zich nog aan stukken hout vastklampende mensen voorbij het schip. De machines werden weer gestopt, reddingboten overboord gezet en onder commando van de in de boten plaatsgenomen hebbende officieren begon men levenden op te pikken. Spoedig waren de boten vol en roeiden terug naar het schip met gewonde en gedeeltelijk verbrande mensen. De voorraad verband aan boord was snel verbruikt, zodat men lakens in repen scheurde, kussenslopen en handdoeken gebruikte om de gewonden te verbinden. Zo ging het de gehele dag door, en ook de daarop volgende nacht, zonder onderbreking. Yokohama was één vuurzee en de schouwspelen die zich afspeelden, tarten elke beschrijving.

In alle nuchterheid wordt in het rapport vermeld hoe ook de volgende

dag nog werd doorgedaan met zoveel mogelijk mensen te redden. Nu de olie in de haven was uitgebrand, kon men ook naar de wal roeien. De toeloop van vluchtelingen was daar toen zo overweldigend, dat men met geweld de mensen wederom uit de boten moest werken, daar deze anders zouden zijn gezonken.

De overlevenden, velen verschrikkelijk verwond, werden naar de verschillende nog in de haven gelegen schepen gebracht. Pas 's avonds om acht uur werd de redding gestaakt, daar geen der schepen nog overlevenden kon bergen. Nadat de „Iris” nog een laatste boot vol vrouwen en babies aan boord had genomen, als mede een aantal ouderloze kinderen, begon de strijd tegen de honger. Het schip was net van een lange reis terug en in uiterst kleine porties moest de beperkte voorraad rijst worden rondgedeeld. Gelukkig had de „Iris” als een der eerste schepen in die tijd een inrichting om zelf zoet water te produceren, zodat althans de dorst geen kans kreeg.

Nog dezelfde avond kwam het verzoek van de kapitein van de „Empress of Australia”, een groot Brits passagiersschip, om zijn schip, dat aan ongeveer 4000 vluchtelingen onderdak bood, uit de haven te willen slepen vanwege het brandgevaar. Zelf had de Empress een ketting in de schroef gekregen en kon dus niet onder eigen stoom naar veiliger ankerplaats opstomen.

Om 21.00 uur begonnen de officieren, onder commando van kapt. A. J. Konings — nadat zij al zonder onderbreking ruim 30 uur in touw waren geweest en nog aangegrepen waren door alle ellende om hen heen — aan deze uiterst moeilijke taak. Na vier uur was de „Iris” erin geslaagd dit te volbrengen. Geen wonder dat kapt. Konings de volgende dag met veel honneurs aan boord van de Empress werd ontvangen en persoonlijk door de Engelse gezant, die ook als vluchteling aan boord was, werd gecompimenteerd.

De „Iris” koos daarop zee, op weg naar Kobe, met alle vluchtelingen — waaronder vele employés van de Koninklijke/Shell — aan boord. Vele geredden hadden niets meer, zelfs geen kleren. Bijna alle uitrusting werd aan hen weggegeven. Alleen al in de zithut van de kapitein waren 4 dames en 2 babies ingekwartierd, in de slaaphut was een zieke vrouw met haar kind ondergebracht. En dan te bedenken dat de totale vloeroppervlakte van de gezagvoerdersaccommodatie 14,7 m² was. Zieken en gewonden waren verder in alle hutten en gangen ondergebracht. Tot overmaat van ramp had het schip bijzonder slecht weer op de reis naar Kobe, hetgeen de situatie aan boord nog verergerde.

Gelukkig was in Kobe de organisatie perfect: kleding, voedsel, accommodatie, alles was geregeld. De gebeurtenissen hadden echter de opvarenden van de „Iris” zodanig aangegrepen, dat velen zich bij het afscheid nemen van de vluchtelingen niet meer goed konden houden. Daarna hervatte de „Iris” zijn gebruikelijke vaart, eerst naar Sartozaki en Hongkong, vervolgens weer vele andere plaatsen over de gehele wereld. Er werd weer afgelost, nieuwe ploegen kwamen aan boord en het schip, dat zoveel redding had gebracht in het rampjaar 1923, doorploegde jarenlang de zeeën en oceanen zoals zo vele andere Shell-tankers reeds in die tijd deden. Natuurlijk, er deden zich nog evenementen voor, zoals kleinere beschadigingen, verloren ketting, maar die vallen totaal in het niet bij de geschiedenis die zich in Yokohama had afgespeeld.

Op 12 september 1935 gingen de eigendomsrechten op de „Iris” weer over in handen van de Nederlandsch-Indische Tank-Stoomboot Maatschappij, waarna het schip nog bijna 5 jaar in de vaart bleef. Gebouwd tijdens de eerste wereldoorlog, werd het in april 1940 opgelegd in Bagoes Koenig bij Pladju.

Wat de verdere lotgevallen van het schip zijn geweest, blijkt helaas niet uit de dossiers. Na zijn actieve dienstperiode van 1919 tot 1940, dus 21 jaar, heeft het waarschijnlijk nog geruime tijd in Bagoes Koenig als opslagschip dienst gedaan. Bij de inval van de Japanners in het toenmalige Nederlands-Indië — in 1942 — lag het nog steeds aldaar. Een der opvarenden van de „Semiramis” rapporteerde later, dat tijdens het tot zinken brengen van zijn schip, de „Iris” zeeklaar en reeds langsij de steiger lag om buiten vijandelijke handen te blijven. Er moet echter een tekort aan zeelieden zijn geweest, want er was niemand meer aan boord. Alvorens het eigen schip tot zinken te brengen, hebben de opvarenden van de „Semiramis” getracht de „Iris” te rammen, hetgeen niet geheel gelukte. Wel werden bij die gelegenheid verschillende steigers vernietigd. Vermoed wordt, dat de „Iris” toch in Japanse handen is gevallen, een triest slot voor een schip dat zowel het begin als zijn einde in oorlogsomstandigheden beleefde.

J. G. van 't Oever

„Het hoogste goed wat een mens kan verlangen, is de vrijheid. Als kind heb je die niet helemaal, er zijn je ouders; daarna de school, en gelijk daarop beland je bij een baas. Nu lacht die vrijheid mij toe. Het is alleen de vraag of ik van die vrijheid ten volle gebruik weet te maken". Een uitspraak die er niet om liegt, opgetekend uit de mond van de inmiddels gepensioneerde heer Van 't Oever van de Sectie DFP/2-Scheepsgezellen. Hij is daarom bijzonder ingenomen over de 3½ jaar die hem geschonken wordt en is beslist niet van plan, zich terstond weer in een werkkring te storten. Oh nee. Wel een donkere kamer bouwen, opdat hij zijn geliefkoosde, maar inmiddels door gebrek aan tijd verwaterde hobby — het fotograferen — weer ter hand kan nemen. Verder zijn er altijd klusjes die hem bezig zullen houden, in en rondom het huis. En als over, pakweg, een half jaar blijkt, dat hij toch nog tijd over heeft, toch het dagelijkse contact met mensen van allerlei slag mist, dan zal hij wel verder zien.

„Wat is interessanter dan met mensen te werken?" antwoordt hij op de vraag in hoeverre zijn taak op de afdeling scheepsgezellen hem is bevallen. Een feit is, dat hij een van degenen is geweest van het eerste uur van ons rederij-gebeuren na de oorlog. Daarvoor — en nu hebben wij het over 1936, het jaar waarin hij van de H.B.S. kwam — was hij ook al bij de Shell, bij de toenmalige B.I.M., later overgegaan in Shell Nederland Verkoop. Hij bofte destijds nog dat hij zo kort na de schooltijd al aan het werk kon, al schoot z'n vakantie er wel bij in. Aanvankelijk zat hij dagelijks gebogen over cijfers en staatjes op de afdeling Bedrijfscontrole van de B.I.M. aan de Carel van Bylandtlaan. Het beviel hem maar matig, maar gelukkig was het destijds de usance de meeste kantoorbedienenden de praktijk van het verkopen van benzine en dergelijke bij te brengen. Na verloop van tijd kon men de heer Van 't Oever dan ook vinden in steeds weer een ander benzine-station, ook onder allerlei merken auto's die moesten worden doorgesmeerd. En wie nu mocht opmerken, dat hij daartoe geen opleiding had gehad, die vergist zich deerlijk. Want jonge kantooremployés kregen wel degelijk een pittige cursus te verwerken, notabene in het toenmalige H.T.O. in Den Haag, hetgeen zo veel wil zeggen als het Haags Tehuis voor Onbehuisden!

