

TUSSEN
**SCHIP
EN KA**

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.
APRIL 1968



Ons aller oprechte gelukwensen gaan uit naar H.K.H. Prinses Margriet en haar echtgenoot ter gelegenheid van de geboorte van hun zoon, onze Prins Maurits.



17 april 1968

Mijn dochter Margriet heeft hedenavond het leven geschonken aan een zoon.

Ik kondig dat hierbij aan mede namens de ouders van de jonggeborene, wier grote dankbaarheid en vreugde wij delen.

JULIANA



Foto's: Max Koot

Feestelijke aankomst „MACOMA” sloot carrière van commodore Hijlkema af

De feitelijke commodore(vlag)-overdracht; van links naar rechts: commodore L. H. de Vries, commodore H. A. H. Hijlkema en derde stuurman J. B. Krul.



BIJ DE FOTO'S:

Boven: geassisteerd door tweede stuurman D. J. van der Mast (tweede van rechts) en derde stuurman J. B. Krul (tweede van links) verrichten de beide commodores de vlaggen-ceremonie.

Midden: de heer W. Thomassen, burgemeester van Rotterdam, in gesprek met beide commodores.

Onder: uit handen van de heer Rodenburg ontvangt commodore Hijlkema als aandenken een klein model commodorevlag op tafelstandaard.

BIJ DE VOORPLAAT

s.s. „Macoma” in het Kanaal op weg naar Shell Europoort.

Foto: Skyfotos Ltd., Lympne Airport, Kent (genomen op 15 maart 1968)

Shell Europoort, 16 maart 1968. Het is kwart voor zes in de morgen. Doordringend koud striemt een straffe wind over de uitgestrekte zand- en watervlakte die Europoort grotendeels nog is.

In wijde omtrek is geen teken van leven te bespeuren en zeker geen voortekenen van de bedrijvigheid die alom op dit terrein zal heersen als straks het nieuwe vlaggeschip van onze Maatschappij, de bijna 207.000 ton metende „Macoma”, hier zal zijn afgemeerd.

Nog onzichtbaar nadert deze volop in het nieuws staande tanker, die zich volgens Dirkzwager om 05.35 binnen de pieren van Hoek van Holland gemeld heeft, haar eindbestemming.

Het zal de volbrenging betekenen van haar maidentrip en tevens de voltooiing van de carrière van haar gezagvoerder, commodore H. A. H. Hijlkema.

Dan tekenen zich hoog tegen de nog donkere ochtendhemel twee wijd uiteen staande lichten af en daarvóór, als van een ver vooruitvarend schip, een derde hoog licht; enige tijd later bleek dat alle drie de tankerreus „Macoma” markeerden.

Vrij naar een bekend gezegde, duren de laatste meters het langst, en zo was het al kwart over acht toen de „Macoma” langs zij de walsteiger van Shell Europoort gemeerd lag en met de lossing van haar 168.000 ton ruwe olie *) — de grootste kwantiteit die ooit in éénmaal in Europoort werd aangevoerd — kon worden begonnen. Als eersten gingen onze Directeur en onze adjunct-Directeur, de heren D. Rodenburg en L. F. van den Belt, aan boord, gevolgd door de overige wachtenden, een aantal dat inmiddels tot enkele tientallen was aangegroeid.

Voorafgegaan door een bezoek van enkele journalisten om negen uur, kwam tussen half tien en tien uur een honderdtal genodigden, merendeels uit scheepvaartkringen, aan boord. Onder de autoriteiten die aan onze uitnodiging gehoor hadden gegeven bevonden zich de Japanse Ambassadeur, Z.Exc. T. Ushiroku en de kanselier van de Japanse Ambassade, de heer S. Sugihara, beiden met hun echtgenote, de Gevolmachtigd Minister van de Nederlandse Antillen, dr. E. Jonckheer en de Burgemeester van Rotterdam, de heer W. Thomassen.

Van Groepszijde waren, naast de voltallige Directie van Shell Tankers N.V., onder meer aanwezig de heren J. G. Robinson, Technical Director van Shell International Marine Ltd., R. D. M. Pattison, Head of Planning and Finance Division van Shell International Marine Ltd.; mr. J. R. H. van Schaik, President-Directeur van Shell Nederland N.V.; mr. A. D. Vas Nunes, Directeur van Shell Nederland N.V.; ir. T. P. van den Bergh, Directeur van Shell Nederland Raffinaderij N.V. en mr. D. J. Rueb, Directeur van Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V.

Op uitnodiging van de heer Rodenburg verzamelden allen zich omstreeks half elf op het kompasdek, waar hij de invité(e)s verwelkomde en het woord richtte tot onze scheidende en nieuwe commodore, de heren H. A. Hijlkema en L. H. de Vries.

De tekst van de toespraak van de heer Rodenburg laten wij hieronder volgen.

Excellenties, dames en heren,

Voordat ik het woord richt tot onze commodore, kapitein Hijlkema en diens opvolger,





kapitein De Vries, heet ik u allen hartelijk welkom op ons nieuwe vlaggeschip. In het bijzonder wil ik noemen Zijne Excellentie dr. Jonckheer, gevolmachtigd minister van de Nederlandse Antillen. Uw aanwezigheid, Excellentie, stellen wij bijzonder op prijs.

A word of welcome to our foreign guests, and in particular to His Excellency Mr. Ushiroku, the Japanese Ambassador. We feel very honoured, your Excellency, by your presence on board our new flagship built in your country by Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co. Ltd. at Yokohama. I will now continue in the Dutch language.

Deze „Macoma” is behalve het grootste schip onder de Nederlandse driekleur, ook het op één na grootste varende tankschip ter wereld. Ik

realiseer mij dat de aankomst van de „Macoma” in het weekend een minder gelukkig tijdstip is. Wij zijn daarom erg blij dat u toch met zo'n groot aantal gekomen bent om dit feestelijk gebeuren bij te wonen.

Kapitein Hijlkema,

Het is nu de vierde maal in 2½ jaar dat ik officieel het woord tot u richt. De eerste maal was in 1965 bij uw benoeming tot commodore, waarbij het commando over het s.s. „Ondina” — 50.000 ton — aan u werd opgedragen. De tweede maal was in Japan in 1966 toen het m.s. „Niso” — 120.000 ton — onder uw commando werd gesteld. De derde maal was ook in Japan in januari van dit jaar, waarbij de „Macoma” van 207.000 ton aan uw zorgen werd toevertrouwd. De voorspoedige maiden-

trip die dit schip nu onder uw commando heeft volbracht, is een waardig sluitstuk van uw 33-jarige carrière bij de Koninklijke/Shell Groep. Ik dank u voor de vele en waardevolle diensten die u onze Maatschappij in die jaren hebt bewezen en wij wensen u toe dat u nog lang in goede gezondheid van uw welverdiend pensioen zult kunnen genieten.

Nu zou ik graag enige woorden willen zeggen tot onze nieuwe commodore, kapitein De Vries: Vandaag wordt uw loopbaan bij de Shell bekroond met uw benoeming tot commodore van onze vloot. Dertig jaar geleden trad u in dienst van de toenmalige „Nederlandsch-Indische Tank-Stoomboot Maatschappij” als derde stuurman op de „Clea”, een 12.000 tonner. Na een gedwongen verblijf in bezet Nederland, kwam u in 1946 weer in vlootdienst, als 2e stuurman op de „Clavella”, 12.000 ton. Op 1 januari 1960 werd u aangesteld tot gezagvoerder, waarna de grootste schepen van onze vloot, als de „Ondina”, „Onoba”, „Sepia”, drie D-schepen en de „Niso” onder uw commando zijn geweest. Ik wens u geluk met uw benoeming tot commodore en hoop dat u in deze hoogste en meest representatieve rang op onze vloot een voorspoedige vaart zult hebben op de „Macoma”. Kapitein De Vries ik verzoek u nu de commodore-vlag, die kapitein Hijlkema u zal overhandigen, zelf te willen voorhijzen. Tevens nodig ik u uit, kapitein Hijlkema, tegelijkertijd uw vlag, waaronder u zo eervol hebt gevaren, eigenhandig te strijken.”

Na de vlaggenceremonie begaf het gezelschap zich naar de salon, waar de heer Rodenburg alle aanwezigen uitnodigde met hem „het glas te heffen op de benoeming van onze nieuwe commodore, zoals dit vandaag op alle schepen van onze vloot gedaan wordt”.

Kort daarop richtte hij zich met de volgende woorden tot onze, op dat moment reeds, oud-commodore Hijlkema:

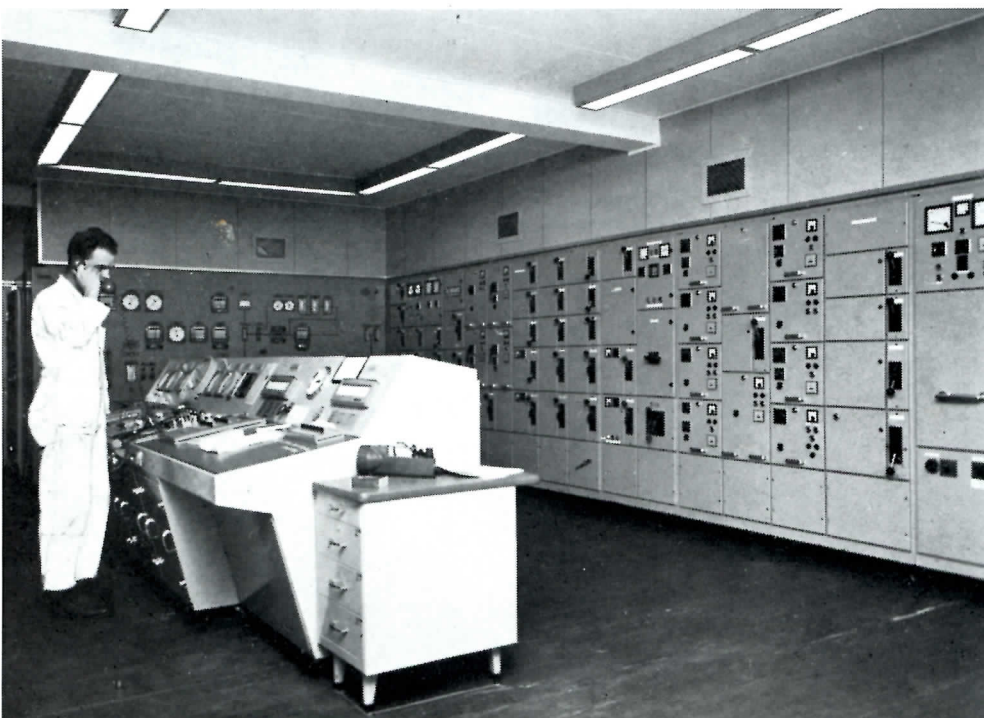
„Het is een goede gewoonte bij Shell Tankers N.V. om de scheidende commodore een aandenken aan te bieden aan de tijd dat hij deze hoogste rang op onze vloot heeft bekleed. Dit aandenken bestaat uit een klein model van de vlag waaronder u als commodore hebt gevaren.

Mag ik u deze dan hierbij aanbieden.

Ik spreek daarbij de hoop uit dat deze, om het in eigentijdse taal te zeggen, „mini-vlag” u tot in lengte van jaren met vele goede herinneringen zal doen terugdenken aan uw succesvolle loopbaan bij onze Maatschappij.

Daarnaast overhandig ik u uw eigen vlag, die u zojuist zelf hebt gestreken.”

Als volgende spreker trad mr. A. Blussé van Oud-Alblas, voorzitter van de Stichting Havenbelangen te Rotterdam, naar voren, die in een met humor doorspekte, gloedvolle toespraak



Boven: de heer J. P. Hasenack, hoofdwerktuigkundige van het s.s. „Macoma”, in zijn kantoor aan boord.

Onder: de controleruimte in de machinekamer van het s.s. „Macoma”, van waaruit de machine- en ketelinstallaties centraal worden bediend en gecontroleerd.



Voor een snelle „turn-round“ van de opvarenden zijn twee fietsen aan boord geplaatst

zijn verheugenis uitsprak over de komst van de „Macoma“. Als aandenken aan dit feit overhandigde hij aan oud-comodore Hijlkema een zilveren sigarettenkoker en aan commodore De Vries een zilveren schild, dat in de salon van de „Macoma“ zal worden aangebracht. Tot slot werd het woord verleend aan ir. T. P. van den Bergh, die, zich richtend tot beide commodores, de heer Hijlkema dank bracht „voor het binnen brengen van deze recordlading“ en de heer De Vries verzocht „deze toer nog vele malen te herhalen“. Als wanddecoratie voor het schip bood hij aan commodore De Vries een fraai tegeltableau aan, dat in eigen bedrijf was ontworpen en gebakken. Beide commodores werden door de heer Van den Bergh verblijd met een even-

eens in eigen bedrijf ontworpen en vervaardigd borrelstel.

Nadien was er ruimschoots gelegenheid voor de genodigden om onder deskundige leiding het schip te bezichtigen, waarvan een gretig gebruik werd gemaakt.

Omstreeks twaalf uur keerden zij huiswaarts en ging men aan boord over tot de orde van de dag.

