

TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.
M E I 1 9 6 8



Pas op
met trossen
en staal-
kabels

shell tankers n.v.



Bescherm uw ogen

BIJ SLIJPEN
BOREN EN
BIKKEN

shell tankers n.v.



Denk om de veiligheid

.....het
gevaar
loert overal

SHELL TANKERS N.V.



Ken uw
brandblus-
apparatuur

Shell Tankers N.V.

VERANTWOORDELIJKHEID

rust op uw
schouders



WERK VEILIG

vandaag.....

morgen.....

ALTYD!

Blom

Koninklijke onderscheiding

Na de decoratie. V.l.n.r.: mevrouw J. C. van de Weijer-Fenenga; kapitein C. J. van de Weijer, oud-Fleet Manager van Shell Tankers N.V.; Drs. A. Th. Boogaardt, Burgemeester van Rijswijk (Z.H.).



voor onze oud-Fleet Manager C. J. van de Weijer

Op maandag 29 april jl. 's morgens om klokslag negen uur betrad onze oud-Fleet Manager, kapitein C. J. van de Weijer, tezamen met zijn echtgenote en dochter, het stadhuis van hun woonplaats Rijswijk (Z.H.), waar zij enkele minuten later door de Burgemeester van die gemeente, drs. A. Th. Boogaardt, ontvangen werden. Tijdens een korte plechtigheid, waarbij ook de heer L. F. van den Belt, adjunct-Directeur van onze Maatschappij, tegenwoordig was, deelde Burgemeester Boogaardt de heer Van de Weijer mede dat Hare Majesteit de Koningin hem had benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau.

De bij deze ridderorde behorende versierselen werden hem vervolgens door de Burgemeester opgespeld.

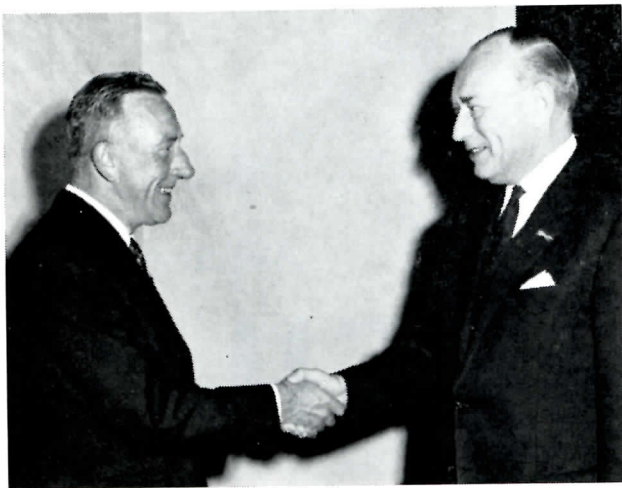
In zijn toespraak, voorafgaande aan de decoratie, memoreerde drs. Boogaardt, naast de eervolle carrière van kapitein Van de Weijer bij Shell Tankers N.V., de verrichtingen van laatstgenoemde tijdens de Tweede Wereldoorlog nadat hij in januari 1941 bij de Koninklijke Marine in Soerabaja onder de wapenen was gekomen.

In het bijzonder belichtte hij de periode waarin de heer Van de Weijer, na te zijn opgeleid tot Luitenant ter Zee/Waarnemer, veelal met gevaar voor eigen leven, heeft deelgenomen aan vele acties die vanuit diverse standplaatsen in Indonesië, Australië en Ceylon werden ondernomen. Tot deze acties behoorden o.a. vluchten welke werden uitgevoerd als anti-invasiepatrouilles en voor de bescherming van onderzeeërs, alsmede achter de vijandelijke linies uitgevoerde vluchten.

Voorts bracht spreker in herinnering dat kapitein Van de Weijer in de tijd dat hij aan de wal tewerkgesteld was van 1962 tot aan zijn pensionering per 1 oktober 1967, de Nederlandse

Koopvaardij vele waardevolle diensten heeft bewezen ten aanzien van de modernisering van de werkmethode en rationalisering aan boord van schepen.

Mede namens allen werkzaam op de vloot en op het kantoor van Shell Tankers N.V. bieden wij kapitein Van de Weijer onze welgemeende gelukwensen aan met de hem verleende Koninklijke onderscheiding.



Namens onze Directie wordt kapitein Van de Weijer gelukgewenst door adjunct-Directeur L. F. van den Belt.

BIJ DE FRONTPAGINA:

Op de frontpagina richten wij ons „met woord en plaat“ tot alle opvarenden van onze vloot en in het bijzonder tot diegenen onder hen die nog mochten menen dat er zich aan boord omstandigheden kunnen voordoen waaronder men enig risico moet durven nemen en dan met de veiligheidsvoorschriften wel even de hand kan lichten.

Op de dikwijls ernstige gevolgen van het veronachtzamen van de veiligheidsvoorschriften wordt telkenmale in onze veiligheidsbulletins gewezen. Het feit dat men nooit té voorzichtig kan zijn, geldt zeker voor het werk aan boord; wij hopen dan ook dat de tekeningen de preventieve uitwerking zullen hebben die er, in aller belang, mee beoogd werd.

De tekeningen die aan de linkerkant zijn afgedrukt, zijn van de hand van de heer J. C. Mension, werkzaam op het Koninklijke/Shell Exploratie & Productie Laboratorium te Rijswijk (Z.H.). De rechterplaat is de afbeelding van een affiche die werd uitgegeven door het Veiligheidsinstituut te Amsterdam.

ALGEMENE VERGADERING VAN AANDEELHOUDERS VAN DE N.V. KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE PETROLEUM MAATSCHAPPIJ

Lagere kosten resulteerden in goede resultaten

Ir. L. E. J. Brouwer, President-Directeur van de „Koninklijke“, heeft ter inleiding van de jaarlijkse algemene aandeelhoudersvergadering op 2 mei jl. een rede gehouden, waarvan een samenvatting hieronder volgt.

„Het jaar 1967 was een meer dan normaal bewogen jaar. Vele der belangrijke ontwikkelingen van 1967 zullen ook op de Groepsresultaten van het lopende jaar een grote invloed uitoefenen; ik zou daarom enige aandacht willen besteden aan deze gebeurtenissen.

Eén van de meest bemoedigende aspecten van de Groepsresultaten over 1967 vind ik de verlaging van de bedrijfskosten in enkele der belangrijkste sectoren van het bedrijf. Dit komt wellicht het sterkst tot uiting in het zee-transport, waar — zonder de duurdere extra scheepsruimte, nodig door de sluiting van het Suezkanaal — de bedrijfskosten per eenheid 8 à 9% lager zouden zijn geweest dan in 1966. In 1968 verwachten wij verdere goede achteruitgang in dezelfde richting met schepen van 200.000 ton draagvermogen of meer in de vaart. Aan het eind van dit jaar zullen dat veertien schepen van deze grootte zijn. Wij zijn de eerste die op grote schaal met dit type schepen werken, en we hebben zodoende wel met enige kinderziekten te kampen. Maar wij hebben het volste vertrouwen dat deze nieuwe tankers geheel aan de verwachtingen zullen beantwoorden, en dus zullen bijdragen tot lagere transportkosten.

De laatste jaren heeft inflatie ons, vooral voor wat betreft Groepsmaatschappijen buiten Noord-Amerika, in belangrijke mate parten gespeeld bij onze inspanningen om de verwerkings- en verkoopkosten te verlagen. Toch werd over 1967, ondanks deze voortgaande druk, in genoemde sectoren een bevredigende verlaging van de bedrijfskosten per eenheid produkt bereikt. Ook in de verkoopsector zullen verdere kostenbesparingen tot stand komen. Het laat zich dan ook aanzien dat de dalende lijn voor de bedrijfskosten ondanks de voortgaande inflatie het laagste punt nog niet heeft bereikt. Belastingverhogingen in enkele produktielanden gaven in 1967 hogere ruwe-oliekosten voor de Groep; dit jaar zullen deze nog verder stijgen. De mate waarin onze produktiemaatschappijen deze kosten zullen compenseren door zuiniger te werken is niet zo groot als wij zouden wensen.

De sluiting van het Suezkanaal en de situatie in Nigeria

Ik zou verder iets willen zeggen over de sluiting van het Suezkanaal en over het stagneren

van de ruwe-olieaanvoer uit de velden van Shell-BP in Nigeria in de tweede helft van 1967; beide gebeurtenissen hebben voor de meeste Groepsmaatschappijen aanzienlijke extra kosten met zich mee gebracht.

Het is onmogelijk te voorspellen wanneer het Suezkanaal zal worden heropend en wanneer de exporten door Shell-BP-Nigeria zullen worden hervat. Intussen zullen Groepsmaatschappijen ruwe olie en olieprodukten moeten blijven betrekken uit andere bronnen; ook zullen zij extra scheepsruimte moeten huren om olie uit het Midden-Oosten langs de Kaaproute naar Europa te brengen. Het is nog te vroeg om de kosten van deze noodmaatregelen te schatten; wél konden de charterovereenkomsten dit jaar tot nu toe gelukkig worden gesloten tegen lagere tarieven dan die, welke golden ten tijde van de crisis in juli en augustus 1967. Zij zijn echter nog steeds veel hoger dan die waartegen vóór de oorlog in juni jl. scheepsruimte kon worden gehuurd.

Het is zeer wel mogelijk dat de abnormale bevoorradings situatie ook nà 1968 nog zal voortduren. Daartegenover staat echter dat in 1969 de Groep profijt zal gaan trekken van het in de vaart komen van een toenemend aantal 200.000-tons tankers. Voorts mag worden verwacht dat de export van olie uit Nigeria op beperkte schaal zal worden hervat.

Eerste kwartaal 1968

Het nettoresultaat van de Groep over het eerste kwartaal van 1968, na aftrek van de reeds eerder genoemde aanvullende afschrijvingen, in verband met de devaluatie van het pond sterling, bedroeg £ 85,6 miljoen, vergeleken met £ 61,6 miljoen over het eerste kwartaal van 1967. Dit betekent een stijging van 39%. Deze stijging is ten dele toch meer optisch dan werkelijk als gevolg van de devaluatie van het pond; dit blijkt wanneer dezelfde winst wordt omgerekend in een niet gedevalueerde valuta, zoals de Amerikaanse dollar; de toeneming ten opzichte van de overeenkomstige periode van 1967 wordt dan 19%.

Ik geloof niet dat men de tendens in de verkoop- en resultaatcijfers over het eerste kwartaal zonder meer voor het Groepsresultaat over de rest van dit jaar mag extrapoleren. Met name is het hoge toenemingspercentage van de omzet in dit kwartaal ten dele te wijten aan de betrekkelijk lage omzet in het eerste kwartaal van 1967 toen de verkochte hoeveelheid stookolie in Europa uitzonderlijk gering was als gevolg van de zachte winter.

De vooruitzichten voor het nettoresultaat van de Groep over de rest van het jaar zullen sterk afhangen van de mate waarin aan Groepsmaatschappijen de kans zal worden gegeven hun extra kosten als gevolg van de abnormale bevoorradings situatie in de prijzen op te vangen. Indien de prijzen niet afbrokkelen, dan zullen verschillende factoren zoals de goede resultaten in de Verenigde Staten, de lagere bedrijfskosten per eenheid produkt alsmede de toenemende omzet van aardgas op het Europese vasteland hun cumulatieve bijdrage kunnen leveren tot een stijging die, naar wij verwachten, ook in dollars minstens even groot zal zijn als de stijging van 1967 ten opzichte van 1966.

De kapitaaluitgaven buiten Noord-Amerika



Oud-Commodore en mevrouw Hijlkema geflankeerd door (v.r.n.l.) de heren Rodenburg, Karelse en Van den Belt.

AFSCHIED VAN COMMODORE H. A. H. HIJLKEMA

In verband met zijn pensionering per 1 april jl. werd onze oud-Commodore H. A. H. Hijlkema, vergezeld van zijn echtgenote, op 25 april door onze Directeur, de heer D. Rodenburg, ten afscheid ontvangen.

Tijdens dit bezoek sprak de heer Rodenburg zijn grote erkentelijkheid uit voor de vele en belangrijke diensten die de heer Hijlkema vooral als kapitein en later als Commodore van de Nederlandse Shellvloot aan de Koninklijke/Shell Groep in het algemeen en Shell Tankers N.V. in het bijzonder heeft bewezen.

Het afscheid werd bijgewoond door de heren L. F. van den Belt, adjunct-Directeur van onze Maatschappij, en A. H. W. Karelse, Chef DFP/1.

Na een afscheidsreceptie in de Directie-lunchkamer van het Shell-Gebouw, bood de heer Rodenburg de heer en mevrouw Hijlkema een lunch aan, waaraan mede aanzaten de heren E. P. Davenport - „Head of Personnel Department” van Shell International Marine Ltd., G. den Bakker - adjunct-Directeur van Shell Tankers N.V., M. de Jong - Hoofd van de Afdeling Financiën en Administratie, W. de Loos, arts - Medisch Adviseur en A. H. W. Karelse.

waren in 1967 lager dan in de twee voorgaande jaren; maar dit duidt geenszins op vermindering in onze kapitaalbehoeften op langere termijn. In de verwerkingssector zullen de investeringen in het lopende jaar en misschien ook daarna wat lager kunnen zijn omdat recentelijk een zeer aanzienlijke uitbreiding van de verwerkingscapaciteit van de Groep gereed is gekomen.

De totale kapitaaluitgaven van de Groep zullen echter naar verwachting in 1968 hoger zijn en wij verwachten dat de investeringen in de komende jaren op een hoog peil zullen blijven. Groepsmaatschappijen werken in een bedrijfstak met uitstekende groeimogelijkheden en met een stijgende kapitaalintensiviteit. Om dit laatste te illustreren zij nog eens vermeld dat in 1967 het geïnvesteerde kapitaal per werknemer gemiddeld £ 23.000 bedroeg.

Behalve dit streven profijt te trekken van de groeiende vraag naar onze produkten, blijft het oog onveranderd gericht op het verbeteren van

de rentabiliteit door het verlagen van de bedrijfskosten per eenheid produkt. Het Groepsrendement is nog altijd te laag, maar dank zij de inkomsten uit investeringen die veelal jaren geleden zijn gedaan en dank zij de bereikte verlaging van de bedrijfskosten per eenheid produkt, begeeft dit rendement zich nu in opgaande lijn. Verdere vooruitgang in deze richting zal uiteraard niet vanzelf gaan. Een vooruitziend beleid, een daarop gebaseerd investeringsprogramma en hard werken door een ieder opdat de investeringen hun optimum rendement leveren, al dit en nog meer is hiertoe vereist.

Mensen — wij zijn hier diep van overtuigd en wij proberen dit vaak en zo goed mogelijk onder woorden te brengen — zijn verre onze belangrijkste activa en het is essentieel voor het bereiken van ons doel dat wij intensieve en gedetailleerde aandacht besteden aan het selecteren van ons personeel, aan hun training en hun verdere ontwikkeling."

DE N.A.M. EN DE „OIL/GAS RUSH”

NAAR HET CONTINENTALE PLAT

Op 7 maart jl. maakte het Ministerie van Economische Zaken de toekenning van de concessies voor de exploratie in de Noordzee bekend.

