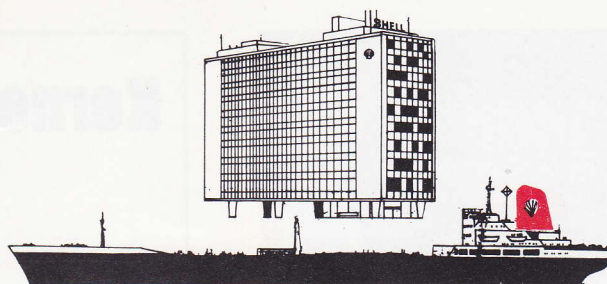
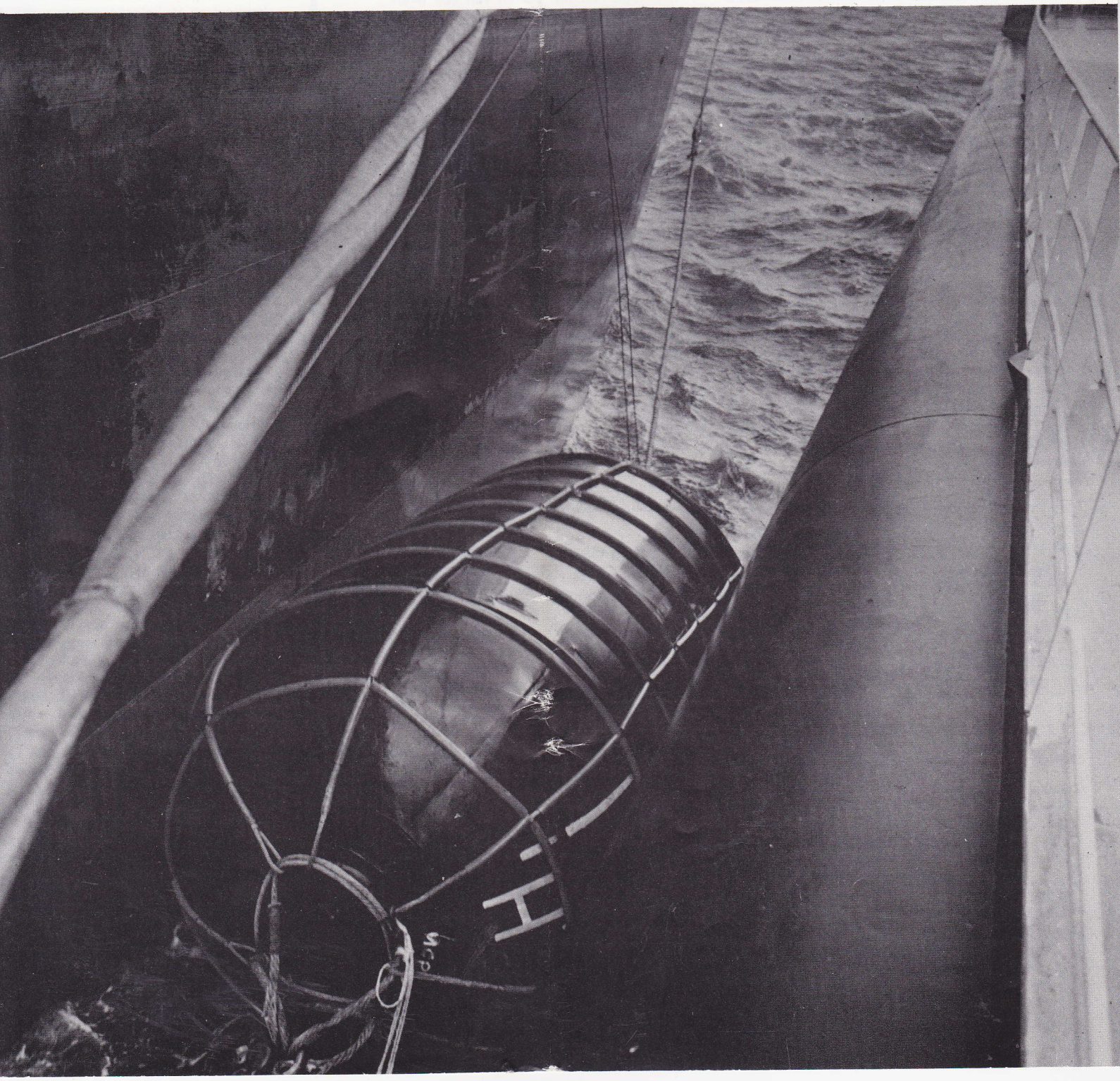


olympic



TUSSEN  
**SCHIP  
EN KA**

MAANDBLAD VOOR HET  
VLOOT- EN WALPERONEEL  
VAN SHELL TANKERS B.V.  
FEBRUARI 1974





# Kernenergie

Shell en Gulf hebben de in juni van vorig jaar aangekondigde plannen bekrachtigd met het sluiten van een overeenkomst, die voorziet in de toekomstige samenwerking op het gebied van de internationale kernenergie. De „joint venture” zal bestaan uit twee gezamenlijke maatschappijen, waarin beide partners gelijkelijk deelnemen: General Atomic Company en General Atomic International, respectievelijk belast met de activiteiten binnen en buiten de Verenigde Staten. Deze maatschappijen zullen de voornaamste activiteiten van Gulf E. & E.S. voortzetten, te weten de ontwikkeling, fabricage en verkoop van de gasgekoelde hoge temperatuur reactor en bijbehorende uitrusting, de levering en dienstverlening met betrekking tot nucleaire brandstof en produkten en diensten in de milieubeschermingssector. De inbreng van Shell zal geschieden in de vorm van kontante betaling, waarmee in de aanloopperiode een bedrag gemeoid zal zijn van ongeveer \$200 miljoen. De inbreng van Gulf zal bestaan uit de activa en de reeds gesloten zakelijke overeenkomsten van Gulf E. & E.S.

## Nieuwe Marine Coördinator

Zoals reeds aan de schepen bekend gemaakt, is met ingang van 1 december 1973 — als opvolger van de heer B. E. Blakely — benoemd tot Marine Coördinator de heer D. R. Skinner. De heer Skinner, geboren in 1920, kwam in dienst van de Shell in 1946. Na verschillende functies in het Londense kantoor te hebben bekleed, werd hij in 1956 naar Amerika uitgezonden. Na terugkeer in 1958 bekleedde hij in Londen diverse leidende functies in „Supply and Planning Co-ordination”. In 1966 werd hij aangesteld tot Hoofd van de afdeling „Supply and Distribution”. In 1968 werd hij benoemd tot Co-ordinator van „Supply-Oil” bij Shell International Petroleum Co. Ltd.

### VERZOEKE VOOR SCHEEPS- INFORMATIE TE BELLEN:

#### (010) 130955

s.s. „Capulonix”  
m.s. „Cinulia”  
m.s. „Crania”  
m.s. „Dallia”  
m.s. „Daphne”  
m.s. „Diadema”  
m.s. „Diloma”  
m.s. „Dione”  
m.s. „Dosina”

#### (010) 130957

s.s. „Kopionella”  
s.s. „Koratia”  
s.s. „Korovina”  
s.s. „Koscicia”  
s.s. „Kryptos”  
s.s. „Kylix”  
s.s. „Lovellia”

#### (010) 130959

s.s. „Philippia”  
s.s. „Sepia”  
s.s. „Vasum”  
s.s. „Viana”  
s.s. „Vitrea”  
s.s. „Vivipara”  
s.s. „Vlieland”  
s.s. „Zafra”  
s.s. „Zaria”

#### (010) 130954

m.s. „Abida”  
m.s. „Acila”  
m.s. „Acmaea”  
m.s. „Acteon”  
s.s. „Arca”  
s.s. „Atys”  
m.s. „Camitia”  
s.s. „Capiluna”  
s.s. „Capisteria”

#### (010) 130956

s.s. „Kabylia”  
s.s. „Kalydon”  
s.s. „Kara”  
s.s. „Katelysia”  
s.s. „Kelletia”  
s.s. „Kermia”  
s.s. „Khasiella”

#### (010) 130958

s.s. „Macoma”  
s.s. „Marisa”  
s.s. „Metula”  
m.s. „Niso”  
s.s. „Ondina”  
s.s. „Onoba”  
s.s. „Patro”  
s.s. „Philidora”  
s.s. „Philine”

### Bij de voorplaat

Een fender zoals in gebruik bij het lichter van grote schepen. Op pagina 8 en 9 van dit nummer een artikel over de nieuwe taak die de „Niso” wacht.

„De multinationale onderneming levert aanzienlijke bijdrage tot de vooruitgang van de wereld en de werkelijke of vermeende problemen die zich voordoen, kunnen worden opgelost door objectieve analyse en vrije discussie door de betrokken partijen. Aldus verklaarde Groepsdirecteur Mr. Wagner onlangs in Genève voor de speciale commissie van de Verenigde Naties het onderzoek naar de invloed van multinationale ondernemingen op de vooruitgang van de wereld. Hij begon zijn verklaring met een korte uiteenzetting van een aantal belangrijke factoren die hebben geleid tot het ontstaan en de groei van multinationale ondernemingen.

In de eerste plaats hebben deze ondernemingen bijzonder veel bijgedragen tot de economische ontwikkeling. De buitenlandse investeringen — de voornaamste bron van kapitaal en technische kennis in de ontwikkelingslanden — zijn mede het gevolg geweest van de groeiende wereldhandel. Deze landen hebben de economische betrekkingen met de landen verstevigd en het door de buitenlandse hulpbronnen van deze landen gebruik van de hulpbronnen van de ontwikkelingslanden versterkt. Dit heeft binnen het economisch wereldbestel onvermijdelijk geleid tot een onderlinge afhankelijkheid van de landen. Maar men heeft ook kunnen zien dat de politieke ontwikkelingen een toenemend aantal landen staatkundig zelfstandig hebben gemaakt. En juist de vrees voor aantasting van de economische onafhankelijkheid — gelijkertijd de onvermijdelijkheid van onderlinge afhankelijkheid — is de oorzaak geweest van veel onbehagen, dat zich tegen de buitenlandse investeerder heeft uitgesproken, omdat hij immers het zichtbare doel van deze gebondenheid is. Toch de multinationale ondernemingen van betekenis geweest voor de economische groei en ook in de toekomst kunnen zij gemist worden. Hun werkzaamheden nu dan soms te weinig bekend zijn en de bestudering vereisen, het staat vast dat een groot aantal regeringen deze multinationale bedrijven aanvaardbaar en wenselijk geacht voor de economische ontwikkeling van hun land.

In de tweede plaats is het niet waar dat multinationale ondernemingen politiek gezien een bevoorrechte positie innemen. Buitenlandse investeerder kan niets zonder toestemming van de regering van de betrokken soevereine staat: hij is ook onderworpen aan de daar geldende wetten op het gebied van vennootschappen, belastingen, arbeid, buitenlandse investeringen en wisselkoersen, evenals aan tal van andere wettelijke bepalingen, bijvoorbeeld op het gebied van industriële vestiging, bedrijfsuitoefening en bodem-, water- en luchtverontreiniging. Hij moet zich aanpassen aan de omstandigheden en zal zich zelfs richten naar de ongeschreven regels, want hij weet dat het welzijn van zijn bedrijf afhangt van de vrees van de overheid. De overheid hanteert strenge normen bij het goedkeuren

# De invloed van multinationale ondernemingen

van industriële projecten en in de geschiedenis van de oliemaatschappijen in de afgelopen tien jaar zijn hiervan legio voorbeelden te vinden. De multinationale onderneming heeft bewezen, dat ze in staat en bereid is zich aan gewijzigde omstandigheden aan te passen; haar organisatie is flexibel en de regeringen van de landen waar ze haar bedrijf uitoefent, hebben de macht die werkzaamheden te beperken of te wijzigen tot wederzijds voordeel. En dit hoeft niet met veel strijd of wrijving gepaard te gaan. De multinationale onderneming draagt niet alleen bij tot de economische ontwikkeling van het land waarin ze werkzaam is, maar is er uiteraard ook nauw mee verbonden. Als het land niet tot welvaart komt, gaat het ook het bedrijf niet goed: regering en onderneming zijn beide gebaat bij de groei en bloei van land en bedrijf.

Het „machtsvraagstuk” houdt veel critici van de multinationale onderneming bezig. Wie van mening is dat alleen al door zijn omvang het multinationale bedrijf politieke macht bezit, dient daarbij echter te bedenken dat bijvoorbeeld de aardolie-industrie door de grootte en lange duur van haar investeringen zeer sterk aan de betrokken landen gebonden is en dat juist deze spreiding en gebondenheid die grote omvang politiek van weinig betekenis maken.

Economisch gezien kan men beter niet spreken van „macht”, maar van „economisch vermogen”, dat de onderneming in staat stelt risico's te dragen, te profiteren van schaalvergroting, en het beschikbare potentieel aan personeel, materiaal en grondstoffen doeltreffend en gecoördineerd te gebruiken. Maar men mag dit vermogen niet op één lijn stellen met de machtsmiddelen waarover een regering beschikt, en evenmin kan men de activa van de onderneming vergelijken met het bruto nationaal produkt van een land. Het zijn kapitaalinvesteringen met een bepaald doel en gebonden aan een bepaalde plaats: ze kunnen niet naar believen ongedaan gemaakt of gewijzigd worden.

