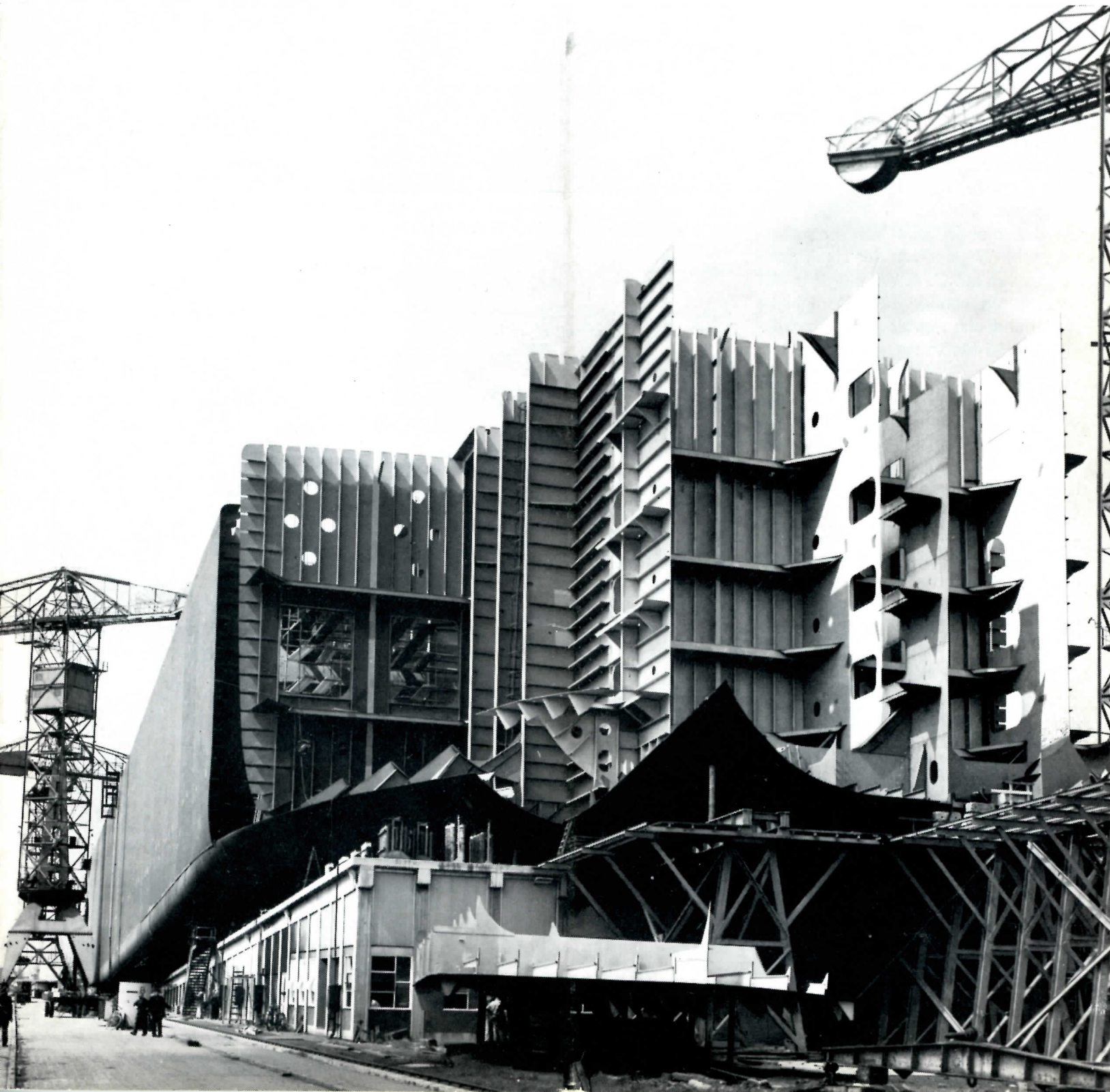


TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.

J U N I 1 9 6 7



MEVROUW WAGNER BEZOCHT HAAR DOPELING „DAPHNE”

Na de doop en overname te Stavanger in oktober van het vorig jaar, kwam het m.s. „Daphne” op 8 mei jl. voor het eerst in Nederland, en wel in Europoort.

De doopmoeder van het schip, mevrouw M. Wagner-van der Heul, echtgenote van mr. G. A. Wagner, één der Directeuren van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, maakte hiervan gebruik om — in gezelschap van onze Directeur, de heer D. Rodenburg — een bezoek aan haar dopeling te brengen. Bij die gelegenheid bood zij aan de gezagvoerder van de „Daphne”, kapitein L. H. de Vries, en diens voorganger en tevens aflosser, kapitein S. J. de Geus, een bijzonder boekwerk aan, namelijk een atlas met de prachtige oude zeekaarten van Blaeu, dat zij met grote dankbaarheid voor de bibliotheek van het schip aanvaardden.

BIJ DE VOORPLAAT

Het m.s. „Neverita” — bouwno. NDSM/501 — in aanbouw. De foto werd gemaakt in mei jl. door G. Eversteyn - B.I.P.M., Den Haag.

Op de pagina's 8 en 9 vindt u nadere bijzonderheden omtrent de indeling van de machinekamer van de „Neverita”.



Op bovenstaande foto: het moment van de aanbieder; in het midden: de echtgenote van kapitein De Vries, mevrouw A. M. G. de Vries-From.

De onderstaande foto werd genomen terwijl mevrouw Wagner, geflankeerd door de beide gezagvoerders, haar geschenk signeerde.

Foto's: Fotobureau C. Kramer, Rotterdam



C.N.O.O.K.S.-PRIJZEN VOOR LEERLINGEN

Het bestuur van de „Club van Nederlandse Oud-gezagvoerders en Oud-hoofdwerktuigkundigen van de Koninklijke/Shell” heeft besloten om een tweetal prijzen beschikbaar te stellen voor de beste leerlingen van dek- en werktuigkundige dienst die in de periode 1965/1966 hun jaar vaartijd aan boord van onze schepen hebben behaald.

Het heeft geruime tijd geduurd alvorens alle benodigde gegevens waren ontvangen en toen de gelukkigen bekend waren moest een geschikte gelegenheid worden afgewacht om de prijzen uit te reiken. Aangezien echter de betrokken 5e werktuigkundige M. van der Meulen, die momenteel op het s.s. „Atys” dienst doet, in verband met het behalen van vaartijd voor het A-diploma voorlopig niet naar Nederland zal terugkeren en de andere winnaar, 4e stuurman P. Hartog, met verlof was, werd besloten de prijsuitreiking niet langer uit te stellen.

Op 2 mei werd stuurman Hartog ten kantore door de heer Van den Belt ontvangen en overhandigde onze oud-gezagvoerder J. A. Stoppelsteen, voorzitter van de C.N.O.O.K.S., hem de prijs (een „Mont Blanc”-set, vulpen, vulpotlood en ballpoint). Hij vestigde er hierbij de aandacht op dat het streven van de Club er onder

andere op gericht is de band tussen de nieuw-aangenomen officieren van de vloot en degenen die de dienst van de Maatschappij met pensioen hebben verlaten te verstevigen en te laten voortbestaan. Het bestuur heeft gemeend dit mede te kunnen bevorderen door de stuurmansleerling en de leerling-werktuigkundige die door de Maatschappij ieder jaar als beste worden aangewezen, een nuttig aandelen aan te bieden. Tenslotte hoopte hij dat stuurman Hartog veel nut en plezier van het geschenk mag hebben alvorens de pensioengerechtigde leeftijd te bereiken en lid te worden van de Club.

De heer Van den Belt complimenteerde de prijswinnaar daarna met het door hem behaalde resultaat en sprak zijn waardeering uit voor het initiatief van het C.N.O.O.K.S.-bestuur om deze prijzen beschikbaar te stellen, temeer daar het in het voornemen ligt hier een jaarlijks weerkerende gebeurtenis van te maken.

De aanwezigen bleven vervolgens nog enige tijd onder het genot van een „goed glas” bijeen, waarna de heren Stoppelsteen en Kruysmulder namens het Clubbestuur aan stuurman Hartog een lunch aanboden. Dat het ophalen van een reeks „oude herinneringen” — waarmee reeds een aanvang was gemaakt — tijdens de



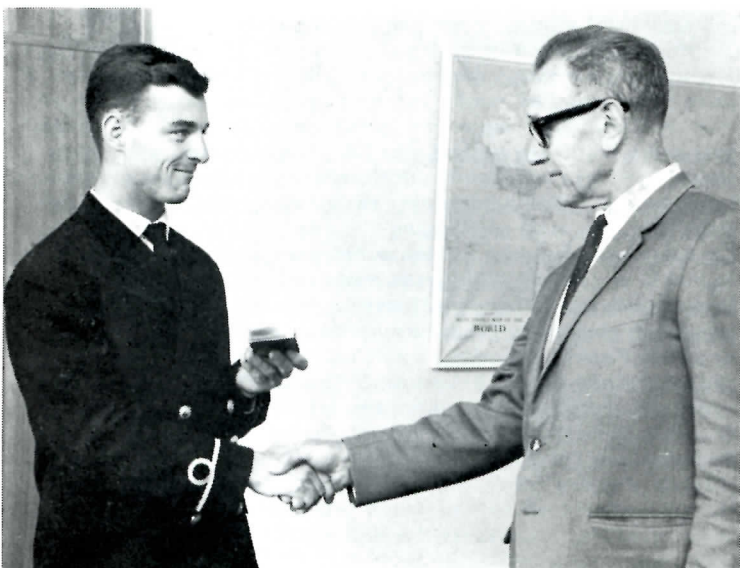
De andere winnaar, 5e wtk. M. van der Meulen, die bij de prijsuitreiking niet aanwezig kon zijn.

maaltijd nog is voortgezet, behoeft niet te worden betwijfeld.

Jammer dat 5e werktuigkundige Van der Meulen bij deze prijsuitreiking — waaraan voor deze eerste maal een extra feestelijk tintje was gegeven — niet aanwezig kon zijn. De door hem behaalde prijs zal te zijner tijd worden overhandigd.

De eerste uitreiking van een C.N.O.O.K.S.-prijs. Links: de gelukkige winnaar, onze vierde stuurman P. Hartog; rechts: de voorzitter van de C.N.O.O.K.S., onze oud-gezagvoerder J. A. Stoppelsteen.

Foto's: Fotobureau C. Kramer, Rotterdam



Na de prijsuitreiking werd bovenstaande foto gemaakt. V.l.n.r. de heren L. F. van den Belt - DFP, W. B. Kruysmulder - secretaris/penningmeester C.N.O.O.K.S., P. Hartog - 4e stuurman, G. H. van Leeuwen - DFP/11, J. A. Stoppelsteen - oud-gezagvoerder en voorzitter C.N.O.O.K.S., A. H. W. Karelse - DFP/1.



DE ROTTERDAMSE OLIE-INDUSTRIE EN DE NEDERLANDSE DYNAMIEK VERVOLG

Voordracht gehouden voor het Departement Rotterdam van de Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel, op 21 april 1967 door mr. A. D. Vas Nunes, Directeur Shell Nederland N.V.