Alleen de pavoisering herinnerde toen nog aan het feestelijk gebeuren dat die dag ook bij pers, radio, televisie en journaalfilm in het middelpunt van de belangstelling stond.

S.t.P.

*) Het schip was afgeladen op 53 voet, d.w.z. op de thans voor het binnenlopen van Europoort maximaal toelaatbare diepgang.

ENKELE GEGEVENS BETREFFENDE HET S.S. „MACOMA“

Deadweight zomerdiepgang: 206.679 ton.

Lengte over alles: 325 meter.

Lengte tussen loodlijnen: 310 meter.

Breedte: 47,16 meter. Holte: 24,50 meter.

Zomerdiepgang: 18,96 meter = 62'-2 1/4" .

Vaarsnelheid: 16 mijl. Heeft bulbsteven 7,62 x 5,58 m.

Machinevermogen: 28.000 S.H.P. Mitsubishi turbine 85 omwentelingen/ minuut.

Ladingtanks: a) Centre tanks 1, 2, 3, 4, 5.

b) Wing tanks P. & S. 1, 2, 4, 5.

Totale capaciteit ± 195.443 ton (0.80 s.g. van lading 98% vol).

Ballasttanks: a) Voorballasttanks; b) No. 3 wingtanks P. & S. en c) Achterballasttanks P. & S. Totale capaciteit = ± 35.000 L.T. (s.g. ballastwater 1.025).

Sloptanks: capaciteit 2 x 2500 cub. meter.

Fuel oil bunkers: voldoende voor 15.000 mijl stomen met geladen schip. (Perzische Golf-Rotterdam = 11.300 mijl). Wing bunkers P.&S.

Settling tanks)

Voordieptanks) 6421 Long Tons

Diesel oil tank : 185 ton

Zoetwatertanks : 162 ton

Gedistilleerd-watertanks : 162 ton

Achter- en voorpiektanks: 4150 ton

(eventueel voor ballast)

Pompen: 4 ladingpompen ad 3500 m³ p/u =

14.000 m³ p/u; 1 ballastpomp ad 4250 m³ p/u;

2 stripping-pompen ad 350 m³ p/u = 700 m³ p/u;

1 ballastejector ad 250 m³ p/u.

Tankcleaning: „Closed cycle system“ door middel van „gun clean“. 1 ladingpomp te gebruiken als tankschoonmaakpomp + 2 stripping eductors ad 450 m³ p/u. 1 Gasfreeing blower, capaciteit 40.000 cub. voet p/u.

Cargo handling: hydraulische bediening voor afsluiters. Lading- en ballastpomp-persafsluiters, bedienbaar vanaf pomp-controlekamer. Afstandbediening van hoofdmachine vanuit controleruimte in machinekamer.

Meergerei: 2 dubbele tensioning winches, gecombineerd met ankerspil; 2 tensioning winches gecombineerd met „first rope ashore“ winch; 6 tensioning winches. Om-trek meerdraden (staal) 5 1/2" .

ZILVEREN DIENSTJUBILEUM VAN HOOFDWERKTUIGKUNDIGE P. VAN DER HOUT

Op 1 februari jl. was de heer P. van der Hout vijftienvijf jaar in dienst van onze Maatschappij.

Aangezien hij op die datum aan boord van het m.s. „Daphne“ dienst deed, werd de jubilaris eerst tijdens zijn verlof, en wel op 11 maart jl., vergezeld van zijn echtgenote, door de Directie ontvangen.

In bijzijn van adjunct-Directeur L. F. van den Belt en de heer A. H. W. Karelse (DFP/1) reikte onze Directeur, de heer D. Rodenburg, het dienst-embleem uit, waarna het gezelschap, onder het genot van een drankje, nog enige tijd bijeen bleef.

Tot besluit bood de heer Van den Belt de jubilaris en diens echtgenote een lunch aan, waaraan ook adjunct-Directeur G. den Bakker en de heren Karelse en Storm (DFM/23) mede aanzaten.

Mevrouw W. van der Hout-van der Panne kijkt belangstellend toe terwijl de heer Rodenburg haar echtgenoot het gouden dienstembleem met briljant opspeldt.



STABILITEIT TIJDENS KROPPEN

Kortgeleden deed zich op één van de schepen van onze vloot de vraag voor, hoe het wel gaat met de stabiliteit van een schip tijdens krompen. Zonder twijfel een boeiende vraag, vooral omdat gevoelsmatig naar de beantwoording door de belangstellenden werd gezocht doch een exact antwoord op wiskundige gronden achterwege bleef. De meningen waren en bleven dan ook verdeeld, en de vraag bleef onopgelost.

Voor de niet-ingewijde zij opgemerkt, dat onder „krompen” in dit verband verstaan wordt het schip in een sterk vooroverhellende positie brengen, of — in andere woorden — er een uitzonderlijke koplust aan geven. Voor deze wijdloopse omschrijving is het woord krompen een inderdaad gemakkelijke term, eenvoudig in het gebruik voor de ingewijden in het reparatiebedrijf. Het wordt overigens nog in een andere betekenis gebruikt, eveneens in het reparatiebedrijf en eveneens ter vereenvoudiging van een andere niet in het kort te beschrijven bewerking.

Voor onze beschouwing gaat het echter om eerstgenoemde betekenis. Het schip wordt een uitzonderlijk grote koplust gegeven bijvoorbeeld om schroef, as of roer te inspecteren of te repareren. Het is duidelijk dat dit met een tanker in de praktijk slechts in een ballast-conditie gedaan zal worden, vanzelfsprekend bij voorkeur in een lichte ballast-conditie.

Wanneer we ons nu afvragen hoe het tijdens het krompen met de stabiliteit van het schip gaat, dan kunnen we het beste drie toestanden vergelijken, namelijk de geladen toestand — een ballast-toestand — de gekrompte toestand, teneinde zodoende een indruk te krijgen van de mate van stabiliteit in elk der drie gevallen.

De stabiliteit van een schip wordt hoofdzakelijk bepaald door twee factoren, te weten de metacenterhoogte en de hoek waarbij het oprichtende koppel zijn grootste waarde heeft. De metacenterhoogte is het verschil in hoogte tussen het schijnbare slingerpunt van het schip in stil water oftewel het metacentrum M en het gewichtszwaartepunt G van het schip; de metacenterhoogte wordt dan ook MG genoemd. Voor een positieve metacenterhoogte ligt M boven G, en een schip met een positieve metacenterhoogte zal de neiging hebben uit een helling vanzelf tot de rechte positie terug te keren. Een schip met een negatieve metacenterhoogte zal een permanente hellingshoek aannemen.

Voor een schip met een positieve metacenterhoogte geldt, dat hoe groter deze hoogte is des te groter is zijn aanvangsstabiliteit en des te sneller richt het zich op uit een hellende positie. De metacenterhoogte is groter naarmate M hoger of G lager ligt. De betekenis van M is dat dit het punt is waar de opwaartse kracht van de waterverplaatsing het vlak van hart schip snijdt wanneer het schip een hellingshoek φ (phi) heeft. In het scheepszwaartepunt G ligt het aangrijpingspunt van het gewicht van het schip en het koppel dat het schip weer recht doet komen uit een helling heeft de arm $a = MG \cdot \sin \varphi$, zoals uit de schets moge blijken. Hoe groter dus de waarde MG is, des te groter is dit oprichtende

koppel. (Een dikwijls ongewenst neveneffect van een grote MG is een hinderlijk korte slingerperiode). De formule $a = MG \cdot \sin \varphi$ gaat bij benadering slechts op voor kleine hoeken, ten hoogste tot een graad of 5; dat deze hoek klein is kan niet gezegd worden, want een hellingshoek van 5° geeft op een schip van de D-klasse nog altijd een hoogteverschil tussen BB en SB aan de railing van een kleine 3 meter.

De ligging van M in hoogte wordt bepaald door de hoogte van het drukkingspunt F en het quotiënt I/V , waarin I het dwarsscheeps traagheidsmoment van de lastlijn en V het volume van de waterverplaatsing voorstellen. In het kort kunnen we schrijven $MK = F_0K + MF_0$ of $MK = F_0K + \frac{I}{V}$

F_0 is het drukkingspunt — d.i. het aangrijpingspunt van de oprijvende kracht — van het schip in rechte toestand. De hoogte-ligging van het scheepszwaartepunt G, de grootte van de afstand GK dus, wordt voor een tanker voor circa 20% bepaald door het gewichtszwaartepunt van het lege schip en voor de resterende 80% door het zwaartepunt-in-hoogte van de lading. Voor een tankschip met een willekeurig aantal doch geheel gevulde tanks vindt men het gewichtszwaartepunt G ongeveer op de halve holte liggen.

Voor MG kan men schrijven: $MG = MK - GK = F_0K + \frac{I}{V} - GK$.

We vermeldden reeds dat MG vooral betrekking heeft op de stabiliteit bij kleine hoeken, dus op de zogenaamde aanvangsstabiliteit. In een kromme van de armen van het oprichtend koppel bij de verschillende hellingshoeken blijkt dit als volgt: Zet men de waarde van MG uit bij een hoek van 1 radiaal, dat is $360^\circ : 2\pi = 57.3^\circ$, dan is de lijn die het aldus gevonden punt A met de oorsprong 0 verbindt raaklijn aan de kromme van armen van statische stabiliteit. Dit is exact juist en het illustreert grafisch dat hoe groter de MG is des te groter zijn de armen van het oprichtende koppel, want des te steiler loopt de kromme van deze armen bij de oorsprong 0.

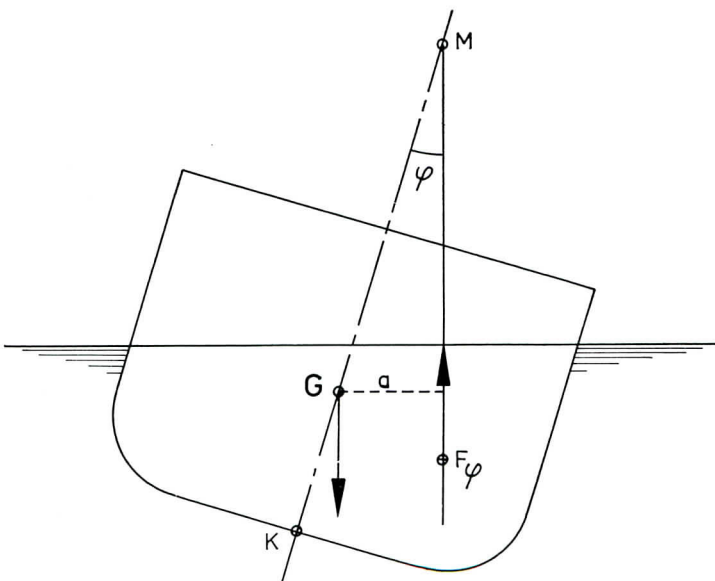
Als tweede belangrijke maatstaf voor de stabiliteit noemden we de hoek waarbij het oprichtende koppel — of de arm van dat koppel, want de kracht is constant, nl. gelijk aan het displacement — zijn maximum waarde bereikt. Niet de grootte van dat maximum koppel, doch de hoek waarbij het koppel maximaal is, is interessant; zij bepaalt namelijk direct de hoek tot waar het statische evenwicht stabiel is, en indirect de hoek tot waar de stabiliteit positief is, respectievelijk de hoeken φ_1 en φ_2 uit figuur 2, getekend als ongeveer 47° en 90° . Deze hoek φ geeft dus een idee hoe groot de marge is waarbinnen het schip veilig statische hellingshoeken kan aannemen.

Deze hoek nu wordt bepaald door het vrijboord. Bezien we namelijk figuur 1, dan is het duidelijk dat het in feite de zijwaartse verplaatsing van het drukkingspunt F is die bij een hellend schip de opwaarts gerichte drijvende kracht aan de goede kant van de lijn van de neerwaarts gerichte kracht van het gewicht houdt, of die — in andere woorden — het metacenter M omhoog brengt. Bij toenemende helling echter komt het ogenblik dat de stringerhoek van het schip (het snijpunt van dek en zijde) te water komt, en daarna is het met de verdere zijwaartse verplaatsing van F gedaan. Integendeel, doordat de aansnijding met het wateroppervlak na het passeren van dit punt bij toenemende hellingshoeken zich weer naar hart schip verplaatst, verplaatst ook het drukkingspunt zich weer terug naar hart schip en komt ook het metacentrum weer omlaag. De hoek waarbij de stringerhoek te water raakt, komt ten naaste bij overeen met de hoek waarbij de arm van het oprichtend koppel zijn grootste waarde bereikt, de hoek φ_1 van figuur 2.

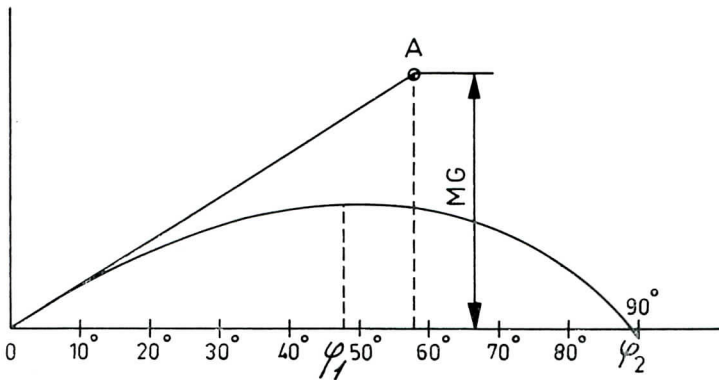
Hoe groter het vrijboord is, des te verder kan het schip hellen voordat de stringerhoek te water komt, voordat dus de maximum waarde van het oprichtende koppel bereikt wordt. Des te groter is dan de hoek φ_1 en des te groter ook zal de totale omvang van de kromme van armen van statische stabiliteit zijn.

