

TUSSEN

# SCHIP EN KA

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

M A A R T 1 9 6 7



# MORGENAVIS

3. ARGANG

Nr. 46

## MIT «Dallia» lykkelig døpt igår

Stavanger, 22 februari 1967

Storm en regen had het „Noorse De Bilt” in het vooruitzicht gesteld. Aanvankelijk leek het er op dat ook in Noorwegen weersvoorspellingen niet altijd uitkomen. Weliswaar dreven dreigende wolkenvelden over de „Dallia”, die in de Stavangerfjord voor anker lag, maar het bleef bij dreiging, ook toen omstreeks kwart over tien de officiële gasten met de „Rosenberg VI”, het bootje van A/S Rosenberg Mekaniske Verksted, bij het schip aankwamen.

Als eersten kwamen de leden van de jeugdharmone van Stavanger aan boord, het korps dat bij geen enkele feestelijke gelegenheid in deze plaats ontbreekt. Daarna volgden de heer Sigval Bergesen

*Bij de voorplaat:*

*Stavanger, daags na de overdracht van het m.s. „Dallia”, op 23 februari jl., na enkele uren zware sneeuwval.*

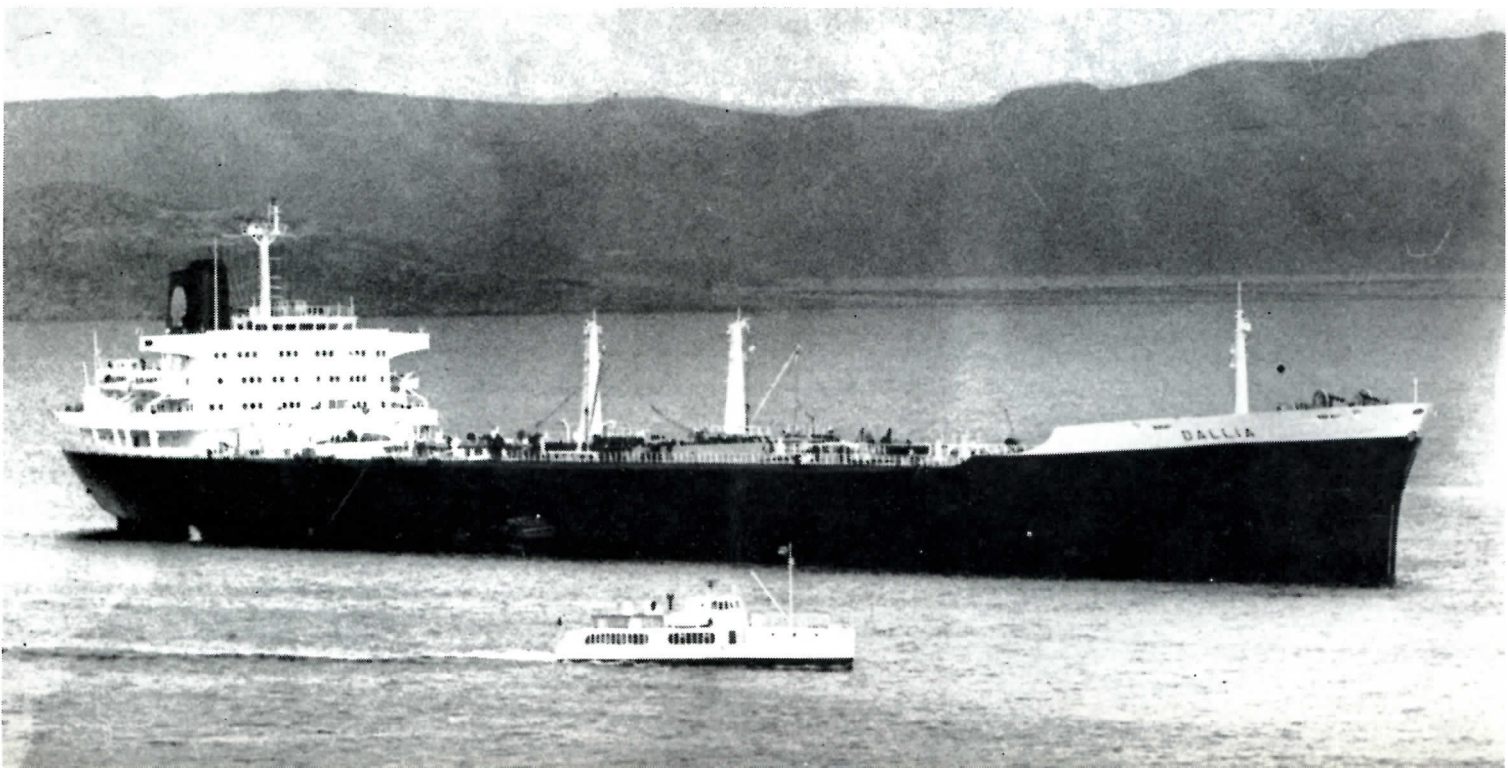
d.y., reder te Oslo en eigenaar van de werf met zijn echtgenote en gasten, waaronder in de eerste plaats de doopmoeder van de „Dallia”, mevrouw E. Rostoft, met haar echtgenoot Zijne Excellentie S. Walter Rostoft, Minister van Industrie van Noorwegen, en de Ambassadeur der Nederlanden in Noorwegen, Zijne Excellentie Dr. H. J. Levelt. Voorts bevonden zich onder de genodigden van Shell-zijde onder meer Mr. F. S. Mac Fadzean, een der directeuren van de Koninklijke/Shell Groep, Mr. J. H. Kirby, Marine Co-ordinator en Directeur van Shell International Marine Ltd., de heer D. Rodenburg, onze Directeur, de heer G. den Bakker, hoofd der Afdeling Technische en Nautische diensten van Shell Tankers N.V., Mr. E. G. Parke, General Manager van A/S Norske Shell, Mr. N. H. Lund, Distribution Manager Norwegian West Coast van A/S Norske Shell en Ir. P. J. Schoenmakers, Construction Manager van de Shell-raffinaderij te Sola, merendeels vergezeld van hun echtgenote. Alle officieren van de

„Dallia” met aan het hoofd kapitein H. Faber, en onze beide inspecteurs te Stavanger, de heren J. de Rooy en P. de Leeuw van Weenen, die allen eveneens tot de gasten behoorden, waren reeds vooraf naar het schip vertrokken tezamen met de directeur van de werf, de heer J. D. Behrens.

Aan boord werden de gasten verwelkomd door de heer Behrens, kapitein Faber en de Noorse kapitein P. L. Benneche, die door de werf tot de definitieve acceptatie van het schip tijdelijk met het commando van de „Dallia” was belast.

Om de weergoden niet te lang op de proef te stellen, begaven de genodigden zich rechtstreeks naar het commando-brugdek, waar mevrouw Rostoft, daartoe uitgenodigd door de heer Bergesen, de doopplechtigheid verrichtte. Wist de champagnefles de eerste klap glansrijk te

*Foto: Ellingsen, Stavanger*





Verwelkoming aan boord van de „Dallia”.

V.r.n.l.: mevrouw E. Rostoft - doopmoeder van het m.s. „Dallia” - echtgenote van de heer S. Walter Rostoft, Minister van Industrie van Noorwegen; de heer Sigval Bergesen d.y., reder te Oslo en eigenaar van A/S Rosenberg Mekaniske Verksted, de werf te Stavanger waar de „Dallia” gebouwd werd; kapitein P. L. Benneche, onder wiens commando — in opdracht van de werf — de „Dallia” voor een „presentation trip” van enkele uren zou uitvaren; kapitein H. Faber, gezagvoerder van de „Dallia”; de heer J. D. Behrens, directeur van de werf.

Foto: M. A. Høiland, Stavanger

doorstaan, bij de tweede forsere gooi tegen de schoorsteen spatte de fles met de traditionele knal uiteen, waarop een tot dat moment afgedekte plaat met de naam DALLIA, die tegen de schoorsteen bevestigd was, zichtbaar werd. Tijdens de doop brak de zon even door, dat hopelijk als een goed voorteken mag worden gezien.

Met een korte toespraak, waarin hij Shell Tankers N.V. dank bracht voor de verleende opdracht tot de bouw van de „Dallia” en het schip en haar opvarenden bij voorbaat een goede vaart toewenste, droeg de heer Behrens de „Dallia”, zij het formeel, aan de heer Rodenburg over. In antwoord hierop sprak de heer Rodenburg:

„Mrs. Rostoft, your Excellencies, ladies and gentlemen,

Before accepting the Dallia from you, Mr. Behrens, I would like to say a few words:

Mrs. Rostoft, thank you for having come to name this ship and for the charming way in which you have performed this ceremony. I hope that the tie woven today between you and the Dallia will remain strong for a long time to come.

The Dallia is the 46th ship of the Dutch Shell fleet, now totalling one and a half million deadweight tons.

I wish to thank all who have contributed to the construction of this new ship. In particular I would mention: the Nether-

lands Shipping Inspection, Lloyd's Register of Shipping, the newbuilding engineers of Rosenberg and of Shell Tankers, as also the officers of the Dallia and many others.

Mr. Bergesen and Mr. Behrens, ship-owners only want the best ships. Our Daphne left this yard three months ago;

her splendid performance, her good and sound workmanship are a guarantee for the Dallia. We are proud to fly our national tricolour on these two ships, built in your country, built in your yard.

It is therefore with great pleasure, Mr. Behrens, that I now accept this ship from you on behalf of the owners. In my turn I would ask you to accept these two cheques, which you will be kind enough to use for the purpose as indicated.

I would now like to say a few words to the Master of the Dallia: Captain Faber, twenty-eight years ago you entered our service as third officer in the 12,000 tons m.s. Malvina. Many large tankers have been under your command and it is with confidence that I entrust you with the command of this new ship.

Wishing the Dallia and all who will sail in her, Godspeed, I would now ask you Captain Faber, to hoist the Shell flag after the Rosenberg flag has been lowered.

Inmiddels hadden de wolkenvelden het niet bij een dreigend overdrijven gelaten en daalde de voorspelde regen op het schip neer. Terwijl de jeugdharmonie het Noorse volkslied speelde, streek kapitein Benneche de werf-vlag, waarna kapitein Faber onder de tonen van het Wilhelmus de Shell-vlag voorhees. Onmiddellijk daarna zochten de genodigden een droog heenkomen in de verblijven van het schip, waar korte tijd later een voortreffelijke „sailor lunch” werd geserveerd.

