

TUSSEN  
**SCHIP  
EN KA**

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

A P R I L 1 9 7 2





## Werkgroep toekomst

Op initiatief van de Stichting Maatschappij en Onderneming, hebben twaalf vooraanstaande Nederlanders zich verenigd in een „werkgroep toekomst”.

Een van deze twaalf is mr. G. A. Wagner, President-Directeur van de „Koninklijke”. In deze werkgroep zal de inspanning worden gebundeld van vooraanstaande mensen uit verschillende groepen van de samenleving, die zich met hun kennis en de hun ten dienste staande middelen zullen buigen over de voor de mensheid zo belangrijke toekomstvraagstukken.

De aanpak van deze groep zal in eerste instantie zijn: het bestuderen van sociaal-economische wereldmodellen om te trachten die problemen op te sporen waardoor de toekomstkansen op aarde worden bepaald. Uiteraard worden hierin betrokken de resultaten van het onderzoek dat werd verricht door het Massachusetts Institute of Technology over de toekomstkansen van het leven op aarde, een onderzoek dat in opdracht van de „Club van Rome” werd uitgevoerd.

De werkgroep bestaat uit de volgende leden:

Dr. Ir. W. J. Beek, prof. dr. C. J. F. Böttcher, prof. dr. ir. P. W. E. M. van der Grinten, drs. P. L. Justman Jacob, dr. J. Knoester, dr. H. J. G. Meijer, prof. dr. J. Pen, prof. dr. A. Quispel, prof. dr. R. Timman, prof. dr. J. Tinbergen, mr. G. A. Wagner en dr. J. Zijlstra.

### BIJ DE VOORPLAAT:

De „Vasum” bij het eiland Bougainville in de Solomonszee. Over dit eiland en de exploitatie van de kopermijnen aldaar meer in het artikel „Nieuwe Reis” op pag. 4 en 5.



## 44e vlootstafkursus

De deelnemers aan de **44e vlootstafkursus**, welke van 7 t.m. 10 maart 1972 in het Shell-Gebouw werd gehouden.

**Op de foto zittend v.l.n.r** de heren J. F. Vernooy — 3e werktuigkundige, T. W. Scharrenburg — 2e stuurman, D. van Dongen — 4e werktuigkundige, B. J. H. Wortelboer — 3e stuurman, P. A. Post — 4e werktuigkundige, M. v. d. Heiden — 3e stuurman.

**Staan v.l.n.r.** de heren: H. de Rhoter — 4e werktuigkundige, M. Pronk — sectie Scheepsofficieren (DFP-1), A. B. Tuyl — 3e stuurman, C. A. van Esveld — 4e werktuigkundige, G. Griik — 3e stuurman, W. A. Smallegange — 4e werktuigkundige, F. K. Neuerburg — chef sectie Scheepsgezellen (DFP-2), G. H. van Leeuwen — chef sectie Scheepsofficieren (DFP-1), W. v. d. Meulen — 2e stuurman.

## DE LAATSTE

Op 15 maart jl. vond voor het laatst een opname plaats van door familieleden uitgesproken groeten voor onze zeevarenden. Zoals reeds in het februari 1972 nummer aangekondigd, heeft Radio Nederland Wereldomroep moeten besluiten hiermee te stoppen, omdat bij vele rederijen het aantal deelnemende familieleden een dalende tendens vertoonde.

Bij de opnamen voor de „Acteon”, „Macoma” en „Kryptos” op de 15e dezer wilde de ironie van het lot dat de belangstelling overweldigend was. Ongetwijfeld zal hiertoe mede hebben bijgedragen de gedachte dat dit de laatste kans was, zodat zeer velen gehoor gaven aan de uitnodiging naar Hilversum te komen en nog een groet uit te spreken.

Vanzelfsprekend had deze opname, bestemd voor officieren en scheepsgezellen, een speciaal karakter. Weliswaar vond inmiddels nog een algemene „Thuis-aan-boord”-uitzending plaats onder de titel „Vaarwel”, namelijk op 20 maart jl., doch daar hierbij geen familieleden waren uitgenodigd, werd de opname op 15 maart benut, zowel door de Wereldomroep als door onze Maatschappij, om uitdrukking te geven aan gevoelens van dankbaarheid voor al hetgeen in de laatste 25 jaar door de vele medewerkers is verricht om de band tussen

thuis en de zeevarende op deze wijze te verstevigen.

Speciale lof werd toegezwaaid aan de heer G. Kal, die als stuwende kracht steeds het programma op zo'n goed peil heeft weten te houden. In de vorm van bloemen werd door Shell Tankers NV hulde gebracht aan Teddy Scholten, die 10 jaar lang op charmante wijze de familieleden in staat stelde om, zonder door zenuwen te worden overmand, hun groeten uit te spreken. Bloemen voor twee vrouwelijke assistenten van de heer Kal, die een ieder reeds in Hotel Gooiland wegwijds maakten in het programma, waarin elke maand drie Shell-schepen voorkwamen: En voor de heer Kal, alsmede de heren v. Drimmelen en Huizinga, respectievelijk programmaleider, presentator en muziekregisseur, een fles geestrijk vocht om eventuele weemoed te overwinnen.

En natuurlijk bloemen voor de laatste deelnemer aan het programma, waarvoor het lot Mej. J. A. Lep aanwees, die — onbewust van de surprise die haar te wachten stond — aan de groet voor haar verloofde, de heer C. Jongbloed, radio-officier aan boord van het s.s. „Kryptos”, was begonnen en met een grote ruiker anjers werd verrast.





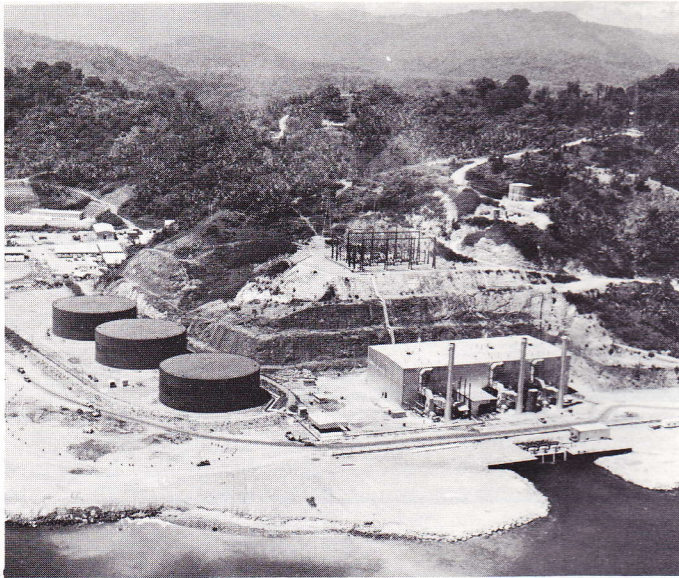


Foto pagina 4: Kapitein Prins in het stuurhuis van de „Vasum” met een der directeurs van de Bougainville Copper Pty Ltd., alsmede de loods van genoemde maatschappij.

Foto onder: Een beeld van de nieuwgebouwde stad voor de aangetrokken employés.

Foto linksonder: Het afgraven van het erts is niet moeilijk, wel het vervoer naar de lopende band die het naar de verpulveringsinstallaties brengt. De trucks zichtbaar op deze foto kunnen 100 ton erts tegelijk vervoeren.

Foto links: De krachtcentrale en de opslag tanks in Anewabaai.



den zijn ontwikkeld die het mogelijk maken de exploitatie toch met vertrouwen tegemoet te zien. In principe komt de nieuwe wijze van ontginnen erop neer dat de hoeveelheid erts die dagelijks bij de mijn kan worden verwerkt, veel groter is dan gebruikelijk, doordat ter plaatse, in bijzonder grote installaties, het erts successievelijk wordt verpulverd tot stukjes kleiner dan  $2\frac{1}{2}$  cm. In een zogenaamde concentrator wordt dit vervolgens geslepen tot er een zandachtig stof overblijft. Daarna vindt, in water waaraan chemicaliën zijn toegevoegd, de scheiding plaats van het koper, goud en andere mineralen. Daar dit alles op een kleine afstand van de mijn zelf plaatsvindt, alhoewel het erts nog wel via een lopende band een 170-tal meter omhoog dient te worden gevoerd over de top van een berg heen, kan een bijzonder grote hoeveelheid erts per dag worden behandeld.

Dit neemt niet weg dat de aanzienlijke hoeveelheid koper en andere mineralen die thans zijn verkregen, weer dient te worden afgevoerd naar de haven. Goedkoper per pijpleiding moeten de ontwerpers hebben gedacht, want een geheel nieuwe methode is daarvoor ontwikkeld. Wanneer namelijk de mineralen uit het erts zijn verkregen worden deze, wederom gemengd met water, via een pijpleiding die het tracé van de weg volgt, naar de haven in Anewabaai gepompt.

#### Haven

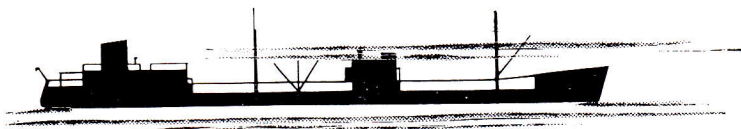
Nabij de haven, die ongeveer 25 kilometer van de mijn is gelegen, is een krachtcentrale opgericht die stroom levert voor het gehele mijnwezen, inclusief de twee gebouwde steden. Juist hiervoor is de gestage aanvoer van grote hoeveelheden olie nodig. De haven zelf is begaanbaar gemaakt voor schepen tot een draagvermogen van 45.000 ton. Wanneer de afvoer van het gewonnen koper over enkele maanden gaat beginnen, zal dit geschieden in schepen van ruim 20.000 ton. Voor het laden is een installatie beschikbaar die 1200 ton per uur verzet. Vanzelfsprekend is de aangevoerde brij, bestaande uit 35 pct. water en 65 pct. mineralen, dan gedroogd waarvoor eveneens nabij de haven een bijzonder grote installatie is gebouwd, alsmede een grote opslagloods.

Bij aankomst van de „Vasum” werd verzocht bestuurboord voor de kant te gaan, waarbij slechts 1 sleepboot ter beschikking was. De bebakening van de haven is nog niet gereed, zodat op verzoek van de loods daglicht werd afgewacht. De meermanoeuvre, waarvoor een maatschappij-loods aan boord komt, verliep overigens feilloos, terwijl bij vertrek de volgende dag, in de vroege morgenuren, het zwaaien in de haven geen enkel probleem opleverde.



---

# Opgescheept



---

Aldus de titel van de doctorale scriptie van de heer J. N. G. H. Sol, student in de sociologie, over de sociale situatie van onze officieren. In deze scriptie zijn de resultaten vervat van de door hem aan boord van in totaal tien onzer schepen verrichte onderzoeken, waarbij vooral voor ogen stond na te gaan wat de „schaduwzijde” van het zeevarend beroep was.

In het maart-1971-nummer van „Tussen Schip en Ka” drukten wij reeds een interview af met de heer Sol, nadat hij zijn „veldonderzoek”, zoals dit in het vakjargon heet, had afgesloten. Conclusies vrijgeven kon hij toen nog niet, daar de verkregen gegevens eerst nog moesten worden verwerkt en de doctorale scriptie geschreven.