Tijdens de oorlogsjaren zat de thans gepensioneerde weer op de Carel van Bylandt, waar menig clandestien vervaardigde krant werd gereproduceerd en verdeeld. Met een paar collega's deed hij daar vlijtig aan mee, maar werd gegrepen. Prompt belandde hij in het Oranjehotel in Scheveningen, 3½ maand. Achteraf een halve maand te lang, want zijn veroordeling luidde 3 maanden gevangenisstraf. Toen hij weer op straat stond, kreeg hij wel van de „Verwalter" onmiddellijk ontslag. Via via wist hij een baantje te krijgen bij de Visserijcentrale — 1943 — maar na enige tijd moest hij toch onderduiken.

In de tweede helft van 1945 meldde hij zich weer bij de Shell en belandde bij de toenmalige B.P.M., waar men hem naar Curaçao zou gaan uitzenden. Maar, zoals in zo vele gevallen, het bleef bij een voornemen, want eind van dat jaar volgde zijn plaatsing bij de rederij-afdeling, waaruit onze maatschappij uiteindelijk is ontsproten. Het uitzoeken van tijdens de duistere jaren aan familieleden uitbetaalde delegaties en de inhoudingen die daartegenover stonden, dat was zijn eerste grote taak. Na nog diverse andere werkzaamheden belandde hij — samen met de inmiddels ook gepensioneerde Hr Peppinck — bij de heer Van Kessel, die was belast met de zorg voor de scheepsgezellen. Die van Nederlandse nationaliteit werden toebedeeld aan de heer Van 't Oever, maar dan met alles wat daarmee te maken had. En dat was niet mis in die dagen. Want het ging niet alleen om het plaatsen, aan- en afmonstern, alsmede het met verlof sturen, doch bijvoorbeeld tevens om de uitbetaling, die over de balie werd verricht. De echtgenoten die in de niet al te verre omgeving van kantoor woonden, meldden zich eens per week persoonlijk. Al het wel en wee dat in de diverse gezinnen plaatsvond, werd aan hem toevertrouwd. Hij kent dan ook verschrikkelijk veel van al die Nederlandse scheepsgezellen die bij ons varen of dat vroeger langdurig deden.

De heer Van 't Oever staart eens door het raam van het Shell-Gebouw; kennelijk komen vele oude herinneringen weer boven. Geen wonder, als je 37 jaar lang bij de Koninklijke/Shell hebt gewerkt, daarvan zo'n 28 jaar met scheepsgezellen bent omgegaan, dan heb je heel wat meegemaakt.

Ook de heer E. van 't Slot, Hoofd Afdeling Personeel, maakte in zijn toespraak op dinsdag 31 juli gewag van de mate waarin de heer



De heer E. van 't Slot (links), hoofd van de afdeling Personeel, en de heer F. K. Neurburg (midden), chef sectie DFP/2 - Scheepsgezellen, bekijken met de heer en mevrouw Van 't Oever het geschenk van het personeel, een digitaal horloge.

Van 't Oever werd betrokken bij het wel en wee van de aan hem toevertrouwde scheepsgezellen. „Je bent uiteindelijk uitgegroeid tot de man tot wie ze zich steeds met hun dienstproblemen konden wenden. Dit was mede te danken aan je goede menselijke eigenschappen en contacten en de wijze waarop je steeds serieuze moeilijkheden van gelegenheidsmoeilijkheden wist te onderscheiden. Je behandelde hen allemaal gelijk, maakte geen onderscheid en wist daardoor meer van hen gedaan te krijgen dan een ander. Jan, wij kennen je ook als een sportieve figuur die veel van het buitenleven hield. Op de vrijdagavonden werd je in de zomermaanden onrustig, want dan naderde het moment waarop je je voor het weekeinde naar je optrekje in Ouddorp spoedde. Daarnaast weten we dat je tot de cracks hebt behoord van de bekende Haagse voetbalvereniging H.B.S., die nu nog steeds de amateurstatus hoog houdt. Het was zelfs zo, dat indien destijds het professionalisme in de voetbalsport had bestaan in dezelfde vorm als nu, jij wellicht als voorganger van Crujffie door het leven was gegaan."

Aan het slot van zijn toespraak bracht de heer Van 't Slot de dank over namens walcollega's en namens huidige en vroegere Nederlandse scheepsgezellen voor al hetgeen de heer Van 't Oever als collega voor hen is geweest. Hij overhandigde hem daarbij een digitaal horloge, met de wens dat de scheidende, met vrouw en kinderen, nog vele jaren zou mogen genieten van de dingen die hij het genieten waard vindt.

De heer Van 't Oever, die vergezeld was van zijn echtgenote en twee dochters, voerde hierna het woord, waarbij menige bijzonderheid uit het verleden werd opgehaald. „Nadat ik op de afdeling Rederij was gekomen, ben ik die trouw gebleven. Ik heb er alle fasen meegemaakt, via zolder op de Carel van Bylandtlaan naar de Nieuwe Parklaan, naar het KLM-gebouw, over naar het Groothandelsgebouw in Rotterdam en tot slot het Shell-Gebouw aan het Hofplein. Hoewel ik in de loop der jaren door het personeelswerk, dat altijd even boeiend blijft, alles heb meegemaakt wat menselijk is, heb ik mijn vertrouwen in de mensheid nog steeds niet verloren. Ik heb vele leuke dingen meegemaakt en ook af en toe verdrietige. Met heel veel mensen heb ik plezierig mogen samenwerken. Er rest mij nog u hartelijk dank te zeggen voor het mooie cadeau, dat een blijvende herinnering zal zijn aan mijn Shell-collega's."

Zeer velen gaven door hun aanwezigheid blijk van de waardering die er allerwegen heerst voor de heer Van 't Oever. Na de afscheidsreceptie werd door de Directie een diner aangeboden, waaraan tevens enkele van zijn naaste collega's aanzaten.

MET PENSIOEN



De heer P. C. L. van Harten, met de bij de hengeluitrusting behorende molen in de hand, leest met (links) kapt. D. Jongeneel, chef sectie DFM/12 - Dekdienst, en (rechts) de heer G. H. van Leeuwen, chef sectie DFP/1 - Scheepsofficieren, het garantiebewijs van de hem geschonken maxi-hengel.

P. C. L. van Harten

Ook op 30 juli jl. verzamelde een groot aantal walemployés zich in de grote Directie-lunchkamer van het Shell-Gebouw om een van de vertrouwden in de walorganisatie de hand ten afscheid te komen drukken. De heer E. van 't Slot, Hoofd van de Afdeling Personeel, sprak de scheidende heer Van Harten — die in gezelschap was van zijn echtgenote en dochter met schoonzoon — onder andere als volgt toe.

„Toen je ruim 26 jaar geleden bij de B.P.M. in dienst trad, werd je bij de afdeling Rederij geplaatst en wel — gezien je voorgaande bankervaring — op de Boekhouding. Maar dat heeft slechts kort geduurd en al spoedig werd je naar de stafafdeling overgeplaatst, waar je sedertdien deel van hebt uitgemaakt. We kunnen dan ook gevoeglijk stellen, dat vrijwel je hele diensttijd bij ons aan stafzaken gewijd is geweest. En dan mogen we verder toch ook nog wel stellen dat de hoofdmoot van jouw werkzaamheden gedurende deze jaren het regelen van passages is geweest en alle betrokkenen informeren omtrent de nodige bijzonderheden. Werkzaamheden die bovendien door de vele persoonlijke contacten steeds jouw voorliefde hebben gehad. Nu is het wel zo, dat jij altijd wantrouwig stond tegenover weersom-

standigheden. Voor de reizigers in spé voorzag je immer mist, zand- of sneeuwstormen en wat niet al, die een reële bijdrage zouden kunnen leveren om verbindingen te missen, met alle noodlottige gevolgen van dien. En je verzuimde nooit je klanten deelgenoot te maken van je bange verwachtingen en uitgebreid alle mogelijkheden tot het doen mislukken van de aanstaande reis in geuren en kleuren te vermelden. Ongetwijfeld zullen er daardoor nogal eens jeugdige officieren zonder ervaring op het gebied van reizen met lood in de schoenen op stap zijn gegaan, om spoedig te ondervinden dat het allemaal nogal meeviel. Want slechts hoogst zelden heeft een officier zijn schip gemist door weersomstandigheden. Wel is eens een scheepsofficier tijdens het wachten op een verbinding op een vliegveld in Londen in slaap gevallen en moest hij als gevolg daarvan onverrichter zake naar Nederland terugkeren. Maar zulke gebeurtenissen kon zelfs jij niet voorzien.

Een activiteit, waarmee je je in verhouding ook veel, zowel als meewerkend als lijdend voorwerp, hebt beziggehouden is verhuizen, want nadat je op de Parklaan No. 7 startte, ben je via Parklaan No. 9, het oude KLM-gebouw aan de Raamweg en het Groothandelsgebouw hier aan het Hofplein beland. Hoeveel interne verhuizingen je hier hebt meegemaakt hebben we niet na kunnen gaan, maar het moet een respectabel aantal zijn. Tussen de bedrijven door veranderde de afdeling Rederij van de BPM in een zelfstandige maatschappij, Shell Tankers.

