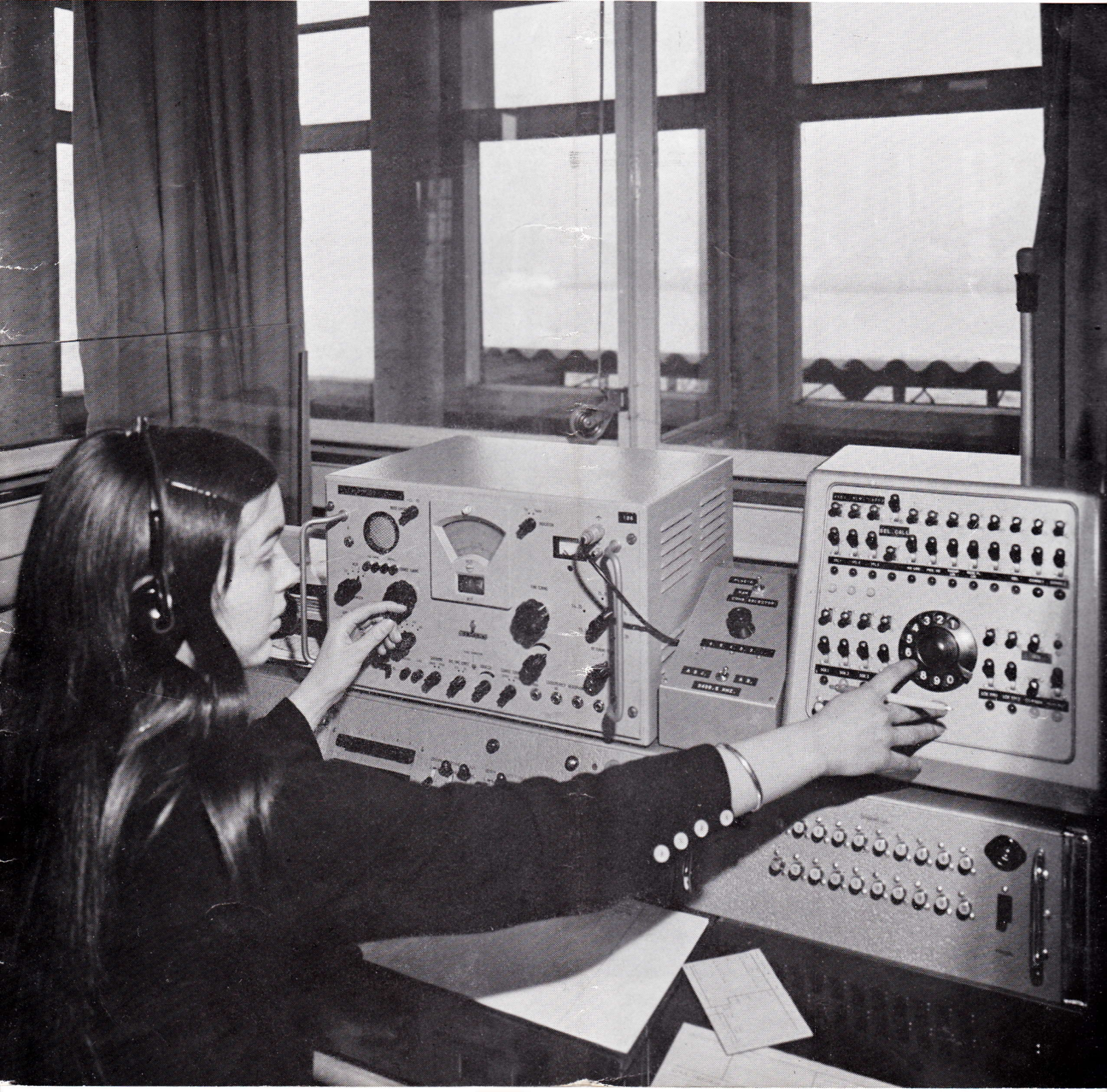


TUSSEN

# SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET  
VLOOT- EN WALPERSONEEL  
VAN SHELL TANKERS N.V.  
M E I 1 9 7 0



## KONINKLIJKE ONDERSCHIEDING

Wij ontvingen bericht dat ter gelegenheid van de verjaardag van H. M. de Koningin, het Haar heeft behaagd scheepsvoorman C. Poot de eremedaille in zilver, verbonden aan de orde van Oranje Nassau, te verlenen.

