

TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS B.V.
A P R I L 1 9 7 4



Resultaten over 1973 beter

Zoals inmiddels ook aan boord reeds bekend uit de toegezonden exemplaren van „Shell Nieuws” — een gezamenlijke uitgave van alle Shell-personeelsbladen in Nederland — zijn de resultaten van de Koninklijke/Shell over 1973 beter dan de laatste vijf jaar het geval was. Het tussen de Koninklijke en Shell Transport te verdelen nettoresultaat over 1973 bedroeg pounds 730 miljoen (f 4.888 miljoen), vergeleken met pounds 282 miljoen (f 2.262 miljoen) over 1972. De resultaten over 1973 laten een welkome, zij het verlate verbetering zien na de voortdurende winstdalingen van de laatste vijf jaar, met 1972 als dieptepunt.

Het rendement op het in sterling uitgedrukte netto-actief in 1973 was 17 pct., doch op basis van werkelijke waarden was dit percentage aanzienlijk lager.

Over de vooruitzichten voor 1974 bestaat grote onzekerheid.

De aanzienlijke verdere verhoging (met meer dan 130 pct.) van de belastingen en royalties die de olie-exporterende landen per 1 januari 1974 hebben opgelegd, alsmede de toenemende participatie van deze landen in bestaande concessies, zullen gevolgen hebben die voorsalsnog niet te berekenen zijn. Voor de oliemaatschappijen betekent dit onder andere een aanzienlijk grotere behoefte aan werkkapitaal.



Directie-mutatie Shell Nederland B.V.

Mr. J. R. H. van Schaik, president-directeur van Shell Nederland B.V., heeft de wens te kennen gegeven de dienst van de Groep te verlaten teneinde zich aan andere taken te wijden. Hij zal daarom zijn huidige functie op 1 augustus 1974 neerleggen.

Het ligt in de bedoeling dat met ingang van bovengenoemde datum Mr. J. P. van Reeve, tot voor kort General Managing Director van de Iranian Oil Operating Companies in Teheran, tot zijn opvolger zal worden benoemd.

Shell sluit overeenkomst voor ontwikkeling van kolen-vergassingsproces

Shell Internationale Petroleum Maatschappij B.V. in Den Haag en Heinrich Koppers GmbH in Essen, Duitsland, hebben een overeenkomst gesloten voor de gezamenlijke ontwikkeling van een kolen-vergassingsproces onder druk. Bij dit gezamenlijk project zal de ervaring van Shell met haar olie-vergassingsproces onder druk (het „Shell gasification process”) en die van Koppers met haar lage-druk kolen-vergassingsproces (het „Koppers/Totzek process”) worden gecombineerd. De samenwerkingsovereenkomst is afgesloten omdat beide partners ervan overtuigd zijn dat er voor de ontwikkeling van een kolen-vergassingsproces onder hoge druk aanzienlijke investeringen en een groots opgezet onderzoek- en ontwikkelingsprogramma gedurende verscheidene jaren noodzakelijk zijn.

Shell krijgt exploratie-vergunning in Botswana

Aan Shell Coal Botswana (Proprietary) Ltd., een maatschappij van de Koninklijke/Shell Groep, is door de regering van Botswana een vergunning verleend voor de exploratie van kolen, olie uit leisteen en radio-actieve mineralen. De vergunning heeft betrekking op een uitgestrekt gebied in het Oosten en Zuiden van het land. Shell treft momenteel de voorbereidingen voor de vestiging van een exploratie-divisie in Botswana en hoopt het geologisch onderzoek op korte termijn te kunnen aanvangen.

De belangstelling voor kolen, olie uit leisteen en radio-actieve mineralen is gebaseerd op de positie van de Koninklijke /Shell Groep als een van 's werelds grootste energie-leveranciers.

Bij de voorplaat:

Het s.s. „Marinula” van 198.628 ton, dat op 20 maart jl. in Rotterdam door onze Maatschappij in beheer is overgenomen van Shell Tankers (U.K.) Ltd. Dit in 1968 door de Odense Staalskibvaerft Lindo in Denemarken opgeleverde schip vormt thans de vierde tanker van de „M”-klasse in onze vloot.

VERZOEKE VOOR SCHEEPS- INFORMATIE TE BELLEN:

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. „Abida”	s.s. „Capulonix”	s.s. „Kabylija”	s.s. „Kopionella”	s.s. „Macoma”	s.s. „Philippia”
m.s. „Acila”	m.s. „Cinulia”	s.s. „Kalydon”	s.s. „Koratia”	s.s. „Marinula”	s.s. „Sepia”
m.s. „Acmaea”	m.s. „Crania”	s.s. „Kara”	s.s. „Korovina”	s.s. „Marisa”	s.s. „Vasum”
m.s. „Acteon”	m.s. „Dallia”	s.s. „Katelysia”	s.s. „Koscia”	s.s. „Metula”	s.s. „Viana”
s.s. „Arca”	m.s. „Daphne”	s.s. „Kelletia”	s.s. „Kryptos”	m.s. „Niso”	s.s. „Vitrea”
s.s. „Atys”	m.s. „Diadema”	s.s. „Kermia”	s.s. „Kylix”	s.s. „Ondina”	s.s. „Vivipara”
m.s. „Camitia”	m.s. „Diloma”	s.s. „Khasiella”	s.s. „Lovellia”	s.s. „Onoba”	s.s. „Vlieland”
s.s. „Capiluna”	m.s. „Dione”			s.s. „Patro”	s.s. „Zafra”
s.s. „Capisteria”	m.s. „Dosina”			s.s. „Philidora”	s.s. „Zaria”
				s.s. „Philine”	

Shell Europoort

Tegen het einde van het afgelopen jaar is de uitbreiding van de opslagcapaciteit op de installatie Europoort gereed gekomen. Met de bouw van zeven 90.000 m³ opslagtanks en twee tanks van 40.000 m³, is de totale opslagcapaciteit op bijna drie miljoen kubieke meter gebracht. Ook deze nieuwe tanks zijn uitgerust met drijvende daken, waardoor de kans op luchtverontreiniging tot een minimum is teruggebracht. Overigens zijn in dat voor Europoort drukke jaar meer voorzieningen tot stand gekomen die gericht zijn op het voorkomen of verminderen van milieuverontreiniging, in het bijzonder ten opzichte van het oppervlaktewater op het terrein alsmede van het water in deze Petroleumhaven. „Wij kunnen hier 2½ meter diep kijken,” zo vertelt men bij Shell Europoort niet zonder trots over de helderheid van het water in de haven.

Dat de installatie Europoort in het gehele Shell-geburen „all over the world” een belangrijke plaats inneemt, was al jaren duidelijk maar werd in de afgelopen maanden nog eens extra onderstreept. Voor de Groep is deze installatie met recht de poort van Europa en in het patroon van bevoorrading en scheepsbewegingen neemt Shell Europoort een vooraanstaande positie in.

Aanpassen

In de afgelopen tien jaar is de functie van Shell Europoort steeds aangepast aan de regelmatig veranderende omstandigheden, een proces dat overigens nog niet tot stilstand is gekomen.

Oorspronkelijk was Europoort gebouwd voor ontvangst, tussenopslag en doorpompen van ruwe olie naar de raffinaderij. In de loop van de jaren zestig is dat takenpakket van Europoort geleidelijk uitgegroeid. Dat gebeurde onder andere met de ontvangst en het doorpompen van de ruwe olie voor Rotterdam-Rijn Pijpleidingmaatschappij, het direct voeden van de ruwe oliefabrieken op de installatie Pernis, het in stand houden van flexibiliteits-tankage voor

ruwe olie, het fungeren als entrepot ten behoeve van raffinaderijen in Engeland, Duitsland en Scandinavië en bulkopslag van stookolie voor het bunkeren van de schepen. Als huidige taak kan ook nog worden genoemd de ontvangst, opslag en verscheping van enkele gereede producten.

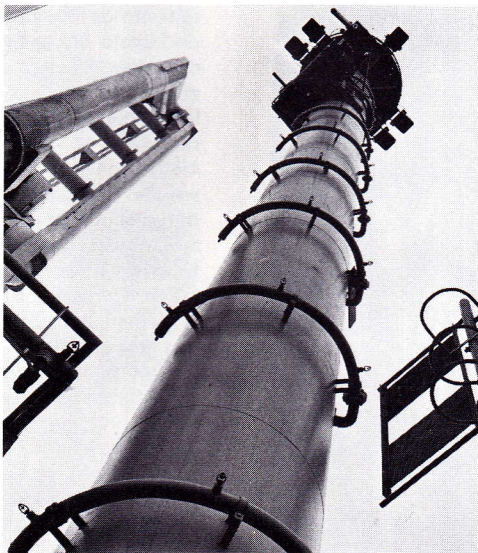
Fabrieken

De bouw van de nieuwe ruwe oliefabrieken op Pernis, CD 5 en CD 6, was een van de omstandigheden die de bouw van nieuwe opslagcapaciteit op Europoort noodzakelijk maakten. Deze jongste uitbreiding is zeer omvangrijk geweest en had betrekking op zeven opslagtanks met een capaciteit van 90.000 m³ en twee tanks van 40.000 m³. In vrij hoog tempo is in de afgelopen jaren aan dit grote bouwprogramma gewerkt en van het nog braak liggende terrein op de installatie werd door de bouwers een fors deel in beslag genomen. Niet alleen voor opslagtanks, maar ook voor uitbreiding van de leidingtracés van het aantal pompkamers en voor de bouw van een boosterstation.

Terminal

Bij deze uitbreidingswerkzaamheden werd tevens al rekening gehouden met het „binnenko-

Eén van de nieuwe brandtorens op de steigers van Shell Europoort.



men” op het terrein van een 34” olieleiding, afkomstig van de in aanbouw zijnde Maasvlakte Olie Terminal. Deze leiding, opgenomen in een bundel pijpleidingen die kortgeleden in het Beerkanaal werd afgezonken, zal in de loop van het jaar Europoort worden ingevoerd, ongeveer 550 meter over het terrein worden doorgetrokken om vervolgens op de bestaande losleiding te worden aangesloten.

Hieruit blijkt dat Europoort het aandeel van Shell in de olie van de Maasvlakte blijft doorpompen naar de raffinaderij en Duitsland en eventueel zelfs kan verschepen in kleinere schepen.

Milieu/Veiligheid

Het gehele Shell-terrein in Europoort heeft een oppervlakte van 150 ha en dan moet je het oppervlaktewater goed kunnen behandelen. Bij hevige regenval bijvoorbeeld moet het regenwater gedeeltelijk uit de riolen worden gepompt en naar de debalasttanks worden gevoerd om aldus de haven schoon te houden. En dat die haven schoon is blijkt wel uit de opmerking over de „heldere 2½ meter diepte kijk”. En mochten bezoekers dat niet geloven dan wil men hen aan de waterkant maar al te graag heel duidelijk overtuigen.

Ten aanzien van de veiligheid kan nog worden opgemerkt dat op de steigers torens zijn gekomen waarop bluskanonnen zijn gemonteerd om optredende branden aan boord van de tankschepen onmiddellijk te kunnen bestrijden. Deze torens kunnen op afstand worden bediend, waarbij televisiecamera's in de controlekamer op de monitors aanschouwelijk weergeven wat er allemaal op de steigers gebeurt. Behalve met de bluskanonnen zijn de brandtorens ook uitgerust met een sproei-installatie die zich in ringen om de torens heen wentelt. In het kader van de brandbestrijding kan ook het gemeentelijk initiatief genoemd worden: het ombouwen van een van de oude Rotterdamse veerponten tot blusboot voor de grote tankschepen. Deze blusboot is uitermate geschikt om langs de vaak hoog liggende VLCC's te komen.

Vertellingen hebben de mensheid van oudsher gebœid. In vroeger tijden was het zelfs een ontspanning die door de gemeenschap gezamenlijk werd genoten. Voordat de boekdrukkunst werd uitgevonden, was men namelijk aangewezen op de zgn. „vertellers”. Mensen met een goede voordracht, een fantasie waarmede de omstanders konden worden gebœid. Deze vertellers, wier functie later werd overgenomen door de troubadours, hebben de verhalen bewaard voor het nageslacht. Een volgende fase was het opschrijven of met getekende letters op schrift stellen van legenden en verhalen, wat b.v. door de monniken in kloosters werd gedaan. Toen echter eindelijk de boekdrukkunst was uitgevonden, werd lezen een vorm van ontspanning, die door de mens individueel kon worden genoten.

