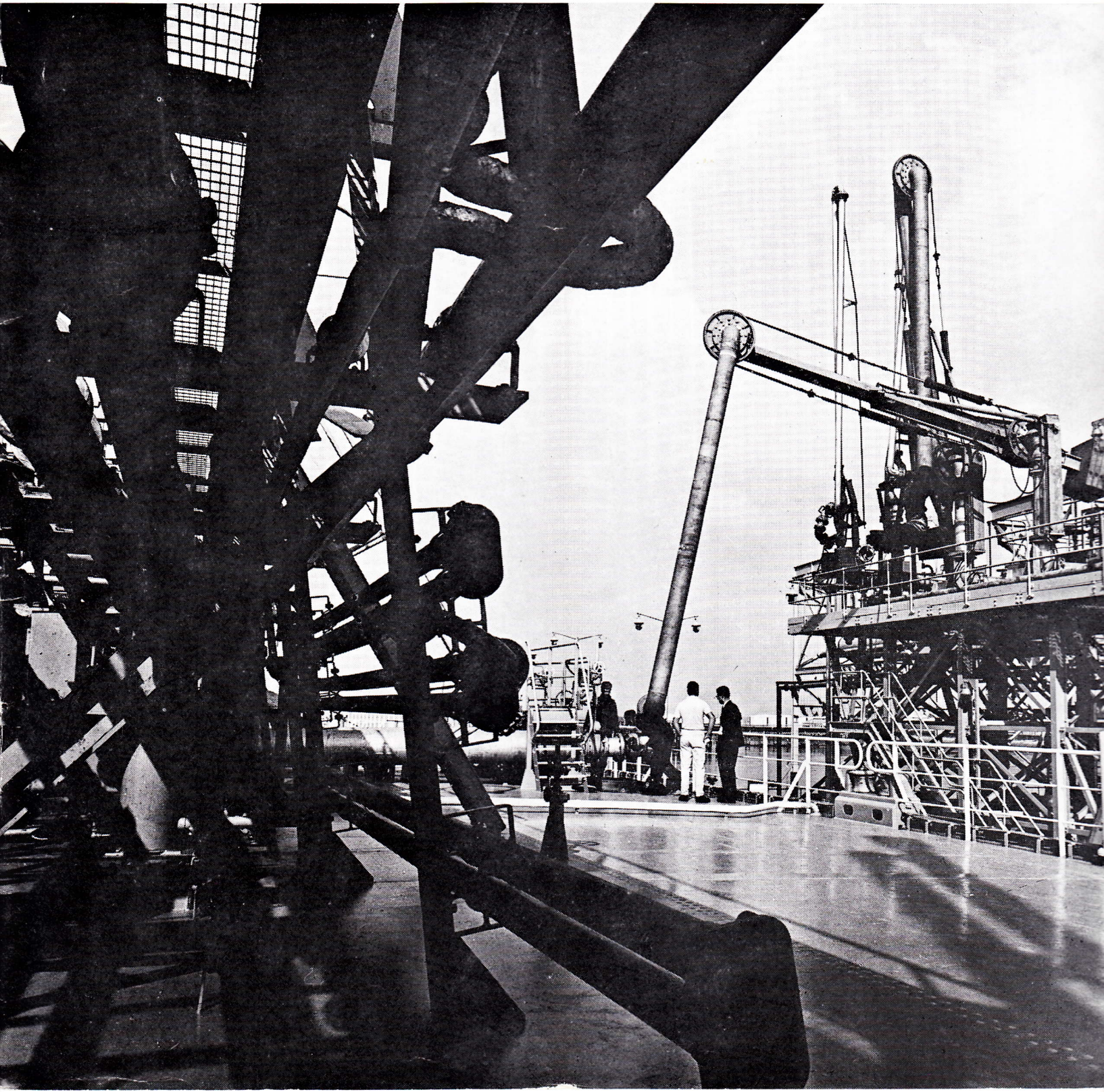


TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.
J U N I 1 9 7 0





De „Mactra” in Durban. Een blik op middentank No. 4, vanaf de eerste stringer op de hartlijn van het schip.

HET ONDERZOEK - SCHOONMAKEN VAN TANKS

In het kader van het onderzoek naar de oorzaak van de explosies aan boord van de grote tankers in december jongstleden, is een begin gemaakt, op daarvoor speciaal aan te wijzen schepen, met het wederom schoonmaken van tanks tijdens de vaart. Dit zal echter uitsluitend geschieden in aanwezigheid van experts van Shell International Marine en, indien van toepassing, Shell Tankers N.V., terwijl alleen koud en schoon zeewater zal worden gebruikt. Het gesloten systeem voor circulatie van het water zal niet worden toegepast. Zoals gebruikelijk, zullen de tanks, voordat met het schoonmaken wordt begonnen, door middel van lucht worden ontgast.

Stap voor stap willen de meevarende experts, in samenwerking met de scheepstaf, op deze wijze komen tot de vaststelling van een programma voor het ontgassen en schoonmaken van tanks aan boord van de grote crude carriers, dat volkomen veilig is.

Reeds in het beginstadium van het onderzoek kwam men tot de conclusie dat het zeer onwaarschijnlijk is dat een deel van de schoonmaakuitrusting van boven in de tank naar de bodem zou zijn gevallen en daardoor een vonk van voldoende capaciteit zou hebben opgewekt om een explosie tot stand te brengen.

De meest waarschijnlijke oorzaak wordt nog steeds gezocht in een lading statische elektriciteit, die mede zou kunnen zijn opgebouwd door in het circulatiewater aanwezige oliecontaminatie, of door een hoge temperatuur van het water, of door nog andere oorzaken.

Door gebruik te maken van koud zeewater wordt er belangrijk toe bijgedragen een gevaarlijke elektrostatische lading te voorkomen.

Ervaring

Men beschikt thans bij Shell International Marine over een enorme hoeveelheid gegevens en ervaring, die zeer waardevol is bij het vaststellen van een veilige methode om in de toekomst de tanks van de schepen uitgerust met „Gunclean” tankwasapparatuur, schoon te maken.

Overigens is gebleken dat de sterkte die de grote tankers hebben getoond na de ongevallen, ondanks de ernstige beschadiging die door de explosie aan de romp was toegebracht, nog steeds voldoende was om breken van het schip te voorkomen. Vlak voordat de „Marpessa”, met de achtersteven reeds onder water, zonk, stak wel een 100 meter van het voorschip boven water uit, zonder dat het enorme gewicht een breuk in het schip veroorzaakte. Mede hierdoor zijn de „Mactra” en „King Haakon VII” er nog in geslaagd veilig de haven te bereiken.

AARDGAS IN OPMARS

Om de economische ontwikkeling en de industriële groei in de vrije wereld ook in de komende 10 jaar mogelijk te maken, is het noodzakelijk dat de behoefte aan energie wordt gedekt. Gelukkig is er voor de enorme hoeveelheid olie die hiervoor nodig is, meer dan voldoende reserve, ook al is in de laatste 10 jaar het oliegebruik in de vrije wereld — dus zonder rekening te houden met de communistische landen — al meer dan verdubbeld.

Op het ogenblik wordt 84% van de gewonnen olie verbruikt in de geïndustrialiseerde landen, doch het laat zich aanzien dat dit over 10 jaar zal zijn gedaald tot 81%, terwijl de thans in ontwikkeling zijnde landen dan 19% voor hun rekening nemen. Dit wil geenszins zeggen dat de Westerse wereld minder energie heeft, want de voorspellingen wijzen er op dat in de komende 10 jaar de totale energiebehoefte wederom met bijna 100% zal stijgen.

Hoe is de verdeling?

Men schat dat in de vrije wereld — met uitzondering van Noord-Amerika, waar andere factoren een rol spelen — in 1980 in de totale energiebehoefte voor 3% zal worden voorzien door nucleaire energie, waarbij West-Europa opvalt omdat daar 5% meer in de lijn der verwachting ligt.

Terwijl de energie uit kolen gewonnen nu nog 24% van het totaal betekent, zal dit omstreeks 1980 zijn gedaald tot ongeveer 12½%. Uit olie zal over 10 jaar 70% van de energie komen, tegen 60% nu. Een klein percentage zal voor rekening blijven van hydro-elektrische energie, de witte steenkool zoals wij dat nog op school leerden, doch aardgas is in opmars.

Aardgas

Op het ogenblik wordt ongeveer 7% van de totale energie uit aardgas verkregen, doch tegen 1980 zal dit tot 9½% zijn gestegen. Het totale energieverbruik is dan verdubbeld, dus deze stijging van 7 tot 9½% impliceert een enorme toename in hoeveelheid.

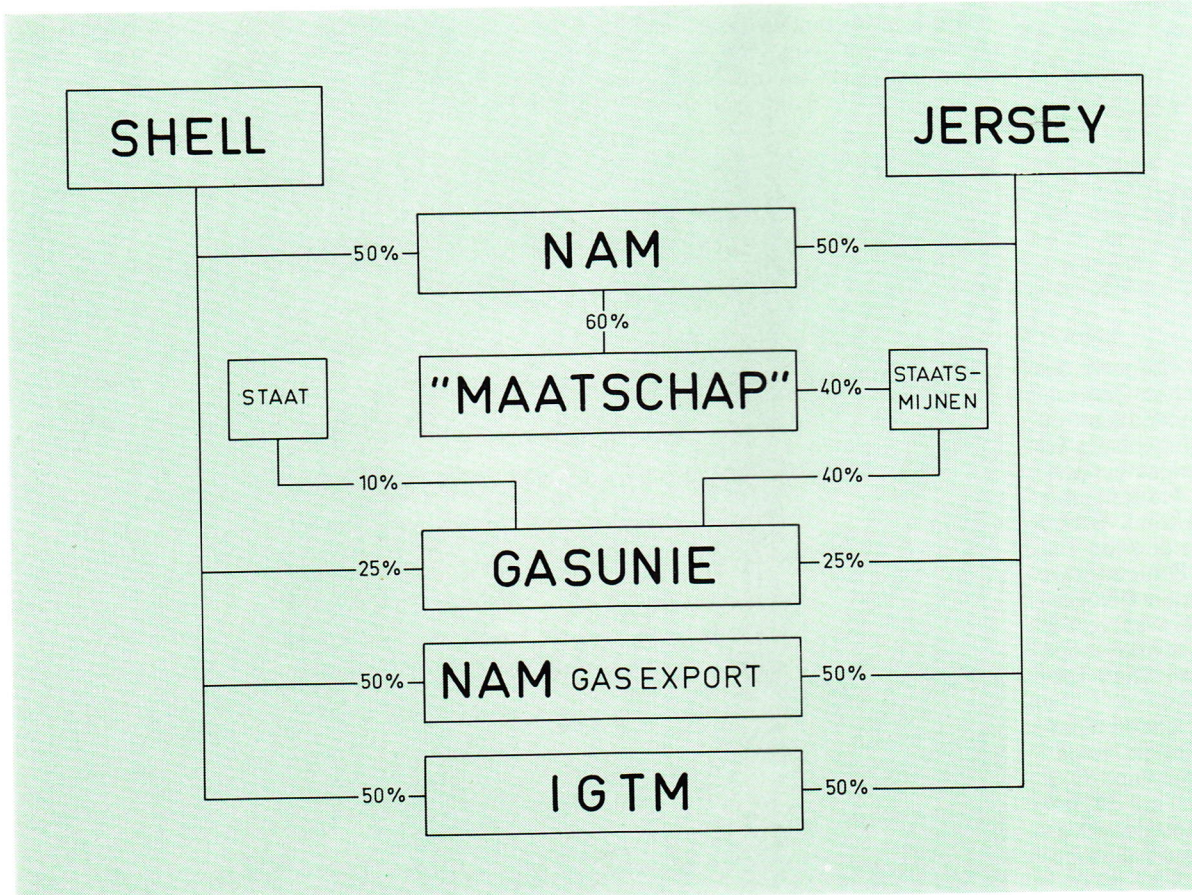
Laten we nu eens nagaan hoe aardgas langzaam maar zeker een steeds belangrijker plaats is gaan innemen. In de Verenigde Staten begon de aardgasindustrie reeds in de dertiger jaren en tegen het einde van de 2e wereldoorlog had zij een zeer grote omvang. In West-Europa werden de eerste belangrijke aardgasreserves geëxploiteerd in de jaren '40 en '50, namelijk in het Po-dal in Italië en het Lacq-veld in Frankrijk. De omvang van deze terreinen is dusdanig dat reeds nu 11% van de energiebehoefte in Italië en 5% van die in Frankrijk uit deze velden wordt gedekt. Maar het was de ontdekking van het Groningse gasveld in 1959 die de stoot gaf tot de ontwikkeling van de aardgasindustrie in Europa zoals wij die nu kennen. Dit veld, waarin Shell en Jersey elk een aandeel hebben van 50%, is op het ogenblik het grootste gasveld in de vrije wereld, met een reserve van ongeveer 66 triljoen kubieke voet. Sedert 1959 is niet minder dan éénuizend miljoen dollar besteed aan exploratie, winning en het leggen van pijpleidingen.

