

# schip en ka

juni 1978



## Jaarverslag Koninklijke

Op 21 april jl. is het jaarverslag van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij verschenen. Degenen die over een exemplaar van dit jaarverslag willen beschikken, kunnen dit aanvragen bij de sectie DFP/4 - telefoon 69.61.27. Overigens zijn de voornaamste gegevens uit het jaarverslag opgenomen in een vouwblad, waarvan een aantal exemplaren naar elk schip is gezonden, terwijl dit ook aan allen op kantoor is uitgedeeld.

## Vakantiewerk

Zoals bekend zal zijn, wordt het recht op kinderbijslag mede afhankelijk gesteld van de mate waarin de ouders bijdragen in de kosten van het onderhoud van hun kind.

Wanneer zo'n kind eigen inkomsten heeft, worden deze geacht te zijn besteed aan het onderhoud van dat kind, hetgeen het recht op kinderbijslag kan beïnvloeden.

In dit verband is het belangrijk te weten dat de staatssecretaris van Sociale Zaken onlangs heeft bepaald dat inkomsten uit vakantiewerk, verricht door kinderen in de zomervakantie, het recht op kinderbijslag *niet* zullen beïnvloeden, voor zover de totale inkomsten uit vakantiewerk het wettelijk minimumloon over de maand juli voor een volwassen werknemer niet overschrijden. (Het huidige minimumloon per maand is f 1.673,10 bruto). Uitgegaan is hierbij van de gedachte dat als regel vakantiewerk door kinderen wordt gedaan om de eigen vakantie zelf geheel of ten dele te kunnen bekostigen.



## Bij de voorplaat

Een greep uit de, in de loop der jaren, verschenen nummers van dit maandblad. Aanleiding hiertoe is de uitslag van de enquête die in oktober/november vorig jaar onder een deel van het personeel werd gehouden, waarbij Schip en Ka „goed uit de bus” kwam (zie pag. 3).



Th. H. J. Feldberg

## Drent en Feldberg „Ridders”

Ter gelegenheid van de verjaardag van H.M. Koningin Juliana ontving een aantal collega's op verschillende Groepskantoren in Nederland een Koninklijke onderscheiding. Hieronder waren ook twee vlootpersoneelsleden, namelijk gezagvoerder K. Drent en hoofdwerktuigkundige Th. H. J. Feldberg, die beiden benoemd werden tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau.

Beide „ridders” ontvingen de versierselen behorende bij hun benoeming uit handen van de burgemeester van hun woonplaats. Voor kapit. Drent was dit Lemmer, alwaar burgemeester Faber hem deze, in aanwezigheid van onze directeur, opspelde ten stadhuisse.

De heer Van Heeswijk reikte aan de nieuw benoemde ridder de bijbehorende draagmedaille uit. Hoofdwerktuigkundige Feldberg werd vanwege zijn benoeming uitgenodigd in de aula van het Gemeentemuseum in Schiedam te komen, waarheen de heer Van Leeuwen van de Sectie DFP/1 hem begeleidde. Aldaar reikte burgemeester



K. Drent

Lems hem de versierselen uit, terwijl de chef van de stafsectie hem de bijbehorende draagmedaille overhandigde.

Beide „ridders” ontvingen van Ir. E. G. G. Werner, voorzitter van de Raad van Commissarissen van onze maatschappij, telegrafische gelukwensen namens de raad, waaraan wij gaarne onze toevoegen.

## Afscheidsreceptie E. van 't Slot

In verband met de aanstaande pensionering van onze adjunct-directeur, tevens hoofd van de afdeling „Personeel”, de heer E. van 't Slot, zal op vrijdag 14 juli a.s., van 16.00 tot 18.00 uur, op de 2e etage van het Shell-Gebouw een afscheidsreceptie worden gehouden.

Het gehele walpersoneel, alsmede gepensioneerden en vlootmedewerkers die de heer Van 't Slot persoonlijk hebben leren kennen en op die datum in de gelegenheid zijn deze receptie bij te wonen, zijn van harte welkom.

## VLOOTCIRCULAIRES

In de periode 16 april tot en met 15 mei 1978 verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR berichten.

No.	Datum	Onderwerp
1381	18.4.78	Viering Koninginnedag en 4 mei. (PCOR)
1382	20.4.78	Vlootsterkte-wijzigingen. (PCOR)
1383	27.4.78	Gageverhoging per 1.5.78 (PCOR)
1384	27.4.78	Accommodatie aan boord.
1385	28.4.78	Koersen (PCOR).
1386	28.4.78	Financiële gegevens in verband met gagewijziging per 1 mei 1978 Officieren en Europese Scheepsgezellen.
1387	12.5.78	Walontvangst-faciliteiten voor oliehoudende mengsels.

## Verzoeken

voor  
scheeps-  
informatie  
te  
bellen:

(010) 130954

m.s. Abida  
m.s. Acila  
m.s. Acmaea  
m.s. Acteon  
s.s. Arca  
s.s. Atys  
s.s. Capiluna

(010) 130955

s.s. Capisteria  
s.s. Capulonix  
m.s. Cinulia  
m.s. Crania  
m.s. Dallia  
m.s. Daphne  
m.s. Diadema

(010) 130956

m.s. Diloma  
m.s. Dione  
m.s. Dosina  
m.s. Felania  
m.s. Fossarina  
m.s. Fossarus  
m.s. Fulgur

(010) 130957

s.s. Kermia  
s.s. Khasiella  
s.s. Kopionella  
s.s. Kylix  
s.s. Lepton  
s.s. Lovellia  
s.s. Macoma

(010) 130958

s.s. Marinula  
s.s. Meta  
s.s. Mitra  
s.s. Mytilus  
m.s. Niso  
s.s. Ondina  
s.s. Onoba

(010) 130959

s.s. Patro  
s.s. Sepia  
s.s. Viana  
s.s. Vitrea  
s.s. Vlieland  
s.s. Zafra  
s.s. Zaria



# „Schip en Ka” goed uit de bus

*Honderd-negen-en-zestig collega's – van wal en vloot – kregen een half jaar geleden thuis bezoek van een enquêteur/enquêtrice van de Nederlandse Stichting voor Statistiek. In het kader van een personeelscommunicatie-onderzoek door Shell Nederland B.V., dat zich uitstrekte over vrijwel alle Groepsmaatschappijen, kregen deze collega's een groot aantal vragen te beantwoorden. Doel was om, naast een algemeen beeld van de doeltreffendheid van de voorlichting, vooral inzicht te verkrijgen in de mate waarin het personeel de verschillende voorlichtingsactiviteiten waardeert. Van de 1750 geënquêteerde Shell-collega's in Nederland (ongeveer 10% van het totale Shell-personeel) waren er dus 169 werkzaam hetzij op ons kantoor of op de vloot. De resultaten van het algemene onderzoek zijn reeds bekend gemaakt in „Shell Venster” van april 1978 in een artikel getiteld: „De Shell-pers wordt grondig gelezen”. Toch komen wij erop terug. Want vorige maand zijn ook de resultaten bekend geworden van de vragen die juist op ons eigen huisorgaan „Tussen Schip en Ka” betrekking hadden.*

Was de weigering (geen tijd, geen zin, etc.) om aan het onderzoek deel te nemen over de 1750 Shell-personeelsleden gemeten gemiddeld 8%, van onze maatschappij weigerde van de wal 5% om mee te doen, van de officieren en scheepsgezellen (en dat waren er totaal 111) was het weigeringspercentage slechts 3%. De collega's die waren benaderd, gaven hun antwoord uiteraard „anoniem”, absolute voorwaarde om een zo eerlijk mogelijk beeld te krijgen. Ook was tevoren gezorgd, dat de ondervraagden qua leeftijds- en functieopbouw representatief konden worden geacht voor de gehele Shell Tankers populatie, zoals dat in het vakjargon van onderzoeksbureaus heet. Dat van de wal 58 personen werden geënquêteerd vloeide voort uit de noodzaak bij een kleine „populatie” een hoger percentage dan 10 te nemen om de uitslag als representatief aan te kunnen merken.

## Oordeel

Gevraagd naar hun oordeel over het blad, antwoordde van de wal 49% en van de vloot 34% ons maandblad zeer interessant te vinden. Voor de term „tamelijk interessant” kozen respectievelijk 45% en 53%. Als wij de wal en vloot samenvoegen en dan nazien hoeveel collega's in % uitgedrukt, ongunstig over „Schip en Ka” oordelen, d.w.z. de term „zeer oninteressant” gebruiken, blijkt dit 0% te zijn. Alhoewel, 1% vindt ons blad tamelijk oninteressant.

Uit de vragen omtrent „leesintensiteit” blijkt dat van wal en vloot samen 85% het blad grotendeels of helemaal leest, 8% ongeveer de helft, 3% een enkel artikel, 2% het nauwelijks leest en 1% het blad niet leest.

## Artikelen

De vraag „Komt u in Tussen Schip en Ka wel eens artikelen of rubrieken tegen waarvan u zegt, die mogen ze van mij ook weglaten”, was uiteraard voor de redactie een heet hangijzer. Zo werd vooral door de jongeren gesuggereerd om uitgebreide reportages van jubilea en afscheid (pensioen) maar liever weg te laten (wal 2%, vloot 7%). Wel verklaarbaar, immers, juist de jongeren kennen de personen die in dergelijke artikelen worden belicht niet of nauwelijks. Maar het percentage dat in dergelijke artikelen kennelijk wel geïnteresseerd, blijft overweldigend hoog. Vreemd genoeg bleek de rubriek „Uit en thuis” (u weet wel, waarin – helaas slechts een enkele keer – de dames de pen ter hand nemen) bij de zeevarenden niet in al te goede aarde te vallen; 12% antwoordde: laat maar weg. Van de wal slechts 2%. Echter, ondervraagd werden uiteraard alleen degenen die in dienst zijn; niet ondervraagd werden de echtgenoten. En we kunnen ons voorstellen, dat juist dege-

nen die thuis het blad lezen als manlief op zee zit, dergelijke artikelen wel lezen.

Gevraagd naar het soort artikelen dat men wel gaarne zou zien toegevoegd aan al datgene wat in de zeventien jaargangen van het blad is verschenen, suggereerde 4% om meer over personeelsbeleid en sociale wetgeving te schrijven. 20% zou nog wel andere artikelen willen buiten al datgene wat reeds min of meer regelmatig verschijnt; met name het varende midden en hoger kader wil meer, alhoewel bleek dat hierbij het spreekwoord „zoveel hoofden, zoveel zinnen” sterk opgeld doet.

Tijdens de enquête werd de ondervraagden de oktober-1977-editie getoond, met daaraan verbonden de vraagstelling: „Wat heeft u hiervan nu wel en wat niet gelezen en wat vond u daarvan?”. Maar liefst 89% van het varende personeel bleek het artikel „PLA en de nivellering” te hebben gelezen, 78% van het walpersoneel ook. De waardering van „tamelijk tot zeer interessant” werd door 77% van de vloot en 73% van de wal tot uitdrukking gebracht. Ook het artikel „Een afscheid en een welkom” (directiewisseling) bleek, met name bij het hogere kader aan boord, zeer intensief te zijn gelezen (97%). Hun oordeel was voor 77% van tamelijk tot zeer interessant, in tegenstelling tot het lagere kader (vnl. jongeren) die – wat de vloot betreft – hiervoor 70% respectievelijk 36% scoorden. Een bevestiging van hetgeen wij hiervoor reeds stelden, namelijk dat dergelijke artikelen juist degenen boeien die al langer in dienst zijn. Wel algemene waardering, bij jong en oud, hoog en laag, heeft uiteraard de rubriek „Vlootpersonalia”. Het varend personeel blijkt dit voor 94% te lezen, met als waarderingcijfer 86% voor tamelijk tot zeer interessant. Het artikel „PLA en de nivellering” bleek bij verdere ondervraging door 29% van het totale Shell Tankers personeel als „bijzonder door getroffen” te worden gekwalificeerd. Hetgeen dus niet zozeer wil zeggen, dat men het er mee eens is of niet, maar wel dat het bijzonder opviel.

## Nog een paar cijfers

Bijzonder hoog scoort ons personeelsblad wat betreft het aantal personen, dat – naast degenen die zelf in dienst zijn – het blad leest. Maar liefst bij 86% wordt het blad thuis ook door anderen gelezen, terwijl 46% de nummers zelfs bewaart en 19% alleen sommige edities. In 7% blijkt het blad ook te worden weggegeven aan andere personen buiten het gezin. Ongetwijfeld zijn dit voornamelijk de ouders van onze zeevarenden, die – na het huwelijk van hun zoon – dit blad zelf niet meer ontvangen. Juist zij bellen ons nogal eens of sturen zelfs een bankbiljet toe (dat trouw wordt geretourneerd!) in de hoop alsnog abonné te kunnen blijven. Helaas, het blad kan alleen worden gezonden aan degenen die bij ons in dienst zijn (of uit onze dienst met pensioen zijn gegaan).

94% vindt Tussen Schip en Ka duidelijk en overzichtelijk opgemaakt en hetzelfde percentage vindt, dat het goed leesbaar is qua taal en stijl. 92% van de ondervraagden zou het blad ook missen, als het niet meer uit kwam. En met die wetenschap gaan we vol goede moed verder aan de zeventiende jaargang No. 10 van „Tussen Schip en Ka”.