Intussen was de „Dallia” onder commando van kapitein Benneche, die werd bijgestaan door een Noorse staf, voor een



De heer G. Halvorsen bood onze Directeur, de heer D. Rodenburg, namens de arbeiders van de werf „Rosenberg” een zilveren vaas met bloemen aan, als blijk van erkentelijkheid dat hij hun de gelegenheid had geboden de „Dallia” te bouwen.

Foto: M. A. Høiland, Stavanger

tocht van enkele uren door de wateren rond Stavanger vertrokken. Aan tafel werden de gasten verwelkomd door de heer Bergesen, waarna de heer Bergesen het woord nam, die er onder andere aan herinnerde dat zijn eerste contact met Shell dateerde van 1927, toen hij een tanker van 13.000 ton — een mammoet-tanker in die dagen — charterde aan Shell. Tot slot bood hij mevrouw Rostoft als aandenken aan deze dag een zilveren model van een Viking-schip aan, waarvoor zij met enkele hartelijke woorden dankte.

Vele tewaterlatingen had zij reeds bijgewoond, maar dit was de eerste maal dat



De doopmoeder van de „Dallia”, mevrouw E. Rostoft temidden van v.l.n.r.: de heren D. Rodenburg, directeur van Shell Tankers N.V.; Sigval Bergesen d.y., reder te Oslo en eigenaar van de werf „Rosenberg”; F. S. Mac Fadzean, een der directeuren van de Koninklijke/Shell Groep, en S. Walter Rostoft, minister van Industrie van Noorwegen.

Foto: M. A. Hoiland, Stavanger



Foto: Fotobureau C. Kramer, Rotterdam

zij zelf de naamgeving mocht verrichten en zij sprak haar erkentelijkheid uit jegens de werf en Shell dat zij haar hiervoor hadden uitgenodigd.

De volgende spreker, Mr. Mac Fadzean, releveerde de betekenis van Shell voor Noorwegen, namelijk, afgezien van deze nieuwbouw: het charteren van Noorse tankers, de bouw van de raffinaderij te Sola en het boren in Noorse wateren, waardoor de Groep gevoelig als Noor-

wegens grootste klant kan worden gezien. Van zijn kant bood hij mevrouw Rostoft als aandenken een zilveren replica van de „Dallia”-schelp aan.

Vervolgens spraken de heren W. Adolfsen en G. Halvorsen, respectievelijk namens

de employés en de arbeiders van de werf, enkele woorden van dank tot de heer Rodenburg voor de cheques ten bate van het vakantieoord van het personeel.

De heer Halvorsen, die zijn toespraak in het Noors hield, waarbij de heer Bergesen



De zilveren replica van de schelp „Dallia” die mevrouw E. Rostoft uit handen van de heer F. S. Mac Fadzean als aandenken ontving.

Foto: Fotobureau C. Kramer, Rotterdam

als tolk optrad, dankte de heer Rodenburg voor de gelegenheid die hij, door de opdracht aan A/S Rosenberg Mekanische Verksted, aan de arbeiders van deze werf geboden had om dit schip te bouwen. Vervolgens bood hij de heer Rodenburg een zilveren vaas met inscriptie aan, die door laatstgenoemde met de volgende woorden in dank werd aanvaard:

„Jeg vil fá takke Dem sá megget pá vegne av Shell Tankers N.V.” een geste die blijkens het luide applaus door alle, speciaal de Noorse, aanwezigen in hoge mate werd gewaardeerd.

Tot slot werd het woord verleend aan Dr. Levelt, die in een met humor doorweven betoog de betekenis van de Koninklijke/Shell Groep in het algemeen en voor Noorwegen in het bijzonder onderstreepte.

Ongeveer half vier was de alleszins geslaagde tocht ten einde en keerden de genodigden met de „Rosenberg VI” terug naar Stavanger. Met de „Dallia”, die binnenkort voor haar eerste reis naar de Perzische Golf zal vertrekken, wordt onze laatste tanker van de „D”-klasse in bedrijf gesteld en waarmee het totaal-draagvermogen van onze vloot de 1,5 miljoen ton zal passeren.



Onze derde stuurman M. F. D. Becx bij de restanten van de champagnefles die inmiddels, voorzien van een handtekening van de doopmoeder van de „Dallia”, mevrouw E. Rostoft, een ereplaats in de bar van het schip hebben gekregen.

Foto: S.t.P.

## AFSCHEID VAN HOOFDWERKTUIGKUNDIGE G. J. UITDENBOGAARD

Door bijzondere omstandigheden wat later dan gebruikelijk, werd op dinsdag 7 februari jl. hoofdwerktuigkundige G. J. Uitdenbogaard, die onlangs de dienst van onze Maatschappij met pensioen heeft verlaten, door de heer D. Rodenburg ten afscheid ontvangen.

Een foto, tijdens dit bezoek genomen, waarbij ook de echtgenote van de scheidende, mevrouw J. Uitdenbogaard-de Jager, aanwezig was, drukken wij hernaast af.

Na een genoeglijk onderhoud met de heer Rodenburg, kwam een aantal kantoorfunctionarissen onze oud-hoofdwerktuigkundige de hand ten afscheid drukken. Tenslotte bood de heer Van den Belt hem en zijn echtgenote een lunch aan, waar nog enige bekenden van de heer Uitdenbogaard uit de walorganisatie aan deelnamen.

De sfeer die er heerste werd gekenmerkt door het informele karakter van deze samenkomst en was geheel naar de geest van de prettige menselijke verhoudingen aan boord die door deze hoofdwerktuigkundige steeds werden voorgestaan.



# ECONOMISCHE ASPECTEN VAN HET VERVOER VAN OLIE OVER ZEE

Door cursussen en bijeenkomsten wordt steeds getracht het vlootpersoneel meer informatie te geven over de financiële aspecten van het beheer van tankschepen. Deze informatie beperkte zich echter tot nu toe veelal tot enkele specifieke emolumenten van de exploitatiekosten van een schip. Het is evenwel goed om ook kennis te nemen van de economische aspecten van het vervoer van olie in het algemeen en „over zee” in het bijzonder.

Onlangs heeft de heer Michael Hubbard een lezing gehouden over „The Comparative Costs of Oil Transport” voor een bijeenkomst van het „Institute of Petroleum” te Londen. Aan dat deel van de lezing, dat zich in het bijzonder met tankschepen bezig houdt, heeft het maandblad „Petroleum Press Service” in de uitgave van januari 1967 een artikel gewijd, dat wij hieronder in vertaling laten volgen.

Nauwelijks tien jaar geleden bestonden er geen tankers boven de 50.000 ton, nu zijn er al meer dan 400 en van die categorie komen er steeds meer boven de 150.000 ton bij. Deze stijging in het aantal „reuzen” heeft tot belangrijke besparingen in kapitaals- en exploitatiekosten geleid. Hoe aanzienlijk deze besparingen zijn wordt aangetoond in de hier weergegeven grafieken, waarmee de heer Michael Hubbard zijn lezing over „Kostenvergelijking olietransport” voor het „Institute of Petroleum” te Londen, in december 1966, toelichtte.

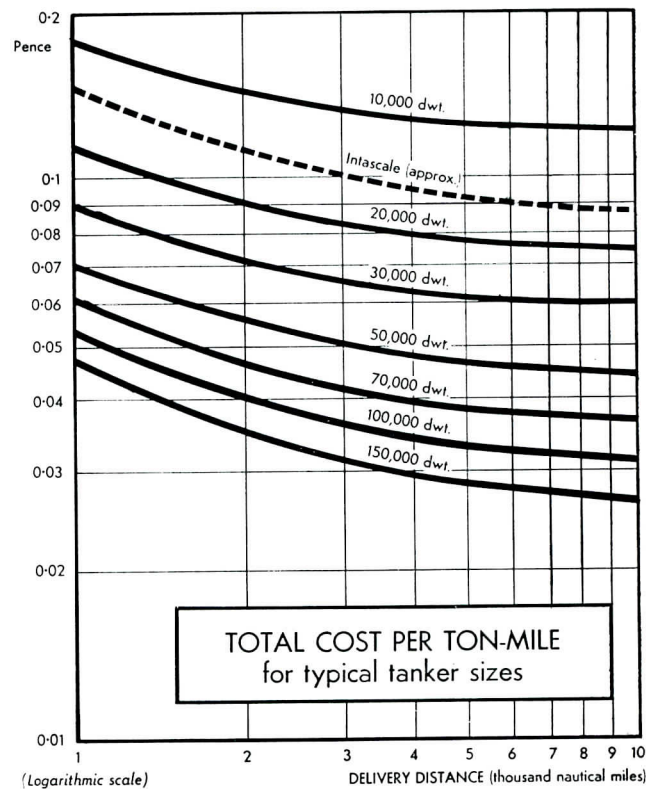
De heer Hubbard baseerde zijn berekeningen op de vervoerskosten van olie met een enkel-schroef-motortanker, afgeladen tot op het zomermerk, waarbij hij de kapitaalkosten op 10 procent per jaar van de oorspronkelijke aanschaffingskosten stelde, de bunkerprijs op 100 shillings per ton en het jaar op 340 efficiënte dagen.

De gegevens voor haven- en ladinggelden baseerde hij op statistische gemiddelden en de bouw- en bemanningskosten op de Europese standaard. Hoewel de door 8 Europese landen verstrekte gegevens betreffende exploitatiekosten slechts voor tankers tot 70.000 ton laadvermogen ter beschikking stonden, heeft de heer Hubbard deze geëxtrapoleerd voor tankers tot 150.000 ton. (Het feit dat deze van modernere constructie zijn heeft geen overwegende invloed op de totaalkosten per ton/mijl).

