

# **schip en ka**

september 1978



## Dank

Ter gelegenheid van mijn afscheid van Shell Tankers wil ik mede namens mijn vrouw al mijn collega's op de vloot zowel als aan de wal hartelijk bedanken voor het prachtige en tegelijk nuttige geschenk in de vorm van een bureau dat mij op 14 juli jl. door de heer Van Heeswijk namens u allen werd aangeboden. Het zal mij tot in lengte van dagen blijven herinneren aan de goede tijd welke ik gedurende zo vele jaren temidden van prettige collega's bij Shell heb gehad. Hierbij betrek ik ook de oud-collega's van de vloot verenigd in de C.N.O.O.K.S., die mij bij monde van de heer Olie een sierlijk gebruiksvoorwerp (karaf) schonken, waarvan het gebruik – zij het met mate – aanbevolen wordt.

Tevens heb ik de vele blikken van belangstelling gepaard gaande met goede wensen, welke velen mij mondeling, per brief en telegrafisch deden toekomen, erg gewaardeerd.

Ik wens u en uw gezinsleden gezondheid en geluk toe en hoop dat het ons allen en Shell Tankers goed moge gaan!

E. van 't Slot



## Verkocht

Op 23 juli jl. is de „Atys” overgedragen aan kopers in Shanghai. Ook de „Mitra” is inmiddels verkocht aan slopers in Taiwan, waar het schip binnenkort zal arriveren. In ruil voor de „Mitra” zal Shell Tankers B.V. het beheer krijgen over de „Laconica”, welk schip in de loop van deze maand door Shell Tankers U.K. aan ons zal worden overgedragen.

## Shell en Zuidelijk Afrika

In verband met de versterkte aandacht die door de publiciteitsmedia wordt geschonken aan de olieleveranties aan Rhodesië, wijst Shell er nogmaals op, dat de Britse regering vorig jaar een commissie heeft ingesteld onder leiding van de heer Bingham om de leveringen van olie aan Rhodesië te onderzoeken.

Aan dit onderzoek werkt Shell volledig mee. Het rapport van deze commissie zal binnenkort aan de Britse Minister van Buitenlandse Zaken worden uitgebracht.

Zolang dit rapport niet is gepubliceerd en daarop de officiële reactie van de Britse regering niet is vernomen, acht Shell het onjuist op persberichten commentaar te geven.

## Laatste embleem-uitreiking

In ons vorige nummer, waarin de „Slot”-editie, lieten wij aan de hand van een fotomontage zien wat voor neventaken er rusten op een adjunct-directeur.

De laatste embleemuitreiking die de heer Van 't Slot verrichtte alvorens met pensioen te gaan vond plaats tijdens zijn verblijf in Vigo - Spanje op 16 juni jl. Het was een embleem voor 10 jaar dienst, dat hij uitreikte aan scheepsvakman I H. Bouza Alonso. Dit geschiedde in het kantoor van onze vertegen-

woordiger in Vigo, de fa. Estanislao Durán en Hijos. Bij deze uitreiking waren aanwezig van de directeur van het Spaanse agentschap Don Casimiro Durán en Don Alberto Durán, alsmede de heer Vila en de opvolger van de heer Van 't Slot als hoofd van de afdeling Personeel, de heer Van Dalen. Bijzonder verrast was de jubilaris, die op 19 april 1978 tijdens dienst op zee de 10 jaar had volgemaakt, om door onze gewezen adjunct-directeur in het Spaans te worden toegesproken.

## Ultima entrega de emblema

*La última entrega de emblema efectuada por el señor Van 't Slot antes de jubilarse tuvo lugar el día 16 de junio último, durante su estancia en Vigo. Se trataba del emblema por diez años de servicio que entregó al maniobrista especializado señor H. Bouza Alonso. El acto se celebró en la oficina de nuestros agentes en Vigo, la casa Estanislao Durán e Hijos. Estuvieron presentes Don Casimiro y Don Alberto Durán, ambos directores de dicha*

*agencia, así como el señor Vila y el señor Van Dalen, sucesor del señor Van 't Slot como jefe del departamento de Personal.*

*El señor Bouza, que había cumplido los diez años con la Compañía el día 19 de abril, hallándose de servicio en el mar, se mostró gratamente sorprendido cuando nuestro antiguo director adjunto le dirigió la palabra en castellano.*

### Verzoeken

voor  
scheeps-  
informatie  
te  
bellen:

(010) 130954

m.s. Abida  
m.s. Acila  
m.s. Acmaea  
m.s. Acteon  
s.s. Capiluna  
s.s. Capisteria

(010) 130955

s.s. Capulonix  
m.s. Cinulia  
m.s. Cranía  
m.s. Dallia  
m.s. Daphne  
m.s. Diadema

(010) 130956

m.s. Diloma  
m.s. Dione  
m.s. Dosina  
m.s. Felania  
m.s. Fossarina  
m.s. Fossarus  
m.s. Fulgur

(010) 130957

s.s. Khasiella  
s.s. Kylix  
s.s. Lepton  
s.s. Lovellia  
s.s. Macoma

(010) 130958

s.s. Marinula  
s.s. Meta  
s.s. Mitra  
s.s. Mytilus  
m.s. Niso  
s.s. Ondina  
s.s. Onoba

(010) 130959

s.s. Patro  
s.s. Sepia  
s.s. Viana  
s.s. Vitrea  
s.s. Zafra  
s.s. Zaria

# Routeringsadviezen

*De gegevens over tijdwinst (en -verlies) verkregen door de routeringsadviezen van het KNMI en het „Bracknell” weerstation op te volgen – zulks gedurende het winterseizoen 1977-1978 – zijn thans ter beschikking gekomen. Juist omdat nog wel eens wordt getwijfeld over het nut hiervan, gaan wij hieronder wat dieper in op de behaalde resultaten met zowel Britse als Nederlandse Shell-tankers als gecharterde schepen.*

Duidelijk is gebleken dat, zeker bij oversteek van de Atlantische Oceaan, in tijd – en dus in bunker- verbruik – besparingen mogelijk zijn door de adviezen van het KNMI op te volgen. Minder sterk is dit bij „weerrouting” voor die schepen die de Grote Oceaan overstaken, zeker in oostgaande richting.

## Atlantische Oceaan

In het winterseizoen 1977/1978 werden door het KNMI 29 schepen westwaarts begeleid met routeringsadviezen. Hiervan voeren 20 schepen van N.W. Europa naar het Caraïbische gebied, 9 naar de oostkust van de Verenigde Staten. Door dit totaal van 29 schepen werd een tijdwinst gemaakt van 249 uur, ondanks dat als gevolg van de routeringsadviezen niet de kortste route werd gevolgd, d.w.z. de grootcirkelroute. Na aftrek van de kosten die voor de adviezen aan het KNMI zijn verschuldigd en van telegramkosten, bleek de besparing – als gevolg van lager bunker- verbruik – \$ 24.920 te zijn. Slechts vier schepen deden langer over de reis dan wanneer de kortste route zou zijn gevolgd, al dient daar onmiddellijk aan te worden toegevoegd dat in twee gevallen dit de schuld van de scheepsleiding was, die de adviezen in de wind sloeg.

Minder eclatant was de tijdwinst van de 41 schepen die oostwaarts over de Atlantische Oceaan werden geadviseerd omtrent de routing. Zij voeren alle, op twee na, van het Caraïbisch gebied naar N.W. Europa. Alhoewel ook hierbij in twee gevallen het routeringsadvies niet werd opgevolgd, blijkt dat slechts 10 van de 41 gerouteerde schepen een tijdwinst behaalden. Na aftrek van de kosten voor de routeringsadviezen, was er een nadelig saldo van \$ 3053.

Vergelijken we de gemiddelde tijdwinst per schip gemaakt tijdens het afgelopen winterseizoen voor de Atlantische route met die van vorige jaren, dan is er toch een stijging waar te nemen, als volgt:

1974/1975 : 2.15 uur winst per schip  
1975/1976 : 1.98  
1976/1977 : 1.55  
1977/1978 : 4.02

Na aftrek van het totaal aan het KNMI verschuldigde, blijkt voor het oostgaande en westgaande verkeer op de Atlantische Oceaan tezamen een bunkerbesparing te zijn verkregen van \$ 21.867.

## Grote Oceaan

De routeringsadviezen voor de oversteek van de Grote Oceaan werden gegeven door „Bracknell” weerstation. In het winterseizoen 1977/1978 werden 15 schepen in westgaande richting gerouteerd, waarvan er 3 van het Panamakanaal naar Japan voeren. De overige 12 van Los Angeles/San Francisco/Long Beach naar het Midden-Oosten.

Acht van deze schepen behaalden een tijdwinst, 1 won noch verloor tijd, doch 6 schepen verloren wel degelijk tijd. Desondanks werd door deze schepen totaal een winst geboekt van 90.6 uur, waardoor een bunkerbesparing van \$ 34.910 werd verkregen. Van de schepen die tijd verloren als gevolg van het opvolgen van de weerrouteringsadviezen was er één die alleen al 84 uur voor haar rekening nam. Bijzonder hoog, maar ten dele te wijten aan de 1 tot 1½ knoop lagere snelheid waarmee het voer dan was opgegeven.

In oostwaartse richting voeren 11 gerouteerde schepen over de Grote Oceaan, namelijk van het gebied Singapore/Seria naar Los Angeles/San Francisco/Long Beach. Hierbij behaalden slechts 2 schepen een tijdwinst, 2 wonnen noch verloren tijd, doch maar liefst 7 schepen deden langer over de reis dan wanneer de kortste en meest voor de hand liggende route zou zijn gevolgd. Geen wonder, dat daardoor op deze groep van schepen een groot verlies in tijd moest worden geboekt, namelijk 221.8 uur, bij een totaal extra bunker- verbruik ter waarde van \$ 100.266. Ook hierbij weer twee schepen die met een lagere snelheid voeren dan was opgegeven en daardoor respectievelijk 69 en 61 uur langer over de oversteek deden.