Op 30 april jl. werden zowel mevrouw als de heer Poot in verband met deze Koninklijke Onderscheiding gelukwensen toegezonden. Wanneer de „Neverita” in Nederland zal zijn teruggekeerd, zal de officiële uitreiking plaatsvinden, bij welke gelegenheid wij hierop zullen terugkomen.

## EUROPOORT

Tot voor kort werden in Europoort, zoals overal gebruikelijk, de aanwijzingen aan merende schepen gegeven via de megafoon. Gezien de berichten bij het met de megafoon overbruggen van de afstand tussen steiger en de grote, hier afmerende schepen, ook door weersomstandigheden nogal eens werden misvormd, is thans dispensatie verkregen om voortaan gebruik te maken van kanaal 6 van de marifooninstallatie, die normaal slechts is bestemd voor verkeer tussen schepen onderling.

De over dit kanaal door te geven berichten blijven vanzelfsprekend beperkt tot de aanwijzingen voor het meren zelf, zoals de nog resterende afstand tot de steiger, hoeveel meter nog vooruit respectievelijk achteruit, enz.; iedere andere communicatie is verboden.

Verder ligt het in de bedoeling alle steigers van de Installatie Europoort uit te

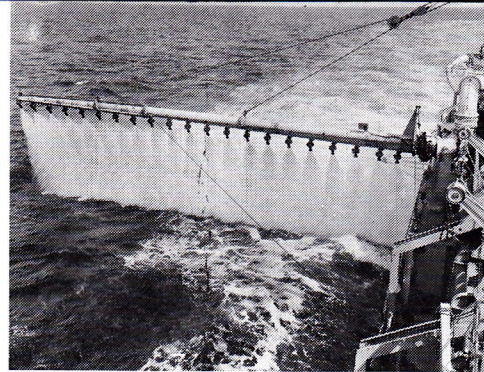
rusten met „sonic mooring recorders”, apparatuur waarbij met behulp van ultrasonische echo's de naderingssnelheid van de tanker en de afstand tot de wal worden bepaald. De afstand wordt weergegeven op grote verlichte wijzerplaten. De snelheid wordt als veilig of onveilig weergegeven via een verkeerslichteninstallatie die op de steigers wordt opgesteld. Vanaf de tanker kunnen loods en gezagvoeder het „verkeerslicht” waarnemen en al naar gelang dit rood, oranje of groen is, hun conclusies trekken en maatregelen nemen. Deze volautomatische bewakingsmethode bij het afmeren, waarmee in Europoort uitgebreide proeven zijn genomen, is uniek in Nederland en zal op vele Shell-raffinaderijen worden toegepast.

## NIGERIË

Op 6 april jl. werd door de Shell-BP Petroleum Development Company of Nigeria Ltd medegedeeld dat in de loop van 1970 een groot aantal activiteiten zal worden ontplooid, o.a. op het gebied van exploratie en exploitatie, aanleg van pijpleidingnetten alsmede de bouw van acht nieuwe opslag tanks voor ruwe olie bij Forcados, elk met een capaciteit van 100.000 ton. Met een en ander is een bedrag gemeoid van niet minder dan 565 miljoen gulden.

