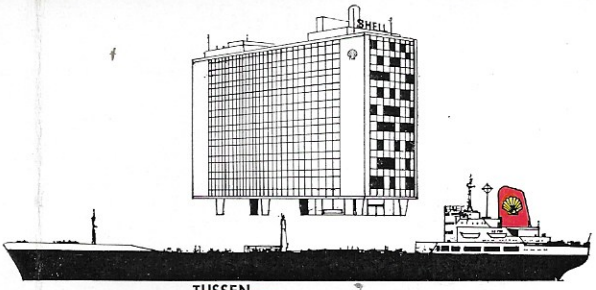
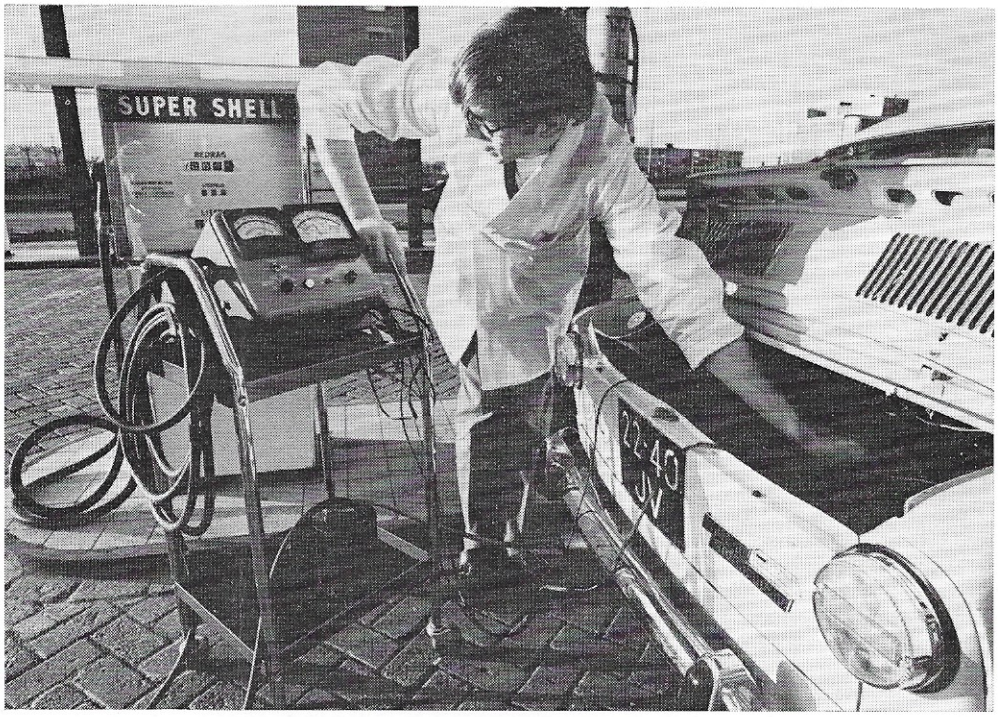


TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.
MAART 1971

SHELL wil samen met automobilisten luchtverontreiniging beperken



Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V. heeft op 28 januari op een aantal van haar benzineverkooppunten in Zuid-Limburg testapparatuur in gebruik genomen waarmee het koolmonoxyde (CO)-percentage van de uitlaatgassen van benzinemotoren kan worden gemeten. Vanaf 1 maart is deze apparatuur ook beschikbaar op ruim 200 andere Shellservicestations, verspreid over het gehele land.
Voorts heeft Shell een volledig nieuw bestanddeel, ASD (Anti Smog Detergent), aan haar autobenzines toegevoegd, dat het inlaatsysteem van motoren niet alleen schoon houdt doch vervuilde systemen ook schoon maakt. ASD bevordert daardoor een volledige verbranding van het lucht/benzine mengsel en geeft derhalve een verlaging van het CO-percentage in de uitlaatgassen alsmede een verlaging van het benzineverbruik.
Uitlaatgassen van auto's vormen een bron van luchtverontreiniging, omdat ze o.a. koolmonoxyde bevatten. Door het introduceren van ASD en meer nog door het beschikbaar stellen van een groot aantal CO-meetapparaten wil Shell samen met de automobilist de luchtverontreiniging helpen beperken. Zij hoopt dat door andere organisaties verdere uitbreiding aan dit soort testprogramma's zal worden gegeven.
De juiste afstelling van de motor is van essentieel belang. De automobilist kan bovendien zelf het koolmonoxyde-gehalte in de uitlaatgassen beperken door te voorkomen dat de motor onnodig stationair draait, de choke te lang in werking is en de motor onbelast wordt warmgedraaid. Hiertoe moet ook onnodig snel optrekken, „spelen" met het gaspedaal en afremmen op de motor worden vermeden.
Het testprogramma van Shell zal als introductiecampagne tot 23 april 1971 gratis geschieden. Tot deze datum kunnen ongeveer 800.000 auto's worden behandeld. Daarna zullen de kosten aan de automobilist in rekening worden gebracht.
De uitlaatgastests zullen worden verricht door speciaal hiervoor opgeleid personeel. Indien in het uitlaatgas bij het juiste motortoerental en bij de juiste motortemperatuur minder dan 4,5% koolmonoxyde wordt gevonden, ontvangt de automobilist een sticker ten teken dat zijn wagen voldoet aan de te verwachten wettelijke eisen. Wordt een hoger CO-percentage geconstateerd, dan kan dit in de meeste gevallen eenvoudig worden verholpen door het juist afstellen van de carburateur. Deze afstelling zal tot 23 april eveneens gratis kunnen geschieden. Indien blijkt, dat alleen door een meer uitgebreide behandeling de gewenste afstelling kan worden bereikt, ontvangt de automobilist het advies zijn wagen zo spoedig mogelijk bij zijn dealer of bij een servicestation een onderhoudsbeurt te laten geven en te laten afstellen.

UITGEBREID TESTPROGRAMMA BEWEES DE REINIGENDE WERKING VAN ASD

Het spreekt vanzelf dat een uitgebreid onderzoekingsprogramma is voorafgegaan aan de introductie van Anti Smog Detergent en dat daarbij alle eigenschappen van onze nieuwe additive zijn onderzocht, onder steeds wisselende, en voortdurend streng gecontroleerde omstandigheden.
Talloze proeven werden genomen, die varieerden van eenvoudige vergelijkingen tussen benzine met ASD en zonder ASD, tot complete testprogramma's waarbij onder meer 130 privé auto's van Engelse Shell-werknemers waren betrokken.
Zo'n eenvoudige vergelijkende test was bijvoorbeeld die waarbij in twee Ford 105 E-motoren, op een proefstand werd vastgesteld of ASD een schone motor ook schoon houdt. Om verkeerscondities na te bootsen en de test zwaarder te maken, werden uitlaatgassen in de luchtinlaatsystemen gevoerd. Na 30 draaiuren werden de carburateurs verwijderd en onderzocht. Het verschil was duidelijk waarneembaar. De ongedoopte benzine liet een zware aanslag achter en de aanslag van de ASD-benzine was te verwaarlozen. Op dezelfde wijze werd nagegaan of een vervuilde carburateur door ASD ook wordt gereinigd. Na 30 draaiuren bleek 70% van de aanslag verdwenen.
Ook werden de eigenschappen van ASD beproefd in de motor van een VW-1300, een BLMC (B-serie), een Rover 2000 en een Ford 105E, over een afstand van 6000 mijl op een testbank. Bij gebruik van ongedoopte brandstof en daarna van benzine waaraan allerlei additives waren toegevoegd, werden vermogensverlies, brandstofverbruik, verandering in octaanbehoefte enz. nauwkeurig vastgesteld en in iedere motor bleek de aanslag bij gebruik van benzine met ASD beduidend geringer te zijn dan bij gebruik van de andere brandstoffen.
Ongeveer de helft van de auto's van de 130 Shell-werknemers werden in het dagelijkse verkeer beproefd in een „schoon-rijden"-test, deels ongedoopte benzine en deels benzine met ASD gebruikend. Regelmatig werden de inlaatsystemen geïnspecteerd, de vervuiling gemeten en het benzineverbruik werd zeer nauwkeurig bijgehouden. Van een ander deel van deze auto's, die eveneens op verschillende soorten benzine reden, werd tweemaal per week de hoeveelheid CO in de uitlaatgassen gemeten. Eén van de resultaten was, dat na 1000 mijl rijden de wagens die met ASD reden 8% minder CO produceerden, en de wagens met andere benzine gemiddeld 8% méér dan aan het begin van de proef. In deze praktijkproef werden voorts de reinigende eigenschappen van ASD gecontroleerd, en vergeleken met die van andere toevoegingen.

Regelmatig werd op zeer accurate wijze het vermogen gecontroleerd en vergeleken met eerdere resultaten. Bij deze proef ging het er niet om de prestaties van de ene wagen te vergelijken met die van de andere, doch om de reacties te meten van dezelfde motor op verschillende soorten benzine. In het totale ASD-testprogramma kon na circa één en driekwart miljoen afgelegde kilometers ook nog worden vastgesteld dat door gebruik van ASD een besparing op benzine kan worden bereikt van minstens 3%.

Een gedeelte van het testprogramma, dat nog voortduurt, wordt gevormd door een praktijkproef met Fiat-850's die in ploegen door een team van beroepschauffeurs worden bereden over een vastgesteld traject, ongeveer 700 km iedere dag. Het is nog te vroeg om hieruit conclusies te trekken, maar het is al gebleken dat deze proef de resultaten bevestigt die op de proefbank, in het laboratorium en in de andere praktijkproeven werden verkregen.

Duidelijk is komen vast te staan dat de additive ASD niet alleen het inlaatsysteem schoonhoudt, maar ook de reeds vervuilde onderdelen zal schoonmaken. Voor de automobilist betekent dat een gunstiger brandstofverbruik, doordat de motor wat vervuiling betreft, als het ware in de staat van nieuw wordt teruggebracht. Voor de gemeenschap betekent het een duidelijke vermindering van de verontreiniging van het milieu.

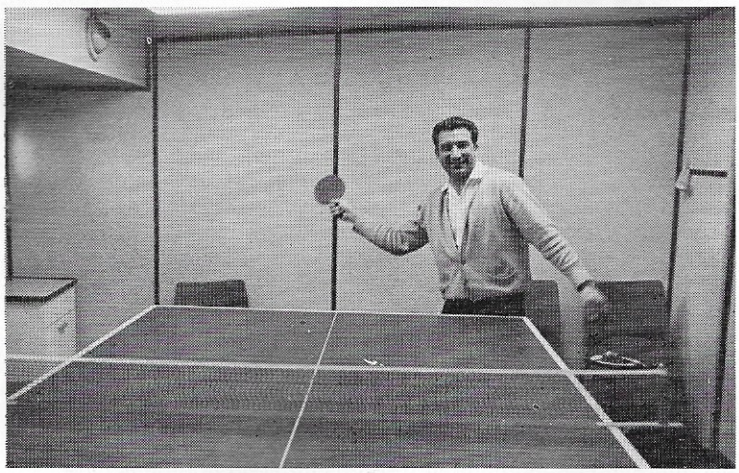
BIJ DE VOORPLAAT:

De "Plaza de la Constitucion" in Vigo (Pontevedra). In dit nummer een artikel getiteld "Rías Bajas", waarin iets wordt verteld over de geboortestreek van velen onzer Spaanse scheepsgezellen (alle foto's ter beschikking gesteld door Spaans Nationaal Bureau voor Vreemdelingenverkeer).

BAR aan boord ss „Kermia"

In het nummer van november 1970 van dit blad plaatsten wij reeds enkele foto's van aan boord door opvarenden vervaardigde bars. Wij vermeldden daarbij, dat in het kader van de modernisering die bij dokking van schepen wordt doorgevoerd, thans van Maatschappijwege een bar wordt aangebracht voor zover nog niet aanwezig, een en ander aangepast aan de omstandigheden ter plaatse. Op de „Kosicia" en „Kermia" heeft dit reeds plaatsgevonden en van laatstgenoemd schip publiceren wij hierbij drie foto's, die aantonen hoe op dat schip de verschillende ruimten zijn uitgevallen.
De bar voor de officieren, ondergebracht in de vroegere rooksalon, heeft een ingebouwde ijskast. Ook een spoelbak is aanwezig, terwijl vanzelfsprekend de bar zelf (met speciale verlichting) tevens is uitgerust met een aantal barkrukken. Aan de andere zijde van deze ruimte is een zitje, bestaande uit bank en 3 fauteuils bekleed met stof in fris gekleurd dessin. In deze zelfde ruimte is ook een T.V.-toestel opgesteld.

De rooksalon en messroom van de onderofficieren is omgebouwd tot een recreatieruimte voor zowel officieren als bemanning. Hierin is een tafeltennistafel opgesteld, die kan worden weggenomen; daaronder staan kaarttafels die permanent zijn opgesteld.
De bar voor de bemanning, aan boord van de „Kermia" thans van Spaanse nationaliteit, is ingebouwd in de vroegere messroom voor de Civiele Dienst alsmede de pantry voor de onderofficieren. Ook hier een ingebouwde spoelbak, verder een flessenkoeler en behalve de gebruikelijke krukken een aantal zitjes om de kijkers van televisie van gemak te dienen. In deze ruimte is indirecte verlichting toegepast.
Op alle „K"-klasse schepen (ook de T.E.S. schepen „Koratia" en „Korenia") zal dit project bij de eerstvolgende dokking worden uitgevoerd.



VERHOGING KINDERBIJSLAG-BEDRAGEN

In verband met de aanpassing aan het gestegen loonpeil, zijn met terugwerkende kracht tot 1 januari 1971 de kinderbijslagbedragen als volgt verhoogd:

	per kwartaal	
	oude bedrag	**nieuwe bedrag**
1e kind	*f* 131,04	*f* 135,72
2e en 3e kind	*f* 148,98	*f* 153,66
4e en 5e kind	*f* 198,90	*f* 205,14
6e en 7e kind	*f* 219,96	*f* 226,98
8e en volgende kind . .	*f* 243,36	*f* 251,16

Tevens zijn de bedragen, naar welke wordt beoordeeld of een kind in belangrijke mate wordt onderhouden, met ingang van 1 januari 1971 gewijzigd in respectievelijk *f* 10,— per week voor een kind beneden de 16 jaar en *f* 20,— per week voor een kind van 16 t/m 26 jaar.

De verhoogde kinderbijslagbedragen zullen, voor wat betreft het vlootpersoneel, in de loop van april 1971 worden uitbetaald.