Ontstaan

Zeker voor een zeeman geldt, dat lezen een vorm van ontspanning is, die in hoog aanzien staat. De behoefte aan lectuur aan boord van schepen werd met name onderkend door ene mej. H. Salomons in Groningen. Reeds in de oorlog nam zij het initiatief om de toen varende coasters te voorzien van lectuur. Dit was een bescheiden begin van wat in 1947 zou culmineren in de oprichting van de Bibliotheek voor Zeevarenden te Rotterdam. Het initiatief hiertoe werd genomen door de Nederlandse Zeemanscentrale en de Nederlandse Christen Zeelieden Vereniging gezamenlijk. Werd aanvankelijk gestart met een zeer beperkt aantal boeken (6400), in 1949 werd — via een landelijke inzameling — de voorraad belangrijk uitgebreid. Men kon daarna beschikken over een bibliotheek van ca. 27.000 exemplaren.

Financiën

Hoe wordt dit nu allemaal bekostigd? Wel, grotendeels door de rederijen die gebruik maken van de faciliteiten die de B.v.Z. biedt. Jaarlijks krijgen de rederijen een nota, welke is gebaseerd op het aantal schepen en de tonnages. Aangezien er nu zo'n 640 verschillende schepen worden bevoorrad en 50% van de rederijen in Nederland hieraan meedoet, betekent dat een flink bedrag.

Toch was het voor de B.v.Z. vóór 1962 moeilijk om rond te komen. Boeken zijn duur en worden steeds duurder. Gelukkig werd de regering in 1962 bereid gevonden om een subsidie te verlenen. Uit deze subsidie kunnen nu nieuwe boeken worden aangekocht en de bibliothecaresse worden betaald. Dat men daarmee nog lang niet alle onkosten kan dekken is logisch, zeker wanneer men voor ogen houdt dat behuizing, verlichting en het administratief personeel ook betaald moeten worden.



Selectie

Een nogal eens gehoorde klacht is, dat men zo graag een ander soort boeken in de kisten zou zien. Maar laten we niet vergeten dat, als er in een boekenwinkel 10 personen een boek komen uitzoeken, het waarschijnlijk 7 verschillende genres zullen zijn. Over smaak valt nu eenmaal niet te twisten. Dat men bij de B.v.Z. zich wel degelijk verdiept in de vraag, wat men het liefste wil lezen aan boord van schepen, is duidelijk. Uiteindelijk is het een dienstverlenende sector. Maar hoe kom je daar achter? Door systematisch steekproeven te nemen, zoals b.v. wel gebeurt bij bezoeken aan boord van schepen (lijndiensten), waarbij een personeelslid van de B.v.Z. mondeling erachter probeert te komen wat men wel en niet wil zien in de kisten. Een andere manier is via een enquête. Op het ogenblik zit er een enquêteformulier in alle kisten, met daarop het verzoek deze formulieren ingevuld te retourneren aan de B.v.Z. Het is de bedoeling deze enquêtering in april af te sluiten, maar men vraagt zich af of het wel enig nut heeft gehad, als je bekijkt hoe laag het aantal teruggezonden formulieren is. De resultaten zijn bedroevend.

Uitlenen

Het hele systeem van uitlenen is gebaseerd op ruiling van de kisten. Een kist bevat doorgaans ca. 40 boeken. Afhankelijk van de nationaliteit van de opvarenden van het schip, in de Nederlandse, Engelse en de laatste tijd zelfs in de Spaanse taal. In Rotterdam, waar het hoofddepot is gevestigd aan de Schiedamsedijk no. 57a-58a, staan gemiddeld zo'n 5.000 boeken. Van daaruit worden de kisten dus gevuld. Alleen kan het een hele tijd duren voordat zo'n kist weer terugkomt in Rotterdam.

Het ruilen van kisten kan, zoals bekend, op diverse plaatsen in de wereld gebeuren, veelal via de vlootpredikant. Echter de kist wordt dan niet aangevuld of vernieuwd. Het ene schip geeft een kist af b.v. in Curaçao, waarna een volgend schip deze kist weer aan boord krijgt. Er zwerven op zee zo'n 65.000 boeken. Dat er wel eens boeken zoekraken, worden stukgelezen, of met ontbrekende bladzijden terugkomen, is acceptabel. Dat dit echter 25% van de boekenvoorraad betreft is wel wat aan de hoge kant. Volgens de statistieken raakt 20% van de boeken zoek, terwijl er 5% moet worden afgeschreven door veroudering. Aangezien van deze 25% slechts 5% mag worden vervangen op kosten van het Ministerie, is tegelijk duidelijk waarom de B.v.Z. van de opvarenden van de schepen een geldelijke bijdrage vraagt wanneer er in de boekenkist bij ruiling of inlevering het een en ander aan de oorspronkelijke inhoud ontbreekt. Als Shell Tankers zijn wij gelukkig met het geluid dat „de opvarenden van de Shell-tankers weliswaar ook boeken zoekmaken, maar dat daar altijd een royale financiële ver-

goeding tegenoverstaat". Dat kan niet van alle schepen van andere rederijen worden gezegd. Duidelijk zal nu zijn waarom een boekenkist, die in een buitenlandse haven wordt geruild, niet zo'n selectie aan boeken bevat als een kist die in Rotterdam aan boord komt.

Aankoop

De B.v.Z. is aangesloten bij het Nederlands Bibliotheek- en Lectoriumcentrum. Dit centrum verstrekt regelmatig lijsten waarin alle nieuw-uitgekomen boeken worden opgenomen, zowel die van Nederlandse schrijvers als vertalingen van buitenlandse boeken. Tevens zijn hierin opgenomen de herdrukken van de zgn. „best sellers”. Afhankelijk van het soort boek — populaire of wat zwaardere lectuur — worden 5 tot 30 exemplaren aangekocht. Per jaar verschijnen er wel 12.000 nieuwe uitgaven, waarvan zo'n 8.000 nieuwe exemplaren worden aangeschaft. Daarbij komen dan nog een kleine 1.000 boeken die als vervanging worden aangekocht. Hiermede is een respectabel bedrag gemoeid want de gemiddelde prijs ligt tegenwoordig rond de f 14,— per stuk.

Verbetering

Wat is er nu voor verbetering vatbaar? Allereerst de inhoud van de kisten. Maar dit is alleen mogelijk als de opvarenden zelf hun wensen kenbaar maken. Mej. de Vries, die — bijgestaan door een aantal assistenten — in het Rotterdamse kantoor o.a. verantwoordelijk is voor de inhoud van de kisten, zegt: „Laat de mensen toch eens een briefje schrijven, per luchtpost, of doe het in de kist als u hem in Rotterdam inlevert. Wij, van onze kant, houden graag rekening met uw wensen. Wij voelen ons zo hulpeloos als we alleen maar te horen krijgen dat de inhoud beneden verwachting is, zonder dat daar dan een positieve suggestie tegenover staat. En we hebben van alles in voorraad in de bibliotheek. Klassieke zowel als moderne schrijvers. Zelfs realistische lectuur wordt mondjesmaat in de kisten gestopt. Trouwens nog iets. Sinds kort worden er in elke vijfde kist legpuzzels gestopt. Het is een soort proef, en de vraag is: stelt men dit op prijs of niet? Deze puzzels zijn niet goedkoop en we willen graag weten of we er mee door moeten gaan”.

Het is duidelijk te merken dat dit als een groot probleem wordt ervaren. Welk boek aan boord van welk schip? De opvarende heeft het gedeeltelijk in eigen hand!

Een ander probleem is het hoge percentage zoekgeraakte boeken. De

stuurman die met de uitreiking van de boeken uit de kist is belast, moet toch — via een simpele administratie — in staat zijn de boeken 24 uur vóór binnenkomst in een haven waar wordt geruild, weer terug te hebben. Trouwens, de in elke kist aanwezige lijst dient daarvoor. En waarom verdwijnen vrijwel alle Spaanse boeken? Ook op onze tankers.

Bij de B.v.Z. leeft vurig de wens, dat ook op een briefje in de kist — al is het maar met een paar woorden — wordt aangegeven welk soort boeken of welke titels bijzonder op prijs worden gesteld. Het moet natuurlijk bij een briefje blijven en niet bij de vuile was. Het is namelijk (op een niet-Shell-tanker) voorgekomen, dat bij opening van een geretourneerde kist wel de was van een zeeman werd gevonden maar geen boeken. Trouwens, over retourzendingen gesproken, ook is het gebeurd dat de inhoud van een linnenkast werd aangetroffen, keurig gewassen en gestreken lakens, slopen, enz. Dat hoeft nou ook weer niet.

Kantoor

Natuurlijk leven er van kantoorzijde ook nog wensen omtrent de ruiling van de boekenkisten. Op vele schepen begint namelijk de gewoonte in te burgeren om pas ná afmeren, soms zelfs pas een paar uur vóór vertrek, met een telefoontje te vragen of nog even de kist kan worden geruild. Dat impliceert wel dat onmiddellijk een kist moet worden gevuld, afgehaald, naar de steiger gebracht en aan boord bezorgd. Een dergelijke rit kost — via Van Ommeren — een slordige f 100,—, geld dat bij wijze van spreken beter kan worden besteed om de boekenvoorraad uit te breiden. Daarom, uiterlijk 24 uur vóór aankomst ruiling aanvragen. Het vervoer geschiedt dan met de wagen van de agent waarmede ook de andere goederen worden aangevoerd.

Een goede beheerder van de boekenkist zorgt er uiteraard ook voor dat de oude kist — weer geheel gevuld — klaar staat voor inlevering. Op die wijze wordt vermeden, dat zowel de oude als de nieuwe kist naar zee gaan en men bij de B.v.Z. weer een jaar langer op boeken kan wachten.

Wist u overigens, dat op schepen die voornamelijk lange reizen maken, op verzoek twee kisten met boeken mogen worden gevoerd? Waaruit wel moge blijken, hoezeer de Bibliotheek voor Zeevarenden ernaar streeft het een ieder aan boord naar de zin te maken. Want lezen blijft „in”, ondanks de opmars van allerlei andere ontspanningsmiddelen.



Barre tocht

De opvarenden van het m.s. „Acmaea”, dat eind januari j.l. in geladen toestand van Curaçao naar Seven Islands in Canada vertrok, zullen de barre tocht die deze trip werd, niet snel vergeten. Ondanks dat de weersvoorspelling dit niet had doen vermoeden, raakte het schip op 31 januari geheel ingesloten door zwaar pakijds; positie 49.06 N 63.06 W.

Ofschoon er nog geen direct gevaar voor de „Acmaea” was, werd om de hulp van een ijsbreker gevraagd. Zoals je echter altijd zult zien als je er eens een nodig hebt, was er geen ijsbreker beschikbaar om de „Acmaea” uit deze minder gewenste positie te bevrijden. Gelukkig stak na enige tijd een storm van windkracht 9 op en, alhoewel de temperatuur nog zo'n 11 graden onder nul bleef, begon het pakijds te breken, waardoor het schip om 01.00 uur op 1 februari weer vaart kon maken. De zware ijschotsen die de zee bleven bedekken — met een dikte tot niet minder dan 40 cm! — maakten het wel noodzakelijk de snelheid van het schip voortdurend aan te passen aan de omstandigheden.

Om 09.00 uur was elk verkeer aan dek onmogelijk geworden. Er was geen zicht naar voren meer als gevolg van het snel bevriezende water op de ruiten. Het schip werd bijgedraaid, met wind en zee twee streken van bakboord in. De machines werden van langzaam tot zeer langzaam vooruit draaiende gehouden, net vol-

doende om nog wat te sturen en de drift te compenseren. Onder deze omstandigheden moest de roeruitslag overigens beperkt blijven tot ongeveer 15 graden, zulks om schade aan het stuurgerei te voorkomen.

Ondanks deze geringe vaart spoelde af en toe een ijschots aan dek en veroorzaakte de nodige schade. Inmiddels begon de wind nog verder toe te nemen, tot Beaufort 11, waarbij over het gehele schip zware ijsafzetting ontstond. De temperatuur in de namiddag was gedaald tot vijftien graden onder nul, die van het zeewater was 1 graad onder nul.