Toch zijn juist de resultaten van deze laatste groep van schepen aanleiding om een kritisch onderzoek in te stellen. Immers, oost- en westgaand over de Grote Oceaan tezamen genomen, levert – rekening houdende met de kosten van het routeren – een verlies op van bijna \$ 78.000. Voor zover valt na te gaan in dit stadium, moet dit voornamelijk worden geweten aan de neiging van „Bracknell” de schepen te adviseren zuidelijker te varen dan nodig is, waarbij dus een „mooi-weer”-overtocht wordt gezocht in plaats van een oversteek die zo weinig mogelijk tijd vergt i.v.m. de weersomstandigheden.

## Vlootcirculaires

In de periode 16 juli tot en met 15 augustus 1978 verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR berichten.

No.	Datum	Onderwerp
1399	21.7.78	De rationalisering van de bedrijfsvoering van GHV-schepen
1400	21.7.78	Opvolging DFP (PCOR)
1401	25.7.78	Liberiaanse diploma's
1402	26.7.78	Aandrijven van schip tegen SBM
1403	27.7.78	Wijziging minimum maandloon koopvaardij (PCOR)
1404	31.7.78	Brandstofkwaliteit
1405	31.7.78	Koersen (PCOR)
1406	4.8.78	Tekenen van stukken in onbekende taal (PCOR)
1407	8.8.78	Schaderapport no. 143
1408	15.8.78	Verzending privépost opvarenden (PCOR)

# Drie drenkelingen



„Wät?,” zei de notaris op Curaçao, terwijl hij mij vorsend en ongelovig opnam. „Weet u wel wat u daar beweert, kapitein?” „Ja zeker,” zei ik.

Wij hadden de scheepsverklaring ondertekend; eerst ik, daarna twee van zijn mollige meiden als getuigen, tenslotte de notaris zelf, en wij praatten nog even na.

„Maar dat is iets héél bijzonders. Daar heb ik nog nooit van gehoord.”

Als normaal mens zie je zelden een notaris. Hoogstens wanneer je een huis koopt, in scheiding ligt of dood bent. Verder niet, en dat is geen gemis, want notarissen zijn weliswaar erg vriendelijk, maar weinig opwindend. Nu zat ik echter tegenover een zeldzaam en interessant exemplaar met fonkelende ogen, die zojuist iets had vernomen waarvan hij nog nooit had gehoord. Wel, wel. Ik had hem verteld hoe wij met de „Crania” midden in de Caraïbische Zee driehonderd mijl van St. Lucia drie vissers van dat eiland in een open bootje hadden gepraaid. Niets bijzonders. Hoe zij naar ons hadden geroepen al negen dagen lang stuurloos rond te drijven. Niets bijzonders. Dat wij hen aan boord hadden genomen, en hun boot ook. Ja, ja; even had het geleken dat de notaris zou ontwaken, maar dat was een vergissing.

Ik had hem verteld hoe zij met knikkende knieën hadden rondgestrompeld en zich steeds even hadden moeten vasthouden; hoe zij na een lichte maaltijd met veel water en na een douche, in het scheeps-hospitaaltje op de bedden en een extra matras schots en scheef in slaap waren gevallen, drie tanige, zwarte, vervellende kerels in rode „Crania”-voetbalbroekjes.

Maar toen ik had verteld dat zij niet via hun consul in Caracas per vliegtuig behoeften te worden gepatriëerd, waarbij zij hun boot uiteraard op Curaçao hadden moeten achterlaten, maar dat de Maatschappij mij die morgen per telex toestemming had gegeven op weg naar Engeland honderd

mijl òm te varen en hen bij St. Lucia met boot en al te ontschepen, was de notaris plotseling zeer wakker overeind geschoten en had hij nauwelijks beheerst geroepen: „Nu breekt mijn klomp, hoor! Shell, de grote, zakelijke Multi-National is begaan met het lot van drie arme sloebers? En u gaat ze met uw tanker naar huis brengen? Maar dat is uniek! Dat zou ik maar eens in de krant zetten! Wat kost dat wel niet?”

Daarop hadden de malse meiden eveneens het decorum verloren en waren opgewonden in het Papiament met de andere secretaresses gaan kwetteren, en hoewel ik er geen lor van had verstaan, hadden hun onverholen blikken zuiver Nederlands gesproken: ik was de vertegenwoordiger van een Groot Wonder.

Op maandag 19 juni waren schipper George Constantine en zijn bemanning John Joseph en Lionel Alexander met hun 10-meter boot „St. Michael” van Vieux Fort uitgevaren. Zoals elke morgen waren zij gelijk met de hele vloot tegen vijven vertrokken en de identieke scheepjes joegen voortgestuwd door 35PK buitenboord-motoren, elk naar hun favoriete stekkie.

John en Joseph hadden een vriendin, maar George was echt getrouwd en had „about seven” kinderen. De mannen plachten een paar uur te vissen in zicht en onder lij van de hoge bergen van hun tropische eiland en hun vrouwen wisten dat zij voor de middag weer thuis zouden komen. Dan verkochten zij de vangst en verdeelden de opbrengst in vijf gelijke delen: een deel voor elk gezin, een deel voor de boot en één voor de motor. Het potje voor de boot bevatte meestal wel wat geld, want het houten vaartuig was degelijk gebouwd en eiste, behalve af en toe een kwast verf, weinig onderhoud. Hun vistuig, dat uit dezelfde pot werd gefinancierd, bestond uit een paar haspels dik garen, een handvol haken en kunstaa.

De motorpot daarentegen was altijd leeg. Olie en benzine waren duur, het ding zóóp brandstof, en als George over uitgelopen lagers en gebroken krukasjes begon, kreeg zijn verweerde kop een hoogst zorgelijke uitdrukking. Zij leidden een arm, weinig enerverend en geregeld bestaan.

Tot 19 juni.

In de loop van die dag verloren zij door een zware en langdurige regenbui hun eiland uit het oog. Toen het weer was opgeklaard wisten zij niet in welke richting de thuishaven lag. Zij voeren met snel stijgende ongerustheid tot de tank en beide jerry-cans leeg waren, waarna het vertrouwde brommen van de motor plaats maakte voor een huiveringwekkende stilte.

Het is altijd interessant om met experts van gedachten te wisselen. Onze gasten, eenvoudige lieden, die hun eigen geboortedatum niet kenden en slechts met veel gezwoeg hun naam konden schrijven, waren experts. Zij wisten letterlijk alles van vissen in de Caribbean, maar hun grote kennis vertoonde een merkwaardig hiaat. Zij hadden nog nooit van Hollandse Nieuwe gehoord en waren ervan overtuigd dat het eten van rauwe vis subietelijk kanker zou verwekken. Zij zouden zich liever laten doodhongereren dan dat te riskeren.

Op 19 juni hadden zij samen achttien lucifers. Zij stookten vuurtjes van doften en roosterden en aten twee dagen vis. Toen waren alle lucifers en doften op en bleef het visgerei verder binnen boord. Ook het drinken was een probleem. De meeste regenbuien waren van te korte duur om hun lorrige kledij zoutvrij te spoelen; slechts af en toe konden zij een slok water uit hun vodden wringen.

Slapen was vrijwel onmogelijk. De boot lag voortvurend dwarszees te rollen en schepte af en toe water.

„Bailing and praying was all we did,” zei Lionel. Na zeven dagen verscheen er een tanker. Zij zwaaiden met een olejas, maar werden niet gezien. De volgende dag kwam er weer een schip, maar ook dat voer onverstaanbaar verder.

„Then we felt really bad.”

Wij arriveerden tegen de schemering op de negende dag, maar waren na even poolshoogte nemen ook bijna weer doorgevaren, omdat de mannen zo kalm in hun boot zaten. Geen gezwaai of geschreeuw: schijnbaar een paar vissers die zich klaar maakten voor een rustige nacht. Maar dicht passerend zagen wij in de vallende duisternis door onze kijkers dat zij op de bodem gekniel lagen en voortdurend kruisjes sloegen.

Daarna ging alles snel.

Halverwege de rondtorn was de machine al manoeuvreerklar en even later lagen wij langs zij en kwamen er drie kerels langs de loodsladder omhoog kruipen. Op een stoker en een paar Mah Jong-fanaten na, was plotseling de hele bemanning aan dek. Met onvervalst, voor-oorlogs piraten-enthousiasme gleeed een gewoonlijk wat suffe Chinees langs de touwladder naar beneden. Hij dartelde als een aap op al zijn poten door het wankele scheepje, maakte vanglijnen vast,

door F. A. Visser  
gezagvoerder m.s. "Crania"

knoopte de motor aan een hieuwlijn, schoof voor en achter stroppen onder de boot, bevestigde die aan takels van de store-davits, en stond binnen een paar minuten hijgend en grijnzend weer aan dek. In de haast bleek een van de aangeslagen takels een schijf minder te hebben dan het andere, maar dit gemis werd ruimschoots opgeheven door het gewicht van Meester Jousma aan het halende part.

Groot gebrul: „Eééén, hò! Eééén, hò! Eééén, hò!”, en in no time trokken wij met z'n dertigen de boot uit het water. Wij hervatten koers naar Curaçao en hesen het zware kreng – dat bovendien half vol water stond – verder op. Onder het licht van de deklampen werd het vaartuig tenslotte met moeite over de railing binnen boord gesleurd en aan dek gesjord.

Die nacht waren er drie uitgeputte maar zeer tevreden mannen op de planeet, en zij sliepen op ons schip!