Maar al is je entourage in de loop der jaren veelvuldig gewijzigd, jij bent voor ons allen steeds dezelfde gebleven. Je was altijd gevoelig voor de menselijke kant van gebeurtenissen en voorvallen op kantoor en alles wat daar verband mee hield. En je bewogenheid stak je gewoonlijk niet onder stoelen of banken.

Voor alles wat jij voor ons als collega bent geweest en wat jij getracht hebt voor onze Maatschappij te bereiken en te verrichten, zijn we je uiteraard erkentelijk. Wij willen echter niet nalaten hier gelijk onze dank aan je echtgenote aan toe te voegen.

Overmorgen is voor jou, Piet, de eerste dag van een van harte gegund pensioen. We weten allen dat, fysiek gesproken, in de laatste jaren jouw weg niet over rozen ging en hopen en vertrouwen dat — nu je onbekommerd van je rust kunt gaan genieten — dit je gezondheid ook ten goede zal komen, en dat zodoende nog vele goede en gelukkige jaren, samen met je vrouw, jouw deel mogen zijn.

Je collega's willen je natuurlijk een blijvend aandenken meegeven; dat is geen verrassing voor je, want je bent zelf meegeweest om het cadeau uit te zoeken, en wel omdat je er heilig van overtuigd was dat ieder ander met de verkeerde hengel thuis zou komen. Want dat is het geworden, een hengel, en wat voor een! De velen waarmee je in je werk regelmatig te maken had, hebben er voor gezorgd dat tot de aanschaf van een soort maxi-hengel kon worden overgegaan. Naar verluidt, is hengelen bovendien rustgevend, dus een wel zeer toepasselijk cadeau bij een gelegenheid als deze".

In zijn antwoordspeech bracht de heer Van Harten allereerst zijn dank uit, niet alleen voor de vriendelijke woorden die tot hem waren gericht, doch tevens voor het prachtige cadeau. „Ik krijg nu volop de gelegenheid om mij in mijn lievelingshobby „vissen" uit te leven. Eerlijk gezegd doet het mij allemaal een beetje onwezenlijk aan maar, en dit zeg ik uit de grond van mijn hart, ik ben de Maatschappij dankbaar, dat ze mij in de gelegenheid heeft gesteld 5 jaar eerder dan tot nu toe gebruikelijk is, meester over mijn eigen tijd te zijn. Het heeft mij altijd verbaasd dat vrouwen — taai rakkers als ze zijn — wel op 55-jarige leeftijd gepensioneerd worden en de mannen niet. Dat zit hem zeker in de emancipatie. Het wordt tijd dat de mannen op dit punt ook worden geëmancipeerd en gelijkgesteld. Ik wil van deze gelegenheid gebruik maken om u allen te danken voor de vriendschap die ik gedurende mijn tijd bij de Shell van velen van u heb mogen ondervinden. Het eigenaardige hierbij was dat ik nooit hinder heb gehad van de z.g. „generation gap". Juist met de jongeren onder u heb ik altijd zeer goed kunnen opschieten en in wezen vind ik de jongeren niet anders dan ze in mijn jeugd waren. Onderstrepen wil ik nog eens wat de heer Van Bokkum in zijn afscheidspeech naar voren heeft gebracht over automatisering. Zijn visie hierop is en was geheel de mijne, en ik hoop voor de jongeren dat het menselijk element (en ik doel hier niet op ponsfouten) niet geheel verloren zal gaan. Ik wil besluiten met de wens dat het u allen en de Shell in de toekomst goed moge gaan." Tot slot volgde een alleszins geanimeerde receptie, met als afsluiting een diner, waaraan de naaste collega's van de heer Van Harten mede aanzaten.

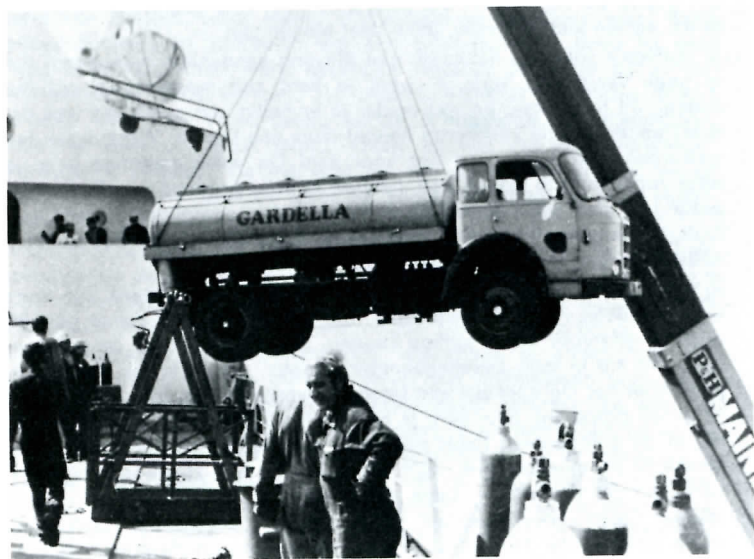
schoon schip

Epoxy-injectie in staal

Voor het eerst is een reparatie aan een zeeschip uitgevoerd, waarbij



een epoxyhars in een stalen constructie werd geïnjecteerd om door corrosie ontstane ruimten op te vullen. Dit gebeurde met de schroefaskoker van de „Philidora” op de werf van de NDSM van het Rijn-Schelde-Verolme concern te Amsterdam. De firma Balm B.V. uit Amstelveen injecteerde met speciale apparatuur een laag-visceuze, snel verhardende „Epikote” epoxyhars van Shell Chemie tussen de schroefaskoker en de „knoop” van het schroefraam, waarin corrosie was ontstaan. Op deze wijze werd, zonder dat tijdrovende en kostbare voorzieningen nodig waren, de sterkte van de constructie hersteld doordat de ruimten waarin corrosie was opgetreden, volledig werden opgevuld. Tevens kan aldus verdere corrosie worden tegengegaan. Deze werkzaamheden zijn onder toezicht van Lloyd's Register of Shipping uitgevoerd.



Slim

Het toppunt van slimheid, althans op het gebied van de levering van dieselolie, leverde enige tijd geleden een Engelse superintendent belast met het toezicht op de dokking van de Britse Shell-tanker „Serenia”.

Het was het weekeinde geworden alvorens het schip gereed was om uit Marseille te vertrekken, maar door bijzondere omstandigheden was nog steeds geen dieselolie geleverd voor de reis. Het mag merkwaardig lijken, maar er waren zelfs

geen drums beschikbaar, evenmin als een bootje. Wat nu? Ja, een auto-tankwagen, die was er wel. Snel werd naar het dok gereden, maar — volgende tegenslag — er waren geen geschikte slangen om de olie uit de wagen langs zij in het schip te pompen. En hier kwam de super in het geweer. Een enorme kraan, ja, die kon geharтерd worden. En zo werd de hele wagen zonder pardon op het dek gezet en kon alsnog de zo broodnodige olie in de dieseltank vloeien en het schip met spoed vertrekken. Het kan verke-

Redding

Zo nu en dan kunnen wij een bericht brengen omtrent een redding verricht door de opvarenden van een Shell-tanker. Deze keer was het de „Mysia” van de Britse Groepsvloot, die ongeveer 80 mijl ten Noorden van de Kanarische eilanden een ander schip te hulp snelde.

In de nachtelijke uren van 5/6 juli, bij een ruwe zee met windkracht 7, zag de 3e stuurman vanaf de brug van de „Mysia” een lichtschijnsel aan de horizon, dat hij niet zonder meer kon thuisbrengen. Nadat de gezagvoerder was gewaarschuwd, werd besloten onmiddellijk koers te wijzigen, te meer daar in de avonduren de boordlichten van een vaartuig waren waargenomen. Ofschoon geen noodsignalen gehoord of gezien werden, bleek hulp wel degelijk dringend nodig. Het 3.483 brt metende Spaanse vaartuig „Okume” stond in brand en bij aankomst van de „Mysia” verlieten de opvarenden reeds het schip. Onmiddellijk werd vanaf de „Mysia” een boot te water gelaten en de reddingboot van de „Okume” op sleep genomen. Over de opvarenden van een tweede reddingboot van het ongelukkige schip ontfermden zich de opvarenden van een eveneens te hulp gesnelde trawler.

Van de totaal 31 zeelieden aan boord van het Spaanse schip werden er 15 op de „Mysia” ondergebracht en verzorgd. Zij zijn later in Vigo aan land gezet.