Vóór de brug, vanaf het schavot — bovenaan — tot het hoofdek, vormde zich een muur van ijs, met een dikte die geleidelijk opliep tot zo'n 60 centimeter. Geen wonder dat om 19.00 uur dezelfde dag alle radioverkeer uitviel: de antennes waren gebroken!

Om 10.00 uur op zaterdag 2 februari ging het schip door de wind, daar het anders dreigde te worden weggezet naar de kust van Anticosti Island. De „Acmaea” bleef vervolgens weer bijgedraaid liggen, met wind en zee twee streken van stuurboord in.

Pas laat op de eerste wacht kwam er wat verbetering; wind en zee begonnen iets af te nemen en er was geen ijs meer op de golven. Eerst toen kon geleidelijk de vaart weer worden opgevoerd.

Een grote — maar wel onaangename — verrassing had de „Acmaea” echter nog in petto

voor de opvarenden. Nadat om 07.00 uur op zondag 3 februari uiterton was gemaakt voor Seven Islands, en het schip voor de wind was gedraaid om ijsvrij en meerklaar te worden gemaakt, werd de bak geopend. Het water stroomde eruit, veroorzaakt doordat de deur van het Suez-kanaallicht was ingeslagen; onder de bak was het een enorme chaos.

Alhoewel er ogenschijnlijk geen schade aan huid en verbanddelen was, bleek bij latere inspectie — nadat de ongeveer 700 ton ijs van het schip was verdwenen — dat niet alleen deuken waren opgelopen, doch dat delen van de railing waren weggeslagen of verbogen over grote lengte, een luchtkoker door het dek gedrukt, beschermkappen weggeslagen, trapleuningen verdwenen of verwrongen, en ga zo maar door.

Het behoeft overigens nauwelijks toelichting, dat het gereedmaken van het schip om te meren op zichzelf een heel karwei moet zijn geweest. Vele werktuigen en dekuitrusting, zoals winch, bolders, enz. waren verscholen onder het ijs.

Urenlang is men bezig geweest, onder andere met heet water, om de meest noodzakelijke dekuitrusting weer gereed voor gebruik te maken. Kapt. C. Wolse en zijn mannen moeten wel een zucht van verlichting hebben geslaakt toen het schip om 18.20 uur op 3 februari veilig langs de Iron Ore Canada-steiger lag gemeerd. Deze barre tocht zat er weer op.

NIEUW- BOUW HOFPLEIN



Het is door een artikel in het maandblad „Olie”, dat via de in het Shell-Gebouw opgestelde ideeën-drum de eerste suggestie voor de nieuwe Shell-toren kwam. Het recent geplaatste artikel „Glas in epoxyhars” bracht inzender ertoe om de vraag voor te leggen of men bij de „kunst” bij het nieuwe gebouw de gedachten niet kon laten gaan in de richting van „kunst uit Shell-produkten.” Een goede suggestie, die zeker wordt betrokken in de studie omtrent artistieke uitingen die bij een dergelijk monumentaal gebouw toch mogen worden verwacht.

Inmiddels is ook besloten welke gevelsteen men gaat toepassen. In Rotterdam is het veelal marmer, oftewel travertin, wat de klok slaat, maar het nieuwe Shell-Gebouw krijgt gevelsteen die sterk doet denken aan de uitgewassen sierbetonstenen die men ook in tuinen aantreft. Op verschillende wijze kan men door stralen een dergelijk produkt verkrijgen. Proeven genomen met zowel droge als „natgespoten” stenen — ook in Rotterdam wil nog wel eens een buitje vallen — hebben mede geholpen om de keuze te bepalen. De steen wordt nog behandeld met silicone om ze zowel water- als vuilafstotend te maken.

Inmiddels heeft een grote, bijzonder hoge kraan haar taak op het bouwterrein aangevangen. Toch zal hiermede niet hoger worden gewerkt dan tot ongeveer de helft van de nieuwbouw-toren. Als laatste zal deze kraan een

„broertje” op de kern zetten, welke kraan dan zichzelf als het ware weer opbouwt, een groeiende kraan dus. De grootste moeilijkheid zit 'm niet in het opbouwen daarvan, doch in het afbreken. Immers, als de „opbouw” kraan uiteindelijk zo tegen de 100 meter hoog is gekomen en zijn taak als aanvoerder van de vele bouwmaterialen heeft volbracht, moet ie er weer af. En dat is niet zo eenvoudig als men denkt, zelfs niet met een helikopter.

Thans is definitief besloten om getint glas te gaan toepassen, met daarachter stofgordijnen. Het getinte glas heeft het voordeel dat het extra warmte-isolerend werkt. De normale isolering vindt al plaats door de ruiten uit twee lagen — elk van 8 mm dik — met daartussen een ruimte van 12 mm. Bijzonder warmte-isolerend dus en ook geluid-isolerend, hetgeen bij het drukke Hofplein ook wel nodig is. Zowel van Bouw- en Woningtoezicht als de zgn. Welstandscommissie is goedkeuring verkregen voor deze beglazing over maar liefst 2360 m². De uiteindelijk in het gebouw toe te passen vloerbedekking zal nog wel menigmaal onderwerp van gesprek zijn. Zeer diep gaat men in op de voor- en nadelen van vaste of niet vaste bedekking, doch — al is de bouw op schema — de definitieve beslissing heeft gelukkig niet zo'n haast. Wel wordt er meer vaart gezet achter de studie om te bepalen welke van de Shell-maatschappijen in Rotterdam uiteindelijk hun zetel zullen krijgen in het nieuwe gebouw.



Je weet het natuurlijk nooit ruim tevoren, maar toen het bestuur van de ontspanningsvereniging van Shell Tankers voor de grote bingo-avond de datum 15 februari vaststelde, hoopte men gevrijwaard te blijven van al te grote concurrentie op de vaderlandse televisie. Helaas, het werd de avond van het „Grand Gala du Disque Populaire”; de moed zonk de bestuursleden bijgevolg haast in de de schoenen. Toch hadden ze kennelijk nog geen idee hoe trouw de leden zijn en hoe spontaan men zich toch zou aanmelden voor het bingo-evenement. Niet minder dan 97 deelnemers betraden op de bewuste avond tegen achten de grote lunchkamer om zich te storten op het bingo-spel, dat dankzij de enthousiaste leiding van de heer Van Duijn, voorzitter van de ontspanningsvereniging, grote faam heeft op de vloot en op de wal.

Met verlof zijnde officieren en scheepsgezellen, walemployés, alsmede gepensioneerden van zowel de vloot als de wal schaarden zich om de gereedstaande tafels om mee te dingen naar een schat van prijzen. Wij noemen daarvan 3 draagbare radio's, 2 elektronenflitsers, een groot aantal „medicijnen” die de vaten verwijden als u begrijpt wat wij bedoelen. Echter, het klapstuk van de avond was toch wel een zelfreinigende grill.

Naarmate de klok verder tikte en in vele huiskamers landgenoten genoten van of zich ergerden aan het grote gala, steeg de spanning in de lunchkamer ten top. Degene die voortijdig „bingo” riep, kreeg een boete van f 1,— te deponeren in de reddingboot die bij de Medische Dienst hangt en waarvan de inhoud is bestemd voor de Koninklijke Zuidhollandse Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen. Echter, niet alleen deze reddingmaatschappij werd gespekt, ook de inwendige mens werd niet vergeten dankzij door het lunchkamerpersoneel voortreffelijk klaargemaakte snacks.

In een kort verslag als dit is het niet doenlijk alle prijswinnaars met name te noemen. Wij willen echter niet onvermeld laten dat de hoofdprijs — de grill — in handen viel van de familieleden van scheepsvorman Sloover. Zij hier verder nog opgemerkt, dat scheepsgezel a/w Heiligers, die juist zijn jubileum had gevierd, als extra prijs een kaartje voor de wedstrijd Feijenoord-Ajax beschikbaar had gesteld, dat ook een bijzonder dankbaar onthaal vond. Nadat omstreeks half twaalf alle prijzen hun juiste bestemming hadden gevonden, spoedde zich een ieder huiswaarts om ook nog het klapstuk van het Grand Gala te zien, dat pas ruim na het midernachtelijke uur de ether in ging.

De grote sporthal „Ommoord” in Rotterdam, gelegen Pres. Rooseveltweg/Terbregseweg, is besproken voor vrijdagavond 10 mei 18.30-23.00 uur voor de jaarlijkse

ZAALVOETBAL/ -HANDBALWEDSTRIJDEN

Verschillende teams zullen worden samengesteld, waaronder ook vlootteams, opdat er weer de bekende strijd kan worden gevoerd om het bezit van de **Rodenburg-wisselkan** voor zaalvoetbal en de **Ladies' cup** voor zaalhandbal (dames). Aanmeldingen tot 30 april a.s. bij de heer P. J. Huigen, sectie DFM/3 - toestel 2010 (Ook niet O.V.S.T.-leden van de vloot zijn welkom).

Oplossing Kerstpuzzel

77 puzzelaars hebben, door hun oplossing in te zenden, te kennen gegeven mee te willen dingen naar de beschikbaar gestelde geldprijzen. Daar was echter een voorwaarde aan verbonden: de oplossing moest zonder fouten zijn. Dachten wij aanvankelijk dat deze kerstpuzzel vrij gemakkelijk was, het aantal fouten dat is gemaakt heeft ons daar wel van teruggebracht.

Zoals wij al zeiden: 77 inzendingen, en daarvan waren er maar 13 goed. Een van de struikelblokken bleek het „lichamelijk ongemak” te zijn. De goede oplossing daarvoor was galstenen, maar een groot aantal inzenders had daarvoor in de plaats het woord „stamelen” ingevuld, en dat konden we echt niet goedkeuren. Maar laat u niet ontmoedigen door dit resultaat; bij de volgende puzzel verwachten wij weer een record aantal inzendingen. Wij zullen trachten die puzzel niet al te ingewikkeld te maken.

En dan nu de winnaars, welke door mej. F. J. Bijl en de heer M. Spetter — beiden vertegenwoordigers van de Ondernemingsraad voor het Walpersoneel — door loting werden aangewezen: 1e prijs van f 60,—: A. Verkerk - oud-gezagvoerder
2e prijs van f 30,—: A. P. Kruydenberg - 4e stuurman
3e prijs van f 10,—: W. Bosma - 1e stuurman
Onze gelukwensen aan de winnaars. Een brief met de heuglijke mededeling is hun inmiddels gezonden.

	A	B	C
1	REAL	PRALER	PERELAAR
2	MIES	SIMPEL	PELGRIMS
3	MARK	MAKKER	AKKERMAN
4	STAL	LAATST	STAALTJE
5	LOOD	KOBOLD	KOOLBLAD
6	LENS	STALEN	GALSTEEN
7	MERK	KERMIA	KREMATIE
8	NEER	SIRENE	OPSIEREN
9	RAAD	GAARDE	DECAGRAM
10	GEEL	GELDEN	ENGELAND
11	DEUR	DEURNE	DEJEUNER
12	LEED	LEIDEN	UITDELEN
13	KARA	KARAAT	KWADRAAT
14	MANK	NAMAAK	AANMAKEN
15	PEEN	SPELEN	KIENSPEL
16	LARK	KLAREN	KLARINET
17	KEER	REKKEN	MEKKEREN
18	DEEL	NADEEL	HANDELEN
19	BALI	LABIEL	BEVALLIG
20	STEK	KASTJE	KASTANJE
21	LAAN	ALINDA	AFDALING
22	BEER	BEREID	DEBITEUR
23	REDE	DEERNE	TEVREDEN
24	OGEN	GENOEG	NEGENOOG
25	LAAT	ALTAAR	LANTAARN
26	NOOR	KONDOR	OORKONDE
27	TOER	STOTER	STORTZEE
28	VLEK	KERVEL	VELDKERS
29	RIEK	RUIKER	KRUIDERY
30	LEER	GAREEL	GRADUEEL
31	MOER	MENTOR	ORNAMENT
32	PEET	PORTEE	PROESTEN
33	RAAM	AMARIL	MINERAAL

Werkelijkheid en wensen bekeken vanuit de koopvaardij

HET NEDERLANDS MARITIEM INSTITUUT

Krachtens de akte van oprichting is het doel van het instituut de bevordering van activiteiten op maritiem gebied in Nederland, waaronder eveneens de scheepsbouw in relatie tot de scheepvaart. Meer in het bijzonder coördineert, stimuleert en entameert het instituut waar nodig zelf:

- voorlichting, informatieverwerking en documentatie op industrieel- en wetenschappelijk maritiem gebied;
- de maritieme research op navigatorisch, technisch, economisch en sociaal gebied;
- onderzoek naar normstellingen voor het maritiem onderwijs.

