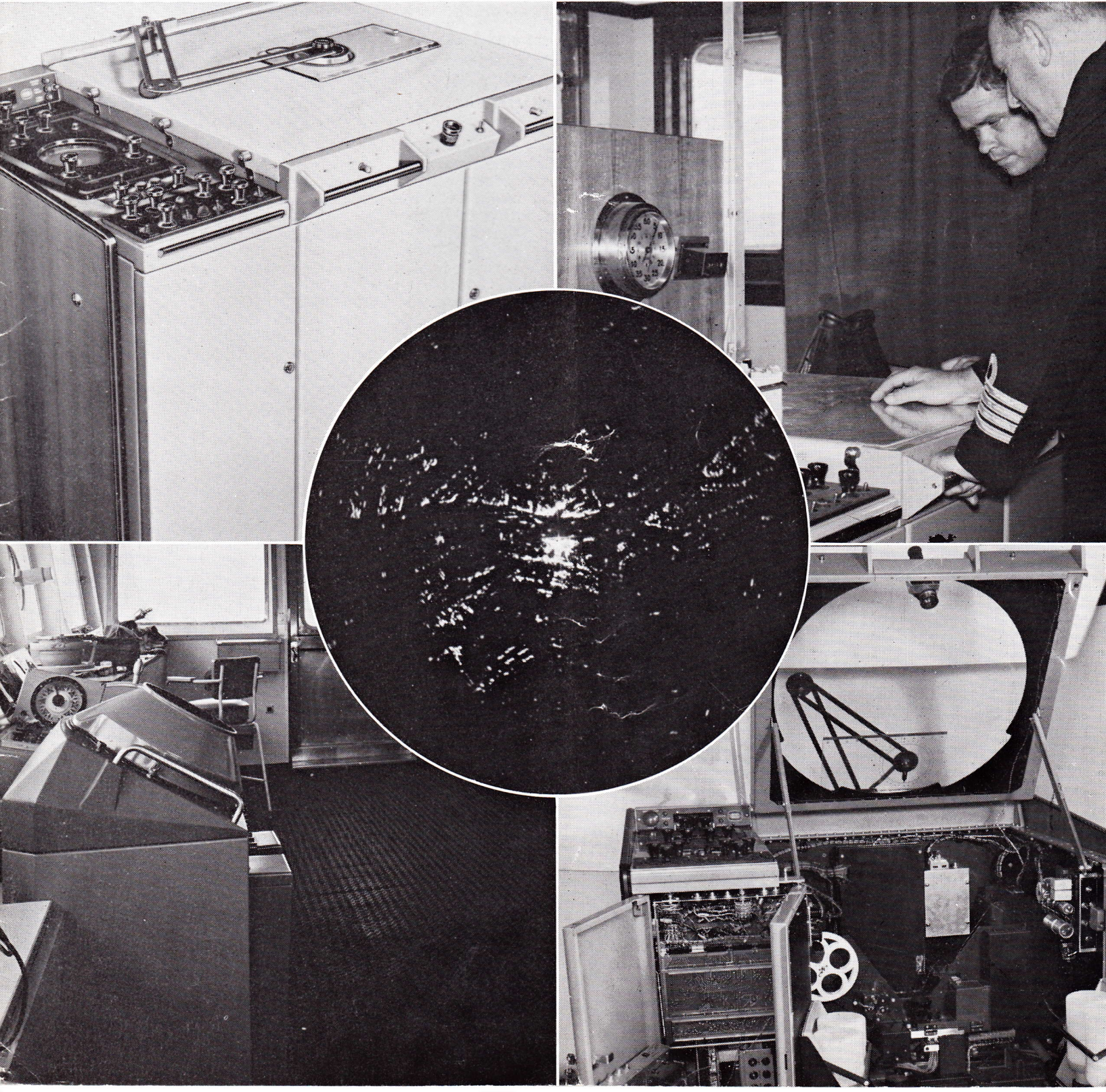


TUSSEN
**SCHIP
EN KA**
MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.
FEBRUARI 1970



MEER DAN VEERTIG JAAR IN DIENST

BIJ DE KONINKLIJKE/SHELL GROEP,

EN WEL OP DE „REDERIJ”

Meer dan veertig jaar nauw betrokken zijn bij het vervoer van ruwe olie, bij zeeschepen, bij tankers in alle tonnages, van de heel kleine, b.v. de „Manuela” van 2.915 ton tot de allergrootste.

Slechts weinigen kunnen op een dergelijk lange dienstperiode terugblikken en een van die weinigen was de heer J. C. W. Schuller tot Peursum, tot eind 1969 Chef van de Sectie DFP/4, die op maandag 22 december 1969 afscheid nam van de Maatschappij wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd, nadat hij enkele maanden daarvoor zijn embleem voor veertig jaar dienst uitgereikt had gekregen tijdens de maiden trip van het s.s. „Marpessa”.

Een hartelijk applaus klonk op toen om half vijf de heer Schuller, vergezeld van zijn echtgenote en zoon Coen, de directie-lunchkamer op de 9e etage betrad.

De heer Van den Belt, die de scheidende reeds namens de Directie had verwelkomd, schetste in zijn toespraak de langdurige loopbaan van de heer Schuller, die op 21 oktober 1929 een aanvang had genomen op de toenmalige afdeling Installatie Scheepvaart van de B.P.M., waar de eerste beginselen van de tankvaart de jeugdige employé waren bijgebracht. Een groot aantal gevarieerde werkzaamheden, zoals ziekte-claims, C.S.M.-vlootmutaties en money orders werden door de scheidende in de loop der jaren verricht, tot

aan de oorlogsjaren. Ook daarna was de werkkring van de heer Schuller wederom het rederij-bedrijf, onder welke naam dit dan ook werd uitgeoefend; na de oorlog zagen we hem terug op de subsectie Radio, de Nautische Dienst en, vanaf 1957, belast met de verzorging van de Public Relations, later nog aangevuld met Personeelsvoorlichting, waaronder de hoofdredactie van „Tussen Schip en Ka”. „In je jeugdig enthousiasme”, aldus de heer Van den Belt, „heb je je met hart en ziel aan dit laatste werk gegeven en ik wil niet nalaten je van deze plaats te zeggen hoe zeer ik dat steeds in je heb gewaardeerd, waarbij kwam je loyaliteit en bovenal je nooit aflatend gevoel voor humor. Met jou verdwijnt weer een van de getrouwen, een van wie vele verhalen de ronde doen, verhalen waarin langzamerhand wel waarheid en verdichting verweven zullen zijn. In ieder geval, hoe kan het anders na ruim veertig jaar, laat je een leegte achter. Behouden wij onzerzijds een goede herinnering aan jou, ik hoop dat dit afscheidsgeschenk van je collega's je steeds met genoegen aan je werkkring bij Shell Tankers N.V. zal doen terugdenken.” Na in ontvangstname van het geschenk, bestaande uit een tape-recorder en een flink aantal banden met daarbij de allerbeste wensen voor de toekomst, nam de heer Schuller het woord die — daar hij twee maanden daarvoor zijn veertigjarig jubileum nog aan boord van de „Marpessa” had mogen vieren, allereerst nog even daarbij wilde stilstaan.

„De tragische ondergang van dit fraaie schip, dat voor alle opvarenden zo'n happy ship was, is extra tragisch omdat het twee mensenlevens heeft gekost en wel van twee van de onderofficieren die op 21 oktober bij de feestelijke viering aan boord nog tegenwoordig waren.

De in vogelvlucht door u, heer Van den Belt, gegeven beschrijving van mijn carrière roept vele herinneringen bij mij wak-

ker, vooral aan mensen, teveel om allemaal op te noemen. Collega's van de verschillende secties waaraan ik goede herinneringen bewaar, aan de relaties waarmee ik in de loop der jaren te doen kreeg, zoals behalve met de heren Broersma en Hylkema, bovenal met de heer Schreuder en de heren Schortinghuis en Takens van Radio Holland N.V.

Inderdaad zijn de laatste twaalf jaar van mijn loopbaan de jaren geweest die mij de grootste voldoening hebben geschonken. Op kantoor heb ik steeds alle medewerking ondervonden. Ik denk verder aan mijn plezierige relatie met de drukkers van het maandblad, in het bijzonder aan de heer Van der Hulst, de samenwerking met de Wereldomroep, met name de heren Steinkamp, Kal en Weitzel, de Nederlandsche Reedersvereniging, de NEVAS, de Nederlandse en buitenlandse werven, de pers, de P.R.-afdelingen van de Nederlandse Groepsmaatschappijen en mijn collega's in de redactie van maandblad „OLIE”.

Twee revolutionaire ontwikkelingen hebben zich voltrokken in de laatste veertig jaar, namelijk in de scheepsbouw en ten aanzien van het personeel. Over de scheepsbouw hoef ik niet nader uit te weiden, maar wanneer ik er aan terugdenk hoe het personeel vóór de oorlog werd aangenomen en kon worden ontslagen, hoe het werd beoordeeld, en als ik dit nu vergelijk met de introductiecursussen van thans en het huidige open beoordelingssysteem, dan is met revolutie werkelijk niet teveel gezegd.”

BIJ DE VOORPLAAT :

Radar en de toepassingsmogelijkheden ervan, nu en in de toekomst. In het midden het radarbeeld van het Centrum van Rotterdam. Zie verder het artikel op pag. 4, 5 en 6.





Na zijn dank nog te hebben uitgebracht aan de Directie voor alle ondervonden medewerking, aan zijn assistente voor al de zorg waarmee zij hem altijd had omringd, aan de O.V.S.T. waarvan de heer Schuller in zijn functie van Voorzitter reeds afscheid had genomen, alsmede erkentelijkheid te hebben betuigd voor het ontvangen geschenk, eindigde de heer Schuller:

„Ik ken mijn tekortkomingen, ik weet dat ik geen al te geduldige luisteraar ben, dat ik vaak ongedurig, haastig of ontaktisch ben geweest, en ik hoop dat diegenen die dit van mij hebben ondervonden, mijn verontschuldiging zullen willen aanvaarden. Het ga u allen goed, en — daar wij staan aan de vooravond van 1970 — moge al uw verwachtingen voor de toekomst vervuld worden.”

Onder de vele aanwezigen die de heer Schuller de hand kwamen drukken ten afscheid, waren niet alleen bijna alle personeelsleden van de walorganisatie, doch ook vertegenwoordigers van vloot, andere Shell-maatschappijen, pers en relaties.



SHELL-TANKER ALS EERSTE DOOR DE VAARGEUL

In de late avonduren van donderdag 18 december jl. voer de 210.000-tons Britse Shell-tanker „Melo” met een diepgang van 62 voet door de vaargeul Europoort binnen en was daarmee de eerste tanker in deze klasse die officieel volbeladen kon afmeren.

De volgende ochtend werd dit heuglijke feit door een korte plechtigheid aan boord luister bijgezet. In aanwezigheid van onder meer Ir. T. P. van den Bergh, Directeur van Shell Nederland Raffinaderij N.V., en de Directeur van Shell Tankers N.V., de heer D. Rodenburg, overhandigde de voorzitter van de Stichting Havenbelangen, Mr. A. Blussé van Oud-Alblas, de gezagvoerder van de „Melo”, kapitein C. G. Bradley, een Rotterdams havengezicht uit 1599. De heer J. G. van Nass, secretaris van de Kamer van Koophandel, bood de bronzen medaille van de Kamer aan.

De geul, die oorspronkelijk zo diep zou worden gemaakt dat tankers met een diepgang van 57 voet er door zouden kunnen varen, werd zover uitgediept dat ook 62-voets tankers ongehinderd de ondiepten van de Noordzeebodem kunnen passeren. Bovendien is de geul nog binnen de gestelde tijd gereedgekomen. Ook de totale kosten zijn gestegen als gevolg van de grotere diepte. Voor de oorspronkelijke diepte (57 voet) en de nautische uitrusting bedroegen zij 100 miljoen gulden; het op een diepte van 62 voet brengen vergde nog 90 miljoen meer.

Thans bestudeert men de mogelijkheid, de geul nog verder uit te diepen en haar bevaarbaar te maken voor schepen met een diepgang van 65 voet. Bevaarbaar wil zeggen dat er nog een zekere afstand tussen de kiel van het schip en de bodem moet zijn. Voor open zee houdt men ongeveer twintig procent van de diepgang aan, voor de geul circa vijftien procent en in de haven tien procent.

De totale diepte van de geul bedraagt nu ruim 70 voet, ofwel 22 meter.

Gedurende de afgelopen drie jaar hebben sleepzuigers ongeveer 890 miljoen m³ zand uit de bodem van de Noordzee gezogen, dat elders in zee werd geloosd. De onderhoudswerkzaamheden brengen met zich, dat per jaar ongeveer acht miljoen m³ aangeslibd zand uit de geul zal moeten worden gezogen, hetgeen acht tot twaalf miljoen gulden zal kosten.

De eigenlijke geul is twaalf kilometer lang en 600 meter breed. Maar ook de aanlooproute moest nog over een lengte van 32 kilometer worden uitgebaggerd. In deze route liggen de megaribbels, soms zeven meter hoge duinen onder water, die ook gedeeltelijk moesten worden weggegraven.

Hoewel de geul zelf gereed is, moet thans nog de definitieve toegang naar de havenbekkens

op Rozenburg en de Maasvlakte worden aangelegd, die de tijdelijke, iets noordelijker gelegen toegang tegenover Hoek van Holland zal vervangen. Men streeft ernaar deze in de zomer van 1971 te voltooien.

Het manoeuvreren met grote schepen in de naar verhouding toch nog nauwe geul vraagt om navigatiehulpmiddelen. Een daarvan zijn de radio-plaatsbepalingssystemen. Proeven met een „Decca Navigatie Survey Chain” hebben goede resultaten gehad.

