



TUSSEN

DECEMBER 1975



## Bij de voorplaat

De kerstdagen naderen weer met rasse schreden, hetgeen voor de redactie aanleiding was op de voorpagina de decembersfeer grafisch uit te beelden. Enkele dagen na de Kerst, namelijk op 30 december a.s., vindt om 16.30 uur de gebruikelijke bijeenkomst plaats van het met verlof zijnd vlootpersoneel en het walpersoneel. Onze directeur, de heer Brouwer, zal bij die gelegenheid kort het woord voeren. Dit zal dan waarschijnlijk voor het laatst in de lunchkamer van het huidige Shell-gebouw zijn, want in de loop van 1976 verhuizen wij naar het nieuwe torenpand, waarna — hopelijk — meer ruimte voor dergelijke bijeenkomsten beschikbaar zal zijn dan tot nu toe het geval is geweest.

## Meevaren echtgenotes Europese onder-officieren

Besloten is uitbreiding te geven aan de faciliteit van het meevaren van de echtgenotes van de Europese onderofficieren.

Voortaan mogen Nederlandse en Spaanse scheepsvoorzieners en hoofden voeding altijd hun echtgenote laten meevaren, net als dit voor al onze officieren geldt. Voor de Nederlandse en Spaanse scheepsvakman I en II, alsmede de scheepskok geldt, dat deze regeling eveneens op hen van toepassing is nadat zij 1 jaar dienst op onze schepen hebben volbracht.

Evenals dit voor de officieren het geval is, dient wel tevoren toestemming aan de gezagvoerder te worden gevraagd, die bij zijn beslissing mede rekening zal houden met de beschikbare accommodatie.

## Groepsresultaten derde kwartaal 1975

Het tussen de Koninklijke en Shell Transport te verdelen netto-resultaat over het derde kwartaal van 1975 bedroeg pounds 217 miljoen, 29 pct. lager dan de pounds 304 miljoen over het derde kwartaal van 1974.

Over de eerste negen maanden van dit jaar bedroeg het netto-resultaat pounds 674 miljoen, vergeleken met pounds 872 miljoen over dezelfde periode van 1974.

## Mededeling

De heer J. van de Merwe, Chef van de sectie Accounting and Budgets (DFF/1), zal met ingang van 1 januari 1976 worden overgeplaatst naar Internal Audit Division — Netherlands van SIPM (IAD-N). Als zijn opvolger zal worden benoemd de heer E. J. Montfoort (ex Shell Nigeria). De heer Montfoort zal zijn werkzaamheden bij Shell Tankers op 1 december 1975 aannemen.

## Navegar juntos: ampliación de las normas para suboficiales europeos

Se ha decidido ampliar las posibilidades para los suboficiales europeos de hacerse acompañar de sus esposas en los viajes a bordo de nuestros buques.

De aquí en adelante, los capataces y los jefes del servicio de fonda de nacionalidad española u holandesa podrán, al igual que los oficiales — que ya tenían ese privilegio — llevarse a sus esposas en todos sus viajes. Del mismo privilegio disfrutarán los maniobristas especializados y los segundos maniobristas, así como los cocineros españoles y holandeses que hayan cumplido un año de servicio a bordo de nuestros buques.

En cada caso, sin embargo, los suboficiales interesados precisarán, los mismo que los oficiales, la autorización previa del Capitán, quien tomará su decisión teniendo en cuenta, entre otros factores, las facilidades de alojamiento disponibles.

## Shell praat mee over oprichting Saoedische rederij

De regering van Saoedi-Arabië heeft Saudinaft Corporation, Shell en de Engelse rederij P & O de wettelijk vereiste toestemming gegeven om te gaan praten over de oprichting van een gezamenlijke, maar zelfstandige scheepvaartmaatschappij onder de naam Saudinaft Tankers.

Als de besprekingen slagen, zal de maatschappij de komende maanden in Saoedi-Arabië worden gevestigd en volgend jaar eigen schepen onder Saoedi-Arabisch vlag gaan exploiteren. De nieuwe rederij zal zich bezighouden met het transport van aardolie en olieproducten.

Het is de bedoeling dat Saudinaft Tankers een beginkapitaal krijgt van 30 miljoen Saoedische Riyals. Aandeelhouders worden dan Saudinaft Corporation voor 53 procent, Shell en P & O elk voor 23,5 procent. Shell en P & O willen ook hun kennis inbrengen voor de training van de Saoedische staf, zowel te land als op zee.

## Shell en Krupp-Koppers

Sinds begin 1974 werken Shell Internationale Petroleum Maatschappij B.V. in Den Haag en Heinrich Koppers G.m.b.H. (thans Krupp-Koppers G.m.b.H.) in Essen (West-Duitsland) samen aan de ontwikkeling van een proces voor kolenvergassing onder hoge druk. Het resultaat van deze samenwerking is dat Deutsche Shell A.G. nu besloten heeft, een installatie te bouwen met een capaciteit van 150 ton/dag, om dit nieuwe proces te demonstreren.

Het ontwerp van de installatie is enerzijds gebaseerd op de kennis en ervaring die Krupp-Koppers heeft verkregen met het ontwerpen, bouwen en in gebruik nemen van de vele Koppers-Totzek-kolenvergassingsinstallaties die onder atmosferische druk werken. Anderzijds berust het ontwerp op de kennis en ervaring die SIPM heeft opgedaan met het ontwerpen van en werken met het onder hoge druk werkende „Shell gasification process” voor olie.

Het nieuwe Shell-Koppers-kolenvergassings-

## Verzoeken voor scheeps- informatie te bellen:

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	m.s. Cinulia	m.s. Felania	s.s. Kopionella	s.s. Meta	s.s. Philippia
m.s. Acila	m.s. Crania	m.s. Fulgur	s.s. Kosicia	s.s. Mitra	s.s. Viana
m.s. Acmaea	m.s. Dallia	s.s. Kalydon	s.s. Kryptos	s.s. Mytilus	s.s. Vitrea
m.s. Acteon	m.s. Daphne	s.s. Kara	s.s. Kylix	m.s. Niso	s.s. Vlieland
s.s. Arca	m.s. Diadema	s.s. Katelysia	s.s. Lovellia	s.s. Ondina	s.s. Zafra
s.s. Atys	m.s. Diloma	s.s. Kelletia	s.s. Macoma	s.s. Onoba	s.s. Zaria
s.s. Capiluna	m.s. Dione	s.s. Kermia		s.s. Patro	
s.s. Capisteria	m.s. Dosina	s.s. Khasiella			



proces onder hoge druk heeft de volgende kenmerken:

- vrijwel volledige vergassing van bijna elke kwaliteit steenkool en bruinkool
- geen vorming van bijprodukten
- grote capaciteit per installatie
- speciale milieutechnische voorzieningen.

De installatie zal worden gebouwd op een terrein van Saarbergwerke A.G. in Saarland, West-Duitsland.

In verband hiermee geeft Saarbergwerke A.G. technische en operationele assistentie.

De installatie, die in de loop van 1977 in bedrijf zal komen, wordt in opdracht van Deutsche Shell A.G. ontworpen en gebouwd door Krupp-Koppers. De totale investering in het project wordt geschat op rond f 60 miljoen.

Het proces zal in de toekomst vele toepassingsmogelijkheden hebben. Het geproduceerde gas kan worden gebruikt voor de productie van waterstof, „synthetisch” aardgas en gas voor de directe reductie van ijzererts, terwijl het ook gebruikt kan worden voor ammoniak-, methanol- en koolwaterstofsynthese. Een veelbelovende verdere ontwikkelingsmogelijkheid is het gebruik van het Shell-Koppers-proces voor elektriciteitsopwekking in een gecombineerde stoomturbine-/gasturbine-eenheid.

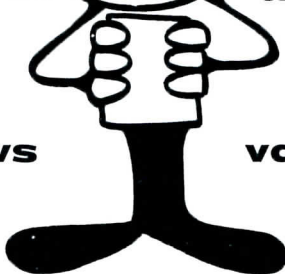
## Nationalisatie van Compania Shell de Venezuela

Shell-maatschappijen zijn al sinds 1914 in Venezuela werkzaam. De meeste concessies zouden in 1983 aflopen en in dat jaar ook zouden alle concessies en daarop betrekking hebbende activa zonder schadeloosstelling aan de staat terugvallen.

In de laatste jaren is gebleken dat de Venezolaanse regering dit proces wenste te verhaasten. Op 29 augustus tekende de president de nationalisatielwet, op grond waarvan alle olieconcessies en daarop betrekking hebbende activa per 31 december 1975 aan de staat zullen vervallen. De wet voorziet in een schadeloosstelling, die in het geval van Compañia Shell de Venezuela ongeveer 116 miljoen pond sterling zal bedragen en betaalbaar is in schuldbevoorwaarden met een looptijd van vijf jaar. Dit aanbod van de regering werd op 28 oktober 1975 door CSV geaccepteerd.

Alle andere grote concessiehouders hebben de schadeloosstelling eveneens aanvaard. Met ingang van 1 januari 1976 zullen de werkzaamheden in de concessiegebieden van CSV worden overgenomen door een staatsonderneming, Maraven, die onder beheer staat van Petroven, een nieuw opgerichte staatsoliemaatschappij. Bijna het gehele personeel van CSV zal in dienst van Maraven overgaan. CSV als zodanig zal bij de verdere werkzaamheden geen rol meer vervullen. De aanwezigheid van Shell in Venezuela blijft echter gehandhaafd door de belangrijke chemische vestiging van Shell Química de Venezuela en door het Caribisch Regionaal Centrum (CRC). Voorts bestaat de mogelijkheid dat Shell-maatschappijen een uitgebreid pakket technische diensten aan Maraven gaan verlenen en ruwe olie en olieprodukten van de nieuwe staatsonderneming zullen betrekken. De onderhandelingen hierover verkeren in een vergevorderd stadium.

# NOTITIE



Nieuws

van het verkiezingsbureau

Nu de datum 15 november, waarop de werknemersorganisaties uiterlijk hun kandidaten konden stellen, is verstreken, is de verkiezingsstrijd begonnen. Deze kandidaten zijn dus bekend.

1. Gesteld door de Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart voor:

### Groep A:

E. H. Brameijer, gezagvoerder  
D. Gooris, hoofd wtk.

### Groep B:

J. P. P. van Alebeek, 3e wtk.  
J. Baard, 1e stm.  
C. Castelijns, 5e wtk.  
D. Dankaart, 3e stm.  
W. v. d. Dobbelsteen, 4e wtk.  
C. P. Donken, 1e stm.  
P. N. van Duyn, 3e stm.  
C. Hemmer, 2e wtk.  
P. H. Jacobs, 3e stm.  
W. Kool, 5e wtk.  
F. S. Koolen, 5e wtk.  
M. J. van Loozen, 3e stm.  
M. Waalewijn, 2e stm.  
H. M. Westerveld, 2e wtk.  
A. G. M. Witten, 2e wtk.  
E. v. d. Zwaal, 3e stm.

### Groep C:

F. W. A. van Deursen, scheepskok  
C. F. v. d. Ende, hoofd voeding  
H. A. Groenendijk, hoofd voeding  
A. Onderstal, hoofd voeding  
B. R. Pronk, scheepsvorman  
T. H. van Vlijmen, scheepsvorman  
F. B. Wayers, hoofd voeding

2. Door de Nederlandse Vereniging van Kapiteins Grote Vaart voor:

### Groep A:

H. H. J. Dijkhuizen, gezagvoerder  
S. Harders, gezagvoerder

De Vervoersbond N.K.V., de Algemene Christelijke Bond van Vervoerspersoneel en de Vereniging voor Hoger Shell Personeel hebben van hun recht tot kandidaatstelling geen gebruik gemaakt. De kiesgerechtigde werknemers die lid zijn van deze werknemersorganisaties, kunnen zich voor wat de aanstaande verkiezingen betreft dus beschouwen als behorende tot de groep van zgn. „vrije” werknemers. Deze zgn. „vrije” werknemers hebben nog tot **1 februari 1976** de tijd om kandidaten te stellen.