## BESTRIJDING OLIEVERONTREINIGING

Op 8 april jl. is met medewerking van Rijkswaterstaat en de baggermaatschappij „Adriaan Volker” op ongeveer 25 km uit



Eerst wordt water gespoten, daarna wordt het met chemicalie behandelde zand geleidelijk eraan toegevoegd.

de kust, ter hoogte van Hoek van Holland, met de speciale sleephopperzuiger „Geopotus VII” een praktijkproef genomen met de Shell „bezink”-methode, als sluitstuk van een serie research-experimenten. Bij deze methode, die door het K.S.E.P.L. werd ontwikkeld ter bestrijding van olieverontreiniging op zee, wordt de olie tot zinken gebracht door haar te verzwaren met zand. Hiervoor was het echter nodig stoffen te vinden die er voor zorgen dat het zand door de olie wordt bevochtigd (oleofiel wordt gemaakt) en wel zodanig dat de olie zich permanent aan de zandkorrels hecht. Hiervoor is juist die chemicalie gezocht die onschadelijk is voor vis, plankton en andere in zee levende organismen. De „Geopotus VII” is uitgerust met twee spuitbomen van elk 20 meter, waaraan een twintigtal spuitstukken is gemonteerd. Eerst over enige tijd zal bekend kunnen worden gemaakt in hoeverre deze praktijkproef als volledig geslaagd kan worden beschouwd.

## MEI-FILOSOFIE

„... als wij niet de gelegenheid aangrepen om hier onze hulde te betuigen aan de heldenmoed van de mannen van 's werelds tanker-vloten ...”

(uit een rede van de heer H. W. Rowbottom, hoofd van het Marine Department van de Anglo-Saxon, gehouden op 30 september 1947)



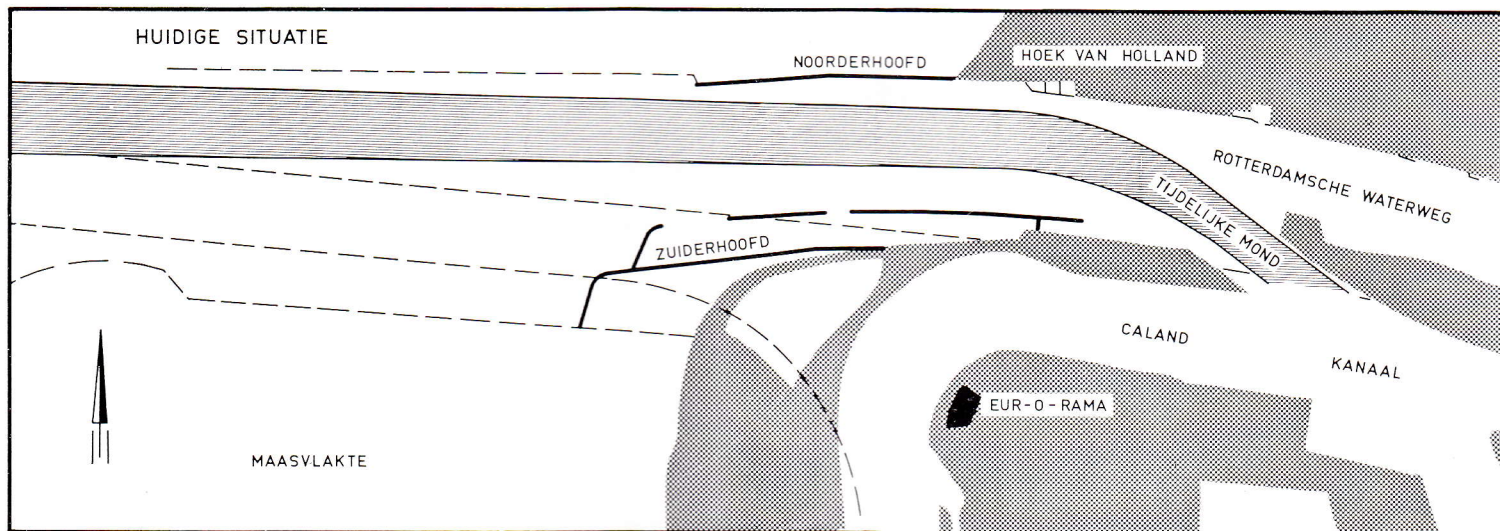
Wij moesten daaraan terugdenken toen wij een scheepsvoorman zo rustig hoorden vertellen hoe hij de oorlog varende heeft doorgebracht, op schepen die onder het bereik lagen van vijandelijke vliegtuigen, over zeeën waaronder duikboten loerden.