Vergelijken we nu een tankschip geladen en in ballast, dan zien we het volgende:

— FK — de hoogte van het drukkingspunt — is in ballast kleiner dan geladen, het verschil bedraagt ongeveer de helft van het verschil van de beide gemiddelde diepgangen.



Figuur 1



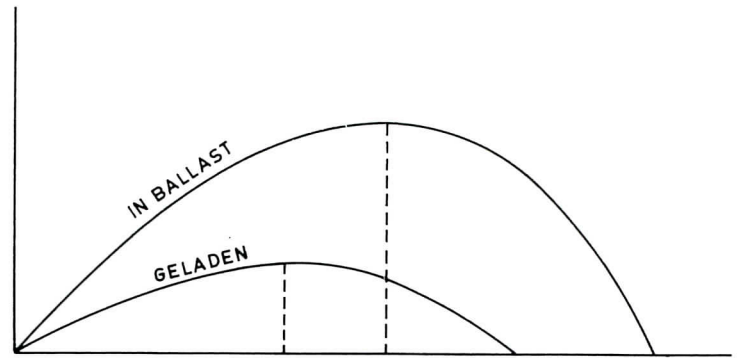
Figuur 2

- MF is in ballast veel groter dan in geladen toestand omdat bij een tankschip met verticale wanden over een zeer groot gedeelte van de lengte het traagheidsmoment van de lastlijn I maar weinig kleiner wordt bij afnemende waterverplaatsing V , en het quotiënt I/V dus zal toenemen. MF is bijna omgekeerd evenredig met V .
- MK, de som van FK en MF, neemt toe bij kleiner wordende diepgang.
- GK verschilt in ballast niet veel van geladen, althans indien er niet in één van beide situaties sprake is van half of gedeeltelijk gevulde tanks.
- MG is, resulterend, in ballast altijd groter dan in geladen toestand.
- de maximum arm van het oprichtend moment treedt in ballast bij een grotere hoek op dan in geladen toestand omdat het vrijboord aanzienlijk groter is.

Vergelijkenderwijs zullen de stabiliteitskrommen van het schip in ballast en geladen er dus als volgt uit moeten zien: Het gebruikelijke „Trim- and Stability Book” bevat voldoende materiaal om het bovenstaande te verifiëren.

Indien het geballaste schip ook nog voorover getrimd wordt, dus gekropt wordt, verandert er eigenlijk niet zoveel ten opzichte van de ballast-toestand. Ten eerste spreken we wel over een uitzonderlijk grote trim in absolute zin van bijvoorbeeld een 30 voet, maar wanneer we — denkend in omgekeerde richting als boven toen we spraken over kleine hellingshoeken — beseffen dat dit op een lengte van bijvoorbeeld 600 voet nog maar een trimhoek betekent van 1 : 20, ofwel nog geen 3°, dan zullen we geen grote verschillen in de hydrostatiche grootheden van het onderwater-schip mogen verwachten. Voor de aanvangsstabiliteit blijkt dit inderdaad zo te zijn, de MG-waarde verandert weinig of niet:

- FK blijft gemiddeld praktisch op dezelfde hoogte liggen, komt zelfs iets hoger.
- MF blijft vrijwel constant, omdat I weinig of niet verandert: er komt wat bij in het voorschip, achter gaat er wat af, maar wegens de grote lengte van het evenwijdige gedeelte van het schip gaat het hierbij om geringe veranderingen. En V blijft constant ten opzichte van de overeenkomstige gelijklastige ballasttoestand, dus het quotiënt — dat is MF — blijft tenslotte ook vrijwel hetzelfde.
- MK verandert dus vrijwel niet.
- GK verandert al evenmin indien het kroppen bewerkstelligd wordt



Figuur 3

door het verpompen van hele tankvullingen, en dus ook in gekropte toestand de gebruikte tanks geheel gevuld zijn. (Het toepassen van half-gevulde tanks heeft tot gevolg dat G omlaag komt en MG dus groter wordt; het effect van de vrije vloeistofspiegels doet deze vergroting van MG echter gedeeltelijk teniet).

- Resultierend kan gezegd worden dat MG door het kroppen van het schip weinig of niet verandert ten opzichte van de overeenkomstige gelijklastige ballasttoestand.
- Anders is het echter met de hoek van het grootste moment. Door de grote trim zal het vóórdek van het gekropte schip bij een kleinere hoek tewater komen dan van het gelijklastige schip op dezelfde gemiddelde diepgang. Weliswaar blijft daarentegen het dek van het achterschip langer boven water, doch het eerstgenoemde effect overheerst. Het maximum van de kromme van stabiliteit zal dus bij een wat kleinere hoek bereikt worden, en de omvang van de kromme zal wat afnemen.

Als conclusie mogen we dus stellen dat de stabiliteit van het gekropte schip ten opzichte van het gelijklastige schip op dezelfde gemiddelde diepgang gekenmerkt wordt door een vrijwel gelijke MG dus vrijwel gelijke aanvangsstabiliteit en een enigszins kleinere hoek van het maximum van de kromme van statische armen, dus een overeenkomstig kleinere omvang van deze kromme. Wanneer we hierbij bedenken dat het kroppen van een schip toch altijd in een beschutte haven gedaan zal worden, waarbij van hellingshoeken van enige betekenis geen sprake zal zijn, dan kunnen we tenslotte stellen dat de stabiliteit van het gekropte schip praktisch dezelfde is als die van het gelijklastige schip op dezelfde gemiddelde diepgang, en dat in beide gevallen aanzienlijk méér stabiliteit aanwezig is dan in een geladen toestand.

Het bovenstaande is voor tankschepen geschreven en is niet zonder meer van toepassing op andere scheepstypen. Het geeft geen exact antwoord op de in de aanhef gestelde vraag; daarvoor zou veel moeizaam rekenwerk vereist zijn, wat gezien het te verwachten antwoord geen profijt zou opleveren. Evenmin is het een gevoelsmatig antwoord, dat voor vragen die betrekking hebben op zulke uitzonderlijke situaties ook maar een ongewisse richtlijn zou verschaffen. Het is daarentegen een beredeneerd antwoord, dat de trendmatige veranderingen in het zicht poogt te stellen en er toe bij hoopt te dragen het inzicht te vergroten in zaken de stabiliteit betreffende.

Ir. J. PEREBOOM

ONZE VLOOT-JUBILARISSEN



A. BRUGMANS
hoofd voeding
1958 - 10.2 - 1968



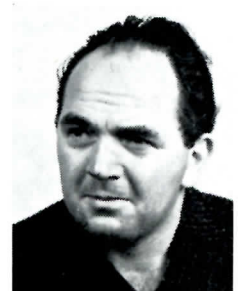
P. C. BERGMANS
hoofd voeding
op 21.3.1968



G. W. K. L. HEYBLOM
hoofd voeding
1958 - 24.3 - 1968



C. J. DE KNEGT
bootsman
1958 - 19.2 - 1968



T. H. VAN VLIJMEN
bootsman
1958 - 13.3 - 1968

DE CRISIS IN HET MIDDEN-OOSTEN EN D

Niettegenstaande de politieke crisis in het Midden-Oosten nauwelijks een stap dichterbij een oplossing is gekomen sinds deze op 5 juni van het vorige jaar de adem deed inhouden, geeft het uitblijven van verontrustende berichten dienaangaande de indruk dat de bevoorrading van West-Europa met aardolie uit dit gebied weer normaal zou zijn. Dit is echter allerminst het geval. In feite is het te danken aan de inspanningen van de gezamenlijke olie-industrie dat de ruwe olie naar Europa kan blijven stromen. De grote slagvaardigheid en flexibiliteit van de industrie maakte het mogelijk de storingen die zich voordeden op te vangen door de volgende maatregelen: het charteren van tankers, het in de vaart brengen van reeds opgelegde tankschepen, de opvoering van de produktie in buiten het conflict gelegen gebieden en het kopen van ruwe olie in relatief dure gebieden elders in de wereld. Tegen alle pessimistische verwachtingen in, slaagde de industrie in het snel herstellen van de balans. De Europese verbruiker kan op een ononderbroken aanvoer en bevoorrading blijven rekenen wat — gedurende de winter — een factor van grote betekenis is. Het directe gevolg van deze

maatregelen lag voor de hand: een ongekend sterke stijging van de kosten, die de uiteindelijke prijs voor de consument niet onberoerd liet. Ofschoon het moeilijk is deze kostenstijging in een exact cijfer uit te drukken, kan een schatting van 2½ miljard gulden extra (dus **boven** het normale kostenpeil) voor de aanvoer van aardolie naar Europa betrouwbaar worden geacht. Om deze enorme stijging van de kosten op te vangen, moesten noodgedwongen de prijzen worden verhoogd. Door de massomzet konden verhogingen beperkt blijven tot enkele centen per liter produkt. De olie-industrie kon hierdoor — zij het met moeite — in financieel opzicht quitte spelen. Alhoewel de hevige opwaartse druk op de kosten (vooral vrachttarieven) iets is afgenomen, is vandaag de situatie als geschetst in wezen nog onveranderd gebleven en is er dus nog altijd sprake van bijzondere omstandigheden met betrekking tot de aanvoer van ruwe olie uit het Midden-Oosten naar West-Europa, dat voor 52% van zijn olie-voorziening afhankelijk is van die gebieden. Het lijkt daarom nuttig nog eens alle ontwikkelingen, die in het spel zijn geweest, samen te vatten.

LEVERANTIESCHEMA VOOR WEST-EUROPA

(in 1000 ton/dag)

| | mei 1967 | augustus 1967 | |
|--|-------------|-------------------------|--|
| | | Nog normaal beschikbaar | Extra beschikbaar door noodvoorzieningen |
| Eigen produktie | 80 | 80 | — |
| Invoer uit: | | | |
| Noord-Amerika | 16 | 16 | 40 |
| Caraïbisch gebied | 95 | 95 | 32 |
| Algerije | 111 | 111 | — |
| Libië | 246 | 246 | 16 |
| Nigeria | 80 | — | — |
| Midden-Oosten: | | | |
| Trans-Arabische pijpleiding (Sidon) | 56 | — | — |
| Tripoli/Banias | 119 | 119 | 40 |
| Golf van Aden via Suez | 493 | — | — |
| Golf van Aden via Kaap de Goede Hoop (SUEZ BALLAST) | 159 | — | — |
| Golf van Aden via Kaap de Goede Hoop (KAAP BALLAST) | — | 127 | 310 |
| Oost blok | 119 | 119 | 16 |
| TOTALE AANVOER | 1574 | 913 | 454 |
| Golf van Aden (via Kaap de Goede Hoop) extra beschikbaar door tankers die voorheen erts of graan vervoerden dan wel waren opgelegd | — | — | 127 |
| Golf van Aden (via Kaap de Goede Hoop) extra olie beschikbaar door de bestemming van schepen te wijzigen van Oostelijk Halfmond in Westelijk Halfmond of van Nigeria naar Europa | — | — | 48 |
| | | 913 | 629 |
| Totaal mei: | 1574; | Totaal aug.: 1542 | |

De cijfers voor mei en augustus zijn vermeld omdat mei de laatste maand was die aan de crisis voorafging en augustus de eerste maand na de crisis waarin voor de meeste problemen betreffende de aanvoer een oplossing was gevonden.

Uit de statistieken van de organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling blijkt dat de olie-industrie dankzij de heropening van de Trans-Arabische Pijpleiding in september en de verdere opvoering van de produktie in Libië er in geslaagd is de voorraden geheel op peil te brengen en te houden.

Oorzaken van de crisis

De moeilijkheden voor de olie-industrie begonnen reeds vóór de oorlog tussen de Israëli's en de Arabieren toen eind 1966 een meningsverschil tussen Syrië en Irak ertoe leidde dat de oliepijpleidingen van Irak naar het oostelijke deel van de Middellandse Zee werden gesloten. Deze pijpleidingen bleven gesloten tot maart 1967. Bij wijze van voorzorg charterde de Koninklijke/Shell Groep in die periode een extra aantal tankers. Niettemin bleef de industrie gedurende die tijd van ongeveer 140.000 ton olie per dag afkomstig uit die bron verstoken.

De oorlog tussen de Israëli's en de Arabieren brak begin juni 1967 uit. Vrijwel onmiddellijk daarna werden het Suez Kanaal en de pijpleidingen die de olie uit Saoedi-Arabië en Irak naar de Middellandse Zee vervoerden, gesloten. Koeweit werd het toneel van stakingen. In Libië werden de bedrijfsactiviteiten opgeschort uit vrees voor sabotage.

