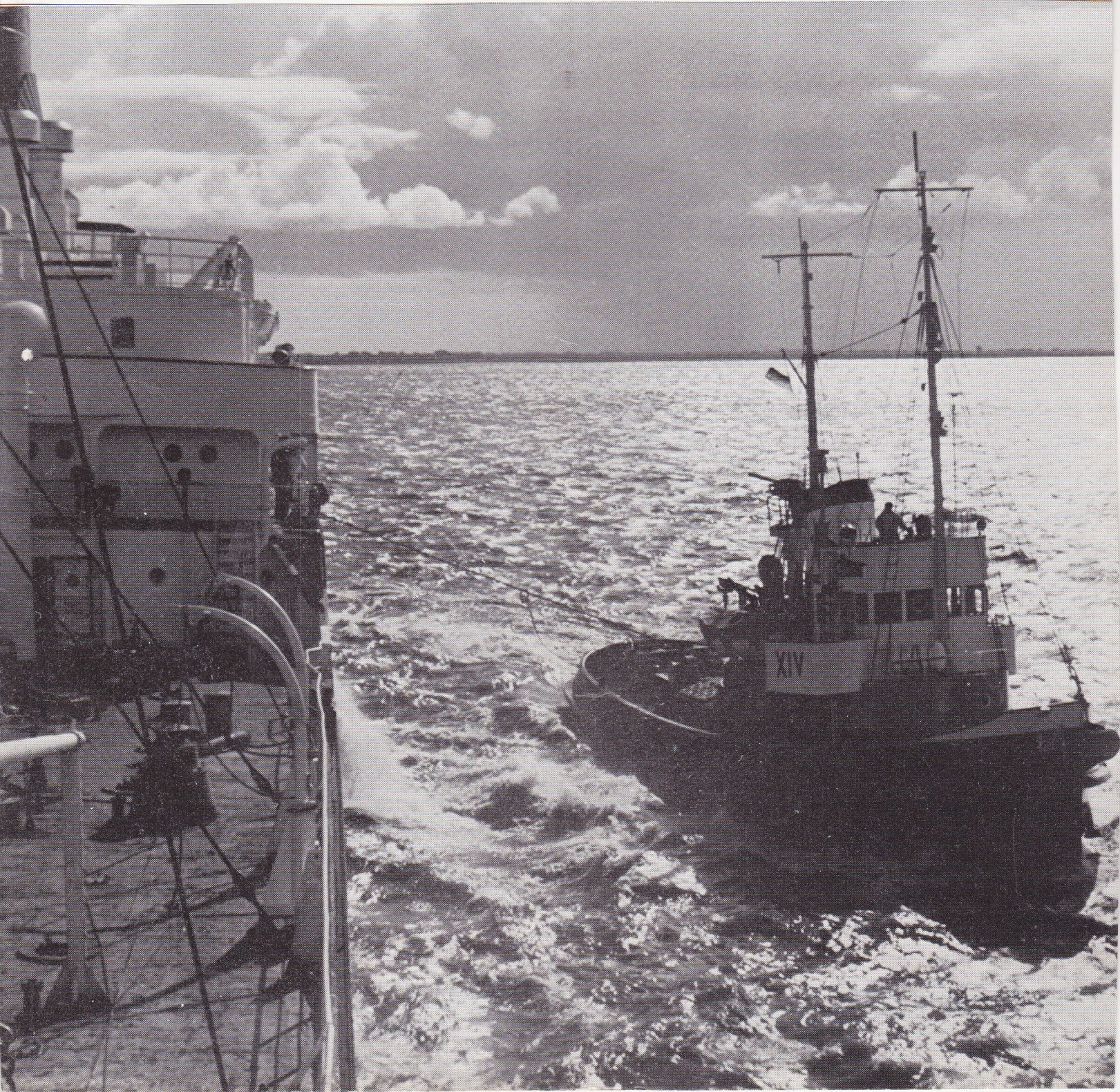


TUSSEN
**SCHIP
EN KA**

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT-ENWALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.
FEBRUARI 1971



NIEUWJAARSREDE

OP 30 DECEMBER 1970

Hiernaast een blik in de zaal tijdens de nieuwjaarsrede van de heer D. Rodenburg, Directeur van Shell Tankers N.V. De tekst van de gehouden toespraak is als bijlage gevoegd bij het januari-nummer van „Tussen Schip en Ka”, terwijl een aantal extra exemplaren aan alle schepen is verzonden.

Na de toespraak bleven de aanwezigen — ruim 300 in getal — nog geruime tijd bijeen in de grote lunchkamer van het Shell-Gebouw.

Tot haar spijt heeft de Directie dit jaar geen gepensioneerden van de walorganisatie kunnen uitnodigen. Het grote aantal personeelsleden van vloot en wal dat van de uitnodiging gebruik maakt, alsmede de ter beschikking staande ruimte in de lunchkamer van het Shell-Gebouw maakten het helaas noodzakelijk tot deze beperking over te gaan.



FORUM ONDERNEMINGSRAAD VAN SHELL TANKERS N.V. - WALORGANISATIE



Achter de tafel de ondernemingsraadsleden, v.l.n.r.: de heer J. H. Siereveld, mej. F. J. Bijl en de heren M. J. Spetter, J. B. M. Ouwens, A. Vasbinder en P. Vliegthart. Van de raad was afwezig de heer P. Noordegraaf.

In groten getale had men gehoor gegeven aan de oproep tot bijwoning van het eerste Forum van de Ondernemingsraad van de Walorganisatie. Klokslag 13.00 op 15 december 1970 opende de voorzitter van de Commissie voor Dagelijkse Aangelegenheden, de heer M. J. Spetter, de bijeenkomst, waarna de vragen — en de kritiek, maar daar had men manmoedig ook om gevraagd — spoedig loskwamen. Een groot aantal onderwerpen werd door de vragenstellers aangevoerd: de salariskwestie, de accommodatie in het Shell-Gebouw, de overwerkbepalingen, enz.

Deze rechtstreekse uitwisseling van gedachten tussen kiezers en gekozenen, waarmede de in de wet omschreven taak als „overlegorgaan” werd uitgebreid tot de door de raad vertegenwoordigde personeelsleden, was voor de O.R. van Shell Tankers een primeur, die voor herhaling vatbaar lijkt.

BIJ DE VOORPLAAT

De „Katelsia” bij het manoeuvreren voor de sluis te Brunsbüttelkoog. In dit nummer o.a. het eerste deel van „Een eeuw olietransport”, „Uitstel van dokking” alsmede „Wat betekent Worldscale . . . 270?”

Mr. A. D. Vas Nunes, directeur van Shell Nederland N.V., sprak onlangs op een vergadering over de achtergronden van de milieuproblematiek, waarbij hij in het bijzonder inging op de oorzaken die er — naar zijn mening — toe hebben geleid dat deze kwestie juist in de afgelopen jaren zo snel in de publieke belangstelling is gekomen. Van het besprokene geven wij hierbij een samenvatting.

Vroeger was het een welvaartsverschijnsel als de schoorstenen rookten, maar tegenwoordig hoeven wij geen genoegen meer te nemen met de vervuiling van het milieu die daar het gevolg van is. En er zijn weinig andere levensproblemen die op dit moment méér directe aandacht opeisen, want die verontreiniging van het milieu schreeuwt inderdaad om maatregelen, waarbij een van de voornaamste elementen is dat de wereld schromelijk overbevolkt dreigt te raken.

Je kunt in een land als Nederland uit drie gegevens er niet meer dan twee kiezen. Die drie mogelijkheden zijn:

- 1) Een grotere bevolking;
- 2) Een hoog welvaartspeil, voor die groeiende bevolking en
- 3) Een plezierig en zo groen mogelijk landschap.

Wij hebben in ons land al gekozen voor mogelijkheid nummer één. We zullen nu moeten kiezen tussen twee en drie.

De discussie over de milieubeschermingsproblemen is in de laatste jaren sterk op gang gekomen en vrijwel iedere industrie wordt erbij betrokken. Maar Shell altijd iets méér dan anderen, want als het gaat om de vervuiling van het zeewater door olie: Shell heeft tankers. Spreekt men over de giftigheid van bestrijdingsmiddelen: Shell maakt ze. Over de zwavel-uitwerp van schoorstenen: wij hebben grote raffinaderijen. Is de vervuiling door plastics aan de orde: Shell maakt ze, enz. enz.

Het publiek weet niet veel van de technische kant van deze zaak, voelt zich er wel bij betrokken, en is er niet gerust op dat de industrie inderdaad alles doet wat mogelijk is. Ziedaar een prachtige voedingsbron voor wantrouwen! Bovendien is er dan nog de vervelende aanwezigheid van een paar procent gemotiveerde-geëngageerde-activisten, die het niet zo zeer te doen is om het milieu, maar wel om — wat zij noemen — het internationale grootkapitaal aan de kaak te stellen. Alles bijeen meer dan voldoende redenen voor de Groep om zeer veel aandacht aan deze materie te besteden. Vroeger lieten wij de mensen maar schrijven en praten. Dat is fout geweest. Wanneer je

23e BIJEENKOMST

van gezagvoerders en
hoofdwerktuigkundigen welke werd
gehouden in het Shell-Gebouw
op 14 december 1970

Op de foto v.l.n.r.: M. de Jong - DFF, L. F. van den Belt - DFP, G. den Bakker - DFM, J. van Essen - hoofdwerktuigkundige, C. L. H. Stocking Korzen - hoofdwerktuigkundige, S. Harders - gezagvoerder, H. Barth - gezagvoerder, J. C. de Groot - gezagvoerder, D. Rodenburg - Directeur, L. J. van Onselen - hoofdwerktuigkundige, A. Boddé - gezagvoerder, J. M. Hillen - gezagvoerder, R. W. H. Buitenrust Hetteema - hoofdwerktuigkundige, F. in 't Veld - hoofdwerktuigkundige, F. A. de Kaart - gezagvoerder, J. B. Biondina - hoofdwerktuigkundige, H. M. Stoll - arts.



MILIEUBEHEER ^E_N SHELL

namelijk niets laat horen, niet duidelijk uiteenzet wat onze visie is en wat we al doen, dan wordt onze zaak bij verstek veroordeeld.

Tegen het wantrouwen van de bevolking die de details niet kent, is openheid het beste wapen. Wij hebben heel weinig te verbergen en we behoeven ons nergens voor te schamen. Laten we daarom ophouden ons in stilzwijgen te hullen. Het belangrijkste aspect zal dienen te zijn de mensen het besef bij te brengen dat het ons wel kan schelen als de verontreiniging van het milieu de leefbaarheid aantast. Vaak ook zegt men dat het technisch mogelijk is iets te doen en men vraagt dan: Waarom anticipeert Shell niet op de wetgeving? Waarom moeten er eerst regeringsmaatregelen komen voordat jullie iets doen?

Het antwoord kan dan zijn dat wij wel degelijk anticiperen en men kan daarvan wel een paar (bekende) voorbeelden aanhalen: Het load-on-top-systeem bij de tankvaart, een Shell-systeem dat inmiddels door circa 80% van de wereldtankervloot is overgenomen en waardoor per jaar ongeveer 2 miljoen ton ruwe olie niet langer overboord wordt gepompt. Het treffen van de voorzieningen voor dit systeem heeft alleen al op de schepen van de Shell-vloot een investering van ongeveer 90 miljoen gulden gevraagd. De hoge schoorsteen in Pernis (van circa 16 miljoen) is een tweede voorbeeld waar wij iets deden zonder dat het wettelijk verplicht was en zo zijn er meer, maar in het algemeen zal de overheid de normen moeten stellen waaraan een ieder zich heeft te houden.

Naar aanleiding van een opmerking dat wij per definitie nu eenmaal een „gevaarlijk bedrijf” zijn, merkte de heer Vas Nunes op dat niemand die enige activiteit bedrijft, voor 100% zal kunnen garanderen dat er nooit ongelukken zullen gebeuren, maar dat wel de kans daarop zo klein mogelijk kan worden gemaakt. Maar bij de behandeling van het onderwerp milieubeheer moeten wij eigenlijk niet in de eerste plaats letten op incidentele calamiteiten, maar op de voortdurende aanslag die wordt gepleegd door de „normale” vervuiling. De continue stromen, daar gaat het om!

Sprekend over de reacties bij het publiek merkte een van de ter ver-

gadering aanwezigen op dat soms wordt gesuggereerd dat er een soort druk van de zijde van Shell op de regering wordt uitgeoefend om het invoeren van maatregelen te vertragen. De heer Vas Nunes bevestigde dat er een wijdverbreid misverstand blijkt te bestaan, dat het „grootkapitaal” hele regeringen naar zijn hand kan zetten. „Wij hebben dat heel sterk ervaren ten tijde van de Biafrakwestie. Ik zou dit willen zeggen: Het particuliere bedrijfsleven, zelfs al is het zo groot als Shell, heeft geen enkele macht. Wel invloed. Tegen de macht van de regering en de wil van de kiezers kunnen wij niets doen en dat is maar gelukkig. Het is echter die wil van de kiezers die de totstandkoming van wetten moet bespoedigen en dat geldt in het bijzonder ten aanzien van milieu-maatregelen

Overigens is er tussen de regering en onze Maatschappij een goede vorm van samenwerking, die daarin bestaat dat wij desgevraagd alle gewenste experts en informatie ter beschikking stellen, zodat de autoriteiten te allen tijde van onze kennis een nuttig gebruik kunnen maken. Maar de uiteindelijke beslissingen worden genomen door de overheid en niet door ons en daarom is het juist te zeggen, dat de macht bij de regering ligt en nimmer bij ons. En dat is natuurlijk ook terecht.”

Een belangrijk aspect dat bij de bespreking van dit onderwerp ook ter sprake kwam, is de naam van onze Maatschappij in ons land. In zijn inleiding zei de heer Vas Nunes onder andere dat bij een onderzoek is gebleken dat de Nederlander wel geneigd is te spreken van **onze** K.L.M. en **onze** Philips of **onze** DAF, maar van **de** Shell, ons daarmee blijkbaar rangschikkend onder de grote (Amerikaanse) olieconcerns. Men deelde de mening van de heer Vas Nunes dat daarom vooral ook meer aandacht aan de public-relations-zijde van het gehele probleem dient te worden besteed. De heer Vas Nunes herhaalde dat het de bedoeling is eerlijke informatie zo vaak als nodig of gewenst is te verstrekken en te verspreiden, op alle mogelijke manieren. Immers, we hebben heel weinig te verbergen en we behoeven ons nergens voor te schamen!