Er zijn in de ontwikkelingslanden veel mensen die de multinationale ondernemingen als een bedreiging van de nationale soevereiniteit beschouwen, omdat hun aanwezig-

heid zou betekenen dat belangrijke economische beslissingen voor hun land elders worden genomen. Een besluit om te investeren valt pas als er zich op een gegeven ogenblik een zakelijk-gunstige gelegenheid voordoet, maar elke andere onderneming, uit het land zelf, een staatsbedrijf of een multinationaal bedrijf, kan van zo'n kans gebruikmaken — en vooral in de olie-industrie is de concurrentie bijzonder scherp. Maar zodra de beslissing om in een bepaald land te gaan investeren, ten uitvoer gebracht is, heeft de bedrijfsleiding van de nieuwe maatschappij zelf tot taak daar de zakelijke mogelijkheden te onderkennen en eventueel investeringsprogramma's op te stellen.

Overal waar zich problemen en spanningen voordoen, is het van wederzijds belang voor de betrokkenen — overheid, aardolie-industrie en internationale organisaties — dat ze openhartig besproken worden en dat er een bevredigende oplossing wordt gevonden. Er is een open discussie noodzakelijk en de leiding van de Koninklijke/Shell Groep is graag bereid hieraan deel te nemen.

Op een aantal voorstellen in het rapport van de Verenigde Naties, dat tot titel heeft „Multinational Corporations in World Development”, ging de heer Wagner nader in. Hij waarschuwde daarbij dat men steeds voor ogen moet houden, dat verstoring van het gevoelige mechanisme van internationale handel en concurrentie zeer nadelige gevolgen kan hebben.

De heer Wagner verklaarde het eens te zijn met de conclusie in het rapport dat er een internationale organisatie moet komen voor het oplossen van investeringsgeschillen.

Een andere, nog weinig gebruikte, mogelijkheid is het inroepen van de hulp van een bemiddelaar om geschilpunten uit de weg te ruimen.

Wat de voorstellen voor de oprichting van een „Internationaal Forum” betreft, betwijfelde de heer Wagner of er behoefte is aan nieuwe organisaties. Hijzelf is voorstander van de „doorgaande discussie”, waaraan niet alleen vertegenwoordigers van multinationale ondernemingen en regeringen deelnemen, maar ook van de grote nationale

bedrijven, in het bijzonder die welke zich met buitenlandse handel bezighouden.

Er is zeker behoefte aan een nadere objectieve analyse van de vele facetten van het werk der multinationale ondernemingen en grote nationale bedrijven. Openbaarmaking van bedrijfsgegevens speelt hierbij natuurlijk een belangrijke rol maar het is duidelijk dat deze publikatieplicht voor alle grote nationale en internationale ondernemingen moet gelden. De multinationale gaan nu al heel wat verder dan waartoe ze verplicht zijn, maar het is wel noodzakelijk dat er eenheid komt in de wettelijke eisen met betrekking tot de publikatie van bedrijfsgegevens.

De heer Wagner betoonde zich een voorstander van het oprichten van een „Informatiecentrum” bij de V.N. voor het verzamelen, analyseren en publiceren van gegevens, waardoor een objectief onderzoek van alle vraagstukken op het gebied van de buitenlandse investeringen mogelijk wordt. En men zal dan allereerst moeten nagaan welk materiaal reeds voorhanden is.

Het is bovendien wenselijk dat er een harmonisering tot stand komt op het terrein van nationale wettelijke bepalingen en voorschriften betreffende bijvoorbeeld belastingen, investeringspremies en milieuzaken.

Het blijft de vraag, gezien de vele problemen, of de lid-staten van de V.N. ooit een „Algemene Overeenkomst betreffende Multinationale Ondernemingen” zullen ondertekenen. Er is zonder twijfel nog heel wat meer onderzoek noodzakelijk om te beslissen of een voorstel daartoe uitvoerbaar is. De richtlijnen van de „Internationale Kamer van Koophandel” vormen echter een nuttige basis voor discussies over dit onderwerp om de problemen aan het licht te brengen, zodat later aan de hand hiervan wellicht overeenstemming kan worden bereikt over bindende wettelijke verplichtingen.

Aan het slot van zijn rede betuigde de heer Wagner nog zijn instemming met het voorstel in het rapport van de V.N. om maatschappijen en groepen van maatschappijen die aan zekere voorwaarden hebben voldaan, officieel te registreren bij een internationale organisatie van de V.N.

# VLUGGE VINGERS

Staten, brieven, memo's, circulaire's en verder al hetgeen in getypte vorm in de walorganisatie van Shell Tankers het licht ziet, gaat onherroepelijk door de handen van één sectie, namelijk DFF/4, kortweg: de Correspondentie. Meer dan honderd slanke, rappe damesvingertjes produceren hier dag in dag uit, een onafzienbare stroom van woorden, die gelezen worden op kantoor maar ook ver daarbuiten. Dus ook op de schepen. Gezegd kan worden dat de dames van de typekamer aldus meelevens met het wel en wee van vloot en kantoor.

Wie een blik werpt op de concepten, meestal met de hand volbeschreven vellen papier, afkomstig van alle secties van S.T.B.V., verbaast er zich soms over hoe de jongedames die op de Correspondentie werken in staat zijn daaruit wijs te worden. Niet dat een ieder zo'n onduidelijk handschrift heeft dat de typistes moeite hebben het te ontcijferen. Maar er zijn brieven waarover meerdere meisjeshoofden zich moeten buigen om een bepaald woord thuis te brengen. Gelukkig kunnen zij altijd om raad vragen bij degenen die reeds langer in deze sectie werkzaam zijn en volkomen gewend zijn aan de diverse handschriften van hun collega's elders. En als 't moet, bellen zij de schrijver zelf op. Toch zijn dit zaken waardoor veel tijd verloren gaat. Maar nog meer tijd ging in het verleden verloren door het steeds weer opnieuw typen van praktisch dezelfde brieven. Brieven die eigenlijk dezelfde inhoud hebben en tegelijk aan meerdere adressen moeten worden verzonden. Een voorbeeld hiervan zijn brieven over cursussen, aanstellingen of oproepen. Ook zijn er talloze voorbeelden van brieven die weliswaar maar eenmaal behoeven te worden getypt, doch die herhaaldelijk voorkomen. Wij denken hierbij aan brieven over verlofgoedden, of berichten omtrent studieverlof, tewerkstellingen, keuringen, verklaringen voor examens enz. Dergelijke standaard-brieven verschillen behalve in adressering, slechts op enkele punten in de tekst, zoals het aantal verlofdagen, de datum van indiensttreding, enz. Deze zich wijzigende punten kan men de variabelen noemen.

## Geheugen

Alhoewel niemand twijfelt aan het geheugen van het jonge volkje dat in de typekamer huist, zal niemand ook ontkennen dat het steeds weer typen van praktisch identieke brieven niet alleen tijdrovend en vervelend is, maar ook fouten in de hand werkt. Belangrijke factor is ook, dat dit niet meer past in deze tijd van optimale efficiëntie. Gelukkig laat ook hier de techniek ons niet in de steek. De industrie heeft voor dit doel verschillende machines ontworpen, zoals ponsband-

machines met papieren tape of schrijfmachines met een band waarop langs elektromagnetische weg de te typen tekst wordt vastgelegd, de zgn. magneetbandschrijfmachines met magneetbandspoulen. Eigenlijk kan men al deze apparaten beschouwen als schrijfmachines gekoppeld met een geheugen. Na het inzetten van de gewenste band waarop de standaardbrief is vastgelegd, het met de hand typen van het adres en de datum, behoeft de jongedame alleen maar een knop in te drukken en met grote snelheid wordt — zonder fouten — de elektrische schrijfmachine door de band bestuurd. Alle tevoren vastgelegde woorden komen met razende snelheid op het papier te staan; alleen wanneer een „variabel" met de hand moet worden ingetypt, stopt de schrijfmachine. Daarna is het aanraken van de knop voldoende om het geheugen weer aan het werk te zetten.

Het is reeds een aantal jaren geleden dat bij Shell Tankers op de typekamer een dergelijke machine werd geïnstalleerd. Echter, juist onlangs is deze nu vervangen door de nieuwste ontwikkeling op dit gebied, de magneetkaartschrijfmachine. In plaats van banden zoals voorheen, wordt hierbij een magnetische kaart gebruikt, dat wil zeggen een stevige plastic kaart ter grootte van een accept-girokaart, waarop een magnetische laag is aangebracht. Zo'n kaart heeft ruimte voor 50 regels van elk 100 tekens, ruim voldoende voor een vol blad met tekst. En door de lagere prijs van de kaarten een aanzienlijke besparing.

## Bolletje

Het gebruik van een schrijfmachine waarbij de wagen steeds bij het typen van rechts naar links zou gaan, om vervolgens weer naar rechts te worden verschoven opdat de volgende regel kan worden getypt, is bij dergelijke systemen onmogelijk. In plaats van de conventionele schrijfmachine, met de letters op zogenaamde „hamertjes", wordt bij de automatische systemen een schrijfmachine gebruikt met een „bolletje". Het is dit bolletje dat van links naar rechts langs het vel papier glijdt, bestuurd door het geheugen. Het papier zelf blijft dus stilstaan. Het bolletje beweegt echter niet alleen langs het papier, maar wordt door het geheugen ook gedwongen zich steeds weer zodanig te wenden dat de juiste letter tegen het papier wordt gedrukt. Een dergelijke bol bevat dus alle tekens die op de toetsen voorkomen. En wil men een ander lettertype voor speciale doeleinden dan kan men volstaan met het bolletje te verwisselen voor een ander. De machine blijft dezelfde.

## Magnetische vingers

Wil men de voeding voor het bolletje samenstellen, dan zal de gewenste tekst toch eerst in het geheugen moeten worden gestopt. Dit geschiedt uiteraard de eerste keer met de hand, met de vingers van de meisjes op de typekamer. Zij typen gewoon de gewenste tekst, waarbij het resultaat op papier en op de magneetkaart wordt vastgelegd. Niet alleen de letters en cijfers, maar ook elke functie die op de schrijfmachine wordt verricht, zoals het neerdrukken van de toets voor een hoofdletter, of het gebruik maken van de spatiebalk, zelfs van de terugslagtoets.

Net als bij een bandrecorder kan men over het eerder getypte weer iets anders typen, waarbij automatisch de oude tekst wordt uitgewist. Fouten verbeteren is daardoor ook een vrij eenvoudige zaak geworden; immers, een foute aanslag kan men onmiddellijk corrigeren door de terugslagtoets aan te slaan en de goede aanslag er overheen te typen. Er zijn aan het goede gebruik van een dergelijke schrijfmachine uiteraard veel meer kneepjes verbonden, doch het zou buiten het bestek van dit artikel gaan daarover verder uit te wijden.

Als men bedenkt dat een geroutineerde typiste reeds zo'n 150 aanslagen per minuut kan halen, dan zal men zich afvragen hoe de efficiëntie verder kan worden gediend met een dergelijke schrijfmachine. Afgezien van de onmogelijkheid bij automatisch getypte brieven nog fouten te maken behalve in de variabelen (de opdrachtgevers behoeven dus ook de brief slechts éénmaal te schrijven, daarna is het opgeven van een nummer voldoende), is er het voordeel dat de snelheid van geheugen en bolletje zodanig is, dat zelfs de snelste damesvingers hier niet tegenop kunnen. De snelheid is namelijk niet minder dan 900 tekens per minuut. Zelfs de meest geroutineerde typiste kan dit nooit halen. Een dergelijke machine wordt dan ook als onmisbaar beschouwd in een bedrijf waar de dagproductie ver boven de 100 brieven, staten, memo's enzovoorts is. Gelukkig lenen niet alle te typen stukken zich voor de automaat, zodat typistes — een fleurige noot in de zakelijke sfeer op kantoor — onmisbaar blijven.



Meer dan honderd slanke, rappe vingers produceren een onafzienbare stroom van woorden, die niet alleen gelezen worden op kantoor maar ook ver daarbuiten.



Bij de meeste op de typekamer in gebruik zijnde machines staan de lettertjes niet op zogenaamde „hamertjes”, maar op een bolletje, dat met een razende snelheid van links naar rechts langs het vel papier glijdt.



De magnetische kaart wordt in de kast gestopt, waarna de tevoren in het „geheugen” gestopte tekst automatisch op papier wordt geproduceerd. Alleen het adres en de eventuele aanvullingen/wijzigingen worden nog met de hand getypt.



Niet alles wordt met de magneetkaartschrijfmachine getypt. De meeste brieven zijn slechts eenmalig, vandaar de nog steeds vele dames die de correspondentie-afdeling bevolken.