Krachtens zijn statuten is het instituut duidelijk een orgaan van het bedrijfsleven: drie van de vijf bestuursleden komen respectievelijk uit de CEBOSINE (Centrale Bond van Scheepsbouwmeesters in Nederland), de KNRV (Koninklijke Nederlandse Redersvereniging) en de Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart; de éne overheidsvertegenwoordiger heeft geen speciale bevoegdheden, alleen ingrijpende bestuursbesluiten respectievelijk belangrijke uitgaven moeten ter goedkeuring worden voorgelegd aan de minister voor wetenschapsbeleid, die binnen maximaal twee maanden moet beslissen.

Deze minister benoemt op voordracht van de overige bestuursleden voorts de voorzitter van het bestuur. In aanmerking nemende dat op dit moment de overheid bijna 80% van het totale onder verantwoordelijkheid van het bestuur te brengen budget draagt, geen onredelijke bepalingen. Opgemerkt zij, dat alle participerende partijen vrij zijn in hun bijdrage aan het budget.

Als impulsen die tot oprichting hebben geleid, zijn te noemen:

- de vooral bij het directoraat-generaal van scheepvaart en bij de koninklijke marine levende overtuiging dat Nederland in het internationaal maritieme gebeuren bezig was achter te blijven in kennisontwikkeling en -toepassing, waartegen met de ons ter beschikking staande beperkte middelen slechts door bundeling van krachten en een strategische aanpak kan worden geageerd. (Noorwegen deed hetzelfde);

- een groeiend onbehagen bij het bedrijfsleven over het praktisch nut van een steeds onoverzichtelijker wordend researchprogramma, door de arbeidsintensiteit snel stijgend in kosten en door de toenemende specialisatie steeds verder versnipperd over verschillende instituten en commissies. (Het zij hier opgemerkt dat dit onbehagen niet iets specifiek is voor maritieme research; zo staat momenteel het gehele natuurwetenschappelijk onderzoek in ons land op een kritische tocht. Andere sectoren van het bedrijfsleven hebben echter nog geen bundeling kunnen bewerkstelligen);

- het optreden van een pressiegroep om één van de achtergebleven sectoren van kennisontwikkeling aan te pakken: de nautische, daarmee tevens een aanbeveling volgende, daterende uit 1966 toen de Staatsradarcommissie werd opgeheven.

Geen redelijk mens zal verwachten dat de oprichting van het Nederlands Maritiem Instituut (NMI) ons van vandaag op morgen uit de verstrooiing naar het beloofde land leidt. Immers bestuur en directie moeten simultaan drie hoofdzaken aanpakken:

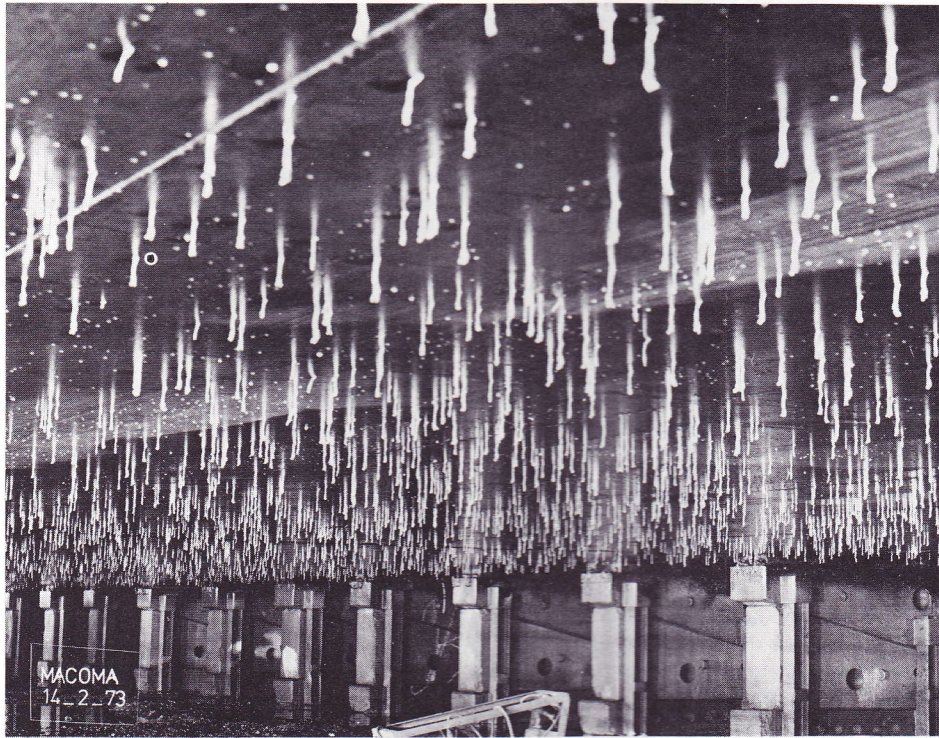
- de bestaande activiteiten waar dat reeds duidelijk wenselijk is (aanpak van duplicaties), bijsturen (accenten leggen op de activiteiten die van twijfelachtig nut zijn) en afschaffen van de overige (navigatie en de naleving daarvan, vertaalen naar bedrijfsmensen begrijpelijke taal);
- de sectoren in ontwikkeling nemen (technische en sociale research);
- plannen opstellen waarin de beide activiteiten hun duidelijke contouren kunnen krijgen.

aan op de drie in de aanhef van deze paragraaf a, b en c) kunnen de volgende prioriteiten worden vastgesteld:

- de activiteiten van de panels KNRV/Cebosine het technische onderzoek ombuigen naar een zwaarder accent op (produktieresearch in de scheepsbouw en onderhoudsprocesoptimalisatie) minder zwaar accent op scheepsontwerp, hydrodynamica);

- de begeleiding van technisch onderzoek van het NSS-TNO (Nederlands

Aangroei



Een zonderling gezicht, die aangroei onder een tanker. De opname werd gemaakt tijdens een mini-dokking van de „Macoma” in februari jl. En dan te bedenken dat deze aangroei is ontstaan na een operationele periode van slechts één jaar.

Recente snelheidsanalyses hebben overigens aangetoond, dat het snelheidsverlies door dergelijke aangroei aanzienlijk kan zijn, zo zeer zelfs dat — mits de economische situatie daartoe aanleiding geeft — het in sommige gevallen verantwoord is om tijdens de operationele periode van gemiddeld 24 maanden tussentijds maatregelen te overwegen. Schepen van de „M”-klasse, bijvoorbeeld, kunnen als gevolg van de aangroei in de tweede helft van de operationele periode een vaartverlies ondervinden dat, omgerekend, zo'n 18 dagen kan bedragen. Bij schepen van de „D”-klasse ligt dit lager, ongeveer op 13 dagen. De „Ph” en „Cap” schepen verliezen in de tweede helft van hun vaarperiode ongeveer 10 dagen als gevolg van deze staketsels.

- het bestuur van SMR (Stichting Maritieme Research) besloot zo spoedig als dit mogelijk is de economische onderzoek-activiteiten en staf in te brengen als economische afdeling van het NMI en de technisch-operationele onderzoek-coördinatie-taak eveneens over te dragen aan het NMI.

Participanten in SMR zullen hun vaste geldelijke bijdragen te beginnen 1974 rechtstreeks aan het NMI doteren.

- documentatie en informatieverstrekking binnen de bedrijfstakken laten zich als activiteit splitsen in die met betrekking tot basisgegevens en die met betrekking tot ontwikkelde kennis.

Wat de economisch-statistische basisgegevens betreft heeft SMR een selectieve aansluiting op het internationale net gekozen. Technisch-commerciële basisgegevens worden waarschijnlijk voldoende door commerciële kanalen verspreid. Met betrekking tot de documentatie en informatieverstrekking van ontwikkelde kennis lijkt een zorgvuldige „screening” van bestaande en toegankelijke activiteit geboden alvorens te besluiten tot mogelijk vermijdbare duplicering;

- algemeen maritieme voorlichting is aan het NMI toegedacht als een toekomst-gerichte public relations activiteit, onder erkenning dat de commerciële publiciteit de nostalgie naar ons maritiem verleden wel bevredigt. Als onderdeel van deze toekomstgerichte voorlichting behoort jeugdvoorlichting te worden gezien, reden waarom het bestuur van de NEVAS (Stichting Maritieme Jeugdvoorlichting) zich bereid verklaard heeft de betreffende activiteiten over te dragen en zichzelf op te heffen.

- bij de navigatorische research lijkt een operationeel en economisch tegenwicht van het bedrijfsleven een urgente zaak omdat de kennisontwikkeling momenteel in sterke mate wordt gestuurd vanuit de toeleveringsindustrie, die de scheepvaart als afzetmarkt ziet voor bijvoorbeeld ten behoeve van de ruimtevaart ontwikkelde stuursystemen. Ook met betrekking tot de voeding van de overheid ter zake van in IMCO-verband (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) vast te stellen voorschriften en regels met betrekking tot routing en verkeersleiding, is zulk een tegenwicht gewenst. Voorts behoort tot

dit terrein de voor het bedrijfsleven belangrijke manoeuvreerbaarheid, alsmede de ergonomische kant van de procesbesturing;

- in het sociaal-maritieme vlak is het meest urgent de kwalitatieve en kwantitatieve bemanningsprognose met daarmede verbonden de normstelling voor opleidingsniveaus voor verschillende functies, scholingsprogramma's, de arbeidsmarktprognose, vraagstukken van arbeidsmotivering;

- onder erkenning van de verdiensten van SMR ter zake van marktprognoses voor verschillende scheepstypen is voor de scheepvaart vermoedelijk enerzijds een aansluiting op modellen van vervoersstroomontwikkeling interessant, anderzijds de ontwikkeling van kosten-baten modellen van de zee-vervoersschakel als onderdeel van diverse vervoerssystemen. Dergelijke economische modellen zouden een uitgangspunt kunnen vormen voor specifieke projectresearch per onderneming.

De rol van het bestuur van het NMI is te vergelijken met die van een raad van commissarissen van een onderneming. Prof. ir. W. Langeraar is aangesteld als algemeen directeur en het ligt in de bedoeling in ieder geval nog twee hoofden van afdelingen te benoemen tot (afdelings)directeur. De bevoegdheden en verantwoordelijkheden van directeurs moeten nog door het bestuur worden vastgesteld, maar het lijkt waarschijnlijk daarbij een presidentieel model te volgen. Wel zullen hoofden van afdelingen veel inspraak in het beleid hebben door middel van een directieraad (soort managementteam), waarin ook zitting hebben de leiding van de gelieerde Nijverheidsorganisatie TNO, Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation en de Stichting Nederlandse Scheepsbouwindustrie.

Het ligt in de bedoeling dat de hoofden van afdelingen in hun beleidsvorming en voorstellen geadviseerd worden door stuurgroepen uit het bedrijfsleven, zoals thans reeds bestaan in de vorm van researchpanels voor de operationeel-technische research. Het lijkt gewenst bovendien per onderzoekproject een kleine begeleidingscommissie uit het bedrijfsleven in te stellen als steun aan de betreffende NMI-functionaris bij de uitvoeringscontrole van het project.



UIT EN THUIS

Van mevrouw A. Maas, echtgenote van 4e Werktuigkundige J. W. Maas, die haar echtgenoot aan boord van de „Vasum” had vergezeld, ontvingen wij een verslag van een trip over Ceylon, die een groep opvarenden rond de jaarwisseling had gemaakt.

Alhoewel onbekend is wie de medegezonden foto's heeft gemaakt, is wel bekend dat de opnamen aan boord zijn ontwikkeld en vergroot, nota bene in een door enkele opvarenden zelf samengestelde donkere kamer.

Onze complimenten voor de „schrijfster”, de cameraman of -vrouw, alsmede de „doka”-werkers.