De volgende zgn. „vrije” werknemers hebben het Verkiezingsbureau te kennen gegeven, dat zij bereid zijn een eventuele kandidatuur te aanvaarden.

### Groep A:

L. Buitenkant, hoofd wtk.  
C. Heeres, hoofd wtk.

### Groep B:

P. A. Ankerman, 2e wtk.  
B. K. Frans, 4e wtk.  
A. H. van Haaften, 1e stm.  
J. de Jager Sr., 1e stm.  
J. A. van Kesteren, 1e stm.  
H. Oldenboom, 5e wtk.  
R. W. Overdijkink, 2e stm.  
J. H. S. van der Pas, 2e wtk.  
E. K. G. Schiefer, 5e wtk.  
J. A. M. Sneek, 2e stm.  
P. A. Splunter, 4e wtk.

### Groep C:

J. C. Koek, scheepsgezel A/W  
J. H. L. Nahapiet, scheepsgezel A/W  
C. G. M. van Schuppen, hoofd voeding  
G. J. Vrielenk, hoofdbediende

Er is derhalve per groep ook een voorlopige „vrije” kandidatenlijst. Om deze lijsten definitief te doen worden, dient hun kandidatuur te worden gesteund door „vrije” werknemers. Dit kunnen zij doen door hun handtekeningen op deze lijsten te plaatsen. Daartoe hebben deze kandidaten deze lijsten op de informatiestand gelegd. Immers, de informatiestand, in de gang op de 2e verdieping van het Shell-Gebouw, bevat niet alleen informatie omtrent de verkiezing, doch biedt aan alle belanghebbenden — ongeacht of zij vakbonds- of „vrije” kandidaat zijn — de gelegenheid om propaganda te maken.

Bekendmaking No. 4, aangaande de kandidaatstellingen, is in de 2e helft van november verzonden. De volgende bekendmaking, die naar wij hopen in de loop van december zal verschijnen, zal de gang van zaken tijdens de verkiezing behandelen.

Het Verkiezingsbureau





# GOUD!

## voor de „Cinulia”

De „Cinulia” is de eerste Shell-tanker van onze vloot die voortaan de gouden Amver-wimpel kan voeren. Deze wimpel wordt pas verleend nadat een schip vijf jaar achtereen het certificaat verwerft voor rapportages over ten minste 128 dagen op zee. Bij de uitreiking in de Amerikaanse Ambassade in Den Haag op 6 november jl. reikten de Amerikaanse Ambassadeur in Nederland, de heer Kingdon Gould Jr., en de Commandant van de U.S. Coast Guard, admiraal Siler Jr. voor niet minder dan 34 van onze tankers certificaten uit. Zoals gebruikelijk kregen de schepen die voor de eerste maal hiervoor in aanmerking kwamen tevens de blauwe Amver-wimpel. In totaal kwamen 96 schepen van de Nederlandse koopvaardij, vanwege hun regelmatige rapportering aan het Amver-centrum in 1974, in aanmerking voor een onderscheiding. Het was vanwege de bijzonder hoge score behaald door de Nederlandse schepen, dat de uitreiking mede werd verricht door de Commandant van de Amerikaanse kustwacht, die hiervoor uit de Verenigde Staten was overgekomen.

Zoals bekend, is het dankzij de medewerking van een groot deel van de wereldkoopvaardij aan het „Automated Mutual Assistance Vessel Rescue System”, dat bij nood op zee de radio-telegrafist zijn oproep om hulp niet tevergeefs hoeft uit te zenden. Talloze mensenlevens zijn in de loop der jaren dankzij dit systeem gered, terwijl ook in vele gevallen schepen en vliegtuigen in nood bijstand kon worden verleend. Alhoewel het aantal deelnemers steeds groeiende is, blijkt de Nederlandse koopvaardij toch wel een heel bijzondere positie in te nemen. Totaal konden zes gouden wimpels worden uitgereikt, waarvan vier aan Chevron-tankers en één aan de „Mercurius” van de KNSM.

Wij vernamen van het kantoor in Londen, dat ook 12 S.T.U.K.-schepen dit jaar werden onderscheiden, waarvan de „Asprella” ook voor de vijfde achtereenvolgende maal, waardoor ook dit schip voortaan de gouden Amver-wimpel mag voeren.

Van de hiernaast vermelde lijst van onderscheiden schepen konden totaal vijf gezagvoerders bij de overhandiging aanwezig zijn,

namelijk voor de „Camitia” kapitein H. H. J. Dijkhuizen, voor de „Kalydon” kapitein W. Croes, voor de „Kelletia” kapitein H. Unger, voor de „Macoma” kapitein R. E. van der Miesen en voor de gouden „Cinulia” kapitein H. N. A. Snel.

De onderscheidingen voor de overige schepen werden in ontvangst genomen door Fleet Manager D. Jongeneel, die — tezamen met Fleet



Manager M. A. Busker — aanwezig was bij deze plechtigheid. Certificaten en wimpels zullen ter plaatsing aan boord worden overhandigd aan de eerstvolgende gezagvoerder belast met het commando over het betrokken schip.

Lijst van schepen die voor een onderscheiding in aanmerking kwamen.

### voor de 1e keer

„Arca”  
„Capiluna”  
„Capulonix”  
„Diadema”  
„Kabylia”  
„Kalydon”  
„Kara”  
„Katelysia”  
„Kelletia”  
„Kopionella”  
„Koratia”  
„Macoma”  
„Marisa”  
„Philine”  
„Philippia”  
„Vasum”  
„Zafra”  
„Zaria”

### voor de 2e keer

„Abida”  
„Atys”  
„Camitia”  
„Capisteria”  
„Diloma”  
„Dione”  
„Dosina”  
„Korovina”  
„Metula”  
„Onoba”  
„Viana”

### voor de 3e keer

„Daphne”  
„Ondina”  
„Vitrea”

### voor de 4e keer

„Crania”

### voor de 5e keer

„Cinulia”







## Over zandbank gesproken...

Van de heer G. W. van Teijlingen Bakker, die destijds overging in dienst van de Maasvlakte Olie Terminal NV, ontvingen wij onderstaande bijdrage:

Nu ik al weer ruim 20 maanden in dienst ben van de Maasvlakte Olie Terminal NV, wil ik u, medewerkers van Shell Tankers BV op zee en aan de wal, graag eens vertellen wat zich zoal heeft ontwikkeld in een gebied waar niet eens zo lang geleden de Noordzee nog vrij spel had. De gehele Maasvlakte ligt op een hoogte van tenminste 5 m boven NAP, hetgeen ongeveer overeenkomt met 4 m boven normaal HW. Aan het einde van een rondom lopende weg ligt de MOT en dat is van de afslag bij het Brielse meer gemeten, altijd nog ruim 12 km. Bij nadere informatie blijken wij Europaweg nr. 975 te zijn. Het is verbluffend hoe deze eindeloze zandvlakte in korte tijd door inzaaiing bedekt is met

het zgn. Maasvlakte gras, een mengsel van gras, graanachtige gewassen en andere gewassen welke voor mij ondefinieerbaar zijn. Het is echter effectief, het terrein doet daardoor minder woestijnachtig aan, de verstuiwing van zand is aanzienlijk teruggebracht en het dierenleven leidt daar over een groot gedeelte voorlopig nog een ongestoord bestaan.

Uiteraard zijn de meeuwen in groten getale op de Maasvlakte vertegenwoordigd. Daarnaast huizen er diverse zwermen duiven, waarvan wij het vermoeden hebben dat dit voor het merendeel zogenaamde postduiven zijn, welke bij loslatingen in het voorjaar van 1975 bij bossen tegelijk zijn verdwaald.

En dan de konijnen, niet zo maar een paar, maar hele volksstammen, zoveel dat er elke dag een paar op de weg door aanrijding sneuvelen, welke dan door de meeuwen weer worden op-

geruimd. Kortgeleden hebben wij ook een paar torenvalken gesignaleerd, hetgeen ons doet vermoeden dat zich ook al kleiner gedierte op de Maasvlakte heeft genesteld. En in tijden van de vogeltrek zie je een grote verscheidenheid aan vogels neerstrijken of overvliegen.

Fascinerend is dat je aan de noordzijde van ons bedrijf letterlijk het gehele in- en uitgaande zeeverkeer van Rotterdam kan zien langstrekken, van jachten van een paar ton tot VLCC's van 350.000 dwt. En dan valt je op welke ontwikkeling de koopvaardij heeft door-gemaakt. Niet een groot containerschip, LASH-schip of VLCC valt op, maar wel een conventioneel stukgoed-vrachtschip van pakweg 1950. Je verliest hier ook je gevoel voor proporties; laatst passeerde hier een oude V-klasse tanker, welke door mij naar schatting werd gedegradeerd tot een tanker van 12.000



## Over zandbank gesproken...

dwt. Terwijl ik me toch nog de tijd kan herinneren dat de „Vasum“ als kolossaal groot vlaggeschip van Shell Tankers NV in de vaart werd genomen.

Ja, en dan doen we hier ook nog in olie, niet zo'n 30 of 40 liter aan de pomp, nee, honderduizenden tonnen ruwe olie. Hiervoor hebben wij de beschikking over een standaard type „floating roof“ tanks van 120.000 m<sup>3</sup>, leidingen tot 42" en een serie pompstations.

Wij hebben op dit moment 15 tanks in gebruik, begin 1977 zullen dat er 36 zijn, welke ter beschikking staan van BP, Total, Shell, Paktank, Esso en Chevron. En daarmee is dan tevens het gecombineerde karakter van onze onderneming aangegeven, lekker ingewikkeld af en toe en aan papierwinkel en stof tot veel praten geen gebrek. Wij doen hoofdzakelijk in Perzische Golf en Nigeriaanse crudes, vooral omdat de olie in onze tanks niet kan worden verwarmd.

En natuurlijk steigers, nu nog twee, terwijl met de bouw van een derde reeds rekening is gehouden. Jetty I is berekend op tankers tot 400.000 ton waterverplaatsing, Jetty II tot 600.000 ton, doch met de huidige diepgangsbeperking tot 68 voet is de grootte respectievelijk beladingsgraad van de binnenkomende tankers nog beperkt. De grootste tot nu toe is de „Al Andalus“ van 357.230 s.d.w.t. geweest, welke op 68 voet diepgang 249.800 longton ruwe olie heeft aangevoerd. Van Shell hebben we alleen nog maar de „Lagena“ en de „Latona“ aan onze steigers gehad.

Jetty I is uitgerust met 4 losarmen van 20", geschikt voor scheepsaansluiting van 24", 20" en 16", en 2 bunkerarmen van 16", alsmede een laadarmengroep van 2 laad/ballastarmen van 16" en 2 laad/bunkerarmen van 10". Jetty II is uitgerust met 4 losarmen van 24" (24", 20", 16") en eveneens 2 bunkerarmen van 16" doch niet met een laadarmengroep, hoewel de bouw daarvan in de toekomst wel mogelijk is. De maximum lossnelheid over Jetty I is 20.000 wt/uur en over Jetty II 30.000 wt/uur. De waterdiepte van het terminal basin (8e Petroleumhaven) houdt gelijke tred met de door de autoriteiten maximaal toegestane diepgang voor de Rotterdamse haven.

Ten behoeve van de tankers is de terminal voorzien van een installatie voor de ontvangst en zuivering van ballastwater en een installatie voor de levering van bunkers, in kwaliteit variërend van Marine Diesel tot 3500" Fuel Oil.

Een gebouw voor wachtpersoneel en voor centrale controle van het bedrijf, een gebouw voor het brandweermaterieel, stores en werkplaats en een kantoorgebouw completeren de zaak. Een oliestook-installatie verzorgt de verwarming voor de gebouwen, voor de bunkertanks en tanks voor opslag van uit vuile ballast herwonnen olie.

De toekomst? Ik weet het niet. We hebben optie op uiteindelijk 320 hectare Maasvlakte-terrein, waarop in totaal 100 opslagtanks alsmede 8 VLCC-steigers gebouwd zouden kunnen worden. Maar daar kom ik over 10 jaar nog wel eens op terug. En nu maar wachten op de eerste Nederlandse Shell-tanker.