# OP BEZOEK



Cornelis de Vet

Collega's die jarenlang onder ons zijn geweest, dreigen soms in het vergeetboek te raken wanneer zij zijn afgekeurd voor verdere dienst op zee. Deze keer brachten wij een bezoek aan ex-scheepsvoorman Cornelis de Vet, die niet minder dan 21 jaar in onze dienst is geweest. In 1971 moest hij een ernstige operatie ondergaan, als gevolg waarvan hij niet meer in actieve dienst kon blijven. Iets wat hem nog steeds spijjt, want hij heeft altijd graag gevaren.

In zijn huis in de Dorpsstraat 245 in Oudkarspel schijnt de zon met een waterige blik door een raam, dat uitzicht biedt op een goed-onderhouden maar in de decembermaand wat kale tuin. Het is guur buiten. Cornelis de Vet, die net terugkomt van de bakker, is vol sportief maar niet overdadig gekleed. Voor hem geen opgedirkte kleren; een windjack is voldoende om de koude te trotseren. Hij blijft ook gehard, want hij gaat er iedere middag een tijdje uit met zijn vrouw, om een stevige wandeling te maken. Wat wil je anders? Altijd buiten geweest.

Na aanvankelijk in de dertiger jaren diverse baantjes te hebben gehad, ging hij in de lijnvaart bij de K.N.S.M. Gedwongen door de oorlogsomstandigheden werd hij korte tijd vrachtrijder, daarna vond hij een job bij een beurtschipper, met wie hij 3½ jaar over Neerlands binnenwateren voer. Nauwelijks was het zeegat weer open in 1945, of hij voer weer uit, weer met een K.N.S.M.-boot. Maar dat zat hem toch niet zo lekker, steeds die vaste vaart. Hij wilde meer kris-kras over de wereld: Singapore zien, Japan, de Perzische Golf, alles trok hem. In zo'n Perzische midden 1952 het kantoor van Shell Tankers binnen en monsterde voor de „Gadila”, de ouwe dan, van 12.000 ton, waarmee hij zijn eerste Shell-reis maakte als matroos.

Die eerste reis duurde wel tegelijk 15 maanden, maar daar had hij geen bezwaar tegen. „Je wist toen niet anders, al is er in de loop der tijd heel wat verbeterd. Weet u, wat ik me nou van die „Gadila” nog het meeste herinner? Die verdraaid harde banken in de messroom. Die ruimte was zo klein, dat als de matrozen aan stuurboord hadden plaatsgenomen en de stokers aan bakboord, de muren bol stonden. Wel was het toen voor mij een ervaring een hut te krijgen, waarin je maar met z'n tweeën slipt. Bij de lijnvaart lagen we met z'n zes in de la. En als je dan zo'n lange tijd met z'n tweeën een hut deelde, dan leerde je elkaar zo goed kennen, dat je 's morgens — als je maat nog lag te slapen — aan z'n hielen kon zien, hoe z'n bui zou zijn”.

Scheepsvoorman De Vet heeft heel wat van zijn kennissen leren kennen op de talloze schepen waarop hij bij ons voer. Hij dreunt de namen zo op: Van Dongen, Bodegom, De Klerk, Watz, De Vries, Elzinga om er maar een paar te noemen. Met enkelen van hen heeft hij nog steeds contact, want al is hij dan twee jaar uit de running geweest voordat hij officieel de dienst van de maatschappij op 1 augustus 1973 verliet, hij vergeet hen en zij hebben hem niet allemaal vergeeten. Ja, De Vet denkt nog steeds met een soort heimwee terug aan z'n tijd op zee. Hij heeft het er in het begin van zijn

ziekte ook niet gemakkelijk mee gehad, dat hij niet meer zou kunnen varen.

Mevrouw De Vet vult hier aan: „Zodra hij in het ziekenhuis hoorde dat ze een long zouden weghalen, zei hij: „dan mag ik nooit meer naar zee”. Des te meer bewondering wekt het, dat hij na die aanvankelijke teleurstelling van het niet meer kunnen varen, er weer helemaal bovenop is gekomen, ook mentaal. Hij gaat nog graag naar het strand, snuift de zeewind op, maar heeft ook thuis z'n draai weer gevonden. Niet alleen dat hij z'n tuin in perfecte staat onderhoudt — iets dat meer in de zomer gebeurt — maar hij doet ook regelmatig allerlei karweitjes elders. Stil zitten is niets voor hem. Hij scheidt er een waar genoegen in, verzeer te kunnen deelnemen aan diverse zaken.

We zeiden het al: hij heeft op talloze schepen gevaren: A-, D-, G- en K-klasse schepen. De Kallydgonste herinnering heeft hij aan de „Kalydon”, waarop hij vier dienstperiodes doorbracht. „Waarom nu juist de Kalydon, weet ik ook niet. Maar altijd als ik aan boord stapte, proefde ik het al. Het gaat weer een fijne reis worden: prettige collega's, fijne sfeer. Ik was op het laatst zo aan de „K”-boten gewend, dat toen ik eens op de „Arca” verzeild raakte en m'n hutje zag, mij de schrik om het hart sloeg. Mijn God, zo'n klein bedje, zo'n klein dekentje!” En met handgebaren onderstreept De Vet zijn betoeg. Dat zal ongetwijfeld problemen hebben gegeven, want scheepsvoorman De Vet is nou niet zo klein van postuur.

De Vet heeft altijd graag gevaren, ook al zat het niet bepaald in de familie. Wel had hij al op jeugdige leeftijd veel belangstelling voor boeken over de zee. Tijdens de verlofperiodes bleef hij zo veel mogelijk thuis in het vlakke Noordhollandse land.

Maar hij had er nooit een hekel aan om weer te vertrekken, al vult Mevrouw De Vet hier aan, dat het oproeptelegram bij haar altijd even een wee gevoel teweegbracht. Die komen nu niet meer, die telegrammen.

Als je scheepsvoorman De Vet zo hoort praten over de reizen die hij maakte, dan komt de vreugde hem in de ogen. Je vraagt je dan af of zo iemand nu eigenlijk nog wat nieuws in het buitenland kan vinden.

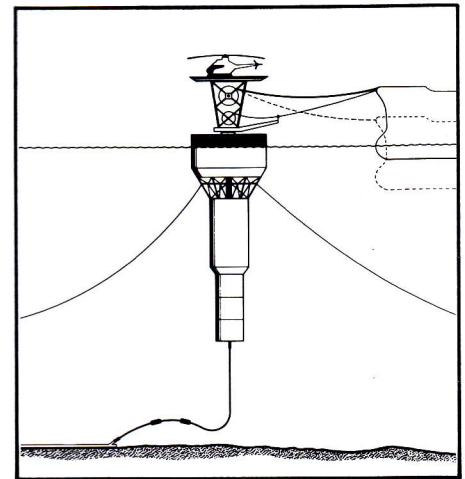
„Wat nieuws? Wat dacht u? Ik ben van de zomer voor het eerst met vakantie naar het buitenland geweest. Want ik heb van al die vreemde landen alleen maar de buitenkant gezien, de havensteden dus. De binnenkant moet ik nog steeds ontdekken. Van de zomer was het Noorwegen, maar volgend jaar ga ik weer met vakantie naar het buitenland”. Het beste bewijs dat de voorman weer zo gezond is, dat hij initiatief weet te ontplooiën.



Buitenstaanders zullen zich wel eens afvragen wat voor vreemdsoortige monsters er tegenwoordig toch worden gebouwd en versleept. Zo zal het gevaarte dat hiernaast is afgebeeld, rustende op een lichter, niet gauw doen denken aan een onderdeel voor een boei. Toch is het dit wel, namelijk het helidek bestemd voor de ELSBM in het Auk-veld waarover wij reeds schreven in de artikelen getiteld „Pendeldienst”. Met de bij I.H.C./Gusto te Slikkerveer gebouwde andere delen is het geheel thans versleept naar Noorwegen, waarbij als lichter een oude „V”-klasse tanker werd gebruikt, die voor dat doel als het ware in de lengte werd doorgesneden en voorzien van een nieuw dek.



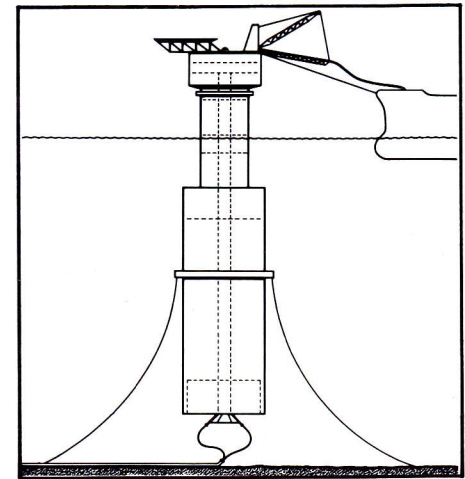
ELSBM



Een ander merkwaardig obstakel treft men aan op de werf van Wilton-Fijenoord in Schiedam. Het is een van de segmenten die, met een groot aantal andere, de vertikaal drijvende SPAR zullen vormen. Deze boei dient niet alleen om de in het Brentveld gewonnen olie op te slaan (capaciteit 300.000 barrels), doch ook om deze vanuit haar tanks over te laden in aan de boei gemeerde schepen. De laadsnelheid is maximaal 5000 ton/uur.



SPAR



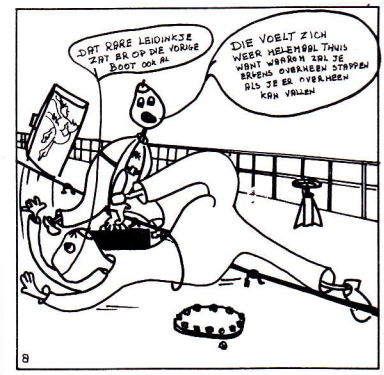
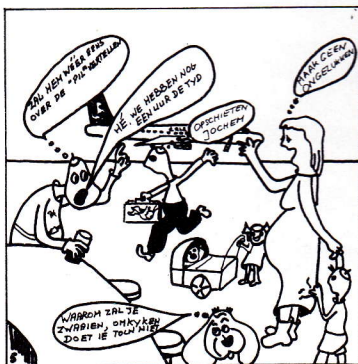
## MET JOCHEM EN ROEL... EEN VEILIGE BOEL

Op Schiphol kunnen we getuige zijn van een zeer ontroerend afscheid van Jochem en zijn gezin. De haast van Jochem moeten we niet verkeerd opvatten: hij wil het vliegtuig niet missen. Beiden beginnen de uitreis, precies op tijd, met een comfortabel vliegtuig van een ons welbekende, niet nader te noemen luchtvaartmaatschappij. Het wordt een lange reis.

Zoals wel blijkt, hebben ze in het vliegtuig niets te klagen. Tevens kunnen ze daarin nog een beetje nasudderen van het afgelopen verlot.

Volkomen uitgerust komen ze aan de andere zijde van de wereld aan. Na de koffers voor verzoek van de douane te hebben uit- en vervolgens weer ingepakt, stappen ze in een gereedstaand kamikaze-voertuig, dat hen in een onbeschrijflijke rit naar boord brengt.

Onze Jochem was zó gelukkig dat hij weer voet aan boord zette, dat hij het dek wel kon kussen. Dat deed hij ook prompt, al was het niet geheel vrijwillig. Aan boord geldt immers, vooral door de vele obstakels aan dek, dat je altijd moet kijken waar en hoe je loopt.





# EEN NIEUWE TAAK

Om voor zijn nieuwe taak berekend te zijn, is het nodig aan boord van de „Niso” een aantal constructieve wijzigingen door te voeren. Zo zal onder andere de bakboord-brugvleugel een tweetal mullers worden ingekort en de bakboord statietrap worden verwijderd, zulks om ieder risico van contact met het te lichter schip uit te sluiten.

De nautische uitrusting zal onder andere worden uitgebreid met een weerkaartschrijver, een windsnelheid- en -richtingaanwijzer, een Ametek/Straza Doppler log en een digiplot-installatie. De uiterlijke wijzigingen zullen echter de meest opvallende zijn; zo zal het helikopterdek op het achterschip worden verwijderd, terwijl op het hoofddek speciale fenders en een zgn. „flow boom”-installatie zullen worden aangebracht.

## Fenders

Vier speciale fenders van 6,5 meter lengte bij een diameter van niet minder dan 3,3 meter zullen aan bakboordzijde beschikbaar zijn om elke aanraking tussen het te lichter schip en de „Niso” uit te sluiten. Tevens wordt op deze wijze een ruimte gecreëerd, waardoor bij onverhoopte lekkage de olievlék zeer beperkt blijft. Middelen zijn beschikbaar om deze dan te verwijderen; aldus wordt verontreiniging voorkomen. Deze fenders kunnen door middel van te plaatsen Schatdavits van de op het dek te monteren fundaties worden gelicht en overboord worden gehangen. De davits worden hydraulisch bediend. Om contact bij het meren/ontmeren naast het te lichter schip te vermijden, zullen nog drie kleinere fenders, lang 3 meter met een dia van 1,7 meter, worden aangebracht; één op de bak, twee nabij de achteropbouw. Twee hiervan worden pneumatisch bediend, de derde hydraulisch. Alle fenders kunnen met lucht op de gewenste spanning worden gebracht, waartoe naar elke fender een luchtslang zal worden aangelegd; tevens zullen ter plaatse luchtdrukmeters beschikbaar zijn.