EEN EEUW OLIETRANSPORT

(SLOT)

door

de heer D. L. Saunders-Davies,

M. A., C. Eng.

Tweetakt motoren en bestuurbare schroeven

Tot het begin van de Eerste Wereldoorlog waren er meestal viertakt dieselmotoren voor scheepsinstallaties gebouwd. Men besefte wel degelijk dat de tweetakt motor een betere verhouding vermogen/gewicht had, maar had dit besef nog niet in praktijk gebracht, hetgeen voornamelijk daaraan was toe te schrijven dat men ook wel inzag welke nadelen er aan de betrekkelijk ingewikkelde cilinders kleefden: minder effectief spoelen en grotere hitte voor cilinders en zuigers. De Shell poogde tweetakt motoren te gebruiken in drie in 1912 gebouwde schepen voor stukgoederen. De resultaten waren allesbehalve gunstig en veel geld, tijd en moeite leverden alleen waardevolle praktijkervaring op. In de eerste wereldoorlog zijn de drie met deze motoren uitgeruste schepen door vijandelijke actie tot zinken gebracht, juist toen men de voornaamste moeilijkheden dacht te hebben overwonnen.

Het is vermoedelijk niet algemeen bekend dat reeds in 1914 pogingen zijn gedaan om de dieselmotor voor vaartuigen te vereenvoudigen door het omkeermechanisme weg te laten en het omkeren te laten overnemen door een bestuurbare schroef van Werkspoor. De Shell was een der eerste ondernemingen die dit probeerde en wel in de olietankers „Utrecht" en „Poseidon", die werden voortbewogen door viercilinder Werkspoor-machines van 502 ind. p.k.

Alhoewel de met deze schepen verloren vaardagen wegens moeilijkheden met de schroef niet buitensporig waren, moesten er toch nogal wat technische moeilijkheden worden overwonnen en met dit principe is, althans door de Shell, niet doorgegaan. Deze ervaringen uit de beginperiode hebben echter ongetwijfeld bijgedragen tot het succes van de bestuurbare schroef zoals wij die thans kennen.

Tegen het midden van de eerste wereldoorlog was een dusdanig groot aantal tankers door vijandelijke onderzeeboten tot zinken gebracht, dat in de oliebevoorrading bij lange na niet meer kon worden voorzien. De bouw van nieuwe olietankers werd zoveel mogelijk bespoedigd, maar zolang deze nog niet klaar waren moesten andere maatregelen worden getroffen. De Shell zorgde hier voor een oplossing door voor te stellen dat de vrachtschepen in hun ballasttanks olie zouden gaan vervoeren. Aanvankelijk was er verzet tegen dit plan maar het werd met succes doorgevoerd en tegen het eind van de oorlog waren er duizend schepen voor dit soort transport geschikt gemaakt.

In het midden van de twintiger jaren heeft de Shell uitgebreide onderzoekingen verricht om vast te stellen welk model scheepsromp het gunstigst zou zijn voor de nieuwbouwschepen; het resultaat was dat een geheel nieuw type tanker werd besteld. Dit was een dubbelschroef tanker van de „Caprella"-klasse. Latere enkelschroef-schepen werden bekend als de „driemaal twaalf": 12.000 ton deadweight, een dienstsnelheid van twaalf knopen en een brandstofverbruik van twaalf ton per dag.

Tankers van 12.000 ton voor £ 180.000

Deze schepen zijn besteld gedurende een der somberste perioden in de geschiedenis van de Engelse scheepsbouwindustrie en de verjongende uitwerking die dit bouwprogramma op de Tyne en de Clyde heeft gehad, zal niet licht worden vergeten. Voor een prijs van £ 180.000 per tanker hebben de schepen van deze klasse 17 jaar lang goed voldaan; zij zijn daarop verkocht tegen een prijs die niet veel verschilde van die welke er oorspronkelijk voor was betaald. De enkelwerkende, aangejaagde machines bewezen wat zij waard waren en maakten ten volle de bewering waar dat de dieselmotor aanmerkelijk beter was dan de andere voornaamste voortstuwingsinstallaties in die tijd op dit gebied.

Een der nieuwe voorzieningen van de Shell omstreeks die periode was ook de stoom-hydraulische stuurinrichting, welke door John Hastie & Co. Ltd., in Greenock was ontwikkeld. Na vele tezamen met de firma Swinnie Brothers, te Morpeth, uitgevoerde experimenten werden de tankers bovendien uitgerust met kombuiskachels en ovens welke met olie werden gestookt.

Ook nam de Shell Groep omstreeks die tijd het transport van aardgas in studie en het eerste schip voor het vervoer van vloeibaar gas, de „Agnita" van 4.959 ton deadweight, gebouwd door Hawthorn, Leslie & Co. Ltd. aan de Tyne, is in 1931 in de vaart gebracht. Drie jaar later werd de Shell-tanker „Megara" verbouwd voor het vervoer van vloeibaar gas. Omstreeks 1931 werden proeven genomen met het vervoer van onverpakte bitumen, en er zijn toen verscheidene kleine schepen gebouwd. Toen de afzet van bitumen toenam, werd in 1937 de 9.500 ton metende „Pomella" in de vaart gebracht, die speciaal was ontworpen en gebouwd voor het vervoer van dit produkt.

Tot omstreeks 1930 werd de dieselolie onder hoge druk ingespoten; de daarvoor benodigde compressoren onttrokken 8% aan het machinevermogen. Daarom werd er een methode ontwikkeld om stookolie met hoge-druk-pompen te injecteren, maar dit zou bij de op de Shell-schepen aanwezige machines alleen kunnen gebeuren na uitgebreide en dure wijzigingen. Daarom ging men bij Werkspoor weer aan de slag en ontwikkelde het Archauloff-systeem, waarbij de compressiedruk voor de aandrijving van de brandstofpompen werd aangewend. Een van de machines van de „Mamura" werd in 1937 gewijzigd om het nieuwe systeem te beproeven, dat daarna op grote schaal is toegepast.

Tussen 1935 en 1939 heeft de Shell meer dan 70 nieuwe schepen besteld, meestal in de 9.000/12.000 ton deadweight klasse. De snelle groei van de Shell-vloot tussen de twee wereldoorlogen wordt geïllustreerd door de volgende tabel:

Jaar	Aantal schepen	Tonnen deadweight
1920	119	521.000
1930	137	645.000
1939	194	1.622.000

De tweede wereldoorlog

Tijdens de tweede wereldoorlog zijn er geen opzienbarende bijdragen geleverd tot verdere ontwikkeling van de tankers, maar de algemene oorlogsinspanning is technisch krachtig gesteund. In het bijzonder dient te worden gememoreerd de verbouwing van negen 12.000 ton deadweight tankers tot schepen die vliegtuigen voor de burgerluchtvaart vervoerden. Ook zijn ontwikkeld onbrandbare houten reddingboten, boven ladingtanks aangebrachte spardekken waarop oorlogsmateriaal een plaats vond en kleine tankers met geringe diepgang voor het bevaren van rivieren in door de vijand bezet gebied.

Turbo-elektrische installaties

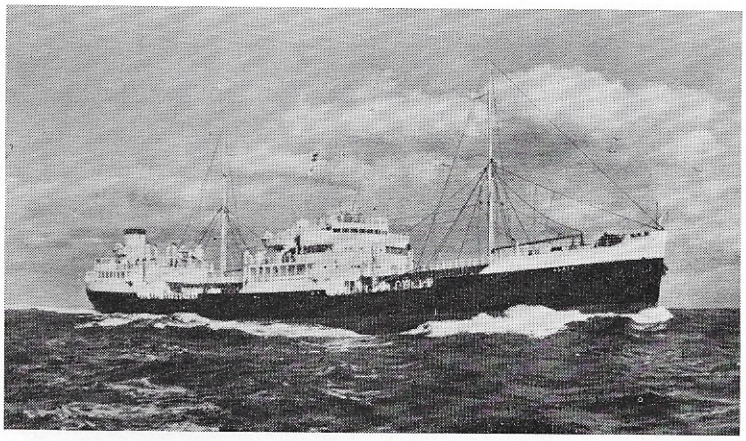
Gedurende de tweede wereldoorlog besloot men om snelle 18.000 ton deadweight tankers te bouwen waaruit de vloot kon bijtanken; er werden er drie gebouwd. Eén, H.M.S. „Olna", deed dienst bij de marine-reserve (R.F.A.). De andere twee schepen, de „Helicina" en de „Hyalina", zijn later weer eigendom geworden van de Shell en zijn na afloop van de oorlog afgebouwd. Deze schepen hadden een stoom-turbo-elektrische hoofdmachine.

Meer soorten stookolie

Na de tweede wereldoorlog is de Shell, onder leiding van John Lamb, op grote schaal met onderzoekingen begonnen om na te gaan welke oliesoorten wellicht zouden kunnen worden gebruikt in een dieselmotor, zonder dat een te zware tol wegens toegenomen onderhoud zou moeten worden betaald. De Groep bezat toen nog 97 schepen met dieselaandrijving die dieselolie stookten en men schatte £ 500.000 op het brandstofverbruik te kunnen besparen. Indien een oliesoort maar door de injectiepompen kon worden verwerkt, wist men dat starten en tot vol vermogen opvoeren geen probleem vormden. Aanhoudend draaien op vol vermogen was echter onmogelijk wegens koolaanslag op de verstuivertips, met als gevolg verbrandingsmoeilijkheden, zoals vervuiling van zuigerveren en uitlaatkleppen. In tweetakt motoren kwamen ernstige corrosie en vervuiling van de afvoerpoort voor, alsook andere door lekkage van olie veroorzaakte storingen.
De slijtage was buitensporig. Om deze problemen op te lossen werd besloten dat allereerst proeven aan de wal op grote schaal nodig waren en daartoe werd door Hawthorn Leslie in haar fabriek een 500 ind. p.k. proefinstallatie gebouwd en gemonteerd. Deze was in 1945 gereed en de proefnemingen hoe de olie moest worden gebruikt en hoe de machine zou moeten worden, hebben een jaar geduurd. Toen, medio 1946, had men geslaagde resultaten verkregen met stookolie in soorten van 50- tot 1500-sec. Men besloot om op zee proeven te doen en de tanker „Auricula", een van de reeds bekende 12.000 tonners, werd voor het experiment uitgekozen. Met brandstof van 1500-sec. werd een bevredigend resultaat verkregen en deze werd gebruikt van 1946 tot eind 1949, in welk jaar men met goed gevolg speciale proeven ging doen met langzaam varend en manoeuvrerend schip bij sterk variërende omgevingstemperaturen (tussen 10° en 120°F.). Als proef werd daarbij stookolie van 3500-sec. gebruikt. Met deze iets dikkere soort deden zich moeilijkheden voor met de verstuivertips en het oliesysteem, hetgeen wijzigingen noodzakelijk maakte. Maar de uiteindelijke resultaten kunnen zeer geslaagd worden genoemd. Tegen 1956 waren er meer dan 500 schepen geschikt gemaakt om zware brandstofolie te stoken en zelfs walinstallaties waren begonnen ermee te experimenteren.

Ontwikkelingen op het gebied van smeerolie

Weliswaar zijn met de viertakt motoren goede resultaten behaald, doch hetzelfde kan niet worden gezegd van de tweetakt motoren, die zeer aan slijtage onderhevig waren en erg vuil werden, waardoor de bedrijfskosten eerder toe- dan afnamen.
Meer dan veertig jaar hebben de Shell-laboratoria in Delft en Amsterdam een diepgaande studie gemaakt van de invloed van machinestookolie en smeermiddelen op scheepsdieselmotoren; men begon te experimenteren met een één-cilinder 320 mm-boring, viertakt kokerzuiger-motor. Tegen 1938, toen de tweetakt dieselmotor steeds meer in trek kwam voor de voortstuwing van schepen, beschikte het laboratorium in Delft over twee tweetakt motoren met grote boring om de invloed van stookolie op smeermiddelen na te gaan. Gebeurtenissen in het begin en midden van de vijftiger jaren leidden er toe dat de Shell-laboratoria in belangrijke mate hun pogingen intensiveerden om een oplossing te vinden voor de problemen welke het gebruik van zware stookolie in tweetakt motoren met zich bracht. Zoals nu reeds in de annalen staat geboekstaafd: de oplossing kwam in de vorm van de thans beroemde Shell Alexia olie A, die waardige opvolgers kreeg, de Shell-oliën 40 en 50.
De invoering van de Shell Alexia oliën heeft een ongelooflijke stijging te zien gegeven in het rendement van grote langzaam werkende dieselmotoren. Onmiddellijk na de oorlog was het vermogen per cilinder 800 r.p.k. Thans, met motoren met extra grote boring — tot 1060 mm — is het mogelijk een capaciteit van 4000 r.p.k. per cilinder te verkrijgen. Het is gebleken dat de Shell Alexia oliën nog steeds uitstekend geschikt zijn voor deze zeer grote, buitengewoon goed aangeschreven motoren, ongetwijfeld op zichzelf een hulde voor de grondigheid van research en ontwikkeling waaraan deze oliën hun bestaan danken. Op dezelfde wijze voldoen ook de Shell Melina oliën uitstekend aan alle gestelde eisen. Deze oliesoorten zijn ontwikkeld om de gevaren te bestrijden van snelle olieoxydatie en verontreiniging door zuren welke inherent zijn aan het gebruik van zware stookolie.



De experimentele Shell-tanker „Auris", in 1951 uitgerust met een door een gasturbine gedreven wisselstroomgenerator.