Het Nederlandse continentale plat werd verdeeld in een aantal blokken van ieder 400 km². Aan achttien maatschappijen of groepen van maatschappijen werden concessies verleend. De N.V. Nederlandse Aardolie Maatschappij (N.A.M.) — waarin de Koninklijke/Shell Groep en de Standard Oil Company (New Jersey) elk voor 50% deelnemen — kreeg dertien blokken toegewezen. Een ander achttal blokken ging naar de N.A.M. in combinatie met Mobil Producing Netherlands Inc.

Naar aanleiding hiervan heeft de redactie van het personeelsblad „Nammogram” een vraaggesprek gehad met de Directeur van de N.A.M., ir. J. M. P. Bongaerts. De inhoud van dit belangwekkende interview laten wij hieronder in extenso volgen.



Ir. J. M. P. Bongaerts
Directeur N.V. Nederlandse Aardolie
Maatschappij

Vraag: De N.A.M. heeft voor 13 van de 35 aangevraagde blokken opsporingsvergunningen gekregen op het Nederlandse deel van het Continentale Plat. Bent U tevreden met deze toewijzing?

Antwoord: Tevreden is een wel erg relatief begrip. Allereerst moeten we ons voor de beantwoording van deze vraag realiseren, dat de regering na de sluitingsdatum (15 november 1967) voor het aanvragen van blokken op het Continentale Plat uit een wirwar van vaak elkaar overlappende aanvragen de blokken heeft moeten toewijzen. Nu blijkt, dat de meeste aanvragers redelijk tevreden zijn met de toegewezen blokken, past het respect te hebben voor de wijze waarop deze gecompliceerde puzzel is opgelost.

Wat de toewijzing aan N.A.M. betreft wil ik stellen, dat we „een mooie portie” hebben gekregen. Uiteraard hadden we graag vergunning voor nog meer blokken willen hebben, maar met de toegewezen 13 blokken ben ik althans tevreden. De ons toegewezen blokken liggen nogal verspreid op de Noordzee, waardoor bij wijze van spreken de mogelijkheid is geboden op het hele „Plat” te opereren. De verwachting is, dat er in de zuidelijke blokken aardgas zal worden gevonden, als de boringen daar althans succesvol zullen verlopen. Over de blokken in het noorden kunnen we in dit stadium moeilijker een voorspelling doen. Misschien vinden we daar wel iets moois, en dan denk ik aan aardolie.

Vraag: Is er naar uw mening bij de toewijzing van de blokken rekening gehouden met de meer dan 20 jaar door de N.A.M. uitgevoerde exploratie- en exploitatiewerkzaamheden?

Antwoord: Zeer zeker. Dit is een van de criteria geweest, waarop door de Minister van Economische Zaken en de hem adviserende Mijnsraad is gelet bij de toewijzing. In feite zijn wij tot 1963 de enige maatschappij geweest die met alle risico's van dien intensief te land en ook op zee geëxploreerd hebben. Daarnaast hebben we door de exploitatie van onze olie- en gasvelden een goede bijdrage geleverd aan de Nederlandse economie.

En voorts mogen we niet vergeten de bijdrage die de moedermaatschappijen van de N.A.M., namelijk de Shell en Esso, aan de Nederlandse

economie hebben geleverd en ook vandaag de dag nog leveren.

Vraag: Bij gunstige weersomstandigheden zou het booreiland Transocean 2 op 8 maart jl. reeds naar blok K 17 zijn versleept. Was de directe beschikbaarheid van dit eiland een gelukkige samenloop van omstandigheden?

Antwoord: Op de 7e maart jl. had de Transocean 2 de boorwerkzaamheden op een lokatie op het Engelse Plat beëindigd. Om ons voornemen tot een directe verkenning van de ons toegewezen blokken waar te maken, zou het booreiland bij gunstig weer op de 8e maart naar de lokatie in blok K 17 zijn versleept. De weersomstandigheden hebben dit tot 26 maart jl. verhinderd, maar dit heeft onze plannen niet gewijzigd om ook op de zee de meest agressieve explorant te willen zijn.

Vraag: Op Transocean 2 wordt door personeel van een contractor gewerkt. Houdt dit in dat er geen N.A.M.-ers bij het boorwerk op dit eiland worden ingeschakeld?

Antwoord: De boring in blok K 17 met de Transocean 2 wordt inderdaad verricht door een contractor, maar onder supervisie van N.A.M.-technici. Voor de bevoorrading wordt gebruik gemaakt van schepen. Voor het transport over water zijn er twee zogeheten supplyboten, bevoorradingsschepen, bij Smit Lloyd gecharterd, te weten de Smit Lloyd 15 en 16, die voor ons op huurbasis zullen varen. Met Sikorsky-helikopters wordt voorts het personenvervoer van en naar het „eiland” geregeld. In de jaren 1961—1962 vlogen we met kleinere helikopters naar het booreiland Triton, dat overigens vrij dicht voor de Nederlandse kust stond. Omdat onze booreilanden thans op aanmerkelijk grotere afstand van het vasteland gaan boren, is voor vervoer van personen en kleinere materialen dit grotere type helikopters ingeschakeld.

Met de Sikorsky 61 N kunnen bijvoorbeeld maximaal 26 personen per vlucht worden vervoerd. Begin maart is met de onlangs opgerichte K.L.M. Noordzee Helikopters N.V. voor het luchtvervoer een contract gesloten. Op 27 maart jl. zijn de eerste N.A.M.-ers per helikopter naar de Transocean 2 gevlogen.

Vraag: Wanneer zal de Orient Explorer, het tweede booreiland dat voor de N.A.M. op zee

gaat boren, naar een lokatieplaats worden versleept?

Antwoord: Als de weersomstandigheden ons gunstig gezind zijn, zal de Orient Explorer medio april naar het blok M 9 ten noorden van Ameland, een van de acht N.A.M./Mobilblokken, worden versleept. Dit booreiland zal geheel met eigen personeel worden bemand. Er zullen nog enkele grondproeven worden genomen om de exacte plaats te bepalen, waar het eiland het beste op zijn poten kan staan. Voor de joint venture, de gezamenlijke onderneming van de N.A.M. en Mobil, treedt onze maatschappij als uitvoerder van de boorwerkzaamheden op.

Vraag: Is er een wijziging gekomen in de werktijden van de „eilandbewoners” in vergelijking tot de jaren 1961—1962?

Antwoord: Voor de werktijden op de booreilanden gaan we ons houden aan het voor zeeboringen internationale tijdschema van „12 uur op en 12 uur af” gedurende een aaneengesloten periode van zeven dagen. Op de zevendaagse werkweek volgt dan een even lange periode van vrije dagen.

Vraag: Zullen te zijner tijd nog meer booreilanden worden ingezet?

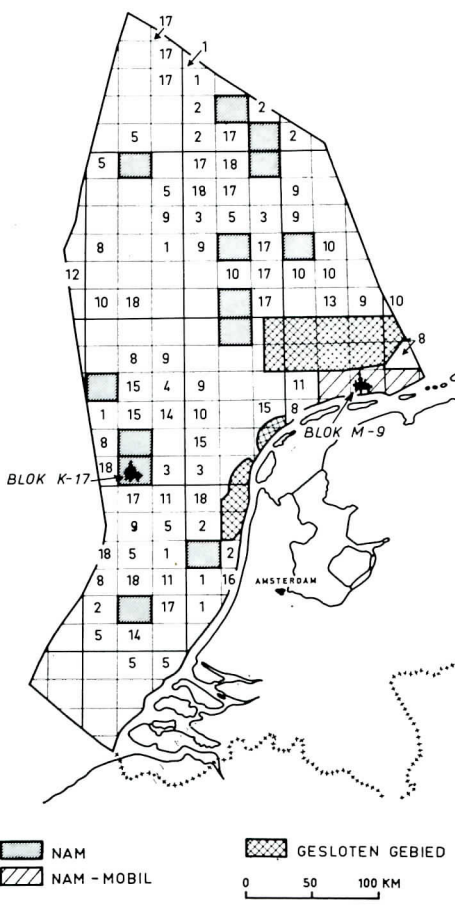
Antwoord: Op deze vraag is geen duidelijk ja of nee te zeggen. Het is namelijk niet onmogelijk, dat op een zeker moment wordt beslist een derde booreiland in te schakelen bij onze werkzaamheden op het Nederlandse Plat. Overigens ben ik van mening, dat een start op zo korte termijn met twee booreilanden wel een bewijs is van onze grote interesse voor het werken op de Noordzee.

Aantal blokken

1. Amoco Netherlands Petroleum Company; Exploratie- en Produktiemaatschappij DYAS N.V.; Gelsenkirchener Bergwerke A.G. 7
2. British Petroleum Exploratie Maatschappij Nederland N.V.; Netherlands Gulf Oil Production Company 7
3. Continental Netherlands Oil Company; Dow Chemical International Ltd. 4
4. King Resources Company; Golden Eagle Refining Company Inc.; Eason Oil Company; Boele's Scheepswerven en Machinefabriek N.V.; Verolme Verenigde Scheepswerven N.V.; V.o.f. Hunter-Douglas; Jack C. Grijnberg; N.V. Kon. Ned. Vliegtuigfabrieken Fokker; Anker Kolon Maatschappij 1
5. Mobil Producing Netherlands Inc. 9
- | | | | |
|--|--|--|----|
| | N.V. NEDERLANDSE AARDOLIE MAATSCHAPPIJ | | 13 |
| | Mobil Producing Netherlands Inc.; N.V. NEDERLANDSE AARDOLIE MAATSCHAPPIJ | | 8* |
8. Noordwinning Groep (Amex Petroleum Corporation; Hoogovens Delfstoffen N.V.; N.V. Billiton Maatschappij; Industriële Handels Combinatie Holland Exploratie N.V.; Delfzee N.V.; United Overseas Production Corporation, North Sea Selection Netherlands Company Ltd.; Falcon Seabord Drilling Company) 7**
9. Petroland N.V.; Thetis Aardolie Maatschappij N.V.; Total Marine Exploitatie Maatschappij N.V.; Eurafrep N.V.; Corexland N.V.; Cofreland N.V. 8
10. Placid International Oil Ltd. 7
11. Phillips Petroleum Company Netherlands; American Petrofina Exploration Company; Agip Nederland N.V. 3
12. Phillips Petroleum Company Netherlands 1
13. Richfield Netherlands Petroleum Company; Sinclair Netherlands Oil Company, Noordzee Sun Oil Company; Netherlands North Sea Superior Oil Ltd.; Union Rheinische Nederland N.V.; Canadian Superior Oil (Nederland) N.V. 1
14. Richfield Netherlands Petroleum Company; Sinclair Netherlands Oil Company 2
15. Signal (Netherlands) Petroleum Company; Marathon Petroleum Netherlands Ltd.; Netherlands-Cities Service Inc.; Houma Petroleum Ltd.; N.V. Maatschappij tot Exploitatie van Limburgsche Steenkolenmijnen, genaamd Oranje-Nassau Mijnen 4
16. V.o.f. Syracuse-Holland 1
17. Tenneco Netherlands Inc.; Monoil Netherlands Inc.; Laura & Vereeniging; Ethyl Netherlands Inc. 11
18. Union Oil Company of the Netherlands (Union); N.V. Stoomvaart Maatschappij „Nederland“ (S.M.N.) 7

101

* inclusief 5 niet op de kaart aangegeven delen van blokken
 ** inclusief 1 niet op de kaart aangegeven deel van een blok



Vraag: Ligt het in de bedoeling het jaar 1968 op zee te blijven boren, als de boorcampagne naar wens verloopt?

Antwoord: Dat in elk geval. De Transocean 2 is bijvoorbeeld zodanig uitgerust, dat het ook onder minder gunstige omstandigheden kan blijven boren. Met de Orient Explorer gaan we in oktober weer binnengaats. De boorploegen van dit booreiland zullen dan worden ingezet op exploratieboringen op het land. Ondanks de „glamour“, de glans die de Noordzee de laatste tijd heeft gekregen, moeten we toch echt het exploratiewerk „op de wal“ niet vergeten. Ook daar zullen we in de komende jaren van onze grote belangstelling voor de ondergrond blijf blijven geven.

Vraag: Is er al iets te zeggen over het programma, dat in 1968 op het land zal worden uitgevoerd?

Antwoord: In belangrijke mate zal het programma worden bepaald door de verlening van nieuwe concessiegebieden. Deze verlening zal nog wel enkele maanden op zich laten wachten. Maar in de aan de N.A.M. toegewezen boorvergunninggebieden in Zuid-, Midden- en Oost-Nederland kunnen we gaan exploreren. Beter gezegd: we zijn al bezig met seismisch werk en nabij Hardenberg boren we in een boorvergunninggebied. Daarnaast worden nu in Twente alsook in de omgeving van Nijmegen lokatieplaatsen aangelegd. Voorts kan ik wel zeggen, dat er heus nog meer boorlokaties zullen worden aangelegd en geboord. De seismische veldgroepen blijven een grote mate van activiteit ontplooiën. Momenteel opereren zes van deze groepen voor ons in Nederland.

Vraag: Aan de vergunningen op zee zijn een aantal financiële voorwaarden gesteld. Wat houdt dit in grote lijnen in als we ons alleen tot de 13 N.A.M.-blokken beperken?

Antwoord: De opsporingsvergunningen hebben een tijdsduur van 15 jaar. De vergunninghouders moeten meteen al een bedrag van f 1000,— per km² als eenmalige betaling (bonus) overmaken. Voor ons betekent dit een

bedrag van f 5.267.000,— voor de 13 N.A.M.-blokken.

Vervolgens zijn we de volgende waardeverste oppervlakterechten verschuldigd:

1. voor elk der eerste vijf jaren van de vergunning een betaling van f 50,— per km². Dit betekent nu een bedrag van f 263.350,— per jaar.
2. voor elk van de daarop volgende vijf jaren (1973-1978) een betaling van f 100,— per km². Dit komt neer op een betaling van f 526.700,— volgens de maatstaf van 1968.
3. voor de laatste vijf jaar van de vergunningsduur dient nog eens een betaling van f 150,— per km² te worden voldaan. Hierbij dient te worden opgemerkt, dat na 10 jaar minimaal de helft van het vergunninggebied dient te zijn teruggegeven. Hieruit blijkt wel, dat het in het belang van de vergunninghouders is zo spoedig mogelijk met de boorwerkzaamheden te beginnen. Daarnaast zijn de vergunninghouders verplicht gedurende de eerste vijf jaar van de vergunning een bedrag van tenminste f 6000,— per km², berekend naar de grootte van het vergunninggebied, voor het „zeewerk“ te besteden. Voor de 13 N.A.M.-blokken is daarmee derhalve een bedrag gemoed van minimaal f 31.602.000,—. Van het zesde tot en met het tiende jaar van de vergunning dient vervolgens minstens f 12.000,— per km² te worden besteed aan zee-exploratie en dit komt neer op het dubbele van het eerder genoemde bedrag, dus zeker: f 63.204.000,—. Voorts zijn ook de financiële voorwaarden, gesteld in de te verlenen winningsvergunningen,

gen, bekend, maar het zou prematuur zijn hierop nu reeds nader in te gaan.