REDDINGVLOTTEN

Krachtens het Schepenbesluit 1965 moeten op een schip, geen passagiersschip zijnde, groter dan 500 ton naast de voorgeschreven reddingboten aanwezig zijn één of meer reddingvloten, aan beide zijden gemakkelijk te water te brengen en groot genoeg of tezamen groot genoeg om de helft van het totaal aantal opvarenden op te nemen.

Dit artikel werd van kracht voor schepen die na 1965 werden gebouwd en is dus voor onze Maatschappij van toepassing op het m.s. „Neverita”, s.s. „Macoma” en s.s. „Metula”.

In eerste instantie ging onze voorkeur uit naar vaste vloten; hiermede werden deze schepen dan ook uitgerust. In de praktijk echter bleek, dat tengevolge van de weersinvloeden waaraan deze vloten voortdurend zijn blootgesteld, de conditie steeds verder achteruitging. Het repareren aan boord bleek ook voor de fabrikant een onmogelijke opgave. Door het volume van deze vloten en door tijdgebrek was het tussentijds overhalen aan de wal nauwelijks te verwezenlijken.

In 1970 is een aanvang gemaakt met het vervangen van de vaste vloten aan boord door opblaasbare. Bij het besluit tot uitrusting van onze schepen met opblaasbare vloten, is de keus gevallen op dat van Bombard Besto, een Frans fabrikaat, dat in licentie wordt vervaardigd door Van de Beld en Van der Stouwe N.V. in Zwartsluis.

De voordelen en het gebruik van deze vloten worden in bijgaand artikel aan een nadere beschouwing onderworpen.

Waarom opblaasbaar?

Alhoewel het gewicht van een vast vlot niet noodzakelijk groot behoeft te zijn, door toepassing van kunststoffen, vereist het verplaatsen en overboord zetten van een vast vlot, mede door zijn omvang, altijd de nodige mankracht, die bij calamiteiten wel eens niet onmiddellijk ter plaatse beschikbaar zou kunnen zijn. Dit was een van de redenen die ertoe leidden dat men is gaan zoeken naar andere methoden om, in een onverhoopt geval, de opvarenden van een schip de gelegenheid te bieden snel, veilig en zonder grote krachtsinspanning het schip te verlaten en op zee toch een veilig onderkomen te hebben.

De oplossing hiervan lag wel voor de hand, doch om in noodgeval gedurende langere tijd beschutting op het open water te hebben, en wel in een ruimte die onder alle klimatologische omstandigheden een redelijke dosis gerief biedt, moesten toch bepaalde eisen worden gesteld waaraan in het verleden niet kon worden tegemoetgekomen. Zo moest het onderkomen niet alleen zeevaardig zijn, en blijven (dus niet snel lek stoten), doch bovendien moest het beschutting bieden onder alle weersomstandigheden aan degenen die daarop hun heil hadden gevonden, terwijl ook proviand, drinkwater, verlichting, zender en andere middelen moesten kunnen worden gevoerd. Primair bleef echter de eis dat het geheel snel en gemakkelijk overboord moest kunnen worden gezet.

Reddingboten

Men zou zich kunnen afvragen of uitbreiding van het aantal reddingboten, die nu reeds zoveel jaren de zeelieden de mogelijkheid hebben geboden om in geval van nood het schip te verlaten, niet de uitweg bij uitstek was.

De capaciteit van de aan boord van elk schip gevoerde reddingboten is reeds zodanig dat — rekening houdend met een eventuele slagzij waardoor slechts de helft van de boten kan worden gebruikt — een ieder hierin toch plaats zal kunnen vinden. Het ging evenwel niet om uitbreiding van de capaciteit, doch om vergroting van het aantal middelen om in geval van nood het vege lijf te kunnen redden. Het is om deze reden dat in het Schepenbesluit een of meer vloten verplicht worden gesteld.

Bij reddingboten is men er bovendien oorspronkelijk van uitgegaan, dat dit een middel was om niet alleen het leven te redden

van schipbreukelingen, doch bovendien om zich te verplaatsen. Met de huidige stand van de communicatietechniek is het verplaatsen echter van aanzienlijk minder belang, daar bij reddingsacties het verstandiger is nabij de plek des onheils te blijven, van waaruit ook het S.O.S. in de meeste gevallen nog is gegeven. En mocht door omstandigheden zelfs hiertoe niet meer de gelegenheid zijn geweest, dan kan men met noodzenders vanuit het reddingmiddel zijn positie bij benadering opgeven, waarna het voor te hulp schietende schepen of opsporingsvliegtuigen mogelijk is zich op die positie te oriënteren.

Uitrusting

Opblaasbare vloten zoals door onze Maatschappij in gebruik genomen zijn bestemd voor 16 personen.

En of het nu een groot of kleiner opblaasbaar vlot is, steeds zal met het aantal mogelijke inzittenden rekening zijn gehouden, daar elk vlot voorzien is van een pakket met de benodigde proviand en drinkwater. Deze zijn met zoveel lucht in een plastic pakket verpakt, dat dit kan blijven drijven. Het pakket zelf is met een koord aan het vlot bevestigd.

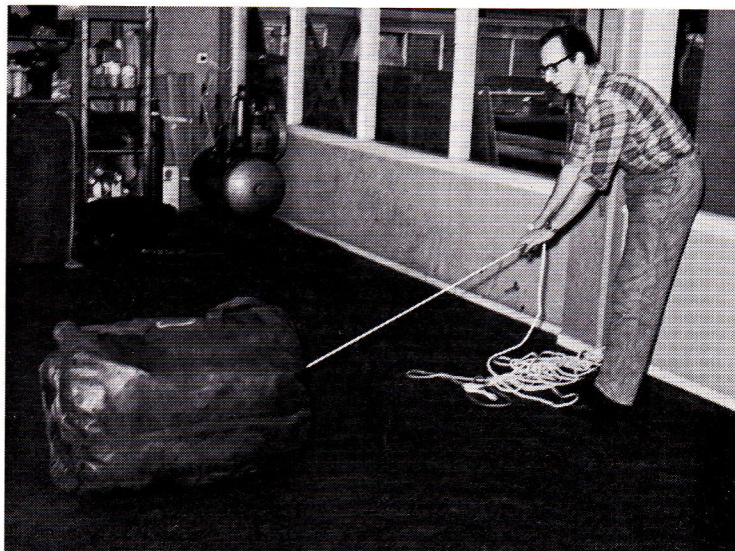
Maar er zijn meer middelen die tot de vaste uitrusting van een opblaasbaar vlot behoren, zoals verbandtrommel, pagaaien, mes, zaklantaarn, vuurwerk, werplijn, seinspiegel. Elk van deze is aanwezig, op een vaste plek, klaar voor gebruik, terwijl toch het vlot hanteerbaar blijft, de eis die voor alles geldt bij dit reddingmiddel.

Behoudens met binnenverlichting is het vlot, op de voorste tentboog, nog uitgerust met een verkenningsslicht; aluminiumdeeltjes zijn verwerkt in een deel van de overkapping om reflectie op het radarscherm van te hulp schietende schepen of vliegtuigen mogelijk te maken.

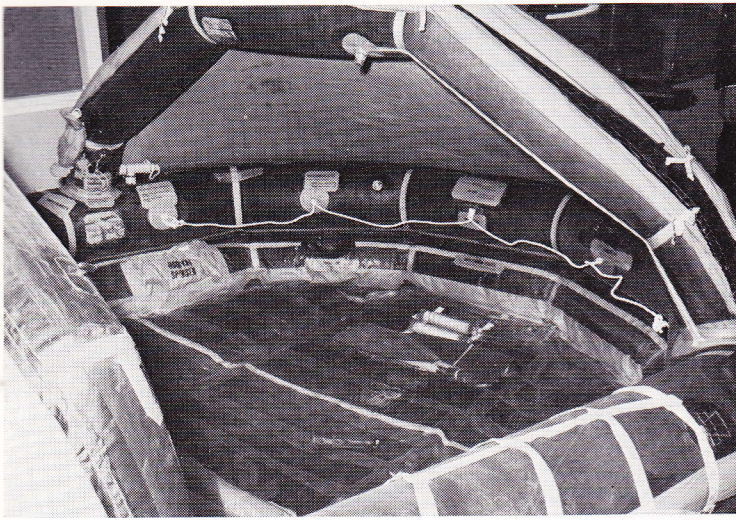
Beschutting

In het onverhoopte geval dat, ondanks de signalen die met de noodzender worden uitgezonden, hulp uitblijft, is het nodig de inzittenden beschutting te bieden tegen koude, tegen hitte, tegen het geweld van de golven. Bij een opblaasbaar vlot heeft men dankbaar gebruik gemaakt van de mogelijkheden die toepassing van nylon neoprene biedt, een materiaal dat overigens ook oliebestendig is en goed bestand tegen slijtage, veroudering en buiging. Het vlot is afsluitbaar door een dubbele tent van zeildoek. In de randen van deze zeildoekse overtrek lopen goten die regenwater naar twee afvoerpijpen leiden, waardoor — wanneer de zoetwatervoorraad zou zijn verbruikt — op deze wijze nog drinkwater kan worden verkregen.

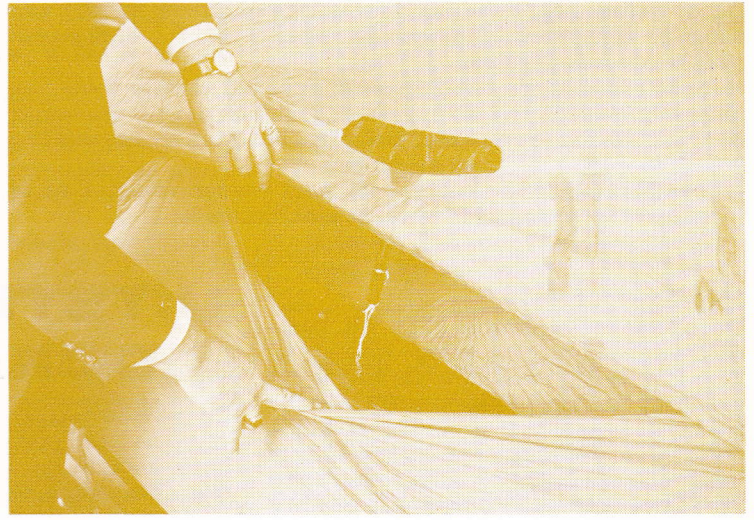
Het draagvermogen van het vlot is tweemaal zo groot als vereist voor het berekende aantal opvarenden; bij eventueel lekstoten van de onderste drijfkamer houdt het vlot nog voldoende drijfvermogen over. De bodem is gevuld met ééncellig schuimrubber, dat van zichzelf al een drijfvermogen heeft voor enkele personen. Dit biedt niet alleen goede isolatie tegen het eventuele kou-



Na het geven van een stevige ruk aan de vanglijn is het vlot — op de afbeeldingen hiernaast een 6-persoons — in 10 seconden opgeblazen.



Een kijkje in het vlot; de diverse uitrustingsstukken hebben alle een vaste plaats in het interieur, gereed voor gebruik.



Het opvangen regenwater kan via een afvoerpijp zowel in het vlot worden geleid — als aanvulling van het drinkwater — als naar buiten.

de zeewater, doch maakt het bovendien mogelijk voor twee personen om in het vlot te springen wanneer het wel reeds te water ligt, doch nog niet is opgeblazen.

Het bijzondere voordeel van deze vloten schuilt echter in het feit dat — door aan de vanglijn, met een voorloop van 20 meter, te trekken — het vlot automatisch wordt opgeblazen met behulp van CO₂, dat in verschillende „kamers” stroomt.

Toepassing

Het overboord zetten van het automatisch opblaasbare reddingvlot is bijzonder eenvoudig. Het geheel is geborgen in een uit twee schalen bestaande polyester container, die bij de railing op een „stoel” is opgesteld. De schalen worden bij elkaar gehouden door 2 roestvrijstalen draden, welke aan de einden verbonden zijn door een nylon breekkoord. Waterdichte afsluiting wordt verkregen door tussenvoeging van een pakking. Het voornoemde breekkoord knapt vanzelf zodra het vlot zich begint op te blazen. Hierdoor vallen de schalen weg.

De vanglijn, welke tevens dient als trekdraad om de CO₂-cilinder te openen, is permanent door middel van een sluiting aan de stoel, dus aan het schip, bevestigd.

Zodra men het vlot nodig heeft, wordt de container, nadat de sjonning waarmede het in de „stoel” wordt gehouden is losgemaakt, in zijn geheel overboord gegooid.

Trek nu de vanglijn geheel uit tot u een weerstand voelt.

Geef vervolgens een korte, stevige ruk, waardoor de CO₂-ci-

linder wordt geopend en het vlot zich automatisch opblaast. Wacht dan een tiental seconden, waarna men in het vlot kan gaan langs een touwladder of desnoods springen.

Zoals reeds gezegd, heeft het vlot uit zichzelf al genoeg drijfvermogen om in geval van bijzondere urgentie twee personen te dragen alvorens de CO₂-cilinder is geopend.

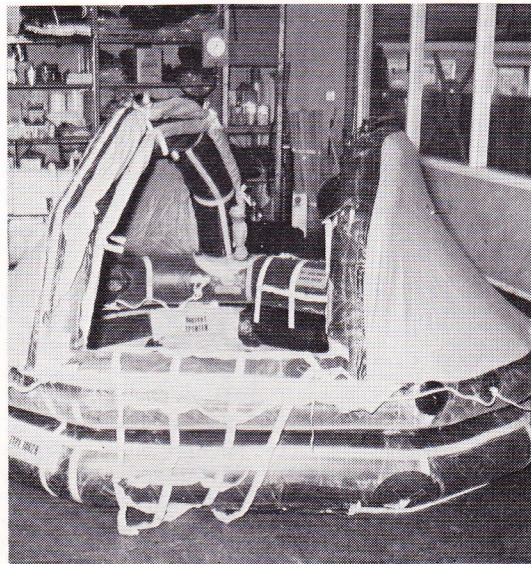
Zodra allen aan boord van het vlot zijn, moet de vanglijn worden losgegooid of gesneden (waarvoor mes aanwezig), waarna men zich met behulp van de pagaaien die op de bodem zijn vastgemaakt, van het schip kan verwijderen. Daarna kan het drijfanker worden uitgegooid om in de opgegeven positie te blijven.