Dagtocht op Sri Lanka (Ceylon)

Zondag, 30 december, lagen we in de haven van Colombo aan de boeien, te wachten tot er ruimte was aan de steiger. 's Middags kwam er een man aan boord, die tochten organiseerde over Ceylon. Nog dezelfde avond hadden we al een hele club van enthousiastelingen voor een dagtocht over dit eiland. Door een leuke regeling onderling, in verband met het lopen van de wacht, stonden we de volgende ochtend om half zeven langs de railing en werden we per bootje naar de wal gebracht, waar reeds een autobus ons stond op te wachten.

Via de enige hoofdweg over Ceylon, lieten we Colombo achter ons liggen en reden we richting Kandy (vroeger de hoofdstad van Ceylon). Opvallend was het ontzettend drukke verkeer op Ceylon; tussen de luid toeterende auto's en bussen door, sukkelden wagens met karbauwen rustig voort. We kregen vanuit de bus geweldige panorama's te zien. Langs de weg wa-

ren o.a. veel rijstvelden, ananasplanten en bananenplanten te zien en de mooiste palmbomen.

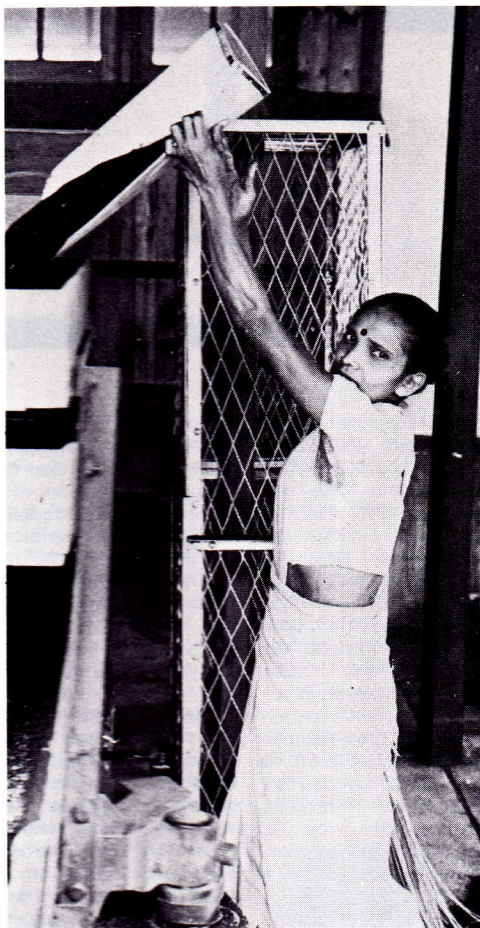
Nadat we in een leuk restaurantje hadden ontbeten en het graf hadden bezichtigd van de vermoorde president Bandaranaike, kwamen wij bij een pottenbakkerij, waar jonge meisjes bezig waren met het bakken en bewerken van o.a. lampekappes, vazen en potten. Voor één daalder kon men al een mooi opengewerkt lampekappje kopen. Spotgoedkoop allemaal en ze waren er heel wat uurtjes voor aan het werk.

Verder gereden kwamen we bij rubberbomen aan, waar we weer uit de bus zijn gegaan en het aftappen hebben kunnen zien van de latex. Vanzelfsprekend kwamen we, na weer wat kilometers verder te zijn gereden, terecht bij de rubberfabriek, waar we het maken van de rubber hebben kunnen zien, van de latex tot aan de balen rubber toe, die gereed lagen voor de export. Naast de rubberfabriek stond de theefabriek, waar we de echte Ceylonese thee hebben zien bereiden tot in de theekisten, ook voor de export.

Na deze interessante bezichtigingen gingen we verder op weg naar de Royal Botanic Gardens, maar voor we hier aankwamen stopten we nog twee maal. Allereerst bij een brug, waar we uitkeken op de Mahaweli Ganga rivier, de langste rivier op Ceylon. Langs deze rivier stond een aantal bomen, waarin ontzettend veel „vliegende honden” hingen (de vliegende hond is familie van de vleermuis, alleen zijn ze groter). De bevolking van het dorpje daar vlakbij, kwam met deze dieren bij de bus en probeerde ze aan ons te verkopen. Ook scho-



ten ze een vuurpijltje af om de dieren in de bomen te doen schrikken en weg te laten vliegen. Ook hiervoor vroegen ze geld, want rijk is de bevolking op dit eiland niet, erg arm, naar wat wij zoal rondom ons hebben gezien. Na deze belevenis moesten we met de bus een kleine bergpas over, maar voor de bus was het allemaal een beetje te veel en de motor was aardig warm gedraaid, zodat we op het hoogste gedeelte van de pas zijn gestopt. Hier was namelijk een plaats, waar de motor kon worden afgekoeld hetgeen werd gedaan door ijskoud bergwater over de motor te laten lopen. De damp sloeg eraf! Maar van deze plaats hadden we een prachtig uitzicht over het dal en hebben we de Bijbelberg kunnen bewonderen. Deze berg valt op door de vierkante top. Nadat de motor van de bus voldoende was afgekoeld, reden we verder en kwamen we bij de botanische tuinen, waar we een paar uur hebben rondgewandeld. In deze tuinen groeiden allerlei soorten kruidenbomen, zoals kaneel-, nootmuskaat-, kerry- en vanillebomen, geweldig. Er groeiden ook prachtige planten en uiteraard orchideeën, die in een speciale kas worden gehouden. Na deze wandeling kregen we een lunch aangeboden en maakten we een echte Ceylonese maaltijd mee, die hoofdzakelijk bestond uit rijst met vis in heel sterk gekruide sausjes en vooral veel kerrysaus. We waren inmiddels net buiten de stad Kandy gearriveerd. Na de Ceylonese maaltijd zijn we naar de olifanten gereden. Deze dieren werken 's morgens in het bos voor het zware werk en in de middag worden ze voor toeristen gebruikt en krijgen ze een heerlijk bad in de ri-



Een Ceylonese vrouw bij de sorteermachine, waar de thee in 4 kwaliteiten wordt gesorteerd.

vier. Natuurlijk hebben we allen een ritje op de olifanten gemaakt en na afloop hiervan kregen ze het dagelijkse bad in de rivier en werden ze door hun baas afgeschrobt, heerlijk languit liggend.

Na al deze bezienswaardigheden was het alweer eind van de middag geworden en moesten we langzamerhand weer de terugweg naar Colombo nemen, maar eerst zijn we dan toch nog even door Kandy gereden, welke stad aan een prachtig meer ligt en waar een mooie tempel is te bezichtigen, maar jammer genoeg was hier geen tijd meer voor.

Op de weg terug naar Colombo zijn we nog in kleine dorpjes langs de hoofdweg een paar keer gestopt en er doorheen gewandeld en ook zijn we nog even bij de pottenbakkerij terug geweest en kregen we de gelegenheid het een en ander van dit prachtig handwerk te kopen. Vooral de opengewerkte lampekappes waren in trek; deze werden later in enkele hutten aan boord opgehangen en verspreidden er een gezellig licht.

Om negen uur in de avond waren we in Colombo terug en kregen we in een Chinees restaurant een diner aangeboden met veel krab en garnalen. Om elf uur, oudejaarsavond, stapten we weer aan boord. Tegen twaalf uur middernacht werd deze, voor ons een onvergetelijke en gezellige dag, door alle schepen in de haven van Colombo uitgeblazen en gingen we luid feestend het nieuwe jaar in!

Heel vaak hoor je zeggen: „Ben jij met een zeeman getrouwd, hoe kun je?” Dan lach ik maar eens en haal mijn schouders op. Eens heb ik dezelfde instelling gehad; ik heb er zelfs de verkering met mijn man voor verbroken. „Ik heb geen zin om een zeemansvrouw te worden”, waren mijn woorden. Maar iedereen weet, dat de aanhouder wint, en een aanhouder was mijn man. Na een paar jaar kwam hij weer eens langs en vroeg me mee uit. Van het een kwam het ander en voor ik het wist, zat ik tegen een toekomst als zeemansvrouw aan te kijken.

Het is me niet gemakkelijk gemaakt, want zoals een zeer bekend gezegde luidt: „De officier wikt, maar de Shell beschikt”. Zo was het ook bij ons vaak genoeg. De ene keer kon je de teleurstelling gemakkelijker verwerken dan de andere keer, maar je leert in de loop der jaren je bij de beslissingen van de Maatschappij neer te leggen.

Wanneer ik terugkijk op mijn leven als zeemansvrouw, dan is het me (ondanks enkele teleurstellingen) meegevallen. Je gaat samen met je man zoeken naar de mooie kanten van dit leven. Wij hebben ze gevonden, die mooie kanten, en wel daar waar de meeste mensen niet kijken. Ze zien alleen de „eenzaamheid” van de vrouw, verder niets. Ik zie het anders. Wij hebben nooit ruzie; meningsverschillen worden met een mop opgelost of uitgepraat. We hebben geen tijd voor ruzie, want voor je het weet, zit het verlof er al weer op. Deze situatie ga je pas ten volle waarderen, als je ziet hoe harmonieus je kinderen kunnen opgroeien in vergelijking met kinderen van kennissen en vrienden, waar wel ruzie is. Deze harmonie blijft aanwezig, ook al is je man ver weg. Het maakt je leven rijker en leidt ertoe, dat je de eenzaamheid beter kunt dragen. Die eenzaamheid voel ik ook wel eens, maar gelukkig hebben we veel vrienden en kennissen die (in dit geval gelukkig) veel medelijden met me hebben en me wel willen troosten. Ik probeer van alles de zonnige kant te zien, want wat heeft een man aan een zenuwvrouw als hij thuis komt. Voor mij gold vroeger: „Wat de boer niet kent, dat eet hij niet”. Ik heb het onbekende leren verwerken en het is me goed gekomen.

Ondineke

Abonnementsgelden

Inhouding abonnementsgelden 1974 voor personeelsbladen OLIE en SHELL MAGAZINE is voor wat betreft het varend personeel, opgenomen in de gagespecificatie van maart 1974.

Voor onze gepensioneerden zal dit geschieden in de pensioenen van april 1974.



Sleep

Het was om half tien in de ochtend van 14 december, dat aan boord van de „Venassa” van Shell Tankers (U.K.) Ltd. in de Thyreense Zee rookwolven werden waargenomen, afkomstig van een schip dat op ongeveer 5 mijl afstand in brand scheen te staan. Het bleek een geladen schip van ongeveer 1.000 ton te zijn, dat reeds door de opvarenden was verlaten.

Dezen bevonden zich in een roeisloep en een opblaasbaar vlot, die op enige afstand van het brandende schip rondredven. Met de „Venassa” werd zodanig gemanoeuvreed dat alle drenkelingen konden worden opgepikt, waarna de tanker een kijkje dichterbij ging nemen. Het bleek de „Alba Sicula I” te zijn, waarvan het achterschip in lichterlaaie stond. Volgens de gezagvoerder die ook onder de geredden was, bevonden zich geen explosieve stoffen of voorwerpen aan boord van het door hem verlaten schip, waarop aan boord van de „Venassa” werd besloten een reddingspoging te wagen. Volgens de hoofdwerktuigkundige en 1e stuurman van de Shell-tanker, die met de motorboot voorzichtig een kijkje nog dichterbij waren gaan nemen, was er een mogelijkheid het schip op sleeptouw te nemen. Dit vooral omdat het achterdek onder water stond, zodat de brand in de machinekamer vanzelf zou uitwoeden. Dit was ook inderdaad het geval, zelfs al voordat de sleeptros was vastgemaakt.

Terwijl de in totaal acht Italiaanse opvarenden van de „Alba Sicula I” op verhaal kwamen — er was niemand gewond, wel waren al hun eigendommen aan boord van het schip gebleven, behoudens dan de scheepspapieren, die de gezagvoerder stevig onder zijn arm geklemd hield — gingen twee officieren en drie scheepsgezellen van de „Venassa” per boot naar het brandende schip, klauterden op het

voorschip, waarna een sleeptros werd uitgebracht naar de tanker. Om 13.00 uur begon de sleep naar Napels, dat op ongeveer 100 mijl afstand lag. Aanvankelijk was het weer goed, zodat 33 omwentelingen konden worden gemaakt, waarmee uiteindelijk een snelheid van 5 knoop werd bereikt.