Het zal duidelijk zijn dat het ondoenlijk is om van de scriptie, een zeer lijvig boekwerk, een groot aantal naar de schepen te zenden. Het vakjargon dat daarin wordt gebruikt zal ook de doorsnee-lezer aan boord niet aanspreken. Derhalve werd een beknopt uittreksel gemaakt, dat wij hieronder laten volgen.

## Doel

Het doel van het onderzoek kan kort worden samengevat in: hoe beleeft de zeeman zijn beroep, in hoeverre bevredigt zijn taak hem en welke nadelen kleven er aan een beroep dat op zee, ver van huis, wordt uitgeoefend.

Om hier achter te komen, was het noodzakelijk een splitsing door te voeren in beroepsbeleving op

- a) korte termijn, dus gedurende één dienstperiode en wel die doorgebracht op het schip waarop het onderzoek plaatsvond;
- b) lange termijn, waarbij aspecten konden worden betrokken, zoals de carrière-opbouw, bevrediging in het werk, de arbeidsvoorwaarden.

Een fundamentele factor bij het nagaan van de mate van bevrediging die men in een beroep vindt, is de scala van behoeften die een ieder heeft. Er is een psychologische theorie die stelt, dat de mens een aantal fundamentele behoeften kent, die zich niet alle tegelijk aandienen maar opkomen naarmate andere behoeften zijn vervuld.

Zij komen in een bepaalde volgorde, die globaal als volgt kan worden weergegeven:

1. de behoefte aan eten en drinken
2. de behoefte aan veiligheid, zekerheid en orde
3. de behoefte aan genegenheid, liefde en identificatie
4. de behoefte aan prestige, succes en zelfrespect
5. de behoefte zijn vermogens te gebruiken.

## Taak

Shell Tankers NV heeft als onderneming de taak, een deel van het transport van olie en olieproducten op zee ten behoeve van de Koninklijke/Shell Groep te verzorgen. Deze taak dient te worden verricht op een transportmarkt waar ook andere vervoerders werkzaam zijn. In deze situatie dient Shell Tankers er voor te zorgen, dat economische maatstaven tot in hoge mate worden aan-

gelegd, om zichzelf niet „uit de markt te prijzen”, waardoor het voortbestaan van de onderneming op langere termijn in gevaar zou komen.

Om haar taak te vervullen staan een groot aantal schepen ter beschikking, waarop de officieren een dienstperiode doorbrengen. Aan boord verricht ieder van hen een hem toebedeelde, nauw omschreven taak, die op zichzelf een klein onderdeel is van de taak waarvoor het schip, als transporteenheid, is gesteld, namelijk snel vervoer tegen zo laag mogelijke kosten, hetgeen impliceert zo kort mogelijk verblijf in de haven.

## Schip

Wanneer men de situatie aan boord van een schip nagaat, kan een onderverdeling worden gemaakt, namelijk:

- a) het werk dat wordt verricht om het schip te sturen, veilig naar zijn bestemming te brengen en snel te laden en te lossen
- b) de samenleving van een aantal medewerkers die verschillende rangen bekleeden, wier werkzaamheden van elkaar verschillen maar die uiteindelijk allen een klein deel van de grote, gemeenschappelijke taak hebben.

Wat betreft het werk zelf dat moet worden verricht, zullen geen spanningen ontstaan; een zeer uitgebreide apparatuur en een bewakingssysteem staan zowel op de brug als in de machinekamer ter beschikking. Betrokkenen hebben bovendien een vakgerichte opleiding ontvangen. Geheel anders ligt de situatie in de samenleving, omdat hier ook een aantal van de genoemde behoeften moeten worden vervuld.

De titel van de doctorale scriptie „Opgescheept” vindt zijn oorsprong in de situatie aan boord, waarin men is aangewezen op een groep mede-opvarenden, terwijl verdere contacten met de buitenwereld als gevolg van de vaart voor geruime tijd zijn uitgesloten.

In de gegeven situatie zullen desalniettemin de behoeften die in het sociale vlak liggen, moeten worden vervuld; zo niet, dan zal hetzij de werknemer zich op den duur daarbij moeten neerleggen, hetzij zich terugtrekken. In het eerste geval zullen er noch voor de werknemer noch voor de maatschappij grote consequenties zijn, doch in het tweede geval wel. Immers, afhankelijk van de situatie op de arbeidsmarkt en de binding met Shell Tankers, kan er een vlucht ontstaan naar een betrekking aan de wal of de werknemer zal zich aan boord zo weinig mogelijk gaan inspannen; hij blijft zeevarende, doch tracht zo weinig mogelijk betrokken te worden bij het werk. In deze beide gevallen ontstaan voor de werkgever aanzienlijke kosten.

## Spanningen

Wanneer de behoeften die een ieder heeft niet kunnen worden vervuld, zullen er spanningen ontstaan die, bij een zeevarende, dus kunnen leiden tot het zoeken naar een betrekking aan de wal of het zich terugtrekken aan boord.

Wanneer men een willekeurige werknemer neemt aan de wal,



dan heeft deze niet alleen zijn beroep op het bedrijf waar hij werkt, maar hij speelt ook een actieve rol als vader van zijn kinderen, hij is dagelijks opvoeder, heeft veelvuldig contact met buren en vrienden, is lid van een sport- of visclub, enz.

Aan boord overheerst, door de opbouw van het systeem, de uitoefening van het beroep. In de vrije tijd is de keuze aan vrienden beperkt. Niet alleen omdat aan boord slechts een beperkt aantal personen beschikbaar is om samen mee op te trekken, maar voornamelijk omdat nog een verdere beperking plaatsvindt als gevolg van het wachtenstelsel.

De hoofdoorzaak van de beperkte keuze aan vrijetijdspartners was duidelijk het wachtenstelsel, dat er in wezen toe leidt, dat degenen die gelijktijdig de wacht hebben gehad, samen optrekken. De gesprekken beperken zich veelal tot het schip, de ervaringen op vorige schepen, collega's die men tijdens vorige dienstperioden heeft leren kennen.

Uit deze beperkingen wat betreft keuze aan personen met wie men de vrije tijd kan doorbrengen, kan een tekort aan behoeftevervulling ontstaan. Bij hogere officieren kan in sommige gevallen nog de extra complicatie ontstaan dat zij, door de gezagsverhoudingen, nog minder vrije-tijd-contact hebben dan anderen. Duidelijk kwam bij de enquête naar voren, dat ook leidinggevende officieren wel degelijk behoefte hebben om met de anderen op te trekken, maar dat de jongere officieren voorkeur aan de dag legden om met andere collega's op te trekken. Hieruit kan een conflictsituatie ontstaan, voornamelijk voor gezagvoerder en hoofdwerktuigkundige, die in een geïsoleerde positie kunnen geraken, alhoewel dit niet op alle schepen het geval was.

### Korte termijn

Nauwkeurig wordt in de scriptie nagegaan hoe de beroepsbeleving op korte termijn is, dus gedurende de dienstperiode tijdens welke het onderzoek werd gehouden. Aan de hand van 24-uursrapporten wordt de dagindeling van verschillende rangen gevolgd, wat betrokkenen buiten de wachten doen, hoeveel tijd daaraan wordt besteed en met wie contact wordt onderhouden. Mede gebaseerd op de uitkomst van de enquête is de conclusie gerechtvaardigd, dat het er weinig toe doet hoe men zijn vrije tijd doorbrengt en gebruik maakt van de door de maatschappij beschikbaar gestelde faciliteiten, maar wel met wie men dit doet. Met dit aspect, aldus de scriptie, hangt een groot deel van de gehele problematiek rondom het zeevarend beroep samen.

Aan de hand van de bij het onderzoek verkregen cijfers wordt aangetoond hoe zeer het van belang is, dat door de ouderen aan boord ook het sociale contact wordt bevorderd.

### Lange termijn

De bevrediging die men in het zeevarend beroep kan vinden wordt op langere termijn bepaald door de vervulling van de verwachtingen die men koesterde. De verwachtingen die men had bij het kiezen van het zeevarend beroep bleken uiteen te vallen in vier hoofdgroepen, als volgt:

1. De financieel-economische aspecten, zoals betaling, promotiekansen, pensioen en dergelijke.
2. Het soort werk, de verantwoordelijkheid die men reeds op jeugdige leeftijd krijgt te dragen, de vrijheid die men zich daarbij kan veroorloven.
3. Het leven aan boord van een schip.
4. De avontuurlijke instelling of levensstijl.

Bij het onderzoek naar de mate waarin deze verwachtingen in vervulling zijn gegaan, behaalden de antwoorden op de punten 1 en 2 een zeer hoge score. Nadrukkelijk wordt gesteld, dat aan de wal bij middelbaar-technisch en administratief personeel juist hier het knelpunt ligt, dus een oorzaak van onvrede. Bij Shell Tankers is dit geenszins het geval, de percentages die tevredenheid uitdrukken met de promotiekansen, pensioenregeling, de betaling en de verlofregeling liggen hoog. Hetzelfde geldt voor tevredenheid over de taakhoud. Gesteld wordt dat er een grote toewijding en verantwoordelijkheid valt te constateren bij de officieren wat betreft hun werkzaamheden, terwijl juist deze aspecten in de sociologie gelden als een langdurige bron van satisfactie, dus van bevrediging in de taak.

Het leven aan boord (3) bleek in sommige gevallen tot een frus-

---

## Hoe beleeft de zeeman zijn beroep

---

tatiegevoel te kunnen leiden. Zoals reeds tevoren omschreven, is het wachtenstelsel hier een oorzaak van. Alhoewel het primair niet de bedoeling van de zeevarende is om aan boord hechte vriendschap op te bouwen, is het wel van belang met wie hij de vrije tijd kan doorbrengen. Zijn er slechts weinig collega's met wie men het goed kan vinden, dan gaat men sterk naar verlof uitzien, in sommige gevallen piekeren over een baan aan de wal. Het is daarom van groot belang in hoeverre de scheepsleiding erin slaagt het vrijetijdscontact te bevorderen, alhoewel het wachtenstelsel hierbij een moeilijkheid kan zijn. Kenmerkend is hoe zeer men in vele gevallen naar post van thuis uit ziet, er is een zekere spanning merkbaar. Als er geen post blijkt te zijn, raakt de stemming zeer gedeprimeerd.

Degenen die door hun avontuurlijke instelling (4) — het zien van vreemde landen — het zeevarend beroep hebben gekozen, zullen teleurgesteld raken, daar bij de huidige vaart, waarbij economische motieven terecht een grote rol spelen, deze behoefte slechts in beperkte mate kan worden vervuld.

### Beroepskeuze

Tot slot wordt in de scriptie ingegaan op de oorzaken van de bij sommigen bestaande geneigdheid om te zijner tijd het beroep te verlaten.

Een groot percentage van de ondervraagden blijkt de mening te zijn toegedaan het geheel of tot op zekere hoogte eens te zijn met de keuze van het zeevarend beroep. Bij degenen die spijt hebben te zijn gaan varen, blijkt de voornaamste oorzaak te zijn, dat men in de scheepssamenleving geen bevrediging kan vinden. De verstandhouding aan boord is niet die welke men had verwacht, al spreekt hierbij de indruk die is overgebleven van de vorige dienstperiode een grote rol.