Deelneming

Zoals reeds gezegd, neemt de Groep voor 50% deel aan de exploitatie van het Groningse gasveld. De structuur van deze deelneming is echter zodanig dat het schema een en ander meer zal verduidelijken.

Het Groningse gasveld wordt geëxploiteerd door de N.V. Nederlandse Aardolie Mij. (kortweg de NAM, waarin Shell en de Jersey

DEELNEMING



Group elk voor 50% deelnemen), ten behoeve van een „Maatschap” — een financiële overeenkomst — waarin de NAM voor 60% deelneemt. De overige 40% worden bijgedragen door de Nederlandse Staatsmijnen, die vroeger een belangrijke rol speelden bij de levering van stadsgas. Weer een andere Maatschap, de Nederlandse Gasunie (25% Shell, 25% Jersey, 40% Staatsmijnen en 10% voor de Staat) koopt het gas van de „Maatschap” en zorgt voor transport en verkoop binnen Nederland.

De NAM-gasexport, een afdeling van de NAM opgezet ten behoeve van de Gasunie, heeft weer tot taak om te onderhandelen over aardgas dat wordt uitgevoerd en om de daaraan verbonden administratieve werkzaamheden te verrichten. De taak van de I.G.T.M. ligt reeds in haar volledige naam opgesloten, nl. Internationale Gas Transport Maatschappij.

In 1969 bedroeg de verkoop van het Groningse aardgas in Nederland reeds 1400 miljoen kubieke voet per dag; de uitvoer daarenboven nog 700 miljoen kubieke voet per dag. Het verbruik binnen Nederland en de verkoop naar andere landen zullen in de komende vijf jaar ongeveer 12 resp. 18% per jaar stijgen.

Omstreeks 1975 zal de binnenlandse behoefte aan energie dan ook reeds voor bijna de helft door aardgas uit Groningen worden gedekt.

Elders

Doch ook in Engeland stijgt het aardgasverbruik met grote stappen, niet in het minst door de ontdekking sedert 1964 van 5 commerciële aardgasvelden in het Britse deel van het continentale plat in de Noordzee. Het begin van het overschakelen op aardgas in het Verenigd Koninkrijk vond echter reeds plaats toen men in 1964 ertoe overging aardgas te importeren uit Algerije. In de Noordzee zijn nu reeds reserves aangetoond met een totale hoeveelheid aardgas van 25 tot 30 triljoen kubieke voet. Tegen 1975 zal — naar schatting — het verbruik in het Verenigd Koninkrijk 3500 miljoen kubieke voet per dag zijn, waarvan Shell ongeveer 15% voor haar rekening zal nemen.

Ook in de grote gasreserves in Duitsland heeft Shell een belangrijk aandeel. Nu leest men de laatste tijd nogal eens over Rus-

sisch aardgas, waarvan enorme reserves zijn aangetroffen en waarvoor door de Sowjet-Unie contracten zijn afgesloten met Oostenrijk, Duitsland en Italië, terwijl met Frankrijk onderhandelingen worden gevoerd over levering in de toekomst. Natuurlijk speelt hier voor de Sowjet-Unie de belangrijke factor mee dat zij voor de uitbreiding van het distributienet in Rusland zelf enorme hoeveelheden pijpleiding en verdere uitrusting nodig heeft, waarvan de kosten zullen kunnen worden bestreden uit de opbrengst van het geëxporteerde aardgas. Alhoewel hier dus concurrentie van het Oostelijk blok een woordje gaat meespreken, is men vol vertrouwen dat in het westelijk deel van Duitsland en in sommige delen van Frankrijk het Groningse aardgas nog altijd voordeliger voor de consument zal blijken.

Vloeibaar

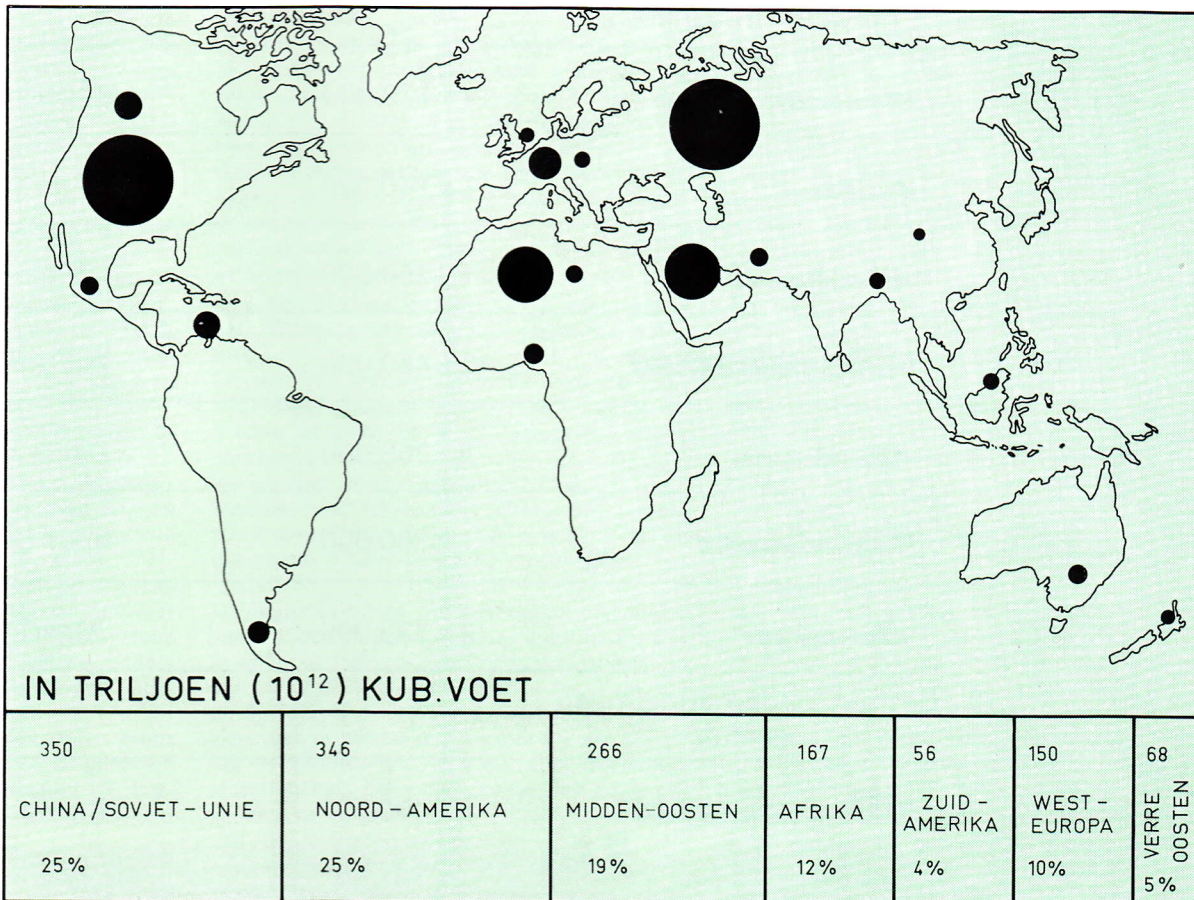
Ongeveer 1/3 van de wereldreserve aan koolwaterstoffen vindt men in de vorm van aardgas: de hierbij afgedrukte kaart geeft een goed overzicht waar deze reserves thans worden aangetroffen. In het verleden is de grootste moeilijkheid voor het verbruik van aardgas geweest het vervoer tegen lage kosten. Maar juist in de laatste jaren zijn er opmerkelijke vorderingen gemaakt in het vloeibaar maken van deze energiebron, waardoor aardgas een waarlijk internationaal handelsartikel is gaan worden.

Per tanker

Na heel wat pionierswerk, waarin de Koninklijke/Shell Groep een belangrijk aandeel had, werden in 1964 de eerste twee speciaal voor het vervoer van vloeibaar aardgas ontworpen tankers in de vaart gebracht onder beheer van Shell Tankers Ltd., waarna LNG, zoals vloeibaar aardgas wordt aangeduid (Liquefied Natural Gas), van Algerije naar het Verenigd Koninkrijk werd vervoerd. Naarmate ervaring werd opgedaan met deze tankers zijn nieuwe en grotere schema's opgesteld om LNG van de productiecentra naar de verschillende delen van de wereld te brengen waar aan aardgas behoefte bestond. De groei in tonnage van deze LNG-tankers wordt goed weergegeven in het schema op pag. 6.

De eerste commerciële tankers voor vloeibaar aardgas hadden

AARDGAS RESERVES



een draagvermogen dat te vergelijken is met een ruwe-olie-tank-schip van 30.000 ton deadweight.

Eind 1969 haalde de bekendmaking dat er een contract was gesloten om vanaf herfst 1972 Japan van vloeibaar aardgas uit Brunei te gaan voorzien, de frontpagina's van bijna alle kranten over de gehele wereld.

Het gaat hier om de levering van zeer grote hoeveelheden in de loop van de contractduur, die een periode van 20 jaar beslaat. Tenminste 65 miljoen ton vloeibaar aardgas zal in die periode van Brunei naar de Baai van Tokio worden vervoerd. Voor Shell Brunei betekent de overeenkomst, die een waarde vertegenwoordigt van circa 5,7 miljard gulden en in haar soort de grootste is die ooit ter wereld werd afgesloten, het begin van de exploitatie van de zeer grote aardgasreserves die zij voor de kust van Brunei heeft aangeboord. Via een pijpleiding zal Shell Brunei het gas aan land brengen op een punt tussen Seria en Lumut, waar ook de installatie zal worden gebouwd, waarin het aardgas vloeibaar zal worden gemaakt. Het geproduceerde gas wordt gekocht door een gezamenlijke onderneming van Shell en Mitsubishi, waarin de regering van Brunei nog wil participeren.