# je moet erin geloven!

Er zijn nog steeds controversiële aspecten verbonden aan de weer-routering door het K.N.M.I. De gezagvoerder die, na het volgen van de hem opgegeven route, in zwaar weer terecht komt, heeft daarna — op zijn zachtst gezegd — moeite om zijn geloof in de „weerroutering” te behouden. In menig gesprek in de bar of aan tafel in de eetsalon worden slechte ervaringen te berde gebracht. En wat dit betreft kost het evenveel moeite om sterke verhalen uit de wereld te helpen als het staaltje dat ons door een zeevarende werd toevertrouwd, alsdat hij altijd een ijsmuts krijgt uit de kerstkist als hij in het Singapore-gebied dienst doet. En dan te bedenken, dat er nooit ijsmutsen door het „Comité Kerstfeest op Zee” zijn verstrekt!

Hoe gezellig sterke verhalen ook kunnen zijn, ze tonen in ieder geval aan dat de achtergronden van het „weer-routeren” niet een ieder even duidelijk zijn.

Het is al weer een aantal jaren geleden, dat door Shell International Marine werd nagegaan hoe men een economisch compromis kon vinden voor de standaard Grootcirkelroute des zomers en de Loxodroom in de winterdagen. Na een proefperiode kwam men tot de conclusie, dat weer-routering wel degelijk voordelen biedt, waarna dit voor alle Shell-vloten werd ingevoerd.

## Profeten

Nu de winter in het Noordelijk halfrond zijn intrede heeft gedaan, heeft een aantal schepen weer advies gekregen van het K.N.M.I. hoe te varen. Advies dat wordt uitgebracht door mensen die over grote kundigheid beschikken en zich baseren op de meest actuele weersinformatie omtrent het betrokken gebied. Geenszins zijn het, zoals boze tongen beweren, mensen in dienst van een concurrerende oliemaatschappij, die de Shell-tankers eens even flink te grazen nemen. Meteoroloog, nauticus en profeet, dat zou de kortste omschrijving van een routingsofficier kunnen zijn. Misschien zullen zij overigens hun beroepskeuze wel eens betreuren bij ontvangst van een telegram, zoals „Gefeliciteerd. U heeft mij de zwaarste storm ingestuurd die ik ooit heb meegemaakt!”

## Misleidend

Misschien is er nogal misverstand ontstaan over hun profetieën door het woord „Weerroutering”. Immers, een leek zou kunnen denken dat dankzij de weer-routingsadviezen slecht weer zou worden vermeden. Maar dit is beslist niet altijd het geval. En niet eens altijd de bedoeling! Want de adviezen van de routingsofficieren worden gebaseerd op de criteria die door de deelnemende rederijen worden opgegeven.

## Typen

Bij weer-routering hangt het veelal van het type schip af welke eisen worden gesteld. Over het algemeen geldt, dat containerschepen een minimum aan schade mogen oplopen. Bij schepen met deklast gaat het erom zodanige weer-routingsadviezen uit te brengen, dat geen water over het dek slaat. Voor ranke schepen, passagiersschepen bij voorbeeld, geldt dat het schip zo weinig mogelijk aan slingeren mag worden blootgesteld. Bij een sleep dient, ongeacht de afstandsvergroting, zoveel mogelijk slecht weer te worden vermeden. Schepen ten slotte die wel een stootje kunnen hebben, dienen zodanig gerouteerd te worden, dat de reis zo kort mogelijk duurt.

## Tankers

Tankers behoren, uitzonderingsgevallen daargelaten, tot de laatste categorie. Immers, overkomende zeeën brengen over het algemeen niet gauw schade teweeg. Des te korter de reis, des te meer tijd wordt er bespaard, waarbij uiteraard nimmer de veiligheid uit het oog mag worden verloren. Nu is onder de huidige omstandigheden tijdwinst niet meer zo belangrijk als voorheen, maar een korte reisduur betekent wel bunkerbesparing. En dat is juist heel belangrijk geworden.

Bij kleine, zich snel verplaatsende depressies, kan het zijn dat er minder tijd verloren gaat door er dwars doorheen te varen dan wanneer men ze tracht te omzeilen. Als een schip op deze wijze in een storm terecht komt, heeft men aan boord wellicht de indruk, dat de routingsofficier er met z'n pet naar heeft gegooid. „Hij heeft het weer eens mis gehad,” verzucht men dan aan boord, terwijl in werkelijkheid het juiste advies is gegeven.

Bij grote stormvelden zullen de geadviseerde koerswijzigingen alleen maar als resultaat hebben dat het schip in een ander weerstype terecht komt, een type weder dat de snelheid van het schip niet zo sterk beïnvloedt als wanneer het de oorspronkelijke koers had vervolgd. Ook dan kan aan boord twijfel ontstaan over de juistheid van het advies, terwijl wel degelijk de juiste koerswijziging is opgegeven.

Overigens is het normaal dat men aan boord aan de hand van de zgn. „synoptische” — gegevens die door verschillende weerstations worden uitgezonden, tweemaal per dag een weerkaart tekent; deze is weliswaar minder gedetailleerd, maar meestal wel voldoende om de achtergronden van de K.N.M.I.-adviezen te verifiëren.

## Werkwijze

Wellicht dat een blik achter de schermen van het K.N.M.I. ons ervan overtuigt, dat men niet alleen zeer grondig te werk gaat, maar ook dat in verreweg de meeste gevallen weer-routering

baat heeft.

Zodra de meteoroloog instructies krijgt om een bepaald schip te routen, bekijkt hij de karakteristieken van een schip van gelijke grootte; onder andere gaat hij daarbij na in hoeverre een bepaald type golfbeweging en deining van invloed is op de snelheid van het schip. Daarna verzendt hij per telex, via de agent in de vertrekhaven, de eerste routingsinstructies. Deze zijn uiteraard gebaseerd op de weersvoorspellingen voor het te bevaren traject.

Zodra het schip daarna de positie opgeeft en de plaatselijke weersomstandigheden meldt, controleert de routingsofficier in hoeverre het weder overeenkomt met de voorspelling. Tevens gaat hij na of aan de eis van „kortste tijd” wordt voldaan.

Voor het bepalen van de tijd die verloren wordt in een stormveld en die welke verloren zou gaan door een zwaar stormgebied te omzeilen, wordt een computer ingeschakeld. Op deze wijze kan men binnen een paar minuten een willekeurig aantal routes aftasten, waarbij steeds weer rekening is gehouden met het weerstype op die verschillende routes. Ook de plaatselijke stromingen die de vaart zouden kunnen beïnvloeden worden bij deze berekeningen als het ware ingebouwd.

De door de computer geleverde uitkomst kan voor de routingsofficier aanleiding zijn om nieuwe instructies te zenden. Normaliter wordt de te varen koers elke 48 uur opnieuw uitgezonden, maar indien er een veranderend weerspatroon te verwachten valt, natuurlijk met kortere tussenpozen.

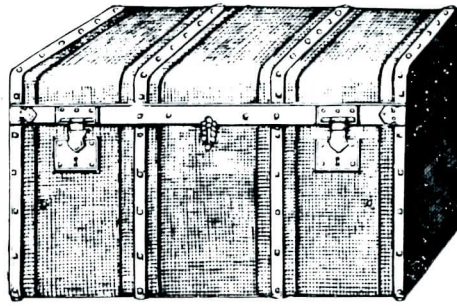
## Wetenschap

Meteorologen zullen de eersten zijn om toe te geven, dat — wanneer alle door het schip gerapporteerde weersomstandigheden bekend zijn — de geadviseerde route in sommige gevallen niet de beste is geweest. Dit komt doordat een storm soms een niet te voorspellen weg heeft gekozen. Pas wanneer alle geheimen die de beweging van depressies beïnvloeden bekend zijn, kan men voor 100 pct. op basis van wetenschap routen. Nu is het routen nog voor een gedeelte gebaseerd op voorspelling.

Het is goed om, wanneer een schip wordt gerouteerd, zich ook eens te verplaatsen in de positie van de routingsofficier. Hij is iemand die zelden lof krijgt als alles naar wens verloopt. Sterker nog, men is er zich aan boord soms niet eens van bewust, dat ondanks het ondervonden slechte weer, toch de beste route is gevolgd. En mochten de kerstballen in de komende dagen breken als gevolg van het stampen en slingeren van het schip, denk dan dat zonder weer-routering wellicht het optuigen van de kerstboom niet eens mogelijk zou zijn geweest.



Wij hebben al eens meer onze teleurstelling uitgesproken over de wijze waarop — waarschijnlijk door ruimtegebrek — in het verre verleden is gesaneerd in het oud-archief. Toch zijn er bij enig spuurwerk nog een aantal interessante gegevens te vinden omtrent een bepaalde ontwikkeling, een gebeurtenis aan boord of de bouw van een bepaald schip. Deze keer het zoeklicht op de „President Gomez”, waarvan helaas niet veel gegevens zijn te vinden wat betreft de vaart, maar wel over de bouw. Met name over de daarmee verbandhoudende financiële verwickelingen, die nogmaals het spreekwoord bevestigen:



## UIT HET OUD-ARCHIEF

# Haastige spoed is zelden goed

In 1920 beschikte de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, wier vloot een heen-en-weer dienst onderhield tussen de olievelden van Venezuela en de raffinaderij van de Curaçaosche Petroleum Maatschappij (later de C.P.I.M.) op Curaçao, over slechts enkele lichters en sleepboten. De kwaliteit van deze vaartuigen was bar slecht; om een rapport uit 1920 aan te halen: „the ships may fail us at any moment”. Niet best als men bedenkt, dat de taak van de op 1 januari 1918 opgerichte C.S.M. toch was om de C.P.M. regelmatig van voldoende ruwe olie te voorzien om de raffinaderij draaiend te houden.

Aldaar begon men zich dan ook terdege zorgen te maken, mede als gevolg van de regelmatig voorkomende strandingen en andere rampen die zich met de schepen voordeden.

### Vlootuitbreiding

De meest voor de hand liggende oplossing was uiteraard vlootuitbreiding. Die vond ook plaats door de aankoop van 8 monitors, maar die hadden slechts een totale „dag”-capaciteit van 350 ton, terwijl 1.000 ton ruwe olie dagelijks diende te worden aangevoerd. Er moesten daarom wel vier echte tankers bij komen, elk van zo'n 1.200 ton, wilde men zeker zijn van regelmatige aanvoer.

In september 1920 vroeg men echter voor nieuwbouw in Engeland ongeveer £ 70 per ton

laadvermogen; Amerikaanse werven vroegen zelfs bedragen van meer dan £ 80. En dat impliceerde nieuwbouw-prijzen, waarbij men zich ten kantore nog eens afvroeg of de nog in opkomst zijnde Venezolaanse olieproductie dit wel rechtvaardigde.

De Bataafsche Petroleum Maatschappij in Den Haag hield op verzoek van het Londense kantoor uitkijk hoe de situatie in Nederland was en, waarachtig, in Groningen was een handelsmaatschappij en scheepvaartbureau, dat — tegen een schappelijke prijs — een nog te bouwen „olietankbootje” aanbood met een laadvermogen van ongeveer 1.250 m<sup>3</sup>, dat — met enkele kleine wijzigingen — uitermate geschikt leek voor de vaart over het meer — en de drempel — van Maracaibo. En met drempel bedoelen we de pas in de vijftiger jaren o.a. door het m.s. „Sandpiper” weggebaggerde ondiepten in de „buiten” bank. Weliswaar was er een vaargeul door de bank, maar die had de onaangename gewoonte zich voortdurend te verplaatsen, zodat — ondanks pogingen tot bebakening — strandingen aan de orde van de dag waren.

### Bestek

Het „olietankbootje”, dat na voltooiing de naam „President Gomez” zou dragen, zou volgens reeds opgemaakt bestek een lengte over alles krijgen van 228 voet, bij een breedte van

33'6" en een holte tot bovendek van 12'5". Het zou bij de vier uur durende proeftocht vanuit Delfzijl een snelheid moeten halen van 9 knopen in geladen toestand, bij een ontwikkeld vermogen van 2 x 300 I.P.K.