Veelal blijken het niet huwelijks- of gezinsredenen te zijn, die de aanleiding vormen dat men tracht een walbetrekking te vinden. Overigens is slechts 6 pct. van de ondervraagden actief bezig met het schrijven op advertenties of het doen van sollicitaties tijdens verlof.

De slotconclusie in de scriptie wijst op de noodzaak dat, wil men met Nederlandse officieren blijven varen, het gewenst is alles te doen wat maar mogelijk is om te zorgen dat voor de behoeften die niet voldoende zouden worden vervuld — en die voornamelijk in het sociale vlak liggen — alsnog een oplossing wordt gevonden.

### Naschrift

Het onderzoek heeft zich helaas beperkt tot de officieren en heeft ook de invloed van de medevarende echtgenoten op de samenleving aan boord buiten beschouwing gelaten.

De heer Sol verklaarde op een lezing voor het Nautisch Medisch Genootschap, dat hij wellicht in de toekomst nog eens een dergelijk onderzoek zou houden, met meer diepte, en zo mogelijk ook bij andere scheepvaartmaatschappijen.



# De „Koninklijke” en de Nieuwe Waterweg

**Bij de herdenkingsfeesten ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van de Nieuwe Waterweg, verschijnen allerwegen artikelen over het ontstaan, de uitvoering en de verdere ontwikkeling van het grootse werk van Pieter Caland: de Nieuwe Waterweg.**

**Bij de vele beschouwingen die worden gewijd aan het belang van deze waterweg voor Rotterdam en zijn achterland, willen ook wij een ogenblik stilstaan.**

**Door deze „Poort van Europa” wordt zoveel olie aangevoerd en in de vorm van geraffineerd produkt, weer uitgevoerd, dat niet te ontkennen valt dat de groei van de haven**

**mede mogelijk is geworden door de steeds grotere plaats die Rotterdam is gaan innemen als „oliehaven”. Alhoewel reeds in het jaar 1862 de eerste olie werd aangevoerd en de jaarlijks geloste hoeveelheden daarna een geleidelijk stijging te zien gaven, duurde het tot 1902 voordat de nu jonge „Koninklijke” haar in eigen overzeese etablissementen geraffineerde benzine in een eigen opslagplaats bij Rotterdam kon afleveren.**

**In het hiernavolgende artikel — uit te brengen in twee delen — zullen wij de ontwikkelingen die daaraan voorafgingen, belichten.**

## De eerste lampolie

Nauwelijks drie jaar na de succesvolle boring van Drake bij Titusville in Pennsylvanië in het jaar 1859, werd in Rotterdam de eerste lampolie per schip aangevoerd. In Londen, toentertijd de grootste haven ter wereld, was één jaar daarvoor reeds lampolie per schip aangevoerd, door de „Elisabeth Watts”, het eerste schip dat met vaten olie geladen de Atlantische Oceaan overstak.

De Amerikaanse klipper die, in de zomer van het jaar 1862, de eerste 300 kisten en 100 vaten „steenolie” in Rotterdam aanvoerde, leverde zijn produkten — voor zover deze niet terstond werden doorgevoerd — af in het Oost-Indisch Huis. Helaas bleek een deel van de partij, verpakt in blikken en vaten, te lekken, zodat de Brandmeesters werden gewaarschuwd. Hun advies was verdere ladingen voor opslag naar de oude Admiraliteitswerf te verwijzen. De politie stelde een scherp toezicht in en de Rijnvaartcommissie werd tot het treffen van maatregelen aangemaand.

Ook het „Geneeskundig Toezicht” werd in de zaak gekend, doch dit stelde gerust: „Petroleum was niet te rangschikken onder de vergiften; slechts aanhoudend gebruik van met petroleum bezwangerd water kon de volksgezondheid schaden”. Ten slotte werd de burgerij per proclamatie voor het dreigend gevaar gewaarschuwd.

Dat de eerste vaten en blikken lampolie per „Amerikaanse” klipper werden aangevoerd, behoeft geen verwondering te wekken. Weliswaar werd in Bakoe, Rusland, reeds gedurende vele jaren olie gewonnen door het graven van putten, doch de aldus verkregen lampolie en mazout — gebruikt als stookmiddel ter vervanging van dure kolen — hadden hun weg nog niet naar het Westen gevonden. Daarentegen was, na de succesvolle boring van Drake, in de omgeving van Titusville en ook in andere staten van Noord-Amerika een koortsachtige activiteit ontstaan, gericht op de produktie van de zo zeer begeerde aardolie. Met als gevolg dat spoedig een zodanige produktiecapaciteit was bereikt, dat uitvoer mogelijk bleek. Niet dat reeds spoedig na de eerste boring ook niet elders ter wereld, waar bepaalde verschijnselen aan de aardkorst de aanwezigheid van een olie vindplaats deden vermoeden, pogingen werden gedaan om olie te winnen.



*Het magazijn tot opslag en berging van petroleum op het eiland Feyenoord — 1867.*

*Rechts: Petroleumopslag in Charlois 1875-1880.*



Toch duurde het in het toenmalige Nederlands-Indië nog geruime tijd alvorens de „Koninklijke Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië” haar activiteiten zou ontplooiën. Weliswaar vertelde Jan Huygen van Linschoten (1563-1611) die, net als Marco Polo een reislustig man was, reeds van een bron in Noord-Sumatra, waar „een wonderlijke stof” uit zou vloeien, maar het was pas op 16 juni 1890 dat de akte van oprichting van de „Koninklijke” werd gepasseerd.

En zo kwam het, dat Rotterdam in de zestiger jaren van de vorige eeuw uitsluitend olie, in verpakte vorm, uit de Amerikaanse olievelden ontving, en dat in steeds grotere hoeveelheden.

Met de toename van de aanvoer (1864: 5000 vaten, 1865: 15.000 vaten, 1866: 45.000 vaten, 1867: 107.000 vaten) kwamen de problemen; weliswaar was een groot deel bestemd voor doorvoer en opslag „in entrepot”, doch geleidelijk ontwikkelde zich ook een binnenlandse markt voor deze „olie voor lampen”. Het nog met achterdocht door de burgerij bekeken produkt was niet altijd even deugdelijk verpakt. En — zo redeneerde men — wanneer ooit brand zou uitbreken in de overbevolkte krotbuurten, zou dit een ramp worden voor de stad aan de Maas.

Bovendien zat na drie epidemieën de angst voor een nieuwe bezoeking door cholera er bij het volk in, temeer daar in die tijd de bevolking nog wel eens gebruik maakte van het havenwater als drinkwater, terwijl in dat havenwater wat olie terecht kon komen, zoals bij de eerste aangevoerde partij al was gebleken.

Pakhuismeesteren verklaarden zich bereid om „petroleum” tegen afgifte van cedullen op te slaan, doch het bleek onmogelijk daartoe de nodige pakhuisruimte te huren, daar verzekeraars op hun beurt weigerden de panden te verzekeren wanneer daarin olie zou worden opgeslagen. En zo bereikte de Gemeenteraad van Rotterdam het verzoek om de petroleum dan maar buiten de gemeentegrenzen in stenen pakhuisen te mogen opslaan. Na veel geharrewar kon op de berm van de Katendrechtse Dijk, beoosten het Zwanengat, een opslagplaats worden gerealiseerd, zodat vanaf 1 september 1865 gesproken kon worden van Rotterdam als „oliehaven”.

#### De Nieuwe Waterweg

In het jaar 1863 was het besluit gevallen om Rotterdam een betere verbinding te geven met de zee: doorgraving van het land bij de Hoek zou volgens Calands plannen worden uitgevoerd. In 1866 werd begonnen met het baggeren van een 4,5 km lange geul, bij een breedte van 50 meter en een diepte van 3 meter.

Het water zou dan door uitschuring de diepte op 7 meter brengen. In september 1870 konden twee schokkervaartuigen voor het eerst van de doorgang gebruik maken om zee te kiezen. Twee loggerschepen, de „Toekomst” en de „William Stuart”, werden op 10 juli 1871 door de stoomboot „Zierikzee” langs de Nieuwe Waterweg naar buiten gebracht. Op 9 maart 1872 volgde de eerste Koopvaarder, de „Richard Young” van de Harwich-lijn, een feit dat op 9 maart jl. tijdens een plechtige bijeenkomst in „De Doelen” te Rotterdam werd herdacht.

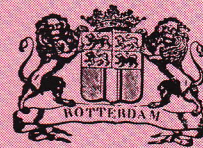
Nieuwe spoorverbindingen begonnen Rotterdam ook een goede connectie met het achterland te geven, zodat de olie-aanvoer steeds meer toenam. De uitbreiding van het spoornet maakte het spoedig gewenst ook een Spoorhaven aan te leggen en, ongelukkigerwijs, viel de keus net op de plaats waar de olieopslag was, zodat hiervoor weer een andere lokatie moest worden gezocht. Er waren twee oplossingen: of een petroleumhaven aanleggen, zoals ook in andere buitenlandse havensteden gebeurde, of een plaats aanwijzen aan de vrije rivier. Ondanks alle voordelen van een petroleumhaven, die men ingeval van nood kon afsluiten, koos men voor de tweede mogelijkheid, zulks uit pecuniaire overwegingen. In Charlois — Sjaarloos zoals de Rotterdammer zegt — werd door Pakhuismeesteren voor 50 jaar een terrein in erfpacht verkregen, waarmee de oude wens om in ieder geval een olie-opslagplaats buiten de gemeente te hebben, werd vervuld.



In 1877 kwam deze gereed, enkele jaren na de officiële opening van de Nieuwe Waterweg. De petroleum-etablisementen strekten zich uit over een lengte van 2 km. langs de Zuidelijke oever van de Maas.

De zeeschepen, nog grotendeels zeilschepen, geladen met olie in verpakte vorm, meerden aan de oever. Haaks op de rooilijn van de rivier werden een paar kleine havens aangelegd, waarin de lichters uit de pakhuisen konden laden. Met andere woorden: directe overlading van zeeschip in lichter of beurtschip vond nog niet plaats.

Bijna kwam er nog een kink in de kabel die Rotterdam van een kleine vrij onbelangrijke haven moest optrekken tot een werelhaven. Want in de dagen dat de petroleumopslagplaats in Charlois werd gerealiseerd, ontstonden ondiepten in de nieuwe vaarweg van de Noordzee naar Rotterdam. De Staten-Generaal der Nederlanden weigerden verder geld uit te trekken om het ontstaan van ondiepten een halt toe te roepen, zodat de stad Rotterdam — juist in die dagen getroffen door een bankroet van een groot aantal handelshuizen — bijna het moede hoofd in de schoot legde. Maar een aantal firma's die mede hierdoor waren getroffen namen desondanks nu het roer zelf ter hand en onder hun leiding nam de gemeente de havenwerken in eigen beheer over en voltooide ze. De Sta-



## Waarschuwing.

**BURGEMEESTER en WETHOUDERS van ROTTERDAM;**

**In aanmerking nemende:**

**dat van tijd tot tijd aanvoeren plaats hebben van uit Amerika afkomstige petroleum, ook wel aard-, steen- of rotsolie genaamd;**

**dat deze olie zeer ligt ontvlambaar is en vatbaar voor ontploffing, en dat alzoo bij laden, lossen, vervoeren, bewerken, opslaan of bergen van deze vloeistof bijzondere voorzorgen noodzakelijk moeten worden geacht;**

**herinneren bij deze aan de belanghebbenden de bepalingen van art. 16 van de verordening op de brandweer, waarbij het is verboden om dergelijke stoffen of goederen te bewaren of te bewerken, anders dan op plaatsen of in gebouwen door Burgemeester en Wethouders aangewezen of goedgekeurd, onder kennisgeving voorts dat te dezer zake aan de brandweer, de haven- en gewone politie bijzondere waakzaamheid is aanbevolen.**

**ROTTERDAM, den 11 Augustus 1862.**

**BURGEMEESTER en WETHOUDERS voornoemd**

*De Secretaris,*  
**J. L. NIERSTRASZ.**

*De Burgemeester,*  
**J. F. HOFFMAN.**

Gebruikt bij de Wet P. VAN WARSBERGGE nr. 200X.

ten-Generaal konden niet anders dan bewondering opbrengen voor dit initiatief en stelde alsnog geld ter beschikking om de Nieuwe Waterweg op de gewenste diepte te brengen, hetgeen in 1883 werd voltooid.