Het vloeibaar gas zal in Japan worden verkocht door een gezamenlijke Shell-Mitsubishi dochtermaatschappij, Cold Gas Trading Ltd., die ook de tankervloot zal charteren. En alleen voor dit contract zijn al 6 LNG-tankers nodig, elk met een capaciteit van 460.000 barrels, die in grootte vergelijkbaar zijn met een ruwe-olie-tankschip van 100.000 ton deadweight.

Als extra voordeel van deze waardevolle bijdrage in de voorzie-

ning van de totale Japanse energiebehoefte, die met 9.8% per jaar zal stijgen, mag worden vermeld dat aardgas een relatief schone brandstof is, die de luchtverontreiniging zal verminderen. Aangezien ook de overige markten in het Verre Oosten belangstelling hebben voor deze nieuwe energiebron, ziet het er naar uit dat aardgas definitief in opmars is.

Toekomst









Tegen 1975 zal — buiten Noord-Amerika — de wereldvraag naar aardgas reeds tweemaal zo groot zijn als in 1968 het geval was en meer dan 8% van de totale energievoorziening uitmaken. Er is zelfs reeds sprake van dat ook in Noord-Amerika, waar reeds nu 1/3 van de energie uit aardgas wordt gewonnen, over enige jaren LNG zal moeten worden ingevoerd, waarvoor men overweegt de import uit Algerije, uit Venezuela, uit Trinidad of uit Nigerië.

Al met al blijkt dat naast olie ook aardgas een enorme rol gaat spelen in de energievoorziening van de wereld. Ook al zullen de 60 landen die in 1975 aardgas gebruiken dit grotendeels betrekken uit pijpleidingen, het aantal LNG-tankers zal blijven groeien, naar schatting tot 70 stuks tegen 1980.

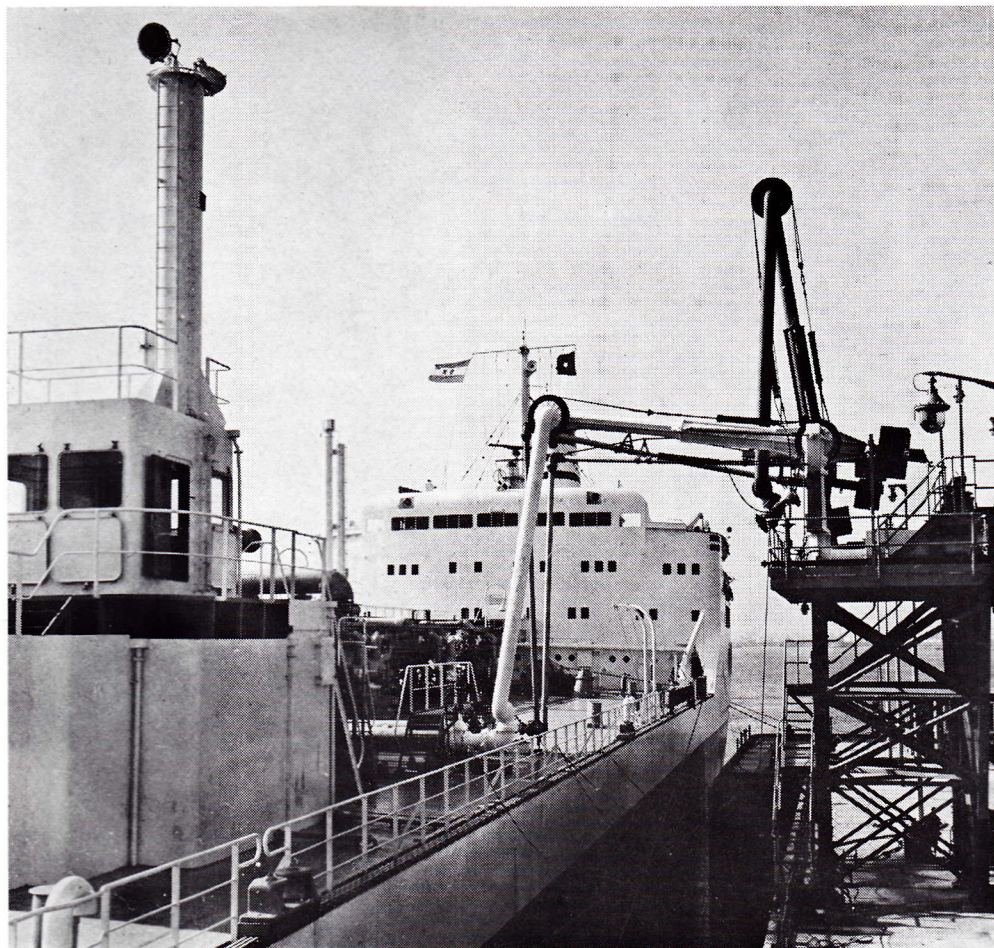
De Koninklijke/Shell Groep heeft grote aardgasreserves in beheer over de gehele wereld en dank zij de organisatie, technologische kennis en ervaring in transport ziet ze de toekomst ook voor dit nieuwe aspect met vertrouwen tegemoet.

(gebaseerd op voordrachten gehouden op 25 maart 1970 door de heren D. H. Barran en Mr G. A. Wagner, directeurs van de Koninklijke/Shell Groep)

LNG-TANKERS

		Capaciteit in barrels (15 bbl LNG = 1 ton)	Route
In de vaart/in aanbouw			
1964		2 x 173,000	Algerije—Ver. Kon.
1965		1 x 160,000	Algerije—Frankrijk
1969		1 x 250,000	Libië—Spanje
1969		2 x 450,000	Alaska—Japan
1969-70		3 x 250,000	Libië—Italië
1971		1 x 300,000	Spot charter
1971-73		2 x 233,000	Algerije—Frankrijk
Besteld/onderhandelingen gaande			
1972-75		6 x 460,000	Brunei - Japan

Het s.s. „Methane Princess” is uiterlijk vrijwel gelijk aan elk ander modern olietankschip, doch in werkelijkheid is het een van de eerste schepen ter wereld voor commercieel vervoer van aardgas. Het schip werd in 1964 gebouwd en vaart in dienst van Shell Tankers (U.K.) Ltd. op de route van Algerije naar Engeland. Op elke thuisreis wordt een hoeveelheid vloeibaar aardgas vervoerd van 12.000 ton, met een temperatuur van -161°C , vandaar de rijp op de laadleiding.



IDEEËNBUS

Op 17 april jl. werd door de Ideeënbusscommissie een vergadering gehouden, waarbij de heer D. Rodenburg als voorzitter optrad, kapitein H. den Ouden als nautisch en de heer L. Kerstens als technisch adviseur aanwezig waren.

Er werden twee ideeën beloofd, waarvan u hier een beschrijving aantreft.

Idee No. 352 van 2e wtk. D. van der Hoek betr. Communicatie in ladingtanks.

De heer Van der Hoek stelde voor 2 telefoonhaken door middel van een oliebestendige 2-aderige kabel met elkaar te verbinden en de lengte van de kabel af te stemmen op de grootte van de tanks waarin deze „sound powered telephone” gebruikt zou worden.

Aan boord van de „Onoba” heeft inzender dit systeem beproefd (vanuit de M. K. naar de accommodatie van de hoofdwerktuigkundige), waarbij bleek dat de verbinding goed was en men elkaar goed kon verstaan. De lengte van de kabel was in dit geval plm. 35 meter.

De Commissie concludeerde dat dit voorstel eventueel alleen van toepassing zou zijn voor de 18.000-tons schepen, daar de crude-schepen reeds zijn voorzien van walkie-talkies, respectievelijk op korte termijn ermede worden uitgerust.

Het systeem als zodanig is niet nieuw; reeds enkele jaren geleden werden proeven genomen met de pompkamer-telefoon, waarbij de telefoonkabel in de veiligheidslijn werd ingevlochten.

Toepassing van dit idee acht de Commissie niet gewenst, daar de tanks van de 18.000-tonners

betrekkelijk klein zijn en werken in deze tanks niet veelvuldig voorkomt. Ook werd als bezwaar aangevoerd dat het opbergen van een met olie bevoerde kabel van tientallen meters lengte praktische moeilijkheden oplevert.

Gezien het feit dat inzender een technisch mogelijke oplossing voor een goede communicatie in ladingtanks heeft gevonden en de moeite heeft genomen een en ander te testen, kende de Commissie een beloning van f 50,— toe.

Idee No. 353 van 1e stm. G. C. van Malland betr. Wijziging leidingsysteem „Hercules”-schepen.

De heer Van Malland stelde het volgende voor: 1) De wingtanks nos. 3 aansluiten op pomp no. 4 i.p.v. op pomp no. 3. 2) Extra zuig-afsluiter aanbrengen in C11 vanaf pomp no. 2. 3) Zuig aanbrengen vanaf drainleiding 2 naar C11. Inzender heeft dit voorstel volledig gedocumenteerd met tekeningen en een overzicht van de gedurende 1 jaar vervoerde tonnen lading per sectie.

De Commissie was van mening dat toepassing van dit idee in zijn geheel te ingrijpend en te kostbaar zou zijn; per schip zou een investering van plm. f 32.000.— noodzakelijk zijn. Daar ook de 3 „PH”-schepen voor de onderhavige voorzieningen in aanmerking zouden komen, betreft het hier in totaal 8 S.T.N.V.-schepen. Bovendien moet rekening gehouden worden met de mogelijkheid dat deze schepen — na ommekomst van de charter-overeenkomst — in de oorspronkelijke uitvoering aan eigenaars moeten worden opgeleverd.

Wel achtte de Commissie het gewenst een onderdeel van het idee in de praktijk te brengen, te weten het aanbrengen van een extra stripping-zuig op C11. Per lossing wordt de „final draining time” hierdoor met de helft bekort, hetgeen werd berekend op een half uur. Op grond van de door de „Capulonix” gemaakte reizen gedurende 1 jaar (tijdens welke periode 16 maal los-operaties werden uitgevoerd) werd de totaal bespaarde haventijd berekend op 8 uur. Uitgaande van de vervangingswaarde van tankers als de onderhavige en de te maken kosten voor het aanbrengen van genoemde extra stripping-zuig (plm. f 7.000.— per schip), werd de pay-out berekend op 1,2 jaar.

Daar niet alleen de 8 schepen onder ons beheer, doch ook overige Groepsschepen van dezelfde klasse en uitvoering, eventueel voor de onderhavige voorziening in aanmerking komen en de te verwachten tijdswinst geheel aan Charterers ten goede zou komen, werd dit voorstel voorgelegd aan S.I.M.Ltd.

Van deze Maatschappij werd vernomen dat de extra stripping zuig op C11 inderdaad aan boord van de daarvoor in aanmerking komende schepen zal worden aangebracht; van de onder ons beheer varende schepen werd een en ander inmiddels gerealiseerd aan boord van de „Capisteria” gedurende de dokking te Skaramanga in mei jl.

Gezien het bovenstaande en de uitstekende wijze waarop de heer Van Malland dit idee heeft uitgewerkt, heeft de Commissie een beloning van f 200,— toegekend.



mei-september '70

spektakel in rotterdam

Twee-en-veertig diaprojectoren en een-en-twintig stuurapparaten, die in vijftien minuten totaal zo'n 3000 dia's vertonen op een-en-twintig schermen, vormen wel een spektakelstuk op de C-70 manifestatie in Rotterdam, die tot eind september geopend blijft. Niet dat er verder geen spektakels zijn; de eveneens in de Shell-koepel opgestelde vitrines, die direct of indirect worden verlicht, bieden in het halfduister een feeëriek schouwspel. Op de wand is een grote wereldkaart geprojecteerd, waarop zich, door technimation, de tankerroutes laten onderscheiden, de olievelden, raffinaderijen, pijpleidingen en de gehele Shell-tankervloot.