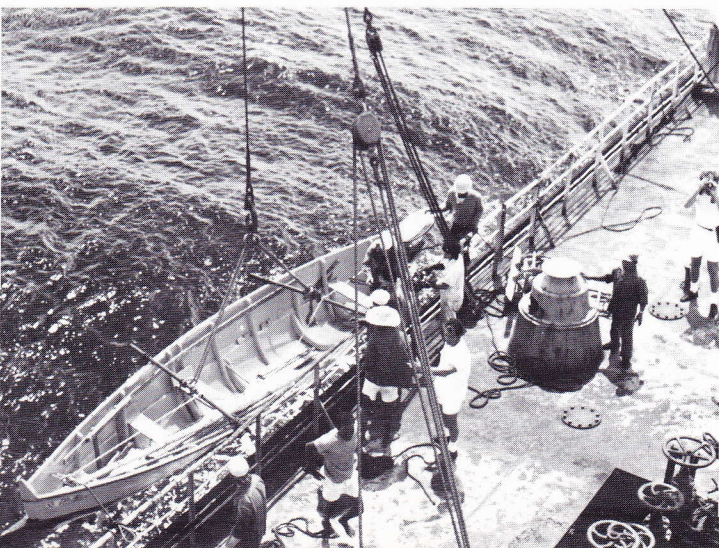
Op Curaçao was iedereen er maar druk mee. Een immigratie ambtenaar en een vertegenwoordiger van het Leger des Heils gingen kleren en schoei- sel met hen kopen, maar aangezien zij nog nooit schoenen hadden gedragen, verdwenen die na een half uurtje onwennig rondstappen in de kast van het hospitaal; de Raffinaderij stelde, door bemoeienis van de heer Dania van het Agentschap, 100 liter benzine tweetakt- en motorolie beschikbaar; Pater Fakkeldij bracht uit de stad een grote tube speciale versnellingsbakolie voor het staart- stuk; de machinisten keken de motor na en lieten die, met de schroef in een vat zeewater, met wel- luidend geronk proefdraaien; de bootzman ver- strekte een litertje gele verf, een nieuwe vierduims kwast en wat oude plankjes, zodat de mannen hun vaartuig weer van een vrolijk kleurtje en een paar doften konden voorzien; temidden van dit drukke scheepswerfgebeuren op stuurboords achter- schip van de „Crania”, zat de Cassab op zijn hur- ken, rustig, onverstoort en zorgvuldig als een kleine neringdoende jukken te fabriceren en stroppen te splitsen, opdat wij de boot, als het blijde ogenblik gekomen zou zijn, met onze boom professioneler te water konden laten dan wij hem eruit hadden getild.

Op 3 juli maakten wij om 15.40 een elegante en majesteitlijke zwaai op de rede van Vieux Fort. Een klapje achteruit om de vaart uit het zwaar beladen schip te halen en de boot van onze gasten te kunnen strijken. Binnen luttel minuten waren wij weer onderweg en wij gaven drie lange, sonore stoten op de fluit ten afscheid.

„En, schipper,” had ik gevraagd, voordat George als laatste op de loodsladder was gestapt, „mor- gen weer vissen, zeker?” Hij had even gewacht en mij ernstig aangekeken.

„No, skipper,” had hij gezegd, „tomorrow I'll be in church.” Daarna had hij zich snel laten zakken, de motor gestart en was hij vol gas onder onze boeg langs naar huis gestoven, huppelend over de gol- ven in een wolk van wit schuim.

(P.S. Meester Jousma weegt 112 kg.)



# Boekbespreking



## De andere wereld van de kleine Elizabeth door: A. Hoekmeijer

*Uitgave: De Boer Maritiem*  
*Prijs: f 27,50*

Het is alweer een drietal jaren geleden, dat in de pers veel aandacht werd besteed aan de terugkomst in Nederland van Adriaan Hoekmeijer die, met vrouw en kind, een wereldreis had volbracht met zijn zeilschip „Elizabeth”. Kort daarop verscheen van zijn hand het boekwerk: „De grote wereld en de kleine Elizabeth”, waarin met talloze foto's een beeld werd gegeven van de welhaast unieke prestatie van dit zeezeilersgezinnetje. Hoe zeer deze uitgave is aangeslagen, moge blijken uit de verschijning – vorig jaar – van de tweede druk hiervan.

Thans is echter een vervolg hierop verschenen, getiteld: „De andere wereld van de kleine Elizabeth”. Hierin geeft Hoekmeijer – naast een aantal bijzonder fraaie door hem vervaardigde tekeningen en schilderstukjes – in prettig leesbare tekst weer wat zijn ervaringen en indrukken zijn die hij op deze driejarige reis om de wereld opdeed. Zelfs wanneer men zelf geen zeiler is, raakt men toch geboeid door wat deze man ons te vertellen heeft. Het is het relaas van zijn (en zijn vrouw, laten we haar inzet vooral niet vergeten) pogingen om de reis financieel rond te krijgen (o.a. door met toeristen korte zeereizen te maken); maar ook boeien ons de conclusies die hij trekt na al zijn contacten met havenautoriteiten, andere zeilers en – wat wij geneigd zijn te noemen – primitieve volken.

### Rotterdam Maritiem '78

*Uitgave: Rotterdamsch Nieuwsblad*  
*Prijs: f 24,50*

Een 144 pagina's dikke uitgave, boordevol foto's (zwart/wit), genomen rond de grote manifestatie in Rotterdam waarover wij in een der vorige edities reeds schreven. Onder de vele bezoekers aan Rotterdam op 20 en 21 mei jl. (schattingen lopen

uiteen van 100.000 tot een kwart miljoen) waren er zeer velen, sjouwend met bijzonder uitgebreide foto-apparatuur. Uiteindelijk was het een unieke kans om allerhand imponerend varend materiaal uit vervlogen tijden op de film vast te leggen. Het Rotterdamsch Nieuwsblad, wier 100-jarig bestaan mede aanleiding was voor Rotterdam Maritiem '78, moet zijn fotografen wel bijzonder strategisch hebben opgesteld, want de opnamen in dit boekwerkje gevat, zullen nauwelijks worden geëvenaard door die duizenden amateurs. Het geheel vormt een fraai aandenken aan de manifestatie, mede omdat niet alleen statige zeezeilschepen, oude sleepboten, fraaie tjalken en ander varend spul hierin zijn opgenomen, doch ook menig intiem plaatje van het Koninklijk gezin en de men- senmassa op de kaden.

## Terugblik

*op driekwart eeuw zeevaartonderwijs  
in Vlissingen*

Een zekere mijnheer „X” schrijft in de „Vlissingse Courant” van 16 juli 1901 onder „Ingezonden stukken” over het toen bestaande vraagstuk of Vlissingen behoefte heeft aan een Rijks Hogere Burgerschool. In Zeeland zijn op dat moment aanwezig twee Rijks Hogere Burgerscholen en een gemeentelijke inrichting van dien aard. De Zeeuwen hebben dienaangaande dus geen klagen, doch de zeevaartscholen schijnen niet zuidelijker te kunnen komen dan Rotterdam. De jongelui uit het gewest Zeeland, die de zee tot hun toekomstige arbeidsveld kiezen, ondervinden de grootste moeilijkheid waar het betreft hun opleiding voor stuurman. Het noorden van het land is in dit opzicht zeer goed bedeed. Zeevaartscholen te Scheveningen, Den Helder, Vlieland, Harlingen, Schiermonnikoog, Terschelling, Delfzijl, Rotterdam en de Rijksskweekscholen voor de zeevaart te Leiden en te Amsterdam. Schrijver van het ingezonden stuk gaat verder met te vermelden dat in oktober 1901 drie plaatsen moeten worden vervuld bij het Loodswezen in Vlissingen, en „is het dan niet

treurig dat geen enkele Vlissinger in aanmerking kan komen omdat niemand de vereijste graad daarvoor bezit?”

Mijnheer „X” eindigt met de navolgende woorden: „En nu wensch ik van harte dat de Vlissingers, die vervuld zijn van ijver om hunne woonplaats op den weg van den vooruitgang te brengen, allen overtuigd zullen worden van de waarheid – wat het zwaarst is, moet het zwaarste wegen – en dat met vereenigde krachten alles in het werk gesteld zal worden om in Vlissingen in de eerste plaats eene flinke Zeevaarkundige school te doen vestigen.” Bij het lezen van het artikel van Mijnheer „X” proeft men de sfeer van die tijd. Het begin van de 20e eeuw. Vlissingen had het niet breed. De ineenstorting van de plaatselijke economie was nog zeer goed waar te nemen. De Scheldewerf en de bootdiensten op Engeland waren in opkomst, zij het dan nog met vele financiële problemen.

De jonge Vlissingers zoeken werk. Velen willen naar zee, doch een opleiding voor stuurman was een onbetaalbare zaak.

Die roep om een zeevaartschool in Vlissingen was toch niet tevergeefs. Met ongewone voortvarendheid werd daarna gewerkt aan de oprichting van een Vlissingse Zeevaartschool en op 1 mei 1903 was de opening een feit! Aanvankelijk alleen voor de opleiding tot stuurman doch vanaf 1 mei 1907 kwam er ook een opleiding van „machinisten ter koopvaardij”.

Opricht in 1903 als vereniging „Zeevaartschool”, nu geworden tot Maritiem Instituut „De Ruyter”. 75 jaar om op terug te zien. Dat doet men ook in Vlissingen. Niet alleen met een herdenkingsbijeenkomst, vlootshow, tentoonstelling, winkelactie en feestavond, maar ook met een gedenkboek, getiteld „Terugblik”.

Hierin wordt teruggekeken op driekwart eeuw „De Ruyterschool” en op de evolutie in de scheepvaart, maar ook op de periode van veranderingen, aanpassingen en herstructureringen. Andere tijden, andere erorden. Niet alleen het onderwijs verandert, er wordt ook gedemocratiseerd.

Terug„blik” is een kostelijke uitgave geworden. Vooral zij die in Vlissingen hun opleiding genoten als „blik” (de benaming van de Vlissingse bevolking voor zeevaartschoolleerlingen) zullen er met genoegen in lezen. Het kost tien gulden en is in de boekhandel in Vlissingen te koop. Belangstellenden kunnen dit bedrag ook overmaken op giro-nummer 569243 t.n.v. Stichting Zeevaartschoolbelangen in Vlissingen.

