

TUSSEN

# SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET  
VLOOT- EN WALPERSONEEL  
VAN SHELL TANKERS N.V.  
M E I 1 9 6 7





WELKOM PRINS WILLEM-ALEXANDER

Op 28 april jl. werd aan H.K.H. Prinses Beatrix en Z.K.H. Prins Claus der Nederlanden het volgende telegram gezonden:

*„De Raad van Commissarissen en Directeuren der Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij zenden, mede namens het personeel der Koninklijke Shell Groep, hun hartelijke en eerbiedige gelukwensen ter gelegenheid van de geboorte van Uw zoon, onze Prins.*

*Loudon, Brouwer.”*

Aan H.M. de Koningin en Z.K.H. Prins Bernhard werd een telegram van soortgelijke strekking gezonden.

## ZEVENDE

# ORIËNTATIEBIJEENKOMST

## VOOR GEZAGVOERDERS

## EN HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN

Ook op 20 april jl. hebben enige gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen zich op ons kantoor om de tafel geschaard voor oriëntatie omtrent actuele exploitatie-problemen van onze vloot, de zevende bijeenkomst in deze serie. Het werk-schema van deze bijeenkomst was als vanouds, doch de uitvoering onderscheidde zich in die zin dat de panel-discussie 's middags niet alleen wat vroeger werd aangevangen doch bovendien nog veel later werd beëindigd dan alle voorgaande. De discussie over verschillende onderwerpen was dan ook van goed gehalte en onderstreepte nog eens te meer hoe nuttig het is dat bij deze bijeenkomsten de functionarissen van kantoor zonder enige

terughoudendheid kennis kunnen nemen van meningen en wensen welke op de vloot leven en anderzijds de gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen een beter begrip kunnen krijgen van het „hoe en waarom” van bestaande regelingen en nieuwe maatregelen.

Door het uitlopen van de panel-discussie was het nemen van onderstaande foto er bijna bij ingeschoten.

Op de foto van links naar rechts:

*Kapt. P. J. Kalkman; kapt. J. Ruyg; hfd. wtk. M. J. Moerland; J. R. Cupido - DFP/13; hfd. wtk. J. Polet; kapt. C. J. van de Weijer - DFA; kapt. A. G. van Gent; W. de Loos, arts - DF/1; hfd. wtk. N. W. Groen; G. H. van Leeuwen - DFP/11; hfd. wtk. R. N. Groen; D. Rodenburg - Directeur; kapt. J. van der Velden; hfd. wtk. J. van der Stel; hfd. wtk. Th. J. Feldberg; A. H. W. Karelse - DFP/1; kapt. J. Kramer; kapt. L. Brink.*



## BIJ DE VOORPLAAT

*Rijswijk (Z.-H.), de „thuishaven” van vele onzer collega's, zowel van de vloot als van het kantoor, kreeg een nieuw stadhuis, dat op 25 april jl. door de Commissaris van de Koningin in de Provincie Zuid-Holland, mr. J. Klaasesz, officieel werd geopend.*

*Foto: Simon E. Smit, Den Haag*

# ZIT ER TOEKOMST IN DE SCHEEPSKERNREACTOR?

Direct na de bekendmaking dat het eerste door kernenergie voortgestuwde koopvaardij-schip, de „Savannah”, zou worden opgelegd, verscheen het bericht dat het eerste Japanse nucleaire vrachtschip zou worden gebouwd. Dit 6350 ton metende schip zal in 1970 worden opgeleverd en de Japanse regering zal het leeuwedeel van de kosten (61 miljoen gulden) dragen.

Niettegenstaande dit Japanse initiatief is het de vraag of, in de nabije toekomst, door kernreactoren voortgestuwde koopvaardij-schepen rendabel zullen zijn. Het op economische gronden opleggen van de „Savannah” is een teken aan de wand.

Na twee jaren koopvaardijvaart onder charter van de „First Atomic Ship Transport Inc.”, een maatschappij waarvan de aandelen geheel in het bezit zijn van de „American Export Isbrandtsen Lines”, is gebleken dat de exploitatiekosten niet worden terugverdiend. Toen de 145 miljoen gulden kostende „Savannah” te water werd gelaten, beschouwde men dit schip als de voorloper van een vloot van vrachtschepen met kernvoortstuwung die de slinkende Amerikaanse koopvaardijvloot weer groot zou maken. Maar deze verwachting heeft schipbreuk geleden op de rotsen der koopvaardijproblemen, waar andere eisen worden gesteld dan bij het varen met nucleaire onderzeeërs. Door de oplegging bespaart de Amerikaanse regering ongeveer 121/2 miljoen gulden per jaar aan subsidies aan de Isbrandtsen Lijnen,

hoewel de kosten van het opleggen toch nog ruim 5 miljoen gulden bedragen. De exploitatierekening van de „Savannah” toont echter ook een winstzijde voor Amerika, onschatbare ervaring in het exploiteren, varen en bemannen van een nucleair koopvaardij-schip.

Ook Rusland en Duitsland zijn actief op het gebied van door atoomkracht voortbewogen koopvaardij-schepen. De Russische ijsbreker „Lenin” vaart al sinds jaren, maar een exploitatierekening wordt niet opgemaakt. Duitsland heeft onlangs de 47 miljoen gulden kostende ertstanker „Otto Hahn” tewatergelaten en de rentabiliteitsmogelijkheden van dit schip zal men moeten afwachten. Met belangstelling zullen wij afwachten of dit moderne, gespecialiseerde kernreactor-schip betere resultaten kan behalen dan de „Savannah”, die inderdaad verouderd is, zowel wat betreft het type kernreactor als het gebruikte instrumentarium.

Veel vertrouwen heeft men echter niet in scheepvaartreactoren. Amerika's bedenkingen tegen kernvoortstuwung van schepen worden onderschreven door Sir William Penney, voorzitter van de „U.K. Atomic Energy Authority”. In februari 1967 verklaarde hij dat er op het ogenblik geen enkele mogelijkheid was dat deze de conventionele installaties zou kunnen verdringen. De reders huldigen dezelfde opvatting. Er kan echter een toekomst zijn weggelegd voor maritieme kernvoortstuwungsinstallaties wanneer behoefte ontstaat aan een nieuw type koopvaardij-schip. Hierbij wordt gedacht aan gespecialiseerde container-schepen en passagiersschepen die lange trajecten afleggen met weinig aanloophavens, waarbij snelheid dus de belangrijkste factor is.

Ontleend aan „Petroleum Press Service”  
volume XXXIV no. 4 - april 1967.

## Aangesteld als hoofdwerktuigkundige



JAC. JANSEN  
per 1.4

## Onze vlootjubilaren



C. P. SCHOENMAKERS  
2e stuurman  
1957 - 24.5 - 1967



C. J. MELOEN  
1e pompmans/bankwerker  
1957 - 15.4 - 1967

## Bevorderd tot onder-officier



L. VAN WIENEN  
bootsman  
per 18.3



R. N. MOREL  
scheepskok  
per 25.3



J. M. H. SIEPERS  
bankwerker  
per 7.4



J. VAN BOKHOVEN  
scheepskok  
per 7.4

## BEWARE OF B.B.

Deze waarschuwing begint zo langzamerhand geen denkbeeldige te worden, als we zien hoe de bolstevens (Bulbous Bows) zich heden ten dage ontwikkelen.

Ook bij onze vloot heeft met het in de vaart komen van de NISO, de flink geproportioneerde voorstevens zijn intrede gedaan. Wat is nu eigenlijk het nut van zo'n toch wel vreemdsoortig uitsteeksel, dat een heel scheepsleven over de zeeën rondgevaren moet worden? Watersporters zullen misschien wel eens bemerkt hebben, wanneer zij met een volgbootje voeren, dat het een heel verschil maakte of de sleepkabel lang of korter gehouden werd. Een enkele maal kwam het misschien zelfs wel voor dat bij een bepaalde lengte deze kabel slap kwam te hangen en het bootje toch bleef volgen zonder dat men behoefde te trekken. Het principe waarop dit o.a. berust is dat elk door het water bewogen voorwerp een golfsysteem opwekt. Zijn de golfsystemen van beide boten nu bijna gelijk maar ligt een golftop van het ene systeem gelijk met een golfdal van het andere dan worden de golven genivelleerd en is er minder trekkracht nodig. Dit principe ligt nu ook ten grondslag aan

het ontwerp van bolstevens. Proefnemingen zijn gedaan om te zien of een of ander lichaam, vóór een schip aangebracht, geen vermindering van vermogen zou opleveren. Een van de eerste series modelproeven met systematisch gevarieerde vormen van deze stevens, dateert reeds van 1923. Vele en gevarieerde modelproeven en theorieën zijn er nadien ontwikkeld en men is beslist nog niet aan het eind. Het is thans nog zeer moeilijk, zonder modelproeven, te voorspellen hoe het schip en de bolstevens er in finesse uit moeten zien om een optimaal resultaat te verkrijgen. Vaak zal het ook voorkomen dat voor een bepaald schip een dergelijke steven in het geheel geen voordeel geeft.

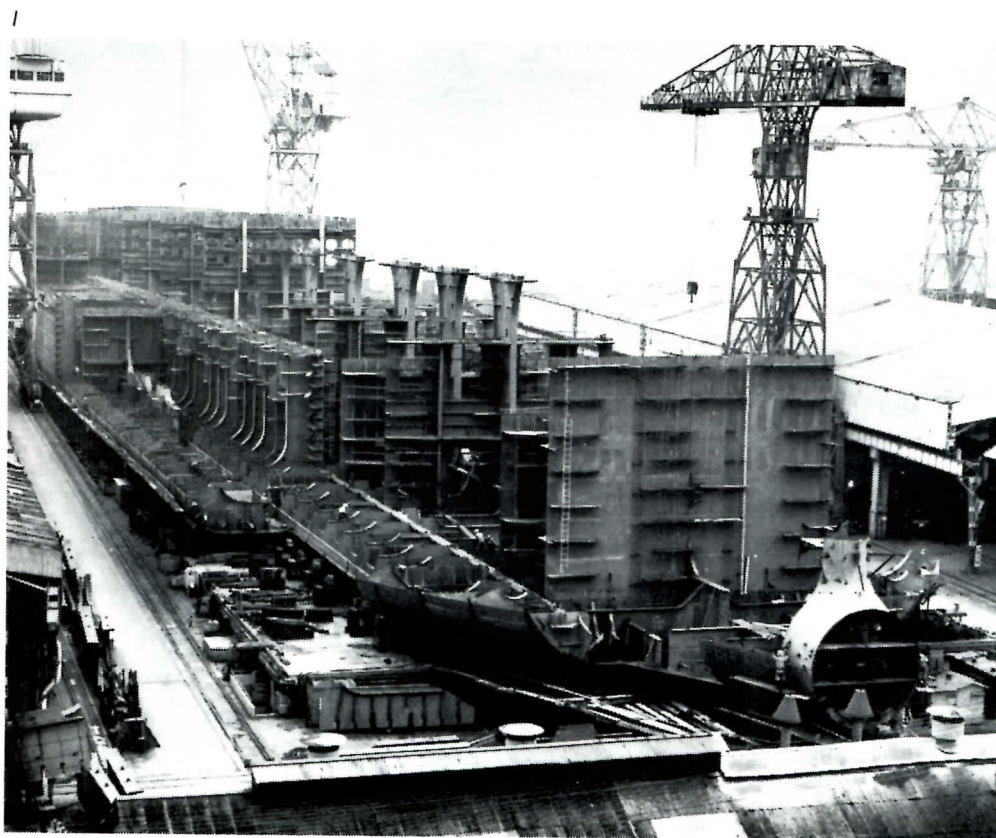
Bij het ontwerpen van een schip spelen zeer veel factoren een grote rol. Het moet zoveel mogelijk lading kunnen vervoeren bij een zo gering mogelijk eigen gewicht, doch wel sterk genoeg zijn in verband met veiligheid en levensduur. Het moet zo voordelig mogelijk varen (zo laag mogelijk vermogen c.q. brandstofverbruik bij een bepaalde snelheid). Voor dit laatste is het dus van belang dat de weerstand van het schip zo gering mogelijk is.

Nu is het bekend dat lange en slanke schepen sneller varen dan korte, gedrongen schepen (bij gelijk vermogen). De bouwkosten echter stijgen bij toenemende lengte vrij sterk en tevens neemt het staalgewicht toe wanneer men een schip slanker maakt bij een gelijke waterverplaatsing. Deze beperking heeft er veel toe bijgedragen om de ontwikkeling van bolstevens voor naar verhouding gedrongen schepen, waaronder de grote tankers en bulk carriers, met energie voort te zetten, vooral in Japan.

In eerste instantie waren bolstevens alleen van belang voor snelle vrachtschepen met een snelheid/lengte verhouding ( $V/\sqrt{L}$ ) boven 0,80. Hierbij is de golfweerstand groot ten opzichte van de wrijvingsweerstand, zodat zelfs uiteenlopende vormen van deze stevens voor de golfweerstand voordeel kunnen opleveren terwijl de wrijvingsweerstand slechts weinig toeneemt. Bij de tegenwoordige ontwerpen van grote tankers, waarbij de snelheid/lengte verhouding aanzienlijk lager ligt, is het van belang een optimaal gevormde bol voor een bepaald schip te ontwikkelen aangezien alleen deze nog enig voordeel zou kunnen opleveren.

Voor de vorm van de bolstevens zoals deze nu o.a. op de NISO is aangebracht is men uitgegaan van een zuivere bol, welke geheel cilindrisch naar achter blijft doorlopen tot hij de scheepsromp raakt en daar bijna zonder verloop in overgaat.

Maatgevend hiervoor is de straal en de plaats van het middelpunt van de bol ten opzichte van de voorloodlijn. Van grote invloed is ook het verloop van het voorschip op de waterlijn en de vorm van het voorschip afgezien van de aangebrachte bol. Deze punten hangen zeer nauw samen. Verwacht zou kunnen worden dat bij een gedrongen en vol schip een zeer geproportioneerde bol het meeste voordeel zou geven. Volgens een bepaalde theoretische beschouwing kwam men zelfs tot een diameter van 70% van de geladen diepgang.