Echter in de nacht begon het aanzienlijk slechter te worden, tot windkracht 7-8, met zware zee, waardoor de sleep steeds meer zorgen baarde. De vijf „Venassa”-opvarenden aan boord van het gesleepte schip hadden het hard te verduren. Aanvankelijk hadden ze beschutting onder een tentdoek, doch door de rukwinden woei dit over boord, waarna zij op het voorschip aan weer en wind waren blootgesteld.

Bovendien moesten zij de situatie nauwkeurig in de peiling houden, hetgeen vooral problemen dreigde te geven toen de „Venassa” vaart moest minderen en de sleepverbinding alle aandacht vroeg. Met behulp van een handie talkie werd contact tussen de twee schepen onderhouden, hetgeen de twee officieren en drie scheepsgezellen aan boord van de „Alba Sicula I” in ieder geval nog een geruststellend

gevoel gaf. Toch was het met een zucht van verlichting dat de beide schepen omstreeks 08.15 uur bij Napels arriveerden, al werd de opluchting weer gedempt door de afwezigheid van een sleepboot waarom dringend was gevraagd. Pas om kwart voor tien kwam een loodsbootje, gevolgd door een grote slesper, in zicht, met de havenmeester en verschillende autoriteiten, die aan boord van de „Venassa” gingen.

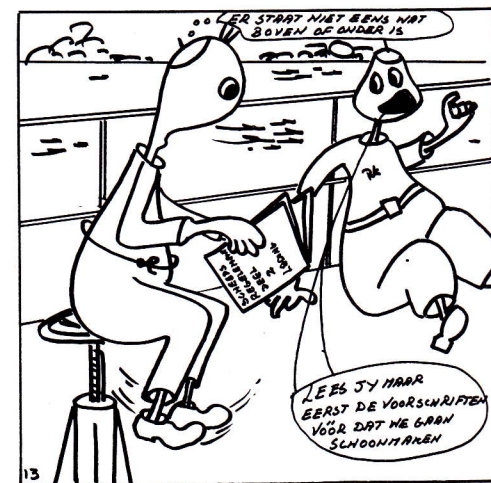
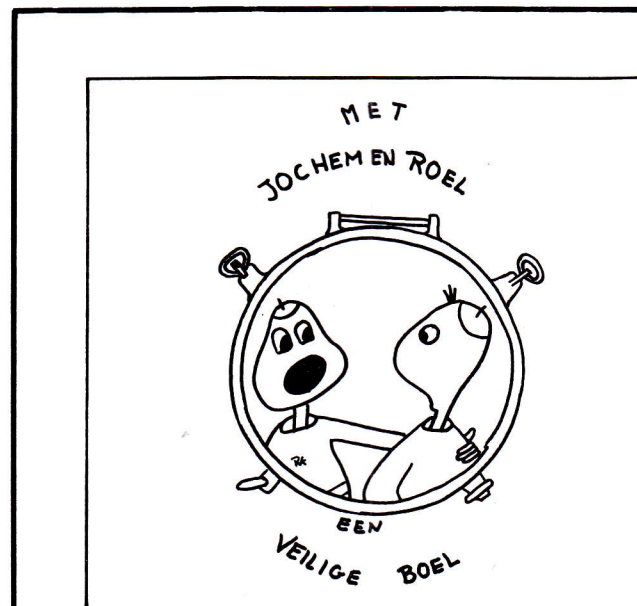
Ondertussen maakte de „Alba Sicula I” steeds meer water. De machinekamer was reeds voor meer dan tweederde gevuld en doordat de golven in de haven dwars over het schip sloegen, kwam er steeds meer bij. Het loodsbootje werd erop afgestuurd om de „Venassa”-bemanning van de „Alba Sicula I” te plukken, daar het er naar uitzag dat het schip toch nog in zicht van de haven zou zinken. Weliswaar probeerde de sleepboot nog vast te maken aan de „Alba Sicula I”, maar de eerste pogingen waren niet bepaald succesvol. Nauwelijks waren de vijf Shell-mensen van het schip af, of de „Alba Sicula I” ging — eerst met het achterschip — ten onder. De dapperen waren nog niet eens aan boord van

de „Venassa” teruggekeerd, of ook de boeg van de „Alba Sicula I” verdween onder water. Een bijzonder teleurstellende afloop, vooral omdat het zo in het zicht van de haven moest gebeuren.



Invoerrechten

Wij kunnen het er over eens zijn: niemand betaalt graag invoerrechten, en zeker niet onnodig! Onlangs werden wij geconfronteerd door onze agenten te Sydney met het volgende: in augustus en september jl. waren respectievelijk van de „Dallia” en de „Dione” een twaalf officieren aldaar afgelost. Blijkbaar hadden zij o.a. in hun bezit een radio, horloges, een cassette-recorder en een camera, ten aanzien waarvan zij bij het van boord gaan een douane-verklaring hebben moeten opmaken. De volgende dag zijn ze per vliegtuig gerepareerd, maar kennelijk hebben zij toen bij de douane niet aange-toond, dat de betreffende artikelen nog in hun bezit waren en dus weer werden uitgevoerd. Het resultaat is, dat er nu alsnog invoerrechten op moeten worden betaald, waarmee wij niet anders kunnen



In een poging de te verrichten handelingen ook te leren begrijpen, werd het hoofdstuk „tankschoonmaken” uit het scheepsreglement doorgenomen.

schoon schip

doen dan ze op de persoonlijke rekening van betrokkenen te boeken. Een nare zaak — want wij zijn ervan overtuigd, dat er geen sprake van invoer in Australië is geweest. Maar hoe overtuigen wij de douane? Wij kunnen slechts langs deze weg een ieder nog eens nadrukkelijk waarschuwen om in dergelijke gevallen ervoor te zorgen, dat aan de vereiste formaliteiten wordt voldaan, ten einde onaangename verrassingen als hier bedoeld te voorkomen.



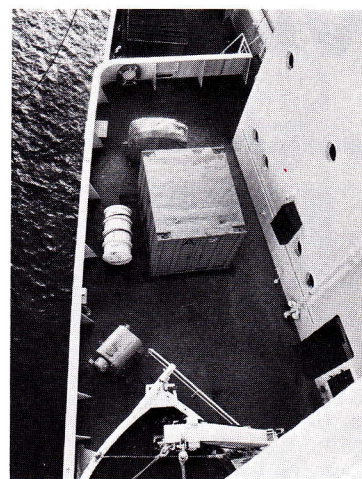
Shell Antwoord

Gezonden aan alle schepen is inmiddels de eerste uitgave van „Shell Antwoord”, zijnde de reacties van Shell Nederland B.V. op actuele vragen. Het ligt in de bedoeling om ook in de toekomst regelmatig uitgaven van „Shell Antwoord” aan de gehele vloot toe te zenden, terwijl op kantoor distributie per sectie zal plaatsvinden. Opname hiervan in dit blad is wel overwogen, doch aangezien „Tussen Schip en Ka” slechts eenmaal per maand verschijnt, zou de actualiteit — waarom het hierbij juist gaat — te veel in het gedrang komen.

Doe-het-zelvers

In 1973 hebben de gezamenlijke doe-het-zelvers in Nederland voor ongeveer 1,3 miljard gulden aan hun karweitjes besteed, een verdubbeling in vijf jaar. Deze stormachtige ontwikkeling is het gevolg van de sterke prijsstijgingen en de hoge kosten van arbeidslon. Ongeveer 29 pct. van de Nederlandse huisvaders verricht wel eens reparaties aan de auto, aldus een rapport dat over de doe-het-zelvers is verschenen. Met dit gegeven wordt rekening gehouden bij de samenstelling van het assortiment van artikelen voor de Shell Shops en er valt een geleidelijke verschuiving waar te nemen van een aantal technische artikelen die voorheen uitsluitend in de werkplaats voorhanden waren en die nu ook verkrijgbaar worden gesteld in de Shell Shops. Nieuw zijn onder andere de Shell Jumbo remblokken, die kunnen worden gezien als een uitbreiding van het assortiment waarin al waren opgenomen bougies, accu's, contactpunten, olie- en luchtfilters, V-snaren, autolampjes, enz. Ook ruitenwisserbladen zijn door Shell Nederland Verkoop in een nieuwe uitvoering op de markt gebracht.

Deze wisserbladen, onder eigen merknaam, zijn van uitstekende kwaliteit en uitsluitend verkrijgbaar in geheel zwarte uitvoering. Ze worden geleverd in 22 verschillende typen, waarmee ongeveer 90 pct. van de in Nederland rijdende personenauto's kunnen worden voorzien. Ze worden in dubbele verpakking geleverd, ten einde tegemoet te komen aan de wens van doe-het-zelvers die — zo leert de praktijk — vrijwel altijd van artikelen waarvan men er meer dan een gebruikt, precies het aantal kopen dat nodig is om volledig te vernieuwen; met andere woorden: 2 ruitenwisserbladen, 4 bougies, enz.



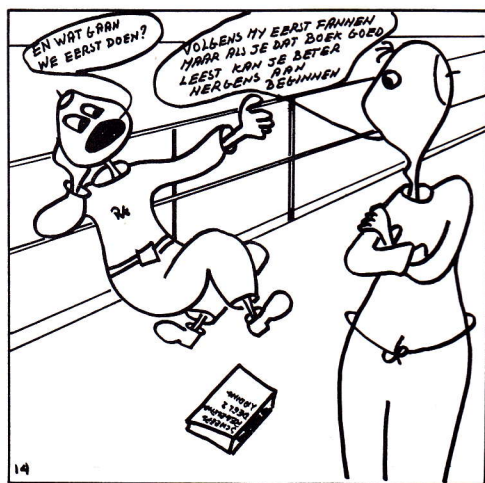
Vreemd

Het doet nog even vreemd aan, zo'n container op je dek. Maar alles went. Er zijn inmiddels al enkele schepen die op deze wijze zijn bevoorrad. Het uitpakken geschiedt wanneer het schip het dok heeft verlaten en weer operationeel is.



Tevreden

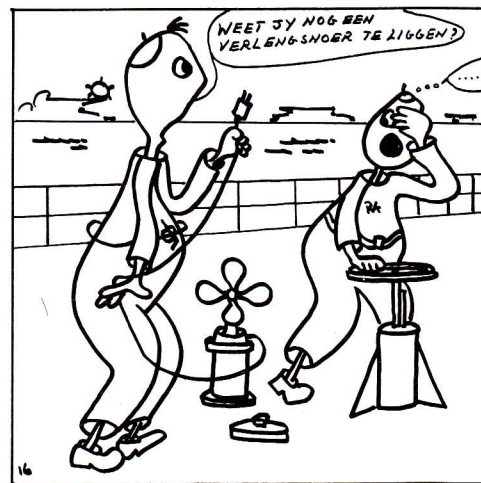
Zo elke dag komt er heel wat post binnen op ons kantoor. Brieven die om antwoord vragen, onderwerpen die diepgaande studie vereisen, problemen die moeten worden opgelost. En dan ineens... een briefkaart uit Athene, gericht aan de collega's van de sectie Scheeps officieren. Zonder afzender, maar wel met de aantekening: „Van een gelukkig en tevreden zeeman”. Kijk, dan sta je daar even bij stil. Niet alleen dat je je afvraagt van wie die kaart nu zou zijn, maar ook omdat het je het gevoel geeft dat er toch ook nog tevreden mensen op de wereld zijn.



Onze Jochem zag het allemaal niet zo erg meer zitten maar, zoals zal blijken, werden toch de juiste maatregelen genomen.



En je kan nu eenmaal Jochem best om een boodschap sturen...



Maar gebruik uiteindelijk wel de juiste apparatuur op de juiste plaats.

Vlootpersonalia

periode van 16 februari tot en met 15 maart 1974

Gehuwd:

- 26.2: H. F. Boekhoudt, bediende, met mej. G. Idema;
28.2: E. C. M. Verhamme, 5e wtk., met mw. A. M. Zwaal;
1.3: G. J. Gerritsen, 4e stm., met mw. R. Vielvoeye;
5.3: R. J. J. F. Zeegers, 2e stm., met mw. K. Looijen.