Het vlot is uitgerust met 4 stabiliteitszakken. Bovendien kan van binnenuit nog de druk in de luchtkamers worden geregeld door middel van 2 permanent bevestigde handpompjes.

Ieder automatisch opblaasbaar reddingvlot moet vóór de aflevering worden gekeurd door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie. Voordat de op het afgegeven certificaat vermelde datum is overschreden dient een complete nieuwe keuring in aanwezigheid van S.I. plaats te vinden. Hierbij wordt het vlot opgeblazen en geïnspecteerd; bij een dergelijke gelegenheid zijn ook de op deze pagina's geplaatste foto's gemaakt.

Om aan de keuring te kunnen voldoen, worden — indien nodig — ruilvloten met geldige certificaten verstrekt.

Met de introductie van opblaasbare vloten is een belangrijke stap gedaan om de kansen van schipbreukelingen aanmerkelijk te vergroten.



Reeds geruime tijd komt het voor dat de geplande dokking van sommige schepen wordt uitgesteld. Slechts zelden wordt eerder gedokt dan was gepland.

Het uitstellen van de dokking wordt door het kantoor tijdig aan het schip gemeld. Het kan evenwel gebeuren dat de charteraar (S.I.P.C. Londen) op een zeer laat moment alsnog de beschikking vraagt over het schip, meestal omdat:

- een speciale lading onverwacht moet worden vervoerd en er geen enkel ander schip hiervoor beschikbaar is;

— door machineschade of dergelijke een of meer schepen niet volgens planning beschikbaar zijn.

Dat dergelijke gebeurtenissen zowel aan boord als op kantoor extra werkzaamheden veroorzaken, is bekend en hiervoor zal het nodige begrip aanwezig dienen te zijn.

In onderstaand artikel zullen de meest belangrijke factoren worden vermeld die de maximale duur van de operationele periode tussen twee dokkingen bepalen.

Operationele periode

De operationele periode is de tijd gedurende welke het schip lading vervoert, lading lost, lading inneemt of op weg is om lading op te halen. Alle omstandigheden hierbuiten maken het schip niet-operationeel. De begrenzingen van de operationele periode zijn soms vrij concreet en soms van omstandigheden afhankelijk die buiten onze macht liggen.

Met het volgende dient rekening te worden gehouden bij de bepaling van de lengte van iedere operationele periode:

wettelijke bepalingen;
regelingen van het classificatiebureau;
bedrijfsresultaten van het schip (performance);
de toestand op de vrachtenmarkt;

Wettelijke bepalingen

Alleen die documenten welke een bepaalde geldigheidsduur hebben, zullen hier in het kort worden vermeld.

- Zeebrief**
Geldigheidsduur 4 jaar. Niet van dokkingen afhankelijk.
- Certificaat van deugdelijkheid**
Geldigheidsduur 1 jaar. Deze termijn kan evenwel door de Scheepvaartinspectie in de meeste gevallen met maximaal één jaar worden verlengd.
- Veiligheidsconstructiecertificaat**
Geldigheidsduur maximaal vijf jaar.
- Uitrustingscertificaat**
Geldigheidsduur 2 jaar.
- Internationaal certificaat van uitwatering**
Geldigheidsduur vijf jaar. Het certificaat wordt jaarlijks geïnspecteerd door de Nederlandse consul in het buitenland nadat een surveyor van een daartoe erkend classificatiebureau een bevredigend onderzoek aan boord heeft uitgevoerd.
- Radio-telegrafie Veiligheidscertificaat**
Geldigheidsduur één jaar.
- Keuringen stoomtoestellen**
Geldigheidsduur voor ketels is twee jaar.

Classificatiebureau

Al onze schepen zijn in de hoogste klasse van Lloyd's Register of Shipping geregistreerd, nl. +100A1. In verband hiermee dient jaarlijks een zgn. „annual classification survey” te worden gehouden, waarna een surveycertificaat wordt uitgereikt. Binnen het raam van de „Lloyd's rules and regulations”, kan het schip in de vaart blijven tot vierentwintig maanden. In speciale gevallen mag men tot dertig maanden gaan.

UITSTEL VAN DOKKING

De periode tussen de zgn. „Special Surveys” is vier jaar, met de mogelijkheid deze periode tot vijf jaar te verlengen. Met deze laatste verlenging van één jaar gaat een zgn. „general examination afloat” gepaard.

Voor nagenoeg al onze schepen wordt tegenwoordig voor de planning met een vijf-jaren cyclus van „Special Surveys” gewerkt. Hiertoe wordt de onderhoudstoestand van het schip nauwkeurig gevolgd.

Performance

De performance van het schip wordt voornamelijk beïnvloed door de in- of uitwendige toestanden van:

- machine-installatie;
 - de schroef;
 - de huid;
alsmede door de
 - bedrijfsvoering.
- a) Zowel voor stoom- als motorinstallaties geldt dat de efficiëntie van de gehele installatie bepalend is. Deze is voor het grootste deel afhankelijk van het handhaven van de parameters zoals deze bij het ontwerp van de installatie golden. De bewaking hiervan is grotendeels aan boord te verwezenlijken. Er kunnen zich evenwel calamiteiten voordoen die buiten de mogelijkheden van de scheepsstaf liggen of waarvoor de aanwezige reservedelen niet toereikend zijn, zodat deze niet gedurende de operationele periode kunnen worden verholpen. Is dit het geval, dan moet een normale of een nooddokking worden bezien.
- b) In de eerste plaats is de gladheid van de schroefbladoppervlakken van invloed, maar ook mechanische beschadigingen aan de bladen kunnen optreden, waardoor deze zijn verbogen of zelfs geheel of gedeeltelijk afbreken. Het zal duidelijk zijn dat, wanneer zich een van deze gevallen voordoet, het schroefrendement sterk achteruitgaat.
- c) Op al onze schepen zijn de zijden van het schip van een anti-fouling verfsysteem voorzien. De omschrijving anti-fouling (a.f.) zegt het al: tegen vervuiling.

Er bestaan vele soorten en tot heden hebben wij de meeste ervaring met a.f.-verven op basis van een Vinyl bindmiddel, waarin gifsoorten zoals koperoxyduul, gecombineerd met organische metalen, worden verwerkt; deze worden in twee

lagen met een totale laagdikte van 125-150 micron aangebracht.

Dat dergelijke systemen incidenteel falen is ons bekend. De gevolgen ervan zijn aangroei en daardoor verruwing van de buitenste laag, hetgeen een aanmerkelijk snelheidsverlies tot gevolg heeft.

- d) De ligging van het schip in het water heeft gewoonlijk een belangrijke invloed op de snelheid van het varende schip door het water. In geladen toestand is de diepgang gewoonlijk voor en achter vrij sterk gefixeerd, daar een maximum hoeveelheid lading moet worden meegenomen.

Bij het vaststellen van de gewenste ballasttoestand kan, rekening houdend met: de juiste krachtverdeling in het scheepsverband, minimale trillingen, minimum vereiste diepgang i.v.m. het maximum schroefrendement, weersomstandigheden, een optimale snelheid worden bepaald, waarbij gedurende de reis, bij wijziging van de omstandigheden, ook de ballastsituatie dient te worden aangepast.

Dat de bedrijfsvoering voor een deel afhankelijk is van het goed samen functioneren van de diensten aan boord, ligt voor de hand. Dit is dan ook een van de taken en doelstellingen van de Planningcommissie, die deze zaken levendig kan houden.

De vrachtenmarkt

In de tankvaart is de meest betrouwbare „thermometer” voor de wereldprijs van de verschillende tankertonnages de zgn. „Worldscale”.

Voor de charteraar, Shell International Petroleum Company Ltd., is het zaak om de schepen die nodig zijn om de Groepsprodukten te vervoeren, zo gunstig mogelijk te charteren. De vrachtprijs uitgedrukt in „Worldscale” heeft de (onaangename) gewoonte om soms op zeer korte termijn aan zeer sterke fluctuaties onderhevig te zijn. Vooral gedurende perioden waarin de „Worldscale” zeer hoog ligt en het dus zeer kostbaar wordt om schepen van onafhankelijke reders te charteren, wil het nog wel eens voorkomen dat het S.I.P.C.-kantoor te Londen vraagt of het mogelijk is de dokkingen van onze schepen enige tijd uit te stellen.

Wordt een dergelijk verzoek aan Shell Tankers N.V. gericht, dan worden vooral de gegevens die bekend zijn omtrent de voornoemde punten onderzocht. Zijn de resultaten van dit onderzoek zodanig dat er zonder bezwaar nog enige tijd kan worden doorgevaren, dan wordt dit zowel aan S.I.P.C. als aan het schip gemeld.

Wat betekent worldscale . . . 270 ?

Worldscale is de codenaam voor „Worldwide Tanker Nominal Freight Scale” en is van kracht geworden met ingang van 15 september 1969. Deze nominal freight scale wordt gepubliceerd door twee organisaties, welke resp. gevestigd zijn in Londen en New York (1). „Nominal freight scale” betekent in dit geval dat de vrachtberekeningen van ongeveer 50.000 verschillende trajecten gepubliceerd worden in een prijs per ton in U.K. sterling en U.S. dollar (2) voor een volle lading gebaseerd op een reis van laadhaven naar loshaven en terug naar laadhaven en gebaseerd op een standaardschip van 19.500 ton summer deadweight met een gemiddelde snelheid van 14 mijl en een bunkerverbruik van 28 ton op zee en 5 ton in de haven.

Verdere vaste factoren in berekeningen zijn: 4 havendagen voor laden en lossen; een vaste huurprijs per dag van £750/\$1800; een makelaarsprovisie van 2,5% en de geldende havenkosten en bunkerprijzen in de betreffende los- en laadhaven van het traject waar het vrachttarief betrekking op heeft. De invloed van de fluctuaties in haven- en bunkerkosten noodzaakt de organisaties om regelmatig de berekeningen te herzien, zoals bijvoorbeeld met ingang van 1 januari 1971 het geval is geweest.

Het zal de lezer inmiddels wel duidelijk zijn geworden dat het berekende vrachttarief voor een bepaald traject niet wil inhouden dat deze prijs dan ook zou moeten gelden voor het afsluiten van een contract tussen tankereigenaar en charterer, daar alle verschillen tussen de basisgegevens van het standaardschip en het te contracteren schip uiteraard door partijen in aanmerking worden genomen tezamen met positie van vraag en aanbod op dat moment. Worldscale moet dan ook gezien worden als een hulpmiddel, waarbij alle berekende vrachttarieven over de gehele wereld vergelijkbaar zijn en waardoor het mogelijk is om de in werkelijkheid afgesloten contracten op een uniforme en eenvoudige wijze te relateren.

Om de beginvraag „Wat betekent worldscale. . . 270” nu te beantwoorden, moeten we deze vraag aanvullen met het vaststellen van het betreffende traject.

Als voorbeeld:

Curaçao/Rotterdam/Curaçao.

Het vrachttarief in worldscale 1970 geeft hiervoor 30 shilling and 6 pence. Deze 30s/6d wordt gesteld op 100 points of scale en wordt meestal aangegeven als „scale flat”.

Indien er nu in werkelijkheid een vrachtcontract op 270 wordt afgesloten, houdt dit in dat voor deze reis: $2.7 \times 30/6 = £4.24$ per ton als vracht gecontracteerd is. Op deze manier is het dus mogelijk om op eenvoudige wijze het beeld van de contracten als gevolg van vraag en aanbod op de vrachtenmarkt in het algemeen of voor bepaalde gebieden weer te geven. Het bovenstaande kan men ook vergelijken met het gebruik van een gewone ther-

mometer, waarbij de gedrukte schaal achter de kwikkoim de worldscale voorstelt en de stand van kwikkolom de weergave is van de werkelijke contractprijzen waarvoor de vrachten worden afgesloten.

Geschiedenis in vogelvlucht van „Tanker Freight Scales”

In de periode vóór de Tweede Wereldoorlog bestond er in de wereld van de tanker-rederijen geen tankervrachten scale. Ieder contract werd afzonderlijk afgesloten en veelal na langdurige onderhandelingen en vele afwijkende bepalingen.

Gedurende de Tweede Wereldoorlog was de gehele Britse tankervloot en een belangrijk deel van de tankers behorende aan de geallieerde landen onder controle van het „British Ministry of War Transport”. Ten einde het Ministerie in staat te stellen om op een eenvoudige en vlugge manier de vrachten tussen de oliemaatschappijen en de tankereigenaren te verrekennen werd een schema van de toegestane vrachttarieven per trip vastgesteld, bekend als de „Ministry of War Transport Freight Rate Schedule”.

Gezien de tekorten aan tankertonnage werd in de eerste jaren na de oorlog het schedule — zij het dan gewijzigd — gebruikt en wel tot 1948.

Het gebruik van het Ministry of Transport Schedule had echter zodanig aangeslagen, dat men de na dit tijdstip afgesloten vrachtcontracten relateerde aan het schedule door middel van percentages van de schedule-tarieven.

In 1952 werd het M.O.T.-schedule vervangen door de „London Market Tanker Nominal Freight Scale”, gepubliceerd door het London Tanker Brokers' Panel. Alle tarieven in dit schedule werden gerelateerd aan het Curaçao-Londen tarief van 32s/6d in het oude M.O.T.-schedule met als basis een 12.000 ton deadweight motorschip.

In 1962 werd de London scale vervangen door „Intascale” na de oprichting van de International Tanker Nominal Freight Scale Association door een groep van vooraanstaande tankermakelaars in Londen.