De algemene indeling van het trunkdekschip, met verhoogd achterdek, 1 mast en 1 laadboom met winch voor 2 ton, was — van achteren naar voren: achterpiek, machinekamer en ketelruim, dwarsbunker ingericht voor olie, pompkamer, drie olieruimen, cofferdam, laadruim, dieptank en voorpiek met kettingbak.

Het heeft natuurlijk weinig zin om het gehele bestek hier weer te geven, maar toch willen wij enkele bijzonderheden vermelden. Het teakhout voor het achter- en kaartenkamerdek was 5 cm dik, kaartenkamer geheel bekleed aan binnenzijde met teakhout, de kapiteinshut met pitch pine. In de kombuis diende een grote kookkachel met gereedschap aanwezig te zijn, waaronder 1 soeppan, 1 aardappelpan, 1 theebus en — last but not least — een handdweil.

De voortstuwingsinstallatie bestond uit 2 vertikaal direct werkende oppervlak condensatie triple machines, elk van 300 I.P.K. bij volle kracht. De diameters van de cilinder waren: H.D. 290 mm, M.D. 450 mm, L.D. 760 mm, zuigerslag 500 mm. De schuifbeweging bestond uit een verstelbare Stephenson's schaarbeweging, met losse metalen en kappen voor schuif-excentriek en trekstangen. Er was verder voorzien in een as-wip-liertje in de luchtkoker, met pal, asemers, staaldraad en askoker aan railing.

De schroeven waren vierbladig, van gegoten ijzer, één rechts, één links. Als laatste bijzonderheid de telegraaf: „Als vereischt van brug naar machinekamer met terugantwoord koperen standaard op de brug, met zeer sterke kettingen, 2 wijzerplaten, electrisch verlicht”.

### Besteld!

Terug naar de man in Den Haag, die deze of-



ferte ontving, bij een prijs die neerkwam op zo'n £ 53 per ton. Zijn opdracht was om met spoed om te zien naar geschikte vaartuigen voor de C.S.M.-vloot. Terecht vreesde hij, dat als hij niet snel accepteerde, deze zalm zijn neus voorbij zou gaan. Telegrafisch werd daarom The Anglo-Saxon Petroleum Co. in Londen om advies gevraagd, die zeer positief reageerde, zodat zonder verwijl aan de handelmaatschappij in Groningen de opdracht werd gegund en wel op 29 september 1920. Tevens voor een vrijwel identiek schip, enkele maanden later op te leveren.

Toch heeft de betrokken employé in Den Haag waarschijnlijk wel een bijzonder slapeloze nacht gehad. Want diezelfde dag nog hoorde hij van de zo juist uit Engeland aangekomen Marine Superintendent dat de heer Deterding, — en hoger was er niet in de Groep in die dagen — niet zonder meer akkoord ging met een bestelling van een schip voor de C.S.M. Tevens ontving hij, enkele uren na plaatsing van de order, schriftelijk bericht uit Londen, dat de ruwe-olieproductieverwachtingen voor Venezuela nog niet zo hooggespannen waren, zodat nog niet tot bestelling moest worden overgegaan. Vandaar dat in het oud-archief een bijzonder lange brief van onze man in Den Haag zit, gericht aan zowel de heer Colijn — toen

een der directeuren, later Minister President van Nederland in de crisisjaren — en de heer August Kessler — ook een van de topmannen in de organisatie — waarin hij met krachtige woorden zijn besluit toelicht. Er volgde gewzwind een bespreking in Londen met alle betrokkenen en — we horen de Haagse rederijman nog de zucht van verlichting slaken — de bestelling werd alsnog goedgekeurd.

#### Moeilijkheden

De wijzigingen in het oorspronkelijk bestek waarover wij het reeds hadden, hielden onder meer in, dat de tanks iets moesten worden vergroot en de diepgang verhoogd van de oorspronkelijke 10'6" naar 11'0". Nog tijdens de bouw vestigde de machinebouwer, de heer L. Straatman uit Dordrecht, er de aandacht op, dat dan ook de I.P.K. verhoogd diende te worden. Althans, wilde men de snelheid van 9 mijl niet alleen tijdens de proeftocht, onder gunstige omstandigheden behalen, maar ook tijdens de normale vaart bij de stromingen die er in de West stonden. Zowel het Haagse kantoor als de handelmaatschappij in Groningen hadden hier begrip voor en droegen elk f 12.000,— bij in de daardoor ontstane extra kosten.

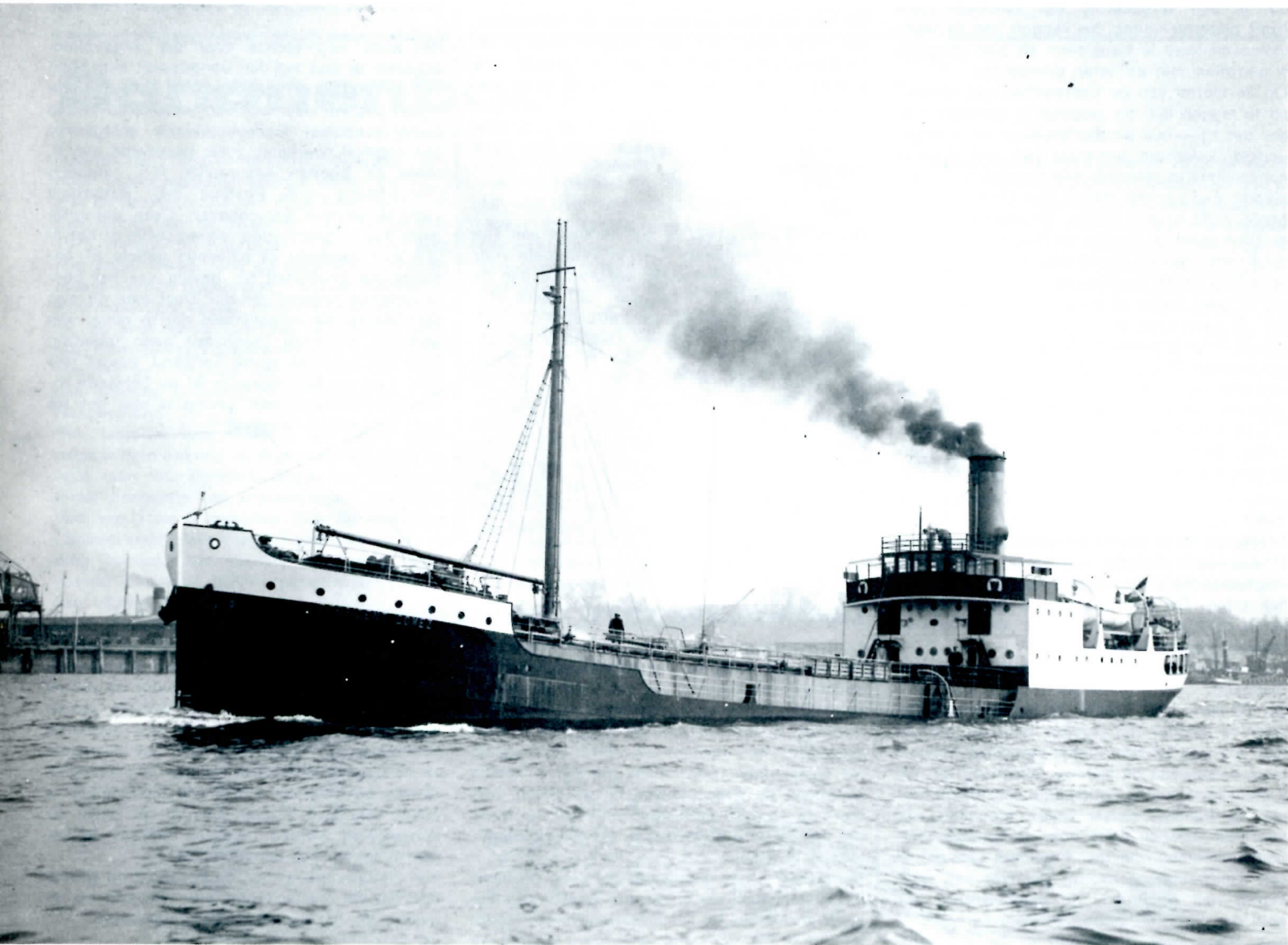
En dan beginnen de echte moeilijkheden. De Groningse handelmaatschappij — we zullen de

naam maar niet noemen — vroeg om betaling voor allerhande zaken, waarvoor geen enkele contractuele verplichting bestond. Geen wonder, want ze zaten danig in de financiële moeilijkheden. Maar dat wist men in Den Haag nog niet. Normaliter zou wel degelijk, voordat de bestelling had plaatsgevonden, zijn nagegaan of deze firma draagkrachtig genoeg was om een dergelijke bestelling op maar liefst twee schepen aan te nemen. Doch er had zo'n haast achter gezeten, dat dit onderzoek achterwege was gebleven. Zo ziet men weer: haastige spoed is zelden goed.

Daar kwam de rederijman pas achter toen hij werd uitgenodigd om in Groningen te komen praten met de heren commissarissen van de handelmaatschappij en een grote bankinstelling. Laatstgenoemde weigerde verder credit te verlenen, scheepswerf Gideon — aan wie de bouw was gegund — wilde wel eens constanten zien nu de bouw goed opschoot, onderaannemers drongen ook op betaling aan. Een en ander culmineerde in annulering van het contract voor de bouw en de faillissementsaanvraag van de Groningse handelmaatschappij.

#### Wat nu?

Nog steeds waren de schepen hard nodig. Het casco van de „President Gomez” was reeds te





## Uit het oude archief (vervolg)

water gelaten, de machines stonden klaar. Er ontstond een bijzonder ingewikkelde procedure, waarbij ten slotte werd overeengekomen dat Gideon de Bataafsche het schip zou leveren, doch dat rechtstreeks aan de werf zou worden betaald.

Beide partijen moesten daarbij weliswaar nog eens diep in de beurs tasten, doch als tegevoetkoming beloofde de directeur van de bijna failliete handelsfirma om 58 van de zich in zijn persoonlijk bezit bevindende aandelen in zijn zaak aan de Bataafsche te geven.

Nu is het nog de vraag in hoeverre je daarmee gelukkig moet zijn als de zaak bijna op de fles is, want meestentijds zijn deze geen knip voor de neus waard. Vervelend was echter, dat van de beloofde aandelen er slechts 22 ad f 1.000,— werden gezonden door vrienden van de Groningse directeur, om deze man „die aan den rand eener afrond verkeert” te helpen. De overige aandelen bleken reeds in onderpand bij een bankinstelling, die ook nog vorderingen had. Steeds groter worden de zorgen in Den Haag als er een bericht in de pers komt, dat er een vergadering van aandeelhouders heeft plaatsgevonden, het rapport van de liquidatiecommissie is besproken en een vergelijk is getroffen met de heren crediteuren.

Op de ijlbrief van de Bataafsche, met verzoek uit te leggen hoe dit mogelijk is geweest zonder dat zij — als aandeelhoudster — is uitgenodigd, komt ten antwoord dat wel degelijk convocaties in verschillende couranten zijn geplaatst. Een bericht, dat in Den Haag over het hoofd blijkt te zijn gezien. Financieel zat men er goed naast, al strekke tot troost dat het vergelijk later alleen betrekking blijkt te hebben gehad op kleine crediteuren. Voor de rest waren er geen baten of middelen. Zo sterk zelfs, dat de liquidateur en zijn commissie uit eigen zak de advertentiekosten en de zaalhuur moesten betalen. Het scheepje, dat aanvankelijk tegen zo'n voordelige prijs was aangeboden, was langzamerhand de Bataafsche — die voor de C.S.M. handelde — toch nog duur komen te staan. Maar, toch altijd nog aanmerkelijk voordeliger dan wanneer in het buitenland besteld.