# LUCHTSPIEGELINGEN

*Iedereen kent de fata morgana, al is die in ons land niet zo mooi en rijk aan vormen als in de woestijn en boven sommige Zwitserse meren. Want wie op een hete zomerdag over een asfaltweg heeft gereden, is onderweg zeker een van die merkwaardige „plassen” tegengekomen die ineens uit de zinderende hitte opdoemen. Zij zijn duidelijk zichtbaar, zij lijken boven het asfalt te zweven en verdwijnen als de auto er dichterbij komt. Dit is een fata morgana, precies hetzelfde verschijnsel waarover reizigers vertellen die een moeizame en dorstige tocht door de woestijn hebben overleefd.*

## Hoe ontstaat dit verschijnsel?

Het is een gevolg van het feit dat op een hete zomerdag de lucht vlak boven de grond ongelijkmatig wordt verwarmd. Als de zon aan een onbewolkte hemel staat, kan de grond – hetzij woestijnzand, hetzij asfalt – zeer heet worden. De luchtlaag er vlak boven wordt dan ook zeer heet, maar naarmate men hoger komt neemt de temperatuur af en enkele tientallen centimeters boven de grond heerst de normale omgevingstemperatuur. Er ontstaat dus een betrekkelijk dunne laag lucht, waarin de temperatuur verandert, van hoog beneden naar de lagere omgevingstemperatuur wat verder boven de grond. Luchtlagen waarin de temperatuur verloopt hebben de eigenschap dat zij lichtstralen niet recht doorlaten, maar onder vrij grote hoeken kunnen afbuigen (zie figuur 1). De „plassen” op het asfalt is niets meer dan de afbeelding van een stukje hemel, waarvandaan de lichtstralen eerst rechthoekig liepen, maar door de luchtlaag boven het hete asfalt naar ons oog werden afgebogen. Dit verklaart ook waarom het verschijnsel verdwijnt als wij er dichterbij komen: de lichtstralen van het stukje hemel in kwestie bereiken dan ons oog niet meer.

Dat wij de indruk hebben dat er hierbij licht op water weerkaatst wordt, is ook gemakkelijk verklaarbaar. Buiten de „plassen” zien wij alleen het licht dat door het wegdek wordt weerkaatst. Daarbinnen zien wij bovendien het licht van het stukje hemel dat naar onze ogen werd afgebogen. Er ontstaat dus een plek waar meer licht vandaan komt dan van de omgeving, en onze zintuigen

interpreteren dat als weerkaatsing op een wateroppervlak. Wij nemen dus iets waar wat er niet is: een fata morgana.

## Een omgekeerd verschijnsel

Zoals zo vaak in de natuurkunde, bestaat er ook het omgekeerde verschijnsel dat ontstaat wanneer betrekkelijk warme lucht rust op een veel koudere ondergrond. Ook dan ontstaat er vlak boven de ondergrond een laag lucht waarin de temperatuur verandert, van koud beneden tot betrekkelijk veel warmer enkele tientallen centimeters hoger. Wederom geldt dat lichtstralen in een dergelijke laag worden afgebogen, maar dat gaat nu precies andersom als bij de fata morgana.

In dit geval worden de lichtstralen niet van het aardoppervlak afgebogen, maar er juist naar toe gebogen. De verschijnselen die hiervan het gevolg zijn, waren heel goed bekend aan onze zeevarende voorouders, die hiervoor de term „kimming” hebben geïntroduceerd.

Het ligt voor de hand dat kimming voornamelijk op zal treden in die gebieden waar het in een van de jaargetijden koud is; dus in het noordelijk deel van het noordelijk en in het zuidelijk deel van het zuidelijk halfrond. In de tropen daartussen zal het een zeldzaam verschijnsel zijn; daar kan men eerder de fata morgana verwachten. Kimming gaat gepaard met een aantal verschijnselen die niet alleen op zichzelf interessant zijn, maar die ook mogelijk een verklaring geven voor bepaalde vormen van zeemannslatijn en voor de volgorde waarin ontdekkingsreizen in het noorden van Europa zijn verlo-

pen. Bij kimming worden de lichtstralen naar het aardoppervlak toegebogen en dit kan tot gevolg hebben dat voor de waarnemer de horizon – de kim – naar achteren schuift. Men dan kan dingen waarnemen die normaal achter de horizon liggen.

In zijn onvolprezen „De Natuurkunde van het Vrije Veld” vertelt Prof. Minnaert dat het 's winters en in het vroege voorjaar vaak mogelijk is vanaf de dijk langs de Gouwe over het koude IJsselmeer Urk waar te nemen. Dit moet het gevolg zijn van kimming, want onder normale omstandigheden ligt Urk achter de horizon.

Het is bekend dat kimming waarnemingen over nog veel groter afstanden mogelijk maakt. Op 17 juli 1939 noteerde de kapitein van het vrachtschip Effie M. Morissey in zijn logboek dat hij opeens de grote gletscher Snaefells Jökull aan de westkust van IJsland kon zien en herkennen. Zijn schip was er op dat ogenblik meer dan 500 kilometer van verwijderd.

Onder bijzondere omstandigheden kan de kromming van de lichtstralen als gevolg van kimming precies gelijk worden aan de kromming van het aardoppervlak.

Dan verdwijnt de horizon, en de afstand waarover wij kunnen waarnemen wordt alleen afhankelijk van de mate van absorptie van het licht in de atmosfeer.

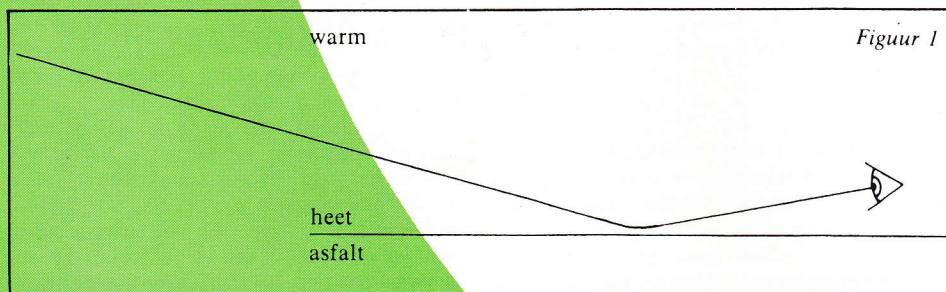
Diegenen die dit verschijnsel hebben waargenomen, zeggen dat de einder verdwijnt in een soort zilverwitte mist en dat dit de mens een gevoel van enorme ruimte geeft. Tegelijkertijd beschrijven zij dit verschijnsel als nogal angstaanjagend.

## Een tweede effect

Bij kimming die niet zo extreem is dat de kim verdwijnt, krijgt men te maken met een tweede effect. Door de kromming van de lichtstralen lijkt het de waarnemer of de horizon hoger ligt dan zijn punt van waarneming. Hij krijgt de indruk dat hij zich bevindt in een meer of minder diepe put waar hij slechts met de grootste moeite uit kan komen. Een Canadese trapper (pelsdierjager) die met dit verschijnsel geconfronteerd werd boven een bevroren meer in zijn land, heeft er het volgende over verteld:

„Ik moest over het ijs naar mijn vallen. Maar toen ik aan de rand van het meer stond, leek het mij dat ik stond aan de rand van een peilloze, diepe witte put waarin ik door de minste beweging zou afglijden. Ik wist wel dat het ijs vlak was – ik had er vaak genoeg over gelopen – maar de zinsbegoocheling was zo sterk dat ik mij maar heel voorzichtig, voetje voor voetje durfde voortbewegen”.

Hetzelfde verschijnsel kan voorkomen boven zee, als het water kouder is dan de atmosfeer. Wanneer een moderne trapper er al zo van onder de indruk was, kunnen wij ons voorstellen dat het op zee-



Figuur 1. De loop van de lichtstralen bij een fata morgana boven een weg. Het licht van een stukje hemel komt van links en wordt in de luchtlaag boven het hete asfalt naar ons oog afgebogen.



# de fata morgana en de verschrikkelijke draaikolk

vaarders uit vroeger tijden een veel overweldigender indruk gemaakt moet hebben. Zij voeren niet in trotse zeekastelen die hoog boven zee uittorenen, maar zaten in vikingschepen en andere notedoppen en waren met hun ogen veel dicht bij het zeeoppervlak, en daarmee in, of vlak boven, de luchtlag waarin de lichtstralen worden afgebogen. Wij kunnen ons voorstellen dat zo'n bemanning het angstaanjagende idee gehad moet hebben dat de zee aan de horizon veel hoger stond dan de plek waar zij voeren en dat het wachten slechts was op het ogenblik dat die enorme golf hun schip zou overspoelen. (Figuur 2).

Dit is waarschijnlijk de verklaring voor de „verschrikkelijke draaikolk” die in allerlei zeemannsverhalen opduikt, die veelal worden versleten voor zeemannslatijn. Nu kunnen wij rustig aannemen dat zeelieden die na jaren weer thuis kwamen en van alles hadden meegemaakt, hun verhalen wat aangedikt hebben om indruk te maken op de landrotten die alleen maar op de boerderij waren gebleven. Overdrijven is menselijk. Maar het geeft te denken dat verhalen over draaikolken op zee steeds weer terugkomen. Homerus heeft er in de Odyssee iets over te vermelden – waarschijnlijk alleen van horen zeggen – en in de IJslandse en Noorse overleveringen duikt het onderwerp steeds weer op. Ook bij Sindbad de Zeeman vindt men de, schijnbaar fantastische, vermelding van de verschrikkelijke draaikolk die de schrik is van iedere zeeman. Het lijkt erop dat al deze overleveringen teruggaan op een zinsbegoocheling die met behulp van kimming verklaard kan worden. Het is waarschijnlijk dat kimming ook iets te maken heeft gehad met de manier waarop verschillende eilanden in het noorden van de Atlantische Oceaan zijn ontdekt en gekoloniseerd. Wij weten dat de Ieren als eersten de Faroër hebben ontdekt en dat zij als eersten in IJsland aan land gegaan zijn. Dit moet in de tweede helft van de achtste eeuw na Christus zijn gebeurd. Nu gebruikten de Ieren voor hun ontdekkingsreizen „currachs”, notedoppen bestaande uit een buigzaam frame van hout en bedekt met waterdicht gemaakte dierenhuiden. Zelfs als wij aannemen dat deze zeevaarders meer doodsvrachting hadden dan wij, blijft het onwaarschijnlijk dat zij in het wilde weg de Atlantische Oceaan zijn opgevaren in de hoop nieuwe landen en eilanden te ontdekken.

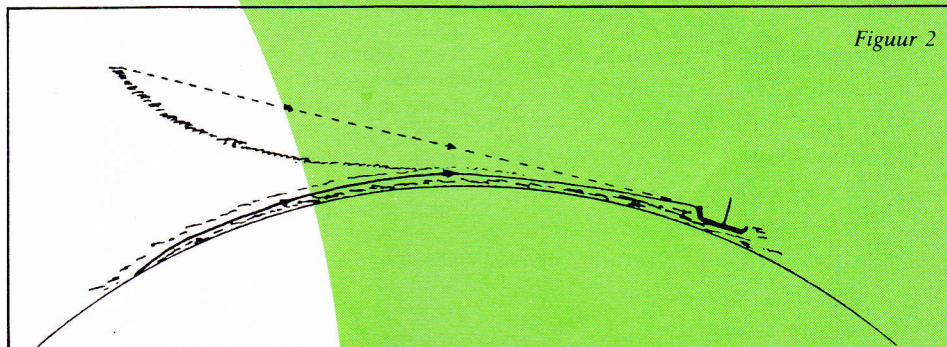
Veel waarschijnlijker is dat zij via kimming hebben waargenomen dat er ten noorden van de Shetlands en de Orkneys iets was dat er niet uitzag als zee. Ook voor de ontdekking van IJsland geldt hetzelfde. Vanaf de Faroër is het maar 385 kilometer naar de zuidoostkust van IJsland en juist daar komen enkele grote gletschers in of vlakbij zee. De Ieren kunnen via kimming gezien hebben dat er in die richting weer land lag.

Wat later hebben de Vikingen de Ieren van de Faroër verdreven en waarschijnlijk van daaruit IJsland gekoloniseerd. Zij voeren regelmatig in hun schepen zowel naar de kleine groep eilanden die wij als de Faroër kennen, als naar IJsland. Op dergelijke tochten hadden zij graag iemand aan boord die, naar zij het noemden, gezegend was met „het tweede gezicht”. Hij of meestal zij, kon de bemanning helpen bij het uitstippelen van de juiste route. Dat „het tweede gezicht” iets te maken heeft met kimming ligt voor de hand, maar dat hoeft niet het enige te zijn.

Door goed naar de weerkaatsing tegen de bewolkte lucht te kijken, kunnen Eskimo's soms feilloos bepalen waar zij ijs, land op open water kunnen verwachten, en men kan aannemen dat althans sommigen in het Scandinavië van die tijd dezelfde kunst machtig waren.

## Route van Erik de Rode

Tekenend is ook de manier waarop Erik de Rode te werk ging toen hij naar het westen wilde varen om



Figuur 2. Kimming op zee: Getrokken lijn: werkelijke loop van de lichtstralen. Streeplijn: wat de bemanning denkt waar te nemen. Om het ontstaan van de verschrikkelijke draaikolk duidelijk te maken, zijn de verticale schaal en de kromming van het aardoppervlak sterk overdreven.

nieuw land te ontdekken. Deze Erik werd door de Althing van IJsland, een van de oudste volksvertegenwoordigers ter wereld, voor enkele jaren verbannen omdat hij zich schuldig gemaakt had aan overtreding van de wetten. Hij besloot in het westen nieuw land te gaan ontdekken en is uiteindelijk op Groenland terecht gekomen. Wij weten dat hij zijn ontdekkingsreis gemakkelijk had kunnen volbrengen door van Reykjavik direct naar het westen te varen, want dan was hij met behulp van een zeestroom vanzelf bij de zuidpunt van Groenland aangekomen.