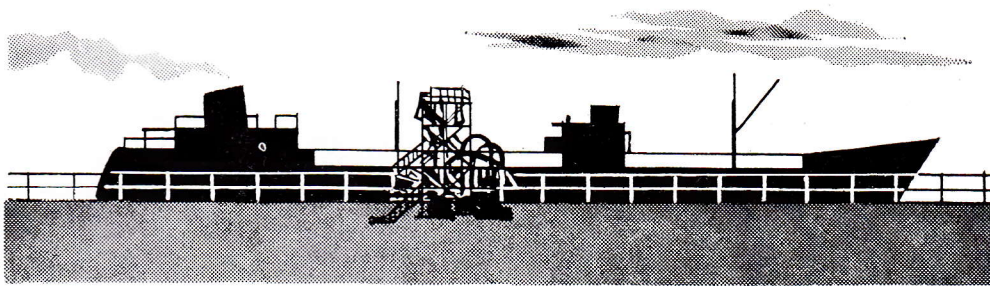
Na een proefperiode van ruim twee jaar zullen straks — na overleg met provincies en gemeenten — nabij Heiloo, Gilze-Rijen en Axel slanke zendermasten en zendergebouwen verrijzen. Vanuit deze drie punten, die na twee proefopstellingen met mobiele apparatuur werden gekozen, zal dan over een groot deel van de Noordzee een net van radiosignalen worden uitgespreid, waarop ook mammoettankers voordat zij de geul zijn genaderd, kunnen overschakelen.

Tijdens de proefperiode heeft men ook de invloed van de mens op dit elektronisch systeem bestudeerd. Dit gebeurde door het Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation door middel van simulator-proeven. Deze proeven werden genomen met behulp van IWECO (Instituut TNO voor Werktuigkundige Constructies) en de afdeling zintuigfysiologie van RVO-TNO, waarbij psychologen in het nautisch-civieltechnisch onderzoek werden ingeschakeld.

Verder werd van de gehele verlichting, bebakening en betonning van het traject een — speciale — studie gemaakt door de dienst van het loodswezen van de Koninklijke Marine. Omdat de geul niet in het verlengde van de Nieuwe Waterweg ligt, diende in eerste instantie de bestaande lichtenlijn te worden aangepast. In maart 1969 kwam er een tijdelijke lichtenlijn voor de geul, die in de loop van dit jaar door een definitieve zal worden vervangen.

De nautische moeilijkheden van de zeer grote tankers die Rotterdam naderen beperken zich niet tot het bevaaren van de geul. Zowel in de aanlooproute als bij het koersen door het Nauw van Calais dient er zorgvuldig te worden genvigeerd. Praktijkmetingen aan boord van de verschillende tankers — waartoe meermalen in Calais een meetgroep van de Rijkswaterstaat aan boord ging — hebben onder meer uitgewezen dat de golfslag — tegen de verwachting in — nog veel invloed uitoefent op de bewegingen van het schip.

Men probeert thans de wetmatigheden van het golfpatroon van de Noordzee op te sporen. De eerste gegevens hiervoor zijn reeds binnengekomen.



MEN MOET HET HEDEN TOETSEN AAN HET VERLEDEN OM IETS ZINNIJS TE KUNNEN ZEGGEN OVER DE TOEKOMST

RADAR

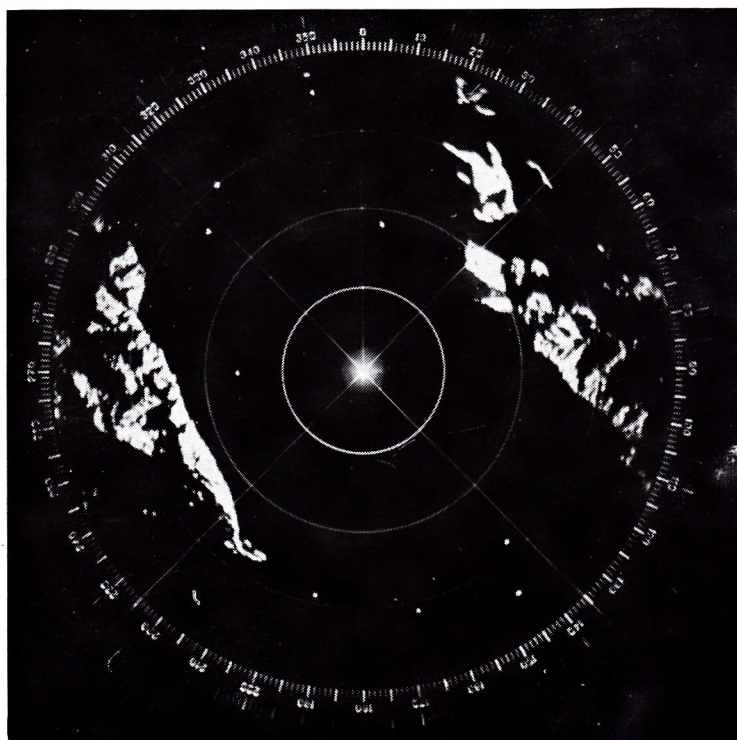
staat nog steeds in het middelpunt van de belangstelling. Sedert de invoering van dit navigatiemiddel bij uitstek, hebben de verdere ontwikkeling en vervolmaking hiervan echter de volle aandacht van nautici en technici behouden.

Wij prijzen ons gelukkig Kapitein D. Jongeneel van onze sectie Nautische Ontwikkelingen bereid te hebben gevonden om in een uit twee delen bestaand artikel een overzicht te geven van de toepassingsmogelijkheden van radar, nu en in de toekomst.

ONTWIKKELING

Na een uiteenzetting bij de radar in de trant van „kijk dat zijn wij, hier zie je onze koers en dat daar zijn andere schepen waarvan je zus de richting en zo de afstand kunt meten” is de toeschouwer geneigd om vergenoegd op te merken „da's mooi zeg, dan weet je alles”. Hierop heeft de radar-explicateur gewacht en hij beschouwt het verder als zijn taak om het de argeloze opmerker duidelijk te maken dat hij goed fout zit. „Daarin schuilt juist het grote gevaar, te denken dat je alles weet”, zal hij bestrafend zeggen en als hij enthousiast genoeg is en zijn toehoorder is in gelijke mate geduldig dan vallen er spoedig termen als spotweg, plot-interval en relatief-noordboven gestabiliseerd. Dan komen er uitspraken aan te pas van de Raad van de Scheepvaart en van het Ministry of Transport „dat het daarentegen weer anders ziet”, alles gelaardeerd met bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee en verlicht met meetkundige composities van driehoeken en afstandscirkels die elkaar steeds meer in de weg zitten. Wanneer dan een laatste poging om het te verduidelijken door het gebruik van verschillende kleuren uitsluitend een esthetisch succes oplevert, wordt de situatie, die in algehele verbijstering dreigde vast te lopen, gered door de aankondiging dat het allemaal nogal ingewikkeld is, maar dat men er iets moois op gevonden heeft en dat er nu

Figuur 1

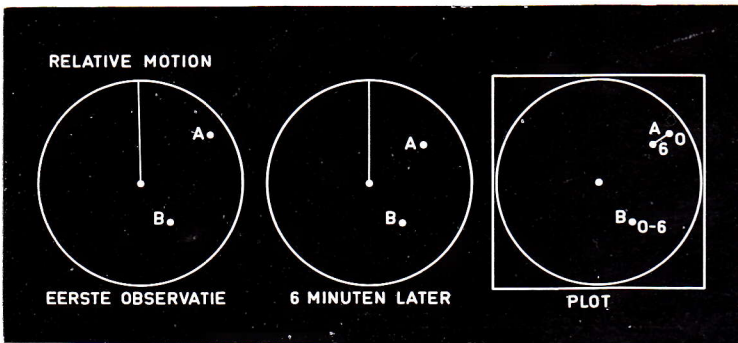


een installatie is die... en dan volgt de beschrijving van een volgende stap in de radarontwikkeling zoals er al zoveel zijn geweest sinds in november 1952 de radar op onze vloot werd geïntroduceerd door het plaatsen van een commerciële radar op ons toenmalig vlaggeschip de „Taria”. Kleine stapjes, zoals het aanbrengen van een vergrootglas boven de 9-duims schermen, en reuzeschreden, zoals de overgang naar de dubbele installatie, die met zowel 3 cm als 10 cm-golflengte, met 16-duims schermen, met „true motion” en photoplot wel zo ongeveer de veelzijdigste installatie is die op koopvaardij-schepen wordt aangetroffen. En nog steeds wordt er geen pas op de plaats gemaakt. Waarom niet? — het is inderdaad al duur genoeg. Omdat we in de radar een middel hebben waarmee we uiteindelijk in de mist net zo veilig zouden moeten kunnen varen als bij goed zicht, omdat we in de radar een middel hebben waarmee we, ongeacht de weersomstandigheden, de grootste schepen door moeilijke vaarwaters zouden moeten kunnen loodsen en omdat we dit nog niet hebben bereikt, zeker niet wat betreft de mistnavigatie. De belangen die hiermee zijn gemoeid zijn zeer groot en ze groeien nog steeds. Maritieme verkeersroutering bijvoorbeeld is een erkende noodzaak, die echter alleen door meer radar kan worden verwezenlijkt. Modern zeeverkeer is ondenkbaar zonder radar. De huidige intensivering van dit verkeer, de grotere en snellere eenheden, de concentratie van het verkeer in zeegebieden met beperkte navigatie-mogelijkheden zijn even zovele impulsen tot radarontwikkeling.

Tot voor kort streefde men naar een zo goed mogelijk radarbeeld van de werkelijke situatie. De radar, dat waren de ogen van het schip, die door mist en duisternis heen konden kijken en men trachtte die ogen scherp en betrouwbaar te maken en gevoelig voor kleine nuanceringen. Het is verleidelijk om de beeldspraak door te trekken en te zeggen dat de radar nu ook nog de hersenen van het schip gaat worden, maar hier is voorzichtigheid geboden want waar men het tekortschieten van het gezichtsvermogen meestal vlot toegeeft, ligt dat bij de hersenen voor velen iets moeilijker.

In het algemeen moet men het heden toetsen aan het verleden om iets zinnigs te kunnen zeggen over de toekomst en dat geldt ook voor de radar, zij het dat we daarbij niet denken in termen van jaren maar van minuten. Het radarbeeld van heden geeft ons geen aanwijzing omtrent de toekomst, tenzij we weten uit welke situatie in het verleden we zijn gekomen tot het beeld dat we nu zien. Dit is ook de grondslag van het plotten, want daarbij leggen we op een of andere manier gegevens uit het verleden vast om conclusies over de toekomst mogelijk te maken. Dit plotten wordt tot heden gedaan door de radar-navigator, die zijn gegevens ontleent aan de radarpresentatie van het moment. Aan de kwaliteit van deze presentatie is op onze schepen de grootst mogelijke aandacht besteed en opzienbarende verbeteringen zijn op dit terrein nauwelijks te verwachten. Het opmerkelijke van de huidige ontwikkeling is dat het plotten een functie gaat worden van het radar-apparaat, waardoor de navigator in staat wordt gesteld om meer informatie sneller en nauwkeuriger te analyseren en hierdoor worden de mogelijkheden van een veilige en doelmatige mistnavigatie belangrijk groter.

We zullen nu de bespiegelingen staken om eens te kijken naar een conventioneel radarbeeld. Figuur 1 is een foto gemaakt op een van onze schepen. De radar staat ingesteld op het 8-mijlbereik (1 mijl = 1852 me-



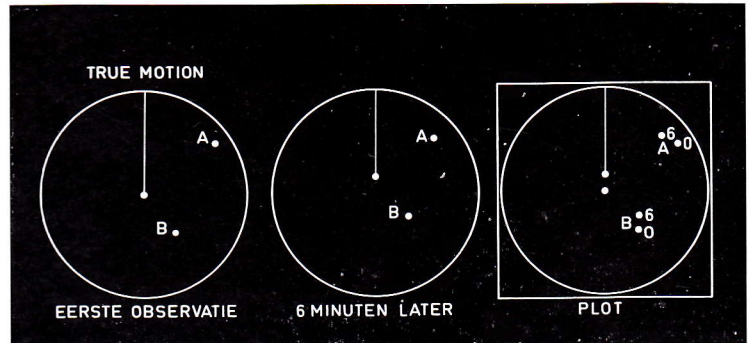
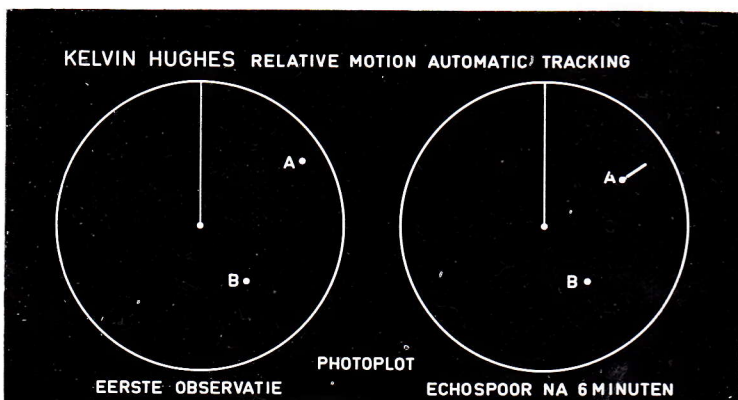
Figuur 2

ter) dat wil dus zeggen dat de straal van het scherm in werkelijkheid 8 mijl lang is. Ons schip bevindt zich in het centrum van het scherm en de richting waarin het vaart wordt aangegeven door een lijn, die in dit geval recht omhoog wijst, en die we de koersflits noemen. De over het scherm verspreide lichtende stippen zijn radar-echo's van andere schepen en aan stuurboord en bakboord zijn de uitgebreide land-echo's te zien van de Afrikaanse en Europese kust aan de Westelijke ingang van de Straat van Gibraltar. De concentrische cirkels zijn vaste afstandsringen, hier op onderlinge afstanden van 2 mijl; het kruis dat we zien is draaibaar en dient om de richting van de echo's te bepalen evenals de 2 ringen met graadverdeling rondom het scherm, waarvan er een aan het gyro-kompas is gekoppeld.

De radar reikt niet veel verder dan het menselijk oog, maar wordt niet belemmerd door duisternis, mist en niet te zware regen. Waar vroeger in dichte mist het andere schip pas werd opgemerkt als haar mistsein op de stoomfluit werd gehoord — en dan was ze meestal behoorlijk dichtbij — kan de radar de aanwezigheid van een gemiddeld zeeschip al op een afstand van zo'n 12 mijl tonen, ja zelfs nog op grotere afstand afhankelijk van de omstandigheden, maar ook niets meer dan de aanwezigheid, een lichtend puntje; geen masten, geen schoorsteen, geen navigatielichten, niets dat ons een indruk kan geven in welke richting het schip vaart en de beweging van de echo over het scherm is zo langzaam dat we ook daarvan op het eerste gezicht niet veel wijzer worden. Om het spoor van de echo over het scherm vast te stellen moeten we die echo enige tijd observeren en vóórdat we uit dat spoor conclusies gaan trekken moeten we eerst weten of de radar is ingesteld op de relatieve beweging, meestal „relative motion” genoemd, of op de ware beweging, de „true motion”.