De foto's werden gemaakt op:

I 31 mei 1966, 5½ week na de kiellegging van het m.s. „Niso”,

II 11 juni 1966 en

III 14 juli 1966 bij de tewaterlating.

Dit hield in dat in ballasttoestand 40% hiervan boven water kwam. Een zeer grote bol levert echter weer praktische moeilijkheden op, zoals ankeren, het veroorzaken van stampen en het eventueel maatgevend zijn voor de „lengte over alles”. Bovendien hebben proeven hiermee nog geen overtuigend voordeel aangetoond. Bij een tanker moet de bol in ballasttoestand niet meer dan 10% boven water uitsteken, daar hij anders weer te veel wervelingen veroorzaakt.

Ook mag hij niet gedeeltelijk onder het schip uitsteken. Het is bekend dat van laatstgenoemde type bolstevens de grootste bij hogere snelheden de meeste vermindering van weerstand geven.

Bij sleepproeven met een model van de thans in aanbouw zijnde NEVERITA bij de NDSM te Amsterdam is gebleken dat de bolstevens in ballasttoestand bij een snelheid van 16 knoop een gunstig effect heeft van circa 9% op het vermogen, hetgeen neerkomt op circa 0,5 knoop bij gelijk vermogen.

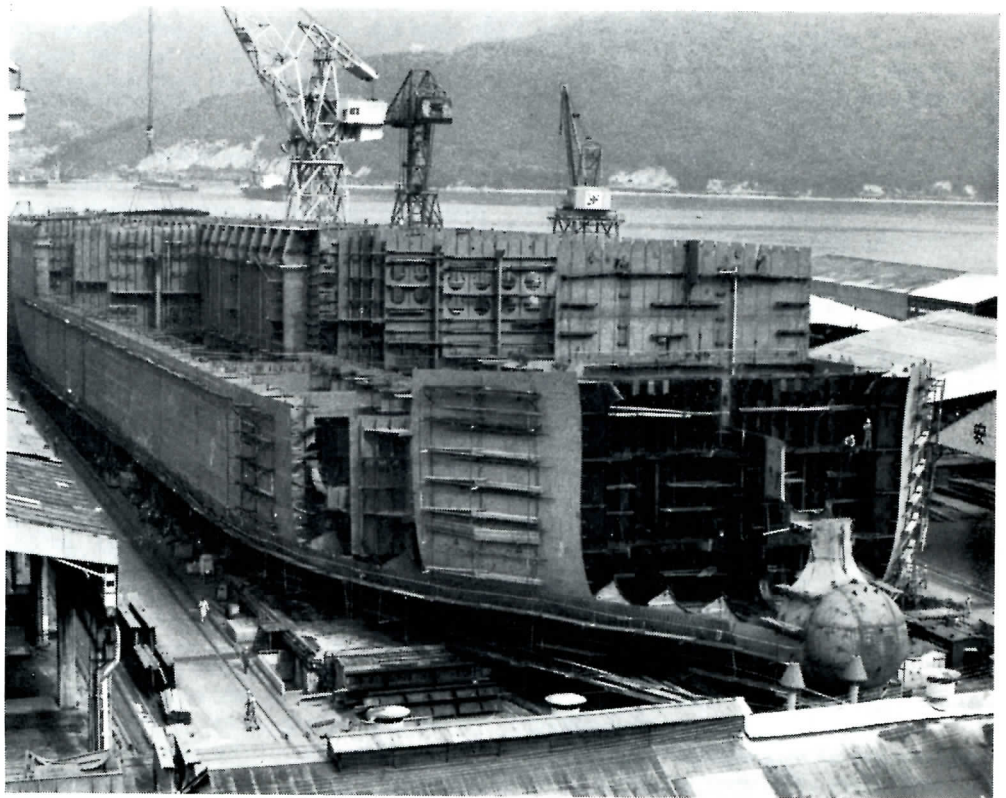
In geladen toestand daarentegen was het effect ongunstig en wel circa 2,4% ook bij 16 knoop. Gesteld dat het schip afwisselend geladen en in ballast vaart zal dit resulteren in een verbetering van 3,3% op een retour-reis, hetgeen zal neerkomen op een snelheidsvermeerdering van bijna 0,2 knoop.

Vijf van de vijftien in 1964 bestelde „D”-schepen zijn ook voorzien van een bolstevens, hoewel de afmetingen en constructie bijna niet verschillen.

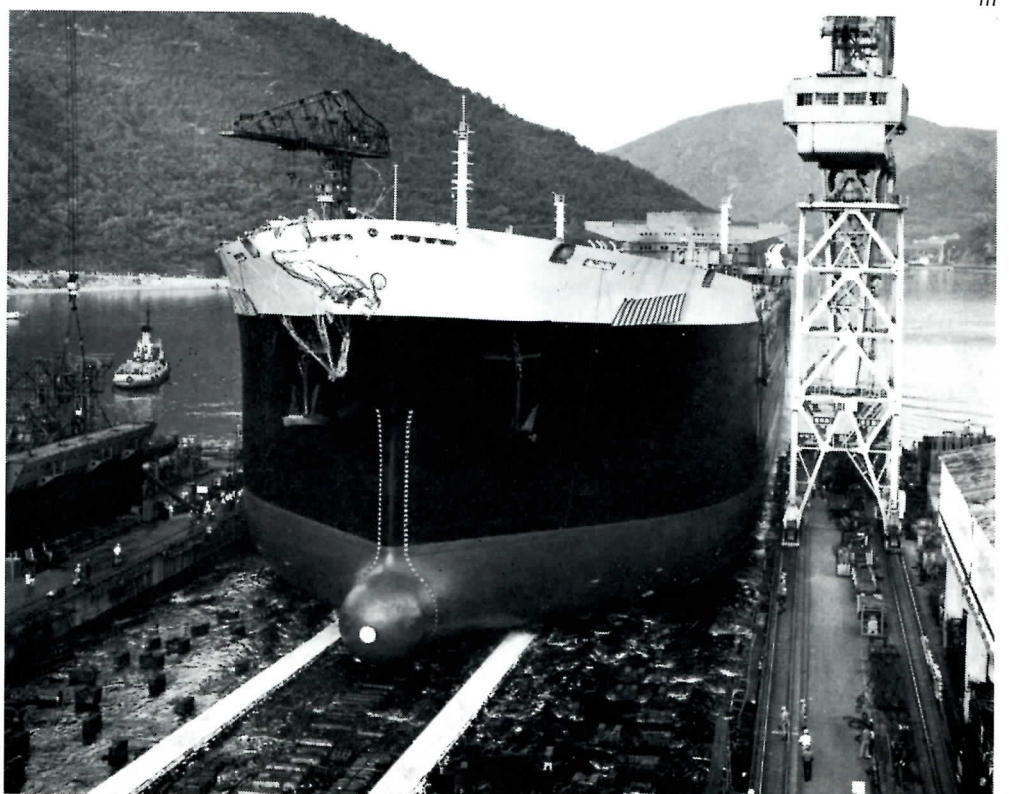
Uit het voorgaande blijkt wel dat de tijd nog niet is aangebroken dat men aan de hand van een goed lijnenplan kan voorspellen of een bolstevens al dan niet gunstig, en in welke mate deze van invloed is. Dit zal echter in de toekomst nog wel mogelijk worden wanneer er voldoende gegevens bekend zijn.

Voorspellingen kan men thans al vrij nauwkeurig geven voor bijna alle normaal voorkomende ontwerpen voor wat betreft de weerstand en voortstuwing.

De gunstigste diameter en plaats van een bolstevens worden voor elk ontwerp experimenteel bepaald. Hij levert voor tankers in het algemeen in ballasttoestand meer voordeel op dan in geladen toestand. Het al of niet gunstige effect ervan hangt af van de snelheid/scheepsvorm-verhouding waarbij de scheepslengte van grote invloed is.



II



III

# OMMEKEER IN HET VERVOER VAN OLIE

In Europa is sedert 1956 de totale lengte aan pijpleidingen voor vervoer van olie over grotere afstand gestegen van ongeveer 850 km tot bijna 7000 km. De nieuwste leiding — en tevens de meest indrukwekkende — namelijk de Trans-Alpine pijpleiding, zal een dezer dagen in gebruik worden genomen. In dit artikel worden de oorzaken toegelicht die hebben geleid tot het gewijzigde transportbeeld en worden tevens enige belangrijke gegevens en cijfers verstrekt, welke, naar wij vertrouwen, vele van onze lezers zullen interesseren.

Toespraak door de directeur van A/S Norske Shell voor een aantal tankerreders op een in Oslo gehouden bijeenkomst.

„In de korte spanne tijds van slechts tien jaar heeft de olie-industrie een ware ommekeer in het transport binnen Europa teweeggebracht en een nieuwe dimensie toegevoegd aan de door haar verleende diensten, een ommekeer die zo snel heeft plaatsgevonden dat ze nauwelijks is opgemerkt, maar van zo vitaal belang dat ze als onmisbaar moet worden beschouwd”. Met deze woorden sprak de heer E. G. Parke, directeur van A/S Norske Shell op 15 februari jl. in zijn toespraak te Oslo over „twee zeer snelle, elkaar aanvullende ontwikkelingen die de laatste jaren te zien hebben gegeven — de zo enorm veel groter geworden tankers die de ruwe olie uit het Midden-Oosten naar Europa brengen en de aanleg van belangrijke pijpleidingnetten voor het vervoer van de olie binnen Europa zelf”.

Hij begon met het transportpatroon in Europa te vergelijken met dat in de Verenigde Staten. „Een land met grote, open ruimten, grote afstanden die moeten worden overbrugd en belangrijke oliebronnen in het land zelf, dat zich daardoor van nature leende voor een snelle ontwikkeling van een uitgebreid pijpleidingnet, dat ver uiteengelegen industriecentra met elkaar verbindt. In de Verenigde Staten heeft de ontwikkeling van het vervoer door pijpleidingen praktisch tegelijk plaatsgevonden met de groei van de olie-industrie. Thans is er in de Verenigde Staten meer dan 155.000 km pijpleiding voor het vervoer van ruwe olie, bijna 62.000 km leiding voor produktenvervoer en 725.000 km hoofdleiding voor gas-transport”.

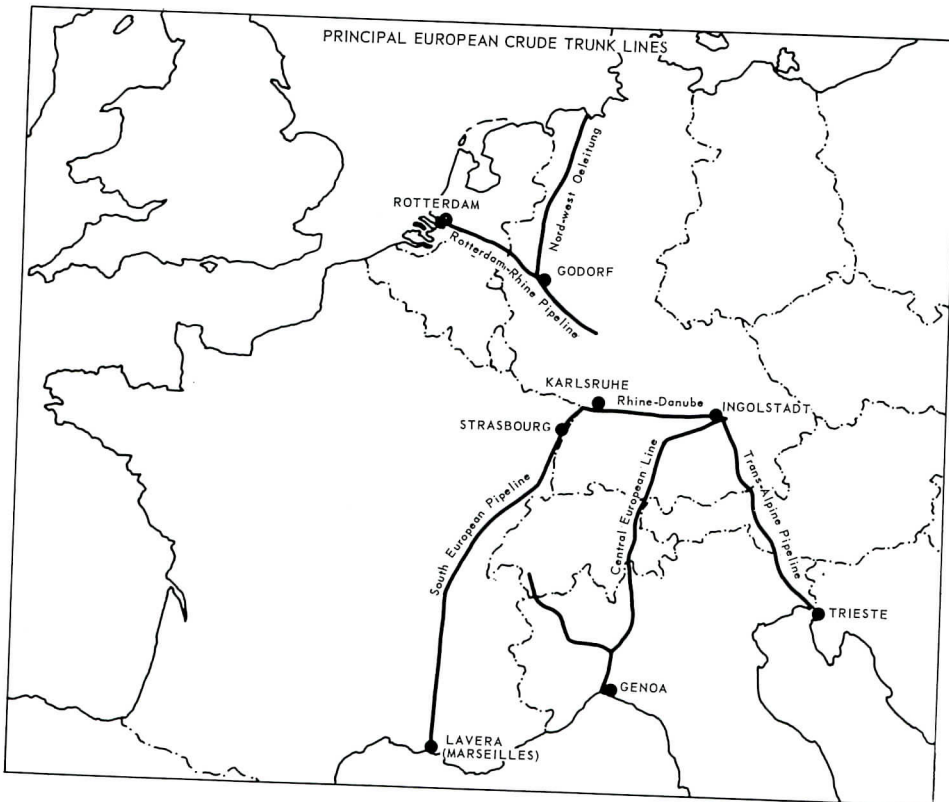
In Europa lag de situatie geheel anders. Hier hebben wij te maken met een groot aantal landen, van elkaar gescheiden door politieke en natuurlijke grenzen. Er was geen ruwe-olieproductie van enig belang,

een veel kleinere vraag naar olie en goede koop vervoer van goederen in bulk over water. Pas in de laatste tien tot twaalf jaar is de pijpleiding hier een rol van betekenis gaan spelen.

## Waarom nu is deze situatie veranderd?

In de laatste dertig jaar is in Europa de voornaamste belangrijke verandering geweest de enorm toegenomen vraag naar olieprodukten, terwijl tevens het accent is komen te liggen op andere belangrijke bronnen van aanvoer: vroeger waren deze de Verenigde Staten en het Caraïbisch gebied, doch thans het Midden-Oosten, met in de laatste tijd Noord-Afrika en — zij het in mindere mate — Nigerië. Daar de vraag steeds groter werd, werden aan de riviermondingen (Hamburg, Rotterdam, Le Havre, Marseille) nieuwe raffinaderijen gebouwd of bestaande uitgebreid; het probleem hoe het steeds toenemende aantal produkten binnenslands te vervoeren — per boot, per trein of per tankauto — werd steeds moeilijker, vooral tijdens de wintermaanden, wanneer de vraag het hoogst was en de weersomstandigheden voor het vervoer het ongunstigst.