Vraag: Er wachten ons nog vele werkzaamheden: op zee, in de boorvergunninggebieden en in de nog te verlenen concessiegebieden. Zal deze opgevoerde exploratie-activiteit een uitbreiding van het personeelsbestand kunnen betekenen?

Antwoord: Ik ben van mening, dat we in grote lijnen met de bestaande bezetting uitvoering kunnen geven aan het vele werk, dat ons wacht.

We mogen in dit verband niet vergeten, dat in het algemeen de kwaliteit, de vakbekwaamheid van de werknemers, zeker ook in onze N.A.M.-gemeenschap de laatste jaren sterk is toegenomen. De uitvoering van al deze werkzaamheden is als het ware een uitdaging aan ons allen, maar ik twijfel er niet aan, dat wij al onze voornemens door gezamenlijke inspanning waar zullen maken.

Vraag: Terug naar de Noordzee. Van de ruim 180 blokken die het Nederlandse deel van het Continentale Plat telt, zijn er 101 voor opsporingswerkzaamheden uitgegeven. Dat is ongeveer 54% van het beschikbare aantal. Kunnen voor de nog vrije blokken ook nog opsporingsvergunningen worden aangevraagd?

Antwoord: Tenzij de Kroon anders beslist, zal vanaf 15 november van dit jaar weer de mogelijkheid open staan aanvragen voor een of meer van de nog „vrije“ blokken in te dienen.

30
JAAR
IN
DIENST



F. VAN TONGEREN
DFM/1
1938 - 1.4 - 1968

DE INVLOED VAN DE OVERHEID

op het ondernemingsbeleid

VERVOLG (slot)

Dat de olie-industrie zo efficiënt mogelijk geschiedt is ook van belang voor de gehele economie, gezien de steeds belangrijker plaats die olie en gas in de energie-voorziening innemen en ook in de grondstoffenvoorziening van talloze andere industrieën. Wat dat eerste betreft hoef ik er alleen bij wijze van voorbeeld maar op te wijzen dat olie en gas momenteel voorzien in 56% van het energie-verbruik van de Zes, tegen 31% in 1960. Die ontwikkeling zal voorlopig nog wel aanhouden, zelfs al zullen wij hier in Europa wel niet het recente advies opvolgen van Professor Adelman uit Boston om de Europese kolenindustrie maar helemaal te sluiten! Deze ontwikkeling en de omstandigheid dat olie-export voor vele ontwikkelingslanden een van de sterkste hefbomen is naar een grotere welvaart, hebben ertoe geleid dat de olie-industrie zich in de bijzondere belangstelling mag verheugen — om het maar ietwat eufemistisch uit te drukken — van de regeringen die er naar streven ook in deze tak van bedrijf eigen belangen en politieke ambities tot gelding te doen komen.

Zo ontmoet men in verschillende delen van de wereld telkens weer het conflict tussen enerzijds het streven van de olie-industrie om efficiënt en rationeel te produceren en anderzijds het drijven om de staatsinvloed zoveel mogelijk uit te breiden. Dikwijls gaan hierbij nationalisme en socialisme hand in hand. Maar of het nu het nationalistische streven naar prestige is — eerst een volkslied, dan een luchttijl en daarna een olieraffinaderij — of dat er socialistische beweegredenen aan ten grondslag liggen, in beide gevallen doet zich de paradox voor dat men door het knevelen, dirigeren of zelfs nationaliseren van de olie-industrie meestal het omgekeerde bereikt van het nagestreefde doel; in plaats van méér produktiviteit komt er minder. Hierbij troost men zich dan dikwijls met de gedachte dat men de overgeschoten produktiviteit ten minste in eigen hand houdt en niet in die van internationaal georiënteerde en dus „vreemde” bedrijven.

Naast zuiver politieke zijn er veelal ook macro-economische motieven: een groter aandeel in de winst van de olie-industrie, betalingsbalansoverwegingen, terwijl in meerdere gevallen ook olie-invoer via bilaterale overeenkomsten met het Oostblok, regeringen er toe heeft gebracht actief aan de olie-industrie te gaan deelnemen. Doch ook hier kan nog een stuk gecamoufleerde politiek in zitten; U herinnert zich nog wel de debatten in de Tweede Kamer over het ontwerp Mijnwet Continentaal Plat. En van Nederland als moederland van de „Koninklijke” kan toch niet worden gezegd dat de olie-industrie er niet inheems is!

En zo neemt het aantal staatsmaatschappijen als olie- en gas-exploitanten steeds toe. Er zijn er op het ogenblik meer dan 100 in de wereld, ongeveer de helft van de leden van de Verenigde Naties heeft er een. Men vindt ze in alle delen van de wereld en in alle sectoren van de olie- en gasindustrie. Buiten de Verenigde Staten en het Oostblok hadden in 1965 overheidsbedrijven 10% van de ruwe-olieproductie, 17% van de raffinagecapaciteit en 15% van de verkopen in handen. Regionaal gezien zijn staats-oliemaatschappijen, in de vrije wereld althans, het meest prominent in Latijns-Amerika. Hun pad is vrijwel overal niet over rozen gegaan. Op grond van de ervaringen in landen als Argentinië, Brazilië en Columbia, kan worden vastgesteld dat het staatsondernemerschap in deze landen in het algemeen een gebrek aan efficiency heeft vertoond, tot uitdrukking komend in overbezette organisaties en bureaucratie, en daarmee samenhangend hoge kosten. Vaak zijn subsidies in de plaats gekomen van verwachte hogere inkomsten en werden verhoopde deviezenbesparingen niet gerealiseerd. Het is bij een staatsbedrijf uiteraard véél moeilijker verbeteringen in te voeren dan bij een particuliere onderneming. Ik zou willen zien bij welk staatsbedrijf — en dat geldt overal ter wereld — het mogelijk is wat diverse oliemaatschappijen de laatste jaren hebben gepresteerd: om bij een stijgende omzet hun personeelsbestand met een 20 à 30 percent te verminderen. De prijzen en kostenontwikkelingen eisten het en dús gebeurde het. Bij de Koninklijke/Shell Groep van maat-

schappijen was het totale aantal werknemers in 1960 nog 214.000 bij een omzet van ruim 130 miljoen ton. In 1966 was de omzet meer dan 210 miljoen ton bij een personeelsbestand van 174.000 man.

Verder lijden vele overheids-olieondernemingen aan een gebrek aan know-how en ervaring en vooral aan een gebrek aan financiële flexibiliteit om met succes aan deze miljarden vergende industrie te kunnen meedoen. Voor de particuliere ondernemingen zijn deze concurrenten op de wereldmarkt dan ook geen onoverkomelijke hinderpalen totdat regeringen zich er mee gaan bemoeien door het weren of nationaliseren van het privé-bedrijf. Dikwijls echter ziet men, nadat het algemeen belang is achtergezet bij de eisen van het nationalisme of de politiek, na enige jaren dat de geprotegeerde staatsmaatschappij het toch niet aankan en dat de particuliere maatschappijen er weer worden bijgehaald om met olie, deskundigheid en materialen bij te springen en de olie-industrie in het betrokken land weer uit de knoei te helpen.

Het is echter niet alleen in Zuid-Amerika dat men de Staat zich ziet bemoeien met „business” in plaats van zich te beperken tot „Government”. In Frankrijk bijvoorbeeld heeft de wens om voor de olievoorziening zo min mogelijk van het buitenland afhankelijk te zijn, sinds de Oliewet van 1928, geleid tot een aanzienlijk grotere overheidsbemoeienis met de olie-industrie dan waar ook in West-Europa, inclusief een sterk geprivilegieerde positie voor een tweetal staatsolieconcerns, uiteraard ten koste van de ontplooiing van de particuliere oliebedrijven in dat land. De wet heeft de Franse regering ook in staat gesteld bepaalde politieke desiderata af te dwingen, zoals de gedwongen afzet van Algerijnse olie aan de particuliere raffinaderijen in Frankrijk, waarbij de Franse regering er bewust van gebruik heeft gemaakt dat deze laatste door hun internationale vertakkingen en flexibiliteit er beter dan de staatsbedrijven tegen zijn opgewassen om uit het opgedrongene een acceptabel produktenpakket te voorschijn te brengen!

In Italië heeft de ENI zich, dank zij enkele monopolies, verschillende min of meer verholde fiscale en financiële privileges en de politieke steun van opeenvolgende Italiaanse regeringen, tot een internationale, geïntegreerde oliemaatschappij kunnen ontwikkelen. Toch zijn ondanks al deze discriminaties t.o.v. particuliere bedrijven, haar resultaten in omvang en succes beperkt gebleven en een van de bottlenecks is, alweer, haar financiële positie.

Toegegeven moet worden dat bij diverse staatsolie- en gasbedrijven in West-Europa de verschijnselen van hoge kosten en inefficiency in veel mindere mate gelden dan in de rest van de wereld. Hier is vooral kenmerkend de hantering als instrument tegen de grote particuliere oliemaatschappijen, waardoor een toestand van discriminatie en verstoring der concurrentie-voorwaarden is ontstaan. Dit is een voor onze Europese economie nogal bedenkelijke ontwikkeling waartegen, gelukkig ook uit Nederland, verzet komt.

In ditzelfde verband, discriminatie, is het ook de moeite waard even stil te staan bij de pogingen om in de E.E.G. tot een gemeenschappelijke energiepolitiek te komen. Pogingen overigens die niet met succes zijn bekroond als gevolg van de verschillende belangen van de Zes op het gebied van de energievoorziening.

De voorstellen van de Europese Executieven waren aanvankelijk — 9 jaar terug — gericht op bescherming van kolen en beperking van het verbruik van olie. Deze fase is echter voorbij; geleidelijk heeft hier tenminste de consument met zijn belang bij een goedkope energievoorziening het pleit gewonnen.

De meest recente voorstellen van de Europese Commissie (februari 1966) voor een olie- en gasbeleid zijn vooral afgestemd, in het kort gezegd, op het totstandbrengen van een gemeenschappelijke olie- en gasmarkt en op de stabiliteit en veiligheid van de voorziening. Nu is het hier vandaag niet de plaats om die voorstellen uitgebreid te bespreken. Op één facet wil ik, in het kader van ons onderwerp, alleen

Voordracht gehouden door mr. A. D. Vas Nunes, Directeur van Shell Nederland N.V., voor de afdeling Den Haag van het Nederlands Instituut voor Efficiency, op 13 februari 1968.

wijzen, nl. op de wens, die hierin vooral van Franse, maar ook van Italiaanse en Duitse zijde is ingebracht, om een zekere bescherming te verlenen aan de zgn. communautaire ondernemingen, d.w.z. maatschappijen als de ERAP en ENI, maar ook Petrofina, Wintershall, e.d. Angstvallig zoekt men naar een zodanige definitie dat de internationale olie-ondernemingen erbuiten vallen. Men wil aan die communautaire ondernemingen zekere fiscale en andere voordelen geven ten detrimente van de overige bedrijven in deze sector. Het is alweer een uiting van het oude nationalisme, de ziekte die wij uit West-Europa over de gehele wereld hebben verspreid en die wij helaas zelf nog steeds niet afdoende hebben overwonnen om tot een werkelijk efficiënte organisatie van de Europese produktie te kunnen komen.

De beoogde discriminatie zou onvermijdelijk tot een verminderde flexibiliteit en efficiency van de voorziening leiden en tot hogere prijzen, waarmee Europa zich in de eigen vingers zou snijden. De Europese economie is dan ook alleen maar gebaat bij een ondernemersklimaat dat gunstig is voor de hele olie-industrie en niet alleen voor een paar van de relatief kleinere maatschappijen.

Over de voorstellen van de Europese Commissie is nog geen overstemming bereikt. Het is vooral de Nederlandse regering die de Europese energie-boot uit het Franse kielzog probeert te houden.

Hoe belangrijk flexibiliteit is, is wel weer gebleken sinds de crisis die midden vorig jaar in het Midden-Oosten optrad en die een schoolvoorbeeld is van de doeltreffende samenwerking die tussen overheid en bedrijfsleven bereikt kan worden. Ik wil graag wat vertellen over deze tegenhanger van staatsoliebedrijven en communautaire discriminatie, waarover de Financial Times onlangs opmerkte: „The petroleum industry has performed a service for the free world that few have heard about but all should know”.

Bijna onmiddellijk na het uitbreken van de oorlog in het Midden-Oosten werd het Suezkanaal gesloten en eenzelfde lot ondergingen de ruwe olie-leidingen naar de Middellandse Zee. De produktie in alle Arabische landen werd stilgelegd en de tankvaart in en uit Arabische en enkele andere havens kwam bloot te staan aan vlagdiscriminatie. Van de produktiegebieden rond de Perzische Golf bleef alleen Iran — een niet-Arabische staat — volledig en zonder beperkingen produceren.

Vrijwel niemand had er voorts rekening mee gehouden dat in diezelfde periode ook de aanvoer uit Nigeria zou worden onderbroken (begin juli) wat de situatie nog moeilijker en gecompliceerder maakte.

Het ging hierbij om enorme hoeveelheden olie: bij de crisis in het Midden-Oosten en Nigeria was 40% van de normale aanvoer naar West-Europa, \pm 550.000 van de 1,4 miljoen ton per dag, betrokken. Er waren natuurlijk andere aanvoermogelijkheden, in het bijzonder uit Venezuela en Noord-Amerika, terwijl ladingen uit het Midden-Oosten die oorspronkelijk voor het Westelijk Halfrond waren bestemd, naar Europa werden geleid.

Na de geleidelijke hervatting van de produktie (en zelfs verhoging in o.a. Libië en Iran) en de heropening van de pijpleidingen werd de druk enigszins verlicht. De crisis bleef daarna in wezen meer een transport- dan een produktie-crisis. De sluiting van het Suezkanaal betekende dat een grote hoeveelheid olie de lange reis om Kaap de Goede Hoop moest maken en dit vereiste veel en veel meer tankschepen, die voor deze route bijna tweemaal zoveel tijd nodig hadden. De olie-industrie charterde alle beschikbare schepen, opgelegde schepen werden uit de motenballen gehaald en zelfs graanschepen werden met spoed op olietransport overgeschakeld. Een en ander ging met hoge kosten gepaard; de vrachttarieven voor directe verschepingen gingen steil omhoog: op de route van de Perzische Golf naar Rotterdam stegen ze maar liefst van 19 tot 135 shilling per ton, een verzevenvoudiging dus. Alles bij elkaar genomen hebben de oliemaatschappijen voor een bedrag van 250 miljoen pond aan extra tripcharters besteed, waarbij dan nog een flink bedrag aan tijdcharters

komt. In de raffinaderijen van West-Europa moesten behalve problemen van kwantiteit ook problemen van de kwaliteit van de ruwe olie en van de veranderde samenstelling van het pakket worden overwonnen. Dit vereiste ingenieuze aanpassingen in de installaties doch de specificaties van de produkten konden worden gehandhaafd en de verplichtingen tegenover de afnemers nagekomen, zonder dat ergens van rantsoenering sprake heeft hoeven te zijn.

Op het hoogtepunt van de crisis werden de in Europa aanwezige olievoorraden van de industrie aangesproken voor ongeveer 10 dagen verbruik. Begin november waren deze voorraden echter alweer op een hoger peil dan vóór de crisis. Uiteraard zijn de moeilijkheden nog niet van de baan. Er hangen nog grote vraagtekens boven het Suezkanaal en Nigeria, maar een crisis is het niet meer.