De meeste Arabische landen, waaronder Algerije (dat wel bleef produceren), legden voorts een embargo op de levering van olie per tanker aan Groot-Brittannië en de Verenigde Staten (en in mindere mate aan Duitsland) als repressaille voor hun beweerde inmenging in de Israëli'sche oorlog. Daarnaast werd discriminerend opgetreden tegen tankers die onder de vlag van deze landen voeren.

van de olie-leverende landen in het Midden-Oosten bleef alleen het niet tot het Arabische blok behorende Iran normaal en zonder beperkingen produceren.

Het uitvallen van de produktie bleef in sommige landen tot slechts enkele weken beperkt. In Libië kwam de produktie na ongeveer een maand weer op gang. Door het uitbreken van de burgeroorlog in Nigeria, begin juli, kwam in dat land de produktie echter ook stil te liggen. De totale hoeveelheden olie waarvan West-Europa door de bovenomschreven moeilijkheden verstoken bleef, beliepen ongeveer 40 pct. van de behoefte die op dat moment ruim 500 miljoen ton per jaar bedroeg.

Er konden evenwel andere bronnen worden

AARDOLIE-VOORZIENING IN WEST-EUROPA

aangeboord, vooral in Venezuela en de Verenigde Staten; daarnaast werden verschepingen uit het Midden-Oosten die oorspronkelijk voor Noord-Amerika en het Caraïbisch gebied waren bestemd, naar Europa gedirigeerd. De hervatting (en opvoering) van de produktie in Libië en de heropening van de op de Iraakse pijpleiding aangesloten verschepingshavens aan de oostkust van de Middellandse Zee bracht enig soelaas. De verscheidenheid van de binnen internationale groepen van oliemaatschappijen beschikbare bronnen en de flexibiliteit van hun activiteiten maakten het mogelijk de olieleverantie aan Europa opvallend snel aan te passen.

Te zelfder tijd werd door de gezamenlijke olie-industrie — daartoe aangemoedigd door de betrokken regeringen — in West-Europa en in de Verenigde Staten een organisatie opgezet die de wereldvoorziening op langere termijn doorlopend volgt.

Eind juni nam de Raad van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling een resolutie aan voor de oprichting van een raadgevend orgaan dat de olie-commissie van de O.E.E.S. op de hoogte zou houden van technische aangelegenheden met betrekking tot de beschikbaarheid van olie. Dit lichaam heeft tot taak de Raad zo spoedig mogelijk te rapporteren omtrent voorzienbare tekorten in de olie-aanvoer gezien tegen de geschatte verbruikscijfers van de leden-landen. De afzonderlijke landen werden vertegenwoordigd door 15 oliemaatschappijen, zowel parti-

culiere als staatsondernemingen, onder voorzitterschap van dr. ir. H. Hoog, verwerkingscoördinator van de Koninklijke/Shell Groep. De spoed waarmede dit orgaan zich aan het werk zette en de samenwerking die tussen de maatschappijen en regeringsinstanties tot stand kwam, maakten het mogelijk een gedetailleerd beeld van vraag en aanbod voor Europa samen te stellen.

Het oplossen van de transportproblemen

De crisis was en bleef in wezen een transportcrisis. De sluiting van het Suez Kanaal had tot gevolg de veel langere route via Kaap de Goede Hoop. Meer tankers waren vereist die bovendien elk meer dan anderhalf maal zoveel tijd nodig hadden om de reis te volbrengen. Het hiaat in de aanvoer dat in de landen van West-Europa ontstond moest tijdelijk uit opslagfaciliteiten worden aangevuld. Van het begin af aan was de Koninklijke/Shell Groep ervan overtuigd dat het Suez Kanaal gedurende lange tijd gesloten zou blijven; de tankers van de Groep werden dan ook direct omgeleid.

Doordat de olie-industrie op grote schaal tankers begon te charteren vlogen de tarieven omhoog. Opgelegde schepen werden in dienst gesteld, graanschepen haastig voor olietransport omgebouwd. De industrie betaalde hiervoor een zware tol. Vrachttarieven op het tra-

ject Golf van Aden—Rotterdam stegen van f 9,50 per ton tot bijna f 70.— per ton waardoor de kosten van het olievervoer rond de Kaap met ongeveer 6 cent per liter ruwe olie omhoog gingen. Alles bij elkaar charterde de olie-industrie ongeveer 50 miljoen ton aan tanker-tonnage voor een bedrag van ongeveer f 2500 miljoen.

In de raffinaderijen van West-Europa ontwrichtte de crisis zowel kwalitatief als kwantitatief het normale olie-afzetpatroon. De vindrijkheid van de raffinadeurs en de flexibiliteit van hun installaties werden tot het uiterste beproefd. Niettemin konden de kwaliteitseisen worden gehandhaafd en kon aan alle leveringsverplichtingen worden voldaan.

Van hoe groot belang het werk van het adviserende orgaan ook is, het blijft een feit dat de crisis werd overwonnen door de verschillende oliemaatschappijen die onafhankelijk en soepel hun normale verkoopapparaat aan de ontstane situatie aanpasten.

Indien de olie-aanvoer van West-Europa afhankelijk zou zijn geweest van bilaterale overeenkomsten tussen regeringen zouden een langdurige onderbreking van de aanvoer, rantsoenering en algemene ontwrichting van het bedrijfsleven onvermijdelijk zijn geweest.

Zoals de zaak er thans voor staat is het door de crisis veroorzaakte voorraadtekort meer dan gecompenseerd; de Westeuropese olievoorraden waren in januari 1968 groter dan begin juni

OLIEMAATSCHAPPIJEN EN DE CRISIS

De ontwrichtingen in het voornaamste olie-aanvoerpatroon laten zich als volgt samenvatten:

| | Duur van de ontwrichting | Opmerkingen |
|-----------------------|--------------------------|--|
| 1. Suez Kanaal | | Gesloten 6 juni; blijft vooralsnog voor de scheepvaart gesloten. |
| 2. Irak | |) Van regeringswege gesloten. |
| Pijpleidingen | |) |
| — Baniyas/Tripoli | 21-24 dagen |) afladingen te Basrah op strikt beperkte basis hervat. |
| — Basrah | 19 dagen |) |
| 3. Koeweit | 3 dagen | Getroffen door stakingen. |
| 4. Trans-Arabische | | Gesloten 7 juni; bedrijf omstreeks 15 september hervat. |
| Pijpleiding | 3 maanden | Aramco staakte de werkzaamheden als gevolg van arbeidsmoeilijkheden. |
| Ras Tanura | 5 dagen | Geen moeilijkheden. |
| 5. Iran | | |
| 6. Andere Golf-havens | 3-5 dagen | |
| Libië | 27 dagen | Werkzaamheden van regeringswege gestaakt uit vrees voor sabotage door stakers, alsmede door de algemene houding van vakbonden. Geen moeilijkheden. |
| 8. Algerije | | |
| 9. Nigeria-Bonny | | Gesloten 4 juli; blijft voor de duur van de burgeroorlog gesloten. Verscheping vanuit installaties in zee gaat door in hoeveelheden van ongeveer 3 miljoen ton per jaar. |

De meeste Arabische landen, waaronder Algerije, discrimineerden ten

aanzien van bestemmingen en van schepen die onder een bepaalde vlag voeren. Als gevolg van een op de conferentie te Khartoem aangenomen resolutie werden de discriminerende maatregelen in de eerste week van september door de meeste Arabische landen ingetrokken. De hoeveelheid olie, gemoeid met de sluiting van het Suez Kanaal, de Trans-Arabische pijpleiding en het uitvallen van Nigeria bedroeg ongeveer 600.000 ton per dag. Door de wereldomspannende reorganisatie van de olie-aanvoer door de oliemaatschappijen bleven de gevolgen van deze staking van leveranties beperkt en voor de verbruikers nihil.

Hoe de ontstane tekorten werden opgevangen, toont dit overzicht:

| | 1000 ton/dag |
|---|--------------|
| a) Meer beschikbaar ex Libië en Noord-Irak | 56 |
| b) Toegenomen verschepingen uit het Caraïbisch gebied | 32 |
| c) Extra ingevoerd uit Noord-Amerika | 40 |
| d) Extra ingevoerd uit het communistische blok | 16 |
| e) Dat deel van de invoer afkomstig uit de Golf van Aden door tankers die voorheen het Suez Kanaal gebruikten via Kaap de Goede Hoop te leiden | 310 |
| f) Verdere invoer uit de Golf van Aden verkregen door opgelegde tankers, graan- en ertsschepen geschikt te maken voor het vervoer van olie | 127 |
| g) Verdere invoer uit de Golf van Aden verkregen door de bestemmingshaven van schepen te wijzigen (bijvoorbeeld ex Nigeria naar Europa of van het Oostelijk Halfrond naar het Westelijk Halfrond) | 48 |
| Totale vervanging | 629 |

Hoewel de grotere olieconcerns gemakkelijker konden blijven leveren dan de kleinere maatschappijen, zijn er geen aanwijzingen dat laatstgenoemde hun afleveringen hebben moeten onderbreken of verminderen.

1967. De olie-industrie zag zich echter geplaagd voor enorme kosten ondanks prijsverhogingen van produkten welke in een aantal Europese landen werden toegestaan.

OLIEVOORRADEN IN WEST-EUROPA

Omdat de Europese landen zo sterk afhankelijk zijn van ingevoerde olie is het te begrijpen dat de regeringen zich zorgen maken over de toe-reikendheid van de voorraden in West-Europa. Men kan echter gerust zijn: op het dieptepunt van de crisis toen het hiaat ontstond door de „re-routing” van tankers via de Kaap, is de gemiddelde voorraadonttrekking door de industrie nooit hoger geweest dan een hoeveelheid die overeenkwam met een verbruik van ongeveer tien dagen.

Desondanks wordt in verscheidene Europese landen gedacht aan vergroting van de voorraad. Verwacht wordt dat de Europese Economische Gemeenschap een formele richtlijn zal opstellen die de lidstaten verplicht een minimum-voorraad van 65 dagen aan te houden (berekend op het verbruik van het laatste volledige jaar). Ook andere Europese landen beraden zich op de meest gewenste omvang van de voorraden.

Om aan dergelijke verplichtingen te kunnen voldoen zouden enorme extra investeringen nodig zijn voor de bouw van opslagtanks en voor de olie waarmede ze gevuld moeten worden. Een rigoureuze doorgevoerde verplichting voor het aanhouden van een voorraad olie voldoende voor 65 dagen zou bij de huidige Europese verbruikscijfers een investering van ongeveer 450 miljoen gulden boven de kosten verbonden aan de normale commerciële voorraadbehoefte. Indien deze periode tot 90

DE TOEKOMST

Het is nog te vroeg om voorspellingen te doen omtrent de toekomst van het Suez Kanaal als hoofdverkeersader voor het transport van olie. In ieder geval hebben de voornaamste oliemaatschappijen uit economische overwegingen de laatste tijd orders geplaatst voor zeer grote tankers die volbeladen het Suez Kanaal niet kunnen passeren. Dit streven naar grotere tankers is uiteraard door de jongste crisis versterkt. Orders zijn of zullen worden geplaatst voor in totaal circa 200 tankschepen met een gemiddeld laadvermogen van 200.000 ton elk. Kleinere tankers blijven nodig om havens te bedienen die niet voor de zeer grote toegankelijk zijn.

dagen zou worden verlengd, zal hetzij de overheid of de industrie daarvoor bijna 2000 miljoen gulden moeten opbrengen. Deze bedragen stijgen nog aanzienlijk als men de toekomstige grondprijs en de stijgende vraag naar olie in aanmerking neemt.

Gezien de wijze waarop de olie-industrie gedurende vele jaren de zekerheid van een ononderbroken voorziening heeft waar gemaakt, moet men zich afvragen of dergelijke maatregelen wel noodzakelijk en dus realistisch zijn. Overdreven voorzorgen tegen eventualiteiten die zich waarschijnlijk nimmer zullen voordoen zouden een te zware last op de economie leggen. Indien men op een dergelijke voorraad-vorming blijft aandringen moeten de extra kosten d.w.z. de kosten die boven de in de handel gebruikelijke uitgaan, in principe door de gehele gemeenschap worden gedragen.

Jarenlang heeft de olie-industrie erop gewezen dat de internationale ondernemingen een onmisbare evenwichtsfunctie vervullen tussen de vaak tegenstrijdige oogmerken en belangen van producerende en verbruikende landen. In de afgelopen maanden is maar al te goed aangetoond hoe juist deze stelling is.

Intussen moet een groot vraagteken worden geplaatst achter de hervatting van de bedrijfs-activiteiten in Nigeria. In dat land staat een investering van 2000 miljoen gulden op het spel die na 20 jaar van ingespannen arbeid op het punt stond een rendement op te leveren. Het is beslist nog onmogelijk aan een beëindiging of vermindering van de prijsverhogingen op produkten te kunnen denken.

In groter verband gezien kan de crisis wellicht bijdragen tot een beter begrip en realiteitszin voor de economische verhoudingen tussen de internationale oliemaatschappijen en de landen in het Midden-Oosten. De regeringen daar hebben bijvoorbeeld kunnen ervaren dat het vrijwel onmogelijk is een absoluut embargo op de olie-export gedurende lange tijd vol te houden en dat zijzelf meer schade lijden dan hun potentiële afnemers. De realiteit leert dat ruwe olie waardeloos is als die niet kan worden verkocht. Deze terugkerende crises onderstrepen nog eens de wenselijkheid in Europa ook te kunnen beschikken over olie en gas afkomstig uit eigen bronnen.