Salvaron a naufragos españoles

De vez en cuando podemos traer a nuestras páginas noticias de salvamentos en que ha intervenido la dotación de alguno de los tanqueros de Shell.

En esta ocasión fue el „Mysia” de la flota británica del grupo que acudió en auxilio de una embarcación a unas 80 millas al norte de las Islas Canarias.

En la noche del 5 al 6 de junio — el mar estaba agitado y el viento alcanzaba una fuerza de 7 en la escala de Beaufort — el tercer oficial del „Mysia” percibió desde el puente una luz que se perfilaba débilmente en el horizonte y que no conseguía identificar. Avisó al capitán que decidió cambiar inmediatamente de rumbo, puesto que no mucho antes se habían observado las luces de navegación de otra embarcación.

A pesar de que no se habían captado ni visto señales de alarma, resultó tratarse de un caso urgente. El barco español „Okume”, de 3.483 toneladas de registro bruto, estaba ardiendo de proa a popa y cuando el „Mysia” se acercaba al barco en llamas, los tripulantes de éste ya estaban abandonado el buque. Sin pérdida de tiempo, la dotación del „Mysia” descendió un bote para remolcar la embarcación salvadas del „Okume”. Los naufragos que iban en el segundo bote de salvamento del „Okume” fueron recogidos por una barca de pesca que igualmente habían venido en ayuda del malogrado buque. Quince de los 31 marinos que formaban la dotación total del buque español fueron recogidos y atendidos por la tripulación del „Mysia”. Más tarde fueron desembarcados en España, a la altura de Vigo.



Centrum zijn geselecteerd in bekende wintersportcentra in Oostenrijk, Frankrijk en Zwitserland.

Doordat de meeste toevoerwegen tegenwoordig het gehele seizoen sneeuwvrij worden gehouden, is het reizen naar de wintersport per auto nauwelijks een probleem meer en het is aanzienlijk voordeliger... De Wintervakantie gids werd in z'n geheel opgenomen in het augustusnummer van het blad „Auto 2000” dat omstreeks 16 augustus is verschenen. Voorts zullen losse exemplaren van de gids beschikbaar zijn op de Shell-verkooppunten die „Auto 2000” verspreiden en de gids wordt per post toegezonden aan de zeer vele Nederlandse automobilisten die in de seizoenen 1972 en '73 een Shell Auto-zomervakantie reis hebben gemaakt. Ook aan alle schepen is inmiddels een exemplaar gezonden. De boeking geschiedt zoals gebruikelijk rechtstreeks bij ITC

Shell Autovakantie reizen heeft haar werkterrein uitgebreid en brengt met ingang van het aanstaande seizoen ook wintersportreizen. De eerste Wintervakantie gids is verschenen met daarin een keur van mogelijkheden in gerenommeerde hotels en zelfs in appartementen, die door het Internationaal Toer

RECENTE ONTWIKKELINGEN IN 'AANGROEIWERENDE VERVEN'

SLOT

Tweeledige Antifoulings (Duplex)

Wij hebben in het eerste deel van dit artikel reeds de wezenlijke mechanismen en structuren van de twee typen conventionele antifoulings de revue laten passeren en bemerkt dat wij bij het „Contact Leaching” type te maken krijgen met een barrière van de uitgeloopte laag, welke de snelheid van oplossing regelt, alsmede met een ongebruikte hoeveelheid gifstoffen welke zich hieronder bevindt.

Het zou mogelijk moeten zijn, bij gegeven geschikte polymeren, de functies van het gifstoffenreservoir en de afsluitende laag te separeren. Langs deze weg zouden beide geformuleerd kunnen worden met optimale eigenschappen.

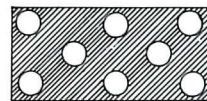
Het beoogde systeem zou bestaan uit een reservoir gifstoffen gevolgd door een als membraan werkende laag, met andere woorden een tweeledig systeem, bestaande uit twee geheel verschillende lagen verf, elk op zich geheel gericht op een der aspecten.

In het reservoir bestaan theoretisch geen beperkingen voor wat betreft de hoeveelheid gifstoffen per eenheid, aangezien de hoeveelheid gifstoffen en de laagdikte afgesteld worden op de vereiste levensduur, die in de reeks van 2 tot 10 jaar zou kunnen zijn.

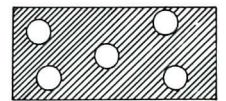
Het geëigende diffusiemembraan wordt gekozen om de organische gifstoffen met de vereiste snelheid door te laten; bij voorkeur juist boven het vereiste minimum om aangroei tegen te gaan.

Een manier om deze mogelijkheid uit te buiten is het

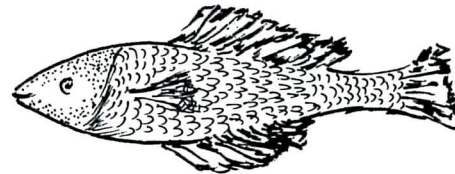
De diffusie en herverspreiding binnen de film zou een functie van het type polymeer en moleculaire structuur kunnen zijn; dit mechanisme zou niet van de aanwezigheid van water afhankelijk zijn. Geschikte polymeren welke als reservoir voor dit type van diffusie fungeren, zouden elastomeren zijn. Deze elastomeer antifoulings beslaan een zeer grote reeks van fysische eigenschappen en zouden inderdaad voor elke gewenste levensduur zorg kunnen dragen.



Organo-type gifstoffen in elastomeren.



Uitloging van gifstoffen en interne diffusie.



„Speedcote/Slipcote” Tweeledige Systeem

Het „Contact Leaching” type antifouling, dat organische gifstoffen bevat welke niet in het bindmiddel oplosbaar zijn, draagt zorg voor het wel voorziene reservoir gifstoffen. In feite bestaat dit uit een mengsel van organische gifstoffen. Dit wordt gevolgd door een tweede component, een hydrofiel diffusiemembraan, de „slipcote”, en tezamen vormen zij het Wide Spectrum Speedcote systeem.

De hydrofiel diffusiemembranen welke momenteel beschikbaar zijn, blijken geen koper-ionen op voldoende schaal door te laten en sluiten de mogelijkheid uit, het reservoir van een koperoxyduulverf te doen zijn. Zulk een systeem zou mogelijkwijze toch, om de hierboven vermelde redenen, in effectiviteit afnemen. Systemen zoals nu beschikbaar zijn dan ook uitsluitend op organische gifstoffen gebaseerd.



Organo-type gifstoffen in vinyl of hydrofiel media.



Uitloging gecontroleerd door hydrofiel membraan.

Elastomeer Antifoulings

Organische gifstoffen welke in het bindmiddel oplosbaar zijn, gedragen zich op een wijze overeenkomstig weekmakers voor wat betreft migratie en diffusie binnen het reservoir, in die zin dat de distributie binnen het reservoir constant blijft door de gehele film en alleen varieert in wezenlijke concentratie binnen de film.

Hydrodynamische Aspecten van Vermindering van Weerstand

De natuurlijke slijmlagen van bepaalde vissen hebben een opmerkelijke eigenschap om de frictie van water, dat zich in een turbulente staat bevindt, te verkleinen. Een verdunde oplossing van dergelijk slijm blijkt de sleepweerstand met zo'n 65 pct. te verkleinen. De eigenschap van sommige polymeren in oplossing, b.v. Guargum (een polysacharide) en Polycx (poly-ethyleen oxyde), om de aanvang van turbulentie tegen te gaan en de weerstand van de huid voor een groot deel te verkleinen, is wel bekend.

Alhoewel de praktische toepassingsmogelijkheden beperkt zijn (pompinstallaties van olievelden, impregneermiddel voor brandslangen) heeft het bestaan van dit verschijnsel tot diepgaande studie geleid van de ingewikkelde energieoverbrengingsprocessen bij waterdichte scheidingsvlakken tijdens turbulente stroming.

Deze studies suggereren dat tenminste een deel van de eigenschap van deze polymeren (welke gewoonlijk zeer lineair en van een zeer hoog moleculair gewicht zijn) om de wrijvingsweerstand in turbulent water te reduceren, ligt in de visco-elastische eigenschappen van de oplossingen.

Afwisselende druk en snelheden op de turbulente grenslaag, welke gewoonlijk zeer energie-absorberende wervelingen veroorzaken, worden als vervormend arbeidsvermogen in de polymere moleculen geabsorbeerd, hetgeen de uitslag van de verstoringen reduceert en de turbulentie dempt.

Oplossingen van Polycx welke over de huid van een mijnveger werden uitgestoten, deden de sleepweerstand met zo'n 30 pct. afnemen.

Het praktisch gebruik van zulke „polymeerslijmen” op deze manier

Vervolg op pagina 16

Vervolg van pagina 15

wordt beperkt door de grote hoeveelheden welke nodig zouden zijn als het schip vaart.

