

TUSSEN

# SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET

VLOOT- EN WALPERSONEEL

VAN SHELL TANKERS B.V.

M A A R T 1 9 7 3



## Mededelingen

Op 31 januari jl. is aan het walpersoneel van onze Maatschappij de volgende mededeling gedaan:

De laatste jaren werden de „Videna”, „Marpessa”, „Neverita”, „Kossmatella” en „Korenia” aan onze vloot onttrokken, waardoor de totale sterkte thans is gereduceerd tot 50 schepen.

Het aantal werknemers in onze walorganisatie is gedurende diezelfde jaren niet evenredig afgenomen en is — gerekend naar het aantal schepen — proportioneel groter dan dat bij de andere Groepsvloeten.

Wij achtten tot voor kort deze ruimere bezetting acceptabel daar er een aanmerkelijke vlootuitbreiding werd verwacht. Daar deze vlootuitbreiding steeds meer wordt opgeschort, zijn wij nu in een zodanige fase gekomen dat handhaving van de huidige personeelsbezetting niet langer meer verantwoord wordt geacht.

Om nu tot een zekere personeelsvermindering te kunnen komen hebben wij inmiddels een aantal onzer oudere werknemers benaderd met het voorstel om in de loop van dit jaar vervroegd te worden gepensioneerd onder bijzondere voorwaarden.

Het betreft hier een aantal werknemers die nog slechts een beperkte periode van hun pensioengerechtigde leeftijd zijn verwijderd. Bovengenoemde maatregel zal voor sommige jongere employés betere doorstromingsmogelijkheden geven.

Over het bovenstaande hebben wij vooraf uitvoerig overleg gepleegd met onze Ondernemingsraad.

De heer A. van Bokkum, chef van de sectie Materialendienst (DFM/3), zal met ingang van 1 mei 1973 de dienst van onze Maatschappij met pensioen verlaten.

De heer H. Sierat, reeds werkzaam in de sectie Materialendienst, zal de heer Van Bokkum met ingang van 1 mei 1973 opvolgen als chef DFM/3.

In de periode 16 januari t/m 15 februari 1973 verschenen de volgende **Vlootcirculaires** :

No.	Datum	Onderwerp
809	16.1.73	Navigatie in Canadese wateren
810	17.1.73	Toekenning verlofaanspraken
811	16.1.73	Medische aangelegenheden
812	18.1.73	Sociale verzekeringen
813	23.1.73	Verstrekken van gratificaties aan havenautoriteiten te Tabangao
814	26.1.73	"Home Telephone Directory" Shell Tankers B.V.
815	29.1.73	Ship's performance resultaten 1972
816	5.2.73	1-mans-wachtbezetting
817	14.2.73	Kantoorbezoek 1e stuurlieden/2e werktuigkundigen

## Bij de voorplaat

Een overzicht van de in het TNO-Instituut voor Zintuigfysiologie opgestelde maquette, schaal 1 : 500, van de toegang tot de Nieuwe Waterweg en het Europoort-gebied. Op de achtergrond, rechts, het Shell-Europoort-terrein. Op de voorgrond, rechts, opslagtanks op de geprojecteerde Maasvlakte.

Over het gebruik van deze maquette door het Instituut voor Zintuigfysiologie alsmede over andere werkzaamheden die door deze TNO-organisatie worden verricht ten behoeve van de scheepvaart, zie het artikel op pagina's 4 t/m 6 van dit nummer.



**Bij de inleiding tot de artikelenreeks „Op de achtergrond” gaven wij een overzicht van de nationale en internationale organen die met de vele verschillende aspecten van de scheepvaart bemoeienis hebben.**

**Wanneer wij deze maand het commissiewerk van de heer L. Kerstens (DF/2 - Externe Technische Betrekkingen) voor het voetlicht brengen, doet zich de behoefte gevoelen om in een schema de belangrijkste commissies weer te geven waarin DF/2 zitting heeft.**

Zoals de naam van deze sectie reeds zegt: „Externe Technische Betrekkingen”, ligt het commissiewerk van de heer Kerstens alleen in het technische vlak. In tegenstelling tot andere personeelsleden van de walorganisatie, wier deelneming in studie- en werkgroepen als een extra belasting boven hun taak in de eigen organisatie moet worden gezien, is de heer Kerstens hier grotendeels voor vrijgemaakt. Immers anders zouden nog meer personeelsleden regelmatig voor commissiewerk moeten opdraven. Een zeer belangrijke en noodzakelijke bijdrage die Shell Tankers als grootste Nederlandse tankvaartrederij levert om — nationaal en internationaal — mee te werken aan de technische ontwikkeling in de scheepvaart, aan het veilig varen en, last but not least, aan de bescherming van het milieu. Uiteraard spelen onze belangen in de nationale en internationale scheepvaart hier ook een belangrijke rol en worden hierdoor mede behartigd.

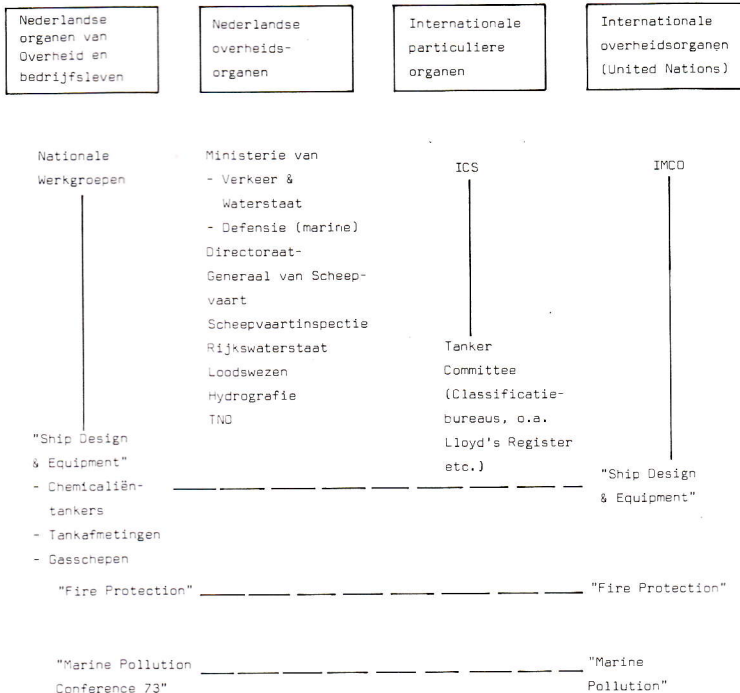
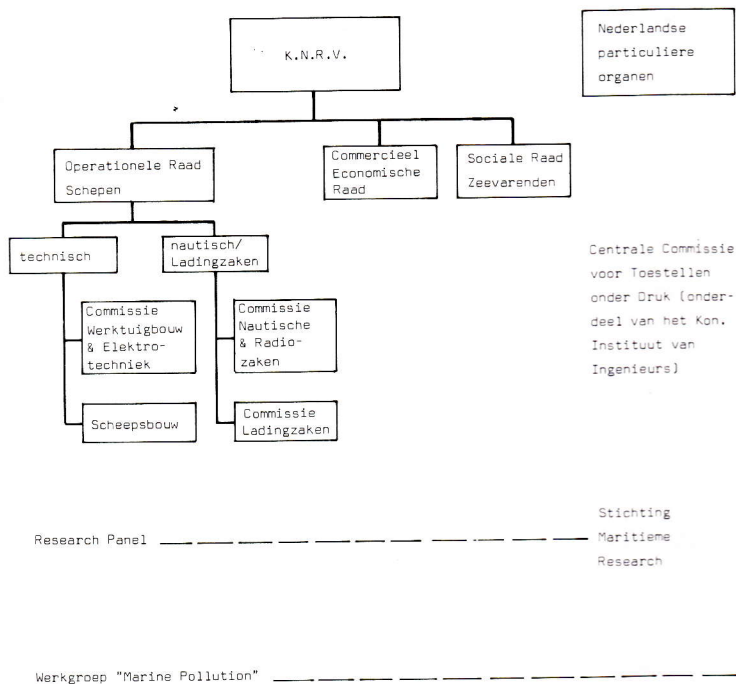
De Commissies „**Werktuigbouw en Electrotechniek**” en „**Scheepsbouw**” van de K.N.R.V. houden zich met een scala van onderwerpen bezig, waarvan wij als voorbeeld noemen: wijzigingen keuringsperiode van stoomketels, keuringseisen voor schroefassen met verstelbare schroef, lengte van de periode tussen twee dokkingen, waterdichte indeling en stabiliteit van schepen etc.

Actueel is het onderwerp dat in een ad hoc werkgroep „**Wachtbezetting Machinekamer**” wordt behandeld, namelijk in hoeverre voor motor-, stoom- en andere typen schepen automatisering moet worden doorgevoerd alvorens met 0- en 1-mans-wachtbezetting kan worden volstaan.

Alhoewel de K.N.R.V.-werkgroep „**Standards of Watchkeeping and Training**” valt onder de Sociale Raad (kapt. C. E. van 't Woudt, hoofd DFM/1 - Nautische Dienst, heeft hierin zitting) is de heer Kerstens aangewezen voor de technische inbreng.

Via de K.N.R.V. en de Scheepvaartinspectie worden de uitgewerkte voorstellen door de Nederlandse overheidsdelegatie bij de IMCO gebracht en aldus de Nederlandse bijdrage aan de internationale voor- schriften geleverd.

De werkgroep „**Marine Pollution**” neemt op het ogenblik een groot deel van de door DF/2 aan het commissiewerk bestede tijd in beslag. In de zomer van dit jaar zal de IMCO (Intergovernmental Maritime Consultative Organization), een onderdeel van de United Nations waarin alle maritieme naties zich hebben verenigd, een conferentie houden gericht op de bescherming van het milieu, met name dus voor-



komen van verontreiniging van de zee. Bijzonder veel werk moet worden verzet, ook door de Nederlandse organen, om deze conferentie van doorslaggevende betekenis te maken wil in de toekomst paal en perk worden gesteld aan de nog steeds voorkomende verontreiniging van de zee. Langlopende studies omtrent de wijze van constructie van tankers, de te volgen procedure bij het schoonmaken van tanks en veilige navigatie moeten zijn afgesloten wanneer de Conferentie aanvangt. De bevindingen van de werkgroep worden doorgespeeld naar de door Overheid en bedrijfsleven ingestelde Nationale Werkgroep „Marine Pollution Conference 73”, die deze weer naar voren brengt bij de IMCO.

In het „Research Panel” wordt besproken hoe de Nederlandse koopvaardij de „know how” om in staat te zijn een rol te blijven spelen in het zeevervoer, kan ontwikkelen. De Stichting Maritieme Research, een dochter van de K.N.R.V. en de gezamenlijke Nederlandse scheepsbouwmaatschappijen (Cebosine), speelt hierin een belangrijke rol.

De „Centrale Commissie voor Toestellen onder Druk” van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs — een particuliere organisatie — heeft in 1967 een zogenaamde werkgroep „Keuringsdelegatie” ingesteld (met o.a. als lid Hr. Kerstens), die recentelijk haar eindrapport publiceerde. De vraag waarin men zich in de werkgroep heeft verdiept, was in grote lijnen: „Hoe kunnen overheid en particulieren het beste samenwerken om fabricage en gebruik van stoom- en damptoestellen en drukhouders zo veilig en efficiënt mogelijk te doen plaatsvinden.” Een en ander heeft geleid tot een aantal aanbevelingen, die bij doorvoering de veiligheid ten sterkste zullen verhogen zonder dat daarbij de efficiëntie verloren gaat.

De Nationale Werkgroep „Ship Design and Equipment” is wederom een samenwerkend orgaan van Overheid en bedrijfsleven. De hierin ontwikkelde voorschriften voor **Chemicaliëntankers** en tankinhouders van **Tankers**, om verontreiniging van de zee bij stranding of aanvaring te voorkomen, zijn inmiddels reeds bij de IMCO voorgebracht. In de ad hoc werkgroep **Gasschepen** wordt zowel door de heer Kerstens als door kapitein Busker van onze walorganisatie actief deelgenomen om te komen tot internationale voorschriften voor constructie van gastankers, behandeling van de te vervoeren lading, de maximaal te vervoeren hoeveelheid en de veiligheidseisen aan boord. Ook de diverse classificatie-bureaus worden hier nauw bij betrokken. Alle voorstellen worden uiteindelijk door de Nederlandse overheidsdelegatie ter tafel gebracht op de IMCO-vergaderingen. Juist de laatste jaren is aan de in deze commissies behandelde punten zeer veel aandacht besteed door DF/2, hetgeen — rekening houdend met de typen schepen die in gebruik zijn bij de vloeten van de Koninklijke/Shell Groep — geen wonder is.

Ook het werk in de Nationale Werkgroep „Fire Protection” heeft ten nauwste te maken met onze schepen. Welke voorschriften moeten gel-

den voor brandblusmiddelen, welke actieradius moeten de installaties hebben, welke soorten apparaten dienen voor de diverse compartimenten aan boord te worden gebruikt, om de hoeveel tijd is inspectie noodzakelijk? Belangrijk facet hierbij is dat de nationaal uitgebrachte voorstellen door de nationale overheidsdelegatie ook voor internationale toepassing bij de IMCO worden voorgedragen. Immers, zouden de voorschriften alleen voor de Nederlandse koopvaardij gelden, dan zou de concurrentiepositie van de nationale scheepvaart in gevaar kunnen worden gebracht.

De International Chamber of Shipping, een internationale vereniging van redersverenigingen ter behartiging van de belangen van reders op internationaal niveau, die „consultative status” heeft bij de IMCO, heeft het „Tanker Committee” ingesteld. Bij de vele technische en veiligheidsaspecten die hier worden behandeld, wordt de heer Kerstens als lid ten nauwste betrokken. Onderwerpen die ter discussie en uitwerking komen zijn: brandbescherming, tankafmetingen, verontreiniging. In nauw overleg met onze Londense Marine Co-ordinator's organisatie wordt ook op deze wijze een internationale Shell-bijdrage geleverd aan de veilige vaart ter zee van tankschepen.