Hieraan wordt thans zowel te land als ter zee energie gewerkt.

OPLOSSING

KERSTKRUISWOORDPUZZEL

Er is op alle fronten hard gepuzzeld, met als resultaat 118 inzendingen tegen 73 en 31 in 1966 en 1967, met andere woorden nog meer dan in beide vorige jaren tezamen!

Een voldoening voor de ontwerpster van de puzzel, mevrouw W. A. van de Pol-Kruller, chef-telefoniste van het Shell-Gebouw, die het niet te gemakkelijk, maar ook niet te moeilijk had gemaakt, met als gevolg dat er maar een gering aantal „uitvallers” was.

Het merendeel van de inzendingen — 75 — werd van de vloot, met inbegrip van de verlofgangers, ontvangen; 29 kwamen van onze gepensioneerden en 14 van het kantoor.

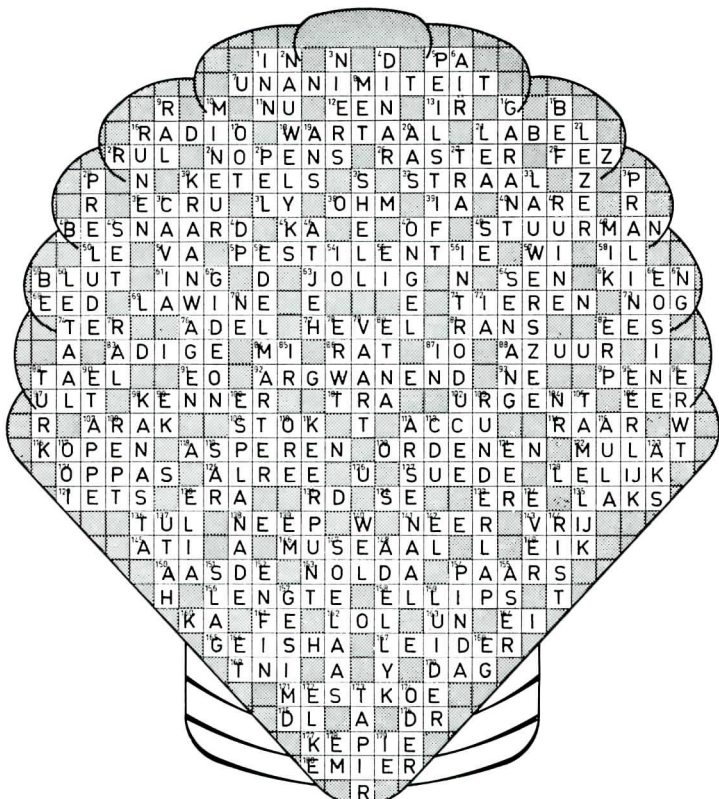
Op 2 april jl. vond de loting plaats in bijzijn van de heer L. F. van den Belt, onze adjunct-Directeur, en de heer M. M. de Zwaan, chef DFF/4, als vertegenwoordiger van de Ondernemingsraad.

De trekking werd verricht door mevrouw Van de Pol.

Het lot wees de prijzen als volgt toe:

- 1e prijs (f 50,—): 2e stuurman C. R. Groen;
- 2e prijs (f 25,—): mej. C. W. C. Lobé - sectie DFF/11;
- 3e prijs (f 10,—): oud-gezagvoerder A. Westerduin.

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

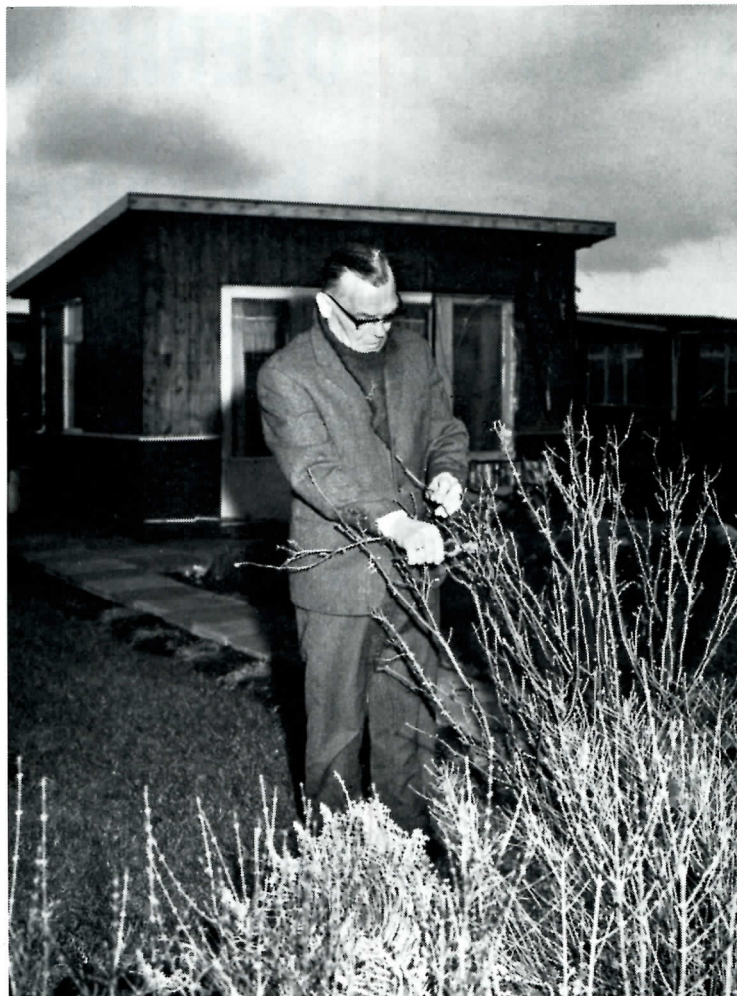


Wij spraken met :

Een smalle straat met hoge huizen in het Noorderkwartier van Rotterdam. Daar woont de heer Breeman, die na bijna 22 jaar in dienst van de Maatschappij te zijn geweest op 1 april jl. met pensioen is gegaan. Met in ons achterhoofd het gezegde „wie verre reizen doet kan veel verhalen” hebben wij hem opgezocht en bereid gevonden ons iets te vertellen over de jaren die achter hem liggen. In het begin een beetje nerveus, „die juffrouw kan me wel ik weet niet wat vragen”, maar weldra meer op zijn gemak vertelde de heer Breeman ons:

„Naar zee te gaan was altijd mijn ideaal. Niet dat dat nou in de familie zit hoor, bij mij thuis waren het allemaal kleermakers, maar ik moest en zou gaan varen. Nou ja, voor ik ging varen ben ik aan de wal nog kok/banketbakker geweest, maar een vriend van mij was als kok gaan varen en die had zulke enthousiaste verhalen dat ik daar ook wel oren naar kreeg. Jammer genoeg was er geen plaats aan boord vrij voor een kok en toen ben ik maar als tremmer weggegaan. U weet wel, kolen opgooien. Dat ken je tegenwoordig bijna niet meer. Ach en zo klim je dan op tot wat ik nu geworden ben, voorman/donkeyman bij de Shell. Overigens heb ik uit mijn kokperiode nog wel zoveel opgestoken dat ik aan boord van de „Kosicia” nog eens een kerstdiner heb klaargemaakt, tot volle tevredenheid van de opvarenden mag ik wel zeggen.”

Wij vroegen hem of er niet een speciale reis was geweest die hij nooit meer zou vergeten. „Nou en of”, zei de heer Breeman, „de reis met de Oemar. Dat was een kleine sleepboot die van Nederland naar Sorong gebracht moest worden, samen met nog een paar andere sleepboten. Het vertrek verliep vlot, maar bij Gibraltar kwam de eerste tegenslag, mast overboord. Na de reparatie naar Port Said. Daar besloot de kapitein echter niet verder te gaan omdat het weer te slecht was. Aan het kantoor werd toestemming gevraagd om terug te varen en via Las Palmas, Curaçao, Panamakanaal, Manzanilla, Hawaii en Brisbane naar Sorong te gaan. Het kantoor vond het goed en zo



heb ik een complete wereldreis gemaakt. Heel dikwijls meer onder dan boven water. Als we de hut in wilden moesten we bij slecht weer door de patrijspoort. De kranten hebben in die tijd vol gestaan van onze reis en in iedere haven die we aandeden werden we opgewacht door massa's mensen die ons op allerlei festiviteiten onthaalden. We werden zo

gezegd goed verwend. Het was ook maar een pokkebootje waar we op voeren. We hebben nog wel gelachen aan boord ook. Die keer toen we in Suva aankwamen en onze aap Kees overboord sprong, de wal op. De inlanders stoven naar alle kanten met Kees luid-kwetterend er achter aan. Ze kennen daar namelijk geen apen. Het was geen gezicht. Op het

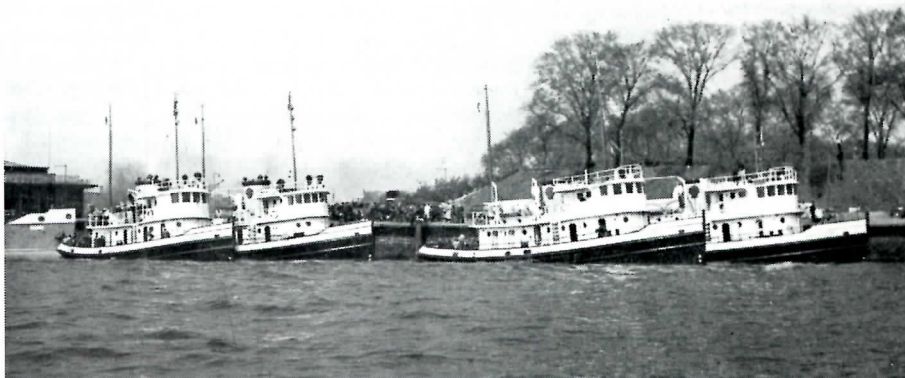
voorman/donkeyman

A. H. J. Breeman

laatst van de reis, nog een dag varen van Brisbane, kwam er een orkaan recht op ons af. We hielden ons hart vast. Gelukkig boog hij, vlak voor hij bij ons was, af en zo kwamen we veilig en wel in Brisbane aan, maar het had niet veel gescheeld of we waren koraalvisjes geworden. Er waren die nacht heel wat schepen vergaan. Uiteindelijk, na ruim zeven maanden varen, zijn we in Sorong aangekomen. Ze hebben me daar nog gevraagd of ik er wilde blijven, mijn vrouw mocht dan overkomen, maar varen op de oceanen was mijn lust en mijn leven en daarom heb ik dat aanbod afgeslagen. Ach, en voor de rest ging het zo zijn gewone gangetje tot nu toe. Nou ga ik van mijn rust genieten en tuinieren natuurlijk. Da's wel iets anders hè?” We keken eens achter het huis en die tuin was niet zo vreselijk groot. Kennelijk was aan ons gezicht te zien dat we daar geen dagtaak in zagen, want de heer Breeman glunderde „ik heb een volkstuin — 200 m² groot — met alles erop en eraan. Wilt u het soms zien?” Dat wilden we wel, en zo is bovenstaande foto tot stand gekomen, zonder zon, die liet verstek gaan. Maar de krokussen bloeiden al en in het huisje was het lekker warm. We wensen de heer Breeman en zijn vrouw een goede nazomer toe temidden van hun bloemen en planten.

J. F. S.

V.l.n.r. de motor-sleepboten „Oemar” (aan boord waarvan de heer Breeman dienst deed), „Soekalila”, „Soekahadji” en „Soekalanting” in de Parkhaven te Rotterdam, kort voor hun vertrek (op 20 april 1948) naar „de Oost”.



DE INVLOED VAN DE OVERHEID

op het ondernemingsbeleid

Bij het al of niet aanvaarden van een invitatie voor een spreekbeurt spelen overwegingen van efficiency een belangrijke rol en wel in die zin dat men zich terdege dient af te vragen of men de mensen die de moeite nemen te komen luisteren, wel iets nuttigs te vertellen heeft. Ik wil er geen geheim van maken dat ik, wat dit betreft, wel enige moeite heb gehad met de uitnodiging om tijdens deze lunchvergadering iets te zeggen over de verhouding overheid-bedrijfsleven.

Is het onderwerp zo langzamerhand al niet voldoende van alle mogelijke kanten beschreven en besproken, en raakt een verwend gehoor als hier aanwezig niet wat verzadigd in dit opzicht? Het thema echter van de causerieënserie van dit seizoen: „De continuïteit van de onderneming vereist flexibiliteit” heeft er toe bijgedragen mijn aarzeling te overwinnen. Immers, de continuïteit van de olie-industrie is in onze moderne samenleving een economisch belang van de eerste orde geworden; de flexibiliteit is voor deze industrie van uitzonderlijk belang zo niet een conditio sine qua non; terwijl er maar weinig takken van bedrijf zijn waarvoor overheden overal ter wereld zo'n intense belangstelling aan de dag leggen als juist voor het olie-bedrijf. Door u iets te vertellen over de ervaringen met overheidsbemoediging en de weerslag daarvan op de flexibiliteit en de efficiency van de industrie waarin ik werk, hoop ik een bijdrage tot de ontwikkeling van het thema te kunnen leveren. Ik zal mij daarbij beperken tot enkele vooral macro-economische aspecten, maar ik wèk u gaarne op straks vragen te stellen en daardoor ook andere aspecten die u interesseren, in discussie te brengen.