En met hem deden duizenden dit, hun gewone plicht, die echter door de omstandigheden die toen heersten verheven werd tot een niveau dat ons thans welhaast onmogelijk lijkt.

De jongeren onder ons mogen het de ouderen vergeven wanneer in deze mei-dagen onze gedachten nog eens teruggaan naar die tijd van angstige spanning, van verlangen naar vrede, van bangheid om het hart en van vreugde na het bereiken van de niet eens altijd veilige haven.

Tijden waarin velen het leven lieten, ook van onze vloot, tijden die naar wij allen hopen nooit meer zullen terugkomen, al lijkt het soms dat de lering die er uit te trekken viel, niet door iedereen in deze tumultueuze wereld is begrepen.

Staande op het dek van een van onze tankers, met de zee in al zijn pracht maar ook met zijn soms zo mysterieuze melodie om ons heen, herdenken wij al degenen die hun leven gaven, voor onze vrede en vrijheid.



## de TOEGANG tot EUROPOORT - NU en STRAKS

Op 19 december 1969 is de „Geul” officieel in gebruik genomen. Maar met havenwerken is het als met een nieuw huis in een nieuwbouwwijk: er moet altijd nog wat worden gedaan in het huis zelf, terwijl ook de omgeving nog verder dient te worden verfraaid.

Alhoewel de Geul dus in gebruik werd genomen en schepen met een diepgang van 62 voet Europoort nu veilig kunnen binnenlopen, zijn er bij de toegang nog wat schoonheidsprikelen, waaraan in de laatste maanden hard is gewerkt. Zo is thans het laatste wrak weggehaald dat nog in de aanlooproute lag, terwijl men doende is bij de bochten in de geul, waar de tankers van koers moeten veranderen, wat meer ruimte te scheppen.

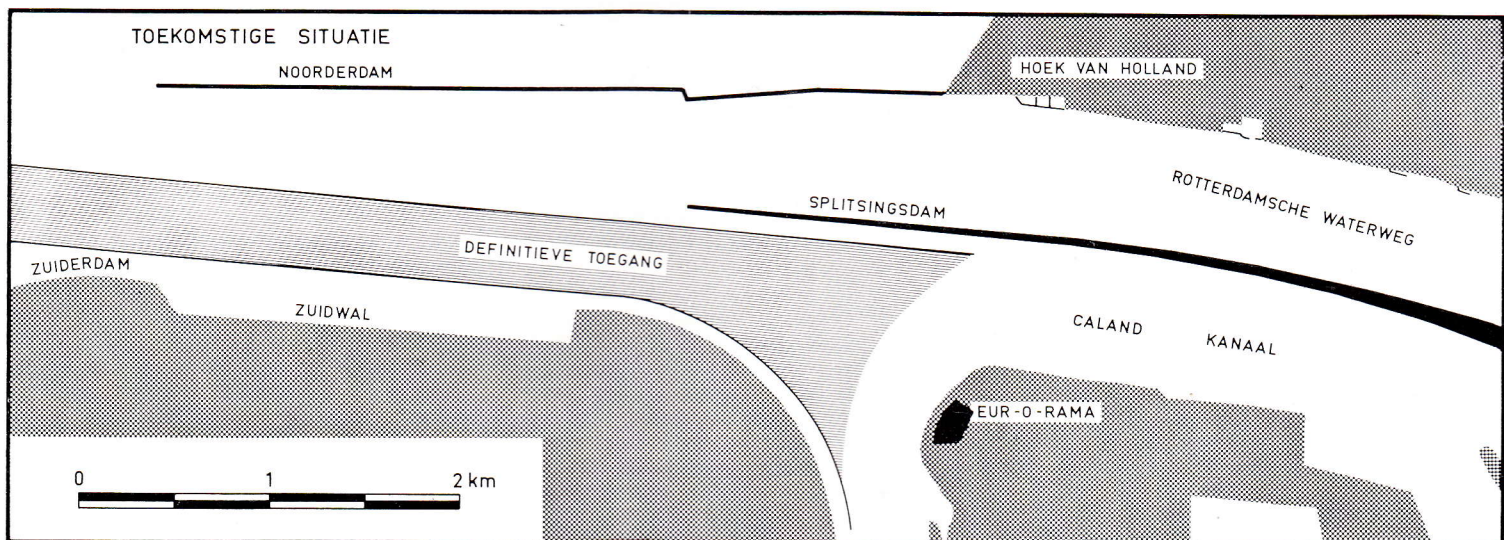
Op de hierboven afgedrukte schets is aangegeven hoe de huidige situatie is bij de toegang tot Europoort. Daar deze nog wel wat problemen kan bieden bij het binnenzwaaien, heeft men de werkzaamheden om te komen tot de definitieve toegang, zoals weergegeven in de hieronder weergegeven schets, thans versneld en men hoopt op 1 april 1971 — negen maanden eerder