Een soortgelijke ontwikkeling in vrachten-schedules had zich ook na de oorlog in Amerika voorgedaan, hetgeen resulteerde in het „American Tanker Rate Schedule” (ATRS), hetwelk gebaseerd was op een T-2 type tanker (3).

Beide schedules werden afzonderlijk gebruikt maar door de ongelijke calculatiebasis was het niet mogelijk om een contract afgesloten op basis van bijvoorbeeld 50 points Intascale te vergelijken met 50 points ATRS-markt.

Ten einde te komen tot een „Worldscale” werd in 1966 tussen de beide organisaties (1) overeenstemming bereikt om alle verschillen in standaardschip en andere basisgegevens zoals vaste huurprijs, havendagen, enz. te elimineren. Deze overeenkomst resulteerde in het publiceren van de huidige Worldscale in september 1969.

De beantwoording van deze vraag in een personeelsblad van een tanker-rederij is schijnbaar een overbodige zaak, maar gezien de vele vragen die hieromtrent, door zowel het vloot- als het walpersoneel worden gesteld, kan een behandeling van dit onderwerp in „Tussen Schip en Ka” voor vele personeelsleden zeker van nut zijn.

Worldscale en Shell Tankers

De schepen in eigendom van of demise-chartered door onze Maatschappij zijn zoals bekend verhuurd op een tijdcharterbasis aan Shell International Petroleum Co. Ltd. Op basis van de marktproductie op de tijdcharter-vrachtenmarkt uitgedrukt in „points of Worldscale” op het moment van verhuur of bij herziening van het contract wordt de huurprijs per schip vastgesteld.

Gezien onze positie als tanker-rederij en onderdeel van een oliemaatschappij betekent dit dat wat in onze Maatschappij als inkomen wordt verantwoord, voor de charterer als kosten van het huren wordt opgenomen. Per saldo vallen deze bedragen voor de Koninklijke/Shell als geheel in de geconsolideerde winst-en-verlies-rekening tegen elkaar weg.

De werkelijke exploitatiekosten van onze vloot, zoals reparaties, verzekeringen, gages, goederen, bunkers, havengelden, administratie, afschrijvingen en rentelasten vormen dan ook de prijs die de Groep uiteindelijk voor de vervoerde hoeveelheden moet dragen.

De enorme stijging op de tanker-vrachtenmarkt gedurende 1970, welke stijging zich voornamelijk manifesteerde bij de reis-charterers voor niet-contractueel gebonden schepen of voor nieuwe of nog op te leveren schepen op een tijdcharter, heeft voor onze Maatschappij niet de invloed die men ogenschijnlijk zou verwachten, daar onze schepen contractueel voor langere perioden gebonden zijn.

De exploitatiekosten van onze vloot en het efficiënte gebruik van de vervoerscapaciteit zijn en blijven uitermate belangrijke criteria van ons bedrijf. Ten einde deze kosten per schip te kunnen relateren aan de marktpositie worden de resultaten van onze schepen, op basis van werkelijke kosten en productieve dagen, uitgedrukt in points of scale (freighting costs). Dit proces wordt eveneens toegepast voor de toekomst op basis van de geschatte exploitatiekosten enz. voor de eerstvolgende zes jaren.

De uitkomsten van deze berekeningen vormen, naast vele andere overwegingen, een belangrijk hulpmiddel bij onze planning op korte en lange termijn.

M. de Jong.

(1) The International Tanker Nominal Freight Scale Association Ltd. - Londen
The Association of Ship Brokers and Agents Inc. - New York

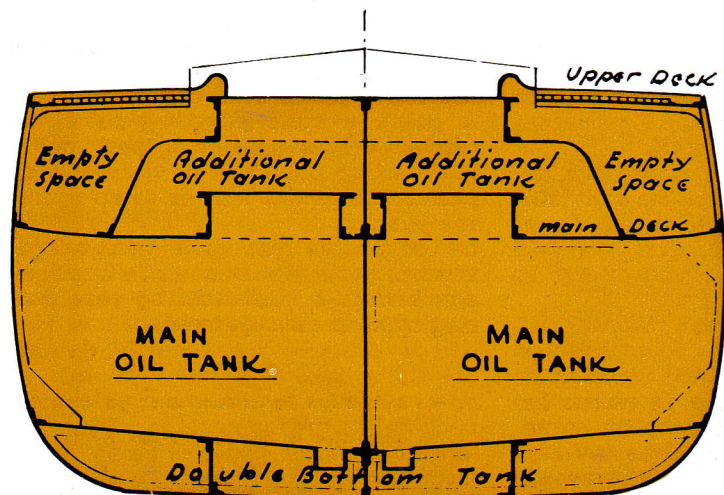
(2) Gebruikte koers £ 1 = \$ 2,40

(3) Tanker met een draagvermogen van 16.660 ton en een snelheid van 14.25 mijl.

De heer D. L. Saunders-Davies, M. A., C. Eng., van Shell International Petroleum Co. Ltd te Londen (MRT/1), heeft een beknopt overzicht geschreven van het aandeel van de Shell in de ontwikkeling van de wereldtankervloot sinds de jaren zestig/zeventig van de negentiende eeuw, dat wij in twee gedeelten zullen brengen. Hieronder het eerste deel, van het vervoer met zeilschepen tot het motorschip.

EEN EEUW OLIE TRANSPORT

Een doorsnede van de ladingtanks van de „Bakuin”, welke laat zien dat rekening is gehouden met temperatuurschommelingen, door de bovenste olietanks zodanig te construeren dat deze niet tot de zijwanden van het schip reikten.



Ongeveer een eeuw geleden, in de zestiger en begin zeventiger jaren van de negentiende eeuw, heeft men de eerste pogingen ondernomen om een manier van olietransport te vinden welke economischer zou zijn dan vervoer in vaten. Aan deze laatste manier waren verscheidene nadelen verbonden, voornamelijk de oneconomische vorm van de vaten bij het stuwen van de lading, de tijd welke nodig was voor laden en lossen en het verlies tengevolge van lekkage.

De eerste pogingen in die richting zijn ondernomen met houten zeilschepen die geschikt waren gemaakt voor het transport van onverpakte olie; de ruimen vormden de olietanks en waren aan de binnenzijde bedekt met vilt of cement om verontreiniging van andere lading te voorkomen. Later werden voorzieningen getroffen om ijzeren tanks in de ruimen aan te brengen. Ongeveer tezelfder tijd is men ook ijzeren zeilschepen gaan bouwen om onverpakte olie te vervoeren.

De eerste tanker voor onverpakte olie

Het eerste schip dat onverpakte olie in haar ruimen heeft vervoerd, is de „Glückauf” geweest. Dit was een ijzeren schip met een laadvermogen van ongeveer 2.300 ton, dat in 1886 in de vaart is gebracht. In dat zelfde jaar heeft men een tweede olietanker, de „Bakuin” gebouwd, welke Brits eigendom was. Hieronder een dwarsdoorsnede van de ladingruimte. Men kan zien dat rekening is gehouden met temperatuurschommelingen door de bovenste olietanks niet tot de zijwanden van het schip te doen reiken.

Ook was in deze schepen het begin aanwezig van de ladingbehandeling zoals wij die nu kennen: de inrichting om met gebruikmaking van één pomp uit verscheidene tanks te lossen en dezelfde leidingen weer te gebruiken om te laden.

In het allereerste begin was er nog maar betrekkelijk weinig vraag naar olie en de lange zeereizen maakten het economisch noodzakelijk dat er retourvracht werd meegenomen. Pas omstreeks 1900 is het voordeliger geworden om de terugreis in ballast te maken.

Ook toen bleef men vasthouden aan het principe: de hoofdmachine in de midscheeps, opdat zowel geladen als ongeladen een zo gunstig mogelijke verdeling werd bereikt.

De allereerste Shell-tankers

In de negentiger jaren van de negentiende eeuw is de Shell pas werkelijk een rol gaan spelen in het vervoer over de oceaan toen de belangen van Marcus Samuel leidden tot de bouw van de beroemde „Murex” en haar zusterschepen de „Conch”, de „Clam” en de „Trocas” om er maar een paar te noemen.

Het geven van de namen van schelpen aan de schepen, was hiermede begonnen en wij zien deze namen van schip op schip weer terugkeren tot in de tweede en derde generatie.

De „Murex”, die in 1892 in de vaart was gekomen, ging in 1916 tijdens de eerste wereldoorlog door vijandelijke actie verloren. Alhoewel ten onder gegaan, heeft zij toch een historisch „eerste feit” op haar naam staan: op haar eerste reis is zij door het Suez-kanaal gevaren met aan boord onverpakte olie, afkomstig van Batum aan de Zwarte Zee en bestemd voor het Verre Oosten. Men vreesde dat zij, als eerste schip dat onverpakte olie door het Suez-kanaal vervoerde, een gevaar zou betekenen voor het overige scheepvaartverkeer, maar deze vrees was ongegrond en het schip voer zonder een enkel incident door het kanaal. Zo is dit kleine begin, dat pas na veel tegenstand en langdurige onderhandelingen met de Suez-kanaal-autoriteiten tot stand is gekomen, uitgegroeid tot een olietransport door het Suez-kanaal dat in 1966/67 omstreeks 167 miljoen ton bedroeg.

Oprichting van de Koninklijke/Shell

De handel nam toe en in 1907 werden de belangen van de Koninklijke en van de Shell Transport en Trading gecombineerd tot de Koninklijke/Shell Groep van maatschappijen. De vloot omvatte toen ongeveer 40 schepen met in totaal 166.000 ton deadweight. Tegen 1914 was het aantal schepen gestegen tot 67, waaronder de eerste schepen met dieselmotoren. In deze periode zorgde de Shell wederom voor een historisch novum in de vorm van de „Vulcanus”, de eerste door een motor gedreven oceaantanker.

Alhoewel de eerste Shell-schepen alle met een stoom-installatie

waren uitgerust, besefte men reeds toen dat de dieselmotor een sterke kandidaat zou zijn, althans zeker wat betreft brandstofbezuiniging. Het brandstofverbruik van de dieselmotor was toen slechts ongeveer een derde van dat van de triple-expansie stoommachine.

De „Vandal”, die in 1904 is gebouwd voor de gebroeders Nobel in Zweden, was uitgerust met een niet-omkeerbare viertakt motor.

Het jaar daarop kwam Sulzer met een omkeerbare tweetakt motor van 90 pk, die werd gebruikt voor kleine vaartuigen in Zwitserland. De Shell, zich terdege bewust van de mogelijkheden van dieselvoortstuwing, bracht in 1910 de „Vulcanus”, 1.210 ton deadweight, in de vaart. Haar hoofdwerktuigkundige was de heer Glastra en de marine superintendent van de Shell was de heer Meijer. De machine van de „Vulcanus” was een zescilinder viertakt installatie, door Werkspoor in Amsterdam gebouwd en ontworpen door de heer C. Kloos. Ze was rechtstreeks gekoppeld aan de schroefas en ontwikkelde 490 pk bij 168 omw./min. De brandstofinspuiting had plaats onder een druk van 1000 lb/in², voor die tijd een ongekend hoge druk, die werd geleverd door een compressor welke door een as werd gedreven. De zuigerkoeling geschiedde door een luchtstroom van het vliegwiel; de lagersmering door zwaartekracht. De krukast was open, met uitzondering van schermen om de van de krukas wegspattende olie tegen te houden.

De knalpot voor de uitlaatgassen bestond uit een stalen cilinder voorzien van een geperforeerd en met grof grint bedekt rooster. Dit éénmotorige schip was tot 1932 in bedrijf voor de Shell en werd toen verkocht. Al die tijd heeft de machine een opmerkelijk goede prestatie geleverd en er behoeften geen belangrijke onderdelen te worden vernieuwd. Het schip heeft tijdens haar levensduur meer dan een miljoen mijl afgelegd. Een interessante vergelijking van de resultaten verkregen met de „Vulcanus” en de door stoom voortgestuwde „Sabine Rickmers”, beide van ongeveer dezelfde grootte en vermogen, volgt hieronder.

	„Vulcanus”		„Sabine Rickmers”	
	ft.	in.	ft.	in.
Lengte	196	0	200	0
Breedte	37	9	30	6
Holte in de zijden	13	2	18	9
Blokcoëfficiënt	0—78		—	
Diepgang	12	4½	16	9
Draagvermogen, ton deadweight	1235		1269	
Gemiddelde snelheid, knopen	8		8	
Omw./min.	168		80	
Brandstofverbruik per dag, ton	2 (stookolie)		11 (steenkol)	
Officieren en bemanning	16		30	
bemanningskosten per dag	£ 6.6.5 (Eur.)		£ 9.0.7 (Chin.)	



De 2.300 ton metende „Glückauf”, in 1886 in de vaart gebracht, was het eerste schip dat onverpakte olie vervoerde.