## JUBILEUM



Op 31 januari werd door de heer D. Rodenburg, Directeur, het embleem voor 25 jaar dienst uitgereikt aan kapitein A. de Ligt, die in gezelschap was van zijn echtgenote. De jubileumdatum was de dag daaraan voorafgaand.

# ZINTUIG

Het was in de oktober-1972-uitgave van het voor de schepen bestemde „Nieuws van Shell Tankers”, dat voor het eerst melding werd gemaakt van de medewerking, die door onze Maatschappij wordt verleend aan het Instituut voor Zintuigfysiologie, bij een studie om te komen tot een ergonomisch optimale brug. Velen hebben zich bij lezing van dit bericht ongetwijfeld afgevraagd welke plaats dit instituut inneemt bij research-werk dat in Nederland plaatsvindt op het gebied van de zintuigen en de ergonomie (= arbeidsleer), met name in hoeverre dit onderzoek betrekking heeft op de scheepvaart.

Bij een bezoek dat wij brachten aan dit te Soesterberg gevestigde instituut kwamen een aantal bijzonderheden aan het licht, die wij in onderstaand artikel hebben samengevat.

Aan het eind van de veertiger jaren werd door de Rijksverdedigingsorganisatie TNO (Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek) de behoefte gevoeld te komen tot een werkgroep, wier taken voornamelijk zouden zijn het verrichten van zintuig-fysiologisch en waarnemingspsychologisch onderzoek, alsmede het geven van voorlichting over de menselijke mogelijkheden in de omgang met, en in het gebruik en de bediening van technische apparatuur. Van een werkgroep die deel uitmaakt van het TNO, zou men kunnen verwachten, dat de resultaten zouden worden gemonopoliseerd door de krijgsmacht. Dit is echter geenszins het geval. Ook civiele instanties en het bedrijfsleven kunnen research laten uitvoeren en adviezen inwinnen, waardoor de defensie research eveneens ten goede komt aan de civiele wereld. En van deze mogelijkheid werd meer en meer door het bedrijfsleven gebruik gemaakt, niet alleen door Nederlandse doch ook door talloze firma's in het buitenland.

De mens uit de 20e eeuw beschikt over dezelfde zintuigen als zijn verre verwant uit de prehistorie, maar het beroep dat daarop nu wordt gedaan is veel omvangrijker en intensiever geworden. De mens moet steeds meer beheersen, meer controleren, sneller bevatten en sneller beslissen. De beperkingen van het menselijke kunnen worden daarom meer en meer bepaald door zijn tempo van informatieverwerking.

Het Instituut voor Zintuigfysiologie, waarin de betrokken werkgroep van het TNO in 1956 werd ondergebracht, heeft deze sturende, reage-

rende mens als voorwerp van studie; het verkent de grenzen van de mogelijkheden die de mens in deze opzichten heeft. Analyseert men wat de mens doet bij de uitvoering van een technische taak, dan valt het op dat wij te maken hebben met een cyclus. De mens neemt waar met de zintuigen, verwerkt de opgenomen informatie uit de buitenwereld, beslist op grond daarvan wat te doen, en handelt dan. Het effect van de handeling wordt weer waargenomen, om te zien of het aan de bedoeling heeft beantwoord, enz. Hoofddthema van het werk van het instituut is het besturen van deze cyclus.

De hierboven genoemde cyclus doet zich niet alleen voor bij elke technische handeling die de mens verricht, zoals tijdens zijn werk, maar ook bij alle onbewuste handelingen. Rijdende in een auto, neemt men het gebeuren om zich heen waar, reageert en handelt, dikwijls zonder zich ten volle bewust te zijn van hetgeen men doet. Wie schakelt nog met volle overleg, is dit niet volkomen automatisch geworden? Aan boord van een schip neemt de stuurman van de wacht niet alleen met de ogen waar wat de instrumenten op de brug hem vertellen en wat via de radar omtrent de positie wordt medegedeeld, doch ook wat zichtbaar om het schip heen — dichtbij en veraf — gebeurt. Bij het aanlopen van havens komt daar nog bij hetgeen door hem wordt waargenomen in algemene zin, uit berichten die binnenkomen, uit radiogesprekken met of tussen andere schepen en/of het walstation. Al hetgeen hij waarneemt, met het oog en het oor, moet door hem worden verwerkt en leidt al of niet tot een beslissing, waarop al of niet weer een handeling volgt.

## Brugindeling

Het zal duidelijk zijn dat, wil hij onder dergelijke omstandigheden in een kort tijdsbestek steeds weer de cyclus als hierboven geschetst kunnen doorwerken, de brugindeling ergonomisch moet zijn, dus zodanig dat alle waarnemingen vlot kunnen worden opgenomen, verwerkt en, zo nodig, omgezet in een handeling. Ook het instrumentarium dient zodanig te zijn opgesteld, dat de beslissing die hij neemt gemakkelijk kan worden uitgevoerd. Met dit voor ogen is door de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging, waarin de Nederlandse reders en dus ook Shell Tankers zijn vertegenwoordigd, geruime tijd geleden aan het instituut de opdracht verstrekt, om te komen tot een ergonomisch optimale brugindeling.

Waarnemen

Verwerken

Beslissen

Handelen

# FYSIOLOGIE

Door deskundigen van het instituut werd een enquêteformulier opgesteld, met niet minder dan 138 vragen, voornamelijk betrekking hebbende op de meest gewenst geachte vorm en indeling van het stuurhuis, de plaatsing van de apparatuur, het functioneren daarvan, de verlichting, de personeelsbezetting op de brug en de taakbelasting. Nadat eerst een beperkt aantal nautici hierop hun commentaar had gegeven, werd in een tweede stadium een dertigtal met verlof zijnde gezagvoerders en stuurlieden onzer Maatschappij verzocht om een dergelijk vragenformulier te beantwoorden. Naar rato werden ook de andere Nederlandse rederijen van enquêteformulieren voorzien, met verzoek ook hun officieren te laten medewerken en aldus de inbreng zo gespreid mogelijk te krijgen.

De verkregen gegevens worden thans verwerkt, doch het is wel duidelijk geworden, dat in grote lijnen de naar voren gebrachte standpunten overeenstemmen met de reeds op het instituut bekend zijnde. Wie mocht denken, dat voor de medewerkers op het instituut de behandeling van een onderwerp als „brugindeling” geheel nieuw zou zijn, vergist zich. Het Instituut voor Zintuigfysiologie, meer algemeen bekend als het IZF van de grotere organisatie TNO, heeft reeds een aantal malen de taak op zich genomen om een ideale brugindeling voor speciale vaartuigen te vinden, zoals voor ferries, dredgers e.d.

Met de wetenschap die in de loop der jaren is verkregen omtrent de mogelijkheden van de zintuigen van de mens — en ook omtrent de beperkingen die aan het vermogen van verwerking van het waargenomen moeten worden gesteld — kan, mede op basis van hetgenomen mensen uit de praktijk middels de enquête weer naar voren hebben gebracht, worden gekomen tot een brugindeling, die als de meest ideale mag worden beschouwd. Echter, het is geenszins denkbeeldig, dat voor tankers, die als schepen voor speciaal vervoer kunnen worden beschouwd, in details daarvan zal moeten worden afgeweken. Het zou onjuist om, voordat de studie is afgesloten, reeds vooruit te lopen op conclusies die nu reeds kunnen worden getrokken. Echter, enige conclusies en denkwijzen die naar voren zijn gekomen bij vorige studies door het IZF op het gebied van brugindeling, willen wij onze lezers niet onthouden.

Zoveel mogelijk dient te worden getracht vanuit een stuurhuis, 360° zicht rondom te creëren. Natuurlijk zijn er obstakels zoals de schoorsteen, die moeilijk elders kunnen worden gelpaast, doch zicht uitsluitend naar voren zoals nog op vele schepen toegepast, is beslist niet de meest ideale. Om het de stuurman van de wacht, die op het radarscherm de situatie wil nagaan, mogelijk te maken vanachter zijn apart opgesteld radarapparaat tegelijkertijd ook het gebeuren om hem heen in de gaten te houden, is een oplossing gevonden door de radar in een glazen cabine onder te brengen. Des nachts in het stuurhuis maar van het scherm opkijken en door het glas en in het stuurhuis en buiten zien. Overdag worden oranje platen voor de ruiten van de radarcabine geplaatst, waardoor het radarbeeld zonder meer goed blijft en toch vanaf die plaats het „buitengebeuren” kan worden waargenomen. Oranje is namelijk ook de kleur die, wanneer over het radarbeeld geprojecteerd of met een afdeklaplaats er over gebracht, de echo's onverzakt doorlaat.

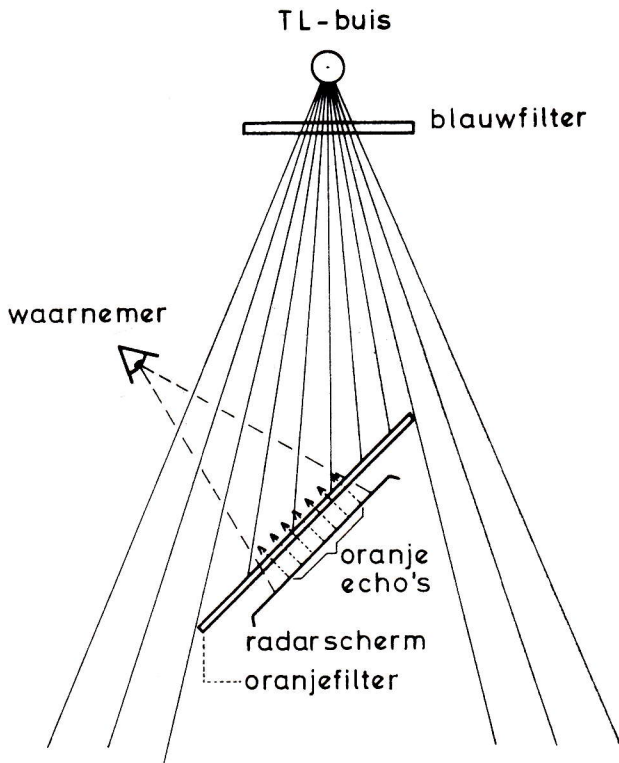
Bij het zoeken naar ideale indeling van werkruimten, ook voor een brughuis, wordt niet uitsluitend afgegaan op theoretische bevindingen. Er wordt een mock-up gemaakt op schaal 1 : 1. Dit vormt een uitstekende basis voor overleg met opdrachtgevers en toekomstige gebruikers. Hierin wordt ook nagegaan wat de ideale kleurencombinaties zijn voor de gebruikers. Op het instituut heerst de voorlopige indruk dat, wil men voor de koudaandoende en weinig tot concentratie leidende ruimte die op sommige schepen in brughuis vormt, een oplossing vinden, niet alleen kleurencombinaties in bruinering komen, doch wellicht ook het wederom meer toepassen van een houten beschietsing, dat nu eenmaal een veel aangener effect heeft dan allerhand kunststofbekleding.

## Verlichting

Op het gebied van radarverlichting heeft het instituut inmiddels zijn sporen wel verdiend. Het antwoord van verlichtingsdeskundigen wanneer ze worden geraadpleegd over verlichting van werkruimten is veelal méér licht. Daarop heeft de adviezen van het instituut nog eens een verzuim doorlaat. In bijvoorbeeld radarcontroleerimten ten behoeve



Mock-up, schaal 1 : 1, voor de brugindeling aan boord van een speciaal vaartuig.



Principe van blauwe verlichting van radarruimten

van scheepvaart en luchtvaart moet de radarwaarnemer niet alleen in staat zijn om het radarbeeld goed te onderscheiden, doch ook om te lezen en te schrijven. Bovendien moeten vaak plotresultaten in kleur worden gecodeerd en dat eist een redelijk hoog lichtniveau.

Na vele proefnemingen is de z.g. blauwe verlichting doelmatig gebleken, die thans in verscheidene radarcentrales met succes wordt toegepast. In bijgaande figuur wordt deze schematisch weergegeven. De werking ervan is als volgt: De radarwaarnemer dient op de buis echo's te zien. Ze bestaan uit oranje oplichtende punten in het overigens donkere scherm. Wordt voor het scherm een oranje-filter geplaatst, dan zal het oranje licht van de echo's vrijwel onverzwakt door dit filter worden doorgelaten. Het gehele paneel, inclusief scherm, wordt beschenen door een TL-armatuur, voorzien van een blauw filter. Er mag geen ongefilterd licht uit het armatuur komen. Het door het blauwe filter doorgelaten blauwe licht (de andere kleuren worden tegengehouden) kan niet het scherm bereiken, omdat het oranje filter blauw licht niet doorlaat. Het scherm blijft dus diepzwart, behalve op de plaatsen, waar een echo aanwezig is. Tussen de echo en de omgeving ervan heerst derhalve een hoog helderheidscontrast. Goede waarneming van de echo is daardoor gewaarborgd. Men kan de gehele ruimte algemeen verlichten met dit blauwe licht, ervoor zorgdragend dat geen gespiegelde reflecties in de voorkant van het filter worden waargenomen.

Het is duidelijk, dat zo'n blauwe verlichting eigenlijk een compromis is, want bij een vrije keuze zal wel niemand zo'n blauwe omgeving kiezen. Toch zijn de radarwaarnemers er zeer tevreden mee, want zij kunnen hun werk er behoorlijk bij doen. De mensen die in de „blauwe ruimte” werken, maar geen radarwaarnemingen behoeven te doen, zijn minder tevreden. Maar wat het zwaarst is, moet het zwaarst wegeen. In de praktijk blijkt bovendien het werken in een blauwe verlichting nogal

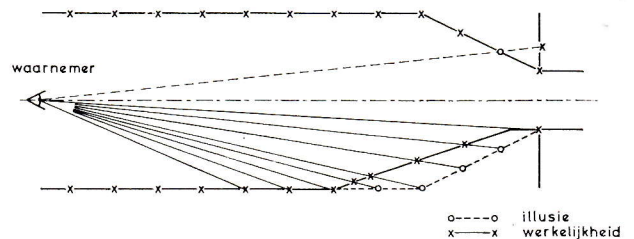
mee te vallen, als ten minste het niveau niet al te hoog is. Bij een voldoende laag niveau is men reeds na een korte tijd zo gewend aan het blauw, dat men geneigd is om echt wit licht oranje te gaan vinden.