Figuur 2 geeft een indruk van de echobeweging bij relative motion. Bij deze instelling bevindt ons schip zich altijd in het midden van het scherm als een vast punt en het echospoor van de andere schepen geeft dus aan de beweging die andere schepen hebben **ten opzichte van ons schip**: wanneer we dus een echo zien die stil staat op het scherm dan wil dat zeggen dat dit schip eenzelfde koers en eenzelfde vaart heeft als ons schip en zich dus ten opzichte van ons niet verplaatst. We zien op de tekening in het midden ons eigen schip, de koersflits wijst recht omhoog; verder zien we een echo vooruit aan stuurboord A en een andere echo iets dichterbij aan stuurboordachteruit B. Zes minuten later is ons schip nog steeds in het midden van het scherm; om na te gaan wat de andere echo's hebben gedaan tekenen we beide beelden over elkaar heen op een stuk papier: we zijn nu aan het plotten en we ontdekken dat het schip B niet van plaats is veranderd — dat schip vaart dus met een

Figuur 4



Figuur 3

koers en een vaart die gelijk zijn aan de onze. Het echospoor aan stuurboordvooruit echter wijst in de richting van ons schip en het is duidelijk te zien dat, wanneer het zo doorgaat, over ongeveer 20 minuten een aanvaring dreigt. Het plot waarschuwt ons voor dit gevaar, maar wat moeten we doen om dit gevaar te ontlopen? Een verantwoorde uitwijk-manoeuvere kunnen we pas uitvoeren wanneer we de werkelijke koers en vaart van het gevaarlijke schip weten. Nu is die wél te bepalen; daarvoor is een meetkundige constructie nodig: we voeren die uit en besluiten tot een koersverandering. Komen we dan niet in de knoop met het schip achter ons? Ook dat kunnen we uitvinden, doch daar is wéér een meetkundige constructie voor nodig. Nu zijn we echt aan het plotten en we hebben het met die twee schepen al aardig druk. Veronderstel dat het er 10 zijn, of 20.

Om ons daarbij te helpen kwam later de „true motion” (figuur 3). De radargeschiedenis die we eerst hebben gezien in relative motion wordt hier herhaald in true motion. De eerste observaties zijn volkomen gelijk maar na 6 minuten hebben alle schepen, ook ons schip, zich over het scherm verplaatst in een richting en over een afstand die overeenkomen met de werkelijke koers en vaart en de ware koers en vaart van A, die we eerst zo graag wilden weten, kunnen we nu direct van het plot aflezen. Het gevaar van aanvaring echter, dat zo duidelijk bleek bij de relative motion, is nu hoogstens te vermoeden.

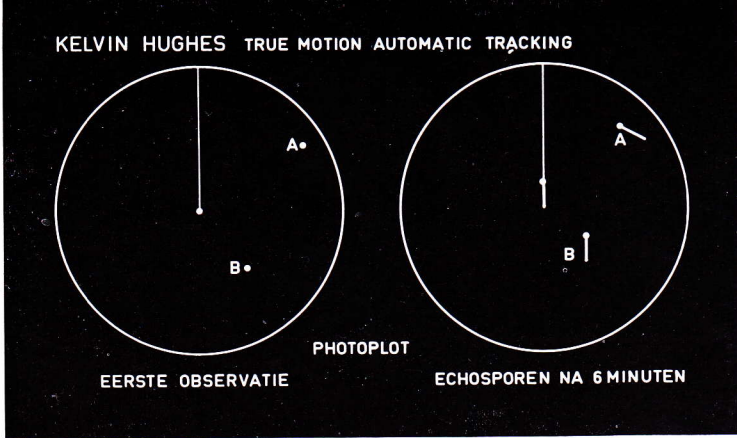
De relative motion geeft ons dus na een eenvoudig plot antwoord op de vraag „is er gevaar?” Moeilijker is het antwoord op de vragen „wat is de koers en vaart van het andere schip?” en „wat gebeurt er als ik ga uitwijken?”

De true motion geeft na een eenvoudig plot antwoord op de vraag „wat is de koers en vaart van het andere schip?”

Op de meeste schepen van onze Maatschappij kunnen relative en true motion tegelijk worden geobserveerd, staan ze zelfs naast elkaar en het antwoord op de vragen „is er gevaar?” en „wat is de koers en vaart?” is dan een gering probleem. Het probleem dat dus moeilijk blijft is, te voorspellen wat er gaat gebeuren wanneer we gaan uitwijken en met voorspellen bedoelen we hier geen waarzeggerij maar het door constructie bepalen hoe de radarsituatie zich zal gaan ontwikkelen wanneer wij onze koers en/of vaart gaan veranderen. Daarbij moeten we aannemen dat de andere schepen onveranderd hun koers en vaart zullen behouden; dit noemen we voortaan voorspellen. Enkele ontwikkelingen op het gebied van in de apparatuur opgenomen plot- en zelfs voorspelmogelijkheden worden hieronder en in een volgend artikel nader bekeken.

KELVIN HUGHES

Door de firma Kelvin Hughes is indertijd het „photoplot” ontwikkeld en verschillende schepen van onze Maatschappij zijn daarmee uitgerust. Zeer in het kort is de „photoplot” een instrument waarin een radarbeeld wordt gefotografeerd. De film wordt ontwikkeld, gefixeerd en geprojecteerd binnen 15 seconden. De projectie is zwart op wit op een plat vlak en met een lichtintensiteit die bij daglicht waarneming mogelijk maakt zonder afscherming. Hierdoor kan het beeld altijd door meer waarnemers tegelijk worden bekeken en de vorm en de afmetingen zijn zodanig dat er zeer goede mogelijkheden zijn tot plotten en construeren direct op het geprojecteerde beeld. Het nieuwste type wordt genoemd „photoplot automatic radar tracking system with prediction facilities”. Het is voorzien van een geheugenplaat, die gegevens uit het verleden opspaat en deze tegelijk met het beeld van het heden projecteert. De radargeschiedenis wordt naar keuze gedurende 4, 8 of 20 minuten verzameld. Na verloop van de ingestelde periode wordt automatisch de geheugenplaat schoon gemaakt en begint een nieuwe opbouw van gegevens uit het verleden.



Figuur 5

In figuur 4 zien we hoe de ons inmiddels vertrouwde radarsituatie zich ontwikkelt wanneer we werken volgens de relative motion en in figuur 5 hoe het gaat volgens de true motion; de installatie staat namelijk een keuze toe. De staartjes zijn gegroeid uit de projecties van vroegere posities en geven de weg aan die de echo over het scherm heeft afgelegd sedert het begin van de ingestelde periode. De radargeschiedenis wordt door het apparaat geregistreerd en afhankelijk van de instelling geeft het antwoord op de vraag „is er gevaar?“, of, „wat is de koers en de vaart van dat schip?“ Blijft de vraag „wat gebeurt er als ik ga ontwijken?“ Het antwoord op deze vraag moet volgen uit een constructie en deze kan worden uitgevoerd op een apart voor de oplossing van dit probleem ontworpen transparante plaat, die het construeren vergemakkelijkt.

(slot volgt)

NIGERIA EN SHELL

Ter informatie van het Shell-personeel deelt de directie van Shell Nederland N.V. het volgende mede:

Na afloop van de gevechten in Nigeria ontving Shell een telegram van de volgende inhoud en ondertekening:

„Wensen U geluk met overgave van Biafra. Belangrijke stap op weg naar eindoplossing van het zogenaamde Ibo-vraagstuk. Zijn trots op uw bijdrage aan de verhogering van 2 miljoen Biafranen.

U voegt zich bij Krupp en I.G.Farben die op overeenkomstige wijze een bijdrage leverden aan de oplossing van het zogenaamde joden-vraagstuk.

Centrum geweldloze weerbaarheid, Biafra actiecomité, Kerk en vrede, ANVA, staf Hervormde Jeugd Raad Amsterdam, Sjaloom en ASVA: Centrum Geweldloze Weerbaarheid, postbus 36, Heiloo“.

Hierop is door Shell Nederland N.V. als volgt gereageerd:

„Begrijpen uw gevoelens over de massale ellende in Biafra die wij allen machteloos moeten aanschouwen, doch betreuren ten zeerste dat u ons als zondebok hebt uitgezocht stop Uw beschuldiging dat wij bijdrage hebben geleverd tot oplossing van Ibo vraagstuk en vergelijking die u trekt met wat de joden is aangedaan vinden wij verachtelijk.“

Beide telegrammen werden in de pers gepubliceerd.

Dit was aanleiding voor de Sjaloomgroep om Shell Nederland telefonisch te berichten dat de Sjaloomgroep ten onrechte bij de ondertekenaars was genoemd en dat Sjaloom zich nadrukkelijk van de inhoud van dit telegram wenste te distantiëren. Nadien gaf Sjaloom nog een verklaring uit waarin onder andere de volgende passages voorkomen:

„Alhoewel de aanwezigheid van olie — of andere grote economische belangen — bijdraagt tot de schaalvergroting en internationalisering van een interne strijd zoals deze, menen we toch niet vooral Shell-BP van volkerenmoord te kunnen betichten. Ook de Franse poging tot het verkrijgen van uitgebreide oliebelangen moet in de beoordeling worden betrokken.“

„Welke kritiek we ook op Shell-BP en de minister van buitenlandse zaken hebben, onder zogenaamde „geluks-telegrammen“ aan hen is geheel ten onrechte en geheel zonder onze voorkennis de naam van de Sjaloomgroep geplaatst.“

DE RADIO-MEDISCHE DIENST VAN HET NEDERLANDSCHE ROODE KRUIS

Wie behandelt de patiënt aan boord?

Aan boord van grote passagiersschepen wordt een arts meegevoerd, die vrijwel iedere behandeling kan toepassen. Ook al zal deze trachten zonder operatie de patiënt te behandelen, hem staat voor noodgevallen meestal een goede uitrusting ter beschikking.

Aan boord van vrachtschepen en tankers is het de 1e stuurman die met de medische verzorging van de opvarenden is belast. De opleiding die hij voor zijn taak als „dokter“ heeft gehad, bestaat uit de E.H.B.O.-lessen die hij tijdens zijn studie heeft gevolgd, aangevuld met de nodige instructie omtrent voortgezette behandeling van ongevallen, elementaire ziekteleer, eenvoudige diagnostiek en hygiëne.

Het zal duidelijk zijn dat deze lessen op zichzelf nog geen basis zijn om zich vol vertrouwen voor volledige behandeling aan zijn zorgen — hoe goed ook bedoeld — over te geven, doch dit neemt niet weg dat het begin er is. Want of men nu aan de wal ziek wordt of op zee, of men nu op straat een arm breekt of aan boord een verwonding oploopt, iemand moet actie nemen, vaststellen of de ziekte van ernstige aard kan zijn, de eerste hulp verlenen. Zoals men thuis dan actie kan verwachten van familieleden die, in geval van twijfel omtrent de ernst van de ziekte, de huisarts bellen of, bij blessures, het eerste noodverband aanleggen, zo zal de 1e stuurman aan boord beslissen of medisch advies moet worden ingewonnen of onmiddellijk het in de E.H.B.O.-lessen geleerde in praktijk brengen.

Stage in ziekenhuis

Mede om hem voor te bereiden op zijn taak aan boord bij het beoordelen van zieken en op snel ingrijpen wanneer een verwonding van ernstige aard is, is een aantal jaren geleden begonnen met het voor enige weken detacheren van een aantal stuurlieden in een ziekenhuis. Hier kan hij ervaring opdoen hoe een wond moet worden gehecht, een rekverband moet worden aangelegd, brandwonden dienen te worden behandeld, enz.

Het hoofdbestuur van „Kerk en Vrede“ schreef Shell Nederland N.V. op 20 januari jl. een brief van de volgende inhoud:

„Omstreeks 12 januari hebt u een zogenaamd gelukstelegram ontvangen, waarin u wordt gefeliciteerd met uw bijdrage aan de oplossing van het Ibo-probleem. Dit telegram was ondertekend door een aantal Nederlandse organisaties, waaronder Kerk en Vrede.

Wij stellen het op prijs u bij deze mee te delen, dat dit telegram niet namens ons is verzonden. Dit betekent niet, dat onze vereniging geen vraagtekens zet bij de rol van diverse grote ondernemingen inzake het conflict Nigeria/voormalig Biafra. De in dit telegram geuite zeer ernstige beschuldigingen lijken ons echter bepaald onjuist. In het algemeen trouwens menen wij, dat dit soort activiteiten, zeker wanneer daar via de pers bekendheid aan wordt gegeven, gepaard dienen te gaan met een duidelijke motivering.

Wij zouden het op prijs stellen als u de inhoud van dit schrijven op de een of andere manier aan alle medewerkers van uw maatschappij ter kennis zoudt willen brengen.“

Tenslotte zij nog vermeld dat op 23 januari jl. in een uitzending van de Vara-tv-rubriek „achter het nieuws“ dokter Middelkoop meende te moeten opmerken dat Shell zich thans haast, berichten te publiceren over haar inspanningen om de olieproductie in Nigeria snel op gang te brengen, terwijl zij in de praktijk niet heeft doen blijken, bereid te zijn mee te werken aan de hulpverlening aan slachtoffers van de oorlog. Shell heeft de Vara telefonisch medegedeeld dat er geen persberichten door Shell over haar productie in Nigeria zijn uitgegeven en dat zij, naar alle betrokkenen weten, bereid is met haar organisatie en materiaal alle mogelijke hulp te verlenen wanneer de Nigeriaanse overheid dit wenst.

In een uitzending van het NOS-journaal op de volgende dag werd dit uit andere bron bevestigd.

Het zij de lezer vergeven wanneer hij nog onder de misvatting leeft dat bij een ziekte of ongeval op zee, de patiënt van alle doktershulp verstoken is tenzij met spoed een haven kan worden aangelopen.

Om het licht eens te doen schijnen op de behandeling van zieken en gewonden aan boord van schepen die buitengaats zijn, geven wij hieronder weer hoe de Radio-medische Dienst van het Nederlandsche Roode Kruis de zeeman die ziek is geworden of een ongeval is overkomen, de helpende hand reikt, over de wijde wereld-zeeën heen.