Erik de Rode echter, deed het anders. Hij voer eerst moeizaam van Reykjavik naar de noordpunt van IJsland en vandaar naar het noordwesten tot hij tussen het drijfjz de oostkust van Groenland bereikte waar grote gletschers in zee vallen. Vandaar is hij tussen het drijfjz moeizaam naar het zuiden gevaren tot hij de zuidpunt van dit eiland bereikte en eindelijk aan de oostkust minder onherbergzame streken aantrof. In dit stuk van Groenland, waar tegenwoordig Godthab ligt, is hij enkele jaren gebleven om tenslotte met enthousiaste verhalen over het groene land dat hij ontdekt had, naar IJsland terug te keren.

De route die Erik de Rode heeft gekozen is onverklaarbaar als men ervan uitgaat dat de Vikingen op

goed geluk de oceaan opvoeren om nieuw land te ontdekken.

Volkomen verklaarbaar wordt dit echter als men aanneemt dat Erik de Rode of zelf heeft waargenomen, of heeft gehoord dat er bij tijd en wijle vanuit de noordpunt van IJsland grote gletschers zichtbaar waren die erop duiden dat er naar het noordwesten weer land te vinden was. De afstand tussen de noordpunt van IJsland en de Gunbjorn Fjell aan het oosten van Groenland is 300 kilometer, en die kan via kimming worden overbrugd. Familie van Erik de Rode is nog later vanuit Groenland verder naar het westen gevaren en heeft eerst Newfoundland en later Vinland op de oostkust van Noord Amerika ontdekt. Het is niet onwaarschijnlijk dat ook in dit geval kimming de weg naar Newfoundland heeft gewezen.

Fantastische gebeurtenissen in zeemannsverhalen worden vaak versleten voor zeemannslatijn. De manier waarop Erik de Rode Groenland heeft ontdekt is vaak gezien als een bewijs van eigenzinnigheid van een man die om zijn eigenzinnigheid uit zijn eigen land was verbannen.

Wij moeten daarmee voorzichtig zijn. Want voor dit soort schijnbaar onbegrijpelijk zaken is soms een goede natuurwetenschappelijke verklaring te vinden.

Dit artikel, geschreven door A. Verbraeck, werd overgenomen uit „TNO kontakt” 12.



# DE NIEUWE IMCO-BEPALINGEN

*Zelden hebben de beraadslagingen van de „Intergovernmental Maritime Consultative Organization” – een instelling van de Verenigde Naties, gericht op de veilige vaart ter zee – zo zeer de pers gehaald als in de afgelopen maanden het geval was. Geen wonder, want niet alleen het voorspel was voor de publiciteitsorganen „hot news”, maar nauwelijks was de IMCO-conferentie in februari jl. afgelopen, of de ramp met de „Amoco Cadiz” op de Franse kust bevestigde nogmaals de noodzaak van stringente, internationale maatregelen ter verhoging van de veiligheid op zee. Onze heer C. E. van 't Woudt, hoofd van de afdeling DFD|DFT, heeft als adviseur van de Nederlandse delegatie deze conferentie bijgewoond. Hieronder geven wij een globaal overzicht van hetgeen door de IMCO is besloten.*



Het is alweer ruim een jaar geleden dat President Carter van de Verenigde Staten in een boodschap aan de IMCO voorstelde, om extra maatregelen te nemen, ten einde de tankvaart veiliger te maken en verontreiniging van de zee door olie verder terug te dringen. Zijn voorstel sproot niet alleen voort uit de beloften die hij gedaan had tijdens zijn verkiezingscampagne, doch was ook een reactie op een aantal recente ongevallen met tankers voor de Amerikaanse kust. Hij zette vaart achter de „boodschap” door het dreigement van eenzijdige maatregelen als niet snel op internationaal niveau besluiten werden genomen.

Echter, ook zonder een stok achter de deur zit de Intergovernmental Maritime Consultative Organization niet stil. Reeds tijdens de IMCO-conferentie in 1973 was een groot aantal besluiten genomen, die betrekking hebben op nieuw te bouwen tankers. Juist om te voorkomen dat desondanks eenzijdige maatregelen zouden worden genomen – een maatregel die de internationale vaart van tankers beslist niet ten goede komt – werden in 1977 prompt studies begonnen om te trachten besluiten uit te vaardigen, die tegemoet kwamen aan de wel zeer stringente eisen van Amerikaanse zijde.

## Nieuwe tankers

Gevolg daarvan was dat, als aanvulling op hetgeen reeds voor nieuwe tankers was besloten, tijdens de conferentie in februari jl. eisen zijn uitgevaardigd die de veiligheid ter zee nog meer zullen bevorderen. Wat nieuwe tankers betreft zullen deze eisen gaan gelden voor schepen waarvoor het bouwcontract na 1 juni 1979 wordt getekend of waarvoor de kiel na 1 januari 1980 wordt gelegd of waarvan de aflevering gaat plaatsvinden na 1 januari 1982.

Alhoewel het in dit bestek ondoenlijk is in detail in te gaan op alle thans geldende bepalingen voor nieuwe tankers, kan globaal gesteld worden dat *nieuwe ruwe-olietankers* van 20.000 ton draagvermogen en groter voortaan gescheiden ballasttanks dienen te hebben. Hierbij wordt een formule gehanteerd, waardoor deze tanks, als zijtanks of dubbele-bodemtanks, een bepaalde bescherming van de ladingtanks vormen bij een onverhoopte aanvaring of stranding.

Bovendien zullen nieuwe ruwe-olietankers een officieel goedgekeurd systeem moeten hebben voor het wassen van de ladingtanks met ruwe olie, alsmede voor het produceren van en vullen van de ladingtanks met inert gas.

*Nieuwe produktentankers* van 20.000 ton draagvermogen en groter dienen ook een inertgasinstallatie te voeren en, vanaf 30.000 ton, bovendien gescheiden ballasttanks. Ook hierbij wordt bovengenoemde formule gehanteerd, die er in de praktijk op neer zal komen, dat waarschijnlijk de zijtanks smaller worden dan tot nu toe gebruikelijk.

Er waren voor nieuwe tankers (globaal gebouwd vanaf 1976) reeds voorschriften van kracht, die onder andere dwingend het gebruik van een sloptank voorschrijven, alsmede van een monitor voor het overboord pompen – binnen de bepalingen –

van ballast- en waswater. Uiteraard gelden deze bepalingen eveneens voor toekomstige schepen.

## Bestaande tankers

Veel gecompliceerder was het vaststellen van de voorschriften waaraan reeds in de vaart zijnde tankers moeten gaan voldoen. Alhoewel invoering van de thans vastgestelde voorschriften in principe geldt vanaf 1 juni 1981, zijn hierop uitzonderingen mogelijk.

Ook zal de mate waarin de voorstellen door de deelnemende landen worden geratificeerd, de officiële datum van invoering nog kunnen beïnvloeden.

Een ieder betrokken bij de tankvaart is ervan overtuigd, dat de voorschriften ongetwijfeld de veiligheid op zee zullen verhogen. Het probleem op de conferentie in februari jl. was echter, dat de belangen van verschillende landen nogal tegen elkaar indruisten. Landen met een groot surplus aan tankertonnage, zoals Griekenland en de Scandinavische landen, waren evenals die met grote scheepsbouwbelangen voorstanders van snelle invoering van gescheiden ballastvoorzieningen. Immers, de kosten van de extra voorzieningen zouden worden teruggewonnen door de extra tonnage die wederom in de vaart zou kunnen worden gebracht. De scheepsbouwers hoopten op werk door het ombouwen van tankers en door het dichterbij komen van de datum waarop weer nieuwe schepen besteld zullen worden. De ontwikkelingslanden daarentegen, onder aanvoering van India, waren felle tegenstanders van de verplichte invoering van gescheiden ballasttanks op bestaande tankers. Zij stellen geheel andere prioriteiten wat betreft te besteden geldmiddelen dan de hiervoor genoemde groep landen, zoals verbetering van de levensomstandigheden van de bevolking. Weer andere landen, waaronder Nederland, Engeland en Duitsland waren van mening dat de primaire doelstellingen: verhoging van de veiligheid en verbetering van het maritiem milieu dienen te worden nagestreefd en geen economische overwegingen voorop gesteld mochten worden. De conferentie was dan ook „Tanker Safety and Pollution Prevention” genoemd.

Tot verrassing van de 62 aan de conferentie deelnemende landen, diende de Nederlandse delegatie een uitgebreide studie in, waarin voor de aanvoer van ruwe olie naar Rotterdam een zo goed mogelijke schatting was gemaakt van de invloed, die de invoering van respectievelijk gescheiden ballastvoorzieningen of de „ruwe-oliewasmethode” (crude oil washing) op bestaande tankers zou kunnen hebben op de vervuiling van de zee, de kosten van vervoer en op de kadebezetting en haventijd voor olietankers. Deze studie maakte duidelijk, dat COW (crude oil washing) voor het milieu een minstens even goed zo niet meer doelmatig systeem is dan het gescheidenballaststelsel en bovendien minder kostbaar. Te vaak wordt namelijk vergeten dat ook schepen met gescheiden ballasttanks geregeld ladingtanks





dienen te wassen voor inspectie/repairatie/andere ladingen of het beperken van de sedimentopbouw. Aan deze studie hebben onze medewerkers van DFD en DFT een belangrijke bijdrage kunnen leveren.

Uiteindelijk is besloten, dat *bestaande ruwe-olietankers* van 40.000 ton draagvermogen en groter vóór juni 1981 schoneballasttanks (dat wil zeggen speciaal voor ballast aangewezen ladingtanks waarin géén lading mag vervoerd worden zonder het leidingsysteem aan te passen) moeten hebben, of gescheiden ballasttanks ofwel een crude-oil wassysteem moeten voeren. Schepen van 40-70.000 ton dienen vóór juni 1983 een inert-gasinstallatie te hebben. Schepen groter dan 70.000 ton draagvermogen dienen zulks zelfs al te hebben vóór juni 1981. Twee jaar daarna dienen tankers groter dan 70.000 ton van het systeem van schone-ballasttanks af te stappen; tankers in de klasse 40-70.000 ton vier jaar later ook. Deze twee respectievelijk vier jaar vormen dus een overgangperiode voor oudere en niet al te grote tankers, die in de meeste gevallen daarna uit de vaart zullen worden genomen. Schepen die gezien hun leeftijd wel langer in de vaart kunnen blijven, dienen dan zodanig te zijn uitgerust dat aan de overige voorschriften wordt voldaan.

*Bestaande produktenschepen*, zonder onderscheid tussen zwarte en witte produkten, van 40.000 ton draagvermogen en groter kunnen echter in de toekomst keuze blijven maken tussen schone-ballasttanks of gescheiden ballasttanks. Echter, ook hierbij geldt dat vóór juni 1983 een inert-gasinstallatie aanwezig dient te zijn.

### Overige bepalingen

Zijn al deze maatregelen voornamelijk gericht op het voorkomen van verontreiniging van de zee door olie, ook de veilige vaart wordt in de toekomst verder bevorderd zowel door de reeds genoemde inert-gasinstallatie als door een aantal andere nieuwe voorschriften. Zo zullen op nieuwe én bestaande tankers van 10.000 ton BRT en groter vóór juni 1981 twee onafhankelijk van elkaar werkende systemen voor de afstandsbediening van de stuurmachine vanaf de brug beschikbaar moeten zijn. Nieuwe tankers groter dan 10.000 ton BRT moeten bovendien beschikken over een noodkrachtbron voor de besturing om in geval van een defect aan de hoofdkrachtbron van het schip een noodstuurgerei te hebben. Ook zullen alle schepen van 10.000 ton BRT en groter moeten worden voorzien van ten minste twee radarinstallaties, die onafhankelijk van elkaar moeten kunnen werken.

### Nabeschuiving

Daar het voor de internationale scheepvaart absoluut nodig is, dat de regelingen die tot stand komen internationaal gelden en dat derhalve geen extra „nationale” bepalingen worden uitgevaardigd, mag men zich gelukkig prijzen, dat de IMCO-

conferentie van februari 1978 geslaagd is. Ongetwijfeld zullen de overeengekomen maatregelen ertoe bijdragen, dat de veiligheid van tankers wordt verhoogd en verdere verontreiniging teruggedrongen. De maatregelen zijn, ofschoon kostbaar, uit technisch oogpunt gezien in het algemeen ook verantwoord en praktisch uitvoerbaar. Het enige vraagteken dat men zou kunnen zetten is bij de bepaling, dat ook produktentankers gescheiden ballastvoorzieningen moeten hebben. Immers, als regel zullen deze schepen hun vuile ballastwater kunnen afgeven bij de olie terminals.

Afgezien van naleving van de nieuwe voorschriften zullen tussen de officiële inspecties van het „International Oil Pollution Prevention Certificate” door, onverwachte inspecties plaatsvinden om ervoor te zorgen, dat aan boord alles wordt gedaan om verontreiniging te voorkomen. Hoewel voor nieuwe tankers de genoemde data onomstotelijk zijn vastgelegd, zijn de data voor de bestaande tankers slechts streefdata, welke afhankelijk zijn van het tijdig ondertekenen van deze conventie door ten minste 15 van de (ruim honderd) bij IMCO aangesloten landen gezamenlijk ten minste 50 procent van de wereldtonnage bezittende.

Uit Washington vernamen wij, dat de Amerikaanse volksvertegenwoordiging eist dat de Coast Guard op deze streefdata de voorschriften voor alle schepen die Amerikaanse wateren bevaren, van kracht dient te verklaren. Mochten onvoldoende

landen dit internationale verdrag tijdig getekend hebben dan zullen de oorspronkelijke Amerikaanse eisen, zoals onder andere dubbele bodems voor nieuwe en gescheiden ballast voor alle bestaande tankers, weer ter sprake gebracht worden.

Het gevaar van dergelijke unilaterale of eenzijdige uitvaardiging is tweerlei:

- grote schade aan internationaal overleg omtrent de veiligheid van de scheepvaart en de bescherming van het maritieme milieu.
- de uitvaardiging van tegenstrijdige voorschriften.