Geboren:

- 21.2: Herman Wim, zoon van J. H. Schurink, 3e stm., en mw. J. Schurink-Mulder;
27.2: Ingeborg Daniëlle, dochter van W. van der Graaff, 2e stm., en mw. A. A. van der Graaff-Rietdijk;
28.2: Maaïke, dochter van C. Parrel, 3e wtk., en mw. H. J. Parrel-Ouwerkerk;
1.3: Emiel, zoon van J. Klemann, 3e wtk., en mw. J. W. S. M. Klemann-Roodenburg;
1.3: Jacoba, dochter van J. B. van Opbergen, 3e stm., en mw. C. T. van Opbergen-van den Berg;
5.3: Margarita Cora, dochter van R. F. M. Driessen, 3e stm., en mw. C. Driessen-van Belzen;
5.3: Floortje, dochter van F. O. Schlüter, 5e wtk., en mw. J. C. T. Schlüter-Heerkens;
8.3: Rob, zoon van F. Blok, 3e wtk., en mw. A. Blok-Romeyn.
15.3: Linda en Andrea, dochters van M. Waalewijn, 2e stm., en mw. M. A. J. P. Waalewijn-van der Heijden.

Aflossingen:

- gezagv.: J. H. Korsen, J. H. A. Budding, W. A. Kleine, J. P. Jongbloed, C. Vessies, H. A. de Visser, M. G. C. Geerarts, E. H. Brameijer;
1e stl.: P. Snel, N. Venendaal, H. A. Kuling, W. Drost, J. Tebbenhoff, B. Ritman, G. Buma, R. Knol, C. R. Groen, D. M. Mos, R. A. Kattenburg Schüler, A. H. van Haaften, R. van Westendorp, W. Kalkman;
2e stl.: W. J. Stoker, R. Hagen, R. P. Jager, D. M. Alderlieste, F. G. Franken, D. C. Tazelaar, J. Wassenaar, W. F. van der Lei, J. Korving, R. W. Overdijkink, B. J. H. Wortelboer;
3e stl.: W. J. Netelenbos, J. A. Koenraad, J. S. de Vos, L. A. H. Vader, J. Houtkamp, R. F. M. Driessen, E. J. Frölich, J. de Nes, T. T. Rison, C. Kamminga;
4e stl.: P. A. Vermolen, G. Vreugdenhil, P. N. van Duyn;
radio-off.: J. H. A. van Muylwijk, C. J. M. Mullaart, P. W. Veygen, D. Koelemey, J. P. Bijl, J. de Groot, T. Marcusse, A. J. Hamaker;
hfd.wtk.: O. K. Nicolai, B. Veldhuis, J. van der Schee, J. D. Donken, C. G. Pusch, G. Braak, G. W. van Essen, C. Pietersen, F. L. Alexandre;
2e wtk.: E. Aanen, J. P. Kalkman, J. Kruyssen, H. Brand, F. Bakker, G. de Goede, A. Houwaard, D. Smit, F. de Roos, A. Sloot, B. Oudkerk;
3e wtk.: K. Verf, R. Smits, J. W. van Velze, A. Vis, F. D. Dieleman, L. Timmer, F. C. Sant, J. W. Goëtjes, T. Scholte, L. F. Kruyt, P. H. Bakker, H. G. W. Meijer;
4e wtk.: J. Slagter, H. Smeding, B. van Os, M. J. C. Broeders, P. C. de Wit, H. E. Engels, J. P. van de Water, A. G. A. de Graaf, R. J. Rodolf, H. van de Water, C. J. J. de Vos, P. A. van Splunter, P. Naaktgeboren, W. K. de Voogd;
5e wtk.: A. H. A. M. Molenaar, J. Esselman, H. Sterrenburg, G. H. Willems, G. Bijvank, W. Rijnveld, E. J. Genemans, A. J. Zon, M. van Bethlehem, H. L. Hendrison, G. Batenburg;
sch.voorman: C. Voorspuy;
sch.vakman I: F. A. Nijhuis, J. M. H. Siepers, F. J. Trijselaar;
sch.vakman II: H. P. M. Oosterveer;
sch.gezel a/w: D. Worseling, A. A. van Klei, G. H. Wessel, H. van Ieperen, J. J. de Bruin, W. de Graaf, M. Kumentas, G. Baak, M. ten Kate, P. Luyten, E. M. Krakowczyk, J. J. v. d. Kley, R. F. Huysers, W. J. Evers, P. C. Breusers, C. J. Dudok, P. E. Oosterhof, P. Nobel, H. A. Schot, F. Oostdijk, E. P. Kesauly, P. J. Mirrer, P. Fokker, G. J. C. Dudink, L. Huisman;
aank.sch.gezel a/w: R. J. Koot, J. A. A. Hooghiemstra, W. Kuipers, L. M. F. Thomassen, J. W. Wolters;
hoofd voeding: H. W. J. van Haarst, G. van Driel, J. H. van Elteren;
wnd. hoofd voeding: G. Slenema;

sch.kok: W. v. d. Korf;

aank.kok: R. Vermeulen, E. Kost;

hoofd bediende: J. L. F. Romen, O. H. Noorman, F. v. d. Heyden;

bediende: T. F. van Anraat, J. A. Schuiten, F. W. A. van Deursen, C. M. Vervloet, A. R. Tanasale, J. de Vries, H. A. Gard, H. M. Kok, R. Bakker, N. G. Wehrmann;

bediende(a/d): A. Stedehouder, H. H. M. Bomhof, F. Salome;

Kokmaat: D. H. Beusekamp.

Tewerkstelling en overplaatsingen:

m.s. ACILA: 2e stm. W. C. Moll, 3e stm. M. A. F. Wanders, 2e wtk. C. P. de Waard, 4e wtk. F. van den Boogaard, 5e wtk. W. J. Adema, radio-off. G. van Leeuwen;

m.s. ACMAEA: wnd. 4e wtk. P. Versluis, radio-off. A. van der Graaff;

m.s. ACTEON: 2e wtk. C. Hemmer, 3e wtk. J. A. M. Leer;

s.s. ARCA: 1e stm. W. O. Kooi, 3e wtk. C. G. van der Zwet, 4e wtk. E. L. F. Nijhuis, 5e wtk. J. C. van Beinum;



IN MEMORIAM

Op 7 maart 1974 werden wij opgeschrikt door de telegrafische mededeling van het s.s. „Marisa”, dat scheepsgezel a/w H. A. de Ruiter om circa 14.40 uur GMT aan boord werd vermist. Aangenomen moest worden dat de heer De Ruiter overboord was geraakt tijdens de vaart van de „Marisa” in de Atlantische Oceaan, circa 200 mijl ten Noorden van de Canarische eilanden.

Na de vermissing werd onmiddellijk alarm geslagen. Aan de intensieve zoekactie op zee die onmiddellijk werd ingezet, werd door nog 4 andere schepen deelgenomen, doch dit alles heeft helaas niet mogen baten. Nadat alle pogingen hem te vinden vruchteloos waren gebleken, moest met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid worden aangenomen, dat Henk de Ruiter door verdrinking om het leven is gekomen. Hij trad 16 oktober 1970 in onze dienst en bereikte de leeftijd van 32 jaar.

Wij verliezen in hem een prettige medewerker, die alom — zowel door zijn superieuren als door zijn collega's — zeer werd gewaardeerd. Onze gedachten gaan uit naar alle nabestaanden, die dit smartelijke verlies moeten verwerken. Wij wensen hun de kracht toe dit met berusting te kunnen dragen.

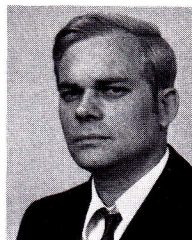
IN MEMORIAM

Op 3 maart jl. is overleden de heer G. Kris, oud-gezagvoerder der Maatschappij. Hij bereikte de leeftijd van 76 jaar. De heer Kris verliet de dienst der Maatschappij op 1 mei 1951 met pensioen, na ruim 32 dienstjaren.

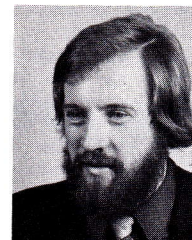


10

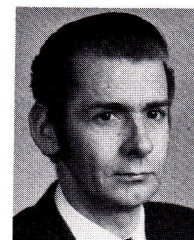
Onze vlootjubilaren



J. Tebbenhoff
2e stm.
1964-21.4-1974



H. Bijvank
2e stm.
1964-23.4-1974



P. T. Post
sch.gezel a/w
per 26.2-1974

m.s. CAMITIA: 1e stm. H. Steenstra, 3e stm. J. J. Honders, 4e stm. G. J. Krone, 5e wtk. A. J. Ruikes, II.wtk. J. de Wit, II.wtk. J. J. Timmermans, radio-off. H. J. Mouton;

s.s. CAPILUNA: sch.gezel a/w M. A. van Dijk, W. Pronk, W. M. v. d. Poel, D. Bergen, G. Buys, J. B. v. d. Heuvel, J. Lakkerwa, aank.sch. gezel a/w A. ten Brinke, H. E. A. v. d. Sluis, bediende C. J. de Graaf, bediende (a/d) M. L. Baas, koksmaat C. A. Breederland;

s.s. CAPISTERIA: hoofd voeding L. H. H. L. Leithhuysen;

s.s. CAPULONIX: 1e stm. P. C. Rakké, radio-off. L. de Groot, sch.vakman I R. W. van Rooyen, sch.gezel a/w P. Raams, wnd. hoofd voeding T. T. Bouma, aank.kok A. J. J. N. Advocaat, bediende H. Wezenaar, bediende (a/d) H. Wilkes;

m.s. CINULIA: wnd. 1e stm. C. L. Heijboer, wnd. 2e stm. K. P. Biesiot, 4e wtk. D. H. J. de Vries;

m.s. CRANIA: gezagv. P. de Regt, 4e stm. B. van Gulpen, 5e wtk. J. P. de Visser, 5e wtk. P. H. Sibbes, II.wtk. J. Splinter, capataz C. Alfonso Cela, man.esp. E. Gallego Costas, 2o man. A. Lago Alvarez, mar.int. O. Alonso Lopez, P. Arufe Vidal, R. Carneiro Valverde, M. Fajo Misa, J. Gomez Albor, P. Gonzalez Perez, F. A. Moreira Vinas, J. Soage Vieitez, J. Vidal Pereira, 2o mar.int. M. Caldas Almuster, J. J. Seoane Ferverza, coc. C. Lopez Casqueiro, cam.may.do. M. Campaño Chedas, cam. R. R. Freire Ferreira, J. Santome Cañedo, cam. (trip) J. Rodriguez Rodriguez;

m.s. DALLIA: 1e stm. L. A. Groendijk, hfd.wtk. N. W. Groen;

m.s. DAPHNE: wnd. 2e wtk. J. W. van der Plas, sch.vakman II J. P. de Landes, sch.gezel a/w G. A. Bleiksloot, A. van Sloten, D. Rovers, aank. sch.gezel a/w P. de Wit, L. H. M. Konings, hoofd bediende D. J. Bakker, bediende G. C. Pfennings, D. E. Hertig, aank.kok G. Veldhuis;

m.s. DIADEMA: 1e stm. C. P. Schoenmakers, wnd. 3e stm. F. W. Roëll, II.stm. P. J. H. van Loenhout, 5e wtk. R. Schokker, II.wtk. J. M. M. Selders, capataz J. Perez Perez, man.esp. J. Lago Alonso, 2o man. H. Col-lazo Gonzalez, M. Docampo Rial, mar.int. J. Duran Rodriguez, J. Farina Cacabelos, A. Garcia Dominguez, J. M. Misa Gonzalez, E. M. Perez Agra, S. Perez Rebouras, J. Rajo Fernandez, J. A. Villar Alonso, 2o mar. int. J. C. Perez Perez, G. Suarez Tajas, coc. A. Gonzales Montes, J. Amoedo Otero, M. Barbosa Lopez, C. Magdaleno Gonzalez, cam (trip) A. Perez Martinez;

m.s. DILOMA: gezagv. W. T. Spier, II.stm. F. H. C. Bakker, II.stm. D. van der Heul, 3e wtk. A. Verwey, II.wtk. S. H. Schoustra, II.wtk. K. Vis;

m.s. DIONE: 3e stm. J. K. Terpstra, II.stm. R. T. R. Hortulanus, II.stm. D. Lodewijk, II.wtk. B. E. Broekhuysen, II.wtk. C. P. J. de Hond, mar.int. M. Carneiro Marquez, J. M. Lage Muinos, D. Bouza Alonso;

m.s. DOSINA: hfd.wtk. J. van der Stel, 2e wtk. G. J. van Eijk, 4e wtk. P. G. Venema, 5e wtk. A. H. L. Ludekuse;

m.s. FULGUR: hfd.wtk. D. Gooris, 3e wtk. B. R. Verhoog;

s.s. KABYLIA: 2e wtk. C. W. H. van Holthuysen;

s.s. KALYDON: wnd.gezagv. H. G. Willemsen, 2e stm. M. Groothuis, 3e wtk. F. A. J. Boot, 5e wtk. R. M. Eebes;

s.s. KARA: 2e stm. L. Kazemier, 3e wtk. W. B. Grund, 5e wtk. J. L. B. de Bruin;

s.s. KATELYSIA: 3e stm. J. Verdoorn, 5e wtk. H. A. H. van de Wal;

s.s. KELLETIA: gezagv. P. G. C. M. Passieux, 3e wtk. T. P. M. Westhuis, wnd. 4e wtk. T. J. R. Eggink, 5e wtk. C. W. Ards;

s.s. KERMIA: II.stm. M. Hofman, wnd. 4e wtk. F. M. van der Straten, II. wtk. J. A. de Ruyter;

s.s. KHASIELLA: wnd. 2e stm. J. M. E. Korteweg, wnd. hoofd voeding J. J. Dalmayer;

s.s. KOPIONELLA: gezagv. G. F. de Boer, 1e stm. H. van Slegtenhorst;

s.s. KORATIA: hfd.wtk. A. de Boer, 5e wtk. P. H. Veldhoen;

