

TUSSEN

# SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET  
VLOOT- EN WALPERSONEEL  
VAN SHELL TANKERS N.V.  
A P R I L 1 9 7 0





## NIEUWBOUWORDERS

Op 5 maart jl. werd bekend gemaakt dat door de Koninklijke/Shell Groep een order is geplaatst bij de Chantiers de l'Atlantique te St. Nazaire voor de bouw van twee tankers van 272.500 ton deadweight elk, af te leveren in 1974. Bij genoemde werf zijn reeds twee van dergelijke schepen voor rekening van de Groep in aanbouw, waarvan de afleveringsdatum in 1973 valt. Tezamen zullen deze vier tankers een tonnagevergroting van de Shell-vloot betekenen met meer dan 1 miljoen ton.

In de naaste toekomst kunnen nog meer nieuwbouworders voor Shell-tankers worden verwacht, waarvan het draagvermogen wat de grote tankers betreft, zal liggen tussen de 210.000/250.000 ton.

Onder welke vlag deze nieuwbouwschepen te zijner tijd komen te varen, daarover is nog geen beslissing genomen.

## GEPENSIONEERDEN VAN DE WALORGANISATIE

Gepensioneerde vlootemployés hebben als onderling contactorgaan de Club van Nederlandse Oud-Gezagvoerders en Oud-Hoofdwerktuigkundigen der Koninklijke/Shell, kortweg de CNOOKS; voor gepensioneerde walemployés, die toch ook ongetwijfeld nog belang stellen in het wel en wee van de Maatschappij en oud-collega's weer eens zouden willen zien, is er weinig gelegenheid de banden nog eens aan te knopen, behoudens de V.O.E.K.S. Weliswaar vormt dit maandblad voor velen een schakel, doch het is slechts een papier.

Een en ander leidde ertoe dat — mede op instigatie van de Ondernemingsraad van de walorganisatie — eind vorig jaar besloten werd een deel van de gepensioneerden uit te nodigen om aanwezig te zijn bij de toespraak die de Directeur hield ter gelegenheid van de jaarwisseling. Het lag in de bedoeling om de overigen uit te nodigen om in de 1e helft van 1970 in het Shell-Gebouw bijeen te komen, waar dan een kort overzicht kon worden gegeven van de recente ontwikkelingen in ons bedrijf, met aansluitend een gezellig samenzijn om oude collegiale banden weer eens aan te halen.

De Directie is zich er echter van bewust dat degenen die bij de nieuwjaarsbijeenkomst zijn uitgenodigd, als gevolg van de grote opkomst op die dag, niet die gelegenheid voor onderling contact hebben gehad waarop zij hadden gehoopt.

Daarom is besloten om alle gepensioneerden van de walorganisatie uit te nodigen om op donderdagmiddag 21 mei a.s. in het Shell-Gebouw bijeen te komen.

De uitnodigingen zullen over enige tijd worden verzonden, doch reeds nu willen wij hier melding maken van de vastgestelde datum, opdat betrokkenen deze middag (van 15.00 uur tot ± 17.30 uur) kunnen vrijhouden.

## BIJ DE VOORPLAAT :

Aspirant-stuurmansleerlingen worden wegwijds gemaakt in de functie en werking van het gyrokompas. Zie het artikel op de pagina's 4 t/m 8 over Zeevaartscholen.

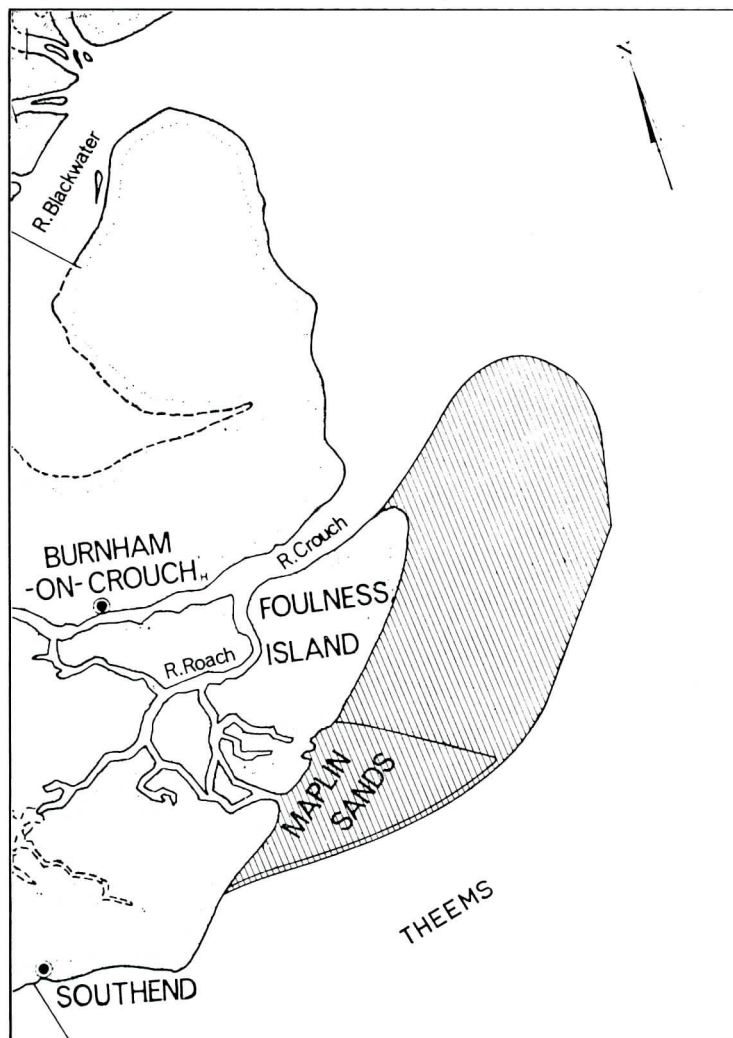
## SUGGESTIES VAN DE VLOOT

„Hoewel de bijeenkomsten van gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen, de vlootstafcursussen en de bezoeken aan kantoor ten dele voorzien in de behoefte aan betere „two-way” communicatie, hebben wij het gevoel dat er aanmerkelijk ruimte bestaat voor verbetering in dit opzicht voor de andere officieren, onderofficieren en scheepsgezellen. Hoewel onze gedachten zich reeds in een bepaalde richting ontwikkelen om uit dit probleem te komen, nodig ik u, elk lid van het vloot- en walpersoneel, individueel uit om met bepaalde suggesties naar voren te komen, die in overleg met u op hun mérites zullen worden gewaardeerd,” aldus de heer Rodenburg in zijn Nieuwjaarsrede in december jl., waarvan het verslag in het januari-nummer van „Tussen Schip en Ka” is opgenomen.

## HERDENKING BEVRIJDING

Ter herdenking van het feit dat 25 jaar geleden ons land werd bevrijd, zal op 5 mei a.s. om 15.30 uur op de Strandweg te Scheveningen een defilé worden gehouden door vertegenwoordigers van alle groepen die destijds aan verzet en bevrijding hebben medegewerkt, dus uiteraard ook de Nederlandse Koopvaardij. Het defilé zal worden afgenomen door Z.K.H. de Prins der Nederlanden.

*Het gearceerde gedeelte is het gebied dat zou worden gewonnen indien de plannen van TEDCO worden verwezenlijkt.*





# tedco

In „Tussen Schip en Ka” van april 1969 brachten wij het bericht dat een nieuwe maatschappij de mogelijkheid van landwinning in de monding van de Theems zou gaan onderzoeken. Inmiddels is hieruit de „Tedco” voortgekomen, hetgeen zoveel wil zeggen als de „Thames Estuary Development Company”, waarin onder andere de P.L.A. (Londense Havenautoriteiten) en de Shell een aandeel hebben.

De taak van deze nieuwe maatschappij is de mogelijkheid na te gaan om een groot gebied tussen de Maplin- en Foulness-ondiepten nabij de Theems droog te leggen, opdat zowel een luchthaven kan worden aangelegd als een diepwater-haven. Het is dus heel goed mogelijk dat wanneer de thans verrichte studie en de proeven die worden genomen uitwijzen dat landwinning in dit gebied inderdaad economische voordelen biedt, de belangenverdeling geheel verschillend zal zijn van de huidige.

## Maplin

Bij een recente persconferentie is duidelijk naar voren gekomen dat Maplin, zoals het project kortweg wordt genoemd naar de ondiepten die deze naam dragen, een groter project zou kunnen worden dan onze Euro-poort bij Rotterdam.

Het hoeft natuurlijk geen verbazing te wekken dat hetgeen wij in Holland eeuwenlang hebben gedaan en nog doen — men denke slechts aan het Delta-project — ook in het buitenland navolging vindt. Tijdens deze studie is nagegaan hoe de situatie daar ter plaatse was zo'n achtduizend jaar geleden, want hetgeen toen in het geologische ontstaan is geschied, kan van uitermate groot belang zijn om te komen tot een juiste beslissing omtrent de mogelijkheden van nu. Zo'n acht- tot zesduizend jaar vóór onze jaartelling was het huidige Groot-Brittannië met het vaste land van Europa verbonden. De Theems was toen een zijrivier van een nog veel grotere rivier, waarvan het restantje nu onze Rijn is. Deze grote rivier kwam uit in de Noordzee, ongeveer honderdvijftig mijl ten oosten van Norfolk. Volgens de geologische theorie veroorzaakte het smeltende ijs aan het einde van de laatste ijsperiode een verhoging van het zeeniveau, waardoor het water door het land brak en aldus het huidige Engelse Kanaal tot stand kwam; de rivier waarvan hier sprake was en een groot deel van haar zijrivieren verdwenen onder water en aldus kreeg Europa in grote lijnen de vorm die het thans heeft. In het rivierdal, dat dus nu al eeuwenlang onder het oppervlak van de zee ligt, liggen miljoenen tonnen fijn zand. Wij kennen dit fijne zand door namen als Goodwin Sands, Doggerbank en nog vele andere namen, die berucht genoeg geworden zijn voor de scheepvaart, vooral voor die schepen die Londen als bestemming hebben en gebruik moeten maken van de daartussen liggende geulen: denkt u maar aan Kentish Knock, Long Sand, Shivering Sand, Maplin Sands en zo voorts.

## Vormgeving

In de loop der jaren veranderen zowel de banken als de geulen voortdurend van vorm. Zo is juist in de laatste jaren de noodzaak gebleken om een nieuwe route aan te wijzen voor schepen met grote diepgang, omdat de route die vroeger werd gebruikt — namelijk via het North Edinburgh Channel — aan het veranderen was wat betreft haar contouren en hierin zelfs ondiepten verschenen.

Wat nu juist zo belangrijk is bij de studie die „Tedco” onderneemt is dat iedere grote verandering door de mens tot stand gebracht in, laten we zeggen, het regime van de rivier, zoals bijvoorbeeld landwinning op grote schaal of het aanbrengen van dammen enz., de getijstromen beïnvloedt, hetgeen weer van grote betekenis kan zijn op de contouren van andere diepwatergeulen. Dit hoeft dus niet altijd lokaal te blijven: men moet hier rekening houden met veranderingen die kunnen worden teweeggebracht in verafgelegen gebieden.

De rivier de Theems is niet helemaal zoals de natuur die geschapen heeft. De mens heeft hier ook het nodige aan gedaan en de eersten die dit waren zijn de Romeinen geweest, die oeverbescherming lieten aanbrengen om te voorkomen dat de Theems bepaalde gebieden ging overstroommen bij hoogtij. Zo is ook de bouw van de oude „London Bridge” met

zijn vele bogen, waardoor de rivier daar ter plaatse veel nauwer werd en het water veel sneller ging stromen, van grote invloed geweest op verandering elders.

## Wat wil „Tedco” nu?

De landwinning zoals die door „Tedco” wordt beoogd zou een gebied van ongeveer 40 vierkante mijl toevoegen aan de kustlijn. Het is daarom nodig om, alvorens een dergelijke verandering in het estuarium van de rivier teweeg te brengen, vast te stellen welke gevolgen deze kunstmatige ingreep zou hebben op andere gebieden, want onder geen beding moeten de huidige scheepvaartroutes gaan verzanden.

Men heeft ook op het oog een nieuwe, zeer diepe toegang, waarin schepen zouden kunnen varen met een diepgang van 85 voet. Uiteraard zou ook dit kanaal in stadia moeten worden ontwikkeld, eerst voor schepen met een diepgang van 65 voet, later 70 voet en 75 voet, al naarmate de behoefte daaraan zich gaat voordoen. Om vast te stellen welke invloeden de kunstmatige ingreep in de riviermonding van de Theems — die honderden vierkante mijlen beslaat — kan hebben op de zeebodem in de verre omgeving, heeft men, net zo goed als wij dat hebben gedaan voor onze Delta-werken, de hulp ingeroepen van een laboratorium dat zich hierin specialiseert, en dat is in Engeland de Hydraulics Research Laboratory in Wallingford, Berkshire. Men heeft in dit laboratorium een gebied nagebootst van ongeveer 2000 vierkante mijl, dat de kustlijn omvat van Orford Ness in Suffolk naar Margate in Kent. De oostelijke grens van het model ligt op ongeveer 50 mijl van Southend en alle rivieren die uitkomen in de grote riviermonding van de Theems zijn zodanig geïmiteerd, dat zelfs de invloed van het getij in deze rivieren nauwkeurig wordt nagebootst. Het model is horizontaal op schaal 1 : 2000, hetgeen zo veel wil zeggen dat een stap gelijk staat met 1 mijl, terwijl vertikaal de schaal 1 : 100 is. Wat het water bij dit model in 7½ minuut doet, dat wil zeggen stroomt, stijgt, daalt, staat gelijk met wat in werkelijkheid een dag in beslag neemt. De totale hoeveelheid water in dit model is 4000 kubieke voet of, om het in meer Europese termen te zeggen, 113 m<sup>3</sup>.