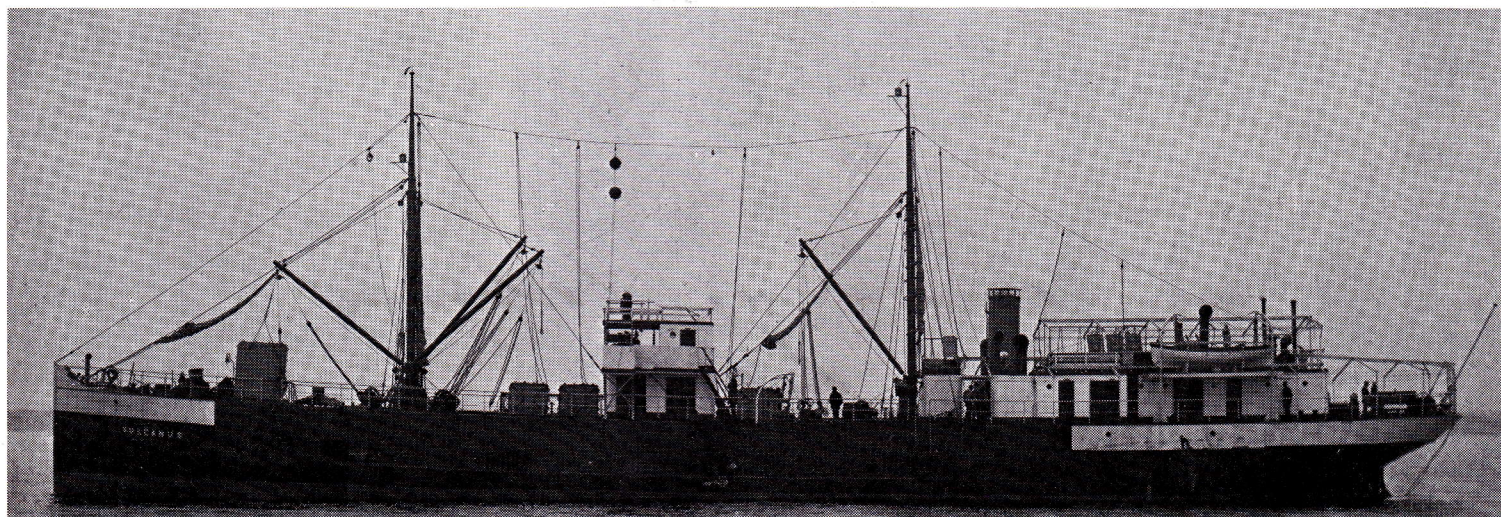
Een reis van 88 dagen zonder te bunkeren

Een frappant voorbeeld van de voordelen welke aan een laag stookolieverbruik door het schip zijn verbonden is wel dat de „Vulcanus” een reis van 88 dagen heeft afgelegd zonder ook maar in één tussenhaven te bunkeren. Op deze speciale reis vertrok zij op 30 augustus 1912 uit Amsterdam met 140 ton bunkers aan boord, nam een volle lading in te Constanza — aan de Zwarte Zee — voor Sete in Frankrijk en voer vervolgens naar Batum aan de Zwarte Zee om wederom een volle lading in te nemen; zij kwam op 27 november van datzelfde jaar weer in Amsterdam terug en had toen 10.750 mijl afgelegd.

Alhoewel het weer tijdens deze reis niet slechter had kunnen zijn, had het schip bij aankomst in Amsterdam nog 6 ton stookolie over. Het totale brandstofverbruik was 134 ton in 65,7 vaardagen of 2,03 ton per dag. Nadat zij haar lading in Amsterdam had gelost, ging de „Vulcanus” het droogdok in, waarna de machine op slijtage werd nagekeken. Op een paar zuigerveren na, waren er geen vernieuwingen nodig en op 19 december verliet het schip Amsterdam weer voor een soortgelijke reis.

Tijdens de levensduur van de „Vulcanus” zijn er natuurlijk wel eens moeilijkheden in de werking van de hoofdmotor van het schip opgetreden, maar de over het geheel verkregen resultaten hebben de Shell toch doen besluiten om met door dieselmotoren voortgedreven schepen door te gaan; kort na de inbedrijfstelling van de „Vulcanus” is er, in 1911, bij Werkspoor een order geplaatst voor een groter motorschip. Dit schip, de „Juno”, voortgedreven door een zescilinder viertakt direct omkeerbare dieselmotor van 1100 ind. pk, is in 1912 in dienst gesteld, gevolgd door de „Ares” in 1913 en de „Artemis”, „Hermes” en „Selene” in 1914.

Tegen het begin van de eerste wereldoorlog was wel bewezen dat, ten aanzien van brandstofverbruik, het motorschip de voorkeur verdiende boven het stoomschip.



VAN GIFSLANG

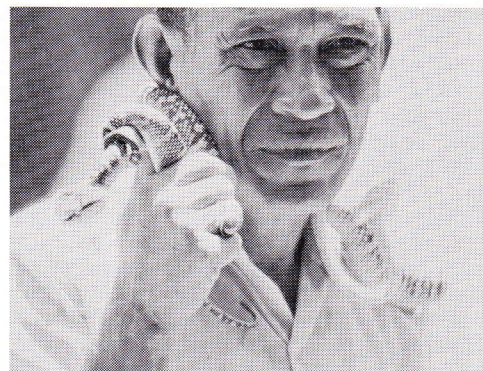
3e stuurman D. van Eijk, ex „Kenia”, zond ons een verslag toe van excursies die enkele opvarenden van zijn schip hebben gemaakt tijdens reizen in het afgelopen jaar, waaruit blijkt dat, wanneer collega's aan boord hun medewerking verlenen, het mogelijk is nog eens wat anders te zien dan parken vol opslagtanks en raffinaderijen met een wirwar van leidingen.

Slangentempel

Van de agent in Port Dickson hadden we een toeristisch boekje over Penang gekregen, waaruit wij de wijsheid haalden dat er o.a. een liggende boeddha was alsmede een slangentempel. Die tempel lokte ons het meest aan, want het is niet iedere dag dat je daar een bezoek aan kunt brengen. In een gloeiende hitte begaven wij ons, met z'n drieën, op de dag na aankomst op weg. Een grote pont, die voor- noch achterkant had, bracht ons in een kwartier tijds naar Pulau Penang. De warmte, die bijzonder hevig was gedurende onze korte wandeling naar de pont, bracht ons ertoe maar ineens een taxi te nemen voor de rest van de reis. Nu was dit geen probleem, want taxi's waren er in overvloed, doch bij voorzichtige navraag naar de prijs werd het al spoedig duidelijk dat dit een kwestie van loven en bieden was. Maar uiteindelijk hadden we een taxi met chauffeur gecharterd die ons voor een bijzonder lage vrachtprijs over het eiland zou rondrijden.

Door prachtige palmbossen met fleurig

geklede bewoners bij hun houten huizen ging het verder, langs rijstvelden en kali's. De tempel werd kennelijk door veel toeristen bezocht want souvenirkraampjes waren er in overvloed. Een trap leidde omhoog naar het obscure binnengedeelte van een niet te grote tempel. Op iedere hoek van het altaar waren verdorde takken, waaromheen de slangen zich gekronkeld hadden. Op het altaar zelf brandden wierookstokjes, waardoor de slangen gedeeltelijk bedwelmd worden gehouden. En dit is ook wel hard nodig, want het zijn zeer giftige slangen. Dat deze wierookbedwelming effect heeft, moge blijken uit de



Port Darwin, waar wij acht dagen later aankwamen.

Voor degenen die hier nog nooit geweest waren nogal teleurstellend, want het is maar een heel kleine haven, met twee T-steigers en een iets grotere gewone stei-

TOT WATERBUFFEL

mededeling dat er nooit dodelijke ongevallen zijn gebeurd, al valt er wel eens een beet in de arm van een te opringerige bezoeker te noteren.

Naast de tempel waren nog struiken waarin eveneens giftige slangen huisden. Bij het aanbod twee kronkelende slangen om onze nek te leggen lieten wij het afweten, alhoewel de gids bereid was het zonder angst voor te doen.

Diezelfde avond vertrokken wij met de „Kenia” naar Singapore, om te laden voor

ger. Alhoewel bij aankomst de twee losslangen reeds klaar lagen, bleek al spoedig dat het verblijf in deze haven wel tot drie dagen zou uitlopen, dus trokken wij eerst maar op verkenning uit. In de stad had een van de plaatselijke reisbureaus affiches uitgesteld over „Wild Life”-tours. Na informatie hierover te hebben gewonnen bleek dit wel te doen; ook aan boord was de medewerking van collega's van zowel dek- als machinedienst groot, zodat een gezelschap van vijf officieren en twee echtgenoten er eens uit kon.

Op Safari

Onze eerste stopplaats waren de Howard Springs, waar het reisgezelschap van de natuur kon genieten, terwijl zorgzame handen in een „etenshuis” onze lunch klaarmaakten. Het water uit de bron was werkelijk kristalhelder, er was een visvijver waar het letterlijk krioelde van de vis. Jammer dat vissen verboden was, anders had zelfs de meest argeloze hengelaar nog eens beet gehad. Wel mocht je in het bronwater zwemmen, maar daar hadden wij niet op gerekend, alhoewel de temperatuur er wel naar was: 33°C, met een relatieve vochtigheidsgraad rond de 25%. Meer landinwaarts was het nog droger, zo werd ons verteld; in geen vier maanden was hier ook maar één druppel regen gevallen.

Na een half uurtje kondigde een soort toeter aan dat de lunch gereed was: onder een kap, op zes poten, stond een tafel voor tien personen gedekt. Hierop ston-

Bij de magnetische termietenheuvel, v.l.n.r.: 5e werktuigkundige H. L. Hendrison, met daarachter de Australische gids; mevrouw L. M. H. de Wit-Salie, echtgenote van de 2e stuurman, assistent-werktuigkundige C. J. Tanis, een kleindochter van de gids en kapitein J. Verhoeven.



den papieren borden, met lunch, te verorberen met behulp van plastic bestek. Ondanks de waarschuwing „kijk uit, anders waait je bord weg als het leeg is”, lieten wij ons de lunch, rijkelijk voorzien van koffie, thee en melk, goed smaken.

Net was de maaltijd geconsumeerd, of één van het gezelschap slaakte een kreet die de anderen het idee gaf dat een tijger ons besloep. Het was echter een kangeroetje van nog minimale afmetingen.

Onze volgende stopplaats was de magnetische termietenheuvels. Dit zijn donkergrijze, langwerpige heuvels, zo'n 2,5 meter hoog, 2 à 2,5 meter lang en ongeveer een halve meter breed. Het unieke aan deze heuvels is, dat ze gebouwd zijn in Noord-Zuid-richting, vandaar de naam magnetische heuvels. Helaas waren er geen termieten meer in deze sponsachtige behuizing, of moet ik zeggen „gelukkig”, want ze vreten alles op wat voor hun bek

DOOR 3e STUURMAN D. VAN EIJK

komt. Behalve een bepaald soort cement dat ze niet schijnen te lusten. Dit is de reden dat alle huizen daar zijn gebouwd op betonnen palen van een halve meter hoog. Maar verder ging de tocht, langs een proefstation van de landbouw, over een dam heen, een vogelreservaat in. Het waren inderdaad prachtige vogels, zowel land- als watervogels, doch de lezer moet het mij niet euvel duiden: dat ik de namen ervan niet kan noemen.

De laatste stopplaats van de tour was de Adelaire rivier, waar wij bij een waterbuffelreservaat belandden. Een soort uitgedroogd moeras, met vele scheuren in de grond. De camouflage op dit terrein bestond uit hard gras, op sommige plaatsen wel een meter hoog, dat het lopen niet alleen moeilijk maakte, maar vooral pijnlijk. Maar als je waterbuffels wilt zien, moet je er wel wat voor over hebben: wij konden ze tot op minder dan 200 meter naderen. Een merkwaardig gezicht aan de oevers van de rivier was de moddervis. Daar hier genoeg water stond om het land tot een werkelijk moeras om te toveren, had de moddervis hier zijn domein gevonden: dan weer glibberend over de modder, dan weer het water in. De gids vestigde onze aandacht nog op een zeer giftige, maar bijzonder zeldzame rode bes. Als je een „centje” wilt bijverdienen is hier in één dag een weekgeld te halen, want de dagopbrengst is zeker f 100,— per persoon en bovendien belastingvrij, hetgeen heel wat wil zeggen.

De lezer die zich zou afvragen wie er nu behoefte heeft aan giftige bessen en zelfs bereid is een dergelijk bedrag voor één mandje neer te tellen, zal verbaasd zijn te horen dat deze bessen worden gebruikt door de parfumindustrie om de dames aantrekkelijker te maken. Het is maar dat u het weet!

Weinig bekend in bredere kring wordt de humor die aan boord van elk individueel schip is te vinden. Blij verrast was de redactie daarom onderstaande bijdrage te ontvangen van de „Diloma”, die gebaseerd is op een ware gebeurtenis.

„overvrachie”

De heenreis had wat lang geduurd, 31 dagen op zee is een hele ruk, vooral op de Pacific. Op de terugreis draaide de hoofdmotor niet meer tot volle tevredenheid van de technische dienst, noch die van „schip” noch die van „ka”, zodat het er naar uit zag dat het wel eens 35 dagen zouden kunnen worden naar Mena.

„Voor mein hoeft het niet meer”, werd er af en toe gemopperd, vooral door degenen die al wisten dat ze in Mena zouden worden afgelost. De cardinale vraag voor de verlofgangers-in-spé was dan ook: „Halen we Kerstmis nog thuis, ja of nee?”

De ouwe werd al lang niet meer geloofd, maar daar had hij het ten slotte ook naar gemaakt; en ook de 2e officier werd nu met argwanend oor beluisterd tijdens zijn nieuwsuitzending via het centraal omroepsysteem om half één 's middags.

Halen of niet, een dankbaar onderwerp voor een weddenschap, zodat één ding in ieder geval vaststond: ettelijke dozen bier zouden van eigenaar verwisselen.

Plotseling kwam het verlossende woord: Singapore zou worden aangelopen voor een „mini-dokking”. De hoop steeg, aflossing in Singapore, ja of nee? Zouden ze op kantoor zo snel kunnen improviseren nadat alles was geregeld voor Mena? Sectie DFP/2 werd veel lof toegezwaaid toen bekend werd dat Singapore inderdaad als afloshaven zou dienen voor degenen die eigenlijk alle hoop al hadden laten varen. Varen bij de Shell viel uiteindelijk toch weer mee: „We gaan d'r af!”

Hij behoorde tot de nieuwe generatie van zeevarenden, maar hij voer wel een echte zeezak mee. Af en toe had hij nog wel een „iets” te grote mond, maar de baas en de zweed waren best over hem te spreken: in de achter ons liggende weken had hij bij de moeilijkheden in de machinekamer zijn partij goed meegeblazen. De scheepsvoorman zag het wel even anders, maar als je geen aanleg had voor vierkante vingers, had je bij hem altijd moeite om er in te komen.

De morgen na ontvangst van het aflostelegram stond de scheepsvoorman bij de verstore achteruit met liefdevolle blikken een afgekeurde zwaargewichtsluiting te bekijken. „Hij moest op het wagentje”, lichtte hij toe, „ik schat dat sluitinkie op een kilo of 25, alleen die bout weegt al 10 kilo” en zijn vierkante vingers streelden met genoegen het looiige attribuut.