Scheeps-gasturbines

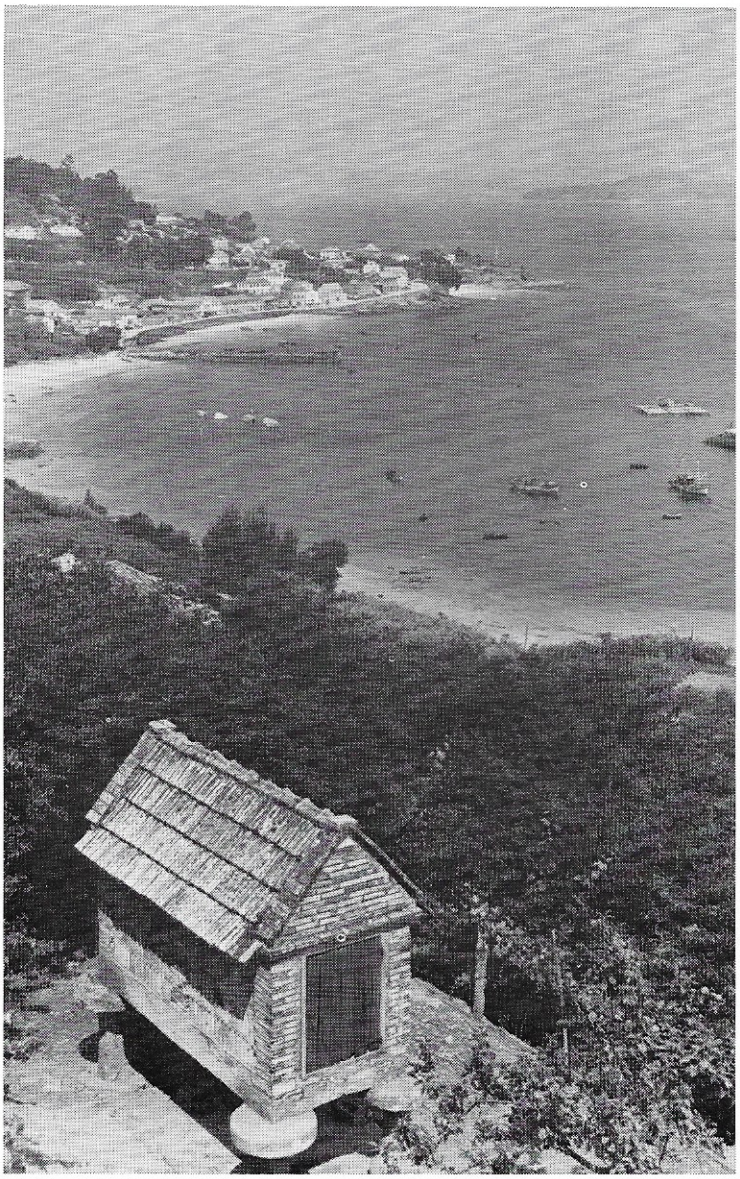
De belangstelling van de Shell voor scheeps-gasturbines voor de voortstuwing van schepen dateert van de tweede wereldoorlog, toen men besefte dat langzaamwerkende dieselmotoren vroeg of laat toch zouden moeten wijken voor minder ingewikkelde installaties met een betere verhouding vermogen/gewicht. In de praktijk is het pionierswerk dat met het gasturbine-schip „Auris" is verricht, alom bekend. De keuze van de gasturbine lag voor de hand: deze was een alternatief voor de langzaamwerkende dieselmotor en sinds de dagen van de „Auris" is men reeds zó ver gevorderd dat de gasturbine momenteel, zoals voorspeld, door eigen prestaties dingt naar een goede plaats op de ranglijst van scheepsmotoren.
De voor de scheepvaart geschikt gemaakte vliegtuigturbine heeft bijzondere aandacht getrokken. De „Adm. Wm. M. Callaghan", uitgerust met twee Pratt en Whitney FT-4A2-motoren, ondervindt grote belangstelling en heeft zich tot dusverre voor een installatie van een dergelijk geheel nieuw type goed gehouden. Het voorbeeld van de „Callaghan" vond navolging en dit type scheepsvoortstuwing zal zich ongetwijfeld een eigen plaats weten te verwerven. Gewicht en simpele constructie zijn zulke duidelijke pluspunten dat lijnboten, die een hoge snelheid moeten hebben, deze in de toekomst zullen gebruiken.
Zelfs ten aanzien van de tankvaart zijn er ook mogelijkheden, in het bijzonder voor schepen die gas vervoeren. De voor de scheepvaart geschikt gemaakte vliegtuigturbine heeft echter al een uit de gewone industrie afkomstige concurrent gekregen: de industriële turbine zal zeer zeker ook in de scheepvaart worden toegepast. Deze turbine heeft ongetwijfeld veel vóór op de conventionele stoomturbine-installatie en zeker op de langzaamwerkende dieselmotor. De Shell heeft veel belangstelling voor deze twee soorten gasturbines, die momenteel intensief worden beproefd en op hun mogelijkheden onderzocht.

Supertankers

De ontwikkeling van het vervoer van ruwe olie uit het Midden Oosten is aanleiding geweest tot de bouw van 's werelds eerste door stoom gedreven „supertankers", zoals het s.s. „Velutina". Sinds dat jaar, 1950, heeft de supertanker een enorme ontwikkeling meegemaakt. In de zestiger jaren kwamen de beroemde 65.000 tonners van de „S"-klasse, gevolgd door de stoomschepen van de „D"-klasse en door de motorschepen van 70.000 en 80.000 ton deadweight. De reuzen van 200.000 ton deadweight vormen de meerderheid bij de „Very Large Crude Carriers". Voor de bouw van dit geheel nieuwe type schepen zijn alle kennis, kunde en vernuft aangewend en de gebeurtenissen beklemtonen eens te meer de noodzaak om de problemen welke aan de bouw van een nieuw type tankers zijn verbonden, te blijven onderkennen en deze op te lossen. Van het allereerste begin af heeft de Shell Groep nooit afgelaten in haar pogingen om schepen te bouwen welke veiliger zijn en nog meer nuttig rendement hebben. Deze inspanningen zullen worden voortgezet en geïntensiveerd.

Gevoelens van dankbaarheid bewegen mij tot het schrijven van deze brief. Ik ben Spaanse, grootgebracht in een eenvoudig zeemansgezin en gehuwd met een zeeman die vaart bij de koopvaardij van uw land, dat ik nu niet meer uitsluitend bewonder om zijn schone landschappen met tulpen en oude molens.
Het is mij onmogelijk alle lof onder woorden te brengen die ik naar mijn gevoel zou moeten toezwaaien aan de werkgever van mijn echtgenoot. Ons gezin leeft voortdurend mee met het wel en wee van de vloot van Shell Tankers; onze woorden van genegenheid evenwel kunnen de havens in Amerika, Europa, Afrika, China en Japan niet anders dan op papier bereiken.

Met deze inleiding ontvingen wij van de echtgenote van een onzer Spaanse Scheepsvoorlieden een verslag van haar reis aan boord van het schip waarop haar man voer. Een brief die door de bloemrijke taal die erin wordt gebezigd, aantoont dat de schrijftrant van de bewoners van Vigo, Redondela, Pontevedra en andere in Galicië gelegen plaatsen en dorpjes, waar de meesten onzer Spaanse scheepsgezellen woonachtig zijn, sterk afwijkt van die waarvan wij, Nederlanders, ons bedienen.
Dank zij de gegevens die wij van diverse zijden mochten ontvangen, kunnen wij in onderstaand artikel iets meer vertellen over de streek Galicië, over de levenswijze en gewoonten van de bevolking aldaar. Want het is niet alleen de schrijftrant die hen onderscheidt van meer Noordelijke volkeren, doch ook hun levensopvatting, hun „joie de vivre".



rías

Es ésta una carta en que la gratitud muéveme a escribirla. Soy yo, española. De humilde estirpe marinera, esposa de marinero sirviente bajo bandera holandesa, país al que ya puedo admirar por algo más que un bello paisaje de tulipanes o de arcaicos molinos.
No aciertan mis labios a expresar las loas que, siento, otorgarse debieran a la empresa donde trabaja mi marido. Mi hogar mira siempre hacia el universo marino de Shell Tankers; por los puertos de América, Europa, Africa, China o Japón, prodiga sólo en tinta sus frases de afecto.

Ría, het Spaanse woord voor estuarium, komt op de kaart van deze aan de Atlantische kust van Spanje gelegen streek veel voor. De vier Rías Bajas — wijde riviermondingen — van Muros, Arosa, Pontevedra en Vigo vormen tezamen een veilige beschutting voor de schepen komende van de Atlantische Oceaan. Talloze riviertjes, zoals de Tambre, de Ulla, de Lérez en de Oitabén om er een paar te noemen, weten kronkelend hun weg te vinden door het berg- en heuvellandschap dat de kusten van Galicië kenmerkt. Naarmate deze riviertjes tot rivieren worden, en de kust naderen, stroomt het water rustiger, om ten slotte in een brede riviermonding — een ría baja — die rust te vinden die nodig is willen de talloze vissers in de dorpen langs de rivier veilig hun weg naar zee en terug naar de thuishaven kunnen volbrengen.
Want visserij is voor velen in dit gebied de broodwinning bij uitstek, met alles wat daarbij hoort: visverwerkende industrie, scheepsbouw en reparatiebedrijven alsmede pakhuizen. Men merkt het ook als men een restaurant binnengaat: de vismenu's zijn uitgebreider dan elders. Inktvis, kabeljauw, tarbot, aal en allerhande schelpdieren, zoals oesters, mosselen, krab en kreeft worden iedere dag vers aangevoerd en vormen, tezamen met „cachelos" — wat wij in de schil gekookte aardappelen zouden noemen — een van de gangbare maaltijden.
Met een goed glas wijn erbij, gedronken uit porseleinen kopjes zonder oor, kan men zich in deze streken dan ook gastronomisch uitleven, waarbij men ook de „caldo gallego" moet proeven, de sterk gekruide bouillon.

Gastvrij

Ondanks het sobere bestaan dat velen — vooral buiten de grote steden — leiden, is de bevolking, wanneer men eenmaal kennis heeft gemaakt met de voor onze begrippen nogal donkergeklede dorpelingen, bijzonder gastvrij. Iedere, ook maar vermoede wens, wordt van de lippen van de gast afgelezen en al vervuld voordat deze een woord heeft kunnen zeggen. De waardering die men als vreemdeling hier wel moet opbrengen voor het prachtige kantwerk, voor de door de boeren zelf als huisvlijt gebakken potten of voor het houtsnijwerk dat op de lange winteravond wordt bedreven, wordt bijzonder op prijs gesteld.
Wanneer zij de „romerías" houden, een soort processie, weten zij hun godsdienstige pelgrimage te maken tot een dagje uit, waarbij moderne muziek ter afwisseling van de „muñeira" wordt gespeeld. Hun Keltische oorsprong komt tot uiting in de zwaarddansen die b.v. in Redondela worden gehouden; of in de stok-

Een kijkje op Rajo. Op de voorgrond een typisch graanschuurtje zoals men er hier vele aantreft. Gebouwd op palen, afgedekt met een ronde schijf, om muizen en ratten te verhinderen zich te goed te doen.

bajas

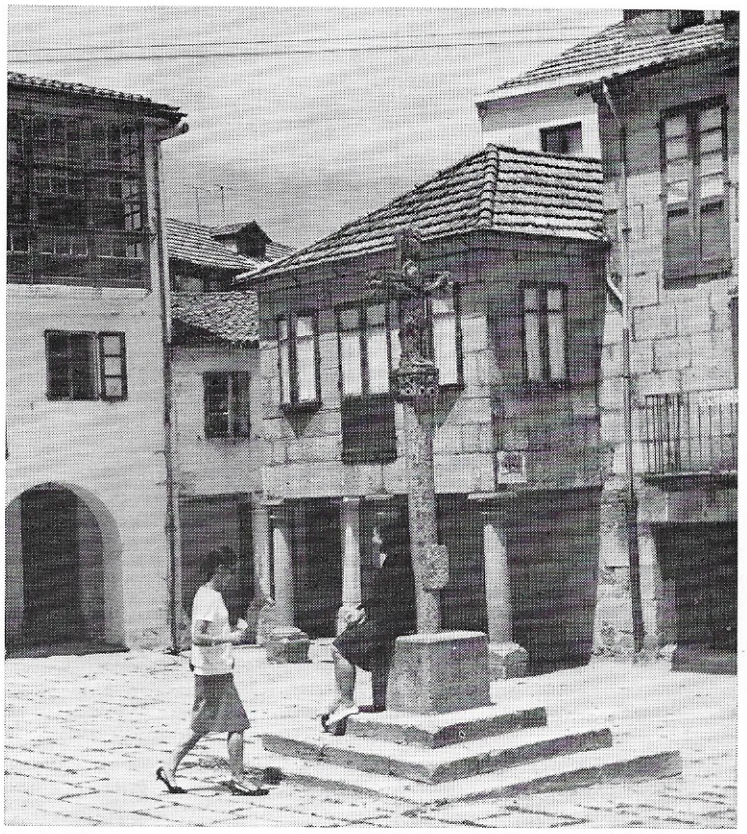
dansen in Cesures, Cambados en andere plaatsen. Het duidelijkst komt hij echter naar voren wanneer de doedelzakken, hier gaitas genaamd, te voorschijn worden gehaald, die men overigens in Spanje niet zou verwachten, maar waarvan de meeslepende muziek juist door de bewoners van Galicië zo zeer wordt gewaardeerd, daar zij vooral hiermede hun traditionele liederen kunnen begeleiden, liederen die afwisselend worden gekenmerkt door wilde cadans en melancholie.

Toerisme

Het is geen wonder dat Galicië ook toeristisch erg in trek komt. Het zijn niet alleen de vele, aan de verschillende rías gelegen stranden die de bezoekers trekken, maar ook de meer landinwaarts gelegen dorpjes, waar de sinaasappelbomen des zomers bloeien en waar men 's avonds op de erven de sardientjes ziet, en ruikt, tijdens het roken. En als men wordt uitgenodigd om een stukje sardientaart te komen proeven, een lekkernij in deze streken, doet men er verstandig aan zijn Hollandse schroom voor een dergelijke, ongewone delicatesse opzij te zetten, want tezamen met de heerlijke wijnen die men hier allerwegen verbouwt is het waarachtig toch een tractatie.
Vanzelfsprekend zijn er overal prachtige hotels. Spanje is in als vakantieland en ook deze streek begint in trek te komen. Maar wil men de bewoners leren kennen zoals zij in werkelijkheid zijn, dan moet men eens een typische Berbés-bistro ingaan, waar de vissers hun glas wijn drinken en in het schemerduister plotseling, als bij toverslag, een lied aanheffen.

Steden

In de stad verschilt het dagelijkse leven natuurlijk wel aanmerkelijk van dat in de dorpen en bij de boeren. Pontevedra en Vigo, bij voorbeeld, zijn grote steden, met fabrieken, grote kantoren, al zijn er nog genoeg typische buurten waar wij de oude Spaanse huizen kunnen bewonderen, met hun getraliede vensters en balkons die ons van toeristische folders bekend zijn. Maar ook in de omgeving van de stad vindt men rustige stranden, met op de achtergrond dennenbossen, palmbomen of sinaasappelgaarden. Want het klimaat werkt mee om Galicië aantrekkelijk te maken. Bij temperaturen die variëren van ± 10 °C des winters, mede door de hier nog merkbare invloed van de warme golfstroom, tot zo'n 25 °C in de zomer, en dat met een stabiel karakter, brengen de bewoners veel meer tijd buiten door dan wij gewoon zijn.
Ook al blijft de siësta heilig, en zijn zelfs de werktijden hieraan aangepast — des winters kent men een lunchpauze van ± 3 uur en in het warmere jaargetijde sluiten kantoren en fabrieken na 2 uur in de middag — na afloop van het vaste werk zoekt menig Spanjaard zijn vertier buitenshuis.
Velen hebben nog nevenactiviteiten: een stukje land buiten het dorp of de stad dat bewerkt moet worden. Weer anderen hebben een nevenfunctie om er nog wat bij te verdienen. In de bioscoop worden de plaatsen aangewezen door „ouvreurs", in de restaurants en clubs is het bedienend personeel manlijk; meisjes zal men daar zelden aantreffen, die zijn — behalve in fabrieken of als verkoopster, kapster of schoonmaakster — voornamelijk werkzaam in de huishouding.
Wat opvalt is dat het personeel van de grote bedrijven na het werk naar een club of bar gaat om daar nog enkele uren door te brengen alvorens naar huis terug te keren. Of, als men naar huis gaat, is het om zich om te kleden (en dat volgens de laatste mode), waarna het flaneren begint, soms met, soms zonder vrouw en kinderen. Met een bezoek aan bistro of bar wordt de



Boven: de „Plaza de la Leña" in Pontevedra

Onder: Doedelzakken, geen ongewoon instrument in deze streken.

dag dan afgesloten. Met andere woorden, huiselijk leven zoals wij dat gewend zijn, is er veel minder.