Dit laatste zou tot de belachelijke situatie kunnen leiden dat tankers halverwege de oceaan over zouden moeten laden, omdat niet tegelijk kan worden voldaan aan de eisen van het uitvoerende en het invoerende land.

Toch was gezien de uit technische overwegingen aanvankelijk zeer scherpe tegenstelling tussen vóór- en tegenstanders van dubbele bodems, dat kans hierop niet denkbeeldig. Gelukkig kon ook ten aanzien van dit punt een compromis bereikt worden.

Geleidelijk, voornamelijk tijdens de periodieke dokkingen, zullen aan boord van onze schepen die voorzieningen worden getroffen waaraan in de toekomst tankers dienen te voldoen. Gezien hun leeftijd, zal dit in ieder geval niet meer gelden voor de „Lovellia” en „Patro”. De „Cinulia” en „Crania” vallen overigens buiten de nieuwe voorschriften, vanwege hun beperkte tonnage.



# De klad in de scheepvaart

**Een ieder ontkomt langzamerhand niet aan het gevoel, dat in de scheepvaart – en met name de tankvaart – de klad er goed in zit. We merken het in onze eigen omgeving: opleggen, langzaam varen, verkopen voor de sloop, zonder dat daartegenover voldoende nieuwbouw staat. Voeren we enkele jaren geleden nog met 54 schepen, thans – na de mededeling in het vorige nummer dat wederom een aantal schepen moet worden afgestoten – moeten we erop rekenen binnenkort een vloot van 37 schepen te hebben. Of alsnog binnen afzienbare tijd een aantal schepen aan onze vloot zal worden toegevoegd (er zijn voor de Koninklijke/Shell nog schepen in aanbouw, zowel op Canadese als Japanse werven), hangt van verschillende factoren af. Hierbij gaan we wat dieper in op de oorzaken.**

Eind 1973 kwam er een ontwikkeling, die eigenlijk de eerste aanzet vormde voor de moeilijkheden waarin de tankvaart thans verkeert. Tot de „oliecrisis”, die de meesten onzer na vijf jaar nog steeds duidelijk in het geheugen ligt (en waarvan de gevolgen in de portemonnee nog steeds merkbaar zijn!), was er over de gehele wereld jaarlijks een toename van ongeveer 5% in de vraag naar energie. Bij een nog steeds toenemende wereldbevolking, waarbij de consument er allerwegen naar streefde zijn levensstandaard te verhogen, leek het redelijk te verwachten dat de toeneming in de vraag naar energie ook in de toekomst op ongeveer 5% per jaar zou liggen.

Olie, die in meer dan de helft van de wereldenergiebehoefte voorziet, zou dus in steeds grotere hoeveelheden geproduceerd, vervoerd en verwerkt moeten worden. Daarop waren ook de prognoses van de olieindustrie in het algemeen gebaseerd. Alhoewel, in het begin van de 70-er jaren werd in de scenario's van Shell wel degelijk rekening gehouden met de mogelijkheid dat het historische patroon zich wel eens kon wijzigen, zulks als gevolg van een andere verhouding die zou kunnen ontstaan tussen productie- en verbruiklanden. Ook de toenemende afhankelijkheid van de Verenigde Staten van extra olie-importen kon – zo verwachtte men – wel eens een storing teweegbrengen. Echter, dat de „historische trend” zo sterk zou afbuigen als door de onderste zwarte lijnen wordt weergegeven in figuur 1, dat verwachtte niemand. En dit alles als gevolg van de aanzienlijk hogere prijs die de olie-producerende landen voor olie gingen vragen vanaf 1973. Hoezeer die prijs is gestegen, blijkt uit figuur 2.

Bij nadere beschouwing van figuur 1 zien we dat in 1977 de wereldvraag naar olie maar even boven het peil was van 1973, d.w.z. even boven de 2,5 miljard ton per jaar. Als we dit vergelijken met de van vóór de crisis daterende ramingen van de vraag voor 1977, betekent dit dat een hoeveelheid van ongeveer 250 tot 750 miljoen ton per jaar nooit werd gerealiseerd. Daarbij kunnen we als norm hanteren dat 250 miljoen ton per jaar meer dan driemaal de huidige vraag in de Benelux-landen is, terwijl 750 miljoen ton meer dan het totale verbruik van West-Europa vertegenwoordigt.

Er is geen twijfel aan, dat de grote prijsverhogingen

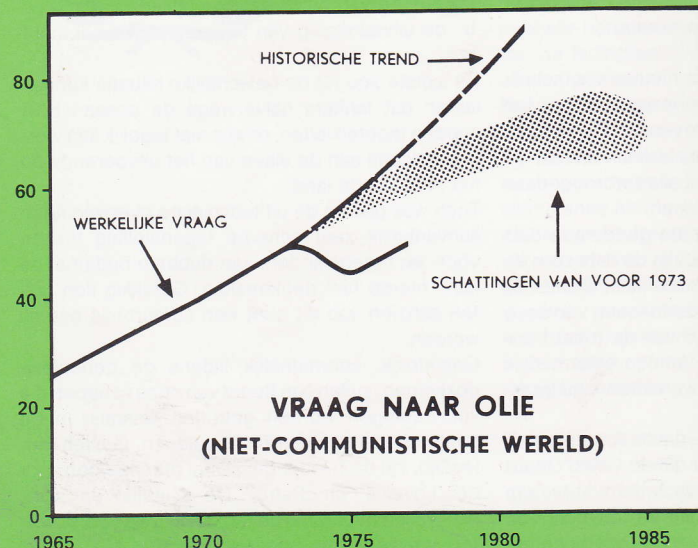
voor olie in 1973/1974 een voorname oorzaak waren van de ernstige economische situatie waarin een aantal landen sedertdien is komen te verkeeren. En waarvan ze thans, met moeite, langzaam herstellend zijn. De prijsverhoging van olie en de verslechterde economische situatie veroorzaakten samen de sterke daling in de vraag naar energie. Positief resultaat van deze ontwikkeling is wel, dat men tegenover olie en de daaruit verkregen producten een andere houding heeft aangenomen: men is zich er meer van bewust geworden dat het een energiebron is waar men zuinig mee moet zijn. Ook, dat we er niet onbeperkt over kunnen blijven beschikken.

Middelen voor transport (tankers) en voor het verwerken (raffinaderijen) van ruwe olie moesten, zeker in het begin van de 70-er jaren, zeer vroegtijdig worden besteld. Om deze beschikbaar te hebben bij de verwachte historische groei van de vraag, waren (om ons tot tankers te beperken) nog in 1971 door de Koninklijke/Shell Groep maar liefst 25 tankers van de „L”-klasse besteld, schepen van omstreeks 300.000 ton. Weliswaar was het altijd gebruikelijk geweest in een belangrijk deel van de vervoerbehoefte te voorzien door inhuren van schepen voor kortere of langere tijd (charteren), doch bij de toenmalig hoge vrachtprijs was het zaak er voor te zorgen niet te veel afhankelijk van „derden” te worden. Maar daarin stond de Shell niet alleen. Niet alleen de grote oliemaatschappijen, maar ook de „onafhankelijken” haastten zich om bestellingen te plaatsen. De afleveringstijden werden immers steeds langer, tot 3 à 4 jaar zelfs! En de tonnage was echt nodig, wilde men aan de verwachte vervoersvraag in de komende jaren kunnen voldoen.

De misrekening bleek na de oliecrisis en de verslechterde economische situatie. Nog jarenlang werden schepen opgeleverd, waarvoor eigenlijk geen emplot meer was. Want alhoewel annuleren van opdrachten soms een mogelijkheid was, was de te betalen boete dikwijls zo hoog (ook de werven hadden inmiddels bestellingen bij leveranciers geplaatst) dat annuleren meestal niet verantwoord bleek. We kennen allemaal de gevolgen: opleggen, langzaam varen, afstoten van oudere schepen en verkopen van nieuwere aan toch nog geïnteresseerde „derden”.

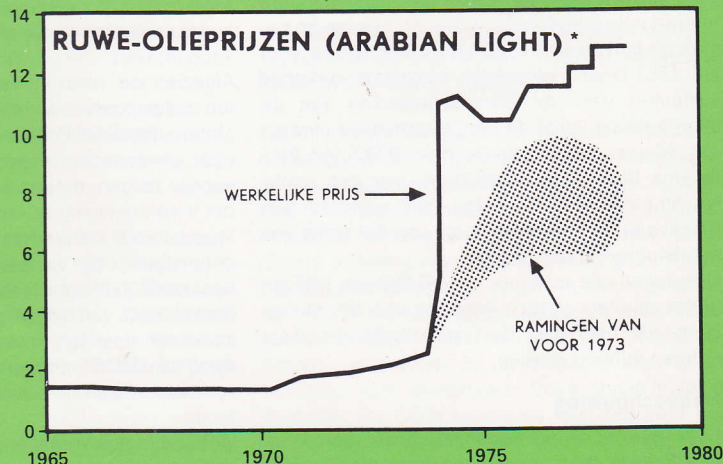
MILJOEN VATEN PER DAG

Figuur 1



ƒ PER VAT

Figuur 2



\* OPEC referentie-olie: vóór 1973 geschatte gemiddelde marktprijs, daarna regeringsverkoopprijs.





Hoe zeer „de klad in de scheepvaart” zit is ook duidelijk geworden tijdens een bijeenkomst in het Shell-Gebouw op 11 mei j.l., waarbij de directie van onze maatschappij aan het walpersoneel en genodigde verlofgangers mededeling deed van de verwachtingen voor de komende jaren. Verwacht wordt, dat het aantal tankers van onze maatschappij in 1982 zal zijn gedaald tot omstreeks 30, een aantal dat – naar men hoopt – in de rest van de tachtiger jaren min of meer stabiel zal kunnen blijven. Zeer vele van de aanwezigen maakten gebruik van de geboden gelegenheid vragen te stellen. Een volledig verslag van deze bijeenkomst is naar alle schepen verzonden. Belangstellende leden van het vlootpersoneel die een exemplaar van dit verslag thuis willen ontvangen, kunnen zich voor toezending telefonisch of schriftelijk melden bij de secretaris van de O.R.-vloot – tel. 010 – 696146.

Hoezeer de wereld-tankervloot nog is toegenomen na de oliecrisis, blijkt wel uit het volgende overzicht (hierbij is nog geen rekening gehouden met oil/bulk schepen!)

Jaar	Aantal	Draagvermogen
1973	3458	215.592.938
1974	3638	255.769.852
1975	3674	291.433.032
1976	3636	320.728.153

Voor 1977 en latere aflevering waren besteld 293 tankers met een tonnage van 35.214.000.

Alhoewel een langzame daling in aantal tankers valt waar te nemen als gevolg van slopen, is dit geenszins het geval wat het draagvermogen betreft.

Toch is de depressie in de scheepvaart niet beperkt gebleven tot tankers. Wel degelijk ondergaat de scheepvaart in het algemeen, over de gehele wereld, de gevolgen van de recessie. Want de economische crisis bracht ook minder vervoer met zich, terwijl de geleidelijke penetratie van schepen van de Oostbloklanden – van staatswege gesubsidieerde scheepvaart – de koopvaardij van de vrije wereld ook in het nauw brengt.

#### Blauwboek

Er is nog een andere factor, die juist de Nederlandse scheepvaart in extra moeilijk vaarwater heeft gebracht. De Koninklijke Nederlandse Redersvereniging heeft recent een „blauwboek” uit-

gebracht over de nationale zeevaart anno 1978. Alhoewel daarin over de Nederlandse scheepvaart in het algemeen wordt gesproken, is dit wel degelijk ook van toepassing op onze tankvaart. Men zal zich herinneren dat naar aanleiding van de studie door de „Werkgroep Viersen” in de jaren 71/74 maatregelen zijn genomen, gericht op verbetering van het rendement, opdat de Nederlandse rederijen voldoende vervangingsinvesteringen zouden kunnen doen. Dit is de Nederlandse rederijen ook aardig gelukt, met uitzondering van de tank- en bulk-carrier-vaart, waarvoor de vrachtenmarkt diep is gezakt.

Het rendement is bovendien ongunstig beïnvloed, doordat de zeevaart voornamelijk op „export” van diensten (vervoeren voor anderen) is aangewezen, waarbij opbrengsten in dollars of ponden worden genoteerd, terwijl de kosten voor de Nederlandse scheepvaart voor een belangrijk deel in gulden moeten worden betaald. En die gulden is juist de laatste jaren, als gevolg van de gasopbrengst in Nederland, een „harde” valuta geworden.

Al met al redenen voor de Nederlandse rederijen de kostenontwikkelingen sterk in de hand te houden. In de scheepexploitatie worden door elke rederij de kosten in het algemeen als volgt onderverdeeld:

- brandstofkosten (bunkers)
- kosten verbonden met het aanlopen van havens, loodsgelden, havengelden, laad- en loskosten enz.