De Nederlandse dynamiek

Ik heb het zwaartepunt van het eerste deel van mijn betoog gelegd bij de chemie als wonderkind van de olie-industrie; ik had ook nog kunnen ingaan op allerlei andere toeleveringsactiviteiten, die het conglomeratie-effect ook stimuleren zoals scheepsbouw en -reparatie, tank cleaning, opslag, enz., maar ik wil liever uw aandacht vragen voor iets anders.

In de titel van mijn voordracht noemde ik ook „de Nederlandse dynamiek”.

Wij hebben hier nu in het havengebied van Rotterdam wel een enorm en nog steeds groeiend arsenaal staan dat welvaart produceert, maar wij moeten ook zorgen dat dit arsenaal up-to-date blijft.

De techniek staat namelijk niet stil. Dat heeft zij nooit gedaan: het zeilschip van 1700 was beter dan dat van 1600 en de geneeskunde van 1914 vooruit op die van 1815. Ik heb mij in Amerika eens het verhaal laten vertellen van een laat-negentiende-eeuwse miljonair uit Boston die een vermogen had verdiend met zijn exploitatie van elektrische trams en die zo onder de indruk was van deze verbetering ten opzichte van de toen algemeen gangbare paardentrams, dat hij in de trustakte waarmee hij zijn vermogen wilde beschermen tegen verkwisting door zijn nakomelingen, de bepaling liet opnemen, dat dit vermogen nimmer anders zou mogen worden belegd dan in aandelen in tramwegen.

Ik heb mij er bij laten vertellen, dat een van zijn nakomelingen bij ons werkt als pompstationbediende, om de auto's te vullen die de trams sinds jaren vervangen hebben. Voor de authenticiteit van dit laatste kan ik niet instaan, maar het verhaal is een typisch voorbeeld van de dwaasheid om te denken, dat een winstgevendende negotie vanzelf blijft doorlopen en niet zou worden verdrongen door nieuwe technieken, tenzij men zelf voortdurend mee vernieuwt.

Over elke industrie hangt de „shadow of obsolescence”, de „schaduw der veroudering”. En het opvallende is, dat die schaduw steeds sneller de achterblijvers opslokt. Het stoomschip deed er bijna een eeuw over om het zeilschip van de oceaan te verdringen, maar de dieselmotor verdrong de stoommachine in een jaar of dertig. De huisbrandolie verdrong de steenkolen in onze woningen in een jaar of vijftien, maar het aardgas is al weer begonnen aan de verdringing van de olie en het tempo der veroudering wordt steeds sneller, o.a. door het steeds veelvoudiger gebruik van computers, waarmee het uitwerken van de nieuwe vindingen zoveel sneller gaat en de reeds verzamelde kennis zoveel sneller kan worden afgetast.

Bij een van onze chemische bedrijven, ergens buiten Nederland, werd in 1959 een nafta-kraker gebouwd van 22.000 ton capaciteit per jaar, voor de fabricage van etheen waaruit o.a. plastic-folie wordt gemaakt. Twee jaar later verrees daarnaast kraker no. 2 van 66.000 ton en in 1965 kraker no. 3 voor 110.000 ton. In dat zelfde jaar begon men aan de planning voor kraker no. 4 van 200.000 ton en besloot sindsdien om de krakers no. 1 en 2 maar te sluiten als zijnde uit de tijd. Aan de apparatuur mankeerde niets, ze waren bij wijze van spreken nog gloednieuw en ze hadden bij normaal onderhoud nog vele jaren meegekund, maar ze waren eenvoudig verouderd, niet alleen omdat ze te klein waren geworden en dus alleen daarom al te duur produceerden, maar ook omdat de technologie die erin werd toegepast achterhaald was door nieuwere en betere methoden.

Dit voorbeeld moge een van de krassere zijn, het is niettemin een waarschuwing hoe snel de technologische ontwikkeling tegenwoordig kan gaan en hoezeer wij moeten oppassen om die Bostonse miljonair niet achterna te gaan.

Hiervoor is echter nodig een geestesgesteldheid, die voortdurend op vernieuwing uit is en die vernieuwing niet alleen invoert wanneer zij zich aandient, maar daar zelf ook actief naar speurt en die niet aarzelt een deel van de heden behaalde resultaten in dat speurwerk te investeren terwille van de vernieuwingen van morgen.

Europa en de V.S.

Er is de laatste tijd nogal veel gesproken en geschreven over de zgn. „technological gap” tussen Europa en de V.S., de „vernieuwingskloof”. Men hoort ontkennen, dat Europa technisch achter zou zijn bij de V.S., maar dat is m.i. een kwestie van definities; het zal wel juist zijn indien men uitsluitend kijkt naar de fundamentele kennis, naar de geleerdheid ten aanzien van de fenomenen. Onze knappe koppen zijn heus niet minder goed dan de Amerikaanse.

Maar waarin wij in Europa wel falen is de ontwikkeling van die fundamentele ideeën tot wat men noemt „marketable technology”. Wij zien vaak hoe Europeanen de oorspronkelijke uitvindingen deden, maar dat de praktische uitwerking, die uiteindelijk leidt tot een verkoopbaar produkt, uit Amerika komt — dikwijls met behulp van aangetrokken Europese krachten.

Daimler vervaardigde in Duitsland al omstreeks 1885 het eerste motorvoertuig dat op benzine liep, maar Henri Ford en andere Amerikanen waren er voor nodig om de „marketable technology” toe te voegen en er een rendabel massaproduct van te maken.

Het waren Europeanen als Einstein, Niels Bohr en Rutherford die de grondslagen voor de atoomsplitsing legden, maar pas in de Verenigde Staten kwam het tot praktische toepassing. Dat de eerste toepassing destructief in plaats van constructief is geweest, doet hier niet ter zake; zo is het ook gegaan met conventionele explosieven, met het vliegtuig en met andere vindingen, die de mens eerst ten kwade en dan pas ten goede heeft toegepast. De atoomsplitsing is echter een van de grootste vindingen van onze tijd, niet alleen voor de opwekking van kernenergie, maar ook omdat de ontwikkelingsresultaten op tal van andere gebieden doorwerken.

Het is wel ironisch dat wij Europeanen nu via een Non-prolifera-tie Verdrag ons bedreigd voelen in de toepassingsmogelijkheden van ideeën, die oorspronkelijk in Europa zijn geboren.

De Nederlandse medicus Kolff hield zich gedurende de bezetting in Kampen bezig met de ontwikkeling van de kunstnier. Hij staat thans aan het hoofd van een groot ontwikkelingslaboratorium in Cleveland, waar zijn oorspronkelijke werk nu is uitgegroeid tot het grote gebied van de transplantatie van interne organen: een gecombineerd voorbeeld van gebrek aan ontwikkelingsmogelijkheden voor onze eigen vindingen en de „hersenen-emigratie” die eruit voortvloeit.

Sir Alexander Fleming ontdekte het penicilline in 1929 en kreeg daarvoor in 1945 de Nobelprijs maar pas in de oorlog werd door Amerikanen een procédé uitgewerkt, waarbij het op grote schaal tegen een dragelijke prijs kon worden gefabriceerd.

Anthonie Fokker bouwde in zijn tijd een van de grootste vliegtuigindustrieën ter wereld op en Sir Frank Whittle vond de straalmotor uit, maar al onze nationale luchtvaartmaatschappijen zijn voor hun grotere materieel vrijwel uitsluitend aangewezen op de Amerikaanse industrie.

„Matrix Algebra” was een 19e eeuwse wiskundig spelletje, in Europa bedacht en zonder enige praktische betekenis, maar het is een van de beginselen die aan het gebruik van de moderne computers ten grondslag liggen. Deze industrie wordt echter

vrijwel geheel beheerst door de Amerikanen, die haar geschapen hebben.

Er zijn in de V.S. alleen ongeveer 30.000 van deze machines in gebruik, tegen ongeveer 7.800 in geheel West-Europa. Deze cijfers wijzen op zichzelf al op een achterstand, maar wat veel erger is: door de veel snellere verwerking der gegevens en oplossing der problemen zal de achterstand toenemen.

Dit soort voorbeelden kan ad libitum worden uitgebreid en aan het einde van elke ontwikkeling staat een serie patenten, die de „technological gap” verder vergroten. In grote sectoren van de nieuwere industrieën is de achterstand reeds zo groot geworden, dat aan inhalen nauwelijks meer te denken valt: vliegtuigen, computers, ruimtevaart, enz.

Deze verschijnselen laten niet na vele gemoederen in Europa te verontrusten en men beraadt zich hoe het hoofd te bieden aan de Amerikaanse penetratie van ons bedrijfsleven en aan de „brain drain”.

Vensters open!

Daarop valt veel te zeggen dat noodzakelijkerwijs buiten het bestek van dit verhaal moet blijven, maar één ding is wel duidelijk: de remedie is **niet** het aan banden leggen van de Amerikaanse penetratie van het Europese bedrijfsleven, die plaats vindt via licenties en via rechtstreekse investeringen. Die penetratie is er wel, maar zij is ten eerste niet zo groot als velen denken: niet meer dan 2 à 3% van de totale investeringen in de Westeuropese landen; wel is zij geconcentreerd in bepaalde sectoren. Ten tweede is zij het venster waardoor wij — met natuurlijk de nodige tocht van de Amerikaanse concurrentie — ook licht binnen krijgen in de vorm van nieuwe technieken en nieuwe know-how, die wij zelf niet hebben ontwikkeld, om welke redenen dan ook, en zonder dat licht zouden wij nog meer en nog sneller achterblijven.

Hier moge ik terloops verwijzen naar het leerrijke voorbeeld van Japan. Dat land had zich van ongeveer 1600 tot 1867 hermetisch afgesloten van het Westen. Het was geschrokken van de penetratie van het Westen in het Oosten en trachtte op die manier zijn onafhankelijkheid te handhaven. Elke westerling die er voet aan land zette — tot ongelukkige schipbreukelingen toe — was automatisch des doods schuldig.

Toen echter in de 19e eeuw het Westerse kolonialisme — vooral na de opiumoorlogen van Engeland tegen China — werkelijk dreigende vormen begon aan te nemen, ging het roer om, niet zonder interne strijd, en werd het land juist voor westerlingen en hun handel geopend, onder gelijktijdige invoering van algemene leerplicht. Dat de resultaten verbluffend zijn geweest hoef ik U niet te vertellen. Niet alleen is Japan nooit gekoloniseerd, maar reeds in 1905 versloeg het Rusland en heden ten dage is het — ondanks de roekeloos geïnviteerde tegenslagen van de Tweede Wereld-oorlog — een van de vier grote industriële en commerciële centra van de wereld, met de V.S., de Sovjet-Unie en West-Europa.

De vensters moeten dus open blijven: als de patiënt niet overlijdt aan acute verkoudheid wordt hij er alleen maar gezonder door.

Research

De hoofdredekenen waarom de vernieuwingskloof breder wordt zijn volgens mij tweeërlei:

In de eerste plaats doen wij in Europa lang niet genoeg aan speurwerk, en speciaal niet aan dat deel dat ligt tussen het voltooide fundamentele onderzoek en het op de markt brengen van een nieuw produkt: de ontwikkelingsresearch.