Natuurlijk is een stage van enkele weken in een ziekenhuis onvoldoende om van de navigator aan boord tevens een chirurg te maken, doch dit is ook geenszins de bedoeling. Evenmin is het de bedoeling dat hij in een ziekenhuis operaties bijwoont om zelf het mes te leren hanteren, hoogstens zal hij een chirurgische ingreep eens bijwonen om te zien wat de elementaire beginselen zijn om steriliteit te handhaven.

Na enige weken in een ziekenhuis zullen de handen van de stuurman figuurlijk niet meer verkeerd staan wanneer hij aan boord wordt geconfronteerd met een ziektegeval; hij zal gemakkelijker kunnen beschrijven hoe de toestand van de patiënt is en — wanneer hem instructies voor behandeling worden gegeven — niet geheel vreemd staan tegenover wat hem wordt geseind of verteld. En dat is nu juist het oogmerk, want de stuurman wordt niet geacht voor dokter te spelen, daarvoor kan hij namelijk terugvallen op het Nederlandsche Roode Kruis, dat speciaal voor hulpverlening op zee een aantal jaren geleden begonnen is radio-medisch advies te geven via Scheveningen Radio.

Radio-medisch advies

Wij schrijven „via Scheveningen Radio“. Dit is ook logisch want juist wanneer men zich begeeft op een terrein waarop men zich nog niet zo zeker voelt, zal het de berichtgeving alleen maar ten goede komen indien de communicatie zoveel mogelijk in het Nederlands is. Aanvankelijk, wij denken hierbij aan de dertiger jaren, was dit niet wel mogelijk. Immers, al spoedig na vertrek uit de Nederlandse thuishaven was het contact tussen Scheveningen Radio en het schip niet meer mogelijk en was men aangewezen op buitenlandse stations voor zover die wel bereikbaar waren en een dergelijke faciliteit verleenden. Doch naarmate de techniek vorderde, bleek het — ook op grote afstanden — mogelijk om terug te vallen op de radio-medische adviezen die werden verstrekt door het Nederlandsche Roode Kruis en via Scheveningen Radio doorgegeven.

Geen wonder dan ook dat hoe langer hoe meer de hulp van deze dienst werd ingeroepen wanneer aan boord van schepen onder Nederlandse vlag de behoefte aan medisch advies zich voordeed. Thans is het reeds zover dat twee part-time artsen zich bij toerbeurt wijden aan de zorg voor de zieke of gewonde zeeman waar ook ter wereld. Wanneer deze artsen, beiden met nautische ervaring en op de hoogte van de onvermijdelijke beperkingen aan boord van een zeegaand schip, niet rechtstreeks bereikbaar zijn, is er de semafoondienst van de P.T.T. waardoor ze worden opgeroepen zich te melden. Het telegram waarin om medisch advies wordt gevraagd wordt dan voorgelezen en mocht telefonisch om advies zijn gevraagd, wat ook al meer en meer voorkomt, dan wordt een rechtstreekse verbinding met het schip tot stand gebracht.

Niet alleen zal de betrokken arts dan instructies geven voor de eerste behandeling, doch tevens zal hij aanwijzingen geven hoe bij het volgende contact moet worden gerapporteerd, want dit kan per geval verschillen.

Heel dikwijls blijkt het radio-medisch advies voldoende te zijn en kan worden doorgevaren naar de bestemmingshaven, waar de patiënt — indien niet inmiddels aan boord geheel hersteld — een arts kan raadplegen of in een ziekenhuis kan worden opgenomen.

Noodhaven

Er kan zich evenwel een dermate ernstig geval voordoen dat op advies van de Radio-medische Dienst, een noodhaven moet worden aangelopen of dat de patiënt naar een passagiersschip met dokter aan boord moet worden overgebracht; van deze laatste mogelijkheid wordt niet dikwijls gebruik gemaakt daar het overbrengen van een patiënt van het ene schip naar het andere, op volle zee, niet zo'n eenvoudige zaak is en zelfs voor het slachtoffer schadelijk kan zijn.

Het behoeft weinig betoog dat naarmate onze tankers groter worden, de keuze aan noodhavens kleiner wordt, daar de meeste havens niet berekend zijn op de afmetingen van de huidige grote schepen. Doch de tanker behoeft niet altijd de haven zelf te bereiken; dikwijls is het voldoende

om te komen binnen de actieradius van een helicopter. Of, zo deze verbinding uitgesloten is door slechte weersomstandigheden of het niet beschikbaar zijn van een helicopter, kan het schip op de rede voor anker gaan, waarna de patiënt, indien een walarts de noodzaak daarvoor heeft vastgesteld, per motorboot aan wal kan worden gebracht. Doch nogmaals, in de meeste gevallen zal het radio-medisch advies van het Nederlandsche Roode Kruis reeds de nodige uitwerking hebben gehad en behoeft het overbrengen van de patiënt niet meer plaats te vinden of kan worden volstaan met het consulteren van een arts in de bestemmingshaven.

Hoe gaat men nu aan boord te werk?

In geval een van de opvarenden ziekteverschijnselen vertoont, wordt dit aan de 1e stuurman gemeld, die de patiënt onderzoekt en zoveel mogelijk tracht vast te stellen wat er aan mankeert, wat de verschijnselen zijn. Eventueel kan de patiënt worden opgenomen in de aan boord van elk schip aanwezige ziekenboeg.

Zijn de symptomen zodanig dat de diagnose voor de hand ligt (b.v. griepverschijnselen), dan kan de stuurman — desnoods na de „papieren dokter“ te hebben geraadpleegd, een boek dat de verschijnselen beschrijft waarmede allerlei ziekten gepaard gaan en aanwijzingen geeft omtrent de te volgen therapie — de nodige medicamenten voorschrijven. Mocht niet spoedig verbetering intreden of mocht de diagnose moeilijk zijn of onjuist blijken, dan zal de stuurman — na overleg met de gezagvoerder, die uiteindelijk ook als 1e stuurman heeft gevaren en als zodanig ook de nodige ervaring heeft opgedaan — radio-medisch advies inwinnen, bij voorkeur via Scheveningen Radio doch desnoods via een buitenlands station, want ook vele andere landen bieden dergelijke faciliteiten. Toch zal de stuurman indien enigszins mogelijk op de dienstverlening van het Nederlandsche Roode Kruis een beroep doen, niet alleen omdat er dan geen taai-barrière is doch ook omdat hier te lande bekend is welke medicamenten aan boord van een schip onder Nederlandse vlag beschikbaar zijn, terwijl bovendien — indien de aard van het ziektegeval daartoe aanleiding geeft — de huisarts van de patiënt en de medisch adviseur van de Maatschappij kunnen worden geraadpleegd.

Eventueel is er nog de mogelijkheid om een verzoek om medische bijstand of medicamenten uit te zenden naar in de buurt verkerende schepen die een scheepsarts aan boord hebben. Of van deze mogelijkheid gebruik kan worden gemaakt hangt van verschillende factoren af, doch voor schepen op de Atlantische en Grote Oceaan is het zgn. Amver-systeem ontwikkeld. Alle schepen die hieraan medewerken, waaronder de Shell-tankers, zenden dagelijks een radiobericht aan het Amvercentrum te New York, waarin de positie, de koers, de snelheid en enkele andere gegevens worden vermeld. Van al deze schepen is bekend of er een scheepsarts aan boord is en dankzij de gemiddeld 1000 opgaven die aldus dagelijks binnenkomen en per computer worden verwerkt, kan men in geval van nood via dit centrum direct een beroep doen op het dichtstbijzijnde schip dat die bijstand kan verlenen.

Natuurlijk kan zich aan boord plotseling, ondanks de keuringen die bij onze zeevarenden geregeld worden verricht, een ziekteverschijnsel voordoen dat zich ernstig laat aanzien, bijvoorbeeld een blindedarmonsteking, waaromtrent nog zoveel misverstand bestaat wat betreft het gevaar ervan. Gelukkig kan met conservatieve behandeling, d.w.z. zonder operatieve ingreep, bijna altijd de aanval worden bezworen. Ook wat niersteen-aanvallen betreft, hoe pijnlijk deze voor de patiënt zelf ook mogen zijn en daardoor alarmerend voor de anderen, bestaat er vrijwel nooit aanleiding tot het nemen van spoedmaatregelen. De Radio-medische Dienst zal, soms meermalen per dag, advies verstrekken omtrent de behandeling, mede op grond van de door de stuurman verzonden rapporten omtrent de toestand.

En zo waakt deze dienst mede over het welzijn van onze zeevarenden, waar hun schip zich ook ter wereld bevindt.

JAARVERSLAG 1968 PENSIOENFONDS

Het jaarverslag 1968 van het Pensioenfonds der „Koninklijke/Shell” is verschenen en een exemplaar hiervan is naar elk onzer schepen gezonden. Degenen onzer officieren die een exemplaar voor zichzelf wensen, kunnen hierom schriftelijk of telefonisch een verzoek richten aan de Maatschappij, t.a.v DFP/4. Bovendien zal een aantal exemplaren op de balie in de Sectie DFP/1 — Scheepsofficieren, voor belangstellenden beschikbaar worden gehouden.

Het leek dienstig enkele facetten van dit verslag hier onder de loep te nemen.

Zoals uit de rekening van lasten en baten blijkt, werd in 1968 een bedrag van f 51,1 miljoen aan pensioenen uitbetaald en werd aan uitkeringen in-eens (afkoop van pensioenrechten, restitutie ledenstortingen, twee jaar pensioen aan hertrouwde weduwen) een bedrag van f 4 miljoen uitgekeerd. Uit hoofde van stortingen van leden en maatschappijen werd f 95,3 miljoen en aan interest f 72 miljoen ontvangen. Er wordt nogal eens gevraagd of er eigenlijk niet veel te veel geld bij het fonds binnenkomt omdat, zoals uit de hiervoor genoemde cijfers ook nu weer blijkt, de inkomsten uit hoofde van stortingen en rente ruim driemaal zo groot zijn als de pensioenuitkeringen.

De vragenstellers zien echter over het hoofd dat in het fonds een vermogen moet worden opgebouwd om ook voor de leden die in de toekomst zullen worden gepensioneerd, de betaling van het pensioen mogelijk te maken. De volgende cijfers geven een goede indruk van de groei van het aantal gepensioneerden en van het uitgekeerde pensioenbedrag.

	Actieve fondsleden	Aantal ingegane pensioenen	Uitgestelde pensioenen	Bedragen: f 1.000.000,— uitgekeerde pensioenen
1949	11.753	866	90	2,0
1959	16.004	2.985	978	12,4
1968	16.730	6.089	3.166	51,1

Deze groei zal zich in de komende jaren verder voortzetten en het fondsvermogen zal dan ook aanzienlijk gaan toenemen.

Premiereserve

Ieder jaar wordt een berekening gemaakt van het vermogen dat in het fonds aanwezig moet zijn. Het resultaat van deze berekening vindt men op de creditzijde van de balans onder het hoofd premiereserve. Dit hoofd

geeft ook nogal eens aanleiding tot verwarring. Er is namelijk hierbij, zoals uit het voorgaande volgt, geen sprake van een reserve in de werkelijke zin van het woord. In 1968 werd een bedrag van f 131,9 miljoen aan de premiereserve toegevoegd, waarna deze f 1.484,— miljoen bedroeg (1949 f 155,5 miljoen). Dit bedrag kan in drie bedragen worden gesplitst, namelijk:

	in f 1.000.000,—
a) Vermogen ter dekking van ingegane pensioenen inclusief daaraan verbonden rechten op weduwenpensioen	716,5
b) Vermogen ter dekking van toegekende uitgestelde pensioenen	43,7
c) Vermogen ter dekking van pensioenverplichtingen ten aanzien van actieve fondsleden	723,8
	<u>1.484,0</u>

De berekening van de onder a. en b. vermelde bedragen is betrekkelijk eenvoudig omdat het hier gaat om reeds toegekende pensioenen. Ten aanzien van de actieve fondsleden is de berekening veel gecompliceerder. Voor hen zal namelijk moeten worden benaderd welk pensioen hun uiteindelijk op de pensioengerechtigde leeftijd zal worden toegekend. Het is binnen het bestek van dit korte artikel niet goed mogelijk uiteen te zetten hoe deze benadering plaatsvindt, het zou tevens te ver gaan te verklaren hoe bij alle berekeningen sterftekansen en rentegrondslag in aanmerking worden genomen. Wat betreft het onder c. genoemde bedrag, zou de vraag kunnen opkomen dat een vermogen van f 723,8 miljoen voor 16.730 in de toekomst te pensioneren fondsleden wel erg gering is ten opzichte van het onder a. genoemde bedrag van f 716,5 miljoen voor 6.089 gepensioneerden. Het bedrag van f 723,8 miljoen dient voor deze vergelijking dan echter in zijn bestanddelen te worden gesplitst:

	in f 1.000.000,—
I) Het vermogen ter dekking van de in de toekomst toe te kennen pensioenen	2.040,5
II) Het vermogen dat gevormd zal worden uit de in de komende jaren te ontvangen stortingen van leden en maatschappijen	1.316,7
Het vermogen dat eind 1968 aanwezig moet zijn is derhalve	<u>723,8</u>

IDEËËNBUS

Op 11 december 1969 werd door de Ideeënbus-commissie vergaderd, waarbij door afwezigheid van de heer D. Rodenburg de heer G. den Bakker als voorzitter optrad.

Van de behandelde ideeën werd één voorstel beloofd met f 50,—, te weten **Idee No. 347 van 1e stuurman W. Croes betreffende „Ventilatie voorruim”**.

De heer Croes bracht naar voren dat tijdens laden/lossen van verpakte „A” en „B” lading in/uit het voorruim dit ruim gasvrij dient te zijn. Aan boord van de GP-schepen worden hiervoor de stoojectors gebruikt; de nadelen hiervan zijn veel waterverbruik, plaatsing vereist veel tijd en de ejectors produceren veel lawaai. Inzender stelt voor om op de 18.000-tonners

aan stuurboord naast het luikhoofd een Butterworthgat aan te brengen waarop gedurende laden/lossen van drums een Axiafan gep'aatst kan worden.

De Commissie concludeerde dat een en ander juist is gezien en een goede oplossing aan de hand wordt gedaan. Het voorstel bleek na onderzoek echter niet nieuw te zijn: enkele jaren geleden kwam dit onderwerp ter sprake, waarna aan boord van de „Kopionella” 2 Butterworthdeksels op het hoofddek boven het voorruim werden aangebracht. Meer schepen kwamen destijds niet in aanmerking op grond van een beslissing van de toenmalige Fleet Manager Vloot „A”. Er wordt thans onderzocht in hoeverre men aan

boord van de „Kopionella” gebruik maakt van de mogelijkheid om het voorruim gasvrij te maken voor het laden/lossen van drums en met welke frequentie door onze daarvoor in aanmerking komende schepen drums worden vervoerd. Afhankelijk van de uitslag van dit onderzoek zal t.z.t. nader worden bezien of meerdere schepen voor de hiervoor besproken voorziening in aanmerking komen.