Daarom is de mogelijkheid overwogen om te komen tot film-vormende polymeren, in feite een „moleculaire pelslaag”, welke de waterstructuur in de laminaire laag zou stabiliseren.

De typen film waarvan verondersteld mag worden dat zij zulke structuren bij de watergrenslaag zouden geven, zouden sterk hydrofiel zijn met een hoge graad van stereometrische regelmatigheid. Water is zeer sterk hydrogeen gebonden aan zulke moleculen en de mogelijkheid van een meer duurzame ordening van waterstructuur wordt daardoor waarschijnlijk.

Dolfijneffect

Een ander aspect van het beperken van turbulentie beoogt het gebruik van volume-flexibele membranen, waarbij de visco-elastische eigenschappen van het oppervlak zelf van wezenlijke invloed kunnen zijn op de vertraging en vermindering van de aanvang van turbulente stroming.

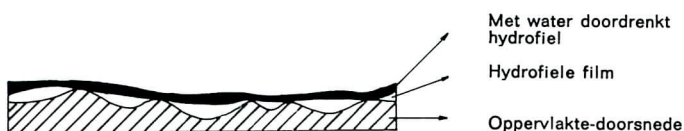
Als verklaring voor de opmerkelijke kracht/snelheidsverhoudingen van een dolfijn heeft men een antwoord gezocht in de reactie van de dolfijneffect op de plaatselijke veranderingen van hydrodynamische druk.

Binnen een met water doordrenkt hydrofiel membraan bevindt het water zich gedeeltelijk in een „gebonden” toestand en gedeeltelijk in een „vrije” toestand. Veranderingen van druk binnen het membraan, die de neiging hebben dit te vervormen, zouden de verhouding tussen „gebonden” en „vrij” water veranderen en op die manier de elasticiteit en samendrukbaarheid wijzigen en aldus het flexibele-huid-effect veroorzaken.

Uitwerking op een Ruw Oppervlak

Het is algemeen bekend dat oppervlakteruwheid een diepgaande invloed heeft op de sleepweerstand en het is gebleken dat bij een nieuw „glad” schip, de weerstand met ongeveer 2½ pct. toeneemt bij een toename in ruwheid van 25 micron.

Hydrofiel lagen absorberen een hoeveelheid water gelijk aan 50-200 pct. van hun volume en men kan verwachten dat dit kan dienen om de verschillen tussen de toppen en de dalen van het ruwe oppervlak op te heffen.



Conclusie

De mogelijkheid om het energie-overbrengingsproces over de hele huid van een schip te beïnvloeden door middel van het aanbrengen van een dunne laag hydrofiel hars, mag onwaarschijnlijk lijken totdat gerealiseerd wordt dat het totaal van het wrijvingsbestanddeel wordt doorgegeven aan de viskeuze sub-laminaire laag. Elk proces dat de dikte van deze laag verandert, zal waarschijnlijk angstwekkende gevolgen hebben voor de sleepweerstand.

Het spreekt vanzelf dat we zouden moeten trachten de vraag naar een membraan diffusie-controle, die noodzakelijk is om een verlengde levensduur van antifouling te bereiken, te combineren met de voordelen van weerstandsvermindering in een enkelvoudig samengesteld systeem.

Het is proefondervindelijk bewezen dat aan deze eisen voldaan wordt met de hydrofiel-membraanlaag „Slipcote” in combinatie met de Wide Spectrum Speedcote antifouling.

In de periode van 16 juli tot en met 15 augustus verschenen de volgende

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
851	16.7.'73	Vlagvertoon
852	2.8.'73	Gageschaal en arbeidsvoorwaarden Indonesische scheepsgezellen
853	2.8.'73	Verrekening gages Aziatische scheepsgezellen
854	3.8.'73	Medische aangelegenheden
855	7.8.'73	Rapportage van ongevallen

BOEKBESPREKING

„Cruise schip” door Jan Noordegraaf

Uitgever: C. de Boer Jr. Prijs: f 13,90

Wie de verhalen van de schrijver Jan Noordegraaf heeft leren kennen, kan slechts bewondering hebben voor de veelzijdigheid van deze gewezen radio-officier van Radio-Holland. Bijzonder boeiend was destijds de uitgave „Tankvaart op Bangkok”, waarin hij de lezer liet kennis maken met stuurman Jan Ligthart. Speelde deze hoofdpersoon in het eerste boek zijn rol als stuurman op een tanker, in het tweede boek uit de serie met stuurman Jan Ligthart plaatste Jan Noordegraaf hem op een schip met bijzonder gemengde bemanning, waaronder bijzonder grote spanning heerste; de titel van dit boek was „Onder goedkope vlag”.

„Cruise schip” is het jongste boek verschenen van de hand van deze schrijver; hij laat hierin Jan Ligthart zijn stuurmansrol vervullen op een cruise schip. Het is niet alleen een ander soort varen voor Jan Ligthart, de stuurman ontsproten aan het brein van deze schrijver, maar het is ook een ander soort boek. Meer beschrijvend dan de eerste twee uit de serie, hetgeen echter niets af doet aan de spanning die ook in deze nieuwe uitgave het leven van de stuurman omringt. In deze tijd van gekaapte vliegtuigen, doet het niet zo verwonderlijk aan, dat ook een cruise schip, met als passagiers een groep Amerikanen die tot de „happy few” behoren, een dergelijk lot ondergaat. En dan wordt stuurman Jan Ligthart weer geconfronteerd met nieuwe moeilijkheden, mede door de liefde die bij hem is ontstaan voor een der vrouwelijke passagiers. Hij speelt uiteindelijk een belangrijke rol bij het redden van zowel passagiers als schip, waarbij hij zijn eigen gevoelens ondergeschikt maakt aan zijn taak.

W.W.

IN MEMORIAM

Op 16 juli jl. overleed kapitein C. J. Zoeteman, woonachtig in Alford in Schotland. Na 27 jaar dienst bij de Koninklijke//Shell Groep, zowel op de vloot als aan de wal, laatstelijk als nautical superintendent in Singapore, was hij in 1960 gepensioneerd. Hij bereikte de leeftijd van 66 jaar.

Op 1 augustus jl. is overleden de heer E. Nobels, oud-gezagvoerder der Maatschappij. Hij bereikte de leeftijd van 79 jaar. De heer Nobels verliet de dienst der Maatschappij op 1 november 1948 met pensioen, na ruim 28 dienstjaren.

MET PENSIOEN

Tj. Wagenaar

Als je 43 jaar lang dagelijks naar kantoor bent gegaan om er je werk te doen, ben je dankbaar als je de gelegenheid wordt geboden er wat eerder uit te stappen. Dat is in het kort de teneur die naar voren komt als je met de heer Tj. Wagenaar van de Sectie DFM/4-Vlootadministratie, een gesprek hebt alvorens hij officieel de dienst van onze maatschappij — na 27 dienstjaren — verlaat. Het officiële afscheid vond plaats op 25 juli jl. in de grote Directie-lunchkamer op de 9e etage, alwaar bijzonder velen van hun belangstelling blijk gaven.

Als 15-jarige, met het Mulo-diploma op zak, kwam hij al gelijk in de olie terecht, namelijk bij een 'kleine olie- en vethandel in Rotterdam. Het voltallige personeel bestond uit 3 man en de jonge Wagenaar mocht — het was 1930 — nog van geluk spreken, dat hij zo snel na de schooltijd aan de slag kon. Op zo'n kantoor, waar alleen monsters de aard der activiteiten verraadde, ging het in die tijd nog ouderwets toe. Met een grote handpers werden kopieën van brieven getrokken, getypt op een schrijfmachine die nu in een museum past. Het werk bestond uiteraard uit allerlei karweitjes, doch de sfeer was er goed. Zo goed zelfs dat — toen de eigenaar was overleden — het gehele personeel uit de erfenis een jaar salaris kreeg. Wel stond Wagenaar gelijk weer op straat, maar zijn jaarsalaris was f 300 geweest en daar kon je het in die tijd even mee doen.

Na wat rondzwerven kwam hij in 1932 bij een rederij annex cargadoorsbedrijf in Rotterdam. Het behalen van het diploma Engelse handelscorrespondentie werd aldaar beloond met een gratis reisje naar Engeland met een van de twee boten die de maatschappij in eigendom had.

Tjeerd Wagenaar, avontuurlijk van aard, kocht een tentje van f 5 in de Jonker Fransstraat, bond z'n fiets aan de schoorsteen van het schip en stak de Noordzee over. Voor een inmiddels achttienjarige was dat een hele gebeurtenis. Het was toentertijd een uitzondering, als een jonge kerel vlot in de Engelse taal kon spreken. De kapitein van de bewuste boot was dit opgevallen en op zijn aanbeveling kwam hij na terugkomst van vakantie al spoedig op de expeditie van het bedrijf, waar hij werd belast met schriftelijke contacten met douane en buitenlandse.