Historie

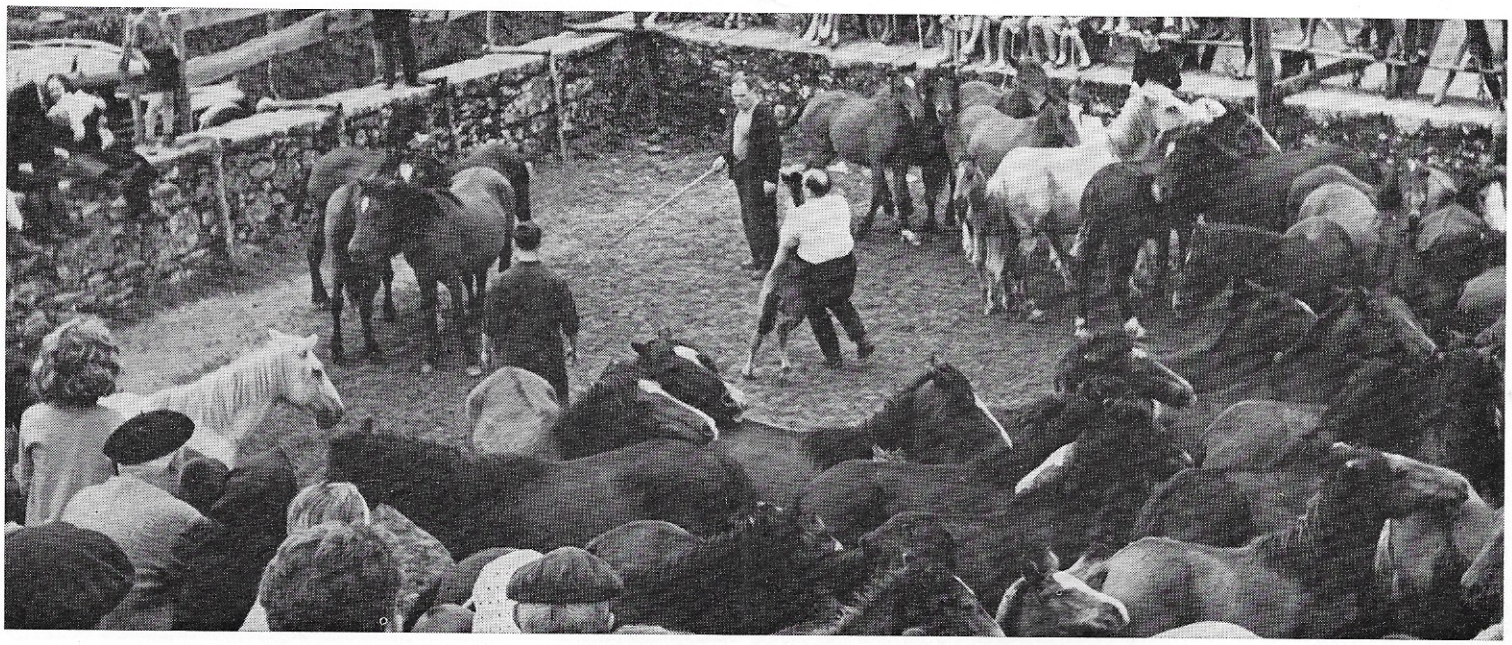
Wij hadden het reeds over de Keltische oorsprong van de Galiciërs. Doch voor de liefhebbers van geschiedenis is er in deze streken meer te vinden dan prehistorische overblijfselen.
Na de Romeinse bezetting in het begin van onze jaartelling is er eeuwenlang weinig gebeurd, maar in de Middeleeuwen zijn het de zeevarende mogendheden die in de beschutte „rías" veel zagen voor hun vloot. Drake, de bevelvoerder van de Engelse vloot, veroverde bij voorbeeld Vigo in 1589; de Turken vielen in 1617 hier binnen, opgevolgd door de zuiderburen, de Portugezen. In 1702 zetten de opvarenden van een gecombineerde Engels-Nederlandse vloot voet aan wal, na de in de haven liggende Spaanse en Franse schepen te hebben vernietigd. Bij deze schepen was ook een goud- en zilvervloot uit West-Indië. Alhoewel ook daarna nog vele invallen plaatsvonden door Engelsen en Fransen, blijft de goud- en zilvervloot — de vloot van „Rande" — op velen een alleszins begrijpelijke aantrekkingskracht uitoefenen. Ondanks alle pogingen deze op te sporen en te bergen, zou het slechts de legendarische Kapitein Nemo uit het boek van Jules Verne gelukken een deel van de schat te bergen.
Maar hoe dan ook, Galicië heeft zijn aantrekkingskracht niet verloren, al beperkt zij zich voor onze Maatschappij tot het aantrekken van Spaanse scheepsgezellen voor de vloot.

Los párrafos que encabezan la introducción del artículo precedente han sido copiados de una carta que nos envió la esposa de uno de ustedes. Como los lectores holandeses de nuestra revista, a excepción tal vez de los oficiales que navegan con ustedes, conocen poco su tierra natal, dedicamos estas páginas a las Rías Bajas.
Hemos comenzado por anotar que el paisaje de su patria chica se caracteriza por los numerosos ríos y riachuelos que vierten sus aguas en las rías y que la pesca y la industria pesquera siguen ocupando un lugar importante en las ciudades y pueblos situados a orillas de las desembocaduras.

También hacemos referencia a la cocina gallega y a los excelentes vinos que se cultivan en las faldas de sus montañas.
El capítulo siguiente, titulado "Hospitalidad", versa sobre la cariñosa acogida que el gallego dispensa al viajero, sobre la industria casera, las romerías, las danzas de espadas y las gaitas. Como también en sus ciudades y pueblos el turismo va aumentando de día en día no hemos querido omitir este aspecto, ni tampoco la suculenta torta de sardinas, la magníficos hoteles y las típicas tabernas del Berbés.
Sabiendo que la vida en la ciudad y en los pueblos suele ser diferente, hemos creído oportuno señalar que también las oficinas observan la hora de la siesta, saludable costumbre que no es practicada en nuestro país.

El clima suave de que goza Galicia nos movía a observar que muchos gallegos pasan más tiempo al aire libre que el holandés medio y que no pocos poseen un pedazo de tierra que labran durante sus horas libres; que a los empleados y obreros les gusta, después de la hora de cierre de las oficinas y fábricas, dar una vuelta, acompañados o no de su familia, o entrar en un café o bar, donde la dependencia es mayormente masculina, al contrario de los cafés y cafetarías holandeses donde trabajan también muchas muchachas.
Concluye nuestro articulo una breve reseña de la historia de su región nativa. Se hace mención de la flota de Rande (1702) y de las numerosas tentativas que se han hecho en el curso de los siglos posteriores por recuperar el oro y la plata que entonces se hundieron.
Pero aparte de ello — termina diciendo el artículo — Galicia ofrece otro aliciente: es cuna tradicional de hombres de mar. Muchos de ellos prestan sus valiosos servicios en la flota holandesa del Grupo, siendo altamente apreciados por Shell Tankers.

Op de hoogvlakte zwerven vele wilde paarden rond, die jaarlijks bijeen worden gedreven; oudere of gebrekkige dieren worden afgescheiden, bestemd als slachtvee, terwijl een aantal hengsten en veulens wordt uitgezocht voor de verkoop.



VRAAGGESPREK MET DE HEER J. N. G. H. SOL

Na terugkeer van het tiende en laatste schip dat de heer J. N. G. H. Sol — kandidaat in de sociologie aan de Rijksuniversiteit te Groningen — bezocht, hadden wij een vraaggesprek met hem. Alhoewel onze belangstelling vanzelfsprekend uitging naar de conclusies die getrokken zouden kunnen worden uit het door hem op wetenschappelijke basis samengestelde onderzoek, kon de heer Sol hier nog geen antwoord op geven, daar de verkregen gegevens eerst nog moeten worden verwerkt, waarmee geruime tijd zal zijn gemoeid.

Wat waren uw persoonlijke ervaringen?

In alle opzichten gunstig. Ik heb in de periode mei 1970 — januari 1971 in totaal 10 schepen bezocht, waarvan er vijf korte reizen maakten, dus meer langs de kust, en vijf andere min of meer lange reizen; en hoewel op het ene schip het ijs sneller was gebroken dan op het andere, kan ik niet anders zeggen dan dat de medewerking bijzonder goed was. Ik zou dan ook van deze gelegenheid gebruik willen maken om mijn dank te betuigen aan alle geënquêteerden aan boord voor hun medewerking.

Hoe ging het onderzoek in zijn werk?

De opzet kan in drie punten worden samengevat: de aspecten van beroepsbeleving op korte termijn, op langere termijn en de gezagsverhoudingen. Het zal duidelijk zijn dat voor een „open" antwoord op de door mij gestelde vragen — of dit nu met behulp van de door mij gebruikte kaartjes was of anderszins — eerst vertrouwen moest zijn gewonnen.

Ook daar was de opzet van het onderzoek op afgestemd.

Oorspronkelijk zou het onderzoek zich beperken tot de officieren van alle rangen. Doch op het eerste schip, de „Krebsia", is de formule uitgebreid om ook de scheepsgezellen erin te betrekken. Achteraf ben ik daar bijzonder blij mee, want hun reacties bleken al spoedig van groot belang voor het gehele onderzoek. Totaal heb ik nu interviews gehad met ongeveer 10% van het officierencorps. Bij de scheepsgezellen ligt dit percentage iets lager, omdat niet alle door mij bezochte schepen met een Nederlandse bemanning voeren.

Hoe stond men aan boord tegenover het onderzoek?

Dat was heel verschillend. Er waren er die zeiden: „Het is goed, dat het maar eens gebeurt; misschien dat men nu meer begrip krijgt voor ons beroep". Dat komt natuurlijk ook doordat de omschrijving „zeevarende" zo vaag is, ik bedoel hiermee, iemand die vaart kan de jongste aan boord zijn, maar ook de „manager", de kapitein. Ieder bericht in de krant waarbij het woord „zeeman" staat, bestrijkt dan het gehele scala, alle zeevarenden worden door de lezers over één kam geschoren. Er waren ook geënquêteerden die begonnen met „voor mij hoeft het niet", of die zich afvroegen waarom juist een student een dergelijk onderzoek ging verrichten en niet een reeds afgestudeerde.

Gelooft u dat het aantal gehouden interviews een goede basis is om t.z.t. conclusies te trekken?

Ja, zeker wat de officieren betreft. Ik had zelf het percentage scheepsgezellen wat hoger willen zien, doch ben niet ontevreden. Opmerkelijk was dat in doorsnee de officieren terughoudender waren, terwijl de scheepsgezellen sneller loskwamen. Men zou zich kunnen afvragen hoe dit komt; het sociogram dat ik heb kunnen maken toont echter duidelijk het meer spontane karakter van de scheepsgezellen aan. Als hij je niet mag, dan zegt een scheepsgezel je dat frank en vrij.

Was iedere vaart die u meemaakte, een — wat men noemt — gelukkige vaart?

Neen, dat was het niet, ik zou haast zeggen, gelukkig niet, want het maakt het voor mijn onderzoek natuurlijk interessanter. De problemen die zich kunnen voordoen aan boord — en ik bedoel hiermee de intermenselijke verhoudingen — zijn inherent aan de situatie aan boord: werktijd en vrije tijd op een en dezelfde plaats. Dat kan per schip weer verschillend zijn, omdat de contacten op het ene schip gunstiger vallen dan op het andere. Maar ook de vaart speelt daarbij een belangrijke rol, zoals bijvoorbeeld die op de Perzische Golf. Als men op Kharg Island de wal niet op kan, terwijl na de oversteek, ook in Bombay geen walverlof mogelijk is, dan is er geen nieuwe gespreksstof gekomen en heeft men geen stoom kunnen afblazen tijdens het binnenliggen, met soms als gevolg o.a. daarvan een minder prettige sfeer. Doch laat ik op dit punt nu niet doorgaan, anders loop ik vooruit op de nog te trekken conclusies aan de hand van de verkregen gegevens. Deze moeten eerst worden verwerkt in ponskaarten, daarna wordt er een draaiboek gemaakt hoe een en ander statistisch te verwerken, de kwantitatieve conclusies eruit te trekken, enz.

Hoe kwam u eigenlijk tot dit onderzoek en waarom juist bij de Shell?

Als antwoord op de eerste vraag: ik kom uit een zeevarende familie, mijn vader is oud-gezagvoerder bij een andere maatschappij; persoonlijk heb ik voor mijn studierichting sociologie gekozen. De combinatie daarvan bracht mij ertoe van de gemeenschap aan boord van schepen waar, noodgedwongen, het werk en het thuis gecombineerd zijn, een speciaal project te maken, in het kader van mijn doctorale studie. Dit laatste voeg ik er met opzet aan toe opdat men zal begrijpen dat het vrijgeven van de nog te trekken conclusies wel enige tijd kan duren.

Uw tweede vraag kan ik kort beantwoorden: Ik had gevraagd aan de Raad van Bestuur welke maatschappij bereid zou zijn mij medewerking te verlenen en de eerste die reageerde op het rondschrijven van de R.v.B. was Shell Tankers.

Was het een vermoeiende tijd?

Bijzonder vermoeiend. En niet doordat ik om de tien à veertien dagen van het ene schip naar het andere werd overgevlogen — of door de woestijn reed, een belevenis die ik nooit zal vergeten — maar omdat het houden van gemiddeld vijf interviews per dag, die toch tot anderhalf uur kunnen uitlopen, een bijzonder intensieve bezigheid is. Niet dat ik daarmee wil zeggen dat ze niet interessant voor mij waren, integendeel, want hoewel alle gesprekken volgens hetzelfde stramien plaatsvonden, is het beslist geen monotone bezigheid, ze bleven interessant tot de laatste toe.