De Commissie heeft de beloning toegekend op grond van de overweging dat de heer Croes nooit dienst heeft gedaan aan boord van de „Kopionella” en dat toepassing van zijn voorstel onder bepaalde omstandigheden inderdaad de „port turn round” kan bespoedigen respectievelijk de veiligheid vergroten.

HET ONDERZOEK NAAR DE EXPLOSIES OP DE „MARPESSA” EN „MACTRA”

Op vrijdagochtend 16 januari heeft Shell International Marine Ltd. te Londen inlichtingen gegeven over de stand van zaken bij het onderzoek naar de mogelijke oorzaken van de recente ongelukken met de „Marpessa” en de „Mactra”. Dit geschiedde op een bijeenkomst van reders, tankereigenaren, scheepsbouwers en autoriteiten. Na afloop is onze Directeur, de heer D. Rodenburg, vergezeld door onder meer de heren G. den Bakker en H. den Ouden, resp. adjunct-Directeur en Chef Nautische Dienst, teruggevlogen om in het Shell-Gebouw te Rotterdam de Nederlandse pers op de hoogte te stellen.

Bij het onderzoek is allereerst nagegaan welke de gemeenschappelijke factoren waren bij de drie ongelukken waar het om ging, namelijk met de „Marpessa”, die, zoals bekend, half december 1969 ter hoogte van Dakar verging, de „Mactra” van Shell Tankers Ltd., waarop zich eind december ter hoogte van Mozambique een explosie voordeed, en de Noorse tanker „Kong Haakon VII”, die hetzelfde lot trof ter hoogte van Liberia.

De punten van overeenkomst waarop men zich concentreerde waren een achttal. De drie schepen waren VLCC'ers, ze waren pas nieuw, ze voeren op het moment van de explosie in ballast in tropische wateren en hadden ruwe olie vervoerd die afkomstig was uit de Perzische Golf. Alle explosies deden zich voor in een centre tank; zij gebeurden bij het schoonwassen van de tanks. Er werd gebruik gemaakt van de „gun clean”-installatie van de Zweedse firma Salen en Wicander.

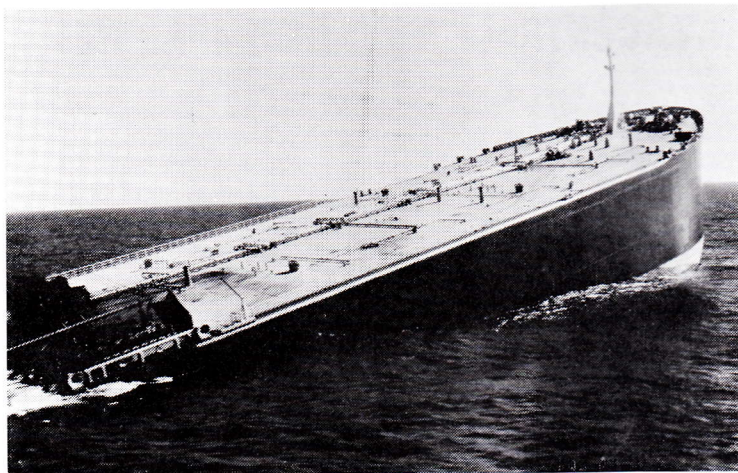
Alle drie schepen hadden een gesloten circulatiesysteem voor het schoonmaakwater, ter voorkoming van verontreiniging. Voorts waren hun tanks uitgerust met anodes.

Men is een aantal mogelijkheden nagegaan die een ontsteking van het gas/luchtmengsel in de tank veroorzaakt zouden kunnen hebben.

In de eerste plaats zou een voorwerp in de tank kunnen zijn achtergebleven bij de bouw, hoewel de schepen zeer nauwgezet worden onderzocht voor de oplevering, zowel door de werf als door de officieren. Dat een dergelijk voorwerp inderdaad op alle drie schepen de explosie zou hebben veroorzaakt, zou wel heel toevallig zijn.

Er zou een gedeelte van het waterkanon losgeraakt kunnen zijn, maar volgens de fabrikant is dit onmogelijk; bovendien is het van brons gemaakt.

Voorts zou er een anode gevallen kunnen zijn. Hoewel deze van zink zijn vervaardigd en dus geen vonk slaan, zijn de uiteinden van staal, om ze



„SHELL”-MANCHETKNOPEN

In de SHELL-winkel van het SHELL-GEBOUW te Rotterdam zijn momenteel voor vloot- en walpersoneel manchetknopen verkrijgbaar, waarvan het model is gebaseerd op de SHELL-vlag.

De knopen zijn van doublé vervaardigd terwijl de Maatschappij er in email op is aangebracht.

De prijs van de manchetknopen, waarvan U hierbij een afbeelding ziet, bedraagt f 5,60 per paar.

De voorraad is beperkt, doch indien bij ons vloot- en walpersoneel hiervoor belangstelling blijkt te bestaan, zal tot bijbestelling worden overgegaan.

aan de tankwand te kunnen vastlassen. Om dit punt nader te kunnen onderzoeken, neemt men thans in het laboratorium te Thornton valproeven op ware grootte.

Andere mogelijke oorzaken zijn: statische elektriciteit, ontstaan door de waternevel van het schoonmaken, zelfontbranding van olieresiduen en het breken van een hydraulische leiding, waardoor een geatomiseerde nevel van hydraulische olie zou zijn opgetreden.

Wat betreft de statische elektriciteit: de fabrikant van het waterkanon neemt hiermee proeven, maar ook wordt onderzoek verricht op de in aanbouw zijnde Shell-tanker „Mysella”. Zes experts van het Koninklijke/Shell-Laboratorium, Amsterdam, hebben bovendien aan boord van de „Metula”, op zee ter hoogte van Lissabon, experimenten uitgevoerd en metingen verricht.

Hoewel over de oorzaken van de explosies in dit stadium nog geen conclusies zijn te trekken, heeft men wel een aantal dingen geleerd. Ook is gebleken, dat de gebruikte walkie-talkies van bijzonder veel nut zijn geweest.

Inmiddels is zowel door Shell International Petroleum Company Ltd. te Londen als door de fabrikanten van de Gunclean tankwasmachines aan alle gebruikers van het Gunclean systeem opdracht gegeven om, hangende de uitslag van het onderzoek, dit schoonmaakstelsel niet te gebruiken.

Wat onze Maatschappij betreft is dit van toepassing op de „Macoma” en „Metula”.

HAVODAM

Wij kennen Amsterdam, Rotterdam, Edam, Madurodam en nog vele andere dammen, doch Havodam zal de meeste lezers nieuw in de oren klinken.

Havodam heeft men de maquette gedoopt die ter gelegenheid van de C-70 manifestatie in Rotterdam zal worden opgesteld, vlakbij het Shell-Gebouw, namelijk voor het Hilton-hotel en dan in de richting van De Doelen, waar de eigenlijke Communicatie-70-manifestatie zal plaatsvinden, van 5 mei tot 30 september a.s.

Met een totale lengte van niet minder dan 200 meter, bij een breedte van 20 tot 40 meter, zal deze maquette, die een overzicht wil geven van wat Rotterdam in de 25 jaar na de bevrijding presteerde, een van de grootste ter wereld zijn, met een totale oppervlakte van niet minder dan 5000 m², kosten 1½ miljoen. Een respectabel bedrag zult u zeggen, doch het is ook een respectabele maquette, die vele tienduizenden bezoekers zal trekken. Bovendien, na afloop van de eigenlijke C-70, waarover u t.z.t. een verslag in dit maandblad zult vinden, gaat de maquette voor zeker 10 jaar naar het Park, nabij de Euro-mast.

Water

Men heeft dan ook grondig rekening moeten houden met de weersinvloeden, wat in ons vochtig land geen sinecure is. De gehele maquette zal worden opgebouwd op 834 panelen, elk 2.44 x 2.44 meter, met watervast masonite als ondergrond.

Huizen, fabrieken, loodsen, raffinaderijen en schepen zijn van kunststof vervaardigd, zodat het weer hier geen invloed op kan uitoefenen. Bruggen, kranen en dergelijke zijn gemaakt van koperprofielstaven, bespoten met hardende thermopoeders.

Het regenwater dat zich op de raffinaderijen in tanks, in de tankenparken zelf, dus binnen de tankdammen, en verder in straten e.d. zou kunnen verzamelen, wordt op natuurlijke wijze geloosd in de havens en kanalen, vervolgens in de Maas en de Nieuwe Waterweg, die als centrale blikvanger tussen het haven- en industriegebied door loopt.

Galerij

Even centraal is de galerij die langs en door de maquette wordt gebouwd en waar vandaan men een prachtig overzicht heeft over hetgeen in 25 jaar is opgebouwd. Men ziet de werven, de raffinaderijen en fabrieken, de schepen, de auto's en treinen, zoals die aanwezig waren op een dag in mei 1969, toen de ontwerpers over Rotterdam vlogen en vele momentopnamen maakten om een totaal overzicht te krijgen van de bezetting van havens en rivieren.

Vanaf deze galerij kan het publiek ook daadwerkelijk deelnemen aan de activiteiten, van Maasvlakte tot de Van Brienoordbrug, door met behulp van drukknoppen en dergelijke, kranen in werking te stellen, bruggen open te klappen om schepen door te laten, enz. waartoe op ingenieuze wijze ± 100 motoren zijn ingebouwd. Draait men aan de brandkraan: het effect is onmiddellijk zichtbaar in de vorm van waterstralen die vanaf brandblusboten omhoog worden gericht.

Alhoewel ook enkele Rotterdamse wijken, met

name Charlois en Rotterdam-West, gedeeltelijk worden nagebootst, blijft het kernpunt van de maquette het industrie- en havengebied langs Maas en Nieuwe Waterweg.

Schepen

Hier liggen de schepen aan de kade of steiger, draaien net rond in de haven of varen af en aan: 1700 in totaal, waarvan 200 varende!

Om het rondzwaaien alleen daar te doen plaatsvinden waar dit in werkelijkheid ook gebeurt, is nauw overleg gepleegd met de Rotterdamse havenautoriteiten, dus geen mammoettankers in de Maas, wat de zeeman onmiddellijk als irerèel zou aandoen. Wel in Europoort, waar de verschillende installaties in miniatuur, alles schaal 1 : 200, zijn nagebouwd en waar de nieuwste losarmen even goed prijken als in werkelijkheid, want men wil steeds — ook in de toekomst — bij blijven.

De schepen zelf zijn van weerbestedig plastic, vacuümgevormd, met diverse kunststoffen bekleed en geheel natuurgetrouw, tot op de schoorsteenemblemen toe. Als u bedenkt dat de schaal van dit alles 1 : 200 is, dan is al gauw uitgerekend dat een VLCC toch wel ruim 1½ meter lang wordt. Maar het zijn niet alleen de grote schepen die er komen, ook kleinere:

70.000, 30.000, 18.000 tonners, tot de pontjes toe die de Maas oversteken.

Beweging

Wij vertelden u al dat vele modellen in beweging zijn of kunnen worden gebracht en vroegen ons af hoe men denkt dit te bewerkstelligen zonder dat — wat de schepen betreft — tegelijk touwen en kettingen zichtbaar worden. De bodem in het vaarwater bestaat uit elastomeer, aangebracht op de bodemplaat zelf. De kleur wordt geïmiteerd door bepaalde grondstoffen in de elastomeer te brengen. De nylondraden nu, die de schepen voortbewegen, zijn van dezelfde kleur, zodat wel een zeer scherp oog nodig is om de „voortstuwings" waar te nemen, ook al is de diepte van het water slechts 6 cm.

Bedenken we daarbij dat, staande op de galerij, wij de olietreinen uit Pernis zien vertrekken, de auto's over de verkeerswegen snellen, bruggen openen en sluiten, dan vraagt het weinig voorstellingsvermogen hoe Havodam publiek zal trekken, vooral als in de vallende duisternis de niet minder dan 20.000 lampjes worden ontstoken en wij onze Shell-tankers, zelfs in het donker, in het Rotterdamse havengebied kunnen zien liggen.

MEDEDELING

HYPOTHECAIRE LENINGEN N.V. CENTRALE TRUST COMPAGNIE

De huidige overeenkomst met de N.V. Centrale Trust Compagnie, krachtens welke het voor Shell-employés mogelijk is onder bepaalde voorwaarden hypothecaire leningen af te sluiten tegen — momenteel nog — een rente van 6% (vermeerderd met ¼ % adm. kosten), zal per 30 april a.s. aflopen. Dit betekent dat leningen tegen genoemd rentepercentage door de N.V. Centrale Trust Compagnie nog tot uiterlijk 1 april a.s. kunnen worden verstrekt.

Belangstellenden wordt aangeraden zo spoedig mogelijk contact op te nemen met het kantoor te Rotterdam, toestel 2075.

Alhoewel de vanaf 1 mei 1970 geldende voorwaarden nog niet bekend zijn, moet rekening worden gehouden met een rentepercentage dat de huidige marktrente dicht benadert.

schoon schip



De beste

Op maandag 5 januari 1970 vond in het Shell-Gebouw de jaarlijkse uitreiking plaats van de door de „Club van Nederlandse Oud-Gezagvoerders en Oud-Hoofdwerktuigkundigen der Koninklijke/Shell” beschikbaar gestelde prijs voor de beste leerlingen van de dek- en werktuigkundige dienst op onze schepen. Dit jaar werden de prijzen toegewezen aan 4e stuurman J. P. Fockema Andreae en 5e werktuigkundige A. Storm.

Daar 4e stuurman J. P. Fockema Andreae op de dag van uitreiking dienst deed aan boord van het s.s. „Kopionella” kon hij niet in Rotterdam aanwezig zijn, doch de prijs werd hem intussen door de gezagvoerder van zijn schip overhandigd (verslag volgt).

Op de foto ziet u het overhandigen van de prijs (een vulpen-set) aan 5e werktuigkundige A. Storm door de Voorzitter van de „CNOOKS”, Oud-Superintendent Engineer L. Langendoen, in het bijzijn van de heer L. F. van den Belt — adjunct-Directeur (midden), de heer W. B. Kruysmulder, Secretaris-Penningmeester van de „CNOOKS” (rechts), en de heer G. van Leeuwen, chef DFP/1 (gedeeltelijk zichtbaar).