Wat het uiteindelijke resultaat van de studie zal zijn is nog niet bekend, maar indien het gunstig uitvalt moet zeer zeker rekening worden gehouden met de mogelijkheid dat schepen van 500.000 ton dit gebied kunnen aanlopen.

In dit verband zij opgemerkt, dat de Rotterdamse gemeenteraad zich thans akkoord heeft verklaard met een voorstel om de vaargeul in de Noordzee te verdiepen tot 65 voet. Dit impliceert dat t.z.t. geheel afgeladen schepen van 225.000 ton de Rotterdamse haven kunnen aanlopen. Ook in Le Havre is inmiddels de vaargeul, die augustus vorig jaar was geopend en de haven ontsloot voor tankers tot 210.000 ton, weer verder uitgediept, zodat over enkele weken geheel afgeladen schepen tot 250.000 ton deze haven kunnen binnenlopen.

Alhoewel de nieuwe diep-waterhaven aan de Theemsmonding nog slechts op schaal staat en de resultaten van de studie moeten worden afgewacht, zal bij positieve uitslag dit door TEDCO ontwikkeld project een belangrijke bijdrage betekenen tot verbetering van het olie-aanvoerpatroon van het Verenigd Koninkrijk.





De zee is in het verleden niet alleen onze vijand geweest, door de schade die zij toebracht aan ons land, doch ook onze vriend, omdat zij ons in staat stelde onze handelswaren uit te dragen en goederen in allerlei vorm aan te voeren met onze koopvaardij-schepen.

Tankers maken thans een belangrijk deel uit van onze koopvaardij-vloot, een vloot bestaande uit grote en kleine schepen, waarop een kapitein het bevel voert met officieren en scheepsgezellen die allen hun bijdrage leveren om het schip veilig en snel van de ene haven naar de andere te doen varen, om te laden of een vervoerde lading aan de ontvanger af te leveren.

Shell Tankers N.V. stelt reeds jarenlang studiebeurzen ter beschikking voor de opleiding tot koopvaardij-officier en op vele onzer schepen varen stuurlieden en werktuigkundigen die van deze mogelijkheid gebruik hebben gemaakt.

Herhaaldelijk bereiken ons verzoeken iets te vertellen over de zeevaartscholen van nu, niet alleen van degenen die nog herinneringen hebben aan eigen opleiding op een zeevaartschool, doch ook van buitenstaanders die ons blad in handen krijgen en geïnteresseerd raken in het leven van de officier ter koopvaardij, of wier kinderen een dergelijke studierichting overwegen.

Nevenstaand artikel werpt daarom licht op deze onderwijsrichting, waarbij echter vermeld dient te worden dat dit geenszins volledig is wat betreft gewenste vooropleiding, toelatingseisen en toekomstmogelijkheden. Degenen die hierover meer willen weten kunnen zich tot onze Maatschappij wenden met verzoek om toezending van de brochure „Varen bij Shell”, waarin nadere gegevens worden verstrekt.

Het artikel beoogt uitsluitend een beeld te geven van het leven op een dergelijke school in deze moderne tijd, de tijd van de jeugd, met al zijn facetten, die in zo menig opzicht afwijkt van die van vroeger.



# ONZE ZEEVAARTSCHOLEN

— Uit de mist duiken enkele in dikke trainingspakken gestoken jongelui op, in looppas en met blozend gelaat. Ze nemen deel aan de wedloop die wekelijks wordt gehouden als deel van hun conditietraining, met als doel: de school.

— In de kelder is een grote ruimte vrijgekomen, waarin vanwege het bestuur van de school een vloer wordt gelegd en voor centrale verwarming wordt gezorgd. De jongens hebben zelf een gedurfd plan opgesteld en timmeren met man en macht om hier een zaal te toveren, waarin ze cabaretvoorstellingen kunnen geven en andere, ontspanning bezorgende programma's kunnen brengen.

— Op een zolder is door speurende jongelui een knus hoekje ontdekt dat uitermate geschikt lijkt om als „donkere kamer” te worden ingericht. Na overleg met de fotografie-commissie en het bestuur van de school wordt de uitrusting aangeschaft en kunnen liefhebbers hun hobby botvieren.

Een greep uit de activiteiten van de cursisten op de diverse in ons land gevestigde zeevaartscholen; een greep, zo schrijven wij, want de bezoeker van deze instituten kan na een half uur zich al niet meer onttrekken aan de sportieve geest die er op allerlei gebied heerst onder deze jongelui, de toekomstige koopvaardij-officieren.

Geenszins wil hiermee gezegd zijn dat uitsluitend lichamelijke oefening, vrijetijdsbesteding en dergelijke attractieve bezigheden door de jongens worden bedreven. Integendeel, en zeer terecht, wordt de meeste tijd overdag besteed aan het onderwijs gericht op de vorming van toekomstige stuurlieden, werktuigkundigen en radio-officieren voor de Nederlandse koopvaardij-vloot; dit dan nog gevolgd door stevige studie in de avonduren, in kleine groepen, in grotere groepen, zulks afhankelijk van het door een bepaalde school gevolgde systeem.

**„De leerling dient in houding en gedrag steeds tot uiting te laten komen, dat hij toekomstig koopvaardij-officier is. Als zodanig dient hij met zijn collega's in vriendschap te leven, hen zoveel mogelijk te helpen en zich rekenschap te geven van de gevoelens en belangen van anderen”,**

zo lezen wij in het Reglement van Orde van een der grootste zeevaartscholen in ons land. En op de geest van die toekomstige koopvaardij-officier is dan ook niet alleen het gehele onderwijs gericht, maar ook de discipline die de jongelui wordt bijgebracht.

## Discipline

Want ook al leven wij in de zeventiger jaren, zonder discipline kan men het niet stellen, zeker niet op die scholen waar het aantal leerlingen groter is geworden dan vroeger voor mogelijk werd gehouden. Maar het is een gezonde discipline, de jongeren worden ook overtuigd van de noodzaak en het is een deel van hun voorbereiding voor later, eenmaal aan boord. Toch is op de scholen de moderne geest doorgedrongen, ja er zijn zelfs scholen waar de moderne opvattingen over inspraak al heel vroeg werden gevolgd, waar reeds jaren een schoolraad is, of een inter-naatsraad, verenigingsbestuur of onder welke naam de leerlingen zich ook vertegenwoordigd hebben. En door dat meepraten, door de logica van bepaalde regels bij hen zelf te laten opkomen, is het waarschijnlijk dat de harmonie tussen leiding en leerlingen op de zeevaartscholen over het algemeen zo goed is. Misschien is ook een bijkomende factor dat vele van de ouders, van de docenten maar ook van de directeuren en adjunct-directeuren, zelf ook gevaren hebben, de geest hebben leren kennen die aan boord van een schip hoort te heersen, in een gemeenschap van zeevarenden die voor geruime tijd op elkaar zijn aangewezen. Hoe dan ook, de discipline die er heerst is van deze tijd, aanvaard-

*Geen zeeman of hij moet minstens kunnen roeien. Niet dat dit in de praktijk zoveel voorkomt, doch het biedt de jongeren een goede gelegenheid de geest eens te ontspannen en meer vertrouwd te raken met het water, waarop zij hun toekomst gaan zoeken.*

*De bij dit artikel geplaatste foto's werden gemaakt op de „Willem Barentszschool” te West-Terschelling en de „De Ruyterschool” te Vlissingen; aan beide scholen is een internaat verbonden.*

baar voor de jongeren, en loopt tegelijkertijd vooruit op hun latere loopbaan aan boord van een schip, want ook nu is er op ieder schip maar één kapitein.

## Samensmelting

Het onderscheid tussen stuurlieden en werktuigkundigen, dat vroeger nogal eens heftig tot uiting kwam, is gaandeweg aan het verdwijnen. Bij de moderne tankers, waarop met het systeem van alle accommodatie achteruit ook de fysieke scheiding tussen het „witte kasteel” midscheeps, waar de stuurlieden huisden, en het achterschip, waarop de werktuigkundigen waren ondergebracht, is verdwenen, is de „samensmelting” van de twee diensten al een flinke stap gevorderd. Doch de allereerste stappen worden reeds op de diverse zeevaartscholen genomen en wel — afhankelijk van het type school — op verschillende wijzen, die alle echter één doel hebben: voorbereiding op de gemeenschap die deze jongens aan boord zullen aantreffen. Want, zoals hiervoor reeds gezegd, men zal later ook een aantal maanden op elkaar zijn aangewezen, bij goed weer en bij storm, bij voor- en tegen-spoed, en of dit nu bij de dekdienst is of bij de werktuigkundige dienst, dit stelt eisen aan karakter, zelfbeheersing, sportiviteit. En de cursisten daarop nu reeds voorbereiden is een taak die elke zeevaartschool in zijn programma heeft opgenomen.

De ene school zoekt het in het bij elkaar plaatsen aan tafel van aanstaande stuurlieden en werktuigkundigen of het elkaar laten helpen bij het huiswerk; de andere, die zich bij voorbeeld uitslui-





tend toelegt op de opleiding tot stuurmansleerling, heeft samen met een school die zich specialiseert in de opleiding tot scheepswerktuigkundige, een gemeenschappelijk internaat. Weer andere scholen, die beide opleidingen geven, brengen de a.s. stuurlieden en werktuigkundigen onder in gemeenschappelijke verblijven, kleine of grote. Maar hoe dan ook, alles wordt in het werk gesteld om de uit het verleden stammende scheiding tussen deken en machinekamerdienst te doorbreken, om de groep toekomstige officieren reeds nu te vormen tot een homogeen geheel.

### Voorbeeld

Laten we nu eens gaan kijken in een zeevaartschool, een willekeurige, want er zijn er vele.

In een ruime messroom zitten een groot aantal 1e, 2e en 3e jaars aan tafel. Het lawaai — wat wilt u van dergelijke jongelui na een dag hard studeren? — is indrukwekkend, doch een sfeer van goede geest doortrekt toch de ruimte.

Een eenvoudige doch degelijke maaltijd wordt door de jongelui met graagte verorberd; na een ogenblik van stilte aan het eind worden door degenen die daarvoor aan de beurt zijn, het bestek en de borden naar de keuken gebracht, terwijl anderen de zorg voor de tafellakens op zich nemen. Daarna wordt door degenen die corvee hebben, de vloer aangeveegd, terwijl — in drommen — lachende jongelui naar de recreatieruimten gaan, waar ze een uurtje verpozing vinden bij schaakspel, plaatje draaien, biljart en al die amusements die jongeren zo graag bedrijven. Doch om zeven uur heerst er weer stilte.

Onder leiding van een der officieren van het internaat zitten de cursisten over hun boeken gebogen, stevig in de studie verdiept, geconcentreerd werkend aan de in de loop van de dag voorgeschoolde problemen.

Eenmaal wordt de studie onderbroken voor koffie of chocolade, doch voor de rest is het studeren, hard werken, want de te beheersen studiestof is niet gering.

### Onderhoud

Wij zitten tegenover de directeur van een zeevaartschool.

Een kamer die — op het eerste gezicht — rust ademt, zoals wij ons dat nog zelf herinneren uit onze studiejaren als wij bij de directeur moesten komen. Toch is er verschil. Waren wij vroeger bedeesd, opgelaten of wat dan ook als wij bij de directeur moesten komen, hier is de situatie anders. Jongelui die zich hier melden tonen wel degelijk dat ook zij zich bewust zijn van het respect verschuldigd tegenover een meerdere, maar er wordt toch een grap gewisseld, een bemoedigend woord gesproken en men merkt dat de relatie leerling/directeur wel geheel anders is geworden dan vroeger.

„Wat een grote moeilijkheid is,” zo vertelt ons de directeur, een

rustige man die kennelijk zijn jongens goed door heeft, „is dat met de nieuwe ontwikkelingen in het onderwijs in Nederland, het nu voorkomt dat jongelui zich aanmelden die op de M.A.V.O., H.A.V.O. of het Atheneum bij hun keuze van eindexamenvakken juist wiskunde hebben laten vallen. Een juiste keuze van het examenpakket draagt veel bij voor een goede aansluiting op het onderwijs op een zeevaartschool en het is dus zaak, dat de leerling van tevoren met zijn leraren goed bespreekt — en dat die leraren zich daar ook terdege in verdiepen — welke vakken moeten worden gekozen. Deze keuze vindt meestal plaats bij de overgang van de 3e naar de 4e klas van het onderwijs zoals dat op de tegenwoordige scholengemeenschappen wordt gegeven en dat is dan een zeer belangrijk moment.