## Dimensie-besparingen

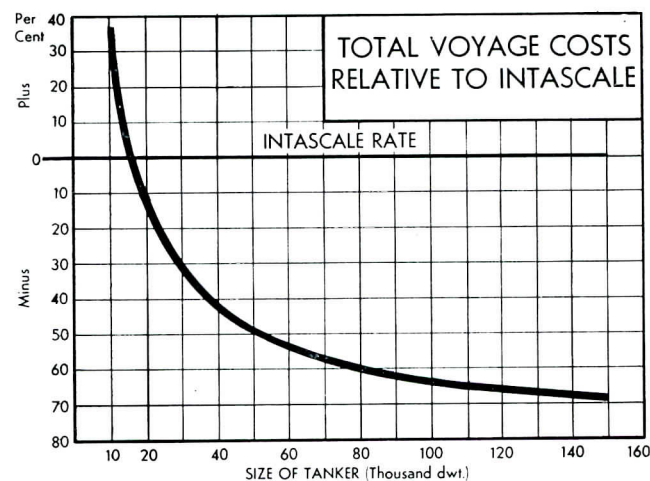
De kostenverlaging per ton/mijl, bereikt door het gebruik van grote tankers, wordt in grafiek I weergegeven. De totaalkosten voor een reis van 5000 zeemijl van een 10.000 tons tanker zijn bijvoorbeeld — uitgaande van bovengenoemde veronderstellingen — iets meer dan 0,125 penny per ton/mijl; voor een 70.000 tonner is dit 0,039 penny en voor een 150.000 tonner 0,029 penny. De wet van de afnemende meeropbrengst is echter van toepassing. Dientengevolge is de besparing op een reis van 5000 mijl bij gebruik van een tanker van 15.000 ton in plaats van een van 10.000 ton, ongeveer 14 shillings per ton; bij gebruik van een 45.000 tonner in plaats van een 30.000 tonner, zal de besparing echter slechts 5 shillings 3 pence zijn; en bij gebruik van een 150.000 tonner in plaats van een 100.000 tonner, zal de besparing zelfs afnemen tot 2 shillings 1 penny per ton. Interessant is het de reiskosten van verschillende tonnagesklassen van tankers te vergelijken met de „Intascale” vrachttarieven. Wanneer wij niet in aanmerking nemen reizen waarop

GRAFIEK I



abnormale kosten, zoals baggerrechten, drukken, dan kunnen de „Intascale” tarieven gemakkelijk worden weergegeven door de formule: ongeveer 6 shillings per ton plus 0,08 penny per ton/mijl. Zoals aangetoond in grafiek II, zijn de kosten voor een bepaalde reis van een 20.000 tons schip gelijk aan „Intascale” minus 10 procent, van een 50.000 tonner „Intascale” minus 48 procent en van een 150.000 tonner „Intascale” minus 68 procent. Wat betreft de tijdcharter-tarieven: deze zijn er op gebaseerd dat de huurder de haven- en bunkergelden betaalt en de eigenaar alle andere exploitatiekosten. De tijdcharter-tarieven (in shillings per ton draagvermogen per maand) vereist om 10 procent te maken op de oorspronkelijke aanschaffingskosten van de tanker (na aftrek van exploitatiekosten) lopen uiteen van 33 shillings 6 pence voor een 10.000 tonner tot 13 shillings 6 pence voor een 50.000 tonner en 8 shillings 9 pence voor een 150.000 tonner.

GRAFIEK II



## Via Suezkanaal

Voor tankers die het Suezkanaal volbeladen passeren en terugkeren in ballast, komen de kanaalgelden per ton vervoerde olie nagenoeg op hetzelfde bedrag neer voor alle grootten van schepen — nl. ruwweg 6 shillings per ton. Bovendien moet rekening worden gehouden met het tijdverlies voor de doorvaart door het kanaal, met inbegrip van het wachten, hetgeen gelijk staat met ongeveer 100 mijl varen op zee voor beide richtingen; dit is voor alle klassen tankers geschat op ongeveer 48 uur. De extra kosten voor het varen door het kanaal zijn vanzelfsprekend hoger voor tankers die door diepgangsbepalingen genoodzaakt zijn dit onderbeladen te doen. Voor volbeladen tankers variëren de bijkomstige kosten voor kanaalgelden, etc., inclusief tijdverlies, van 8 shillings 7 pence per ton voor een 10.000 tons tanker tot 7 shillings voor een 50.000 tonner. In zijn berekeningen heeft de heer Hubbard aangenomen dat tankers van 60.000 ton ongeveer 7½ procent onderbeladen moeten zijn en die van 70.000 ton 12½ procent. Op deze basis zou een onderbeladen 60.000 tonner met één eindbestemmingshaven (d.w.z. geen gedeeltelijke lossing, bijbelading of aanvullend bunkeren) aan extra kosten kwijt zijn: 8 shillings 2 pence per ton op een reis van 2000 mijl en 8 shillings 8 pence per ton op een reis van 5000 mijl. Voor 70.000 tonners zouden de extra kosten per ton ongeveer 9 shillings respectievelijk 9 shillings 9 pence zijn.

In de verhandeling wordt aangetoond dat deze extra kosten in het geval van een 70.000 tons tanker op een beladen reis van 5000 mijl opwegen tegen een extra af te leggen afstand van ongeveer 3300 mijl. Daar de reis van Kuwait naar Noordwest-Europa via het Suezkanaal rond 4750 mijl korter is dan dezelfde reis via Kaap de Goede Hoop, is het duidelijk dat het zelfs met een onderbelading van 12½ procent voor een 70.000 tonner economisch aantrekkelijker is het Suezkanaal te gebruiken. Eerst bij een onderbelading van ± 20 % valt het verschil weg. De heer Hubbard noemde nog twee belangrijke factoren waarmee bij zijn kostenschattingen geen rekening was gehouden. Hij wees er namelijk op dat bij gebruik van zeer grote tankers alleen de werkelijke tankerkosten in aanmerking waren genomen, daarbij buiten beschouwing latend de aanzienlijke extra kosten veroorzaakt door de dan benodigde extra opslagcapaciteit in zowel los- als laadhavens. Ten tweede is er bij de berekeningen van uitgegaan dat de tankers van alle grootten ongeveer even oud zijn, terwijl van de nu varende tankers de grotere schepen korter geleden zijn gebouwd. Daarom is bij de huidige opbouw van de tankervloot het verschil in kosten tussen de kleinere en grotere schepen waarschijnlijk veel groter dan uit de verhandeling blijkt.

De belangrijke invloed van deze factoren kwam in de daarop volgende discussie naar voren. De aandacht werd erop gevestigd dat de oliemaatschappijen er meer en meer voor geporteerd zijn na de 75.000 tons klasse tankers van 200.000 ton en groter te bestellen en de tussenliggende grootten daarbij over te slaan. Dit is een van de aspecten van het verhoogde kostenbewustzijn van de maatschappijen, waarbij zij bereid blijken een bepaalde mate van flexibiliteit op te offeren.

Wat betreft de extra uitgaven voor het aanleggen van grotere opslagfaciliteiten en nieuwe los/laadhavens kan worden vermeld dat er bij de maatschappijen een groeiende neiging is te bespeuren om nauwer samen te werken, waardoor de besparingen die door het gebruik van grotere tankers kunnen worden bereikt, vollediger kunnen worden uitgebuit.

Tot zover het artikel uit „Petroleum Press Service”.

Ongetwijfeld is het u bekend dat de S-klasse en D-klasse tankers van onze vloot als regel rond Kaap de Goede Hoop varen. In dit verband spelen echter meer factoren een rol dan in het bovenstaande artikel eenvoudigheidshalve zijn aangegeven. In

## ONZE VLOOT- JUBILA- RISSEN



**B. LANGENDOEN**  
2e stuurman  
1957 - 8.3 - 1967



**M. VAN DE VLAG**  
bootsman  
1957 - 15.3 - 1967

de eerste plaats is bij vaart door het Suez-Kanaal de wanvracht voor een tanker met een bepaald laadvermogen afhankelijk van de hoofdafmetingen van het schip. Voorts is deze wanvracht aanmerkelijk groter geworden door de nieuwe bepalingen betreffende vermindering van de uitwatering. Bovendien zijn de hoofdafmetingen van tankschepen afgestemd geweest op een diepte in het Suezkanaal die tot nu toe beneden de verwachtingen is gebleven. Tenslotte is de mate waarin een verlies aan vervoersvermogen aanvaardbaar is, afhankelijk van de grootte van het tankertonnage-overschot in de wereldmarkt en het daarmee verband houdende prijspeil van de reisivrachtenmarkt. De lezing van de heer Hubbard heeft zich voorts geenszins beperkt tot het olievervoer per tankschip, doch heeft daarin ook de concurrerende positie betrokken van het vervoer van olie per binnenvaartschip, per kustvaartuig, over de weg en per pijpleiding. Vooral het laatste is interessant nu het net van pijpleidingen in Europa zo snel groeiende is. Wij willen dit artikel dan ook besluiten met een vergelijkend kostenoverzicht voor verschillende vervoermiddelen, dat de heer Hubbard tijdens zijn lezing heeft verstrekt.

APPROXIMATE COSTS OF OIL TRANSPORT (a)		
	Fixed cost pence/ton	Mileage cost pence/ton- mile
Road - Delivery vehicle .....	65-70	3.1-4.7.
- Bridging vehicle (b) .....	30-40	2.2-3.4.
Canal barges (typical) .....	45	1.1
Coastal tankers .....	110-180	0.27-0.54
<b>Pipelines:</b>		
1 mill. tons p.a. cap. ....	4	1.0
2 " " " " .....	3	0.55
5 " " " " .....	3	0.3
10 " " " " .....	2	0.2
20 " " " " .....	2	0.12
50 " " " " .....	1	0.065
<b>Ocean tankers:</b>		
10,000 dwt. ....	60	0.1
20,000 " .....	45	0.06
30,000 " .....	32	0.05
50,000 " .....	29	0.0375
70,000 " .....	26	0.05
100,000 " .....	24	0.026
150,000 " .....	23	0.022
(a) Gas oil for road, river and coastal movements; crude oil for pipelines and ocean tankers.		
(b) Mainly for the movement from a refinery or installation to distribution depots.		
Source: M. Hubbard.		