Het was wel hard sjappelen voor je boterham. Geen enkele avond was hij vrij vóór acht uur des avonds en in verband met de aankomst van de bananenboot, waarvoor dat bedrijf de agent was, was het iedere zaterdagavond tot half twee des nachts werken geblazen. En zonder overwerkbetaling!

Na tijdens de oorlogsjaren door de omstandigheden gedwongen enkele functies te hebben vervuld bij het Rijk, voelde hij er in 1945 weinig voor om terug te keren naar de firma. Zulke lange dagen maken terwijl je trouwplannen hebt, was nou niet bepaald zo aantrekkelijk.

In 1946 solliciteerde hij bij de N.I.T., d.w.z. de afdeling Technische Dienst op de Westerkade in Rotterdam. In antwoord op zijn sollicitatiebrief ontving hij een oproep om op de Carel van Bylandtlaan in Den Haag te verschijnen. De structuur van de Koninklijke/Shell was de doorsnee-Nederlander destijds beslist niet zo bekend als thans, zodat het geen wonder mag heten dat hij met verbazing in Den Haag er kennis van nam dat genoemde Technische Dienst ook bij de Shell

hoorde. Maar goed, hij werd aangenomen en op 16 april 1946 meldde hij zich op de Westerkade.

Hij kwam in de technische administratie en correspondentie terecht, waar zijn kennis van de Engelse taal alsmede de op het cargadoorsbedrijf opgedane ervaring hem zeer te stade kwamen. Allengs kreeg hij andere opdrachten, totdat na de samensmelting van de Technische Dienst met de Rederij-afdeling van de Bataafse in het Groothandelsgebouw in Rotterdam (1952) de expeditie van voor de schepen bestelde goederen aan hem werd toevertrouwd. In 1958 werden het de „scheepspapieren" die zijn grote specialiteit vormden. En die zijn het gebleven, want hoe de organisatie ook steeds weer werd gewijzigd, in welke afdeling of sectie hij ook werd geplaatst, de accuratesse waarmee hij deze taak vervulde maakte hem hiervoor de juiste persoon. Zowel schriftelijk als persoonlijk onderhield hij de contacten met Stoomwezen, Lloyd's, kadaster en andere bureaus.

Zoals Adjunct-Directeur H. den Ouden tijdens zijn toespraak tot de scheidende zei: „Er zijn zoveel mensen wier taak zelden in de publiciteit komt, doch die wel degelijk de stenen produceren waarvan het huis wordt gebouwd. Ook in de sport kan een vergelijking met de samenleving worden getrokken. Zoals in de Tour de France, waar het ploegenklassement alleen kan worden gewonnen als de gehele ploeg eendrachtig samenwerkt, zonder uitzondering". De heer Den Ouden



bracht de dank van Directie, medewerkers en hemzelf uit voor het vele werk door de scheidende verricht. Aan het slot van zijn toespraak overhandigde hij hem namens het personeel een elektronisch flitsapparaat met beugel, alsmede een fototas.

De heer Wagenaar voerde vervolgens het woord, waarbij hij over mensen met verschillende karakters kwam te spreken. „De ene mens heeft de eigenschap om botsingen tegemoet te gaan in een poging zijn doel te bereiken. De ander gaat die botsingen juist uit de weg. Ik ben iemand die ze uit de weggaat, daar kom ik eerlijk voor uit. Ik heb mezelf altijd beschouwd als een bescheiden artiest in een gezelschap, dat een opera opvoert, een opera die maar éénmaal wordt gespeeld, maar ruim 27 jaar duurt. Ik zong daarin altijd een betrekkelijk laag toontje mee. Maar soms had de regie de snertgewoonte om een paar operette-fragmenten stiekem in te voegen. Dan liep ik het podium af, want operette spelen kan ik niet, dat zal een ieder die mij kent wel beamen. Uiteindelijk heeft men de partituur ingekort. Alleen de finale heeft nogal lang geduurd, namelijk een half jaar. Het doek is nu gevallen en de opera is voor mij voorbij. Een andere fase is gekomen. Ik ga nu de zaak verlaten, maar niet eerder dan nadat ik leiding en collega's hartelijk dank zeg voor de wijze waarop men mij als medewerker heeft geaccepteerd en voor het prachtige afscheidscadeau dat mij letterlijk en figuurlijk licht heeft gebracht".

Zeer velen namen hierna de gelegenheid waar om met deze zo vertrouwde collega in onze organisatie en zijn charmante echtgenote nog een persoonlijk woord te wisselen, waarna door de Directie aan dit echtpaar alsmede aan de heer Th. M. I. de Koning, eveneens van de Sectie DFM/4, een afscheidsdiner werd aangeboden, waar hun naaste collega's mede aanzaten.

VLOOTPERSONALIA

Periode van 16 juli t/m 15 augustus 1973

Gehuwd:

- 6.8: D. C. Tazelaar, 2e stm., met mej. M. de Boo;
 7.8: F. Niehorster, 5e wtk., met mej. T. Kool;
 10.8: J. G. van der Poel, 5e wtk., met mej. J. Lindeboom;
 10.8: D. J. Bakker, hoofd bediende, met mej. M. Prins.

Geboren:

- 16.7: Cathelijn Stefanie, dochter van H. H. A. Ahrendt, 5e wtk., en mevr. M. G. M. Arendt-Dijkhuis;
 18.7: Cindy, dochter van L. A. ten Harkel, 4e wtk., en mevr. R. E. ten Harkel-Sleeboos;
 20.7: Inez, dochter van D. Zwierenberg, 5e wtk., en mevr. J. J. Zwierenberg-Brinks;
 21.7: Gerda, dochter van R. Dijkstra, 2e stm., en mevr. E. Dijkstra-Hollander;
 23.7: Leo, zoon van S. J. Breedveld, 5e wtk., en mevr. N. A. Breedveld-Kalden;
 2.8: Marianne Clémence, dochter van E. E. J. Eelman, 2e stm., en mevr. J. M. J. Eelman-Kayser;
 10.8: Dennis Machiel, zoon van E. Hendrikse, 3e wtk., en mevr. M. Hendrikse-Goëtjes.
 15.8: Petra, dochter van J. B. J. Jonker, hfd.wtk., en mevr. S. Jonker-de Korte.

Aflossingen:

gezagv.: B. de Boer, H. Barth, W. A. Kleine, J. H. A. Budding, M. G. C. Geerarts, D. Fransen;
 1e stl.: W. Drost, A. J. Schumm, P. Snel, R. A. Kattenburg Schüler, P. Hoogesteger, M. F. D. Becx, G. L. A. Martens, P. E. van der Veld, J. J. H. Vessies;
 2e stl.: G. van der Oord, R. J. de Wit, P. Vijfhuizen, J. W. IJkel, W. van der Meulen, J. Priester, D. C. Tazelaar, J. Wassenaar, R. W. Overdijkink, W. F. van der Lei, F. L. A. Bloot, S. Bos, R. Hagen;
 3e stl.: W. Koeze, R. A. J. van Vugt, M. M. Scheele, F. T. J. van Manen, J. A. M. Sneek, J. J. J. van Beek, M. A. F. Wanders, J. H. G. Herbergs, R. A. Sweetnam, B. J. H. Wortelboer, C. J. de Boer, P. H. Jacobs, L. A. H. Vader, G. Besier;
 4e stl.: N. J. C. M. van der Palen, H. Schippers, P. C. J. Dikkentman;
 II.stl.: G. Vreugdenhil, J. P. Molenaar, P. Haas, A. Breevaart, P. N. van Duyn;
 radio-off.: J. M. J. C. Nederpelt, P. W. Veygen, P. L. Linders, P. H. Bax, J. Valk, J. J. A. van der Zee, A. K. Deurloo, B. Immerzeel, M. M. Spanjersberg, J. M. J. M. van der Vorst, J. P. Cnossen;
 hfd.wtk.: J. de Bruyn, J. B. J. Jonker, C. de Witte, R. N. Groen, W. A. van Rooyen, W. J. van der Hoek;
 2e wtk.: H. H. Apfel, H. G. de Boer, P. G. Eekman, R. Ouwehand, H. Brand, T. Bakker, H. de Hoog, A. G. M. Witten;
 3e wtk.: J. V. W. M. Daniëls, J. J. Schuddemat, J. W. van Velze, J. B. Krijnen, W. J. van der Veer, C. A. van Esveld, E. Hendrikse, J. Boon, R. Smits, R. J. Doorneveld;
 4e wtk.: T. J. van Lammeren, J. P. van de Water, H. Smeding, J. Verlinde, W. K. de Voogd, J. D. Berends, H. van de Water, J. W. Maas, M. J. C. Broeders, R. J. Rodolf, C. J. J. de Vos, P. A. van Splunter, J. Haasjes, R. C. Duyts;
 5e wtk.: F. S. Koolen, J. Esselman, W. P. van Dam, C. Castelijns, J. A. de Bakker, J. C. Butler, F. Snel, W. J. L. de Gee, P. Naaktgeboren, E. J. van den Brink, B. van den Ban, J. W. Holtrop, C. G. Volmer, W. Kool, J. H. Jansen, D. Motshagen, J. Moerbeek, S. J. Swart, R. W. H. Bos, R. M. Eebes, W. Rijnveld, A. W. M. M. Meij, H. E. Engels, P. J. Zwartelé, G. Bijvank, G. M. Piera, J. Key, K. P. Beumer;
 II.wtk.: R. Dorrenboom, C. G. A. Hoenders, J. Starckenburg;
 sch.voorman: D. C. Kommers, C. Voorspuj;
 sch.vakman I: J. van Weyen, J. Brobbel;
 sch.vakman II: P. Logmans, C. R. Munz, J. P. de Landes;
 sch.gezel a/w: C. M. G. J. v. d. Bos, E. W. v. d. Horst, J. Buurman, M. ten Kate, M. Kumentas, M. v. d. Vrie, P. Raams, H. A. Creutzburg, H. S. Elia, H. van Ieperen, L. A. Rapmund, H. A. Schot, E. M. Krakowczyk, H. Schoonbeek, R. K. P. M. Niec, P. E. J. van Kordenoordt, W. de Graaf, W. M. v. d. Poel, F. G. M. van Kleef, M. Martinez, W. de Vries, F. Kromjongh, P. Luyten, G. J. Bosch;