## Tafeltennis

Een van de meest middelen aan boord steeds tafeltennis. Sentiële punten van zaam bekend zijn. Nogal eens verwarrd dat wij hieronder in tafeltennis weergev

Het spel wordt gew het eerst 21 punten door beide spelers 2 hij winnaar die het scoort dan zijn tegen of 23-21.

### Recht van service

Het recht om te be wordt bepaald door Wisselen van service punten. Als beide pa ben wordt er om be een verschil van 2

### Serveren

Bij het serveren go

# Met pensioen

Kort na het einde van de oorlog, in juni 1945, ontvingen wij een sollicitatie van de heer G. F. de Boer als stuurmansleerling. Dat is toen niet doorgegaan, maar hij gaf de moed niet op. Na het elders behalen van zijn jaar vaartijd en aansluitend zijn 3e rang probeerde hij het opnieuw en met succes. Op 9 juli 1947 tekende hij een arbeidsovereenkomst met de NIT, maar het duurde tot 15 september daaraanvolgend eer hij met de KLM naar Singapore vertrok om aldaar enige dagen later als 4e stuurman op de „Ovula” te stappen. Maar al spoedig daarna werd hij naar de small craft bij Nieuw Guinea overgeplaatst en zien wij hem vanaf 4 november van dat jaar als waarnemend 1e (!) stuurman dienst doen op de „Soedoe”, „Ninyak Tanah” en „Mac Cluer”. Daarna volgden nog een kleine 10 maanden als Commanding Officer op de LCT 202 en ruim 9 maanden als 3e stuurman op de „Ena” waarmee de eerste dienstperiode werd besloten; het was inmiddels november 1949 dat hij met verlof kwam.

Ook de beide volgende dienstperioden speelden zich hoofdzakelijk in het Verre Oosten af, maar begin 1952 kwam ook de West aan de beurt, toen hij inmiddels 2e stuurman was geworden en als zodanig 15 maanden op de „Chepita”, „Rosaura” en „Frasca” in de Caraïbische wateren dienst deed.

Na genoten verlof keerde hij nog eens naar Curaçao terug en kreeg de „Theobaldius” toegewezen, maar de volgende dienstperiode was als 1e stuurman op de diepzeevloot, nl. de „Coryda”. Op 19 oktober 1966 werd hij met zijn eerste commando belast en wel over de „Kryptos” en vanaf dat moment heeft hij velen van onze schepen onder zijn bevelen gehad, zoals de „Acteon”, „Vasum”, „Patro”, „Sepia”, „Dione”, „Niso” en „Fossarina”.

Helaas liet midden vorig jaar zijn gezondheid niet meer toe dat hij weer naar zee vertrok en heeft hij zich reeds geruime tijd op zijn pensioen kunnen voorbereiden, waar hij – naar wij met vele vrienden en collega's hopen – vanaf 1 oktober a.s. nog vele jaren temidden van zijn gezin van zal kunnen genieten.

Evenals bovenvermelde collega solliciteerde de heer D. A. C. Vermeulen in 1946 voor plaatsing als stuurmansleerling maar ook hij behaalde zijn vaartijd elders.

Op 1 januari 1948 trad hij als 3e stuurman in dienst bij de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij en vertrok spoedig daarna als supernumerary met de „Clavella” naar de West. Met tweemaal een onderbreking voor verlof duurde zijn tewerkstelling daar tot 28 juli 1954, waarna hij als 2e stuurman op de „Marisa” naar Nederland kwam. Vanaf 2 januari van dat jaar had hij weliswaar voor de C.S.M., maar op de „Patella” dienst gedaan, een Engelse Shell-tanker die toen met lokaal personeel was bemand en Noord-Amerikaanse havens aan de oostkust van asphalt voorzag.

Na nog een dienstperiode van bijna 1 1/2 jaar als 2e stuurman op de „Marpessa” volgde half 1957 promotie tot 1e stuurman op de „Saroena” en na ruim 5 jaar als zodanig werd hij met een drietal collega's geselecteerd voor het eerste team van veiligheidsinstructeurs. Na een opleiding als zodanig droeg hij zijn kennis op 9 van onze schepen aan de officieren en bemanning over, waarna hij in november 1963 zijn normale dienst hervatte.

Ruim een jaar later, op 23 december 1964, volgde zijn promotie tot gezagvoerder en kreeg hij het commando over de „Gouldia”, een van de 5 „G”-schepen die toen in het Verre Oosten van de Engelsen werden overgenomen. Sindsdien voerde hij het bevel over vele klassen schepen van onze maatschappij, zoals „Cinulia”, „Korenia”, „Kylix”, „Arca”, „Vasum”, „Philine”, „Dallia”, „Sepia”, „Niso”, „Fossarus” en „Marinula”, in welke rij dus alleen de „Cap”-, „O”- en „Z”-klasse ontbreken. Zijn laatste commando was over de „Cinulia”, hetwelk hij rond half augustus aan zijn opvolger overdroeg.

Nu hij met ingang van 1 oktober 1978 de dienst met pensioen gaat verlaten, wensen wij hem nog vele goede jaren toe. Want wat hem betreft willen wij nog niet van „rust” spreken daar het ons bekend is daarmee allerminst op zijn lijn te zitten.



G. F. de Boer



D. A. C. Vermeulen

populaire ontspannings-  
an onze schepen is nog  
hoewel de meest es-  
de spelregels genoeg-  
eek onlangs dat er toch  
aan boord is. Vandaar  
t kort de spelregels van

innen door degene die  
heeft behaald. Wanneer  
punten zijn behaald, is  
erst twee punten meer  
stander, dus b.v. 22-20  
innen met de service  
het lot.  
vindt plaats na elke 5  
lijnen elk 20 punten heb-  
parten geserveerd tot er  
punten is.

it men de bal vanaf de

vlakke hand in de hoogte en slaat dan, via zijn eigen helft van de tafel op die van de tegenstander. Bij het serveren mag de tafel niet worden aangeraakt en moeten bal en bat achter de witte lijn zijn.

Raakt de bal bij de service het net, dan mag eenmaal opnieuw worden geserveerd.

## Terugslag

Bij de terugslag en alle daarop volgende slagen moet de bal direct in het speelveld van de tegenstander komen. Via het net is geen bezwaar. De bal mag nooit meer dan eenmaal op de speelhelft stuiten alvorens te worden teruggeslagen.

## Een bal is ongeldig:

- als bij het serveren het net wordt geraakt (mag eenmaal over worden gedaan)
- als geserveerd wordt vóór de tegenstander gereed is (hij moet dan ook geen poging doen de bal te raken).

## Het winnen van een punt

Speler winst een punt als tegenstander:

- fout serveert

- wanneer de tegenstander met zijn hand het speelveld aanraakt, zolang als de bal in het spel is

- als de tegenstander bij het terugslaan de bal in het net slaat, of geen kans ziet de bal op de tafel te houden.

## Dubbelspel

Bij het dubbelen, dus twee personen aan elke kant van de tafel, gelden vrijwel dezelfde regels, met uitzondering van

## Serveren

Men serveert altijd van rechts naar links, waarbij de bal ook zuiver op de linkerhelft van de tegenspeler terecht moet komen. De witte lijn in het midden van de tafel is hierbij bepalend.

## Wisselen

Dit gebeurt ook na elke 5 gescoorde punten, maar op het moment dat de tegenpartij aan service komt, moeten de andere twee spelers van plaats verwisselen. Hierdoor komen alle vier de spelers om beurten tegenover elkaar te staan.

## Terugslag

Bij het dubbelen moeten de spelers aan elke zijde van de tafel om beurten terugslaan. Degene die serveert mag dus de terugkomende bal niet slaan, dat moet zijn partner doen. Tot slot een paar grondregels met betrekking tot de techniek

## Aanvallend spel

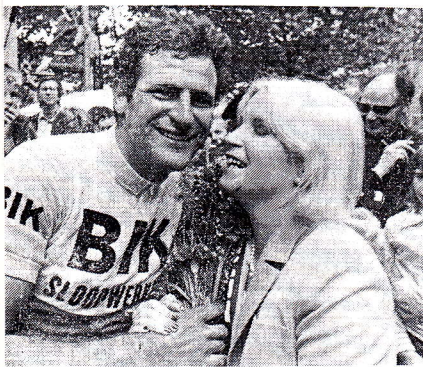
Hierbij krijgt de bal een zogenaamde topspin. Bij het slaan beweegt het bat zich over de bal heen. Hierdoor krijgt de bal extra snelheid. Dit geldt zowel voor de forehand als voor de backhand. De aanvallers staan zo dicht mogelijk achter de tafel.

## Verdedigend spel

Als men een bal met topspin krijgt toegespeeld – waardoor een hoge snelheid aan de bal werd gegeven – moet men deze snelheid afremmen door te kappen. Dit bereikt men door het bat onder de bal door te halen waardoor de draaiing van de bal verandert.

## Miss

Er zijn altijd mensen die echte geluksvogels zijn. Ineke van Heck, secretaresse van DFP/DFF, was op zaterdag 15 juli jl. zo'n geluksvogel. Zij stond samen met haar man op het balkon van hun flat op de 2e etage te kijken naar de wielronde van Schiebroek. Een der verslaggevers van deze ronde kreeg haar in het oog en vroeg haar plotseling of zij naar beneden zou willen komen om de winnaar van deze tour te huldigen, indien haar echtgenoot dit tenminste toestond. Dat deed-ie, dus werd Ineke, eenmaal beneden gekomen, met een sjerp omhangen en kreeg zij de bloemen overhandigd waarmee zij enige tijd later de winnaar huldigde. Dat deed zij echter niet alleen met de bloemen zoals u op bijgaand krantenknipsel kunt zien. Niet alleen Ineke bleek dus op deze dag als ronde-miss een geluksvogel, ook de winnaar, zo dachten wij.