Kan er niet één voorzichtige conclusie vrijgegeven worden?

Laat ik het zo stellen: ik geloof niet dat het primair de arbeidsvoorwaarden zijn die een overheersende rol spelen in de beroepsbeleving, maar de sociaal-emotionele situatie zoals die aan boord is, beïnvloed door verschillende factoren; om er slechts enkele te noemen en dan in een willekeurige volgorde: de samenstelling van staf en bemanning, de vaart, de gelegenheid voor walverlof en de monotonie van het levensritme. De gehele problematiek daaromheen is nog in een sluier gehuld, waarvan ik t.z.t. een bescheiden tip hoop te kunnen oplichten.

Er zijn rederijen, en hier bedoel ik nadrukkelijk niet Shell Tankers mee, waar ook de minder goede relatie tot het kantoor een rol speelt. Dit kwam heel duidelijk naar voren bij de gesprekken met die opvarenden die dan bij de ene en dan weer bij de andere maatschappij varen, zoals de geënquêteerde radio-officieren alsmede enkele scheepsgezellen.

Al met al was het voor mij, als niet-beroepszeevarende, een interessante en leerzame ervaring, die ik niet graag had willen missen.

de DILOMA in DISNEYLAND

Het jaar was: 1954, de plaats: een landelijke voorstad van Los Angeles, Anaheim genaamd. Het land, zoals Walt Disney het zich later herinnerde: een lege vlakte — geen rivieren of bergen, geen kasteel, niets... alleen sinaasappelgaarden en enige honderden vierkante meters beplant met walnoot-bomen.

Vele mijlen verder weg en heel wat jaren eerder, had zich een idee gevormd bij Walter Elias Disney, dat hem sindsdien niet meer had losgelaten.

„Disneyland begon werkelijk," zo verhaalt hij, „toen mijn twee dochters nog klein waren en ik hen zaterdags meenam naar de draaimolen. Terwijl zij ronddraaiden, zat ik op een bank pinda's te eten. Rondkijkend naar andere vaders met hun kinderen, vatte ik het plan op een soort familiepark te bouwen, waar ouders en hun kinderen pret zouden kunnen hebben met elkaar. Gedurende een periode van twintig jaar groeide en groeide mijn droom, die uiteindelijk in Disneyland gestalte kreeg."
In juli 1955 werd met de bouw begonnen en een goed jaar later vond de opening plaats van het Sprookjes-Koninkrijk; er waren toen al 22 grote attracties en men had reeds *f* 62 miljoen geïnvesteerd.

Heden ten dage kan men 50 verschillende grote bezienswaardigheden bezoeken en heeft men voor meer dan *f* 360 miljoen opgebouwd.
Men kan naar de New Orleans-buurt gaan of naar het „Land van Morgen", een bezoek aan de Wild-West brengen of een ontdekkingstocht maken door Centraal Afrika. Per Santa Fe-spoorweg rijdt men de „Grand Canyon" door, kortom een bezoek van één dag is veel te kort; zou men alles willen bezoeken dan moet men minstens een kleine week uittrekken.
Geen wonder dan ook dat gekroonde en ongekroonde staatshoofden „Disneyland" met een bezoek hebben vereerd, zoals de presidenten Eisenhower en Nehru, het Keizerlijk Paar van Perzië, evenals het Belgische Koningspaar, enz. enz.
Terwijl de „Diloma" loste in Wilmington, dat met San Pedro de haven van Los Angeles vormt, brachten een zestiental staf- en bemanningsleden van de „Diloma" een bezoek aan Disneyland.

In een gehuurde bus werd de reis van ca. één uur gemaakt naar het sprookjesland van Walt Disney. Iedereen had de vrijheid na aankomst ter plaatse zijn eigen dagprogramma te bepalen en die bezienswaardigheden te bezoeken die hij zelf het leukst vond.
Voor ca. vijf dollar koopt men een couponboekje als toegangsbewijs inclusief zoveel attracties naar keuze, dat men werkelijk door moet werken om tegen sluitingstijd het boekje leeg te hebben.
Om vijf uur 's middags sloot het park en werd de terugreis aanvaard, waarna de verhalen loskwamen. Een ieder die met een schip in Wilmington lost, kan worden aangeraden een bezoek aan „Disneyland" te brengen. De indruk is overweldigend, een reis met een ruimteschip naar de maan is bijvoorbeeld een belevenis, evenals een tocht door het gebied van de zeerovers van de Caraïbische Zee.
De Amerikaanse telefoon-maatschappij „Bell Company" vertoonde een zeer bijzondere film op een enorm rond doek, waarop je je het ene moment op een schip waande en het volgende moment in een vliegtuig, en wel zo suggestief dat iedereen zich vastgreep toen het leek of het vliegtuig ging dalen. Bijzonder leuk was ook de tocht door de „Kleine Wereld", waar bewegende poppen de kinderen van elke landaard, kleur en taal uitbeelden, ieder in hun eigen taal hetzelfde liedje zingend.
Het was een zeer geslaagde dag, daarover was men het op de terugreis unaniem eens.
Voor de dorstigen ten slotte een waarschuwing: in „Disneyland" zelf zijn uitsluitend frisdranken verkrijgbaar. Dat er in het Disneylandhotel, dat erbuiten ligt, wel bier verkrijgbaar is, wist de bemanning na de lunch ook.

Sch.

INDONESISCHE SCHEEPSGEZELLEN

Daar de arbeidsmarkt in Hongkong voor wat betreft zeelieden steeds krapper wordt, besloot de Directie enige tijd geleden te laten onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om scheepsgezellen van andere nationaliteit voor onze vloot aan te werven.
Gezien onze historische banden met Indonesië werd ook dit land in het onderzoek betrokken, waarbij bleek dat daar een ruime arbeidsmarkt bestaat en bovendien de bereidheid aanwezig is met ons samen te werken. Shell Tankers is niet de enige rederij welke belangstelling heeft getoond voor Indonesische bemanningen, daar er thans reeds een 6-tal bekende Nederlandse, Deense, Duitse en Engelse rederijen zijn welke Indonesische scheepsgezellen in dienst hebben.
Nadat in Djakarta in samenwerking met het Indonesische staatsoliebedrijf, de Pertamina, de nodige voorbereidingen waren getroffen, zoals selectie, keuring, visa e.d. kon op 21 januari jl. de eerste bemanning van Indonesische nationaliteit voor Shell Tankers uit Djakarta vertrekken om in Bombay op de „Patro" te worden geplaatst. Het schip is inmiddels via Kaapstad op weg naar La Spezia.
Zoals al onze bemanningen bestaat ook deze Indonesische bemanning uit een algemene werkploeg en een civiele dienst en de opleiding aan boord zal er op gericht zijn ook deze bemanningsleden als geïntegreerde scheepsgezellen tewerk te stellen.

schoon schip

Dienstperiode
Het artikel „Hoe lang duurt de dienstperiode" in het decembernummer heeft veel aandacht getrokken en ook bijzonder veel reacties uitgelokt, hetgeen alleen maar illustreert hoe zeer dit onderwerp in het licht van de belangstelling staat.
Plaatsing van de reacties in dit maandblad is overwogen, doch door het grote aantal en de diversificatie daarbij, is dit — nog mede gezien de beperkte plaatsruimte — helaas onmogelijk. Dit wil echter geenszins zeggen dat de diverse naar voren gebrachte meningen niet in de enquête worden betrokken. De verschillende aspecten die worden aangeroerd zullen bovendien in een slotartikel worden verwerkt, tenzij betrokkene — bij bezoek aan de Sectie DFP/1 — reeds mondeling een nadere toelichting heeft gekregen.

★

Kijkers
Het was een genoeglijk gesprek op kantoor tussen een aantal vlootofficieren en enige functionarissen van de wal-organisatie toen het onderwerp „sextanten en kijkers" ter tafel kwam. Waarbij spoedig bleek dat er voorkeur bestond voor het suppleren van sextanten door de Maatschappij, maar dat er wat kijkers betreft liever een eigen exemplaar werd meegevaren. Gevraagd naar de reden was een der stuurlieden zo welwillend deze voordelen duidelijk te maken.
„Wel, we verkeren nogal eens in situaties dat met een kijker de wal — hetzij strand of anderszins — goed kan worden waargenomen. En daar willen wel eens aantrekkelijke figuren rondlopen. Heb je nu geen eigen kijker, dan moet je altijd op de „Ouwe" wachten".

★

S.B.S.
De bewezen reserves aan aardolie over de gehele wereld zijn de laatste 10 jaar met 100% toegenomen, doch ook het verbruik van olie is in die periode verdubbeld, terwijl dit ook in de komende tien jaar naar verwachting het geval zal zijn. Het gevolg hiervan is dat de laatste jaren de internationale olie-industrie een toenemende exploratie-activiteit ontplooit.
In de S.B.S. van januari jl., getiteld „Exploration and Production", wordt ingegaan op hetgeen de Koninklijke/Shell Groep op het gebied van exploratie doet. In de afgelopen tien jaar is door de Groep gemiddeld per jaar 1,2 biljoen barrels aan nieuwe reserves aangetoond, terwijl ook verbeterde produktiemethoden zijn gevonden om een grotere opbrengst te verkrijgen uit bestaande reserves.
Meer over dit onderwerp in bovengenoemde S.B.S., waarvan aan alle schepen exemplaren zijn verzonden en op iedere sectie op kantoor een exemplaar ter inzage ligt.

★

Goed Nederlands
In oktober 1960 overleed de heer W. Hoorweg, oud-hoofd van de Correspondentie-afdeling der B.P.M. in Djakarta. In zijn nalatenschap bevond zich een manuscript dat een eerste poging was te komen tot een syntactisch woordenboek voor handel en bedrijf. Op verzoek van zijn weduwe, heeft de heer W. Sieders, oud-hoofd van de Correspondentie- en Vertaalafdeling van de toenmalige B.P.M. in Den Haag, het boek persklaar gemaakt. Het verscheen in 1962 bij de uitgeverij J. Muusses N.V.
„Goed Nederlands" begint met enige Algemene Wenken betreffende stijl, afkortingen, leestekens e.d. en biedt dan een alfabetische lijst woorden, waarachter de meest voorkomende uitdrukkingen en zegswijzen zijn bijeengebracht. Daarbij is vooral aandacht besteed aan veel voorkomende germanismen en, voor zover de alfabetische indeling dit toeliet, aan stijlfouten. Voor allen die op kantoor veel moeten schrijven is „Goed Nederlands" een handig en nuttig boekje. Jammer genoeg werd het niet zo goed verkocht. Misschien was de prijs (*f* 7,50) wat aan de hoge kant voor dit niet zo omvangrijke werkje. Het is nu uit de handel genomen. Voor Shell-employés zijn echter nog een aantal exemplaren beschikbaar voor slechts *f* 1,50. Zij die een exemplaar willen hebben, kunnen dit bestellen bij toestel 2065.
Men wordt verzocht na ontvangst van het boekje de *f* 1,50 te storten of te doen overschrijven op girorekening no. 86331 t.n.v. de heer W. Sieders, Utenbroekestraat 27, Den Haag, met vermelding: Voor „Goed Nederlands".

★

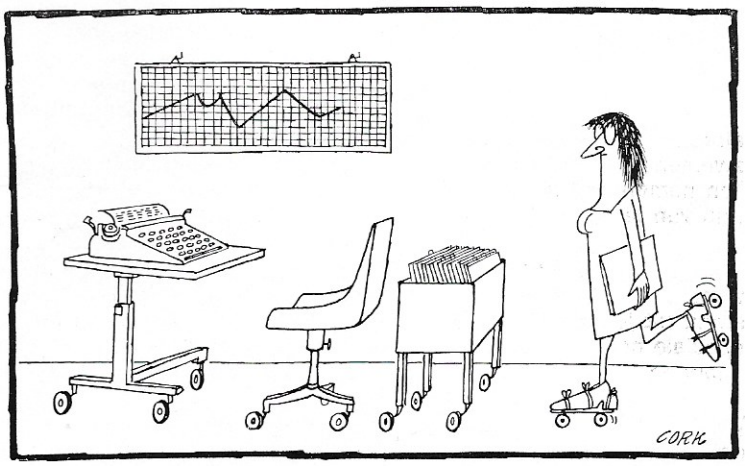
BLANCO Y NEGRO
Tenemos mucho gusto en anunciar al personal de habla española al servicio de nuestra Compañía, que hemos decidido suministrar, de aquí en adelante, dos ejemplares de la revista semanal Blanco y Negro a las embarcaciones dotadas de tripulación española.
La distribución de Blanco y Negro no afectará, desde luego, la de „Galicia Deportiva". Sin embargo, de conformidad con las normas generales vigentes en nuestra Compañía, Blanco y Negro se expedirá por correo ordinario y, por lo tanto, tardará algo más en llegar que Galicia Deportiva que, en vista de su carácter de actualidad, seguirá siendo enviada por correo aéreo.
Besloten is om, naast de wekelijkse editie van de regionale sportkrant Galicia Deportiva, de met Spaanse scheepsgezellen bemande schepen voortaan te doen voorzien van twee exemplaren van het in Spanje verschijnende geïllustreerde weekblad „Blanco y Negro".

★

Shell-winkel
Degenen die de laatste maanden de Shell-winkel bezochten voor het doen van aankopen, zullen zich verwonderd hebben afgevraagd hoe het komt dat hierin thans meer artikelen tegen voordelige prijzen aan het personeel worden aangeboden dan algemeen bekend is. De uitbreiding van het assortiment betreft artikelen van werkelijk allerlei aard: speelgoed, grammofoonplaten, zwemmouwen, koperen heksenketels, enz. De voorraad hiervan is echter klein en aanvulling van de voorraad is niet altijd mogelijk, met andere woorden: er is geen enkele garantie dat na publikatie van die artikelen die buiten het vaste bestand vallen deze nog lang verkrijgbaar zullen zijn.
Op verzoek zal desondanks bij het volgende nummer van dit blad als bijlage worden gevoegd een overzicht van de artikelen die normaliter verkrijgbaar zijn en van die welke te koop zijn zo lang de voorraad strekt.
Inhakend op een verkoopactie van Shell Chemie in de periode 15 maart tot 15 april 1971, gericht op het personeel, zal de prijs van 2 bussen „Odoshell" toiletverfrisser in deze periode slechts *f* 3,50 bedragen (normaal *f* 2,30 per stuk). Verder is de prijs van 2 bussen „Odoshell/dennengeur" voor deze periode vastgesteld op *f* 3,—, hetgeen eveneens een aanmerkelijke prijsverlaging is.