– dagkosten, waartoe alle doorlopende kosten worden gerekend onverschillig of het schip nu vaart of niet, zoals

- a) bemanningskosten
  - b) kosten van reparatie en onderhoud
  - c) overige dagkosten, zoals kosten voor beheer en administratie aan de wal, assurantie, enz.
- afschrijvingen

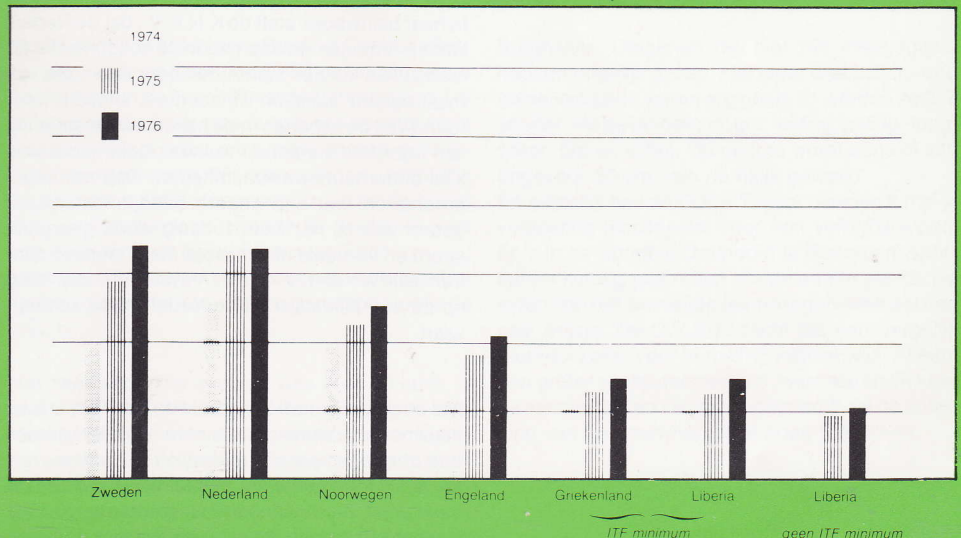
Sommige van deze kosten kunnen door een bedrijf in eigen hand worden gehouden, andere echter in genen dele. Neem alleen al de bunkerkosten, die thans zodanig hoog liggen, dat bij het afstoten van schepen het bunkerverbruik zelfs een van de doorslaggevende factoren is.

Wat havengebonden kosten betreft, hier kan door rationalisatie van laad- en lostechnieken wel degelijk invloed worden uitgeoefend. Echter, havengelden en dergelijke – veelal van overheidstarieven afhankelijke – kostenposten neigen in ons land juist de laatste tijd weer boven het algemene inflatiecijfer uit te stijgen. Het is verder – aldus het blauwboek – zaak om, zonder de veiligheid uit het oog te verliezen, bij alle onderhoud en reparatie meer dan ooit op de kosten te letten. Ook de classificatiebureaus en de Nederlandse Scheepvaartinspectie tonen zich bereid tot aanpassing aan verbeterde technieken om aldus de Nederlandse scheepvaart de helpende hand te reiken. De veilige vaart heeft er wel toe geleid, dat de schadestatistiek een gunstig beeld vertoont, waardoor de assuratiekosten achterblijven bij de

vervolg op pagina 10



#### Bemanningskosten lijnvaartschip onder verschillende viaggen





## Met pensioen

Het was augustus 1945 dat kapitein Tijsma – toen in het bezit van AS en een bewijs van deelneming aan een cursus bij de Rotterdamse Lloyd die (dank zij de bijzondere omstandigheden) als 6 maanden vaartijd werd erkend – voor het eerst bij ons solliciteerde. Echter, pas na het behalen van de resterende vaartijd bij de Groningse kustvaart en het verwerven van het diploma S III, dat wil zeggen op 28 mei 1947, tekende hij een arbeidsovereenkomst als 4e stuurman bij de Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij. Per „Oranje” ging het naar Singapore, alwaar hij na een paar weken wachten op plaatsing in het hospitaal moest worden opgenomen wegens paratyfus! Gelukkig was het niet zò ernstig, maar toch was het pas op 7 september 1947 dat hij eindelijk zijn actieve loopbaan kon aanvangen; dat gebeurde op de „Macoma”, waarop hij binnen twee maanden tot 3e stuurman werd bevorderd. Die eerste dienstperiode was trouwens niet vrij van variatie: Oudste stuurman op de „Soehaid” en jongste dito op de

„Milo”, passagier en dienstdoend stuurman op de „Higgins Bogo” (wij kunnen nu met geen mogelijkheid vertellen waar die prauw vandaan kwam), hospitaal in Batavia en Soerabaja, 3e stuurman op de „Aletta” en „Aldegonda” en ten slotte waarnemend 1e stuurman op wederom de „Milo”. Maar die eerste dienstperiode duurde dan ook tot 17 mei 1950!

Na verlof ging hij terug naar de Oost en toen had alles een aanzienlijk gelijkmatiger verloop: 6 maanden oudste stuurman „Betoeran” en 1½ jaar 2e en wvd. 1e stuurman „Armilla”. Ongetwijfeld zal hij aan al die jaren nog vele goede herinneringen hebben, want „de Oost” heeft bij al onze officieren die in die jaren daar dienstdeden, wel een bijzonder plekje in hun hart veroverd!

De derde dienstperiode was – afgezien van de tijdsduur – ook naar huidige begrippen geheel normaal: 15 april 1954 te Schiedam als 2e stuurman op de „Rotula” en 30 september 1955 te Curaçao afgelost om per vliegtuig naar Amsterdam terug te keren.

Daarna werd het een half jaar 1e stuurman „Cleodora”, met aansluitend ruim 11 maanden in dezelfde rang op de „Korenia”. Na een aantal jaren en dienstperiodes – afgewisseld uiteraard met verlof – volgde op 27 januari 1965 promotie tot gezagvoerder. Sedertdien heeft hij vele van onze schepen onder zijn bevelen gehad, beginnend met de „Kylix” en daarna o.a. de „Vitrea”, „Lovellia”, „Dione”, „Zaria” en „Ondina”. De periode op de „Kara” in de tweede helft van 1976 zal hij niet licht vergeten, want daar dit schip voor de sloop bestemd was, werd het verstandig geacht een bevaaren gezagvoerder met de afdracht van het schip te

belasten. Zijn dienstperiode kreeg daardoor wel een onbedoeld lang verloop, zodat ook de Kerst '76 er bij inschoot.

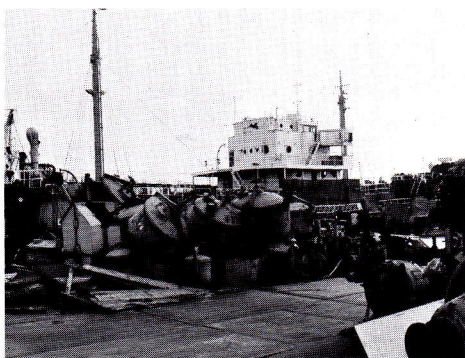
Zijn laatste schip was de „Dione”, waarop hij 7 februari jl. te Ras al Khaimah aan boord stapte en waarop zijn echtgenote hem vanaf 9 maart vergezelde.

Nu hij met ingang van 1 juli a.s. onze dienst met pensioen gaat verlaten, wensen wij hem nog vele goede jaren toe temidden van zijn gezin.



## De klad in de scheepvaart

Vervolg van pag. 9



inflatie in ons land, hetgeen voor Nederlandse rederijen eveneens gold ten aanzien van de overige dagkosten.

Helaas, dit zelfde kan niet worden gezegd van de bemanningskosten voor schepen onder Nederlandse vlag. Zoals uit het hierbij geplaatste overzicht blijkt, behoren de bemanningskosten op Nederlandse vlagschepen – en dat is reeds jaren – tot de hoogste van de wereld. Overigens is in Nederland dit verschijnsel niet tot de zeevaart beperkt gebleven. Zoals wij voortdurend moeten merken, hebben tal van bedrijfstakken in Nederland zich langzamerhand uit de wereldmarkt geprijsd.

In haar blauwboek stelt de K.N.R.V., dat de Nederlandse rederijen de internationale concurrentie alleen zullen kunnen volhouden door een scala van maatregelen, waarvan wij noemen: snellere turnround van de schepen in de haven, automatisering aan boord en uitbannen van niet strikt noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden. Ook het experimenteren met een andere bedrijfsvoering aan boord, waarbij het werk zodanig wordt georganiseerd en verdeeld dat het voor meer mensen aantrekkelijk wordt (b.v. ons PLA systeem) staat hoog op de prioriteitenlijst bij de Nederlandse scheepvaart.

Wat de gages betreft benadrukt de K.N.R.V. in haar blauwboek de wens om, *als men het zeemansberoep ook financieel aantrekkelijker wil maken zonder dat de Nederlandse scheepvaart zich uit de markt prijst*, de regering ervoor dient te zorgen dat van het totale arbeidskostenpakket dat de reder

betaalt, de zeevarende een hoger netto besteedbaar inkomen overhoudt. Wat dat betreft is de Nederlandse zeevarende in vergelijking met buitenlandse collega's slecht af en er zijn goede redenen om hem fiscaal beter tegemoet te komen.

Het zal voor een belangrijk deel afhangen van de mate waarin de Nederlandse regering de door de K.N.V.R. voorgestelde maatregelen overneemt, of de Nederlandse scheepvaart zich in de toekomst zal weten te handhaven.

Bedacht dient daarbij te worden dat het gaat om directe werkgelegenheid voor 38.000 mensen in de zeevaart. Bij de huidige werkloosheidscijfers misschien niet eens meer van doorslaggevende betekenis, maar het gaat niet primair om de kwantitatieve betekenis. *De betekenis van de zeevaart voor de werkgelegenheid ligt meer in het kwalitatieve vlak.*

Ongeveer twee van de vijf zeevarenden zijn middelbaar of hoger geschoold en deze verhouding wordt kwalitatief door de jaren steeds gunstiger naarmate ongeschoolde arbeid door rationalisatie aan boord wordt uitgebannen.

Naast de directe werkgelegenheid voor 38.000 personen is de zeevaart uiteraard ook van belang voor een afgeleide werkgelegenheid die in het rapport voor het Nederlands Economisch Instituut voor 1972 wordt geraamd op 13.000 manjaren.

Ook al is Nederland sedert 1963 op de wereldranglijst van scheepvaart afgezakt van de 10e naar de 20e plaats, het is nog mogelijk het tij te keren. Maar daarvoor is wel een realistische blik nodig, niet alleen van de rederijen, maar ook van de Nederlandse overheid.



## Children in two worlds

After having been ill last year — result of a bad fall — chief steward Ip Kwong Fong is back to work. He is well-known on board our ships. Not only because he served for some 20 years in many British and Dutch units of the Shell fleet, but also because he has six of his eight children, living in the Netherlands.

Het told us that it is already 11 years ago that his eldest son moved to Holland and found work in a restaurant. His second son, who also served in Shell tankers for three years, followed his brother soon. But also four daughters of Ip Kwong Fong moved from Hong Kong to the low countries, on the North Sea. They married there, that is, the last one is to marry in the next few months. Reason for Ip Kwong Fong to fly over to Holland, with his wife, to be present on that important day.

When the ship of the chief calls at Rotterdam — which, he says, is on an average twice a year — he is always met by one or more of his children. When it can be arranged on board, he gets a short leave so that he can go to their home and meet all his children. Also his five grandchildren are happy when he arrives. No small wonder that when he is on leave in his new house in Hong Kong, he and his wife long to be over in the Netherlands. They have only two children left in Hong Kong, 14 and 16 years old.

Ip Kwong Fong is now 54. What he will do when he has retired next year, he does not yet know. That is the result of having your children in two worlds. He says that, maybe, he will fly over to the Netherlands in summertime.



## Tweede Vaderland?

Onder de Chinese opvarenden van onze schepen, waarvan er velen reeds jaren op Shell-tankers dienstdoen, neemt de nu 54-jarige „chief steward" Ip Kwong Fong een bijzondere plaats in. Niet alleen omdat hij alom bekend is op de Britse en Nederlandse Shell-vloot, waarop hij al zo'n 20 jaar dienstdoet, maar omdat van zijn acht kinderen er maar liefst zes in Nederland woonachtig zijn. Als wij hem aan boord van de „Crania", liggend

aan steiger 10 op Pernis, aanschieten om wat meer te weten te komen over die familie-neiging naar Nederland te emigreren, ontmoeten wij gelijk zijn op één na oudste zoon Ip Kan Pue, die hem juist komt afhaken. Dat worden afgehaald is voor onze chief niets bijzonders, want zodra zijn schip Rotterdam binnenloopt, zijn er altijd kinderen die hem op de kade opwachten. De portiers van Pernis weten dat want de chief is ook bij hen bekend genoeg. Zijn kinderen wonen ook mooi geografisch gespreid in ons land: Utrecht, Amersfoort, Amsterdam, Gouda, Nuenen. Voor zoon Ip Kan Pue blijkt een schip overigens ook vertrouwd grond: ook hij heeft — vóórdat hij een walbaan koos — drie jaar op Shell-tankers gevaren.

Chief steward Ip Kwong Fong komt er rond voor uit: „Nederland is een mooi land, aardige mensen en wie hier werkt, kan er ook verdienen". Reden voor de oudste zoon om 11 jaar geleden naar Nederland te gaan. De anderen volgden succesievelijk. Hij voegt er met een zekere trots aan toe, dat al z'n kinderen nu kunnen autorijden, ook z'n dochters! En daarvan heeft hij er vier die in Nederland wonen. Getrouwd, jazeker, althans, de laatste trouwt binnenkort. Aanleiding voor hem en z'n vrouw om dan naar Nederland over te vliegen, want een huwelijk missen doet hij niet graag. En allemaal werkzaam in de horeca-sector, maar dat verwachtten wij wel.

Als hij in z'n nieuwe huis in Hongkong, thuis dus, met verlof is, bij vrouw en twee overblijvende kinderen van 16 en 14 jaar oud, dwalen zijn gedachten dikwijls naar Nederland af. Want ook de vijf kleinkinderen in dit lage land zijn hem en z'n vrouw dierbaar. Zo zeer zelfs, dat ze verleden jaar samen al een keer naar Nederland zijn gevlogen, om hun kinderen en kleinkinderen allemaal bij elkaar te hebben.

Wij vragen hem, wat dat nu moet, als hij volgend jaar, op z'n 55e, zijn dienst aan boord beëindigt. Want nu heeft hij althans het geluk om zo tweemaal per jaar Rotterdam binnen te lopen en z'n naasten te zien.