dan oorspronkelijk geschat — zover te zijn dat het verkeer dank zij de splitsingsdam vroegtijdig kan worden gescheiden in dat op weg naar Rotterdam en verkeer met Europoort als bestemming.

Aan de zogenaamde splitsingsdam wordt reeds thans naarstig gewerkt; het oude zuiderhoofd — de pier die nog in de weg lag om de splitsingsdam te bouwen — is al voor het grootste deel verdwenen. Zelfs is men reeds bezig de splitsingsdam zelf te leggen; de onderbouw, d.w.z. het onder water liggende deel, is al bijna klaar en plaatselijk is men reeds bezig aan de bovenbouw.

Ook is al het stadium bereikt waarin het water zowel door de tijdelijke mond als door een opening bezuiden de splitsingsdam stroomt; deze opening wordt met opzet nog zo klein mogelijk gehouden omdat er anders gevaar is van rondtrekstromen. Wanneer de definitieve toegang op de juiste breedte wordt gebracht, wordt om dezelfde reden de tijdelijke toegang zo snel mogelijk gedicht.

(Schetsen met toestemming overgenomen uit Dagblad Scheepvaart van 11.3.70)



# HET ONDERZOEK NAAR DE EXPLOSIES OP TANKERS

Alhoewel het onderzoek naar de mogelijke oorzaak van de explosies aan boord van de Shell-tankers „Marpessa” en „Mactra” alsmede van de Noorse tanker „Kong Haakon 7” ten tijde van het inleveren van deze kopij nog niet is afgesloten, kunnen uit de tussentijdse rapporten wel enige conclusies worden getrokken.

Zoals bekend, waren alle drie schepen van de 210.000 tons klasse en op de ballastreis naar het Midden-Oosten. In elk van de drie gevallen vond de explosie plaats terwijl de schepen in tropische wateren voeren en de ruwe-olietanks werden schoongemaakt met behulp van hogedruk-waterstralen. Ofschoon juist dit schoonmaakproces aanleiding was om hiernaar zonder verwijl een grondig onderzoek in te stellen, moet worden gesteld dat deze methode, met in principe dezelfde uitrusting, reeds op ongeveer 300 ballast-/schoonmaakreizen was gevolgd zonder dat er sprake was van een ongeval. Trouwens, explosies tijdens het schoonmaken komen toch al zelden voor, de laatste die vóór de recente op de wereldvloot van de Shell plaatsvond dateert al van ruim 27 jaar geleden.