„Wat moet je ermee?”, vroeg ik belangstellend.

„Ik wil hem in zijn zeezakkie laten glijen”, gaf hij ten antwoord, „die staat sinds gisteravond al gepakt.”

„Mijn halleluja heb je, boots”, was mijn antwoord.

Even voordat de verlofgangers van boord gingen, kwam de scheepsvoorman nog een ogenblik belangstellend bij hem kijken. „Heb je nou alles?”, vroeg ie, op een toon die de voorman een plaats in de rij van runners-up bij de komende kamerverkiezingen zou hebben verzekerd. „Een looiig zakkie”, voegde hij er nog aan toe terwijl hij de zeezak tilde om zich ervan te vergewissen dat de sluiting er nog in zat.

„Boots”, was het antwoord, „as je cente hep, ken je bullen kopen.”

Wel schrok de voorman toen het „zakkie” omviel waarbij een metaalachtig geluid in de alley-way weerklonk. Meer slepend dan dragend bracht de verlofganger even later zijn zak naar de staatsietrap.

Toen het bootje wegvoer, richting Clifford-pier, stond de scheepsvoorman aan dek en schudde mistroostig het hoofd.

„Moeilijkheden, boots?”, vroeg ik.

„Nee, dat niet, maar ik had nog graag die bout ook weggefrommeld in het koffertje van Willem, maar die rotjongen hield steeds zijn hutdeur op slot”, kwam er op teleurgestelde toon uit.

Sch.

schoon schip



De receptie is 24 uur per dag geopend.

De Beer

Uit het jaaroverzicht 1970 van het Internationaal Centrum voor Zeevarenden te Rozenburg blijkt dat het totaal aantal overnachtingen in dat jaar niet minder dan 9012 was, waarvan 1090 echtgenoten van zeevarenden en 466 kinderen. Door de boven verwachting grote toeloop is het nodig gebleken het aantal personeelsleden uit te breiden tot 32 personen, waarvan de werkuren vooral in de namiddag tot de late avond liggen. De aanvankelijke opvatting dat ook overdag het centrum veel bezoek zou ontvangen is niet bewaarheid: overdag zijn het voornamelijk de familieleden van opvarenden van Europoort binnenvlopende schepen die de wachttijd hier korten.



Samenwerking

Na besprekingen tussen de besturen van de stichting Bibliotheek voor Zeevarenden (die ook onze schepen van boekenkisten voorziet) en de Stichting Scheepsbibliotheek Stella Maris Amsterdam, is besloten gezamenlijk op te richten de Stichting Gemeenschappelijke Bibliotheek voor Zeevarenden, die voorlopig zal zijn gehuisvest in het pand aan de Veerhaven 16 te Rotterdam-2.

Deze integratie brengt het totale boekenbezit op bijna 80.000 banden, die door middel van 1450 boekenkisten op schepen van de Grote

en Kleine Handelsvaart rouleren. Er zijn thans zes ruildepots in Nederland en tien elders in de wereld.



De Vapona-strip Artikel over dichlorvos verkrijgbaar voor personeel

Alle medewerkers en gepensioneerd van de Groepsmaatschappijen in Nederland hebben eind december een brief ontvangen van mr. A. D. Vas Nunes, directeur van Shell Nederland N.V., betreffende de vijandige en misleidende publicaties in Elseviers Weekblad over de vapona-strip. Aan deze campagne tegen de vapona-strip lagen de recente publicaties van de Zweedse Dr. Lofroth ten grondslag.

In de brief werd erop gewezen dat Dr. D. E. Stevenson van ons toxicologisch laboratorium in Tunstall, Engeland, de beweringen van Dr. Lofroth tot hun ware proporties heeft teruggebracht in een wetenschappelijke publikatie. Een in het Nederlands gestelde samenvatting van dit artikel, getiteld „Appraisal of the use of dichlorvos”, dat gepubliceerd werd in Pans (pest articles and news summaries), is voor belangstellenden verkrijgbaar bij PRI, Den Haag. (p/a B.I.P.M., postbus 162, Den Haag)

In Elseviers Weekblad is inmiddels een pagina grote advertentie verschenen, waarin Shell van repliek dient op de aanvallen die in ditzelfde blad op haar werden gericht.

Hebt u haast?

Het beroep van zeevarende brengt met zich, dat ons vlootpersoneel steeds maar een beperkte periode in Nederland vertoeft. En dan kan het gebeuren, dat er tijdgebrek ontstaat om bijvoorbeeld een rijbewijs te behalen, een paspoort te vernieuwen of verlengen en ook alle ambtelijk vereiste handelingen te verrichten teneinde op korte termijn in het huwelijk te treden.

In al deze gevallen kan op kantoor een verklaring worden aangevraagd, die een verzoek om daarbij spoed te betrachten zal ondersteunen en waardoor het beoogde doel gewoonlijk tijdig wordt bereikt. Ook een verklaring van Maatschappijwege bij het aanvragen van een telefoonaansluiting kan goede diensten bewijzen om de zaak te bespoedigen.



S.B.S.

„Salvaging the Pacific Glory” is de meest recente S.B.S. die is uitgegeven en naar alle schepen is verzonden. Ook op kantoor is op iedere sectie een exemplaar aanwezig. Uit de hierin gegeven beschrijving van de gebeurtenissen blijkt niet alleen dat de samenwerking die zo snel tot stand kwam, ertoe leidde dat het schip nog behouden bleef, doch tevens hoe zeer men thans in staat is om op effectieve wijze verontreiniging van de zee te beperken en te bestrijden.



Pasjes

Ondanks dat de pasjesregeling voor de familieleden van onze officieren op introductie-bijeenkomsten duidelijk wordt uiteengezet, bereiken ons toch nog vragen op dit gebied.

Om de terreinen van Shell-maatschappijen in Nederland (Pernis en Europoort) te betreden ten einde officieren weg te brengen, te bezoeken of af te halen (en in feite ook om aan boord van onze schepen te worden toegelaten), dient men in het bezit te zijn van een door de Sectie DFP/1 - Scheeps-officieren afgegeven pasje.

Echtgenoten van officieren kunnen een permanente pas krijgen; minderjarige kinderen worden op vertoon van deze pas en indien in ge-

zelschap van de moeder eveneens toegelaten.

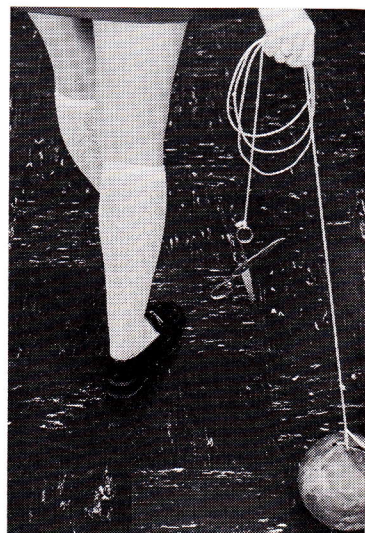
De overige familieleden dienen voor elk bezoek een aparte pas aan te vragen, per brief, telefonisch of persoonlijk aan de balie in kamer 2.27. Per officier worden pasjes verstrekt voor maximaal 2 bezoekers, doch indien dit de ouders zijn dan kan 1 extra pasje worden aangevraagd, doch uitsluitend voor de verloofde van de officier.

De inachtneming van de veiligheid, zowel aan boord als op de terreinen, alsmede beperking van het aantal personen dat toegang tot de terreinen wenst, maakt het nodig hier strikt de hand aan te houden. Dit is ook de reden dat ouders geen permanente pas kan worden verstrekt.

Het bovengenoemde geldt eveneens ten aanzien van onze Hoofden Voeding en Wachtassistenten. Pasjes in verband met bezoek aan de schepen waarop deze onder-officieren dienstdoen, kunnen door belanghebbenden worden aangevraagd bij de Sectie DFP/2 - Scheepsgezellen.

GEZIEN OP KANTOOR

Om het zoekraken van de schaar op de Materialendienst te voorkomen, heeft men een resolute oplossing gevonden. Het valt voor de „lichtvoetigen” niet mee om snel even de schaar te pakken, maar je weet nu ten minste waar „ie” is.



VAN DE „NISO”

Regelmatig komen op kantoor brieven binnenvan van de NISO, de station tanker nabij Forcados. Met zijn Nederlandse officieren, en Hoofd Voeding, alsmede uit enkele Spanjaarden en verder Nigerianen bestaande bemanning, verkeert dit schip — mede door zijn taakverlening, stationair in steeds dezelfde positie — wel in een bijzondere situatie. Dat het niet-varen nog geen garantie is dat kerstkisten op tijd aankomen, was dit jaar duidelijk het geval met de NISO. De „speciale” kist — mede vanwege de gecompliceerde samenstelling van de opvarenden — was meegegeven aan een tanker met Forcados als bestemming. Helaas werd het betrokken schip op zee gederouteerd, zodat de opvarenden van de NISO het zonder moesten doen. Maar van de nood werd een deugd gemaakt, want — zo schreef de bevelvoerende officier — „ondanks deze enorme tegenvaller hebben wij getracht er het beste van te maken. De voedingsituatie zag er aanvankelijk niet rooskleurig uit, maar dank zij de „Dallia”, die hier de 23e december kwam laden, waren wij in staat om een zeer geslaagd kerstdiner te serveren, zij het in een ietwat de kerstversiering node missende omgeving. Op de 1e kerstdag kregen wij telefonisch de mededeling dat er een telex van Shell Tankers was gekomen (vertraagd in Lagos), dat Nig. £ 40 mocht worden besteed om lokaal voor allen aan boord wat te kopen. Alhoewel deze geste bijzonder op prijs werd gesteld, kan ik u zeggen dat wij toch maar liever geduldig wachten op de kist. Gezien de prijs van de artikelen in Nigerië is het mij onmogelijk om voor 51 man een passende kleinigheid te kopen. Om u een voorbeeld te geven: een doodgewoon vispetje kost in Warri omgerekend in Nederlands geld f 15,—.”

„Op 5 december was er te Warri een St. Nicolaasfeest voor de Europese en Nigeriaanse kinderen van de Shell-gemeen-

schap. Het comité riep mijn hulp in voor appels, een artikel dat in Nigerië niet te krijgen is; dit zou een bijzondere traktatie worden. Aangezien wij zelf niet zo dik in de appels zaten, heb ik een brief geschreven aan de gezagvoerders van 2 Noorse en 2 Zweedse tankers, die hier voor anker lagen. Van hen kreeg ik elk een kist appels cadeau. Het kinderfeest is een succes geworden en ik ben blij dat de „Niso” daartoe heeft kunnen bijdragen.” Alhoewel recreatie voor de opvarenden van dit schip een moeilijk punt is, blijken — met wat improvisatie — toch mogelijkheden aanwezig. Vier officieren konden voor 3 dagen naar Umutu, waar zij in een vakantie-bungalow in een mooie, rustige omgeving met gelegenheid om te zwemmen en te tennissen wat konden bijkomen. De verkregen rust en het opgedane enthousiasme was aanleiding om ook nog voor vier andere officieren deze mogelijkheid open te stellen. De Spaanse opvarenden hadden hiervoor geen belangstelling, hun enige liefhebberij is vissen en daarvoor biedt de „Niso” meer dan voldoende gelegenheid.

Uit de brief van de bevelvoerende officier halen wij nog het volgende aan: „De 22e december was er in Warri een Nederlandse cabaretavond, waar Rients Gramma optrad met zijn gezelschap. Ook hier zijn vier officieren naar toe geweest. Zelf hebben wij op 12 december een feestavond aan boord georganiseerd, waarvoor wij 20 dames en heren van de wal hadden uitgenodigd. Het is een zeer geslaagd week-end geworden en men is in Warri vol lof over de „Niso”. Op nieuwjaarsmorgen, even na middernacht, kwamen 3 leden van de Nigeriaanse bemanning ons verrassen met een zang- en danshulde, om op die manier uiting te geven aan hun dankbaarheid voor de prettige wijze van samenwerken tussen officieren en crew.”

Over de Nigeriaanse bemanning halen wij uit een andere brief aan: „Er valt best mee samen te werken, al beschouwen zij ons min of meer als zonderlingen, omdat wij maar 1 vrouw hebben. Te uwer informatie: onze bootsman heeft er 8.”

O
V
S
T



Avonden met bingo als hoofdmotief of klaverjassen voor de liefhebbers, een kaas- en wijnavond, en tot slot — nog vóór de feestdagen — zowel een bridgekerst-flag-drive als een kerst-klaverjasavond. Dit alles, aangekondigd met kleurige affiches, getuigt van de energie en het enthousiasme waarmee het bestuur van de O.V.S.T. het jaar 1970 wilde afsluiten.

Wie dacht dat bij zo'n aaneenschakeling van ontspanningsavonden het bezoekersaantal zou teruglopen, komt bedrogen uit: bij de flag drive traden niet minder dan 81 bridgers in het strijdperk, waarbij voor de winnaars fraaie prijzen waren uitgelooft als aanvulling voor de kersttafel.

Ook de klaverjassers betuigden hun trouw; het bekendmaken van de eindstand van het individuele puntenklassement 1970 met uitreiking van een wisselbeker, was uiteraard een extra stimulans.

Alle records zijn echter gebroken op de kaas- en wijnavond. Niet minder dan 100 bezoekers wilden dit evenement niet missen. Weliswaar hadden de ouders aanvankelijk wat moeite om hun stem te verheffen boven de geluiden die door de luidsprekers kwamen dank zij de medewerking van een ervaren disc-jockey, maar naarmate de uren vorderden raakte een ieder hieraan niet alleen gewend, doch wist deze wijze van ontspanning hooglijk te waarderen.

Binnenkort hoopt het bestuur van de O.V.S.T. mededelingen te kunnen doen over de plannen voor het nieuwe jaar. Zowel leden van vloot- als walpersoneel kunnen zich aanmelden als lid, schriftelijk of mondeling, bij Mej. De Korte, Sectie DFP/1, toestel 2072. **Leden behorende tot het vlootpersoneel krijgen op hun huisadres bericht van elk evenement dat in het naaste verschieft ligt.**

In de periode 16.12.1970 t/m 15.1.1971 verschenen de volgende vlootcirculaires.