In 1884 kwam voor het eerst een petroleumschip van middelbare grootte, de „Cornwallis”, met een lading van 7500 vaten in Rotterdam aan.

Nog steeds werd olie aangevoerd in verpakte vorm, door zeilschepen en de eerste stoomschepen, maar er waren nog geen schepen van de „Koninklijke”, die immers eerst in 1890 werd opgericht.

#### Verpakt versus bulk

Het vat is vanouds het meest praktische verpakkingsmiddel geweest voor het vervoer van waardevolle vloeistoffen, zoals arak en wijn. Zo lang





*Petroleum etablissement Sluisjesdijk 1902*

de lampolie betrekkelijk prijzig was en de vaten in het houtrijke Amerika betrekkelijk goedkoop waren, werd ook het nieuwe produkt in vaten vervoerd.

Doch naarmate het fust door de vraag duurder werd en olie door de steeds grotere produktie en door steeds fellere concurrentie daarentegen goedkoper, zocht men naar andere oplossingen. Bovendien nam de vraag naar olie steeds meer toe en was de vrachtruimte beperkt.

Een vat woog in doorsnede evenveel als een vijfde van zijn inhoud aan olie. In een scheepsruim gestuwd, nam het door zijn vorm een grotere plaats in dan met zijn volume overeenstemde. Een rekensom wees uit, dat wanneer olie niet in vaten zou worden verpakt, in een ruim ongeveer tweemaal zoveel olie zou kunnen worden vervoerd dan bij „vaattransport” het geval was.

Reeds in 1863, enkele jaren na de eerste boring van Drake, deed men een proef met een ijzeren zeilschip, de „Atlantic”, speciaal ontworpen voor vervoer van olie in bulk, terwijl in de daaropvolgende jaren verscheidene houten zeilschepen werden verbouwd, waarbij ook reeds langsschotten werden aangebracht om slingeren tegen te gaan. De wijze van dichten der scheepswanden, met behulp van vilt en cement, was er echter de oorzaak van dat dit een fiasco werd.

Merkwaardig te horen is, dat reeds vele eeuwen geleden Chinese jonken met zeewater in bulk werden geladen, die daarna de rivieren opvoeren om meer landinwaarts zoutwinning mogelijk te maken. Nu maakt een weinig lekkage daarbij niet zoveel uit, evenmin als bij de manier van transport, eveneens door de Chinezen toegepast, van zeevis in een ruim gevuld met zeewater, om dit zeebanket aldus vers te houden.

Maar met het vervoer in bulk van olie ging het niet zo vlot. In Sarnia in Ontario (Canada) verbouwde men een schoener, belaadde deze met olie en zwaaide hem uit op zijn eerste reis met olie in bulk naar Europa.

Weinig vermoedden de achterblijvers dat dit een vaarwelgroet voor eeuwig was, want dit schip heeft de Atlantische Oceaan nooit bereikt. Door onbekende oorzaak is het ergens in de Sint Laurens Baai vergaan. Explosie? Brand? Niemand is er ooit achtergekomen, maar men realiseerde zich dat, wilde vervoer in bulk mogelijk worden, niet met primitieve afdichting door vilt en cement kon worden volstaan. Ook dat verbouwing van een schip niet de oplossing was; een „petroleumschip” moest speciaal ontworpen worden.

Toen dit inzicht eenmaal was verworven, werd de opdracht gegund voor de bouw van twee zeilende tankschepen, de „Ramsay” en de „Atlantic”. Bij deze twee schepen werden verschillende systemen toegepast voor veilig vervoer in bulk. De „Atlantic” was bovendien het eerste schip dat zijn eigen ladingpompen aan boord had.

Het eerste stoomschip ontworpen voor het vervoer van aardolie in bulk,

werd geboren in 1872. Het was de „Vaderland” van de Red Star Line, een Belgische Maatschappij. In feite was de „Vaderland” ten opzichte van de „Ramsay” en de „Atlantic” een stap achteruit; immers, terwijl de eigenaren van deze schepen het voorheen algemeen aanvaarde redersprincipe hadden prijsgegeven dat een schip niet rendabel kon zijn tenzij zowel de uit- als de thuisreis vrachtpenningen opleverde, was de „Vaderland” drieslachtig: het was ingericht voor het vervoer van passagiers, van stukgoed en van onverpakte olie. Het schip had een bruto-tonnage van 2748 ton, een lengte van bijna 98 meter en een breedte van 11,5 meter. De machines waren in het achterschip geplaatst. De voor het vervoer van olie bestemde tanks, waarvan de zijden ongeveer 60 cm van de scheepswand waren gehouden, hadden expansietrunks die reikten tot het bovendek. Naast deze trunks bevonden zich de passagiersverblijven. Dit nu vonden de scheepvaartautoriteiten wel zéér gevaarlijk. De afgifte van het veiligheidscertificaat nodig voor het vervoer van passagiers, werd dan ook opgeschort totdat door de reders schriftelijk verklaard was dat zij van het vervoer van olie met dit schip zouden afzien. De tanks werden toen maar voor het vervoer van stukgoed gebruikt.

In 1878 werd in Zweden de „Zoroeaster” gebouwd, in opdracht van de gebroeders Nobel en bestemd voor het vervoer van Russische olie op de Kaspische Zee. Als zodanig heeft het met succes dienstgedaan. De machines waren midscheeps en voor de ketelvuuren werd reeds stookolie gebruikt. Oorspronkelijke werd in 21 verticale cilindrische tanks ongeveer 250 ton kerosine vervoerd; later werden deze verwijderd en tussen olielading en zeewater bevond zich daarna slechts de scheepshuid.

Een zeer belangrijke stap in de richting van de latere tankschepen was de in 1885 te water gelaten „Glückauf”. Hierin was al hetgeen in voorafgegane experimenten het beste bleek te zijn, gecombineerd met nieuwe vondsten. De triple-expansiemachine was achterruit, de kampanje was lang, de bak kort. De brug, een slechts kleine opbouw, was midscheeps; de kuil vooruit was dus lang. Met zijn acht ladingtanks, elk door een langsscheeps schot verdeeld in twee compartimenten, was het een gelukkig schip, al lijkt het een speling van het lot dat het ook precies na acht jaar voorspoedig varen strandde op Fire Island, bezuiden Long Island, en voor f 25.000 aan de slopers werd overgedragen.

Toch had het succes met de „Glückauf” bewezen dat het bulkvervoer van olie werkelijkheid kon worden. En de reders, olieproducenten en scheepsbouwers vereenden hun krachten om de wereldtonnage van dergelijke schepen op te voeren, om aldus te kunnen voldoen aan de steeds stijgende vraag naar aardolie. In 1886 was het aantal stoomschepen geschikt voor vervoer van olie in bulk nog maar 12. Maar in 1891 waren er alleen al in de Atlantische vaart tussen de 80 en 90. Maar nog steeds waren hieronder geen schepen van de „Koninklijke”.

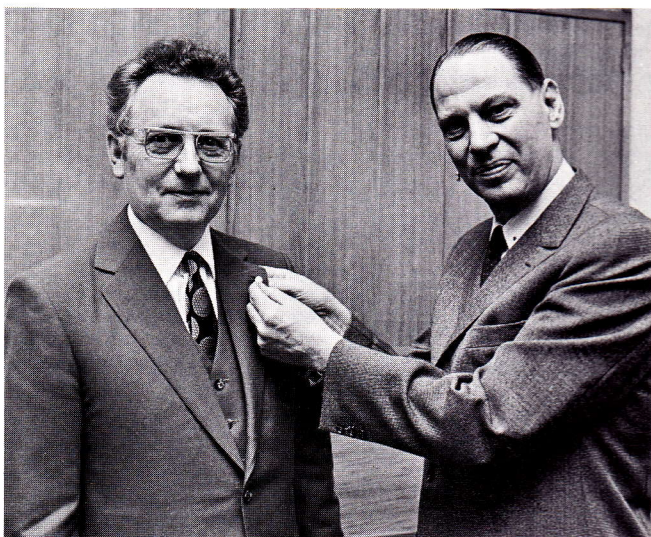


## Waljubilea



De heer J. H. Bruijn van de Sectie DFF/3 — Vlootgages en Walsalarissen, herdacht op 1 maart jl. de dag waarop hij vijfentwintig jaar geleden in dienst trad van de „Koninklijke/Shell”. De heer M. de Jong, Hoofd Afdeling Financiën en Administratie, reikte hem dezelfde dag het jubileuminsigne uit, waarbij tevens aanwezig waren de directe chef van de jubilaris, de heer J. Beekhuizen, alsmede enige van de naaste collega's van de heer Bruijn.

Ook op 1 maart jl. herdacht de heer J. Th. J. H. van Gestel, Chef Sectie DFM/13 — Civiele Dienst, zijn 25-jarig dienstverband met de Groep. De uitreiking van de gouden Shell-speld door de heer H. den Ouden, Hoofd Afdeling Vlootbeheer, kon echter door vakanties pas op 7 maart jl. plaatsvinden, waarbij tevens aanwezig was Kapt. C. E. van 't Woudt, Chef Nautische Dienst (DFM/1).



## Singapore stop-over

Voor velen van onze zeevarenden is Singapore niet alleen een bekende klank, maar zelfs een soort tweede thuishaven. En in dat geval zal het volgende misschien niet zo aanspreken. Maar als je als westerling onverhoeds in het stukje Oosterse wereld — dat Singapore heet — wordt gestort, is dat een hele gewaarwording.

Wat komt dan eigenlijk als sterkste indruk naar voren? Over zo'n vraag moet je even nadenken, want in feite word je overweldigd door een veelheid van indrukken. Vóór het vliegtuig landt het grote aantal schepen, dat op de rede voor anker ligt. Vervolgens het verkeer, dat je op de achterbank van een taxi tussen de luchthaven en je hotel als een merry-go-round ervaart. En verder? Je aarzelt tussen de „service with a smile” en ... ja, wat en ...? Die ondefinieerbare sfeer misschien — de geest van een toch steeds min of meer aanwezige wellevendheid wellicht — of het gevoel dat achter dit hele beleven van een totaal andere levensgeest en opvatting een eeuwenlange beschaving staat?