### Vaart

Tijdens al deze financiële verwickelingen had scheepswerf Gideon overigens met grote voortvarendheid de laatste hand gelegd aan het schip. De proefvaart vond plaats op 30 maart 1922 en was, behoudens „enige kleinigheden” goed verlopen.

De snelheid bedroeg ruim 9 mijl bij 11 voet diepgang.

Op 22 april 1922, nadat de kapitein aan een ieder op kantoor zijn groeten had overgebracht (dat kon nog bij zo'n kleine bezetting) voer de nieuwe aanwinst de Nieuwe Waterweg uit. Op 2 mei rapporteerde de kapitein schriftelijk vanuit Las Palmas, alwaar water, stookolie, wat voorraad alsmede kolen voor de kombuis werden ingenomen, dat de „President Gomez” in een Zuidwester storm, bij „20 feet sea” zich keurig had gedragen. Hij concludeerde dan ook dat het een goed, zeewaardig vaartuig was, alleen zwaar slingerend en slecht sturend.

Bij de bulkhead lekte het dek, maar hij maakte zich daarover geen zorgen, want „dat roest wel dicht”.

De stuurmachine was niet feilloos en het handgerei waardeloos door de vele tandwielen. Met andere woorden: je moest verschrikkelijk lang aan het stuurwiel draaien, met 2 man omdat het zo zwaar ging, voordat het schip reageerde. Het brandstofverbruik was 10 ton per dag. Helemaal was, aldus het rapport, in de achterpiek als gevolg van lekkage de daar geborgen provisie nat geworden, terwijl door open klinknagelgaten het verblijf van de 3e en 4e machinist was volgelopen. (Later bleken dit geen open klinknagelgaten te zijn geweest, maar afwateringsgaten, die bij stormweer met een houten pen moesten worden dichtgemaakt).

Ondanks al deze zaken was de gezagvoerder dus bijzonder gelukkig met het schip. Hij had de indruk dat het elke storm kon doorstaan, zich baserend op het feit dat tijdens het stormweer op de route van het Kanaal naar Finistère grote schepen moesten bijdraaien en hij, met een vaart van 5 tot 6 mijl, kon doorstomen. Speciaal vermeldt hij in zijn rapport, dat de Chinese opvarenden een bijzonder goede ploeg vormden.

Op 19 mei 1922 kwam het schip behouden te Curaçao aan en werd prompt ingeschakeld op de run van San Lorenzo naar de raffinaderij. De enige vrees die men uitsprak was of de Venezolaanse olievelden wel voldoende olie konden leveren om het schip 6 maal per maand met volle lading olie te laten oversteken. De toekomst zou leren, dat de produktie verre de toenmalige verwachtingen zou gaan overtreffen.

### Einde

Na op 18 maart 1927 te zijn verkocht aan The Carribean Petroleum Co. in Venezuela voor £ 15.000,— bleef het schip vercharterd aan de C.S.M., totdat het in het jaar 1931 werd verkocht aan The Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd. in Londen voor £ 11.500,—. Daarna is het onder Britse vlag voor de bunker trade in Jamaica ingezet, later herdoopt in „Liria” en tot 1939 in de vaart gebleven. Merkw aardig genoeg keerde het aan het einde van zijn leven naar Curaçao terug, want de Koninklijke Nederlandse Marine had het opgekocht om te gebruiken als schietschijf. Roemloos vond het zijn einde in oktober van dat jaar, in de wateren waar het zijn loopbaan had aangevangen.

## Loonopgave 1975 vlootpersoneel

De voor de aangifte inkomstenbelasting 1975 benodigde jaaropgave van het loon uit dienstbetrekking bij onze maatschappij zal door ons wederom in beginsel aan het huisadres worden gezonden. Het verdient derhalve aanbeveling uw huisgenoten reeds thans hiervan in kennis te stellen en dezen tevens in te lichten hoe dient te worden gehandeld met het te zijner tijd van de belastingdienst te ontvangen aangiftebiljet IB 1975.

Hierbij wordt opgemerkt dat het geen zin heeft de maatschappij om toezending van de loonopgave te verzoeken. De opgaven worden zodra zij gereed zijn door ons verzonden, waarbij wij

## Collectieve ongevallenverzekering vlootpersoneel

Voor het jaar 1976 zullen de premies voor de collectieve ongevallenverzekering dezelfde blijven als voor het jaar 1975, t.w.

— voor werknemers: 0,55 ‰ van het verzekerd bedrag (2x de jaargage)

— voor medeverzekerde echtgenotes onder 65 jaar: 0,66 ‰ van f 35.000,— = f 23,10.

De premies voor het jaar 1976 zullen met de omschrijving „Premie C.O.V.” in de gagespecificaties over de maand december 1975 worden opgenomen. Deze gagespecificaties zullen in de tweede helft van januari 1976 aan de huisadressen worden toegezonden.

Degenen die zich als deelnemer aan deze verzekering hebben opgegeven, dienen zelf na te gaan of in bovengenoemde gagespecificatie de verschuldigde premie C.O.V. is ingehouden. Is dit niet het geval dan dient u dit onmiddellijk aan kantoor (sectie DFP/3) te melden, aangezien u dan namelijk niet als deelnemer staat genoteerd.

Eventuele aan- en afmeldingen voor deze verzekering met ingang van 1 januari 1976 dienen zo spoedig mogelijk doch uiterlijk 15 januari 1976 in het bezit van de sectie DFP/3 te zijn.

Het komt nog steeds voor dat ongevallen-schaden te laat worden aangemeld. Het blijkt derhalve nodig er nog eens met nadruk op te wijzen dat, wanneer aan een verzekerde of aan diens eventueel medeverzekerde echtgenote een ongeval overkomt, zulks onverwijld aan R. Mees en Zoonen Assurantiën B.V., afdeling O8-medische varia, Postbus 505, Rotterdam dient te worden doorgegeven. Deze doorgifte dient dus te geschieden, onverschillig of het al dan niet vaststaat of blijvende gehele of gedeeltelijke invaliditeit het gevolg van het desbetreffende ongeval zal zijn. Doet men dit niet dan bestaat de mogelijkheid dat in geval van werkelijk blijvende invaliditeit geen uitkering door assuradeuren wordt verleend, omdat niet meer kan worden nagegaan of de blijvende invaliditeit werkelijk een gevolg is van het (te laat) aangemelde ongeval.

er uiteraard rekening mee zullen houden dat belanghebbenden de gegevens vóór de datum waarop het aangiftebiljet moet worden ingeleverd in hun bezit hebben. Zij die bezwaren hebben tegen verzending naar het huisadres en de opgave aan boord wensen te ontvangen, dienen ons hiervan onverwijld mededeling te doen. Uiteraard moeten ook in dit geval de huisgenoten worden ingelicht omtrent de bestemming van het aangiftebiljet.

Ten slotte wordt er nog de aandacht op gevestigd dat de maatschappij zich niet met de invulling van het aangiftebiljet kan belasten.





Na ruim 28 jaar bij de Shell was voor de heer M. J. Spetter — DFF/1 de tijd gekomen om afscheid te nemen van zijn collega's op kantoor, om daarna van een welverdiend pensioen te gaan genieten.

Op 30 oktober jl. arriveerde hij in gezelschap van zijn echtgenote, dochter en schoonzoon in

de Zuidhal van het Shell-Gebouw, alwaar allereerst mev. Spetter een fraai handboekje werd aangeboden. Eigenlijk is het de gewoonte dat de Afdelingschef, in dit geval de heer Van Zanen, de honneurs waarneemt, maar aangezien deze afwezig was werd zijn taak overgenomen door de heer Van 't Slot, chef DFP. Op

zijn kamer werd het cadeau overhandigd, ditmaal niet vergezeld van de gebruikelijke speech, waarbij de afgelopen jaren de revu passerden. Op uitdrukkelijk verzoek van de heer Spetter bleef dit officiële gedeelte achterwege. Met enkele welgekozen woorden overhandigde de heer Van 't Slot daarom — namens de collega's — een filmcamera. Een reeds lang gekoesterde wens van de afscheid nemende. Bij het babbeltje dat daarna volgde werden vele oude herinneringen opgehaald; speciaal de „practical jokes” die in vroeger jaren op kantoor werden uitgehaald waren onderwerp van gesprek.

Intussen hadden vele vrienden en collega's, waaronder enkele gepensioneerden, zich in de Directie-lunchkamer verzameld.

Het was zo vol dat er amper plaats was voor de hoofdpersoon. De heer Spetter kende namelijk iedereen en iedereen kende hem. Het gevolg was dat het een zeer geanimeerde receptie werd, waarbij — en dat is toch wel opvallend — het vrouwelijk schoon talrijk was vertegenwoordigd. Tot groot genoegen van de heer Spetter, overigens, die het — naar wij achteraf van hem hoorden — een heel gezellige afsluiting van zijn loopbaan bij onze maatschappij had gevonden.

Wij wensen hem en zijn echtgenote nog vele gelukkige jaren toe in goede gezondheid.

## Bananenboot

Hoewel het „Ship's Reporting Systems Manual” in alle mogelijke soorten vertraging voorziet en daarvoor ook een code heeft, wist men aan boord van de „Kalydon” op 17 oktober 1975, varende bij Khormusa pilot vessel, echt niet onder welke code de volgende vertraging moest worden opgebracht: „Vessel delayed at Khormusa pilot vessel, unable to disembark pilot, as pilot tender too busy off-loading bananas from reefer Roseeverett and fairway obstructed by numerous lifeboats ferrying bananas between anchored cargo vessels and the Roseeverett.”

Het volgende was namelijk het geval. Zoals ongetwijfeld bekend, is er momenteel in de havens aan de Perzische/Arabische Golf een flinke congestie van vrachtschepen met ligtijden van 3 tot 5 maanden. Ook de Panamese „Roseeverett” was hierdoor getroffen en de lading bananen die zij aan boord had, werd daarna vanwege het vergevorderde stadium van rijping door de Iraanse regering geweigerd. Het schip moest dus weer naar zee. Aangezien de gezagvoerder van de „Roseeverett” begrip had voor het wel zeer eentonige leven

en eindeloze wachten aan boord van de ongeveer 40 schepen bij Khormusa pilot vessel — hij was daar zelf ook het slachtoffer van geweest, vandaar de rijpe bananen — maakte hij het sympathieke gebaar om, bij het loodsschip aangekomen, iedereen in de gelegenheid te stellen de bananen bij hem van boord weg te halen. Over de VHF kwam het bericht door: „Yes, we have plenty bananas”, hetgeen ontvaardde in één ware stormloop van scheeps-sloepen, sommige zelfs trots hun nationale vlag voerend, op de „Roseeverett.” Het geheel deed denken aan de roemruchte jaren van Port Said, toen elk passagiersschip werd overvallen door de Egyptische middenstand met hun poefs en kamelenzadels. Als apen klommen de zeelieden — wie durft er nog te beweren, dat er tegenwoordig geen vaklui bij zijn? — tegen de scheepswand en het tempo waarmee de dozen met bananen met hieuwlijnen in de bootjes werden neergelaten, wordt zelfs in de Rotterdamse haven niet verbeterd. En deze haven heeft toch wel wereldfaam.

De overvloed aan bananen deed sommigen wel de voorzichtigheid een beetje uit het oog ver-

liezen; enkele sloepen kwamen zelfs gevaarlijk over hun merk te liggen en konden dan ook alleen maar heel voorzichtig worden gepasseerd. Op dat moment werden ook alle internationale aanvaringsbepalingen opgeschort en had de bananenvaart altijd voorrang. Het geduldige wachten van de „Kalydon” werd ook beloond met enkele dozen heerlijke bananen van „een bekend merk uit Midden-Amerika” en de reis werd vervolgd met 3 lange stoten als dank aan de „Roseeverett”. Niettegenstaande onze bekende Hollandse bescheidenheid met die paar dozen, deden de kwalijke gevolgen de volgende dag — de bananen moesten binnen een dag worden opgegeten — ons toch wel het ergste vrezen voor de schepen die hun sloepen met bananen hadden afgeladen. Daar moesten de bananen wel als ontbijt, lunch, diner, bij de borrel, tijdens pikheer, in de wachttrommel en uit het vuistje zijn geconsumeerd. Op de „Roseeverett” konden ze in elk geval geen pisang meer zien!