Ik stel u voor onze aandacht eerst te bepalen bij de functie van de overheid in ons moderne economisch leven en daarna bij een aantal karakteristieke kenmerken van de olie-industrie. Ons eigenlijke onderwerp wil ik dan behandelen aan de hand van een drietal voorbeelden van overheidsinvloed: staatsoliebedrijven, de blauwdrukken voor een gemeenschappelijk energie-beleid van de zes EEG-landen en de recente Suez-crisis. Daaruit kunnen we dan wel enkele conclusies trekken.

Allereerst dan de rol van de overheid. Toen ik over verzadiging sprak had ik vooral de talloze beschouwingen op het oog die in de laatste tijd aan dit steeds actuele onderwerp zijn gewijd. Het lijkt er op alsof geen bedrijfsman die zichzelf respecteert, zich heeft kunnen permitteren er over te zwijgen. Mag ik er daarom kort over zijn en, voortbouwende op hetgeen hierover enige tijd geleden op een internationaal congres is gezegd, stellen dat elk zinnig mens heden ten dage als vanzelfsprekend aanvaardt dat de overheid, als hoedster van het algemeen belang, de voorwaarden moet scheppen voor een optimale prestatie van alle elementen die tot het welslagen van de samenleving bijdragen.

Dit is een kort doch, dunkt me, voldoende scherp perspectief om vandaag mee te kunnen werken. Het komt er op neer dat de belangrijkste taak van de overheid op economisch gebied is te zorgen voor een gezonde infra-structuur in de ruimste zin van het woord, daarbij inbegrepen het scheppen van een stimulerend klimaat voor de ondernemers. Over dit klimaat heeft oud-Staatssecretaris De Meyer tijdens de najaars-efficiencydagen 1967 enkele behartenswaardige dingen gezegd, terwijl het door de President-Directeur van de Koninklijke onlangs werd getoetst aan de noodzaak van een redelijk rendement, een redelijke winst op het geïnvesteerde kapitaal.

In principe moet de overheid niet trachten op de stoel van de ondernemer te gaan zitten want, zoals ik het onlangs hoorde typeren: „The business of government is government and the business of business is business”. Met dit „in principe” bedoel ik niet het zwaartepunt te leggen op principiële, levensbeschouwelijke beweegredenen — het gaat mij hier vooral om praktische gronden — ik wil er alleen mee zeggen dat de overheid niet dan in uitzonderingsgevallen als ondernemer behoort op te treden. Ik moge verwijzen naar de uitvoerige discussies hierover

tijdens de algemene vergadering van de Nederlandse Maatschappij voor Nijverheid en Handel in 1966 te Groningen.

De praktische gronden die ik zoëven heb genoemd impliceren niet dat de ondernemer feilloos is, dat is wel ongeveer het laatste wat ik zou willen beweren. De ondernemer is ook maar een mens, en waar gewerkt wordt — en dat doet de ondernemer! — worden fouten gemaakt. Wat ik wèl gezegd wil hebben is dat er geen enkele garantie is dat, al het overige gelijkblijvend, een overheidsdienaar het er op de stoel van de ondernemer beter zou afbrengen. De best geleide overheidsondernemingen doen het dan misschien niet slechter, in ieder geval ook niet beter. Daarmee is de zaak echter nog niet af, want het ceteris paribus geldt niet, met name omdat een overheidsbedrijf, in vergelijking tot een particulier bedrijf, vrijwel altijd kampt met een uit zijn aard voortkomend gebrek aan flexibiliteit; niet alleen financiële flexibiliteit, maar de overheid is altijd gebonden aan de combinatie van politieke motieven en ambtelijke, d.w.z. bureaucratische concepties. En een van de voornaamste kenmerken van een bureaucaat is, dat hij zijn eigen succes en dat van zijn ondergeschikten meet aan het niet maken van fouten, althans aan het niet opgemerkt worden daarvan. Dit in tegenstelling met de zakenman die gewend is succes te meten in de vorm van financiële resultaten. Gemaakte fouten neemt hij daarbij op de koop toe, zolang het eindresultaat maar rendabel is. Wie daarin niet getraind is, moet geen ondernemer worden.

Een voorbeeld: Het Staatsbedrijf der P.T.T.

Ik las enkele weken geleden in de Nieuwjaarsrede tot het personeel dat de winst van de telefoondienst over 1967 ongeveer 55 miljoen gulden zal bedragen (overigens wèl een voorbeeld: welk particulier bedrijf geeft dit soort cijfers aan zijn personeel op de eerste werkdag in het nieuwe jaar!). Zo te zeggen een goed resultaat. Maar dan leest men even verderop dat er op de langzamerhand berucht geworden wachtlijst voor telefoonaansluitingen nog 130.000 namen staan. Reden: gebrek aan geldmiddelen. Ik zou het particuliere bedrijf willen zien dat, voor eenzelfde taak gesteld en met dezelfde winstvooruitzichten, niet snel de gelden zou weten bijeen te brengen om de wachtlijst op te heffen. Met misschien wel iets hogere kosten voor de klant, maar ik meen dat de P.T.T. in de laatste jaren ook diverse telefoontarieven flink heeft verhoogd. De eerlijkheid gebiedt erbij te zeggen dat de P.T.T.-directie zelf van mening is dat het bedrijf meer armslag moet krijgen voor de eigen financiering. Niettemin is dit een typisch voorbeeld van gebrek aan flexibiliteit; geen tijdige aanpassing van de structuur aan de ontwikkelingen. Iets wat overigens in een niet-monopolistische bedrijfstak, dus waar concurrentie heerst, onmiddellijk wordt afgestraft met de dood van de onderneming.

Gebrek aan flexibiliteit waardoor een bedrijf en soms een gehele bedrijfstak moeilijker in staat is zich aan te passen aan de reële ontwikkelingen op de markt, kan ook ontstaan wanneer de overheid op sociale, politieke of andere gronden — waarover ik op zichzelf hier geen oordeel wil uitspreken — het marktmechanisme en de economische calculatie van vraag en aanbod versluiert of buiten werking stelt. In de landbouw, bijvoorbeeld, heeft het nu al enkele decennia lang in vrijwel alle westelijke landen gevoerde protectionistische beleid tot een ontwrichting van de economische grondslagen van een deel van deze bedrijfstak geleid, en tot een daar vrijwel internationale chaos. Subsidies, contingenten, richtprijzen en heffingen aan de grens hebben niet tot de zo noodzakelijke structuurverbetering geleid; integendeel, terwijl overproductie een chronische dreiging is geworden, is met werkelijke sanering nog nauwelijks een begin gemaakt en de Europese belastingbetaler/consument past jaarlijks enkele miljarden bij.

In de bouwsector heeft het kunstmatig laaghouden van een groot deel

Op 13 februari jl. heeft mr. A. D. Vas Nunes, Directeur van Shell Nederland N.V., voor de afdeling Den Haag van het Nederlands Instituut voor Efficiency een voordracht gehouden onder de hiernaast geplaatste titel. Gezien de belangrijke en actuele onderwerpen die de heer Vas Nunes daarin heeft behandeld hebben wij besloten de volledige tekst in ons blad te publiceren en wel in twee afleveringen, waarvan wij de eerste hierbij afdrukken en de tweede in de editie van mei a.s. zullen opnemen.

der huren — op grond overigens van op zichzelf in wezen respectabele beleidsoverwegingen — verhindert dat vraag en aanbod van een schaars goed zich aan de reële economische marktverhoudingen konden aanpassen. Dit heeft tot een kunstmatige verstarring geleid in deze sector waardoor, evenals in de landbouw, de bedrijven wel aan flexibiliteit moesten inboeten. De heilzame regenererende krachten die het bedrijfsleven via het mechanisme van de vrije markt kan uitoefenen, zijn hier grotendeels onbenut gebleven. Gevolg: een vertraging maar vrijwel altijd ook meer „pijn” als het te lang uitgestelde maar op den duur toch onvermijdelijke aanpassingsproces eindelijk doorbreekt.

Nu wil ik, om de zaak in het juiste perspectief te houden, er aan toevoegen dat het bedrijfsleven hier in Nederland, in verhouding tot sommige andere landen, over het algemeen niet veel te klagen heeft over de aanwending van de overheidsinvloed. We mogen ook wel vertrouwen, dacht ik, dat dit, in de eerstkomende jaren althans, ook niet slechter zal worden.

Ik stel u voor nu een kijkje te gaan nemen achter de schermen van de olie-industrie. In het algemeen is deze natuurlijk aan dezelfde economische wetten, overwegingen en invloeden onderworpen als elke andere tak van bedrijf. Echter heeft deze industrie een aantal kenmerken die, omdat ze in combinatie optreden, aan het oliebedrijf zijn specifieke huidige verschijningsvorm hebben gegeven, die in zo belangrijke mate gebaseerd is op de eisen van efficiency en flexibiliteit.

Kenmerkend is allereerst het internationale karakter dat aan de olievoorziening inherent is. Afgezien van de Verenigde Staten en de Sovjet-Unie is vrijwel geen enkel land ter wereld, kwantitatief en kwalitatief, in evenwicht voor wat betreft vraag en aanbod van olieproducten. Nederland moet ongeveer 90% van zijn behoefte aan aardolie importeren, en eenzelfde cijfer geldt voor Europa. Meer dan 80% van de olie buiten de Verenigde Staten en de Sovjet-Unie wordt over de grenzen verhandeld: een stroom van olie en producten die de miljard ton per jaar nadert en daarmee verreweg het belangrijkste goed in de wereldhandel vormt. Het internationale karakter wordt nog versterkt doordat de oliemaatschappijen uit commerciële overwegingen naar een geografische spreiding van hun belangen streven.

Denkt men aan de olie-industrie dan is er ook een zekere associatie met „bigness”. Inderdaad, bij opsporing en winning, vervoer, verwerking, distributie en niet te vergeten research, is er vrijwel altijd sprake van werkzaamheden op grote schaal.

De bouw van een moderne raffinaderij met een verwerkingscapaciteit van 2,5 miljoen ton ruwe olie per jaar (Pernis: 18 miljoen ton) kost zeker 150 miljoen gulden, voor dat zelfde bedrag kan men drie mammoettankers kopen — waarvan er over de hele wereld naar schatting zo'n 200 in bestelling zijn — en misschien vijf booreilanden om op de Noordzee met de zo vurig verbeide boringen te beginnen. Big business, inderdaad, die in de vrije wereld buiten de Verenigde Staten tot 1970 een bedrag van ver over de 100 miljard gulden zal investeren en aan exploratie uitgeven. Door de grootte van de investeringen krijgen de normale commerciële risico's die in min of meerdere mate voor alle sectoren van het bedrijfsleven gelden, in het oliebedrijf een bijzonder reliëf. Daarenboven komen dan speciale risico's, zoals dat bij de opsporing van ruwe olie (en natuurlijk ook gas): de kans olie of gas in commerciële hoeveelheden aan te boren is 1 op de 30 „worldwide”; wat er op neerkomt dat we met het succes van Slochteren mislukkingen elders (in het vroegere Nieuw Guinea f 360 miljoen, in Ecuador f 120 miljoen) financieren, een internationale vereffening dus. En dan weid ik nu maar niet uit over de politieke risico's, de kans op nationalisatie die vaak

dreigt en niet alleen in de extractieve sector, naar de geschiedenis leert. Gezien de omvang van de investeringen is het begrijpelijk dat men gezocht heeft naar middelen om de risico's te beperken. Aan de ene zijde van de bedrijfskolom zocht men de afzet te verzekeren van de na kostbare exploratie verkregen olie, aan de andere zijde streefde men naar zekerheid van bevoorrading van de dure raffinaderijen en het distributie-apparaat. Dit leidde tot de vorming van geïntegreerde olie-ondernemingen die alle fasen van het bedrijf omspannen. Door „functionele” integratie kunnen de verschillende activiteiten ook efficiënter op elkaar worden afgestemd.

De integratie omvat tegelijkertijd geografisch verspreide gebieden waarvoor vraag en aanbod op de wereldoliemarkt beter met elkaar in evenwicht kunnen worden gebracht. Dat is geen eenvoudige zaak, waarbij een rol spelen de verschillen in de vraag naar olieproducten als gevolg van o.a. klimaat, graad van economische ontwikkeling, en niet te vergeten de seizoenen; en aan de aanbodzijde verschillen in samenstelling van de ruwe olie van de diverse vindplaatsen, en het verschijnsel dat de economen „joint production” noemen: de noodzakelijkerwijze gelijktijdige productie van een „range” producten uit een barrel ruwe olie die allemaal in de een of andere vorm aan de man gebracht moeten worden. U kunt zich voorstellen dat dit in evenwicht brengen van vraag en aanbod een enorme coördinatie vereist, waartoe de functioneel en geografisch geïntegreerde bedrijven uiteraard het beste in staat zijn.