De oplossing was om grote pijpleidingen over lange afstand aan te leggen, waardoor de ruwe olie snel landinwaarts kon worden gepompt, en meer raffinaderijen te bouwen nabij de binnenlandse afzetgebieden. Omdat de meeste ruwe olie nu uit het Midden-Oosten en Afrika kwam en niet zozeer van over de Atlantische Oceaan, werden de pijpleidingen die liepen vanaf de noordelijke kusten (bijvoorbeeld de 28 inch Noordwest olieleiding die in 1959 van Wilhelmshaven naar Keulen was aangelegd en de 24 inch pijpleiding van Rotterdam naar het Rijngebied, die in 1960 was geopend) aangevuld met leidingen van de Middellandse-zeekust naar Centraal Europa. In 1963 werd de 780 kilometer lange 34 inch Zuid-Europa pijpleiding aangelegd, van Marseille naar het Noorden, die 18 maanden later werd gevolgd door de 26 inch Rijn-Donau-leiding, waardoor eerstgenoemde leiding aansluiting kreeg met Beieren in Z.O. Duitsland. Daarna kwam de Centraal-Europese pijpleiding van Genua naar Beieren. Binnenkort zal hieraan de reusachtige 40 inch



## EEN PAAR GEGEVENS EN CIJFERS

### UIT DE TOESPRAAK

#### VAN DE HEER PARKE TE OSLO

Reeds zes jaar nadat Kolonel Drake de eerste oliebron ter wereld in Pennsylvania had aangeboord — 1859, werd met succes de eerste oliepijpleiding gelegd. Ze was 9.5 kilometer lang, gemaakt van gietijzeren lengten met een diameter van 2 inch; per dag werd er 1800 barrels ruwe olie door gepompt. Op een gegeven moment werd ze door woedende voerlieden, wier broodwinning door de ingebruikneming verloren was gegaan, vernield. In 1956 was de totale lengte aan pijpleiding voor vervoer van olie over grotere afstand 850 km; thans is dit 7000 km, waarvan 5000 km wordt gebruikt voor het vervoer van ruwe olie.

Dertien oliemaatschappijen hebben in samenwerking de belangrijke Trans-Alpine pijpleiding tot stand gebracht; deze leiding, met een lengte van 460 km, heeft meer dan 660 miljoen gulden gekost. Ze voert door drie hoge alpenketens en kruist 30 belangrijke rivieren. Deze Trans-Alpine pijpleiding zal uiteindelijk 50 miljoen ton olie per jaar naar Beieren vervoeren en, via een Rijn-Donau-leiding in omgekeerde richting, naar het gebied rond Karlsruhe. Waarschijnlijk zal over twee jaar ook een verbinding met Wenen tot stand zijn gebracht.

De langste pijpleiding ter wereld is de 5300 km lange Comecon leiding van de Wolga-Oeral-velden in Sovjet-Rusland naar Oost-Duitsland, Polen, Tsjechoslowakije en Hongarije. De totale lengte aan olie- en aardgasleiding in de gehele wereld, met uitzondering van de communistische landen, bedraagt thans ongeveer 1½ miljoen km. Per jaar wordt gemiddeld 32.000 km leiding hieraan toegevoegd. In Sovjet-Rusland en Oost-Europa is de totale lengte aan olie- en aardgasleiding thans 80.000 km.

The „Colonial”, de grootste olieproductenpijpleiding ter wereld, werd in 1965 in de Verenigde Staten in gebruik gesteld. Deze is eigendom van negen oliemaatschappijen en vervoert geraffineerde produkten van de tien raffinaderijen in Texas via 4700 km pijpleiding, met een diameter van 36/30 inch, naar het gebied rond New York.

De kosten ervan bedroegen 370 miljoen dollar en ze was daarmee het duurste project ooit in de geschiedenis van de Verenigde Staten door particuliere maatschappijen gefinancierd. Wanneer de totale capaciteit van 50 miljoen ton per jaar eenmaal is bereikt, zal het produkten afleveren aan 200 eindstations in 50 steden.

Trans-Alpine pijpleiding worden toegevoegd, die Triëst met de nieuwe raffinaderij in Ingolstadt verbindt.

„In totaal”, aldus de heer Parke, „zal door de Europese ruwe-olieleidingen op volle capaciteit zo'n 75.000 miljoen ton/km olie per jaar worden gepompt. Dit is bijna evenveel als het totale goederenverkeer dat thans door de binnenvaart in Frankrijk, West-Duitsland en Nederland wordt verzorgd”.

#### Pijpleidingen en tankers

Hij ging verder met een vergelijking van pijpleidingen en tankers. „Beide vervoermiddelen transporteren ruwe olie in bulk; beide bieden goedkoper vervoer bij grotere diameter respectievelijk hogere tonnage en maximale benutting van de capaciteit.

Aan de andere kant is een pijpleiding gebonden aan de eenmaal gekozen route; de levensvatbaarheid ervan is afhankelijk van een ononderbroken stroom van olie van punt A naar punt B. Tankschepen daarentegen hebben een grotere flexibiliteit.

Hoe groter de pijpleiding, hoe hoger de

investering in de grond. Hoe groter de tanker, hoe meer deze afhankelijk is van beschikbare havens en droogdokfaciliteiten”.

Op het ogenblik is de Middellandse Zee-kust het meest aantrekkelijk als beginpunt van de Europese pijpleidingen, wegens de vaart door het Suezkanaal; in hoeverre zal de komst van de zeer grote tankers van invloed zijn op de pijpleidingen?

„De tankers van 200.000 ton zullen voornamelijk worden gebezigd voor het vervoer van ruwe olie van de Perzische Golf naar West-Europa, op welke route de hoeveelheid vervoerde olie in de laatste tien jaar meer dan verdubbeld is . . . Aangezien voor schepen die de route om de Kaap volgen, de aan de Westeuropese kust gelegen havens niet verder weg liggen dan die aan de Westkust van de Middellandse Zee, zal de N.W. kust van Europa bij het maken van plannen voor pijpleidingen die tot in het hart van Europa reiken een meer concurrerende plaats gaan innemen”.

## MET „SHELL”

### DOOR HET LEVEN

„J6, m'n zoon vaart bij de Shell, ziet de hele wereld, zegt ie”, brokstuk van een gesprek dat ik opving in de wachtkamer van het station.

Als je zo nagaat wie van je naasten er nu niet bij de Shell werken, dan zijn het er eigenlijk niet veel. Immers, velen van je kennissen heb je gekregen op kantoor, of door kantoor. 's Morgens begint het al bij de tram- of bushalte. „Morrge”, is het eerste woord dat je met een collega met dezelfde bestemming wisselt. 's Avonds eindig je weer met „tot morrge”, tenzij je 's avonds nog bezoek krijgt, want dan loop je een redelijke kans weer met een Shell-man te praten, door die Shell-kennissenkring. Je buurman, ja, die is wellicht geen Shell-man, alhoewel, woon je in een huis dat je is toegewezen door bemiddeling van de Shell, dan zal ook je buurman toch ergens verwant zijn aan de Shell-familie.

Er zijn zelfs collega's die hun vrouw van de Shell hebben gekregen, haar hebben leren kennen op kantoor of in het bedrijf; en ook al stoft zij nu de kamer of maakt de bedden op van de Shell-kindertjes, het aloude Shell-stempel is er toch maar op gedrukt; het is dan, wat wij op kantoor noemen, een oliestelletje. Ga ik tanken: Shell. Ga ik zondags met vrouw en kroost naar sportpark of Te Werve: Shell. Kijk ik op de revers van m'n pakkie-an-deftig, wat zie ik? Shell. Sla ik de krant open, wie glimlacht me daar tegenwoordig bevallig toe of houdt een bord of weet-ik-wat op? Het Shell-meisje. Ook de televisiereclame-spots achtervolgen me nu in de huiskamer.

Tot ik van de zomer een kamer in een hoteletje in Spanje had besproken, in een klein gehucht waar geen mens ooit van had gehoord. Met niemand sprak ik erover, zelfs niet met collega's die je uiteindelijk meer ziet dan je eigen vrouw. Ik had dan ook een redelijke hoop dat ik tijdens de vakantie van mijn achtervolgers af zou zijn en het was met een opgelucht gevoel, dat ik na de eerste nacht daar geslapen te hebben, de balkondeuren openzwaaide en me op mijn privé-platform eens heerlijk uitrekte. Mens, wat voelde ik me vrij. Mijn vrouw zou niet over kantoor praten, het strand blinkerde voor me uit en de zee schitterde me tegemoet.

De balkondeuren naast me zwaaiden nu ook open en schuins keek ik of daar soms, geheel toevallig, een Spaanse schone op het balkon zou verschijnen.

„Morrge”, klonk het, toen een heer in pyjama in de deuropening verscheen, „Verrek, wat doe jij hier”, vervolgde de stem, die kwam uit de mond van een naaste collega.

Nu zit ik in een inrichting, maar ik word niet meer achtervolgd, dat wil zeggen. . . tenzij. . . !  
WOUW

# DE ROTTERDAMSE OLIE-INDUSTRIE EN DE NEDERLANDSE DYNAMIEK

Toen het Bestuur van het Departement Rotterdam van de Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel mij een dag of veertien geleden de drukproef ter inzage stuurde van de convocatie voor deze lunchbijeenkomst, stond daarop als onderwerp van mijn spreekbeurt vermeld: „De Vaargeul”. Wel wat bondiger dan de lange titel die ik tenslotte gekozen heb.

Toch is het verband tussen die drie dingen: de vaargeul, de Rotterdamse olie-industrie en de Nederlandse dynamiek, niet zo ver te zoeken. Wat de eerste twee betreft — vaargeul en olie-industrie — ligt dit zelfs zeer voor de hand en wat de meer algemene Nederlandse dynamiek betreft en vooral de handhaving en verhoging van onze welvaart op de langere baan, hoop ik u in de loop van mijn voordracht het verband aan te tonen. Om maar bij het begin te beginnen: de band tussen Rotterdam en zijn olie-industrie dateert al uit de vorige eeuw. Het eerste begin zien we in 1865 wanneer op Feijenoord op veilige afstand van de stad een depot wordt gesticht voor Amerikaanse petroleum, ook wel aard-, steen- of rotsolie genaamd, een gevaarlijk brandbaar goedje dat in die dagen meest met zeilschepen in dikwijls lekkende vaten werd aangevoerd, ten einde te voorzien in de snel toenemende vraag naar lampolie. Niet lang daarna begon Nederland in het toenmalige Nederlandsch Indië een rol te spelen in de olie-industrie. Wij hebben tot de pioniers behoord, zoal niet van het eerste uur, dan toch van het tweede. Bijna 80 jaar geleden werd daar, met koninklijke sympathie, de basis gelegd voor het bekende olieconcern met 60 % Nederlandse signatuur. Dit laatste is, naast natuurlijk geografische en geologische factoren en een welgezind economisch klimaat, een belangrijke factor geweest voor de opbouw van de olie-industrie in Nederland.

In 1901 begon de Koninklijke met een eigen depot op de Sluisjesdijk bij de Waalhaven, waarbij inbegrepen een eenvoudig benzinedistilleerderijtje, met een opslagcapaciteit van 8000 ton, voor die dagen een hoog cijfer. Sindsdien is de Koninklijke/Shell Groep uitgegroeid tot wat men noemt een der geïntegreerde maatschappijen, d.w.z. haar dochters zijn werkzaam in alle fasen van de olie-industrie: opsporing, produktie, transport, verwerking en verkoop, het gas, de chemie en het wetenschappelijk speurwerk, waarop ik straks nog terugkom. Sommige van die fasen werden echter aanvankelijk door de Nederlandse olie-industrie niet in eigen land beoefend, want aan opsporing en produktie van olie in Nederland dacht men in die dagen nog niet — om van gas maar niet te spreken.

Sinds de tweede wereldoorlog is dat echter wel zo en met de vlucht die de olie- en gasindustrie thans heeft genomen, is Nederland een olieland van betekenis geworden, niet meer alleen omdat het een der twee moederlanden is van de maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep, maar omdat alle fasen van de olie- en gasindustrie hier worden bedreven en op een schaal die de geografische afmetingen van Nederland verre te boven gaat.

Dit gaat van seismische en andere opsporing te land en ter zee via produktie en raffinage tot verkoop en handel, met inbegrip van enorme petrochemische complexen en pijpleidingen. En niet te vergeten de 1,5 miljoen ton tankers die onder Nederlandse vlag de zeven zeeën bevaren, en het wetenschappelijk speurwerk, waarvoor alleen de Koninklijke/Shell Groep al drie grote laboratoria in ons land heeft.

## Een paar cijfers

Ik ben mij ervan bewust, dat er geen zekerder manier is voor een spreker om de belangstelling van zijn gehoor te verspe-

len dan te komen met veel cijfers, maar een paar moet ik er toch kwijt om even de orde van grootte aan te geven van de olie-industrie in en om Rotterdam:

Totale capaciteit der Nederlandse raffinaderijen, tot dusverre alle in het gebied van de Nieuwe Waterweg — 37 miljoen ton per jaar, waarvan bij ons op Pernis momenteel 18 m ton/jaar. Zoals u weet wordt dit binnenkort uitgebreid tot 25 m ton/jaar. Het totale verkeer van ruwe olie, olieprodukten en halfprodukten (feedstocks noemen we dat tegenwoordig) in Rotterdam bedroeg in 1966 ongeveer 75 miljoen ton, zijnde ongeveer 58 % van het totale Rotterdamse havenverkeer in 1966. Niet slecht voor één enkele industrietak!