Wie examen heeft gedaan in wis- en natuurkunde (en voor bepaalde opleidingen ook nog scheikunde) kan worden toegelaten tot de Hogere Zeevaartschool.

Dit wil echter geenszins zeggen dat wij die leerlingen die niet precies aan de toelatingseisen voldoen, geen kans geven. Maar zij zullen moeten worden bijgewerkt, extra hard moeten leren, maar dergelijke gevallen moeten individueel worden bekeken.”

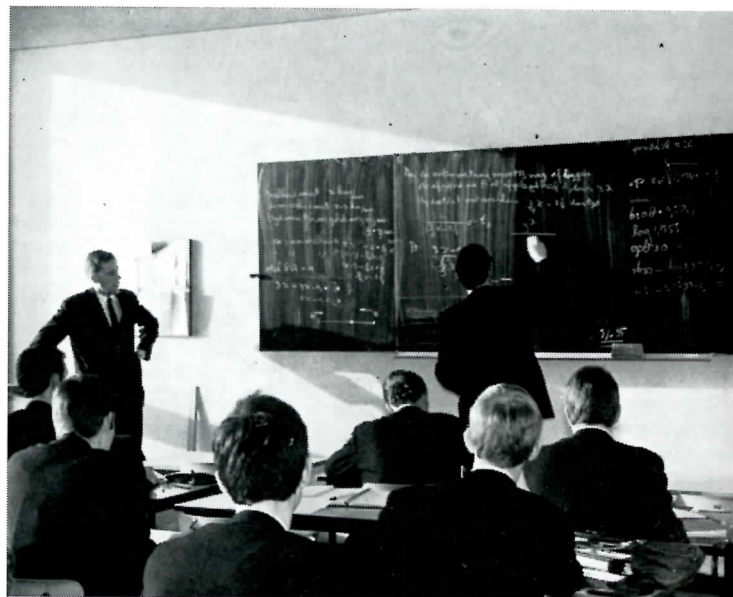
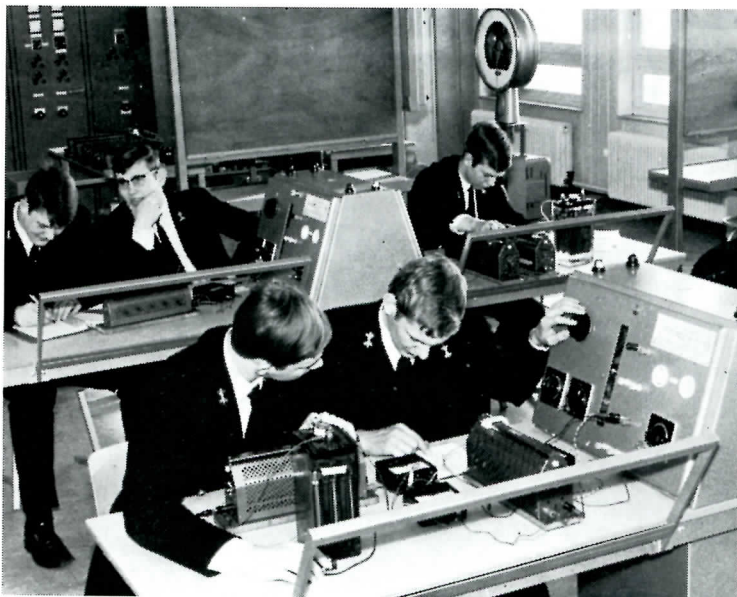
### Band

Geen wonder dat de scholen er in slagen een band te kweken met hun leerlingen. Niet alleen de sportieve sfeer die er heerst, doch ook de aandacht die de leraren hebben voor hun pupillen dragen bij tot het vormen van die band; hoe ook zouden anders de zo actieve verenigingen van oud-leerlingen zich kunnen handhaven, verenigingen die hun activiteiten niet beperken tot het beleggen van bijeenkomsten met de oud-leerlingen zelf, maar ook in vele gevallen nog een band weten te smeden tussen en met de echtgenoten van de zeevarende officieren. En die band met de leerlingen wordt al gelegd bij het onderricht van de jongelui, weer verstevigd wanneer ze later — na hun praktische vaartijd te hebben behaald — terugkeren in hun studieverlof om de reeds verworven kennis te bestendigen en verder uit te breiden, met het oogmerk het volgende hogere diploma te behalen op hun weg naar het einddoel, de rang van kapitein of hoofdwerktuigkundige.

### Verantwoording

In de elkaar opvolgende rangen zullen deze toekomstige officieren een hele verantwoording te dragen hebben. Om hiertoe in staat te zijn, wordt dan ook reeds vroeg, tijdens de schooltijd, een zekere verantwoording op hun schouders gelegd.

Soms zijn het maar kleinigheden, maar allengs groeit, ook op school, de verantwoording die ieder te dragen krijgt, of dit nu aan tafel is, in de internaatverblijven, of dat dit het toezicht is op een groep jongeren om ervoor te zorgen dat een ieder zich ge-





Rechts: Niet in een blauwgeruite kiel, maar wel in een blauwe over-all bouwen deze jongeren aan het begin van hun zeemansloopbaan.

Beneden: Radar, eerst nog wat onwennig doch naarmate de beginselen en de toepassing ervan duidelijker worden, reeds op school een vertrouwd beeld.



Boven: Hoewel het smeden grotendeels vervangen is door lassen, is dit werk nuttig om te leren wat men met de diverse metalen kan doen.

Links: Problemen bij het huiswerk worden soms gezamenlijk opgelost, waarbij de docent desnoods de laatste vingerwijzing geeft.

### Bij de foto's op pagina 6

Links: Alleen met theoretische kennis komt men niet ver; door de praktische werking van moderne apparatuur reeds vroeg te begrijpen, zullen deze aanstaande werktuigkundigen in staat zijn er later met vertrouwen mee om te gaan.

Rechts: Navigeren op het bord; men moet de theorie goed onder de knie hebben alvorens later de juiste positie van het schip te kunnen bepalen.





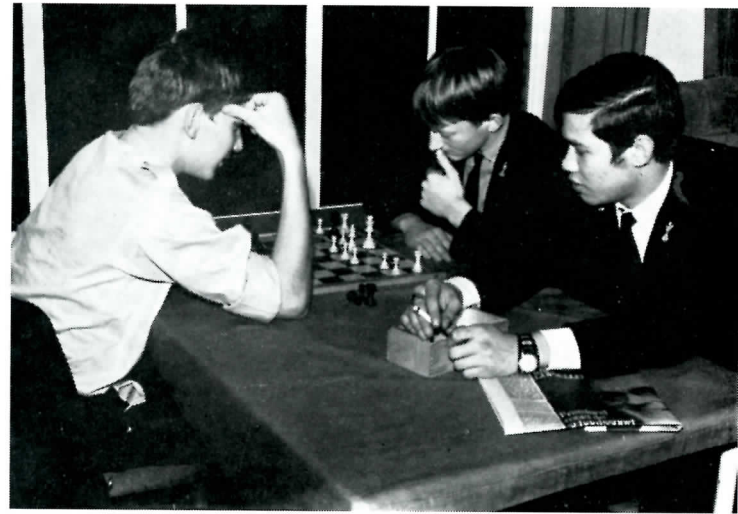
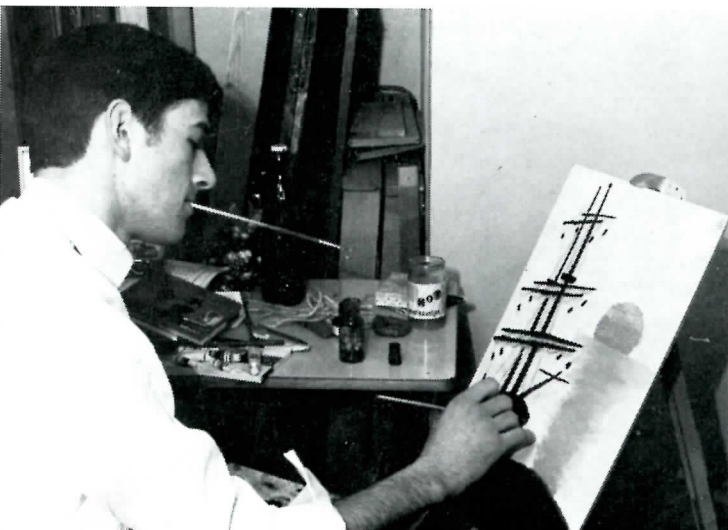
*Huiswerk, theorie, niet altijd even prettig doch onontbeerlijk voor de opleiding. Daar echter ook praktisch werken met scheepsmachines, met radar, gyro, enzovoorts op het leerprogramma prijkt, is de theorie gemakkelijker te verwerken.*

draagt zoals het behoort in een gezonde, moderne gemeenschap, dat de verblijven worden schoongehouden, de studie wordt verlicht, een volleybal- of voetbalcompetitie wordt georganiseerd, de zwakkere studiebroeders de helpende hand wordt gereikt; kortom, op allerlei wijzen leert men verantwoording dragen, elkaar helpen en bijstaan.

Verantwoording is een zaak die de drager wellicht niet aan kan als niet reeds vroeg wordt begonnen met hem daarvoor klaar te maken. Verantwoording wordt hun, ook na de schooltijd, reeds vroeg op de schouders gelegd; de verantwoording die een jeugdige stuurman of werktuigkundige op zijn wacht heeft geldt niet alleen het schip zelf, zijn lading of de machines, die elk een bedrag van vele miljoenen vertegenwoordigen, doch in de eerste plaats de levens van zijn collega's.

Men zal lang moeten zoeken om aan de wal een beroep te vinden waarbij een dergelijke grote verantwoording wordt gelegd op de schouders van een nog zo jonge medewerker. Geen wonder dan ook dat de toekomstige koopvaardij-officier die hiervoor geselecteerd is, een ander stempel draagt, een jongeman zich reeds bewust van zijn verantwoording en met de blik gericht op een toekomst met verre reizen, maar daardoor ook langere afwezigheid van thuis.

*Of buiten de lesuren de belangstelling van de leerlingen uitgaat naar spel, voetbal, volleybal, fotografie of schilderen, de scholen werken mee om dergelijke liefhebberijen mogelijk te maken.*



*Na inspanning eerst ontspanning alvorens aan het huiswerk te beginnen. Deze ontspanning kan op velerlei manieren gebeuren.*

### **Welke school ?**

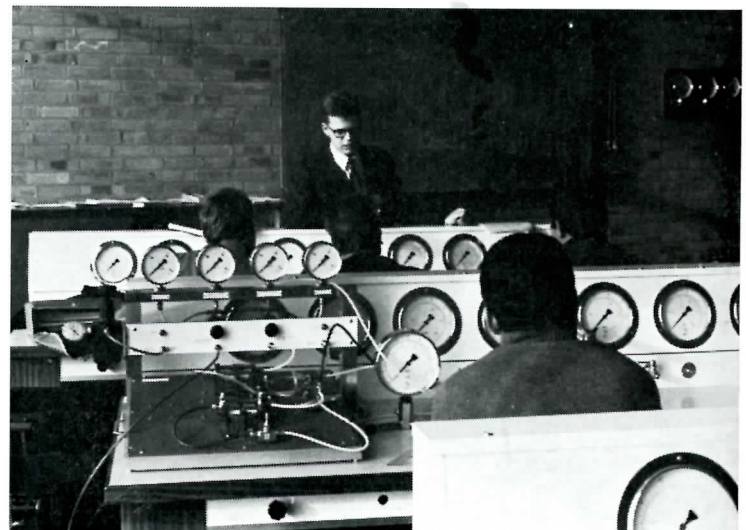
Merkwaardig, er zijn jongelui die uit het Zuiden komen en een school in het Noorden prefereren, maar er zijn er ook die uit het Noorden komen en liever een school in het Zuiden hebben.

Is dit het verlangen naar andere streken dat hen reeds zo vroeg hiertoe brengt? Of is het de traditie die hiertoe aanleiding geeft? Want er zijn zeevaartscholen waar vader en zoon zijn opgeleid, scholen die hun honderdjarig bestaan reeds achter de rug hebben en men kan zich dan voorstellen dat, wanneer een familielid voorheen een bepaalde zeevaartschool heeft gevolgd, het vanzelf gaat spreken als de jongen wiens hart naar zee en ruimte hunkert, voorkeur heeft voor die bepaalde school. Maar ook andere factoren kunnen een rol spelen.