★

O.P.E.C.
In Teheran is een overeenkomst getekend tussen zes landen van de O.P.E.C. — Aboe Dhabi, Iran, Irak, Koeweit, Saoedi-Arabië en Qatar — en vertegenwoordigers van de oliemaatschappijen die sedert 19 januari met deze landen onderhandelingen hebben gevoerd. Deze overeenkomst waarborgt de olieaanvoer en de stabiliteit van de financiële afspraken voor de periode 1971 — 1975 en verschaft de betrokken staten een extra-uitkering van naar schatting ruim 1,2 miljard dollar in 1971, oplopend tot 3 miljard dollar in 1975.
In de afgelopen maanden zijn de oliemaatschappijen geconfronteerd met steeds hogere eisen van de regeringen uit de O.P.E.C.-landen, elke overeenkomst leidde tot nieuwe eisen. De oliemaatschappijen waren daardoor gedwongen te trachten financiële overeenkomsten op langere termijn te sluiten en de dreiging van een olie-embargo door bepaalde landen af te wenden. In de huidige overeenkomst zijn hiervoor de gewenste waarborgen opgenomen.
De landen hebben erin toegestemd, tijdens de eerstkomende vijf jaar geen wijziging van de voorwaarden te vragen of op andere wijze nieuwe financiële verplichtingen op te leggen aan de oliemaatschappijen.



VAKANTIE

in Bangkok

Van de heer J. L. F. Romen, bediende in dienst van Shell Tankers N.V., ontvingen wij een verslag van een vakantie die hij met anderen, waaronder een hoofd voeding van onze vloot, doorbracht in Bangkok. Mede aanleiding tot het op papier zetten van zijn belevenissen waren de reiswederwaardigheden van de heer M. te Hennepe zoals weergegeven in de rubriek „Wij spraken met" in het november-1970-nummer van dit blad.

Vakantie in Bangkok? Ja, waarom niet, het is weer eens wat anders dan de zo langzamerhand gebruikelijke vlucht naar Spanje of Italië. Als varensgezel was ik wel vaker in Bangkok geweest, doch niet in de zin van vakantieganger of toerist, wanneer je geheel ontspannen kunt genieten van de vele bezienswaardigheden in dat land.

Als een tanker Bangkok aandoet is het voor de schepelingen niet de moeite waard om in de stad te gaan passagieren, want de haven ligt nogal ver verwijderd van het centrum en het verblijf blijft beperkt tot 1 à 2 dagen. Toch heeft dit land mij geboeid, al zag ik er dan maar een glimp van, waarschijnlijk temeer daar vele zeden en gewoonten van het Thailandse volk ongeveer overeenkomen met die in Indonesië, waar ik oorspronkelijk vandaan kom maar al achttien jaar niet meer ben geweest.

Een reis naar Bangkok in groepsverband, per chartervliegtuig, lijkt kostbaar maar valt achteraf verschrikkelijk mee: voor een verblijf van 17 dagen, inclusief logies en ontbijt, *f* 1.450,—. De beste tijden om in dat land op vakantie te gaan zijn de maanden december — januari, wanneer de temperatuur nog het dragelijkst is, nl. 24—27°C.

Met een Coronado-jet van Balair vertrokken wij 's avonds en bereikten Bangkok de volgende avond, na tussenlandingen te hebben gemaakt in Athene en Karachi.
Het voordeel van een groepsreis is dat — althans in dit geval — alles perfect is geregeld: na aankomst per touringcar naar het hotel, een uitstekende gids op wie men te allen tijde een beroep kan doen, airconditioned kamers gereserveerd, een zwembad waar men nog een koele duik kan nemen om de vermoeienissen van de reis van je af te schudden.

Voor de vrouwelijke leden van het reisgezelschap, dat overigens grotendeels bestond uit jeugdige echtparen, was er een speciale beauty-salon om zich te laten opknappen.

Wat ons bijzonder opviel op de eerste dag dat wij ons, gewapend met film- en fototoestellen, op excursie door deze stad met een inwonertal van 3,5 miljoen waagden, was het verkeer. Eén grote chaos is het van verschillende soorten voertuigen waarbij snelheidsbeperkingen onbekend zijn. Het meest frappante is nog wel dat er zo weinig ongelukken gebeuren.

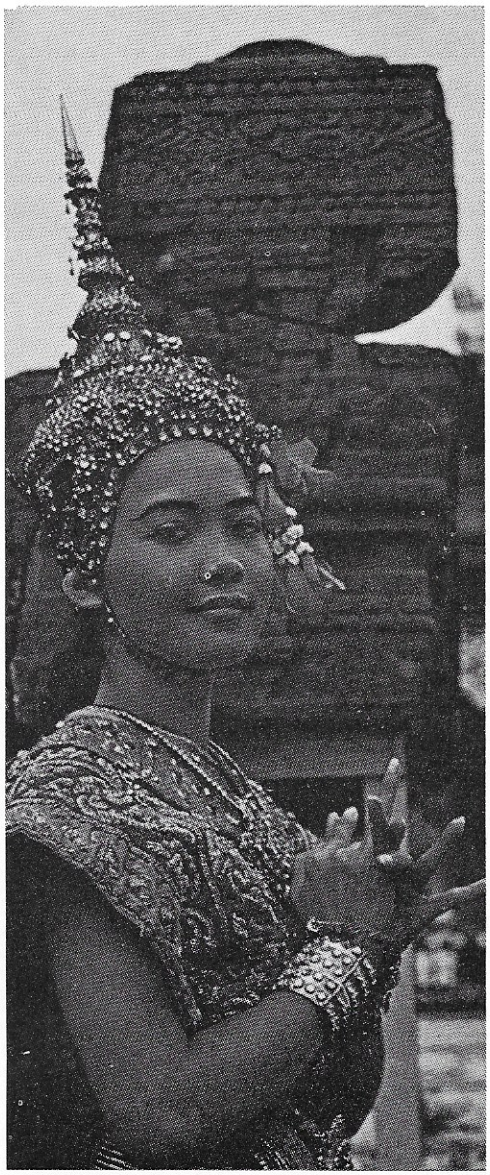
Op de tweede dag lieten wij ons vroeg in de ochtend per bus naar de drijvende markt brengen, waar vrouwen en meisjes hun waar in sampans te koop bieden. De koopwaar, bestaande uit fruit, eieren, vis, vlees, specerijen en diverse groenten, was dermate kleurrijk dat hier menig filmrolletje verschoten is.

Ook zijn wij een keer per motorboot een tocht gaan maken langs de klongs (rivieren en kanalen), vanwaar men kan zien hoe de mensen leven: bamboehutten, zorgeloos badende kinderen, vrouwen die langs de kant hun was doen.

Bij de volksklassieke thay-dansen, waarbij adembenemend mooie, jonge vrouwen in kleurrijke klederdrachten hun dansen ten uitvoer brengen, gingen mijn gedachten terug naar Bali. Een bezoek aan de oude hoofdstad van het land bood gelegenheid tot het bezoeken van tempels. De hanengevechten, met soms wel bijzonder hoge inzetten, zijn een bloedig geheel, doch als men het volk wil leren kennen, moet men er wel naar toe. Ook de klassieke zwaardgevechten, waarbij reactie en behendigheid een grote rol spelen, waren uitermate boeiend. Trouwens, ook de in dit land zo populaire thay-bokswedstrijden — alles toegestaan, zelfs schoppen en slaan — geven een goede kijk op de verschillende opvattingen omtrent „fair play".

Iedere Nederlander moet bij een bezoek aan dit land de beruchte brug over de rivier Kwai gaan zien. Men kan zich nauwelijks voorstellen bij het aanschouwen van het vredige en mooie landschap bij deze rivier, dat zo velen tijdens de Tweede Wereldoorlog hier het leven lieten door ziekte en ontbering. Hun graven worden uitstekend verzorgd en bijgehouden.

Alle excursies, hoe interessant ook, zijn als ze wat langer duren, wel vermoeiend door het klimaat en de heersende temperatuur. Geen wonder dat na terugkomst in het hotel de meeste toeristen een massage of een duik nemen in het verfrissende water. Zeker wanneer men ook 's avonds nog uit wil, want het nachtleven is bijzonder aantrekkelijk. Het is moeilijk om weerstand te bieden aan al hetgeen men de toeristen hier biedt: speciale voorstellingen met zwaardgevechten, waarbij men mag fotograferen, een zondagmarkt waar letterlijk alles te koop is, restaurants met spijs en drank voor alle smaken, winkels met prachtige edelstenen, houtsnijwerk, slang- en alligatorhuiden, zijde en Thailandse poppen. Het was een vakantie om nooit te vergeten en voor herhaling vatbaar.



Alhoewel ik als vrijgezel mijn vakanties wel meer in verre landen heb doorgebracht, zoals Scandinavië, is de nu opgedane ervaring voor mij een aansporing om een volgend keer mijn verlof eens door te brengen in Indonesië, hetgeen met een chartervlucht financieel binnen het bereik van menig vakantieganger is komen te liggen.

IDEEËNBUS

De Ideeënbuscommissie vergaderde op 18 januari 1971, waarbij aanwezig waren de heren D. Rodenburg (voorzitter), L. Kerstens (technische zaken), H. den Ouden (nautische zaken) en J. B. Kerkhoven (secretaris).

Er werden 4 nieuwe ideeën besproken, waarvan een inzending van 1e stuurman W. Drost werd beloond met *f* 100,—. In dit idee (No. 380) stelde de heer Drost voor om één van de aan boord aanwezige bochtstukken voor het spoelen van manifold en dekleidingen zodanig aan te passen dat de materiaalsterkte gelijkwaardig is aan die van de dekleidingen.

Tevens een extra aansluiting aan dit bochtstuk te maken, waarmede het mogelijk wordt een laadslang van de wal aan te koppelen. Via één laadslang kunnen dan twee dekleidingen van het schip worden bediend. Zijn twee laadslangen ter beschikking, dan kunnen 3 dekleidingen worden benut, waardoor de laadsnelheid belangrijk hoger komt te liggen. De heer Drost heeft dit idee uitgewerkt na dienst te hebben gedaan aan boord van „Ph"-schepen en de „Zafra". In het bijzonder zou de voorgestelde modificatie van nut zijn wanneer wordt geladen aan installaties met „submarine hoses", veelal 16-duimers.

De Commissie besloot vooralsnog niet tot praktische toepassing over te gaan; het voorgestelde spruitstuk is bijzonder zwaar en zou het manifold overbelasten. Weliswaar is hierin te voorzien, doch dan nog blijft het feit dat de aansluiting (d.m.v. een reductie 14"/16" en daarna een Y-stuk dat uitmondt in twee 10"-flenzen) onpraktisch is en niet als standaard-uitvoering kan worden geaccepteerd.

Een andere oplossing werd door de technische dienst uitgewerkt, die een wijziging van het manifold beoogt en derhalve zeer kostbaar is (plm *f* 16.000,— per schip). Afgezien van deze overwegingen dient terzake in nauw overleg met S.I.M.Ltd. naar een oplossing te worden gezocht welke in overeenstemming is met de te verwachten ontwikkeling bij walinstallaties, vaart der kleinere crude-schepen en acceptabel voor andere Operating Companies. Dit overleg met Charterers is reeds geruime tijd gaande.

De beloning werd toegekend op grond van de overweging dat de heer Drost een mogelijkheid heeft gevonden voor sneller laden en daarmede voor een snellere „port turn round".

WALJUBILEUM

Op 11 februari jl. was het voor de heer M. de Klerk, werkzaam in de Sectie DFM/4-Vlootadministratie, 25 jaar geleden dat hij in dienst trad van de Koninklijke/Shell Groep en wel bij de Technische Dienst van de Nederlandsch-Indische Tank-Stoomboot Maatschappij, die in 1946 nog was gehuisvest aan de Westerkade.
Daar de heer Rodenburg buitenslands vertoefde, belastte de heer G. den Bakker, adjunct-Directeur, zich met het uitreiken van het gouden dienstembleem aan de jubilaris, zulks in aanwezigheid van de heer A. F. H. Kragten, Chef van de Sectie DFM/4.

In de periode 16.1.1971 t/m 15.2.1971 verschenen de volgende vlootcirculaires.

No.	Datum	Onderwerp
632	19.1.1971	Schadeclaims
633	27.1.1971	Dubbeldichte afsluiters
634	28.1.1971	Ship's performance resultaten 1970
635	1.2.1971	Vlootinformatiebulletin No. 53B - Ferrosulfaat
636	3.2.1971	Vlootinformatiebulletin No. 58 - Het gevaar van gassen nabij dieselaggregaten

24e BIJEENKOMST VAN GEZAGVOERDERS EN HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN (3-2-'71)

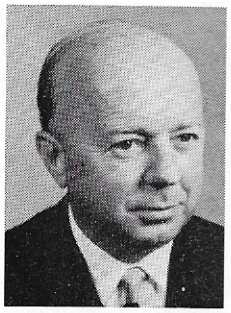
Op de foto, staand v.l.n.r.:
de heren C. J. Vermeulen - hoofdwerktuigkundige, H. H. J. Dijkhuizen - gezagvoerder, P. Buisman - gezagvoerder, D. Rodenburg - Directeur, M. de Jong - DFF, H. A. Schelvis - gezagvoerder, G. Braak - hoofdwerktuigkundige, J. R. Cupido - chef DFP/3, J. W. Paans - chef DFP/6, H. M. Stoll - chef DF/1, G. den Bakker - DFM, M. Pronk - DFP/3.

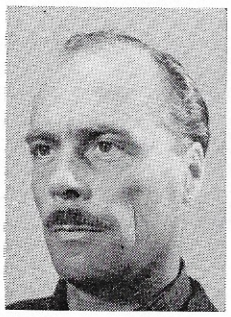
Zittend v.l.n.r.:
de heren A. Modderman - hoofdwerktuigkundige, A. de Ligt - gezagvoerder, W. Balvers - hoofdwerktuigkundige, H. C. Mantel - gezagvoerder, J. F. van den Bogaard - hoofdwerktuigkundige, F. Klaassen - gezagvoerder, J. H. Veen - hoofdwerktuigkundige.