## Filmrol

Nooit gedacht dat de „Meta” nog eens een filmrol kreeg te spelen; en dat nog wel in het Midden-Oosten. Shell Dubai riep voor het maken van een reclamefilm voor de superplus motorolie de hulp van de „Meta” in. Ter hoogte van Ras al Khaimah vond de opname plaats en de filmploeg meldde, dat ze precies hadden kunnen opnemen wat ze van plan waren, waarvoor hartelijk dank aan de gezagvoerder. We hebben hem nog niet gesproken, doch nemen aan dat die dank voor het klamme zweet is geweest. Want de opdracht (volgens het door ons ontvangen telex) luidde: onder geen voorwaarde snelheid minderen, stoppen of koers veranderen, tenzij noodzakelijk vanwege navigatie. En dat omdat de helicopter gedurende 20 minuten zeer dichtbij vloog om de gewenste beelden te verkrijgen.

## Toeval

Toeval of generatieverschil, noem het zoals je wilt. Maar merkwaardig is het wel, dat de „Kermia” destijds door hoofdwerktuigkundige D. P. Koudenburg uit de nieuwbouw werd gehaald, terwijl zijn zoon — P. D. Koudenburg — het zelfde schip recentelijk naar de sloep bracht.

## Postcode

Het is voor velen in Nederland nog worstelen met de nieuwe postcode. Die van jezelf weet je wel, maar aan jezelf stuur je geen brieven. Wilt u er ons een sturen en — zoals het geleidelijk aan moet — de postcode vermelden, zet dan bij gebruik van postbusnummer 874, vóór Rotterdam: 3000 AW.

## Gedicht

We kregen een gedicht toegezonden van de „crew” van een onzer schepen. Een bijzonder ironisch gedicht, mogen we wel zeggen, waarbij nogal de draak wordt gestoken met de over de veiligheid wakende commissie. Met alle waardering voor de moeite die betrokkenen hebben genomen, kunnen wij niet tot plaatsing overgaan. Immers, „anonieme” bijdragen zijn uit den boze, temeer daar heel wat namen van opvarenden juist wel worden genoemd.

## Bizar

Het samentrekken van meerdere korte woorden tot één woord van maximaal 10 letters, hetgeen nu voor telegrafie gebruikelijk is geworden, leidt wel tot bizarre berichten. U wilt wat voorbeelden uit de praktijk? Pokkenop, Bulbenalg, knotsvaart, weteniswat.

## Topscorer

Als je goed oplet, dan hoor je — of lees je — nog eens wat. Een van de collega's op kantoor attendeerde ons op hetgeen hij had gevonden in „Wacht te Kooi”, het weekblad voor zeevarenden. Op 5 juli werd in de schaakrubriek gemeld dat voor de deelnemers aan de zgn. ladderwedstrijd een boekenbon van f 25 klaar ligt als men de 50 punten heeft volgemaakt. Als eerste kwam in aanmerking een zekere kapitein J. M. Hillen. Er werd bijgevoegd dat hij een trouwe klant van de ladderwedstrijd is en een man, die al enkele malen de honderd punten heeft volgemaakt. „Met kop en schouders onze topscorer”, zo werd er aan toegevoegd.



## Bank

Kunt u zich nog herinneren dat wij destijds — bij het vertrek van de „Marinula”, de laatste van onze opgelegde schepen, uit Brunei-baai — meldden dat een bedrag ter beschikking was gesteld voor de bevolking van Labuan? Met name zou hiervan een bank worden vervaardigd, vlak voor het kantoor van onze plaatselijke agenten, ter herinnering aan de band die er was gegroeid tussen de opvarenden en de bewoners van deze plaats. Het heeft even geduurd, maar de bank — liever gezegd twee banken — zijn er nu. Met een plaat opzij waarop van die band gewag wordt gemaakt. En de banken worden goed gebruikt!

## Slapende honden

Niets uit deze foto zou doen vermoeden dat dezelfde heren nog geen half uur tevoren met veel bombarie de KL 170 waren binnengestapt, waarmee zij naar Nederland zouden reizen. En toch was dat gebeurd, zo schrijft ene Caroline van Santen ons. Het eerste wat zij dacht toen de heren aan boord van het vliegtuig stapten was: Gezegend zijn we als ze zo de hele reis zijn. Groot was haar verrassing toen zij tot de ontdekking kwam dat beiden na een half uur in het land der dromen waren. Meteen schoot zij een plaatje van de schone slapers en zond ons dat op verzoek

van collega's van deze twee scheepsgezellen van de „Fossarus” — want dat waren ze — toe. Aangezien beiden heren niet weten dat er een foto van hen gemaakt is, zullen we door het plaatsen ervan wel slapende honden hebben wakker gemaakt, maar dat hadden we er wel voor over.



## Vershil

Er zullen wel meer tankers zijn waarop de gezagvoerder en hoofdwerktuigkundige de enigen boven de 40 jaar zijn. Hoe dan ook, op een onzer tankers hadden beide functionarissen de duidelijke wenk van onze Medische Dienst goed begrepen: zij namen geen échte boter bij het avondmaal doch het produkt dat zo goed voor onze bloedvaten zou zijn als je de reclamespots mag geloven. De bediende — hoe attent hij ook altijd was — maakte zich op een avond er een beetje gemakkelijk van af en plaatste uitsluitend ronde kuipjes op tafel. Enigszins verwonderd keken de jongeren rond: waar was nou de échte boter? Een van hen vroeg vriendelijk doch dringend of boter was afgeschafte aan boord. De gezagvoerder, rondkijkend, reageerde spontaan met: zeg, steeward, dat is niet de bedoeling hoor. Daar krijgen we gedonder mee. En verschil moet er uiteindelijk zijn. Alleen de meester en ik hebben kuipjes.

## Weemoed

Als je ze niet zelf hebt gekend,

# Schoon schip



gaan die „in memoriam” berichten in een personeelsblad wel eens aan je voorbij. Heb je betrokkenen wél gekend, dan wordt de situatie heel anders. Zo ontvingen wij een brief van de heer J. de Ronde, die met weemoed had gelezen (in „Shell Venster”) dat ene heer Karsch op 86-jarige leeftijd was overleden. In 1928 – nu zo'n 50 jaar geleden – was Karsch in Curaçao zijn chef geweest en van hem had hij veel geleerd. De heer De Ronde vervolgt met te vertellen van de overval van ene generaal Urbini in 1929. En laat die naam ons nou niets meer zeggen; toch weer generatieverschil. De naam De Ronde komt u overigens wel bekend voor? Klopt! Briefschrijver is de vader van een onzer gezagvoerders.

### Shell helpt

Onder de titel „Hoe 24 automobilisten ruim 20% zuiniger leerden rijden” is deel 8 in de serie „Shell helpt” verschenen. Zoals de titel al aangeeft, gaan de samenstellers geheel in op het aspect „zuiniger rijden”. Aan de hand van een serie praktijkvoorbeelden leveren zij de lezer het bewijs, dat iedere automobilist zonder veel moeite zuiniger kan rijden. Behalve een uiteenzetting over het testprogramma, geeft deel 8 een aantal tips om een auto zuinig en betrouwbaar te houden.

**Shell helpt**  
deel 8  
Hoe 24 automobilisten ruim 20% zuiniger leerden rijden.

### Vrij uit

Het succes van de sinds 1970 uitgebrachte „zomergids” en het feit, dat het aantal (tweede) wintersport- en tussendoor-autovakanties gestaag toeneemt, hebben de uitgave van de „herfst-winter-lente Autovakantiegids” van de Vrij Uit-reisorganisatie gewettigd. Omdat het hier de eerste maal betreft, dat een kostbare wintergids wordt uitgebracht, is besloten op ongeveer 800 Shell-verkooppunten een exemplaar van de gids ter inzage te leggen. Daarnaast zal op deze verkooppunten een folder met uitgebreide informatie omtrent de gids

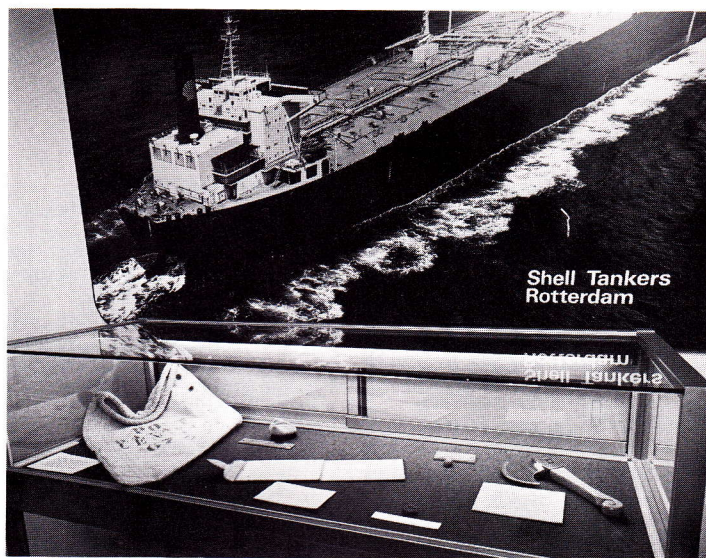
de aandacht vragen van het publiek. Deze folder bevat een bestelkaart, waarmee de gids – gratis – kan worden aangevraagd. Aan de ruim negenduizend relaties, die in voorgaande jaren via Shell een zomer-autovakantiereis boekten, zal de gids binnenkort worden toegezonden. Tevens is er een exemplaar naar elk schip gezonden.

### Reünie

Op zaterdag 28 oktober 1978 zal een reünie georganiseerd worden voor (oud)leerlingen en (oud)leraren van de zeevaartscholen van Rotterdam en (ex) Scheveningen. De zeevaartschool in Rotterdam bestaat dit jaar 145 jaar. De reünie zal gehouden worden in restaurant Engels in het Groot-handelsgebouw te Rotterdam, vlakbij het Centraal Station. Voor inlichtingen, onder vermelding van hun huidige adres, kunnen gegadigden zich in verbinding stellen met.  
– zeevaartschool Rotterdam: Pieter de Hoochweg 129, Rotterdam, tel. (010) 769632,  
– L. B. Vermeer: Seringenplantsoen 537, 2982 BR Ridderkerk, tel. (01804) 18173,  
– A. F. Binkhorst: Sweelinckstraat 31, 1431 XS Aalsmeer, tel. (02977) 24996.