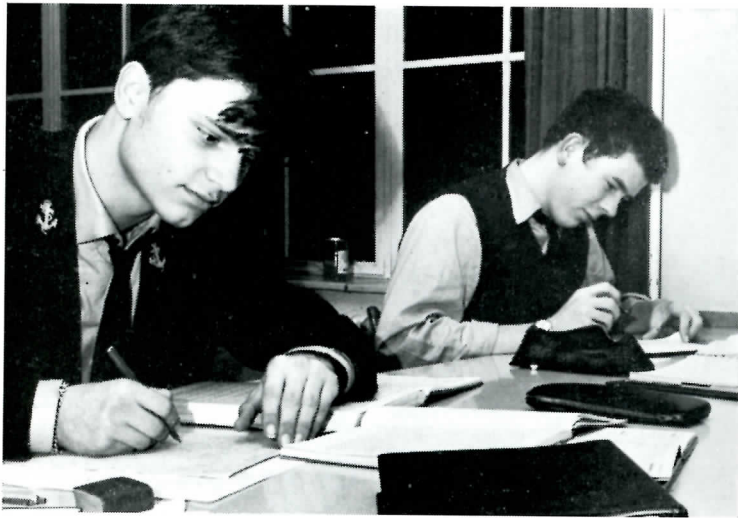
Wat de zeevaartscholen zelf betreft, er is keuze genoeg. Ons land telt niet minder dan vijftien Middelbare en twaalf Hogere Zeevaartscholen, van Terschelling tot Vlissingen, van Groningen tot Rotterdam, van Delfzijl tot Amsterdam, en zo kunnen wij doorgaan.

En dat op elke school leerlingen zitten uit vele windstreken, komt alleen maar het saamhorigheidsgevoel ten goede, want ook later vaart men met collega's uit alle delen van het land, naar alle delen van de wereld.

*Na de wettelijk vereiste praktijk aan boord komen de leerlingen terug om de verworven kennis te bestendigen en verder uit te breiden, op weg naar de hogere rang.*







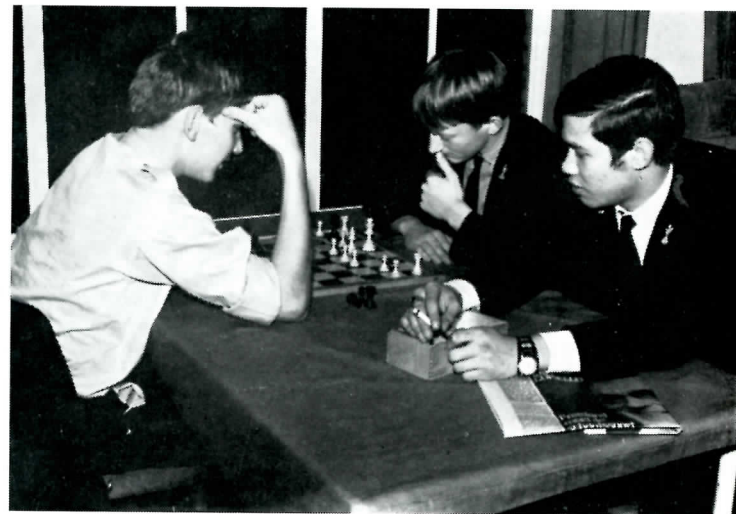
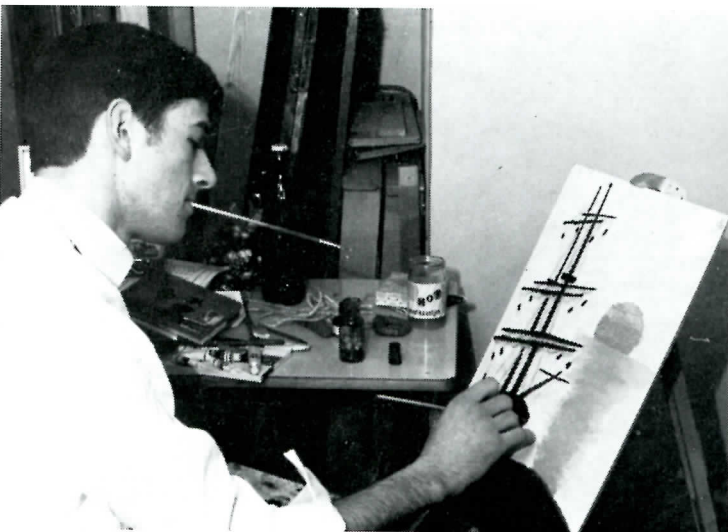
*Huiswerk, theorie, niet altijd even prettig doch onontbeerlijk voor de opleiding. Daar echter ook praktisch werken met scheepsmachines, met radar, gyro, enzovoorts op het leerprogramma prijkt, is de theorie gemakkelijker te verwerken.*

draagt zoals het behoort in een gezonde, moderne gemeenschap, dat de verblijven worden schoongehouden, de studie wordt verlicht, een volleybal- of voetbalcompetitie wordt georganiseerd, de zwakkere studiebroeders de helpende hand wordt gereikt; kortom, op allerlei wijzen leert men verantwoording dragen, elkaar helpen en bijstaan.

Verantwoording is een zaak die de drager wellicht niet aan kan als niet reeds vroeg wordt begonnen met hem daarvoor klaar te maken. Verantwoording wordt hun, ook na de schooltijd, reeds vroeg op de schouders gelegd; de verantwoording die een jeugdige stuurman of werktuigkundige op zijn wacht heeft geldt niet alleen het schip zelf, zijn lading of de machines, die elk een bedrag van vele miljoenen vertegenwoordigen, doch in de eerste plaats de levens van zijn collega's.

Men zal lang moeten zoeken om aan de wal een beroep te vinden waarbij een dergelijke grote verantwoording wordt gelegd op de schouders van een nog zo jonge medewerker. Geen wonder dan ook dat de toekomstige koopvaardij-officier die hiervoor geselecteerd is, een ander stempel draagt, een jongeman zich reeds bewust van zijn verantwoording en met de blik gericht op een toekomst met verre reizen, maar daardoor ook langere afwezigheid van thuis.

*Of buiten de lesuren de belangstelling van de leerlingen uitgaat naar spel, voetbal, volleybal, fotografie of schilderen, de scholen werken mee om dergelijke liefhebberijen mogelijk te maken.*



*Na inspanning eerst ontspanning alvorens aan het huiswerk te beginnen. Deze ontspanning kan op velerlei manieren gebeuren.*

### Welke school ?

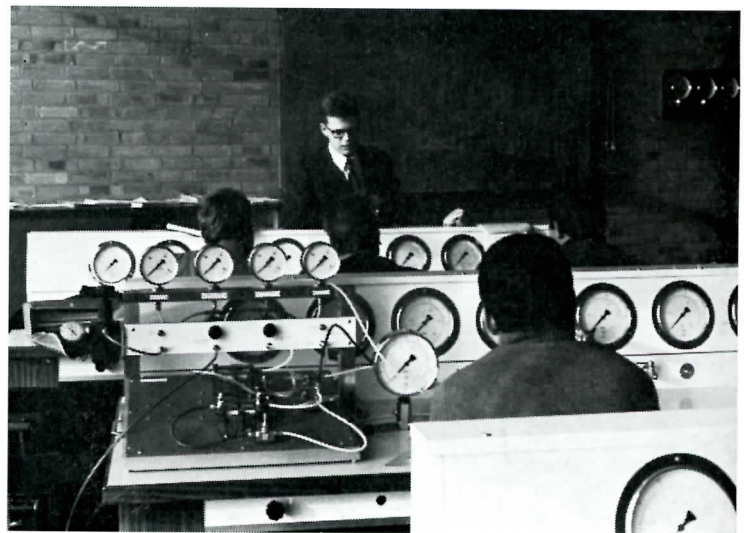
Merkwaardig, er zijn jongelui die uit het Zuiden komen en een school in het Noorden prefereren, maar er zijn er ook die uit het Noorden komen en liever een school in het Zuiden hebben.

Is dit het verlangen naar andere streken dat hen reeds zo vroeg hiertoe brengt? Of is het de traditie die hiertoe aanleiding geeft? Want er zijn zeevaartscholen waar vader en zoon zijn opgeleid, scholen die hun honderdjarig bestaan reeds achter de rug hebben en men kan zich dan voorstellen dat, wanneer een familielid voorheen een bepaalde zeevaartschool heeft gevolgd, het vanzelf gaat spreken als de jongen wiens hart naar zee en ruimte hunkert, voorkeur heeft voor die bepaalde school. Maar ook andere factoren kunnen een rol spelen.

Wat de zeevaartscholen zelf betreft, er is keuze genoeg. Ons land telt niet minder dan vijftien Middelbare en twaalf Hogere Zeevaartscholen, van Terschelling tot Vlissingen, van Groningen tot Rotterdam, van Delfzijl tot Amsterdam, en zo kunnen wij doorgaan.

En dat op elke school leerlingen zitten uit vele windstreken, komt alleen maar het saamhorigheidsgevoel ten goede, want ook later vaart men met collega's uit alle delen van het land, naar alle delen van de wereld.

*Na de wettelijk vereiste praktijk aan boord komen de leerlingen terug om de verworven kennis te bestendigen en verder uit te breiden, op weg naar de hogere rang.*





# OVERALLS en VEILIGHEIDSSCHOENEN MET KORTING

Op veelvuldig verzoek van ons zeevarend personeel hebben wij een voordelige offerte kunnen krijgen voor overalls en veiligheidsschoenen.

Voor beide artikelen geldt dat deze per briefkaart bij nevenstaande adressen kunnen worden besteld, waarna het artikel per postpakket aan het huisadres wordt gezonden. Verzending van de overalls geschiedt franco huis, doch voor de veiligheidsschoenen worden de portokosten aan de ontvanger op de factuur doorberekend.

Na de verzending van overall of veiligheidsschoenen wordt naar het huisadres een factuur gezonden; betaling dient per bank of giro plaats te vinden aan de leverancier.

## Overalls

Merk: ORCON - sanforized  
Kleuren: wit, kaki of blauw

Prijs: elke kleur f 15,95 incl. BTW  
Maat: costuummaat opgeven

## Te bestellen bij:

PAS N.V. Scheepstextiel  
t.a.v. Hr. E. J. In 't Veld  
Postbus 2140  
Rotterdam

## Veiligheidsschoenen

Merk: Super Labeur (zoals o.m. in gebruik op de Shell Raffinaderij in Pernis)  
Model: hoog  
Kleur: bruin  
Zolen: neopreen antistatisch  
Prijs: f 28,78 per paar incl. BTW  
Maat: schoenmaat opgeven (Nederlandse maten, b.v. 42, 43 enz.)

## Te bestellen bij:

Handelshuis Herbert SNOEK  
Tolhuisstraat 56  
Rotterdam, 20

## IDEEËNBUS

Op 13 februari j.l. werd door de Ideeënbusscommissie vergaderd, waarbij door afwezigheid van de heer D. Rodenburg de heer G. den Bakker als voorzitter optrad.

Er werden 2 ideeën behandeld, waarvan een voorstel van 4e werktuigkundige J. J. Ludekuse werd beloond met f 100,—.

Dit idee (no. 350) behelst een voorstel tot wijziging van het stoomsysteem van de uitlaatgassenketel aan boord van het ms. „Niso”. De voordelen van de wijziging zijn: a) het bestaande leidingenschema behoeft nagenoeg niet veranderd te worden; b) verminderde belasting van de 28/10 1/2 kgf/cm<sup>2</sup>-reducer en c) de turbogenerator werkt op constante stoomdruk.

Daar inzender bekend was met het voornemen van de Maatschappij om genoemd systeem aan te passen, heeft hij een grondige studie gemaakt van de hieraan verbonden problemen en zijn voorstel, naast een duidelijke omschrijving, schematisch uitgewerkt. Hoewel in feite het probleem dus bekend was (zie ook Vlootinformatiebulletin no. 48 betreffende brand in de uitlaatgassenketel a/b van de „Dione”) en het idee als zodanig niet als origineel aangemerkt kan worden, bleek het voorstel van de heer Ludekuse niet slechts technisch mogelijk te zijn,

doch ook de door de Maatschappij voorgenoemen wijzigingen zeer dicht te benaderen. Het leek de Commissie dan ook billijk de getoonde vakinteresse en inventiviteit te belonen.

Voor technisch geïnteresseerden laten wij hier een beknopte beschrijving van de voorgenoemen wijzigingen volgen:

Tijdens verblijf in een haven dient de uitlaatgassenketel warm te blijven, hetgeen nu wordt bereikt door stoom via de oververhitterbundel te laten stromen. Deze stoom kan dienen voor zowel de turbogenerator als voor de voedingwater-ontluchter.

Eén van de twee geplaatste „snap open”/„snap shut”-afsluiters zal worden verwijderd, terwijl de andere omgebouwd zal worden tot een 28/10 1/2 kgf/cm<sup>2</sup>-reducer. Teneinde het leidingsysteem ná de nieuwe reducer te beveiligen, zal een veiligheidsklep naar de atmosfeer worden gemonteerd, terwijl de dumpvalve zal worden verplaatst. Zoals reeds hierboven onder c) vermeld zal — nu de turbogenerator een „eigen” reducer heeft gekregen — de stoomdruk constant blijven. In het oude systeem konden vrij grote drukschommelingen optreden bij plotselinge dekstoomafname (b.v. tijdens mennen), waardoor de mogelijkheid van een „black-out” niet uitgesloten was.