Deze cijfers groeien nog steeds. Om hier met u een blik in de naaste toekomst te werpen, ben ik te rade gegaan bij de zgn. „Groeinota” van de vorige regering. Daaruit lees ik in een vergelijking van de olie- en de chemische industrieën in de jaren 1960 en 1970 de volgende cijfers:

Bruto toegevoegde waarde (in miljoenen gulden):

	1960	1970	%
aardolie	750	1580	+ 111 %
chemie	1380	4320	+ 213 %
uitvoer	2950	8020	+ 172 %

Deze dubbele sector vertoont hiermee de snelste groei van de gehele Nederlandse industrie. Van de uitvoertoename van de industrie tussen 1960 en 1970 nemen olie en chemie meer dan 1/3 voor hun rekening. Deze sector is verder zeer kapitaalsintensief; het aantal werknemers neemt in deze decade toe met 38 %, maar de investeringen met 108 %. De produktie per werknemer verdubbelt eveneens in deze periode, de produktie in totaal stijgt met 177 %, d.w.z. zij verdrievoudigt bijna. Dit is niet zo verwonderlijk aangezien het een bekend verschijnsel is, dat sectoren waarin veel aan speurwerk wordt gedaan, in het algemeen ook sectoren zijn met een hoog groeipercentage. Ook hier kom ik dadelijk op terug, maar nu wil ik eerst deze opvallende groeicijfers eens even relateren aan de recente beslissing om de toegang tot onze haven geschikt te maken voor schepen met een diepgang van 62 voet door een geul te baggeren tot 12 km in zee en daarvoor zo'n kleine honderd miljoen gulden uit te geven.

## „Economies of size”

De achtergrond van deze beslissing is een kwestie van „economies of size” bij de aanvoer van de grondstof voor de olie-industrie, de ruwe olie. De groei van de tankers is tenminste even spectaculair als die van de rest van de olie-industrie. In 1955 liet Prinses Beatrix het toenmalige vlaggeschip van Shell Tankers, de „Vasum”, te water. Het schip werd in de pers beschreven als een mammoettanker, een supertanker van ongewone afmetingen. Het mat 32.000 ton!

Sindsdien hebben we supertankers gehad van 39.000 ton, van 64.000 ton, van 84.000 ton en jl. januari liep ons huidige vlaggeschip de „Niso” voor het eerst in Europoort binnen en dat schip meet 120.000 ton. Lang zal het geen vlaggeschip blijven, want Shell heeft momenteel 22 schepen van ongeveer 200.000 ton in bestelling; de internationale olie-industrie in haar geheel, voorzover ik kan nagaan, tegen de 100. Bij ons komen de eerste reeds eind van dit jaar in de vaart.



Op 21 april jl. heeft Mr. A. D. Vas Nunes, Directeur van Shell Nederland N.V., voor het Departement Rotterdam van de Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel een voordracht gehouden onder de hiernaast geplaatste titel.

Gezien de vele belangrijke onderwerpen die de heer Vas Nunes in zijn boeiend betoog heeft behandeld, hebben wij besloten de volledige tekst in ons blad te publiceren en wel in twee afleveringen, waarvan wij de eerste hierbij afdrukken en de tweede in de editie van juni a.s. zullen opnemen.

Het is interessant die „economies of size” bij groter wordende schepen eens even globaal te kwantificeren:

#### Vrachtkosten Perzische Golf—Rotterdam

per 18.000 tonner circa f 25,— per ton  
per 50.000 tonner circa f 17,50 per ton  
per 120.000 tonner circa f 12,50 per ton  
per 210.000 tonner circa f 8,75 per ton (geschat)

Vóór 1970 zullen deze nieuwe schepen in Europoort, zoal geen dagelijkse, dan toch een paar-maal-in-de-weekse verschijning worden en het zal u duidelijk zijn wat het voor de economie van de olie- en petrochemische industrie zou hebben betekend, indien wij in Rotterdam hadden moeten zeggen „ze kunnen er niet in”. Vele andere Westeuropese havens hebben in dit opzicht geen keus gehad en zij zijn dan ook wat olie betreft uit de race. Ik wijs hier bijv. op een recent bericht over een pijpleiding van Rotterdam naar Antwerpen, ten einde de daar gevestigde raffinaderijen te approvianderen.

Er zijn echter wel enkele havens in West-Europa, met name op de Franse kusten, die zonder veel bezwaar geschikt gemaakt kunnen worden voor schepen van 200.000 ton en groter, en het ligt voor de hand dat die kandidaat zouden zijn geweest voor onze positie indien wij in Rotterdam zouden hebben gepast. Gelukkig is dit dodelijke gevaar bezworen nu de „geul” er komt en Rotterdam met de bekende voortvarendheid al bezig is met de uitvoering.

Sommigen uwer zullen wellicht denken dat dit een beetje overdreven is, want „al zouden wij dan niet die allergrootste schepen hier binnen krijgen, de anderen komen toch wel; en die raffinaderijen en hun bijloop dat staat hier toch al en dat zal heus niet zo maar, een, twee drie naar elders verhuizen; het loopt dus zo'n vaart niet!”

#### Industriële conglomeratie

Dit is echter een misvatting en hiermee kom ik dan vanzelf op het volgende chapter van deze voordracht, nl. het „industriële conglomeratie-effect”, waarvan we hier in Rotterdam in steeds toenemende mate profiteren. De heer Lichtenauer noemde Rotterdam een tijd geleden een „fenomeen”. En dat is het ook, want de voortdurende schaalvergrotingen die wij hier te zien krijgen, hebben vrijwel nergens — althans niet in West-Europa — hun weerga. Wij moeten naar Japan of naar bepaalde ontwikkelingsfasen in de V.S. kijken, speciaal op de Westkust, om iets vergelijkbaars te vinden.

Wat we hier zien, is de neiging van nieuwe industrieën om zich dáár te vestigen, waar niet alleen een goede infrastructuur aanwezig is: verbindingen, openbare diensten, geschoolde arbeidskrachten, maar waar men de toeleveringsbedrijven vindt, die bij de toenemende gecompliceerdheid van het produktie-apparaat van steeds groter belang worden en waar men elkaar de bal kan toespelen met de uitwisseling van produkten en halfprodukten, waar het produkt of bijprodukt van de een steeds vaker het uitgangspunt is voor de ander.

En last but not least, men vestigt zich bij voorkeur daar waar een bevolkingsconcentratie — en bij voorkeur een met hoge koopkracht — een nabije afzet garandeert voor het eigen produkt.

Wanneer een gebied eenmaal aan deze condities voldoet, dan krijgt het vanzelf de „loop”. Iets dergelijks hebben wij kunnen zien bij formidabele concentraties zoals het Houston Ship Channel in de V.S.; de beide conglomeraties in Japan rondom

Tokyo—Yokohama en Osaka—Kobe; de niet te stuiten trek naar het gebied rondom Los Angeles.

Sprekend is ook het voorbeeld van Italië: een ontwikkeld, geïndustrialiseerd Noorden, met een hoge produktiviteit en dus een hoge levensstandaard en een stagnerend Zuiden, arm, onderontwikkeld en met een structureel werkloosheidsprobleem. De Italianen bewegen hemel en aarde om nieuwe industrieën te overreden zich in het Zuiden te vestigen en niet hun neiging te volgen om naar het Noorden te gaan. Heel langzaam lukt het ook wel: bij Shell zijn we bezig met een nieuwe raffinaderij bij Taranto, helemaal onderin de „laars”, maar voor de Italiaanse regering blijft het een moeizame taak om, tegen de stroom van de natuurlijke economische ontwikkelingen in, de „loop” naar het Zuiden te richten.

#### De Nieuwe Waterweg

Wij nu, in Nederland, hebben de bof, dat door een gelukkige samenloop van omstandigheden bij ons een conglomeratie is ontstaan in het gebied van de Nieuwe Waterweg.

Wat waren die omstandigheden? In de eerste plaats natuurlijk een moderne goed geoutilleerde haven, met open verbindingen naar de zee en naar het achterland, en met een open geest. In de tweede plaats politieke en economische stabiliteit, redelijke beschikbaarheid van geschoolde krachten en al die andere factoren die tezamen een aantrekkelijk investeringsklimaat scheppen.

Ik moet er, tussen haakjes, wel aan toevoegen dat voor buitenlandse ondernemers die aantrekkelijkheid om zich in Nederland te vestigen de laatste jaren helaas wel heeft geleden.

Maar deze factoren op zichzelf scheppen alleen nog maar de mogelijkheid; er was nog iets meer nodig voordat de industriële „take-off” ook werkelijk plaats vond, en die derde factor hangt nauw samen met de olie-industrie.

Reeds voor de tweede wereldoorlog stond er aan de overkant van de rivier een behoorlijke Shell-raffinaderij, maar de grote ontwikkeling ervan dateert van na 1950. Tegelijkertijd begonnen toen onze chemische bedrijven hun vleugels uit te slaan. De petrochemie is een jonge industrie. Haar grote impuls kreeg zij door het „kraken” van aardolie, waarbij grote moleculen worden afgebroken tot kleinere, zware destillatie-fracties worden omgezet in lichtere.

Hierbij komen allerlei bijprodukten vrij, meest gassen, die een ideale bron van „bouwstenen” zijn voor de vervaardiging van chemische produkten.

Deze op aardolie gebaseerde chemie heeft zo'n vlucht genomen, dat tegenwoordig niet meer kan worden volstaan met de kraakgassen die de olie-industrie toevallig overhoudt, maar dat men reeds lang is overgegaan tot het op grote schaal speciaal kraken van lichte fracties om grondstoffen voor de chemie te maken. Daarbij houdt men dan benzine over als bijprodukt, zodat de zaak precies is omgekeerd!

Het geweldige groeitempo van de chemische industrie in Nederland in de laatste 10 à 15 jaar — waarvan ik u de prognose voor 1970 reeds citeerde uit de Groeinota — is ongetwijfeld in belangrijke mate bepaald door de petrochemie, die daarbij zelf veelal weer fungeert als basisbedrijf voor andere industrieën, zoals de wasmiddelen-, de verf- en lakindustrie, de plastics verwerkende bedrijven, de autobandenindustrie (zowel de rubbers als het zgn. carbon black) en vele andere.

Shell houdt zich van de internationale oliemaatschappijen het meest met chemie bezig en was daar al vroeg bij. Reeds in de

dertiger jaren pionierde zij in de V.S., en ook hier in Nederland op het gebied van de stikstofkunstmeststoffen (Mekog). De eerste petrochemische fabrieken in Pernis werden gebouwd in 1949 voor de vervaardiging van synthetische wasmiddelen en van PVC, een van de plastische stoffen. Hieraan zijn sindsdien talloze installaties toegevoegd. In totaal hebben wij in Pernis staan voor een waarde van ongeveer 1,8 miljard gulden (olie en chemie samen).

Het gebied van de Nieuwe Waterweg is ook de vestigingsplaats geworden van diverse raffinaderijen van andere oliemaatschappijen en hoewel deze niet zover zijn met hun petrochemie als Shell, is dezelfde ontwikkelingstendens toch ook bij hen zichtbaar, zoals bijv. de Esso aromatenfabriek in de Botlek.

Het conglomeratie-effect is nu speciaal in de chemische industrie buitengewoon sterk. Zo is de petrochemie een groot afnemer van chloor en dit leidde in het Rotterdamse havengebied tot een vestiging van de Koninklijke Zout, die dit chloor maken uit hun zout, en daarbij vanzelf natronloog en waterstofgas maken, waar andere industrieën weer wat aan hebben. Omgekeerd levert de olieraffinage grote hoeveelheden zwavel op, die wij gedwongen zijn uit de ruwe olie, en speciaal uit de sterk zwavelhoudende crudes van het Midden-Oosten, te verwijderen, willen onze produkten aan moderne kwaliteitseisen blijven voldoen. Dit wordt dan weer gebruikt bij de zwavelzuurfabricage, een van de sleutelgrondstoffen, die wij zelf op grote schaal gebruiken, maar die bijv. ook te pas komt bij de Titaanoxyde-fabriek. De aromaten van de petrochemie dienen voor de fenolproductie, waaruit anderen dan weer nylon maken en zo gaat de chemische vervlechting in de Rotterdamse conglomeratie door. Ik definieer dan opzettelijk maar niet te nauwkeurig of we het nu hebben over de kleine conglomeratie in de Rijnmond, of over de grote conglomeratie van de hele Delta, van Terneuzen tot Amsterdam. Dit is de volgende schaalvergroting, die er ongetwijfeld ook zal komen, maar die buiten het bestek van mijn betoog valt. Ik wil er hier alleen dit van zeggen: als de Delta een gecombineerde haven- en industriële concentratie wordt, dan is dat omdat Rotterdam met zijn Botlek en zijn Europoort de weg heeft aangegeven. En in Rotterdam was deze ontwikkeling alleen mogelijk omdat wij eerst een groot olie- en toen een groot chemisch centrum zijn geworden.

Dat Shell daarbij in Pernis een belangrijke bijdrage heeft mogen leveren is iets waar we natuurlijk wel trots op zijn.

#### Profiteren van het getij

Waar het hier echter om gaat — en nu keer ik nog één keer terug naar de vaargeul — is dat het eenvoudig ondenkbaar zou zijn geweest dat wij in Nederland, door het niet tijdig tot stand brengen van die uitdieping, als het ware een halt zouden hebben toegeroepen aan de verdere groei van de olie- en van de petrochemische industrie, die de basis zijn van het conglomeratie-effect, dat zoveel bijdraagt tot de verhoging van de produktiviteit en daardoor van de levensstandaard van onze nog steeds groeiende bevolking. Het getij loopt momenteel helemaal onze richting uit, maar als wij het kunstmatig zouden omkeren en onszelf daarmee plaatsen in de positie van de West-europese havens, die de nieuwe grote schepen eenvoudig niet kunnen ontvangen, dan zou het conglomeratie-effect wel eens ten gunste van anderen kunnen gaan werken. Het is daarom zo juist, dat én Rotterdam én Den Haag op dit stuk geen risico's hebben willen lopen en de knoop met spoed hebben doorgehakt. Het is waarschijnlijk ook geen toeval dat binnen enkele weken na het afkomen van die beslissing, het bedrijfsleven heeft gereageerd met de aankondiging van verdere investeringen in het Rotterdamse gebied ten bedrage van ongeveer 500 miljoen gulden in de eerstkomende vijf jaar. De cost is weer eens voor de baet uitgegaan!