Dit alles deed de olie-industrie. Wat deden nu de regeringen van de landen in West-Europa? Zij riepen door middel van de OESO een „International Industry Advisory Body” in het leven, dat deze organisatie op de hoogte moest houden van de technische kwesties in verband met de beschikbaarheid van olie. Veelzeggend is dat de afzonderlijke landen vertegenwoordigd werden door een 15-tal oliemaatschappijen — meest particuliere doch ook enkele staatsbedrijven — onder het voorzitterschap van (toevallig) een Nederlandse Shell-man. Deze adviesgroep heeft verschillende vergaderingen gehouden over de aanbods- en vervoersproblemen.

De crisis is dus in feite overwonnen door de internationale oliemaatschappijen die, onder aanmoediging van en in nauwe samenwerking met de regeringen, door hun eigen onafhankelijke actie de bevoorrading van West-Europa op peil hebben weten te houden zonder noodzaak tot rantsoenering, dank zij hun flexibiliteit en de spreiding van hun aanvoerbronnen. En ook dankzij het feit dat zij werken op zuiver commerciële basis en trachten zoveel mogelijk buiten politieke controfersen te blijven, waardoor zij een onmisbare schakel vormen tussen de olieproducerende en consumerende landen, met hun vaak, ook politiek, tegengestelde belangen. Men houdt zijn hart vast bij de vraag wat er van de bevoorrading zou zijn terecht gekomen indien deze door „nationale” maatschappijen had moeten worden verzorgd, bijvoorbeeld in landen als Engeland en Duitsland aan wie de Arabische landen tijdens de crisis weigerden te leveren.

Welke conclusies kunnen nu uit dit alles worden getrokken? Wat betreft het thema „de continuïteit van de industrie vereist flexibiliteit”, geloof ik dat wij kunnen zeggen, dat de particuliere olie-industrie een voorbeeld par excellence is van een industrie die groot is geworden en groot blijft door haar flexibiliteit.

Ware het niet dat zij steeds opnieuw weer alle kanten uit kan, wat betreft haar produktiebronnen, haar financieringsbronnen en haar keuze op welke plaats zij welk produkt zal maken en uit welk type ruwe olie, dan was zij niet zo met vliegende vaandels uit iedere periode van zich plotseling wijzigende omstandigheden te voorschijn gekomen. Ten tweede, wat betreft „de invloed van de overheid op het ondernemingsbeleid”, wijzen de ervaringen van vele jaren en in vele landen er op, dat wanneer de overheid die flexibiliteit van de olie-industrie — en ik ben er van overtuigd dat dit ook geldt voor andere industrieën — gaat beperken, zij daar op den duur niemand een dienst mee bewijst, ook zichzelf niet en de bevolking niet die aan haar zorgen is toevertrouwd en voor de verbetering van wier levensniveau zij verantwoordelijk is. Maar wat ook kan worden geconcludeerd — met name uit de manier waarop regeringen en olie-industrieën hebben gereageerd op de crisis in het Midden-Oosten — is dat er een terrein voor vruchtbare samenwerking is tussen overheid en bedrijfsleven, wanneer de eerste zich bepaalt tot de zaken die der overheid zijn en het zaken doen overlaat aan de zakenlieden. Wanneer zij wil zorgen voor een openbare orde die het bedrijfsleven in staat stelt om efficiënt te werken, dan zullen wij van het bedrijfsleven wel zorgen dat er welvaart is.

ELEKTRISCHE INSTALLATIE AAN BOORD VAN HET m.s. „NEVERITA”

De installatie bestaat uit 2 hoofdgeneratoren van 650 kW elk, waarvan één een diesel-generator en één een turbo-generator, en een nood-dieselgenerator van 48 kW.

Eén hoofdgenerator kan aan de gehele vraag naar elektrische energie voldoen. Bij binnengaan van nauwe vaarwaters wordt voor meerdere zekerheid van continuïteit van elektriciteitsvoorziening met twee hoofdgeneratoren parallel gedraaid.

Het hoofdbord bestaat uit 5 stukken, die aan elkaar vast zijn gebouwd. Deze zijn elektrisch aan elkaar gekoppeld door enkelfasige railscheiders van 1200 Amp. Op ieder stuk zijn boutverbindingen aangebracht voor het maken van noodverbindingen. Flexibele kabels worden hiervoor meegeleverd. Ook tussen de hoofdgenerator-automaten zijn railscheiders aangebracht. Tussen deze railscheiders en de automaten kunnen de noodkabels ook op boutverbindingen aangesloten worden. De stukken zijn als volgt verdeeld, van achterschip naar voorschip gerekend:

1. Het 220 Volt gedeelte met een 10-tal geschakelde zekeringen. Deze voeden de afgaande groepen naar navigatiepaneel, verlichtingsverdeelkasten in machinekamer, kombuis & pantry apparatuur van 220 V., dekverlichting, accommodatie-verlichtingsverdeelkasten, koel- en vriesinstallatie en andere noodzakelijke 220 Volt voedingen. Deze voeding geschiedt door 3 enkelfasige 35 kVA transformatoren, die zowel primair als secundair in driehoek geschakeld zijn. Een gele lijn is op het paneel geschilderd om de scheiding aan te geven, daar dit stuk eigenlijk los van het 440 V. gedeelte moet worden gezien.

2. Daarna komt het 440 Volt services gedeelte. Hierin zijn 14 stuks geschakelde zekeringen en 6 stuks motorstarter-compartimenten opgenomen. Dit zijn onder andere voedingen voor de kathodische be-

scherming, werkplaatsmachines, zoetwatervoorzieningen, motoren voor koelinstallatie, kombuis en wasserij, hydraulische pompen van lading-afluitersbediening, demagnetisering (verplicht ondanks dat geen spoel is aangebracht), krachtverdeelborden in de machinekamer, accommodatie-ventilatiefans, machinekamer-, ketelruim- en pompkamerventilatie, airconditioning-compressor, voorts starters voor A.C./brandblus- & lenspompen, tornmotor, sanitair/zoutwater-dienstpompen en een brandstof-trimpomp.

3. Het walvoedingsgedeelte, waarop voedingen zijn aangesloten voor:

verlichtingstransformatoren
koppelleiding met het noodbord
voeding naar het voorschip en de
walaansluiting met fase-omschakelaar en automaat.

4. Een groep-starter-bord-gedeelte met 12 starters van motoren die direct of indirect met de voortstuwing te maken hebben.

5. Het generatorgedeelte, met een paneel bevattende de diesel-generatorautomaat met onderin de automatische spanningsregelaar, dan het synchronisatiepaneel met achterin gebouwde automatische synchronisatie- en parallelschakelapparatuur en vervolgens een paneel met de turbo-generatorautomaat.

6. Daaraanluitend weer een gedeelte met starters, hoofdzakelijk van met de voortstuwing te maken hebbende motoren. De motoren die hun starter in dit bord hebben zijn over het algemeen vanaf dit bord op afstand te starten. Vele motoren hebben echter plaatselijk een starter die al of niet op afstand te starten is of automatisch kan starten door middel van pressostaat of niveauschakelaar.

In de zogenaamde non-preferente groepen zijn magneetschakelaars aangebracht. Wanneer de railfrequentie daalt tot 59 perioden zullen de groepen met de volgende aansluitingen afvallen, n.l.

kombuis/wasserij
accommodatie-ventilatie
machinekamer- en pompkamerventilatie en de
airconditioning-compressor.

Dit kan gebeuren als bijvoorbeeld de turbo-generator door te weinig stoom in toeren daalt. Een afname van elektrische belasting heeft deze afschakeling dan tot gevolg. Dit gebeurt door middel van een frequentierelais dat zich in het synchronisatiepaneel bevindt. Tevens zal door het dalen van de frequentie de diesel-generator gestart worden. Deze komt op toeren en zal spanning gaan geven. De turbo-generator zal door het verlichten van de belasting veelal weer naar 60 perioden terugkomen.

Wanneer bovendien de schakelaar op het synchronisatiepaneel op de stand automatisch synchroniseren staat, zal het volgende gebeuren:

De Afo automatische synchronisatie-apparatuur en parallel-schakelinrichting tracht de frequentie van de tewerkstaande turbo-generator op 60 Herz terug te regelen, zolang de generator-automaat gesloten is. Een frequentie-meeteenheid zorgt namelijk voor een referentiefrequentie van 60 Hz. Stuurrelais in het governor motor circuit worden daardoor gecommandeerd. Zodra de diesel-generator op toeren en op spanning is wordt er een signaal gestuurd naar een contactloos keuzerelais, de z.g. „en-of” poort. Hulprelais en een statische schakelaar worden bekrachtigd. De spanning komt dan aan het parallelschakeltoestel.

Het statische polaire relais is verbonden met de frequentie-vergelijkingseenheid. De frequentie van de diesel-generator wordt nu via stuurrelais geregeld aan de governor toeren-verstelmotor.

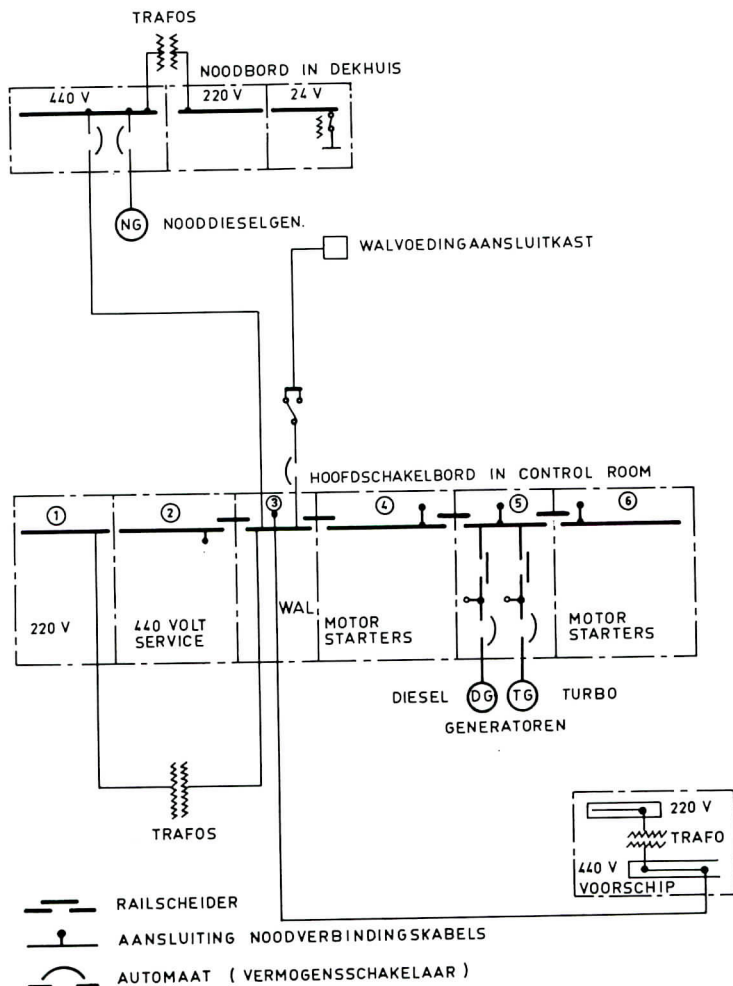
Zodra de synchronisatievoorwaarden

1. niet meer dan 10% verschilspanning (eerste signaal)
2. niet meer dan 0,25 Hz verschil (tweede signaal)
vervuld zijn, zendt het parallel-schakeltoestel een signaal naar de „en” poort.

Wanneer het tweede signaal voor deze „en” poort beschikbaar is, dat via het bekrachtigde hulprelais komt, sluit een „Reed” relais-eenheid en geeft daarmee commando voor het inschakelen van de generator-automaat. Aan de inschakelimpuls heeft men een tijdvergroting moeten geven om de motorbediende automaat gelegenheid te geven „in” te kunnen schakelen.

De diesel-generator staat nu parallel.

1. Door het sluiten heeft een hulpcontact op de generator-automaat



HOOFDSCHAKELSHEMA M.S. NEVERITA

de „en-of” poort een werkingsverbod opgelegd, het hulprelais heeft zijn bekrachtiging verloren en daardoor is het parallel-schakeltoestel weer buiten bedrijf gesteld.

2. De statische schakelaar heeft zijn bekrachtiging verloren en valt af. De governor-motor wordt nu door het statisch polaire relais via de twee stuurrelais geregeld door de frequentiemeeteenheid.

3. Het „Reed” relais is zijn bekrachtiging kwijt daar de „en-of” poort en het hulprelais uitgeschakeld zijn.

Doordat de diesel-generator op 60 Herz geregeld wordt kan het voorkomen dat de turbo-generator door gebrek aan stoom nog verder wegzakt en schakelt dan op terugwatt uit.

Zakt de turbo-generator gedurende het synchroniseren te snel weg, zodat de diesel-generator niet snel genoeg af kan regelen (1 Herz in 5 sec.), dan zal, als de turbo-generator op 55 Herz is gekomen, een tweede frequentie-relais de turbo-generator-automat doen uitschakelen. We krijgen dan een „black-out”, echter van zeer korte duur. De diesel-generator-automat zal namelijk meteen inschakelen en de diesel-generator wordt automatisch teruggebracht op 60 Herz. De essentiële motoren gaan nu weer opstarten naar volgorde van hun belangrijkheid.

Dit afschakelen op 55 Herz is nodig daar de diesel-generator anders te ver naar beneden geregeld zou worden, bij de poging om toch te synchroniseren en parallel te schakelen bij te lage frequentie.

De stuurmachinemotor komt onmiddellijk in bedrijf als de hoofd rails weer onder spanning zijn. Deze motor valt niet van het net, daar deze een mechanisch vergrendelde magneetschakelaar heeft, een soort automaat zonder nulspanningsspooel, alleen een tripspooel voor het uitschakelen. De stuurmachinemotoren beginnen dan ook meteen weer te lopen zodra een generator terug op de rails is. De stuurmachinervesteleenheden krijgen ook hun spanning van deze voedingen, dus kan er op de hand onmiddellijk weer gestuurd worden.

De andere motoren, zoals smeeroliepomp, cilinder-koelwater, etc. starten na steeds een interval van ± 6 sec. na elkaar automatisch op. De pompmotor die op de „hand” bijgezet is, dus „bij” stond, gaat het eerst starten; weigert deze, dan zal het ongeveer 60 sec. duren voor de stand-by pomp-motor start. (De startcyclus van de andere motoren moet namelijk eerst voltooid zijn). De rest van de opstart gaat dus door. Totaal 11 stuks motoren nemen hieraan deel.