Uit het bovenstaande blijkt dat een idee niet noodzakelijk origineel behoeft te zijn om in aanmerking te komen voor een beloning. Veelal zijn op het kantoor bepaalde ontwikkelingen in studie, waarover op de vloot nog niets bekend is. Wordt in dit stadium van een opvarende een

waardevol idee terzake ontvangen, dan zal de Ideeënbusscommissie zich zeer zeker niet zonder meer op het standpunt stellen dat het idee niet „origineel” is en dus afgewezen moet worden.

Evenmin is de beoordeling van een idee een „one-man-show”. Iedere ideeënbusbijdrage wordt voorgelegd aan meerdere in aanmerking komende experts, uiteraard afhankelijk van het onderwerp. Zo werd voor het bovenomschreven idee no. 350 van 4 technici commentaar ontvangen. Enkele dagen voordat de Commissie zal vergaderen, ontvangen de voorzitter en de leden de complete documentatie van te behandelen ideeën, zodat zij zich tevoren van een en ander op de hoogte kunnen stellen.

Voorzitter van de Ideeënbusscommissie is de heer D. Rodenburg en bij diens afwezigheid de heer G. den Bakker. Als leden treden op de heer L. Kerstens (technische ideeën) en Kapt. H. den Ouden (nautische ideeën).

Ingeval ideeën worden ontvangen inzake personeels- of financiële aangelegenheden, wordt de heer L. F. van den Belt respectievelijk de heer M. de Jong uitgenodigd de vergadering bij te wonen.

Wanneer aan een inzender de ontvangst van een idee wordt bevestigd, schrijven wij onder andere dat „aan dit voorstel de nodige aandacht zal worden geschonken”; uit bovenstaande beknopte uiteenzetting over de werkwijze van de Ideeënbusscommissie moge blijken dat dit geen holle frase is, doch dat uw ideeën serieus worden behandeld.

## MEEVAREN ECHTGENOTEN

Bij onze Medische Dienst vervoegen zich nog geregeld echtgenoten van officieren die willen gaan meevaren doch niet op de hoogte blijken te zijn van de voorschriften die met betrekking tot de benodigde immunisaties gelden. Hieronder wordt deze kwestie nogmaals uiteengezet.

A. Gele koorts: — deze injectie, welke alleen vereist is voor een oceaansreis, kan niet worden gecombineerd met andere immunisaties.

B. 1e Tyfus-injectie en revaccinatie pokken: — minstens één week na A.

C. 2e Tyfus-injectie en Cholera-injectie: — tussen twee en zes weken na B, echter bij voorkeur na vier weken.

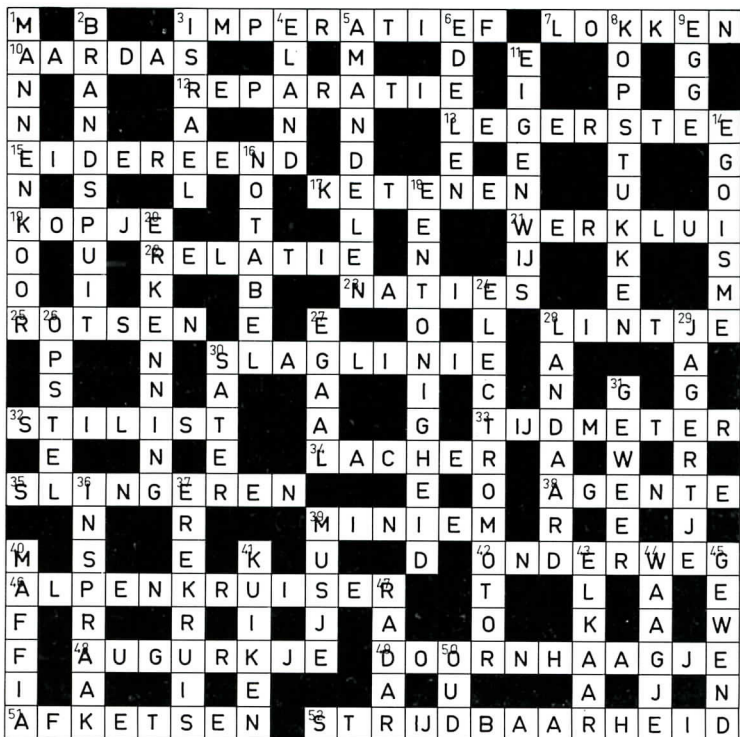
Indien vaccinatie tegen pokken niet eerder heeft plaatsgehad, zal dit — zoals bekend —

door de huisarts dienen te geschieden; in principe worden gedurende drie weken daarna geen andere immunisaties gegeven.

Indien reeds eerder injecties tegen Tyfus en Cholera zijn gegeven, kunnen deze onder B en C genoemde immunisaties in één booster-injectie worden samengevat (eventueel met een revaccinatie tegen pokken) vooropgesteld dat de geldigheidsduur van de vorige injecties niet is overschreden.

Immunisaties krijgen meestal pas geldigheid een aantal dagen nadat deze zijn gegeven. Indien er dames naar het buitenland vertrekken om aldaar aan boord te gaan, is het dus zaak tijdig voor de nodige immunisaties te zorgen.





## ZO HAD UW OPLOSSING VAN HET KERSTKRYPTOGRAM ER UIT MOETEN ZIEN

Gezien het aantal goede oplossingen dat binnen is gekomen was de puzzel deze reis niet zo moeilijk. In totaal 103 inzendingen, waarvan er 68 goed en 35 fout waren. De oplossing verdient nog wel een nadere verklaring, in zo verre dat een paar woorden op verschillende wijzen konden worden geschreven: stilist is goed gerekend, maar ook sty- of zelfs stijl-st. Hetzelfde gold voor electromotor met een „c” of een „k”. U kunt nu zelf nagaan of u meegedongen heeft naar de prijzen.



Op maandag 16 maart jl. werd door mej. M. A. de Korte — DFP/1 de trekking verricht in aanwezigheid van de heren L. F. van den Belt, adj. directeur, W. N. Wouters - chef DFP/4 en M. J. Spetter - lid O.R.

1e prijs (f 60,—): J. Hagen, gezagvoerder

2e prijs (f 30,—): J. E. Rakers, DFM/12

3e prijs (f 10,—): F. A. Visser, 1e stuurman

Wij wensen de winnaars van harte geluk; een brief met de heuglijke mededeling is hun inmiddels toegezonden.

Nu nog even iets anders. Wij denken alweer aan de volgende kerstpuzzel. Wie van vloot of wal helpt ons?

De beste inzending zal in het decembernummer van ons blad worden gepubliceerd en . . . gehonoreerd met een boekenbon van f 25,—.

Uw ontwerp moet worden geadresseerd als volgt: Shell Tankers N.V. — DFP/4, Postbus 874, Rotterdam, met in de linkerbovenhoek van de enveloppe „Puzzelwedstrijd”. Sluitingsdatum 15 oktober 1970.



## LEZINGEN PERSONEEL

Op donderdag 26 februari jl. werd in het kader van „Lezingen voor Wal- en Vlootpersoneel” door de heer J. Beekhuizen, chef DFF/3 - Vlootgages en Walsalarissen, een voordracht met gelegenheid tot discussie gehouden over „De verplichting van de werkgever t.o.v. fiscus en sociale wetgeving”.

Op de foto zittend v.l.n.r.: de heren J. W. Paans - chef DFP/6, P. de Leeuw van Weenen - DFM/23, J. Ph. Dröge - DFM/22, E. C. Paardekoper - DFM/23, K. J. Wiessner - chef DFM/22, J. Beekhuizen - chef DFF/3, M. de Jong - DFF, H. M. Stoll, arts - DF/1, L. H. Roodhorst - DFM/22, J. F. Schleicher - DFM/22, mej. E. J. Nagelkerke - DFP/1, mevr. H. M. W. van der Klooster-Wensing - DFP/1.

Staand v.l.n.r.: de heren J. H. Sierveld - DFP/2 en lid O.R., F. B. Schröder - 3e stuurman, E. S. Petrusma - 5e werktuigkundige, A. Onderstal - hoofd voeding, R. J. Ruts - 4e stuurman, F. G. den Hartog - DFF/1, A. van der Voorn - DFP/2, J. L. P. van der Wiel - DFP/2.

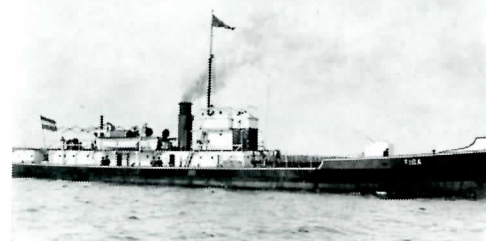


# EEN TERUGBLIK NA HET OVERLIJDEN VAN DE HEER

## C. S. DUINKER - MARINE SUPERINTENDENT C.S.M.



de houten lichter „Willemstad“



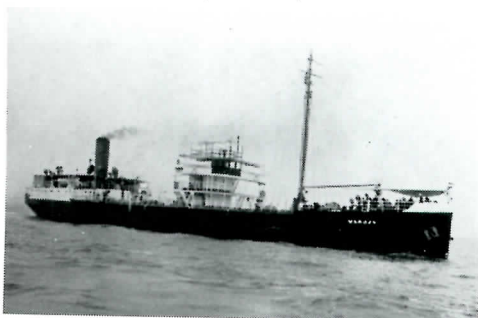
s.s. „Tiga“ (monitor)

In onze vorige uitgave hebben wij mededeling moeten doen van het heengaan van de heer C. S. Duinker op 78-jarige leeftijd.

Het leek ons gepast om bij dit heengaan nog eens stil te staan indien wij bedenken dat de heer Duinker o.a. van 1921 tot 1936, dus niet minder dan 15 jaar lang, Marine Superintendent van de C.S.M. op Curaçao is geweest. Hij heeft in die functie ongetwijfeld een belangrijke bijdrage tot de maritieme ontwikkeling van de Groep in het algemeen en de C.S.M. in het bijzonder geleverd, ook al was in die tijd de directeur van de C.S.M. met het dagelijks bestuur van de C.S.M. belast.

Het is op 19 december 1921 dat de heer Duinker Kapitein Schaap, de toenmalige Marine Superintendent, aflost. Het mag worden gesteld dat daarmede tevens de eerste wel zeer geïmproviseerde beginperiode van de C.S.M. wordt afgesloten. De Maatschappij was omstreeks 1918 begonnen met een schuchtere poging om ruwe olie van Venezuela naar Curaçao te vervoeren voor overslag in, voor die tijd althans, grote oceaantankers. Dat eerste vervoer geschiedde op wel uiterst primitieve wijze met kleine houten lichters, gesleept door sleepboten. Het was een periode van onvoorstelbare tegenslagen en begin 1921 was de vervoerscapaciteit van de C.S.M. tot bijna nul gedaald. In datzelfde jaar komt echter een nieuwe vervoerscapaciteit ter beschikking, zij het dan toch weer in een geïmproviseerde vorm, namelijk een achtal tot tanker omgebouwde oorlogsschepen, „monitors“ genaamd, die elk een vervoerscapaciteit van ongeveer 500 ton hadden. En het is met deze acht bloedhete en zwaar waterovernemende monitors dat de heer Duinker letterlijk en figuurlijk als Marine Superintendent van de C.S.M. in zee gaat.

s.s. „Maruja“, bouwjaar 1925, 2250 dwt.

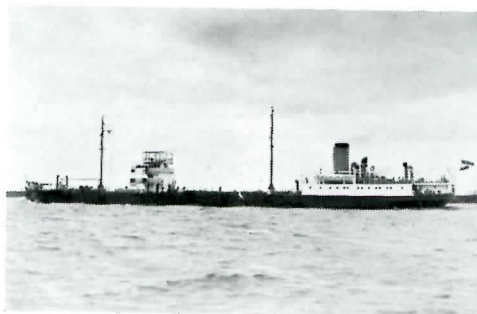


Het bevaren van de toegang tot het Meer van Maracaibo is in die tijd nog een waar avontuur. In deze zanderige en hier en daar zeer ondiepe toegang zijn langs natuurlijke weg, overigens ook weer zeer ondiepe, vaargeulen ontstaan, die evenwel voortdurend door de stromingen van plaats veranderen. De bebakening bestaat vrijwel alleen uit in de grond gestoken stokken en palmtakken. Het over de grond schuiven van de tankers in de bochten van de hoofdvaargeul is geen bijzonderheid; de ligging van de vaargeul verplaatst zich zo snel dat een oorspronkelijk ver uit de buurt liggend wrak een gevaar voor de doorvaart dreigt op te leveren. Het is begrijpelijk dat de C.S.M. zich hierover ernstig zorgen maakt en intensief meewerkt aan plannen tot verbetering, te meer omdat de C.S.M. in de tijd van Duinker een zeer sterke uitbreidingsperiode van de vloot meemaakt.