W. Croes  
Gezagvoerder s.s. „Kalydon”







### Ontmoeting

U kent ze toch nog, dokter W. de Loos en de heer P. J. Kalkman? Op „Vlieland” troffen ze elkaar en gebruikten met hun echtgenotes gezamenlijk de maaltijd. Zulke ontmoetingen zullen er wel meer zijn tussen ex-collega's, maar in dit geval werd de ontmoeting op de foto vastgelegd. En nog wel door een employé van Chevron!

### Vlootzakagenda

Aan alle schepen is het benodigde aantal zakagenda's 1976 inmiddels verzonden. Helaas werd kort na het drukken pas bekend, dat de net- en abonneenummers van Shell Europoort zijn gewijzigd, en wel als volgt.

Shell Europoort: (01819)-62555  
 Shell Europoort steiger 101: (01819)-62309  
 Shell Europoort steiger 102: (01819)-62359  
 Shell Europoort steiger 103: (01819)-62459  
 Shell Europoort steiger 104: (01819)-62478

### Bijlage

Ja, er is weer de gebruikelijke december-bijlage bij dit nummer, namelijk de kerstpuzzel. En als in het exemplaar van „Tussen Schip en Ka” dat aan boord circuleert, die bijlage ontbreekt, dan even navraag plegen. Want een ruim voldoende aantal losse exemplaren van de bijlage is naar het schip toegezonden, opdat alle varende puzzelaars aan het werk kunnen. Puzzel te moeilijk, te makkelijk? Dan zelf een ontwerp maken en u dingt mee naar de boekenbon van f 50 voor ieder geplaatst ontwerp. In gesloten envelop opzenden naar de redactie, met in de linker bovenhoek: „Ontwerp puzzel”.

### Nieuwe veiligheidsfilms

Naast de reeds bestaande Shell-veiligheidsfilms voor de vloot, zoals „Mistaken Identity” en „Don't go down the...”, zijn twee nieuwe films gelanceerd, getiteld: „Troubled waters” en „Your own fireside”. In tegenstelling tot de vroegere veiligheidsfilms, waarvan enkele exemplaren gedurende enige jaren hebben gecirculeerd onder de schepen, worden de nieuwe films vertoond tijdens cursussen en door de veiligheidsinstructeurs tijdens hun tewerkstelling aan boord.

### Realistisch

Dat mag met recht gezegd worden van de twee nieuwe films. In „Troubled waters” ontstaat verontreiniging in de haven als gevolg van onjuiste werkwijze en het niet willen toegeven van gemaakte fouten. In „Your own fireside” wordt bijzonder realistisch aangetoond hoe door slordig werken en, nadat brand is ontstaan, door het niet opvolgen van de veiligheidsvoorschriften, de gevolgen voor een der opvarenden catastrofaal worden.

Deze met beroepsacteurs opgenomen films zijn in november ver-

toond aan een aantal autoriteiten en vertegenwoordigers van andere rederijen. De films worden namelijk, om de veiligheidsgedachte ook bij andere bedrijven hoog te houden, eveneens ter beschikking van derden gesteld.

### Lapulapu

Wij hoorden, dat „Lapulapu” de nieuwe naam is van onze getrouwe „Camitia”. Een telefoontje naar de Philippijnse ambassade in Den Haag leerde ons, dat Lapulapu de naam is van een held die in het jaar 1521 de pogingen van de heer Magellaen, om de Philippijnen te koloniseren, met succes dwarsboomde.



### Exit

Bij de aanvang van haar laatste reis verzond men aan boord van de „Kabylia” het volgende telegram naar kantoor.

„Na een twintigjarig dienstverband zet u mij thans voor goed aan kant, met weemoed vaar ik naar Santander waar men mij wreed haait uit elkander. Voor allen op kantoor en op de vloot blaas ik nog een laatste afscheidstoot, veel dank voor uw zorgen aan mij besteed ik hoop dat u mij nooit vergeet.”

Even krabde men zich op kantoor achter het oor, want gedichten ontving je nou ook niet iedere dag van de vloot. Gelukkig zijn er aan de wal ook functionarissen met dichtaderen, zodat gezwind het volgende antwoord werd uitgesend:

„Wij hebben haar gekend we hebben haar bevaren, van d'oost tot aan Landsend en vele andere baren, Nu wordt ze deel van schroot misschien wordt dat herboren, tot deel van 'n nieuwe vloot als d'economie gaat gloren.”

### Zoek

In juli 1973 kwam men aan boord van de „Kalydon” tot de droevige ontdekking, dat een van de handie-talkies was verdwenen. Diefstal, zo was de conclusie, waarschijnlijk tijdens binnenliggen in Bullenbaai. Men voegde er in het rapport wel aan toe, dat juist in deze baai diefstal het minst werd verwacht, maar weg is weg, dus het moest wel. In oktober jl. werd de pompkamer van de „Kalydon” schoongemaakt en wat vond men daar? Inderdaad, de vermiste handie-talkie. Ruim twee jaar lang had het apparaat in een verborgen hoekje, waar niemand ooit zou zoeken, gelegen. Het meest opvallend was, dat na een lichte service-beurt door de radio-officier het toestel weer prima werkte.



# schoon schip

## Afkoop rentekaartverzekeringen

Sedert 1 juli 1967 is de Invaliditeitswet van 1919 in liquidatie. Dit betekent onder meer, dat de (rentekaart) verzekeringen konden worden afgekocht, d.w.z. dat het bedrag van de geplakte rentezegels kon worden terugbetaald

a. aan hen, die geboren zijn in de periode 1 juli 1902 tot en met 30 juni 1931, indien de ouderdomsrente bij het bereiken van de 65-jarige leeftijd minder dan f 60,— per jaar zal bedragen;

b. aan hen, die geboren zijn in de periode 1 juli 1931 tot en met 31 december 1950, ongeacht de hoogte van het bedrag van een eventuele ouderdomsrente.

Nu de afkoopperiode op 1 juli jl. officieel is geëindigd, blijkt echter, dat enige honderdduizenden personen geen aanvraag hebben ingediend, ondanks het feit dat zij wel recht op een afkoopsom hebben.

Degenen, die dit tot nog toe verzuimd hebben, wordt daarom aangeraden alsnog een aanvraag bij de Raad van Arbeid in te dienen. Aanvraagformulieren zijn verkrijgbaar bij de postkantoren en bij de kantoren van de Raden van Arbeid.



## Ark

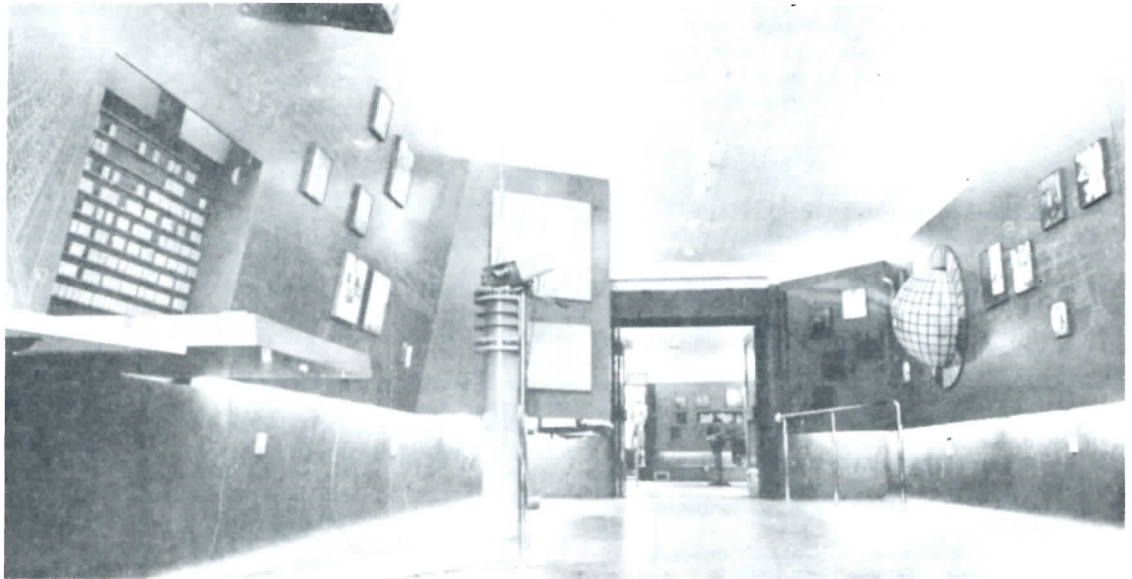
Anders dan de ark van Noach is de in Rijswijk aan de Handelskade liggende PTT-ark ingericht. In feite een drijvende tentoonstelling, waar de bezoeker een indruk krijgt van de vele PTT-werkzaamheden.

Deze ark gooit al sinds september 1969 zijn ankers in steeds weer andere plaatsen uit en trok tot heden zo'n 170.000 bezoekers. Dat wij er nu pas in deze rubriek aandacht aan wijden komt door de originele

wijze van opening in Rijswijk, waar het schip tot medio december blijft. De burgemeester van deze plaats, Mr. J. H. Grosheide, zei in zijn openingstoespraak hoe nuttig het voor het publiek is in de ark kennis te nemen van de sleutelpositie die de PTT qua communicatie in onze samenleving inneemt. De daad bij het woord voegend, werd via mobilfoon en Scheveningenradio contact gezocht met een schip op zee. Het werd de „Niso”, die zich op 24 oktober dertig mijl ten zuiden van Harwich bevond, op weg naar Teesport.

In het gesprek dat volgde voerden

de burgemeester en een PTT-voorlichter het woord aan „ark”-zijde, terwijl gezagvoerder Hillen en zijn radio-officieren Dijkema en Kuipers aan „scheeps”-zijde hun medewerking aan dit feestelijk gebeuren verleenden. Waarvoor, heren van de „Niso”, nog de hartelijke dank van de pers- en publiciteitsdienst van de PTT.



## Schelp

Natuurlijk komt aan het nieuwe gebouw aan het Hofplein een schelp. De uitsparing in de gevelbeplating toont aan, dat het er een van groot formaat gaat worden.



## Shell studiebeurzen

Ook voor het jaar 1976/1977 zal een aantal studiebeurzen beschikbaar worden gesteld voor werknemers van Groepsmaatschappijen, ten behoeve van hun kinderen die aan een universiteit of hogeschool in Nederland studeren of willen gaan studeren.

Belangstellenden wordt aangeraden voor nadere inlichtingen zo spoedig mogelijk contact op te nemen met de personeelssecties (DFP/1 voor officieren, DFP/2 voor scheepsgezellen en DFP/5 voor walemployés). De aanvragen voor een beurs dienen namelijk vóór 31 januari 1976 in het bezit te zijn van de Commissie voor Shell Studiebeurzen in Den Haag.



## DANK

Langs deze weg groet ik alle bekenden van vloot en wal die niet bij mijn afscheid aanwezig konden zijn. Tegelijk maak ik van deze gelegenheid gebruik iedereen te bedanken voor het mooie geschenk dat mijn vrouw en ik mochten ontvangen.

M. J. Spetter



# Vlootpersonalia

periode van 16 oktober tot en met 15 november '75

## Gehuwd:

17.10: M. Treffers, II.stm., met mw. B. F. Rebbers;  
22.10: T. J. van het Kaar, 5e wtk.;  
29.10: A. R. Tanasale, bediende, met mw. Valbuena;  
12.11: B. R. Verhoog, 2e wtk., met mw. M. L. Leliveld.