Vlootsterkte

Op de recente paneldiscussie van gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen is door de Directie mededeling gedaan dat tot 1975 met een uitbreiding van onze vloot met ongeveer 10 schepen rekening kan

worden gehouden. Slechts ten de'e zullen dit nieuwbouwtankers zijn; de overigen zullen waarschijnlijk worden overgenomen.

Reisbagage

De vraag wordt nogal eens gesteld of, bij repatriëring per vliegtuig, men de prijs van het extra toegestane gewicht van 25 kg mag omzetten in „airfreight”? Hiertegen is geen bezwaar, op voorwaarde dat de betrokken officier ervoor zorgdraagt dat vóór zijn vertrek een en ander goed en duidelijk is geregeld met de vervoerder en hij er rekening mede houdt dat bijkomende kosten, zoals de inklaringskosten op de Nederlandse luchthaven, voor zijn rekening zijn. Kortom, een mogelijkheid die toch perspectieven biedt!

Hercules-tankers

Op deze tankers, ook wel de „Cap”-schepen genaamd, die dit jaar gaan dokken, zullen alle pompkamerleidingen en eveneens een belangrijk deel van de ladingleidingen geheel vernieuwd worden. Voor degenen die op deze schepen hebben gevaren of nog varen ongetwijfeld een goed bericht. Dankzij de goede planning en de door de scheepsstaf uitgevoerde reparaties wordt vertraging tot een minimum beperkt.

Dwaling

Niet alleen goede berichten, doch

ook een geestig bericht willen wij onze lezers niet onthouden, al zullen we de betrokken stuurman hiermee wellicht tot aan zijn pensioen van een goede anecdote beroven. Een eerste stuurman was bijna door zijn verlof heen en dus voor een schip aangewezen. Zoals te doen gebruikelijk werd hem zijn oproepbrief voor kantoorbezoek gestuurd. Onze typistes zijn mensen — en Luther wist reeds dat die kunnen dwalen. Zo ook in dit geval, zelfs tweemaal in één brief! De betrokken stuurman belde ons 's maandags op en deelde mede: „Ik heb een oproep ontvangen om aanstaande vrijdag op kantoor te komen in verband met mijn tewerkstelling op aanstaande woensdag, als hoofdwerktuigkundige. Die moeilijkheid met de datums is overheen te komen, maar ik zie wel op tegen dat hoofdwerktuigkundige”. Zekerheidshalve informeerde hij nog of het in dit schrijven vermelde schip wel juist was; de achterdocht had duidelijk vaste voet bij hem gekregen!

Redactie

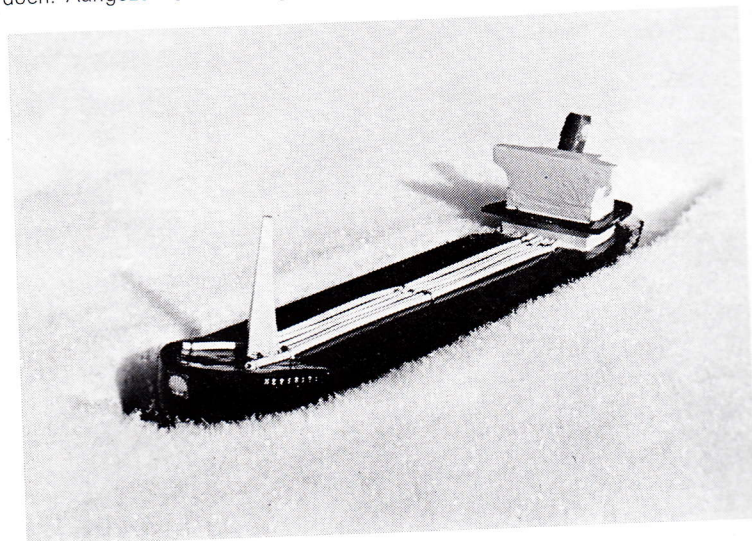
De redactie van „Tussen Schip en Ka”, reeds sedert jaren bestaande uit 6 leden om zoveel mogelijk informatie uit het gehele bedrijf te trekken, is door de pensionering van de heer J. C. W. Schuller tot Peursum per 1 januari jl. en zijn opvolging door de heer W. N. Wouters (die reeds redactielid was), gereduceerd tot 5 man, waaraan wij zo spoedig mogelijk iets wilden doen. Aangezocht om zitting te ne-

men in de redactie werd de heer E. van 't Slot, Chef DFP/2, mede met het oogmerk nieuws en berichten te krijgen uit de sectie die dagelijks te maken heeft met onze scheepsgezellen. Dankzij de spontane toezegging van de heer Van 't Slot ook voor deze taak wat tijd vrij te maken, is de redactie dus nu weer op de oude sterkte. En nu we het toch over ons tijdschrift hebben, bijdragen van de vloot zijn altijd welkom. En mocht u moeilijkheden hebben om uw gedachten in fraaie volzinnen op papier te zetten, geen nood, zeg of schrijf het kort en krachtig en de redactie zal het voor u in de juiste vorm gieten.

Nieuwjaarswens

Wel wat laat zult u zeggen, maar daar ook de drukkers van dit blad tijd nodig hebben om de kopij te verwerken, kunnen uitsluitend berichten vóór de achttiende van de maand ontvangen, worden geplaatst in het nummer van de daaropvolgende maand.

Toch willen wij nog melding maken van de goede wensen die een zoon (10 jaar oud) van een employé van het Koninklijke/Shell Laboratorium te Amsterdam ons deed toekomen voor al onze schepen en die hij vergezeld deed gaan van een foto — hierbij afgedrukt — van een door hem zelf vervaardigd schip, en wel de Neverita. Dank je, Floris Jeroen Mackor, de baren zijn wel niet altijd zo vlak als schuimplastic, maar we zullen ze blijven doorklieven.



UW HAND

Als ik bedenken, dat een woordenboek een hand, of dit nu de linker of de rechter is, omschrijft als „het lichaamsdeel aan het uiteinde der arm, zich uitstreckende van de pols tot het uiteinde der vingers, tot grijpen en vasthouden geschikt”, dan vraag ik mij af of wij deze bij ons werk wel altijd gebruiken zoals het hoort. Op het moment dat ik dit schrijf, houd ik met mijn linker een sigaret vast en met mijn rechter een pen. Rechts zit het dus wel goed, maar links deugt het niet helemaal. Uiteindelijk word ik door de Shell betaald voor twee handen en niet voor een. Weg dus met die peuk. Maar wat kan ik met mijn linkerhand doen zolang ik de pen in mijn rechter blijf houden? Links kan ik niet schrijven. Ware dit wel het geval, dan zou de rechter er weer nutteloos bij liggen. Ik kan natuurlijk links een boterham vasthouden om mijn hongerig gevoel te stillen, dit zou de maatschappij ten goede komen, want een gezond lichaam betekent een gezonde geest, en dat hebben wij toch nodig in een bedrijf als het onze. Maar eten onder je werk is — terecht (denk aan de vlekken en de standing) — niet toegestaan. Zal ik met mijn linker de hand van mijn vrouwelijke collega naast me vasthouden? Maar die schrijft ook rechts, dus zou ik haar in haar werk hinderen. Gaat dus ook niet.

Mijn linkerhand jeukt nu om het spreekwoord „veel handen maken licht werk” eens in de praktijk te beproeven. Laat mijn linkerhand maar niet weten wat mijn rechter doet! Hij zou met krachtige hand ingrijpen in deze ongelijke werkverdeling.

Dan hebben onze typistes op kantoor het gemakkelijker en geven het goede voorbeeld. Wanneer die eenmaal gaan werken, zijn gegarandeerd twee handen in gebruik. Zouden we ze als lichtend voorbeeld verdelen over de afdelingen, ja, ook aanstellen aan boord van de schepen, om op die wijze met hun welgevormde handen anderen ertoe te brengen ook twee handen uit de mouwen te steken? Dat zouden ze wel willen, de zeevarenden dan. Trouwens, aan boord van de schepen hebben ze het toch al gemakkelijker (die handen, bedoel ik). Ik stel me althans voor, dat alhoewel men in de machinekamer z'n twee handen nogal eens nodig heeft om alle afsluiters, stangen en toestanden de baas te blijven, er op die moderne schepen met geautomatiseerde machinekamers ook wel eens handen in de schoot liggen, terwijl de eigenaar naar alle meters zit te kijken; wat dat aangaat, mag men blij zijn dat ik m'n rechter nog steeds in bedrijf heb.

Misschien kunnen we onze linkerhand meer gebruiken om elkaar de hand te reiken? Meestal wordt de rechter gebruikt bij een kennismaking of bij het elkaar steunen, maar nu we toch de linker kennelijk dikwijls over hebben, zou het onvolprezen lied van Feijenoord misschien meer moeten weergalmen door de lange, stille gangen van het Shell-Gebouw of in de „control rooms” van de nieuwe schepen. Want wat elkaar de hand reiken betreft is er altijd nog wel ruimte tot verbetering. Op kantoor althans zie ik het in letterlijke zin bijna uitsluitend, wanneer om half zes een ieder, van hoog tot laag, met gezwinde pas de trappen afdaait en — hoe zijn ze op het idee gekomen(!) — door de geraffineerde draai in de leuning op ieder bordes elkaar soms de hand reikt.

WOUW

UIT HET VERSLAG

VAN DE ONDERNEMINGSRAAD

10 jaar Ondernemingsraad Shell Tankers N.V. - Walorganisatie

Op 3 november 1959 vond de installatie plaats van de eerste Ondernemingsraad van Shell Tankers N.V. - Walorganisatie; de eerste plenaire zitting werd gehouden op 21 december 1959.

In de tien jaar van het bestaan van de Ondernemingsraad heeft dit instituut zijn bestaansrecht bewezen. De Directie heeft immer open oor gehad voor al hetgeen onder het personeel leeft en vele zaken zijn met wederzijds begrip behandeld. Verwacht mag worden dat eerstdaags het nieuwe Wetsontwerp betreffende de ondernemingsraden bekrachtigd zal worden. Vele nieuwe elementen die kunnen bijdragen tot een belangrijke uitgroei van dit instituut zijn in deze nieuwe wet opgenomen.

Meer dan ooit zal van de gekozen leden een goede kennis van zaken worden verwacht. De te behandelen onderwerpen zullen terdege moeten worden bestudeerd, eventueel in commissie en zonedig bijgestaan door een deskundige.

LEIDING KINDERKAMPEN

De leden van de Ondernemingsraad zouden het betreuen indien als gevolg van een tekort aan beschikbare leiders/sters de kinderen van Shell Tankers vloot- en walpersoneel in de toekomst van deelname aan de Shell-kinderkampen zouden moeten worden uitgesloten. Jaarlijks wordt door circa 60 kinderen van ons vloot- en walpersoneel aan deze kampen deelgenomen; de verhouding vlootwal van het jaarlijks aantal ingeschreven kinderen bedraagt 5 : 1.

FREQUENTIE O.R.-VERGADERINGEN

Voorgesteld wordt om voortaan minimaal eens in de zes weken een plenaire vergadering te beleggen. Verwacht mag worden dat de agenda dan een genuanceerd beeld zal geven, terwijl de communicatie nauwelijks in het gedrang behoeft te komen.

ARBEIDSINTENSITEIT

Gesproken is over de produktiviteitstoename van de laatste jaren, toe te schrijven aan de gereduceerde walbezetting, terwijl de vlootuitbreiding van recente jaren ook van invloed is geweest. Verdere

factoren die hierbij een rol spelen: bekorting dienstperioden met als gevolg regelmatigere aflossingen vlootpersoneel, invoering geïntegreerde functies vlootpersoneel, nieuwe gageschalen op basis werkclassificatie. Alhoewel de mechanisatie veel werk uit handen neemt, neemt de vraag naar meer gegevens toe.

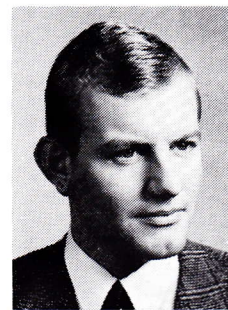
VLOOTSTAFCURSUS

Een der gekozen leden is als gast aanwezig geweest op de laatste vlootstafcursus bij de behandeling van het onderwerp personeelsvertegenwoordiging. Van de zijde der aanwezige officieren bestond bijzonder veel belangstelling voor dit onderwerp en uitgebreid is gediscussieerd over de mogelijkheden om in de praktijk tot een vertegenwoordiging van het vlootpersoneel te komen.

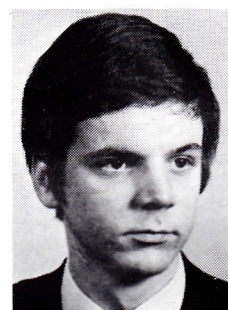
IN DIENST

GETREDEN

VLOOTPERSONEEL :



H. van Popta
4e sim.
per 14.12



G. H. Willems
II. wik.
per 5.1



C. Doornink
scheepsvakman II
25.11.1969



N. L. Zwicker
scheepskok
10.12.1969

VOETBALVERSLAG VAN DE KALYDON

Van bediende D. Ploegers a/b van het s.s. „Kalydon” ontvingen wij het navolgende verslag van een door bemiddeling van de altijd zo actieve heer „Leo”, manager van de Merchant Navy Club (Shell) in Curaçao, tot stand gekomen voetbalwedstrijd tussen opvarenden van de „Kalydon” en de Noorse tanker „Polycrest”.

Tijdens de reis van Nieuw-Zeeland naar Curaçao werd bij enkele opvarenden van de „Kalydon” het plan geboren om op Curaçao te gaan voetballen. Druk is er tijdens de oversteek gesproken over ons te spelen systeem, techniek enz. Zelfs werd het plan geopperd om de elf uitverkorenen iedere avond een lichte conditietraining te laten uitvoeren, maar dit is bij opperen gebleven. Na een voorspoedige reis arriveerden we des avonds te Emmastad, waar de grootste enthousiastelingen al direct naar de Merchant Navy Club wilden rennen, om de show te gaan organiseren. Door vakanties konden we geen tegenstanders krijgen van Curaçao, maar zouden we gaan spelen tegen de opvarenden van de Noorse tanker „Polycrest” uit Kristiansund.