Nadat in 1922 dan de eerste echte tankers van 900 ton aan de vloot van de C.S.M. worden toegevoegd, namelijk de „presidente Gomez“ en de „Presidente Bolivar“, worden een jaar later, in 1923 dus, de eerste tankers van 2250 ton deadweight van een serie van 33 tankers afgeleverd. Als de laatste ervan in 1929 in dienst is gesteld, beschikt de C.S.M. over een draagvermogen van 78.700 ton. Het bleken hechte en sterke tankers te zijn, getuige het feit dat in 1960 het s.s. „Berta“, het s.s. „Frasca“ en het s.s. „Manuela“ nog steeds dienstdeden. Anderzijds bleef het onbevredigend dat deze tankers niet eens vol afgeladen konden worden als gevolg van de diepgangbeperking in de toegang tot het Meer van Maracaibo.

Het is logisch dat in die tijd de C.S.M. een belangrijk aandeel heeft in de uitbreiding van de maritieme faciliteiten op Curaçao. In de eerste plaats moest natuurlijk met dit relatief grote

s.s. „Remona“, bouwjaar 1936, 4000 dwt.



aantal tankers, die werkelijk met de regelmaat van de klok aankwamen, het aantal lossteigers aanmerkelijk worden uitgebreid. Daar bovendien de olie in eerste instantie voor overslag in grotere oceaantankers was bestemd, moesten ook de steigers voor deze oceaantankers worden uitgebreid en verbeterd. Een ander gevolg van een dergelijke lokale vloot was dat op Curaçao een reparatie-bedrijf voor deze schepen moest worden opgebouwd. Ook dit kreeg de C.S.M. voor zijn rekening, ook al werd dit dokbedrijf een geheel zelfstandige afdeling in de organisatie van deze maatschappij. Met de aankomst van het drijvende Koningin-Wilhelmina-dok in 1926 mag worden gezegd, dat dit bedrijf tot een volwaardig scheepsreparatiebedrijf was uitgegroeid.

Een tweede drijvend droogdok volgde in 1929 en daarna werden de reparatiefaciliteiten nog regelmatig uitgebreid en verbeterd.

De malaisietijd van 1930-1933 ging helaas ook niet aan de C.S.M. voorbij. De produktie van ruwe olie in Venezuela liep sterk terug en als gevolg van overcapaciteit moesten eenheden aan de C.S.M.-vloot worden onttrokken, welke eenheden dan elders ter wereld voor de Koninklijke/Shell Groep werden ingezet. Dit moet voor Duinker en collega's een hard gelag en een moeilijke tijd zijn geweest.

In 1934 volgt herstel en het is in 1935 dat de eerste van een serie van 10 tankers wordt afgeleverd. Dit waren de zogenaamde „R“-klasse tankers, welke elk een draagvermogen hadden van ± 4000 ton. En het is dan in 1936 dat Duinker midden in de verdere groei van de C.S.M. dat deel van zijn carrière als Marine Superintendent van de C.S.M. afsluit. In deze periode — aan het begin waarvan (1921) nog geen 180.000 ton ruwe olie van Venezuela naar Curaçao wordt aangevoerd — is de jaarlijkse aanvoer tot bijna 9 miljoen ton gestegen. Begin 1922 bestond de vloot-personeelssterkte van de C.S.M. uit 90 officieren en 240 scheepsgezellen; in 1935 was dit uitgegroeid tot 290 officieren en 732 scheepsgezellen. Een periode dus waarin de C.S.M. van een geïmproviseerde vervoersonderneming van ruwe olie uitgroeide tot volwaardige tankerredrijf.

Wij hebben met dit artikel getracht een laatste eer te bewijzen aan C. S. Duinker, een man die zijn beste krachten aan de bloei van de C.S.M. heeft gewijd, een collega die ook op sociaal gebied op Curaçao zeer actief is geweest, een man die wij ook als medewerker aan ons maandblad hebben mogen begroeten, getuige zijn artikel in de uitgave van juli 1957, toen ons maandblad nog „Van en Voor de Vloot“ heette.



## 25-JARIG DIENSTJUBILEUM SCHEEPSVOORMAN PH. DE VRIES

De heer Ph. de Vries had op 21 september 1969 een dienstverband van 25 jaar bij onze Maatschappij voltooid. Hij is de tweede scheepsgezel die deze mijlpaal heeft bereikt. Aangezien hij op de datum van zijn jubileum dienst deed aan boord van het s.s. „Krebsia”, heeft de officiële huldiging eerst kunnen plaatsvinden op 27 februari jl.

Het echtpaar De Vries, vergezeld door hun oudste dochter, werd op die dag door mevrouw Binnekamp van de sectie Scheepsgezellen in de Zuidhal van het Shell-Gebouw verwelkomd met een boeket bloemen, waarna zij door de chef van de sectie Scheepsgezellen, de heer Van 't Slot, naar onze Directeur werden begeleid.

De heer Rodenburg onderscheidde de heer De Vries, in tegenwoordigheid van de adjunct-Directeur, de heer Van den Belt, met het embleem voor 25 jaar trouwe dienst en stelde hem tevens in het bezit van de jubileumgratificatie.

Daarna volgde een receptie, waarvan vele bekenden van vloot en kantoor gebruik maakten om de jubilaris en zijn echtgenote geluk te wensen. Onnodig te zeggen dat hierbij onder het genot van een glaasje en een hartig hapje vele oude herinneringen werden opgehaald.

Als bijzonderheid zij nog vermeld dat zijn zoon Piet de Vries, die als scheepsgezel a/w bij



onze Maatschappij vaart, toevallig met de „Kara” in Rotterdam lag, zodat wij hem per taxi van boord konden laten halen om de receptie van zijn vader bij te wonen. De feestdag werd besloten met een intiem dinertje in een gezellige gelegenheid.

*Een belangrijk moment, ook in het leven van de heer Ph. de Vries en diens echtgenote, mevr. A. de Vries, is het verkrijgen van de onderscheiding voor 25 jaar trouwe dienst uit handen van de Directeur van onze Maatschappij, de heer D. Rodenburg.*

## O.V.S.T.-NIEUWS

Op vrijdag 27 februari jl. organiseerde de O.V.S.T. een nieuw soort ontspanningsavond in het Shell-Gebouw, namelijk een „Paint-in”. Een ieder die mee wilde doen werd in de gelegenheid gesteld om naar eigen inzicht — in een uur tijd — een schilderstuk te maken. Begrijpelijkerwijze was er een zekere schroom te overwinnen. Ga maar eens staan schilderen als je nog nooit een penseel hebt vastgehouden.

Na een korte inleiding door de heer G. Grassère, kunstschilder en leraar aan de Academie te Amersfoort, die zich voor deze avond als jury-lid beschikbaar had gesteld, grepen aarzelend de eerste tien deelnemers naar palet en penseel. Die aarzeling duurde niet lang want na een minuut of vijf werden de „schilders” zo gegrepen door hun onderwerp dat niets

hen meer kon afleiden. Ook de toeschouwers niet, die zo enthousiast werden dat ze bij de tweede ronde alsnog mee wilden doen.

Een deel van de resultaten ziet u op onderstaande foto's afgebeeld.

Nadat alle werkstukken bij de jury, bestaande uit de reeds eerder genoemde heer Grassère en de heren Dor en Wensing, waren ingeleverd gaf de heer Grassère in het kort kritiek op al het geleverde werk, waarna hij de prijzen uitreikte.

De eerste en tweede prijs, beide schildersdozen, gingen respectievelijk naar mej. M. A. de Korte en mej. A. Poot.

De derde en vierde prijs, bestaande uit een tweetal boeken over schilderkunst, werden overhandigd aan de heer G. Schol en mevr. Th. de Lelij-Verhoeven.

Na een kort dankwoord aan jury en de firma Sikkens-Smits, die voor de benodigde materialen had gezorgd, gingen deelnemers en toeschouwers zeer voldaan naar huis. Een avond die zeker voor herhaling vatbaar is.





# schoon schip



## Hoe hoog het was

Hoe hoog het is als men op de brug van een 210.000 tonner staat, is een aantal kantooremployés wel duidelijk geworden toen zij op zondag 15 februari in de gelegenheid werden gesteld een bezoek te brengen aan de „Mysella” van Shell Tankers Ltd, Londen.

Het schip was, na de doop waarover wij in ons vorig nummer schreven, nog enige dagen langszij de steiger te Rozenburg gebleven om de schilders de gelegenheid te geven de laatste hand aan haar uiterlijk te leggen. Nauwelijks was de verf droog of een aantal van degenen op kantoor die voor hun werkzaamheden nooit direct contact met een schip hebben, gingen de loopplank op om nu ook eens te zien wat een mammoet is. Weliswaar liet het weer de bezoekers nogal in de steek, maar des te groter was de verrassende diepte toen de mist even optrok.



## H'mmm, lekker!!

Als wij bedenken dat er per dag zo'n 120 warme lunches in de „kombuis” op kantoor worden klaargemaakt, dan strekt het de koks tot eer dat een aantal toekomstige scheepskoks een dergelijke uitdrukking gebruikte om hun waardering voor de maaltijd te betuigen. Zij maakten deel uit van de examenklas van

Langs deze weg wil ik gaarne mijn dank uitspreken voor de vele blijken van belangstelling die ik bij mijn 25-jarig dienstjubileum heb ondervonden.

Ph. de Vries

de Vakschool voor Bakkerij- en Hotelpersoneel te Rotterdam die, tezamen met twee leraren, een dag de gast waren van onze Maatschappij om het een en ander over de Shell en Shell Tankers N.V. in het bijzonder te weten te komen.



## Boekenkisten

Het omruilen van de boekenkisten doen wij graag voor u, maar als het verzoek daartoe op het laatste moment bij ons binnenkomt kost het een massa geld, omdat dan in de meeste gevallen speciaal vervoer moet worden geregeld enkel en alleen voor de aflevering van de lectuur. Dit is gemakkelijk te ondervangen door vanuit zee, één of twee dagen voor aankomst in Nederland, een telegrammetje te sturen. Misschien kunt u er dan ook voor zorgen dat bij binnenkomst de oude boekenkast klaar staat. Onnodige wachttijd wordt daardoor voorkomen.



## Applicatiecursus

Op verzoek van de Directeur van de Hogere School voor Scheepswerktuigkundigen, Willem Buytewechstraat 45 te Rotterdam, gaarne even uw aandacht voor de Applicatiecursussen Meet- en Regeltechniek voor Scheepswerktuigkundigen in het bezit van het Diploma C. In het schooljaar 1970-1971 vangen deze aan op 17 augustus, 14 oktober 1970, 5 januari, 1 maart en 1 mei 1971; de cursusduur is 8 weken.

Inschrijving voor de 1e cursus

dient vóór 30 juni a.s. aan de school plaats te vinden. Spreekuur van de directeur 's maandags van 14.00 uur tot 16.00 uur en van 19.00 uur tot 21.00 uur.



## Namen geven

Achter ons hoofdkantoor, aan de andere zijde van de spoorlijn, wordt al jaren gewerkt aan een scholencomplex, dat vanwege de omvang in de Rotterdamse volksmond als Mammoetschool te boek staat.

Op 19 mei a.s. wordt het complex — dat een groot aantal scholen voor beroepsopdrwijs zal gaan omvatten — in gebruik genomen en het College van Burgemeester en Wethouders heeft thans besloten dit gebouw de benaming „Technikon” te geven. De „Sporttoren” krijgt de naam „Akragon” (hoogste kamplaat) en de in de toren opgenomen sporthal zal „Gymnaestradahal” gaan heten. Tot zover hebt u zich natuurlijk afgevraagd waarom dit bericht in „Schoon Schip” is terecht gekomen.

Wel, de aula van het scholencomplex, die tevens als theater zal worden gebruikt, krijgt de naam HOPPLEIN-THEATER. Om misverstanden te voorkomen: dit laatste brengt geen wijziging in het adres waar onze officieren zich moetenervoegen zodra zij een uitnodiging ontvangen voor een bezoek aan ons hoofdkantoor.



## Duurder, en toch niet duurder

Herhaaldelijk wordt de vraag gesteld waarom telefoongesprekken en telegrammen tussen onze Liberiaanse-vlag-schepen (de Capiluna, Capisteria, Capulonix, Lovellia, Pa-

tro, Philidora, Philine, Philippia) en de wal duurder zijn dan met andere Shell-tankers het geval is.

Eigenlijk moet de vraag worden gesteld, waarom op andere Shell-tankers deze gesprekken en telegrammen zo goedkoop zijn, want a priori worden de kosten voor alle schepen berekend volgens internationale maatstaven. Echter, dank zij een tegemoetkoming van de P.T.T. zijn de kosten voor Nederlandse- en Curaçaose-vlag-schepen lager. Het behoeft nauwelijks betoog dat de Nederlandse P.T.T. deze korting niet verleent voor schepen die een andere vlag voeren, vandaar.



## Bouwplaat s.s. „Macoma”

Gezien het grote aantal aanvragen dat nog wekelijks binnenkomt om toezending van een bouwplaat, is deze liefhebberij nog evenzeer in zwang als tien jaar geleden, toen wij de bouwplaat van de „Viana” lanceerden. Hiervan raakte de voorraad, ondanks de grote oplage, nu toch werkelijk op, zodat een nieuwe bouwplaat werd besteld, nu van het huidige vlaggeschip, het s.s. „Macoma”.