(wordt vervolgd)

#### DANKBETUIGING

Terug op Texel wil ik allereerst mijn oud-collega's hartelijk danken voor de bewijzen van medeleven die ik tijdens mijn ziekte in zo ruime mate van hun mocht ontvangen. Heel hartelijk dank!

W. J. A. J. PEETERS, Oud-gezagvoerder

Shell Nederland Verkoopmaatschappij schreef ons:

## Na langdurige proefnemingen is Shell Verkoop op de markt gekomen met een nieuw produkt onder de direkte naam „SHELL” ROESTWERING.

Dit produkt is in de plaats gekomen van de „SHELL ENSIS” vloeistof 256, die qua bescherming aan alle eisen voldeed, maar toch enkele bezwaren had o.a. het slechte drogen en het onaantrekkelijke aanzien van de beschermende laag.

„SHELL” Roestwering heeft die bezwaren niet en is „het” produkt voor de bescherming van in de eerste plaats het chroomwerk.

„SHELL” Roestwering droogt na korte tijd op tot een transparante laag, waarbij de kleur van het metaal behouden blijft. Het tast het lakwerk niet aan en veroorzaakt evenmin verkleuring daarvan.

Het kan daarom ook goed worden gebruikt voor de bescherming van de carrosserie op die plaatsen, waar het lakwerk de meeste kans loopt te gaan roesten, bijv. spatschermranden en carrosserienaden.

„SHELL” Roestwering is eveneens geschikt om het roesten van opgeslagen tuingereedschap, schaatsen, e.d. te voorkomen.

En natuurlijk een ideaal produkt voor de tienduizenden brommers en fietsen!

#### Handig gebruik

„SHELL” Roestwering dient als volgt te worden aangebracht:

- ★ Reinig de te beschermen oppervlakte
- ★ Verwijder de beschermkappen van de bus
- ★ Schudt de bus goed vóór het gebruik en herhaal dit (met tussenpozen) tijdens het gebruik
- ★ Spuit een dunne, gelijkmatige laag op een afstand van 30 à 40 cm (de bus op kamertemperatuur geeft de beste resultaten).

„SHELL” Roestwering kan op eenvoudige wijze verwijderd worden door middel van een in petroleum of wasbenzine gedrenkte doek.

U betaalt in de personeelwinkel f 2,75 per spuitbus.



## „SHELL” ROESTWERING „HET” PRODUKT

### HOLLANDSE NIEUWE

Het gebeurde enkele maanden geleden op reis van Gothenburg naar Rotterdam dat 's nachts in de machinekamer van het s.s. „Krebsia” alarm werd gegeven. Er waren moeilijkheden met de hoofdcondensor. De snelheid van het schip moest aanzienlijk worden verminderd; voor ingewijden zij medegedeeld dat de schroefomwentelingen tot 25 per minuut moesten worden teruggebracht.

Het eerste vermoeden was dat zee gras was aangezogen door de hoofdcirculatiepomp en in de condensoren en koelwaterleidingen was geperst. Toen de inspectiedeksels werden losgenomen bleek evenwel dat de koelwater ruimten vol zaten met . . . haring!

Bij het dokken van een schip is het wel meer gebeurd dat vis in de condensoren werd aangetroffen, maar dit zal wel de eerste maal zijn dat een schip in een dermate grote school „zeebanket” terecht kwam, dat groot alarm in de machinekamer moest worden geblazen. Als kleine machten zich verenigen dan is zelfs een haring in staat een tanker van 18.000 ton bijna tot stilstand te brengen!

Toen de vis verwijderd was, heeft de bemanning zich deze op wel merkwaardige wijze gevangen haring overigens goed laten smaken.

Overgenomen uit de bedrijfskrant „Onder de Vlam” van 21 april 1967.

## EXPOSITIE MARITIEM CURAÇAO

Ter gelegenheid van het zestig-jarig bestaan van de Koninklijke Nederlandsche Vereeniging „Onze Vloot” — afdeling Curaçao — op 30 april jl., werd gedurende de maand april in „Het Curaçaosch Museum” een zeer interessante „Expositie Maritiem Curaçao” gehouden, die een boeiend beeld gaf van de geschiedenis en de ontwikkeling van de scheepvaart op Curaçao.

De officiële opening van de tentoonstelling werd verricht door Z. Exc. de Gouverneur, Mr. N. Debrot, die erevoorzitter is van de jubilerende vereniging.

De expositie was onderverdeeld in vier afdelingen, t.w. „Maritiem-historisch”, „Koninklijke Marine”, „Koopvaardij” en „Haven van Curaçao”.

Voorts waren te bezichtigen de permanente expositie van het museum met betrekking tot de historie vóór de komst van de Nederlanders, het materiaal van de opsporings- en reddingsdienst van de M.L.D., wapens en uitrusting van het Korps Mariniers, terwijl eveneens de fraaiste inzendingen waren tentoongesteld van de modellen-, foto- en tekenwedstrijden die gehouden waren.

Ook werden enkele malen per week filmvoorstellingen gegeven, waartoe Shell Curaçao N.V. enige Shell-films betrekking hebbende op de scheepvaart — waaronder onze wervingsfilm „Voort Varend” — ter beschikking had gesteld.

Een groot deel van de afdeling Koopvaardij werd ingenomen door N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, die dit jaar vijftig jaar bestaat en gedurende deze halve eeuw een belangrijke rol heeft gespeeld in de historie van de scheepvaart op Curaçao.

Met behulp van foto's, modellen, kaarten, platen en scheepsattributen gaven de C.S.M.-stands de bezoeker een duidelijk beeld van de ontwikkeling van de tankvaart in de loop der jaren, alsmede van de verwachtingen voor de toekomst; dit alles tegen de achtergrond van de evolutie van de aardolie-industrie.

Dit gedeelte van de tentoonstelling werd geheel verzorgd door de heer A. Molenaar, werkzaam op het Marine Department van Shell Curaçao N.V.

Veel bekijks hadden de fraaie modellen van de „Onoba” en de „Gyrotoma” die respectievelijk door ons en Deutsche Shell A.G. ter beschikking waren gesteld.



*Belangstellende bezoekers op de openingsdag van de tentoonstelling. Geheel links: de in bijgaand artikel genoemde heer A. Molenaar; midden: de heer O. E. van Kampen, hoofd Public Relations van Shell Curaçao N.V., met echtgenote.*

*De drie foto-stands met betrekking tot de ontwikkeling van de tankvaart.*



# VOOR HET EERST NAAR ZEE

Een vader van een onzer leerling-werktuigkundigen zond ons de hierbij afgedrukte ontboezeming, die hem uit de pen vloeiende nadat zijn vrouw en hij hun zoon „aan de Maatschappij hadden afgeleverd”.

Het gaat hier om een jongen die aan het begin staat van zijn zeevarende carrière.

Bij het lezen van dit verhaal kwam de herinnering aan „De Drie Musketers” van Alexandre Dumas in ons op.

Niet omdat wij enig verband zien tussen een leerling-werktuigkundige en een musketier, maar omdat Dumas zijn boek liet verschijnen als eerste deel van een trilogie, waarvan hij het tweede deel „Twintig Jaar Later” doopte.

Ook ons verhaal zouden wij willen zien als het eerste van een drietal en wij stellen de vraag aan onze zeevarende lezers die de twee „dienstkruisjes” achter de rug hebben:

WIE STUURT ONS EEN VERHAAL ONDER DE TITEL: „TWINTIG JAAR LATER”?

Voor het derde en laatste deel richten wij ons tot onze GEPENSIONEERDEN. „WEER TWINTIG JAAR LATER” zou de titel daarvan kunnen zijn, hoewel wij ons gaarne voor een pakkender titel aanbevolen houden.

Voor het beste verhaal — ter grootte van het hiernavolgende, d.w.z. van circa 800 à 1000 woorden — in elk der beide „categorieën” heeft de Directie een boekenbon van vijfentwintig gulden ter beschikking gesteld. De als „2” en „3” geclassificeerde verhalen zullen respectievelijk met een boekenbon van vijftien en tien gulden worden gehonoreerd.

Afhankelijk van de „response” is in de klassen 2 en 3, bij gelijke waardering, uitreiking van parallel-prijzen mogelijk. Een onpartijdige, uit drie leden bestaande jury, zal de Directie omtrent toekenning van de prijzen adviseren.

De verhalen dienen uiterlijk medio augustus a.s. in ons bezit te zijn; met de publicatie ervan in „Tussen Schip en Ka” zal dan in de daarop volgende maand een begin worden gemaakt.

Door inzending van de verhalen verlenen de schrijvers aan Shell Tankers N.V. het uitsluitend publicatierecht daarvan voor de tijd van één jaar.

Verhalen die onverhoopt niet voor publicatie in aanmerking komen, zullen aan de schrijvers worden geretourneerd onder bijsluiting van een troostprijs.

Onze jongen wist reeds toen hij een jaar of twaalf was, precies wat hij worden wilde. Machinist of, zoals dat in deze tijd van indrukwekkende termen heet . . . scheepswerktuigkundige.

Niet vreemd in onze familie. Zijn grootvader schopte het in hetzelfde vak een heel eind. Zijn vader zou gaan varen, was klaar voor de zeevaartschool, werd in de dertiger jaren, u weet wel . . . die goeie ouwe tijd . . . afgekeurd voor een minimaal tekort aan zijn linker oog en aangezien er toen honderden jongens van de zeevaartscholen kwamen, met prima ogen, maar voor wie als gevolg van de crisis nochtans geen plaats op een schip open was, kon je beter ineens iets anders gaan doen.

Begrijpt u hoe gelukkig ik ben dat mijn jongen zijn zin kreeg, als ik u vertel dat ik zelfs op de huidige dag nog mij een ander mens voel zodra ik het dek van een schip onder me heb?

Eerlijk, ik overdrijf niet. Ik wil echt niet beweren dat er zeemansbloed bestaat. Een feit is, dat bepaalde beroepen van vader op zoon kunnen overgaan, dikwijls geslachten lang en uit eigen vrije wil. Men vindt dat bij smeden, boeren, drogisten en mijnwerkers. Waarom niet bij zeelui? De afgelopen maanden waren zeer vreugdevol. Eerst het slagen voor zijn diploma met de daaraan verbonden uitreiking. Vervolgens de vakantie, die we met z'n allen kamperend doorbrachten in de Eifel. Daarna kwam het pakken van de koffers en de zorg voor het bijeen brengen van een goede uitrusting. Uniformen, werk- en tropenkleding en -schoeisel.

Geleidelijk aan verdween alles in twee grote koffers. Een complete textielwinkel. Daarbij de nodige paperassen, schrijf- en tekengerei, toiletvoorraden voor minstens een half jaar.

Intussen regelmatig contact met zijn Maatschappij en wachten op de laatste orders.

Inenting. Monsteren. Dan de mededeling: Vandaag komt je boot binnen. Neem contact op met Dirkzwager; zodra het schip voorgaats de Waterweg gemeld wordt, begeef je je binnen twee uur aan boord. In de namiddag volgt het bericht: schip binnen de pieren.

We hebben nog juist tijd voor een haastig maal en dan rijden we de 35 kilometer naar Europoort.

Groot terrein vol olietanks. Aan een van de steigers het schip, de laadslangen reeds aangekoppeld. Overall gonst en zoekt het.

Melden bij de wacht op het onderdek van het brughuis.

Een stuurmansleerling brengt ons naar een hut op het tussendek achteruit. De gebruikelijke naambordjes naast elke deur, de alarmvoorschriften, het scheepsplan waarop alle brandblusmiddelen staan aangegeven, in houten lijsten achter stevig glas tegen de schotten. We betreden wat voor het komende jaar het huis van onze zoon zal zijn. Een ruime hut voor twee leerlingen.

Aan weerszijden tegen de langsschotten een kooi met daaronder grote bergladen. Tussen de kooien, aan de hoofdeinden, onder twee patrijspoorten, een brede gestoffeerde bank. Een tafel, een makkelijke stoel. Twee grote hangkasten, wastafel en een bureau, eveneens met grote laden. Heel beste hut voor een betrekkelijk oud en, naar hedendaagse begrippen, tamelijk klein schip van 18.000 ton.

Even later kennismaking met de kapitein. Vriendelijk, niet veel woorden: „Hoe oud ben je eigenlijk jongen?” De vraag klinkt een beetje verwonderd en vorsend. Onze zoon is tamelijk klein van stuk, maar zijn antwoord: „Twintig, kap'tein”, brengt lachrimpeltjes bij de gezagvoerder in actie.

„Goed jongen, ogen en oren open, mondje dicht, want je moet nog van alles leren, denk daarom hoor.”

Als de kapitein vertrokken is, duikt zoonlief pardoes met ons de machinekamer in. Allemaal zijn we al veel op schepen geweest en twee jaar opleiding geven dan juist een zeer bescheiden grondslag om de meeste dingen te herkennen. Turbo-elektrische aandrijving, dus geen kolossale motoren. Wel twee flinke ketels. Het onderzoek is grondig. De ogen stralen enthousiast en boven het lawaai van draaiende generatoren en van ladingpompen uit schreeuwt hij me zijn uitleggingen toe. 't Is toch een heel bedrijf! Langs ettelijke verdiepingen gaan we alle bordessen over. De manoeuvreerstand, waar de vaart van het schip wordt geregeld, met de daaromheen opgestelde controlepanelen en schakelkasten en -borden, hulpwerktuigen, koelmachines, lens- en voedingpompen, werkplaatsen, magazijnen enz.