Het OESO-rapport van 1965 „the Research and Development Effort in W.Europe, North America and the Soviet Union” spreekt hier boekdelen:

West-Europa, d.w.z. Engeland, Frankrijk, Duitsland en de Benelux-landen gaven in 1962 aan speur- en ontwikkelingswerk tezamen uit 4,3 miljard dollar, tegenover de V.S. 17,5 miljard.

Per hoofd van de bevolking was dat in Europa \$25 tegen \$94 in de V.S. en als percentage van het BNP 1,6% in Europa tegen 3,1% in de V.S.

De V.S. geven dus ongeveer 4 maal zoveel aan speur- en ontwikkelingswerk uit als de 5 betrokken Westeuropese landen

samen, hoewel er slechts ruim 2x zoveel mensen aan werken, nl. 1.160.000 tegen 518.000, hetgeen wijst op een betere uitrusting. Verder zijn er van deze werkers 38% wetenschappelijk opgeleid, tegen slechts 29% in Europa.

Nederland slaat hierbij relatief nog een goed figuur, want de \$200 miljoen die wij in dat jaar uitgaven aan speur- en ontwikkelingswerk waren 1,8% van het BNP en daarmee liggen wij dan boven het Europees gemiddelde. Hierbij dient echter niet uit het oog te worden verloren, dat in ons land het grootste deel van de uitgaven voor speur- en ontwikkelingswerk voor rekening komt van een paar zeer grote bedrijven, zoals Philips, Unilever en onszelf.

Ik weet niet in hoeverre het toevallig is dat ons kleine land de bakermat is van diverse grote wereldconcerns, of in de gevallen van de Koninklijke/Shell Groep en Unilever althans de gedeelde bakermat, indien dat een geoorloofd begrip is. Maar het is stellig geen toeval, dat het juist deze grote concerns zijn, die zoveel van hun behaalde bedrijfsresultaten terugploegen in de vorm van speur- en ontwikkelingswerk. Zij hebben er de middelen voor en blijven niet, als zovele Europese bedrijven, beneden de „drempelwaarde”, waaronder research niet bedreven kan worden met enige kans op een voldragen stuk „marketable technology”, waarmee het uitgegeven bedrag wordt terugverdiend, liefst met een marge.

Verder zijn dit ook juist de bedrijven, waar men een internationaal geschoolde leiding heeft, die niet wacht tot de concurrentie ergens in de wereld met iets nieuws komt, maar die zelf die rol wenst te spelen en daarom een doelbewust en flink opgezet researchbeleid voert. En daarmee heb ik U dan eigenlijk vanzelf de tweede reden gegeven waarom wij in Europa hoe langer hoe verder achterblijven: de gemiddelde grootte van onze Europese bedrijven is te klein. Hier kom ik dadelijk nog op terug.

De Koninklijke/Shell Groep heeft, zoals ik zei, alleen al in Nederland drie researchlaboratoria, waaronder een héél groot in Amsterdam, en verder een in Delft en Rijswijk. Wij geven daar werk aan ongeveer 2.800 mensen, waarvan ongeveer 400 een academische graad hebben. Over de gehele wereld geven wij in een 25-tal laboratoria f 365 miljoen per jaar aan speurwerk uit, precies één miljoen per dag, zondagen inbegrepen.

Indien dit soort bedragen maatgevend was voor het Europese speur- en ontwikkelingswerk, dan zou er van een „technological gap” weinig sprake zijn.

Wil echter een fenomeen als de industriële conglomeratie, waarvan Rotterdam het centrum is, op den duur up-to-date blijven en zijn groei- en bloeikracht behouden, dan dient het te kunnen steunen op een veel grotere onderbouw van speur- en ontwikkelingswerk dan thans het geval is. En hiervoor is weer nodig — behalve de bereidheid om daarvoor een groter deel van de financiële middelen te reserveren — dat wij steeds meer gaan werken in grotere eenheden, die zich dat speur- en ontwikkelingswerk kunnen permitteren.

Hiermede doel ik niet alleen op de fusies, die wij sinds jaren in West-Europa zien binnen de nationale grenzen, maar speciaal ook op de noodzaak om die grenzen steeds verder te doen verlagen.

De enkele grote Europese concerns slaan er zich wel doorheen: wij hebben onze laboratoria in de V.S. en in Engeland en wij wisselen daarmee uit; Philips heeft zijn dochtermaatschappijen in vrijwel alle landen, maar het overgrote deel van de industrie blijft nog steeds overwegend nationaal georiënteerd op gebieden en bevolkingen die te eng zijn geworden: als afzetgebieden, als recruiteringsgebieden, als gebieden om elk een compleet veld van research te bedrijven; elk land met een eigen octrooiwetgeving: als een bedrijf een octrooi wil hebben moet het zich tot een half dozijn octrooibureaus wenden; in Amerika bestrijkt één octrooi 200 miljoen mensen; elk met een eigen vennootschapsrecht, een eigen fiscaal systeem, eigen veiligheidsvoorschriften, die betekenen dat een nieuw produkt in elk land apart onderzocht en getest moet worden. Wat een ideale manier overigens voor versluisde protectie en voor wering van elkaars produkt!

„Hebt u iets aan te geven?”

Wij zijn in Europa nog steeds veel te veel verdeeld in nationale compartimentjes, die een efficiënte produktie en een efficiënte

markt in de weg staan. Onze produktie blijft daardoor lager dan mogelijk zou zijn en onze produktiekosten hoger dan nodig — ik behoef maar te wijzen op het dagelijks aan al onze Europese binnengrenzen zichtbare schandaal van de files wachtende vrachtwagens met hun ladingen, naar de kapitalen die daar staan te verinteresteren en de man-eeuwen die wij per jaar hiermee collectief verdoen; het getreuzel op London Airport, de nog steeds aan alle binnen- en buitengrenzen terugkerende vraag: „Hebt u iets aan te geven?“, naar het enthousiasme waarmee elke regering kostbare douanediensdiensten aanhoudt en zodoende dagelijks kabeljauwen uitgooit in de hoop een spierinkje aan invoerrechten, accijns of O.B. te vangen.

En zo gaan wij ook door met het kunstmatig in leven houden van kostbare duplicaties en non-standaardisaties, die de soevereine staten van een vorige eeuw zich konden permitteren, maar wij niet meer. Omdat we treuzelen met de integratie van Europa — en ik wijs hierbij niet op een bepaald land, wij zijn allen op onze tijd schuldig — continueren wij een verbrokkeling, niet alleen in nationale staten en staatjes, maar in de industriële en commerciële organisatie van Europa. Niet alleen de produktiviteit van vandaag lijdt onder die verbrokkeling maar ook de hogere produktiviteit van morgen, die een intensiever en over de nationale grenzen heenreikend speur- en ontwikkelingswerk ons hoorde te brengen.

De Amerikanen hebben in dit opzicht wel veel op ons voor, en daardoor ook op het gebied van de mogelijkheden om winst te maken.

Winst!

Ziedaar, nu is het woord er toch uit: „winst“.

Tot dusverre heb ik het vermeden, heb gesproken van bedrijfsresultaten, marges, financiële middelen, enz., maar het woord „winst“ had ik vermeden, omdat het in bepaalde kringen in ons land nog steeds een emotioneel geladen woord is. Winst maken wordt nog dikwijls zo'n beetje voorgesteld als in strijd met de goede zeden, hoewel ik persoonlijk zou willen zeggen dat verlies maken voor een bedrijf een veel laakbaarder bezigheid is, vooral als dat op den duur leidt tot sluiting van het bedrijf, met alle sociale consequenties van dien.

En verder zou ik zeggen dat de winst die er overblijft nadat we onze kosten gedekt hebben de enige bron van nieuw kapitaal is, waaruit wij nieuwe investeringen kunnen doen en nieuwe wel-

vaart scheppen. Zelfs de communistische landen schijnen dit tegenwoordig in te zien. Men zal mij misschien tegenwerpen, dat geld ook kan worden geleend of door de overheid beschikbaar gesteld. Daar zou ik tegenover willen stellen, dat het in het eerste geval gaat om winsten, die iemand anders heeft gereserveerd en opnieuw aan het werk zet in plaats van ze op te souperen in verdeelde „ruimte“ en dat het in het tweede geval gaat om belastingen die we samen uit onze winsten of inkomens hebben moeten afdragen. Nooit echter uit onze verliezen. Zodat winst maken tenslotte niet alleen een zeer eerbare en nuttige bezigheid is, maar ook een noodzakelijke, willen wij collectief ons groeiend nageslacht niet met een dalend levenspeil confronteren. Zoals ik het een van onze Amerikaanse Shell-mensen eens hoorde uitdrukken tegen de autoriteiten van een Aziatisch land:

“Gentlemen, may I remind you that profits are the stuff that taxes are paid off!”

En daar zou ik zelf aan willen toevoegen, dat winsten ook de materie zijn die het bedrijfsleven in staat moeten stellen het speur- en vernieuwingswerk te financieren, dat de levensvatbaarheid van morgen betekent. En ik geloof niet dat wij er in Europa goed aan doen wanneer wij in diverse landen zien hoe allerlei malaise-sectoren met zeer beperkte winstmogelijkheden worden gesteund en in leven gehouden, in plaats van de beschikbare middelen te concentreren op nieuwe sectoren met een hoog groeipotentieel, zoals wij die hier in het Waterweggebied gelukkig wel hebben. Hiermede kunnen wij dan tevens een bijdrage leveren tot de bestrijding van de paradoxale toestand, die wij momenteel alom in Europa zien: met veel offers trainen wij onze beste koppen om ze daarna gratis over te doen aan de Verenigde Staten en vervolgens de daar ontwikkelde kennis via licenties duur terug te kopen.

Laat ik mogen concluderen met te zeggen, dat met het industriële arsenaal, dat in en om onze Maasstad is ontstaan, en dat dankzij de nieuwe vaargeul verder zal groeien, en met onze zakenkennis, het ons al heel erg zou moeten tegenlopen, willen wij niet in staat zijn om ons deel — en meer dan ons deel — te leveren aan de winsten die het Nederlandse bedrijfsleven zal moeten maken wil de dynamiek erin blijven. Als wij nu ook nog zorgen dat een groter deel van die winsten wordt besteed aan speuren en ontwikkelingswerk zodat wij ook in de toekomst steeds weer met nieuwe „marketable technology“ voor de dag kunnen komen, dan zijn wij op de goede weg.

ZILVEREN DIENSTJUBILEUM VAN HOOFDWERKTUIGKUNDIGE H. J. MELSE

Op 1 april jl. was de heer H. J. Melse vijftienvijftig jaar in dienst van onze Maatschappij.

Aangezien hij op die datum aan boord van het s.s. „Viana“ dienst deed, werd de jubilaris eerst tijdens zijn verlof, en wel op 19 mei jl., vergezeld van zijn echtgenote, door de Directie ontvangen.

In bijzijn van de heren L. F. van den Belt (DFP) en A. H. W. Karelse (DFP/1) reikte onze Directeur, de heer D. Rodenburg, het dienstembleem uit, van welk moment wij hierbij een foto afdrukken.