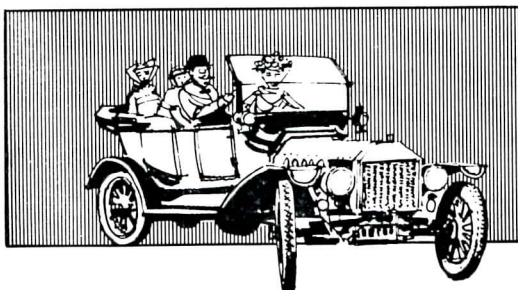
In bovenstaande opgave zijn dus de vervoerskosten uitgedrukt in een vast bedrag per ton plus een bedrag per ton per mijl. Om dit overzicht te kunnen maken heeft men ook hier het probleem sterk moeten vereenvoudigen. In de praktijk spelen meer factoren een rol.

# De Koninklijke/Shell bestaat 60 jaar

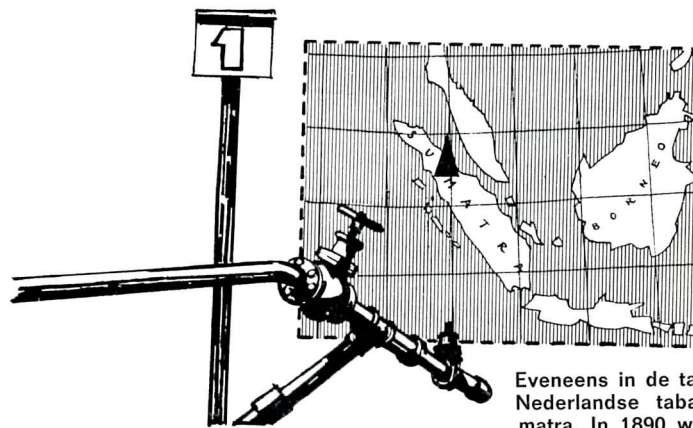
Zestig jaar geleden is de triële organisatie ter wer...

Ongeveer 30 jaar nadat Kolonel Drake in 1859 voor het eerst olie had aangeboord in Pennsylvania, zijn de stichters van de Koninklijke en van de Shell hun werkzaamheden als zelfstandige en concurrerende maatschappijen begonnen.

Een Londense koopman, Marcus Samuel, begon in de tachtiger jaren met de verkoop van olie in het Verre Oosten. Zijn maatschappij importeerde in Engeland ook zeeschelpen; dit was de oorsprong van het handelsmerk „Shell” dat hij aan zijn olieprodukten en aan de „Shell” Transport and Trading Company, Ltd. gaf, die enkele jaren later, in 1897, werd opgericht om zijn groeiende oliebelangen te behartigen.



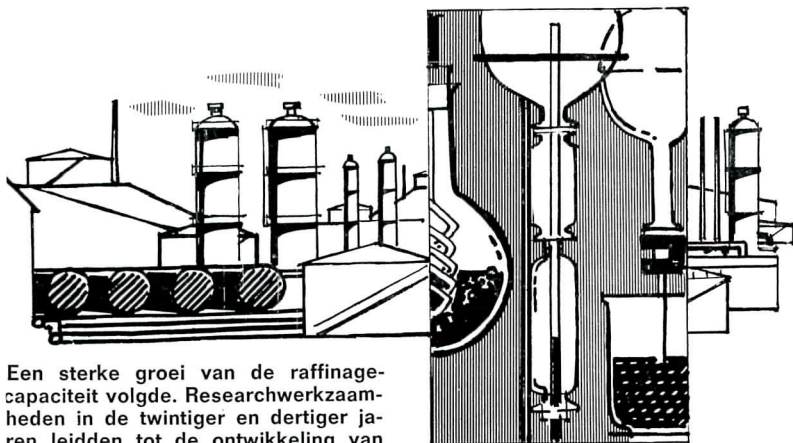
Intussen was er steeds meer benzine nodig voor de auto's, die in toenemende mate in zwang kwamen; met het overschot aan petroleum uit de V.S., werden de afzetgebieden in Europa en het Oosten overstroimd. De Koninklijke had enorme benzinevoorraden, terwijl door de Shell juist meer brandstofolie werd geproduceerd, waarnaar pas veel later vraag zou komen. In de volgende drie jaren kwamen de twee maatschappijen tot overeenstemming om al hun activiteiten te combineren.



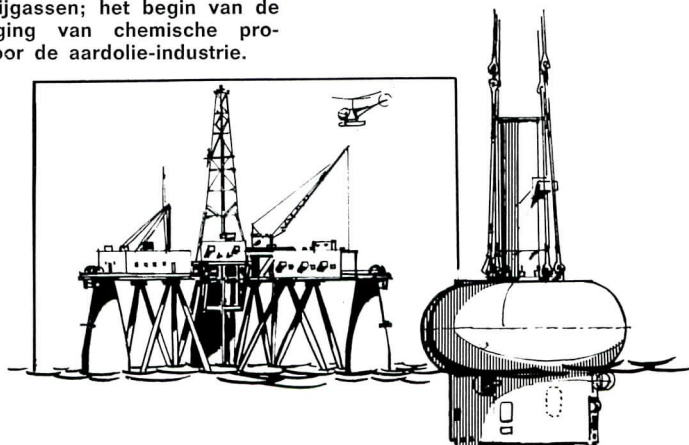
Eveneens in de ta...  
Nederlandse taba...  
matra. In 1890 w...  
legenhed gegeve...  
pen van een in...  
maatschappij tot...  
olie, genaamd...  
sche Maatschap...  
Petroleumbronnen...  
Indie”.



IN 1907 ONTSTOND DE KONINKLIJKE/S...  
GROEP EN EEN PERIODE VAN GROTE EXPA...  
VOLGDE. De Koninklijke en de Shell Tran...  
werden moedermaatschappijen, die in de ve...  
ding 60 : 40 deelnamen in nieuw-opgerichte...  
schappijen voor de opsporing, winning en ve...  
king van aardolie.



Een sterke groei van de raffinage-capaciteit volgde. Researchwerkzaamheden in de twintiger en dertiger jaren leidden tot de ontwikkeling van nieuwe raffinage-methoden, met als gevolg grotere benzine-opbrengst en verbeterde kwaliteit. Dit leidde tot de productie van oplosmiddelen uit de raffinaderijgassen; het begin van de vervaardiging van chemische produkten door de aardolie-industrie.



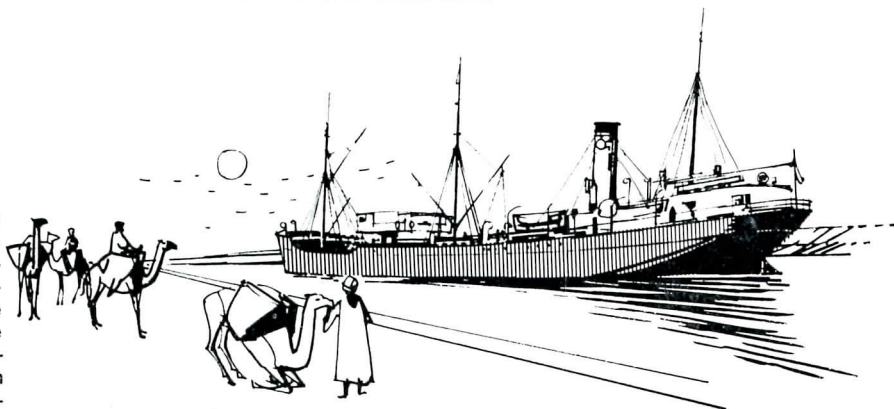
De oliewinningsmethoden veranderden. Nieuwe wijzen van olie-opsporing, verbeterde technieken en een systematische ontginning van olievelden leidden tot een enorme toeneming van de oliereserves in alle werelddelen. De olieproductie door de Koninklijke/Shell nam in de twintiger jaren toe van 10 miljoen tot 24 miljoen ton; tegen 1938 bedroeg deze 30 miljoen ton.

Nadat de tijdens de tweede wereldoorlog veroorzaakte schade was hersteld, ontplooiden de activiteiten zich snel om aan de toenemende vraag te voldoen. Het bouwen van raffinaderijen bij de afzetgebieden vond op grote schaal plaats, gevolgd door een toenemende vervaardiging van chemische produkten door de aardolie-industrie. Hierdoor behoren de Shell-maatschappijen sedert 1950 tot de belangrijkste producenten van chemische produkten ter wereld. Deze omvatten insectenbestrijdingsmiddelen, kunststoffen, oplosmiddelen en chemische produkten voor de industrie van velerlei aard.

Het laatste decennium heeft een zeer belangrijke ontwikkeling in de opsporing en winning te zien gegeven door de grote uitbreiding van de activiteiten in voor de kust gelegen gebieden. In 1965 hadden de maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep omstreeks 26 drijvende boorinstallaties in bedrijf en Shell-technici speelden een leidende rol bij het ontwerpen van apparatuur voor het werken onder water.



Tijdens een bezoek aan het olieveld van Baku, in Rusland, zag de heer Samuel de eerste tankers op de Kaspische Zee en spoedig daarna gaf hij opdracht tot de bouw van een vloot van acht tankers. De „Murex”, naar een schelp genoemd, was in 1892 de eerste tanker die door het Suezkanaal voer.