## Flow boom

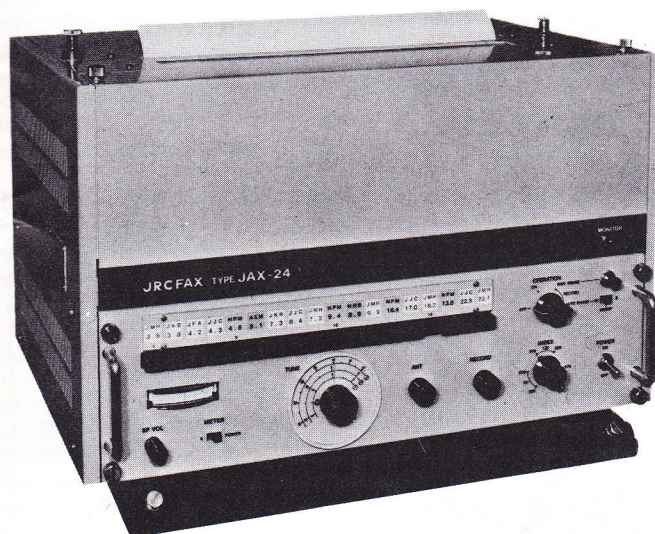
Een „flow boom” (zoals weergegeven in bovenstaande foto) is in wezen de uitrusting die dient om aansluiting op het te lichter schip mogelijk te maken en aldus een deel van de lading over te nemen. Echter de kraan dient niet alleen om met zijn beweegbare arm — met twee

weer apart te bewegen verlengstukken — de twee 40 voet lange (dia 20”) slangen op het manifold van het grotere schip aan te sluiten, doch vormt tevens als het ware de leiding waardoor de olie uit deze slangen naar de eigen laadleiding wordt gevoerd. Het totaalgewicht van de ongeveer 17 meter hoge installatie is niet minder dan 30 ton. Met behulp van deze uitrusting kan per uur een hoeveelheid van 12.000 ton olie worden ingenomen. De bediening is hydraulisch en kan vanaf twee plaatsen geschieden, namelijk vanaf het bordes van de installatie en vanaf de scheepsrailing. Om na het lichter en afkoppelen de slangen weer veilig te kunnen vastzetten, worden twee davits op het dek gemonteerd, met behulp waarvan de slangeinden in speciale op het dek aan te brengen goten kunnen worden gelegd en vastgezet. Twee reserveslangen worden aan dek beschikbaar gehouden, eveneens geborgen in speciale zgn. wiegen.

Twee pompen, gedreven door twee motoren van 65 pk, worden in de bestaande verfstore aan bakboord opgesteld; deze dienen om de hydraulische kracht te leveren voor zowel fenderdavits als „flow boom”. Nabij de „flow boom” wordt een 8,5 meter hoge mast opgericht, waarin totaal acht hogedruk lampen van 400 watt worden ondergebracht, in vier speciale ornamenten. Die lampen welke door hun lichtschijnsel het uitzicht vanaf de brug zouden kunnen belemmeren, worden voorzien van speciale kappen. Het in- en uitschakelen geschiedt vanuit het stuurhuis.

## Weerkaarten

Het zal duidelijk zijn, dat de nieuwe taak van de „Niso” — lichter van schepen in West-Europese wateren — aanzienlijk zal worden verlicht als men aan boord de beschikking heeft over weerkaarten. En dan bedoelen we met weerkaarten niet alleen opgave hoe het weer in een bepaald gebied is of in de komende 24, 48 of 72 uur zal worden, maar ook wat de golfhoogten zullen zijn, de stroming, ijsgang, wind-





**Het m.s. „Niso”, met zijn draagvermogen van 121.288 ton, wacht een nieuwe taak: het lichten van schepen in West-Europese wateren. Alhoewel de verbouwing tot lichterschip pas zal plaatsvinden tijdens de aanstaande dokking in april bij de werf Terrin in Marseille, zijn wij in staat reeds enkele punten nader toe te lichten.**

kracht, en ga zo maar door. En dan ook niet weerkaarten, aan boord samengesteld aan de hand van de — noodzakelijkerwijs — summiere weerberichtuitzendingen, maar gedetailleerde weerkaarten zoals deze door de meteorologische diensten worden gemaakt. Immers, het is juist aan boord van het lichterschip waar het besluit valt wáár zal worden gelichter, óf zal worden gelichter en met welke bijkomende factoren rekening moet worden gehouden. Kortom, hoe de gehele lichteroperatie op veilige en verantwoorde wijze moet geschieden.

Reeds een groot aantal jaren worden door een steeds groeiend aantal meteorologische diensten regelmatig, per radio, dergelijke gedetailleerde kaarten uitgezonden. Zulks niet alleen ten behoeve van scheepvaart en luchtvaart in het algemeen, doch ook ten behoeve van boorplatforms, bijzondere slepen over zee en andere operaties. Het zal dan ook geen verwondering wekken, dat de bij de Koninklijke/Shell voor het lichten aangewezen schepen met ontvangapparatuur daarvoor zijn uitgerust. Ook de „Niso” zal binnenkort van de speciale uitrusting — een ontvanger met recorder — worden voorzien.

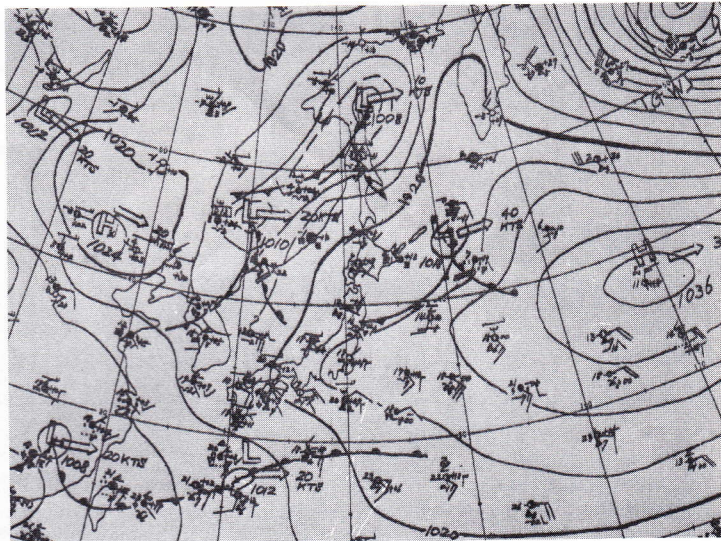
Het totaal-aantal weerstations dat deze voorzie, is langzamerhand uitgegroeid tot 50, verspreid over de gehele wereld. Niet alle zenden dagelijks een even groot aantal kaarten de lucht in, net zo min als de diversiteit van de kaarten bij al deze stations dezelfde is. Echter, op de Westeuropese kusten, met het drukke scheepvaartverkeer, zijn een aantal actieve stations, waarvan wij noemen: Bracknell - Northwood - Hamburg - Oslo - Stockholm.

#### Type

De voor de „Niso” gekozen „facsimile recorder” — hetgeen zo veel wil zeggen als „beeldschrift-ontvanger” — is de JRC FAX, model JAX 24. Een van de grote voordelen hiervan is dat goede ontvangst mogelijk is zonder dat men eigenlijk al te veel handelingen behoeft te verrichten. Met andere woorden: automatisering is bij deze ontvanger verdoord. In wezen komen de te verrichten handelingen neer op het indrukken van de knop voor het gewenste station, inschakelen, fijn-afstellen, waarna op ongeveer 35 cm breed papier de kaart automatisch wordt geproduceerd. Door het apparaat volledig te transistoriseren, is de afmeting ervan zeer bescheiden. Aan boord van de „Niso” zal het worden opgesteld in de kaartenkamer. Juist door de stroom van kaarten die aan boord met behulp van deze beeldschriftschrijver kan worden ontvangen, is de gezagvoerder van de „Niso” in staat zich voortdurend op de hoogte te houden van de ontwikkelingen die, in het gebied waar het rendez-vous moet plaatsvinden, te verwachten zijn.

#### Werking

Bij beeldschriftransmissie kan men in principe foto's, kaarten, diagrammen en natuurlijk ook teksten ontvangen, waarbij gebruik kan worden gemaakt van een vaste-draadverbinding of van radio. Dit laatste is mogelijk, omdat de sterkte van een elektrische stroom door licht kan worden gevarieerd. Een dergelijke wijziging van de stroomsterkte op het zendstation kan op het ontvangstation worden gereproduceerd. In een beeldschrifzender wordt de weerkaart gewikkeld om een cilindervormige trommel, die kan draaien met een snelheid van 60, 90 of 120 omw./min. Terwijl de trommel draait, schijnt een dunne lichtstraal met een diameter van ongeveer  $\frac{1}{4}$  millimeter op de kaart, waarbij de straal zich langzaam langs de as van de trommel beweegt. Hiermede



Deel van een weerkaart zoals door een „facsimile recorder” geproduceerd.

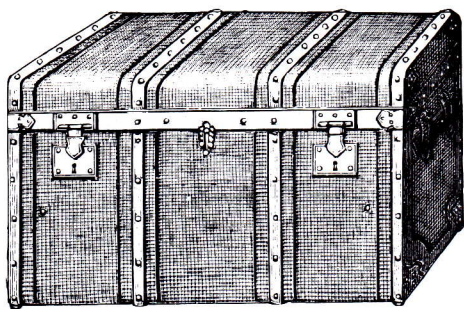
wordt bereikt, dat elke millimeter lengte van de kaart, naar keuze, twee- tot viermaal door de lichtstraal wordt afgetast.

De lichtstraal wordt teruggeworpen naar een foto-elektrische cel, die de lichtgolven in een elektrische stroom omzet. Gaat het licht over donkere gedeelten op de kaart, dan wordt minder licht gereflecteerd, dus geeft de cel minder stroom af. Aldus verkrijgt men zwakkere en krachtiger stroomstoten, die in het ontvangstation aan boord weer elektronisch worden omgezet. Op het daar, uit het apparaat komende vel papier komt dan een positieve kopie van het origineel in het zendstation.

In de beeldschrif-ontvanger aan boord worden de FM-signalen van de wal omgezet in AM-signalen. In de meeste ontvangers wordt chemisch behandeld papier gebruikt, waarop met de „schrijfkop” de reproductie wordt vervaardigd. Men zal spoedig na kennismaking met het apparaat merken, dat slechts weinig oefening is vereist om met dezelfde routine hiermee om te gaan als met de overige navigatie-uitrusting. Mochten onderdelen moeten worden vervangen of is verdere afstelling nodig, dan kan de radio-officier met zijn kennis van de elektronica ongetwijfeld hulp bieden.

#### Tijdduur

Men zou zich ten slotte nog kunnen afvragen hoe lang het duurt alvorens een volledige kaart kan worden gereproduceerd. De meeste stations zenden regelmatig, op vastgestelde tijden, de diverse soorten kaarten uit. Daarbij is de snelheid waarmee op het walstation het beeld wordt afgetast, doorslaggevend voor de duur van de transmissie. Wanneer 1 mm van de kaart in 2 omwentelingen per minuut van de trommel wordt afgetast, duurt de gehele transmissie 20 minuten; bij 3 omwentelingen per mm 15 minuten en bij 4 omwentelingen per mm is het beeld in 10 minuten aan boord gereed.



## UIT HET OUD-ARCHIEF

In de voorgaande artikelen in deze rubriek zijn herhaaldelijk namen gevallen van maatschappijen die schepen in eigendom hadden en deze exploiteerden voor het vervoer van door de „Koninklijke” gewonnen produkten.

In onderstaand, en een waarschijnlijk volgende maand te plaatsen artikel zullen wij ingaan op het ontstaan en de groei van de verschillende vloten die — sedert 31 december 1959 — zijn verenigd in Shell Tankers. Deze keer met name de vloten die de „Kroon”-vlag en de „NIT”-vlag in top voerden.

Naarmate de op 16 juni 1890 opgerichte „Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië” erin slaagde om petroleumbronnen produktief te maken en een steeds grotere markt wist te vinden voor de door haar verkregen produkten, ontstond de behoefte niet geheel van anderen afhankelijk te zijn voor het vervoer over zee.

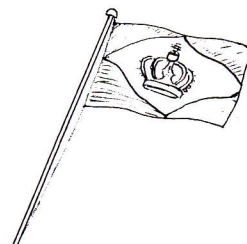
De „Kroonolie”, lampolie afkomstig uit het gebied van de Sultan van Langkat, kwam te Penang, aan de overkant van Straat Malakka, in maart 1892 in de handel. Deze lampolie — petroleum, of wel, technisch gesproken, kerosine — was naast smeerolie en paraffine ter vervanging van talk voor het maken van kaarsen, toentertijd het lucratiefste artikel voor de aardolienijverheid. Zij werd op de Oosterse markt in de handel gebracht in vierkante blikken met een inhoud van circa 18 liter. Om beschadiging en daaruit voortvloeiende lekkage tijdens het transport van de blikken te voorkomen, werden kisten gebruikt; één kist bevatte twee van zulke blikken.