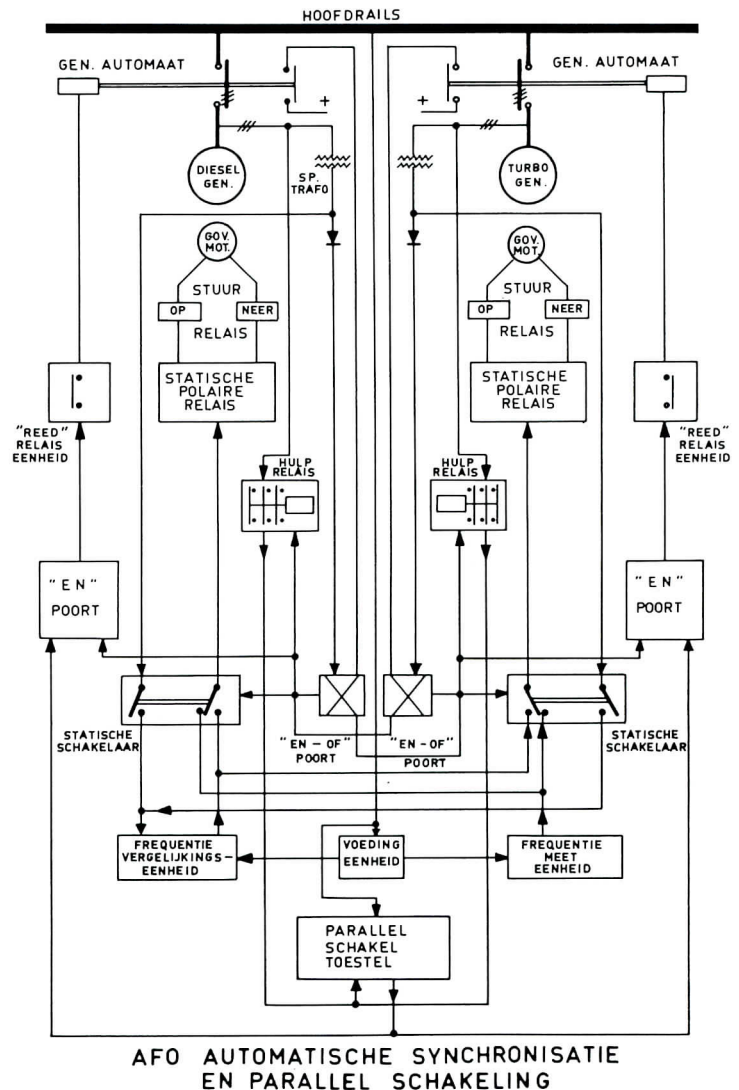
Alle automatisch startende pompen, zoals smeeroliepomp voor turbo-alternator en smeeroliepompen voor ladingturbines, zijn dus meteen al weer bijgesprongen. Verscheidene zullen echter ook met de hand gestart moeten worden, zij het dan ook vanuit de control room. De diesel-generator zal niet automatisch op een spanningloos rail-systeem inschakelen als de turbo-generator er door een kortsluiting is uitgegaan. Er is een beveiliging aangebracht, die het inschakelen dan voorkomen zal. Ook het opnieuw synchroniseren en parallelschakelen van de turbo-generator of diesel-generator nadat één van beide op terugwattbeveiliging was uitgeschakeld, is vergrendeld. De nood-dieselgenerator met het noodbord en de noodbatterij bevinden zich buiten de machinekamer in een dekhuis.

Het noodbord bevat een 440 Volt gedeelte, een 220 Volt gedeelte gevoed door 3 x 10 kVA transformatoren en twee 24 Volt gedeelten, één gevoed door een transformator-gelijkrichter en één door een nikkelcadmium noodbatterij.

Van het noodbord, van het 440 gedeelte, wordt een brandbluspomp-motor, die zich in het voorschip bevindt, gevoed via een hittebestendige kabel. Ook een „topping-up” compressor die zich in de machinekamer bevindt. Deze compressor kan het luchtvat van het startluchtvat van de hoofddiesel-generator en de nooddiesel-generator oppompen. De nooddiesel-generator start normaal met lucht, doch kan ook met de hand gestart worden.

Het noodbord voedt ook voor de navigatie belangrijke apparatuur o.a. radio, radar en gyro-installatie.

Bij een spanningsdaling tot 90% van 440 Volt zal de nooddiesel-generator een startcommando krijgen. De koppelautomat in het noodbord valt echter pas uit als de spanning bijna verdwenen is. De koppelautomat van de nooddiesel-generator-automat zijn elektrisch op elkaar vergrendeld. Dus pas als de koppelautomat „uit” is kan de diesel-generator-automat „in”. Zou de nooddiesel niet gestart zijn, dan kan, als men de hoofddiesel-generator op het bord heeft kunnen krijgen, met een drukknoop op het noodbord de koppelautomat in het noodbord weer ingedrukt worden. Wanneer de noodgenerator-automat gesloten is, doet deze knop echter niets meer. Dit zal echter gewijzigd worden zoals reeds op enige „D”-schepen is gedaan. Wan-



neer daar op de hoofd rails weer spanning is, kan met behulp van een hulprelais de noodgenerator-automat uitgeschakeld worden, waarna dan de koppelautomat weer „in” gaat.

Zou zich in de toekomst bijvoorbeeld het geval voordoen dat op zee de diesel-generator voor reparatie of overhaal uit elkaar zou liggen en een falen van de turbo-generator zou optreden, dan zou de wenselijkheid kunnen bestaan met de noodgenerator terug te voeden naar het hoofdbord om bijvoorbeeld voorzichtig weer stoom te kunnen maken om de turbo te starten. Dat de FD fan dan niet gebruikt kan worden behoeft geen betoog. Er is daartoe in het noodbord een vergrendelde noodterugvoedschakelaar aangebracht, die, wanneer ontgrendeld, de elektrische interlock van de automaten verbreekt.

Er zijn voor het starten van de hoofddiesel-generator nog een paar contacten aangebracht die het automatisch starten bewerkstelligen.

Normaliter zal, wanneer te weinig stoom door de afgassen van de hoefdmotor wordt geproduceerd, de stoomdruk dalen en de hoofdketel moeten ontsteken op lage-drukpressostaat. Doordat de uitlaatgassen langs een by-pass kunnen passeren die door een demperklep wordt bediend, zal, wanneer de by-pass gesloten is, een balanstoeestand zijn opgetreden tussen toevoer en afvoer van warmte-energie. Aan de demperklep zit een contact dat gesloten wordt, dit werkt in serie met een contact van de vlambeveiliging van de branders. Deze contacten staan in serie met het startcircuit van de diesel-generator. Wanneer één van beide, of beide open gaan dan krijgt de diesel-generator een startimpuls.

Ook is er een startcontact aangebracht dat een signaal ontvangt van een verschuld-meetcel over een meetflens in de toevoerstoom aan de turbine van de generator.

Bij een bepaald stoomverbruik, bij bijvoorbeeld 550 kW en 10,5 kg/cm², wordt het signaal zodanig ingesteld dat nog geen contact wordt verkregen. Dit zal afhankelijk moeten zijn van de stoomopbrengst bij bijvoorbeeld 16.500 p.k. van de hoofdmachine. Wordt de stoomdruk lager, dan zal bij dezelfde kW-afname het stoomvolume toenemen en een startsignaal wordt dan gegeven.

Dit is in grote lijnen de hoofdinstantie van het schip. Hiervan zijn vele andere elektrisch gevoede systemen afhankelijk. De systemen die voor de veiligheid van bemanning en schip nooit zonder spanning mogen komen, zoals een gedeelte van de machine-alarmsystemen, algemeen alarmsysteem, kooldioxide-alarm, werktuigkundigen-alarmoproep, dochterkompas van het magnetische kompas met verlopenkoersalarm en enige lichten worden altijd vanuit een batterij gevoed, die altijd onder druppellading staat.

Het batterijloze telefoonsysteem is daarenboven geheel onafhankelijk van elke elektrische voeding.

Het brandalarmeringssysteem voor de machinekamer is een hoofdstuk apart en zal in een volgende uiteenzetting beschreven worden.

H. Snel - DFM/24

I D E I D E E N B U S

Op 28 maart jl. vond de tweede vergadering van de Ideeënbus-commissie van Shell Tankers N.V. plaats.

Er werden vijf inzendingen behandeld, waarvan er twee werden beloond met elk f 50,—, één werd doorgegeven aan de Ideeënbuscommissie te Londen en twee moesten afgewezen worden. Van de beide beloonde ideeën laten wij hier een beschrijving volgen.

1) Idee no. 327 van matroos J. A. P. Donks betr. „Butterworthslangen — Stoelen voor Butterworthgaten”

De heer Donks brengt naar voren dat op de nieuwe schepen (o.a. aan boord van de „Neverita”) tijdens het „butterworthen” de stoel op het Butterworthgat niet gebruikt wordt, daar deze niet vastgezet kan worden en daardoor bij het inhieuwen van de slang (welke plm. 50' lang is) kan losraken en gevaar opleveren.

Inzender stelt voor op de stoel twee plaatjes te monteren, waarin gaten geboord zijn, die over de dekselbouten vallen; door op deze bouten moeren te draaien zou de stoel vast op het deksel bevestigd zijn.

In de meeste gevallen zal het inderdaad mogelijk zijn de stoelen op deze wijze te bevestigen; er zijn echter vier verschillende soorten uitvoeringen aan boord van de schepen in gebruik, zodat een nader onderzoek zal plaatsvinden.

Tevens zal bekeken worden of toepassing van geleiderollen gewenst is, met het oog op vermindering van slijtage van de slangen.

2) Idee no. 329 van 3e wtk. J. P. Bol betr. „Kabel afstandsbediening tornmachine”

Door beschadiging en aantasting door olie moet deze kabel veelal binnen één jaar vernieuwd worden.

Inzender stelt voor om een korte kabel van plm. 10 meter in gebruik te nemen en deze op een zelfopwindende haspel van kunststof op te spoelen; door op verschillende plaatsen wandcontactdozen aan te brengen (vijf in totaal) zou met deze korte kabel goed gewerkt kunnen worden.

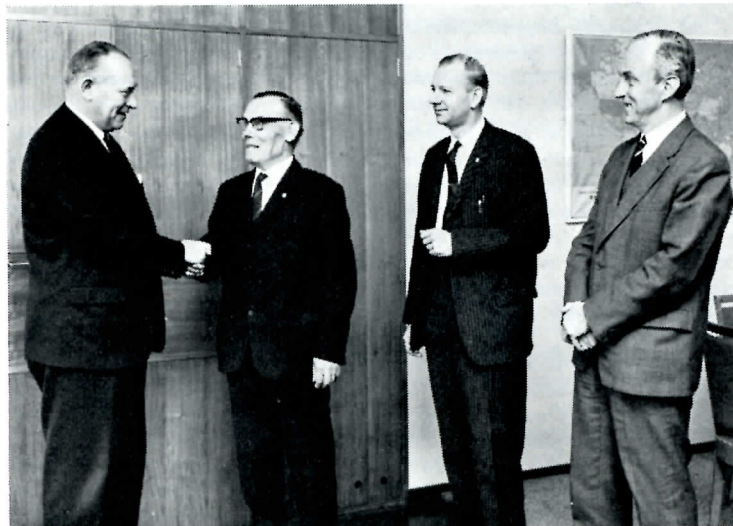
De heer Bol voegde een duidelijke tekening van de plaatsing der wandcontactdozen bij.

Hoewel inzender gelijk heeft met betrekking tot de snelle slijtage van de kabel, achtte de Commissie toepassing van zijn voorstel te kostbaar.

Er zal bekeken worden of een zelfopwindende haspel van kunststof en levering van olie-bestendige kabels (Neoprene of P.V.C.) hier een oplossing zouden kunnen bieden.

AFSCHEID VOORMAN/DONKEYMAN

A. H. J. BREEMAN



Het officiële afscheid; v.l.n.r.: de heren L. F. van den Belt - adjunct-Directeur, A. H. J. Breeman, E. van 't Slot - chef DFP/12 en A. H. W. Karelse - chef DFP/1.

In verband met het bereiken van de 65-jarige leeftijd, heeft per 1 april jl. voorman/donkeyman A. H. J. Breeman onze dienst verlaten na bijna 22 jaar onafgebroken op onze vloot werkzaam te zijn geweest.

Hiermede is opnieuw een onzer vertrouwde onderofficieren van onze schepen verdwenen.

De heer Breeman trad op 28 mei 1946 als stoker/olieman in onze dienst en maakte zijn eerste reis — van ruim 20 maanden — met het m.s. „Gadila”.

Zijn meest avontuurlijke reis is wel het uitbrengen van de motorsleepboot „Oemar” naar het voormalige Nederlands Nieuw-Guinea geweest, dat in konvooi plaats vond, aanvankelijk met drie en later met nog slechts twee sleepboten van hetzelfde type.

Het vertrek vond plaats op 20 april 1948 van de Parkkade te Rotterdam en de bedoeling was om via Gibraltar en het Suez Kanaal naar Indonesië te varen. Na aankomst in Port Said bleek echter het seizoen te ver te zijn gevorderd om met deze scheepjes van 25 meter lengte en een inhoud van 150 bruto register ton de kracht van de Z.W. moesson te trotseren tijdens de oversteek van de Indische Oceaan. De steven werd dus gewend en koers west verlegd.

Via Gibraltar, Panamakanaal, Honolulu en Brisbane werd in oktober 1948 Nieuw-Guinea bereikt.

De heer Breeman werd aldaar op 24 november 1948 afgemonsterd en per vliegtuig via Morotai en Djakarta gerepatriëerd.

Op 7 december 1948 keerde hij in Nederland terug na in acht maanden bijna de gehele aarde te hebben rondgevaren.

Per 19 september 1949 werd de heer Breeman bevorderd tot voorman/donkeyman, in welke functie hij tot het einde van zijn dienstverband bij onze Maatschappij werkzaam is geweest.

In verband met zijn afscheid werd hij op 4 april jl. door de Directie ontvangen, waarna tijdens een gezellige lunch met de heer en mevrouw Breeman nog ettelijke belevissen uit de zeemansloopbaan van voorman Breeman de revue passeerden.

Wij wensen de heer Breeman toe dat hij nog vele jaren, tezamen met zijn echtgenote, in goede gezondheid van een welverdiende rust zal kunnen genieten.

De rubriek „Wij spraken met . . .” is, helaas, wegens gebrek aan plaatsruimte in deze editie komen te vervallen. Red.

DE STRAAT DER TRILLINGEN

door J. Noordegraaf

Wij leven in een trillende wereld. Zelfs het feit dat u dit blad kunt lezen, berust op een trilling. Licht, warmte, kleur, geluid, radio, radar; het zijn allemaal trillingen, golvende bewegingen. Dat geluid een trilling is kan vrij gemakkelijk worden aangetoond door een aangestoten stemvork langs een blad zilverpapier te schuiven. Er ontstaat dan een prachtige „sinus“-lijn die langzaam uitdempt.

De gehele wereld van de direkte menselijke communicatie, spraak en gehoor, bestaat bij de gratie van geluidstrillingen. Denk aan stembanden, trommelvliezen, vioolsnaren, luidsprekers, telefoons.

Geluid, luchttrilling dus, kan onderscheiden worden door de toonhoogte, dat wil zeggen door het aantal trillingen per seconde, of door frekwentie. In de techniek spreekt men van Herz of cycles per seconde, afgekort Hz of c/s. Analoog bedient men zich van kiloHerz (kHz) of Kilocycles (Kc/s) bij duizendtallen van trillingen per seconde, en van MegaHerz (MHz) of Megacycles/s (Mc/s) bij miljoenen trillingen per seconde. Geluid heet ook wel laagfrequent, de rest is hoogfrequent. In de laatste jaren „ontdekt“ men steeds hogere frequenties. In feite bestaan ze al lang, zoals Amerika vóór Columbus, maar met ontdekt bedoelt men dat de mens er een welbewust gebruik van maakt.