## Geboren:

17.10: Marije Yvette, dochter van H. van Popta, 2e stm., en mw. Th. van Popta-Hasselbach;  
18.10: Else, dochter van A. Verwey, 3e wtk., en mw. C. L. Verwey-Gerdessen;  
4.11: Maria Joanna Elisabeth, dochter van W. J. L. de Gee, 5e wtk., en mw. A. E. de Gee-Struik;  
10.11: Maureen, dochter van F. van den Boogaard, 3e wtk., en mw. J. C. van den Boogaard-Maltha;  
10.11: Michel Wilhelmus Maria, zoon van A. J. Ruikes, 4e wtk., en mw. J. Ruikes-van Duin.

## Aflossingen:

gezagv.: H. E. Glansbeek, R. E. van der Miesen, W. Croes, F. Klaassen, K. Prins, H. J. Allaart, M. E. Wolper, W. T. Spier, T. W. Pals, J. Klein Roseboom, E. J. Stapper, H. G. Willemsen, S. Harders, M. Zuilhof;  
1e stl.: R. A. Kattenburg Schöler, P. F. L. Schölvinc, A. J. Both, E. Q. Abbas, N. Venendaal, F. A. Visser, H. van Slegtenhorst, P. C. Rakké, L. J. Hirs, J. B. P. Imming, R. Jousma, A. P. J. Ham;  
2e stl.: R. Hagen, T. T. Rison, J. J. B. Roest, F. G. Franken, H. J. Lenstra, J. A. Koenraad, W. L. Westhoff, C. B. Slieker, H. Slot, W. van der Meulen, J. Verdoorn, J. van Ruiven, P. T. M. de Jonge, G. Terpstra;  
3e stl.: G. J. C. van Eeten, J. J. Honders, J. W. H. B. ter Braak, F. van Bommel, J. A. P. Donks, A. A. F. van der Markt, P. H. Jacobs, C. T. J. van Oosten, M. Kruyshaar, J. L. A. M. Peek, R. A. Jongejan, P. G. van der Laag;  
4e stl.: R. T. R. Hortulanus, J. C. D. Thiermann, H. Reiling, D. F. A. Maljers, C. J. Lugtig, D. van der Vegte, P. L. van der Vos, R. J. M. van Keken, J. van der Tuin, L. Lindeboom;  
II.stl.: W. M. Ritter, R. R. van der Maas, C. J. Wijngaarden;  
radio-off.: C. P. Verschoor, A. Boutkan, M. Platschorre, C. J. Jongbloed, J. Meeuwis, A. K. Deurloo, P. van den Berg, B. Immerzeel, J. de Kruyff, C. H. Schuller;  
hfd.wtk.: C. H. J. van Dijk, G. W. van Essen, A. J. Baerveldt, P. van der Hout,

W. A. van Rooyen, R. M. F. van den Berg, W. G. van der Velden, N. C. van der Vecht, J. J. F. Reitsma, C. L. H. Stocking Korzen, G. Braak, J. F. van den Bogaard, E. Rouw;  
2e wtk.: J. J. J. Ludekuse, A. K. van 't Blik, K. J. Faasse, F. A. M. Vergroesen, J. P. J. Reichwein, I. J. Albrechts;  
3e wtk.: A. B. M. Peeters, A. Storm, R. C. Starckenburg, W. J. M. Peeters, J. C. van Baasbank, A. J. de Waal, T. J. van Lammeren, H. J. Lammertink, H. G. de Boer, E. S. Petrusma, J. Verlinde, R. F. M. ten Hoonte, J. A. Willems, C. Oppelaar, M. Kik;  
4e wtk.: P. L. H. Schmitz, P. C. A. Versluys, P. van Noort, A. N. Zeldenrust, J. G. van der Poel, H. Sterrenburg, J. Lagcher, L. M. Dijkhuizen, P. O. J. van der Horst, A. J. Ruikes;  
5e wtk.: W. Kool, E. S. R. Noordhuis, M. P. M. Boonen, P. J. W. Hoogendoorn, B. J. Huizing, E. J. Swemmer, J. Snapper, R. J. van Kuyk, A. J. M. Janssen, R. J. W. Winkelhuis, R. F. van Loon, J. M. M. Selders, F. R. E. Szrama, L. B. Veerman, J. J. P. Schilder, J. R. Kroos, L. M. de Wit, H. C. P. Schmit Jongbloed, C. L. Flipse, F. P. E. Verlinden, G. M. Kramer, H. W. P. Schaaper, A. T. M. Hoffts, T. W. P. B. Vermolen, J. A. de Bakker;  
II.wtk.: A. J. Leget, P. C. Rijmsmus, J. van Egdome, W. A. den Baas, J. Terpstra, F. Timmermans, D. J. M. Wortelboer, E. B. Grootenboer, K. Hut, R. Linsen, J. W. Schippers;  
sch.voorman: J. M. Wiglevan, I. Pronk, I. Dijker, C. Luykenaar;  
sch.vakman I: G. J. v. d. Heuvel, W. H. Klein, G. van Osselen, L. J. E. van Kuijen;  
sch.vakman II: P. E. Oosterhof, J. Punt, J. J. van Triet, R. Vijlbrief, W. Abels;  
sch.gezel a/w: T. W. M. Niessen, P. P. Corver, M. A. Oosterhof, W. Stremme, G. N. Hartman, P. C. Groen, E. R. van Engel, T. J. E. Wachelder, J. A. Schaarman, G. J. H. Muilenburg, H. de Vries, F. v. d. Vlekkert, W. Dekker, N. Delicaat, L. van der Sluis, P. de Wit, L. G. Smit, A. C. Dieckman, H. J. Groeneveld, F. W. J. Buys, R. A. Curial;  
aank. sch.gezel a/w: J. v. d. Meer, P. B. Klaassen, G. J. A. Wachelder, R. L. Sopacua, F. S. Principaal, J. Smit, H. Wigchert;  
hoofd voeding: B. Gohres, R. J. Hageman, W. F. H. v. d. Moezel, M. van Hagen, C. F. v. d. Ende;  
sch.kok: F. A. Faber, F. W. A. van Deursen, G. J. C. de Deugd;  
aank. kok: A. R. Welvering;  
hoofd bediende: C. Westbroek, N. G. Wehrman, D. Ploegers;  
bediende: H. Moos, A. D. Beckschebe, W. E. van Straalen, M. F. Velsink, F. Deen;  
bediende a/d: P. E. Schüller, J. W. A. A. Tappy-Gielen;  
jongen a/w: W. Zuidema, B. van Tilborgh, M. Hulsman.

## Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida: gezagv. J. van Beele, 1e stm.

R. P. Jager;  
m.s. Acila: 1e stm. J. B. Krul;  
m.s. Acmaea: II.wtk. A. Willemstein, II.wtk.  
C. A. Jansen, ass.wtk. K. J. Kuyper;  
m.s. Acteon: 3e stm. R. C. Pabbruwee, 3e wtk.  
B. P. Droogendijk, radio-off. J. Gerritsen;  
s.s. Arca: 2e stm. W. F. van der Lei, 4e stm.  
H. Puyman, hfd.wtk. C. W. Stolk, 3e wtk.  
J. Qualm;  
s.s. Atys: 1e stm. O. A. van Druten, 4e stm.  
D. A. L. Hitz, hfd.wtk. A. J. G. Weitzel, 4e stm.  
d.d. 5e wtk. D. A. P. Sluimer;  
s.s. Capiluna: hfd.wtk. O. A. van der Want, 2e wtk. J. Hensbroek, 3e wtk. J. G. Kuit;  
sch.vakman I C. H. Roozendaal, E. J. H. van Arcken, sch.gezel a/w J. M. Kramer, aank. sch.gezel a/w T. G. Baars, hoofd voeding J. H. A. J. Orië, bediende C. P. de Nijs;  
s.s. Capisteria: gezagv. D. de Boer, wnd. 3e stm. S. S. Abma;  
m.s. Cinulia: 3e wtk. J. Labeur, 5e wtk. J. Verhagen, radio-off. N. Eylers;  
m.s. Dalia: gezagv. G. P. Paulussen, 5e wtk. N. W. Kuilman, radio-off. H. P. de Jager, sch.voorman J. C. van Willigen, C. Voorspuys, sch.vakman II E. L. Boldewijn, aank. sch.gezel a/w R. C. Vreugdewater, G. L. Goedhart, hoofd voeding J. Roosenburg, hoofd bediende F. P. Lommerse, bediende a/d J. A. H. T. van Dijk;  
m.s. Daphne: 1e stm. J. Drog, 5e wtk. A. J. Bruining, sch.vakman I T. J. Trijselaar;  
m.s. Diloma: 3e stm. L. H. Stevens, sch.vakman I L. van der Velden, sch.vakman II Q. A. P. de Wit, sch.gezel a/w J. W. van der Steen, E. W. van der Horst, J. H. Oosterhof, bediende L. de Vos, A. Jansen, bediende a/d J. J. P. Vaessen;  
m.s. Dione: 1e stm. G. W. Bouma, wnd. 2e stm. A. Terpstra, 3e wtk. J. A. Starreveld, wnd. 4e wtk. H. C. Nagelkerken, 5e wtk. A. Verschoor, 5e wtk. P. J. Steevensz, radio-off. M. Elffers, sch.gezel a/w G. van der Bent, D. Bergen, F. L. Brocx, P. Raams,, R. A. Steward, jongen a/w H. J. F. van der Berg;  
m.s. Dosina: gezagv. K. Poort van Ingen, 5e wtk. F. Niehorster, sch.voorman G. J. van Delft, aank. kok J. G. Volleberg, hoofd bediende O. H. Noorman, bediende P. J. Gijse;  
m.s. Felania: sch.gezel a/w G. Buys, G. Ammeraal, M. van der Bas. aank. sch.gezel a/w G. A. A. Tielemans;  
m.s. Fulgur: 2e stm. D. Schonenberg, 3e stm. J. M. M. van Rossum, hfd.wtk. J. Wielart, 3e wtk. K. Verf, sch.voorman A. L. H. Botinga, sch.gezel a/w S. R. Langedoen, F. J. Linders, L. A. Douma, D. P. J. Zwart, J. Poot, D. Hoogeveen, aank. sch.gezel a/w B. C. P. Dietz, J. M. M. J. Bovendeaard, hoofd voeding F. B. Wayers, kok C. van der Wildt, bediende R. van Ginkel;  
s.s. Kalydon: gezagv. P. Cammel, 2e stm. F. B. Visser, wnd. 2e wtk. J. B. H. de Glopper;  
s.s. Kara: II.stm. J. Klad, hfd.wtk. R. Romijn, 3e wtk. H. Wesselman, 5e wtk. A. W. van Sluys, 4e stm. d.d. 5e wtk. D. Lodewijk;  
s.s. Katelysia: gezagv. P. J. P. Siebesma, hfd.wtk. H. W. van Diepen;  
s.s. Kalletia: 3e stm. A. Dijkhuizen, 3e wtk. J. P. van de Water;  
s.s. Kermia: 4e stm. D. van der Heul, wnd. 2e wtk. P. Kooyman, 5e wtk. J. H. van Leuven, II.wtk. W. M. de Vries, radio-off. D. J. Hage;  
s.s. Khasiella: 2e stm. A. G. J. de Wit, hfd.wtk. J. Polet, wnd. 2e wtk. H. Nijhof, wnd. 3e wtk. J. J. van Vondel, 5e wtk. D. J. Sandee, II.wtk. N. H. C. Foekema;  
s.s. Kopianella: 5e wtk. L. B. Veerman, 5e wtk. J. L. M. Peeters;  
s.s. Kosicia: gezagv. E. H. Brameyer, 1e stm.

## In memoriam

Op 21 oktober jl. is overleden de heer  
**J. W. G. van der Horst**  
oud-commodore. Hij bereikte de leeftijd van 64 jaar. De heer Van der Horst verliet de dienst der maatschappij op 1 juni 1964 na ruim 31 dienstjaren.