Een zekere vriendelijkheid en voorkomendheid is onmiskenbaar; die kan het best geïllustreerd worden met het volgende. Als in Nederland werkzaamheden aan het wegdek worden uitgevoerd, staat er hoogstens een bordje „Opgebroken weg” of „Werk in uitvoering”. En betreft het werkzaamheden aan het trottoir, dan staat er helemaal niets; de voetganger merkt het wel — hopelijk nog vóór hij zijn nek breekt. Niet zo in Singapore, een duidelijke afbakening op de stoep met een bordje „Footpath reconstructed — Inconvenience regretted”.

Meestal heb je echter niet veel tijd om dit andere leven met volle teugen te genieten; voordat je het weet, ben je gedropt bij Jardin Steps en ligt Ah Lam met een bootje te wachten om je naar Bukom te brengen, hetzij off shore voor anker of langs zij één van de steigers, maar je schip is daar!

Heb je wat meer tijd, dan behoort je tot de gelukkigen, die deze oosterse wereld wat nader kunnen verkennen. Kunnen dwalen door de wir-war van straten van Singapore's centrum of in een „trishaw” zich door een fietstaxipeddelaar door Chinatown laten voeren.

Een tocht met een echte taxi naar Mount Faber is tegen zonsopgang al evenzeer een belevenis. Niet zo zeer vanwege de tocht, maar meer door het uitzicht van boven af op Singapore zelf, plus de dichtbij en veraf gelegen eilanden. Na zonsopgang wordt het door de vele lichtjes zelfs sprookjesachtig!

Het centrum op zondagmiddag tussen Elizabeth Walk (langs de waterkant) en de regeringsgebouwen biedt vaak een beeld met een zeer sterk Engels stempel. Op de daar aanwezige sportvelden wordt dan ijverig gecricket, gehockeyd, gevoetbald en gerugby'd! Terwijl het verkeer aan beide zijden zich in rustdag-tempo er langs beweegt, in schrille tegenstelling tot de heksenketel die daar op de andere dagen van de week is waar te nemen. Als de duisternis valt, wordt het zaak iets te eten te krijgen. Schuin tegenover Raffles Hotel — in een straatje richting Nicoll Highway — kan je voor heerlijke sateh links en rechts te kust en te keur voor een prikje terecht. Maar we permitteerden ons de luxe van Batik Inn met het terras tussen de bomen. Waarbij we met luxe alleen bedoelen dat de prijs wat hoger ligt, maar de stemmige entourage — olielampjes op de tafels op het overigens donkere terras — de doorslag geeft. Als we daar zijn uitgegeten en op het punt staan onder de poort bij de ingang door te wandelen worden we getroffen door het citaat van Kipling, dat daarop (waarschijnlijk al sedert jaar en dag) is vermeld.

Het kon in het avondblad gestaan hebben!

„But there is neither East nor West,  
border, nor breed, nor birth, when  
two strong men stand face to face,  
though they come from the ends of  
the earth.”

Om nog even over na te peinzen! Bij voorbeeld aan de bar van het Cockpit Hotel. Totdat het oog valt op hetgeen daar op de muur is geschilderd: „J'y suis, j'y reste”! En dat doen we dan maar — zij het dan na korte tijd in de eigen kamer — naast de airconditioner die ons in slaap zoemt (met een „M”).



# schoon schip

## Overplaatsing

Wanneer in incidentele gevallen een van onze officieren wordt overgeplaatst, wordt daarvan in het algemeen thuis geen bericht gegeven door ons kantoor. Immers, met opzet wordt, indien maar enigszins mogelijk, betrokkene tevoren aan boord van de komende overplaatsing op de hoogte gesteld, zodat hij zelf in staat is de familieleden thuis op de hoogte te stellen. Bovendien wordt de postkamer in het Shell-Gebouw van de overplaatsing verwittigd, opdat voor juiste doorzending van eventuele privé-post die al onderweg is naar kantoor, kan worden gezorgd.

Wanneer, bij uitzondering, een overplaatsing vrij plotseling is — hetgeen bij leerlingen nog wel eens wil voorkomen — trachten wij het thuisfront telefonisch daarvan op de hoogte te stellen. Maar het is natuurlijk verstandig ook zelf nog zo snel mogelijk naar huis te schrijven naar welk schip men is overgeplaatst.

Indien bij de scheepsgezellen een overplaatsing naar een ander schip noodzakelijk is — hetgeen zelden voorkomt — wordt in alle gevallen de naaste relatie hiervan door ons in kennis gesteld.

## Pasfoto's

Tijdens het kantoorbezoek van officieren wordt regelmatig verzocht pasfoto's te laten maken, waarbij wordt vermeld dat zulks bij een in de buurt van het Shell-Gebouw gevestigde fotograaf kan geschieden. Helaas laat de medewerking in dezen wel eens te wenschen over, en zodoende vertrekken er officieren naar zee zonder in het bezit te zijn van een viertal pasfoto's. Dit moge op zichzelf geen ramp lijken, de consequenties kunnen toch onplezierig zijn. Zo kregen wij dezer dagen de rekening voor in oktober jl. te Khor-al-Ahmaya van enige opvallende gemaakte foto's i.v.m. de reis naar Buenos Aires. Deze foto's waren nodig voor de zgn. walpasjes, zonder welke betrokkenen geen toestemming zouden kunnen krijgen om te gaan passagieren. De namen van de gefotografeerden zijn niet meer te achterhalen, maar de rekening beliep wel een ontstellend bedrag door huur van een bootje, tarief van de fotograaf plus de kosten van een beambte die de fotograaf blijkbaar over het terrein van de installaties moest begeleiden.

Wellicht is het allen nu duidelijk waarom door de stafsectie regelmatig op het maken van pasfoto's wordt aangedrongen.

## 100-jarige

Het is niet alleen het 100-jarig bestaan van de Nieuwe Waterweg dat in maart jl. de aandacht trok. Ook de Koninklijke Scheepsagentschap Dirkwager N.V. vierde haar 100-jarig bestaan. Bij elkaar opgeteld heeft deze dienst, behoudens de vele andere werkzaamheden, niet minder dan bijna 2½ miljoen schepen — zowel ingaand als uitgaand — gerapporteerd. Een formidabel aantal, dat overigens juist in de laatste jaren snel groeide. Immers, alleen al in 1971 bezochten niet minder dan 36.000 schepen de havens van Rotterdam, en geen enkele ervan is aan het wakend oog van de nog steeds krasse 100-jarige ontgaan.

## Wachten op aankomst

Van de leiding van het Internationaal Zeemanscentrum „De Beer” vernamen wij dat, na onze publicaties in dit maandblad over de wachtmogelijkheden voor familieleden van onze opvallenden, steeds meer gebruik hiervan wordt gemaakt. Geen wonder, als men ziet welke mogelijkheden hier zijn, ook

wanneer men langer moet wachten dan men dacht alvorens het schip langs zij ligt.

Een tip in dit verband, alhoewel het de meesten wel bekend zal zijn: meldt bij aankomst in „De Beer” aan de balie op welk schip u wacht. Telefonisch of per telex houdt het Centrum zich op de hoogte van de positie van het betrokken schip, zodat u tijdig wordt gewaarschuwd.

## Toelagen

Tijdens verblijf van onze officieren en scheepsgezellen in havens in de U.S.A. en Canada wordt door de agent accommodatie gereserveerd en een toelage voor de maaltijden verstrekt; deze bedraagt per dag voor de

4 topmensen \$ 18.00  
overige officieren \$ 15.50  
scheepsgezellen \$ 10.00

Op deze bedragen wordt \$ 2.00 in mindering gebracht indien men 's avonds arriveert en de volgende morgen wederom vertrekt. Bij een verblijf van langer dan 24 uur wordt met ingang van de 2e dag \$ 1,50 extra per dag verstrekt voor bijkomende kosten.

Alhoewel deze regeling reeds langer geldt, is ons gebleken dat zij nog geen algemene bekendheid heeft; vandaar dit „schoon-schipje”.

## S.B.S.

In de Shell Briefing Service is weer een nieuwe uitgave verschenen, getiteld „Shell trade in Eastern Europe”.

Vanaf begin 1900 tot de tweede wereldoorlog werd er door de maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep olie geproduceerd, geraffineerd en verkocht in Oost-Europa. Na 1939 werden vrijwel alle werkzaamheden van Shell in Oost-Europa stopgezet. Na 1952, toen de betrekkingen tussen Oost en West weer enigszins normaal waren, is er

hard en met veel geduld gewerkt aan het opnieuw opbouwen van een markt voor olie- en chemische producten onder ingewikkelde en steeds veranderende politieke en economische omstandigheden. Naar alle schepen zijn exemplaren van deze S.B.S. verzonden, terwijl ook op kantoor op iedere sectie een exemplaar ter inzage beschikbaar is.

## Groen gras

Asef Fison N.V. brengt een nieuwe meststof op de markt, die zeer geschikt is voor degenen die een grasveld in hun tuin hebben en dit zelf willen bemesten.

„Asef Excellent Gazonmest”, die een fijne blauwe korrel heeft, kan onafhankelijk van de weersgesteldheid worden gestrooid terwijl men bij gewone kunstmest moet wachten tot het gras droog is en het gazon vervolgens moet besproeien als er na het mesten niet toevallig een mals regentje valt.

Ook kan de benodigde hoeveelheid per jaar ineens worden gestrooid zonder dat er gele strepen of bruine plekken ontstaan, die het gevolg zijn van een te grote concentratie van voedingsstoffen bij de wortels van de planten. En natuurlijk is deze nieuwe meststof ook in de Shell-winkel verkrijgbaar. Prijs f 4,05 voor een pak van 2 kg; f 7,50 voor 4 kg.

## Verhuisd

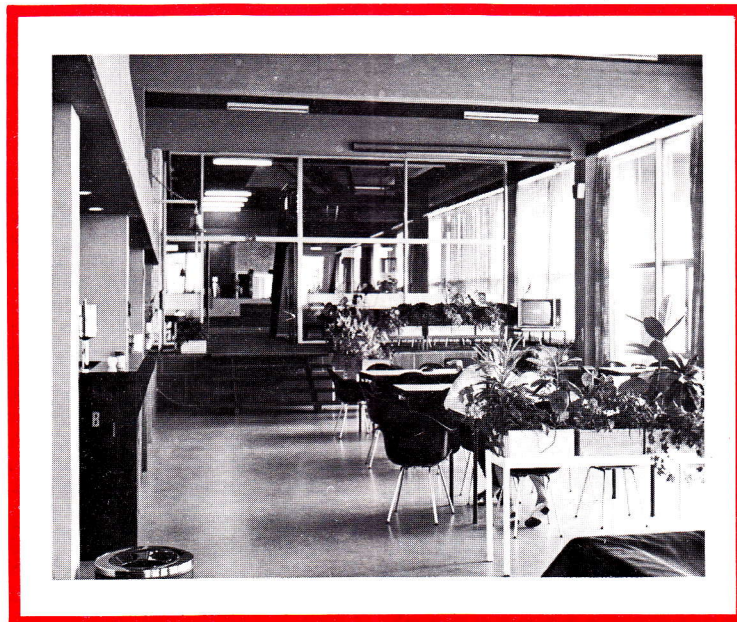
De Gemeenschappelijke Bibliotheek voor Zeevarenden zit niet meer op het oude en vertrouwde adres aan de Veerhaven 16, doch heeft inmiddels onderdak gevonden in het gebouw aan de Schiedamsedijk 57-58. Alhoewel het niet dikwijls gebeurt dat een der officieren van onze schepen persoonlijk adviseert bij het samenstellen van een boekenkist, toch de moeite waard om dit nieuwe adres te noteren. Overigens, het mag inmiddels toch als bekend worden verondersteld, dat ruilen van kisten in Rotterdam ruim tevoren aan het kantoor moet worden opgegeven opdat dezerzijds voor vervoer kan worden gezorgd, waarbij getracht wordt extra ritten te voorkomen.