Het licht dooft nu nog verder en door tromgeroffel kondigt zich de diashow aan: Rotterdam zoals het was, Rotterdam zoals het is, olie uit alle werelddelen op weg naar Rotterdam, de produkten die eruit worden verkregen en op allerlei gebied hun toepassing vinden. Rotterdam, met zijn geliefde oude wijken, die moesten worden vrijgemaakt voor de brede verkeersaders die de stad nu doorsnijden, Rotterdam uit het begin van deze eeuw, waar de landelijke omgeving plaats heeft moeten maken voor de raffinaderijen, voor nieuwe havens, voor grote industrieterreinen.

Al mijmerend op een bank op de Coolsingel, onder gekleurde koepels die overal in de stad zijn verschenen en het op de grote wegen en pleinen tentoongestelde een fleurig aanzien geven, denk ik daar nog eens over na. Was die tijd van vroeger wel zo mooi? Als men zich de dia's uit het spektakelstuk voor de geest haalt, beelden die in het Shell-paviljoen ook worden getoond en de toeschouwer even meenemen naar de „goeie ouwe tijd van vóór de oorlog”, het Rotterdam zoals wij dat alleen nog maar kennen van oude prentbriefkaarten, zoals het ons ontnomen is in de laatste wereldoorlog, dan gaat mijn hart toch nog even open. Aan de overkant op de Coolsingel glijden in een nooit eindigende stroom de stoeltjes van de Sessellift voorbij, die de bezoekers van de tentoonstelling eerst over Havodam voeren, waar in miniatuur wordt weergegeven hoe groot Rotterdam wel is geworden in de vijf-en-twintig jaar die ons nu scheiden van het einde van de ramp die over ons land, en een groot deel van de wereld trok. Met de kabelbaan, op zo'n tien meter hoogte boven het trottoir, boven de pleinen van een moderne, bruisende stad, laat de bezoeker van de C-70 manifestatie zich verder door de stad voeren, de stad die uit de puinhopen is verrezen als een fenix uit zijn as, groter en meer werelds dan ooit.

Vroeger, in het begin van deze eeuw, stond daar de molen, daar op de Coolsingel. Achter mij waren de nauwe straatjes, met die

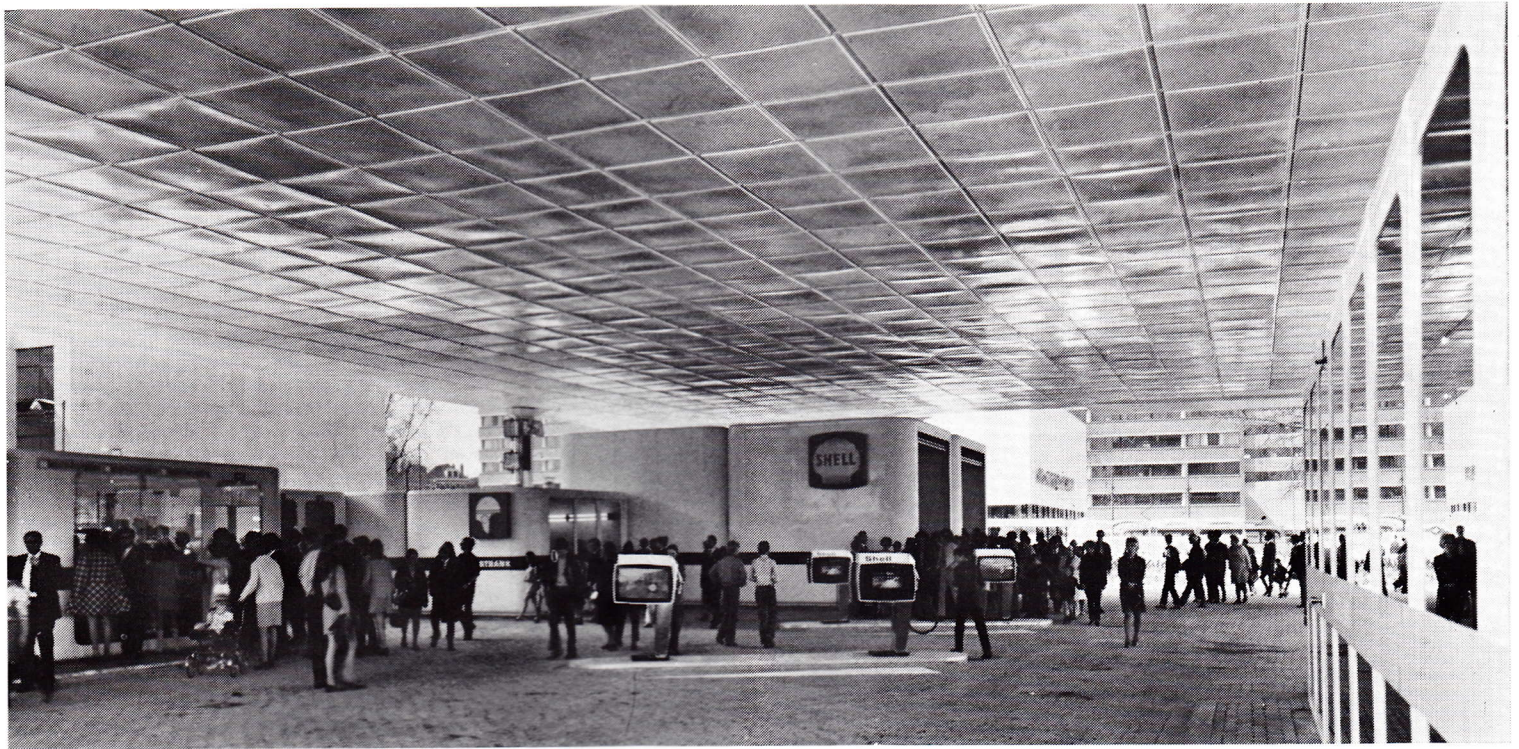


smalle singel, waar bontgekleurde volkswomen met een grote dosis humor hun leven sleten. En op de plaats waar nu het postkantoor is, waren oude huizen. Nu staan daar, in de hal van het grote gebouw, een aantal exposities die ons aangeven hoe ver de techniek is gevorderd, wat wij mensen uit deze eeuw allemaal presteren. Tweehonderd meter lang is de expositie op de Coolsingel zelf, waar met modellen en maquettes, maar ook met apparatuur uit de werkelijkheid, met enorme transformatoren, energieschakelaars die er niet om liegen en met hoogspanningsmasten, de burger van deze stad en de honderdduizenden bezoekers die deze manifestatie trekt, wegwijzen worden gemaakt in de opwekking van energie. Rotterdam — zo zou men kunnen zeggen — heeft deze injectie niet nodig, want wat in de laatste kwart eeuw door deze nijvere stad en de industrieën die er zijn gevestigd is gepresteerd, getuigt reeds van een mate van energie die menig ander stadsbestuur met lede ogen aanziet.

Twee kilometer lang is de baan waarlangs de Sessellift de bezoeker door de stad leidt. Als hij het uitzicht heeft op de Leuvehaven, ziet hij het dolfinarium, en het zou Rotterdam niet zijn als het niet een wereldprimeur had ook op dit gebied; het is namelijk een drijvend dolfinarium, waar overigens ook zeeleeuwen een rol meespelen. Op dat punt gekomen maakt de Sessellift een bocht, die de stoeltjes als even zovele schommels langzaam langs de moderne Lijnbaan voert, waar duizenden produkten, uit alle delen van de wereld, te koop liggen.

Vroeger, toen konden de mensen dat niet allemaal kopen, zo schiet het door mij heen. Vroeger waren ze er niet, of hadden de mensen er geen geld voor. Want armoe was er wel, armoe en ziekte. Hard werken voor een karig loon. En al was er dan humor, die is er toch nog. De romantische straatjes die de diabeelden in de Shell-koepel ons te zien gaven, mogen dan zijn verdwenen, de romantiek is er nog. De schilderachtige wijken van het oude Rotterdam, die zo dikwijls op het doek zijn vereeuwigd, zijn er niet meer, maar daarvoor in de plaats zijn moderne wijken gekomen, met kleuren die ons oog strelen.

Over de Coolsingel, bruisend van leven, weerklinken de slagen van de klok in de Laurenskerk, het hart van Rotterdam, al eeuwen lang. Daar ook is op 5 mei jl. de C-70 manifestatie officieel geopend. En bij iedere slag van de klok van die kerk dringt het tot mij door dat, ondanks alle tegenspoed die deze stad heeft ondervonden, wij dankbaar moeten zijn dat de wederopbouw met een dergelijke voortvarendheid heeft kunnen plaatsvinden. Een wederopbouw die nu wordt gevierd met de C-70, een tentoon-



Linksboven: De Coolsingel „by air”

Boven: Het Shell C-70-station

Onder: kijkjes op Havodam

stelling die zich niet beperkt tot één terrein, maar de gehele binnenstad omvat, de bevolking erbij betreft, die zich uit in muziek, zang en toneel.

Daarom heeft het ook geen zin terug te denken aan die „goeie ouwe tijd”, want zo goed was ze niet als wij het eens op de keper beschouwen. Welvaart is deze stad deel geworden, blijdschap daarover die zich uit in deze grootse manifestatie.

Langs alle slenteret het publiek, goed gekleed, vrolijk; zij hebben er ook alle redenen toe. Deze moderne tijd mag dan minder schilderachtig zijn dan wij menen te zien op oude platen, ze heeft ons in ieder geval ook veel goeds gebracht, gemak en een degelijk bestaan.

De beiaard in het stadhuis laat nu de klanken van het carillon over de stad uitstromen, die nog worden overgenomen door een carillon op de Lijnbaan. En gesterkt door deze klanken verlaat ik mijn zitplaats en schaar mij weer temidden van het publiek om andere expositieruimten te bezoeken, want onder de indruk raakt men gewis en men heeft nu de kans zijn nieuwsgierigheid naar wat de afgelopen jaren ons hebben gebracht, te bevredigen.

NIEUWBOUWORDERS

Op 21 mei jl. is officieel bekend gemaakt dat bij de Odense Steel Shipyard Ltd. in Denemarken, door Shell International Marine Ltd. een order is geplaatst voor vier tankers, elk van 256.500 ton draagvermogen.

Samen met de vier tankers van 272.500 ton deadweight die reeds in aanbouw zijn bij de Chantiere de l'Atlantique te St. Nazaire in Frankrijk (reeds aangekondigd in ons april-nummer), betekent dit een tonnagevergroting van ruim 2 miljoen ton draagvermogen van de vloot van de Koninklijke/Shell.

Deze acht tankers zullen in de loop van 1973/1975 worden opgeleverd, doch het is nog niet bekend onder welke vlag zij zullen gaan varen.

Shell International Marine onderzoekt thans de mogelijkheid om nog meer schepen voor het vervoer van ruwe olie, in de tonnageklasse van 250.000 ton, te bestellen, doch ook nieuwbouworders voor schepen van 20.000/40.000 ton kunnen worden verwacht, zulks voor het vervoer van geraffineerde producten.