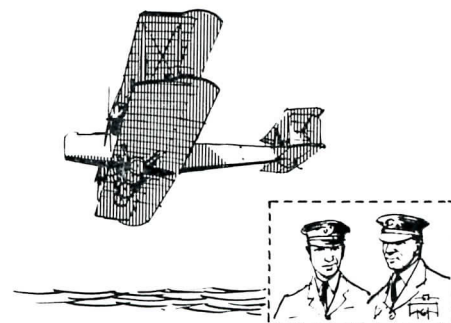


r jaren vond een  
ter olie in Su-  
t publiek de ge-  
aandelen te ko-  
rland opgerichte  
itatie van deze  
Koninklijke Nederland-  
Exploitatie van  
Nederlandsch-

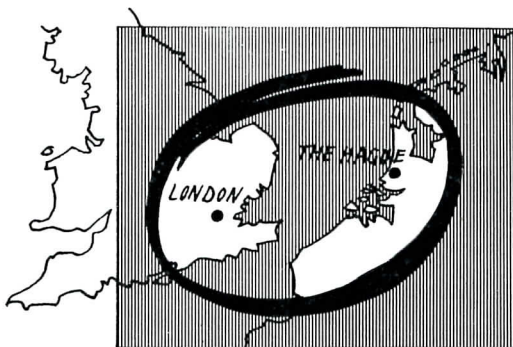
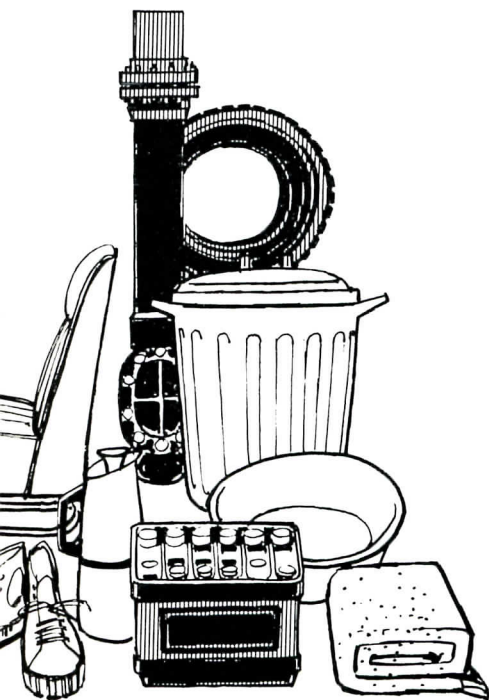
De Koninklijke, een concurrent van de Shell Transport bij de verkoop van het zo belangrijke produkt petroleum, breidde zich snel uit, eerst onder J. B. August Kessler en later onder Henri Deterding. De Koninklijke had eigen oliebronnen en raffinaderijen; de grootste kracht van de Shell lag in tankers en olie-installaties. Om de moordende Amerikaanse concurrentie het hoofd te bieden, vormden de twee maatschappijen in 1903 een gezamenlijke verkooporganisatie. Het winnen, raffineren en vervoer bleef door elk afzonderlijk behartigd.



Tussen 1907 en 1914 verwierven deze maatschappijen olievelden in Roemenië, Rusland, Egypte, Trinidad, Mexico, Californië en Venezuela; het laatste land zou een van de belangrijkste oliewinningsgebieden worden. De raffinaderij op Curaçao, later een van de grootste ter wereld, werd in de oorlog 1914—1918 gebouwd. De activiteiten in de Verenigde Staten werden in deze periode ook sterk uitgebreid. In 1915 verkochten de eerste Shell-tankstations, rood en geel geschilderd, benzine uit pompen.



De ontwikkeling van nieuwe vliegtuigbrandstoffen in de eerste wereldoorlog droeg bij tot de eerste vlucht over de Atlantische Oceaan door Alcock en Brown in 1919; daarbij werden Shell-produkten gebruikt. De eerste 100-octaan vliegbenzines werden 15 jaar later door de Shell in de Verenigde Staten geproduceerd. In het begin van de twintiger jaren werden er overal ter wereld in de havens bunkerstations aangelegd waar de schepen brandstofolie konden innemen; bij de toepassing van asfalt voor wegeaanleg verrichtten de Groepsmaatschappijen baanbrekend werk.

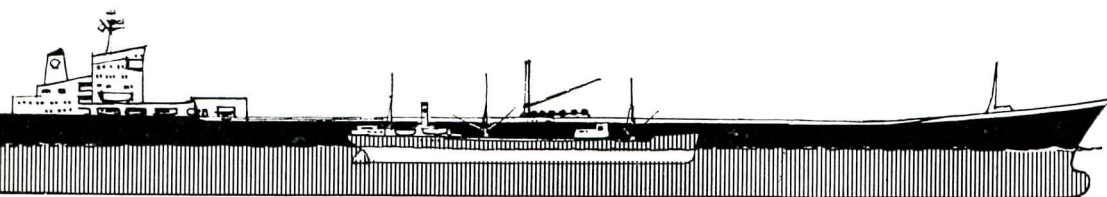


In 1959 werd in de Nederlandse provincie Groningen een van de grootste gasvelden ter wereld ontdekt, hetgeen leidde tot opsporingswerkzaamheden in de Noordzee. In de laatste vijf jaar is ook de opmars begonnen van de reuzentankers. Van de 80 tankers boven de 100.000 ton in bedrijf of in aanbouw tegen het einde van 1966, waren er 29 voor Shell-maatschappijen. Hierbij waren er 22 van de 175.000 - 209.000 tons klasse — behorende tot de grootste ter wereld. (hier afgebeeld en vergeleken met de oorspronkelijke „Murex”).

In 1959 werd de organisatie herzien. De twee voornaamste maatschappijen van de Koninklijke en de Shell Transport werden uitsluitend „holding companies” en vier dienstverlenende maatschappijen werden opgericht, twee in Londen en twee in Den Haag, om de werkmaatschappijen met adviezen en andere diensten terzijde te staan. Terdege onderkende men dat de activiteiten van de chemische maatschappijen steeds belangrijker werden en daarom werden van de dienstverlenende maatschappijen er twee speciaal opgericht voor de bedrijfstak chemie.

Heden ten dage, nu bijna de helft van de verbruikte warmte en kracht door olie wordt geleverd, hebben de maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep afzetgebieden in bijna elk land ter wereld en zij leveren bijna een zevende van de wereldopbrengst aan olieprodukten.

Bovendien: produceren zij ongeveer 4 miljoen barrels olie per dag in 20 landen hebben zij ongeveer 450 tankers in de vaart hebben zij 70 raffinaderijen in bedrijf verschaffen zij werk aan ongeveer 185.000 mannen en vrouwen van meer dan 100 nationaliteiten.



# 25-JARIG JUBILEUM VAN DE HEER J. PRINS

Op 31 januari jl. was de heer J. Prins, werkzaam op sectie DFT/1, 25 jaar in dienst van de Koninklijke/Shell Groep.

Op zijn speciaal verzoek droeg de feestelijke herdenking van dit feit, die op 3 februari plaatsvond, een besloten karakter.

Om 10 uur werd de jubilaris, die vergezeld was van zijn echtgenote en beide kinderen, ontvangen door onze Directeur, de heer D. Rodenburg, die hem het embleem voor 25 jaar dienst uitreikte.

Daarna werd hem door het hoofd van de afdeling DFT, de heer G. den Bakker, in diens kamer het geschenk van zijn collega's en medewerkers overhandigd, dat bestond uit een picknick-koffer en een barbecue.

De heer Den Bakker memoreerde dat het dienstverband van de heer Prins met Shell Tankers N.V. dateert van 31 augustus 1945, de dag waarop hij als assistent-werktuigkundige op het m.s. „Macoma” aanmonsterde.

Na de verschillende rangen te hebben doorlopen, werd hij op 7 januari 1961 als waarnemend hoofdwerktuigkundige tijdelijk tewerkgesteld bij de „Rotterdamse Lloyd”, waar hij, buiten ons eigen Maatschappij-verband, de nodige ervaringen opdeed.



Op 17 december 1961 volgde zijn aanstelling tot hoofdwerktuigkundige en nadien werd hem op vele onzer schepen de leiding van de werktuigkundige dienst toevertrouwd.

Zijn laatste schip was het s.s. „Kermia” dat hij op 17 juli 1964 te Kandla verliet. Met ingang van 1 september 1964 ging hij in onze waldienst over en werd hij tewerkgesteld op de sectie DFT/1, waar hij thans als inspecteur werkzaam is.

Na de samenkomst bij de heer Den Bakker, die ook werd bijgewoond door de heer L. Kerstens, chef DFT/1, volgde een receptie in de vergaderzaal op de 1e etage van het Shell-Gebouw.

Naar te verwachten was, gezien de sympathie die de heer Prins allerwege heeft verworven, maakten velen van de gelegenheid gebruik om hem, zijn echtgenote en hun dochter en zoon hun welgemeende gelukwensen aan te bieden.



Foto boven:

Het „gouden” moment — de echtgenote van de heer Prins kijkt belangstellend toe.

Foto links:

De heer Prins, temidden van zijn gezin, tijdens het uitpakken van de cadeaus. V.l.n.r.: zoon John, mevrouw M. E. Prins-Ballast, de heer J. Prins, dochter Elma en de heren L. Kerstens, Chef DFT/1 en G. den Bakker, hoofd der afd. Technische en Nautische Diensten (DFT).

## Verhoging kinderbijslag

De Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid heeft, mede vooruitlopende op de loonontwikkeling in 1967, de kinderbijslag met ingang van 1 januari 1967 als volgt verhoogd:

	Oud	Nieuw
	per kwartaal	
1e kind	f 95,16	f 98,28
2e en 3e kind	„ 109,20	„ 113,10
4e en 5e kind	„ 146,64	„ 152,10
6e en 7e kind	„ 163,80	„ 169,26
8e en volgende kinderen	„ 180,96	„ 187,20

De verhoogde kinderbijslag over het eerste kwartaal 1967 zal, voor wat betreft het vlootpersoneel, in de tweede helft van april 1967 worden uitbetaald.



## AFSCHEID VAN DE HEER C. L. GRESHOF

Met ingang van 1 maart jl. heeft de heer C. L. Greshof, na bijna 38 dienstjaren, onze Maatschappij met pensioen verlaten. Het officiële afscheid vond plaats op maandag 20 februari jl., op welke dag de heer en mevrouw Greshof 's morgens om 10 uur door de heer Rodenburg werden ontvangen. Na een gemoedelijk onderhoud, waarbij ook de heren M. de Jong en L. F. van den Belt, respectievelijk hoofd van de afdelingen DFF en DFP, tegenwoordig waren, bracht de heer Rodenburg de heer Greshof dank voor het vele, belangrijke werk dat hij voor de Groep in het algemeen en voor de rederij van de Nederlandse Shell-vloot in het bijzonder had verricht, en wenste hij hem nog vele jaren van welverdiende rust toe.

Gevolg gevend aan de wens van de heer Greshof, om het afscheid in kleine kring te houden, werden hij en zijn echtgenote daarna naar de kamer van zijn directe chef, de heer De Jong, geleid, waar laatstgenoemde in bijzijn van de sectiechefs van DFF, de heren D. van Zanen, J. Beekhuizen, C. van Steensel, M. M. de Zwaan en J. G. Holtrop, afscheid van de heer Greshof nam en hem het cadeau van zijn collega's, bestaande uit een transistor-radio en een verrekijker, aanbood.