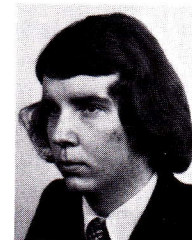
s.s. KOROVINA: 1e stm. J. S. Schregardus, 2e stm. M. van den Belt;

s.s. KOSICIA: hfd.wtk. S. A. Verhage, 3e wtk. R. R. Brouwer, wnd. 4e wtk. L. J. Stam, 5e wtk. B. Groenboom;

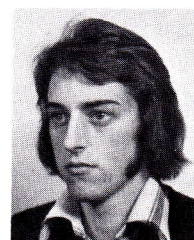
s.s. KRYPTOS: II.stm. D. van der Vegte, 3e wtk. J. A. Starreveld, wnd. 4e wtk. W. Willems;

s.s. KYLIX: 3e stm. H. den Ouden, 4e stm. T. Krook, wnd. 4e wtk. A. M. Vink;

In dienst getreden vloot- personeel



J. A. de Ruijter
II.wtk.
per 23.2-1974



K. Vis
II.wtk.
per 11.3-1974

Aan de bemanning van het s.s. „Macoma”

Mede namens zijn dochtertjes en allen die hem toegenezen waren, wil ik u danken dat u mijn broer, G. A. Mathijssen, die op 2 januari overboord is gevallen, alle mogelijke hulp hebt willen geven die op dat moment mogelijk was.

Dit te weten is een troost voor ons, die van hem hielden. Nogmaals onze oprechte dank.

Namens de familie,
V. C. Groen in 't Wout-Mathijssen
Uithoorn

s.s. LOVELLIA: II.stm. L. van Doren, II.stm. W. J. van Heesen, wnd. 4e wtk. J. H. L. Baris, ass.wtk. A. Korf, radio-off. K. Keizer, sch.gezel a/w D. A. Emanuels, jongen a/w J. V. Clemencia, E. N. M. Martina;

s.s. MARINULA: gezagv. G. P. Paulussen, 1e stm. H. N. A. Snel, 2e wtk. F. W. Gakes, 3e wtk. J. B. H. de Glopper;

s.s. MARISA: 1e stm. J. P. Hendriks, II.stm. P. L. van der Vos, II.stm. M. Ponsen, II.stm. J. Teertstra, 2e wtk. C. J. den Hollander, 5e wtk. H. C. Nagelkerken, 5e wtk. E. J. van den Brink, II.wtk. J. J. van Emmerik, sch. vakman II F. A. B. Minderhoud, sch.gezel a/w E. L. Boldewijn, bediende (a/d) J. C. Keegel;

s.s. METULA: 1e stm. L. J. Hirs, 2e stm. P. T. M. de Jonge, 3e stm. G. W. Geesink, 4e wtk. A. Storm, 5e wtk. P. van Santen, aank.kok G. H. H. Lammers, hoofd bediende H. Domselaar, bediende A. Jansen, D. van Ginkel;

m.s. NISO: 1e stm. J. S. de Jong, 5e wtk. P. J. Steevensz, capataz M. Santome Santome, man.esp. E. D. Francisco Quiroga, mar.int. A. Diz Casanovas, R. Fernandez Piñeiro, J. Giraldez Rodriguez, J. Lopez Pena, M. Pensado Doldan, F. Perez Fernandez, U. Riobo Riobo;

s.s. ONDINA: 1e stm. C. A. Koppendraaier, 3e wtk. R. J. Doorneveld, 5e wtk. W. T. van Leeuwaarden, 5e wtk. P. van Noort;

s.s. ONOBA: 3e wtk. K. Elshout, 5e wtk. J. J. M. G. Tervoort;

s.s. PATRO: wnd. 2e stm. J. W. Hendriks, II.stm. R. J. M. van Keken, 3e wtk. R. Lenz, wnd. 4e wtk. W. I. van der Burght, 5e wtk. M. J. Bakker;

- s.s. PHILIDORA:** 1e stm. W. Bosma, 3e stm. B. M. Stubbe, II.stm. P. C. Mink, II.stm. H. Reiling, 2e wtk. G. G. Wolsink, 3e wtk. E. S. Petrusma, 5e wtk. R. L. Rader, II.wtk. N. C. van den Heuvel, II.wtk. J. Meeldijk, sch.vakman I. P. A v. d. Hoek, L. v. d. Velden, sch.gezel a/w W. J. Brandwagt, F. G. M. van Kleef, R. de Groot, F. Kromjongh, wnd. hoofd voeding G. S. Sinnema, sch.kok C. v. d. Wildt, bediende H. J. Denies, E. E. Louwerse;
- s.s. PHILINE:** gezagv. P. B. Hibma, 2e wtk. G. J. Leussink, 5e wtk. W. de Beer jr., sch.gezel a/w R. E. Riedewald;
- s.s. PHILIPPIA:** gezagv. M. Zuilhof, 2e stm. R. Agema, wnd. 2e wtk. F. A. M. Vergroesen, sch.gezel a/w P. J. M. van Dillen, W. Stremme, F. L. Brocx, S. W. de Boer, B. Benjamins, H. J. F. Stoffers, H. Hendriks, aank.sch.gezel a/w S. R. Veenema, J. H. Scholte-Aalbes, hoofd bediende D. Seip, bediende R. Jacobs, P. J. Gijse, aank.kok P. G. Vronik;
- s.s. SEPIA:** wnd. 1e stm. T. W. Scharrenburg, wnd. 2e stm. A. J. W. Rommes, 3e stm. D. J. Mittelmeijer, hfd.wtk. H. Bax, 5e wtk. R. J. W. Winkelhuis;
- s.s. VASUM:** gezagv. H. Unger, hfd.wtk. J. F. Spiering;
- s.s. VITREA:** 1e stm. J. B. P. Imming, 2e stm. R. G. de Haan, II.stm. S. I. van der Zee, 5e wtk. W. H. F. Leen;
- s.s. VIVIPARA:** wnd. 2e stm. R. A. Sweetnam, wnd. 2e wtk. J. A. Maassen, wnd. 4e wtk. L. M. Dijkhuizen, 5e wtk. A. W. Ros, radio-off. D. J. Vos;
- s.s. VLIELAND:** II.stm. C. T. J. van Oosten, II.stm. J. T. G. E. Kramer;
- s.s. ZAFRA:** 3e stm. C. van de Vrie, wnd. 2e wtk. W. Verhagen, 5e wtk. J. Schipper;
- s.s. ZARIA:** hfd.wtk. R. W. H. Buitenrust Hettema, wnd. 2e wtk. J. F. Vernooy, 3e wtk. J. E. A. Westerbeek.

Uit dienst getreden vlootpersoneel:

2e stm.: J. van der Klooster;
 4e stm.: H. de Vos;
 2e wtk.: M. de Boer, H. A. E. Wenas;
 3e wtk.: R. F. Schippers, A. B. P. Dill;
 5e wtk.: F. G. H. Budding, K. Koeten;
 sch.voorman: D. C. Kommers;
 sch.vakman II: C. R. Munz;
 hoofd voeding: A. Brugmans.

Terug van tijdelijke tewerkstelling „Shell International Petroleum Company Ltd.”:

1e stm: C. P. Schoenmakers.

Terug van tijdelijke tewerkstelling „Shell Tankers U.K.” (m.s. „Naticina”):

1e stm.: J. C. Aartsen.

Terug van tijdelijke tewerkstelling „Shell Tankers B.V. - walorganisatie”:

hfd.wtk.: D. Gooris.

Over in permanente dienst „Shell Internationale Petroleum Mij.” Den Haag:

gezagv.: ir. L. Brink.

Over in tijdelijke dienst „Shell Petroleum Company” Brunei:

1e stm.: M. A. Messelaar.

Tijdelijk tewerkgesteld „Shell Tankers U.K.” (m.s. „Naticina”):

1e stm.: L. A. Veer.

Wederom in dienst per 13.3.1974:

5e wtk.: H. R. P. Tesser.

Aangesteld als:

gezagv.: B. C. Visser;
 4e stm.: G. J. Krone, T. Krook;
 hfd.wtk.: J. van der Schee, F. L. Alexandre;
 5e wtk.: W. J. Adema, H. J. de Bordes, B. C. de Kubber;
 wnd. hoofd voeding: J. J. Dalmayer, T. T. Bouma.

Behaalde diploma's:

1e stuurman G.H.V.-th.: F. Kuyt;
 2e stuurman G.H.V.: M. A. F. Wanders, F. Hogenbirk, G. W. Geesink, A. J. W. Rommes, H. den Ouden, J. Verdoorn, B. W. Bakker;
 2e stuurman G.H.V.-th.: J. A. M. Sneek, H. J. Lenstra, R. A. Reddering, C. B. Slieker;
 3e stuurman G.H.V.: G. J. Krone, T. Krook;
 „B”: E. S. Petrusma, F. C. Koens, J. A. M. Leer;
 „A/B-th”: J. J. M. G. Tervoort, W. de Beer Jr., C. W. Ardts, A. W. Ros, W. J. Adema, C. J. Jongkind, J. H. A. Schulten, J. P. de Visser;
 „A”: J. Keij, P. J. W. Hoogendoorn, P. Mulder;
 „MVD”: H. J. de Bordes, B. C. de Kubber.



Bruidspaar van de maand

Onze speciale gelukwensen gaan deze maand naar een „oliestelletje”. Op 28 februari jl. trad namelijk 5e werktuigkundige E. C. M. Verhamme op het stadhuis te Rhooon in het huwelijk met mej. A. M. Zwaal, die tot voor haar trouwen werkzaam was op kantoor bij Shell Nederland Verkoop.

Mutaties walpersoneel

in de periode van 11.2.1974 t/m 10.3.1974

Interne Mutaties

15.2: Mevr. H. Hofman-Poppens van DFF//4 naar DFP/3.

Geboren

12.2: Saskia, dochter van E. Verrips - DFP/3 - en Mevr. N. Verrips-Rutgers.

In de periode van 16 februari t/m 15 maart verschenen de volgende

vlootcirculaires

No.	Datum	Onderwerp
905	1.3.1974	Publiciteit
906	8.3.1974	Ankeren-VLCC's
907	12.3.1974	Gageschaal en overwerk tarieven Indonesische scheepsgezellen
908	13.3.1974	Schaderapport no. 102

tussen schip en ka

dertiende jaargang no. 8 — april 1974

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

Redactiecommissie:

A. de Coninck, D. Jongeneel, G. H. van Leeuwen, W. N. Wouters, voorzitter, 010-145144-2501

Administratie:

Mej. J. F. Schilt, toestel 2065
 Kopij in te zenden aan: Redactie „Tussen Schip en Ka”, p/a Shell Tankers B.V., Postbus 874, Rotterdam