Deze vlootuitbreiding is mede gebaseerd op de voorspellingen dat het olieverbruik in de Europese landen in de komende tien jaar met bijna 6½% per jaar zal toenemen.



EXPO 70

en de

ARCAiden!

Kapt. Sandee van de „Arca” zond ons een door stuurmansleerling G. J. C. van Eeten opgesteld verslag van een bezoek aan de EXPO 70 door een aantal opvarenden van zijn schip, hetwelk wij hieronder laten volgen.

Op 22 maart 1970 deden we Yokkaichi aan, een haven in de buurt van Osaka. Reeds dagen van tevoren was afgesproken dat er een bezoek gebracht zou worden aan de zo dikwijls in dagbladen en tijdschriften beschreven wereldtentoonstelling. Zodra het schip lag afgemeerd, kwam de agent aan boord, hetgeen de man beter niet had kunnen doen, want nauwelijks had hij een voet aan boord of onze gezagvoerder pakte hem in zijn kraag en vroeg de onfortuinlijke of hij enkele informaties voor ons kon winnen. Ondanks de aanvankelijke schrik zijnerzijds, was het resultaat dat we de volgende dag, toen de Japanse zon nog onder de horizon stond, opstonden in hevige koude. Onze groep bestond uit de volgende personen: Kapitein P. C. D. Sandee, mevr. B.N.E.N. van Westendorp-Wijns, echtgenote van de 1e stuurman, radio-officier A. H. C. J. Born, hoofdwerktuigkundige J. van der Stel, 4e werktuigkundige J. M. van der Wal, de heer S. Y. T. M. Andela, momenteel assistent, en ten slotte leerling-stuurman G. J. C. van Eeten, die — aangezien hij een enorm lunchpakket voor de hele groep meesjouwde — wel als het beste „paard” van de stal mocht worden beschouwd. Over het lunchpakket zullen we het verder maar niet hebben, want de HoVo had deze zulke afmetingen gegeven dat je er al ziek van werd als je er alleen maar naar keek, laat staan het monster moest dragen.

In gereserveerde zitplaatsen gezeten van de felgekleurde Kintetsu Express, die ons van Yokkaichi C.S. naar Osaka bracht in een tijdsbestek van twee uur, werden we al spoedig welkom geheten door bevallige Japanse schoonheden, die stewardessen bleken te zijn. Zoemend over de rails, door dalen, door tunnels en over heuvels van het Japanse hoogland werden we naar Osaka gebracht, vanwaar wij per metro en daarna met de Expo Express regelrecht naar de hoofdingang gingen. Van daar af ging alles van een leien dakje, want overal stonden wegwijzers naar de verschillende paviljoens.

Als goed chauvinist bezochten we eerst het Nederlandse paviljoen, waar wij werden opgewacht — althans dat dachten we — met rolletjes drop of echte oliebolletjes. Maar helaas, de desillusie was groot, geen van dit alles. Toch besloten wij naar binnen te gaan en te kijken wat het vaderland voor deze gebeurtenis te bieden had. Weer werden wij opgewacht door een Japanse hostess, trouwens er waren er meerderen, want bij elke roltrap was er een onder en boven geposteerd, die ons op vriendelijke wijze erop attent maakten dat ook op een roltrap de voeten bij het begin en aan het einde opgetild dienden te worden.

Via films en dia's kregen wij een blik te zien van het echte Nederlandse leven, zoals Anton Geesink in actie, mammoettankerbouw, onze nationale kampioenen op het gebied van schaatsen, zwemmen, wielrennen en nog veel meer op sportgebied. Verder echte Hollandse festiviteiten, zoals carnaval, Sinterklaas en

bierfeesten; ook oliebolletjes, de K.L.M. en haringvisserij, alsmede de Deltawerken kwamen in een mengelmoes op ons af.

Eenmaal weer buiten, waren de meningen over het paviljoen wat verdeeld. Of dit er de oorzaak van was zullen we in het midden laten, maar bij de volgende stand splitste de groep zich even, want de ene wilde postzegels kopen, terwijl de andere zich op het lunchpakket wierp. Dit laatste was op zichzelf een geluk, daar hierdoor het gewicht — zij het heel weinig — werd gereduceerd.

Op het Russische paviljoen troffen wij elkaar weer. In dit immense paviljoen was meer opgesteld dan wij verwachtten. Alles wat in dat enorme land te koop is op het gebied van revolutie, ruimtevaart, industrie, wetenschap en cultuur, kortom te veel om allemaal op te sommen, was er ten toon gespreid. In dit gebouw raakten wij — om het maar populair te zeggen — de sparks kwijt, deze had namelijk meer belangstelling voor de elektronische afdeling. Enfin, die zou wel weer opduiken. Buiten op de trappen kregen onze gezagvoerder en de hoofdwerktuigkundige trek in een eitje en deze werden dan ook met smaak verorberd. Doch dit evenement bleef niet onopgemerkt, want een of andere officier vond het noodzakelijk om dit duo maar tegelijk op de foto vast te leggen. Waarschijnlijk zag hij er een prijs in op de een of andere fototentoonstelling of hij had gevoel voor humor, gezien de achtergrond.

„... hij had gevoel voor humor...”. Kapt. Sandee en 4e wtk. Van der Wal laten het zich goed smaken onder het toezien van mevr. Van Westendorp, echtgenote van de 1e stuurman.



Terwijl het eitje langzaam naar binnen schoof, keken wij rond naar de menigte om ons heen. Er liepen allerlei groepjes rond, soms geleid door een man met een vaandeltje of vlaggetje, in opzichtige kledij of met een schreeuwende stem. De leden van de groep waren weer gekenmerkt door sjerpen, hoeden, petten of anderszins. Af en toe zagen wij er een die zijn groep kwijt was en die met de moed der wanhoop deze probeerde terug te vinden. Er waren zelfs leiders die wanhopig naar hun groep zochten.

Per lopende band lieten wij ons naar de volgende gelegenheid brengen. Hoewel wij ons voelden als een fabrieksprodukt op die band, was het toch een aangename verpozing, vooral omdat we al de hele tijd hadden gelopen, iets waar je aan boord niet meer zo aan bent gewend.

Ofschoon de band ons naar het Amerikaanse paviljoen bracht, hebben wij deze niet bezocht, daar wij de schrik van ons leven kregen toen wij de massa zagen die voor de ingang stond opgesteld; een enorm lange rij die in allerlei kronkels en bochten bij de ingang begon en daar ook weer eindigde. Wij zochten daarom maar naar een minder druk evenement, temeer daar wij toch in tijdnood raakten en niemand er iets voor voelde om te laat aan boord terug te keren en daardoor achter te moeten blijven. Op de terugweg naar de uitgang deden wij nog enkele kleinere paviljoens aan, waaronder dat van Koeweit, waar wij een staaltje van Oosterse gastvrijheid ondervonden. Hier kregen wij in een kantoortje echte Japanse thee en Arabische koffie geserveerd, dit alles zonder suiker en melk. Om de gastvrijheid van deze mensen niet te kwetsen, dronken we deze dranken heel voorzichtig op. Na onze dank te hebben uitgesproken werd de terugtocht naar de „Arca” aanvaard. Helaas konden de gezagvoerder, de hoofdwerktuigkundige alsmede de 4e wtk het laatste evenement niet meemaken omdat wij afvallig werden en besloten onze eigen weg te gaan, waar wij geen spijt van kregen.

Even voor de uitgang roken wij namelijk een zeer bekend geurtje, dat afkomstig bleek te zijn van een Belgisch kraampje, waarvan de Madame ons halve lunchpakket gezien moet hebben, want zonder dat er een woord van onze kant was gevallen, vroeg zij of wij Ollanders waren. Vanzelfsprekend konden wij nu toch een portie oliebolletjes consumeren, waarna toch echt in allerijl de terugtocht moest worden aanvaard.

Met vallen en opstaan slaagden wij er in de goede trein naar Yokkaichi te pakken te krijgen, waarin wij ook de overige ARCAiden weer aantroffen. Vlak voordat wij uitstapten kregen wij nog een slokje inlandse whisky van een Japanner aangeboden, welk aanbod wij niet af sloegen, al heeft dit ertoe geleid dat ik nu met zweetdruppels op mijn voorhoofd tracht dit verslag uit te tikken, wat vanzelfsprekend door een en ander niet zo gemakkelijk gaat.

(Noot redactie: ondanks de druppels op het voorhoofd is stuurmansleerling Van Eeten daar anders wonderwel in geslaagd, waarvoor gaarne onze dank).

WIJ SPRAKEN MET

de heer
B. van Bennekum

Temidden van alle voorbereidingen die een verhuizing naar een ander land met zich brengt troffen wij de heer Van Bennekum en echtgenote aan. Dat andere land wordt Frankrijk en aangezien het geen dagelijkse zaak is dat iemand na zijn actieve leven vaste domicilie kiest in uitgerekend dat deel van Europa, vroegen wij meneer Van Bennekum, die elf jaar lang als chefkok bij Shell heeft gevaren, waarom nu juist Frankrijk?

„Omdat ik dol op dat land ben”, zei hij, „bovendien ben ik volkomen verfranst. U moet niet vergeten dat ik al sinds 1928 thuis ben in Frankrijk. In zo verre dan dat ik vóór de oorlog voor Van Ommeren voer en onze thuishaven Rouaan was. Ik kreeg daar kennis aan een meisje, trouwde ermee en voilà, ik woonde in la douce France.” Er werd even gepauzeerd om een sigaret op te steken en toen, half in gedachten verzonken, ging hij verder. „Ik sprak net zoveel Frans als die asbak daar, voor mijn vrouw was dat niet zo erg, als je pas getrouwd bent, heb je niet zoveel woorden nodig, maar de familie was er ook nog. Gelukkig had ik het snel onder de knie. Als je de hele dag een vreemde taal moet spreken, leer je het vanzelf wel. Bovendien had ik daar allemaal Franse kennissen en dat is zo fijn daar, ze zullen je nooit uitlachen als je iets verkeerd uitspreekt, ze doen echt hun best om je zoveel mogelijk te helpen.”

Deze beleefdheid van de buitenlander in het algemeen konden wij, door eigen ervaring, alleen maar beamen. Wij herinnerden ons maar al te goed dat wij, voor de eerste keer in ons leven in Parijs in een restaurant zaten, trek in appelmoes hadden en dus vroegen om „purée de pomme”. Met een stalen gezicht bracht de ober het bestelde en pas veel later kwamen wij er achter dat dat nu niet bepaald correct Frans was geweest.

Onze vraag of de heer Van Bennekum altijd het beroep van kok had uitgeoefend werd ontkennend beantwoord, maar „het is altijd wel mijn grootste liefhebberij geweest, koken en bakken. Als kind al. Mijn ouders hadden een café in Rotterdam en als moeder dan druk in de weer was om in de zaak de klanten te bedienen, dook ik stiekem in de keuken en begon te kokerellen. Mijn broertjes en zusjes stonden op de trap en al wat ik bakte verdween gezwind in hun monden. Maar ja, als moeder er de lucht van kreeg, letterlijk en figuurlijk, dan was het van dik hout zaagt men planken. Ze noemden me thuis trouwens Jan de Bakker. In mijn vrije tijd hielp ik bij een banketbakker in de buurt en mijn „loon” bestond dan uit gebroken speculaasjes. Als er nou niet veel kapot waren dan liet ik „per ongeluk” een blik uit mijn handen vallen.”