Het zal u na het voorgaande niet verwonderen dat een situatie is ontstaan waarbij de olievoorziening van de westelijke wereld voor een groot deel berust bij een aantal grote, internationale en volledig geïntegreerde maatschappijen. Die concerns houden zich bezig met het instandhouden van de onafgebroken en steeds groter wordende stroom ruwe olie uit de produktielanden, het verwerken hiervan tot duizenden producten en het voorzien daarmee in de behoeften van verbruikers „all over the place”, daarbij niet te vergeten het zoeken naar en ontwikkelen van nieuwe producten. Deze maatschappijen dragen in feite alle verplichtingen die uit de noodzaak van een stabiele aanvoer voortvloeien. Naast deze grotere maatschappijen, waarvan een zevental ongeveer 60% van de activiteiten voor zijn rekening neemt, zijn er enkele duizenden kleinere bedrijven en tussen alle ondernemingen, groot en klein, nationaal en internationaal, minder of meer geïntegreerd, oud en nieuw, bestaat een scherpe concurrentie, waarbij uiterste efficiency een levensvoorwaarde is.

(wordt vervolgd)

S.S. „MACOMA” - „DE VRIES-TANKER”

De „Macoma” werd op 8 december 1967 te Yokohama gedoopt door mevrouw H. de Vries; op 16 maart jl. in Europoort binnengeloost door havenloods A. de Vries en vertrok op 19 maart jl. uit Europoort met bestemming Mena al Ahmadi onder commando van commodore L. H. de Vries.

Het Directoraat Generaal van Scheepvaart verzocht ons het volgende onder uw aandacht te brengen.

HERDENKING GEVALLENEN KOOPVAARDIJ EN MARINE TE ROTTERDAM

In de laatste oorlog heeft de Nederlandse Koopvaardijvloot, zoals bekend, een belangrijke rol vervuld in de oorlogvoering ter zee en heeft daardoor een groot aandeel gehad in de bevrijding van ons land. Hierdoor zijn tevens nauwere banden ontstaan tussen Koopvaardij en de Koninklijke Marine. Mede ter handhaving van deze banden werd na de oorlog door de betrokken instanties besloten, dat de jaarlijkse herdenking van de gevallen ter zee door Koopvaardij en Marine gezamenlijk zou geschieden. Hierbij werd uitgegaan van een herdenking, die het ene jaar in Den Helder en het andere jaar bij het nationale koopvaardijmonument te Rotterdam zou plaats vinden.

Als gevolg van de omvangrijke weg- en waterbouwkundige werken in de omgeving van het koopvaardijmonument te Rotterdam, was het helaas niet mogelijk de plechtigheid te Rotterdam te organiseren, zodat de gezamenlijke herdenking van Koopvaardij en Marine tot dusver steeds in Den Helder plaats vond.

Aangezien de werkzaamheden rond het koopvaardijmonument in Rotterdam inmiddels hun beslag hebben gekregen, kan dit jaar uitvoering worden gegeven aan de gezamenlijke herdenking van de gevallen ter zee in Rotterdam. Dit betekent tevens, dat te beginnen dit jaar de oorspronkelijke opzet kan worden gevolgd van een naar plaats rouwende herdenking.

De plechtigheid zal plaats vinden op zaterdag 4 mei a.s. te 10.45 uur, waarbij in grote lijnen dezelfde autoriteiten en organisaties worden uitgenodigd, die ook bij de vorige herdenkingen in Den Helder vertegenwoordigd waren en van hun belangstelling blijk gaven.

Gezien de centrale ligging van het koopvaardijmonument wordt echter een belangrijk grotere opkomst verwacht van nagelaten betrekkingen van de Koopvaardij, in welk verband tevens het Prinses Margriet Fonds zal worden ingeschakeld.

Het koopvaardijmonument, dat zich op het Leuvehoofd bevindt, is vanaf het Centraal Station te Rotterdam bereikbaar met de metro (uitstappen aan halte Leuvehaven) of met tramlijn 5 (uitstappen aan eindpunt Willemsplein).

Voor diegenen die met eigen vervoer komen, is in de naaste omgeving van het monument voldoende parkeergelegenheid.

IR. W. STARRENBURG MET PENSIOEN

Ir. W. Starrenburg, sinds 1 januari 1963 Directeur van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, zal in verband met het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd zijn functie op 30 juni 1968 neerleggen.

De Raad van Commissarissen en de Directeuren stellen het op prijs te kunnen mededelen dat zij aan de algemene vergadering van aandeelhouders, te houden op 2 mei a.s., zullen voorstellen de heer Starrenburg tot Commissaris van de vennootschap te benoemen. Het ligt niet in de bedoeling een voorstel te

doen tot benoeming van een nieuwe Directeur der vennootschap.

Voorts zal aan de algemene vergadering van aandeelhouders worden voorgesteld mr. C. R. C. Wijckerheld Bisdom, die dit jaar aan de beurt is als Commissaris af te treden, als zodanig te herbenoemen.

De heren Starrenburg en Wijckerheld Bisdom zijn door de vergadering van houders van preferente aandelen der vennootschap als eerste op de daartoe opgestelde voordrachten geplaatst.

MET PENSIOEN ME

Op 19 augustus 1935 trad leerling-stuurman Hijlkema in dienst van de N.V. Nederlandsch-Indische Tank-Stoomboot Maatschappij. Op die dag werd hij aan boord van het m.s. „Mamura” tewerkgesteld voor het behalen van zijn vaartijd.

Eind 1936 keerde hij in Nederland terug om voor zijn diploma derde rang te gaan studeren. Na het behalen daarvan vertrok hij medio 1937 met de „Christiaan Huygens” naar Singapore.

Het zou een lang contract worden in de Oosterse wateren.

Een aantal jaren daarvan voer hij als derde en tweede stuurman aan boord van verschillende schepen en gedurende twee jaar als bevelvoerende officier van de „Ribot” en de „Tembusu”. Medio 1941 behaalde de heer Hijlkema zijn tweede rang in Djakarta, waarna hij werd geplaatst op de „Josefina”.

Als gevolg van de oorlogsomstandigheden werd dit schip op bevel van de Marine-autoriteiten op 2 maart 1942 tot zinken gebracht. Na nog negen maanden op vrije voeten te hebben verkeerd, geraakte hij eind 1942 in krijgsgevangenschap.

Eind 1945 keerde de heer Hijlkema in Nederland terug waarna het leven ook voor hem zijn normale loop hervatte.

Ir 1946 trad hij in het huwelijk, waaruit een zoon en een dochter zijn geboren die nu respectievelijk 18 en 17 jaar oud zijn.

Op het eind van hetzelfde jaar behaalde hij het diploma 1e stuurman G.H.V.

In de loop van 1947 ging hij als eerste stuurman varen en ook in die rang deed hij weer vele jaren in Oosterse wateren dienst.

Op 1 januari 1957 volgde zijn aanstelling als gezagvoerder en van 1961 af heeft hij over verschillende van onze grote crude carriers het bevel gevoerd.

Na zijn benoeming tot commodore op 10 september 1965 kreeg hij eerst het commando over het s.s. „Ondina”, daarna voer hij één jaar als gezagvoerder van het m.s. „Niso” om tenslotte het commando op zich te nemen van ons nieuwe vlaggeschip, het s.s. „Macoma”. Op 16 maart jl. droeg commodore Hijlkema dit commando over aan zijn opvolger, commodore L. H. de Vries.

Met ingang van 1 april 1968 verliet de heer Hijlkema onze dienst om van een welverdiend pensioen te gaan genieten.

Mede namens vloot- en walpersoneel wensen wij hem temidden van zijn gezin nog vele gelukkige jaren in goede gezondheid toe.

De heer Ruyg trad op 27 juni 1938 als derde stuurman in dienst van de N.V. Nederlandsch-Indische Tank-Stoomboot Maatschappij.

Zijn eerste schip was het m.s. „Jan Carstenz”, waarmee hij begin juli 1938 naar de Oost vertrok.

Na aankomst in Singapore werd hij overgeplaatst naar de „Mesarong”



H. A. H. HIJKEMA
Commodore

35 JAAR
IN DIENST



A. VAN BOKKUM
sectie DFM/3
1933 - 2.3 - 1968

INGANG VAN 1 APRIL 1968

waarop hij, behoudens een korte onderbreking, drie jaren heeft dienst gedaan.

Van eind 1941 af verbleef de heer Ruyg met verlof in Batavia en slaagde hij er in op 20 februari 1942 zijn diploma tweede stuurman G.H.V. te behalen.

Als gevolg van de oorlogsomstandigheden kon hij echter niet meer weggkomen en medio 1942 geraakte hij in krijgsgevangenschap.

Na beëindiging van de oorlog keerde hij begin 1946 in Nederland terug en in juli van dat jaar werd hij als tweede stuurman tewerkgesteld aan boord van het s.s. „Geomitra” van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij.

Tijdens de korte dienstperiode die hij daarna doorbracht aan boord van het m.s. „Sunetta” liep dit schip bij het verlaten van de Nieuwe Waterweg op 30 juli 1947 op een mijn, waarbij twee Chinese scheepsgezellen werden gedood en velen hunner werden gewond. Met betrekking tot het optreden van de heer Ruyg schreef de gezagvoerder van de „Sunetta” in het journaal: „De tweede stuurman J. Ruyg heeft mij steeds op de brug ter zijde gestaan en met de loods medegewerkt om het schip te behouden.”

Na een kort verblijf in Nederland vertrok de heer Ruyg in september 1947 weer naar zee. Een jaar later werd hij voor een periode van zes maanden tewerkgesteld bij de Nederlandse Nieuw Guinee Petroleum Maatschappij als bevelvoerend officier van het m.s. „Beraoer”, om daarna nog enige tijd in Oosterse wateren dienst te doen aan boord van het m.s. „Aldegonda” en s.s. „Saidja”.

Na zijn afmonstering van laatstgenoemd schip op 9 september 1949 reisde hij naar Djakarta, waar hij op 19 september d.o.v. in het huwelijk trad. Een maand later vertrok hij met zijn bruid naar Nederland. Uit hun huwelijk zijn drie dochters geboren, die nu respectievelijk 15, 12 en 7 jaar zijn.

Tijdens zijn verblijf in Nederland behaalde de heer Ruyg op 29 september 1950 het diploma eerste stuurman G.H.V.

De heer Ruyg heeft daarna een aantal dienstperioden als eerste stuurman volbracht op schepen in de Westerse en Oosterse vaart.

Zijn eerste tewerkstelling als gezagvoerder volgde in augustus 1957 op het m.s. „Antonia”, en per 1 januari 1960 zijn aanstelling in die rang.

Na over een aantal kleinere schepen het bevel te hebben gevoerd, werd de heer Ruyg van 1963 af hoofdzakelijk belast met het commando over grote crude carriers.

Zijn laatste schip was het s.s. „Sepia”. Op 15 januari jl. droeg hij het commando over aan zijn opvolger.

Op 1 april 1968 heeft kapitein Ruyg onze dienst met pensioen verlaten. Wij wensen hem, temidden van zijn gezin, nog vele gelukkige jaren in goede gezondheid toe.



J. RUYG
Gezagvoerder

Gaarne wil ik langs deze weg afscheid nemen van allen die ik niet persoonlijk de hand heb kunnen drukken bij mijn vertrek. Tevens mijn oprechte dank voor het fraaie afscheidscadeau. Ik wens u allen een goede gezondheid toe.

R. J. Visscher

ex Magazijn Shell Nederland N.V./Shell Tankers N.V.

AANGESTELD

ALS GEZAGVOERDER



D. FRANSEN
per 29.2

VLOOTPERSONALIA

(in de periode van 16.2 t/m 15.3.1968)

GEHUWD:

- 23.2: H. W. Diehl, 4e wtk., met mej. A. M. de Jong;
- 27.2: W. A. van Zandvliet, 5e wtk., met mej. C. Liebrechts;
- 28.2: E. E. Kreune, 5e wtk., met mej. P. Smit;
- 29.2: T. J. Houps, wachtassistent, met mej. H. van der Wal;
- 6.3: C. Haas, 2e stm., met mej. G. M. Smit;
- 7.3: T. G. J. Roeten, gezagv., met mej. A. C. H. Hendriksen;
- 8.3: J. A. Maassen, 5e wtk., met mej. D. Kerkhove;
- 9.3: C. A. Douwes, 4e wtk., met mej. R. Reekers;
- 13.3: G. van Delft, bootsman, met mej. A. Broekhof;
- 14.3: A. N. Warnaar, scheepskok, met mej. D. Kant;
- 14.3: J. W. Kögeler, 5e wtk., met mej. C. Beukenkamp;
- 15.3: L. P. C. Mommers, stoker/olieman, met mej. G. van Rijswijk;
- 15.3: F. A. J. Boot, 4e wtk., met mej. M. Dubbeling.