## Droogdokzegel

Precies op de dag dat dit tijdschrift van de persen rolt, is er in Curaçao feest. Het grootste droogdok van het Westelijk halfrond, dat van de Curaçaose Droogdok Maatschappij, wordt dan namelijk officieel in gebruik genomen; schepen tot 120.000 ton dwt kunnen hier nu een dokbeurt ondergaan.

De postadministratie geeft ter gelegenheid van deze gebeurtenis een speciale postzegel uit van 30 cent Antilliaanse munteenheid. Op de zegel, uitgevoerd in de kleuren grijs, blauw, blauwzwart en rood, staan een kraan en een schip in een dok „gestileerd” afgebeeld.

De tekst luidt „Droogdok Curaçao”. Filatelisten die toevallig met hun schip in de Antilliaanse wateren zijn, kunnen hier hun slag slaan.





# Oplossing kerstpuzzel

Het aantal inzenders van de oplossing van deze puzzel overtrof verre dat van de zomerpuzzel een half jaar geleden; 98 inzendingen waren op de sluitingsdatum, 13 maart jl., binnen, tegen 24 oplossingen van de zomerpuzzel. Waarschijnlijk was deze keer de puzzel van de hand van kapitein J. Kramer iets gemakkelijker, hoewel er toch slechts 30 inzenders waren die met een werkelijk foutloze oplossing uit de bus zijn gekomen.

De verdeling van de inzendingen was als volgt:  
 é-tat-major -59  
 scheepsgezellen -10  
 gepensioneerden -23  
 walpersoneel -6

In aanwezigheid van de heer J. W. Paans, Hoofd Afdeling Personeel (DFP), en Mej. F. J. Bijl, lid van de Ondernemingsraad van het walpersoneel, vond op 14 maart jl. de officiële trekking plaats.

De gelukkige winnaars zijn:

1e prijs van f 60,—:  
**de heer P. A. C. Bicker** — aankomend scheepsgezel a/w

2e prijs van f 30,—:  
**de heer J. C. C. Naerebout** — Civiele Dienst (DFM/13)

3e prijs van f 10,—:  
**Mej. E. M. Annegarn** — Vlootgages en walsalarissen (DFF/3)

Voorwaar een uitslag die u zal verwonderen, maar het ook ons even deed. Immers, uit de categorieën met de minste inzenders komen juist de prijswinnaars; maar het lot heeft eerlijk beslist. Wij wensen de winnaars van harte geluk; een brief met de heuglijke mededeling is hun inmiddels toegezonden.

1	B	A	S	I	L	I	C	U	M	O	R	E	G	A	N	O	B	I	E	S	L	O	O	K	
2	O	L	E	N	A	N	A	I	E	F	U	D	E	N	A	R	A	K	R	I	S	I	C	O	
3	N	I	C	H	T	C	C	V	L	A	P	I	L	A	R	E	S	K	A	T	S	A	R	A	
4	E	K	R	A	R	I	T	E	I	T	S	C	A	L	P	E	S	T	A	I	S	S	A	R	I
5	K	R	E	L	I	S	U	R	G	E	N	T	T	Y	M	P	A	A	N	V	A	R	I	A	
6	R	U	T	A	N	I	S	E	T	T	E	V	E	S	T	I	A	I	R	E	U	I	N	N	
7	U	I	A	T	E	E	S	P	E	O	S	I	N	E	A	L	O	M	I	L	L	R	A	D	
8	I	K	R	I	A	N	T	O	M	E	G	A	G	A	L	K	R	A	T	O	P	T	I	E	
9	D	R	E	E	F	O	A	S	E	T	E	D	E	R	M	O	T	N	U	B	I	E	E	R	
10	D	O	S	S	E	N	T	O	N	S	U	U	R	M	U	T	A	T	I	E	D	A	R	M	
11	R	O	S	A	R	I	U	M	S	E	R	C	O	E	D	U	C	A	T	I	E	K	R	O	
12	A	S	E	N	E	C	U	S	N	E	R	T	N	N	M	E	E	R	S	A	E	R	O	S	
13	G	O	M	H	S	O	T	T	O	M	A	A	N	I	A	E	N	T	T	A	L	E	N	T	
14	O	N	G	E	I	N	T	E	R	E	S	S	E	E	R	D	T	E	E	R	S	A	D	E	
15	N	A	A	D	S	P	R	E	K	E	R	I	N	R	I	T	I	N	K	D	A	D	E	R	
16	K	N	O	R	H	A	A	N	E	R	O	S	S	L	E	E	P	N	E	T	M	O	E	D	
17	A	P	R	I	L	R	P	I	L	K	L	O	P	I	E	R	E	E	N	S	S	U	E	Z	
18	R	I	T	N	A	A	L	D	K	O	P	L	O	P	E	R	D	R	D	A	N	D	R	A	
19	W	A	A	K	Z	A	A	M	R	E	R	E	P	M	A	E	G	R	A	I	E	V	A		
20	i	J	S	E	L	I	T	E	M	A	T	E	R	L	I	N	G	D	E	A	R	K	R	L	D
21	K	E	R	A	M	I	E	K	N	S	N	E	M	E	S	I	S	N	E	R	O	P	U	T	
22	O	M	O	P	U	S	N	E	S	T	T	N	O	T	A	B	A	S	C	O	L	A	C	H	
23	M	O	T	P	T	O	L	E	M	E	U	S	L	E	B	U	I	L	R	O	M	A	H	i	J
24	i	J	L	I	E	H	E	E	R	A	K	T	E	T	R	O	S	B	A	U	K	K	R	T	M
25	N	U	E	I	S	E	R	E	S	E	B	P	O	O	L	B	E	C	I	V	E	T	E	M	
26	A	M	K	L	I	K	A	R	T	N	E	A	N	D	E	R	T	H	A	L	E	R	N	A	
27	N	E	V	E	L	P	A	G	O	D	E	R	E	E	S	E	A	N	C	E	S	O	I	R	
28	i	J	N	A	V	E	L	R	E	D	E	R	A	T	R	I	U	M	O	A	G	I	S	S	J
29	S	T	A	E	G	A	R	D	O	N	T	A	A	R	D	K	E	N	N	E	R	U	L	O	
30	Z	E	N	G	E	N	O	R	N	A	A	T	P	E	E	N	N	E	O	L	I	K	A	L	
31	A	N	D	E	S	K	L	E	T	S	K	O	P	E	M	B	O	F	N	L	S	I	M	E	
32	A	B	E	E	L	O	D	E	R	I	A	D	E	M	I	A	M	E	R	i	J	S	E	M	I
33	D	I	L	L	E	P	E	T	E	R	S	E	L	I	E	R	O	Z	E	M	A	R	i	J	N

## Ontwikkelingen in druk/vacuüm-afsluiters

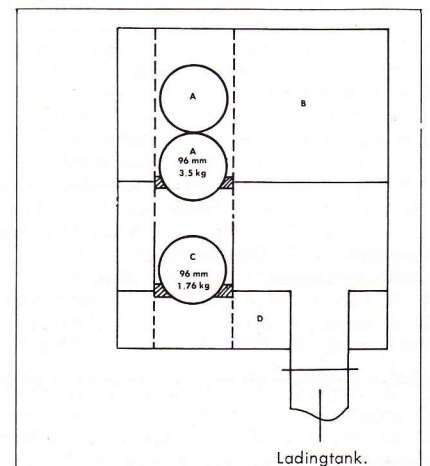
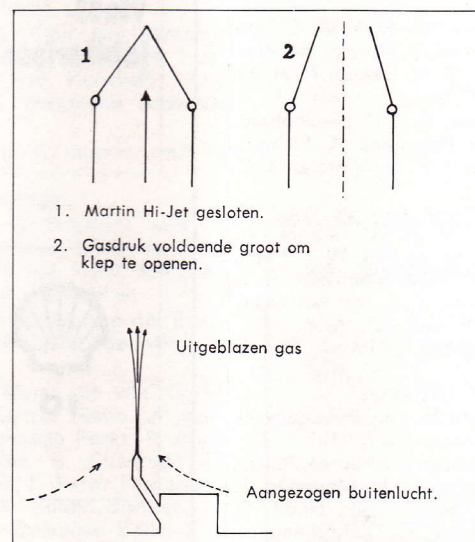
Zoals in het februari 1972 nummer van „Nieuws van Shell Tankers NV" gemeld, is door een Nederlands fabrikant een P/V valve ontworpen, in principe werkend met twee kogels zonder verdere bewegende delen.

Druk/vacuüm-afsluiters worden geplaatst ter vermindering van ongewenste over- of onderdrukken in ladingtanks. Volledig automatisch zorgen deze afsluiters ervoor dat de gasdruk in de ladingtanks zodanig blijft, dat geen schade aan de scheepsconstructie kan ontstaan. Het goed functioneren van de genoemde afsluiters is uiteraard van groot belang.

Een exemplaar van het nieuwe „Hillen de Lelie"-type druk/vacuümafsluiter zal aan boord van m.s. „Dosina" en s.s. „Capisteria" worden geplaatst ter evaluatie. Het doel is na te gaan of hiermede een druk/vacuüm-klep is verkregen welke een hoge operationele standaard koppelt aan een minimale hoeveelheid onderhoud.

In de nieuwe IMCO-voorstellen ter amendering van de Solas-1960 wordt geëist, dat voorzieningen worden getroffen om gas uit ladingtanks zodanig te lozen dat binnendringen van gas in besloten ruimtes zoveel mogelijk wordt voorkomen. Een van de methoden om dit te bereiken is de installatie van een ontgassingsafsluiter, welke opent bij een druk van b.v. 1,5 p.s.i., waardoor mede door de vorm van de afsluiter een minimum-snelheid van het uitstromende gas wordt bewerkstelligd. Het optredende

ejector-effect garandeert het aanzuigen van gasvrije buitenlucht, zodat geen gas nabij de ontgas-opening blijft hangen. Een dergelijke installatie, welke bekend staat als de „Martin-Hi-jet" is reeds op het m.s. „Dallia" beproefd.



SCHEMA VAN WERKING HILLEN DE LELIE DRUK/VACUÛM-AFSLUITER.

Bij overdruk in de tank worden ballen A omhoog gedruwd en ontsnapt gas via kamer B naar de buitenlucht. Bij onderdruk wordt bal C opgetild en treedt buitenlucht toe via kamer D. Kamers B en D staan in open verbinding met de buitenlucht.