Merkwaardige bijzonderheid is de rol die de blikken, na hun taak als verpakkingsmateriaal te hebben volbracht, nog vervulden. Voor allerlei doeleinden werden zij gebruikt; voor het vervoer van water door de waterdragers, voor het maken van gebruiksvoorwerpen, zoals gietters, trechters, enz. door de blikslagers. Open-gesneden en platgeslagen blikken dienden als dakbedekking.

Maar hoe functioneel die blikken ook waren, voor de „Koninklijke” waren ze een handicap om haar markt uit te breiden; immers, zij dienden dan in een naburige haven weer te worden overgeslagen in grotere schepen, die voor transport naar verder gelegen gebieden konden zorgen. De noodzaak deed zich dus gevoelen om te beschikken over schepen waarin de olie in onverpakte vorm, in bulk dus, kon worden geladen; aldus zouden de „Kroon”-produkten naar vestigingen in overzeese consumptiegebieden in het Verre Oosten kunnen worden vervoerd, alwaar ze konden worden opgeslagen, verpakt en gedistribueerd.

Zowel in Rusland en Amerika als in Europa waren reeds schepen in de vaart die speciaal voor het vervoer van olie in bulk waren ontworpen, zodat reeds ervaring — goed en slecht — hiermede was opgedaan. Vanwege een drempel in de Aroebaai, waardoor schepen met enige diepgang geen volle lading in de bescheiden raffinaderij te Pangkalan Soesoe konden innemen, werd besloten eerst veelzijdige vaartuigen te bestellen, geschikt én voor transport van olie „in bulk” én van verpakte produkten, personeel en materiaal. En zo liep in opdracht van de „Koninklijke” in 1896 de „Besitang” van stapel bij Rykee & Co. te Rotter-

dam, enige weken later gevolgd door de „Berandan” bij een Engelse werf. In maart en april 1897 liepen zij Pangkalan Brandan binnen. Reeds in oktober en november van hetzelfde jaar werden de iets grotere en iets meer zee-waardige „Halaban” en „Babalan” in dienst gesteld. In augustus 1898 werd de gecharterde „Astral” na aankoop herdoopt in „Salahadj”. Dit schip had een bruto-tonnage van 2280 ton en was de eerste grote tanker van de „Koninklijke”. Snel daarop volgde de indienststelling van de „Sultan van Langkat” (2323 ton) en de „J. B. August Kessler” (6400 ton), waarmede de „Koninklijke” in de ware zin des woords „reder” was geworden.



### De British Dutch

Wij zullen hier niet ingaan op de redenen die er aanleiding toe waren dat de „Shell Transport & Trading Co. Ltd.” en de „Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië” op 17 mei 1902 een overeenkomst aangingen, waarbij de gecombineerde verkoopmaatschappij „The Shell Transport & Royal Dutch Petroleum Company Ltd.” ontstond, in de volksmond de „British Dutch” genaamd. Wel willen wij er melding van maken dat de meeste van de toentertijd in de Indische Archipel werkzame oliemaatschappijen het vervoer en de verkoop van hun produkten in handen van de Bri-

Anno 1935



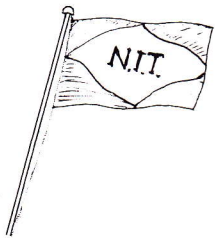
tish Dutch legden. Op 27 juni 1902 voegde zich bij de British Dutch als derde het Parijse Bankiershuis Rothschild, dat vier verbonden Kaukasische produktie maatschappijen vertegenwoordigde. In verband hiermede werd besloten de nog maar pas geboren British Dutch de naam „The Asiatic Petroleum Company” te geven. Het operatieterrein der Asiatic bevond zich binnen de lijnen van Alexandrië uit oostwaarts tot en met Japan, vandaar zuidwaarts tot en met Nieuw Zeeland, vandaar westwaarts tot en met de Kaap en dan noordwaarts tot boven Alexandrië. In de daaropvolgende jaren zou de Nederlandse tankervloot voornamelijk dit gebied in alle richtingen doorkruisen.

Al gauw bleek de samenwerking vruchten af te werpen. Wel bleek het nodig, ook door noodzakelijke vermenging van oliën uit diverse gebieden ten einde een beter produkt te verkrijgen, om de Nederlandse en Britse schepen niet alleen te gebruiken voor olievervoer van produktiegebieden naar de diverse markten, maar ook veelvuldig van de ene raffinaderij naar de andere, en zulks binnen de Archipel. Dit laatste vervoer nu was, volgens de bestaande scheepvaartregeling, uitsluitend aan de Nederlandse vlag voorbehouden. Daarom werd voor dit interinsulaire vervoer op 6 mei 1904 de Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij opgericht, die weer later — na de Tweede Wereldoorlog — is herdoopt tot Nederlands-Indonesische Tankvaart Maatschappij.

#### NIT

De eerste schepen dezer NIT — welke initialen door de scheepsofficieren al gauw als „Niet in Tel” (Engelse versie „Never Intact” met als variant: „Never In Town”) werden uitgelegd — waren de „Halaban”, de „Babalan” en de „Besitang” door de „Koninklijke” ingebracht en de „Haliotis” en de „Trigonia” als inbreng van een door de „Shell” voor de exploitatie van olievindplaatsen op Borneo opgerichte maatschappij.

De NIT had dus de taak op zich genomen van vervoerder voor de inter-insulaire olietransporten, wat niet inhield dat haar schepen zich uitsluitend binnen de grenzen van de Archipel bewogen.



#### Samensmelting

Niet alleen op de Oosterse markt hadden de omstandigheden geleid tot samenwerking, geconcretiseerd door de stichting van de Asiatic en de NIT. Ook voor Europa was combinatie het geschikte werktuig, waarmee de door de Amerikaanse en Russische oliebelangen vergrensdde marktpoorten konden worden gerameid met het doel een markt te creëren voor benzine.

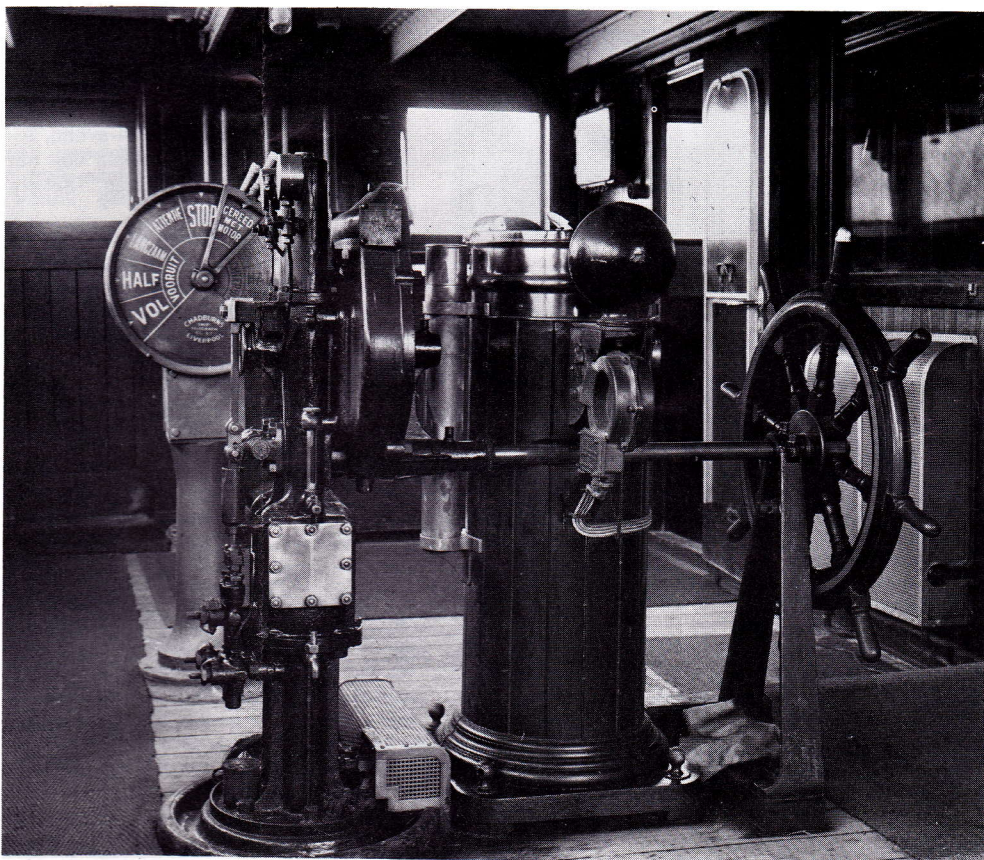
Voor de „Koninklijke” was Europa als afzetgebied nog vrij nieuw; pas in 1901 had zij in Rotterdam de beschikking gekregen over een eigen vestiging, die later op een andere plaats zou uitgroeien tot het huidige Pernis. Voor de

„Shell” was de Europese markt niet nieuw, alhoewel zij in dit afzetgebied uitsluitend lampolie op de markt had gebracht, overigens door de felle concurrentie met weinig succes.

De opkomst van de automobiel omstreeks de eeuwwisseling, niet alleen in Amerika maar ook in West-Europa, schepte door de snel groeiende vraag naar het voorheen tamelijk waardelooze produkt benzine een nieuwe kans voor beide maatschappijen. Ten einde dubbele vestigingen en verkooporganisaties — dus onkosten zonder strikte noodzaak — te voorkomen, werd besloten ook hier nauw te gaan samenwerken.

In april 1906 legde men het goud van de kroon der „Koninklijke” en het email van de schelp der „Shell” als het ware in de smeltkroes. Op 26 februari 1907 was door samensmelting de „Koninklijke/Shell” ontstaan.

De vloot kon in die tijd worden onderverdeeld in drie categorieën. In de eerste plaats waren er de vloten van de concessie-, produktie- en verwerkingsbedrijven, voornamelijk bestaande uit rivierbootjes en voor de kustvaart geschikte scheepjes, o.a. dus kleine BPM-scheepjes. Dan was er de vloot van zeewaardige, doch kleinere schepen, in hoofdzaak voor het vervoer tussen de produktiegebieden onderling (uitsluitend NIT-schepen). Tot de derde categorie behoorden de schepen voor het vervoer naar de Oosterse markten en naar Europa, voor aanvoer uit Rusland en voor het transport rond de aardbol, dat aanzienlijk zou toenemen als de aspiraties van de jonge Groep in vervulling gingen (Britse schepen en die van de „Koninklijke”). Het zou voor de hand hebben gelegen, dat de schepen van de derde categorie, de „diepzee”-vloot, als gevolg van de taakverdeling onder



Anno 1939

#### Vloten

Bij deze amalgamatie werd in Den Haag, waar de „Koninklijke” haar zetel had, de NV De Bataafsche Petroleum Maatschappij opgericht, die voor de opsporing, de winning en de verwerking in alle concessie-, produktie- en verwerkingsgebieden der in de Koninklijke/Shell Groep verbonden maatschappijen zou zorgen. De verkoop, waar ter wereld de Groep haar produkten aan de man mocht brengen, zou in handen blijven van „The Asiatic”. Opslag en vervoer werden toevertrouwd aan de in Londen opgerichte Anglo-Saxon Petroleum Company Ltd. Met andere woorden, de gehele vloot, onder welke vlag en voor welke maatschappij die ook voer, kwam onder beheer van laatstgenoemde maatschappij.

de drie werkmaatschappijen (vervoer opgedragen aan de in Londen gevestigde Anglo-Saxon) onder de Engelse vlag kwamen.

Maar de „Koninklijke”, gedreven door niet onrechtmatige trots op hetgeen zij als Nederlandse maatschappij had bereikt, had in dit opzicht bedongen dat, al zouden dan de schepen bij de Anglo-Saxon in administratie komen, haar grotere en nieuwe tankschepen: de „Salahadji”, de „Sultan van Langkat” en de „J. B. August Kessler” onder Nederlandse vlag moesten blijven. Hetzelfde gebeurde met de in 1904/1905 in de vaart gekomen „Sultan van Koetei”, „Perlak” en „Palembang”. Zonder dit beding zou de tankvaart onder Nederlands beheer wellicht beperkt zijn gebleven tot louter interinsulaire vaart. Nu bleef er dus wel degelijk een diepzeevloot van de „Koninklijke”.

# O.V.S.T.

## NIEUWS



*Uit handen van de voorzitter van de O.V.S.T., de heer J. M. van Duijn (rechts), ontvangt de beste klaverjasser van het jaar, de heer J. L. P. van der Wiel, de wisselbeker.*

„Een reisje naar Indonesië kunnen wij u niet aanbieden, maar u kunt wel enigszins in de sfeer komen,” aldus een opwekking in de oproep van de O.V.S.T. voor een te houden nassi-avond. Welnu, velen wilden die sfeer dan wel eens proeven, zowel letterlijk als figuurlijk, met als resultaat dat een 90-tal gasten tegen zevenen op zaterdag 17 november jl. naar de lunchkamer trok. Daar wachtten de feestelijk gedekte tafels reeds op hen, doch alvorens daaraan plaats te nemen werd eerst bij de bar een borrel gedronken. De stemming kwam er dien-

tengevolge al spoedig in, zodat men zich omstreeks acht uur welgemutst aan tafel schaarde.