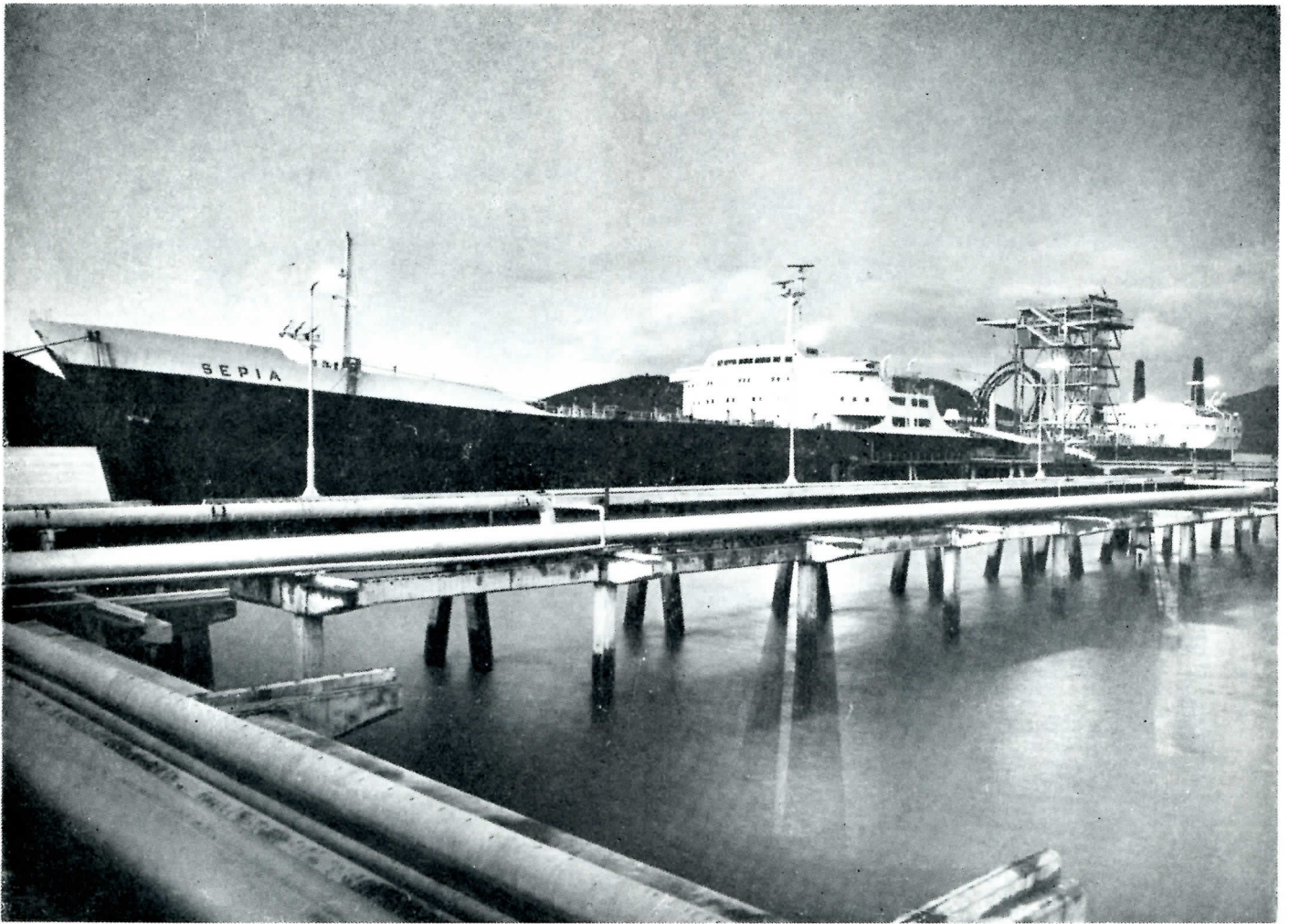
Daarna bleef het gezelschap, onder het genot van een drankje, nog enige tijd bijeen.

Vervolgens werden vrienden en bekenden uit het walpersoneel in de gelegenheid gesteld de heer en mevrouw Melse te feliciteren en tenslotte bood de heer Van den Belt de jubilaris en diens echtgenote een lunch aan, waaraan ook de heren Karelse en Storm (DFB/3) mede aanzaten.

Mevrouw S. J. Melse-van de Velde kijkt belangstellend toe terwijl haar echtgenoot door de heer Rodenburg gedecoreerd wordt.



"SEPIA" AT MARSDEN POINT



Overgenomen uit „The New Zealand Shell Magazine”

Aanstellingen



P. G. C. M. PASSIEUX
Gezagvoerder
per 9.5



J. MEENDERINK
Hoofdwerktuigkundige
per 3.4

**Bevorderd tot
onderofficier**



J. DEN HARTOG
wachtassistent
per 16.4



R. STUIFZAND
2e pompman/bankwerker
per 16.4



J. B. A. BOELÉ
wachtassistent
per 16.4



J. M. DE JONG
Hoofdwerktuigkundige
per 17.4



J. D. DONKEN
Hoofdwerktuigkundige
per 30.4



A. P. MAAT
scheepskok
per 29.4



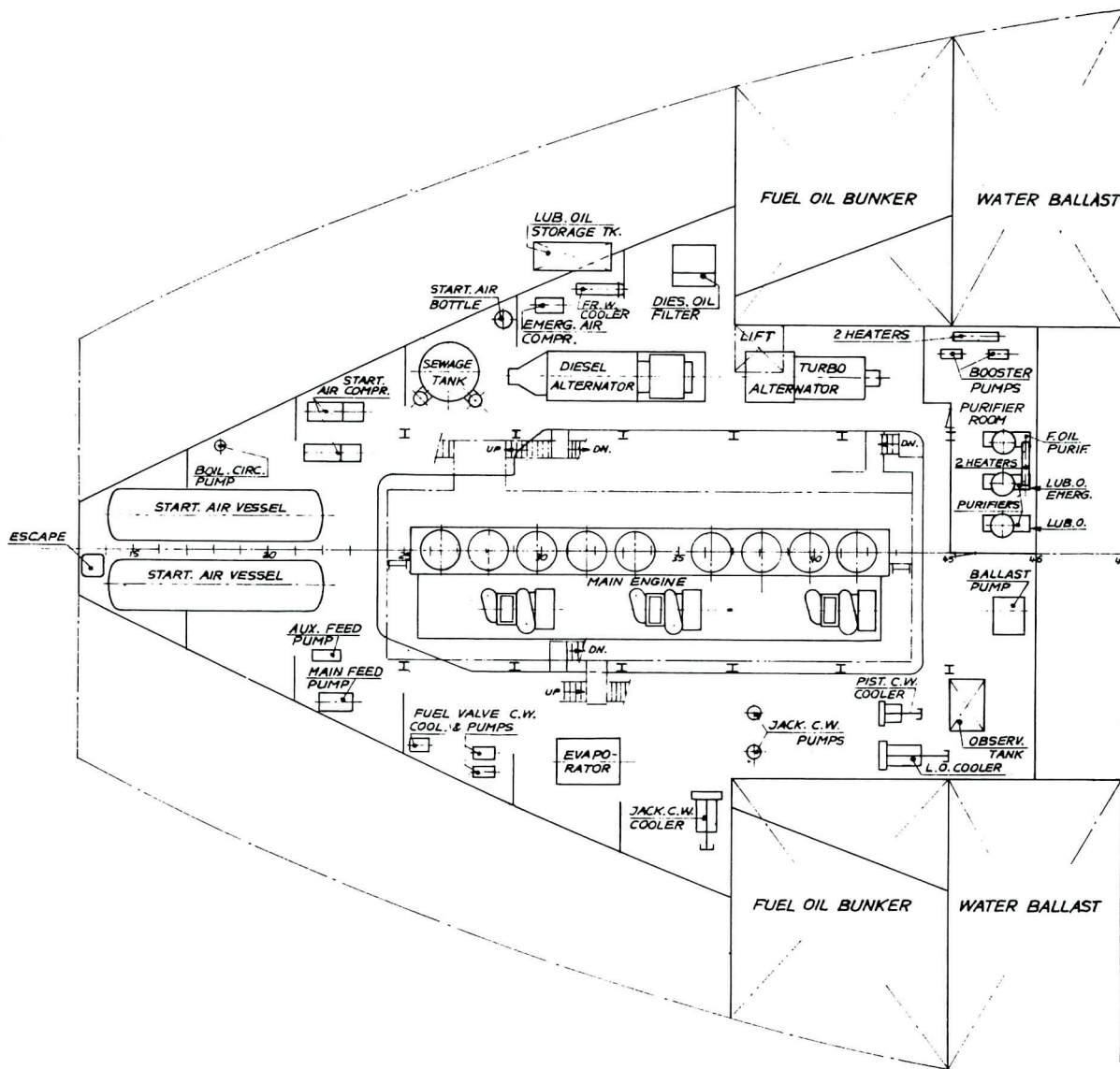
J. C. VAN DER WEL
2e pompman/bankwerker
per 8.5