#### Havens

Het is ook in het Instituut voor Zintuigfysiologie, dat de eerste aanzet is gevormd voor de thans in Delft in gebruik zijnde scheepsmanoeuvresimulator, waar een aantal gezagvoerders van onze Maatschappij inmiddels een week is getraind. Voor het kiezen van de juiste bebakening en de vorm van de havenmonden bij de ingang van de Nieuwe Waterweg werd het instituut mede ingeschakeld. Een maquette, schaal 1 : 500, van het gehele gebied werd gemaakt, waarbij voor het doen van onderzoeken verschillende methoden worden toegepast, zoals directe waarneming, fotografie, alsmede video-opnamen. Bij deze laatste methode wordt met een televisiecamera in de maquette „gevaren” over een onder water liggend railsysteem. Een videorecorder legt het dynamisch veranderende beeld vast en levert dus een herhalingsmogelijkheid.

Er was echter nog een vierde mogelijkheid, namelijk simulatie, waarbij de reeds genoemde televisiecamera bestuurbaar is en verbonden met een nagebouwde scheepsbrug en een computer. In samenwerking met TNO-IWECO (Instituut voor Werktuigkundige Constructies) is hieruit dan voortgekomen de scheepsmanoeuvresimulator te Delft.

Een typisch voorbeeld van lichttechnische adviezen betrekking hebbend op de scheepvaart is dat gegeven nadat problemen waren gerezzen met de Volkeraksluizen. Bij de bouw was rekening gehouden met

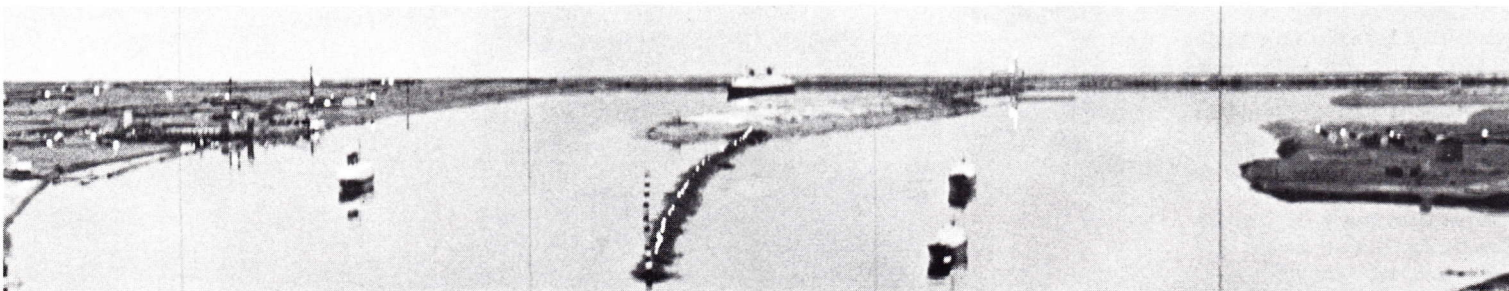


Optische illusie bij plaatsing lantaarns in het Volkerak-sluizencomplex

duwvaartenheden met een lengte van ca. 180 meter en een breedte van ca. 22,80 meter. Een reeds vastgestelde breedte van 24 meter van de sluiskolk betekende dus voor zo'n eenheid aan beide zijden ca. 60 cm speling, waarvoor zeer nauwkeurig moest worden gemanoeuvreed.

Door de combinatie Waterloopkundig Laboratorium („De Voorst”) en het IZF werd een onderzoek gedaan naar de visuele geleiding van remmingwerken bij sluisen. De conclusie luidde: nauwe symmetrisch geplaatste remmingwerken zijn de beste. Echter, de geleidewerken van de Volkeraksluizen konden niet geheel naar deze eis worden gebouwd en werden dus a-symmetrisch. Om de duwvaart-kapitein in elk geval des nachts een goede optische geleiding te geven werd met het op bepaalde wijze plaatsen van de lantaarns een illusie verkregen, die suggereert, dat de geleidewerken wel symmetrisch zijn ten opzichte van de as, zoals schematisch is weergegeven in bijstaande figuur. De illusie behoeft alleen te werken op vrij grote afstand, omdat de schipper achterop zo ver van de boeg verwijderd is.

Thans houdt het IZF zich, voor zover het studies ten behoeve van de scheepvaart betreft, niet alleen bezig met een ergonomisch optimale brug, doch ook met adviezen voor een scheepvaartgeleidesysteem voor het Rotterdamse havengebied. Verder worden technisch menskundige advieswerkzaamheden verricht voor een centrale verkeerspost te Hoek van Holland alsmede verscheidene andere posten.



# EEN NIEUWE SB HULPMOTOR

DOOR H. J. KIEVIT

Nu de „C“-klasse schepen langer in de vaart worden gehouden dan oorspronkelijk de planning was, is o.a. besloten op elk van deze schepen een van de beide dieselmotorunits te vervangen door een meer aan de thans bestaande energiebehoefte aangepaste dieselmotor met generator. Het groter opgenomen elektrisch vermogen wordt ondermeer veroorzaakt door de later geplaatste airconditioning-installatie benevens diverse andere kleine elektrische energie vragende werktuigen.

De keuze is uiteindelijk gevallen op een motor van het fabriekaat SKL (Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht“) en een generator van het fabriekaat Glaser, von Praun. De eerste van de serie van drie units werd inmiddels, gedurende de afgelopen dokperiode bij Wilton-Fijenoord, op het m.s. „Camitia“ geplaatst. Hieronder enkele gegevens van dieselmotor en generator.

## Dieselmotor

Fabriekaat: SKL (Magdenburg)

Type: 6 VD 36/24 A-1

6 cil. in lijn viertakt dieselmotor

Slag: 360 mm, boring 240 mm, 8,57 omw. sec.<sup>-1</sup>.

Voorzien van één turboblower, welke de motor van de benodigde verbrandingslucht voorziet. Fabriekaat hiervan SKL (Bannewitz), type H3, 416,7 omw. sec.<sup>-1</sup>.

Het continuvermogen van de motor bedraagt 331 kW (450,2 pk) bij 8,33 omw. sec.<sup>-1</sup>. Het max. vermogen 364 kW (495 pk), het aantal omw. hierbij bedraagt 8,27 sec.<sup>-1</sup>. De gemiddelde effectieve druk bij het vermogen van 331 kW bedraagt 9,39 bar. Compressiedruk plm. 49 bar. Max. verbrandingsdruk plm. 67 bar. Compressieverhouding 13 : 3.

De snelheidsregeling geschiedt d.m.v. een Woodward UG-8D regelaar. Een mechanische overspeed-beveiliging behoort tot de uitrusting.

Verder heeft de motor een onafhankelijk gedreven elektrische zoetkoelwaterpomp benevens een eveneens onafhankelijk gedreven elektrische zoutkoelwaterpomp, beide van het fabriekaat Nijhuis en beide van het type CH-40150, cap. 0,42 m<sup>3</sup> sec.<sup>-1</sup>. Uitvoering in brons. De motor heeft een aangebouwde smeeroliekoeler en een onafhankelijk opgestelde zoetkoelwaterkoeler.

## Generator

Fabriekaat: Glaser, von Praun (Osthofen)

Type: S 500/7 M NR 7209 331/1.

Vermogen: 375 kVA bij een  $\cos Q = 0,8$ , 300 kW, 450 V, 60 Hz.

De generator is een zelfbekrachtigde draaistroomgenerator (draaistroom-compound). De spanningsregeling vindt plaats d.m.v. een statische regelaar, welke in het generatorpaneel van het schakelbord werd ingebouwd.

Ten einde het parallel-bedrijf van de beide nu verschillende dieselmotoren en generatoren zo stabiel mogelijk te doen verlopen, werd de BB-generator omgebouwd tot draaistroom-compound generator, met een eveneens in het generatorpaneel ingebouwde statische rege-

laar. Verder werd de snelheidsregeling van BB-dieselmotor veranderd en deze vindt thans eveneens plaats d.m.v. een Woodward UG-8D regelaar. Ten slotte werd de motor voorzien van een elektrische overspeed-inrichting.

Reeds bij aankomst van het schip bij „Tankercleaning“ te Schiedam, werd begonnen met de voorbereidende werkzaamheden voor het verwijderen van de bestaande SB hulpset. Gezien de van de bestaande situatie afwijkende fundatiematen van de nieuwe set, werd van te voren door de scheepswerf een geheel nieuwe fundatie aangemaakt. In verband met de brand- en laswerkzaamheden was de zich onder de motorfundatie bevindende en voor brandstofopslag gebruikte dubbele bodem, van scheepszijde op de reis schoongemaakt. Na het droogzetten van het schip werd de oude dieselmotorset en de oude fundatie via een in de scheepshuid gemaakte opening verwijderd. Het inbrengen van de nieuwe set met fundatie verliep langs dezelfde weg. Na het paatsen van de nieuwe set kon de eerder verwijderde huidsectie weer worden bijgezet en afgelast. De overige dokwerkzaamheden waren inmiddels zover gevorderd, dat het schip hierna weer kon worden uitgedokt.

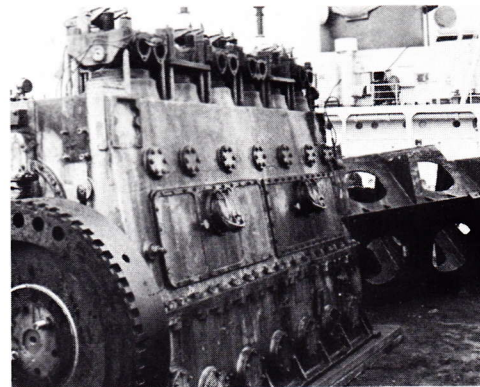
De bevestiging van de motor en generator op de eigenlijke scheepsfundatie is niet uitgevoerd als een starre verbinding, doch hierbij is gebruik gemaakt van ge vulcaniseerde rubberblokken, welke zich telkens bevinden tussen twee stoelen. Eén van de stoelen is aan de motor bevestigd, terwijl de andere op de scheepsfundatie is vastgemaakt. Extra bewegingen van de set, zoals die optreden tijdens het starten van de motor, worden opgevangen door begrenzers, welke op diverse plaatsen zijn aangebracht. Bij normaal bedrijf liggen deze plm. 1 mm vrij.

Mede dankzij de aanwezigheid van deksels over de cilinderkoppen, brandstofpompen, etc. is een bijzonder laag geluidsniveau van de dieselmotorset bereikt. De benodigde koelwaterleidingen, enz. zijn zoveel mogelijk ter hoogte van de motorbevestiging op de scheepsfundatie, flexibel met de motor verbonden. Zo dicht mogelijk bij de bevestiging van de set op de fundatie, omdat op deze plaats de eventuele uitslag het geringst zal zijn.

Bij de leidingmontage werd geheel gebruik gemaakt van de bestaande systemen. Slechts een extra voorziening werd aangebracht om de motor in geval van een defekt aan de zoetkoelwaterpomp van zoet koelwater te kunnen voorzien vanaf het zoetkoelwatersysteem van de hoofdmotor.

De smering van de turboblowerlagers geschiedt vanaf het smeeroliesysteem van de motor zelf. Naast de van fabriekswege geleverde standaard-reservedelen, werd nog een assortiment van extra onderdelen medegeleverd.

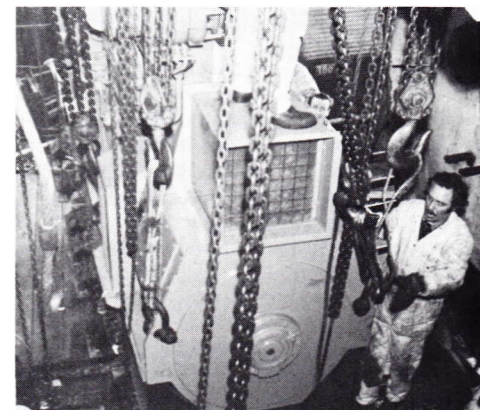
Tijdens het inregelen van de spanningsregelaars kwam naar voren, dat de isolatie van de bekabeling van de oude BB generator van de spoelen naar het klemmenbord in slechte toestand verkeerde. Deze kabels werden de laatste nacht voor het eind van de dokking alsnog vernieuwd, waarna nogmaals enkele malen werd proefgedraaid.