Hoofdwerktuigkundige
L. J. van Onselen
aangesteld per 22.10.70 en sedert 14.1.71 dienstdoend op het s.s. KHASIELLA

AANGESTELD ALS:

Kapitein S. Harders
aangesteld per 5.11.70 en op 8.2.71 belast met het commando over het s.s. Viana





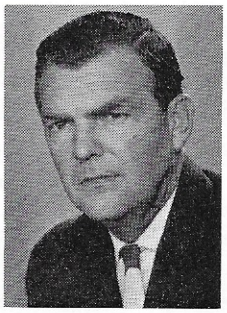
ONZE VLOOTJUBILARISSEN

25

A. G. van Gent
gezagv.
1946-6.3-1971

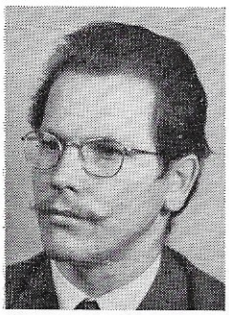
10

P. van Hassel
gezagv.
1946-6.3-1971



P. C. Hoek
gezagv.
1946-21.3-1971

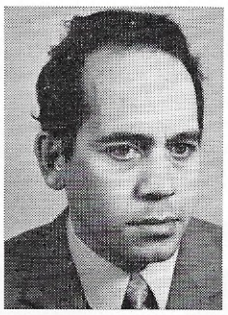
F. W. Bosson
scheepsvakman I
1961-20.2-1971



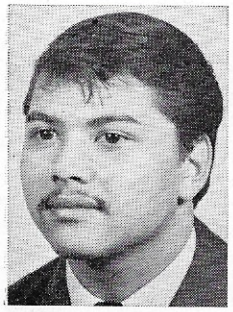
H. J. Wesker
scheepsvakman II
per 4.1.71

IN DIENST GETREDEN VLOOTPERSONEEL

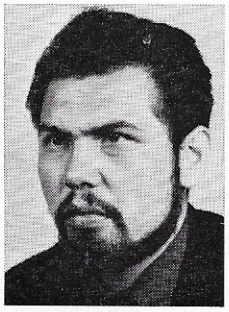
E. J. H. van Arcken
scheepsvakman II
per 19.1.71



BEVORDERD TOT ONDEROFFICIER



R. V. Kirkove
scheepsvakman II
per 14.1.71



B. Benjamins
scheepsvakman II
per 17.1.71

G. P. H. M. Kuypers
scheepsvakman II
per 8.2.71

O.V.S.T.-NIEUWS

De eerste evenementen van de O.V.S.T. in het verenigingsjaar 1971 hebben al weer plaatsgevonden en het programma voor de komende maanden ziet er goed uit.
Klaverjassers kregen op 29 januari jl. de kans om de eerste wedstrijden te spelen voor de competitie van dit jaar. Hoewel er voor deze avond animo was bij zowel vrouwelijke als mannelijke kaartliefhebbers, bleek voor de voorlichtingscursus „fijne keuken", onder leiding van de heer S. E. Koenraads, Chef van de lunchkamer in het Shell-Gebouw, uitsluitend belangstelling te bestaan bij de dames. Op 11 februari jl. werd de eerste avond gehouden, waarop de deelneemsters zich de culinaire geneugten van het bereiden, en proeven, van fijn appelgebak niet hebben laten ontgaan.
Doch er staat meer op het programma van het bestuur van de O.V.S.T., zoals een uitgebreide paas-bridge-drive, bingo-avond, feestavond met speciale maaltijd en een sportavond. Vanzelfsprekend zal ook dit jaar de leden de gelegenheid worden geboden een visje te verschalken, terwijl de mogelijkheden worden nagegaan om ook „bowling" in het programma op te nemen. De „paint-in", die vorig jaar zo'n bijzonder succes opleverde, zal uiteraard worden herhaald; voor degenen onder ons die wel iets vermoeden van sluimerende artistieke gaven, de kans bij uitstek om met verf hun krachten te beproeven; een deskundige jury zal de resultaten aan het eind van de avond beoordelen.
Nadere mededelingen over de verschillende programmapunten zullen per circulaire worden bekend gemaakt. Leden behorende tot het vlootpersoneel krijgen op hun huisadres bericht.

VLOOTPERSONALIA

(Gedurende de periode van 16.1.71 t/m 15.2.71)

GEHUWD:
20.1: R. D. Peterson, 5e wtk., met mej. C. J. van der Lee;
22.1: R. J. Rodolf, 5e wtk., met mej. T. Huizinga;
22.1: W. van der Plas, 5e wtk., met mej. A. van Egmond;
22.1: T. Scholte, 3e wtk., met mej. J. M. Fuykschot;
29.1: A. P. van der Schagt, 5e wtk., met mej. C. de Flart;
29.1: J. A. W. Schulte, 5e wtk., met mej. B. Kaspers.

GEBOREN:
27.1: Mireille, dochter van R. G. Visser, 5e wtk., en mevr. W. L. Visser-Torenvliet.

AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:
Gezagvoerder: J. Verhoeven, N. H. van der Heiden, H. C. Mantel, P. Buisman, B. de Boer, W. J. de Haan, F. Fekkes, M. Zuilhof, C. S. Duinker, P. B. Hibma;
1e stl.: L. J. Hirs, H. G. Willemsen, C. Vlas, D. M. Mos, G. C. van Malland, B. C. Visser, E. Moll, W. Welbie, J. S. Schregardus, P. F. L. Schölvinck, P. J. M. Arts, P. Snel, J. P. Hendriks; B. Ritman;
2e stl.: G. C. H. Dijkstra, A. Vlaar, J. J. H. Vessies, J. Tebbenhof, W. Beekman, J. G. de Leeuw, E. A. Bik;
3e stl.: D. M. Alderlieste, W. C. Moll, A. van Leeuwen, K. Cramer, B. de Vreeze, D. C. Tazelaar, M. Groothuis, G. Zoetendal, J. F. Casimiri, F. Koster, M. C. Kalkman, L. O. Statie, P. T. M. de Jonge, R. G. de Haan, M. Waalewijn, R. Hagen, J. K. Terpstra, P. H. Jacobs;
4e stl.: W. L. Westhoff, R. van der Voort, J. E. Tebbe, J. J. J. van Beek, J. J. Honders;
Hfd. wtk.: P. J. de Lange, C. Heeres, H. J. Nieuwenstein, R. N. Groen, J. Polet, J. Heymans, J. J. F. Reitsma, J. Broersen, H. Steenhuis;
2e wtk.: J. C. Lanser, D. van der Hoek, J. Prinsze, W. J. M. Braeken, G. J. Leussink, R. van den Berg, F. de Roos, J. Zijp, K. L. J. Aertsen, J. P. J. Reichwein, E. Aanen, P. G. Eekman, H. de Hoog;
3e wtk.: W. Vroling, G. C. Sloof, J. C. de Zwart, F. A. M. Vergroesen, J. C. Ganzinga, L. Timmer, W. J. M. Peeters, J. A. M. Leer, R. Gesterkamp, F. A. J. Boot, K. Verf, J. H. C. Viertelhausen, A. van Rijswijk, J. J. M. van Kooten, L. Vlastra;
4e wtk.: B. R. A. Jansen, A. Verweij, J. C. van Baasbank, H. C. den Ouden, J. J. de la Fuente, J. E. A. Westerbeek, R. H. de Haan, J. Klemann;
5e wtk.: J. W. Goetjes, P. Holtring, M. C. Versloot, S. A. G. M. van Nijnatten, R. G. Visser, J. A. W. Schulte, P. Versluis, R. L. Schultz, H. Smeding, R. J. de Vries, F. M. Janssen, R. Stouthamer, W. I. van der Burght, L. M. Dijkhuizen, H. van Hall, C. J. J. de Vos, H. L. Hendrison, F. G. H. Budding, J. van Seters, P. Lautenbach, J. P. T. van Vlodrop, W. Rijneveld, T. J. W. A. Ploegmakers, P. D. Koudenburg,

E. C. A. Vierling, L. J. Stam, C. W. van der Vos, C. P. Louiszoon;
scheepsvoorlieden: I. Dijker, P. H. A. v. d. Putten, P. Sloover, C. Voorspuy, A. B. van Essen;
scheepsvaklieden I: J. Stroosnijder, L. de Cock, C. Doornink, A. W. Klaassen, F. A. Nijhuis, J. Doolaar;
scheepsvaklieden II: A. P. M. v. d. Elshout, N. van Marwijk, J. R. Dreischor, R. W. van Rooyen, L. P. L. W. Dekkers, J. P. M. Bergs, G. H. de Hoogh, P. J. M. E. Willems, N. J. H. J. Griek;
wachtassistenten: D. Bergen, W. D. Smeets, J. M. P. Simons;
scheepsgezellen a/w: J. Boer, R. P. L. Verhoeve, S. de Groot, F. W. J. Buys, J. Bovenkerk, E. C. van Eijk, D. F. Wolthers, L. Damminga, J. E. Groot-Bleumink, W. R. v. d. Broek, F. Wyatt, W. Mol, P. J. M. van Dillen, J. H. L. Nahapiet, J. Tuinebreyer, E. M. G. Smits, P. v. d. Vooren, J. A. Klarholz, J. E. Schrijn, J. v. d. Doe, P. T. Post, W. J. Engels, J. de Gans, C. G. Domenie, H. C. W. Miseré, D. Slagter, H. A. Schot, A. v. d. Thoorn, E. M. Meyer, J. P. H. Lindeman, H. A. Ekkelboom, Th. Waldekker, A. v. d. Water, W. de Vries, N. van Gent;
aankomende scheepsgezellen a/w: R. M. v. d. Werp, H. M. G. Bongaerts, F. M. J. Esser, R. Krotwaar, W. Hoogenraad, H. A. Pinas, M. L. Delhaye, P. van Ameiden, W. Bredewold, L. E. Sedney, R. G. Kemink, A. Berkepas, E. M. Rosa, F. Jol, A. J. v. d. Kuip;
hoofd voedingen: C. P. Hoogesteger, G. J. L. v. d. Linde, H. W. J. van Haarst, B. M. de Roode, W. F. v. d. Moezel, A. A. Turkenburg, H. Vrugt;
scheepskoks: F. R. v. d. Plank, E. H. Hoeboer;
aankomende koks: J. S. W. Martens, T. J. Melchers;
bedienden: B. J. van Gelderen, J. Westmaas, M. Schellevis, J. A. Small, C. Poetiray, H. J. Denies, J. v. d. Heyden, D. van Ginkel, F. W. A. van Deursen, M. te Hennepe, T. Hoogendam, C. J. de Graaf, F. v. d. Heyden, G. Nijland, J. W. Daniel;
bedienden a/d: J. J. Hamelinck, G. v. d. Veen, H. F. van Lier, L. J. Schalk, W. A. L. Knibbeler, E. E. Louwerse, R. B. T. Kerkhof;
jongens a/w: C. P. Verberne, C. Scheele;
koksmaat/bakkers: J. de Koster, E. Kost.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:
m.s. ABIDA: 1e stm. H. van Slegtenhorst, 4e stm. F. Hogenbirk, 2e wtk. J. B. J. Jonker, 3e wtk. C. Loman, 5e wtk. H. J. Geurts, scheepsgezel a/w G. Jonkman, aankomend scheepsgezel a/w J. P. Faas, hoofd voeding G. C. M. van Schuppen, bediende W. D. Anthonio, bediende a/d H. A. Kucia;
m.s. ACILA: 2e wtk. C. H. de Koning, 3e wtk. R. R. Brouwer, scheepsvakman II H. J. Wesker, scheepsgezellen a/w P. de Vries, F. W. J. Buys, J. Bonte, aankomend kok D. A. Sinnema, bediende E. J. Eradus, bediende a/d C. J. Hoevenaar, jongen a/w M. L. ten Bloemendaal;
m.s. ACMAEA: 3e stm. A. J. Verheul, 5e wtk. R. F. Bakker, 5e wtk. E. van der Linden, II. wtk. P. H. Veldhoen, bedienden P. A. Swikker, D. F. Wendersteyt;
m.s. ACTEON: 2e stm. D. J. van Dijk, 5e wtk. F. O. Schluter, scheepsvakman I J. van Weyen, scheepsgezellen a/w J. G. Koek, J. Tuit;
s.s. ARCA: Gezagv. D. P. Klip, wnd. 1e stm. P. Puijpe, 2e stm. J. M. Huijgens;
m.s. CAMITIA: 1e stm. P. E. van der Veld, wnd. 2e stm. F. L. A. Bloot, 4e stm. A. Terpstra, 2e wtk. O. de Roos, 5e wtk. C. Brasser, R. L. Rader, II. wtk. N. W. Kuilman, marinero integrado G. Comesaña Fernandez, hoofd voeding J. Roosenburg;
s.s. CAPILUNA: 2e stm. R. J. de Wit, 4e stm. G. J. C. van Eeten, 2e wtk. S. Neeleman, 5e wtk. D. C. de Jong;
s.s. CAPISTERIA: wnd. 2e stm. A. G. Kroon, 2e wtk. S. J. Punt; 5e wtk. K. W. J. A. Soontiens, 5e wtk. H. C. P. Schmit Jongbloed;
s.s. CAPULONIX: 5e wtk. J. Verlinde, radio-officier E. R. Kats;
m.s. CINULIA: 1e stm. J. van der Zouwen, 2e stm. D. C. Vermeulen, 3e stm. L. G. P. de Groot, wnd. 2e wtk. P. H. Bakker;
m.s. CRANIA: 1e stm. M. A. Busker, 2e wtk. J. C. J. Walraven;
m.s. DALLIA: II.stm. H. Weerman, 5e wtk. A. J. Ruikes, aankomend scheepsgezel a/w T. Spoelstra;
m.s. DAPHNE: 1e stm. J. J. van Schagen, 4e stm. J. D. van der Linde, II.stm. C. W. Kuijper, 2e wtk. J. B. van Haaster, II.wtk. C. L. M. Mazairac, scheepsvoorlieden I. Dijker, Th. van Vlijmen, scheepsvakman I F. J. Trijzelaar, scheepsvakman II W. A. Hartman, scheepsgezellen a/w: B. R. Pronk, D. F. Wolthers, J. J. F. Eckstein, W. A. M. van Amelsfort, L. J. A. Heinsmans, aankomende scheepsgezellen a/w: M. Meeuw, T. A. M. Geysen, aankomend kok B. F. P. J. Sebregts, bedienden: J. Hendrikx, M. J. van Toorenburg, jongen a/w. L. Vermeulen, radio-officier J. J. A. van der Zee;
m.s. DIADEMA: Gezagv. W. Haeck, 1e stm. H. Unger, 5e wtk. J. L. B. de Bruijn, radio-officier J. J. A. van der Zee;
ms. DILOMA: 1e stm. L. A. Veer, 3e wtk. F. van der Holst, radio-officier A. D. Sinjorgo, scheepsvakman II W. Gerritsen, aankomende scheepsgezellen a/w: W. G. Metz, H. Dijkstra;
m.s. DIONE: Gezagv. G. F. de Boer, wnd. 3e stm. H. Dokter, 3e wtk. D. F. L. van Velzen, radio-officier N. Eijlers, scheepsvakman II J. Hokke, scheepsgezellen a/w: C. Pronk, J. M. Bos, A. R. v. d. Geugten, aankomend scheepsgezel B. J. Abbink, bediende a/d J. v. d. Broek;
m.s. DOSINA: 2e wtk. E. Hoogvorst, 5e wtk. A. J. Zon, II.wtk. H. C. Nagelkerken;
s.s. KABYLIA: Gezagv. J. C. de Groot, 2e stm. M. F. D. Becx, 3e stm. R. A. de Boer;
s.s. KALYDON: 4e stm. B. M. Stubbe, II.stm. G. van Seters, hfd.wtk. J. van Bon, 4e wtk. A. J. Elmendorp, 5e wtk. A. J. de Waal, II.wtk. W. P. N. Kramer, radio-officier G. A. van Egmond;
s.s. KARA: 1e stm. A. J. Schumm, wnd. 2e wtk. N. P. Dekker, wnd. 3e wtk. C. G. van der Zwet, 5e wtk. W. P. H. H. M. Coppen, 5e wtk. L. C. H. van der Werve, scheepsvoorman C. J. de Fouw, scheepsvakman I P. H. Hietbrink, scheepsgezellen a/w: E. J. B. Janssen-Andeweg, C. W. F. Heemskerk, J. A. van Haarlem, J. H. T. M. Vissers;
s.s. KATELYSIA: 2e stm. R. J. Westerbrink, 4e stm. J. P. W. M. van Oorsouw, II.stm. F. W. Roell, 5e wtk. C. J. L. Jordan;
s.s. KELLETIA: Gezagv. M. E. Wolper, wnd. 2e stm. F. J. Kronenberg, 3e stm. A. B. Tuyl, hfd.wtk. C. L. H. Stocking Korzen, 5e wtk. J. B. Kleijwegt;
s.s. KENIA: 3e wtk. J. F. Vernooy, 5e wtk. A. M. Vink, radio-officier E. J. C. H. van der Ploeg, capataz de buque J. A. Dosil Hermo, maniobrista especializado J. M. Rocamonde Lopez, 2° maniobrista B. Perez Vila, marinero integrado: M. Costa Alonso, F. Costas Parcero, J. A. Davila Vazquez, J. M. Fernandez Pena, J. M. Olveira Santos, F. Padin Rego, A. Perez Fernandez, S. Perez Rebouras, J. Villa Alvarez, 2° marinero integrado: E. A. Perez Agra, M. Seoage Moreiras, hoofd voeding A. Brugmans, cocinero del buque M. J. Rey Rafales, camarero: A. Amorin Fernandez, A. Barreiro Fernandez, J. J. Domeque Bailo, camarero de la tripulation S. A. Rodriguez Selegante;
s.s. KERMIA: II.stm. B. Crum, 5e wtk. C. F. Wiessner, 5e wtk. A. E. de Bruijn, 5e wtk. P. C. IJdel, II.wtk. A. W. M. M. Mey, capataz de buque E. Santos Avilleira, maniobrista especializado: G. Gago Costas, J. Castro Romero, marinero integrado: J. Cabaleiro Alvarez, V. Crespo Fontenla, A. Diz Casanovas, M. Dopazo Soto, M. Garcia Malvido, J. R. Gomez Lomba, J. Lampon Fernandez, F. Perez Taboada, E. Rivas Granjel, D. Vidal Miguez, 2° marinero integrado: L. A. Dacosta Agra, R. Figueiro Parada, hoofd voeding N. L. Zwikker, cocinero del buque G. Da Rocha Valverde, camarero: M. Barbosa Lopez, J. Rajo Costas, C. Rodriguez Rodriguez, camarero de la tripulation J. A. Garcia Olmigos;
s.s. KHASIELLA: Hfd.wtk. L. J. van Onselen, jongens a/w: B. Erico Pourier, F. E. Leonard;
s.s. KOPIONELLA: Gezagv. J. M. Hillen, II.stm. H. de Vos, 3e wtk. R. G. Hoeboer, 5e wtk. J. D. Berends, radio-officier R. S. Rijker;
s.s. KORATIA: 2e stm. J. A. Griffioen, 4e wtk. H. R. Muysson;
s.s. KORENIA: 2e stm. H. Bijvank, wnd. 3e wtk. J. J. Timmers;
s.s. KOROVINA: II.stm. R. F. Mesker, II.wtk. R. W. H. Bos, scheepsgezellen a/w: J. Booy, P. R. Kuit, aankomende scheepsgezellen a/w: J. Popken, W. van Hengel, bediende L. A. van Zunderen;
s.s. KREBSIA: 3e stm. R. Drenth, 5e wtk. W. de Beer, 5e wtk. H. Hof, radio-officier A. W. C. Wouterson, scheepsgezel a/w G. Baak, bediende H. A. Gard, bedienden a/d: W. A. L. Knibbeler, G. M. Jansen;
s.s. KRYPTOS: 4e stm. R. P. Regout, 4e wtk. K. M. van Harpen, 5e wtk. J. M. R. W. Rutters;
s.s. KYLIX: 1e stm. C. J. Clarisse, 2e stm. J. W. Niewerf, hfd.wtk. M. J. Moerland, wnd. 4e wtk. R. Lenz, 5e wtk. F. A. Wiemans, 5e wtk. H. Sterrenburg, P. van Noort;
s.s. LOVELLIA: wnd. 2e stm. E. J. J. Eelman, 4e stm. P. J. J. M. Verspeek, hfd.wtk. J. P. Hasenack, wnd. 4e wtk. E. Post;
s.s. MACOMA: Gezagv. W. Kuijper, 5e wtk. J. S. M. Jocker, scheepsgezel a/w C. Noordijk;
s.s. METULA: 1e stm. J. Bosman, 3e stm. R. A. Ratelband, 5e wtk. J. Moerbeek, scheepsvoorman N. v. d. Steen, scheepsvakman I C. Luykenaar, scheepsvakman II P. Logmans, scheepsgezellen a/w: A. Bravenboer, L. Huisman, L. Neeleman, R. Groot, I. van Spaandonck, J. N. H. Steeman, R. R. Meys, J. Beekmans, K. G. J. Schefferlie, aankomende scheepsgezellen a/w: P. Piersma, R. F. H. Beljaars,