Toch begon meneer Van Bennekum zijn carrière niet als kok. Na het Mulo-diploma te hebben behaald trad hij in dienst van de Rotterdamse Bank, werkte er vijf jaar, had het best naar zijn zin en toen, in 1925, kwam de krach. Er moest bezuinigd worden en de eersten die er aan moesten geloven waren de vrijgezellen. Ontslag, 23 jaar, en de banen niet bepaald voor het opscheppen. Het werd varen, bij Van Ommeren, als koksmaat, en dat betekende per dag een



mudje aardappels jassen, en wel dun schillen a.u.b. Ze aten toen drie keer per dag piepers, bij ontbijt, lunch en avondeten. Via bediende klor meneer Van Bennekum op tot salonbediende, stond op de nominatie om hofmeester te worden, maar werd door zijn toenmalige kapitein te jong bevonden en de rollen werden omgedraaid; er werd weer een walbaan gezocht. Toen de oorlog uitbrak was hij in Nederland, maakte het bombardement van Rotterdam mee en stak direct daarna zijn handen uit de mouwen en ging puin ruimen. Ondertussen zocht hij een mogelijkheid om naar Frankrijk uit te wijken, waar zijn vrouw zat, en bovendien veel minder kans was om naar Duitsland gestuurd te worden. Via een bevriende relatie lukte dat en belandde hij veilig in Rouaan. Daar werd ieder baantje aangenomen waar geld mee te verdienen was en dat duurde tot de bevrijding van Frankrijk in 1944. Een gouden tijd brak aan, „want”, zoals meneer Van Bennekum vertelde, „de Geallieerden zochten mij aan om als tolk op te treden. Doordat ik behoorlijk Engels sprak was het een kolfje naar mijn hand, alleen duurde het niet lang. De frontlijn verlegde zich naar het Noorden en ik wilde niet weg uit Frankrijk; om kort te gaan, na nog een poosje bij een soort klachtenbureau gewerkt te hebben, waar ik b.v. claims die burgers op de Amerikanen dachten te hebben, in het Engels moest vertalen, gaf ik er de brui aan. Mijn vrouw was intussen gestorven, ik ging weer varen.” Schepen van allerlei nationaliteit werkte hij af: van Engelse tot Israëliische, van Noorse tot Italiaanse. En overall leerde hij wat nieuws op het

gebied van koken. Wat dacht u bijvoorbeeld van zoute-haring-soep? Daar zijn de Noren dol op! In 1955 kwam hij bij de Shell en is daar gebleven tot het einde van zijn zeemansloopbaan. En aangezien Shell ook daarna voor zijn mensen zorgt, kon eindelijk een oude droom in vervulling gaan: de vakantie werd de laatste jaren altijd in Frankrijk doorgebracht, samen met zijn tweede vrouw, die al spoedig leerde evenveel van dat land te houden als haar man. Steeds verder naar het zuiden trokken ze. Door Dordogne heen, tot aan de Pyreneeën. Niet ver daar vandaan, in Siran, werd een waar paradijs ontdekt. Toeristen komen er nog bijna niet, het landschap is heuvelachtig en er worden grote kudden paarden gehouden. Daar woont nu onze francofiel, de heer Van Bennekum. Vanuit zijn bungalow kan hij aan de ene kant de Pyreneeën zien, aan de andere kant de Middellandse Zee. Samen met zijn vrouw geniet hij daar van natuur en rust, de Franse keuken en de typische dorps sfeer van bijvoorbeeld de plaatselijke markt, waar de boeren zelf hun eigen producten verkopen, soms alleen maar bestaande uit een mandje eieren, wat sperzieboontjes of een paar slierten knoflook.

De foto's die hij ons liet zien, brachten ons dermate in verrukking dat wij iedereen kunnen aanraden om eens voor de verandering naar die streek te trekken. En mocht u met de auto gaan, overnacht u dan in Parijs en volg het advies van de heer Van Bennekum: ga eens heerlijk eten in de Rue Verron, no. 12, „La Popote”, wat zoveel betekent als „de vette hap”.

J. F. S.

schoon schip



The beauty and the beasts

Men zou zich bij het aanschouwen van bovenstaande foto kunnen afvragen wat deze te maken kan hebben met Shell. Deze schoonheid en haar twee gezellen dienen echter om twee nieuwe Shell-producten te onderstrepen, die door Shell Nederland Chemie N.V. op de markt zijn gebracht, namelijk: „Canogard” tegen wormen bij honden en „Shellgard Dogband” tegen vlooiën en luizen. Beide producten zijn uitsluitend via de dierenartsen verkrijgbaar.

Slop chest

Uitbreiding is gegeven aan het aantal schepen waarop een slop chest wordt gevoerd. Gaven wij in deze rubriek van het januari-70-nummer reeds een opsomming van 10 schepen die hiermede waren uitgerust, thans worden alle schepen boven de 50.000 ton voorzien van dit „winkeltje in het klein”. Nog even een opgave van het assortiment artikelen dat als standaard wordt aangehouden:

- tandpasta
- tandenborstels
- scheercreme
- scheermesjes
- after shave lotion
- toiletzeep
- Lifebuoy-zeep
- waspoeder
- inweekmiddel
- Brylcreem
- luchtpostpapier
- luchtpostenvolpennen

S.B.S.

Aan alle schepen is inmiddels een exemplaar gezonden van de nieuwe „Shell Briefing Service”-uitgave, getiteld: Quality Products and Ser-

vices. Ook op kantoor is op alle secties een exemplaar aanwezig. In deze S.B.S. wordt beschreven hoe aan de sterk verschillende vraag naar aardolieproducten van over de hele wereld verspreide klanten wordt tegemoetgekomen.

Financiering van Huizen

Onder verwijzing naar de publikatie hieromtrent in het februari-nummer van „Tussen Schip en Ka” kan worden medegedeeld dat ingaande 1 mei 1970 een overeenkomst tot stand is gekomen waarbij de Algemene Bank voor Hypotheek Krediet N.V. voor het verstrekken van nieuwe leningen in de plaats is getreden van de N.V. Centrale Trust Compagnie.

Leningen worden alleen verstrekt indien zij dienen ter financiering van woningen die de employés voor zelfbewoning hebben gekocht en zullen opeisbaar zijn wanneer het dienstverband van een geldnemer met Shell wordt beëindigd. Nadere informatie is ten kantore verkrijgbaar.

Uitkering tijdens arbeidsongeschiktheid

Tot dusver gold voor onze gehuwde scheepsgezellen een speciale regeling, op grond waarvan zij in Nederland in aanmerking konden komen voor 100% gagebetaling tijdens langdurige arbeidsongeschiktheid. Met genoegen kan melding worden gemaakt dat de Directie heeft besloten voor alle scheepsgezellen — gehuwd dan wel ongehuwd — bij ons in dienst, die het voornemen hebben opnieuw met een van onze schepen uit te varen, in het vervolg tijdens arbeidsongeschiktheid in Nederland het ziekgeld dusdanig

aan te vullen dat de gage voor 100% zal worden doorbetaald.

2 dagen werken, 1 dag jacht

Eskimo-werknemers bij de in Alaska werkende oliemaatschappijen hebben in doorsnee een gezin met acht tot tien kinderen: men eet daar uitsluitend vlees, ongeveer 80 kilo per week! Maar een runderlapje kost in Alaska momenteel ongeveer f 6,80 per pond en men zou een flink salaris moeten hebben, wil men zijn gezin behoorlijk kunnen voeden. De eskimo komt dan ook aan zijn eten door jacht op rendieren en zeehonden, maar zo'n jacht neemt een dag of tien in beslag. Op advies van experts hebben de maatschappijen nu het volgende werkschema vastgesteld: 28 dagen werken aan de boortoren en 14 dagen vrijaf voor de jacht.

Zeeleiding

Binnenkort zal de eerste zeeleiding van Zuid-Afrika in gebruik worden genomen en wel bij Durban, waar door de geringe diepte van het water tot nu toe uitsluitend tankers met een maximale diepgang van 38 voet konden binnenlopen. Deze leiding heeft een lengte van 1½ mijl, bij een diameter van 40 inch. Aan de nieuwe boei, met 16 zee-ankers, kunnen schepen tot 200.000 ton meren.

Mode-namen

We kennen ze allemaal wel, de nieuwe namen en uitdrukkingen die in snel tempo burgerrecht verkrijgen. Een goed voorbeeld is het begrip „inspraak” (waarover dan nog het grapje de ronde doet dat we zo druk zijn inspraak te bewerkstelligen dat we niet meer tot uitspraken komen).

Ook het woord manager doet al geruime tijd opgeld, zozeer zelfs dat we er naar streven het in de plaats

te stellen van de titel „kapitein”. We hoeven niet bang te zijn dat dit laatste woord uit het spraakgebruik zal verdwijnen, want de topfiguren aan de wal worden tegenwoordig immers aangeduid als „captains of industry”. En om in stijl te blijven, komen die dan in aanmerking voor een plaats in een „stuurgroep”. Nu door de integratie aan boord de vertrouwde termen matroos, bootsman, enz. in onbruik raken, wachten we alleen nog op het moment dat de juiste walfuncties worden gevonden die met deze titels kunnen worden aangeduid.

Zonder krukas

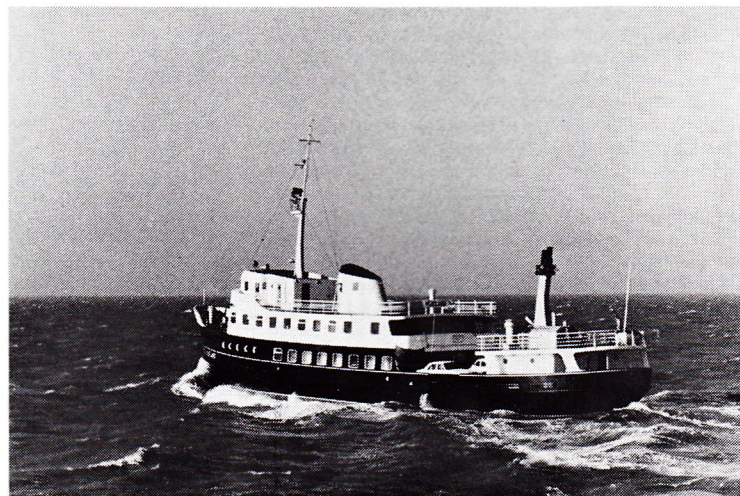
Burmeister & Wain zullen binnenkort in Kopenhagen beginnen met de bouw van de eerste dieselmotor zonder krukas, na reeds twee jaar aan de plannen hiervoor te hebben gewerkt. Alhoewel B & W in dit stadium geen verdere inlichtingen wensen te verstrekken kan, na een succesvolle proefperiode een dergelijke motor als een revolutie op het gebied van de voortstuwing van zeeschepen worden beschouwd, temeer daar het maximale vermogen ± 30 MW zou zijn. Daarbij komt nog dat de nieuwe motor korter en lager zal worden dan de tot nu toe gebruikelijke.

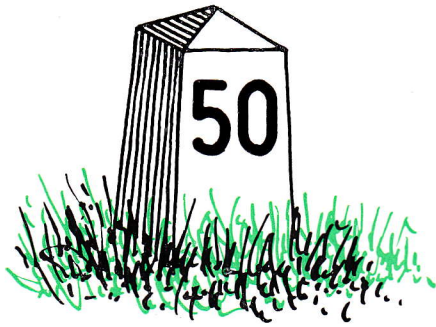
Het kan echter nog wel enkele jaren duren alvorens de studie en proeven zullen worden afgesloten.