Dan helemaal achteruit de stuurmachine met daaronder de schroefastunnel. We zijn er een paar uur zoet mee en nemen en passant de kombuis en de proviandruimen in ogenschouw, waarvoor moeder de vrouw zich natuurlijk het meest interesseert.

't Is, als alle tankers, een haastig schip, maar waar het ordelijk hoort te zijn, daar is het ook ordelijk.

Tijdens onze rondgang hebben we kennis gemaakt met verschillende collega's en superieuren. Terloops ook heeft hij zijn eerste orders gekregen van de tweede. Voorlopig heb je dagdienst. Morgenochtend, acht uur, hier melden.

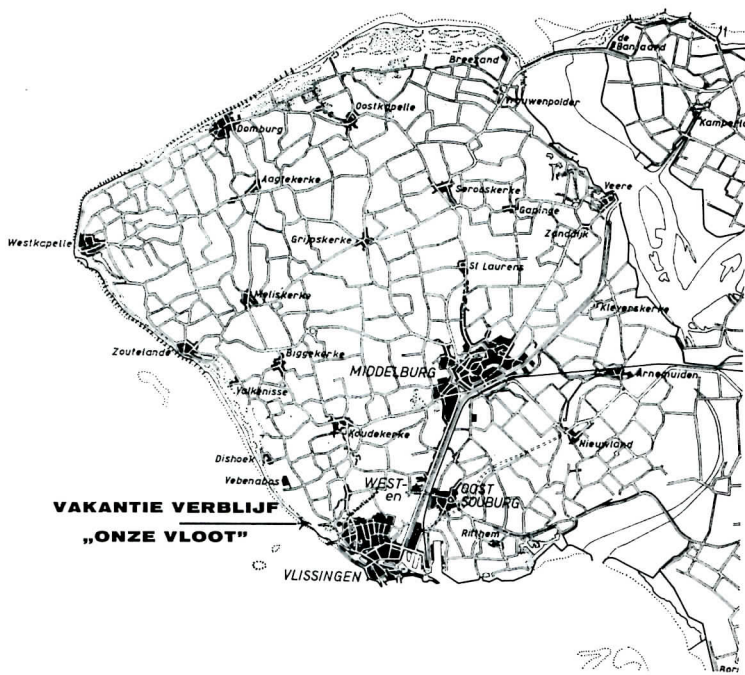
In zijn hut praten we nog wat na en we merken uit alles dat hij popelt om aan het werk te gaan. Dat zal weinig slapen worden vannacht, want bij het vertrek wil hij er natuurlijk met z'n neus bovenop staan.

Laten we de pijn kort maken. Hij brengt ons over de gangway naar de wal en loopt mee over de steiger naar de auto.

Laatste pakkerds, traantje hier, traantje daar. Wij mannen lachen dan en slaan elkaar luidruchtig op de schouder.

We rijden weg en wuivend blijft hij achter onder het oranje licht van de natrium-lampen. Dan zien we dat hij zich omdraait en terugloopt over de steiger naar z'n boot, een kleine, donkere gestalte in z'n uniform, tussen de grote installaties, leidingen en opstanden. Reken maar op een jaar. Alles wat het korter duurt is meegenomen. Dag kerel! Goede reis en gezondheid!

# VAKANTIEVERBLIJF „ONZE VLOOT” VLISSINGEN



In „Tussen Schip en Ka” van januari jl. kondigden wij al aan dat het dit jaar — en wel in de periode van 1 juli tot 12 augustus a.s. — weer mogelijk zal zijn om in de zomermaanden de geriefelijk ingerichte woningen, waaruit het internaat van de „De Ruyter”-zeevaartschool te Vlissingen bestaat, voor een week of langer te huren.

(Oud-)Employés van onze Maatschappij die hiervoor interesse hebben kunnen thans op ons kantoor bij sectie DFP/31 (toestel 151) een aanvraag indienen voor toezending van een folder met inschrijvingsformulier. Was het aantal aanvragen voor de zomermaanden van het vorige (eerste) jaar al hoger dan verwacht werd, dit jaar wordt op een nog grotere toeloop gerekend, mede door de enthousiaste recommendaties van de toenmalige bewoners.

Aanvragen worden in volgorde van binnenkomst behandeld, en wij raden eventuele gegadigden dan ook, ter voorkoming van teleurstelling, aan om niet te lang met het indienen van hun aanvragen te wachten.

Dit te meer, omdat ongetwijfeld, evenals in 1966, ook velen van andere scheepvaartmaatschappijen wederom gebruik zullen willen maken van dit unieke aanbod voor een onbezorgde vakantie in het recreatiegebied bij uitstek dat de provincie Zeeland, en met name het eiland Walcheren is. De verhuurprijs per woning is gehandhaafd op f 200,- per week, vermeerderd met f 10,- per persoon, met een minimum van twee en een maximum van acht personen.

Zoals bekend is het internaat, dat uit 46 ééngezinswoningen bestaat — waarvan er twaalf naar Nederlandse Shell-tankers zijn vernoemd — op ongeveer 1 km van zee en strand en op 10 km van het watersportcentrum „Veerse Meer” gelegen.

## OLIE IN DE BRANDING

### Een veelbewogen bestaan

Zie je het levenslicht als een aardoliemolecule dan heb je geen invloed op je career-planning — je kunt een stukje asfalt worden dat wordt doodgemokerd door autobanden, een piezeltje oplosmiddel dat rondzwemt in stinkend vuil, aan allerlei maltraiteringen kun je bloot komen te staan. Enne... ik? Ik was gepland voor de benzinepomp — super, gelukkigerwijs. Ik miste een super-de-luxe directeursslee net met een paar druppels en kwam terecht in een opgepepte witte sportwagen met een jonge vent met maniakale neigingen aan het stuurwiel. Daar, in de benzinetank, werd ik aan mijzelf overgelaten in afwachting van mijn lot — oftewel om in zijn ontploffingsmachine verbrand en ontleed te worden.

Nu zijn de meeste aardoliemoleculen volgzaam wezens. Ik echter niet. Ik geef me niet over zonder verweer. Klom op de eerste de beste geplatformeerde molecule en begon luid de biljoenen rond mij verzamelde moleculen toe te spreken. „Heren”, zo zei ik, „van ons wordt verlangd dat wij ons leven opofferen, louter en alleen om deze dolzinnige jonge rijder in alle comfort het Paradijs in te jagen. Dit mijne lotgenoten, is molecule-onterend. Wij moeten deze mobiel immobiel maken, smoor zijn machinaties in de kiem met als einddoel het lamleggen van zijn scheurijzer. Ik roep u op, moleculiers van het koolwaterstofras, verenigt u!” Er volgde een geraffineerd applaus en ik, als benzeen-molecule, werd met algemene stemmen gekozen tot ringleider. De jonge man, zich onbewust van de poets die ik hem zou bakken, draaide het startknopje om. Ik had order gegeven dat alle moleculen dienst zouden weigeren; voor mijn part kon ie blijven starten tot ie net zo uitgeput was als z'n accu. Echter... 'k had vergeten rekening te houden met die onderkruipers, die onooglijke gasmoleculen (butaan geloof ik) waarmee we onder druk waren opgescheept. Ze raakten onmiddellijk in paniek en vaporiseerden naar de cilinders en lieten de motor draaien. De jongeman zette z'n platvoet op het gaspedaal en, tot mijn verdriet, reden we weg. Daarop ontwierp ik een plan om de motor te laten afslaan. Hoewel de omstandigheden niet gunstig waren voor het bevriezen van zijn carburateur, dacht ik, daar koude vochtige lucht werd aangezogen, dat er een mogelijkheid aanwezig was om de sproeiers door ijsvorming te verstop-

pen. Daarom gaf ik aan mijn moleculen opdracht bij het verdampen zoveel mogelijk warmte te onttrekken. Maar doordat de raffinaderij onze gelederen had gefiltreerd met vriespuntverlagingsmoleculen, was ook deze poging vruchteloos en we konden zelfs geen ijskristal verwekken. Het was duidelijk, de enige tactiek die ons overbleef was, het in elkaar stuiken van de motor. Ik verdeelde de resten van mijn moleculaire armeeën in drie strijdgroepen, elk met een speciale sabotageopdracht:

DE GOMVORMINGSSTRIJDGROEP — die tot taak had tot gom samen te klonteren en zodoende het toevoersysteem te blokkeren; zij zouden worden bijgestaan door metaalsporen waarmee wij onze gelederen hadden kunnen versterken. Het bleek, waarachtig, dat de raffinaderij een geheim agent, met de missie om vrede te sluiten met de metaalsporen, in onze rangen had doen infiltreren, zodat gomvorming uitbleef.

DE PINGELGROEP — die zich explosief moest gedragen in de cilinders om de motor af te matten en uiteindelijk te rammen. Jammer genoeg bleek hun octaangetal te hoog en verloren zij de slag tegen het tetraethyllood.

AFZETTINGSGROEP — Dit was mijn hoogste troef. Edoch, grimmig gaven zij hun leven op het bougie-veld en behaalden daarbij enkele glorieus, smerige, vuilaankoningen; de Infanterie-Cavalerie-Artillerie (I.C.A.) gingen echter tot een tegenaanval over, verhoogden hun smeltpunt en stelden ze buitenspel. Ikzelf werd eerst verlamd door een vonk van een bougie en daarna gegrepen door kwaadwillende zuurstofmoleculen uit de lucht. Sommige ervan ontnamen mij mijn waterstofatomen en transformeerden ze tot water, andere sloegen mijn koolstofring uiteen en zetten die om tot carbon-dioxide. Na deze behandeling werd ik (of mijn componenten) pardoes de uitlaatpijp uitgeslingerd, de dronkenmakende buitenlucht in. Met andere woorden, het was voor ons een smadelijke, algehele nederlaag en voor de strategische tegenzetten welke de raffinaderij tijdens ons wordingsproces had gedaan neem ik m'n petje af.

Wat betreft de toekomst, wie weet? Waarschijnlijk zullen mijn watermoleculen tot regen worden. Het is mogelijk dat mijn carbon dioxide-moleculen omkapseld zullen worden door een van die akelige kleine planktonwezentjes, zodat over zoveel lichtjaren ik weer tot een petroleummolecule zal worden omgevormd. Ik bid echter dat tegen die tijd die vermaledijde destillatiekolommen en kattenkrakers evenals ik begraven zullen zijn. En het „rust in vrede” voor mij eeuwig zal zijn.

## WIJ SPRAKEN MET:

een man die zowel op de vloot als aan de wal — en daarmee bedoelen wij het Shell-gebouw — een bekende figuur is:

### RIENUS VAN OORSCHOT

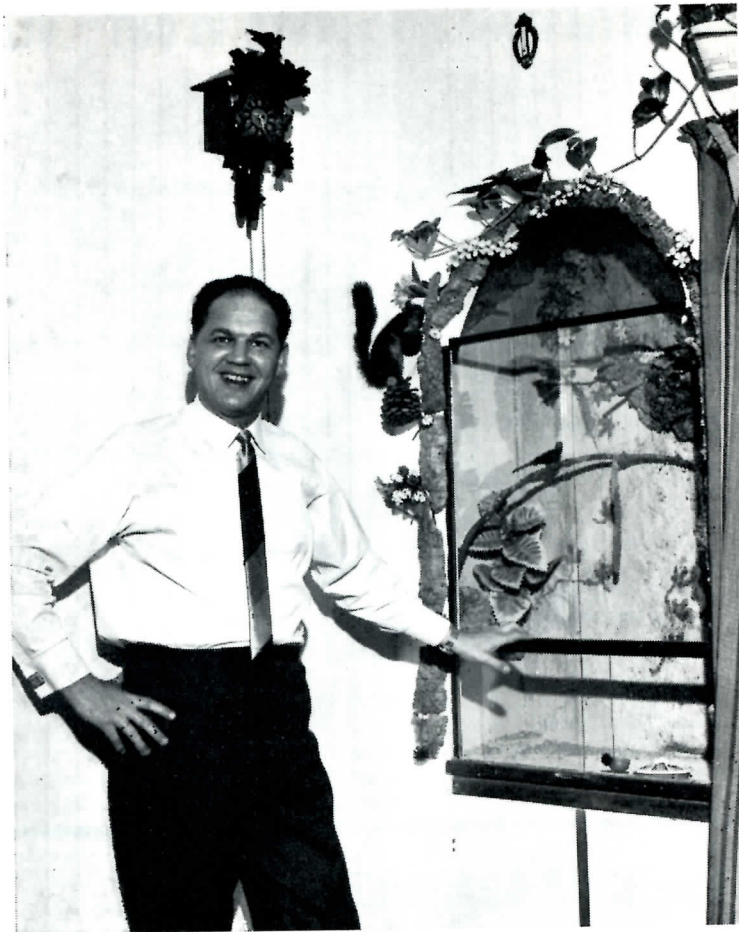
Hij is werkzaam op sectie DFF/6 I.k., wat in voor elkeen begrijpelijke taal betekent, dat zijn werkterrein de lunchkamers, en wel in het bijzonder de Directielunchkamers is.

Als jongen had hij al het ideaal om kelner te worden en de daarbij gevoegde grote liefde voor de zee deed hem uiteindelijk besluiten om te gaan varen. Het eerste schip waar hij als officiers-bediende op monsterde was het toentertijd oudste Nederlandse koopvaardijship de „Kelbergen”.

Geleidelijk in rang stijgend voer hij vervolgens op de „Veendam”, de „Alblasserdijk” en de „Duivendijk”. Daarna vond de heer Van Oorschot, die wij met zijn goedvinden verder Rienus zullen noemen, het nodig om ook eens iets van het vaste land te zien en hij ging een jaar werken in een hotel in New-Orleans. Het is best mogelijk dat er hier en daar iets vergeten is maar als Rienus op zijn praatstoel zit dan luister je zo geboeid naar zijn smakelijke verhalen dat het noteren van gegevens er gewoon bij inschiet. Een van de verhalen die hij vertelde, en volgens zijn zeggen was dat verhaal wáár, laten wij in extenso volgen, zij het dan hier en daar voor „fijngevoelige naturen” ietwat gekuist.