Misschien — zo antwoordt hij — dat hij zomers nog eens naar Nederland komt, maar de vraag is of dat financieel rond te breien valt. „Maybe yes, maybe no", voegt hij er in alle vriendelijkheid aan toe.



## OVST-NIEUWS

Op 23 april jl. werd in het „Bowling Centrum Rotterdam" weer op 4 door de OVST gehuurde banen gestreden om de beschikbaar gestelde prijzen. De strijd wordt duidelijk steeds spannender; dat komt waarschijnlijk doordat onze vaste spelers geroutineerd zijn geworden. Winnaars werden uiteindelijk bij de dames Kelly Hoogendoorn en bij de heren George Timmermans; tweede bij de dames was Nel Beugelink en bij de heren Jan Baan. Het vermelden zeker waard was het voortreffelijke (gratis) slaatje dat kon worden genuttigd tijdens de pauze.

Het zeevissen, dat gepland was voor 29 april, is zeer zeker een succes geworden. Er hadden zich slechts 13 deelnemers aangemeld, maar hieronder verstaan we leden en dezen hadden buitenstaanders meegebracht, waardoor het toch een gezellig groepje geworden was.

Met het m.s. „Andromeda" vertrok men vanuit

Burghsluis. Diegenen die niet zijn meegegaan, hebben ongelijk gehad. Het weer was schitterend en de vangsten waren erg goed. Er werden zelfs 7 soorten vis gevangen, nl. gul, wijting, paling, tong, schar, bot en schol. Op de foto wordt een gul van ongeveer 50 cm. van de haak gehaald.

En eindelijk had de O.V.S.T. voor dinsdag 9 mei jl. voldoende inschrijvers voor een volleybalavond. Er is in de Sporthal Ommoord te Rotterdam sportief en kundig gestreden om de eerste plaats. De leden van het winnende team kregen allemaal een leuk prijsje. De O.V.S.T. dacht dat een dergelijk tournooi zeker voor herhaling vatbaar was. Alleen, een groter aantal deelnemers (waar waren dit keer de aanmeldingen van de vlootleden?) zal de spanning van het tournooi zeker doen toenemen.



### Ook de dames

In het kader van de BZB wordt in het Shell-gebouw aan het Hofplein van alles gedaan. Zo zijn er al sinds jaar en dag de EHBO-lessen welke worden gegeven door dokter Abarbanel van Shell Nederland en de heer Sierat van Shell Tankers, maar ook instructieavonden met als gast-spreker het hoofd van de Rotterdamse Brandweer, enz. Om een beetje geoefend te zijn, kregen de brandwachten uit het Shell-Gebouw en tevens de EHBO-ers de uitnodiging om hun kennis uit te breiden op het terrein van de brandweer in Rotterdam-Zuid. Onder de geïnteresseerden bevonden zich ook de dames die zich als EHBO-sters groepen voelden om in geval van nood ook de brandbestrijders een handje te kunnen helpen. U ziet het op de foto: twee van hen zijn op weg om het door de instructeur weer aangewakkerde houtbrandje te blussen. Wij kunnen u verzekeren dat ze zich niet door dit brandje lieten terugschrikken; toch maar hopen dat het nooit in de praktijk hoeft.



### Karton

Stomverbaasd waren de bezoekers van de enkele maanden geleden in Utrecht gehouden hobby-beurs over de verrichtingen van modelbouwers.

Radiografisch bestuurde sleep- en supply-boten, oorlogsschepen en ook zeiljachten voerden in een groot bassin de opdrachten uit van de stuurman aan de walkant. Maar ook de modellen „voor de pronk” zogezegd, oogstten grote bewondering. Er was een modelbouwer bij, die niet alleen aandacht op zich vestigde door de fraaie modellen die hij maakte, maar ook vanwege het materiaal dat hij toepaste. Gewoon karton en ander afvalmateriaal. Deze heer P. Hofstra geheten, uit Harderwijk, had ook een model van de „Mytilus”, schaal 1 : 500. En werkelijk tot in detail nauwkeurig. De ankers en sloepjes werden door hem gegoten van gietihars. Hij vertelde ons dat hij voor onze „Mytilus” ongeveer 60 uur nodig had gehad. Gezegd moet worden dat aan het uiterlijk niet was te zien, dat karton het bouw materiaal vormde.

### SBS

De laatste dertig jaar hebben een explosieve groei te zien gegeven van het gebruik van synthetische polymeren of kunststoffen. Deze groei is te denken aan drie belangrijke factoren. Ten eerste wordt steeds meer gebruik gemaakt van synthetische polymeren om natuurlijke grondstoffen te vervangen. Dit komt doordat synthetische polymeren vaak goedkoper kunnen worden verwerkt dan natuurlijke grondstoffen, en ook doordat andere materialen niet in voldoende hoeveelheden voorhanden zijn. Ten tweede lenen synthetische polymeren zich dankzij hun eigenschappen voor volkomen nieuwe toepassingen, waarvoor natuurlijke grondstoffen niet geschikt zouden zijn. De derde factor is de algemene stijging van de welvaart, waarmee het verbruik van synthetische polymeren hand in hand is gegaan. In de publicatie van de Shell Briefing Service – in

Nederlandse en Engelse versie – „Polymeren” wordt het aandeel van Shell-maatschappijen in de polymerenindustrie beschreven. De brochures zijn te vinden in de informatie-stand op de 6e etage van het Shell-Gebouw en zijn bovendien reeds verzonden aan alle schepen en secties op kantoor. Nauwelijks was deze SBS verschenen en verdeeld of er lag alweer een nieuwe brochure te wachten. Deze publicatie, getiteld „Ontwikkelingen in de verwerking van olie en gas”, is inmiddels ook verdeeld en verzonden. De stijging in de vraag naar energie die zich deze eeuw heeft voorgedaan, is grotendeels opgevangen door olie. In de afgelopen 25 jaar is het aandeel van olie in de wereldenergiemarkt gestegen van 30% naar 46%, terwijl dat van vaste brandstoffen terugliep van 57% naar 29%. Nu olie duur is geworden en men zich duidelijk meer bewust wordt van de beperkte beschikbaarheid van deze energiebron, zal olie steeds meer worden gereserveerd voor toepassingen als transportbrandstoffen, smeermiddelen, en petrochemische producten, waarvoor niet zo ge-

makkelijk andere grondstoffen te vinden zijn. De olieverwerkende industrie staat voor de taak om letterlijk „het onderste uit de barrel te halen”. Voorlopig verkeert deze industrie echter nog in een overgangperiode. Hoe Shell deze denkt te overbruggen is te lezen in bovengenoemde SBS.

### Herdruk

Het boek „Zo werkt een auto”, dat half maart op de verkooppunten werd geïntroduceerd, is blijkens de verkoopresultaten bijzonder goed ontvangen. Eind april moest op sommige stations al „nee” worden verkocht. Daarom is onmiddellijk besloten een tweede druk te laten vervaardigen, in dezelfde oplage als de eerste (100.000 exemplaren). Men is inmiddels aan de aflevering daarvan begonnen, zodat geïnteresseerden dit boekwerk, zolang de tweede voorraad strekt, in de personeelswinkel op de 1e etage van het Shell-Gebouw kunnen vinden.

### Films

De Shell-film „Tijdig per tanker”, die een beeld geeft van het routen van tankers over alle wereldzeeën, is in 1977 maar liefst 1897 maal vertoond voor totaal 79.633 bezoekers. Lijstaanvoerder bij de in Nederland vertoonde Shell-films is, evenals in 1976, de film „Strijd zonder einde” van Bert Haanstra. Aantal vertoningen 9610, aantal bezoekers 418.978! Deze film geeft een beeld van de verbeterde strijd van de mens tegen het insect om het behoud van zijn gezondheid en zijn voedsel. U weet toch dat ook u – voor verenigingen, scholen, e.d. – films kunt aanvragen? Even een telefoontje naar 010 – 696127 en we sturen u de brochure „Shell-Films” toe, waarin een overzicht van de films en de wijze waarop u die gratis kunt bestellen.



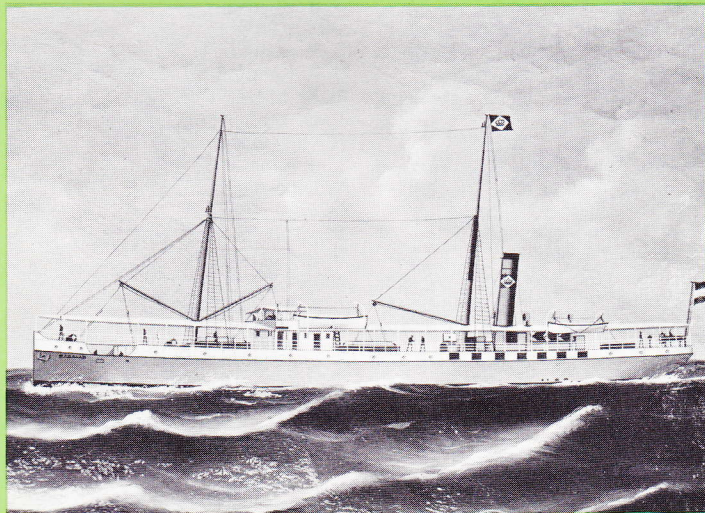
# Gehoon schip



## Taxirit Singapore

Degenen die al herhaalde malen in Singapore zijn geweest, zijn er inmiddels wel achter gekomen dat aldaar de prijs die je voor een taxirit betaalt, betrekkelijk laag is. Behalve voor degene die er niet op let dat de taximeter wordt ingeschakeld als men begint te rijden. En helaas wil men – ook daar – nogal eens trachten de passagier met een of ander argument ervan te overtuigen, dat dit niet nodig is. Overigens dient men er wel rekening mee te houden dat tussen 7.30 en 10.15 uur – behalve op zondagen en feestdagen – voor het binnenrijden van het centrum twee dollar extra moet worden betaald. Daarvoor moet de chauffeur een kaartje kopen, dat wel door de passagier moet worden betaald, meestal tegelijk bij de aankoop.

anonieme schilder, maar volgens deskundigen vermoedelijk door een Chinees gemaakt. Het meest merkwaardige bij dit schip is dat het nog tot 26 mei 1944 heeft dienstgedaan. Weliswaar de laatste jaren niet meer varend, maar als overslag-station. Bij een bombardement werd het op die dag tot zinken gebracht, is later nog gelicht en toen gesloopt. Over oudjes gesproken!



## Ruil

Wij hebben – helaas – geen foto's van elk schip dat ooit voor de Nederlandse rederijen van de Koninklijke/Shell Groep voer. Enkele maanden geleden brachten wij evenwel een opname van de „Besitang”, die het Maritiem Museum „Prins Hendrik” in Rotterdam niet had. Op verzoek van de conservator leverden wij aan dit museum een reproductie van de „Besitong”-foto waartegenover hij ons weer een foto leverde van een schilderij, waarop de „Babalan” is afgebeeld. Een ruil, waardoor wij ons historisch archief weer konden aanvullen. De „Babalan” (gebouwd in 1897, draagvermogen 576 ton) was het derde vaartuig dat door de „Koninklijke” in gebruik werd genomen.

Zowel op de schoorsteen als in top is de toenmalige „Kroon”-vlag te zien. Het schilderij zelf is van een

## Bakerpraat

Ongeveer gelijktijdig met de officiële introductie op de Nederlandse markt van de nieuwe Shell Super Plus Motorolie, heeft in het gehele land de verspreiding van deel 7 in de serie „Shell Helpt” plaatsgehad. Net als bij de verschijning van de voorgaande boekjes uit de serie het geval was, is de verspreiding door de PTT in een oplage van 4,7 miljoen exemplaren huis-aan-huis geschied. Daarnaast is het publiek wederom via informatieve advertenties in de landelijke en regionale pers op de verschijning geattendeerd en zijn er enkele exemplaren naar onze schepen gezonden. In deze nieuwste uitgave: „Zin en onzin over olie voor uw auto”, wordt op een rijtje gezet wat de automobilist nu wel en niet moet geloven, wanneer het over olie gaat. Een groot probleem vormt de door de onwetendheid in de loop der tijd ontstane bakerpraat. Bakerpraat, die soms tot onjuist handelen kan leiden, hetgeen op zijn beurt weer schade aan de motor, ja zelfs aan het gehele voertuig en zijn inzittenden kan toebrengen.

## IJzersterk

Een „ijzersterk” onderwerp wordt in de nieuwste uitgave van de Shell Briefing Service behandeld, namelijk het metaalbedrijf van Shell. Sinds Biliton 7 jaar geleden deel is gaan uitmaken van de Koninklijke/Shell Groep, zijn de opbrengsten uit de verkoop van metalen sterk gestegen. Bij hun werk steunen de ongeveer 60 ondernemingen die samen de Biliton-groep vormen, op de kennis die de Bilitons research-laboratoria in Nederlanden voorhanden is en op de diensten die Biliton International Metals, Den Haag, verleent. Een overzicht van de voornaamste activiteiten van Biliton en nog veel meer „metaal” nieuws vindt u in deze nieuwe SBS, waarvan exemplaren naar alle secties en schepen zijn verzonden. Extra exemplaren liggen voor het grijpen in de informatiestand op de 6e etage.

## Combinatie

Stomverbaasd keek een van onze collega's op een maandagmorgen naar z'n broek. Hé, zo schoot het door hem heen, ik heb per abuis een broek en een jasje aangetrokken die niet bij elkaar horen. Vervelend zoiets, vooral als de combinatie verre van fraai is en je nogal eens mensen moet ontvangen. Hij belde z'n echtgenote, om haar van deze belabberde situatie op de hoogte te stellen. Met wellicht in z'n achterhoofd, dat ze wel even het bij de broek passende jasje zou komen brengen.