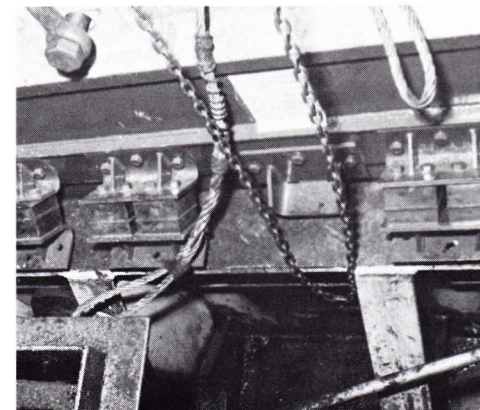
Na 18 jaar trouwe dienst afgedankt



De nieuwe unit gereed voor plaatsing aan boord



Het aan boord takelen van de nieuwe unit

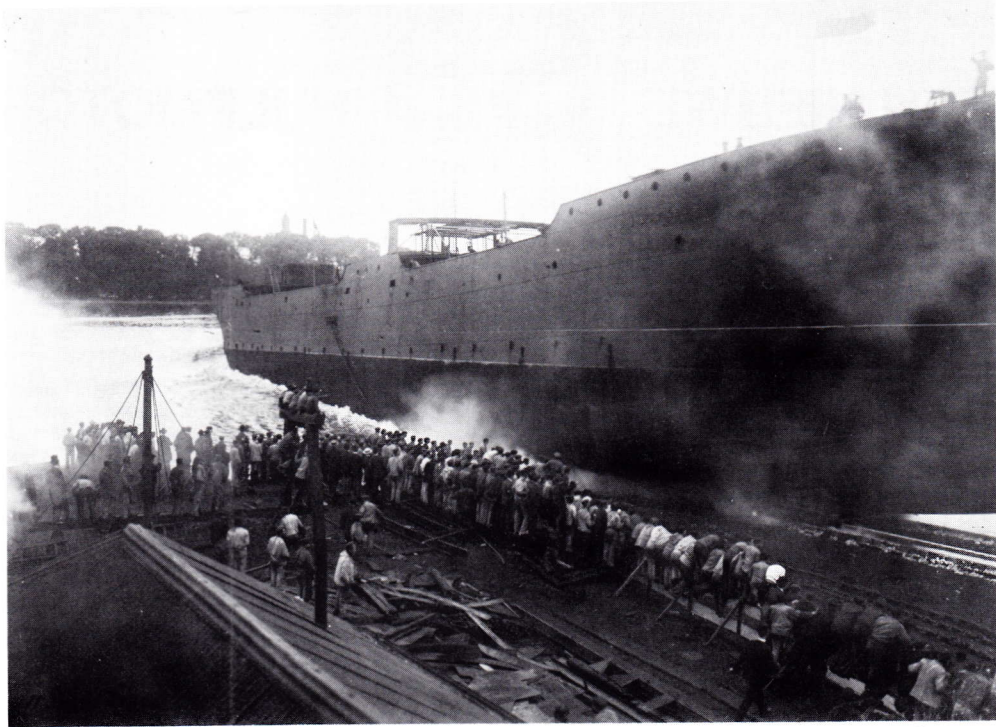


Bevestiging van nieuwe SKL dieselmotorset op de scheepsfundatie

Weinigen zijn er zich van bewust, dat in de meer duistere keldergewelven van het Shell-Gebouw muffig aandoende dossiers rusten, waarvan de inhoud op de lezer in deze nuchter-zakelijke tijd soms een wat merkwaardige indruk maakt.

Natuurlijk, in de loop der jaren zijn deze dossiers herhaaldelijk gesaneerd, uitgedund zou je kunnen zeggen. Een strikt noodzakelijke handeling wil er nog ruimte overblijven in het gebouw om onze dagelijkse werkzaamheden te kunnen uitvoeren. Maar toch zijn in de vergeelde om-  
slagen nog — gedeeltelijk met de pen geschreven — documenten te vinden die interessante gegevens opleveren en soms een tip van de sluier over de historie van ons rederijbedrijf oplichten.

Hieronder brengen wij de eerste in een serie artikelen, gebaseerd op gegevens die wij putten



De tewaterlating van de „J. B. Aug. Kessler” vond plaats op 11 september 1902, op de werf van de Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw „Feijenoord”.

## uit het Oud-Archief

„Ik heb de eer U mede te delen dat, blijkens een van de Board of Trade te Londen bij mijn departement ontvangen rapport, het s.s. „J. B. Aug. Kessler” Uwer Maatschappij door een onderzeeër tot zinken zou zijn gebracht.” Een zo op het oog, in de huidige tijd, wat vreemd aandoende eer die het Ministerie van Landbouw, Nijverheid en Handel in een brief gedateerd 27 april 1917 had, om de Directie van de N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona” te 's-Gravenhage ervan in kennis te stellen dat een harer schepen op 23 maart daaraan voorafgaand tot zinken zou zijn gebracht.

De gebeurtenis was overigens reeds bekend op de I.S. afdeling (Installaties en Scheepvaart) van de toenmalige Bataafsche Petroleum Maatschappij in Den Haag, daar de agenten te Londen, i.c. The Anglo-Saxon Petroleum Company Limited, reeds op 24 maart hadden doorgegeven dat torpedering had plaatsgevonden. De mededeling van het Nederlandse ministerie omtrent het tot zinken brengen van het in 1902 voor de N.V. Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië gebouwde schip van ruim 6000 ton was trouwens niet geheel juist. Alhoewel de opvarenden van het schip onmiddellijk in de sloepen waren gegaan nadat het was geraakt door een torpedo afgevuurd door een van de onderzeeërs in dienst van Zijne Majesteit de Keizer van Duitsland Wilhelm III, bleef het schip drijven. Wel liep onmiddellijk de machinekamer vol, terwijl bij de ontploffing die plaatsvond op twee plaatsen brand uitbrak. Al met al genoeg redenen om niet te veel hoop op behoud van het schip te koesteren. Toen de

twee reddingboten met overlevenden — 2 officieren en 4 Chinezen hadden het leven verloren — tot overmaat van ramp nog werden beschoten, nam gezagvoerder F. van der Biesen het besluit zo snel mogelijk te trachten veilig aan wal te komen. De torpedering had plaatsgevonden 40 mijl ten oosten van Starpoint aan de Zuidkust van Engeland. Met de boten werd urenlang geroeid en gezeild — er stond „ene nijldige wind” — en na aankomst was een deel van de zeelieden zodanig uitgeput dat zij onmiddellijk in het ziekenhuis moesten worden opgenomen.

Na binnenkomst van het bericht op het Marine Department in Londen, dat het schip ondanks de aangerichte schade toch was blijven drijven, vertrokken sleepboten uit Plymouth, die erin slaagden het schip na enige tijd nog binnen te brengen, met de achtersteven diep in het water.

### Noodsituatie

Met het voor geruime tijd buiten dienst stellen van de „J. B. Aug. Kessler” was er wel een noodsituatie ontstaan wat betreft de brandstofvoorziening in Nederland. Een gedeelte van de Anglo-Saxon vloot was in 1915 voor „gouvernementsdoeleinden” zoals dat toen heette, gerequireerd. Vele reizen moesten om de Kaap worden gemaakt in plaats van door het Suez-Kanaal. Huren van vreemde tonnage was praktisch onmogelijk. Toch was de aanvoer van benzine uit het smaragdland overzee naar het neutrale Nederland tijdens de eerste jaren van

de Eerste Wereldoorlog nog redelijk goed verlopen. Zowel de schepen van de Nederlandsch-Indische Tank-Stoomboot Maatschappij als van de N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona”, die beide later in Shell Tankers B.V. zijn opgegaan, waren voor beide oorlogvoerende partijen acceptabel als „neutraal”. Weliswaar voeren de schepen ook op Frankrijk en Engeland, doch in de eerste jaren was dit voor de Duitse regering geen maatstaf om ze als vijandelijke schepen te beschouwen, daar zij immers de Nederlandse vlag voerden. Alhoewel, torpedering „per abuis” vond wel eens plaats, zoals o.a. het m.s. „Artemis” erover, dat met de vaderlandse driekleur getooid nota bene vlak voor onze kust in februari 1915 was getorpedeerd. Ook dit schip was gelukkig blijven drijven en wist Rotterdam te bereiken, vandaar het — na reparatie — weer zee koos. Juist naarmate de situatie meer precair werd, kwam er wijziging in de houding van de Duitse regering t.a.v. neutrale schepen. Ieder schip, onder welke vlag ook, dat een der geallieerde landen als bestemming had, kon een prooi worden van de steeds driester optredende Duitse U-boten.

De gezagvoerders van de paar tankers van de Koninklijke/Shell die zich nog in Europese wateren vertoonden, wisten echter door het kiezen van bepaalde routes, waar geen onderzeeërs zich durfden vertonen, door de mazen van het onderzeese net te glijpen. Zo ook kapitein Van der Biesen, die reeds meermalen veilig van Franse naar Engelse havens was overgestoken. Tot de fatale reis van Le Havre naar Cardiff. Het moet voor hem een hard ge-



lag zijn geweest om zijn schip te verlaten: niet voor niets spraken persberichten de eerste jaren na de indienstneming van de „Kessler” over „the finest tanker afloat”.

In de zomer van 1917 werd door de Duitse regering ingevolge een herziene „Prisenordnung” officieel het standpunt gehuldigd dat alle schepen van neutrale landen die gedurende de oorlog ook geallieerde landen hadden bezocht, als vijandelijke schepen zouden worden beschouwd. Daardoor ontstond een wel zeer moeilijke situatie voor Nederland. Om nogmaals een zinsnede uit de vergeelde documenten aan te halen „De voorziening van benzine is vooral noodig met het oog op het landbouwbedrijf (door motoren gedreven dorsmachines) en op het transportwezen (scheepvaart op de Binnenwateren) zoomede met het oog op verscheidene takken van industrie.”

Daar kwam nog bij dat, vóór het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog, jaarlijks 7 miljoen ton steenkool uit Duitsland werd aangevoerd, ter gedeeltelijke compensatie waarvan nu „liquid fuel” van overzee, voornamelijk uit Mexico, moest worden betrokken.

Ondanks dat, ook in Nederland, een ontstellend tekort aan scheepsruimte was ontstaan, werd de N.V. Nederlandsch-Indische Tank-Stoomboot Maatschappij door de Duitse regering zonder pardon op de zwarte lijst gezet. Dit had al onmiddellijk tot gevolg, dat de aanbouw van de „Iris” — met zijn laadvermogen van ruim 5000 ton een welkome aanvulling van de voor Nederland zo dringend noodzakelijke tankervloot — moest worden stopgezet. Materialen die in Duitsland waren besteld, werden niet meer afgeleverd en de bouwers, de Gebroeders Pot te Bolnes, kregen het dreigement ook op de zwarte lijst te worden gezet wanneer het werk aan het schip toch werd voortgezet. Dit zou bijvoorbeeld impliceren, dat geen staal meer zou worden geleverd uit Duitsland, onontbeerlijk voor aanbouw van andere neutrale schepen en derhalve funest voor deze werf. En dat alles terwijl de „Iris” bijna gereed was. Maar ook al was dit schip gereedgekomen, toch zou uitvaren een hachelijke zaak zijn geworden. Weliswaar was het bestemd voor de N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona”, die de eigendomsrechten in 1917 had overgenomen en als „neutraal” gold, maar de bestelling was geplaatst door de NIT.

Een andere tanker, de „Juno”, was ten tijde van de nieuwe „Prisenordnung” op weg naar Amerika om daar de zo dringend gewenste benzine voor de Nederlandse dorsmachines te halen, doch nu wensten de Amerikanen op hun beurt geen benzine meer te leveren voor Nederland. Het zag er dus somber uit voor onze economie, die in 1917/1918 reeds voor een belangrijk deel afhankelijk was van regelmatige aanvoer van olieproducten. Een en ander resulteerde in uitvoerige briefwisseling tussen de Nederlandse en Duitse regering om definitieve vrijstelling te verkrijgen voor nog beschikbare schepen van de N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona”.

Inmiddels werd naarstig gezocht naar een oplossing om de „Kessler”, met zijn laadvermogen van 6000 ton een van de grootste tankers uit die tijd, weer in de vaart te brengen. Het slepen van het gehavende schip over de Noordzee werd als een hachelijke zaak beschouwd, zodat uiteindelijk werd besloten tot reparatie in Engeland. Echter, nieuwe machines waren in Engeland niet verkrijgbaar. Ook moest een nieuwe achterstevan worden gebouwd, zodat werd nagegaan of het mogelijk zou zijn om door de Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw „Feijenoord”, de bouwers van de „Kessler”, hier in Nederland een nieuwe achterstevan te doen vervaardigen aan de hand van de oorspronkelijke bouwtekeningen. Het geheel zou dan met bouten in elkaar worden gezet en, wanneer alles paste, zou de zaak weer worden gedemonteerd en naar de werf aan de Tyne, waar het schip voorlopig onderdak had gevonden, worden verscheept. Achteraf bleek dit niet nodig, wel diende de machines naar Engeland te worden verscheept, die met de grootst mogelijke spoed werden vervaardigd bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij. Uitvoervergunning werd verleend op uitdrukkelijke voorwaarde dat het schip zou worden ingezet voor de aanvoer van benzine naar Nederland.

Met speciale toestemming van alle partijen, waartoe de Nederlandse regering bemiddelde, werden de machines overgevoerd en gemonteerd; er werd proefgedraaid en nu kon in principe het schip weer in de nationale benzinevaart worden gebracht. Inmiddels was het

1918 geworden, maar nog steeds, ondanks uitvoerige onderhandelingen om voor de „J. B. Aug. Kessler” zekerheid te krijgen dat ze niet zou worden aangevallen, werd geen vrijstelling verleend. In opdracht van de heer H. Colijn, de latere, legendarisch geworden Minister-President van Nederland, doch toentertijd een der drie directeuren van de NIT en belast met deze zaak op het kantoor te Den Haag, werd het schip voorlopig ingezet in het Verre Oosten.

De consternatie in het vaderland was groot: het enige werkelijk grote schip dat de benzine uit het neutrale gebied aan gene zijde van de oceanen kon halen en naar Nederland vervoeren, was wel beschikbaar, maar kreeg geen toestemming om ongehinderd naar Nederland te varen. De programmering van het schip werd door de Maatschappij met opzet zodanig gekozen dat het op het eerste bericht van vrije doorvaart door de Noordzee, naar ons land kon worden gedirigeerd. Maar het mocht niet zo zijn: het duurde tot na de wapenstilstand in 1918 alvorens de tankers van de Koninklijke/Shell weer ongehinderd benzine en andere olieproducten in grote hoeveelheden naar Nederland konden vervoeren.

#### Andere vracht

Tankers vervoeren tegenwoordig alleen ruwe olie of daaruit verkregen producten. Dit is wel eens anders geweest. Ook de „Koninklijke” heeft in het begin van deze eeuw — bij gebrek aan olielading — hout, erts, zelfs koffie vervoerd. De ruimen werden tevoren goed geschrobd, eventueel werd een laag kalk in de

*De heer J. B. Aug. Kessler, een van de pioniers van de „Koninklijke”, naar wie het schip waarvan in dit artikel sprake is, werd vernoemd. Toen het schip in de vaart werd gebracht, liet de toenmalige Directie een ingelijst portret aan boord ophangen. Na de sloop is het portret naar Den Haag opgezonden, omdat „het geenszins uitgesloten moest worden geacht dat een der latere nieuwe schepen weder den naam „J. B. Aug. Kessler” zou gaan dragen.”*



Hiernaast: Het gebouw aan de Lange Vijverberg no. 2, in Den Haag, waar het kantoor toentertijd was gehuisvest.