Het keukenpersoneel, onder leiding van de heer Koenraads, heeft wel eens beweerd, dat ze natuurlijk niet tegen een echte Chinees kunnen opboksen wat een nassi-maaltijd betreft. Maar dan onderschatten ze zichzelf toch wel. Voortreffelijk was het; en die mening staken de gasten ook niet onder stoelen of banken.

Over meubilair gesproken, de halve lunchkamer was vrijgehouden van al hetgeen danslustigen in de weg zou kunnen staan. Onder leiding van een disc jockey begaven zich geleidelijk meer en meer van de aanwezigen naar de dansvloer, waar de stemming steeds beter werd, zo goed zelfs, dat het klokje van gehoorzaamheid — middernacht — met veel misprijzen werd aangehoord. Tja, maar aan alles komt een eind, zelfs aan weer zo'n gezellige nassi-avond, eigenlijk een van de klapstukken van het nijvere bestuur van de Shell Tankers Ontspanningsvereniging.

Toch hadden ze nog een andere populaire avond in petto, die bestuursleden, en wel de „kerstklaverjas-en-kerstbridgelflagdrive”. Een foielelijk woord, dat er echter bij de enthousiastelingen als gesmeerde koek ingaat. Een groep van totaal 80 personen, waaronder zelfs enkele oudgedienden, meldde zich enthousiast aan voor de 18e december. Het team dat bij het bridgen — met 86 vlaggetjes — als eerste werd geïdentificeerd, was dat gevormd door de heer en mevrouw Van 't Oever, vers gepensioneerd, met mej. Groen, onze maatschappelijk werkster. Bij het klaverjassen werd tevens de beste klaverjasser van het jaar bekend gemaakt: Dit was de heer J. L. P. van der Wiel van de Sectie Scheepsgezellen, die met een totaal van 13.342 punten de wisselbeker in de wacht sleepte.

### Bezoek

Er is over het algemeen een toenemende belangstelling van de zijden van familieleden en bekenden van de zeevarende om hem na binnenkomst van het schip in de haven aan boord te bezoeken. Daarbij worden dan tegelijk eens een kijkje nemen aan boord van een tanker. Wij kunnen ons dit allemaal heel goed voorstellen, maar niet uit het oog mag worden verloren, dat een toenemend aantal bezoekers aan boord een toenemend aantal risico's met zich brengt. Daarom, nogmaals... bezoek is in principe niet toegestaan. Familieleden en bekenden moeten dus aan de poort van het terrein wachten, tenzij zij in het bezit zijn van een pasje of passeerbewijs. En deze worden alleen uitgereikt aan de naaste familieleden van die opvarenden die — op dienststeden — niet naar huis kunnen gaan. De familieleden van deze categorie wijzen wij er nogmaals op, dat zij zich voor een pasje of passeerbewijs tot de desbetreffende personeelssectie kunnen wenden, d.w.z. indien het om officieren betreft tot de sectie DFP/1, kamer 2.19, toestel 207, en voor onze scheepsgezellen tot de sectie DFP/2, kamer 2.51, toestel 2086.

### 300.000

Een indrukwekkend getal, vooral als men bedenkt dat dit het aantal woorden is dat zo gemiddeld per jaar tussen het Shell-Gebouw en de schepen in alle windstreken wordt gewisseld. Hierin zijn dus niet eens de zgn. „charterers"-berichten vanuit Londen en het vele keer met scheepsagenten begraven, die meestal niet via het kuststation Scheveningenradio gaan. Het indrukwekkende volume van zo'n 300.000 woorden, opgebouwd in gemiddeld 137 berichten per jaar per schip, was overigens de voornaamste aanleiding om op 18 december jl. een vaste telexverbinding te openen tussen het kuststation Scheveningenradio en het Shell-Gebouw in Rotterdam. Ma-

Als ik het stukje in deze rubriek, geschreven door mevrouw Van der Meyde-Heymanns, zo nog eens doorlees, dan zou ik daarop nog even willen terugkomen. Zij schrijft daarin, op zo'n sympathieke wijze, over de pensionering van haar echtgenoot. Voor mij ligt die tijd nog ver in de toekomst; gelukkig maar, zou ik eraan willen toevoegen, want zoals ik het nu bekijk, zou het voor mij wel een versnelde vergrijzing betekenen, niet alleen letterlijk maar ook figuurlijk.

Ik geloof wel te mogen zeggen, dat je als zeevrouw in een bepaald „spanningsveld” leeft. Je haalt je echtgenoot van Schiphol, of brengt hem ernaar toe; steeds weer is dat een ervaring, die als het ware je avonturierszin prikkelt. Dat bonte scala van mensen is ook erg interessant en het bekijken waard. Ik ben dan ook wel eens jaloers op de mogelijkheden



van mijn echtgenoot, die een kijkje kan nemen in het buitenland, al besef ik dat daarvoor soms nauwelijks of in het geheel geen tijd overblijft.

Ik vroeg vroeger wel eens aan zeevarende: „Wat doen jullie nu eigenlijk in het buitenland?” Dikwijls kreeg ik ten antwoord: „Ouv gebouwen bekijken.” En dat verwekte bij anderen nog wel eens de nodige hilariteit. Een keertje meevaren verklaarde die hilariteit overwel. Och ja, architectonisch en cultureel gezien kan zo'n oud gebouw ook niet voor iedere waarde hebben. Een naïeve landrot (een vrolijke vorm van dit woord is mij niet bekend) kan je nog wel eens wat wijsmaken.

Feit is dat degene die achterblijft, de vrouw dus van de zeevarende, veel verantwoordelijkheid alleen te dragen krijgt. Uiteindelijk een gezin een band tussen twee mensen

er waren nog enkele bijkomende facetten: direct contact betekent tijdsbesparing. Al met al betekent het weer een stap dichterbij het toekomstbeeld waarin — hoe kan het anders in deze eeuw van techniek — de afstand tussen elk schip en het Hofplein geen beletsel vormt om als het ware het bericht zo op de kapiteinstafel te deponeren.



#### Vrij-uit

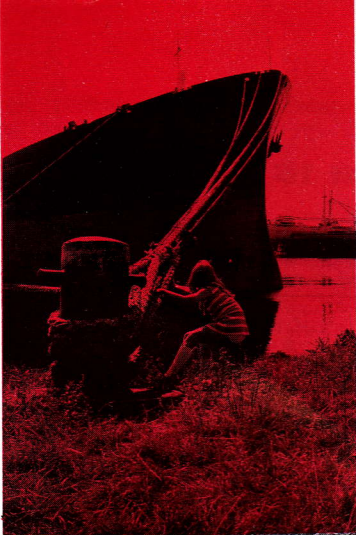
Vrij-uit is een in 1973 door Shell Verkoop, I.T.C., A.N.W.B., Nationale Nederlanden en Rabobank opgerichte vennootschap, die zich ten doel stelt een naar bestemming en prijs gevarieerd programma van verblijfsarrangementen van gecontroleerde kwaliteit te brengen, in de eerste plaats bestemd voor de automobilist. Het programma voor dit jaar is een voortzetting op grotere schaal van het Autovakantiereizenprogramma, dat sedert 1970 door het Internationaal Toer Centrum werd verzorgd voor Shell en A.N.W.B.

De nieuwe reisgids 1974 van Vrij-uit B.V. is inmiddels verschenen.

Op de Shell-stations is een exemplaar verkrijgbaar, doch ter informatie is ook naar alle schepen een exemplaar gestuurd.

Als gevolg van de huidige brandstofschaarste is het natuurlijk niet zeker of men in het komende seizoen met eigen auto in het buitenland met vakantie kan gaan. Toch kunt u met een gerust hart uw vakantieaccommodatie boeken, want tot 15 maart 1974 en zo nodig ook nog later, doch tot uiterlijk 14 dagen voor vertrek kan een reservering worden geannuleerd, als zou komen vast te staan dat het vervoer per eigen auto naar de plaats van bestemming als gevolg van die schaarste onmogelijk is.

De in de nieuwe autovakantiereisgids vermelde prijzen zijn in Nederlands geld vermeld. Eventuele re- of devaluaties zullen geen invloed hebben op de prijzen.



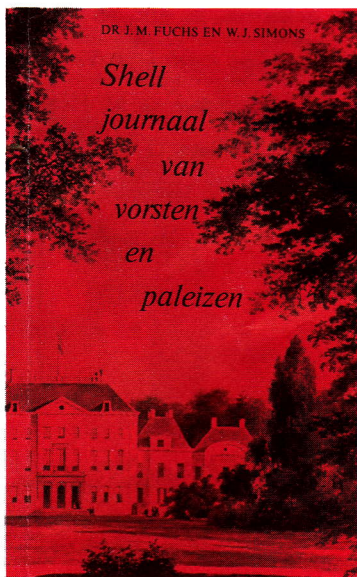
#### Fotowedstrijd

De door de Stichting voor Maritieme Jeugdvoorlichting Nevas en de Stichting Amateurfotografie uitgeschreven fotowedstrijd voor jongeren van 11 tot en met 18 jaar, is een groot succes geworden. Niet alleen door het grote aantal inzendingen, maar vooral gezien het vaak bijna vakbekwame werk van de jeugdige inzenders.

Na een voorselectie kwam een groot aantal foto's in aanmerking voor één van de in totaal 137 door rederijen, marine, visserij en anderen beschikbaar gestelde prijzen. Van een 40-tal bekroonde foto's is in het Maritiem Museum Prins Hendrik in Rotterdam een foto-expositie gehouden.

Wij plaatsen hierbij een inzending van Reinier Rijke uit Schiedam, die op 11-jarige leeftijd reeds blijk geeft een zekere humor in zijn opnamen te kunnen verwerken. Hij was een van de tien winnaars van een tocht met een reddingboot, uitgelooft door de Koninklijke Zuid-Hollandse Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen. Het lijdt geen twijfel, dat de wedstrijd ten volle heeft beantwoord aan het gestelde doel: belangstelling kweken voor zowel de scheepvaart als de fotografie.

# schoon schip



Dat is 'm dan, het Shell-journaal, waarvan het eerste exemplaar op dinsdag 18 december jl. door Mr. J. R. H. van Schaik, president-directeur van Shell Nederland B.V., werd aangeboden aan H.K.H. Prinses Beatrix.

Tussen 5 oktober 1814, het jaar waarin koning Willem I voor het eerst Het Loo bezocht en aan de

grens van de gemeente Apeldoorn werd opgewacht door een op Het Loo uitgerust corps lanciers, gecommandeerd door een logementhouder, en het Het Loo van heden, ligt een stuk bewogen vaderlandse en Europese geschiedenis. Historie, letterkunde, schilderskunst, architectuur en aspecten uit het leven van vorstelijke paleizen, werden door de auteurs Dr. J. M. Fuchs en W. J. Simons bijeengebracht in een boeiend journaal. Tegelijk met de uitreiking van het eerste exemplaar kreeg ook de voorzitter van de Stichting „t Konings Loo" een exemplaar. Deze stichting beijvert zich om het nieuwe Rijksmuseum Paleis Het Loo (waaraan het boekje is opgedragen) morele en daadwerkelijke steun te geven.

Dit journaal is het dertiende in de reeks die thans is verschenen; het is bestemd voor de relaties van Shell Nederland Verkoop en Shell Nederland Chemie. Exemplaren zijn ook aan alle schepen verzonden. Degenen die prijs stellen op het persoonlijk bezit van een exemplaar van dit journaal kunnen dit — zo lang de voorraad strekt — op kantoor aan de balie op de personeelssecties verkrijgen of schriftelijk aanvragen bij de Sectie DFP/4.



waarbij de man weliswaar voornamelijk de rol speelt van verzorger en broodwinner, maar waarin toch zoveel mogelijk de verantwoordelijkheid wordt gedeeld. Het is dan ook zonder meer begrijpelijk, dat een zeemannsvrouw de terugkomst van haar echtgenoot ook ervaart als een tijdelijke verzuim van haar vrijheid: de verantwoordelijkheid kan weer worden gedeeld.

Ik heb bewondering voor diegenen die, wanneer hun echtgenoot wordt gepensioneerd, er in slagen weer een zeker evenwicht in hun dagelijks bestaan te brengen. Dit niet alleen gezien vanuit het standpunt van de vrouw, die eigen baasje is geweest tijdens de vaartijd van haar echtgenoot, maar ook vanuit dat van de man, die altijd eigen Baas met een hoofdletter is geweest. Twee kapiteins op één schip gaat niet, zeker niet op een klein bootje.

In feite zou je je, wanneer je echtgenoot wordt gepensioneerd, al een tijdje tevoren samen met hem moeten bezinnen over de volgende punten:

— wat doen wij met datgene wat wij van elkaar als negatief ervaren?

— Welke hobbies hebben wij, ieder van ons?

— Welke gemeenschappelijke liefhebberijen zijn er?