aank. sch.gezel a/w: J. A. A. Hooghiemstra, I. A. Paling, J. J. de Bruin, J. W. v. d. Steen;
 hoofd voeding: J. H. Konert, G. van Driel, L. Deynen, J. Disse;
 sch.kok: W. v. d. Korf, J. S. W. Martens;
 aank. kok: C. P. van Esch, G. Riem;
 hoofd bediende: F. v. d. Heyden, G. Braster, H. Domselaar;
 bediende: G. W. Scheltens, C. M. Vervloet, F. W. A. van Deursen, E. de Jong, G. A. Mathysen, H. de Ruijg, F. Salomé;
 bediende (a/d): R. A. Hermann;
 kokmaat: G. H. H. Lammers, A. J. J. N. Advocaat.

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida: gezagv. J. W. M. Vollebregt, 1e stm. P. C. Rakké, wnd. 2e stm. R. de Bordes, 3e stm. J. H. Schurink, 4e stm. J. J. Engelbrecht, 3e wtk. D. van Dongen, 4e wtk. P. G. Venema, radio-off. K. M. H. Barten;
m.s. Acila: gezagv. H. Unger, 1e stm. J. Klein Roseboom, 2e wtk. E. Aanen, hoofd bediende L. A. van Zunderen, jongen a/w R. R. Curial, E. R. van Engel;
m.s. Acmaea: wnd. 3e stm. R. C. Pabbruwee, II.stm. R. T. R. Hortulanus, wnd. 3e wtk. F. G. Museler, 5e wtk. J. H. L. Baris, radio-off. H. P. M. van Toren;
m.s. Acteon: 1e stm. P. R. Brunet de Rochebrune, 3e stm. R. Drenth;
s.s. Arca: 2e stm. G. W. J. Jacobs, 3e stm. H. Dokter, 2e wtk. W. van Kemp, 5e wtk. A. R. de Wilde;
m.s. Camitia: 2e stm. W. C. Moll, 4e stm. P. J. van den Driest, II.stm. R. H. M. Meiland, II.stm. D. A. P. Sluimer, 5e wtk. C. A. P. Aertesen, II.wtk. P. P. Rolff;
s.s. Capiluna: 1e stm. J. B. P. Imming, hfd.wtk. N. W. Groen, 5e wtk. D. J. Sandee, sch.vakman II R. Croese, sch.gezel a/w J. Tuinebreyer;
s.s. Capisteria: hfd.wtk. C. H. J. van Dijk, 4e wtk. J. M. J. Hamers;
s.s. Capulonix: wnd. 3e stm. G. J. Gerritsen, hfd.wtk. P. J. de Lange, 4e wtk. M. W. M. van der Burgh;
m.s. Crania: 3e stm. H. R. R. van de Riet, hfd.wtk. H. W. Bosman, wnd. 4e wtk. M. Kik, 5e wtk. E. J. M. Bourgonje, II.wtk. W. H. A. van Weert;
m.s. Dalia: 2e stm. H. J. de Vries, 4e wtk. H. Waitz, radio-off. H. W. Snip, sch.voorman A. B. van Essen, sch.gezel a/w G. v. d. Bent, W. Mol, J. E. Groot-Bleumink, R. van Buuren, aank. sch.gezel a/w D. H.

Onze vloot-jubilarissen



10



J. J. M. van Kooten
3e wtk.
1963-5.9-1973



T. P. M. Westhuls
3e wtk.
1963-17.9-1973



T. Scholte
3e wtk.
1963-17.9-1973



J. W. van Putten
3e wtk.
1963-18.9-1973



L. J. Faunokes
3e wtk.
1963-21.9-1973

Garritsen, hoofd voeding A. Brugmans, hoofd bediende G. J. Vrielenk, bediende C. Westbroek, W. M. Baekman, bediende (a/d) L. T. A. C. Roodakker;

m.s. Daphne: 2e wtk. L. P. A. de Winter, wnd. 4e wtk. D. C. de Jong, sch.voorman Ph. de Vries, sch.vakman I J. M. Kools, sch.gezel a/w G. A. Bleiksloot, C. T. M. Santbergen, W. B. M. Kitzen, E. Abels, H. A. Westhoff, aank. sch.gezel a/w E. J. P. Evers, aank. kok T. M. Vloot, hoofd bediende J. L. F. Romen, bediende (a/d) D. E. Hertig;

m.s. Diadema: II.stm. R. van Exel, 2e wtk. F. W. Gakes, 4e wtk. J. C. van Koten, 5e wtk. J. Teule, II.wtk. J. J. P. Schilder, radio-off. A. Narold;

m.s. Diloma: 1e stm. L. J. Hirs, 3e stm. M. de Bruyne, hfd.wtk. S. A. Verhage, 4e wtk. T. H. van Leeuwen, 5e wtk. H. A. H. van de Wal, 5e wtk. P. Versluis, radio-off. A. L. Wijnberg, aank. kok J. v. d. Horst, bediende A. Jansen;

m.s. Dione: 2e stm. G. Zoetendal;

m.s. Dosina: 2e stm. R. Agema, 5e wtk. J. J. de Groot, 5e wtk. B. K. Frans, radio-off. A. D. Sinjorgo, sch.vakman II G. Jonkman, sch.gezel a/w D. Rovers, B. Leegwater, D. Bergen, J. M. Pierneef, M. A. van Dijk, bediende C. J. de Graaf koksmaat C. A. Breederland;

s.s. Kabylia: 1e stm. M. Hus, wnd. 3e stm. J. M. B. van Kessel, 4e stm. W. A. van Essen, II.stm. A. J. M. van der Loo, II.stm H. Reiling, 4e wtk. J. E. Buitendijk, 5e wtk. J. P. Versluys, II.wtk. N. C. van den Heuvel, II.wtk. J. Meeldijk, hoofd voeding C. F. v. d. Ende;

s.s. Kalydon: 3e stm. R. A. Reddering, 2e wtk. G. J. Leussink, 4e wtk. R. M. van Ham;

s.s. Kara: wnd. 3e stm. F. W. Roëll, 2e wtk. G. J. van Eyck, 5e wtk. T. van de Ruit, hoofd voeding W. J. F. de Deugd;

s.s. Katelysia: wnd. 2e stm. M. Buth;

s.s. Kelletia: 1e stm. H. Wijnberg, hfd.wtk. F. van Dalen, 3e wtk. J. M. Grimme, 5e wtk. A. H. M. ter Linden, 5e wtk. E. J. Kolet, radio-off. H. C. M. Vleeschhouwer;

s.s. Kermia: 1e stm. W. Bosma, wnd. 3e stm. M. J. van Loozen, 4e stm. M. B. Kwakkelstein, II.stm. S. I. van der Zee, hfd.wtk. J. L. 't Manne-tje, 3e wtk. C. G. van der Zwet, 4e wtk. F. van den Boogaard, 5e wtk. A. W. Ros;

s.s. Khasiella: II.stm. M. L. A. Wouters, II.stm. L. Lindeboom, 4e wtk. A. P. van der Schagt, 5e wtk. L. J. Criens, II.wtk. C. P. J. de Hond, II.wtk. J. R. Kroos;

s.s. Kopionella: 2e stm. M. van den Belt, 4e stm. H. de Vos, wnd. 3e wtk. K. Elshout, 5e wtk. C. P. den Heyer;

s.s. Koratia: 1e stm. R. Jousma, 3e wtk. R. J. Bosman;

s.s. Korovina: wnd. 3e stm. J. D. van der Linde, 2e wtk. M. de Boer, wnd. 4e wtk. D. Zwierenberg, 5e wtk. T. J. R. Eggink, 5e wtk. G. Dekker;

s.s. Kosicia: wnd. 2e stm. B. Koppe, wnd. 3e stm. P. H. Theunissen, II.stm. P. L. van der Vos, wnd. 4e wtk. G. A. Dieterich, 5e wtk. H. Deurloo, radio-off. L. de Groot.