Hieronder: In 1920 verkocht de Koninklijke Shell Groep in Nederland benzine onder het merk „Autoline”.



tanks aangebracht. De meest vreemde lading vervoerde de „Santa Rita”, die in februari van het jaar 1907 een lading van 800 piano's te San Francisco afleverde! Maar terug naar de „Kessler”.

Op 4 december 1918 werd door het Rijksbureau voor de Scheepvaart te 's-Gravenhage navraag gedaan in hoeverre het mogelijk zou zijn het schip te gebruiken voor het vervoer van vloeibaar vet. De Nederlandse regering had overzee een grote partij vloeibare vetten

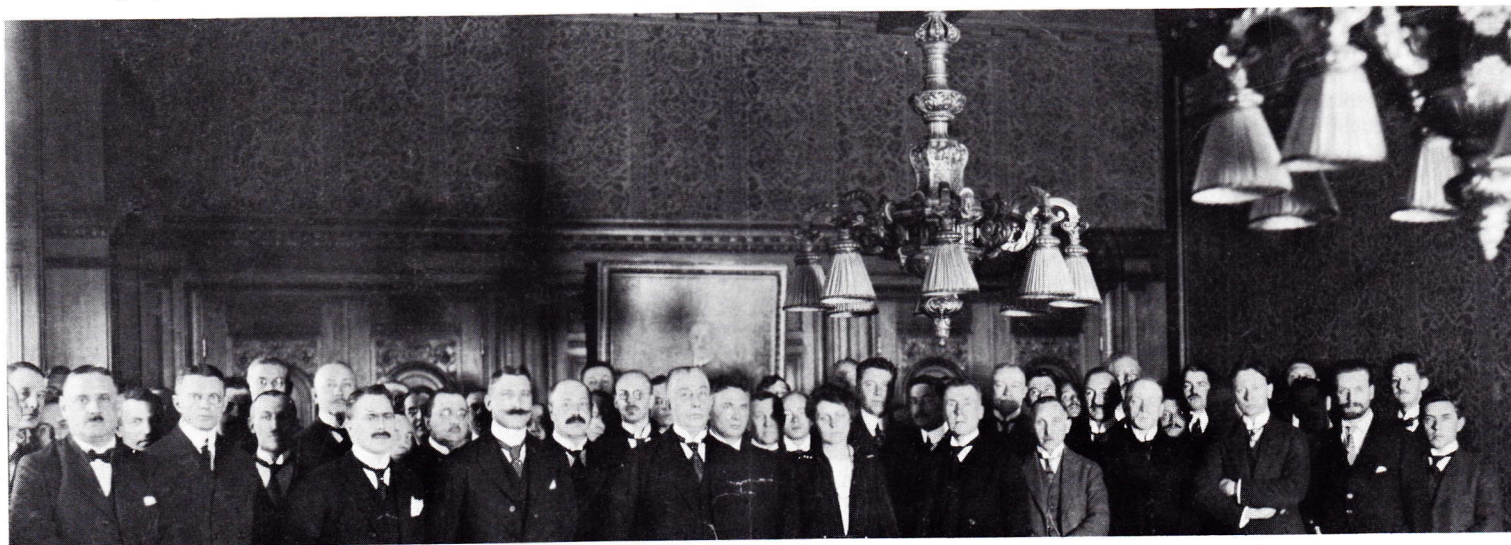
aangekocht om de voedselvoorziening van Nederland, na alle strenge rantsoenering tijdens de oorlogsjaren, weer op gang te brengen.

Helaas, de dossiers geven geen uitsluitsel of inderdaad dit beroemde schip uit de beginjaren onzer Maatschappij nog voor het vervoer van deze vetten is ingeschakeld, zodat dit niet meer aan de vergetelheid kan worden ontrukkt. Wel blijkt het schip een respectabele leeftijd te hebben bereikt: opgeleverd in 1902 en voor de sloop verkocht in 1936, dus 34 jaar lang in de

vaart geweest. Om het te zeggen met de woorden van kapitein Van der Biesen, zoals door hem gebezigd in een ingezonden stuk aan de pers na het bericht van sloop:

„Een voor een tanker abnormale leeftijd en hoewel het zeer gehavend in den oorlog werd, heeft het nog altijd kunnen dienen als een voorbeeld van constructieve volmaaktheid zoals nooit bij een dergelijk schip bereikt werd of zal worden.”

Het voltallige personeel van de Maatschappij in 1918. In het midden de heer H. Colijn, van wie in dit artikel sprake is.



Nu de Shell een periode doormaakt waarin transport per tanker hoge kosten met zich brengt, dient aan iedere maatregel die op zee of in de haven tot besparing kan leiden, terdege aandacht te worden geschonken.

Met bespaarde of verloren operationele tijd zijn aanzienlijke bedragen gemoeid, die variëren van ongeveer \$3000 per dag (\$125 per uur) voor General-Purpose-tankers tot ongeveer \$30.000 (\$1250 per uur) voor Very Large Crude Carriers. Uitgaande van deze cijfers zou, indien elke Groepstanker — of door de Groep op time-charter-basis gehuurde tanker — het aanlopen van een haven steeds met één uur zou weten te bekorten, dit een voordeel voor de Shell van omstreeks 4,5 miljoen dollar (ongeveer veertien miljoen gulden) per jaar betekenen. Het komt echter voor dat er alleen tijd kan worden bespaard door voor iets anders weer geld uit te geven, bijvoorbeeld:

Moet men al dan niet \$2500 uitgeven om van Londen per vliegtuig onderdelen te sturen naar een schip van de „M“-klasse, dat zich ter hoogte van de Canarische Eilanden bevindt met een defecte ladingpomp?

of  
Hoeveel kunnen wij voor een walploeg uitgeven om bij tankschoonmaken te assisteren ten einde voor een G.P.-tanker 36 uur haventijd te besparen?

In zulke gevallen is het niet altijd mogelijk om een scherp-omlijnd antwoord te geven, al is het wel belangrijk om na te gaan hoeveel het de Maatschappij waard is om ten aanzien van een bepaald schip tijd te besparen met daartegenover het geld dat dit zal kosten.

Het merendeel van de schepen onder beheer van de Koninklijke/Shell Groep bestaat uit schepen die eigendom zijn van werkmaatschappijen van de Shell en uit schepen die op time-charter-basis van derden zijn gehuurd voor perioden variërend van 1 tot 20 jaar.

Dit zijn zo'n vierhonderd schepen, maar het aantal schommelt steeds doordat er nieuwbouwschepen in de vaart komen, schepen worden afgedankt, charter-perioden aflopen en nieuwe charters worden afgesloten.

Deze schepen dekken niet alleen grotendeels onze onmiddellijke behoeften maar ook die welke voor de eerstvolgende maanden worden verwacht. Ten aanzien van sommige ladingen is het echter moeilijk juiste verwachtingen te geven, daar deze met niet te voorziene factoren samenhangen, zoals de invloed van een strenge koudeperiode op de vraag naar olie voor verwarmingsdoeleinden, in de zomermaanden schommelingen in de vraag naar benzine, onvoorziën oponthoud tijdens de operationele periode van een schip, rampen en soms politieke gebeurtenissen e.d.

Voor deze onvoorziene omstandigheden wordt, naarmate zij aan het licht treden, een afdoende oplossing gevonden door het aantal schepen dat SIPC in charter neemt of niet langer in charter houdt, voortdurend te wijzigen. Zodoende beïnvloedt alle door onze schepen bespaarde of verloren operationele tijd rechtstreeks de kosten van de Groep omdat er een behoefte ontstaat om schepen ter vervanging te charteren of om een teveel aan tonnage in charter te geven aan derden.

# HOE een miljoen te be- spa- ren ?

Om nu terug te komen op ons oorspronkelijk voorbeeld: het per vliegtuig verzenden van onderdelen naar een schip van de „M“-klasse dat zich bij de Canarische Eilanden bevindt met een defecte pomp, heeft zin indien dit minder kost dan de VLCC-tonnage die moet worden bijgecharterd om de pomptijd te compenseren die anders tot de eerstvolgende dokking verloren zou gaan. Evenzo moeten wij bij het nemen van de beslissing of er een walploeg moet worden ingeschakeld om te assisteren bij het tankschoonmaken op onze G.P.-tanker, de verwachte besparing van 1½ dag voor een G.P.-tanker afwegen tegen de kosten van die walploeg (zie hoofdstuk V van de „Operating Guide to Tanker Port Performance“ voor verdere gedetailleerde voorbeelden).

In de werkelijke dagelijkse exploitatiekosten van onze schepen treden van jaar tot jaar slechts geringe veranderingen op; de aan het charteren van scheepstonnage verbonden kosten echter zijn onderhevig aan voortdurende schommelingen, afhankelijk van het aantal schepen dat zelfstandige reders hebben aan te bieden tegenover het aantal dat de oliemaatschappijen op een zeker ogenblik nodig hebben. Bij een overvloedig aanbod van schepen kunnen de oliemaatschappijen kiezen wat zij willen en tot op het uiterste afdingen. Het tegendeel geldt echter evenzo. Om een voorbeeld te geven van de uitersten bij het afsluiten van reis-charters: de dagwaarde in november 1970 was meer dan 15 maal zo hoog als die welke in mei 1972 gold.

Dientengevolge verandert de bespaarde of verloren operationele tijd, gemeten naar de voor gecharterde schepen betaalde dagwaarden, voortdurend in waarde voor de Shell; de geschatte kosten in U.S. dollars per dag worden daarom bij SIPC bepaald door diegenen die in contact staan met de markt. Hun adviezen en ramingen voor achttien klassen van schepen, variërend van 13.000 tot 250.000 ton draagvermogen, worden elk kwartaal onder het hoofd „Tanker Port Performance“ gezonden aan de vloot-werkmaatschappijen en aan de Shell-maatschappijen die zich bezighouden met productie, verwerking en verkoop.

De juiste gedragslijn onder bepaalde omstandigheden hangt af van zowel het bedrag dat er mee gemoeid is als de geschatte waarde van de operationele tijd zoals deze door SIPC is opgegeven in het kader van de verwachte vrachtenmarkt-tarieven. Er zijn natuurlijk situaties waarin het wellicht beter is operationele tijd te verliezen dan extra geld uit te geven, maar er moet wel een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen dit soort tijdsverlies en tijdsverlies louter en alleen veroorzaakt door vertragingen, slechte planning of matige bedrijfsprestaties welke een rechtstreeks verlies tot gevolg hebben, met andere woorden, factoren waarop de gezagvoerder van elk schip afzonderlijk zijn invloed kan uitoefenen.

Om een miljoen te besparen moeten wij niet alleen kosten verminderen en geen tijd verspillen, maar ook de waarde weten van de operationele tijd en in staat zijn om die, waar van toepassing, naar behoren te vergelijken met de kosten van andere oplossingen. Zijn er wellicht gevallen bekend waarin wij of u het beter zouden kunnen doen en zulke besparingen op de vloot kunnen doorvoeren?

# UIT



# EN THUIS

Bij het lezen van het januari-nummer van „Tussen Schip en Ka” trof mij het stukje van mej. Bakker, waarin zij haar prille ervaringen weergeeft nu zij verkering heeft met een zeeman. Het gaf mij het bekende „aha Erlebnis” en ik denk met mij vele anderen, al zal de kennismaking en het leven met een zeeman voor ieder van ons inhoudelijk anders zijn. „Van ons”, omdat ik sinds enkele jaren gehuwd ben met een scheepswerktuigkundige.

De lichte aarzeling dit stukje in te sturen, werd overwonnen doordat het „eerste schaap over de dam was” en ik niet meer het gevoel had me zomaar „bloot” te geven (figuurlijk dan). Het initiatief om de mogelijkheid te bieden stukjes in te zenden is toch eigenlijk ontzettend leuk. Ongetwijfeld zijn er meer mensen van het „thuisfront” die iets te vertellen hebben.

Goed, je bent dus getrouwd en iemand heeft de euvele moed gehad je te vragen waar je man dan is. Je antwoordt dat hij vaart en dan volgt prompt: „oh, vaart hij, dan is hij zeker stuurman?” Zonder meer wordt dat aangenomen. Mogelijk vindt dit zijn oorzaak in het feit, dat de functie van scheepswerktuigkundige in de loop der tijden een evolutie heeft doorgemaakt. Immers, met de vooruitgang der techniek werd ook deze functie inhoudelijk anders. Merkwaardig dat wij, van oudsher een zeevarend volkje, toch eigenlijk weinig weten hierover. De huidige faciliteiten bieden voor het thuisfront de mogelijkheid om eens wat van de sfeer en omstandigheden waarin je echtgenoot werkt, te proeven. Van deze mogelijkheid hebben wij gebruik gemaakt,

omdat dat voor ons gevoel een „must” is. Juist door dit meevaren kan ik nu beter begrijpen wat toch iemand bezielt om te gaan varen. Iemand die dan, als hij getrouwd is, alles wat hem dierbaar is achterlaat. Waarom ga je überhaupt varen? Is het de materiële kant van de zaak? Trekken de immense watervlakten met alles wat daarachter ligt? Of is het het werk, dat een grote inventiviteit van je vraagt? Er zijn ongetwijfeld vele argumenten, maar laten wij het houden op een zeeman met een „gezonde” motivering. Dan toch moet er een zekere ambivalentie bestaan. Immers, enerzijds de trek naar het water, anderzijds weer het verlangen naar huis, vrouw en kinderen, verloofde, familie. Wij mogen er toch van uitgaan dat het gezin de voornaamste groep is voor het kind, zijn eerste sociale wereld, en dat het zijn opvattingen van waarden, ethische overtuiging binnen het gehele gevoelskader van affecties, trouw, identificatie, onafhankelijkheid en vrees met betrekking tot de ouders hierin ontwikkelt. Wij kunnen dan ook stellen, dat er van de zeemannsvrouw heel wat gevraagd wordt. Ik denk dat ook heel wat zeemannsvrouwen voor hun huwelijk (of nog) in de maatschappij een vrij zelfstandige baan hebben gehad of qua type zelfstandig zijn.