Shell-winkel

Reeds enige tijd waren plastic vuilniszakken niet meer verkrijgbaar in de Shell-winkel, doch deze zijn thans weer opgenomen in het assortiment, 20 stuks à f 1,90.

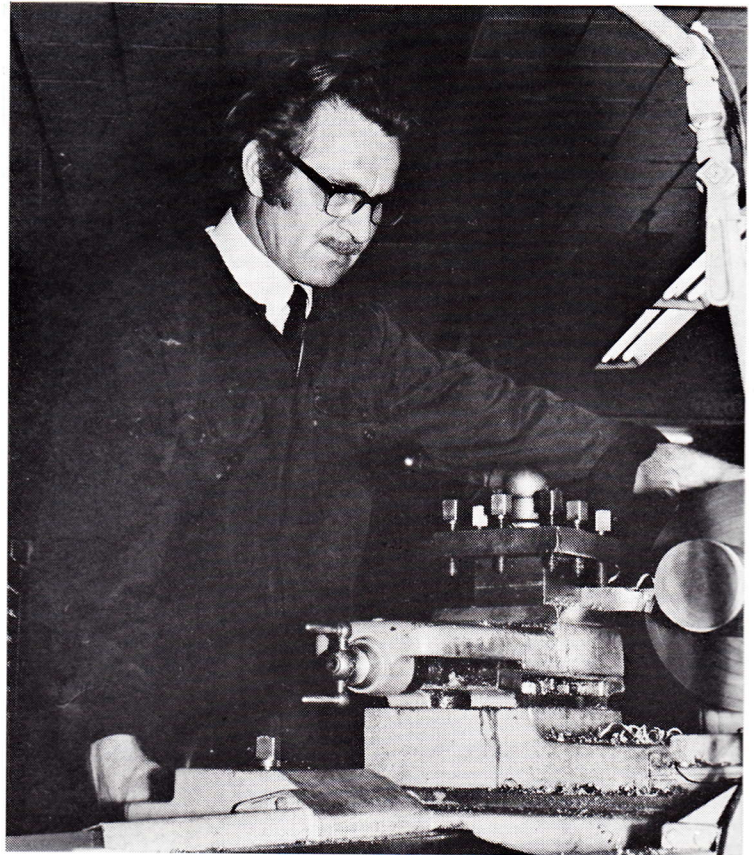
Zo maar een plaatje, dat echter de zeevarenden die op Terschelling wonen goed zal doen, want dit bootje brengt hen weer naar huis aan het einde van de dienstperiode.





De eerste mijlpaal is bereikt bij de door de Maatschappij georganiseerde cursussen „TECHNISCH ONDERHOUD“. Vijftig cursisten zijn thans door de Bedrijfschool van Shell Nederland Raffinaderij N.V. gedurende een zes-weekse opleiding wegwijs gemaakt in de vaardigheden vereist voor een vakbekwame scheepsgezel in de algemene werkploeg aan boord van onze schepen.

En met de door hen tijdens deze opleiding opgedane ervaring in lassen, draaien, boren en ander onderhoudswerk zoals dat aan boord van onze schepen voorkomt, dragen zij bij tot het opvoeren van de prestaties van onze scheepsgezellen.



Scheepsgezel a/w P. v. d. Toorn geeft een demonstratie van zijn kunnen aan de draaibank.

LEERT GE WAT, ZO KUNT GE WAT

De laatste instructie ...

V.l.n.r.: Th. v. d. Heem (docent), P. v. d. Toorn (scheepsgezel a/w), J. Luykenaar (scheepsgezel a/w), H. Adema (scheepsgezel a/w), D. Benne (docent), H. L. Klop (scheepsvoorman) en — gedeeltelijk zichtbaar — N. J. H. J. Griek (scheepsgezel a/w).

... en nu aan de slag.



REUNIE C.N.O.O.K.S.

OP 29 APRIL J.L.

IN HET RIJNHOTEL

TE ROTTERDAM

Met regelmatige tussenpozen worden bijeenkomsten georganiseerd voor C.N.O.O.K.S.-leden; in de wandeling is deze vereniging beter bekend als de Oud-Roest-Club, en nu deze naam gevallen is weet ieder natuurlijk wat we bedoelen.

Gebruikelijk is om van zo'n bijeenkomst een foto te publiceren en daar dan een passend onderschrift bij te plaatsen, waarmede deze gelegenheid wat „Tussen Schip en Ka" betreft, op voldoende wijze is gemarkeerd. Weet u, als buitenstaander vind je deze procedure volkomen normaal, want het merendeel van de evenementen op dit gebied krijgt een zelfde publieke aandacht. Tot het moment dat je zelf wordt uitgenodigd om er bij aanwezig te zijn. Aanvankelijk is je reactie, dat je na tien jaar dienst bij de Shell je eerste speldje krijgt, en tien jaar vóór je pensioen blijktbaar je eerste uitnodiging voor het bijwonen van een reünie voor gepensioneerden (zeker bij wijze van voorbereiding!).

Maar als je eenmaal aan zo'n uitnodiging gevolg geeft — wat je bovendien bijzonder graag doet — blijkt dat een belevenis te worden die je niet licht vergeet. Je komt terecht in een gezelschap waar je steeds meer oude bekenden blijkt te kunnen begroeten, wat dan wellicht als een bevestiging van bovengenoemde „voorbereiding" kan worden aangemerkt, maar wat je zelf beleeft als een hoogst plezierig gebeuren. En weet u waarom? Wel, dat wil ik u graag



v.l.n.r.: Gezagv. P. Schaap, Supt. J. M. Maree, Hwtk. A. G. Bosma, Hwtk. W. Levy.

uitleggen — op gevaar af door de jonge garde mentaal in het mausoleum te worden bijgezet. Maar dat risico heb ik er voor over. De reden dan is dat je plotseling in een gezelschap terecht komt van in hoofdzaak tevreden mensen! Neemt u het mij kwalijk als ik hier even bij stil sta, en opmerk dat het voor degenen die tegenwoordig veel geconfronteerd worden met menselijke verhoudingen, individuele problemen, aanpassingsmoeilijkheden, enz. een verade-

ming is in een gezelschap te verkeren waar in meerderheid waardering bestaat voor hetgeen in het verleden, en heden, is en wordt ervaren? Terwijl dat verleden toch echt niet als een „paradise lost" moet worden gezien en dat ook zeer wel gerealiseerd wordt.

Mag ik het hierbij laten en veronderstellen dat u verder genoeg wilt nemen met bijgaande foto?

G. H. v. L.



IN MEMORIAM

Op donderdag 30 april 1970 werd aan boord van het m.s. „Acmaea" op de reis van Rotterdam naar Funchal (Madeira) in de vroege ochtenduren de officiersbediende

CHARLES VAN BERGENHENEGOUWEN

vermist.

Nadat aan boord alarm was geslagen, werd met enige ploegen het gehele schip doorzocht. Daar dit geen resultaat opleverde werd het schip op tegenkoers gelegd. Onder het houden van verscherpte uitkijk werd teruggestoomd naar de positie van vorige avond om 22.30 uur, het tijdstip waarop betrokkene nog aan boord was gezien.

Deze positie werd in de middaguren bereikt, waarna het schip

weer op de oorspronkelijke koers werd gebracht. Diverse schepen in de buurt werden gewaarschuwd. Het zoeken werd voortgezet tot het invallen der duisternis, echter tevergeefs.

Aangenomen moet worden dat betrokkene over boord is geraakt en verdronken.

Bediende Van Berghenhenegouwen bereikte de leeftijd van 24 jaar. Nadat hij een zestal jaren als commis bij de Holland-Amerika Lijn had gewerkt, trad hij op 5 november 1969 bij ons in dienst. Op 9 november vertrok hij per vliegtuig naar Singapore voor tewerkstelling aan boord van de „Acmaea". Na afloop van de dokperiode van de „Acmaea", begin april 1970, werd hij op zijn verzoek wederom aan boord van hetzelfde schip geplaatst.

Gedurende de korte tijd dat betrokkene bij ons in dienst was, hebben wij hem leren kennen als een bijzonder vakbekwame en correcte bediende.

Onze gedachten gaan uit naar zijn ouders en verdere familieleden. Moge hun de kracht worden gegeven om deze zware slag met berusting te kunnen dragen.

M. J. MELIEF

Op 23 april j.l. overleed op 62-jarige leeftijd de heer M. J. Melief, oud-gezagvoerder van Shell Tankers N.V.

Hij verliet de Maatschappij op 1 juni 1959 met pensioen na ruim 30 dienstjaren.

VLOOTPERSONALIA

(in de periode van 16.4.70 t/m 15.5.70)

GEHUWD:

- 6-5: W. M. J. de Kwant, 3e wtk., met mej. Y. Lodewijks;
8-5: E. S. Petrusma, 5e wtk., met mej. H. Kruithof;
14-5: F. van der Holst, 3e wtk., met mej. C. M. M. Tielemans;
15-5: H. R. Muijsson, 4e wtk., met mej. A. J. B. Derksen.

GEBOREN:

- 13-4: Jeroen Peter Wolfgang, zoon van W. Beekman, 3e stm., en mevr. A. M. A. Beekman-Coppens;
16-4: Barbara Martine Louise, dochter van P. H. Bakker, 3e wtk., en mevrouw A. R. Bakker-van Munster; Bastiaan Thomas, zoon van J. Visser, 2e wtk., en mevrouw S. A. Visser-Selles;
18-4: Martin Andries, zoon van M. A. Diehl, 3e stm., en mevrouw J. Diehl-de Wolf;
23-4: Ellen Ingrid, dochter van J. P. Kalkman, 3e wtk., en mevrouw M. Kalkman-de Boer;
24-4: Lianne, dochter van A. J. Verheul, 3e stm., en mevrouw F. Verheul-Verhaar;
5-5: Gabriëlle Francisca, dochter van J. C. J. Walraven, 3e wtk., en mevrouw A. M. Walraven-Ypma;
9-5: Johannes, zoon van J. L. de Bondt, 4e wtk., en mevrouw G. F. de Bondt-Mulder.

AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

Gezagt.: W. J. de Haan, B. de Boer, P. C. D. Sandee, P. Buisman, J. I. Boer, B. van Bon, C. S. Duinker;
1e stl.: H. Edens, A. J. de Ronde;
2e stl.: L. A. Veer, P. Puijpe, D. J. van Dijk, W. C. Padmos;
3e stl.: S. P. van Geuns, R. F. H. Kobessen, I. Veerman, L. H. Kramer, R. A. Ratelband, J. H. Schurink;
4e stl.: R. Drenth, R. A. de Boer, P. G. van der Horst, F. Reusen, J. H. G. Herbergs;
Hfd. wtk.: P. J. de Lange, A. L. Moerland, C. J. Vermeulen, C. de Witte, J. H. M. Hanssen;
2e wtk.: E. Aanen, J. P. J. Reichwein, J. Slot, R. A. Risseeuw, R. van den Berg, P. C. W. Enders, J. Hensbroek, H. H. Apfel, D. van der Hoek, L. Buitenkant;
3e wtk.: J. C. Zwart, N. P. Dekker, J. H. C. Viertelhuizen, M. J. Parent, F. van der Holst, W. S. M. Drent, B. A. Sinnema, H. A. M. Heyens;
4e wtk.: R. Gesterkamp, J. H. Dor, A. Meesters, J. B. Krijnen;
5e wtk.: H. M. Kleevens, J. Penning, R. A. Niessen, H. J. Advocaat, J. Sprey, D. E. F. Bernardus, G. J. Afink, P. A. van Splunter, R. C. Duyts, R. G. Visser, W. van den Dobbelsesteen, C. Brasser, J. A. Swiers, P. N. Droog, W. J. Smit, C. W. van der Vos, A. J. Zon, J. C. van Koten, H. van Os, J. C. F. Monkel;
scheepsvorman: A. B. van Essen;
scheepsvaklieden II: N. van Marwijk, A. P. M. van den Elshout, C. de Koning, J. P. J. Heijmans;
scheepsgezellen a/w: H. T. Goverts, V. Osnabrug, P. van de Zee, C. den Boer, R. van de Wal, H. E. Flohr;
aankomend scheepsgezellen a/w: R. G. Kemink, C. Vogelzang, M. Pape, J. A. Bouwman;
hoofd voeding: J. Poot;
scheepskok: J. A. Franken;
bedienden: H. J. M. Taken, D. Seip, D. van Ginkel, C. Poetiray;
bedienden a/d: R. van Duinen, A. de Gans;
koksmat/bakker: T. P. W. Rutten;
jongen a/w: J. M. Testroote.

TWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

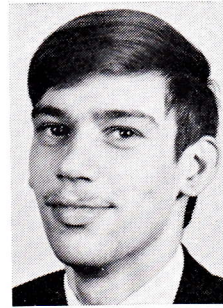
m.s. Abida: wnd. 2e stm. G. J. Olieman, wnd. 3e stm. J. B. van Opbergen, 4e stm. E. J. B. Seele, 5e wtk. D. Zwierenberg;
m.s. Acteon: Hfd. wtk. J. B. Biondina, 4e wtk. H. A. Meissner, 5e wtk. M. W. M. van der Burgh, scheepsvakman II J. J. M. Lous;
s.s. Arca: Gezagt. A. Boddé, 4e stm. R. A. Reddering, 3e wtk. O. de Roos, radio-officier A. D. Sinjorgo;
s.s. Atys: 2e wtk. J. I. Brangert, 3e wtk. R. G. M. Kauffeld;
m.s. Camitia: 2e wtk. O. A. van de Want;
s.s. Capiluna: Hfd. wtk. R. G. Pieters, wnd. 4e wtk. J. G. van Werd;
s.s. Capisteria: 1e stm. J. de Jager Sr., 2e stm. C. Verburt, hfd. wtk. C. G. Pusch, 5e wtk. G. van Berghem;
s.s. Capulonix: Gezagt. G. Arkema, 2e stm. B. H. Weersma, wnd. 3e stm. M. van der Heiden, 5e wtk. Y. Vreugdenhil, 5e wtk. J. J. Ceelen;
m.s. Cinulia: 4e stm. T. E. M. den Ouden;
m.s. Dallia: radio-officier B. Visser, scheepsgezel a/w G. Z. Spaans, scheepsvakman II C. W. M. Janssen, bediende W. D. Anthonio;

m.s. Diadema: Hfd. wtk. R. W. H. Buitenrust Hetteema, 4e wtk. R. J. Bosman, radio-officier R. van den Berg;
m.s. Diloma: 2e wtk. P. Stachelhausen;
m.s. Dione: scheepsvorman I. Dijker, scheepsvaklieden II: F. J. Trijelaar, M. Huyskens, scheepsgezellen a/w: J. H. T. M. Vissers, J. G. Koek, A. Loor, W. C. M. Overkamp, M. Martinez, aankomend scheepsgezellen a/w: J. A. van Haarlem, R. E. Riedewald, hoofd voeding E. T. P. van Boles, scheepskok T. A. F. Janssen, bedienden: J. L. Langstraat, E. J. Eradus, Th. van Uitert, bediende a/d B. H. Nelissen;
s.s. Kabylia: wnd. 2e stm. J. L. Pelle, wnd. 3e stm. W. L. Westhoff, 4e stm. P. L. Baan, 2e wtk. F. G. Krijgsman, 4e wtk. B. Tienstra;
s.s. Kalydon: 2e wtk. A. K. van 't Blok;
s.s. Kara: wnd. Gezagt. F. Minkels, wnd. 2e stm. W. van der Meulen, wnd. 3e wtk. J. W. van der Plas;
s.s. Katelysia: wnd. 3e wtk. J. A. M. Leer;
s.s. Kelletia: Gezagt. D. P. Klip;
s.s. Kenia: 3e stm. D. van Eijk, wnd. 2e wtk. H. G. W. Meyer;
s.s. Kermia: 2e wtk. F. L. Alexandre, 5e wtk. H. J. Koopman;
s.s. Khasiella: 5e wtk. J. H. Verhaaf, bediende a/d J. M. Pronk;
s.s. Kopionella: 4e stm. J. J. A. M. van den Bos, wnd. 3e wtk. K. Verf;
s.s. Koratia: wnd. Gezagt. K. Poort van Ingen, wnd. 4e wtk. G. J. Vingerhoed;
s.s. Korenia: 3e wtk. B. R. de Ridder, 5e wtk. W. H. F. Leen, radio-officier G. A. van Egmond;
s.s. Kosicia: wnd. 2e stm. G. van der Oord;
s.s. Kosmatella: Gezagt. A. G. van Gent, 3e wtk. H. Blankvoort;
s.s. Krebsia: wnd. 3e stm. H. den Ouden, scheepsgezel a/w A. J. Hensing, scheepsvaklieden II: W. H. Klein, B. J. Boon, aankomend scheepsgezel a/w A. Sliep;

HUWELIJK VAN DE MAAND

Tulpen uit Eindhoven omzomen deze maand het bruidspaar in „Tussen Schip en Ka”. Op donderdag 14 mei jl. traden aldaar in het huwelijk 3e werktuigkundige F. van der Holst en mej. C. M. M. Tielemans, naar wie onze gelukwensen uitgaan.



25 JAAR**10 JAAR****ONZE
VLOOT-
JUBILARISSEN**C. J. de Fouw
scheepsvoorman
1945 - 30.5 - 1970A. P. L. v. Vrijaldenhoven
scheepsvakman I
1960 - 30.5 - 1970**IN
DIENST
GETREDEN
VLOOT-
PERSONEEL**K. Koeten
5e wtk.
per 15.5A. D. Salomons
II.wtk.
per 1.5

s.s. **Kryptos**: Hfd. wtk. W. A. van Rooijen, 5e wtk. D. L. Elsmann;
s.s. **Lovellia**: 2e wtk. C. J. den Hollander, 5e wtk. R. A. de Lijster,
radio-officier E. J. C. H. van der Ploeg;
s.s. **Macoma**: Gezagv. W. Kuijper, 5e wtk. R. A. M. Haffert, radio-offi-
cier P. L. Linders;
s.s. **Metula**: 3e stm. R. Lawerman, II-stm. G. J. C. van Eeten;
m.s. **Neverita**: Hfd. wtk. T. H. J. Feldberg, wnd. 4e wtk. G. D. Reybroek;
s.s. **Niso**: 2e wtk. H. E. Nijzink;
s.s. **Ondina**: Gezagv. F. Menninga, wnd. 3e wtk. L. J. Feunekes, wnd. 4e
wtk. R. F. M. ten Hoonte;
s.s. **Onoba**: wnd. 3e stm. R. van der Voort, wnd. 2e wtk. A. G. M. Wit-
ten, wnd. 3e wtk. A. J. Breeuwsma, 4e wtk. R. R. Brouwer, radio-
officier D. J. Hagen;
s.s. **Patro**: Gezagv. J. van der Velden, 3e stm. P. Vijfhuizen, 5e wtk. W.
K. de Voogd, radio-officier J. M. J. M. van der Vorst;
s.s. **Philidora**: 4e stm. B. W. Bakker;
s.s. **Philine**: wnd. 2e wtk. J. Kruijssse;
s.s. **Philippia**: 3e stm. L. G. P. de Groot;
s.s. **Sepia**: Hfd. wtk. J. P. Hasenack;
s.s. **Vasum**: 1e stm. J. E. Dekker 2e wtk. K. P. Kaal, 5e wtk. H. F. de
Leeuw, 5e wtk. W. Loendersloot, radio-officier J. C. M. Nederpelt;
s.s. **Viana**: 1e stm. P. R. van Kranen, 2e stm. G. A. M. Dorren, 5e wtk.
T. J. R. Eggink, II-wtk. A. D. Salomons;
s.s. **Vitrea**: wnd. 3e stm. F. B. Visser, 4e wtk. L. Timmer;
s.s. **Vivipara**: 4e stm. B. M. Stubbe, 5e wtk. A. A. Konijnendijk;
s.s. **Zafra**: 2e stm. J. S. de Jong, Hfd. wtk. M. J. Moerland, 4e wtk. K.
Stobbe, radio-officier W. F. Baidenmann.

UIT DIENST GETREDEN:

3e stm.: Jac. de Jong;
2e wtk.: P. C. W. Enders, J. Slot;
3e wtk.: J. T. Yskes, A. Hoekstra;
4e wtk.: A. Meesters;
scheepsvakman I: P. Niezing;
scheepsvakman II: W. G. Tippersma.

**OVER IN TIJDELIJKE DIENST ASIATIC PETROLEUM CORPORATION
TE NEW YORK:**

1e stm.: R. J. Wyrdeeman.

**OVER IN DIENST SHELL NEDERLAND RAFFINADERIJ N.V.
ROTTERDAM:**

3e wtk.: P. Zandstra.

**OVER IN TIJDELIJKE DIENST CURAÇAOSSE SCHEEPVAART
MAATSCHAPPIJ:**

4e wtk.: E. P. Walop.

TIJDELIJK TEWERKGESTELD OP KANTOOR:

Hfd. wtk.: R. N. Groen.

TERUG VAN TIJDELIJKE TEWERKSTELLING SHELL B.P.-NIGERIA:

1e stm.: P. R. van Kranen.

AANGESTELD ALS:

Gezagv.: B. de Boer;
2e stm.: F. M. J. van de Laar;
3e stm.: H. J. de Vries;
4e stm.: F. van der Meyden;
Hfd. wtk.: C. J. Vermeulen

BEVORDERD TOT:

scheepsvakman I: L. P. C. Mommers.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman G.H.V.: 2e stm.: S. Termeer;
2e stuurman G.H.V.: 3e stm.: G. van der Oord;
3e stuurman G.H.V.: 4e stm.: F. van der Meyden;
„C-th.“: 2e wtk.: J. B. J. Jonker, H. J. Kievit;
„B“: 3e wtk.: O. de Roos, W. M. J. de Kwant;
„A/B-th.“: 5e wtk.: J. G. van Werd;
„MVD“: 5e wtk.: A. W. van Sluijs.

MUTATIES WALPERSONEEL**IN DIENST GETREDEN**Mej. J. A. Wildschut
sectie DF/1
per 1.5**UIT DIENST:**

1-5-70: A. J. W. van Zweden - sectie DFF/1.

OVERGEPLAATST:

1-5-70: Mej. J. R. R. Wils van sectie DFM/3 naar sectie DF/1.

Redactiecommissie:

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

tussen schip en ka

negende jaargang no. 10 — juni 1970
maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF BEWERKEN
VAN ARTIKELN EN/OF HET REPRODUCEREN VAN FOTO'S OF
AFBEELDINGEN IS SLECHTS GEORLOOFD 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