Ondanks dat de schaal van deze nieuwe bouwplaat kleiner is (handhaving van de gebruikelijke zou de postbesteller bij aflevering voor grote problemen hebben gesteld), is men hier toch menig uurtje mee zoet, maar het resultaat mag — gezien het eerste exemplaar, waarvan hieronder een foto — er dan ook zijn.

Gegadigden werkzaam op kantoor kunnen een bouwplaat afhalen bij de postkamer (kamer 1.38). Voor zeevarenden, familieleden en an-



dere belangstellenden geldt dat deze schriftelijk of telefonisch (DFP/4 - 2065) kunnen worden aangevraagd, waarna toezending volgt.



**ONZE  
VLOOT-  
JUBILARISSEN**

**10 JAAR  
IN DIENST**



**P. Sloover**  
scheepsvoorman  
1960 - 16.3 - 1970



**J. den Heyer**  
scheepsvoorman  
per 25.3



**A. J. van der Raad**  
scheepsvakman I  
1960 - 28.3 - 1970



**D. Ploegers**  
bediende  
1960 - 31.3 - 1970



**G. Braster**  
bediende  
1960 - 31.3 - 1970

**IN  
DIENST  
GETREDEN  
VLOOT-  
PERSENEEL**



**T. E. M. den Ouden**  
4e stm.  
per 16.2



**G. J. H. Kranenburg**  
4e stm.  
per 2.3



**H. W. van Baalen**  
4e stm.  
per 9.3



**W. van Spijker**  
II.stm.  
per 27.2



**G. W. Donker**  
scheepsvakman II  
per 11.3



**P. M. H. Bellwinkel**  
scheepskok  
per 15.2

**AANGESTELD  
ALS  
ONDEROFFICIER**

**VLOOTPERSONALIA**

(in de periode van 16.2. t/m 15.3.1970)

**GEBOREN:**

- 6-2: Jelle, zoon van J. Tebbenhoff, 2e stm., en mevr. M. Tebbenhoff-Zeijlemaker;
- 15-2: Aillard Paul Arthur, zoon van A. de Jong, 2e wtk., en mevrouw Ch. V. de Jong-van Delden;
- 17-2: Andrea, dochter van J. I. Brangert, 2e wtk., en mevr. P. E. Brangert-Schoenmaker;
- 21-2: Jacobus-Frederik, zoon van J. Priester, 3e stm., en mevrouw M. A. Priester-Harinck;
- 26-2: Daniël-Gustaaf, zoon van D. F. L. van Velzen, 4e wtk., en mevr. A. J. M. van Velzen-de Groene.

**GEHUWD:**

- 17-1: J. W. van Putten, 3e wtk., en mej. S. A. Campbell;
- 12-2: A. J. J. Vermeulen, scheepsvoorman, met mej. J. E. T. Kersten;
- 20-2: W. J. Netelenbos, 4e stm., met mej. A. M. Desvernois;
- 26-2: J. G. Bron, hfd.wtk., met mej. A. M. Nijsen;
- 26-2: D. Zwierenberg, 5e wtk., met mej. A. Brinks;
- 27-2: G. de Graaf, 5e wtk., met mej. W. Spaans;
- 5-3: T. Mellegers, 5e wtk., met mej. H. Baan;
- 10-3: G. J. Leussink, 3e wtk., met mej. J. Heusinkveld;
- R. A. M. Haffert, 5e wtk., met mej. J. Briars;
- 11-3: W. K. de Voogd, 5e wtk., met mej. C. Minderhoud;
- 12-3: G. J. B. Hartman, 2e wtk., met mej. W. de Jongh.

**AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:**

gezagv.: K. Drent, W. Haeck, F. A. de Kaart, J. W. Sterringa, H. A. Schelvis, J. van der Velden, L. Brink, G. Arkema, D. Rijk, G. P. Paulussen, J. L. Muijskens;

1e stl.: B. C. Visser, H. J. Allaart, D. de Boer, B. R. Teuben, A. C. Weide, P. E. van der Veld, W. Bosma, W. Croes;

2e stl.: B. H. Weersma, T. W. Scharrenburg, W. van der Graaff, A. J. de Kraker, C. Verburt, J. S. de Jong;

3e stl.: J. B. H. Lutmers, C. M. Honig, C. P. van Hoek, J. Knip, D. van Eijk, A. G. Kroon, R. Lawerman, M. A. Diehl, M. Buth;

4e stl.: J. van Rooyen, C. Kamminga, J. B. van Opbergen, J. J. A. M. van den Bos, B. M. Stubbe, F. Makkee, H. Dokter, A. G. J. de Wit, F. B. Visser;

hfd.wtk.: R. G. Pieters, M. J. Moerland, J. P. Hasenack, R. W. H. Buitenrust Hettema, C. G. Pusch, J. Tekelenburg, T. H. J. Feldberg, W. A. van Rooyen;

2e wtk.: W. A. M. Bouma, J. B. van Haaster, C. J. den Hollander, C. P. de Waard, G. J. B. Hartman, T. E. Leeuwangh, P. J. Engelsma, W. van Kemp;

3e wtk.: R. G. M. Kauffeld, C. Loman, J. C. Lanser, P. Zappeij, J. H. S. van der Pas, G. J. Verbeek, J. Homminga, J. Groeneweg;

4e wtk.: E. P. Walop, B. Tienstra, S. P. van Galen, J. W. van der Plas;

5e wtk.: A. J. Goudriaan, R. R. Witteveen, D. W. de Boer, R. Dijkstra, D. Zwierenberg, J. M. Hogenstein, S. J. Breedveld, W. K. de Voogd, H. F. de Leeuw, T. J. R. Eggink, R. A. de Lijster, J. H. Verhaaf, J. P. van de Water, P. Dekkers, J. J. Ceelen, H. E. Engels, J. E. Buitendijk, E. L. F. Nijhuis, C. W. H. van den Heuvel, J. W. Maas, J. C. N. Brakeboer, M. Kik;

scheepsvoorlieden: B. T. Hoogervorst, C. Voorspuy, C. J. de Fouw;

scheepsvaklieden I: H. J. Gelderman, A. J. van der Raad, M. van der Kruk, J. Brobbel;

scheepsvaklieden II: P. A. Janse, R. Mulder, F. J. Trijelaar, W. Klink, M. Temmerman, H. J. Veldhoen;

scheepsgezellen a/w: J. B. K. Wulffelé, P. F. van Gemert, T. A. Mulder, J. M. A. Ploos, H. N. Dekker, A. Pauwels, H. J. A. Morriën, W. P. P. Huyskens, A. P. Hartemink, W. C. Sterk, E. C. van Eijk, J. Luykenaar, M. Brons, F. L. M. Steenmeijer, IJ. Adema, J. H. T. M. Vissers, P. H. Tervelde, K. Kuik, C. M. G. J. van der Bos, J. G. Koek, H. Gerritsen, J. Vet, G. van Hest, P. van der Toorn, J. Scherpenisse, N. J. H. J. Griek, D. Slagter, E. J. B. Janssen-Andeweg, E. J. H. Wilmink, A. Loo;

aankomend scheepsgezellen a/w: M. C. Lakens, J. A. van Haarlem, A. J. H. van Woerkom, W. C. M. Overkamp, A. Kanters, R. J. P. Prudon, J. A. P. van der Meer;

wachtassistenten: P. J. M. Toussaint, L. M. de Wit;

hoofden voeding: A. A. Turkenburg, E. T. P. van Boles, P. van de Veur;

scheepskoks: H. G. Morsink, J. Roosenburg;

**IN MEMORIAM**

Op 1 maart 1970 overleed te Nieuw Loosdrecht de heer D. J. Egge (ex C.S.M.-walorganisatie). Hij bereikte de leeftijd van 66 jaar.



## MET PENSIOEN MET INGANG VAN 1 MAART 1970



Kapitein J. Grill trad op 24 december 1938 als 3e stuurman in dienst van de Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij en vertrok dezelfde dag per s.s. „Tapanoeli” naar de Oost, alwaar hij werd tewerkgesteld aan boord van het m.s. „Aldegonda”.

Medio 1939 werd hij overgeplaatst naar het m.s. „Ocana” en in september 1941 ging hij over in dienst van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij te Curaçao.

Aldaar trad hij in het huwelijk en behaalde zijn diploma's 2e en 1e stuurman G.H.V. Op 16

oktober 1946 werd hij aangesteld als 2e stuurman en op 1 januari 1949 als 1e stuurman.

In verband met de amalgamatie tussen N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona” en N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, keerde hij medio 1953 voor zijn laatste Caraïbische dienstperiode zonder gezin naar Curaçao terug.

aankomend kok: H. W. J. van Haarst;

koksmaat/bakker: A. Eland;

bedienden: H. Brakel, J. de Vries, W. D. Antonio, R. F. Garcia, F. van der Heyden, L. A. van Zunderen, L. J. den Outer, E. J. Eradus, O. H. Noorman;

bedienden a/d: W. T. C. Ruyter, C. A. Hulscher, L. A. Haak, K. W. T. van Lingen, W. Gaemers;

jongens a/w: D. Gevers, E. Broens.

### TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

**m.s. Abida:** 1e stm. M. de Graaf, 3e wtk. H. J. Lammertink, 5e wtk. W. Krijger, scheepsvorman Ph. de Vries, scheepsvakman II M. Temmerman, scheepsgezellen a/w: R. Groot, G. J. van Delft, W. A. Pronk, W. J. van der Veer, A. A. Pol, C. H. Otto, H. M. A. J. Lemmens, A. R. van der Geugten, scheepskok A. G. Freeth, bedienden: C. M. Vervloet, H. A. van Gelder, J. Sinnema;

**m.s. Acila:** 2e stm. J. B. Krul, wnd. 4e wtk. C. N. A. Vreke;

**m.s. Acmaea:** 1e stm. R. Knol, 2e stm. J. P. Hendrikse, 4e stm. A. Landsmeer, 5e wtk. L. Puper, II.wtk. D. A. Kruk, II.wtk. L. Kemeling, scheepsgezel a/w J. P. de Landes, bediende a/d H. J. A. Caré;

**m.s. Acteon:** gezagv. G. F. de Boer;

**s.s. Arca:** wnd. 1e stm. R. van Westendorp, 5e wtk. H. P. C. Eken;

**s.s. Atys:** gezagv. T. W. Pals, II. wtk. W. Bekooy, scheepsvorman T.

Begin 1955 werd hij weer tewerk gesteld op de diepzeevloot en in 1959 volgde zijn eerste commando aan boord van de „Ceronia”; op 1 januari 1961 volgde zijn aanstelling als gezagvoerder.

Kapitein Grill heeft ruim 10 jaren het bevel gevoerd over een 12-tal schepen van onze Maatschappij, van de oude „Taria” tot de nieuwe „Metula”. Op laatstgenoemd schip was hij gedurende de laatste dagen van november 1969 nog eens in de gelegenheid zijn zeemanschap te bewijzen toen hij ondanks moeilijkheden met de hoge-druk turbine-installatie erin slaagde ten noorden van de Waddeneilanden met zijn schip vrij te blijven van het mijnengebied ter plaatse.

Overigens zullen wij de naam Grill blijven tegenkomen omdat zijn zoon — die het beroep van zijn vader heeft gekozen — als 3e stuurman zijn oude Maatschappij vaart.

Als bijzonderheid willen wij nu nog vermelden dat zijn dochter het beroep van haar moeder (verpleegster) heeft gekozen, een feit dat naar wij aannemen niet dikwijls in een gezin zal voorkomen.

Wij en met ons ongetwijfeld vele officieren en bemanningsleden die hem in de loop der jaren van nabij hebben meegemaakt, wensen kapitein Grill temidden van zijn gezin nog vele gelukkige jaren toe.