Dinsdag 23 december was het zover. Na door de achterblijvers voldoende te zijn opgepept en versterkt door een supporters-legioen, gingen we om 4 uur 's middags naar het veld. Aanvankelijk begonnen wij te wanhopen of we dit ooit zouden bereiken want het Club-busje waarmee de deelnemers aan dergelijke evenementen worden vervoerd, was niet in staat zelfs de kleinste heuvel te nemen, doch met vereende krachten slaagden we er in ons doel te bereiken, waar eerst nog wat werd getraind.

Omdat onze tegenstanders met 10 man arriveerden en wij drie reserves hadden, offerden wij onze koksmaat-bakker Van Elk op, om met de Nooren mee te spelen. Beladen met de meest afgrijpselijke bedreigingen indien hij erin zou slagen om bij ons een doelpunt te maken, verwisselde hij van elftal. Toen konden de volgende elf man gaan beginnen aan datgene, waar ze drie weken naar hadden uitgezien.

Doel	Van 't Nederend	— scheepsgezel a/w
Achter	Boer	— scheepsgezel a/w
	Waitz	— 4e wtk.
	Everaerts	— bediende
	Elsinga	— scheepsvoorman
Midden	Sneek	— 4e stm.
	Kleijn	— 5e wtk.
Voor	Kuiper	— bediende a/d
	v. Elteren	— scheepsgezel a/w
	Ploegers	— bediende
	v. d. Vorm	— 3e wtk.

De scheidsrechter was scheepsgezel a/w Simons, die de eerste 10 minuten druk op de Noorse helft heeft gelopen, aangezien daar in die tijd het spel zich voornamelijk heeft afgespeeld. Bij een van de schaarse Noorse aanvallen, moest Boer uitvallen vanwege, naar hij zelf zei „een gebroken enkel”, maar achteraf bleek er iemand met zijn schoen slechts langs geschaafd te zijn. Onze scheidsrechter viel in en nu ging scheepskok Zwickker de fluit hanteren. Al heel gauw kon hij naar het midden wijzen, want onder daverend gejuich van de „Kalydon”-fans had Van Elteren ons uit een voorzet van Kuiper naar 1—0 geschoten. Zeer sterk kwamen de Polycresters opzetten, maar onze keeper was door goede reddingen en door zijn omvang moeilijk te passeren. Vlak voor de rust prikte Van Elteren na een zogenaamde Kalydonrush nogmaals de bal achter de Noorse

doelman. Dat leverde hem de bijnaam Coentje Cruyff op. Ook tijdens de rust werden we nog mentaal behandeld. Mevrouw v.d. Vorm liep bedrijvig rond met een fles Alcolade om iedereen weer op een wat normaal toerental te kunnen laten draaien.

Gesterkt door al dit medeleven begonnen we aan de tweede helft. We startten overdonderend, waarbij de duik naar het rechterbovenhoekje door de Noorse keeper ons allemaal even verstomd deed staan. Toen onze monden weer waren dichtgevallen en het applaus voor deze redding was verstomd, was het bijna 2—1. Onze doelman wilde echter niet onderdoen voor zijn collega en kwam zo'n 25 meter zijn doel uit, om de bal voor de aanstormende voeten van de midvoor weg te trappen. We hielden ons aan het feit, dat alle goede dingen uit drie bestaan en scoorden via Kleijn. Toen in de invallende duisternis voor de laatste maal werd gefloten, hadden de kaaskoppen dus met 3—0 van de Fiske-ballen gewonnen.

Zoals het goede overwinnaars betaamt, nodigden we onze tegenstanders uit om 's avonds bij ons aan boord te komen genieten van een glas geestrijk vocht. Hier werd dankbaar gebruik van gemaakt. Als dank voor deze geste ontvingen we voor onze bar nog een Noors vaantje. Rest nog te vermelden, dat uit de uitslag blijkt, dat onze koksmaat-bakker de verdere reis kan meemaken.

HET BRUIDSPAAR VAN DE MAAND

Daar ook deze keer de scheepsgezellen van onze Maatschappij weinig trouwlustig bleken, hebben wij wederom een keus gemaakt uit de van onze officieren ontvangen huwelijksaankondigingen. Op ons verzoek ontvingen wij onderstaande foto van 4e werktuigkundige C. J. M. de Jong, die op 30 december jl. in het huwelijk trad met mej. N. Wester.



De redactie van „Tussen Schip en Ka” wenst het jonge bruidspaar vele jaren van geluk en voorspoed toe.

AFSCHEID KAPITEIN S. J. DE GEUS

Van hoofdwerktuigkundige C. W. Stolk van de „Neverita” ontvingen wij in december het volgende verslag, dat helaas door plaatsgebrek niet meer in het januari-nummer kon worden opgenomen.

Door het vervroegde afscheid van onze gezagvoerder werd aan boord van het m.s. „Neverita” min of meer de noodtoestand afgekondigd. Alles werd in het werk gesteld om nog enigermate het afscheid aan boord aan de vergetelheid te ontrukken, hoewel kapitein De Geus ons te kennen had gegeven dat hij niet gesteld was op een aandenken.

Aangezien de gezagvoerder reeds lang wist waar Abraham de mosterd haalde, werd het een James-Bond-achtige aangelegenheid om iets te organiseren zonder dat betrokkene het zelf te weten kwam. Dit was des te moeilijker omdat de scheidende meestal de gewoonte had om op de meest ontoegankelijke plaatsen op de meest abnormale uren van de dag te verschijnen en, hoewel hij zelf aan pensioen toe was, was dit niet het geval met zijn actieve opmerkingsgave.

Nadat hij op een der laatste dagen aan boord te kennen had gegeven wat hij toch nog wel graag gehad zou willen hebben, ontdekte hij een plot, waarbij met tekenpapier een ontwerp werd gemaakt. „Oh, is dat voor mij?”, werd droog opgemerkt. „Nee, Kapitein, niet voor U maar voor Uw vrouw!” was het antwoord. Het moest een snotneus worden, d.w.z. een wandolielamp of tuitlamp. Deze werd gezamenlijk ontworpen en verworpen, gemaakt en afgekraakt en uit deze verwarde toestand werd uiteindelijk toch nog een slushlamp geboren die de toets der kritiek geheel kon doorstaan: een snotneus met lichtgotische vormen en enkele moderne, Deens-gestileerde trekjes.

Reeds eerder was er een plan gemaakt om als afscheidscadeau een complete vulpen-set aan te bieden. Deze set bracht de vrouw van de marconist mee naar Le Havre en kwam één uur voor de feestelijkheden aan boord. Het geluk was met de noeste werkers, omdat de „Neverita” buiten ten anker moest blijven en daarom mevrouw De Geus met enkele andere dames met de loodsboot aan boord werd gezet.

Op zondag 21 september, te 12.00 uur, was de gebruikelijke samenkomst in de bar. Bij het betreden van de salon ontdekte Kap. De Geus, dat alle bemanningsleden hier waren verzameld.

Even dreigde het nog te mislukken, want „Je weet toch dat ik niet van die nonsens houd” zei het middelpunt van de belangstelling. Maar alles liep goed en het werd een waar feest. Allereerst werd de lamp overhandigd en toen een diploma waarop in sierletters was vermeld, dat een Commissie bestaande uit opvarenden S. J. de Geus cum laude achtte te zijn geslaagd als gezagvoerder. Hierna werd hem de schrijfset, bestaande uit een vulpen, ballpoint en potlood, overhandigd. Deze waren alle drie voorzien van de inscriptie „Neverita” en wij hopen dan ook op deze wijze een gepast cadeau te hebben gevonden bij het afscheid van een ouderwets degelijk zeeman met moderne ideeën, die net als de lamp bij elk interieur zijn plaats kan vinden.

Wij wensen nogmaals Kapitein De Geus na zijn succesvolle loopbaan een gelukkige en prettige pensioentijd toe.

Hoofdwerktuigkundige C. W. Stolk overhandigt, namens de opvarenden, de cadeaus aan kapitein S. J. de Geus onder het toezien van mev. Q. de Geus-Meek en dochter Carla.



ONZE VLOOTJUBILARISSEN

30 JAAR



G. Vis van Heemst
2e wtk.
1940 - 23.2 - 1970

25 JAAR



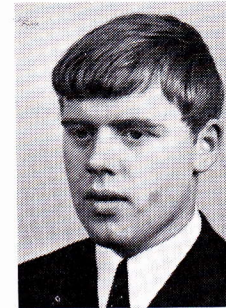
E. J. Stapper
gezagv.
1945 - 1.2 - 1970



N. H. van der Heiden
gezagv.
1945 - 2.2 - 1970



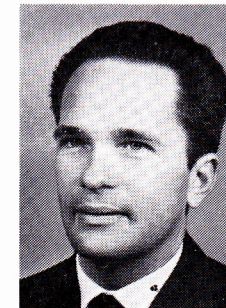
J. I. Boer
gezagv.
1945 - 24.2 - 1970



W. F. Knoester
hoofd voed'ng
1960 - 20.1 - 1970



M. Temmerman
scheepsvakman II
1960 - 21.1 - 1970



A. J. Hessing
scheepsgezel a/w
1960 - 26.1 - 1970



F. P. Lommerse
bed'ende
1960 - 28.1 - 1970

10
JAAR
IN
DIENST

Langs deze weg betuig ik gaarne mijn oprechte dank aan allen die betrokken zijn geweest bij mijn afscheid van de „Neverita”. De vulpen-set met inscriptie is in dagelijks gebruik en de lamp brandt.

De Geus en eega

VLOOTPERSONALIA

(in de periode van 16.12.1969 t/m 15.1.1970)

GEBOREN:

- 11.12: Sylvia Margaretha, dochter van P. Zandstra, 3e wtk., en mevrouw A. P. M. Zandstra-Vermeulen;
20.12: René, zoon van G. J. Olieman, 3e stm., en mevrouw Y. Olieman-Vermeer;
24.12: Esther, dochter van G. Buma, 2e stm., en mevrouw J. Buma-Sybrandi;
3. 1: Sidney, zoon van D. J. Plate, 3e wtk., en mevrouw M. A. Plate-van Noorden;
4. 1: Stefan Frederik, zoon van S. A. Verhage, 2e wtk., en mevrouw M. J. Verhage-Theelen;
6. 1: Bartholomeus Jacobus, zoon van J. Wielart, 2e wtk., en mevrouw J. C. Wielart-Schout;
7. 1: Saskia Gerlinde, dochter van G. J. van Eijk, 3e wtk., en mevrouw A. L. K. van Eijk-de Geus;
Mireille Kristina Elisabeth, dochter van A. P. de Groot, 2e wtk., en mevrouw E. de Groot-Zondervan;
Andor Wilhelm Joseph, zoon van J. P. Hendriks, 2e stm., en mevrouw A. C. Hendriks-Boerdijk.

OVERLEDEN:

11. 1: Jack Dennis Robert, zoon van B. R. A. Jansen, 4e wtk., en mevrouw A. Jansen-Kooyman.

GEHUWD:

- 16.12: O. de Roos, 3e wtk., met mej. W. Blok;
18.12: P. A. Post, 5e wtk., met mej. A. Meyer;
C. N. A. Vreke, 5e wtk., met mej. A. J. Marcus;
19.12: J. Haasjes, 5e wtk., met mej. G. E. Feyen;
F. L. van der Krabben, 5e wtk., met mej. B. Homveld;
23.12: A. A. J. M. Defesche, 3e stm., met mej. J. F. M. Kemps;
M. Groothuis, 3e stm., met mej. T. Hoogeveen;
27.12: A. G. M. van de Pijpekamp, 5e wtk., met mej. B. M. Hiddink;
29.12: J. A. van Kesteren, 2e stm., met mej. N. Kolkman;
R. van Westendorp, 2e stm., met mej. B. M. E. N. Wijsen;
30.12: C. J. M. de Jong, 4e wtk., met mej. N. Wester.

AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

- gezagv.: E. J. Stapper, P. van Hassel, A. Tijmsa, T. G. J. Roeten, K. Prins, J. C. de Groot, R. E. van der Miesen, W. Kuijper, J. Grilk;
1e stl.: G. W. Bouma, M. de Graaf, G. Verbrugh, J. S. Schregardus, S. Harders, C. P. Donken, L. van der Valk;

SHELL HEEFT IN ENGELAND EEN GROOTSCHEEPS UITBREIDINGSPROGRAMMA

Shell heeft in Engeland een grootscheeps uitbreidingsprogramma aangekondigd. Shell's chemische productie in Groot-Brittannië zal hierdoor verubbeld worden en de ruwe-olie-verwerkingscapaciteit zal er sterk door toenemen.

Het programma vereist een investering van 225 miljoen pond sterling en zal worden uitgevoerd in de twee grote Shell-verwerkingscentra in het noord-westen van Engeland, namelijk te Carrington (Shell Chemicals U.K. Ltd.) bij Manchester en te Stanlow (Shell U.K. Ltd.) bij Cheshire, waar ook de chemieaatschappij fabrieken heeft.

150 miljoen pond sterling werd geïnvesteerd in de uitbreiding van de chemische industrie (120 miljoen pond te Carrington en 30 miljoen pond te Stanlow).

75 miljoen pond sterling zal worden besteed aan de uitbreiding van de olie-verwerkingsinstallaties te Stanlow. Onder andere komt er een nieuwe ruwe-olie-destillatie-eenheid, die een capaciteit krijgt van 7,5 miljoen ton per jaar. Deze zal tegen eind 1973 gereed zijn. Ze is wat ontwerp betreft, gelijk aan de destillatie-eenheid no. 5, die enige maanden geleden te Pernis in bedrijf werd gesteld. De raffinaderij te Stanlow krijgt, dankzij de uitbreiding, de grootste ruwe-olie-verwerkingscapaciteit van alle raffinaderijen in het Verenigd Koninkrijk.