„Het was in Vera Cruz in de Golf van Mexico en bloedheet. Samen met mijn vriend Kees deelde ik een hut. Nu had Kees de gewoonte om, zeer spaarzaam gekleed, zich met een zwaai in de bovenste kooi te mikken. Hij stapte er niet in, hij klom er niet in, nee hij gaf iedere keer weer een waar staaltje van acrobatiek weg. Toen kreeg ik opeens een lumineus idee, plukte een cactus, die daar overal volop in het wild groeien, en legde dat stekelige ding voorzichtig onder zijn laken. En toen maar afwachten. Nou, Kees kwam binnen, kleedde zich uit en ja hoor, daar ging hij. Het effect was verbluffend. Hij stond gelijk weer op de grond; briesend als een leeuw en met moordzucht in zijn ogen. Geen wonder want een zeker lichaamsdeel zag er uit als een stekelvarken. Razendsnel maakte ik mij uit de voeten, er op rekenend vlugger te zijn dan mijn getergde vriend. Nou ik kwam bedrogen uit. De woede gaf hem vleugels. Over het dek werd ik achterna gezeten en in mijn angst sprong ik over laadbomen en ankerspil. Achteraf bezien moet het wel een vreemd gezicht geweest zijn, twee van die luchtig geklede kerels brullend over dat dek te zien rennen. Dat het goed afgelopen is blijkt wel uit het feit dat ik dit verhaal na kan vertellen, maar ik weet zeker dat als Kees dit leest de oude woede een moment weer op zal vlammen. Rest me nog er aan toe te voegen dat de stekels een voor een boetvaardig door mij met een pincet verwijderd zijn.”

Om de draad van ons gesprek weer op te nemen, op een zeker moment kwam Rienus bij de Shell terecht en zijn eerste schip was de „Cinulia”, dat hij „nieuw uitgehaald had” zoals hij zei. Dat schip heeft nog steeds een grote plaats in zijn hart. Nu werkend aan de wal maar wonend aan het water kan hij een gevoel van „heimwee” niet verbergen als hij vertelt dat de „Cinulia” zo nu en dan langs zijn huis vaart. Om met zijn eigen woorden te spreken: „dan blijft mijn keiltje naast mij staan en dwalen mijn gedachten af. Als ik dat schip zie dan vaar ik mee, de zee op. Dan zit ik weer in mijn stoel aan dek en kijk naar de golven, die steeds weer anders zijn.” Kijk, dat is dan „Rien” zoals zijn vrienden hem



noemen. Met weemoed aan de zee denkend maar met zijn hart toch ook hier op het vasteland, bij zijn vrouw, zijn zoontje, bij zijn kanaries. Want zijn gezin gaf de doorslag. Maar als hij de albums tevoorschijn haalt met tal van scheepsfoto's, merendeels Shell-tankers, en met knipsels uit ons maandblad, dan zien wij zijn gedachten afdwalen en waant hij zich weer met een dek onder zijn voeten, temidden van zijn collega's, in verre landen waaraan hij zoveel herinneringen bewaart. Nu mogen wij aan de wal genieten van zijn kwinkslagen, van zijn zeer speciale vocabulaire, die enig in zijn soort is. En zijn vrouw hoeft, als er gasten bij hem thuis komen, niet te koken. Dat doet hij. Exotische gerechten, die alleen al bij het horen van de namen, het verlangen oproepen om er kennis mee te maken.

En dan zijn kanaries. Na twee jaar op zijn „bouwvergunning” te hebben gewacht (door zijn vrouw te verstrekken) kon hij eindelijk zijn hobby uitleven. Het kweken van kleurkanaries, van roodfactorigen en waterslagers. In de huiskamer werd een prachtige volièrre gebouwd en nu kan ieder die op bezoek komt genieten van het gezang en gekwetter. Misschien dat daar dat zonnige humeur vandaan komt, wie zal het zeggen.

J. F. S.

### IN MEMORIAM

#### P. F. POSTEMA, 69 JAAR

oud-gezagvoerder van N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij.

Op 1 maart 1943 verliet de heer Postema de dienst van de Maatschappij met pensioen na 23 dienstjaren. Hij overleed op 8 februari jl. te Mijdrecht.

#### A. A. GOEDHART, 52 JAAR

oud-hoofdwerktuigkundige van Shell Tankers N.V.

Op 1 juli 1959 verliet de heer Goedhart de dienst van de Maatschappij met pensioen na 25 dienstjaren. Hij overleed op 1 maart jl. te Vlaardingen.

#### I. M. GROENENDIJK, 58 JAAR

oud-eerste stuurman van N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona”.

Op 7 maart 1953 verliet de heer Groenendijk de dienst van de Maatschappij na 14 dienstjaren. Hij overleed op 25 maart 1967 te Den Haag.

# VLOOTPERSONALIA

(in de periode 16.3 t/m 15.4 1967)

## GEHUWD:

- 16.2: P. F. G. Cremers, stoker/olieman met mej. M. C. J. F. Th. Rooy-  
akkers;  
18.3: W. A. van Rooyen, hwtk., met mej. S. Terpstra;  
22.3: H. Th. Mellegers, 4e wtk., met mej. J. Scheps;  
29.3: J. Smit, 4e wtk., met mej. A. van 't Riet.

## GEBOREN:

- 14.3: Femke Ingeborg, dochter van A. Th. van Es, 3e stm., en mevrouw  
I. M. van Es-Achterberg;  
19.3: Peter Christiaan, zoon van G. P. I. B. Spruit, 1e pompman/bank-  
werker en mevrouw A. Spruit-de Hoog;  
22.3: Eleonora Marie Esmeralda, dochter van J. B. van Haaster, 3e wtk.,  
en mevrouw W. H. M. van Haaster-van der Weyden;  
23.3: Elsbeth Nicolien, dochter van N. A. Jager, 2e stm., en mevrouw  
N. P. Jager-Veldhuyzen van Zanten;  
25.3: Maarten Alexander, zoon van J. Visser, 3e wtk., en mevrouw  
S. A. Visser-Selles;  
26.3: Jeanette Waginem, dochter van J. Hensbroek, 3e wtk., en mevr.  
R. I. Hensbroek-Werner;  
28.3: Christina Johanna, dochter van K. J. Faasse, 3e wtk., en mevr.  
H. Th. Faasse-Leenders;  
2.4: Pieternella Elizabeth, dochter van J. Priester, 4e stm., en mevr.  
M. A. Priester-Harincq;  
3.4: Marco Harold, zoon van H. J. Allaart, 1e stm., en mevrouw S. N.  
Allaart-Noordhoff;  
6.4: Maria Louise, dochter van D. J. van Dijk, 4e stm., en mevrouw  
G. J. van Dijk-Dauwe;  
11.4: Marina, dochter van N. Venendaal, 2e stm., en mevr. C. Venen-  
daal-Hanhart.

## MET VERLOF

- gezagv.: A. G. van Gent, L. Brink, W. J. de Haan, T. G. J. Roeten, H. J.  
Roncken; P. J. Kalkman, G. Hoving;  
1e stl.: F. Minkels, A. Post, D. Franssen;  
2e stl.: P. C. Rakké, N. Venendaal, J. E. Dekker, J. Bosman, C. P.  
Schoenmakers, J. H. L. van Veghel, W. Drost, A. P. J. Ham;  
3e stl.: M. Klein, A. Vlaar, G. C. Peters, G. J. van der Ham, P. Puype,  
G. L. A. Martens, J. Wagenvoort, J. G. de Leeuw;  
4e stl.: J. B. H. Lutmers, D. J. van Dijk, P. Hartog, W. A. Mostert, E. J. J.  
Eelman, W. Beekman, W. R. J. Saeijs;  
hfd.wtk.: Th. H. J. Feldberg, J. Meenderink, H. J. Melse;  
2e wtk.: C. H. de Koning, H. H. Apfel, J. Wielart, W. van Kemp, H. L.  
de Koning;  
3e wtk.: W. J. M. Braeken, P. F. Buil, F. K. J. Spangenberg, H. E. Daniels,  
F. F. Ozinga;  
4e wtk.: K. L. J. Aertssen, G. J. van Eijk, J. P. J. Reichwein;  
5e wtk.: H. A. E. Wenas, C. G. van der Zwet, J. J. J. Ludekuse, D. Smit,  
G. Pos, C. A. van Esveld, E. E. Kreune, P. C. M. Verbeek, K. Verf,  
J. M. J. Hamers, R. H. de Haan, P. van Huffelen;  
II.wtk.: I. Lobs, H. C. den Ouden;  
bootslieden: W. van Dongen, M. van de Vlag;  
1e pomplieden/bankwerker: C. W. van Duivenboden, C. J. Melen;   
bankwerker: G. H. M. Sauren;  
wachtassistent: A. L. Kempers;  
scheepskoks: H. J. Lieshout, W. F. Knoester;  
hoofdkombuis: P. van de Veur.

## TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Abida:** 2e wtk. N. J. Doorn, 3e wtk. E. C. Paardekoper, radio officier  
F. W. A. Willemse;  
**m.s. Acia:** gezagv. J. I. Boer, wnd. 2e stm. J. Drog, wnd. 3e stm. F. Kuyt,  
4e stm. D. van Dijk, 2e wtk. A. de Boer, 3e wtk. T. Vromans, radio  
officier J. S. Schaafsma;

## In dienst getreden vlootpersoneel



J. H. WESTRA  
5e wtk.  
per 20.3

## IN MEMORIAM

### Derde werktuigkundige J. H. van Veldhuisen



Wij ontvangen het droeve bericht dat op 29 maart jl. derde werktuigkun-  
dige J. H. van Veldhuisen op de jeugdige leeftijd van 28 jaar is overleden.  
Hoewel hij reeds lange tijd met ziekteverlof in Nederland vertoefde kwam  
het bericht van zijn verscheiden voor ons onverwacht en heeft ons dit  
diep geschokt.

Op 15 augustus 1960 trad hij als vijfde werktuigkundige bij onze Maat-  
schappij in dienst; op 1 oktober 1964 volgde zijn aanstelling in de rang  
van vierde werktuigkundige en op 1 juli 1966 werd hij tot derde werktuig-  
kundige bevorderd.

Wij verliezen in hem een bekwaam officier, die met grote nauwgezetheid  
zijn taak verrichtte en steeds een levendige belangstelling voor zijn  
werk aan de dag legde. Dit blijkt ook wel uit het feit dat hij tijdens zijn  
ziekte kans zag het B-diploma te behalen en daarna zelfs de studie voor  
Theoretisch C opvatte. Door zijn ziekte daartoe gedwongen moest hij  
zijn pogingen in deze richting in december j.l. opgeven.

De teraardebestelling vond onder grote belangstelling op 1 april te Ede  
plaats. De Maatschappij was hierbij vertegenwoordigd door de heer  
G. H. van Leeuwen, chef van de sectie Scheepsofficieren (DFP/11).  
Een aantal bloemstukken, waaronder een van de Maatschappij, dekte de  
baar.

Onze gevoelens van diep medeleven gaan in het bijzonder uit naar  
Mevrouw Van Veldhuisen en haar dochtertje, die hun man en vader zo  
vroegtijdig moeten missen. Moge hun de kracht gegeven worden dit  
zware verlies met berusting te dragen.

bootsman K. E. J. Watz, 1e pompman/bankwerker N. van de Steen,  
2e pompman/bankwerker J. P. Pauli, bankwerker C. Beijer, wacht-  
assistent J. M. P. Simons, hoofd kombuis J. Kooi, scheepskok R. N.  
Morel;

- m.s. Acmaea:** gezagv. Tj. Kuyper, 5e wtk. J. P. van der Gaag;  
**m.s. Acteon:** 1e stm. H. H. Hacken, wnd. 2e stm. J. A. M. Elias, 5e wtk.  
R. B. Scherjon, radio officier E. J. C. H. van der Ploeg;  
**s.s. Atys:** bootsman L. van Wieren;  
**m.s. Camitia:** gezagv. G. Heising, wnd. 3e stm. E. L. de Ruiter;  
**m.s. Cinulia:** 2e stm. W. Bosma;  
**m.s. Crania:** radio officier W. H. van Klaveren;  
**m.s. Dallia:** bootsman S. Visser, 1e pompman/bankwerker H. van Omme-  
ring, 2e pompman/bankwerker P. C. Jongebloed, bankwerker G. D. C.  
van de Linden, voorman/donkeyman C. Noordijk, hoofd kombuis W. F.  
H. van de Moezel;  
**m.s. Daphne:** 2e stm. M. A. Messelaar, 5e wtk. J. C. Lanser;  
**m.s. Diadema:** 2e stm. G. Buma, 4e stm. M. van den Belt;  
**m.s. Diloma:** gezagv. K. Drent, 2e stm. J. B. P. Imming, 3e stm. A. P. J.  
Schets, 4e stm. Jac. de Jong, 5e wtk. J. Kossen, 5e wtk. J. H. Westra;  
1e pompman/bankwerker A. J. J. Vermeulen, bankwerker J. M. H. Sau-  
ren, scheepskok J. van Bokhoven;  
**m.s. Dosina:** 1e stm. J. H. A. Budding, 2e stm. J. P. Hendriks, 3e stm.  
F. F. Ates, 4e stm. T. G. P. Appel, 2e wtk. H. de Hoog, 3e wtk. A. J.  
Hulzebos, 4e wtk. F. M. C. Kramers, 5e wtk. H. Ruitenbeek;  
**s.s. Kalydon:** 3e stm. J. I. Boon, 4e stm. C. P. van Hoek, 2e wtk. H. J.  
Kievit;  
**s.s. Kopionella:** 3e stm. A. H. van Haaften, 5e wtk. H. R. Muijsson;  
**s.s. Korenia:** gezagv. J. C. de Groot, 3e stm. J. G. Leenders;  
**s.s. Kosicia:** 3e stm. J. Tebbenhoff;  
**s.s. Kossmatella:** 1e stm. B. de Boer, 4e stm. J. A. Koenraad, hfd.wtk.  
W. A. van Rooyen;  
**s.s. Kylix:** wnd. 3e wtk. K. P. Kaal, 4e wtk. H. R. Godlieb;  
**m.s. Niso:** 1e stm. F. Klaassen, 3e stm. J. J. B. Roest, 4e stm. H. L. W.  
Koning, hfd.wtk. W. C. van Megen, 2e wtk. O. A. van der Want, 5e  
wtk. P. H. Maessen, 5e wtk. F. R. Lagerveld;  
**s.s. Ondina:** wnd. 3e stm. R. P. Jager, 5e wtk. J. H. Dor, 5e wtk. J. A.  
Brouwer;  
**s.s. Philippia:** gezagv. A. Boddé, 4e stm. D. C. Tazelaar;

s.s. **Sepia**: hfd. wtk. G. W. van Essen, 4e wtk. C. A. van den Kroonenberg;  
s.s. **Viana**: hfd.wtk. P. D. J. H. Slegtenhorst, radio officier F. C. van Westen;  
s.s. **Vitrea**: gezagv. W. Haeck, 3e stm. C. C. Wabeke, radio officier J. W. van de Velde;  
s.s. **Zafra**: wnd. 2e stm. C. A. Koppendraaier, 3e stm. D. E. Krijgsman;

**UIT DIENST GETREDEN:**

4e wtk.: A. Warmenhoven;  
2e pompman/bankwerker: C. J. van Tricht;  
bankwerker: J. Jelsma.