Echter, vrouwen van Shell-employés zijn ook niet op hun achterhoofd gevallen. Dat bleek wel uit haar antwoord: „Beste man, als je wilt dat niemand het ziet, heb je twee alternatieven. Of je trekt je jasje uit, of je broek. De keuze is aan jou”.

## Dank

Gedurende de reparatietijd aan mijn hoofdmotor in het Dijkzigt dok te Rotterdam en tijdens het nog steeds aan de gang zijnde proefdraaien, heb ik van vele zijden ontzettend veel belangstelling ontvangen. Graag wil ik langs deze weg iedereen daarvoor heel hartelijk danken. Ik hoop spoedig weer in de vaart te komen.  
Hoofdbediende D. Ploegers.

## Tentoonstelling

Ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van de zeevaartschool in Vlissingen, sedert 8 januari jl. officieel „Maritiem Instituut De Ruyter” geheten, wordt in het Stedelijk Museum, Bellamyplein 19 aldaar, een tentoonstelling gehouden, die alleszins de moeite van een bezoek waard is.

Verdeeld over drie zalen wordt een beeld gegeven van „75 jaar Zeevaartschool Vlissingen”, vanaf het ontstaan van de school tot en met het hedendaagse gebeuren in het instituut. Dankzij de medewerking van een aantal bruikleengevers krijgt men ook een bijzonder goed beeld van de ontwikkeling in de scheepvaart.

De openingstijden van het Stedelijk Museum in Vlissingen zijn in mei: maandag t/m vrijdag 10.00 – 12.30 uur en 13.30 – 17.00 uur. Zaterdag 14.00 – 17.00 uur. Van juni t/m augustus: maandag t/m vrijdag 10.00 – 17.00 uur, zaterdag en zondag 14.00 – 17.00 uur. September t/m 31 oktober (sluiting): maandag t/m vrijdag 10.00 – 12.30 uur en 13.30 – 17.00 uur.



# Vlootpersonalia

periode  
van 16 april  
t/m 15 mei 1978

## Gehuwd:

20.4: N. H. C. Foekema, 5e wtk., met mw. H. Hoekstra;  
28.4: S. S. Abma, 4e stm., met mw. I. Oosterhuis;  
28.4: P. C. Rijmsus, 5e wtk., met mw. B. Jansma;  
5.5: J. J. Feenstra, 4e wtk., met mw. C. Verbruggen.

## Geboren:

18.4: Cathelijne Johanna Maria, dochter van W. T. A. B. Verstraeten, 2e stm., en mw.  
W. C. J. Verstraeten-Burger;  
19.4: Gerdientje, dochter van M. Kik, 3e wtk., en mw.  
M. D. Kik-van der Boom;  
23.4: Esther Daniëlle, dochter van A. G. den Dekker, 3e stm., en mw. A. den Dekker-Dekker.

## Aflossingen:

gezagv.: E. O. Abbas,  
R. A. Kattenburg Schuler,  
H. A. Kuling, H. H. J. Dijkhuizen,  
R. Verhoef, G. Heising, P. Cammel,  
P. G. C. M. Passieux, A. Tijmsa,  
P. J. F. de Beus,  
A. W. C. van Schendel, J. Verhoeven,  
J. Klein Roseboom, A. J. Schumm,  
H. Unger, A. C. Weide;  
1e stl.: P. C. Rakké,  
A. H. van Haften, H. Sieders,  
C. P. Donken, P. J. Muntjewerf,  
F. J. Kronenberg, C. R. Groen,  
D. J. van der Mast, L. J. Hirs;  
2e stl.: J. P. J. H. Cobelens,  
H. H. van Dijk, A. L. M. van Dun,  
R. A. Jongejan, L. H. Stevens,  
J. Boonstra;  
3e stl.: M. Treffers, R. M. van der Aa,  
D. F. A. Maljers, C. A. M. Rovers,  
J. P. Fölsche, P. A. Vermolen,  
J. Kuiken, E. E. de Rijcke,  
M. L. A. Wouters,  
E. M. P. H. W. Duykers, H. Rijpkema;

4e stl.: E. M. van Dijk, W. J. Santman;  
radio-off.: W. A. van Wijngaarden,  
L. A. Little, M. F. Wisman, R. Roquas,  
M. M. Spanjersberg, P. L. Linders,  
A. Boutkan, L. de Soete,  
M. Platschorre, S. C. Nagtegaal;  
hfd.wtk.: S. Neeleman, H. Buiten,  
J. I. Brangert, J. E. Weidema,  
L. J. van Onselen, C. L. Fehrmann,  
A. Modderman, A. Bax,  
C. L. H. Stocking Korzen;  
2e wtk.: K. J. Faasse, B. R. Verhoog,  
H. M. Westerveld, A. J. Verkerk,  
F. C. Koens, T. Scholte,  
C. W. H. van Holthuysen,  
H. M. Westerveld,  
C. J. den Hollander, G. G. Wolsink,  
D. Westdorp, J. E. A. Westerbeek,  
A. K. van 't Blik, L. P. A. de Winter,  
A. G. M. Witten;  
3e wtk.: J. P. van de Water,  
M. J. Viergever, M. J. C. Broeders,  
E. L. F. Nijhuis, W. K. de Voogd,  
A. M. Vink, C. P. den Heyer,  
T. H. van Leeuwen, P. Versluis,  
G. A. Dieterich, J. C. van Koten;  
4e wtk.: A. L. M. Jansen,  
J. Gijsbertsen, P. L. H. Schmitz,  
H. M. Zwanenburg, M. J. de Kroon,  
G. W. Slotboom,  
W. T. van Leeuwen,  
N. W. Kuilman, H. A. J. Kiljan,  
W. Kool;  
5e wtk.: A. J. Leget, W. G. Kole,  
A. Vastenhoud, A. Steenstra,  
G. J. Brink, R. de Vries, E. M. Bosch,  
A. van der Ster,  
H. W. J. Schoonbergen,  
H. H. P. F. Janssen,  
K. L. J. van Steenberg, M. P. Roon,  
P. Hesselink, A. Hoosbeek.  
sch.vakman 1: J. W. Wolters,  
J. M. Kool, L. A. T. Blankemeyer,  
G. J. C. Dudink;  
sch.vakman 2: P. A. J. Kouijzer,  
R. F. Huysers, I. Snoek, J. Punt,

R. Cornelissen, D. Kipperman,  
J. P. Kilkens, R. W. B. M. van Huet,  
R. A. Cauwels, A. van der Windt,  
M. Temmerman, F. Oostdijk,  
J. B. Kastelijn;  
sch.gezel a/w: J. den Hoed,  
J. P. Almeida, R. E. Hubbard,  
J. A. Kimpton, C. A. M. de Vree,  
E. M. Meyer, P. Schilt, J. Poot,  
L. G. Smit, A. Bravenboer,  
R. van Buuren, H. C. C. Knuit,  
L. J. Afink, P. F. Jonkman,  
W. Noordhoek, F. A. de Vries,  
F. W. J. Buys, A. J. van Dormolen,  
W. G. J. M. Hoffmans, B. L. Quist,  
R. J. Ruzette;  
aank.sch.gezel a/w: W. A. S. Dinjens,  
F. T. M. Pisarowitz, D. David,  
P. J. Versteeg, J. Hendriks,  
J. A. Overweel, A. de Baat,  
J. A. T. M. van Dijk,  
P. H. A. J. van Coenen, N. Penner,  
M. G. W. Koomen;  
hoofd voeding: H. Scharloo,  
B. Gohres, H. Vrugt, J. Roosenburg,  
A. A. Turkenburg, H. A. Groenendijk;  
sch.kok: C. van Hal, H. Seengers,  
aank.kok: P. E. Niermeyer;  
bediende: A. Bours, W. Gieselbach,  
G. C. Pfennings, M. F. Velsink;  
bediende (a/d): J. Nieuwpoort,  
B. Bogaerd, B. W. Wierst;  
koksmaat: J. Schrage;  
jongen a/w: A. R. Oosterhof,  
J. Davies;

## Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida: hfd.wtk. C. P. de Waard,  
sch.vakman 2 R. S. Brak, aank.  
sch.gezel a/w J. C. de Smit;  
m.s. Acila: 2e stm.  
W. J. H. van Dipten, radio-off.  
H. T. Weerman, 4e wtk.  
L. B. Veigman, sch.vakman 2  
J. A. J. de Groot, T. Munneke;  
m.s. Acmaea: 3e stm.

## Aangesteld:



J. Post  
per 1 december 1977  
aangesteld als  
gezagvoerder en op  
22 april 1978 belast  
met het commando  
over het s.s. „Kylix”.

A. P. J. Ham  
per 9 december 1977  
aangesteld als  
gezagvoerder en op  
30 april 1978 belast  
met commando over  
het s.s. „Vitrea”.

## In dienst getreden vlootpersoneel:



J. Anema  
sch.vakman 2

J. A. J. de Groot  
sch.vakman 2

T. Munneke  
sch.vakman 2



P. L. van der Vos, 2e wtk.  
 J. J. J. Ludekuse, 3e wtk. J. Kruijze;  
**m.s. Acteon:** wnd. 4e wtk. H. Struyk,  
 sch.vakman 2 P. V. P. van der Krogt;  
**s.s. Arca:** gezagv. D. de Boer;  
**s.s. Atys:** 3e stm. H. Puyman, sch.  
 vakman 2 M. van der Kraats, hoofd  
 voeding W. G. Meuleman;  
**s.s. Capiluna:** gezagv.  
 J. H. A. Budding, hfd.wtk.  
 B. Veldhuis, 3e wtk.  
 A. B. G. Biesheuvel, bediende  
 F. Salomé, R. Jacobs;  
**s.s. Capisteria:** radio-off. J. Ver-  
 duyn,  
 hfd.wtk. H. Bax, man. esp.  
 A. Lago Alvarez;  
**s.s. Capulonix:** sch.vakman 1  
 J. J. van Triet, sch.vakman 2  
 G. J. A. Wachelder, sch.gezel a/w  
 H. S. Elia, N. L. P. J. Reyntjes,  
 P. A. Makkink, aank. sch.gezel a/w  
 O. D. Puijster, R. Koster,  
 J. C. M. Peeters, P. H. Maas;  
**m.s. Cinulia:** 3e wtk.  
 J. G. van der Poel, 4e wtk.  
 P. C. M. Drost, sch.vakman 2  
 J. Anema, R. G. Twiest;  
**m.s. Crania:** gezagv. F. A. Visser,  
 1e stm. R. Hendriks, 3e wtk.  
 J. Qualm;  
**m.s. Dallia:** 3e stm. P. Haas, hfd.wtk.  
 C. Pietersen, sch.vakman 2  
 R. R. Meys, aank. sch.gezel a/w  
 L. F. M. Lenssen, H. van de Weyden,  
 hoofd voeding J. Brussé;  
**m.s. Daphne:** 1e stm.  
 G. M. Schipper, wnd. 3e stm.  
 Z. M. J. van Vliet, sch.vakman 1  
 G. Struik, sch.vakman 2  
 A. C. Dieckman, sch.gezel a/w  
 E. F. Rogers, B. de Boer,  
 M. J. Heiligers, aank. sch.gezel a/w  
 H. B. J. Crombach, M. Garagoski,  
 H. W. Velis, bediende A. Jansen,  
 bediende (a/d) E. P. Warnies;  
**m.s. Diadema:** wnd. 3e stm.

R. G. Pieters, 2e wtk. J. Visser, wnd.  
 4e wtk. B. van den Ban, 5e wtk.  
 K. Wagenaar, J. van Egdome,  
 stag.wtk. P. P. Hoekwater, J. Kok;  
**m.s. Diloma:** sch.vakman 2  
 F. J. E. Wachelder, sch.gezel a/w  
 P. J. M. van Dillen, sch.kok  
 G. H. H. Lammers, bediende (a/d)  
 M. van de Bergh;  
**m.s. Dione:** gezagv. J. L. Muyskens,  
 stag.stm. M. A. J. Sanders,  
 P. S. Jaarsma, bediende  
 M. Jonkman;  
**m.s. Dosina:** radio.off. P. van Wijk,  
 5e wtk. P. E. Tiessens, hoofd  
 voeding A. Onderstal, sch.kok  
 J. M. M. Koks;  
**m.s. Felania:** gezagv. D. M. Mos,  
 1e stm. G. Buma, hfd.wtk.  
 O. A. van der Want, 2e wtk.  
 E. Dallinga, wnd. sch.kok  
 W. A. van Noort;  
**m.s. Fossarina:** 3e stm.  
 E. J. G. Kraszewski, 2e wtk.  
 F. Bakker, sch.kok G. K. Steeman;  
**m.s. Fossarus:** gezagv.  
 J. van der Zouwen, 3e wtk.  
 T. J. van Lammeren, sch.gezel a/w  
 G. W. Helsdingen, W. Mol,  
 D. van Eenige, G. H. de Visser,  
 J. G. Koek, J. A. M. van Beurden;  
**m.s. Fulgur:** 2e stm.  
 W. T. van den Berg, 3e stm.  
 J. W. J. Rodenhuis, radio-off.  
 J. Gerritsen, 2e wtk. H. Japin, 4e wtk.  
 J. A. Elbert, sch.gezel a/w  
 W. H. Reimerink, aank. sch.gezel a/w  
 J. Vriendjes, hoofd voeding  
 C. van der Waal, bediende  
 A. D. Pattiha, koksmat  
 B. Berkhuysen;  
**s.s. Khasiella:** 1e stm.  
 P. E. van der Veld, 2e wtk.  
 G. J. van Eyk, sch.vakman 1  
 G. van Osselen;  
**s.s. Kopionella:** gezagv.  
 H. W. Vermaas, 3e wtk.  
 J. T. Clements;  
**s.s. Kylix:** gezagv. J. Post.  
**s.s. Lepton:** 4e wtk.  
 G. van Berghem, 5e wtk.  
 A. Molenaar;  
**s.s. Lovellia:** 1e stm. C. Vlas, 3e  
 stm. C. J. Lugtig;  
**s.s. Macoma:** gezagv. J. W. Bakker,  
 5e wtk. A. K. Vennik, sch.vakman 1  
 R. Groot, sch.gezel a/w E. de Bruyn,  
 aank. sch.gezel a/w A. W. Weerheim,  
 R. P. Boot, sch.kok J. van der Horst;  
**s.s. Marinula:** 2e stm.  
 R. J. S. M. Timmerman, 2e wtk.  
 A. P. de Groot, 5e wtk. F. Spijker;  
**s.s. Meta:** 1e stm. G. W. Bouma,  
 radio-off. N. Eylers, 2e wtk.  
 H. L. de Koning, 5e wtk.  
 J. E. de Fretes, P. C. Rijmsus,  
 J. J. van der Vliet;