Wanneer wij datgene wat wij van elkaar minder aangenaam vinden in de roes van het verlof wegstoppen, dan konden wij later wel eens een teleurstelling te verwerken krijgen die, in het ergste geval, zelfs tot een breuk zou kunnen leiden. Als je daarover zo zit te filosoferen, is het erg boeiend eens na te gaan hoe de man-vrouw-verhouding in andere culturen eigenlijk is. Nemen wij als voorbeeld de bewo-

ners van de Tobriand-eilanden. Hier vult de man niet de voorraadschuur van zijn vrouw, maar die van zijn zuster. Of de gewoonte op het eiland Mentawai, waar de man in het huisgezin van zijn vader werkt tot zijn eigen, heimelijk verwekte kinderen oud genoeg zijn om voor hem te werken. En dan die Afrikaanse stam, waar vader de kwaaië pier is. Men bidt er niet tot „Onze Vader", maar tot „Onze Oom". Dan hebben wij het nog niet eens over die culturen, waar de vrouw niet meetelt en slechts een onderdeel is van de bezittingen van de man. Het zou te ver voeren er verder op door te gaan, maar het lezen over dergelijke zaken verrijkt wel je eigen bestaan. Het maakt je ook bewust van wat je hebt. Ook wanneer je echtgenoot eens wat langer blijft varen, om welke reden dan ook.

Mevr. J. B. Muysson-Derksen.

# Vlootpersonalia

periode van 16 december 1973 tot en met 15 januari 1974

## Gehuwd:

- 20.12: J. P. Versluys, 5e wtk., en mej. H. Eering;  
 21.12: C. G. Volmer, 5e wtk., met mej. N. Kostermans;  
 21.12: J. Verhagen, 5e wtk., met mej. M. Suurbiers;  
 21.12: J. M. Grimme, 3e wtk., met mej. I. Hamelers;  
 21.12: T. A. Pals, gezagv., met mej. M. J. Nugteren;  
 24.12: L. A. C. M. van der Bruggen, 4e stm., met mej. M. L. P. van Esser;  
 28.12: Th. H. van Leeuwen, 4e wtk., met mej. L. Paul.

## Geboren:

- 30.10: Niels, zoon van C. M. Honig, 2e stm., en mevr. T. H. M. Honig-Dankers;  
 23.12: Jan Geert Adriaan, zoon van P. A. Ankerman, 2e wtk., en mevr. J. A. Ankerman-Lazonder;  
 24.12: Merlijn, dochter van F. B. Visser, 3e stm., en mevr. J. M. Visser-Slaman;  
 30.12: Joylanda, dochter van C. Haas, 1e stm., en mevr. G. M. Haas-Smit;  
 1. 1: Stephan, zoon van J. H. Burger, 3e wtk., en mevr. G. E. Burger-Volker;  
 2. 1: Emma Louise, dochter van J. B. Krijnen, 3e wtk., en mevr. B. Krijnen-Parry;  
 6. 1: Anne Marieke, dochter van G. J. Knol, 2e stm., en mevr. K. J. Knol-de Vries.

## Overleden:

3. 1: Judith, dochter van P. A. van Rosmalen, 11.wtk., en mevr. G. J. van Rosmalen-Vergouwe.

## Aflossingen:

- gezagv.: W. T. Spier, J. W. M. Vollebregt, K. Prins, B. R. Teuben, G. Heising, J. Verhoeven, H. E. Glansbeek;

## Kinderbijslagen

In verband met de aanpassing aan het gestegen loonpeil, zijn met ingang van 1 januari 1974 de kinderbijslagbedragen als volgt verhoogd:

	per kwartaal	
	nieuwe bedrag	oude bedrag
1e kind (bedrag is bevroren)	f 164,58	f 164,58
2e en 3e kind	f 219,18	f 205,92
4e en 5e kind	f 292,50	f 274,56
6e en 7e kind	f 323,70	f 303,42
8e en volgende kinderen	f 358,02	f 336,18

Deze verhoogde bedragen zullen wat betreft het vlootpersoneel in de loop van april 1974 worden uitbetaald.

In de periode van 16 december 1973 t.m. 15 januari 1974 verschenen de volgende

## Vlootcirculaires

No.	Datum	Onderwerp
888	17.12.73	Havenkosten eigenaars
889	19.12.73	Radiologische apparatuur
890	27.12.73	Gegevens ladingleidingsysteem Corr.serie No. 1
890a	2. 1.74	Gegevens ladingleidingsysteem
891	2. 1.74	Sociale Verzekeringswetten Bedrijfspensioenfonds voor de koopvaardij. Voedinggeld
892	4. 1.74	Maandelijks Tankschoonmaak- en veiligheidsrapportages
893	7. 1.74	Sociale Verzekeringen
894	8. 1.74	Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij
895	9. 1.74	Port performance — kosten per dag
896	14. 1.74	Laadsnelheden
897	15. 1.74	Takenboek leerling-werktuigkundigen

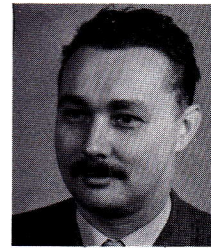
- 1e stl.: P. C. Rakké, H. N. A. Snel, H. Steenstra, J. S. Schregardus, W. Bosma, J. B. P. Imming, H. Wijnberg, P. R. Brunet de Rochebrune, H. G. Willemsen, M. Hus, T. van Heuveln;  
 2e stl.: M. Groothuis, R. G. de Haan, B. Koppe, R. Agema, W. van der Graaff, R. J. J. F. Zeegers, J. F. Casimiri;  
 3e stl.: P. A. Janssen, J. H. Schurink, A. P. Margadant, R. A. de Boer, J. J. Honders, H. de Vos, J. D. van der Linde, F. B. Visser, J. M. E. Korteweg, J. K. Terpstra, G. van Seters, W. Holwerda, J. M. B. van Kessel, R. A. Sweetnam, P. H. Teunissen;  
 4e stl.: C. K. Vermeulen, B. G. ten Cate, W. A. van Essen;  
 radio-off.: J. H. van Mechelen, L. de Groot, A. D. Sinjorgo, H. W. Snip, B. Woordes, P. A. van Room, M. M. Spanjersberg, M. Platschorre, J. J. A. van der Zee;  
 hfd.wtk.: C. H. J. van Dijk, W. van Kemp, R. D. Kuil, W. C. van Megen, P. J. de Lange, N. W. Groen, H. W. Bosman, J. L. 't Mannetje;  
 2e wtk.: M. de Wit, C. Hemmer, J. W. van der Plas, G. G. Wolsink, R. Ouwehand, G. J. Leussink, S. J. Punt;  
 3e wtk.: K. Elshout, T. P. M. Westhuis, C. G. van der Zwet, W. A. Smallegange, J. B. H. de Glopper, J. P. G. A. Plantinga, R. J. Bosman, J. T. Clements;  
 4e wtk.: P. G. Venema, A. P. van der Schagt, C. J. L. Jordan, L. J. Stam, C. F. Wiessner, F. van den Boogaard, C. Oppelaar, H. Waitz, D. C. de Jong, D. Zwierenberg, R. M. van Ham, J. E. Buitendijk, J. C. Spijkerman;  
 5e wtk.: P. Lautenbach, R. L. Rader, A. W. Ros, P. B. Rensen, G. Dekker, J. C. van Beinum, A. M. Vink, J. H. L. Baris, A. J. Ruikes, L. J. Criens, T. J. R. Eggink, E. J. Kolet, F. M. van der Straten, J. H. A. Schulten, G. van Berghem, J. H. Maneschijn, T. van de Ruit, J. Teule, C. P. den Heyer, A. Verschoor, C. J. M. van Meer, A. R. de Wilde, D. L. Elsman;  
 sch.voorman: A. L. H. Botinga, D. C. Kommers, J. M. Wigleaven, W. van Dongen;  
 sch.vakman I: L. v. d. Velden, A. W. Jansen;  
 wnd. sch.vakman I: P. v. d. Toorn;  
 sch.vakman II: G. Jonkman, F. A. B. Minderhoud, C. R. Munz;  
 sch.gezel a/w: P. N. E. Hermans, G. A. Bleikslot, C. T. M. Santbergen, M. W. B. Kitzten, D. Rovers, B. Leegwater, D. Bergen, M. A. van Dijk, R. de Groot, E. B. de Niet, F. G. M. van Kleef, H. Hendriks, W. Pronk, G. Buys, L. Neeleman, F. L. Brocx, S. W. de Boer, L. A. Douma, B. Benjamins, D. A. Emanuels, A. van Sloten, H. J. F. Stoffers, A. te Brinke, A. A. Tielenburg, C. Cammenga, W. Stremme, B. A. Amstelveen, P. J. M. van Dillen, P. de Wit, P. P. Corver;  
 aank. sch.gezel a/w: L. H. M. Konings;  
 hoofd voeding: A. Brugmans, C. v. d. Waal, C. F. v. d. Ende;  
 wnd. hoofd voeding: J. S. W. Martens;  
 aank.kok: T. M. Vloo, G. H. H. Lammers;  
 sch.kok: C. J. L. v. d. Linde;  
 hoofd bediende: H. Domselaar, L. A. van Zunderen, D. J. Bakker, D. Seip;  
 bediende: C. J. de Graaf, H. J. Denies, G. C. Pfenning;  
 bediende (a/d): D. E. Hertig, P. J. Gijse, J. E. A. Collard, A. B. Romen;  
 jongen a/w: S. R. Veenema, F. B. B. Bodelier, F. M. E. v. d. Berg, J. R. Timmers;  
 koksmat: G. P. M. Kraanen, C. A. Breederland, A. J. J. P. Advocaat.

## Tewerkstellingen en overplaatsingen:

- m.s. ABIDA: gezagv. J. van der Velden, 1e stm. J. Mieras, 3e stm. A. A. F. van der Markt, 3e wtk. C. Loman;  
 m.s. ACILA: 4e stm. M. Lokker, hfd.wtk. J. W. van Wegen;  
 m.s. ACMAEA: wnd. 2e stm. J. van Ruiven, 5e wtk. H. J. Koopman;  
 m.s. ACTEON: wnd. 1e stm. F. F. Ates;  
 s.s. ARCA: 4e stm. A. H. den Breems, hfd.wtk. F. van Dalen, 5e wtk. H. A. J. Kiljan, 5e wtk. T. J. van het Kaar, radio-off. W. Visser;  
 s.s. ATYS: 5e wtk. P. A. G. van der Meer;  
 m.s. CAMITIA: wnd. 2e stm. J. P. J. M. Cobelens;  
 s.s. CAPILUNA: 1e stm. J. M. Huygens, 3e stm. A. B. Tuyl, hfd.wtk. J. Tekelenburg, 4e wtk. R. A. M. Haffert, sch.gezel a/w I. van Spaandonck, hoofd bediende A. J. J. Ceelen;  
 s.s. CAPISTERIA: 3e stm. A. L. M. van Dun, hfd.wtk. J. de Jong, 2e wtk. J. Hensbroek, 4e wtk. M. F. Stoltink;  
 s.s. CAPULONIX: hfd.wtk. J. H. Veen, 5e wtk. M. Klein Jr., sch.voorman I. Dijk, hoofd bediende F. G. Olde-Wolbers;  
 m.s. CINULIA: hfd.wtk. C. H. de Koning;  
 m.s. CRANIA: hfd.wtk. J. J. Binkhorst, 2<sup>o</sup> man. G. Gago Costas;  
 m.s. DALLIA: 4e wtk. E. Pesschier, 5e wtk. R. J. van Kuyk, 5e wtk. E. K. G. Schiefer, radio-off. E. van den Dobbelsesteen, hoofd voeding E. H. Hoeboer;  
 m.s. DAPHNE: wnd. 3e stm. B. Crum, 4e wtk. A. J. de Waal, 5e wtk. W. van der Plas, sch.gezel a/w H. J. Mondria, G. van Hest, E. M.