### Bouwplaat

Jarenlang hebben we – voor scholen e.d. – veel plezier gehad van de bouwplaat van de „Macoma”. Maar aan de voorraad dreigde een eind te komen, zodat we enige tijd geleden een nieuwe bouwplaat lieten ontwerpen, nu van een „F”-klasse tanker. Alhoewel deze primair dient om bij wedstrijden door de jeugd, lezingen op scholen, op zomerkampen en bij andere evenementen als prijs te worden uitgereikt, kunnen employés van Shell Tankers uiteraard ook één exemplaar daarvan ontvangen. Even belen naar 696127 of langs kamer 06.01 gaan en uw zoon, dochter (of u!) kan aan het knutselen; de schaal is 1 op 475.



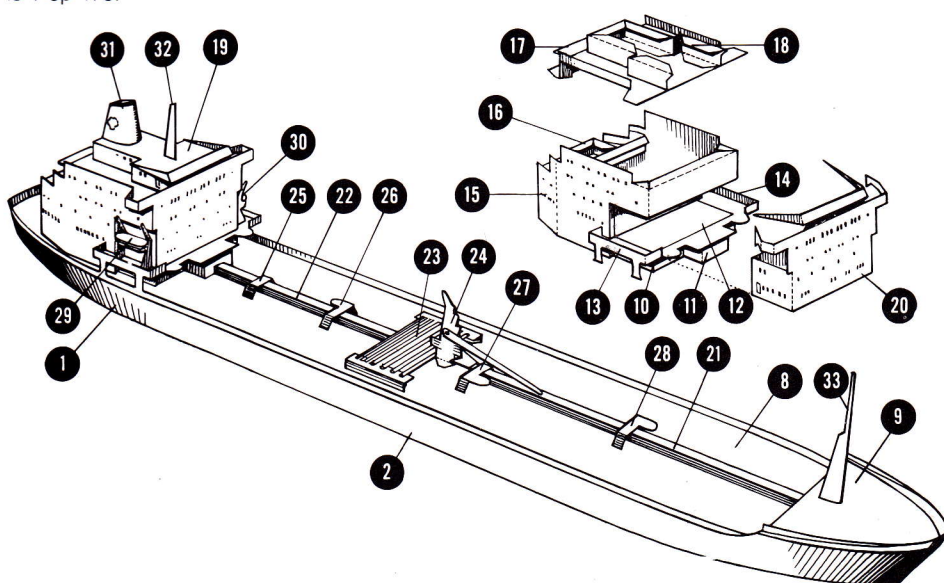
### Vitrine

Nieuw – op de 6e etage van het Shell-Gebouw – is een vitrine, waarin is komen te liggen een deel van hetgeen wij wel eens de relikwieën van Shell Tankers noemen. Daarbij gaat het niet alleen om enkele schelpen van vroegere Shell-tankers, met de daarbij behorende naamplaatjes, maar ook om allerlei zaken waarop wij in de loop der jaren de hand hebben weten te leggen. Zaken die betrekking hebben op onze vloot, zoals b.v. documenten uit oorlogstijd, een bijltje waarmee eens het m.s. „Chama” te water werd gelaten en wat dies meer zij. Het ligt in de bedoeling een paar maal per jaar de inhoud te verwisselen voor artikelen die wij nog in

voorraad hebben of die wij alsnog weten te vergaren. In dit verband worden oudgedienden er nogmaals aan herinnerd, dat wij altijd erkentelijk zijn voor oude foto's (vooral die genomen aan boord van personen in oude uniformen!), documenten uit vervlogen jaren en al hetgeen herinnert aan de beginjaren van de Nederlandse Shell-tankervloot.

### Doorbraak

Deze zomer vond er een doorbraak plaats: de ruwe-olie-productie in de Britse sector van de Noordzee bedroeg meer dan één miljoen barrels per dag. Dit betekent dat de olie-behoefte van Groot-Brittannië nu voor 60% wordt gedekt uit eigen velden!



# Vlootpersonalia

periode van 16 juli t/m 15 augustus 1978

## Gehuwd:

7.7: M. L. Delhaye, sch.gezel a/w, met mw. S. Ketsia Mongi;  
11.8: J. Teertstra, 3e stm., met mw. F. C. E. Eenkhoorn;  
11.8: M. Theune, 5e wtk., met mw. I. Vantricht;

## Geboren:

28.7: Ruurd Mathijs, zoon van R. Romijn jr., 4e wtk., en mw. C. M. Romijn-Bierman;  
4.8: Marjolein, dochter van A. E. de Bruijn, 3e wtk., en mw. A. de Bruijn-van Maaren;  
11.8: Martijn, zoon van H. Wesselman, 3e wtk., en A. J. Wesselman-Stroo.

## Aflossingen:

gezagv.: D. M. Mos, J. M. Hillen, F. Minkels, H. van Slegtenhorst, F. Klaassen, J. C. de Groot, D. A. C. Vermeulen, D. de Boer;  
1e stl.: C. J. Clarisse, R. P. Jager, J. G. Wientjes, J. A. van Kesteren, B. de Vreeze, G. L. A. Martens, W. Drost, R. W. Overdijkink;  
2e stl.: L. A. H. Vader, H. van Popta, M. J. van Loozen, J. Jongeneel, W. T. van den Berg, J. A. P. Donks, B. J. H. Wortelboer, J. J. Engelbrecht;  
3e stl.: R. van Dijk, J. C. Hilberding, J. P. Molenaar, R. Schreuders, P. C. Mink, C. H. M. Buckens, C. M. Bianchi, P. L. van der Vos, Z. M. J. van Vliet, J. H. Oort;  
4e stl.: W. J. van Hoorn, B. de Boer jr.;  
radio-off.: C. H. Schuller, J. N. M. de Kruij, P. van Wijk, A. A. M. Lapidair, B. Baumann, H. J. van Homoet, R. W. Richie, M. F. T. Rueter, B. Bessels, H. R. Vissers;  
hfd.wtk.: H. de Jong, J. D. Donken, O. K. Nicolai, C. C. Bartels, E. Jousma, J. L. 't Mannetje, W. J. van der Hoek, F. van Dalen,

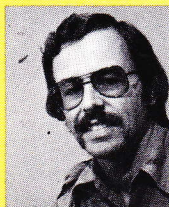
J. F. Spiering, A. de Boer;  
2e wtk.: J. J. J. Ludekuse, R. A. Risseeuw, H. Tesink, J. A. Maassen, J. W. van der Plas, H. Japin, W. Vroling, G. de Goede;  
3e wtk.: T. J. M. H. Bakker, R. A. de Lijster, E. P. R. van Zelst, W. van den Dobbelsesteen, J. Haasjes, H. L. Hendrison, H. J. Lammertink, J. J. van Vondel, P. C. de Wit, J. M. Hogenstein;  
4e wtk.: F. P. van der Star, J. M. M. Selders, J. J. de Groot, J. L. B. de Bruin, T. W. P. B. Vermolen;  
5e wtk.: C. M. Abrahams, M. Theune, J. C. Butler, H. J. de Bordes, J. Schillemans, H. A. van Altena, J. J. M. van Iperen, R. R. Vijber, P. Hack, A. P. A. Knieriem, C. J. J. van den Kerkhof, F. Spijker;  
sch. voorman: H. C. den Daas, C. Voorspuy, A. J. Tinkhof;  
sch. vakman 1: C. H. Roozendaal, P. A. van der Hoek, J. J. van Triet, J. Brobbel, W. Kesteloo, W. H. Klein, G. A. Vermeer, L. J. C. van Kuyen;  
sch. vakman 2: K. G. J. Schefferlie, G. J. A. Wachelder, L. P. J. van Alphen, H. de Vries, P. J. M. Coenen;  
sch. gezet a/w: P. H. van Dam, P. de Jong, W. Stremme, D. Ysselstyn, H. N. Dekker, E. F. Rogers, H. Hendriks, J. Bonte, J. P. W. Dallmeyer, A. G. D. van Gent, H. Korevaar, G. Ammeraal, M. Kumentas, A. Valkeneer, J. Brederveld, W. de Ruiter, J. H. L. Nahapiet, P. P. Flecken, J. M. Pierneef, A. de Krey, G. J. H. Mulienburg, R. R. van Walstyn, G. E. Zeeuw, D. van Eenige, M. A. Oosterhof, C. Roodbol, C. T. J. Snel;  
aank. sch.gezet a/w: P. H. Maas, B. H. Giesbers, H. B. J. Crombach, M. Garagoski, R. T. Ringelberg, J. M. Sanders, C. de Ridder,

J. de Baerdemaeker, J. F. Bokma, P. J. Janssen;  
hoofd voeding: H. Otter, C. F. van der Ende, W. F. H. van der Moezel,  
sch.kok: J. R. Haeren;  
hoofd bediende: B. J. van Gelderen, F. P. Lommerse, N. G. Wehrmann;  
bediende: A. Jansen, H. Wezenaar, W. M. Beekman, J. Breyer, H. A. Gard;  
bediende (a/d): A. A. K. Aretz, H. G. Schilperoot, R. M. Roos;  
jongen a/w: W. P. Schot.