Dat de afwezigheid van de vader gedurende lange tijd schadelijk zou zijn voor de kinderen, omdat zij een belangrijke identificatiefiguur missen, zou ik niet willen stellen. Immers, belangrijk is niet de kwantiteit van de contacten, doch de kwaliteit. En die is er toch als hij thuis is, en niet alleen voor de kinderen.

Van een zeemannsvrouw mag je, dacht ik, zeker ook enthousiasme verwachten voor het werk van haar echtgenoot. Natuurlijk is er tijdens de afwezigheid van je echtgenoot een gevoel van leegte, maar met schrijven kom je wat dit betreft al een heel eind, zodat ver weg toch dichtbij is.

Nu het woord schrijven is gevallen, wil ik nog even zeggen dat mij is opgevallen, hoe belangrijk post aan boord is. Iedereen duikt met zijn brieven gezellig in zijn hut en geniet ervan. Het viel mij ook op, welk een gevoel van privacy een hut dan kan bieden. Maar... niet voor degenen die om een of andere reden geen post ontvangen. Het lijkt mij, sorry, een „bedonderd” gevoel zonder post in je hut te zitten op zo'n moment. Je wordt volkomen teruggeworpen op jezelf en vraagt je af „waarom ik niet?” Ook al ben je geen schrijfster, een briefje of kaart met een paar regeltjes kan er toch wel af. Op tijd posten kan ook, dank zij de faciliteiten die Shell op dit punt biedt.

Tijdens mijn zeereis deed ik zoveel impressies op dat ik expressies te kort kom. Even eentje die ik opdeed in Bombay.

Van Kharg voeren wij naar Bombay. Overdag was het, toen wij Bombay naderden, kief warm. Het aantal insecten dat rondvloog nam toe. Het water veranderde langzamerhand van kleur en leek bij Bombay grijs. Het aanleggen van een schip aan ka of steiger vind ik steeds weer een sensatie.

Het doet mij iedere keer weer denken aan de olifant in het circus, die onder regie van een dompteur op een klein tonnetje moet gaan staan. Het was omstreeks twee uur in de nacht. Op de steiger ontstond steeds meer bedrijvigheid en toen mijn ogen aan de duisternis waren gewend, kon ik allerlei vage figuren onderscheiden, waartussen één opvallende figuur. Hij had dat te danken aan zijn uniform, dat werkelijk hagelwit was en op onze sterreklame geen slecht figuur zou slaan. De pijpen van zijn korte broek hingen een flink eind onder zijn knieën en waren erg wijd. Daarbij nog de vrij dunne benen en forse schoenen. Ik betrapte mezelf er op, dat ik breeduit stond te gniffelen.

Op de steiger ontwaarde ik even later een aantal bobbelige figuren. Het drong tot mij door dat dit slapende mensen waren. Ineens zag ik er een opbollen. De wind was hem onder zijn „rokken” geslagen. Het was te donker om meer te onderscheiden.

Over Bombay valt heel wat te schrijven. Met een vrij gammele boot, in mijn ogen dan, kon je naar de stad. Het eerste dat mij opviel was, dat ook daar mussen waren. Het gaf me even een vertrouwd gevoel.

Als vrouw let je op alles tegelijk en natuurlijk ook op de kleding van de mensen. Het trof mij, dat er zoveel slordig en armoedig geklede mensen waren, die lagen te slapen op banken van bootjes of gewoon op straat, met het hoofd op een steen. Vrouwen en meisjes, die van de vismarkt kwamen, die wij overigens al van verre roken, met een mand ijs met vis op hun hoofd. Daarnaast ook vrouwen in de klederdracht van het land.

De kleuren en combinaties waren prachtig. Mannen (ook enkele oudere vrouwen) liepen te kauwen op een genotverschaffend middel. Transistorradio's, een wasserij, een gammal gebouw met daarnaast een veld met lijnen vol wasgoed. Ook op de grond lag was te drogen. Een geit deed daarop prompt iets wat niet alleen een geit eigen is.

Naast vervallen krotten, in aanbouw zijnde flats met typische, voor mijn gevoel, levensgevaarlijke steigers van een soort dik metaalraad. Prachtige huizen en straten, die nog het stempel droegen van de tijd dat India Brits Protectoraat was. Karretjes en stalletjes langs de weg waar je een heerlijke drank kon kopen, gemaakt van o.a. kleine citroenen, stalletjes waar je je oren kon laten schoonmaken, je haar laten knippen. Wil je in Bombay een biertje tegen de dorst gaan drinken, dan dien je wel je paspoort bij je te hebben. Het is maar een weet.

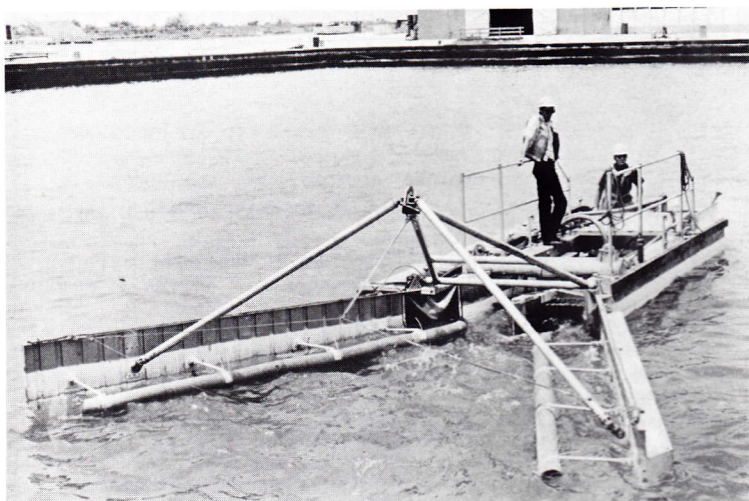
Het eten is er heerlijk, doch ook hier merk je nog de Engelse invloed.

Bedelende mensen, maar volgens oud Bombayvaarders minder dan voorheen.

Meisjes met een baby op hun arm klampten ons aan.

Wij mopperen dan wel eens in Nederland, maar sociaal gezien zijn wij hier toch heel wat verder.

Mevrouw J. B. Muysson-Derksen



### Olie-afschuimer

Een nieuw type vaartuig voor het afschuimen van olie, dat ook in woelig water zijn werk kan doen, is in de Verenigde Staten door de Shell Pipe Line Corporation ontwikkeld.

Men kan niet bepaald zeggen dat het vaartuig het elegantste is dat ooit het ruime sop heeft gekozen, maar het is functioneel — en doet zijn werk uitstekend — door van verontreinigd water de olie af te scheppen met een snelheid die kan oplopen tot 2,75 voet per seconde, zelfs bij golfhoogten van twee voet en een windsnelheid van twintig mijl per uur.

Het succes van het nieuwe afschuimvaartuig is toe te schrijven aan enige buigzame onderdelen, die met golf- en zwaambewegingen meebewegen om woelig water rustiger te maken en het verzamelen van de olie te vergemakkelijken.

Aan de boeg van het vaartuig bevinden zich twee lange bomen, die een twintig voet brede trechter vormen, welke het verontreinigde water in de reinigingsstanks voert. De binnenste bomen bestaan uit schuimcilinders met een doorsnede van 6 inch, die met de golven meebewegen en de meeste olie naar binnen leiden; de buitenste bomen zijn onbeweeglijk en leiden ontsnappende olie door middel van stroken in het vak dat moet worden gereinigd. De bomen worden door pijpen en elastische kabels ondersteund, waardoor ze met de golven mee op en neer kunnen bewegen.

Wanneer het afschuimvaartuig door het te reinigen vak vaart, vormt zich binnen in de romp een bewegende hoeveelheid olie en water. De olie kan op verschillende manieren worden verwijderd; dit hangt af van de te verwijderen oliesoort.

Opgevangen olie en water kunnen vanuit het afschuimvaartuig in plastic zakken worden gepompt die langs zij het vaartuig drijven, ondersteund door pontons.

Het nuttig effect van het vaartuig kan nog worden vergroot door voor het vaartuig „Shell Herder” — een biologisch afbreekbaar chemisch produkt, dat op werkelijk

krachtdadige wijze olieplekken tot kleinere proporties weet terug te brengen — op het water te sproeien. Spuutstukken aan het uiteinde van de bomen kunnen Shell Herder veertig voet ver vóór en langs het vaartuig wegsproeien.

Het afschuimvaartuig, dat twee rompen van 19 voet naast elkaar heeft, is zodanig ontworpen dat het op eigen kracht met behulp van een buitenboordmotor kan varen of langs zij een werkboot kan worden gesleept.

Hoewel het afschuimvaartuig oorspronkelijk is ontworpen voor het verwijderen van olie op binnenwateren, neemt men nu aan dat een vaartuig volgens dezelfde principes kan worden gebouwd voor het verwijderen van olie langs de kust.



### Benzineprijs en fiscus

Het is al weer vier jaar geleden dat de dagbladen melding maakten van een bijzonder soort „happening”. Het was namelijk medio maart 1969 dat namens 50.000 verontruste Nederlandse automobilisten aan de toenmalige voorzitter van de Tweede Kamer, mr. F. J. F. M. van Thiel, een nota werd aangeboden, waarin deze automobilisten een fel protest lieten horen tegen de plannen van de regering om per 1 juli van datzelfde jaar de benzine-accijns met 5 cent per liter te verhogen, alsmede de motorrijtuigenbelasting een forse stijging te doen ondergaan. Wat betreft de verhoging van die benzineprijs viel het in vergelijking met de regeringsplannen wel mee. Was de prijs per liter op 30 juni 1969 58 cent, een dag later betaalde de automobilist 60,2 cent. De verhogingen bleven evenwel doorgaan met uitzondering van medio 1972 toen Shell Nederland Verkoopmaatschappij, gelet op de teleurstellende ontwikkeling van de benzine markt in de eerste helft van dat jaar, de verkoopprijzen aan de pomp van Super Shell, Shell Autobenzine en Shellina Premix met 3 cent per liter verlaagde en wel voor Super Shell van 72,6 cent naar 69,6 cent. Op 27 januari jl. berichtten de kranten dat de literprijs

voor superbenzine op 75,7 cent was gebracht. Per 100 liter is dat dus f 75,70.

### f 53,35 naar fiscus

De prijs voor deze 100 liter superbenzine is als volgt opgebouwd:

Marge voor wederverkoper, inclusief gemiddelde bonus f 6,50  
 Voor Shell f 15,85  
 Accijns, BTW en luchtverontreinigingsheffing f 53,35

Van deze f 15,85 per 100 liter, of wel 15,85 cent per liter, die voor Shell overblijft moeten worden voldaan de produktiekosten, het transport van ruwe olie van de produktiecentra naar Rotterdam/Pernis, de verwerking, het transport van Pernis naar en de opslag bij het verkooppunt en alle „overheads”, zoals research, verkoopkosten, investeringen, e.d.

Op grond van de huidige investeringen voor een modern station en rekening houdend met afschrijvingen en een redelijke jaaromzet, betekent dit dat Shell in een dergelijk station 2 cent per liter investeert.

### 20 jaar geleden

Het eerder geschetste beeld was in 1950 aantrekkelijker. Er was toen weliswaar geen Super Shell, maar

met Shell Autobenzine gaven de cijfers over dat jaar het volgende te zien:

Marge voor de wederverkoper f 2,—  
 Accijns f 11,—

Bij een prijs, die voor 100 liter Shell Autobenzine kwam op f 28,50 wil dit zeggen dat voor Shell f 15,50, of wel 15,5 cent per liter, overbleef.

Wat de bruto-opbrengst van de benzine aangaat is Shell er derhalve over de afgelopen 20 jaar ruim 0,3 cent per liter „beter” van geworden. Wat die waard is laten wij graag ter bepaling over aan hen, die bij de beantwoording van deze vraag rekening willen houden met de Shell-uitgaven voor kwaliteitsverbetering, de enorme kostenverhoging en de geldontwaarding.

En wat die ontwaarding aangaat, f 15,50 in 1950 zou momenteel f 37,70 moeten zijn.

Recente berekeningen hebben aangetoond dat autorijden in ons land het hoogst van alle EEG-landen door de fiscus wordt belast. En niet alleen wat betreft de benzine. Autorijden is tot een dure aangelegenheid gemaakt, maar niet door de oliemaatschappijen.

# schoon schip

Foto genomen tijdens de van 29 januari tot en met 2 februari jl. gehouden scheepsmanoeuvrescursus bij TNO-IWECO te Delft. Vanuit het stuurhuis ziet men, in kleur, niet alleen de kustlijn, met — afhankelijk van de manoeuvre — de haveningang, doch ook het zeeoppervlak en het hele voorschip. Bij de cursus voor Shell Tankers wordt gevaren op een VLCC met de eigenschappen van onze M-tankers. In het maandblad „Olie” zal over enkele maanden een uitvoerig artikel verschijnen over de manoeuvresimulator zoals in gebruik te Delft.



# Vlootpersonalia

periode van 16 januari 1973

t/m 15 februari 1973

## Gehuwd:

- 13.1: J. Zwart, 2e stm., met mej. E. Pandi;  
 13.1: R. G. Hoeboer, 3e wtk., met mej. M. A. Albarran-Gomez;  
 19.1: A. Vis, 4e wtk., met mej. E. C. Knol;  
 26.1: E. A. Rumeser, II.wtk., met mej. G. Schout;  
 2.2: J. M. J. Hamers, 4e wtk., met mej. M. Schulz;  
 2.2: D. A. Kruk, 5e wtk., met mej. M. A. E. Morsink;  
 2.2: R. M. Hendriks, 5e wtk., met mej. J. Green;  
 9.2: P. J. W. Hoogendoorn, 5e wtk., met mej. K. van der Lee;  
 15.2: E. J. Frölich, 3e stm., met mej. J. v. d. Knijff.