De frequenties, van hoog tot laag, kan men zich het best voorstellen als huizen langs een oneindig lange straat, die de naam Frekwentie Spektrum draagt. Die huizen zijn genummerd. Ze zijn gebouwd voor de behoeften van de bewoners. Het is logisch, dat die huizen nogal verschillend van eigenschappen zijn. Gelukkig maar. Wanneer wij die straat inlopen zien we, dat de even huizen in Hz zijn aangegeven, en de oneven huizen in meters. Nóg vreemder: de even nummers lopen op, de oneven nummers lopen af. Met andere woorden: terwijl de frequentie toeneemt, neemt de golflengte af. Het is alsof men die straat aan het begin en aan het eind is gaan nummeren.

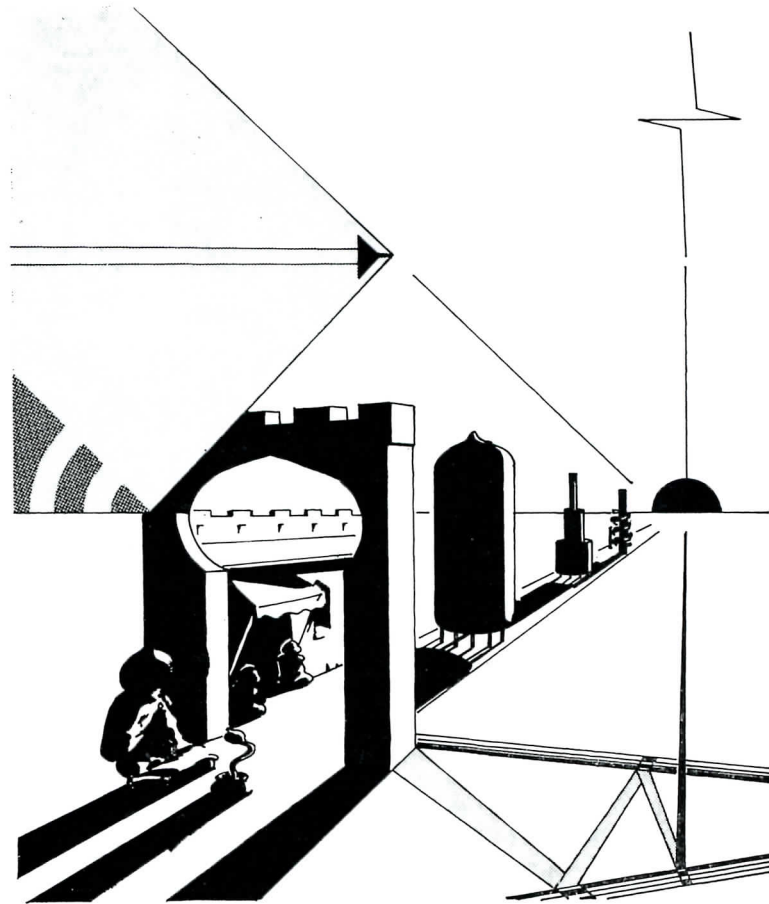
Dat laat zich verklaren. De oude, allereerste bewoners gaven de voorkeur aan meteraanduidingen. Modernere mensen zijn overstapt op frequenties. Maar ze bedoelen hetzelfde. Het is een kwestie van een ander naambordje, van een ander nummerbordje.

U kunt zich nu voorstellen dat twee personen met gelijke snelheid elk van één kant de straat in wandelen. De een begint bij Hz, de ander bij m. Ergens zullen ze elkaar ontmoeten, want er is natuurlijk een vast verband tussen meters en Herz. De aangewezen wandelsnelheid is 300.000 km/sec. zijnde de snelheid van licht- en radiogolven. Welnu, in elk punt van die straat is het produkt van golflengte en frequentie genoemde 300.000; dus in een formule uitgedrukt: $g \times f = 300.000$. Het ligt dus voor de hand dat het ontmoetingspunt ongeveer in de middengolflengte ligt, om en nabij de 500 kHz = 600 m. Om precies te zijn op $100 \sqrt{30}$. Een mooi rekensommetje en een geheugenverfrisser voor een regenachtig weekend.

Maar zover waren we de Straat der Trillingen nog niet ingelopen.

Heel in het begin, bij de eerste, oude huizen, ligt het laagfrequent- of „gehoor“-gebied. Het menselijk oor kan slechts trillingen tussen 16 Hz en 16 kHz onderscheiden. In een klas met leerlingen wordt vaak de volgende interessante proef gedaan, met behulp van een toongenerator, waarmee men een in hoogte variërende toon kan produceren. Men begint heel laag. Eerst wordt een ratel onderscheiden, die langzamerhand overgaat in een brom. Een brom zoals de beruchte netbrom van 50 Hz. die van het lichtnet, welke velen onzer zoveel moeilijkheden veroorzaken kan bij het gebruik van radio, TV of bandrecorder. Een hardnekkige brom, waarvan de toonhoogte u ongetwijfeld bekend voorkomt.

Hoger gaan we, verder de straat in. Nummer 100, 1000, 5000, 8000 Hz. — Wie 'm niet meer hoort, moet de vinger opsteken — zegt de leraar. Zelf is hij de eerste, omdat hij de oudste is. Vooral oudere mensen verliezen veel „hoog“. De verschillen zijn aanzienlijk. Boven de 10 kHz wordt het al zeer kritisch. Wellicht heeft u thuis de kanarie wel eens met de bek open gezien. Het is mogelijk dat hij zong, maar dan in tonen die u niet (meer) hoort. We dwalen verder door het



Spektrum. Het wordt stil. Alle geluid verstomt. We naderen de hoogfrequent. Als allereerste de vertrouwde, bijna door de technische ontwikkelingen achterhaalde Lange Golf; golven van kilometers lengte, laag in frequentie. De allereerste zenders werkten hier. Ze vergden veel vermogen, en hun reikwijdte was behoorlijk. Maar er was te weinig ruimte. We moeten verderop. Een wonderlijke straat. De laagbouw wordt geleidelijk hoger: driehoog, vierhoog. Er is meer ruimte geschapen. De techniek maakt het mogelijk. Hoger en hoger. Hier kan meer worden ondergebracht, zonder dat gestoord wordt. Maar de gezinnen breiden zich uit. Er komen steeds meer emigranten uit jonge staten. Er is maar één permanente oplossing: verder weg; flats, wolkenkrabbers bouwen.

De oude laagbouw blijkt praktisch onbewoonbaar. De inwoners zijn gevlucht naar geschiktere oorden. Maar ook de midden- en kortegolf zijn al te klein. Anderen, nieuwelingen, hebben meteen maar woningen verderop betrokken. Toch is er een gedrang om het meest geschikte huis te bemachtigen.

Het is de Grote Trek, zoals destijds naar Amerika's westen. Een volksverhuizing, doorstroming, opschuiving, voor zover mogelijk. Waarom steeds verderop? Tenslotte heeft men ook in de ether „Lebensraum“ nodig. Onze huidige telefoniezenders vergen nog een bandbreedte van 10 kHz. Zonder veel moeite valt te konstateren dat in het hele lange golf gebied, van 100 tot 400 kHz., maar een dertigtal zenders naast elkaar kunnen bestaan. In de middengolf is het niet veel beter. Deze blijkt door haar konstruktie en eigenschappen trouwens alleen geschikt voor middengrote afstanden. Er is geen ruimte. De huizen puilen uit. Het verkeer vertrapt elkaar. Daarom: de trek in de richting van de korte golven, bijv. die tussen 4 en 22 Mc/s. De ruimte lijkt enorm. Maar de behoefte aan communicatie neemt toe. Telex, TOR, telefonie, telegrafie, vaste verbindingen, scheepsradio, luchtvaart-radio, weerberichtradio, omroep. De huizen hangen vol met naamborden. De eindcapaciteit is bereikt. Een kakafonie van hoogfrequent schreeuwt door de straat. Er kan niets meer bij. Bovendien is juist deze HF-band uitermate geschikt voor wereldcommunicatie, voor lange afstand dus. Er is maar één oplossing: het lokale verkeer verwijderen, laten opschuiven.

En er is maar één richting mogelijk: verder, hogerop. Nu verschijnen FM, TV, mobilfoon. Metergolven, 100-300 MHz. De natuur heeft het zo geregeld, dat deze band uitermate geschikt is voor lokaal verkeer. De golven hebben de eigenschap zich niet verder dan de horizon te verplaatsen. Precies wat ze nodig hebben, want nu kan op betrekkelijk korte afstand dezelfde frekwentie opnieuw worden gebruikt. FM en TV; prachtige, nieuwe vindingen, maar met bandbreedtes van om en nabij de 5 MHz. Ruimte opslokkers. Er zouden er maar een paar in de gehele kortegolfband kunnen werken. Daarom: Go West, Young Man! Ga de straat verder in. Het is noodzakelijk. En kijk: daar is RADAR. Biljoenen trillingen per seconde. Er zijn decimeter-, centimeter- en millimetergolven. Hoger de frekwenties, lager de golflengten. Er is de Q-band; het produkt van super radiotechnieken, uitgekend op laboratoria en dienstbaar gemaakt aan de mens.

RADAR: het verdroomd, elektronisch oog, gebruik makend van 10 cm tot enkele millimeters. Hoe korter de golflengte, hoe nauwkeuriger de radarbeelden, maar hoe gekompliceerder de apparatuur. Voor niets gaat de zon op.

Verder, tot in de Woestijnen van de Warmte. Warmte is een trilling, echt waar. En nog verder, tot aan de Oase van het infrarood; de stralen die ons leven zo intens hebben verrijkt met superfotografie, snelkoken, diepteverwarming.

Nog is er geen eind aan de straat. Er verschijnen kleuren; het lichtspektrum valt uiteen. Elke kleur blijkt een eigen frekwentie te hebben. Een regenboog van kleuren, van laag naar hoog, van infrarood tot ultraviolet. En tenslotte is er de LASER, de lichtstraal die scherper en steriel is dan het beste chirurgische mes. Hoog staat nu de kunstzon aan de hemel, de hoogtezon. Gebruind lopen wij verder naar het onzichtbaar doktershuis van mijnheer Röntgen, aan wiens trillingen velen van ons hun leven te danken hebben.

En nu opent zich een weids perspectief, een geweldig panorama; oogverblindend, beangstigend en toch uitdagend en hoopgevend: radio-actieve straling. Ze is al een zegen gebleken bij de behandeling van kankergezwellen. Ze hangt als een levensvernietigende paraplu, als de paddestoelwolk van een atoomontploffing boven ons aller hoofd.

We zijn het eind van ons huidig kunnen genaderd. De straat loopt verder, tot in het oneindige. Nog ontbreekt het ons aan middelen verder te gaan. Maar in de toekomst zullen wij dit reservoir nodig hebben, ontdekken, dienstbaar maken. Hier, aan dit einde van de straat ligt het grote (biljoenen Hz.) aan het onzichtbaar kleine (micromicro-millimeters) een fascinerende wereld. Voor u. Voor ons. Het zij ons mede vergund de uitdaging te aanvaarden en deze lokkende, boeien-

AANGESTELD ALS HOOFDWERKTUIGKUNDIGE



J. J. F. REITSMA
per 24.3



C. PIETERSEN
per 30.3



BEVORDERD

G. C. VERVOORT
scheepskok
per 29.3

TOT ONDEROFFICIER

de, aangrijpende en kosmische wereld te ontdekken en te exploiteren. De straat van de frekwenties: een weg naar een betere wereld.

(Overgenomen uit „Elektronaut“, 3-maandelijks tijdschrift van Radio-Holland N.V. (no. 6 - najaar 1967)

ONDER ZEIL

Een collega deed eens een uitspraak, die nu al jaren in mijn Shell-hoofd gegrift staat: „Mijn haar groeit ook in de tijd van de Maatschappij, dus zo nu en dan mag ik het ook in Maatschappij-tijd laten knippen“. Een gewaagde uitspraak heb ik het altijd gevonden, maar kortgeleden, toen het hele gezin thuis aanmerkingen begon te maken op de nozem-neigingen die mijn waarachtig niet meer zo volle haarbos dreigde te vertonen, bond ik de stoute schoenen aan en sloop als een dief in de nacht uit het Shell-Gebouw, nota bene bij klaarlichte dag, op weg naar de kapper. Met opzet richtte ik mijn schreden naar een niet al te dure kapper, met het idee in mijn begroeiende achterhoofd, dat ik daar althans het minste risico liep een Shell-chef tegen het lijf te lopen.

Met een weids gebaar nodigde de man met schaar en kam mij uit ge-

lijk plaats te nemen, hetgeen een bevestiging leek van een uitspraak van een andere collega: „Goede planning bespaart tijd en geld“. Wie schetst evenwel mijn consternatie toen ik na een minuut of tien een bekend, ja, ik mag wel zeggen, berucht, donkerbruin stemgeluid achter mij hoorde en naast mij een chef zag neerstrijken, die met een vermoeid gebaar tot de bediende zei: „Zoals altijd“.

Schuin in de spiegel kijkend, zag ik, hoe hij zich achterover vlijde in de niet in al te beste staat verkerende kappersstoel — wat verwacht u anders bij een kapper met laag tarief — en de ogen sloot. Het zweet brak mij uit. Hij deed nu wel zijn ogen dicht, maar wie garandeerde dat ik klaar zou zijn voor hij ze weer opende? Ik probeerde mijn gelaat te vertrekken en keek in de spiegel of ik op die wijze onherkenbaar werd. Maar het was geen

succes, het enige wat ik ermee bereikte, was, dat de bediende vroeg of de schaar niet goed was. Ik beduidde hem te zwijgen door mijn vinger voor de mond te leggen en veelbetekenend te wijzen op de „hoge“ die naast mij zat. Hij legde dit evenwel verkeerd uit, zei althans: „Nee meneer, dat zijn van die mensen die genieten van het haarknippen“. De man naast mij deed voorzichtig een oog open; het angstzweet parelde op mijn voorhoofd. Gelukkig had hij meer belangstelling voor zijn eigen uiterlijk dan voor dat van zijn buurman. Wel ontlokten de angstdruppeltjes op mijn voorhoofd de opmerking aan de bediende: „Vindt u het warm hier, meneer?“

Hoe kon ik deze goede ziel aan zijn verstand brengen, dat op een kantoor de situatie wel eens zo is, dat je voor je collega niet wilt weten, dat je naar de coiffeur bent geweest.

Ik gaf de moed op, temeer daar ik merkte, dat ik toch wel vóór lag bij de haarknipwedstrijd. Ik bleef nog wel continu in angst dat mijn buur-

man z'n ogen zou openen, doch kennelijk was hij nog niet uitgeslagen, ik kreeg althans na een paar angstige minuten de indruk, dat hij vast „onder zeil“ was, waarmee ik niet de witte kappersmantel bedoel. Het behoeft nauwelijks betoog, dat ik, zodra de kapper mij uit mijn omhulsel had bevrijd, hem gezwind wat geld in de hand drukte en zonder te wachten op het gebruikelijke schuieren van mijn jasje, ja zonder op mijn wisselgeld te wachten, de deur uitstoot, al besefte ik, dat mijn gang naar de lage-tarief-kapper nu financieel tevergeefs was geweest. Ongemerkt sloop ik weer achter mijn bureau; het duurde nog enige tijd alvorens ik mij weer op mijn werk kon concentreren na de emotie die ik doorstaan had.