De heer De Jong gaf daarbij een kort overzicht van de carrière van de heer Greshof, die op 2 april 1929 in Den Haag begon op het Archief van De Bataafsche Petroleum Maatschappij N.V. Na nog op andere afdelingen van de B.P.M. — o.m. op de afdeling Boekhouding — werkzaam te zijn geweest, werd hij op 2 september 1931 tewerkgesteld op de afdeling I. S. (Installatie Scheepvaart) — die in 1938 werd omgedoopt in afdeling Rederij. Met ingang van 25 mei 1946 werd hij aangesteld tot chef van de sectie Boekhouding der afd. Rederij — die later een sectie van Shell Tankers N.V. werd — wat hij tot 1 januari 1967 gebleven is. Na 1 januari jl. was hij tot aan zijn pensionering als adviseur verbonden aan de sectie Boekhouding en Begrotingen. Van kwart voor 11 tot kwart voor 12 werden zowel het kantoorpersoneel als relaties van de heer Greshof in de gelegenheid gesteld afscheid van hem te nemen in de vergaderzaal op de eerste etage van het Shell-Gebouw, waarvan zeer velen gebruik maakten.

Tot besluit werd de heer en mevrouw Greshof een lunch aangeboden, waaraan de heer M. de Jong en de naaste mede-werk(st)ers van de scheidende mede-aanzaten.

Moge het onze vriend en oud-collega Greshof gegeven zijn nog tal van jaren met allen die hem dierbaar zijn, in goede gezondheid, van zijn pensioen te genieten.

*De afdeling I.S. (Installatie Scheepvaart - later afd. Rederij) van De Bataafsche Petroleum Maatschappij N.V. medio 1937:*

*Zittend v.l.n.r.: M. N. Krastman, W. Th. L. H. van Zweden, A. H. W. Karelse, P. G. Janssen, mej. M. Biemond †, H. Udeba (chef) †, J. van Engelen (souschef) †, H. L. Ooms †, J. Gelink, A. J. Groenenboom, mej. A. C. Heijligers, M. Hillenius †.*

*Staan v.l.n.r.: J. C. W. Schuller tot Peursum, A. Latenstein, M. C. Versloot †, C. L. GRESHOF, D. Koldewijn, J. F. J. Kuijpers †, A. W. M. van Brixen en Montzel, H. G. Janssen †, M. Mendels, J. C. Ribbens, E. van 't Slot, H. de Jong, J. L. Wenink.*

*Overgenomen uit „De Bron” dd. 30-6-1937.*

*Mede namens mijn echtgenote dank ik allen die bij mijn afscheid van hun belangstelling blijf gaven en voor de geschenken die ik bij die gelegenheid mocht ontvangen.*

C. L. GRESHOF

*Het afscheid op 20 februari.*

*V.l.n.r.: de heer D. Rodenburg, mevrouw M. Greshof-Rietkerk en de heer C. L. Greshof.*



# Het Havenziekenhuis te Rotterdam jubileert

Op 15 maart jl. werd het Havenziekenhuis te Rotterdam, na een belangrijke uitbreiding en algehele modernisering te hebben ondergaan, door de Burgemeester van Rotterdam, de heer W. Thomassen, officieel heropend.

Tevens werd op die dag het veertigjarig bestaan van het ziekenhuis herdacht.

Bijgaand artikel is bedoeld als een eerbetoon aan de talloos velen, opzettelijk niet met name genoemd, die het Havenziekenhuis in de loop van die 40 jaren hebben gemaakt tot de zowel nationaal als internationaal vermaarde instelling, die het heden ten dage is. Een instelling waaraan ook vele onzer zeevarenden steeds met dankbaarheid terugdenken omdat zij er genezing van hun ziekten mochten vinden.

Onze erkentelijkheid gaat uit naar Prof. Dr. E. H. Hermans en Dr. A. Bonebakker voor hun bereidwilligheid om ons de gegevens te verschaffen die in dit artikel zijn verwerkt.

Het zal dit jaar 40 jaar geleden zijn dat het Havenziekenhuis onder de alleszeggende naam „Ziekenhuis voor Scheeps- en Tropische Ziekten” zijn poorten te Rotterdam opende. Een feit waarbij wij toch wel even stil willen staan, wanneer wij bedenken welke plaats dit ziekenhuis voor zeelieden van alle nationaliteiten in de loop der jaren is gaan innemen en de naam die het dan ook tot ver buiten onze landsgrenzen heeft verworven.

De ervaring die men bij wijze van experiment in de jaren 1925 en 1926 opdeed met een tweetal havenpoliklinieken \*, die jaarlijks door meer dan 2500 zeelieden

werden bezocht, had het bewijs geleverd dat er in de Rotterdamse haven op geneeskundig gebied nog wel een taak te verrichten was. Ernstig zieke zeelieden werden in die jaren opgenomen in de ziekenzaal van het Instituut voor Tropische Geneeskunde te Leiden, dat in 1923 werd opgericht, maar de exploitatie ervan en het heen en weer transporteren van patiënten bleef een onbevredigende situatie.

Zo besloot men dan de stoute sprong te wagen en in Rotterdam een ziekenhuis voor zeelieden te openen. De keuze viel op het oude hotel Continental, bij het

toenmalige Maasstation, dat voor het gestelde doel werd omgebouwd, terwijl enkele belendende percelen werden bijgetrokken. Op de gevel werd het embleem van het nieuwe ziekenhuis aangebracht: een witte boei met groene banden over een rood kruis.

Het ziekenhuis, dat op 18 oktober 1927 werd geopend en in de volksmond al spoedig de naam havenziekenhuis kreeg, een naam die later ook officieel werd overgenomen, begon met een capaciteit van 75 bedden. De bedden waren maar 80 cm breed, maar dat achtte men in die dagen geen bezwaar, want de scheepskooien waren nog smaller!

Uit het eerste jaarverslag, dat nog spreekt van een zeer onvoldoende bezetting, blijkt dat de patiënten vrijwel uitsluitend vreemde zeelieden waren en dat bleef ook in de eerste jaren het geval. Het is interessant te vermelden, dat aankoop, verbouwing en inrichting tezamen iets meer dan 3000 gulden per bed kostten. De verpleegprijs bedroeg in de derde klasse f 6,50, in de tweede klasse f 10,— en in de eerste klasse f 12,50, behandeling en geneesmiddelen inbegrepen! Voor contribuanten, die minstens f 10,— per jaar stortten, bedroeg de verpleegprijs voor de 3e klasse zelfs maar f 4,50.

Weldra bleek dat ook een chirurgische afdeling niet gemist kon worden en zo werd al in 1928 een badkamer op de 1e verdieping verbouwd tot operatiekamer. De behuizing was echter allerminst ideaal te noemen. Het ziekenhuis was ondergebracht in een daartoe oorspronkelijk niet bestemd pand met alle gevolgen vandien. Het was brandgevaarlijk met veel smalle gangen en trapjes en verhoginkjes. Er was ook geen lift voor ziekenvervoer en er was een aanzienlijk tekort aan w.c.'s en spoelbakken. De benedenverdieping was niet overstroomingsvrij, zoals herhaaldelijk bleek onder andere bij de springvloed in de nacht van 25 op 26 november 1928, waarbij het ziekenhuis veel schade leed.

Zo werd dan in 1933 besloten het oude pand te slopen en op dezelfde plaats een nieuw ziekenhuis op te trekken. Van december 1934 tot eind 1937 werden de patiënten tijdelijk ondergebracht in een groot herenhuis aan de Kivietslaan dat met niet te hoge kosten tot een tijdelijk, weliswaar primitief, verblijf kon worden verbouwd. En op 29 september 1937 werd het nieuwe — voor de eisen die toen door de medici en de haven gesteld werden — moderne ziekenhuis, met een capaciteit van 88 bedden, officieel geopend.

Van hoe grote betekenis het Havenziekenhuis intussen was gebleven voor de behandeling van tropische ziekten blijkt wel uit het feit, dat bijvoorbeeld in 1935 40% van het aantal op de interne afdeling op-



1927: Foto: Tom Kroeze, Rotterdam

genomen patiënten aan tropische ziekten leed. Ieder jaar werden meer dan 100 malaria-gevallen gezien. Hoewel in die jaren vooral op de afdeling voor inwendige ziekten en voor huid- en geslachtsziekten de meerderheid der patiënten uit buitenlanders bestond, werd toch geleidelijk — zeker onder invloed der chirurgische afdeling — het percentage der Nederlanders duidelijk hoger.

Bij de Duitse inval op 10 mei 1940 kwam het Havenziekenhuis direct in het gevechtsfront te liggen. Doordat op de Maaskade van de Boompjes tot het emplacement van het Maasstation heftige gevechten ontstonden, werd de situatie weldra zo kritiek, dat 57 patiënten uit het in de vuurlinie liggende ziekenhuis naar andere inrichtingen moesten worden geëvacueerd.

Toen de wapenstilstand werd afgekondigd, waren vrijwel alle deels bijzonder mooie oude huizen van de Boompjes en de Oosterkade in de as gelegd. Het Havenziekenhuis en daarnaast het woonhuis van de geneesheer-directeur stonden wonderlijk gespaard nog overeind tussen de rokende puinhopen.

Was het jaar 1940 uit de aard der zaak niet gunstig voor het Havenziekenhuis, in 1941 nam het bezettingspercentage snel toe, maar vertoonde nu een geheel ander beeld dan vóór de oorlog, namelijk geen vreemdelingen en meer vrouwelijke patiënten. Het aantal aan tropische ziekten lijdende patiënten daalde van 136 in 1938 en 112 in 1939 tot 27 in 1940, om weldra bijna het nulpunt te bereiken, maar daarnaast namen onder invloed van de bezetting andere ziektebeelden, zoals de tuberculose, snel toe.