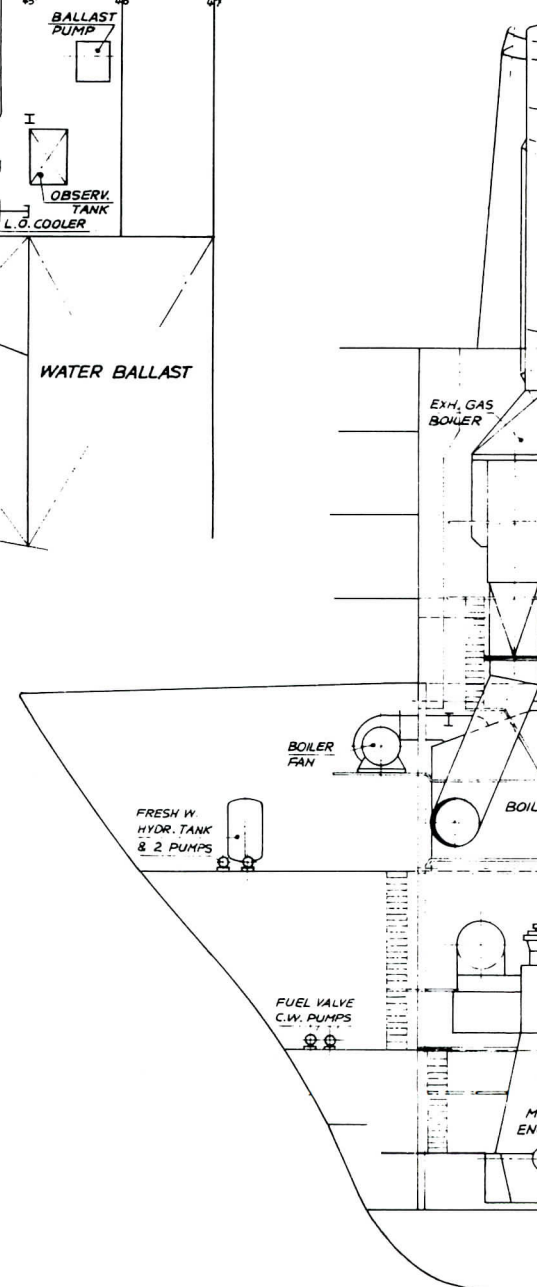
H. J. VELDHOEN
bankwerker
per 8.5



M. WIEGERS
bootsman
per 9.5



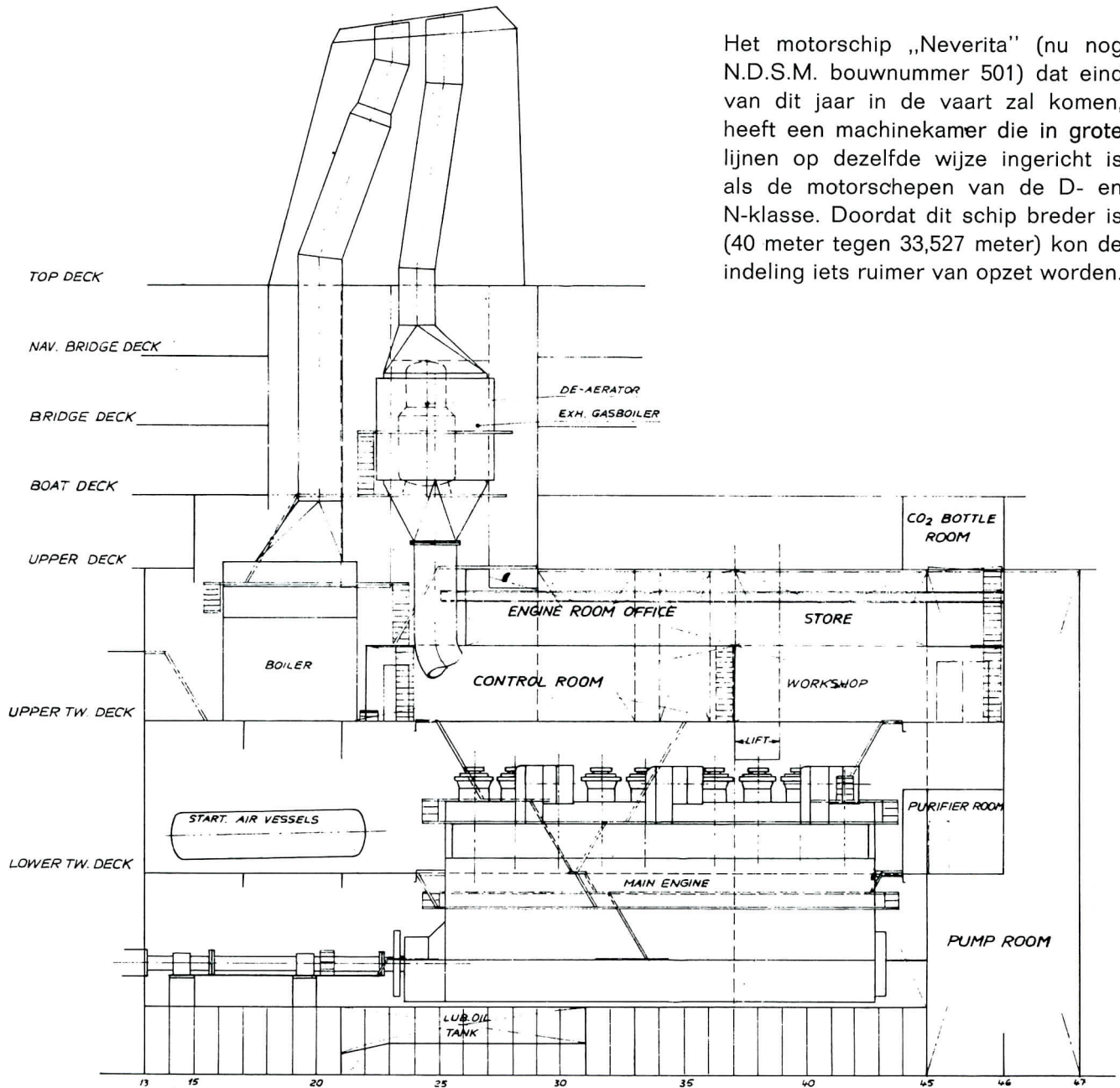
1



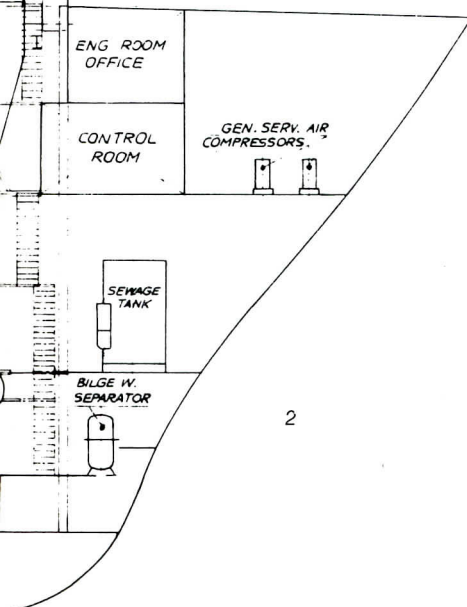
NIEUWS VAN DE NIEUWBOUW

INDELING MACHINEKAMER M.S. NEVERITA

Het motorschip „Neverita” (nu nog N.D.S.M. bouwnummer 501) dat eind van dit jaar in de vaart zal komen, heeft een machinekamer die in grote lijnen op dezelfde wijze ingericht is als de motorschepen van de D- en N-klasse. Doordat dit schip breder is (40 meter tegen 33,527 meter) kon de indeling iets ruimer van opzet worden.



3



2

Enige belangrijke verschillen die zullen opvallen in verband met de werktuigen, zijn de volgende:

1. Er wordt één ketel geïnstalleerd met een max. werkdruk van 28 kg/cm² en een stoomproductie van 54.000 kg/uur. Een tweede ketel van aanmerkelijk kleinere capaciteit, namelijk: werkdruk 10,5 kg/cm² en een stoomproductie van 1350 kg/uur, wordt geplaatst voor stoomvoorziening van de meest essentiële stoomverbruikers indien de hoofdketel niet beschikbaar is.
2. De hoofd-smeeroliepompen en de zuigerkoelwaterpompen van de hoofdmotor zijn van het z.g. „dompeltype” en zuigen rechtstreeks uit de hoofdmotor-smeerolie-aflooptank resp. zuigerkoelwater-aflooptank.
3. De smeerolievoorraadtank voor het hoofdmotorsysteem bevindt zich nu op het boven-tussendeck aan bakboord.

VOORJAARSREÛNIE-LUNCH C.N.O.O.K.S.

Op 26 april jl. vond de 33e reünie van de C.N.O.O.K.S. plaats, traditiegetrouw te Rotterdam.

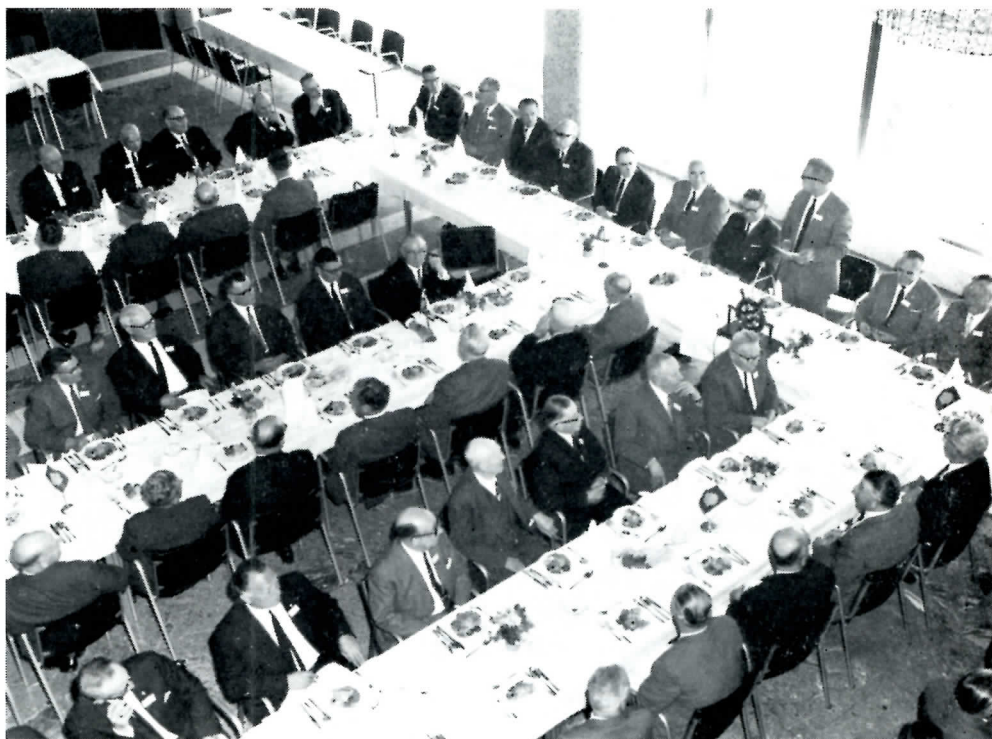
Ditmaal in de in 1966 gereedgekomen feestzaal van „De Doelen”. De opkomst was talrijk en zonder twijfel mag op een zeer geslaagde bijeenkomst worden teruggekeken.

In afwijking van de gewoonte om de lunch vooraf te doen gaan door een ledenvergadering, kreeg men van het uur van samenkomst af de gelegenheid om te gaan „varen”, al was het dan alleen met verhalen... Maar, zoiets heeft natuurlijk zijn goede zijde — men is niet zo lang van huis!

De hierbij afgedrukte foto's tonen overduidelijk dat de „oudjes” het nog best doen en de aankondiging dat de eerstvolgende reünie op 27 september a.s. zal worden gehouden, werd dan ook met vreugde begroet.

DE SECRETARIS

Aan de hoofdtafel v.l.n.r.: de heren F. Edens (erelid), G. den Bakker (DFT), J. A. Stoppelsteen (voorzitter), B. Hello (vice-voorzitter), E. G. van Eerde (erelid), G. W. Bakker (DFC), J. C. M. Jansen (bestuurslid), A. H. W. Karelse (DFP/1) en J. Jongejan (bestuurslid).



Tijdens de toespraak van de voorzitter, kap. J. A. Stoppelsteen.

Foto's: Fotobureau C. Kramer, Rotterdam



DE DAG IS VOORBIJ



Oud-hoofdwerktuigkundige P. J. Smit legt zijn oud-collega's (v.l.n.r. Z. Hoek, C. de Gast en J. de Rooy) haarfijn uit hoe goed het was.

Verenigd aan de borrel, v.l.n.r.: onze oud-gezagvoerders K. Wyrdeman, H. Schaap, J. C. Anker, C. F. Smith, H. Ph. Meijer, A. J. Konings en oud-hoofdwerktuigkundige G. J. Wesdorp.



Het is leeg in het Shell-Gebouw. De dag is voorbij, het werk verricht. Alleen om de zoveel tijd hoor je een nachtwaker voorbijgaan in de gang, voor de rest is er stilte om mij heen. Typisch, het verschil tussen de kamers en zalen gevuld met collega's overdag, en die leegte 's avonds, als je door omstandigheden op kantoor hebt moeten blijven.