# Vlootpersonalia

(periode 16 februari 1972 t/m 15 maart 1972)

## Gehuwd:

- 3.3.72: J. C. Lanser, 2e wtk., met mej. C. Been;  
9.3.72: C. R. van Santen, 5e wtk., met mej. M. de Koning.

## Geboren:

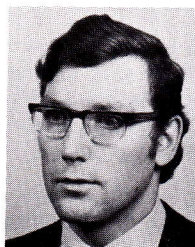
- 18.2.72: Winston Maurice, zoon van J. P. de Landes, sch.vakman II en mevr. F. de Landes-Wasia;  
19.2.72: Joanna-Catharina, dochter van A. J. Breeuwsma, 3e wtk., en mevr. H. Breeuwsma-Weistra;  
3.3.72: Olaf, zoon van P. Steynis, 3e stm., en mevr. B. Steynis-Hazeborg.

## Aflossingen:

- gezagv.: J. M. Hillen, H. H. Hacken, J. W. Rutten, F. A. de Kaart, D. P. Klip, J. L. Muyskens, D. Rijk, W. Croes, W. Kuyper;  
1e stl.: A. P. J. Ham, M. A. Messelaar, C. Haas, G. C. van Malland, J. de Jager Jr., W. O. Kooi, C. Vlas;  
2e stl.: J. J. B. Roest, J. Korving, M. van den Belt, C. M. Honig, F. G. Franken, E. A. Bik, R. Dijkstra, J. W. Nieuwerf, R. J. J. F. Zeegers, C. P. van Hoek, R. G. de Haan;  
3e stl.: K. P. Biesiot, M. de Bruyne, P. G. van der Laag, H. Dokter, F. Koster, J. P. W. M. van Oorsouw, H. de Roo, R. A. Ratelband, J. E. Tebbe, G. W. Geesink, L. Bart, J. Boonstra;  
4e stl.: R. A. Jongejan, Th. Kik;  
hfd.wtk.: J. van der Stel, W. C. van Megen, J. H. Veen, A. Modderman, R. W. H. Buitenrust Hettema, G. Braak, W. A. van Rooijen, J. L. 't Mannetje, J. de Bruijn, R. D. Kuil, J. J. F. Reitsma, N. W. Groen;  
2e wtk.: F. van der Holst, H. A. E. Wenas, G. J. van Eyk, A. J. Verkerk, J. P. van der Gaag, W. Wartena, H. Japin, A. de Boer, J. Hensbroek, C. J. den Hollander, R. van den Berg, J. Prinsze;  
3e wtk.: J. L. de Bondt, H. R. Muysson, B. N. van der Kolk, C. G. van der Zwet, J. C. van Baasbank, K. M. van Harpen, J. M. van de Wal, J. H. Burger, J. Klemann, F. A. M. Vergroesen, P. N. Droog, P. H. M. Maessen, R. C. Starckenburg;  
4e wtk.: J. Slagter, J. C. van Koten, C. J. L. Jordan, B. J. F. Meulenbeld, A. P. van der Schagt, C. P. Plug, F. van den Boogaard, K. Elshout, D. A. Gunst, J. Vijfvinkel, J. E. Buitendijk, R. Lenz, F. G. Muserler, J. C. Spijkerman, M. C. H. Waaldijk, H. Waitz;  
5e wtk.: H. van Hall, S. E. Grimm, C. R. van Santen, A. J. de Waal, H. H. A. Ahrendt, A. J. Ruikes, G. Batenburg, J. M. R. W. Rutters, W. Overeem, R. J. A. Reisig, J. Teule, R. Zwaal, L. M. de Wit, W. J. Stam, D. Knook, A. A. Konijnendijk, E. C. A. Vierling, F. W. Mooiweer, R. F. Bakker, L. Helmig, A. W. Ros, A. W. van Sluys, C. L. M. Mazairac, F. Niehorster, O. Wink, J. D. van der Pas, J. B. van der Veer;  
sch.voorman: H. H. van Oostrum, N. van der Steen, J. Pronk, Ph. de Vries, J. M. Wigleven;  
sch.vakman I: L. J. C. van Kuyen, J. P. Bijlsma, J. Lubberts;  
sch.vakman II: M. Temmerman, P. A. Kloppers, F. M. van Bellegem, H. C. Hasselnook, C. de Koning;  
sch.gezel a/w: V. Osnabrug, W. J. Zijta, F. L. Coomans, H. A. de Ruiter, A. J. Bouman, A. J. Hessing, J. G. Koek, G. Struik, J. H. Meyering, F. H. A. Pang, A. A. M. van Hoeck, M. J. Heiligers, J. den Hoed, G. Ammeraal, W. A. M. van Amelsfort, R. van Buuren, G. C. Kooning;  
aank.gezel a/w: J. A. Nauwels, M. Meeuw, G. de Vries, J. Bles, P. A. C. Bicker, J. P. M. Kanters, E. M. Weller, B. E. Lobato;

hoofd voeding: A. Brugmans, F. R. van de Plank, C. E. Bestebroer, W. C. Kapper, J. L. Menger, A. G. Freeth, D. A. Sinnema;  
sch.kok: B. F. P. J. Sebregts;  
aank. kok: L. J. van de Zande, A. J. Rondeel, W. Drijver, G. C. J. de Deugd;

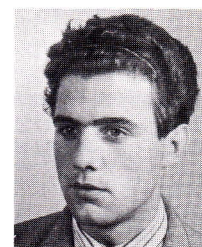
## Bevorderd tot onderofficier



J. H. Konert  
scheepskok  
per 18.2.72



A. F. G. Suykerbuyk  
scheepsvakman II  
per 21.2.72

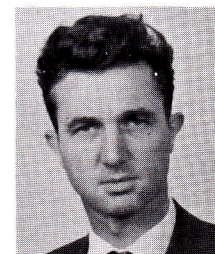


J. J. van Triet  
scheepsvakman II  
per 3.3.72

## Onze vloot-jubilarissen



25



H. J. Melse  
hfd.wtk.  
1942 - 1.4 - 1972



10



R. Hoogendoorn  
hoofd voeding  
1962 - 1.3 - 1972



A. P. Maat  
hoofd voeding  
1962 - 14.3 - 1972

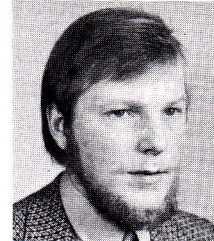


bediende: W. Faas, F. P. Lommerse, E. J. Eradus, J. Breyer, T. Schipper, H. Audier, J. Hendrikk, P. Koks, A. R. Tanasale, J. L. F. Romen;  
bediende a/d: H. Schuringa;  
koksmat: T. M. Vloo, R. van der Blom.

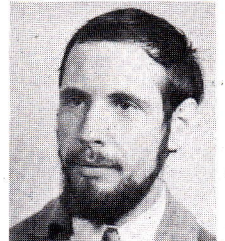
#### Tewerkstellingen en overplaatsingen:

- m.s. Abida:** wnd. 3e stm. M. J. van Loozen, 3e wtk. L. J. Feunekes, radio-officier P. L. Linders;  
**m.s. Acila:** 2e wtk. F. de Roos;  
**m.s. Acmaea:** gezagv. J. Hagen, 3e wtk. A. J. Breeuwsma, radio-officier J. van der Eijk, sch.voorman A. de Kuyper, sch.vakman II G. P. H. M. Kuypers, sch.gezel a/w S. W. de Boer, aank. sch.gezel a/w M. Sterk, J. J. Felijs, P. Piersma, sch.kok G. A. M. van Holsteyn, bediende H. Kranendonk;  
**m.s. Acteon:** 3e stm. A. L. M. van Dun, 4e wtk. E. P. R. van Zelst, 5e wtk. R. J. Flokstra, II.wtk. L. Buizert;  
**s.s. Arca:** wnd. 1e stm. M. F. D. Beex;  
**s.s. Atys:** wnd. 4e wtk. J. D. Berends, sch.gezel a/w F. A. W. Huppertz, aank. sch.gezel a/w J. M. Pronk;  
**m.s. Camitia:** gezagv. F. Fekkes, 1e stm. J. M. Huijgens, 2e stm. W. van den Born, hfd.wtk. W. J. J. van den Berg, 2e wtk. C. W. H. van Holthuisen, wnd. 4e wtk. L. A. ten Harkel;  
**s.s. Capiluna:** wnd. 2e stm. J. C. A. C. M. Smits, II.stm. A. H. den Breems;  
**s.s. Capisteria:** 3e wtk. R. G. Hoeboer, 4e wtk. J. Qualm;  
**s.s. Capulonix:** 5e wtk. P. C. IJdel, 5e wtk. D. A. Kruk, hoofd voeding M. van Hagen;  
**m.s. Cinulia:** wnd. 2e wtk. F. J. van der Vorm;  
**m.s. Crania:** 2e stm. F. Kuyt, wnd. 2e wtk. M. J. Parent, II.wtk. A. H. Grevelink, II.wtk. H. Deurloo, hoofd voeding R. Hoogendoorn;  
**m.s. Dallia:** 1e stm. N. A. Jager, 2e stm. E. J. J. Eelman, hfd.wtk. H. Blaauw, 3e wtk. C. Parrel, wnd. 4e wtk. R. L. Schultz, 5e wtk. W. Eijdenberg, 5e wtk. D. W. Smit, sch.voorman J. H. A. Elbers, sch.vakman I L. A. T. Blankemeyer, sch.vakman II J. J. van Triet, sch.gezel a/w H. J. F. Stoffers, G. van Osselen, T. Waldekker, aank. sch.gezel a/w R. Veyer, R. L. Heinze, hoofd voeding C. L. J. Guilliamese, aank. kok C. van der Wildt, bediende L. de Vos, J. A. H. Eykenboom, bediende a/d F. H. J. Schoutrop;  
**m.s. Daphne:** gezagv. P. van Hassel, hfd.wtk. L. J. van Onselen, 2e wtk. C. H. de Koning, 3e wtk. J. A. M. Leer, wnd. 4e wtk. J. P. P. van Alebeek, 5e wtk. J. C. van Beinum, radio-officier B. Immerzeel;  
**m.s. Diadema:** bediende D. Seip, jongen a/w P. Plat;  
**m.s. Dione:** wnd. 2e stm. H. W. van Baalen, 5e wtk. T. L. M. Ahlers, II.wtk. G. M. Kramer, sch.voorman G. van der Bent, sch.vakman I J. H. Bijl, sch.vakman II D. van der Zee, H. J. F. S. Hopman, sch.gezel a/w W. Bredewold, M. J. W. A. Schuurs, P. H. Buis, J. G. Klein-Hesselink, hoofd voeding A. A. Turkenburg, sch.kok J. H. Konert, bediende W. D. Anthonio, L. A. van Zunderen, bediende a/d R. A. Herrmann, koksmat D. L. Meinsma, jongen a/w C. G. Janmaat, A. T. Tollenaar;  
**m.s. Dosina:** 1e stm. P. Puype, 3e stm. A. J. W. Rommes, 3e wtk. I. J. Albrechts, 5e wtk. E. van der Linden, radio-officier C. P. Verschoor;  
**s.s. Kabyliä:** 3e stm. E. J. B. Seele, hfd.wtk. J. E. Weidema, 3e wtk. C. H. Kleywegt;  
**s.s. Kalydon:** gezagv. J. H. A. Budding, 4e stm. W. Koeze, 3e wtk. B. R. A. Jansen, mar.int. J. Vidal Pereira;  
**s.s. Kara:** wnd. 2e wtk. A. Houwaard Jr., wnd. 4e wtk. L. C. H. van der Werve, 5e wtk. J. Lagcher;  
**s.s. Katelisia:** gezagv. J. van Beele, 2e stm. M. Klein;  
**s.s. Kellietia:** 2e stm. G. J. Knol, sch.voorman H. L. Klop, sch.vakman II C. R. Munz, sch.gezel a/w G. J. H. Muilenburg, J. H. Oosterhof, J. Th. Asum, C. Verlind, L. E. Rapmund, A. W. M. van Koesveld, aank. sch.gezel a/w I. A. Paling, hoofd voeding P. C. Bergmans, bediende L. H. C. Weterings, H. A. Lindhout;  
**s.s. Kenia:** wnd. 3e stm. G. J. C. van Eeten, hfd.wtk. E. Jousma, wnd. 4e wtk. R. M. Hendriks, 5e wtk. A. Bosch;  
**s.s. Kermia:** 3e stm. M. Bal, 5e wtk. S. Y. T. M. Andela;  
**s.s. Khasiella:** 1e stm. P. M. de Graaf, II.stm. C. G. Schipper, wnd. 2e wtk. J. H. E. Nijhuis, wnd. 3e wtk. G. J. Vingerhoed, II.wtk. H. J. de Gooyert, II.wtk. D. J. Sandee, radio-officier C. H. van Herp, sch.gezel a/w J. H. Winands, R. Berghuis, sch.kok P. M. H. Bellwinkel;  
**s.s. Kopionella:** wnd. 3e stm. R. Zitter, II.stm. L. A. C. M. van der Bruggen, 3e wtk. E. de Jong, wnd. 4e wtk. R. A. de Lijster, 5e wtk. J. J. Ceelen;  
**s.s. Koratia:** 4e stm. C. Timmers, hfd.wtk. J. R. Alisma, 5e wtk. G. M. Piera, capataz I. Parada Garrido, man.esp. J. Garcia Riobo, 2° man. E. Gallego Costas, F. Otero Lago, mar.int. N. Amoedo Perez, P. Arufe Vidal, F. Bargiela Bargiela, F. Castro Gonzalez, S. Cuadrado del Castillo, J. Farina Cacabelos, G. Pardavilla Simes, F. Perez Fernandez, S. Toucedo Miguez, 2° mar.int. E. Rey Vidal, A. Sotelo Barroso, M. Vila Otero, coc. M. Martinez Amoedo, cam. F. Domeque Bailo, J. F. Garcia Fernandez, J. Santome Canedo, cam. trip. J. E. Francisco Guedella, hoofd voeding Th. de Vos;