No.	Datum	Onderwerp
620	16.12.70	Radio-Holland-rapporten inzake werking van radar en echolood
621	28.12.70	Routering
622	29.12.70	Sociale Verzekering 1971
623	30.12.70	Aflossen van personeel per helikopter ter hoogte van Kaapstad op schepen groter dan 100.000 ton DW
624	31.12.70	Sociale verzekeringen
625	31.12.70	Werkoverlegorganen — Shell auto-vakantie-reizen 1971
626	4. 1.71	Wijziging kantoortijden
627	5. 1.71	Tanker Port Performance
628	7. 1.71	Whessoe gauges
629	13. 1.71	Scheepsreglement Deel I Correctie-serie No. 4
630	14. 1.71	Ranglijst
631	15. 1.71	Port performance - Kosten per dag

MET PENSIOEN

MET INGANG

VAN 1 FEBRUARI 1971



P. C. D. Sandee
gezagvoerder

Kapitein Sandee trad op 14 april 1945 in dienst van de Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij als leerling stuurman en werd op 2 mei 1945 te Glasgow aan boord van de „Sunetta” tewerk gesteld om het resterende gedeelte van zijn vaartijd te behalen. Deze was in mei 1940 namelijk onderbroken toen ons land bij de vijandelijkheden werd betrokken. Na het behalen van zijn derde rang in juli 1946 ging hij over in dienst van de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij als 3e stuurman, waarna hij in Engeland aan boord van de „Ganesella” werd tewerk gesteld.

Egin 1948 ging hij dienst doen als 2e stuurman en een jaar later behaalde hij zijn tweede rang, in aansluiting waaraan hij zijn aanstelling in genoemde rang kreeg.

Medio 1951 volgde zijn bevordering tot waarnemend 1e stuurman aan boord van de „Gouldia” en op 1 januari 1955 werd hij als zodanig aangesteld. Inmiddels was hij overgeplaatst naar de diepzeevloot en had hij eind 1952 met zijn gezin Curaçao verlaten. Op 14 oktober 1962 kreeg hij zijn eerste commando aan boord van de „Kosicia” en voerde daarna het bevel over nog een twaalfal schepen, w.o. de „Philippia” en „Diloma”. Zijn laatste schip was de „Camitia”, van welk schip hij op 6 december 1970 het commando aan zijn vervanger overdroeg.

Tijdens deze laatste dienstperiode heeft hij het voor hem zo vertrouwde Curaçao nog diverse malen bezocht en zich kunnen overtuigen van de vele veranderingen die daar in de loop der jaren hebben plaats gehad. Bij het einde van zijn loopbaan wensen wij kapitein Sandee nog vele gelukkige jaren toe te midden van zijn gezin.

VLOOTPERSONALIA

(Gedurende de periode van 16.12.1970 t/m 15.1.1971)

GEHUWD:

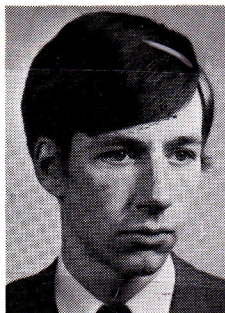
- 9.12: J. A. Koenraad, 3e stm., met G. P. Stijl;
- 16.12: M. Lap, 3e stm., met mej. I. Scholtmeyer;
- 16.12: H.H. Heinrich, II.wtk., met mej. C. J. M. van der Valk;
- 22.12: F. G. Franken, 3e stm., met mej. A. van Oort;
- 22.12: C. F. Wiessner, 5e wtk., met mej. J. Jongpier;
- 24.12: W. J. H. M. Toussaint, 5e wtk., met mej. G. M. A. de Haan;
- 28.12: F. O. Schlüter, 5e wtk., met mej. J. Heerkens;
- 28.12: S. P. van Galen, 3e wtk., met mej. W. M. Hansen;
- 30.12: F. A. Wiemans, 5e wtk., met mej. E. Meijers;
- 30.12: G. A. H. A. Molenaar, 4e stm., met mej. C. J. R. Arntz;
- 12. 1: F. J. Trijelaar, scheepsvakman I, met mej. E. Verschoor;
- 15. 1: Y. Vreugdenhil, 5e wtk., met mej. M. J. van Berkum.

GEBOREN:

- 5.12: Hendrika, Johanna, Cornelia, Maria, dochter van D. C. Kommers, scheepsvorman en mevr. A. H. P. Kommers-Floren;
- 9.12: Willem Albertus, zoon van W. A. van Rooyen, hfd.wtk., en mevr. S. van Rooyen-Terpstra;
- 15.12: Henrik Frithjof, zoon van H. H. van der Linde, 5e wtk., en mevr. P. A. van der Linde-Visser;
- 15.12: Caroline Jenneken Geertruida, dochter van B. J. K. van Vliet, 3e wtk., en mevr. A. J. van Vliet-van 't Hof;
- 16.12: Johannes Matthijs, zoon van M. F. Koens, 3e wtk., en mevr. M. P. Koens-Priem;
- 17.12: Masha, dochter van H. Kuyper, 2e wtk., en mevr. A. H. Kuyper-Diks;
- 18.12: Jean, zoon van L. P. A. Hermans, 4e wtk., en mevr. A. Hermans-Lievens;
- 23.12: Elizabeth Catharine, dochter van E. S. Petrusma en mevr. H. Petrusma-Kruihof;
- 27.12: Albertus Alexander, zoon van A. G. A. de Graaf, 5e wtk., en mevr. B. C. A. de Graaf-van Naarden;
- 27.12: Berit, dochter van J. Knip, 3e stm., en mevr. H. Knip-Mulder;
- 27.12: Ramon, zoon van C. G. van der Zwet, 4e wtk., en mevr. H. van der Zwet-Dirks;
- 3. 1: Nicole, dochter van J. Moerbeek, 5e wtk., en mevr. J. Moerbeek-Wiersma;
- 5. 1: Joyce, dochter van L. A. ten Harkel, 5e wtk., en mevr. B. ten Harkel-Sleebos;
- 8. 1: Pieter Louis, zoon van P. L. Baan, 3e stm., en mevr. G. T. Baan-Schraag.

AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

- Gezagvoerder: P. C. D. Sandee, L. Brink, P. J. Kalman, F. Klaassen, C. Vessies, J. J. Schouten, A. de Ligt, C. E. van 't Woudt, H. J. Roncken, H. H. J. Dijkhuizen;
- 1e stl.: H. Unger, P. C. Rakke, J. W. Rutten, G. W. Bouma, W. Bosma, H. Edens, A. J. de Ronde, F. A. Visser, J. J. Osinga;
- 2e stl.: D. C. Vermeulen, F. F. Ates, G. J. Knol, R. J. Westerbrink, H. van Groen, S. Termeer, J. A. van Kesteren, M. Stammes, R. P. Jager, G. J. Scholtens, J. Mieras;
- 3e stl.: T. H. Tromp, G. W. J. Jacobs, R. Agema, M. A. D. Hartlief, J. H. N. Pabruwee, A. A. J. M. Defesche, J. Korving, J. C. A. C. M. Smits, R. F. H. Kobessen;
- 4e stl.: P. G. van der Horst, H. de Roo, J. Boonstra, G. W. Geesink, J. A. M. Sneek, P. Hoeksema, J. J. J. van Beek, A. Terpstra, W. F. G. Hartung, C. B. Slieker, J. H. G. Herbergs, A. A. F. van der Markt;



J. Verlinde
5e wtk.
per 4.1.71

IN DIENST GETREDEN VLOOTPERSONEEL



W. A. Hartman
scheepsvakman II
per 31.12.70

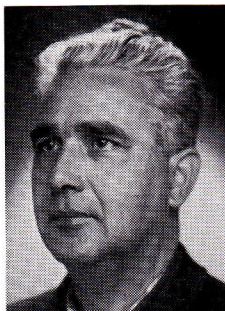
ONZE VLOOTJUBILARISSEN



K. Drent
gezagvoerder
1946 - 13.2 - 1971



A. W. C. van Schendel
gezagvoerder
1946 - 15.2 - 1971



H. Barth
gezagvoerder
1946 - 18.2 - 1971



G. Gerritse
2e stm.
1961 - 13.2 - 1971



D. Seip
bediende
1961 - 19.1 - 1971

Hfd.wtk.: J. H. Veen, W. C. van Wegen, L. F. Veldhuis, J. D. Donken, J. G. Bron, G. Braak, C. W. Stolk, C. J. Vermeulen, W. Balvers, R. Romijn, J. F. van den Bogaard, C. de Witte;

2e wtk.: W. J. Meuldijk, R. D. Kuil, J. Visser, C. Hemmer;

3e wtk.: S. P. van Galen, D. F. L. van Velzen, J. Almekinders, W. F. A. van Mossevelde, J. P. van der Gaag, R. J. Doorneveld, E. E. Kreune, B. A. Sinnema, J. J. J. Ludekuse;

4e wtk. C. G. van der Zwet, H. Tesink, J. F. Vernooij, J. P. Hoogwerf, J. D. Compjet, J. M. van de Wal, A. G. M. van de Pijpekamp;

5e wtk.: M. Veenstra, A. A. Hultermans, R. Schokker, R. L. Rader, M. J. Kleijn, C. F. Wiessner, L. Helmig, H. van Os, O. Wink, J. C. van Koten, H. J. Advocaat, N. J. Gras, R. C. Duijts, D. A. Gunst, E. P. R. van Zelst, G. Dekker, R. van Egmond, P. Dekkers, A. G. A. de Graaf, W. P. H. H. M. Coppen, R. D. Peterson, J. Spreij, J. Kruize, A. E. A. van Velde, W. van der Plas, G. J. Afink, M. van Bethlehem, A. W. van Sluijs, H. Koster, D. E. F. Bernardus, J. H. Burger, J. van den Berg, A. B. M. Peeters, J. F. Pieters, J. S. Machiels, C. A. P. Aertssen, H. L. Castensz, P. Naaktgeboren, N. Z. van der Zwan, M. J. T. N. M. Gremmen, P. B. Rensen, J. A. Swiers, W. van den Dobbelen, R. F. Hamar de la Brethoniere, J. J. van Vondel, J. G. van der Poel, G. H. Willems, J. Vijfvinkel;

II.wtk.: G. Batenburg;

scheepsvoorman: C. J. de Fouw;

scheepsvaklieden I: J. Brobbel, H. Kronemeyer;

scheepsvaklieden II: L. van der Velden, P. Logmans, W. H. Klein, P. A. Janse;

scheepsgezellen a/w: L. Diestelhof, A. J. Hessing, P. van der Toorn, W. C. Sterk, C. W. Vogelaar, A. W. Jansen;

aankomende scheepsgezellen a/w: G. Calicher, J. A. Nauwels, W. van Hengel, A. Slied, D. Gevers, W. J. Evers;

hoofd voeding: J. van Bokhoven, J. Roosenburg;

bedienden: V. M. Smeele, J. Antoni, C. G. Nijman;

bedienden a/d: W. Rijks, D. F. Wendersteyt;

jongen a/w: B. J. Abbink;

koksmaat/bakker: C. P. van Esch.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. Abida: Radio-officier D. J. Hage;

m.s. Acila: Gez. J. W. Sterringa, 2e stm. W. van der Graaff, hfd.wtk. S. A. Verhage, 5e wtk. K. Koeten, 5e wtk. G. M. Piersa;

m.s. Acmaea wnd. 2e stm. G. van der Oord, 3e stm. P. T. M. de Jonge, 4e stm. M. de Bruijne, wnd. 3e wtk. I. J. Albrechts, scheepsgezel a/w H. M. A. J. Lemmens, aankomend scheepsgezel a/w T. Toering, bedienden J. Westmaas, M. Schellevis, bediende a/d P. Koks;

m.s. Acteon: 4e stm. G. Besier, 3e wtk. J. H. Dor, 5e wtk. W. T. van Leeuwaarden, 5e wtk. H. J. Nieuwenhuis;

s.s. Arca: 4e stm. A. P. Margadant, scheepsvakman I J. M. H. Siepers, scheepsvakman II F. M. van Bellegem, scheepsgezellen a/w R. J. P. Prudon, G. Z. Spaans, bediende a/d A. Bus;

s.s. Atys: 3e wtk. C. J. M. de Jong, aankomend scheepsgezel a/w H. M. G. Bongaerts, hoofd voeding A. P. Maat;

m.s. Camitia: 2° manioquista F. Diaz Prado;

s.s. Capiluna: 3e wtk. B. J. K. van Vliet;

s.s. Capulonix: wnd. 1e stm. H. Wijnberg;

m.s. Cinulia: 3e wtk. R. J. Bosman;

s.s. Crania: 2e stm. G. A. M. Dorren, 5e wtk. J. J. P. Kuyper Boone, II.wtk. K. P. Beumer, capataz de buque V. Perez Cachaldora, manioquista especializado C. Alfonso Cela, 2° manioquista A. Abalde Bastos, marinero integrate C. Acosta Blanco, J. Arcos Gonzalez, J. Cabral Duran, J. M. Dominguez Gonzalez, J. Dopazo Soto, A. Loureiro Gonzalez, R. Martinez Perez, J. M. Misa Gonzalez, M. Rodriguez Rodrigues, 2° marinero integrado D. Salcidos Martinez, J. A. Villar Alonso, hoofd voeding L. H. H. L. Leithuyser, cocinero del buque J. S. Duran Barros, camarero J. Amoedo Otero, C. Magdaleno Gonzalez, A. Rodriguez Soto, camarero de la tripulation S. Castro Lopez;

m.s. Dallia: 1e stm. A. C. Weide, 3e stm. G. Grilk, 3e wtk. A. Houwaard, 5e wtk. W. H. F. Leen, 5e wtk. L. Westendorp, II.wtk. J. F. van Est;

m.s. Daphne: 2e stm. A. H. van Haften, 3e wtk. L. J. Feunekes;

m.s. Diadema: 4e wtk. H. Wesselman, scheepsgezel a/w J. P. de Landes;

m.s. Diloma: Gez. P. C. Hoek, 3e stm. F. T. J. van Manen, wnd. 4e wtk. J. M. J. Hamers, 4e wtk. J. T. Clements, 5e wtk. A. W. Ros, 5e wtk. R. J. A. Reising, scheepsvakman II J. D. F. Rijsemus;

m.s. Dione: wnd. 2e stm. H. Sieders, 2e wtk. L. P. A. de Winter;

m.s. Dosina: Gez. G. P. Paulussen, wnd. 2e stm. H. Slot, hfd.wtk. J. M. Nobels, 3e wtk. H. M. Westerveld, 5e wtk. C. Oppelaar;

s.s. Kabylia: wnd. hfd.wtk. J. R. Alsma, 3e wtk. W. Verhagen sr.;