Zoals die kamer verderop in de gang, waar overdag het geratel van schrijfmachines de aanwezigheid van typisten verraadde, wier vrolijke stem zo nu en dan de jeugdige noot schenkt aan ons kantoor. Niet dat alleen jongedames wel eens met stemverheffing spreken. Er zijn kamers waar men — zo op het eerste gezicht — alleen diepgefronste gezichten zou verwachten, bijvoorbeeld kamers waar de inspecteurs zetelen. Maar ook daar wil — gelukkig — net zo goed het doffe gebrom bij een bespreking nog wel eens onderbroken worden door een vrolijke lach, al scheelt het timbre aanzienlijk van dat uit meisjesmonden.

Als ik zo door de gang loop en eens een blik werp in een van de kamers waarvan de deuren openstaan, komen bij iedere deuropening andere gedachten bij je op. Neem nu deze kamer; op de tafel, kennelijk gebruikt voor besprekingen, staan asbakjes vol peuken. Wat is dat zware probleem geweest dat hier werd behandeld? De indeling van een nieuwe tanker? Een storing in een motor?

Wat kunnen kleine oorzaken eigenlijk grote gevolgen hebben. Een kleine technische storing aan boord van een nieuwbouw-tanker, telegram naar de rederij, bespreking van het probleem, telefoontje naar de leverancier, bevestiging per brief, advies per radio aan de gezagvoerder, bespreking van het probleem met inspecteurs voor nieuwbouw, verscherpt toezicht op andere tankers in aanbouw, bespreking in de vergadering van de Directie, verslag erover in de notulen, enz. enz.

En als wij dan bedenken dat, als u een nieuw flatje betreft, er zoveel gebreken zijn die door de aannemer met een dooddoener worden afgedaan, wat worden onze schepen dan vertroeteld!

Maar het is niet alleen bij schepen dat een kleinigheid grote gevolgen kan hebben, het slaat net zo goed op u en mij. Veronderstel dat ik die ene vervelende collega, als ik hem morgen in de gang tegenkom, nu eens een poeier op zijn gezicht verkoop! U heeft geen idee wat voor vérstrekkende gevolgen dat zou hebben, uiteindelijk culminerend in mijn ontslag. Ik geloof daarom dat ik het maar niet doe.

Wouw

„GRIEKSE AVOND”



Niet alleen op de dansvloer was het gezellig . . .

Traditiegetrouw werd aan onze jaarlijkse feestavond een internationaal — ditmaal een Grieks — tintje gegeven.

Dat tintje bestond niet alleen uit Griekse wandversiering en een Griekse maaltijd, maar bovendien uit de aanwezigheid van twee heren van het Consulaat van Griekenland te Rotterdam: de heer C. Lelikakis, secretaris, met zijn echtgenote en de heer G. Efthimiou, arbeidsadviseur.

Toen na het gezellige aperitief allen aan tafel zaten, heette de vice-voorzitter van de O.V.S.T., de heer A. Baljet, de aanwezigen hartelijk welkom, waarbij hij de Griekse genodigden in hun eigen taal toesprak.

Aan het eind van de voortreffelijk verzorgde maaltijd, die de Griekse toets der kritiek glans-

rijk bleek te kunnen doorstaan, richtte de heer Baljet zich met woorden van lof en welgemeende dank tot de heer Koenraads en diens medewerkers, woorden die, getuige het luid applaus dat opklonk, allen uit het hart gegrepen waren. Inmiddels hadden de musici van het dansorkest van John Cox zich op het podium geïnstalleerd, en al gauw verschenen de eerste danslustigen op de vloer. In het kader van de avond werd vanzelfsprekend de sirtaki („dans van Zorba”) niet vergeten!

Te middernacht, op het hoogtepunt van de feest- en dansvreugde, klonk het onverbidde-lijke „Goodnight Irene”.

Ook dit keer kan door de organisatoren op een alleszins geslaagde avond worden teruggezien.

O.V.S.T./BESTUURSMEDEDELING

Op 28 maart jl. is de 6e Algemene Ledenvergadering van de O.V.S.T. gehouden.

Bij de opening wijdde de voorzitter, de heer Schuller, enkele woorden van dankbare herinnering aan de overleden vice-voorzitter, kapitein L. van den Ende, die steeds op de hem eigen begeesterende wijze voor de O.V.S.T. op de bres heeft gestaan.

Vervolgens gaf hij in het kort een overzicht van de hoogtepunten uit het afgelopen verenigingsjaar, waarvan hij noemde de „Spaanse avond” en de Bingo-avonden, die weer een groot succes waren. Wel vroeg de voorzitter zich af of er het komende jaar, mede met behulp van nieuwe ideeën van de leden, niet eens andere evenementen konden worden georganiseerd.

Een van de ideeën die hierop naar voren kwamen is inmiddels met succes in praktijk gebracht, en wel de klaverjasavond, die door de voorsteller, de heer J. M. van Duijn, werd georganiseerd. In het komende seizoen zal het bestuur voorts alle gebruikelijke activiteiten, zoals voetbal, bridge-drives en bingo-avonden voortzetten.

De jaarlijkse feestavond is al achter de rug; op deze pagina vindt u verdere bijzonderheden hierover.

BESTUURSMUTATIES

De dames P. M. M. Hoogmoed en J. R. R. Wils hadden zich genoodzaakt gezien hun bestuursfunctie neer te leggen, eerstgenoemde in verband met haar huwelijksplannen, die intussen (26 mei) verwezenlijkt zijn. Als nieuwe bestuursleden werden — na „geen bezwaar” van de aanwezigen — benoemd de heer A. Baljet en mej. J. E. W. van der Have. Het bestuur ziet er nu als volgt uit:

hr. J. C. W. Schuller tot Peursum, voorzitter;

hr. A. Baljet, vice-voorzitter;

hr. F. J. A. I. van Maanen, penningmeester;

mej. J. E. W. van der Have, secretaresse;

mej. J. F. Schilt, lid;

hr. P. Noordegraaf, lid.

Na in zijn slotwoord zijn waardering te hebben uitgesproken voor het vele werk dat mej. Hoogmoed steeds met enthousiasme voor de O.V.S.T. heeft verricht, sloot de voorzitter de vergadering en dankte hij alle aanwezigen voor hun komst.

Foto's: Fotobureau C. Kramer, Rotterdam

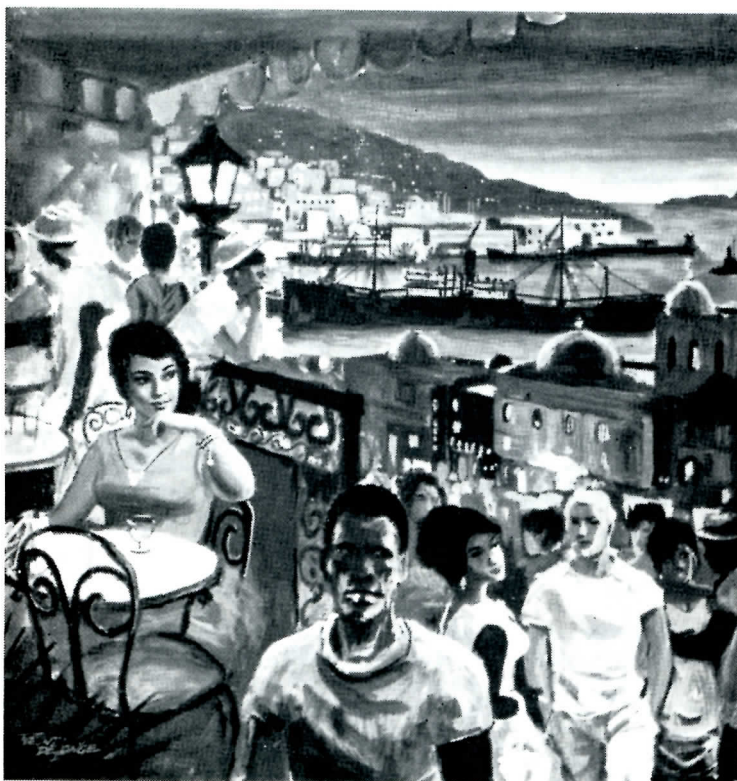


Jan Noordegraaf

De wereld is een schip

BOEKBESPREKING

„De wereld is een schip” door Jan Noordegraaf.
Verschenen in de Wimpelreeks, uitgegeven door
Uitgeverij C. de Boer Jr. te Hilversum. Prijs: f 5,90.



WIMPEL  REEKS

Ongeveer een jaar geleden bespraken wij de dichtbundel „Zeeman met verlof” van J. Noordegraaf. Wij schreven toen onder andere:

„Hij schrijft recht op de man af, soms wrang, soms met de heimwee van de zeeman die hij, ondanks zijn tegenwoordige walfunctie, in hart en nieren gebleven is, maar altijd uit een onmiskenbare hartstochtelijke bewogenheid. De beelden en stemmingen die hij, vaak met enkele woorden, weet op te roepen, zijn zo indringend geschreven dat zij voor de lezer haast tot een eigen belevenis worden.”

Deze regels kwamen ons weer in herinnering toen wij zijn symbolische roman „De wereld is een schip” gelezen hadden.

Naast vele passages waar geen woord Frans bij is — waar er wèl Frans bij is (pag. 141), is het storend dat hij de juiste schrijfwijze noodloos geweld aandoet — treedt de dichter en romanticus Noordegraaf herhaaldelijk naar voren.

Ter illustratie hiervan en van de weinige woorden die hij nodig heeft om ons een haast fotografisch beeld over te brengen, laten wij de beschrijving volgen die wij in het eerste hoofdstuk van het tweede deel „The white man's grave” aantreffen, wanneer het s.s. „Unicum”, waarop de roman zich grotendeels afspeelt, de Afrikaanse kust bij Kaap Verde nadert: „Ik voelde een zekere spanning als een donkere drang in mij oprijzen terwijl het land voor de boeg groeizaam aandreef. De kust glinsterde onzeker in het trillend morgenlicht, waarvoor ik de ogen dichtkneep, omdat het versterkt werd door een zee van gebroken spiegelglas die traag op en neer deinde.”

Zo varen we al lezende mee op de „Unicum” en zijn getuige van de lotgevallen en van de vaak botsende meningen van haar heterogene bemanning, vogels van diverse pluimage, die zich uiteindelijk, onder de druk der omstandigheden, nauw verbonden voelen — een verbond dat echter de terugkeer in het vaderland niet overleeft.

Wie zijn hart verpand heeft aan de zee en de zeevaart zal ongetwijfeld alleen al door de naam van de schrijver — bekend uit „De Blauwe Wimpel” — tot dit boek aangetrokken worden.

Na lezing zal hij het zeker met ons eens zijn dat Noordegraaf ons niet te lang op zijn volgende roman moet laten wachten.

S.t.P.

HET NIEUWE SCHIPHOL

WAT U MOET WETEN

Op 8 mei is het nieuwe verkeersareaal van de luchthaven Schiphol in gebruik gesteld. Hieronder volgen enige gegevens die van belang zijn voor degenen onder ons die wel eens een luchtreis moeten maken.