## Geboren:

- 11.1: Natasja Leonie Cornelia, dochter van M. Bal, 3e stm., en mevr. E. M. P. Bal-van der Meyde;  
 23.1: Emilie Maria, dochter van R. A. Risseeuw, 2e wtk., en mevr. M. H. Risseeuw-Verlinde;  
 26.1: Eugenie Johanna, dochter van E. van Kampen, aank. sch.gezel a/w, en mevr. A. van Kampen-Rudolph;  
 28.1: Jeroen Andries, zoon van J. A. Starreveld, 3e wtk., en mevr. C. B. M. Starreveld-van Hulst;  
 28.1: Angelique Anuschka, dochter van J. W. IJkel, 2e stm., en mevr. A. IJkel-Lutgendorff;  
 31.1: Astrid Marianne, dochter van C. D. Kromhout, 3e stm., en mevr. M. J. Kromhout-van der Mey;  
 31.1: Maciel Catharina, dochter van W. J. Stoker, 2e stm., en mevr. C. M. Stoker-Geeratz;  
 11.2: Marten Joost, zoon van G. J. Knol, 2e stm., en mevr. K. J. Knol-de Vries.

## Aflossingen:

- gezagv.: M. G. C. Geerarts, H. E. Glansbeek, T. G. J. Roeten, P. Cammel, R. E. van der Miesen, J. de Jong, P. J. P. Siebesma, J. W. Bakker, J. J. Schouten, C. Vriend, D. A. C. Vermeulen, B. C. den Exter van den Brink, D. de Boer, P. van Hassel, J. van Beele, E. H. Brameyer;  
 1e stl.: G. Buma, P. E. van der Veld, J. H. F. Franken, A. J. Schumm, H. W. Vermaas, P. M. de Graaf, J. E. Dekker, L. B. A. van Bruinisse, H. K. Paauw, R. J. Wyrdean, M. de Graaf;  
 2e stl.: G. J. Olieman, J. Wassenaar, S. Bos, W. van der Meulen, D. C. Tazelaar, D. M. Alderlieste, R. W. Overdijkink, M. F. D. Beex, W. F. van der Lei, A. J. de Kraker, D. Schonenberg, F. J. Kronenberg, M. Kruyshaar, J. A. Koenraad, E. J. J. Eelman;  
 3e stl.: G. Terpstra, J. J. J. van Beek, L. A. H. Vader, G. Besier, C. P. Weerheim, J. M. E. Korteweg, J. H. G. Herbergs, A. L. M. van Dun, A. P. Margadant, W. Koeze, W. J. Netelenbos, P. A. D. Bouwman, P. H. Teunissen;  
 4e stl.: G. V. W. F. van Hemert tot Dingshof, J. Houtkamp;  
 radio-off.: J. H. A. M. Suijen, P. F. Wouters, P. van Wijk, N. J. Roest, J. A. Griffioen, T. P. de Swart, B. Immerzeel, H. J. Evers, G. J. Wevers, H. J. van Homoet, D. Hekking, A. Weldering, H. J. Mouton, P. Besuyen;  
 hfd.wtk.: A. J. G. Weitzel, M. J. Moerland, J. G. Bron, J. Tekelenburg, G. J. Visscher, H. Buiten, J. P. Hasenack, W. Groenendijk, J. W. van

- Wegen, J. van der Meijde, J. L. van der Rijst, W. J. van der Hoek, A. J. Baerveldt, L. J. van Onselen;  
 2e wtk.: J. C. J. Walraven, T. Middelkoop, H. Brand, M. J. Parent, T. Bakker, R. Ouwehand, A. G. M. Witten, J. H. E. Nijhuis, F. de Roos, A. Houwaard;  
 3e wtk.: G. J. Vingerhoed, J. A. Kamberg, C. Parrel, P. Dekker, A. J. A. de Groot, L. J. Feunekes, T. J. M. H. Bakker, B. R. Verhoog, R. R. Brouwer, D. de Bruyne, E. de Jong, J. B. Krijnen, J. W. Goetjes, C. H. Kleywegt, J. F. A. Leurs;  
 4e wtk.: J. P. van de Water, B. van Os, J. Haasjes, J. Verlinde, L. F. Kruyt, L. C. H. van der Werve, F. Blok, J. W. Maas, J. P. P. van Alebeek, P. A. van Splunter;  
 5e wtk.: J. C. Ranshuysen, A. Verwijs, J. Driesen, R. L. Schultz, J. G. van der Poel, H. J. Advocaat, J. L. B. de Bruin, L. Helmig, W. Rijnveld, W. T. H. van Leeuwen, E. T. van de Pijpekamp, K. P. Beumer, W. Eydenberg, H. van Os, G. W. Goethals, J. P. de Visser, P. J. W. Hoogendoorn, M. Klumper, W. de Beer, N. W. Kuilman, J. Key, J. C. van Beinum, A. B. G. Biesheuvel, H. E. Engels, S. Y. T. M. Andela, P. C. de Wit, C. J. Tanis, J. J. Schaapherder, C. P. Louiszoon, H. L. Castens, C. J. J. de Vos, H. F. van der Hoek, W. Baris, C. W. Ardts, G. Batenburg, M. J. Kleyn, D. J. Blom, J. D. van der Pas, H. Sterrenburg, J. L. F. Vermeulen;  
 II.wtk.: P. Reid;  
 sch.voorman: H. C. den Daas, L. van Wieren, D. C. Kommers;  
 sch.vakman I: J. Doolaar, F. A. Nijhuis;  
 sch.vakman II: P. A. v. d. Hoek, H. P. M. Oosterveer;  
 sch.gezel a/w: K. G. J. Schefferlie, P. J. Mirrer, P. T. Post, H. A. Roefs, P. J. M. Cluitmans, G. A. Vermeer, C. Verlinde, D. M. van Walsum, H. S. Elia, P. D. den Engelsman, A. J. v. d. Kuip, J. Karskens, L. E. Rapmund;  
 aank. sch.gezel a/w: J. J. de Bruin;  
 hoofd voeding: H. Vrugt, E. H. Hoeboer, R. M. Bruno, A. A. Turkenburg, C. P. Hoogesteger;  
 sch.kok: W. v. d. Korff;  
 aank. kok: E. Kost;  
 bediende: E. M. Embregts, L. H. C. Weterings;  
 bediende a/d: A. Stedehouder, J. T. Heymann;  
 kokmaat: J. J. v. d. Elburg, G. H. H. Lammers;  
 jongen a/w: R. Lutteke, J. Smit, P. de Vries.

## Tewerkstellingen en overplaatsingen:

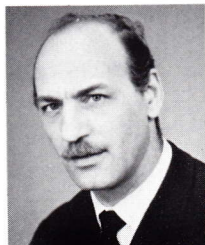
- m.s. Abida:** 1e stm. R. A. Kattenburg Schuler;  
**m.s. Acila:** 1e stm. H. Wijnberg, wnd. 3e stm. R. C. Pabbuwee, II.stm. P. N. van Duijn, hfd.wtk. R. M. F. van den Berg, wnd. 3e wtk. J. P. G. A. Plantinga, wnd. 4e wtk. J. P. A. M. Ghuyts, 5e wtk. C. J. van Eijk, 5e wtk. J. J. de Groot, II.wtk. R. Romijn, radio-off. P. J. L. F. Krijnen, sch.voorman A. J. Tinkhof, sch.vakman I J. Lubberts, sch.gezel a/w J. Boelee, M. Meeuw, P. Schilt, bediende a/d M. Klok;  
**m.s. Acmaea:** wnd. 1e stm. A. H. van Haften, II.wtk. E. A. Rumeser, sch.voorman I. Dijker, sch.vakman II C. R. Munz, sch.gezel a/w H. A. Schot, H. Schoonbeek, aank. sch.gezel a/w J. W. Scheffers, jongen a/w J. H. Geelen;

## Met pensioen



Gezagvoerder  
**T. G. J. Roeten**  
 per 1 maart 1973  
 Binnenkort komen wij  
 hierop terug.

## Vlootjubilaris



**J. van Essen**  
 Hfd.wtk.  
 1948-15.3-1973

## Aangesteld

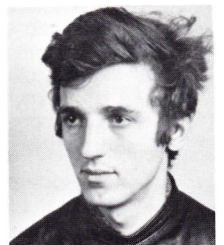


Hoofdwerktuigkundige  
**C. H. J. van Dijk**  
 aangesteld per  
 16.11.1972 en sedert  
 18.1.1973 dienstdoend  
 op het s.s. „Kelletia”



**Kapitein P. de Regt**  
 aangesteld per  
 20.11.1972 en sedert  
 22.1.1973 belast met het  
 commando over het  
 s.s. „Kabylia”

## Bevorderd



TOT  
**ONDEROFFICIER**  
**F. A. B. Minderhoud**  
 sch.vakman II  
 per 3.2.73

## In memoriam

Aan boord van ons s.s. „Lovellia” werd op 2 februari 1973, op de reis van Mena al Ahmadi naar Port Dickson, aankomend scheepsgezel algemene werkploeg

**Ronald Kortman**

vermist.



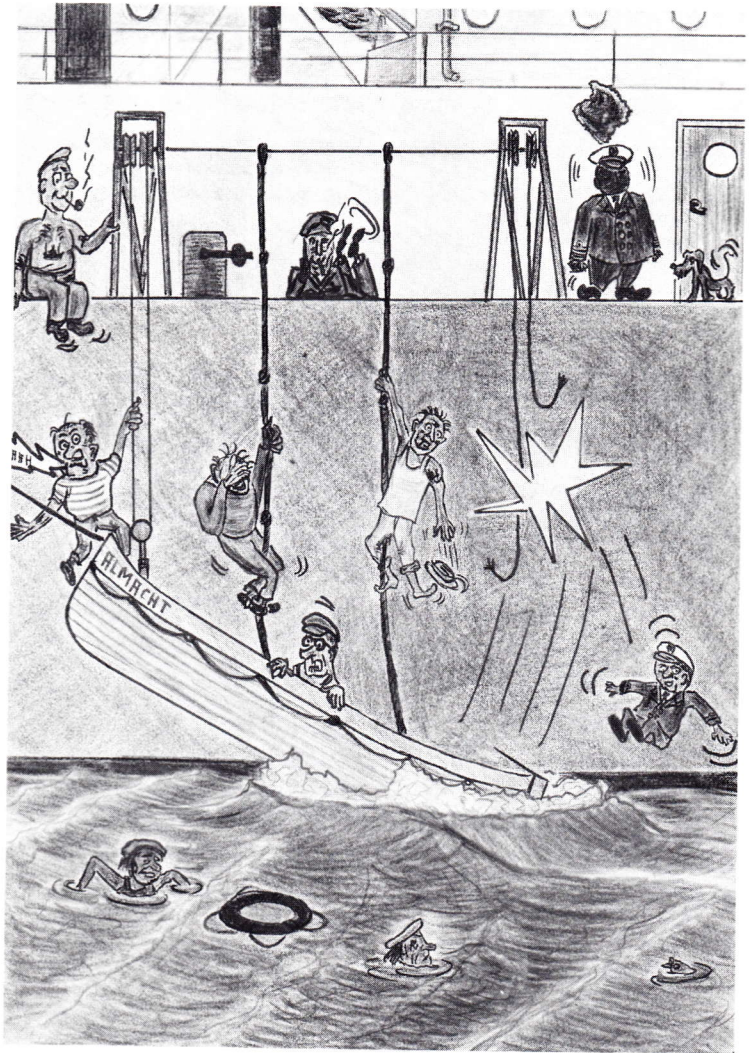
Om 02.00 uur GMT werd met een zoekactie aangevangen, welke helaas geen resultaat heeft opgeleverd. Aangenomen moet worden, dat de heer Kortman overboord is geraakt en verdronken.

Robert Kortman is 19 jaar oud geworden. Na de lagere technische school te hebben doorlopen, is hij ongeveer 1½ jaar als leerling-constructiebankwerker werkzaam geweest, waarna hij op 28 februari 1972 als aankomend scheepsgezel algemene werkploeg in onze dienst is getreden. In deze functie heeft hij twee reizen gemaakt, nl. op de „Diadema” en de „Lovellia”. Gedurende deze periode hebben wij hem leren kennen en waarderen als een zeer ijverig medewerker.

Wij wensen zijn moeder, familieleden en zijn verloofde de kracht toe om dit verlies met berusting te dragen.