H. van Vlijmen, scheepsvakman I C. Luykenaar, scheepsvakman II J. H. Bijl, scheepsgezellen a/w: W. Noordhoek, K. C. Bakker, A. Bravenboer, L. van Ierland, G. van der Bent, W. A. M. van Amelsfort, J. A. Schaarman, aankomend scheepsgezellen a/w: A. H. Stoker, G. Calicher, hoofd voeding M. van Hagen, scheepskok P. M. H. Bellwinkel, bedienden: D. J. Bakker, J. R. L. van Toornburg, P. G. A. Pagie, bediende a/d A. Stedehouder, wachtassistent W. Gerritsen;

**m.s. Camitia:** wnd. 2e stm. F. G. Franken, wnd. 3e wtk. H. Nijhof, 5e wtk. J. P. A. M. Ghuijs, capataz de buque E. Santos Avilleira, maniobrista especializado A. Puime Amorin, marineros integrados: P. Gonzalez Perez, I. Parcero Caamaño, J. M. Misa Gonzalez, J. Dopazo Soto, J. Arcos Gonzalez, V. Piñeiro Costa, F. Zabala Calvino, M. Alvarez Fernandez, J. Rajo Fernandez, 2° marineros integrados: J. Soage V. eitez, J. A. Villar Alonso, cocinero del buque S. Martinez Gomez, camareros: J. J. Domeque Bailo, A. Rodriguez Soto, C. Magdaleno Gonzalez, camarero de la tripulation S. Castro Lopez;

**s.s. Capiluna:** gezagv. H. Barth, 1e stm. C. R. Groen, wnd. 2e stm. D. C. Tazelaar, 2e wtk. B. Oudkerk;

**s.s. Capulonix:** 4e wtk. C. J. M. de Jong, II.wtk. P. H. van Beusekom, radio-officier B. Immerzeel;

**m.s. Crania:** 4e stm. T. E. M. den Ouden, II.wtk. A. W. van Sluijs;

**m.s. Dallia:** gezagv. K. Prins, 4e wtk. J. M. Brinks, scheepsvorman H. Buurman, scheepsvakman I B. Verburg, scheepsvakman II G. van Kuilenburg, scheepsgezellen a/w: W. A. ten Bloemendal, J. Booy, G. van Breeden, R. J. W. Bleyswijk, G. Struik, C. Noordijk, G. Baak, aankomend scheepsgezel a/w H. Wesselink, hoofd voeding P. Leer, bediende W. M. Beekman, bediende a/d P. de Vlas;

**m.s. Diadema:** gezagv. H. E. Glansbeek;

**m.s. Diloma:** 3e wtk. W. H. Hennink;

**m.s. Dione:** wnd. 2e stm. J. Wassenaar, 3e stm. B. Koppe, 4e wtk. P. H. M. Maessen, 5e wtk. A. H. W. Klomp, radio-officier C. Wijnmaalen, scheepsvakman I J. van Leyden, scheepsgezel a/w C. Pronk;

**m.s. Dosina:** 2e stm. E. A. Bik, hfd.wtk. R. M. F. van den Berg, wnd. 4e wtk. F. C. Sant;

**s.s. Kabylia:** hfd.wtk. G. W. van Essen;

**s.s. Kalydon:** hfd.wtk. O. K. Nicolai;

**s.s. Kara:** 3e stm. P. T. M. de Jonge, wnd. 2e wtk. G. de Goede, wnd. 4e wtk. R. C. Starckenburg, 5e wtk. J. D. Berends, II.wtk. P. C. M. Drost, scheepsgezellen a/w: B. R. Pronk, F. M. van Bellegem;

**s.s. Katelaysia:** 3e stm. P. A. B. de Ruiter, 4e stm. M. M. Scheele, 2e wtk. S. A. Verhage, wnd. 3e wtk. R. Gersterkamp, 4e wtk. A. J. Breeuwsmas;

**s.s. Kelletia:** 2e stm. A. J. Both, wnd. 3e stm. H. Swenne, 4e stm. H. J. Lenstra, 5e wtk. J. C. F. Monkel, 5e wtk. M. Klumper, II.wtk. E. K. G. Schiefer, radio-officier H. Altena, bediende a/d W. G. Doldersum;

**s.s. Kenia:** wnd. 4e wtk. J. M. Grimme, radio-officier L. Koopman;

**s.s. Kermia:** gezagv. D. Fransen, hfd.wtk. J. Heijmans, wnd. 3e wtk. E. de Jong, wnd. 4e wtk. T. H. van Leeuwen, marineros integrados: E. M. Perez Agra, J. M. de la C. Grandal Grandal;

**s.s. Khasiella:** wnd. gezagv. P. Cammel, hfd.wtk. H. de Jong, II.wtk. E. J. M. Bourgonje, radio-officier F. H. M. van Rijswijk, scheepsvorman A. J. J. Vermeulen, scheepsvakman I J. van Leeuwen, scheepsvakman II W. Klink, scheepsgezellen a/w: L. Huisman, G. Carree, L. Neeleman, H. de Roode, Q. A. P. de Wit, G. Hoogendoorn, K. G. J. Schefferlie, J. Bonte, J. G. Klein Hesselink, aankomend scheepsgezellen a/w: R. J. P. Prudon, J. E. Bonnema, D. Portenge, scheepskok A. N. Warnaar, bedienden: L. van Boxtel, A. Jansen, A. M. Vlot, koksmaat/bakker T. H. Niesten;

**s.s. Kopionella:** 3e stm. M. C. Kalkman;



## HUWELIJK VAN DE MAAND

Op 5 maart jl. trad 5e werktuigkundige T. Mellegers te Rotterdam in het huwelijk met mej. H. Baan. Door plaatsing van hun foto wensen wij dit bruidspaar „goede en behouden vaart”.



# MUTATIES WALPERSONEEL

10 JAAR  
IN DIENST

(in de periode van 16-2-70 t/m 15-3-70)

UIT DIENST:

15-3: mej. E. van Willigen — sectie DF/1.

GEHUWD:

25-2: J. Janssen - sectie DFF/3, met  
mej. T. Koppers.



mej. W. Donker  
DFF/4c  
1960 - 1.3 - 1970

## NIEUWE HARING

Nelis was een roodharig joch, klein van stuk, met sproeten, het slachtoffer van het hele kantoor. Ik zeg met opzet „was”, want het is lang geleden, nog in de tijd dat we in een herenhuis op de Nieuwe Parklaan in Scheveningen huisden. De kantoorbezetting was kleiner dan nu, maar dat was geen wonder want de tonnage was minuscuul vergeleken bij de huidige 2.332.474 dwt. Natuurlijk kende iedereen iedereen, van haver tot gort, maar het respect van de jongeren voor de ouderen was er niet minder om.

Terug naar Nelis. Sigaretten nodig? Geen probleem: „Nelis, haal es even sigaretten, als je binnen 10 minuten terug ben, mag je de peuken” (het was nog kort na de oorlog!). Had je trek in een Hollandse Nieuwe, dan werd prompt Nelis naar beneden gestuurd zodra het Scheveningse vrouwtje was gearriveerd, dat in de zomermaanden iedere morgen om 10 uur haar karretje voor de deur zette en na het uitstoten van enkele onverstaanbare maar wel luide klanken begon met een stel lekkere nieuwe haringen schoon te maken; vaste klanten waren er immers altijd wel bij de She!!

Als Nelis soms protesteerde, dat hij nooit zou promoveren als de Directie er achter kwam, kreeg hij een stomp en een stuiver extra: „voor het risico” zeiden we dan. En dan ging Nelis weer, soms angstige blikken naar boven werpend, waar de directie zat.

Maar het ging nu al wekenlang goed, geen vuiltje aan de lucht en het aantal vaste klanten breidde zich gestaag uit. Hoe langer hoe meer werd, als bij stilzwijgende afspraak, Nelis 's morgens minder werk opgedragen opdat hij tijd zou hebben om in étappes het malse zeebanket naar binnen te brengen, zoveel op die kamer, zoveel op die, al naar mate het vrouwtje buiten de per kamer bestelde haring schoon had.

Tot op een heerlijke morgen in juli — we hoorden het allemaal, de ramen stonden overall open — dat gebeurde wat we in ons hart allemaal wel eens gevreesd hadden. Een gedeelte van de kantoorbezetting was al aan het smullen, de anderen hadden reeds een blaadje op hun bureau liggen „tegen de vlekken”; „Nelis” hoorden we het directielid roepen, „Nelis, kom eens hier onder het raam.” Doodse stilte in alle kamers; men keek elkaar eens aan, een enkeling haalde zijn schouders op als teken van: „jongens, nu moeten we Nelis uit de moeilijkheden helpen.”

Over het grind in de tuin hoorden we de schoenen — loden — van Nelis knerpend naar de plek onder het raam gaan. „Nelis, als je nou vandaag verdullende voor ons weer geen haring meebrengt, ben je ontslagen! Heb je dat begrepen?”

„Ja, mijnheer,” zei Nelis met een vuurrode kop, terwijl hij het hem toegeworpen directiegeld opving. „En voortaan kom je ook hier iedere dag vragen hoeveel er nodig zijn,” riep de stem uit het raam hem nog na, terwijl Nelis al naar het karretje holde.

lammer dat de haring niet nieuw bleef!

Wouw

- s.s. **Koratia**: 1e stm. H. N. A. Snel, II.stm. W. van Spijker, 3e wtk. M. K. Jansen, 5e wtk. F. W. Mooiweeer;  
s.s. **Korenia**: capataz de buque V. Perez Cachaldora, maniobrista especializado C. Alfonso Cela, 2° maniobrista A. Abalde Bastos, marineros integrados: M. Dopazo Soto, A. Loureiro Gonzalez, J. Villa Alvarez, F. Padin Rego, C. Acosta Blanco, M. Costa Alonso, A. Perez Fernandez, F. Perez Taboada, J. M. Dominguez Gonzalez, 2° marineros integrados: J. Rivas Rodas, E. A. Perez Agra, F. Costas Parcerero, cocinero del buque M. J. Rey Raffles, camareros: J. Amoedo Otero, J. A. Lis Lis, C. Cabaleiro Vidal, camarero de la tripulation M. V. Vazquez Santiago;  
s.s. **Kosicia**: gezagv. J. H. A. Budding, 2e wtk. L. J. Verweij, wnd. 3e wtk. J. P. van der Gaag;  
s.s. **Kosmatella**: wnd. 2e wtk. P. A. Ankerman, 5e wtk. R. van Straten, radio-officier G. Dekker;  
s.s. **Krebsia**: 2e stm. J. Broekmeijer, 4e stm. R. van Kranenburg, aankomend scheepsgezel a/w H. J. van de Bos, scheepsgezel a/w Th. de Man;  
s.s. **Kryptos**: gezagv. R. E. van der Miesen;  
s.s. **Kylix**: wnd. 1e stm. O. A. van Druten, 3e stm. H. Sieders, hfd.wtk. J. van der Meijde;  
s.s. **Metula**: 1e stm. W. O. Kooi, hfd.wtk. P. van der Hout, 2e wtk. J. Wielart;  
m.s. **Neverita**: gezagv. E. J. Stapper, 2e stm. D. C. Vermeulen, 4e stm. J. P. Fockema Andreae, II.stm. R. P. Regout, 2e wtk. A. J. Verkerk, 3e wtk. J. W. van Putten, 5e wtk. C. F. H. van der Houwen, 5e wtk. R. L. Schultz, scheepsvakman II J. Doolaar, scheepsgezellen a/w: R. Rietveld, D. F. Wolthers, aankomend scheepsgezellen a/w: A. H. van Herpen, G. L. van Hattum, hoofd voeding G. van Driel, aankomend kok J. W. Jans, bediende P. H. Nanninga;  
s.s. **Ondina**: hfd.wtk. J. W. van Wegen, 2e wtk. E. Dallinga;  
s.s. **Onoba**: gezagv. P. van Hassel, 5e wtk. H. Smeding;  
s.s. **Philidora**: wnd. 3e wtk. H. Tesink, 5e wtk. P. L. H. Schmitz;  
s.s. **Philippia**: wnd. 1e stm. D. J. van der Mast, hfd.wtk. K. L. Schuring, wnd. 4e wtk. C. J. L. Jordan;  
s.s. **Sepia**: 2e wtk. W. Muis, 5e wtk. R. J. Rodolf;  
s.s. **Zafra**: 5e wtk. J. J. F. Govers;  
s.s. **Zaria**: wnd. 2e stm. R. Hendriks, wnd. 4e wtk. H. C. den Ouden, 5e wtk. P. G. Venema.

### UIT DIENST GETREDEN:

3e stm.: A. H. G. C. van der Beesen;  
II.stm.: R. J. Grotjohan;  
hfd.wtk.: R. A. J. Ruesink;  
scheepsvaklieden II: R. Mulder, H. J. Veldhoen, J. Rosendal;  
Wachtassistenten: J. B. A. Boelé, C. Valentijn, P. C. W. Hack;  
hoofd voeding: L. Deynen;  
scheepskok: F. Wiesnekker.

### MET PENSIOEN:

gezagv.: J. Grilk.

### AANGESTELD ALS:

4e stm.: M. M. Scheele;  
hfd.wtk.: C. G. Pusch;  
5e wtk.: F. W. Mooiweeer, M. Klumper.

### BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman GHV.: 2e stm. G. Buma;  
2e stuurman G.H.V.: 3e stl.: L. Kazemier, F. M. J. van de Laar, J. J. B. Roest;  
3e stuurman G.H.V.: 4e stm. M. M. Scheele;  
"C": 2e wtk. S. A. Verhage;  
"B": 3e wtk.: P. A. Ankerman, G. de Goede;  
"B/th.": 3e wtk. C. Hemmer;  
"A": 5e wtk. H. C. den Ouden;  
"ASS": 5e wtk. M. Klumper;  
"MVD": 5e wtk. F. W. Mooiweeer;  
"A/B-th": 5e wtk. L. P. A. Hermans.

### Redactiecommissie:

G. W. Bakker  
A. Baljet  
I. J. A. van Dommelen  
G. H. van Leeuwen  
E. van 't Slot  
W. N. Wouters, voorzitter

## tussen schip en ka

negende jaargang no. 8 — april 1970  
maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.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

Administratie:  
Mej. J. F. Schilt

Kopij in te zenden aan:  
Redactie „Tussen Schip en Ka”  
p/a Shell Tankers N.V.  
Postbus 874, Rotterdam