De passagiersafhandeling gaat voortaan geheel automatisch (Airlord system). Dit houdt in dat de meldingstijden strikt in acht moeten worden genomen. Vroeger kon men, wanneer men te laat was, dank zij de tolerante houding van het Schiphol-personeel, soms het vliegtuig toch nog „halen”, maar dat zal nu niet meer mogelijk zijn.

Bij de „check-in” wordt de bagage op transportbanden geplaatst en naar het vliegtuig geëxpedieerd. Eerst na aankomst op de eindbestemming kan men er weer over beschikken. Het wegen van de bagage gebeurt onder toezicht van de passagiers.

De vertrekkende en aangekomen vliegtuigen worden geparkeerd aan pieren die door luchtbruggen (aviobridges) met de vliegtuigen verbonden worden. De vertrekkende passagier kan als regel op zijn instapkaart aflezen van welke pier hij gebruik moet maken.

Het busstation ligt aan de noordzijde van het gebouw. Men bereikt het door de hal te verlaten door de rechterzijuitgang.

Een taxistandplaats bereikt men via de linkerzijuitgang.

Passagiers die door een Maatschappij-auto worden afgehaald, dienen de hal te verlaten via de linkerhoofduitgang, straatzijde. Bij deze uitgang zullen onze Maatschappij-chauffeurs hen opwachten.

Zij die met de eigen auto naar Schiphol komen, kunnen deze parkeren op het terrein vóór het stationsgebouw (P-4, capaciteit 800 auto's). Kosten f 0,50 per twee uur, maximaal f 4,— per dag. Men kan zijn auto ook in de kelder-garage onder het stationsgebouw plaatsen (P-7, capaciteit 350 auto's). Dit kost f 1,25 per uur met een maximum van f 10,— per dag.

NIEUWS VAN DE „ABEL TASMAN”

Hoewel het merendeel van onze lezers reeds door middel van persberichten van het onderstaande op de hoogte zal zijn gebracht, willen wij gaarne de aandacht vestigen op het feit dat de Noorderkweekschool voor de Zeevaart „Abel-Tasman” te Delfzijl sinds kort is uitgerust met een radar-simulator.

Deze installatie is momenteel uniek in Europa, aangezien gewerkt kan worden met twee eigen schepen en vier doelschepen.

De oppervlakte waarop wordt gewerkt is 60 vierkante mijl, waarbij ook de kustlijnen van Noord-Nederland kunnen worden gesimuleerd. Aan de simulator zijn vier radartoestellen gekoppeld, waaronder twee types die bij de Grote Handelsvaart in gebruik zijn.

Op deze school is bovendien een practicum-electro aangeschaft, dat gevolgd zal worden door een practicum-electronica.

In de nieuwe programma's is verder scheikunde opgenomen, in verband waarmee de school tevens uitgebreid is met een practicum-scheikunde.

WIJ SPRAKEN MET:

Een van onze collega's maakte er ons op attent, dat een bezoek aan de heer

A. SWANEVELD

gepensioneerd gezagvoerder van Shell Tankers N.V., echt wel de moeite waard zou zijn. Nu was de naam van de heer Swaneveld zeker niet onbekend voor ons. Hadden we niet diverse malen een schilderij van hem gezien op de tentoonstelling „Arti et Pectini“?

Na enig zoeken belandden wij aan het Narcisplein 14 in Vlaardingen, waar onze kapitein en zijn vrouw ons van harte welkom heetten met een voortreffelijk bakje en de nodige gezelligheid, zodat wij ons na vijf minuten al kind aan huis voelden.

Zeer bescheiden man als de kapitein is, was het niet eenvoudig om hem iets over zichzelf te laten vertellen. Maar ach, de omgeving sprak boekdelen. Een licht, gezellig huis, vol met planten en natuurlijk schilderijen. Vele daarvan met als onderwerp „de zee“, maar ook andere, die spraken van verre reizen, van zonniger oorden.

Bij stukjes en beetjes vertelde de kapitein, hier en daar aangevuld door zijn vrouw, dat hij als kleine jongen al zo graag tekende. Soms kreeg hij van zijn moeder een cent, een heel kapitaal in die dagen, en kocht daarvoor dan papier en potlood. Als de tekening klaar was werd deze voor het raam gehangen voor eventuele liefhebbers à raison van „een halfje“. Bedragen die we tegenwoordig letterlijk en figuurlijk niet meer kennen. Maar dat tekenen uit de kindjaren heeft een verlengstuk gekregen. Op de schutting achter het huis staat een complete serie Walt Disney figuren afgebeeld. De ene nog geestiger dan de andere. Die schutting is van lieverlee zo gegroeid. Op een dag zat een van de drie kinderen van de familie Swaneveld met krijgt een figuurtje te tekenen in de tuin, de kapitein hielp, vertelde en onder zijn handen groeide daar in die tuin een waar sprookje. Zo nu en dan wordt er weer iets veranderd: de schutting gaat mee met de avonturen van Tom Poes en Donald Duck.

Maar tekenen en schilderen zijn waarachtig niet de enige hobby's van kapitein Swaneveld. Zijn handen staan nergens verkeerd voor. Een treffende uitspraak van hem is: „Als je het maar probeert, dan kun je vrijwel alles“, en wanneer U nu de foto's bekijkt dan begrijpt U deze op-

Het door kapitein Swaneveld zelf ontworpen en gebouwde zitje in zijn gezellige woning te Vlaardingen. Links: zijn echtgenote, mevrouw M. Swaneveld-Heyblom.



Kapitein Swaneveld aan het „bijwerken“.

Foto's: Fotobureau C. Kramer, Rotterdam

merking misschien beter. Dat gezellige zitje, met planten en Perzische kleedjes, is helemaal ontworpen en gemaakt door hemzelf. Volgens zijn vrouw kunnen ze trouwens op de deur wel zetten „Aannemersbedrijf Swaneveld“. De karweitjes die door de kapitein voor anderen worden opgeknapt, variëren van „de buurvrouw die door het bed is gezakt tot het bouwen van een jacht voor een vriend“.

Het leek ons voor een ieder die met pensioen is, een mooi voorbeeld. Doe zoals kapitein Swaneveld, teken, metsel, timmer, het geeft niet wat, en misschien wordt U dan net zo gelukkig en tevreden als hij. Wij besluiten met de woorden van zowel de heer als van mevrouw Swaneveld: „Kom eens langs, de koffie is altijd bruin“.

J. F. S.



VLOOTPERSONALIA

(in de periode 16.4 t/m 15.5.1967)

GEHUWD:

- 21.4: W. van Eijkelenborg, matroos, met mej. H. van de Klashorst;
27.4: C. G. van der Zwet, 5e wtk., met mej. D. Dirks;
29.4: E. J. J. Eelman, 4e stm., met mej. J. M. J. Kayser;
29.4: E. Dallinga, 4e wtk., met mej. Th. Sala;
5.5: J. M. de Jong, hfd.wtk., met mej. T. Hendrikse;
11.5: J. H. L. van Veghel, 2e stm., met mej. M. C. M. G. van Laarhoven;
18.5: L. H. Kramer, II.stm., met mej. F. van den Bout;
19.5: A. G. M. Witten, 4e wtk., met mej. E. Felten.

GEBOREN:

- 13.4: René Edward, zoon van J. A. M. Leer, 5e wtk., en mevr. A. Loer-Poort;
13.4: Ingrid Henny, dochter van W. Hoogendijk, 2e stm., en mevr. H. C. Hoogendijk-Prins;
24.4: Gunther Maria, zoon van J. A. M. Elias, 3e stm., en mevr. W. M. Elias-Hakkeling;
24.4: Barthelomeus Johannes Cornelis, zoon van K. L. J. Aertssen, 4e wtk., en mevr. E. Aertssen-Buurman;
26.4: René Antonius Wilhelmus, zoon van L. J. C. van Kuyen, 1e pompman/bankwerker, en mevr. C. J. van Kuyen-van de Kroft;
2.5: Carolina Dorothea Eleonora, dochter van W. K. v. Bezooijen, 3e wtk., en mevr. A. H. v. Bezooijen-Ratsema.

MET VERLOF:

- gezagv.: J. Kramer, C. Cupido, W. Kuyper, P. C. D. Sandee, P. G. C. M. Passieux, F. Fekkes;
1e stl.: K. Poort van Ingen, W. Th. Spier, J. van der Zouwen, D. Jongeneel;
2e stl.: W. Kalkman, A. C. Weide, M. de Graaf, R. A. M. van Hooydonk, H. Verbaas, M. Hus, L. A. Veer, J. Baard, P. F. L. Schölvink, C. J. Clarisse;
3e stl.: H. Bijvank, W. C. Padmos, J. Mieras, J. N. A. van de Giesen;
4e stl.: J. Zwart, W. F. de Haan, R. Agema, W. van der Meulen, J. H. Oldert, R. J. de Wit, A. G. Kroon;
hfd.wtk.: J. van Bon, J. M. de Jong, J. H. M. Hanssen, C. Heeres, O. K. Nicolai, A. L. Moerland, J. P. Hasenack, K. L. Schuring;
2e wtk.: R. D. Kuil, T. E. Timmermans, C. de Witte, J. J. F. Reitsma, C. C. Bartels, A. Buren, W. G. van der Velden;
3e wtk.: K. de Jong, F. Bakker, W. K. van Bezooyen, G. de Goede, H. S. Schlaghecke;
4e wtk.: H. C. van der Weyde, H. G. W. Meyer, C. J. T. Baarslag, T. Middelkoop, IJ. C. de Jong, J. M. M. Siemerink, E. Boelens, A. K. van 't Blik, J. C. Wichmann, E. Aanen, J. C. van Weele;
5e wtk.: M. Schmidt, H. Tesink, J. H. S. van der Pas, A. A. J. Cornelissen, T. P. Kool, J. Klemann, A. Baljeu;
bootslieden: H. Buurman, J. H. Kolk;
1e pomplieden/bankwerker: J. van Leeuwen, J. B. Slagboom;
2e pomplieden/bankwerker: H. J. Roelvink, J. F. van Schie, G. W. Schouten;
bankwerkers: F. A. Nijhuis, H. van Daalen;
wachtassistenten: P. C. W. Hack, A. van Doodewaard;
hoofden kombuis: F. B. Wayers, C. Heeneman;
scheepskok: C. P. Hoogestegeer;
chef kok: T. C. A. Geelen.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Abida:** 2e stm. P. E. van der Veld, 4e stm. R. Dijkstra, wnd. 4e wtk. W. H. Hennink, bootsman C. J. de Knegt, 1e pompman/bankwerker J. Brobbel, 2e pompman/bankwerker J. H. L. Delsman, bankwerker J. van Scherrenburg, wachtassistent J. den Hartog, chef kok G. H. Valk;
m.s. Acila: 2e stm. W. Roselaar;
m.s. Acmaea: 1e stm. J. Klein Roseboom, 4e stm. E. G. B. B. Oonk, bootsman M. Wieggers, 1e pompman/bankwerker J. F. van Schie, 2e pompman/bankwerker H. W. Kronemeyer, bankwerker M. van Overbeek, wachtassistent R. W. van Rooyen, hoofd kombuis T. C. A. Geelen;
m.s. Acteon: wnd. 3e stm. J. Priester, 4e stm. B. Smit, 2e wtk. P. Stachelhausen, 5e wtk. J. J. Dommissie, bootsman A. B. van Essen, 1e pompman/bankwerker G. W. Schouten, 2e pompman/bankwerker J. Pot, bankwerker L. Vos, hoofd kombuis C. G. M. van Schuppen, scheepskok A. P. Maat;
s.s. Atys: gezagv. G. P. Paulussen, 4e stm. F. L. A. Bloot, hfd.wtk. R. G. Pieters, II.wtk. C. N. A. Vreke;
m.s. Camitia: 2e stm. T. van Heuveln, 2e wtk. G. Braak, 3e wtk. Th. E. Leeuwangh, 5e wtk. M. Schmidt;
m.s. Cinulia: 5e wtk. P. H. Bakker;