Tijdens de oorlogsjaren werden de exploitatiemoeilijkheden steeds groter. Gelukkig werd wat betreft de voeding nogal wat hulp van verschillende particulieren en organisaties ondervonden, maar ook medicamenten en het verband werden schaars. In de laatste oorlogsjaren namen de zorgen door de gestage achteruitgang van alle voorzieningen dusdanig toe, dat het werken bijna onmogelijk werd. Lichten en watervoorzieningen werden stopgezet, zodat al het materiaal en soms ook de patiënten meerdere verdiepingen omhoog moesten worden gedragen, hetgeen het uiterste vergde van het vermoeide, ondervoede personeel.

In het laatste oorlogs(honger)jaar stierven 51 van de 761 opgenomen patiënten. Dankzij de goede zorgen aan hen besteed nog een betrekkelijk laag aantal, want zieken die opgenomen werden verkeerden door ondervoeding en verwaarlozing overwegend in een allerellendigste toestand. Na de vrede bleek al zeer spoedig de grote betekenis van het Havenziekenhuis nog duidelijker doordat het als opvang-



1967: Foto: Tom Kroeze, Rotterdam

centrum en onderdak fungeerde voor de uit de Indische kampen repatriërenden. De stroom begon al in oktober 1945, maar werd steeds krachtiger, zodat in 1946 meer dan 1000 uit de tropen afkomstige nieuwe patiënten werden ingeschreven. Nam het aantal van tot de repatriërende burgerbevolking behorende patiënten geleidelijk af, in 1947 werd weer veel uit de tropen terugkerend militair en marinepersoneel opgenomen. Door de opleving in de haven nam nu het aantal opnamen op de drie afdelingen snel toe.

Naast de interne en dermatologische afdeling bloeide de chirurgische afdeling ten zeerste op, vooral ook omdat talrijke patiënten met traumatische aandoeningen, veelal uit de haven, werden opgenomen. Uit het jaarverslag over 1947 — in welk jaar op sobere wijze het 20-jarig bestaan van het ziekenhuis werd gevierd — bleek dat het Havenziekenhuis gedurende het hele jaar bijna maximaal bezet was. In de laatste oorlogsjaren werden plannen voor de uitbreiding van het ziekenhuis ontworpen en in de eerste na-oorlogse jaren voltooid, zodat reeds op 19 september 1949 de eerste paal kon worden geslagen. Ruim twee jaar later, en wel op 22 november 1951, vond de officiële opening plaats; de capaciteit was nu tot 132 bedden opgevoerd.

Was in 1951 gemiddeld 90% van de bedden bezet, in de daaropvolgende jaren had het ziekenhuis met een chronische overbezetting te kampen, zodat in 1954

weer tot uitbreiding moest worden besloten. Nadat deze nieuwbouw gereed was, volgde ook een totale inwendige verbouwing van het oude ziekenhuis. Het nieuwe, geheel gemoderniseerde ziekenhuis telt thans 243 bedden. Alle afdelingen zijn voorzien van centrale zuurstof- en vacuümleidingen en het gehele gebouw wordt mechanisch geventileerd.

Het Havenziekenhuis is steeds een algemeen ziekenhuis geweest, toegankelijk voor iedereen. Dat is het nog, meer zelfs dan bij de oorspronkelijke opzet, ook omdat nu bij de laatste uitbreiding een afdeling voor verloskunde en gynaecologie, een kleine kinderzaal en een revalidatieafdeling aan al het bestaande zijn toegevoegd. De laatste afdeling is speciaal bedoeld om de vele ongevalspatiënten uit de haven, die een zo belangrijk contingent vormen van de chirurgische afdeling, zo snel mogelijk weer arbeidsgeschikt te maken.

Toch is daarnaast het oorspronkelijk karakter van een „Ziekenhuis voor Scheeps- en Tropische ziekten” bewaard gebleven, het heeft zich steeds toegelegd op de dienstverlening aan de haven en neemt in dit opzicht een unieke plaats in. Een deel der patiënten bestaat dan ook uit havenarbeiders en zeelieden van alle rassen en nationaliteiten. Men mag zeggen dat in dit opzicht het ziekenhuis met de haven is meegegroeid. Zo werden nog in 1965 niet minder dan 925 vreemdelingen opgenomen.



# VLOOTPERSONALIA

(in de periode 16.1 t/m 15.2 1967)

## GEHUWD:

- 9.12: P. Bens, matroos, met mej. M. Brosens;  
18. 1: J. van Bokhoven, 2e kok/bakker, met mej. E. A. J. Loonen;  
20. 1: L. H. Kruyt, matroos o/g, met mej. C. C. Sohier;  
25. 1: G. J. Knol, 3e stm., met mej. K. J. de Vries;  
25. 1: J. H. M. A. van Jaarsveld, 5e wtk, met mej. T. Kluck;  
26. 1: H. Slot, II stm., met mej. L. M. Agelink;  
27. 1: M. K. Jansen, 5e wtk., met mej. N. Affourtit;  
31. 1: C. G. M. van Schuppen, hoofd kombuis, met mej. W. J. J. van den Berg Jeths;  
8. 2: C. P. van Hoek, 4e stm., met mej. S. Verkade;  
8. 2: A. P. Koers, 5e wtk., met mej. G. Jager;  
8. 2: W. Verhagen, 5e wtk., met mej. J. Ottevanger;  
10. 2: R. Hoorn, 5e wtk., met mej. A. Brands.

## GEBOREN:

- 12.1: Nicole, dochter van R. A. Kattenburg Schüler, 2e stm., en mevr. M. Ch. Kattenburg Schüler-Versteegh;  
13.1: Patrick, zoon van J. van Hoepen, 3e wtk., en mevr. A. J. A. van Hoepen-Bakker;  
13.1: Mike, zoon van A. G. P. Jansen, 4e wtk., en mevr. A. A. W. Jansen-Blom;  
20.1: Bartholomeus Mattheus, zoon van A. de Roode, koksmat/bakker, en mevr. P. J. E. de Roode-Viergever;  
21.1: Maria Petronella, dochter van M. van de Vlag, bootsman, en mevr. H. P. J. van de Vlag-Evers;  
21.1: Annette, dochter van J. Homminga, 4e wtk., en mevr. G. Homminga-Polet;  
25.1: Petronella Hendrika Maria, dochter van G. J. Walraven, 4e wtk., en mevr. Th. H. M. Walraven-Kroes;  
25.1: Edward Peter, zoon van E. T. P. van Boles, hoofd kombuis, en mevr. C. H. M. van Boles-Houtepen;  
27.1: Arie Johan en Diane Marieke, zoon en dochter van G. Gerritse, 3e stm., en mevr. W. M. Gerritse-van den Heuvel;  
30.1: Saskia Maria-Josephine Simone, dochter van S. A. Verhage, 2e wtk., en mevr. M. J. Verhage-Theelen;  
31.1: Tatania Isabella Maria, dochter van H. W. Vermaas, 2e stm., en mevr. Th. C. M. Vermaas-Potters;  
1.2: Sandra, dochter van R. H. van Rijsinge, matroos, en mevr. R. van Rijsinge-de Vries.  
3.2: Paul Christiaan, zoon van A. W. van Wijnen, 3e wtk., en mevr. M. van Wijnen-Bier;  
7.2: Inge Renata Antoinette, dochter van L. B. A. van Bruinisse, 2e stm., en mevr. W. S. van Bruinisse-Zoete.

## MET VERLOF:

- gezagv.: K. Drent, W. Haeck, E. J. Stapper, G. P. Paulussen, J. de Graaf;  
1e stl.: B. de Boer, F. Klaassen, H. H. Hacken, J. H. A. Budding, D. de Boer, T. W. Pals, D. Rijk, P. B. Hibma;  
2e stl.: J. P. Hendriks, P. J. M. Arts, H. W. Vermaas, W. Bosma, J. J. H. Vessies, G. Buma;  
3e stl.: A. P. J. Schets, J. H. F. Franken, R. Bergman, G. Gerritse, J. Tebbenhoff, F. F. Ates;  
4e stl.: P. J. Muntjewerf, H. L. W. Koning, J. A. Koenraad, D. van Dijk, J. de Jong, C. P. van Hoek, M. van den Belt.  
Hfd. wtk.: F. in 't Veld, G. W. van Essen, P. D. J. H. Slegtenhorst, R. N. Groen, L. F. Veldhuis, F. F. Walthuis, E. Rouw, J. M. Nobels, D. Gooris, W. J. J. van den Berg;  
2e wtk.: O. A. van der Want, H. J. Kievit, P. Stachelhausen, J. van der Schee, A. de Boer, S. Straub;

## AANGESTELD ALS ONDER- OFFICIER

T. DE VOS  
Scheepskok  
per 24.1



## Pensioenen van hen die vóór 1 mei 1957 de dienst van de maatschappij hebben verlaten

Aan de gepensioneerden die vóór 1 mei 1957 de dienst verlieten alsmede aan hun weduwen en wezen zal met terugwerkende kracht tot 1 januari 1967 onverplicht en tot wederopzegging een extra Maatschappij-aanvulling worden toegekend.

De grootte van deze aanvulling zal mede afhankelijk zijn van het jaar waarin het dienstverband werd beëindigd en wel zodanig dat de aanvulling in toenemende mate groter zal zijn al naar gelang het jaar van beëindiging verder in het verleden ligt.

De aanvulling zal tevens worden verleend aan:

- de weduwen van employés die tengevolge van de Japanse bezetting van het voormalig Nederlands Indië zijn overleden;
- die onderstandgenietenden van vóór 1 mei 1957 aan wie in de afgelopen jaren dezelfde duurtetoelagen als aan de gepensioneerden werden toegekend.

De onderstandgenietenden aan wie in juli 1966 met terugwerkende kracht tot 1 januari 1966 een verhoging werd toegekend komen niet voor deze aanvulling in aanmerking.

De betrokkenen zullen in de tweede helft van april 1967 van het bedrag der aanvulling in kennis worden gesteld. Met de betaling die eind april 1967 zal plaatsvinden zullen tevens de reeds verstreken termijnen worden overgeschreven.

Tenslotte dient er op te worden gewezen dat na bovengenoemde extra aanvulling bij het eventueel toekennen van duurtetoelagen in de toekomst voor de betrokken groepen van gepensioneerden geen afzonderlijke maatregelen meer zullen worden genomen.