s.s. Kryptos: 1e stm. H. Steenstra, 5e wtk. P. Holtring, II.wtk. H. J. W. Schoonbergen;

s.s. Kylix: 3e wtk. T. P. M. Westhuis;

s.s. Macoma: II.stm. J. T. G. E. Kramer, II.stm. C. T. J. van Oosten, sch.gezel a/w P. Borst, J. Boelee, hoofd voeding H. A. Groenendijk, sch.kok C. J. L. v. d. Linde, jongen a/w L. van Bogaert, J. de Werk, W. J. Louwerse;

s.s. Metula: II.stm. A. S. Baarda, 5e wtk. F. M. van der Straten, sch.vakman I L. v. d. Velden, sch.vakman II J. J. van Triet, sch.gezel a/w F. L. Brocx, S. W. de Boer, L. A. Douma, B. Benjamins, C. C. Groenfelt, D. A. Emanuels, A. van Sloten, H. J. F. Stoffers, aank. sch.gezel a/w A. ten Brinke, sch.kok C. v. d. Wildt, hoofd bediende M. Plugge, bediende H. Moes, H. C. Ooms;

m.s. Niso: gezagv. G. F. de Boer, 2e stm. S. B. M. Breukel, 3e stm. G. Terpstra, 4e stm. R. J. S. M. Timmerman, 3e wtk. J. A. Maassen, 5e wtk. G. van Berghem, 5e wtk. P. C. A. Versluys, II.wtk. E. A. Rumeser; capataz M. Santome Santome, man.esp. E. D. Francisco Quiroga, 2° man. A. Abalde Bastos, I. Fabeiro Hermo, mar.int. M. Alvarez Fernandez, A. Diz Casanovas, M. Docampo Rial, R. Fernandez Piñero, J. Lopez Pena, F. A. Moreira Viñas, M. Pensado Doldan, F. Perez Fernandez, 2° mar.int. S. Nogueira Nogueira, J. M. Pena Castro, coc. M. V. Vazquez Santiago, a.d.coc M. Santos Rodriguez, cam.may.do A. Perez Rodriguez, cam. A. Dieguez Garcia, A. Otero Garcia, cam. (trip.) A. Perez Martinez;

s.s. Ondina: gezagv. W. T. Spier, 3e wtk. F. A. J. Boot, wnd. 3e wtk. W. A. Smallegange, 5e wtk. P. B. Rensen, hoofd voeding F. Tüllmann;

s.s. Onoba: 3e stm. K. P. Biesiot, 2e wtk. S. J. Punt;

s.s. Patro: II.stm. J. C. D. Thiermann, 4e wtk. J. C. Spijkerman, mar.int. A. Amarin Fernandez;

s.s. Philidora: 2e stm. M. Groothuis, 3e stm. L. Bart, radio-off. J. H. van Mechelen, sch.voorman R. Rietveld, sch.vakman I G. Otter, bediende (a/d) A. B. Romen, jongen a/w J. R. Timmers, koksmaat A. R. Welvering;

s.s. Philine: 2e stm. R. J. J. F. Zeegers;

s.s. Philippia: 5e wtk. K. W. J. A. Soontiens;

s.s. Sepia: gezagv. M. Zuilhof, 5e wtk. A. Verschoor, 5e wtk. C. J. M. van Meer, radio-off. H. Altena;

Met pensioen



per 1 september 1973
R. G. Pieters
hoofdwerktuigkundige

Onze vloot- jubilaris



R. W. van Rooijen
Scheepsvakman I
1962-4.11-1972
(Eerst thans is gebleken dat de heer Van Rooijen voorheen bij S.N.R. werkzaam was, welke tijd ook meetelt voor het bepalen van de jubileumdatum.)



Bevorderd tot onderofficier



C. H. Roozendaal
sch.vakman I
per 30.7.73



G. Otter
sch.vakman I
per 30.7.73



GEBRUIK OORBESCHERMING

„Het is niet voor niets aan boord”

tussen schip en ka

dertiende jaargang no. 1 — september 1973

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

Redactiecommissie:

M. A. Busker, A. de Coninck, G. H. van Leeuwen,
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

- s.s. **Vasum:** 2e stm. W. van der Graaff, 5e wtk. J. C. van Beinum;
s.s. **Viana:** wnd. 3e stm. J. J. Honders, wnd. 2e wtk. J. W. van der Plas;
s.s. **Vivipara:** 1e stm. J. S. Schregardus, 2e stm. F. de Vries, hoofdvoeding L. H. H. L. Leithuysen;
s.s. **Vlieland:** gezagv. K. Prins, 1e stm. C. A. Koppendraaier, 2e stm. A. G. Kroon, 3e stm. C. B. Slieker, 4e stm. G. van Seters, hfd.wtk. K. L. Schuring, 2e wtk. W. A. M. Bouma, wnd. 3e wtk. J. G. van Werd, 4e wtk. A. E. de Bruyn, wnd. 4e wtk. J. P. A. M. Ghuys, 5e wtk. E. C. M. Verhamme, 5e wtk. A. J. Ruikes, 5e wtk. C. A. de Koning, radio-off. W. A. Laan;
s.s. **Zafra:** gezagv. G. Heising, II.stm. D. van der Vorm, II.stm. P. H. Visser, wnd. 2e wtk. H. E. Daniels, wnd. 3e wtk. J. P. G. A. Plantinga, 5e wtk. A. Harkink, 5e wtk. C. G. Volmer, radio-off. A. A. M. Lapidaire;
s.s. **Zaria:** wnd. 4e wtk. N. Z. van der Zwan.

Aangesteld als:

sch.vakman I: sch.vakman II A. W. Jansen.

Uit dienst getreden vlootpersoneel:

2e stm.: J. Knip;
5e wtk.: A. J. Overheul, A. J. Wiersma, J. Douma.

Tijdelijk tewerkgesteld „Shell Tankers (U.K.) Ltd”:

1e stm.: J. S. de Jong (aan boord m.s. „Darina”);
1e stm.: L. A. Veer (aan boord m.s. „Naticina”).

In tijdelijke dienst „Petroleum Development Oman Ltd.”:

1e stm.: G. C. Peters.



Bruidspaar van de maand

In het augustus-nummer van „Tussen Schip en Ka” zult u tevergeefs hebben gezocht naar een bruidspaar van de maand. Hoewel ons door een onzer zeevarenden een foto was toegezegd, hebben wij daarop tevergeefs zitten wachten.

De gegadigde voor deze maand heeft echter woord gehouden. Het was 5e werktuigkundige J. G. van der Poel, die op 10 augustus jl. te Zwolle in het huwelijk trad met mej. J. Lindeman. Direct na de huwelijksvoltrekking zocht het jeugdige echtpaar verkoeling onder de bomen voor de felle zon, waar de fotograaf dit plaatje maakte.

In dienst getreden



mevr. E. P. M. Spaans-Hugens
Sectie DFM/3
per 23.7.73



mej. M. W. G.
van der Linden
Sectie DFF/4
per 6.8.73



mej. M. de Jager
Sectie DFF/4
per 6.8.73

Mutaties walpersoneel

in de periode van 11 juli tot en met 10 augustus 1973

In dienst:

- 1.8: dokter J. M. Abarbanel - DF/1 (ex S.N.V.);
- 1.8: mevr. J. R. R. Barneveld-Wils - DF/1 (ex S.N.V.);

Uit dienst:

- 1.8: H. M. Stoll - DF/1;
- 1.8: P. C. L. van Harten - DFP/1 (pensioen);
- 1.8: T. M. I. de Koning - DFM/23 (pensioen);
- 1.8: T. Wagenaar - DFM/4 (pensioen);
- 1.8: J. G. van 't Oever - DFP/2 (pensioen).

Interne mutaties:

- 1.8: F. Haak van DFM/3 naar DFM/4.

Jubileum:

- 31.7: A. Baljet - DFM/2 - 25 jaar.