- m.s. Acteon:** 1e stm. F. A. Visser, wnd. 3e wtk. R. van der Does, 5e wtk. J. A. Elbert, 5e wtk. F. R. R. Smith, radio-off. J. de Groot;
- s.s. Arca:** 2e stm. M. Groothuis, hfd.wtk. J. Heymans, wnd. 3e wtk. K. Elshout, 5e wtk. P. H. Rebel;
- s.s. Atys:** gezagv. W. Haeck, wnd. 3e stm. G. J. Gerritsen, wnd. 2e wtk. H. G. W. Meijer, 5e wtk. M. P. de Haan, 5e wtk. A. J. Ruikes;
- m.s. Camitia:** wnd. 3e stm. R. P. le Coultre, 2e wtk. J. A. de Groot, wnd. 4e wtk. W. J. H. M. Toussaint, 5e wtk. J. A. de Bakker, radio-off. T. W. van der Wolf, capataz J. A. Dosil Hermo, man. esp. M. Rios Meijide, 2° man. I. Parada Garrido, mar.int. M. Carballo Suppo, J. Alvarez Conde, F. Costas Parcerro, J. M. Dominguez Gonzalez, J. M. Gonzalez Rodriguez, J. M. Misa Gonzalez, A. Pereira Mosquera, S. Perez Rebouras, J. A. Villar Alonso, 2° mar.int. J. L. Aragunde de la Torre, S. Rodriguez Vidal, coc. F. Vidal Pereira, cam. J. Alen Barreiro, J. de la Fuente Gregorio, P. Lamosa Taboas, cam.trip. M. A. Ameijeiras Pedrido, a.d.coc. A. Lopez Nogueira;
- s.s. Capiluna:** gezagv. W. de Beer, 2e stm. F. B. Schröder, II.stm. W. P. van Stek, 2e wtk. J. P. Kalkman, 3e wtk. L. Vlastra, 5e wtk. F. M. van der Straten, 5e wtk. J. Teule, II.wtk. B. C. de Kubber, radio-off. H. Kramer;
- s.s. Capisteria:** gezagv. J. Verhoeven, 5e wtk. A. B. Blomberg;
- s.s. Capulonix:** gezagv. J. Priest, II.stm. J. P. Molenaar, hfd.wtk. C. de Witte, 5e wtk. G. J. van der Weerd, 5e wtk. D. L. Elsman, II.wtk. K. J. Kuiper, sch.gezel a/w H. Hendriks;
- m.s. Cinulia:** 3e wtk. R. H. de Haan, capataz V. Perez Cachaldora, man. esp. J. Fernandez Dacosta, 2° man. J. L. Moreira Formoso, mar. int. N. Amoedo Perez, C. Chapela Barreiro, J. Cordeiro Santos, J. M. Fernandez Pena, R. Martinez Perez, F. Perez Taboada, V. Pineiro Costa, R. Rivas Cabaleiro, J. Villa Alvarez, 2° mar.int. D. Fandiño Rodriguez, A. I. Vecino Sequeiros, coc. J. L. Castro Rodriguez, cam. C. Cabaleiro Vidal, R. Lorenzo Mejuto, J. Rodriguez Muniz, cam.trip. J. A. Garcia Olmigos, hoofd voeding J. H. van Elteren;
- m.s. Crania:** gezagv. J. W. M. Vollebregt, 1e stm. N. Venendaal, 5e wtk. H. F. de Leeuw;
- m.s. Dallia:** gezagv. A. de Ligt, II.stm. H. A. Kamsteeg, 5e wtk. N. de Wilde, II.wtk. R. P. de Boorder, sch.gezel a/w F. W. J. Buys, J. Buurman, J. P. Schuurbijs, sch.kok J. H. Konert;
- m.s. Daphne:** 1e stm. J. Broekmeijer, 2e stm. J. Knip, 3e stm. C. van de Vrie, 5e wtk. G. A. de Wolf, sch.vakman II F. A. B. Minderhoud, hoofd voeding T. C. A. Geelen;
- m.s. Diadema:** gezagv. M. A. Busker, wnd. 3e wtk. C. Oppelaar, wnd. 4e wtk. R. G. Visser, 5e wtk. H. J. Reusien, sch.vakman I B. J. P. van Dorp, sch.vakman II R. W. van Rooyen, bediende a/d K. N. Smith;
- m.s. Diloma:** hfd.wtk. J. de Bruijn, 5e wtk. J. J. M. G. Tervoort, sch.vor-man P. Sloover, aank. kok G. Riem;
- m.s. Dosina:** wnd. 3e stm. J. D. van der Linde, II.stm. M. W. Vermeiden, 2e wtk. G. J. van Eyk, 3e wtk. W. J. M. Peeters, wnd. 4e wtk. D. Zwierenberg, 5e wtk. A. W. M. M. Mey, II.wtk. D. de Vries, sch.vor-man W. van Dongen, sch.vakman I J. M. Kools, sch.vakman II W.

Bij reddingboot-manipulaties altijd maneinden gebruiken en nooit op voor- of achterplecht gaan zitten.



- Kesteloo, M. Temmerman, sch.gezel a/w J. A. Clarijs, G. Ammeraal, P. E. J. van Kordenoordt, W. G. Metz, N. J. Hager, J. E. Schrijn, R. F. Huysers, P. C. Groen, aank. sch.gezel a/w F. D. Broere, E. van Kampen, hoofd voeding H. A. Groenendijk, sch.kok G. Slenema, hoofd bediende F. P. Lommerse, bediende E. E. Louwerse, C. W. P. Frederiks, bediende a/d H. J. Kruger;
- s.s. Kabylia:** gezagv. P. de Regt, hfd.wtk. J. J. F. Reitsma, 5e wtk. E. C. M. Verhamme, 5e wtk. C. F. Meerding;
- s.s. Kalydon:** gezagv. W. T. Spier, hfd.wtk. L. F. Veldhuis, radio-off. J. J. A. Versteeg;
- s.s. Kara:** 2e stm. J. G. Wientjes, hfd.wtk. C. Pietersen, wnd. 3e wtk. J. Hofkamp, radio-off. R. C. R. J. van der Meijden;
- s.s. Katelaysia:** 1e stm. R. van Kranen, 4e wtk. R. M. van Ham, radio-off. H. Visser;
- s.s. Kelletia:** 2e stm. M. van den Belt, 3e stm. C. B. Slieker, 4e stm. L. H. Stevens, hfd.wtk. C. H. J. van Dijk, 2e wtk. A. Bax, wnd. 4e wtk. D. C. de Jong, 5e wtk. N. Z. van der Zwan;
- s.s. Kenia:** wnd. 3e wtk. E. S. Petrusma;
- s.s. Kermia:** 4e stm. J. S. de Vos, 5e wtk. C. A. de Koning, radio-off. K. M. H. Barten;

**s.s. Khasiella:** gezagv. G. Arkema, hfd.wtk. J. D. Donken, 5e wtk. J. J. Feenstra, II.wtk. T. J. van het Kaar;

**s.s. Kopionella:** gezagv. J. W. Rutten, 4e stm. P. A. Vermolen, hfd.wtk. J. M. Nobels, radio-off. A. H. de Boer;

**s.s. Koratia:** wnd. 3e stm. P. H. Teunissen, 5e wtk. P. B. Rensen, radio-off. H. T. Wigmans;

**s.s. Korovina:** 2e wtk. H. H. Apfel, 5e wtk. W. J. L. de Gee, II.wtk. P. P. Rolff;

**s.s. Kosicia:** 1e stm. P. R. Brunet de Rochebrune, 4e stm. J. J. Engelbrecht, 3e wtk. M. de Wit, 5e wtk. C. J. Jongkind, 5e wtk. C. L. Flipse, ass.wtk. J. Starkenburg;

**s.s. Krebsia:** gezagv. A. W. C. van Schendel, wnd. 2e wtk. H. E. Daniëls;

**s.s. Kryptos:** 2e stm. W. A. Mostert, II.stm. C. J. van Essen;

**s.s. Kylix:** 1e stm. G. M. Schipper, wnd. 2e stm. J. F. Casimiri; 3e stm. H. R. R. van de Riet, wnd. 4e wtk. G. A. Dieterich, 5e wtk. H. C. Nagelkerken;

**s.s. Lovellia:** 5e wtk. J. S. M. Jocker, 5e wtk. J. van den Berg, 5e wtk. M. J. Viergever;

**s.s. Macoma:** gezagv. W. Kuyper, 1e stm. L. J. Hirs, 4e stm. W. A. van Essen, hfd.wtk. W. C. van Megen, 3e wtk. K. M. van Harpen, wnd. 4e wtk. M. W. M. van der Burgh, sch.voorman A. L. H. Botinga, hoofd bediende D. J. Bakker;

**s.s. Metula:** gezagv. M. Zuilhof, 1e stm. C. R. Groen, 3e stm. R. de Bordes, 2e wtk. G. J. Leussink, 4e wtk. L. Puper, 5e wtk. J. C. Stek, radio-off. K. Stapper;

**m.s. Niso:** 1e stm. J. S. Schregardus, wnd. 3e stm. P. A. Janssen, 2e wtk. J. van der Schee, wnd. 3e wtk. R. Lenz, 5e wtk. J. W. Holtrop, radio-off. A. A. M. Lapidaire;

**s.s. Onoba:** 1e stm. G. C. van Malland, hfd.wtk. G. W. van Essen, 3e wtk. T. P. M. Westhuis, wnd. 4e wtk. M. Kik, 5e wtk. A. H. L. Ludekuse;

**s.s. Patro:** wnd. 2e stm. R. G. de Haan, 4e stm. P. J. Urban, II.stm. P. C. Koornstra, hfd.wtk. B. Veldhuis, 3e wtk. H. M. Westerveld, 5e wtk. J. H. L. Baris, 5e wtk. L. B. Veerman, hoofd voeding A. G. Freeth, mar.int. M. Docampo Rial;

**s.s. Philidora.** 2e stm. G. van der Oord, radio-off. J. Henzen;

**s.s. Philine:** 2e stm. J. Priester, 2e wtk. W. G. van der Velden, radio-off. P. J. Balkstra;

**s.s. Philippia:** 5e wtk. R. W. H. Bos;

**s.s. Sepia:** wnd. 3e stm. H. de Vos, 2e wtk. P. Stachelhausen, 5e wtk. L. P. Koole;

**s.s. Vasum:** hfd.wtk. N. W. Groen, 5e wtk. D. J. Sandee;

**s.s. Viana:** 2e stm. A. G. Kroon, wnd. 4e wtk. A. M. Vink, 5e wtk. T. J. R. Eggink;

**s.s. Vitrea:** gezagv. F. Menninga, 2e stm. P. Buijs, wnd. 3e stm. S. J. P. Lyczak, hfd.wtk. O. K. Nicolai, 5e wtk. F. P. van der Star, 5e wtk. F. P. E. Verlinden;

**s.s. Vivipara:** 3e stm. G. van Riet, 3e wtk. R. J. Bosman, 5e wtk. P. Holtring, radio-off. L. de Groot, capataz M. Nieto Dacosta, man.esp. J. Alvarez Martinez, 2<sup>o</sup> man. J. M. Rocamonde Lopez, mar.int. M. Alvarez Fernandez, A. Diz Casanovas, A. Fernandez Fernandez, D. Fernandez Pintos, M. Lagares Chantretero, M. Pensado Doldan, M. Quinteiro Perez, E. Rivas Granjel, D. Salcidos Martinez, 2<sup>o</sup> mar.int. S. Alvarez Fox, S. Nogueira Nogueira, coc. C. Lopez Casqueiro, cam.may,do F. Dieguez Garcia, cam. J. M. Alonso Alvarez, B. A. Otero Requejo, cam.trip. J. R. Somoza Vasquez, hoofd voeding C. F. v. d. Ende;

**s.s. Zafra:** gezagv. D. Fransen, 2e stm. F. Kuyt, 3e stm. J. K. Terpstra, wnd. 4e wtk. A. R. de Wilde, 5e wtk. A. H. M. ter Linden.

#### Uit dienst getreden:

3e stm.: L. Marees;  
4e stm.: W. J. de Vreeze;  
II.stm.: A. P. Zonjee;

## Mutaties walpersoneel

periode 16 januari t/m 15 februari 1973

#### Uit dienst:

1.2: M. C. Peppinck - sectie DFP/2 (pensioen).  
4.2: M. A. Busker - sectie DFM/11 (tijd. naar Shell Tankers B.V.-vloot);

#### Gehuwd:

1.2: Mej. A. J. van der Marel - sectie DFF/3 - met de heer A. van der Velden.

#### Overgeplaatst:

8.2: Mej. R. J. Muijsson van DFF/3 naar DFF/1.

## Bruidspaar van de maand

Heden, 19 januari 1973, verschenen voor mij . . .  
Met deze woorden opende de ambtenaar van de Burgerlijke Stand te Arnhem de huwelijks-ceremonie, waarmede 4e werktuigkundige A. Vis en Mej. E. C. Knol in de echt werden verbonden.  
Namens de Redactie van harte gefeliciteerd.



3e wtk.: B. J. F. Meulenbeld, G. J. Vingerhoed;  
5e wtk.: M. J. van de Linde;  
sch.vakman I: M. v. d. Kruk;  
sch.vakman II: J. van Scherrenburg, A. F. G. Suykerbuyk, D. v. d. Zee.

#### Over in tijdelijke vlootdienst Shell Tankers B.V.:

Gezagv.: M. A. Busker.

#### Aangesteld als:

4e stm.: P. A. Vermolen, W. A. van Essen;  
5e wtk.: C. A. de Koning, D. J. Sandee, C. F. Meerding, E. C. M. Verhamme, L. B. Veerman, J. A. Elbert, F. R. R. Smith, H. J. Reusien, F. P. van der Star, F. P. E. Verlinden;  
hoofd voeding: sch.kok C. v. d. Waal.

#### Behaalde diploma's:

1e Stuurman G.H.V.: J. J. H. Vessies;  
1e Stuurman G.H.V.-th.: J. A. van Kesteren;  
2e Stuurman G.H.V.; R. G. de Haan, J. K. Terpstra;  
2e Stuurman G.H.V.-th.: C. D. Kromhout, R. A. Ratelband, J. P. J. M. Cobelens, P. Steynis, M. van der Heiden, H. Sieders;  
3e Stuurman G.H.V.: P. A. Vermolen, W. A. van Essen;  
„B”: R. J. Bosman, H. M. Westerveld, A. Verwey, A. van Rijswijk, L. Vlastra;  
„A/B-th”: P. Holtring, J. J. Feenstra, A. J. Ruikes;  
„A”: H. F. de Leeuw, G. J. van der Weerd, P. van Santen, P. Lautenbach, S. J. Swart;  
„ASS”: D. J. Sandee, C. F. Meerding, E. C. M. Verhamme, L. B. Veerman, J. A. Elbert, F. R. R. Smith, F. P. van der Star, F. P. E. Verlinden;  
„MVD”: C. A. de Koning, H. J. Reusien.

## tussen schip en ka

twaaftde jaargang no. 7 — maart 1973

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

#### Redactiecommissie:

M. A. Busker, A. de Coninck, G. H. van Leeuwen, E. van 't Slot, W. N. Wouters, voorzitter, 010-145144-2065

#### Administratie:

Mej. J. F. Schilt  
Kopij in te zenden aan: Redactie „Tussen Schip en Ka”,  
p/a Shell Tankers B.V., Postbus 874, Rotterdam