J. Mieras, 3e stm. P. A. Vermolen, II.stm.  
 F. B. Koek, 3e wtk. P. F. van Dijk;  
**s.s. Kylix:** 3e wtk. R. G. M. Kauffeld;  
**s.s. Lovellia:** wnd. 3e stm. A. S. Baarda,  
 2e wtk. J. L. de Bondt, wnd. 4e wtk. A. Verwijs,  
 2° man L. A. Dacosta Agra, D. Bouza Alonso,  
 M. Costa Alonso;  
**s.s. Macoma:** gezagv. J. J. Schouten, 1e stm.  
 F. W. van Oerle, 2e stm. I. W. A. van Thienen,  
 4e stm. K. T. Wiegert, wnd. 4e wtk.  
 J. A. Boerema, II.wtk. G. T. Verwoert, II.wtk.  
 E. M. Bosch, sch.vakman I R. Stuifzand,  
 sch.gezel a/w P. T. Post, H. J. F. Stoffers,  
 C. Verlind, aank. sch.gezel a/w J. C. Huijberts,  
 J. P. W. Dallmeyer, F. B. B. Bodelier, hoofd  
 voeding G. S. Sinnema, kok W. van der Korf,  
 hoofd bediende H. Domselaar, jongen a/w  
 F. M. E. van der Berg;  
**s.s. Marinula:** 2e stm. J. M. E. Korteweg, 4e  
 stm. J. B. Winkelhuis, 2e wtk. L. W. Jorissen,  
 5e wtk. P. C. Farro, radio-off. T. P. de Swart,  
 cam. F. Gonzales Vidal, cam. (trip.)  
 C. H. Rodriguez Valverde;  
**s.s. Meta:** 1e stm. M. de Graaf, 2e stm.  
 M. Groothuis, 4e wtk. G. H. Willems, 5e wtk.  
 E. A. Rumeser, 5e wtk. E. J. van den Brink;  
**s.s. Metula:** 2e stm. J. P. J. M. Cobelens;  
**s.s. Mitra:** hfd.wtk. W. C. van Megen,  
 sch.vakman I A. Vlaming;  
**s.s. Mytilus:** 1e stm. C. Vlas, hfd.wtk.  
 J. R. Alisma, wnd. 4e wtk. C. Castelijn;  
**m.s. Niso:** 1e stm. G. Gerritse, 3e wtk.  
 F. D. Dieleman, 5e wtk. E. T. van de Pijpekamp,  
 5e wtk. R. Koudstaal, man. esp.  
 J. Gonzales Davila, 2° man. M. Docampo Rial,  
 mar. int. J. Giraldez Rodriguez,  
 J. B. Gonzalez Cortes, J. Lopez Pena,  
 M. Pensado Doldan, F. Perez Fernandez,  
 U. Riobo-Riobo, coc. G. Da Rocha Valverde,  
 cam. may. do. A. Perez Rodriguez, cam.  
 A. Amarin Fernandez, C. Cabaleiro Vidal,  
 J. Rodriguez Rodriguez, cam. (trip.)  
 S. Vilar Iglesias;  
**s.s. Ondina:** 4e wtk. C. R. van Santen;  
**s.s. Onoba:** 1e stm. F. de Vries, hoofd voeding  
 R. M. Bruno;  
**s.s. Patro:** 4e wtk. A. J. Zon, radio-off.  
 C. H. E. J. van der Ploeg, capataz  
 A. Puime Amarin, man. esp. J. Lago Alonso,  
 mar. int. J. C. Chamorro Troncoso,  
 F. Collarte Vazquez, S. Cuadrado del Castillo,  
 E. Gonzales Fernandez,  
 J. M. Gonzalez Rodriguez, A. Guisande Martinez,  
 J. Guisande Martinez, A. Miguez Boullosa,  
 M. L. Rodriguez Vieitez, 2° mar. int.  
 F. Gonzalez Rodriguez, B. Nogueira Vieitez,  
 hoofd voeding L. H. H. L. Leithuijser, coc.  
 A. Lopez Nogueira, cam. J. F. Garcia Fernandez,  
 J. F. Rodriguez de Saa, S. Soto Carballo,  
 cam. (trip.) V. S. Fernandez Moreno;  
**s.s. Philippia:** 1e stm. C. J. Clarisse, 3e wtk.  
 N. P. Dekker, radio-off. A. J. Pronk, man. esp.  
 C. Rey Charlin, A. Acuña Germade, 2° man.  
 A. Costas Ezcurdia;  
**s.s. Viana:** 2e stm. W. C. Moll, 3e stm.  
 R. F. M. Driessen;  
**s.s. Vitrea:** gezagv. L. van der Valk, 1e stm.  
 C. P. Schoenmakers, wnd. 3e stm. R. J. Moeke,  
 wnd. 4e wtk. G. A. de Wolf, radio-off.  
 T. Marcusse;  
**s.s. Vlieland:** 2e stm. W. J. Netelenbos, wnd.  
 3e stm. F. G. de Bruyn, hfd.wtk. J. G. Bron,  
 wnd. 4e wtk. A. Belder, 4e stm. d.d. 5e wtk.  
 J. L. Assendorp;  
**s.s. Zafra:** 1e stm. A. J. de Kraker, wnd.  
 2e stm. W. Koeze, II.stm. W. H. Nibbelink,  
 hfd.wtk. T. H. J. Feldberg, wnd. 4e wtk.  
 A. W. Ros;  
**s.s. Zaria:** gezagv. H. A. Schelvis, wnd. 2e stm.  
 C. J. de Boer, II.wtk. J. Bijloo.

**Uit dienst getreden vlootpersoneel:**  
 2e stm.: J. K. Terpstra;  
 3e stm.: C. Kamminga;

II.stm.: M. A. M. van Laake;  
 3e wtk.: E. Pesschier;  
 4e wtk.: P. H. van Beusekom, R. M. Hendriks,  
 L. J. Stam;  
 5e wtk.: A. H. Grevelink;  
 sch.vakman II: J. C. Lemmens, sch.kok C. P.  
 van Esch.

**Overgeplaatst:**  
 3e wtk.: H. A. M. Heyens - N.A.M.

**Tijdelijk tewerkgesteld:**  
 1e stm.: G. J. Olieman - Shell Nederland  
 Raffinaderij B.V.;  
 4e stm.: F. H. C. Bakker - Chevron  
 Tankers B.V.;  
 2e wtk.: C. J. den Hollander - H.A.L.-Beheer  
 B.V.;  
 4e wtk.: G. Bijvank - Shell Curaçao N.V.

**Terug van tijdelijke tewerkstelling:**  
 1e stm.: H. Verbaas - Shell Tankers DFD/4.

**Aangesteld als:**  
 4e stm.: D. A. L. Hitz, H. Puyman,  
 J. B. Winkelhuis, A. Zwieters.

**Behaalde diploma's:**  
 1e Stuurman G.H.V.: D. Schonenberg,  
 H. J. Schaaf, W. F. van der Lei, J. Wassenaar;  
 2e Stuurman G.H.V.: C. J. de Boer,  
 A. Dijkhuizen, R. P. Regout;  
 2e Stuurman G.H.V.-th: P. A. Janssen;  
 3e Stuurman G.H.V.: B. P. de Lange,  
 P. J. F. Steenbergen, J. J. M. Helvenstein,  
 E. de Jong jr., H. Rijpkema, A. Schmidt,  
 K. P. Cupido, H. A. van der Want;  
 „C-th.“: J. P. Kalkman;  
 „B“: B. P. Droogendijk;  
 „B-th.“: J. W. van Velze, E. L. F. Nijhuis,  
 J. P. van de Water;  
 „A/B-th.“: E. Dubbeldemam, G. R. Spijkerman,  
 C. J. Stein, G. A. de Ridder, J. F. Bijlsma,  
 J. J. E. van Veghel, W. G. Kole, J. F. de Feyter,  
 J. Marijs, F. E. Bussenius, H. Hallie,  
 K. van Zijderveld, M. J. Janse, P. Hack,  
 P. E. Statema, A. van der Ster, T. P. J. van Alst,  
 J. Wijnmalen, E. Meyer, J. H. M. Stoffelen,  
 A. P. Mans.



Voor het weekeinde van 14/15 november stonden twee activiteiten op het programma: Vrijdagavond was er een drukbezochte en gezellige klaverjasavond. Hans van der Schilt had het bedrag beschikbaar voor prijzen enigszins anders besteed dan gebruikelijk, namelijk minder prijzen maar wel mooiere. Gezien de reacties is dit wel in goede aarde gevallen. Het hoogste aantal punten werd behaald door de heer M. J. Heiligers.

Zaterdagavond was het een uitverkocht huis in café-grill „de Drie Bogen“. Bij de aanmeldingen moest zelfs een wachtlijst worden ingesteld! Er is op deze avond ruim 100 kg mosselen verorberd... en met smaak. Voor degenen die de voorkeur gaven aan een „spies maison“ was er een pen gegrild vlees, met daarbij enkele soorten groenten, patat frites en stokbrood. Na deze „maaltijd“ bleven de deelnemers nog geruime tijd gezellig bijeen. Voor 12 december staat, zoals eerder gepubliceerd, een bowling-avond op het programma en op 19 december wordt de kerst-klaverjas-avond gehouden.

### In dienst getreden vlootpersoneel



J. Bijloo  
II. wtk.

### Bevorderd tot

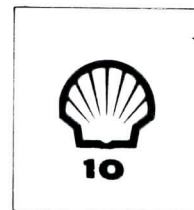


E. L. Boldewijn  
sch. vakman II  
per 27-10-75



Q. A. P. de Wit  
sch. vakman II  
per 11-11-75

### Onze vlootjubilaren



W. Abels  
sch. vakman II  
per 18-11-75



P. J. M. v. Dillen  
sch.gezel a/w  
per 5-12-75



J. Boelee  
bediende  
per 7-12-75



## Vlootcirculaires

In de periode van 16 oktober tot en met 15 november verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR-berichten:

No.	Datum	Onderwerp
1105	20.10.75	Gage Chinese scheepsgezellen per 1.1.76 (PCOR)
1106	21.10.75	Dienstreglementen C.A.O.-vlootpersoneel
1107	27.10.75	Gages Europees vlootpersoneel per 1.11.75 (PCOR)
1108	29.10.75	Gageaanpassing officieren/Europese scheepsgezellen per 1.11.75 (PCOR)
1109	29.10.75	Gagewijziging per 1 november 1975 C.A.O.-vlootpersoneel
1110	31.10.75	Koersen (PCOR)
1111	7.11.75	Gageschaal en Arbeidsvoorwaarden Chinese scheepsgezellen per 1.1.76
1112	14.11.75	Wekelijkse computerdata - ship's reporting systems manual



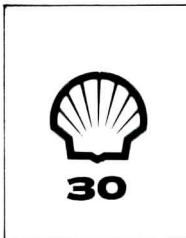
### Bruidspaar van de maand

Tweede werktuigkundige B. R. Verhoog en zijn aanstaande, mej. M. L. Leliveld, hadden geen orgel besteld. Des te meer waren ze verrast op 12 november jl., toen de klanken van het draaiorgel „De Schommel” als achtergrond dienden voor hun beider „ja”-woord aan de ambtenaar van de burgerlijke stand op het voormalig gemeentehuis Zuilen.

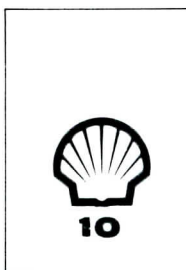
## Onze waljubilarissen



**F. K. Neuerburg**  
1945-18.10-1975  
DFP/2



**Mevr. L. C. M. van Stuyvenberg-Spiering**  
DFM/DFD  
1965-2.11-1975



## Mutaties walpersoneel

in de periode 11.10.1975 t.m. 10.11.1975

Uit dienst:

21.10: Mej. M. van Mosselaar - DFF/4  
1.11: M. J. Spetter - DFF/1 (pensioen)  
1.11: Mevr. L. E. H. M. Lindeman-Oosterom - DFP/3

## In dienst getreden walpersoneel



**Drs. C. Geerincq**  
DFD/2 (ex SIPM)  
Den Haag

## Tussen schip en ka

vijftiende jaargang no. 4 — dec. 1975

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

### Redactie

A. de Coninck  
D. Jongeneel  
G. H. van Leeuwen

### Eindredactie

W. N. Wouters  
010 - 145.144 - 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