In dienst getreden vlootpersoneel



C. P. C.
VAN GOËTHEM
II.stm.
per 1.5



P. PEERBOOM
5e wtk.
per 1.5



L. VOS
bankwerker
per 14.4



B. N. VAN DER
KOLK
5e wtk.
per 8.5

- m.s. Daphne:** bootsman C. Poot, 1e pompman/bankwerker C. W. van Duivenboden, 2e pompman/bankwerker J. C. van der Wel, bankwerker H. J. Veldhoen, hoofd kombuis L. Deynen;
m.s. Diadema: gezagv. E. J. Stapper, 1e stm. H. A. Schelvis;
m.s. Diloma: hfd.wtk. D. Gooris, 3e wtk. M. F. Koens;
m.s. Dione: 1e stm. J. M. Hillen, 2e stm. F. W. van Oarle, 3e stm. T. W. Scharrenburg, 4e stm. G. van der Oord, 2e wtk. C. H. de Koning, 4e wtk. N. H. J. M. Lodde, 5e wtk. R. Sloof, 5e wtk. A. van Rijswijk, 2e pompman/bankwerker G. M. Ras, bankwerker J. van Witzenburg;
m.s. Dosina: gezagv. J. Grillk;
s.s. Kabylia: gezagv. J. van der Velden, wnd. 1e stm. P. M. de Graaf, hfd.wtk. L. F. Veldhuis, wnd. 4e wtk. T. P. M. Westhuis;
s.s. Kalydon: wnd. 2e stm. A. Th. van Es, hoofd kombuis W. F. Knoester;
s.s. Katelysia: 4e stm. J. A. Wallensteyn;
s.s. Kelletia: wnd. 4e wtk. G. J. Verbeek;
s.s. Kenia: 2e stm. R. van Westendorp, hfd.wtk. R. N. Groen, wnd. 4e wtk. J. H. Nijhuis, 5e wtk. W. J. M. Peeters, 5e wtk. R. Lenz;
s.s. Kermia: hfd.wtk. F. in 't Veld;
s.s. Korenia: radio officier C. D. Fehrman;
s.s. Korovina: wnd. 2e stm. J. M. Huygens, 4e stm. W. F. van der Lei, hfd.wtk. J. M. Nobels, 2e wtk. J. van der Schee, wnd. 4e wtk. J. W. van Putten, radio officier H. Dammers, bootsman C. de Vet, 1e pompman/bankwerker J. A. F. van der Knaap, 2e pompman/bankwerker R. Stuifzand, wachtassistent J. B. A. Boelé, hoofd kombuis C. E. Bestebroer, scheepskok R. Hoogendoorn;
s.s. Kosicia: 5e wtk. E. Hendrikse;
s.s. Kosmatella: gezagv. T. G. J. Rooten;
s.s. Krebsia: 4e stm. J. Werkhoven, wnd. 3e wtk. L. C. Biesheuvel;
s.s. Kryptos: 2e stm. W. Hoogendijk, hfd.wtk. H. Tukker, 2e wtk. W. van Kemp;
s.s. Kylix: hfd.wtk. E. Rouw;
s.s. Onoba: II.stm. B. A. Alberts;

Onze vlootjubilaren



P. F. VERMEULEN
3e werktuigkundige
1957 - 4.6 - 1967



J. R. ELSINGA
bootsman
1957 - 14.5 - 1967

s.s. **Philidora**: wnd. 2e stm. J. H. F. Franken, hfd.wtk. N. W. Groen, 3e wtk. C. J. Lambregts;
 s.s. **Philine**: 2e stm. P. J. M. Arts, wnd. 3e wtk. E. Dallinga, 5e wtk. W. J. Grapendaal, 5e wtk. F. J. van der Vorm;
 s.s. **Philippia**: 3e wtk. J. P. Bol;
 s.s. **Vasum**: 2e stm. J. J. H. Vessies, 4e wtk. J. Smid, 5e wtk. J. F. Vernooy;
 s.s. **Videna**: 1e stm. D. Rijk, 5e wtk. L. Timmer;
 s.s. **Vitrea**: 2e wtk. K. F. Neher;
 s.s. **Vivipara**: 1e stm. D. de Boer, 3e stm. C. Verburgt, 4e stm. W. C. Moll, II.stm. C. P. C. van Goethem, hfd.wtk. J. van der Stel, 2e wtk. S. Straub, 3e wtk. J. C. Pisa, 4e wtk. J. P. Kalkman, 5e wtk. C. G. van der Zwet, 5e wtk. P. Peereboom.

UIT DIENST GETREDEN:

3e wtk.: A. W. van Wijnen;
 5e wtk.: P. A. de Zwarte, H. L. Duivelaar;
 II.wtk.: G. A. H. B. Kersten;

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman G.H.V.-th: 2e stm. L. D. J. van Zuilekom;
 2e stuurman G.H.V.: 3e stl. Th. W. Scharrenburg, A. J. Both;
 2e stuurman G.H.V.-th: 3e stl. J. de Kok, C. L. Heyboer;
 3e stuurman G.H.V.: II.stm. W. C. Moll;
 C/th: 2e wtk. W. J. van der Hoek;
 B: 3e wtk. S. Neeleman, J. P. Bol, J. B. van Haaster;
 B/th: 4e wtk. E. Dallinga;
 A/Bth: 5e wtk. F. J. van der Vorm;
 M.V.D.: II.wtk. K. Elshout.

AANGESTELD ALS:

gezagv.: P. G. C. M. Passieux;
 hfd.wtk.: J. D. Donken, J. M. de Jong, J. Meenderink;
 4e stm.: F. L. A. Bloot, W. C. Moll;
 5e wtk.: K. Elshout.

BEVORDERD TOT:

1e pompman/bankwerker: G. W. Schouten, J. A. F. van der Knaap, J. F. van Schie;
 2e pompman/bankwerker: J. Pot;
 hoofd kombuis: T. C. A. Geelen, W. F. Knoester.



MET PENSIOEN

G. W. VERBOOM
 Gezagvoerder
 15.4.1939 - 31.5.1967

Op 1 juni 1967 namen wij afscheid van gezagvoerder G. W. Verboom, aan wie met ingang van deze datum pensioen werd toegekend. Kapitein Verboom trad op 15 april 1939 als aspirant 3e stuurman in dienst van de N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij en kreeg als eerste schip het m.s. „Clavella” toegewezen. Met een onderbreking voor studieverlof te Curaçao deed hij daarop dienst tot 26 augustus 1942. Hieruit volgt reeds dat hij de oorlogsjaren buiten Nederland heeft doorgebracht en een gedeelte van deze periode — namelijk van 11 januari 1943 tot 3 juni 1944 — op de lokale vloot in het Caraïbische gebied.

Na het beëindigen van de vijandelikheden volgde een kort verlof en daarna tewerkstelling op het m.s. „Sunetta”. In de volgende jaren doorliep hij de diverse rangen op verschillende schepen van onze Maatschappij — waarbij inbegrepen ruim 15 maanden als eerste stuurman op de „Rafaëla” in de West — en op 1 augustus werd hij tijdens een verlofperiode in Nederland als gezagvoerder aangesteld. Als zodanig heeft hij het commando gevoerd over de „Kosicia”, „Viana”, „Arca”, „Philine” en „Acmaea”, terwijl het s.s. „Philidora” als laatste in de rij kan worden genoemd waarvan hij het bevel destijds te Rotterdam aan zijn opvolger overdroeg.

Wij wensen kapitein Verboom nog vele gelukkige jaren toe temidden van zijn gezin.

MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode 16.4 t/m 15.5.1967)

UIT DIENST:

1.5: mej. J. M. van Alken - sectie DFF/5;
 1.5: mevr. I. M. van der Mede-Verhagen - sectie DFF/5;
 1.5: mej. E. A. van Dulleman - sectie DFF/3.

OVERGEPLAATST:

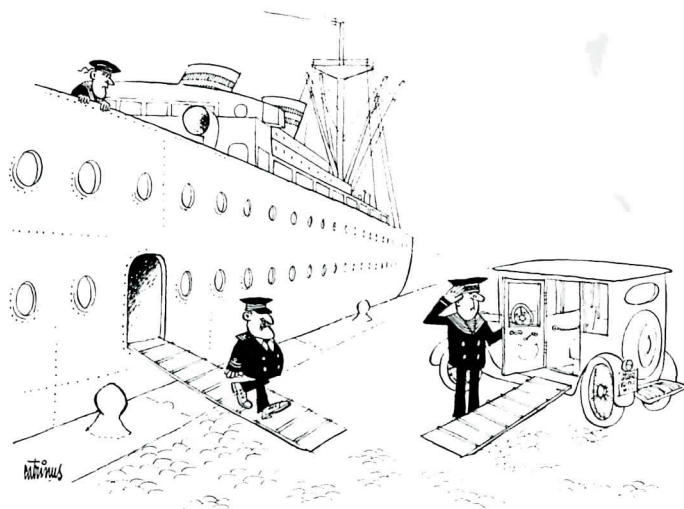
24.4: mej. W. G. van der Velden van sectie DFF/5 naar sectie DFP/11.

GEDETACHEERD:

8.5: P. H. Venhuizen - sectie DFT/1 - tijdelijk tewerkgesteld bij Shell International Petroleum Company Ltd., Londen.

GEBOREN:

27.4: Marcel, zoon van T. Donker -sectie DFF/6 - en mevrouw E. Donker-de Vries;
 13.5: Barbara Maria Christine, dochter van G. Veldt - sectie DFT/6 - en mevrouw H. J. Veldt-Duyser.



Redactiecommissie:

G. W. Bakker
 A. Baljet
 I. J. A. van Dommelen
 G. H. van Leeuwen
 J. C. W. Schuller tot Peursum
 (voorzitter)
 W. N. Wouters

tussen schip en ka

zesde jaargang no. 10 — juni 1967

maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.
**HET GEHEEL OF GEDELTIELIJK OVERNEMEN OF BEWERKEN
 VAN ARTIKELN EN/OF HET REPRODUCEREN VAN FOTO'S OF
 AFBEELDINGEN IS SLECHTS GEOORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE
 TOESTEMMING VAN DE REDACTIE**

Administratie:

Mej. J. F. Schilt

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