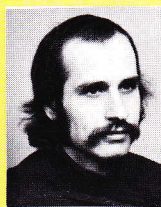
## Tewerkstellingen en overplaatsingen:

**m.s. Acila:** gezagv. E. Q. Abbas, 5e wtk. W. M. de Vries, A. van Hoosbeek;  
**m.s. Acmaea:** gezagv. J. van der Velden, 3e stm. J. H. M. van Rossum, 4e stm. E. M. van Dijk, hfd.wtk. J. F. van den Bogaard, 2e wtk. M. Schmidt, sch. vakman 2 R. J. G. van der Klis;  
**m.s. Acteon:** 4e stm. J. P. Fölsche, stag.stm. R. C. P. van Leeuwen, F. O. Barkhuysen;  
**s.s. Capiluna:** stag.stm. M. A. J. Krijvenaer, 5e wtk. B. L. C. Maas, R. de Vries, sch.voorman R. P. L. Verhoeve, sch.gezet a/w J. Davies, P. T. Post, bediende (a/d) C. H. M. P. Jeurissen;  
**s.s. Capisteria:** 3e wtk. C. A. van Esveld;  
**s.s. Capulonix:** 1e stm. H. Slot, wnd. 3e stm. R. van Exel, 2e wtk. D. Westdorp, 3e wtk. M. J. C. Broeders, 5e wtk. H. H. P. F. Janssen, sch.vakman 1 F. W. Bosson, L. van der Velden, sch. gezet a/w J. N. H. Steeman, aank. sch.gezet a/w G. Lubbers, bediende E. F. B. van Balkom;  
**m.s. Cinulia:** gezagv. H. N. A. Snel, stag.stm. G. J. Rosingh;  
**m.s. Crania:** 2e stm. H. H. van Dijk, 4e stm. W. H. Nibbelink, hfd.wtk. J. B. Biondina, sch.vakman 2 A. Baan;  
**m.s. Dallia:** gezagv. B. C. Visser, stag.stm. J. A. Uitermark, P. N. M. Ros, 3e wtk. J. Boon, stag.wtk. P. Molendijk, R. Roor, sch.vakman 2 R. F. Huysers, sch.gezet a/w R. Mos, A. J. van Dormolen, aank. sch.gezet a/w D. David, hoofd bediende A. J. J. Ceelen, jongen a/w J. J. van Hulst, J. Jager;  
**m.s. Daphne:** 2e stm. R. A. de Boer, 3e stm. F. van Bommel, 4e stm. W. J. Santman, stag.stm. P. J. L. Mulder, radio-off. H. W. Snip, stag.wtk. W. R. H. van der Meer, L. van der Woerd, sch.voorman M. H. Grootveld, sch.gezet a/w F. W. J. Buys, H. Wigchert, E. P. Kesauly, E. M. Meyer, aank. gezet a/w M. G. T. Klaassen, M. E. van Dijk, hoofd voeding B. M. de Roode, hoofd bediende F. van der Heyden, bediende C. H. van Rijn, koksmaat F. A. A. Brakkee, jongen a/w R. Vryenhoeff;  
**m.s. Diadema:** 3e wtk. J. W. van Velze, sch.vakman 1 G. J. C. Dudink, hoofd voeding F. B. Wayers;  
**m.s. Diloma:** 4e wtk. J. P. de Visser, 5e wtk. K. L. J. van Steenberg, sch.vakman 1 L. A. T. Blankemeyer, sch.vakman 2 R. Cornelissen, sch. gezet a/w E. J. H. Wilmink, bediende L. A. F. Stoker, jongen a/w P. A. C. Heetesonne, H. van der Laaken, R. J. A. Lempereur;  
**m.s. Dione:** 2e stm. J. Boonstra, wnd. 4e wtk. J. W. Jongkind, sch. vakman 1 E. J. H. van Arcken, sch. gezet a/w W. G. J. M. Hoffmans, J. J. van der Kleij, P. Luyten, jongen a/w J. B. L. Renes, G. B. den Hertog,

## Onze Vlootjubilaren:



C. P. den Heyer  
4e wtk.  
10 jaar op 1.9.78



A. B. G. Biesheuvel  
3e wtk.  
10 jaar op 2.9.78



P. Naaktgeboren  
3e wtk.  
10 jaar op 2.9.78



C. B. Sliker  
2e stm.  
10 jaar op 2.9.78



J. L. F. Vermeulen  
4e wtk.  
10 jaar op 2.9.78



P. C. de Wit  
3e wtk.  
10 jaar op 2.9.78



C. J. Jongkind  
4e wtk.  
10 jaar op 16.9.78



G. Struik  
sch. vakman 1  
10 jaar op 19.9.78

A. M. A. Sondag;  
**m.s. Dosina:** 2e stm.  
 A. J. W. Rommes, radio-off.  
 M. F. Wisman, 2e wtk. K. J. Faasse,  
 5e wtk. B. J. ter Maat, sch.vakman 2  
 J. P. Kilkens, sch.gezelschap a/w  
 J. L. Halsema, D. Rovers, J. Booy,  
 aank. kok J. M. C. Verjans, hoofd  
 bediende D. J. Bakker, bediende  
 (a/d) A. M. M. Wintjens, jongen a/w  
 I. J. Reurink, R. G. van Zweeden;  
**m.s. Felania:** 1e stm. J. V. Kruit, 3e  
 stm. E. E. de Rijcke, stag.stm.  
 B. de Roos, H. J. M. van der Sijp, 3e  
 wtk. A. M. Vink, 4e wtk.  
 J. R. Spoelstra, sch.gezelschap a/w  
 J. J. Donleben, A. Bravenboer,  
 J. H. Winands, E. B. de Niet,  
 J. H. Spaans, aank. sch. gezelschap a/w  
 T. Soederhuizen, J. J. M. Frencken,  
 bediende E. M. Embregts;  
**m.s. Fossarina:** radio-off.  
 L. de Groot, sch. gezelschap a/w P. Buis,  
 E. Knol, aank. sch. gezelschap a/w  
 J. A. den Oudsten, bediende  
 L. J. van Dormolen, bediende (a/d)  
 E. M. Stolk;  
**m.s. Fossarus:** 3e stm. H. Rijpkema,  
 4e wtk. R. Denker;  
**m.s. Fulger:** 2e stm.  
 A. L. M. van Dun, 2e wtk.  
 A. G. M. Witten, sch. gezelschap a/w  
 L. G. Smit, J. Poot, aank. sch. gezelschap  
 a/w H. J. van Zoggel;  
**s.s. Khasiella:** 3e stm.  
 P. A. Vermolen, 2e wtk. P. F. Buil;  
**s.s. Kylix:** radio-off. P. A. Jongman,  
 hfd.wtk. G. J. Visscher;  
**s.s. Lepton:** stag.stm.  
 R. W. Houweling, M. Kuyt, H. de Roo,  
 radio-off. C. Jongbloed, hfd.wtk.  
 F. in 't Veld, sch. voorman  
 G. J. van Delft, sch. vakman 1  
 J. M. Kools, E. L. Boldewyn,  
 sch. gezelschap a/w B. L. Quist,  
 R. J. Ruzette, P. M. van der Toorn,  
 J. Bovenkerk, L. T. A. C. Roodakker,  
 aank. sch. gezelschap a/w P. J. Jilleba,  
 M. G. W. Koomen, K. van der Sluis,  
 sch. kok H. Seegers, bediende  
 P. R. Klooster, bediende (a/d)  
 R. G. M. Moonen, koksmaat  
 H. G. J. T. Knapen, jongen a/w  
 F. J. J. Wondergem;  
**s.s. Lovellia:** 4e stm.  
 R. C. M. Brunia, radio-off.  
 N. J. C. de Troye, 2e wtk  
 C. J. den Hollander, 3e wtk.  
 T. J. M. H. Bakker, hoofd voeding  
 J. J. Dalmayer, capataz  
 E. Curras Gonzalez, man. esp.  
 R. Lago Vilas, 2° man.  
 J. C. Perez Fernandez,  
 F. J. Dieguez Gomez, mar. int.  
 A. Acuna Germade,  
 F. Casete Lestayo,  
 S. Dominguez Castro,  
 J. Farina Cacabelos,  
 A. Fernandez Fernandez,  
 G. Figueroa Garcia,  
 E. Gestido Martinez,  
 J. Giraldez Rodriguez,  
 E. Goce Moldes, 2° mar. int.  
 B. Nogueira Vietez, coc.  
 J. C. Collazo Perez, cam. may. do.  
 A. Perez Rodriguez, cam.  
 J. J. Domeque Bailo,  
 F. Gonzalez Vidal, cam. (trip)  
 L. M. Puime Amarin;  
**s.s. Macoma:** 1e stm.  
 R. W. Overdijkink, 2e stm.  
 W. Holwerda, 3e wtk. R. Bos, 4e wtk.  
 N. W. Kuilman;  
**s.s. Marinula:** gezagv.  
 P. J. F. de Beus, stag.stm.  
 R. F. Portman, M. R. Vogelpoel,  
 5e wtk. F. X. van Tol, P. F. M. Kösters,  
 stag.wtk. B. J. Krakowczijk;  
**s.s. Meta:** wnd. 3e stm.  
 E. M. P. H. W. Duykers, 3e wtk.  
 P. A. van Splunter, 4e wtk.  
 J. Gijsbertsen, hoofd voeding

F. W. A. van Deursen;  
**s.s. Mitra:** hoofd voeding B. Gohres;  
**s.s. Mytilus:** gezagv. G. Heising,  
 1e stm. J. Baard, radio-off. F. Meyer,  
 hfd.wtk. J. E. Weidema, 5e wtk.  
 E. M. Bosch, stag.wtk. H. L. P. Hutter;  
**m.s. Niso:** gezagv. H. Unger, 1e stm.  
 T. W. Scharrenburg, 2e stm.  
 C. van de Vrie, hfd.wtk.  
 L. J. van Onselen, man. esp.  
 H. Bouza Alonso, mar. int.  
 A. Alonso Casal, P. Gonzalez Perez,  
 J. M. Gonzalez Rodriguez,  
 J. M. Lage Muinos, coc.  
 A. Estevez Solino, cam. may. do.  
 A. Lorenzo Figueiras, cam.  
 A. Barros Miguez,  
 J. C. Comesana Rey, cam. (trip)  
 V. S. Fernandez Moreno;  
**s.s. Ondina:** 4e stm. W. A. Engelen,  
 radio-off. J. Kramer, hfd.wtk.  
 J. de Bruyn, 5e wtk. G. J. Brink,  
 stag.wtk. H. L. M. van Haelen,  
 A. A. Wagenaar;  
**s.s. Onoba:** radio-off. J. den Hartog,  
 hfd.wtk. J. I. Brangert; 3e wtk.  
 P. F. Koudenburg, 5e wtk.  
 A. van der Ster;  
**s.s. Patro:** 1e stm. P. C. Rakké,  
 stag.stm. H. E. Becht, P. Roelvink,  
 J. R. N. de Bode, 3e wtk.  
 J. T. Clements, stag.wtk. J. L. Pool,  
 H. G. Besselink I, man. esp.  
 M. Docampo Rial, B. Regades Her-  
 mo;  
**s.s. Sepia:** 3e stm. J. van der Tuin,  
 2e wtk. A. K. van 't Blik, 3e wtk.  
 H. Waitz;  
**s.s. Viana:** radio-off.  
 G. H. P. Ribbens, hfd.wtk.  
 S. Neeleman, 4e wtk. T. van de Ruit,  
 5e wtk. A. Steenstra, sch. vakman 2  
 O. A. Koetje, hoofd voeding  
 A. G. Freeth;  
**s.s. Vitrea:** 3e wtk. M. J. Viergever,  
 sch. vakman 2 D. Kipperman, hoofd  
 voeding A. A. Turkenburg;  
**s.s. Zafra:** 1e stm. H. Steenstra, hfd.  
 wtk. C. J. Vermeulen, 2e wtk.  
 A. J. Verkerk, stag.wtk.