Overigens, om mijn gram te halen, verklaar ik mij hierbij bereid, tegen vergoeding van de door mij betaalde knipkosten, de naam van betrokkene aan mijn collega's bekend te maken. Kan deze nu eens hetzelfde meemaken als hij mij heeft bezorgd!

WOUW

O.V.S.T./NIEUWS

Klaverjas-avond

Op vrijdagavond 5 april weerklinkt achter een grote stapel eieren geroezemoes in de lunchkamer van het Shell-Gebouw. Een groot aantal dames en heren zit ontspannen aan de koffie, maakt kennis met elkaar of praat over de „daverende dingen van de dag“.

U zult zich afvragen wat doen die mensen daar? Als je de hele week in het Shell-Gebouw moet zijn, ga je er in je vrije weekend toch niet nog eens naar toe?

Deze keer hebben de andersdenkenden het echter mis. Wanneer om kwart over acht het „startschot“ valt, wordt pas duidelijk waarvoor men is gekomen. De grote klaverjasavond georganiseerd door de O.V.S.T. is begonnen! Weliswaar kan men de alom bekende speld nog niet horen vallen, doch de conversatie is thans beperkt tot woorden als „pas, vragen“, enz. Na verloop van tijd verschijnen de eerste rode oortjes vanwege de spanning. Men tracht deze te onderdrukken met een consumptie doch wéér later blijkt dat dit slechts een negatief resultaat heeft. Dan verschijnt de foto-graaf. In alle gevallen reden genoeg voor de dames om nog even in het spiegeltje te kijken; nee hoor, zelfs de heren vergeten dat het dasje weleens niet helemaal meer in de plooi zou kunnen zitten. Enfin, op de foto kunt U het zelf zien, zelfs het flitslicht deert niemand. Nadat 12 maal per tafel de puntenscore is genoteerd wordt er van tegenstander gewisseld en de strijd met de nieuwe opponenten aangebonden. De spanning blijft tot aan het einde van de avond wanneer ten slotte de winnaars bekend worden.

Voor de 50 eieren, schotelwarmer en prullenbak melden zich de hoofdwerktuigkundige J. Polet en zijn echtgenote; daarna volgen nog een aantal prijswinnaars totdat we komen bij het paar met het minst aantal punten. Voor de goede orde... U weet dat het invullen van een totoformulier met als resultaat „niets goed“ bijna net zo moeilijk is als „alles goed“. De voor de poedelprijs ter beschikking gestelde 10 eieren, vierkleuren-ballpoint en aansteker met benzine gaan naar de heer A. G. Kroon (4e stuurman) en zijn introduc e, de heer Neeleman. Volledigheidshalve dient wel te worden vermeld dat niet alle prijzen naar de „vloot“ gingen. De „wal“, weliswaar wat bescheiden in aantal, ging evenmin zonder prijzen naar huis.

Voor diegenen onder u die aan een volgende klaverjasavond willen deelnemen, vermelden wij dat deze — onvoorziene omstandigheden voorbehouden — zal worden gehouden op vrijdag 24 mei a.s., aanvang 20.15 uur precies. Toegangsprijs voor leden O.V.S.T. f 1,50 en voor niet-leden/introduc e(s) f 2,— per persoon.

Van deze gelegenheid maken wij gebruik om onze C.N.O.O.K.S.-leden eveneens uit te nodigen eens deel te nemen. Tot uiterlijk 21 mei kunt u zich voor deelname aanmelden bij de heer J. M. van Duijn, sectie DFP/12.



O.V.S.T./BESTUURSMEEDELING

Op 20 maart jl., is, aansluitend aan de middagkantoortijd, de 7e Algemene Ledenvergadering van de O.V.S.T. gehouden.

Bij de opening sprak de voorzitter, de heer Schuller, de hoop uit dat wij de heer J. Blaauwkamer, die altijd een trouw bezoeker van de ledenvergaderingen was, doch thans door ziekte verhinderd was aanwezig te zijn, spoedig weer geheel hersteld in ons midden zullen zien.

In een kort overzicht van het afgelopen jaar memoreerde de voorzitter de „Griekse“ avond die een groot succes was, de bingo-avonden en de tennis- en voetbalwedstrijden. In het bijzonder noemde hij de klaverjasavonden, waaronder de heer J. M. van Duijn (DFP/12) zijn schouders heeft gezet en die een groot succes geworden zijn; het verslag en de foto van de op 5 april jl. gehouden klaverjasavond, die u op deze pagina aantreft, spreken wat dit betreft duidelijke taal.

Als activiteiten voor het nieuwe seizoen noemde de voorzitter een reeds op stapel staande Volkswagen-cursus, een voetbalwedstrijd die op 30 augustus a.s. zal worden gespeeld en een tenniswedstrijd die voor 7 september d.o.v. op het programma staat. De heer P. J. Huigen (DFM/3) heeft zich bereid verklaard het voetballen te organiseren, terwijl de heer G. W. Bakker (DFM/5) het tennissen voor zijn rekening zal nemen.

Het bestuur is nu als volgt samengesteld:

hr. J. C. W. Schuller tot Peursum	— voorzitter;
hr. A. Baljet	— vice-voorzitter;
hr. F. J. A. I. van Maanen	— penningmeester;
mev. J. E. W. van der Have	— secretaresse;
hr. A. J. van Geloven	— lid;
hr. P. Noordeggraaf	— lid;
mev. J. F. Schilt	— lid;
hr. N. J. Th. M. Schoots	— lid.

WORDT EEN SHELL-MAN NIET OUD?

Er is een hardnekkig gerucht dat steeds weer de kop opsteekt in vergaderingen van Ondernemingsraden, tijdens contacten van werknemers of gepensioneerden met ons Pensioenfonds en tijdens gesprekken van collega's onder elkaar. Dat gerucht luidt, dat de Shell-man korter zou leven dan de gemiddelde Nederlander. Als „bewijsstuk" haalt men dan vaak het maandblad „Olie" erbij, waarin (onder de rubriek Mutaties) ook de overleden gepensioneerden genoemd worden. De daar vermelde leeftijden van de overledenen liggen gemiddeld betrekkelijk laag.

Men moet echter oppassen, want uit deze gegevens zou men onjuiste conclusies kunnen trekken. Allereerst moet worden bedacht dat het Pensioenfonds der „Koninklijke/Shell" nog betrekkelijk jong is: pas op 1 juli 1945, dus ruim 22 jaar geleden, begon het met de uitkering van pensioenen. Dat betekent dat zij die onder genoemd Fonds zijn gepensioneerd, ten hoogste $60 + 22 = 82$ jaar kunnen zijn. En daarbij zijn er natuurlijk meer van dichter bij de 60 dan bij de 80, zoals uit onderstaand staatje van gepensioneerden van 60 jaar en ouder blijkt.

Leeftijdsgroep	Mannelijke gepensioneerden PF „KON/SHELL"
60—64	1164
65—69	690
70—74	298
75—79	113
80—84	21
85—89	—
90—94	—
95 en ouder	—

Wij hebben wel degelijk oud-collega's van diep in de tachtig en zelfs van negentig jaar en ouder. Velen daarvan zijn lid van het oude pensioenfonds (het zogenaamde Pensioenfonds 1938) dat per 1 januari 1968 nog 329 gepensioneerden telde.

Anderen hebben de dienst verlaten zonder toekenning van pensioen. Hun oudedagsvoorziening bestond uit het hun uitgekeerde Voorzieningsfondstegoed en daar zij niet meer in administratie bij het Pensioenfonds zijn, kan

hun overlijden niet in „Olie" worden vermeld. Wie geregeld de personeelsbladen leest, zal daarin verschillende interviews met dergelijke oud-gedienden zijn tegengekomen. Aangezien in „Olie" dus weinig overlijdensberichten voorkomen over zeer oude ex-werknemers, vallen deze berichten over betrekkelijk jonge gepensioneerden des te meer op. Daarbij komt nog dat het overlijden van iemand die we in het recente verleden zelf gekend hebben, heel wat meer indruk maakt dan de dood van een ouder iemand met wie we nooit persoonlijk contact hebben gehad.

Nu is het dus zo dat door het grotere aantal jongere gepensioneerden onder het Pensioenfonds de kans op een overlijdensbericht van een jongere groter is dan de kans op dit bericht van een oudere.

Aan de andere kant is, op grond van natuurlijke oorzaken, de kans op overlijden van een oudere gepensioneerde groter dan van een jongere. Hoe kunnen wij er dan achter komen of de positie van de Shell-man anders is dan die van de gemiddelde Nederlander?

Deze vraag brengt ons op het tweede punt waar wij de aandacht op willen vestigen. Een juist oordeel kan pas worden gevormd als wij de groep Shell-mensen vergelijken met de gehele Nederlandse bevolking. Deze vergelijking is door het Pensioenfonds gemaakt voor de periode van 1961 tot en met 1965 (het kleine aantal leden van het oude pensioenfonds is hierbij buiten beschouwing gebleven). Voor deze vijf jaren zijn geteld de aantallen mannelijke Fondsleden en de overlijdensgevallen in de verschillende leeftijdsgroepen. Deze aantallen zijn gesteld naast die van de gehele Nederlandse mannelijke bevolking; hiervoor werden de gegevens verstrekt door het Centraal Bureau voor de Statistiek in 1967 (in een CBS-publicatie „Sterftetafels voor Nederland"). De vergelijking geeft onderstaand beeld. De leeftijdsgroepen die in het bijzonder in discussie zijn (de „jonge" gepensioneerden) staan omlind.

(Voor 80 jaar en hoger is het aantal waarnemingen bij het Pensioenfonds te gering om met het landelijke beeld te kunnen vergelijken).

Als men het percentage overlijdensgevallen

van de Nederlandse mannelijke bevolking met dat van de mannelijke leden van het Pensioenfonds vergelijkt, ziet men een grote mate van overeenstemming. Zowel bij de gepensioneerden als bij de werknemers in actieve dienst is het Shell-beeld over het algemeen zelfs gunstiger. Men zou dus kunnen stellen dat de Shell-man langer leeft dan de gemiddelde Nederlander. Wat ook verklaarbaar is. Elke werknemer is immers bij indiensttreding gekurd.

Ten opzichte van de Nederlandse bevolking vormen wij dus een medisch geselecteerde groep. Daar er maar zeer weinig vrouwelijke fondsleden in de hogere leeftijdsgroepen zijn, moest bovenstaande vergelijking zich wel beperken tot de mannelijke fondsleden, maar ongetwijfeld vertonen ook Shell-vrouwen hetzelfde „gezonde" beeld.

BOEKBESPREKING

In de Koraalreeks (uitgeverij: Semper Agendo N.V., Apeldoorn) verscheen: „Wat de lens niet zeggen kon" door Laurens A. Bodaan.

De aankondiging dat een boekje van Ds. Bodaan is verschenen zal voor vele onzer lezers al voldoende zijn om het aan te schaffen.

Diegenen immers die deze dynamische en inventieve verkondiger van Gods woord kennen als (koopvaardij)predikant van de Ned. Herv. Kerk, als zanger (o.a. van het bekende „Haven, haven, veilige haven") of, en zeker niet in de laatste plaats, als redacteur van „Roer en Radar", zijn helaas te vroeg overleden geesteskind, zullen geen verdere aanbeveling van node hebben.

De geringe prijs van het boekje (f 4,90) is omgekeerd evenredig met de waarde van de inhoud.

In zijn voorwoord zegt Ds. Bodaan dat hij, volgens journalisten, in een prent gauw een verhaal ziet.

Daar heeft hij allen die trouwe lezers waren van zijn „vestzakpreekjes" in „Roer en Radar", telkenmale mee verrijkt. Niet omdat hij in een prent alleen maar een verhaal, maar vaak ook een pakkende „gelijkenis" ziet.

Het boekje, dat als ondertitel heeft „even praten bij wat platen", is in feite een twintigtal voortreffelijke foto's met even zovele kortmaar-krachtige vestzakpreekjes, waarvan Ds. Bodaan „patenthouder" is.

Zes van deze foto's — hoe kan 't anders — hebben betrekking op de zee of de zeeman. Het voor velen stoffig klinkende woord „preek" is in dit verband eigenlijk misplaatst, omdat het bijgedachten kan oproepen aan steriele stichtelijkheid, waar Ds. Bodaan zich echter nimmer aan bezondigt.

Wij zouden beter kunnen spreken van recht-op-de-man-af geschreven overpeinzingen, die ongetwijfeld tallozen, zowel jong als oud, zullen aanspreken en tot nadenken stemmen.

Wij kunnen dan ook alleen maar hopen dat het boekje vele herdrukken zal mogen beleven.

De bij de inhoud passende frisse omslag werd verzorgd door A.M. Klein Willink.

S.t.P

Nederlandse mannelijke bevolking 1961 t/m 1965				Pensioenfonds „Kon./Shell" 1961 t/m 1965 mannelijke fondsleden		
Leeftijdsgroep	aantal waarnemingen	overledenen		aantal waarnemingen	overledenen	
		aantal	in % van aantal waarnemingen		aantal	in % van aantal waarnemingen
75 — 79	523.398	37.855	7.2	351	25	7.1
70 — 74	749.772	34.328	4.6	1.070	45	4.2
65 — 69	987.638	30.203	3.1	2.362	65	2.8
60 — 64	1.216.224	23.822	2.0	4.986	71	1.4
55 — 59	1.430.089	17.315	1.2	6.390	82	1.3
50 — 54	1.563.260	11.034	0.7	8.213	51	0.6
45 — 49	1.629.679	6.709	0.4	11.199	34	0.3
40 — 44	1.816.537	4.251	0.2	15.464	24	0.2
35 — 39	1.873.953	2.847	0.2	17.605	15	0.1
30 — 34	1.948.668	2.111	0.1	15.213	12	0.1
25 — 29	2.011.587	2.068	0.1	10.377	-8	0.1
20 — 24	2.232.313	2.280	0.1	5.353	2	0.0
15 — 19	2.875.649	2.044	0.1	1.514	—	—

VLOOTPERSONALIA

(in de periode van 16.3 t/m 15.4.1968)

GEBOREN:

- 15.3: Arie Jan, zoon van J. Mostert, hfd.wtk., en mevrouw K. Mostert-van Vliet;
20.3: Paul, zoon van M. K. Jansen, 5e wtk., en mevrouw J. C. D. Jansen-Affourtit;
26.3: Eduard Steven, zoon van E. Hoogvorst, 3e wtk., en mevrouw M. A. T. Hoogvorst-Vennik;
26.3: Ramon Raoul, zoon van stoker/olieman M. Abels en mevrouw M. Abels-Fehrmann;
3.4: Suzanne, dochter van F. F. M. Scheren, 3e wtk., en mevrouw E. A. J. Scheren-Volp;
6.4: Paul, zoon van stoker/olieman P. Nobel en mevrouw A. C. Nobel-van Tongeren.