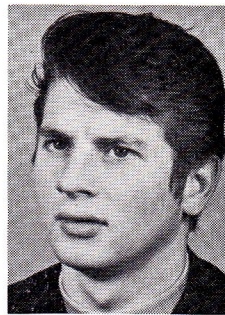
s.s. Kalydon: 4e stm. C. Kamminga;

s.s. Kara: hfd.wtk. J. van Essen;

s.s. Katelaysia: Gezagv. K. Poort van Ingen, wnd. 1e stm. A. T. van Es, 4e stm. J. van Rooyen, 4e wtk. D. van Dongen;

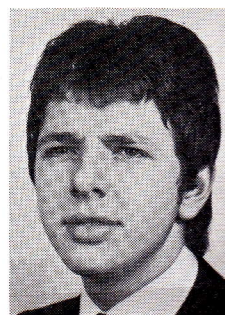
s.s. Kelletia: 2e wtk. A. G. M. Witten, 5e wtk. D. A. Kruk;

s.s. Kenia: wnd. Gezagv. W. Croes, hfd.wtk. K. Toereppel, 4e wtk. P. A. Post;



F. M. van Bellegem
scheepsvakman II
per 10.1.71

BEVORDERD TOT ONDEROFFICIER



H. de Bruin
scheepsvakman II
per 14.12.70



Kapitein F. Minkels
aangesteld per 5.10.70,
en op 18.12.70 belast met
het commando over het
s.s. „Krebsia“



Kapitein K. Poort van Ingen
aangesteld per 15.10.70,
en op 21.12.70 belast met
het commando over het
s.s. „Katelaysia“

AANGESTELD ALS:



**Hoofdwerktuigkundige
S. A. Verhage**
aangesteld per 29.9.70,
en sedert 13.1.71 dienst-
doend op het m.s. „Acila“



**Hoofdwerktuigkundige
O. A. van der Want**
aangesteld per 14.10.70,
en sedert 27.12.70
dienstdoend op het s.s.
„Kossmatella“

s.s. Kermia: 2e stm. G. J. van der Ham, hfd.wtk. J. E. Weidema, 2° marinero integrate R. Figueiro Parado;

s.s. Khasiella: 3e wtk. J. A. Brouwer;

s.s. Kopionella: 1e stm. H. J. Allaart, 2e stm. F. de Vries, 4e stm. C. J. de Boer, 3e wtk. W. J. M. Peeters, 5e wtk. J. Driesen;

s.s. Koratia: hfd.wtk. L. C. Spoon, 5e wtk. J. Lagcher, 5e wtk. P. J. Stevensz;

s.s. Korenia: 1e stm. P. M. de Graaf, 3e stm. P. L. Baan, 4e wtk. W. A. Smallegange, 5e wtk. P. J. van den Ende, 5e wtk. H. F. de Leeuw, hoofd voeding P. Leer;

s.s. Korovina: Gezagv. T. G. J. Roeten, 3e stm. M. Buth, hfd.wtk. J. B. Biondina, 5e wtk. J. Esselman, radio-officier H. J. Homoet, scheepsvoorman G. van der Bent, scheepsvakman I J. H. Bijl, scheepsgezel a/w H. Baggerman, aankomend scheepsgezel a/w R. E. Riedewald;

s.s. Kosicia: Gezagv. M. G. C. Geerarts, 3e stm. M. van der Heiden, 4e stm. R. A. Reddering, 5e wtk. C. J. Tanis;

s.s. Kossmatella: 1e stm. G. Buma, hfd.wtk. O. A. van der Want, 3e wtk. T. J. M. H. Bakker, II.wtk. A. H. L. Ludekuse;

IN MEMORIAM

A. LATENSTEIN

De heer Latenstein overleed op 15 januari 1971 te 's-Gravenhage op 81-jarige leeftijd. Hij verliet de B.I.P.M., afd. Rij, op 1 juli 1949 met pensioen.

s.s. **Krebsia**: Gezagv. F. Minkels, 1e stm. G. Verbrugh, wnd. 2e stm. C. P. van Hoek, 4e stm. L. A. H. Vader, wnd. 4e wtk F. Blok, scheepsvakman II H. de Bruin, aankomende scheepsgezellen a/w D. Worseling, J. T. M. Lemmens, bediende W. A. Werkzaam;

s.s. **Kryptos**: 2e stm. G. L. A. Martens;

s.s. **Kylix**: 4e stm. W. J. Netelenbos, 3e wtk. H. A. M. Heyens;

s.s. **Lovellia**: Gezagv. A. Tijmsa;

s.s. **Macoma**: 1e stm. J. de Jager sr., 3e stm. D. J. Mittelmeijer, hfd.wtk. F. in 't Veld, wnd. 4e wtk. J. Qualm, scheepsvorman J. M. Wiglevan, scheepsvakman I H. J. Gelderman, scheepsvakman II R. V. Kirkhove, scheepsgezellen a/w V. Osnabrug, Th. de Man, T. A. A. Stokvis, A. H. Stoker, B. J. Weissink, W. Noordhoek, P. Nobel, C. Vogelzang, aankomende scheepsgezellen a/w M. W. B. Kitzen, W. J. E. Bouwels, hoofd voeding A. Onderstal, aankomend kok L. T. R. Ernst, bedienden G. Braster, B. H. Nelissen, H. H. Bollen, bediende a/d A. Stedehouder, jongen a/w A. T. Tollenaar;

s.s. **Metula**: hfd.wtk. D. Gooris;

m.s. **Neverita**: 2e wtk. H. J. Kievit, 5e wtk. Remmelt Dijkstra, scheepsvorman J. H. A. Elbers, scheepsvakman I R. Stuifzand, scheepsvakman II G. van Kuilenburg, scheepsgezellen a/w H. J. van den Bos, D. Hogeveen, P. R. Heise, R. Vijlbrief, aankomende scheepsgezellen a/w E. M. Rosa, P. J. Wolters, bedienden, A. M. M. Wintjens, G. Nijland, bediende a/d R. B. T. Kerkhof;

s.s. **Ondina**: 5e wtk C. P. den Heyer, ass.wtk. S. Y. T. M. Andela;

s.s. **Onoba**: 2e stm. C. L. Heyboer, 3e stm. D. van Eijk, 5e wtk. J. C. van Beinum, II.wtk. W. Overeem;

s.s. **Philidora**: G. J. P. Lyczak;

s.s. **Philine**: Gezagv. A. Boddé, 5e wtk. J. C. Ranshuijsen;

s.s. **Philippia**: wnd. 2e stm. H. J. de Vries, 3e wtk. J. H. Nijhuis, 5e wtk. C. de Zwart;

s.s. **Sepia**: 4e stm. G.J. C. van Eeten, 4e wtk. J. F. A. Leurs;

s.s. **Vasum**: 5e wtk. S. van der Meulen;

s.s. **Vivipara**: 2e stm. L. Kazemier, 4e stm. W. Holwerda, hfd.wtk. W. J. van der Hoek, 5e wtk. A. Bosch, A. Verwijs, R. J. Ouwens, radio-officier J. Immink;

s.s. **Zafra**: 3e stm. M. Lap, 5e wtk. T. L. M. Ahlers;

s.s. **Zaria**: hfd.wtk. T. H. J. Feldberg.

UIT DIENST GETREDEN:

2e stm.: B. H. Weersma;

3e stl.: C. Maduro, H. L. W. Koning;

4e stm.: W. M. van Karsen;

3e wtk.: J. van Pijkeren, J. Kossen;

4e wtk.: P. H. Dassen;

5e wtk.: H. H. van der Linde, W. A. van Zandvliet;

scheepsvakman I: J. Stroosnijder;

scheepsvaklieden II: C. W. M. Jansen, A. P. M. van den Elshout, M. Huyskens, J. Luykenaar, P.J. M. E. Willems;

wachtassistent: J. M. P. Simons.

TIJDELIJK TEWERKGESTELD SHELL INTERNATIONAL PETROLEUM COMPANY LONDON:

1e stm.: C. P. Schoenmakers.

TIJDELIJK TEWERKGESTELD SHELL COMPANY OF QATAR LTD:

1e stm.: L. A. Groendijk.

TIJDELIJK TEWERKGESTELD SHELL B.P. NIGERIA:

1e stm.: R. van Westendorp.

WEDEROM IN DIENS GETREDEN:

3e wtk.: H. M. Westerveld.

TERUG VAN TIJDELIJKE TEWERKSTELLING KANTOOR:

1e stm.: M. A. Busker.

TERUG VAN TIJDELIJKE TEWERKSTELLING SHELL EASTERN

PETROLEUM COMPANY LTD. SINGAPORE:

1e stm.: J. J. van Schagen.

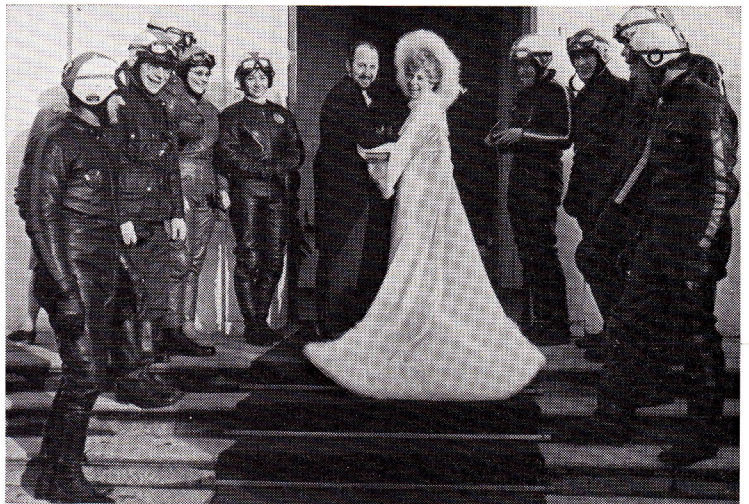
AANGESTELD ALS:

Gezagv.: H. H. J. Dijkhuizen;

1e stm.: P. J. M. Arts, C. J. Clarisse, J. P. Hendriks, R. van Kranen, L. A. Veer;

2e stm.: R. Hendriks, J. Priester, J. G. Wientjes, F. Kujit, W. Beekman;

3e stm.: H. W. van Baalen, P. G. van der Horst, P. H. Jacobs, R. de Bordes, P. L. Baan, J. K. Terpstra, H. van Popta;



BRUIDSPAAR VAN DE MAAND

Wanneer je aanstaande echtgenoot lid is van een motorclub, ben je waarschijnlijk wel op lawaai van komende bezoekers voorbereid. Edoch, het geluid dat op 22 december 1970 door de stille straten van Pijnacker ronkte, overviel zelfs het bruidspaar van deze maand, gevormd door Mej. L. J. Remijn, assistente op de Sectie DF/1 — Geneeskundige Dienst — en de heer A. F. Kas.

Onze hartelijke gelukwensen aan dit bruidspaar, hier omgeven door sportieve motorrijders, bij het betreden van het stadhuis om elkaar het ja-woord te geven.

4e stm.: C. J. de Boer, M. de Bruyne, G. J. C. van Eeten;

hfd.wtk: G. Braak;

2e wtk. J. Smid, J. P. Kalkman, L. P. A. de Winter, C. Hemmer, C. W. H. van Holthuijsen, H. R. Godlieb, J. C. Lanser;

3e wtk.: J. F. Vernooij, F. A. M. Vergroesen, K. Verf, A. Kerremans, R. Gesterkamp;

4e wtk.: J. H. Burger, J. C. van Baasbank, F. Jocker, R. F. Schippers, L. F. Kruijt, A. G. M. van de Pijpekamp, J. T. Clements, W. A. Smallegange, F. C. Sant, J. A. Kamberg, A. Vis, W. J. Smit, C. N. A. Vreke;

5e wtk.: R. J. A. Reisig, G. M. Piera, L. Westendorp, C. J. Tanis, T. L. M. Ahlers, J. Driesen, J. C. Ranshuijsen, A. Verwijs, R. J. Ouwens, P. van Noort, H. Sterrenburg, J. Lagcher;

scheepsvakman I: J. H. Bijl.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman G.H.V.: 2e stl. A. H. van Haaften, C. L. Heyboer;

2e stuurman G.H.V.: 3e stl. C. P. van Hoek, E. E. J. Eelman, A. G. Kroon;

3e stuurman G.H.V.: 4e stl. C. J. de Boer, M. de Bruyne, G. J. C. van Eeten;

„C-th”: 2e wtk. P. F. Buil;

„B-pr”: 3e stm. L. P. A. de Winter;

„A,: 5e wtk. J. T. Clements, D. C. de Jong;

„ASS”: 5e wtk. R. J. A. Reisig, T. L. M. Ahlers, R. J. Ouwens, P. van Noort, H. Sterrenburg, J. Lagcher;

„MVD”: 5e wtk. G. M. Piera, L. Westendorp, C. J. Tanis, J. Driesen, J. C. Ranshuijsen, A. Verwijs.

MUTATIES WALPERSONEEL

in de periode 16.12.70 t/m 15.1.71

UIT DIENST:

1.1 Mevr. J. A. Binnekamp-Boelen - sectie DFP/2

1.1. Mej. J. C. J. van Veggel - sectie DFF/4

1.1. Mevr. J. M. A. Vol-van Rijn - sectie DFF/1

tussen schip en ka

tiende jaargang no. 6 - februari 1971

maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.

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

Redactiecommissie:

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

Administratie:

Mej. J. F. Schilt

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