3e wtk.: H. G. de Boer, J. G. Kuit, J. Slot, T. Vromans, C. P. Kortekaas, J. P. Bol, C. J. Lambregts;

4e wtk.: A. G. P. Jansen, G. J. Walraven, H. Th. Mellegers, K. P. Kaal, J. P. Kalkman, L. C. Biesheuvel;

5e wtk.: J. Kossen, F. J. Snippe, S. P. van Galen, J. H. Dor, R. Hoorn, J. W. van der Plas, W. Verhagen, J. A. Brouwer, F. R. Lagerveld, H. Ruitenbeek, L. Timmer, J. P. van der Gaag, W. J. Grapendaal, W. A. van Zandvliet, Rudy Sloof, J. F. Vernooy;

II.wtk.: B. Tienstra, K. Elshout.

bootsman: C. de Vet;

1e pompman/bankwerker: J. Brobbel;

2e pompman/bankwerker: G. M. Ras;

wachtassistent: J. M. P. Simons;

hoofd kombuis: C. G. M. van Schuppen;

scheepskok: R. Hoogendoorn.

## TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

**m.s. Abida:** hfd.wtk. J. van Essen;

**m.s. Acteon:** gezagv. W. A. Kleine;

**s.s. Atys:** 1e stm. S. Harders, 3e stm. M. Stammes; hoofd kombuis J. G. Nijman;

**m.s. Cinulia:** 3e stm. F. de Vries;

**m.s. Crania:** 2e stm. M. P. J. Hage, 4e stm. R. W. Overdijkink, hfd.wtk. R. M. F. van den Berg;

**m.s. Dallia:** gezagv. H. Faber, 1e stm. B. C. den Exter van den Brink, 2e stm. J. S. Schregardus, 3e stm. M. F. D. Bex, 4e stm. W. Goedegebouwe, 3e wtk. J. Ommering, 5e wtk. A. J. Goudriaan, 5e wtk. P. J. A. Palsenbarg, 5e wtk. B. de Rooy, radio-officier C. Wijnmaalen;

**m.s. Daphne:** 2e wtk. H. E. Nijzink, 5e wtk. R. J. Kleine Budde;

**m.s. Diloma:** 2e wtk. R. Groeneveld, wnd. 4e wtk. W. P. Volker, radio-officier C. van der Zouwen; chef kok W. F. Knoester;

**m.s. Dione:** II.stm. F. B. Schröder, bootsman J. H. Roos, 1e pompman/bankwerker A. J. Tinkhof, 2e pompman/bankwerker G. W. Schouten, bankwerker H. van Daalen, hoofd kombuis A. Onderstal;

**s.s. Kabylia:** 4e stm. H. van Groen;

**s.s. Kalydon:** 4e stm. J. I. Boon, wnd. 4e wtk. H. A. Scherpenhuizen, bootsman M. J. van der Neut, 1e pompman/bankwerker R. van Zuylen, 2e pompman/bankwerker B. Verburg, wachtassistent W. Feith, hoofd kombuis A. Markestein, chef kok P. J. M. van der Ende;

**s.s. Kelletia:** 1e stm. E. Moll, 3e stm. G. J. Knol, 5e wtk. F. Pater;

**s.s. Kenia:** 1e stm. D. M. Mos, 3e stm. J. W. Nieuwerf, wnd. 2e wtk. S. C. Koning;

**s.s. Kermia:** gezagv. W. van Brakel, 2e stm. G. W. Bouma, 5e wtk. N. W. F. Sebregts, hoofd kombuis E. T. P. van Boles;

**s.s. Khasiella:** hfd.wtk. W. Groenendijk, 3e wtk. G. de Boer;

## IN DIENST GETREDEN VLOOTPERSONEEL

s.s. **Kopionella**: gezagv. C. S. Duinker, 2e stm. C. R. Groen, 3e stm. G. van Kernebeek, II.stm. R. F. M. Driessen, 4e wtk. A. J. Koelewijn, 5e wtk. C. J. M. de Jong;

s.s. **Koratia**: wnd.hfd.wtk. Jac. Jansen, 2e wtk. L. J. van Onselen, bootman H. C. den Daas, 1e pompman/bankwerker C. P. Hazelbag, 2e pompman/bankwerker E. van de Berkt, bankwerker J. Punt, scheepskok Th. de Vos;

s.s. **Koscica**: II.stm. E. J. Kooren, 2e wtk. C. J. Vermeulen, 5e wtk. J. H. S. Brijde, II.wtk. W. Lastdrager;

s.s. **Kosmatel'a**: 1c stm. J. Klein Roseboom, 2e stm. J. Post, 3e wtk. G. J. van Neuren;

**Krebsia**: bootsman J. H. A. Elbers, wachtassistent C. Valentijn;

s.s. **Kryptos**: 2c stm. H. Verbaas;

s.s. **Kylix**: 1e stm. L. van der Valk, 3e stm. R. Hendriks, 4e stm. C. van Hardeveld, 2e wtk. J. H. Veen, wnd. 3e wtk. A. Warmenhoven, 5e wtk. W. S. M. Drent, 5e wtk. C. Parrel, radio officier C. Veeningen;

m.s. **Niso**: 2e wtk. C. H. de Koning, 4e wtk. J. Zijp;

s.s. **Ondina**: 4e stm. A. H. G. C. van der Beesen, hfd.wtk. G. Houwer, 3e wtk. K. J. Faasse, wnd. 4e wtk. W. Wartena;

s.s. **Onoba**: gezagv. Th. J. van de Vrie, 4e stm. R. Dijkstra, hfd.wtk. H. van Manen, 3e wtk. J. A. de Groot;

s.s. **Philidora**: gezagv. K. Prins, 1e stm. Jolle de Jong;

s.s. **Philine**: 4e wtk. J. C. J. Walraven, II.wtk. G. A. H. B. Kersten;

s.s. **Philippia**: 1e stm. J. van Beele, wnd.hfd.wtk. G. Vis van Heemst, 2e wtk. Joost de Jong, 5e wtk. N. Kooman;

s.s. **Sepia**: hfd.wtk. K. Toereppel, 5e wtk. F. Overveld;

s.s. **Vasum**: hfd.wtk. J. J. Binkhorst;

s.s. **Viana**: 1e stm. W. Croes, 2e wtk. P. J. de Lange;

s.s. **Videna**: hfd.wtk. P. J. van der Waals, 5e wtk. I. J. Albrechts, 5e wtk. L. Vlastra;

s.s. **Vitrea**: 1e stm. P. J. F. de Beus, 2e stm. G. C. van Malland, 4e stm. J. Werkhoven, 4e wtk. L. P. A. de Winter, 5e wtk. J. F. A. Leurs, 5e wtk. J. J. Timmers;

s.s. **Vivipara**: 2e stm. R. van Kranen, wnd. 3e stm. R. J. de Wit, hfd.wtk. J. P. Hasenack, II.wtk. W. A. Smallegange;

s.s. **Zafra**: gezagv. J. J. Schouten, hfd.wtk. J. Broersen;

s.s. **Zaria**: hfd.wtk. R. A. J. Ruesink, 5e wtk. K. Stobbe.



J. F. A. LEURS  
5e wtk.  
per 16.1



C. PARREL  
5e wtk.  
per 20.1



N. W. F. SEBREGTS  
5e wtk.  
per 23.1



G. A. H. B. KERSTEN  
II.wtk.  
per 30.1



W. LASTDRAGER  
II.wtk.  
per 1.2

## WALPERSONEEL



A. VAN DER VOORN  
sectie DFF/12  
per 1.2

### UIT DIENST GETREDEN

3e wtk.: H. L. de Ridder; 5e wtk.: A. D. Schreuder; II.wtk.: F. W. J. Fischer; 2e pompman/bankwerker: H. L. B. Brussé; chef kok: F. J. Verwayen, hoofden kombuis: J. L. van Oyen, H. J. Nuis.

### OVER IN DIENST N.V. B.I.P.M.-DEN HAAG:

hfd.wtk.: G. H. Germing.

### BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman G.H.V.-Th.: 3e stm. A. J. Both; 2e stuurman G.H.V.: 3e stuurman M. F. D. Becx; 2e stuurman G.H.V.-Th.: 3e stl. A. H. van Haften, Th. W. Scharrenburg; 3e stuurman G.H.V.: II.stl. M. A. Diehl, J. W. IJkel, J. van der Klooster, G. W. J. Jacobs, W. Goedegebuure; C.th.: 2e wtk. H. Buiten, J. W. van Wegen; B.: 3e wtk. B. Oudkerk; B.th.: 3e wtk. D. van der Hoek, 4e wtk. J. Zijp; A/Bth.: 5e wtk. F. Pater; MVD: II.wtk. I. J. Albrechts, F. Overveld; Ass.: II.wtk. J. J. Timmers, K. Stobbe; scheepskok: 2e kok/bakkers P. Leer, Th. de Vos.

### AANGESTELD ALS:

4e stm.: M. A. Diehl, J. W. IJkel, J. van der Klooster, C. W. J. Jacobs, W. Goedegebuure; 5e wtk.: J. J. Timmers, K. Stobbe, I. J. Albrechts, F. Overveld.

### BEVORDERD TOT:

1e pompman/bankwerker: R. van Zuylen; hoofd kombuis: E. T. P. van Boles.

### IN MILITAIRE DIENST:

4e stl.: G. E. Abbink, P. J. Muntjewerf, R. J. J. F. Zeegers.

## MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode 16.1 t/m 15.2 1967)

### IN DIENST (ex vloot):

1.2 J. van Duuren - DFA/3.

### UIT DIENST:

25.1 Mej. J. H. de Vries - sectie DFF/5 (naar Shell Nederland N.V., Rotterdam).

### OVERGEPLAATST:

1.2 Mej. M. H. Schilperoord van sectie DFF/5 naar sectie DFF/3  
1.2 Mej. P. C. Slof van sectie DFF/5 naar sectie DFF/3.

### GEBOREN:

22.1 Ellen, dochter van F. Kats - sectie DFF/6 - en mevrouw J. Kats-Freelink.

### Redactiecommissie:

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

## tussen schip en ka

zesde jaargang no. 7 — maart 1967

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 GEOORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE  
TOESTEMMING VAN DE REDACTIE

### Administratie:

Mej. J. F. Schilt

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