GEBOREN:

- 7.2: Franklin Richard, zoon van K. F. Neher, 2e wtk., en mevrouw E. Neher-Smith;
- 17.2: Nathalie Astrid, dochter van C. J. Clarisse, 2e stm., en mevrouw G. H. Clarisse-Gonzalez Miranda;
- 17.2: Sabrina Sophia, dochter van J. Slot, 2e wtk., en mevrouw J. W. Slot-Betje;
- 19.2: Anita Clazina, dochter van J. G. Kuit, 3e wtk., en mevrouw H. C. Kuit-van der Werp;
- 22.2: Johannes, zoon van C. Loman, 5e wtk., en mevrouw F. C. Loman-Boluyt;
- 23.2: Bob, zoon van W. Schok, 3e wtk., en mevrouw M. C. G. Schok-Koster;
- 24.2: Pieterella, dochter van J. Mieras, 2e stm., en mevrouw A. W. Mieras-de Feyter;
- 7.3: Luciel Charlotte, dochter van J. Ommering, 2e wtk., en mevrouw M. G. Ommering-Dijkshoorn.

MET VERLOF:

- gezagv.: K. J. van Noortwijk, D. Fransen, T. J. van de Vrie, W. de Beer;
- 1e stl.: A. J. Schumm, A. J. de Ronde, P. Janssen, D. M. Mos, J. J. van Schagen, P. J. F. de Beus, H. G. Willemsen, H. A. de Visser;
- 2e stl.: E. Q. Abbas, C. Vlas, J. Broekmeijer, J. M. Huijgens, J. Drogdt, C. A. Koppendraaier, A. P. J. Ham, L. D. J. van Zuilekom, J. Mieras, R. Knol;
- 3e stl.: C. Verburgt, W. van der Graaff, R. J. de Wit, F. J. M. Donker, B. H. Weersma, C. M. Honig, C. van Hardeveld, J. I. Boon, C. van der Oord;
- 4e stl.: A. H. G. C. van der Beesen, G. W. J. Jacobs;
- hfd.wtk.: J. Mostert, O. K. Nicolai, W. Balvers, P. van der Hout;
- 2e wtk.: R. D. Kuil, A. de Boer, P. G. Eekman, J. W. Keesmaat, J. Wielart, T. E. Timmermans;
- 3e wtk.: T. Bakker, F. K. J. Spangenberg, G. van Wijhe, W. Schok, G. van 't Wout;
- 4e wtk.: F. F. M. Scheren, E. Aanen, H. M. Westerveld, F. A. J. Boot, T. Middelkoop, H. A. M. Heijens, A. K. van 't Blik, P. J. Warnier, G. J. Leussink;
- 5e wtk.: M. J. Parent, J. W. Kögeler, E. Hendrikse, J. A. Maassen, J. T. IJskes, F. Pater, J. F. A. Leurs, J. Qualm, R. Bos, J. M. Brinks, K. Koch;

II.wtk.: C. P. Plug, W. Lastdrager, H. Waitz;
 bootsman K. E. J. Watz;
 1e pompman/bankwerker N. van der Steen;
 2e pompman/bankwerker J. H. L. Delsman;
 bankwerker C. van der Spoel;
 wachtassistent C. Valentijn;
 hoofden voeding: M. van Hagen, C. Heeneman;
 chef kok G. H. Valk.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. Acmaea: wnd.gezagv. H. A. Schelvis, wnd. 2e wtk. L. W. Jorissen;
m.s. Acteon: wnd.gezagv. F. Klaassen, wnd. 2e stm. C. L. Heijboer, 3e stm. F. M. J. van de Laar, II.stm. F. T. J. van Manen, II.stm. F. van der Meijden, 4e wtk. A. Houwaard, 5e wtk. M. Veenstra, radio-officier C. P. Verschoor, bootsman Ph. de Vries, 1e pompman/bankwerker J. J. van der Kleij, 2e pompman/bankwerker J. L. Muns, bankwerker J. Punt, wachtassistent W. Feith, hoofd voeding W. F. Knoester;
s.s. Arca: wnd. 1e stm. T. van Heuveln, 3e wtk. J. P. J. Reichwein;
s.s. Atys: 2e stm. F. W. van Oerle, 3e stm. W. A. Mostert, II.stm. J. F. van der Heiden;
m.s. Cinulia: gezagv. E. H. Brameijer;
m.s. Dallia: gezagv. H. J. Roncken, 2e stm. J. H. F. Franken, 2e wtk. C. P. de Waard, radio-officier D. G. van de Mheen;
m.s. Daphne: 4e stm. J. F. Casimiri, II.stm. H. G. J. Nunnink, hfd.wtk. H. J. Melse;
m.s. Diadema: 4e stm. D. C. Tazelaar, 5e wtk. A. A. Hultermans;
m.s. Diloma: 2e stm. N. Venendaal, 2e wtk. J. Visser, wnd. 3e wtk. J. Homminga, radio-officier J. Leeuwis;
s.s. Kalydon: wnd. 1e stm. M. A. Messelaar;
s.s. Katelysia: 3e stm. E. J. J. Eelman;
s.s. Kelletia: 1e stm. H. Verbaas, 2e stm. L. A. Groendijk, II.stm. A. J. W. Rommes, 4e wtk. W. H. Hennink, II.wtk. H. W. ter Haar, hoofd voeding J. Kooij;
s.s. Kenia: wnd. 3e stm. P. Buys;
s.s. Kermia: 1e stm. R. J. Wyrdeeman, wnd. 2e stm. E. A. Bik, II.stm. D. van Eijk, 3e wtk. W. H. Nieman, 5e wtk. A. B. P. Dill;
s.s. Khasiella: II.stm. J. M. E. Korteweg;
s.s. Kopionella: II.stm. J. P. J. M. Cobelens, wnd. 2e wtk. R. A. Risseeuw;
s.s. Koratia: wnd. gezagv. D. Rijk, wnd. 1e stm. A. J. Bloem, II.stm. D. J. Mittelmeijer, 2e wtk. C. van Esseveld, 5e wtk. G. A. Sletering;
s.s. Korovina: 3e stm. J. W. G. Vonkeman;
s.s. Kosicia: II.stm. M. Kruijshaar;
s.s. Kosmatella: 4e stm. J. de Jong, II.stm. M. C. Kalkman, II.stm. A. L. M. van Dun, 4e wtk. J. H. C. Viertelhauzen, 5e wtk. J. V. W. M. Daniëls, radio-officier J. A. Griffioen;
s.s. Krebsia: II.wtk. W. J. van der Veer;
s.s. Kryptos: wnd. 1e stm. C. P. Donken, II.stm. A. Westerneng, II.stm. C. D. Kromhout, wnd. 4e wtk. J. C. Lanser, radio-officier J. Mellegers;
s.s. Kylix: wnd. 2e stm. G. J. Knol, 3e stm. J. B. H. Lutmers, 4e wtk. F. J. van der Vorm;
s.s. Macoma: commodore L. H. de Vries, 2e wtk. C. G. Pusch, 4e wtk. B. A. Sinnema;
m.s. Niso: 2e stm. G. Gerritse, hfd. wtk. H. Bax;
s.s. Ondina: wnd. 2e stm. D. C. Vermeulen;
s.s. Onoba: II.stm. T. T. Rison, wnd. 4e wtk. S. P. van Galen, 5e wtk. J. H. Burger;
s.s. Philine: 2e wtk. H. Steenhuis, radio-officier J. van der Eijk;
s.s. Sepia: 1e stm. J. E. Dekker, 3e stm. W. F. de Haan, 4e wtk. H. A. E. Wenas, 5e wtk. T. de Groot;
s.s. Vasum: wnd. 3e stm. J. Wassenaar, II.stm. A. M. J. Zwinkels, hfd. wtk. H. J. Nieuwenstein, wnd. 3e wtk. B. Ozinga, radio-officier J. Thomas;
s.s. Viana: 4e stm. G. Zoetendal, 3e wtk. F. Bakker;
s.s. Videna: 2e wtk. S. Neeleman, wnd. 3e wtk. M. de Wit;
s.s. Vivipara: 3e wtk. H. G. van Jaarsveld;
s.s. Zafra: gezagv. C. Vriend;

**IN DIENST GETREDEN
WALPERSONEEL**



MEJ. C. WAVERIJN
 (ex Shell Nederland N.V., Rotterdam)
 sectie DFP/12
 per 27.2

s.s. Zaria: II.stm. A. A. J. M. Defesche, hfd.wtk. E. Rouw.
MET PENSIOEN:
 commodore H. A. H. Hijikema, gezagv. J. Ruyg.
UIT DIENST GETREDEN:
 4e stm. R. Vos, II.stm. M. R. van Assum, 3e wtk. J. Klok, 5e wtk. N. W. F. Sebregts, scheepskok J. Farenhorst.
AANGESTELD ALS:
 commodore: L. H. de Vries; gezagv.: D. Fransen; 4e stm.: A. J. Verheul; 5e wtk.: G. A. Sletering, T. de Groot, M. Veenstra.
TIJDELIJK TEWERKGESTELD BIJ THE SHELL COMPANY OF QATAR LTD:
 2e stm. C. Haas.
TERUG VAN TIJDELIJKE TEWERKSTELLING BIJ SHELL B.P. NIGERIA:
 1e stm. R. J. Wyrdeeman.
BEHAALDE DIPLOMA'S:
 1e stuurman G.H.V.: 2e stl. L. A. Groendijk, M. A. Messelaar;
 2e stuurman G.H.V.: 3e stm. J. de Kok;
 3e stuurman G.H.V.: 4e stm. A. J. Verheul;
 „C” : 2e wtk. H. Steenhuis;
 „C-th” : 2e wtk. C. de Witte;
 „B” : 3e wtk. L. W. Jorissen, J. P. J. Reichwein;
 „A/B-th” : 5e wtk. J. B. Krijnen, W. Verhagen, L. Vlastra, M. van der Meulen, F. A. M. Vergroesen;
 „MVD” : 5e wtk. G. A. Sletering, T. de Groot, M. Veenstra, J. V. W. M. Daniëls.

MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode van 16.2 t/m 15.3.1963)

UIT DIENST:
 1.3: Mevr. W. M. Kramer-Nieste - sectie DFP/12.
OVERGEPLAATST:
 1.3 J. Prins van sectie DFM/25 naar sectie DFM/23;
 1.3 P. Smit van sectie DFM/25 naar sectie DFM/23;
 1.3 H. Stobbe van sectie DFM/25 naar sectie DFM/23;
 1.3 A. Baljet van sectie DFM/25 naar sectie DFM/23;
 1.3 J. C. A. Elshof van sectie DFM/25 naar sectie DFM/23;
 1.3 L. H. Roodhorst van sectie DFM/25 naar sectie DFM/22;
 1.3 P. Vliegthart van sectie DFM/25 naar sectie DFM/22.
GEHUWD:
 15.3 Meij. J. N. van der Velden - sectie DFF/3 - met de heer J. de Beun.
GEBOREN:
 1.3 Monique Antoinette, dochter van A. Koppier, sectie DFM/4, en mevrouw L. Koppier-van Hal.



'tussen schip en ka

zevende jaargang no. 8 — april 1968

maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.
**HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF BEWERKEN
 VAN ARTIKELN EN/OF HET REPRODUCEREN VAN FOTO'S OF
 AFBEELDINGEN IS SLECHTS GEOORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE
 TOESTEMMING VAN DE REDACTIE**

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

Administratie:
 Mej. J. F. Schilt

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



- | | | | |
|-----------------|--------------------|--------------------|----------|
| 1. m.s. ABIDA | 8. s.s. CAPISTERIA | 15. m.s. DIONE | 22. s.s. |
| 2. m.s. ACILA | 9. m.s. CINULIA | 16. m.s. DOSINA | 23. s.s. |
| 3. m.s. ACMAEA | 10. m.s. CRANIA | 17. s.s. KABYLIA | 24. s.s. |
| 4. m.s. ACTEON | 11. m.s. DALLIA | 18. s.s. KALYDON | 25. s.s. |
| 5. s.s. ARCA | 12. m.s. DAPHNE | 19. s.s. KARA | 26. s.s. |
| 6. s.s. ATYS | 13. m.s. DIADEMA | 20. s.s. KATELYSIA | 27. s.s. |
| 7. m.s. CAMITIA | 14. m.s. DILOMA | 21. s.s. KELLETIA | 28. s.s. |

SCHEPEN OP 17 APRIL 1968

Bijlage 1 van de april 1968-editie van „Tussen Schip en Ka”,
 maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.



1. s.s. BERGIA
 2. s.s. BERGIA
 3. s.s. BERGIA
 4. s.s. BERGIA
 5. s.s. BERGIA
 6. s.s. BERGIA
 7. s.s. BERGIA
 8. s.s. BERGIA
 9. s.s. BERGIA
 10. s.s. BERGIA

29. s.s. KOSICIA
 30. s.s. KOSSMATELLA
 31. s.s. KREBSIA
 32. s.s. KRYPTOS
 33. s.s. KYLIX
 34. s.s. MACOMA
 35. m.s. NEVERITA

36. m.s. NISO
 37. s.s. ONDINA
 38. s.s. ONOBA
 39. s.s. PHILIDORA
 40. s.s. PHILINE
 41. s.s. PHILIPPIA
 42. s.s. SEPIA

43. s.s. VASUM
 44. s.s. VIANA
 45. s.s. VIDENA
 46. s.s. VITREA
 47. s.s. VIVIPARA
 48. s.s. ZAFRA
 49. s.s. ZARIA
 50. s.s. PATRO