- Meyer, aank.kok F. W. Smolenaars, bediende (a/d) L. de Kramer;  
**m.s. DIADEMA:** 2e stm. J. B. Krul, 4e wtk. P. Dekkers, 5e wtk. J. A. Geerdinck;  
**m.s. DILOMA:** sch.voorman Ph. de Vries;  
**m.s. DIONE:** wnd. 3e stm. T. Kik, 2° man. I. Parada Garrido;  
**m.s. DOSINA:** 3e stm. M. J. van Loozen, radio-off. A. W. C. Wouterson, sch.vakman II G. P. H. M. Kuypers, sch.gezel a/w A. Bravenboer, A. A. Pol, E. P. Aponno, G. H. de Visser, hoofd voeding J. H. A. J. Orië, bediende P. J. Witteveen;  
**s.s. KABYLIA:** wnd. 3e stm. P. J. van den Driest, hoofd voeding H. Scharloo;  
**s.s. KALYDON:** 2e wtk. W. J. M. Braeken, wnd. 4e wtk. N. Z. van der Zwan;  
**s.s. KARA:** gezagv. W. Croes, 4e stm. M. B. Kwakkelstein, 5e wtk. J. L. M. Peeters;  
**s.s. KATELYSIA:** 4e stm. J. Jongeneel;  
**s.s. KELLETIA:** 1e stm. M. de Graaf, 3e stm. R. van der Voort, 4e stm. M. W. Vermeiden, 5e wtk. H. M. Zwanenburg, ass.wtk. C. B. van het Maalpad;  
**s.s. KERMIA:** 1e stm. F. W. van Oerle, 4e stm. H. J. Koolstra, hfd.wtk. G. J. Visscher, wnd. 2e wtk. W. Verhagen, 3e wtk. G. Pos, 5e wtk. H. M. D. Thesingh, 5e wtk. D. E. F. Bernardus;  
**s.s. KHASIELLA:** 2e wtk. J. B. van Haaster, 4e wtk. R. A. de Lijster, radio-off. J. Gerritsen;  
**s.s. KOPIONELLA:** 3e stm. J. A. P. Donks, 2e wtk. H. Kuyper, 3e wtk. H. J. Lammertink, 5e wtk. R. Koudstaal;  
**s.s. KORATIA:** 3e wtk. B. P. Droogendijk;  
**s.s. KOROVINA:** 3e stm. H. de Roo, 3e wtk. H. Nijhof, 4e wtk. J. La-beur, 5e wtk. C. W. H. van den Heuvel, 5e wtk. G. A. van Niel;  
**s.s. KOSICIA:** 1e stm. A. C. Weide, wnd. 2e stm. M. van der Heiden, wnd. 3e stm. R. F. Mesker, 2e wtk. J. W. van Putten, radio-off. G. J. Wevers;  
**s.s. KRYPTOS:** wnd. 1e stm. A. J. de Kraker, 4e stm. H. A. Kamsteeg, ass. wtk. K. J. Kuyper;  
**s.s. KYLIX:** 1e stm. J. Bosman, II.stm. H. J. P. M. Heetkamp, 3e wtk. J. J. Timmers, radio-off. R. Grootes;  
**s.s. LOVELLIA:** 4e stm. A. P. Kruidenberg, sch.voorman H. C. den Daas, sch.vakman I L. de Cock, E. J. H. van Arcken, sch.gezel a/w M. J. W. A. Schuurs, G. Z. Spaans, H. de Vries, J. Bovenkerk, W. G. Metz, J. C. A. Feller, hoofd voeding F. Tüllmann, sch.kok G. J. C. de Deugd, hoofd bediende L. de Vos, bediende D. F. Wendersteyt, H. Moes, bediende (a/d) L. T. A. C. Roodakker, koksmat A. R. Welvering, jongen a/w J. H. Geelen;  
**s.s. MACOMA:** 1e stm. P. M. de Graaf, 5e wtk. L. P. Lucking, sch.gezel a/w G. van Osselen, sch.gezel a/w T. Spoelstra, aank. sch.gezel a/w C. v. d. Wäl, aank. kok C. v. d. Hoek;  
**s.s. METULA:** 4e stm. L. A. C. M. van der Bruggen, hfd.wtk. F. in 't Veld, 5e wtk. S. van der Meulen, sch.vakman I L. A. T. Blankemeyer, sch.gezel a/w W. L. Rijsewijk, L. C. Remmelzwaal, J. G. Klein-Heseling, J. Karskens, H. A. Tevreden, J. H. L. Nahapiet, G. N. Hartman,

## Aangesteld



**C. H. de Koning**  
 op 9.10.73 aangesteld  
 als  
 hoofdwerktuigkundige  
 en op 22.12.1973  
 tewerkgesteld aan  
 boord m.s. „Cinulia”



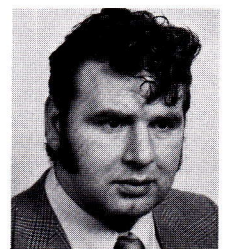
**J. de Jong**  
 op 14.10.1973  
 aangesteld als  
 hoofdwerktuigkundige  
 en op 27.12.1973  
 tewerkgesteld aan  
 boord s.s. "Capisteria"

## Onze vlootjubilaris



**K. G. J. Schefferlie**  
 sch.gezel a/w  
 per 19.12.73

## In dienst getreden vlootpersoneel



**J. M. M. Koks**  
 sch.kok  
 per 22.12.73

## In memoriam



Op 2 januari 1974, varende ter hoogte van Mosselbaai (Zuid-Afrika), werd om circa 15.00 uur aan boord van de „Macoma" gemeld, dat bediende G. A. Mathijssen overboord was gevallen. Onmiddellijk werden alle nodige maatregelen getroffen en reddingboeien overboord geworpen. Ondanks de ruwe zee kon zodanig worden gemanoeuvreed, dat het schip weer ter plaatse van de reddingboeien kwam. Echter, deze waren leeg. Aan de zoekactie werd inmiddels door nog drie andere schepen deelgenomen. Het zoeken werd voortgezet tot het invallen der duisternis. Toen echter alle pogingen vruchteloos waren gebleken, moest met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid worden aangenomen, dat de heer G. A. Mathijssen door verdrinking om het leven was gekomen. Hij bereikte de leeftijd van 36 jaar.

Onze gedachten gaan uit naar zijn twee nog zo jonge kinderen en allen die hem dierbaar waren. Wij wensen hun de kracht toe, dit grote verlies met berusting te kunnen dragen.

- K. G. J. Schefferlie, aank. sch.gezel a/w R. R. Simons, hoofd voeding H. G. Morsink, bediende (a/d) P. Koks;  
**m.s. NISO:** II.stm. M. L. A. Wouters, 5e wtk. G. J. Afink, capataz E. Santos Avilleira, man.esp. J. Castro Romero, 2° man. E. Alvarez Soto, M. Caride Garcia, mar.int. D. Bouza Alonso, M. Carneiro Marquez, J. C. Chamorro Troncoso, S. Cuadrado del Castillo, J. Guisande Martinez, J. M. Lage Muiños, A. Loureiro Gonzalez, F. Otero Lago, 2° mar. int. F. Alonso Alvarez, M. Santome Cañedo, coc. A. Gonzelez Vidal, cam. J. M. Alonso Alvarez, A. Amorin Fernandez, B. A. Otero Requejo, cam (trip) E. Rey Vidal;  
**s.s. ONDINA:** gezagv. J. W. Sterringa, 3e stm. M. Kruyshaar, 3e wtk. F. A. M. Vergroesen, hoofd voeding J. P. Daudey;  
**s.s. ONOBA:** 1e stm. G. Verbrugh, 2e wtk. J. C. Ganzinga, radio-off. J. van der Eyk;  
**s.s. PATRO:** gezagv. A. Boddé;  
**s.s. PHILIDORA:** wnd. 2e stm. C. D. Kromhout, 4e wtk. H. J. Geurts, radio-off. J. A. Griffioen, sch.voorman A. de Kuyper, sch.vakman I/W J. Doolaar, sch.gezel a/w P. C. Breusers, F. A. W. Huppertz, J. A. Klarholz, W. J. Evers, aank. sch.gezel a/w W. J. A. Borsboom, F.I.T. The, hoofd bediende F. P. Lommerse, bediende (a/d) L. H. Hermans;  
**s.s. PHILINE:** 2e stm. A. G. Kroon, sch.voorman L. van Wieren, J. C. van Willigen, sch.vakman II M. A. G. Paardekooper, sch.gezel a/w P. E. Oosterhof, P. C. Groen, J. Buurman, J. Visser, D. Hogeveen, M. Meeuw, R. W. A. Geurts, F. Groenland, aank. sch.gezel a/w A. Valke-neer, J. Hendriks, hoofd bediende M. te Hennepe, sch.kok J. M. M. Koks, bediende G. Doyer, E. M. Embregts, bediende (a/d) J. G. Hette-ma;  
**s.s. PHILIPPIA:** 3e wtk. J. D. Compriet, sch.vakman II R. Croese;  
**s.s. SEPIA:** 5e wtk. S. J. F. 't Hooft, 5e wtk. R. Romijn Jr.;  
**s.s. VASUM:** 2e stm. J. I. Boon, wnd. 3e stm. D. Dankkaart, 5e wtk. J. J. Ceelen;  
**s.s. VIANA:** gezagv. H. Barth, 3e stm. J. Ricken, 2e wtk. J. Zijp, 4e wtk. P. A. van Schuppen, radio-off. H. P. M. van Toren;  
**s.s. VIVIPARA:** wnd. 1e stm. G. L. A. Martens, hoofd voeding A. G. Freeth;

s.s. **VLIELAND**: gezagv. N. H. van der Heiden, 3e stm. R. Zitter, 4e stm. E. Hietbrink, 2e wtk. E. E. Kreune, 5e wtk. J. C. Stek;  
s.s. **ZAFRA**: gezagv. W. Welbie, wnd. 3e wtk. E. P. R. van Zelst.

**Uit dienst getreden vlootpersoneel:**

3e stm.: R. Lawerman, J. H. G. Herbergs;  
4e stm.: S. J. P. Lyczak;  
II.stm.: M. A. Kraft van Ermel;  
3e wtk.: D. van Dongen, W. A. Smallegange;  
4e wtk.: D. A. Gunst, F. G. Museler;  
5e wtk.: H. J. de Gooijert, P. J. Zwartelé;  
hoofd voeding: W. F. Knoester.

**Terug van tijdelijke tewerkstelling „Shell Tankers U.K. Ltd.”:**

1e stm.: L. A. Veer (m.s. Naticina”);

**Terug van tijdelijke tewerkstelling „Shell Eastern Petroleum Ltd.” te Singapore:**

1e stm.: F. W. van Oerle.

**Terug van militaire dienst:**

4e stm.: A. J. M. van Kemenade.

**Aangesteld als:**

gezagv.: B. R. Teuben;  
1e stm.: W. C. Padmos;  
2e stm.: R. Hagen, P. G. van der Horst, R. de Bordes, C. P. van Goethem, R. G. de Haan, J. Korving;  
3e stm.: R. A. J. van Vugt, M. J. van Loozen, P. J. J. M. Verspeek, P. A. Janssen, P. G. van der Laag, J. D. van der Linde, R. P. Regout, W. Holwerda, A. A. F. van der Markt, J. J. Honders, R. P. le Coultre, J. de Nes, R. C. Pabbruwee, J. Ricken, J. A. P. Donks;  
4e stm.: H. A. Kamsteeg, J. Jongeneel, E. Hietbrink, A. P. Kruidenberg, M. Lokker, P. H. A. M. Kasius;  
2e wtk.: A. Sloot, D. Smit;  
3e wtk.: R. Lenz, J. W. van Velze, W. B. Grund, R. Bos, K. Elshout, J. P. G. A. Plantinga, J. W. Goëtjes, J. Boon, J. Qualm, A. M. P. B. Fluitsma, J. V. W. M. Daniëls, F. Blok, J. Hofkamp;  
4e wtk.: M. Kik, P. C. IJdel, F. H. de Jong, M. F. Stoltink, H. Koster, A. B. G. Biesheuvel, A. R. de Wilde, H. van Hall;  
5e wtk.: H. M. D. Thesingh, R. J. van Kuyk, M. Klein Jr., H. M. Zwanenburg, P. A. G. van der Meer, J. L. M. Peeters, R. Koudstaal, J. A. Geerdinck, T. J. van het Kaar, R. Romijn Jr., H. A. J. Kiljan.

**Behaalde diploma's:**

1e stuurman G.H.V.-th: J. G. Wientjes;  
2e stuurman G.H.V.: A. L. M. van Dun, J. Boonstra, I. W. A. van Thienen;  
2e stuurman G.H.V.-th: A. J. W. Rommes, J. van Rooyen;  
3e stuurman G.H.V.: J. Jongeneel, E. Hietbrink, H. A. Kamsteeg, A. P. Kruidenberg, M. Lokker, P. H. A. M. Kasius;  
„B”: J. H. Burger, W. Verhagen;  
„A/B-th.”: H. M. D. Thesingh, R. J. van Kuyk, M. Klein Jr., H. M. Zwanenburg, P. A. G. van der Meer, J. L. M. Peeters, R. Koudstaal, J. A. Geerdinck, R. Romijn Jr., T. J. van het Kaar;  
„A”: P. H. Rebel;  
„MVD”: H. A. J. Kiljan.



## Bruidspaar van de maand

Een volkomen ontspannen bruidspaar van de maand, dat mögen wij wel zeggen van 4e werktuigkundige Th. H. van Leeuwen en zijn bruid, mej. L. Paul. En dat wij dit zo boud durven te beweren wordt gestaafd door hetgeen de bruidegom aan het doen was op het moment dat de trouwauto voor de deur stopte: de laatste stukjes leggen van een puzzel waaraan hij al dagen bezig was geweest.

Nota bene, legpuzzelen op je trouwdag! Maar goed, de 28e december verliep overigens smetteloos. En in het stadhuis in Zevenaar beloofden ze elkaar trouw, waarmede de redactie dit nieuwe echtpaar van harte gelukwens.

## Tussen schip en ka

dertiende jaargang no. 6 — februari 1974

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

**Redactiecommissie:**

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

**Administratie:**

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

## Onze wal-jubilarissen



25



C. W. de Boer  
sectie DFF/1  
1949-1.1-1974



C. van Steensel  
sectie DFF/2  
1949-1.1-1974

## Mutaties walpersoneel

in de periode 11.12.73 t.m. 10.1.74

**Uit Dienst**

1.1.: Mej. E. M. Annegarn — DFP/3 (pensioen).