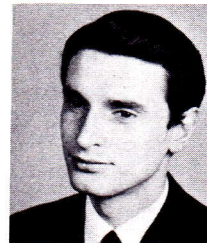
## In dienst getreden vlootpersoneel



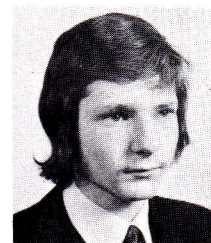
H. H. van Dijk  
4e stm.  
per 23.2.72



W. Koeze  
4e stm.  
per 25.2.72



A. J. Kappers  
4e stm.  
per 13.3.72



H. J. de Gooyert  
II.wtk.  
per 12.3.72



E. G. Bakker  
sch.vakman II  
per 28.2.72

In de periode van 16.2.72 t/m 15.3.72 verschenen, de volgende

### Vlootcirculaires

No.	Datum	Onderwerp
734	16.2.72	Motorola handy talkies.
735	18.2.72	Schaderapporten Nos. 88 t/m 91.
736	24.2.72	Aanvulling Medische Uitrusting.
737	28.2.72	Voorraad glas-, aardewerk en bestek te Singapore.
738	1.3.72	„Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution” (Tovalop).
739	9.3.72	Chinese scheepsgezellen - Vergoeding voor werkzaamheden tijdens weekeinden op zee.

### In memoriam

De heer A. Oepkes, oud-hoofdwerktuigkundige van Shell Tankers NV, verliet op 16 juni 1935 de Maatschappij na een dienstverband van ruim 26 jaar. Hij overleed op 25 februari jl. te Rotterdam en bereikte de leeftijd van 87 jaar.

De heer J. P. Marcussen ex CSM-walorganisatie werd op 1 mei 1960 gepensioneerd. Op 21 februari jl. overleed hij te Gouda; hij bereikte de leeftijd van 64 jaar.

De heer J. Jongejan, laatstelijk Marine Superintendent bij de CSM, is op 4 maart 1972 te Vlaardingen overleden in de leeftijd van 68 jaar. Hij was vanaf 1 september 1956 gepensioneerd.



s.s. **Korenia**: 2e stm. H. Bijvank, 3e wtk. R. R. Brouwer, radio-officier P. van Wijk;

s.s. **Korovina**: gezagv. B. C. den Exter van den Brink, 5e wtk. W. H. Lentink, aank. kok R. J. Hageman, bediende H. Moes, R. Bakker;

s.s. **Kosicia**: wnd. 2e stm. W. F. van der Lei, hfd.wtk. J. F. Spiering, wnd. 4e wtk. W. Loendersloot, 5e wtk. G. van Eijk;

s.s. **Kosmatella**: hfd.wtk. J. J. Binkhorst, radio-officier J. A. Griffioen;

s.s. **Krebsia**: wnd. 2e stm. P. J. Muntjewerf, 3e stm. H. Swenne, 4e stm. H. H. van Dijk, 5e wtk. A. M. den Bakker, 5e wtk. J. Esselman, sch.gezel a/w C. Cammenga, hoofd voeding W. F. Knoester;

s.s. **Kylix**: 5e wtk. H. Sterrenburg, II.wtk. A. Verschoor;

s.s. **Lovellia**: 1e stm. J. Mieras, 3e stm. M. Kruyshaar, 4e stm. W. J. de Vreeze, hfd.wtk. J. L. van der Rijst, 4e wtk. R. R. Witteveen, 4e wtk. P. A. van Schuppen;

s.s. **Macoma**: gezagv. W. de Beer Sr., 2e stm. D. J. van Dijk, 3e wtk. B. R. Verhoog, 5e wtk. J. C. Ranshuysen, radio-officier R. van den Berg;

s.s. **Metula**: 1e stm. H. A. Kuling, 4e stm. J. S. de Vos, hfd.wtk. J. P. Hasenack, 4e wtk. F. Blok, 5e wtk. P. C. de Wit, sch.gezel a/w A. A. Tielenburg;

m.s. **Niso**: gezagv. H. E. Glansbeek, II.stm. A. L. H. Florie, 2e wtk. G. G. Wolsink, 5e wtk. J. A. Boerema, II.wtk. C. L. Flipse, II.wtk. F. J. M. Jorna;

s.s. **Ondina**: wnd. 3e stm. J. de Nes;

s.s. **Onoba**: 5e wtk. P. van Noort, radio-officier A. J. Eggink;

s.s. **Patro**: gezagv. P. Janssen, 2e stm. R. J. Westerbrink, wnd. 3e stm. J. J. J. van Beek, 4e wtk. J. W. Goetjes;

s.s. **Philine**: wnd. hfd.wtk. G. Vis van Heemst, 2e wtk. W. J. M. Braeken, wnd. 3e wtk. B. P. Droogendijk, 5e wtk. J. L. B. de Bruin, 5e wtk. H. L. Castens;

s.s. **Vasum**: 2e wtk. T. Bakker, wnd. 4e wtk. J. Haasjes;

s.s. **Viana**: 1e stm. J. Klein Roseboom, 4e stm. M. Parlevliet, 3e wtk. J. G. Kuit, 5e wtk. A. Verwijs, radio-officier B. Visser;

s.s. **Vitrea**: 4e stm. A. J. Kappers, 2e wtk. J. B. van Haaster, wnd. 3e wtk. L. F. Kruyt, 5e wtk. G. J. van der Weerd, radio-officier P. F. Wouters;

s.s. **Vivipara**: 5e wtk. R. F. Hamar de la Brethoniere, radio-officier S. C. Kootstra;

s.s. **Zafra**: wnd. 4e wtk. J. W. Maas;

s.s. **Zaria**: 4e stm. J. Houtkamp, 5e wtk. G. J. Afink, radio-officier A. Boutkan.

#### Uit dienst getreden:

2e stm.: G. J. Scholtens;  
 3e stm.: R. F. H. Kobessen;  
 2e wtk.: K. P. Kaal;  
 5e wtk.: N. A. Willems;  
 scheepsvakman I: J. B. Slagboom;  
 scheepsvakman II: H. C. Hasselnook, J. Hagestein;  
 hoofd voeding: F. R. van der Plank, C. E. Bestebroer.

#### Pensionering per 1 mei 1972:

hfd.wtk.: K. Toereppel.



### Bruidspaar van de maand

Letterlijk en figuurlijk in de boot zou het bijschrift bij deze foto kunnen zijn, waarop de lezer 2e werktuigkundige J. C. Lanser zijn bruid, mej. C. Been, de hand ziet reiken alvorens de huwelijksboot af te duwen. Het schip is overigens behouden aangekomen, zodat de huwelijksvoltrekking ten stadhuize in Den Helder op 3 maart jl. geheel volgens protocol kon verlopen. Onze harte-lijke gelukwensen aan dit bruidspaar van de maand.

#### Terug van tijdelijke tewerkstelling Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij:

3e wtk.: E. P. Walop.

#### Wederom in dienst getreden:

2e stm.: H. Bijvank.

#### Tewerkgesteld aan de wal:

gezagv.: J. J. Osinga;  
 3e stm.: A. G. J. de Wit.

#### Aangesteld als:

4e stl.: C. Timmers, M. Parlevliet;  
 hfd.wtk.: J. L. 't Mannetje.

#### Behaalde diploma's:

1e stuurman G.H.V.: G. J. Knol;  
 1e stuurman G.H.V.-th.: A. Vlaar;  
 2e stuurman G.H.V.: H. Swenne, P. J. Muntjewerf, W. F. van der Lei;  
 3e stuurman G.H.V.: C. Timmers, M. Parlevliet;  
 „B”: F. J. van der Vorm, A. Houwaard Jr., M. J. Parent, J. H. E. Nijhuis;  
 „A/B-th”: J. J. Ceelen, J. M. Hogenstein, C. J. J. de Vos;  
 „A”: P. C. de Wit, J. W. Maas;  
 sch.kok: hoofd voeding L. T. R. Ernst, aank. kok G. Slenema.

## Mutaties walpersoneel

(periode 16 februari 1972 t.m. 15 maart 1972)

#### Uit dienst:

1.3 Mevr. A. M. Molenaar-van Hengel - sectie DFF/3.

## tussen schip en ka

elfde jaargang no. 8 - april 1972

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 GEORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE  
 TOESTEMMING VAN DE REDACTIE

#### Redactiecommissie:

M. A. Busker  
 J. van Duuren  
 G. H. van Leeuwen  
 E. van 't Slot  
 W. N. Wouters, voorzitter  
 010-145144-2065

Administratie:  
 Mej. J. F. Schilt

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