2e stl.: J. M. Huijgens, A. H. van Haaften, J. B. Krul, J. Tebbenhof, J. G. de Leeuw, O. A. van Druten, E. A. Bik, M. F. D. Beex, J. de Kok, R. van Westendorp, M. P. J. Hage;

3e stl.: R. J. Westerbrink, W. F. de Haan, E. L. de Rooter, F. G. Franken, M. Klein, R. Agema, W. van der Meulen, D. C. Tazelaar, C. P. C. van Goethem, M. Kruijshaar, J. van der Klooster, J. W. Hendriks, B. Koppe, J. G. Leenders, R. W. Overdijkink, P. T. M. de Jonge, M. C. Kalkman, G. van Riet, P. A. B. de Rooter;

4e stl.: F. J. Thomassen, H. Swenne;

hfd.wtk.: G. Bravenboer, R. M. F. van den Berg, J. F. Spiering, J. de Rooter, J. W. van Wegen, J. van der Meijde, A. de Coninck, G. W. van Essen, H. de Jong, K. Toereppel;

2e wtk.: H. L. de Koning, W. Vroling, B. Oudkerk, E. Dallinga, J. Wielart, A. K. van 't Blik, A. Bax, J. Ommering, G. Vis van Heemst, H. E. Nijzink;

3e wtk.: J. A. de Groot, J. Smid, H. J. Bolsenbroek, W. Wartena, J. W. van Putten, J. G. Kuit, H. A. Scherpenhuijzen, A. Sloot, C. A. van den Kroonenberg, P. F. Vermeulen;

4e wtk.: G. C. Sloof, G. Pos, P. H. M. Maessen, F. C. Koens, J. M. Brinks, C. J. M. de Jong, D. Westdorp, B. R. Verhoog, D. F. L. van Velzen, I. J. Albrechts, R. R. Brouwer, R. J. Bosman;

5e wtk.: J. Kruize, R. Zwaal, F. R. Lagerveld, J. Douma, C. F. H. van der Houwen, B. N. van der Kolk, F. C. Sant, R. C. Starckenburg, C. J. L. Jordan, J. van 't Leven, F. D. Dieleman, P. G. Venema, J. J. F. Govers, J. D. Berends, R. van Straten, J. H. Burger, R. M. Hendriks, P. G. Beekhuizen, A. H. W. Klomp, K. Elshout, P. Dekker, H. J. Wolff, A. J. A. de Groot, C. Scholten, P. D. Koudenburg, J. W. Goetjes, J. M. Verburg, J. J. de la Fuente, H. P. C. Eken, J. P. A. M. Ghuijs, W. B. Grund, P. Kooyman, H. Smeding, R. F. Schippers, R. D. Peterson, C. H. Kleywegt, L. F. Kruijt, J. C. Spijkerman, A. M. P. B. Fluitsma, A. A. Konijnendijk, P. F. van Dijk, T. H. van Leeuwen, A. G. Peters;

scheepsvaklieden I: R. C. R. van Rooyen;

scheepsvaklieden II: J. van Scherrenburg, G. W. Donker, J. Punt;

hoofd voeding: A. Brugmans, D. van der Lugt;

scheepsvorman: T. H. van Vlijmen.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. Abida: 3e stm. R. Drenth, 4e stm. H. Dokter, hfd.wtk. R. Romijn, 2e wtk. S. Straub, scheepsvakman I R. Stuifzand, scheepsvakman II G. A. Kanters;

m.s. Acila: gezagv. J. W. M. Vollebregt, 4e stm. C. B. Slieker, 5e wtk. L. Helmig, 5e wtk. G. J. van der Weerd, radio-officier E. J. Lucas, scheepsvakman I C. C. Karels, scheepsvakman II J. P. M. Bergs, wachtassistent N. den Hild, scheepskok F. R. van der Plank;

m.s. Acmaea: 5e wtk. H. J. Advocaat, hoofd voeding A. P. Maat;

m.s. Acteon: hfd.wtk. A. L. Moerland, 4e wtk. W. J. M. Peeters;

m.s. Atys: II.stm. K. D. Peereboom, radio-officier R. H. Grondel;

m.s. Camitia: 3e stm. J. Korving;

s.s. Capiluna: 3e wtk. E. E. Kreune, 5e wtk. F. G. H. Budding;

s.s. Capisteria: 3e wtk. B. J. K. van Vliet, 5e wtk. S. J. Breedveld, 5e wtk. C. A. P. Aertssen;

s.s. Capulonix: wnd. 2e stm. D. J. van Dijk, 3e stm. L. H. Kramer, 4e stm. F. Reusen, 3e wtk. J. C. Ganzinga, 4e wtk. H. Nijhof, 5e wtk. P. Versluis;

m.s. Cinulia: 1e stm. C. P. Schoenmakers, wnd. 2e stm. H. van Groen, 3e wtk. N. H. J. M. Lodde;

m.s. Crania: hfd.wtk. H. W. Bosman;

m.s. Dallia: 1e stm. P. Cammel, 3e stm. D. Schonenberg, hfd.wtk. C. L. Fehrmann, 5e wtk. J. H. L. Baris, 5e wtk. P. C. de Wit;

m.s. Daphne: wnd. 3e stm. P. H. Jacobs, wnd. 2e wtk. M. de Wit, 4e wtk. R. G. Hoeboer, 5e wtk. R. Sijnja, radio-officier T. R. P. Kos;

m.s. Diloma: 3e stm. R. F. M. Driessen, 2e wtk. L. Buitenkant, 5e wtk. L. M. Dijkhuizen, 5e wtk. J. L. F. Vermeulen Jr.;

m.s. Dione: 2e wtk. C. H. de Koning, 5e wtk. M. J. Viergever;

m.s. Dosina: wnd. 2e wtk. J. P. Hendrikse;

s.s. Kabylia: gezagv. P. G. C. M. Passieux, 2e stm. F. F. Ates, 4e stm. W. L. Westhoff, wnd. 3e wtk. L. Vlastra, wnd. 4e wtk. A. A. Hultermans, 5e wtk. J. D. van der Pas, radio-officier M. Platschorre;

s.s. Kalydon: 2e stm. A. Vlaar, 4e stm. J. A. M. Sneek, wnd. 4e wtk. H. Waitz, scheepskok N. L. Zwickler;

s.s. Kara: 4e wtk. H. Tesink;

s.s. Katelsia: wnd. 2e stm. R. P. Jager, 4e stm. A. G. J. de Wit, hfd.wtk. J. D. Donken;

s.s. Kelletia: hfd.wtk. J. Polet, wnd. 2e wtk. H. G. de Boer;

s.s. Kenia: gezagv. D. A. C. Vermeulen, 4e stm. H. van Popta, 5e wtk. R. J. L. Huisman, 5e wtk. P. B. Rensen;

s.s. Khasiella: 1e stm. W. Welbie, II.stm. P. G. van der Laag, 5e wtk. J. van den Berg, II.wtk. T. L. M. Ahlers;

s.s. Kaponella: 3e stm. J. W. IJkel, hfd.wtk. G. J. Visscher, 5e wtk. J. S. Machiels, II.wtk. G. H. Willems;

s.s. Koratia: wnd. 3e stm. C. D. Kromhout, 4e wtk. A. Meesters, 5e wtk. J. P. T. van Vludrop;

s.s. **Korenia**: 1e stm. W. Kalkman;
s.s. **Korovina**: 2e stm. M. Stammes, 3e stm. F. Koster, 4e stm. L. Marees,
2e wtk. F. Nederbragt, 5e wtk. R. M. van Ham;
s.s. **Kosmatella**: wnd. 2e stm. W. C. Moll, hfd.wtk. J. J. F. Reitsma, 5e
wtk. W. Willems, ll.wtk. K. W. J. A. Soontiens;
s.s. **Krebsia**: wnd. 2e stm. M. A. Diehl, 3e stm. M. A. D. Hartlief, 2e wtk.
C. P. Kortekaas;
s.s. **Kylix**: wnd. 2e stm. G. J. van der Ham;
s.s. **Lovellia**: gezagv. C. Vriend, wnd. 2e stm. R. Dijkstra, wnd. 3e wtk.
M. van der Meulen;
s.s. **Macoma**: gezagv. W. J. de Haan, 2e stm. W. van den Born, 2e wtk.
P. G. Eekman, 5e wtk. J. Penning, 5e wtk. A. B. G. Biesheuvel;
s.s. **Metula**: gezagv. H. C. Mantel, 2e stm. P. J. M. Arts, 5e wtk. W.
Rijneveld;
m.s. **Neverita**: 5e wtk. R. J. Bax;
m.s. **Niso**: 2e stm. J. M. Mieras, 3e stm. S. Bos;
s.s. **Ondina**: 1e stm. J. Bosman;
s.s. **Patro**: 1e stm. W. Hoogendijk, 5e wtk. P. Naaktgeboren;
s.s. **Philidora**: 1e stm. W. Drost, 4e wtk. P. A. N. J. de Hullu, 5e wtk.
C. P. den Heyer, radio-officier J. Otto;
s.s. **Philine**: gezagv. J. van Beele, 2e stm. J. A. van Kesteren, hfd.wtk. H.
Steenhuis, 2e wtk. J. Slot, 5e wtk. L. J. Stam;
s.s. **Philippia**: wnd. 2e stm. W. J. C. den Boer, 3e wtk. J. J. M. v. Kooten;
s.s. **Sepia**: gezagv. A. W. C. van Schendel, hfd.wtk. J. F. van den
Bogaard;
s.s. **Vasum**: wnd. 4e wtk. E. Post;
s.s. **Viana**: 2e stm. J. W. Nieuwerf, 3e stm. J. H. Schurink, hfd.wtk. C.
Heeres, 4e wtk. B. R. A. Jansen, 5e wtk. J. C. van Koten, radio-officier
G. Verhage;
s.s. **Vivipara**: gezagv. J. Kramer, 1e stm. P. Snel, 5e wtk. R. Mühlnickel,
radio-officier F. W. Barg;
s.s. **Zaria**: 1e stm. P. R. Brunet de Rochebrune, hfd.wtk. C. Pietersen.

UIT DIENST GETREDEN:

3e stl.: J. G. Leenders, C. van Hardeveld, J. W. G. Vonkeman;
3e wtk.: J. H. M. A. van Jaarsveld;
5e wtk.: A. G. Peters, H. J. Wolff;
ll.stm.: C. M. A. Nelissen.
scheepsvaklieden I: R. C. R. van Rooyen, A. H. den Bode.
scheepsvaklieden II: G. W. Donker, J. Punt, J. van Scherrenburg.

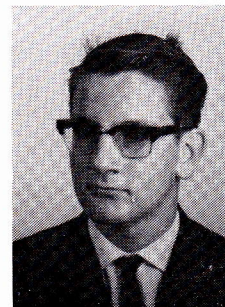
OVER IN TIJDELIJKE DIENST VAN „THE SHELL-BP PETROLEUM DEVELOPMENT CO. OF NIGERIA LTD.”

1e stm.: J. C. Aartsen.

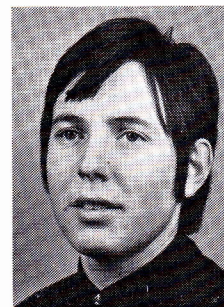
AANGESTELD ALS:

1e stm.: L. A. Groendijk, W. Drost, W. Hoogendijk;
2e stm.: G. A. M. Dorren, C. Verburgt, M. Stammes, J. W. Nieuwerf,
S. B. M. Breukel, W. van der Graaff;
3e stm.: M. A. D. Hartlief;
4e stm.: H. Dokter, C. B. Slieker, F. Reusen, J. A. M. Sneek, L. Marees,
M. A. F. Wanders, J. Verdoorn;
hfd.wtk.: A. de Coninck;
2e wtk.: W. D. Hoogland, F. W. Gakes, S. J. Punt, A. K. van 't Blik,
P. C. W. Enders;
3e wtk.: J. Almekinders, C. Loman, M. K. Jansen, B. J. K. van Vliet, F.
van der Holst, D. Smit, E. E. Kreune, A. van Rijswijk, W. S. M. Drent,
D. J. Plate, J. Kossen, R. J. Kleine Budde;
4e wtk.: M. Schmidt, H. R. Muysson, F. Overveld, B. Tienstra, J. F. A.
Leurs, C. Parrel;
5e wtk.: F. G. H. Budding, C. P. den Heijer, L. Helmig, C. A. P. Aertssen,
J. L. F. Vermeulen Jr., P. Naaktgeboren, J. S. Machiels, W. M. G. M.
van Loon, A. B. G. Biesheuvel, G. J. van der Weerd, S. E. Grimm, W.
Rijneveld, R. J. Bax, A. Storm, G. F. M. van Touw, F. M. van der
Straten, A. J. Zon, W. van den Dobbelssteen, M. Koelemeij, J. F. Pieters,

BEVORDERD TOT ONDEROFFICIER



F. R. van der Plank
scheepskok



J. P. M. Bargs
scheepsvakman II

P. Holtring, L. J. Stam, H. van Hall, P. Versluis, S. A. G. M. van Nijnatten, R. Mühlnickel.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman G.H.V.: 2e stl. J. Mieras, P. J. M. Arts;
2e stuurman G.H.V.: 3e stl. R. P. Jager, D. J. van Dijk, M. Stammes,
H. van Groen, G. J. van der Ham;
3e stuurman G.H.V.: 4e stl. H. Dokter, C. B. Slieker, F. Reusen, J. A. M.
Sneek, L. Marees, M. A. F. Wanders, J. Verdoorn;
„ASS”: 5e wtk. R. Mühlnickel, F. G. H. Budding, L. Helmig, C. A. P.
Aertssen, P. Naaktgeboren, J. S. Machiels, R. J. Bax, G. F. M. van
Touw, A. J. Zon, W. van den Dobbelssteen, M. Koelemeij, P. Holtring,
L. J. Stam, S. A. G. M. van Nijnatten;
„MVD”: 5e wtk. C. P. den Heijer, J. L. F. Vermeulen Jr., W. M. G. M.
van Loon, A. B. G. Biesheuvel, G. J. van der Weerd, S. E. Grimm,
W. Rijneveld, A. Storm, F. M. van der Straten, P. Versluis, J. F. Pieters,
H. van Hall.

MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode van 16.12.1969 t/m 15.1.1970)

UIT DIENST

1. 1: J. C. W. Schuller tot Peursum - sectie DFP/4 (pensioen).

IN DIENST

26.12: K. J. Wiessner - sectie DFM/22 (ex Shell Kosan Kabushiki
Kaisha, Japan).

GEHUWD

18.12: Mej. A. Bos - sectie DFF/1 - met de heer T. de Graaf.

GEBOREN

9. 1: Leonard Alexander, zoon van de heer E. C. Paardekoper - sectie
DFM/23 - en mevrouw J. H. Paardekoper-Koonings.

Redactiecommissie:

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

tussen schip en ka

negende jaargang no. 6 — februari 1970
maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF BEWERKEN
VAN ARTIKELN EN/OF HET REPRODUCEREN VAN FOTO'S OF
AFBEELDINGEN IS SLECHTS GEOORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE
TOESTEMMING VAN DE REDACTIE

Administratie:

Mej. J. F. Schilt

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