**OVERLEDEN:**

Mevrouw G. M. Th. Roeten-Spil, echtgenote van gezagvoerder Th. G. J. Roeten.

**BEHAALDE DIPLOMA'S:**

1e stuurman G.H.V.: 2e stl. W. Hoogendijk, P. E. van der Veld; 1e stuurman G.H.V.-th: 3e stm. J. H. F. Franken; 2e stuurman G.H.V.: 3e stl. D. E. Krijgsman, A. H. van Haften; 3e stuurman G.H.V.: II.stl. D. C. Tazelaar, W. F. van der Lei; C/th: 2e wtk. A. de Haan; B/th: 3e wtk. M. F. Koens; A/Bth: 5e wtk. G. J. Verbeek; A: 5e wtk. J. W. van Putten; W. H. Hennink; kokdiploma: de 2e kok/bakkers A. P. Maat en J. van Bokhoven.

**AANGESTELD ALS:**

3e stm.: B. H. Weersma, C. C. Wabeke;  
4e stm.: D. C. Tazelaar, W. F. van der Lei;  
hfd.wtk.: Jac. Jansen;  
2e wtk.: W. van Kemp;  
3e wtk.: M. J. de Jong;  
4e wtk.: E. Boelens, N. H. J. M. Lodde, J. P. van Boven, H. W. Diehl, J. M. M. Siemerink, H. J. Bolsenbroek, H. A. E. Wenas, H. G. W. Meijer, C. W. H. van Holthuijsen, W. Wartena, H. Brand, G. J. Leusink, H. A. Scherpenhuijzen.

**BEVORDERD TOT:**

1e pompman/bankwerker: A. J. J. Vermeulen;  
2e pompman/bankwerker: J. P. Pauli, P. C. Jongebloed.

## MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode 16.3 t/m 15.4.1967)

**OVERGEPLAATST:**

20.3: Mej. K. C. Sonneveld van sectie DFF/5 naar sectie DFF/1.

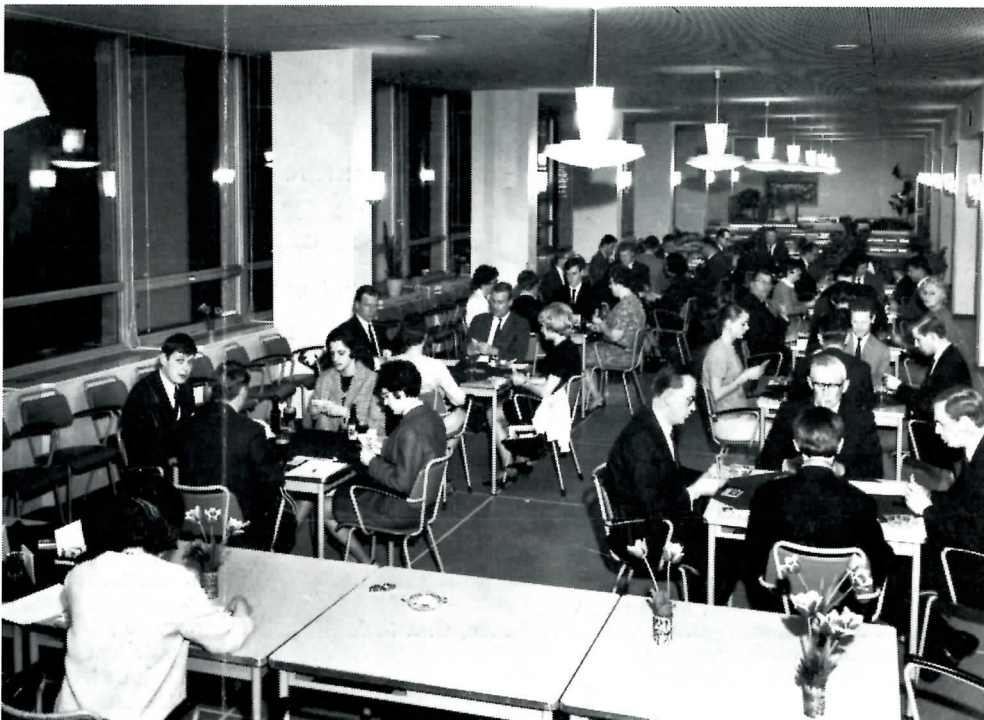
**GEHUWD:**

31.3: Mej. A. W. M. Willebord - sectie DFF/5 - met de heer J. C. M. Jordaan;  
14.4: D. Weststrate - sectie DFF/6 - met mejuffrouw A. Hesselink.

### O.V.S.T.-NIEUWS

## KLAVERJASAVOND

Als nieuwe activiteit van onze ontspanningsvereniging werd voor het eerst in het bestaan van de O.V.S.T. op 14 april 1967 een klaverjasavond georganiseerd onder leiding van de heer J. M. van Duijn (DFP/12). De belangstelling hiervoor — getuige de hierbij gepubliceerde foto — was bijzonder groot. Dankzij de welwillende medewerking van de secretaresse van de O.V.S.T., mej. J. E. W. v. d. Have (DFF/5), verliep de puntentelling bijzonder vlot waardoor regelmatig van tegenstanders kon worden gewisseld. Naarmate de wedstrijd teneinde liep werd de spanning groot, aangezien er 5 aantrekkelijke prijzen ter beschikking stonden voor de 5 hoogst-geklasseerde paren en er nog een „aanmoedigings“-prijs was voor het laagst-geklasseerde duo.



Tenslotte kwamen als eerste prijswinnaars de heren A. Valk (plv. ambtenaar van aanmonstering te Schiedam) en J. L. P. v. d. Wiel (DFP/12) uit de „bus“. De troostprijs was voor mej. J. N. v. d. Velden (DFF/3) met verloofde, die door „onderdoortjes“ van de respectieve tegenstanders en „natjes“ toch nog werden beloond. Er kan op een bijzonder prettig en sportief verlopen avond worden

teruggezien. Alle deelnemers waren het er over eens dat met het organiseren van een tweede avond niet te lang moet worden gewacht; de O.V.S.T. zal het dan ook zeker niet bij deze avond laten!

Ondanks de grote deelname aan deze avond hopen wij een volgend keer nog meer leden en introducés te kunnen begroeten.

**Redactiecommissie:**

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

## tussen schip en ka

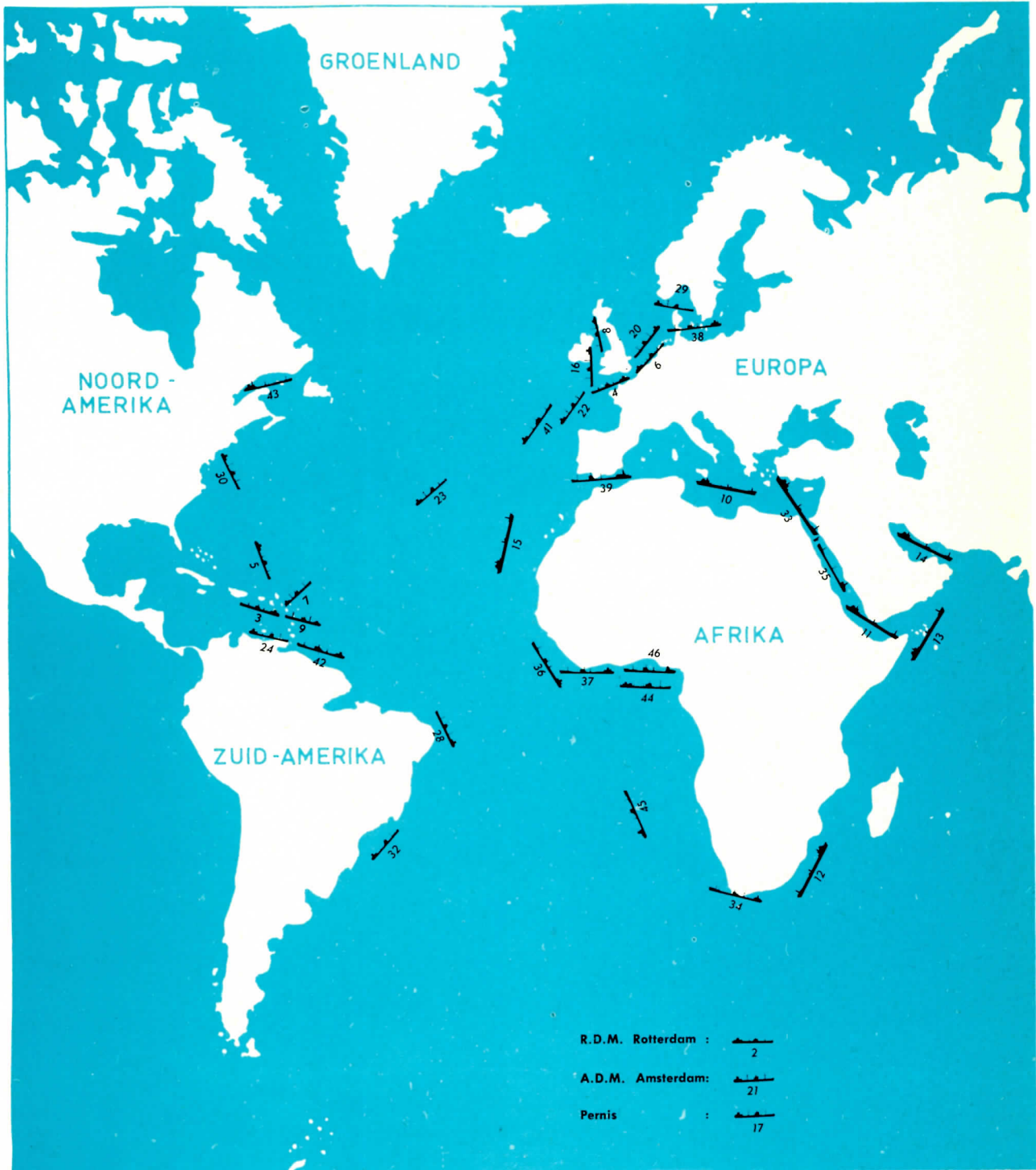
zesde jaargang no. 9 — mei 1967

maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.  
HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF BEWERKEN  
VAN ARTIKELN EN/OF HET REPRODUCEREN VAN FOTO'S OF  
AFBEELDINGEN IS SLECHTS GEORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE  
TOESTEMMING VAN DE REDACTIE

**Administratie:**  
Mej. J. F. Schilt

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





- 1. m.s. ABIDA
- 2. m.s. ACILA
- 3. m.s. ACMAEA
- 4. m.s. ACTEON
- 5. s.s. ARCA
- 6. s.s. ATYS

- 7. m.s. CAMITIA
- 8. m.s. CINULIA
- 9. m.s. CRANIA
- 10. m.s. DALLIA
- 11. m.s. DAPHNE
- 12. m.s. DIADEMA

- 13. m.s. DILOMA
- 14. m.s. DIONE
- 15. m.s. DOSINA
- 16. s.s. KABYLIA
- 17. s.s. KALYDON
- 18. s.s. KARA

- 19. s.s. KATELYSIA
- 20. s.s. KELLETIA
- 21. s.s. KENIA
- 22. s.s. KERMIA
- 23. s.s. KHASIELLA
- 24. s.s. KOPIONELLA

# EPEN OP 22 MEI 1967

Bijlage van de mei 1967-editie van „Tussen Schip en Ka”,  
maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.



- 25. s.s. KORATIA
- 26. s.s. KORENIA
- 27. s.s. KOROVINA
- 28. s.s. KOSICIA
- 29. s.s. KOSSMATELLA
- 30. s.s. KREBSIA

- 31. s.s. KRYPTOS
- 32. s.s. KYLIX
- 33. m.s. NISO
- 34. s.s. ONDINA
- 35. s.s. ONOBA
- 36. s.s. PHILIDORA

- 37. s.s. PHILINE
- 38. s.s. PHILIPPIA
- 39. s.s. SEPIA
- 40. s.s. VASUM
- 41. s.s. VIANA
- 42. s.s. VIDENA

- 43. s.s. VITREA
- 44. s.s. VIVIPARA
- 45. s.s. ZAFRA
- 46. s.s. ZARIA