IN MEMORIAM

A. LATENSTEIN

Op 15 januari jl. overleed te 's-Gravenhage op 81-jarige leeftijd de heer A. Latenstein. Hij verliet de maatschappij op 1 juli 1949 met pensioen.

P. SMIT

Op 13 februari jl. overleed te Slikkerveer op 59-jarige leeftijd de heer P. Smit. Hij verliet Shell Venezuela op 1.1.61 met pensioen, waarna hij als technisch adviseur van 1.1.66 tot 1.6.68 bij Shell Tankers N.V. werkzaam was.

hoofd voeding E. T. P. Boles, aankomend kok J. H. van 't Hof, bedienden: B. R. v. d. Jagt, A. Scheffer, L. Weterings, bediende a/d H. E. v. d. Kieft, jongen a/w J. K. Peeters;
m.s. NEVERITA: 3e stm. P. G. van der Horst, scheepsvakman II E. J. H. van Arcken, scheepsgezellen a/w: J. Morsink, G. J. van Delft, H. G. Schouten, J. A. Schaarman, hoofd voeding T. C. A. Geelen, scheepskok G. H. Valk, bediende J. Sinnema, bediende a/d A. Zwijnenburg, marinero integrado: Boullosa Dacosta, A. Garcia Dominguez, B. Matilde Montero;
m.s. NISO: 2e wtk. H. L. de Koning, hoofd voeding H. A. Groenendijk;
s.s. ONDINA: 3e stm. R. J. den Os, II.stm. W. J. de Vreeze, hfd.wtk. R. W. H. Buitenrust Hettema, 2e wtk. H. Kuijper, 3e wtk. J. P. van der Gaag, radio-officier P. A. van Room;
s.s. ONOBA: 3e wtk. K. Koch, 5e wtk. E. J. M. Bourgonje;
s.s. PATRO: Gezagv. J. J. Schouten, hfd.wtk. H. Bax, 2e wtk. F. G. Krijgsman, 3e wtk. J. B. Krijnen, hoofd voeding A. G. Freeth;
s.s. PHILIDORA: 2e stm. J. de Kok, wnd. 3e stm. C. Kamminga, 5e wtk. J. L. F. Vermeulen Jr., 5e wtk. N. de Wilde, radio-officier H. P. M. van Toren;
s.s. PHILINE: 3e stm. J. van Ruiven, 5e wtk. P. van Santen, II.wtk. R. M. Eebes, radio-officier J. H. ten Pas;
s.s. PHILIPPIA: gezagv. J. L. Muijskens, 1e stm. J. Klein Roseboom, 4e stm. J. de Nes, hfd.wtk. J. M. de Jong, wnd. 3e wtk. A. J. Breeuwsma;
s.s. SEPIA: Gezagv. K. Drent, 2e stm. S. B. M. Breukel, wnd. 2e wtk. J. A. de Groot, radio-officier C. P. Verschoor;
s.s. VASUM: 1e stm. J. C. Aartsen, wnd. 2e stm. M. A. D. Hartlief, 3e wtk. B. de Rooy, 4e wtk. B. J. F. Meulenbeld;
s.s. VIANA: Gezagv. S. Harders, wnd. 1e stm. J. Drogt, 4e stm. R. A. J. van Vugt, wnd. 2e wtk. C. Hemmer, scheepsvoorman W. van Dongen, scheepsgezellen a/w: K. C. Bakker, R. L. Heyne, A. Olthoff, P. A. Kloppers, A. A. van Klei, aankomend scheepsgezel a/w W. E. van Straalen, bedienden: W. F. Olthoff, J. de Vries, koksmaat/bakker G. S. Sinnema;
s.s. VITREA: 2e stm. H. van Groen, 5e wtk. J. Hoorn;
s.s. VIVIPARA: 3e wtk. D. Smit;
s.s. ZAFRA: wnd. 2e wtk. F. C. de Winter;
UIT DIENST GETREDEN:
3e stm.: J. L. Pelle;
3e wtk.: D. J. Plate;
4e wtk.: F. Overveld;
5e wtk.: A. A. Hultermans, R. A. Niesen;
scheepsvakman I: H. Kronemeyer;
scheepsvaklieden II: L. P. L. W. Dekkers, J. P. M. Bergs, J. R. Dreischor;
scheepskok: A. N. Warnaar;
NAAR MILITAIRE DIENST:
4e stm.: J. Verdoorn;
PERMANENT TEWERKGESTELD OP KANTOOR:
Gezagv.: D. Jongeneel;
TIJDELIJK TEWERKGESTELD OP KANTOOR:
2e stm.: C. A. Koppendraaier;
TIJDELIJK TEWERKGESTELD SHELL EASTERN PETROLEUM COMP. LTD. SINGAPORE:
2e stm. G. Gerritse;
TERUG TIJDELIJKE TEWERKSTELLING SHELL B.P. PETROLEUM DEVELOPMENT CO. OF NIGERIA LTD.
1e stm.: J. C. Aartsen;
TERUG TIJDELIJKE TEWERKSTELLING CONG TY SHELL VIETNAM
Gezagv.: A. de Visser;
TERUG TIJDELIJKE TEWERKSTELLING SHELL B.P. NIGERIA
1e stm.: P. J. P. Siebesma;
WEDEROM IN DIENST GETREDEN:
5e wtk.: P. C. IJdel.
AANGESTELD ALS:
4e stl.: R. A. J. van Vugt, J. de Nes, R. P. Regout, J. D. van der Linde, P. G. van der Laag;
5e wtk.: J. C. van Beinum, J. Esselman, R. F. Bakker, E. van der Linden, W. de Beer jr., P. C. M. Drost, K. W. J. A. Soontiens, H. P. C. Schmit Jongbloed, P. van Santen, E. J. M. Bourgonje, A. J. Ruikes, J. M. R. W. Rutters, S. Y. T. M. Andela;
hoofd voeding: A. G. Freeth;
scheepsvakman I: J. Doolaar;

BRUIDSPAAR VAN DE MAAND

Ondanks het druilerige weer was 22 januari een zonnige dag in het leven van Mej. A. M. van Egmond en de heer W. van der Plas, 5e werktuigkundige in dienst van onze Maatschappij. Onze hartelijke gelukwensen aan dit bruidspaar, dat op die dag te Spakenburg in de echt werd verbonden.

scheepsvakman II: W. Gerritsen.

BEHAALDE DIPLOMA'S
1e stuurman G.H.V.: 2e stm. M. F. D. Becx;
1e stuurman G.H.V.-th.: 2e stl. W. van den Born, A. J. Both
2e stuurman G.H.V.-th.: 3e stl. M. van den Belt, W. A. Mostert, J. Zwart;
3e stuurman G.H.V.: 4e stl. R. A. J. van Vugt, J. de Nes, R. P. Regout, J. D. van der Linde, P. G. van der Laag;
„C": 2e wtk. J. B. J. Jonker, C. H. de Koning;
„B": 3e wtk. J. A. de Groot;
„A/Bth": 5e wtk. J. D. Berends;
„A": 5e wtk. A. J. de Waal, 5e wtk. C. L. J. Jordan, R. Lenz;
„ASS": 5e wtk. J. C. van Beinum, J. Esselman, R. F. Bakker, E. van der Linden, W. de Beer jr., S. Y. T. M. Andela, K. W. J. A. Soontiens, A. J. Ruikes, J. M. R. W. Rutters;
„MVD": 5e wtk. P. C. M. Drost, H. P. C. Schmit Jongbloed, P. van Santen, E. J. M. Bourgonje.

RECTIFICATIE:
„Bpr": 3e wtk. L. P. A. de Winter.

MUTATIES WALPERSONEEL

(Gedurende de periode 16.1.1971 t/m 15.2.1971)
1.2: D. Jongeneel - sectie DFM/11 (ex vloot)

IN DIENST
25.1: R. J. F. van Stuijvenberg - sectie DFM/4

OVERGEPLAATST
1.2: J. A. Vis van DFM/13 naar DFM/3
15.2: Mevr. M. H. van der Knoop-Schilperoord van DFP/6 naar DFF/4

tussen schip en ka

tiende jaargang no. 7 - maart 1971

maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.

Redactiecommissie:
I. J. A. van Dommelen
J. van Duuren
G. H. van Leeuwen
E. van 't Slot
W. N. Wouters, voorzitter

Administratie:
Mej. J. F. Schilt

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

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