GEHUWD:

- 15.3: L. P. C. Mommers, stoker/olieman met mej. G. A. van Rijswijk.
27.3: F. A. Tieman, matroos met mej. S. van der Meide.

AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

gezagv.: M. Zuilhof, D. A. C. Vermeulen, J. L. F. Vermeulen, C. S. Duinker, A. W. C. van Schendel, P. C. Hoek, H. R. van Sas, W. Kuijper;
1e stl.: A. Visser, W. O. Kooi, J. W. M. Vollebregt, R. Verhoef, F. A. Visser;
2e stl.: S. Termeer, P. R. Brunet de Rochebrune, B. Ritman;
3e stl.: M. Stammes, C. C. Wabeke, T. G. P. Appel, G. A. M. Dorren, J. G. Leenders;
4e stl.: F. G. Franken, S. P. van Geuns, B. van Katwijk, W. C. Moll, F. J. Kronenberg;
hfd.wtk.: K. Toereppel, R. Romijn, J. J. F. Reitsma, C. Pietersen, P. F. Geel, C. Heeres, F. F. Walthuis;
2e wtk.: A. J. Verkerk, F. L. Alexandre, C. C. Bartels, J. R. Alsma, A. P. de Groot;
3e wtk.: F. de Roos, E. Hoogvorst, J. Kruijsse, W. K. van Bezoooyen, J. H. T. van Schaik, W. D. Hoogland, K. L. J. Aertssen;
4e wtk.: J. C. Wichmann, M. de Boer, H. Japin, O. de Roos, H. Blankvoort, N. H. J. M. Lodde, H. A. Scherpenhuyzen, J. C. A. Stevens;
5e wtk.: P. Peereboom, H. Nijhof, F. Overveld, P. A. N. J. de Hullu, M. Nobel; R. R. Brouwer, N. Kooman, P. G. L. M. van Aken, D. Westdorp.
bootsman: J. den Heyer;
1e pompman/bankwerker: A. G. Freeth;
2e pompman/bankwerker: A. W. de Rooy;
bankwerker: A. H. den Bode;
voorman/donkeyman: A. C. Versteeg;
hoofden voeding: P. S. L. Donders, A. Brugmans, G. W. K. L. Heyblom, G. van Driel, L. H. H. L. Leithuyser.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Abida:** 3e stm. G. J. Scholtens, 4e stm. W. J. A. de Winter, radio-officier T. R. P. Kos;
m.s. Acila: hfd.wtk. J. D. Donken
m.s. Acmaea: 4e wtk. J. Almekinders, 5e wtk. J. A. Willems;
m.s. Acteon: 1e stm. J. Bosman;
s.s. Arca: gezagv. W. T. Spier, 2e stm. J. Baard, 4e stm. A. J. Verheul, II.stm. F. B. Visser, 5e wtk. R. H. de Haan;
s.s. Atys: 1e stm. A. C. Weide, hoofd voeding P. C. Bergmans;
m.s. Cinulia: 4e stm. W. J. C. den Boer, 3e wtk. W. J. M. de Kwant, 4e wtk. J. C. Ganzinga;
m.s. Crania: gezagv. J. de Graaf, 2e stm. J. de Kok, 4e stm. G. van Riet, hfd.wtk. J. Meenderink, wnd. 3e wtk. G. J. van Eijk, 5e wtk. J. B. Krijnen, radio-officier D. J. Hage;
m.s. Dalia: 3e stm. T. P. Holst, hfd.wtk. N. W. Groen, 5e wtk. D. F. L. van Velzen, voorman/donkeyman M. Addeson;

IN MEMORIAM

H. J. Hiemstra

De heer Hiemstra, oud-hoofdwerktuigkundige van Shell Tankers N.V., verliet op 1 februari 1961 de Maatschappij met pensioen, na 32 dienstjaren.

Hij overleed op 10 april jl. te Rijswijk (Z.H.) en bereikte de leeftijd van 58 jaar.

Red.

Op 5 april jl. overleed, na een langdurige ziekte, John van der Kuijl, een van onze stuurmansleerlingen, die aan de Noorder Kweekschool voor de Zeevaart „Abel Tasman” te Delfzijl studeerde.

IN MEMORIAM



John H. W. van der Kuijl

Tijdens zijn studie heeft hij zich doen kennen als een zeer collegiale, sportieve en sympathieke jongeman. Zijn verscheiden heeft dan ook in wijde kring een diepe indruk gemaakt.

Onder grote belangstelling, ook van de zijde van de Zeevaartschool, vond op 10 april de crematie plaats in het crematorium van de begraafplaats „Nieuw Eykenduinen” te Den Haag.

Onze gevoelens van deelneming gaan uit naar zijn moeder en verloofde, die wij de kracht toewensen om dit zo zware verlies te dragen.

- m.s. Diadema:** hfd.wtk C. L. Fehrmann;
m.s. Diloma: 3e stm. M. Klein, hfd.wtk. D. Gooris, bootsman M. J. van der Neut, 1e pompman/bankwerker J. van Leeuwen, 2e pompman/bankwerker G. A. Muts, bankwerker C. Beyer, hoofd voeding R. B. Vos, scheepskok G. C. Vervoort;
m.s. Dione: 5e wtk. B. Tienstra;
m.s. Dosina: gezagv. K. Drent, hfd.wtk. M. J. Moerland, 3e wtk. J. D. Slink;
s.s. Kabylia: 3e wtk. J. C. Zwart, radio-officier J. H. ten Pas;
s.s. Katelysia: gezagv. D. Jongeneel;
s.s. Kelletia: II.stm. F. G. Hamilton;
s.s. Kenia: 2e wtk. N. C. van der Vecht, 4e wtk. A. Baljeu, 5e wtk. H. C. den Ouden, 5e wtk. J. M. J. Hamers, radio-officier A. Overduijn;
s.s. Khasiella: 5e wtk. K. Verf;
s.s. Koratia: 2e stm. C. J. Clarisse, hoofd voeding J. H. van Elteren;
s.s. Korenia: 3e stm. R. P. A. Huizinga, 3e wtk. C. C. van Essen, wnd. 4e wtk. L. J. Feunekes, 5e wtk. C. J. M de Jong;
s.s. Korovina: II.stm. F. B. M. Koster, 2e pompman/bankwerker R. Mulder;
s.s. Kossmatella: wnd. gezagv. J. H. A. Budding, hoofd voeding F. B. Wayers;
s.s. Krebsia: 1e stm. M. Hus, 2e wtk. A. de Jong, wnd. 4e wtk. J. W. van der Plas;
s.s. Kryptos: 2e wtk. K. F. Neher, 5e wtk. L. Vlastra, 5e wtk. A. Verweij;
s.s. Kylix: wnd. 1e stm. W. Bosma;
s.s. Macoma: 3e wtk. E. Dallinga;
s.s. Metula: 1e stm. P. J. F. de Beus, hfd.wtk. P. van der Hout;
m.s. Neverita: 1e stm. B. de Boer, 4e wtk. J. H. S. van der Pas, scheepskok J. Weedage;
s.s. Ondina: gezagv. W. A. Kleine, 5e wtk. F. A. M. Vergroesen, 5e wtk. P. P. G. M. Gijbels, radio-officier J. C. Willemsen;
s.s. Philidora: gezagv. J. Kramer, 2e wtk. F. G. Krijgsman;
s.s. Philippia: gezagv. P. C. D. Sandee, wnd. 3e stm. H. Slot, radio-officier D. A. van Dijk;
s.s. Vasum: 1e stm. H. Edens, wnd. 4e wtk. J. H. Dor, 5e wtk. D. W. de Boer;
s.s. Viana: gezagv. J. van der Velden;
s.s. Vitrea: 1e stm. P. M. de Graaf;
s.s. Zafra: hfd.wtk. L. F. Veldhuis;
s.s. Zaria: gezagv. P. J. Kalkman, 2e wtk. J. Hensbroek, 4e wtk. W. Verhagen.

UIT DIENST GETREDEN:

3e stl.: R. A. van Gelderen, J. M. Abbink, H. W. van Loon, 2e wtk.: J. W. Keesmaat, 3e wtk.: C. J. Lambregts, 4e wtk.: J. A. Hagedoorn, 5e wtk.: P. Enter, scheepskok: N. L. Zwickler.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

3e stuurman G.H.V.: 4e stm. H. W. A. Versluuis;
„C” : 2e wtk. J. Heijmans;
„A/B-th” : 5e wtk. A. Verweij, R. Smits, D. J. Plate;
„A” : 5e wtk. J. H. Dor.

11e ORIENTATIEBIJENKOMST VOOR GEZAGVOERERS EN HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN DIE OP MAANDAG 8 APRIL J.L. IN HET

SHELLGEBOUW WERD GEHOUDEN



V.l.n.r.: de heren L. F. van den Belt - adjunct-Directeur, J. van Bon - Hoofdwerktuigkundige, J. J. F. Reitsma - Hoofdwerktuigkundige, A. L. Moerland - Hoofdwerktuigkundige, K. J. van Noortwijk - Gezagvoerder, P. C. Hoek - Gezagvoerder, D. Fransen - Gezagvoerder, W. J. J. van den Berg - Hoofdwerktuigkundige, D. A. C. Vermeulen - Gezagvoerder, D. Rodenburg - Directeur, H. Barth - Gezagvoerder, M. de Jong - Hoofd van de Afdeling Financiën en Administratie, J. Mostert - Hoofdwerktuigkundige, M. Zuilhof - Gezagvoerder, J. R. Cupido - chef DFP/13 en C. Plomp - chef DF/2.

AANGESTELD ALS:

- 1e stm.: F. A. Visser, H. W. Vermaas, T. van Heuveln, M. A. Messelaar, A. J. Bloem, J. Post, E. Q. Abbas, J. B. P. Imming;
2e stm.: W. C. Padmos, C. L. Heyboer, T. W. Scharrenburg, J. Wagenvoort, W. van den Born, J. de Kok;
3e stm.: M. van den Belt, A. G. Kroon, E. G. B. B. Oonk, R. W. Overdijk, A. H. G. C. van der Beesen, P. Hartog, P. Buys, W. Goedegebuure, J. Zwart, W. van der Meulen, B. de Vreeze, J. A. Wallensteyn, J. Wassenaar, R. P. A. Huizinga;
4e stm. H. W. A. Versluijs;
hfd.wtk.: J. J. Reitsma, C. Pietersen;
2e wtk.: C. J. den Hollander, R. A. Risseeuw, R. van den Berg, R. Huisman, L. W. Jorissen, H. G. van Jaarsveld, B. Oudkerk, L. J. Verwey;
3e wtk.: J. P. Kalkman, A. J. Koelewijn, E. Aanen, F. F. M. Scheren, J. D. Slink, A. K. van 't Blik, L. P. A. de Winter, W. M. J. de Kwant, W. C. C. R. Stappers, M. de Wit, H. B. van Ommen, T. Middelkoop, J. Zijp;
4e wtk.: M. J. Parent, P. Zappeij, R. Sloof, J. A. Starreveld, J. Groeneweg, T. Scholte, J. W. Heiligers, M. H. D. Demkes, R. J. Doorneveld, J. T. IJskes, H. J. Lammertink, J. Almekinders, A. Baljeu, W. Verhagen, B. R. de Ridder, J. C. Lanser.

BEVORDERD TOT:

hoofd voeding: R. Hoogendoorn; scheepskok: G. C. Vervoort.

MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode van 16.3 t/m 15.4.1968)

UIT DIENST

1.4 Mej. S. E. van der Linden - sectie DFF/4.

NIEUWE TELEFOONNUMMERS VAN SHELL PERNIS (010) 16 22 00 VERVALLEN

De oude telefooncentrale van Shell Nederland Raffinaderij N.V. en Shell Nederland Chemie N.V. te Pernis is op 19 april j.l. door een nieuwe vervangen, en wel door een centrale met een zogenaamd doorkiessysteem. Het oude nummer waaronder de kantoren van beide maatschappijen, het kantoor van de walkapitein en de schepen aan de steigers van Shell Pernis te bereiken waren — 16 22 00 — is thans vervallen en voor wat de genoemde kantoren betreft, vervangen door 31 91 11.

Indien het toestelnummer van de gewenste persoon, werkzaam op één dier kantoren, bekend is, krijgt men rechtstreeks verbinding door 31 en aansluitend het (uit vier cijfers bestaande) toestelnummer te draaien. Om telefonisch contact te krijgen met een schip dat aan een van de steigers van Shell Pernis is afgemeerd, handele men als volgt:

a. indien het nummer van de steiger bekend is, draaie men (010) 31 27 en aansluitend het nummer van de steiger; dat is bijvoorbeeld voor steiger 3: 31 27 03 en voor steiger 32: 31 27 32.

b. indien het nummer van de steiger niet bekend is, kan deze informatie van het kantoor van de walkapitein verkregen worden. Dit kantoor heeft drie directe telefoonaansluitingen onder nos. (010) 31 15 99, 31 12 53 en 31 31 06. (Eventueel kan het algemene nummer 31 91 11 gedraaid worden en dan om doorverbinding met genoemd kantoor verzocht worden).

NIEUW TELEFOONNUMMER VAN KONINKLIJKE SCHEEPS- AGENTUUR DIRKZWAGER N.V., MAASSLUIJ

Na kennisname van het steigernummer handele men als aangegeven onder a).

Het telefoonnummer van „Dirkzwager” vermeld in onze vlootzakagenda voor dit jaar: (010) 26 92 60 is vervallen en vervangen door: (010) 14 42 22.

tussen schip en ka

zevende jaargang no. 9 — mei 1968

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

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

Administratie:

Mej. J. F. Schilt

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



- 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. s.s. CAPISTERIA
- 9. m.s. CINULIA
- 10. m.s. CRANIA
- 11. m.s. DALLIA
- 12. m.s. DAPHNE
- 13. m.s. DIADEMA
- 14. m.s. DILOMA

- 15. m.s. DIONE
- 16. m.s. DOSINA
- 17. s.s. KABYLIA
- 18. s.s. KALYDON
- 19. s.s. KARA
- 20. s.s. KATELYSIA
- 21. s.s. KELLETTIA

- 22. s.s.
- 23. s.s.
- 24. s.s.
- 25. s.s.
- 26. s.s.
- 27. s.s.
- 28. s.s.

SCHEPEN OP 14 MEI 1968

Bijlage van de mei 1968-editie van „Tussen Schip en Ka”,
 maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.



1. s.s. ERMIA
 2. s.s. HASIELLA
 3. s.s. OPIONELLA
 4. s.s. ORATIA
 5. s.s. ORENIA
 6. s.s. OROVINA

29. s.s. KOSICIA
 30. s.s. KOSSMATELLA
 31. s.s. KREBSIA
 32. s.s. KRYPTOS
 33. s.s. KYLIX
 34. s.s. MACOMA
 35. m.s. NEVERITA

36. m.s. NISO
 37. s.s. ONDINA
 38. s.s. ONOBA
 39. s.s. PHILIDORA
 40. s.s. PHILINE
 41. s.s. PHILIPPIA
 42. s.s. SEPIA

43. s.s. VASUM
 44. s.s. VIANA
 45. s.s. VIDENA
 46. s.s. VITREA
 47. s.s. VIVIPARA
 48. s.s. ZAFRA
 49. s.s. ZARIA
 50. s.s. PATRO