E. J. H. Visscher, K. M. Gerritsen;  
**s.s. Zaria:** 4e stm. L. Onderweegs,  
 hfd.wtk. H. Buiten, 2e wtk.  
 G. G. Wolsink, 5e wtk.  
 P. C. M. Boonen.  
**Uit dienst getreden:**  
 2e stm.: D. J. Bruin, R. A. Jongejan;  
 3e stm.: J. T. G. E. Kramer;  
 4e stm.: R. van Dijk, B. Fritzsche;  
 4e wtk.: G. W. Slotboom, W. Kool;  
 5e wtk.: H. A. J. Kiljan, H. M. Smit,  
 A. J. M. Janssen, J. Meeldijk;  
 sch. vakman 2: P. F. M. van Hoof,  
 F. J. E. Wachelder;  
 sch. kok: J. M. M. Koks.  
**Einde stagiaire overeenkomst:**  
 stag.stm.: W. M. de Bruyn;  
 stag.wtk.: P. H. van der Meulen,  
 T. E. Westra, P. F. van Gent,  
 R. J. van der Schans, N. A. Hoek.  
**Wederom in dienst:**  
 4e stm.: L. Onderweegs.  
**Tijdelijke tewerkstelling:**  
 3e wtk.: F. van den Boogaard -  
 Verolme Machinefabriek  
 IJsselmonde B.V..  
**Terug van tijdelijke  
 tewerkstelling:**  
 gezagv.: H. N. A. Snel -  
 Shell Curaçao N.V..  
**Behaalde diploma's:**  
 1e stm. G. H. V.-th.: A. B. Tuyl;  
 "B": J. R. Spoelstra.  
**Aangesteld als:**  
 sch. vakman 1: E. L. Boldewyn.

**In memoriam**

Op 14 juni jl. is overleden  
de heer

**E. Rouw**

oud-hoofdwerktuigkundige.  
De heer Rouw verliet de  
dienst der maatschappij in  
1976 na bijna 28  
dienstjaren. Hij bereikte de  
leeftijd van 57 jaar.

Op 13 juli jl. is overleden de  
heer

**G. B. H. Gigengack**

oud-hoofdwerktuigkundige.  
De heer Gigengack verliet  
de dienst der maatschappij  
in 1948 na 23 dienstjaren.  
Hij bereikte de leeftijd van  
80 jaar.

Op 11 augustus jl. is overle-  
den de heer

**S. Ham**

oud-hoofdwerktuigkundige.  
De heer Ham verliet de dienst  
der maatschappij in 1965 na  
35 dienstjaren. Hij bereikte de  
leeftijd van 65 jaar.

# Vlag in top

Er zijn van die mensen in grote organisaties, die bij een ieder bekend zijn. Aha, zal de lezer denken, dan hebben we het zeker over d'een of andere topfiguur. Mis, we hebben het deze maand over Rinus van Oorschot, de directielid in het Shell-complex. Hoewel hij in dienst is van Shell Nederland, is hij bij de drie in dit gebouw gevestigde

maatschappijen – bij hoog en laag – een bekend persoon. Immers, hij bedient niet alleen de directie op haar wenken met lunch en andere hapjes, maar ook bij elke officiële gelegenheid, zoals afscheidsrecepties, uitreiken emblemen 25 jaar dienst, zie je hem drankjes offeren of koffie, thee en kleine gebakjes presenteren. Vandaar dat iedereen



## tussen schip en ka

achttiende jaargang no. 1  
september 1978

**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.**

Redactie  
W. N. Wouters 010 - 696127

*Hoewel Shell-maatschappijen een eigen identiteit hebben, worden zij in deze publikatie soms gemakshalve met de collectieve benaming „Shell” of „Groep” aangeduid in passages die betrekking hebben op maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep of wanneer vermelding van de naam van de maatschappij(en) gevoeglijk achterwege kan blijven.*

hem kent, ook menigeen op de vloot die hetzij een embleem kreeg opgeschroefd of de jaarlijkse bijeenkomst bezocht.

Rinus is trouwens een oud varensman. Niet alleen heeft hij 15 jaar varen bij de HAL achter de rug – als salonbediende respectievelijk 2e hofmeester – maar ook 5 jaar Shell Tankers-vaart, o.a. als chefkok. In 1960, bij de ingebruikname van het – thans oude – Shell-Gebouw, kwam hij aan de wal als directie-kelner. Nog zou dit alles niet het vermelden waard zijn, ware het niet, dat hij enkele weken geleden om een Shell-vlag kwam vragen. Maar die doeken worden niet zomaar weggegeven, zodat wij wel eens wilden weten wat hij ermee wilde doen. En wat bleek? Hij kon het varen toch niet vergeten, zodat hij in zijn tuin een vlaggemast had opgericht met allerlei scheepsattributen. Wat nog ontbrak, dat was een Shell-vlag.

We zijn ons licht er eens gaan opsteken, want uiteindelijk zijn er wel meer die een vlaggemast hebben. En dat is op zichzelf nog geen reden om er een Shell-vlag voor beschikbaar te stellen. Maar eenmaal in zijn – oh zo fraaie – tuin, raakten

wij wel overtuigd van de noodzaak. Het was er een expressie van pure heimwee naar zijn jaren op zee, met name bij Shell Tankers. Dat laatste bleek wel heel sterk uit de aanwezigheid van een door hem zelf opgelapte, oude reddingboei, waarop hij de naam van zijn laatste schip – de „Krebsia” – had geschilderd. De mast, met toplicht, lijnen, een echt anker aan de voet, geuzenvlag in top, bewijzen hoe zeer het zilte nat hem nog door d'aderen vloeit. „Rinus: „Ja, ik heb liever een ouwe boot dan een nieuwe auto, dat geef ik graag toe. Maar ja, een boot is voor mij niet mogelijk, dus ik doe het maar op die manier. Heb daarbij erg veel medewerking van vrienden gekregen. Die mast b.v., die is door een kennis op een booreiland voor me gemaakt, met medeweten van z'n baas, hoor. Nou, en dat anker, dat had een vriend van me, maar die deed er niks mee. Hij moet de blik in m'n ogen hebben gezien, want 14 dagen later werd er gebeld aan de deur, ik doe open, en wat ligt er op de stoep? Juist, het anker. En zo ook met de andere attributen.” Rinus heeft nog meer fraais, dat aan de scheepvaart herinnert. Een bootsmansfluitje b.v., maar ook een ouderwets pikhaakje van een bootwerker. In zijn huiskamer ligt een fraai gepoetste schroef van een landingsvaartuig, terwijl de wand wordt gesierd door een bijzonder gelijkend olieverfje van de „Kopionella”.

Verbaasd kijken we naar een zee-meeuw die langs de vlaggelijn scheert. „Nee, die is niet opgezet, maar van een of ander materiaal gemaakt. M'n vader, die heeft 45 jaar op zee gevaren, die zei altijd:

iedere dooie zeeman wordt een zee-meeuw”.

Ja, Rinus' hart zwerft nog op zee, wat je niet zou zeggen als je ziet met welke kwinkslagen hij het gebak serveert als u het (volgende) embleem krijgt uitgereikt. Maar begin je eenmaal over varen, dan wordt dat gauw genoeg duidelijk. We vonden daarom, dat de Shell-vlag zeker niet mocht ontbreken, zodat de mast nu compleet is in z'n tuin. Alhoewel, hij loert nog op een patrijspoort en wat andere zaken, maar tijd brengt raad.

## Mutaties walpersoneel

in de periode 16-7-1978 tot en met 15-8-78

### In dienst

M.i.v. 1-8 J. van Wijk - DFP/6 (ex SN)



## Bruidspaar van de maand

Deze maand nu eens geen collega van de vloot, maar een collega van de wal in de rubriek „Bruidspaar van de maand”. Wij verkozen Bianca Verhaar omdat zij zonder dat u dat weet vaste medewerkster is van ons maandblad „Tussen Schip en Ka”. Zij levert ons namelijk elke maand samen met haar collega's van de afdeling DFP/3, Personeels/Gage-administratie, de kopij voor de vlootpersonalia die door de meeste opvarenden van onze schepen zo gretig worden gelezen. Reden, zo dachten wij, om u

eens met haar te laten kennismaken. Op 17 augustus jl. togen een aantal walpersoneelsleden 's middags naar het Rotterdamse stadhuis aan de Coolsingel om getuige te zijn van de huwelijksvoltrekking tussen Bianca en haar – wat nu is – „echtgenoot” Aad Gevaerts. Ook 's avonds waren er vele collega's aanwezig om het pas getrouwde paar geluk te wensen en daar konden wij vernemen dat Bianca op tijd van haar reis door Frankrijk terug zal zijn om de vlootpersonalia voor de oktober-editie samen te stellen.