**s.s. Mitra:** hfd.wtk. C. H. de Koning,  
 5e wtk. A. Huneman, C. J. Breker;  
**s.s. Mytilus:** 3e wtk. J. A. Deelen;  
**m.s. Niso:** gezagv. J. M. Hillen, 1e  
 stm. M. de Graaf, 2e stm. J. Koek,  
 radio-off. A. Narold, hfd.wtk.  
 J. F. van den Bogaard, 2e wtk.  
 W. J. Meuldijk, 3e wtk. L. F. Kruyt,  
 4e wtk. H. Sterrenburg, 5e wtk.  
 J. C. Boogaarts, A. P. Mans;  
**s.s. Ondina:** 2e stm. D. J. Bruin, 3e  
 stm. N. C. M. Jonker, 2e wtk.  
 C. G. van der Zwet;  
**s.s. Onoba:** gezagv. H. A. Schelvis,  
 stag.stm. R. H. Nagel, hfd.wtk.  
 J. F. Spiering, 2e wtk.  
 R. J. Doorneveld, 5e wtk.  
 C. A. Jansen, sch.vakman 2  
 C. H. van der Veen;  
**s.s. Patro:** gezagv. B. R. Teuben,  
 radio-off. J. J. A. van der Zee,  
 hfd.wtk. R. N. Groen, wnd. 4e wtk.  
 J. de Wit, capataz F. Ruiz Veiga, man.  
 esp. E. Alvarez Soto, J. Garcia Riobo,  
 2° man. J. L. Rodriguez Dominguez,  
 I. Parcerero Caamano,  
 D. Bouza Alonso, mar. int.  
 M. Alvarez Fernandez,  
 M. Cabral Molanes,  
 F. Carrera Covelo,  
 A. Cordeiro Santos,  
 F. Costas Parcerero,  
 D. Fandino Rodriguez, J. Gomez Vila,  
 R. Martinez Andrade,  
 G. Suarez Tajes, coc.  
 G. Castro Gomez, cam.  
 A. Perez Martinez, J. Rajo Costas,  
 A. A. Salgueiro Rodriguez,  
 J. M. Trabazos Fernandez;  
**s.s. Sepia:** gezagv. P. B. Hibma, 2e  
 wtk. G. de Goede, 3e wtk. J. Haasjes,  
 hoofd voeding A. P. Maat;  
**s.s. Viana:** wnd. 3e stm. C. Kroon,  
 radio-off. H. R. Vissers, sch.vakman 2  
 H. Klijnstra;  
**s.s. Vitrea:** gezagv. A. P. J. Ham, 2e  
 wtk. H. Kuyper, hoofd voeding

H. J. van Alphen;  
**s.s. Vlieland:** gezagv.  
 J. S. Schregardus, 3e stm. H. Reiling,  
 5e wtk. A. M. V. Beulen;  
**s.s. Zafra:** gezagv. P. Snel, 1e stm.  
 J. A. van Kesteren, 2e stm.  
 C. van de Vrie, radio-off.  
 C. P. Joziassse, 3e wtk. P. Dekkers,  
 5e wtk. L. van der Valk, stag.wtk.  
 J. Dorsman;  
**s.s. Zaria:** radio-off. J. de Kruijff, 2e  
 wtk. J. A. Maassen, 3e wtk.  
 H. E. Daniëls, 4e wtk.  
 P. J. W. Hoogendoorn, stag.wtk.  
 M. H. W. Tielemans.

#### Uit dienst getreden:

2e stm.: R. F. Mesker;  
 3e stm.: W. J. van Heesen,  
 M. Hofman, J. Ricken;  
 4e stm.: A. H. Zuidema;  
 3e wtk.: P. F. van Dijk;  
 4e wtk.: C. W. H. van den Heuvel;  
 5e wtk.: F. J. Scheepers;  
 sch.vakman 2: P. G. van Wadenoyen;  
 hoofd voeding: J. H. van Elteren.

#### Terug van tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: F. A. Visser - Shell.  
 International Petroleum Co. Ltd te  
 Londen.

#### Behaalde diploma's:

1e stm. G.H.V.: C. van de Vrie;  
 1e stm. G.H.V.-th.: A. J. W. Rommes;  
 2e stm. G.H.V.: N. C. M. Jonker,  
 B. van Gulpen;  
 2e stm. G.H.V.-th.: P. N. van Duyn,  
 C. J. van Essen;  
 "C": J. W. van der Plas;  
 "C-th.": J. J. Timmers;  
 "B-th.": P. J. W. Hoogendoorn.

#### Naar militaire dienst:

4e stm.: J. A. Bakker,  
 J. P. van Rensen, P. J. T. Knapstein.

### Onze vlootjubilaren:



H. Bouza Alonso  
 maniobrista  
 especializado  
 10 jaar 19.4.78



P. Luyten  
 sch.gezel a/w  
 10 jaar op 6.6.78



L. J. W. Broenink  
 hoofd voeding  
 10 jaar op 14.6.78



F. G. M. van Kleef  
 sch.gezel a/w  
 10 jaar op 24.6.78

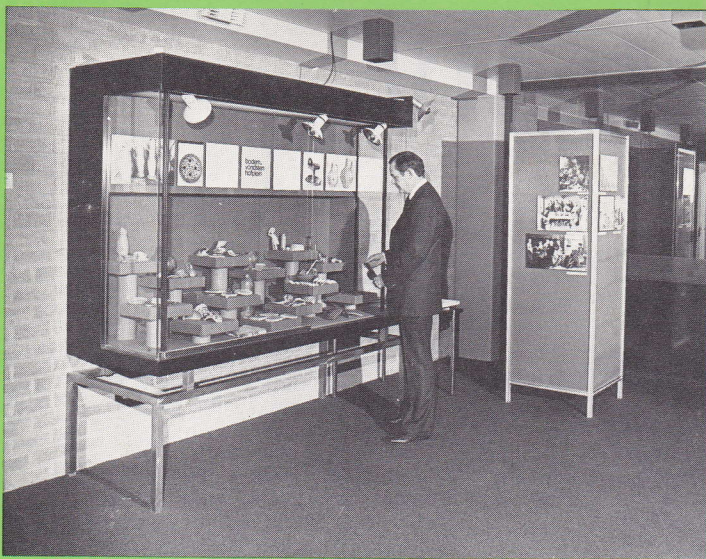
### In memoriam

Op 12 mei jl. is overleden de  
 heer

#### G. J. Logeman

oud-hoofdwerktuigkundige.  
 De heer Logeman verliet de  
 dienst der maatschappij in  
 1962, na ruim 26 dienstjaren.  
 Hij bereikte de leeftijd van 66  
 jaar.





## Bruidspaar van de maand

Het is alweer een paar jaar geleden dat 3e stuurman Sjoek Abma op Schiermonnikoog, zijn woonplaats, een jongedame leerde kennen, die voor hem meer ging betekenen dan alle andere charme die men – vooral des zomers – aldaar kan aantreffen. Als vakantiehelp was zij, ene Ineke Oosterhuis, naar d'overkant gegaan, vanuit haar ouderlijk huis op de dijk bij Ulrum in Groningen. Echter, die strook water is geen beletsel geble-

ken om regelmatig contact te blijven onderhouden. Vandaar dat wij deze maand ons bruidspaar in het hoge Noorden konden halen, waar zij op 28 april jl. in het landelijk gelegen gemeentehuisje van Ulrum in de echt werden verbonden. Zodra het huis op het reeds gekochte lapje grond op Schiermonnikoog is gebouwd, maken zij weer d'oversteek, maar nu samen.



## GEWIJDE GROND?

Een ieder aan wie je zou zeggen dat het Shell-Gebouw op of bij gewijde grond staat, zal in eerste instantie in hartelijk lachen uitbarsten. „Dan zijn het daar zeker allemaal heiligen?“, we horen het onze lezers al vragen. Ondanks het risico op deze wijze spitsroede te moeten lopen, durven wij toch met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid te zeggen dat het Shell-Gebouw op of vlak naast gewijde grond staat. We moeten dan wel een slordige duizend jaar terug om de kerk te vinden, die tot deze uitspraak aanleiding geeft. Een kerkje, waarvan de historici tot voor kort wel weet hadden, maar het in Hillegersberg situeerden.

Men zal zich ongetwijfeld herinneren dat bij het graven van de bouwput voor het Shell-Gebouw menig walcollega z'n lunchpauze gebruikte om in de wand van de put voorzichtig laagjes klei weg te schrappen, in de hoop een oudheidkundige vondst te doen. En de oogst was overvloedig, zo overvloedig zelfs dat menig amateur-archeoloog thans zijn bezoekers thuis met gepaste trots wat pijp-koppen, scherven, delen van Jacobakannetjes en dergelijke kan tonen. En dat mocht allemaal, want destijds lieten de deskundigen dit speurwerk gaarne aan amateurs over. Men verwachtte namelijk, bij de relatief toch wel beperkte diepte van de bouwput, geen opzienbarende vondsten. Aldus konden ook wat interessante zaken apart worden gezet om in het Shell-Gebouw zelf een plaatsje te vinden, waarvoor een speciale vitrine is ingericht op de 2e etage nabij de P.R.-zaal. Allemaal vondsten die konden worden gedateerd als zijnde vanaf ca. 1350.

Maar er was ook een amateur-archeoloog – 14 jaar oud – die een lumineus idee kreeg. Waarom schrappen en graven? Victor ten Hagen, zoals deze speurder heette, ging naar de plaats waar de vrachtwagens hun lading deponeerden. En aldaar verrichtte hij zijn onderzoekwerk. De brokstukken uit het verleden lagen er als het ware voor

het grijpen. Zo vond hij o.a. een scherf van een kookpot uit de Karolingische tijd (800 na Chr.); maar ook andere scherven die, aldus het bureau Oudheidkundig Onderzoek van Gemeentewerken, uit een periode dateren van vóór 1300.

En daar zit het hem nu juist in. Men had een oorkonde, daterend uit 1299, waarbij aan Rotterdam stadsrechten werden verleend. Men ging zich nu afvragen of Rotterdam eigenlijk niet veel ouder was.

Aanleiding dus om nog eens te speuren in oude papieren, waarbij een oorkonde uit het jaar 1028, weer in handen kwam. Hierin werd de kerk van „Rotta“ geschonken aan een klooster bij Amersfoort.

Dat de lettergreep „dam“ daarbij ontbreekt, is geen wonder, want die dam is pas gekomen in de 13e eeuw. Het centrum van de nederzetting „Rotta“ moet, aldus deskundigen, gelegen hebben aan de Hof van Weena, ons huidige Hofplein. En kerken stonden altijd in het midden van elke nederzetting.

Voorheen had men altijd aangenomen dat het oudste plekje van de Maasstad de lage zandheuvels in Hillegersberg waren, waar ook een kerk moet hebben gestaan, naast een ruïne. Men ging de zaak nu nog eens na en – alhoewel harde bewijzen natuurlijk altijd moeilijk zijn te leveren als je een dikke duizend jaar terug moet – zijn er toch zoveel factoren dat men de uitspraak durft te doen dat wel degelijk de keer van Rotta op of nabij het Hofplein heeft gestaan en niet in Hillegersberg. De scherven, gevonden in de bouwput, leverden het meest doorslaggevende bewijs van de oude nederzetting Rotta, alhoewel eerlijkheidshalve wel moet worden vermeld dat in de bouwput niet de fundering of andere sporen van een kerk zijn aangetroffen. Maar . . . . . voor het vinden van grondsporen was de bouwput ook te rommelig, immers, men verwachtte geen opzienbarende vondsten. Maar dat in de naaste omgeving een kerk op „gewijde grond“ stond, lijkt, dank zij Victor ten Hagen, wel hoogstwaarschijnlijk.

### tussen schip en ka

zeventiende jaargang no. 10  
juni 1978

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

Redactie  
W. N. Wouters 010 - 696127

*Hoewel Shell-maatschappijen een eigen identiteit hebben, worden zij in deze publikatie soms gemakshalve met de collectieve benaming „Shell“ of „Groep“ aangeduid in passages die betrekking hebben op maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep of wanneer vermelding van de naam van de maatschappij(en) gevoeglijk achterwege kan blijven.*

### Mutaties walpersoneel

in de periode 16-4-1978 t/m 15-5-1978

#### In dienst



M.i.v. 1-5 Drs. P. H. van Groeningen – DFF/5 (ex SNC)

#### Interne mutaties

M.i.v. 1-4 A. Breevaart van DFF/3 naar DFF/1  
M.i.v. 1-5 M. D. van Lier van DFF/1 naar DFF/2

#### Geboren

26-4 Adeline, dochter van de heer en mevrouw T. G. A. Westerveld-Hoogendoorn, DFF/7