## Onderzoekingen

Experts zijn van mening dat het tijdens het schoonmaken onvermijdelijk is, dat er gedurende een korte periode een mengsel in de tank aanwezig is dat als explosief moet worden beschouwd. Vanzelfsprekend zijn en worden altijd alle nodige voorzorgsmaatregelen genomen om deze periode zo kort mogelijk te houden, doch het ligt voor de hand dat men bij de onderzoekingen hieraan toch de meeste aandacht besteedt, temeer daar mag worden aangemen dat de explosies plaatsvonden tijdens deze periode. Grondig wordt nagegaan in hoeverre er een oorzaak kan zijn geweest voor ontsteking van dit mengsel, vermoedelijk een vonk, alhoewel ook andere ontstekingsbronnen, zoals heet metaal, niet voor onmogelijk worden gehouden.

In een toren die speciaal voor dit doel is gebouwd in het Thornton Research Centre, liet men van een hoogte van 30 meter voorwerpen door een explosief mengsel vallen, om na te gaan of een vonk op die wijze zou kunnen worden opgewekt. De hoogte van de toren is gebaseerd op de bijzonder grote tanks aan boord van dergelijke mammoetschepen; de grootste tank bij voorbeeld heeft een inhoud van niet minder dan 23.800 kubieke meter. Doch ook aan boord van schepen zijn

## BIJ DE VOORPLAAT:

Via de draaischijf op de bedieningstafel van het kuststation Scheveningen Radio kan een met Selcal uitgerust schip, waar het zich ook bevindt, worden opgeroepen — zie het artikel over dit nieuwe oproepsysteem op pag. 6 en 7.

Foto: Looipuit & Reichenfeld N.V., Purmerend.

proeven genomen door een team van deskundigen, zoals degenen die met de „Metula” uitvoeren nadat dit schip in het begin van dit jaar had gedokt, zelf hebben ervaren. Met opzet werd dit schip uitverkozen, daar het na de dokking schone en gasvrije tanks had. Niet alleen op de rede van Lisabon, doch ook in dezelfde wateren waar de „Marpessa” en de „Kong Haakon 7” werden getroffen, alsmede later nog op de rede van Kaapstad, werden niet minder dan 30 proeven genomen om elektrostatische verschijnselen te kunnen onderzoeken.

Vele factoren waarmee met het verdere onderzoek rekening moest worden gehouden werden nagegaan, zoals de temperatuur en de vochtigheidsgraad van de lucht, de temperatuur van het waswater en de snelheid waarmee werd gespoten, het gehalte aan olie van het gebruikte water, zulks om het gesloten-wassysteem dat op alle drie schepen was toegepast, te kunnen simuleren.

Al de hierbij verkregen gegevens worden verder uitgewerkt, mede in samenhang gebracht met de resultaten verkregen bij andere onderzoekingen, want niet alleen aan boord van de „Metula” en op het Thornton Research Centre vinden proeven plaats, doch tevens — om een voorbeeld te noemen — aan boord van de „Mysella”, die pas in februari jl. aan Shell Tankers Ltd werd opgeleverd door de N.D.S.M. Hierbij is ook nagegaan of er nieuwe gezichtspunten verbonden zijn aan het op Shell-schepen gevolgde systeem van gasvrijmaken, zulks met behulp van luchtblazen. Een middentank werd gevuld met een mengsel waarin voor 15% kooldioxide, waarna proeven werden genomen om vast te stellen in welke mate het mengsel werd verplaatst door de lucht, die door de ladingleidingen werd toegevoerd. Het uiteindelijke doel was vast te stellen of er misschien gas pockets in hoeken konden achterblijven, ook welk effect een groot dwarsscheeps slingerschot in het midden van de middentank heeft op gasvrijmaken vóór het wassen.

Afgezien van deze proeven werden er nog vele andere genomen, gebaseerd op verschillende potentiële ontstekingsbronnen en andere mogelijke oorzaken, want — hoe klein ook — er is altijd nog de mogelijkheid dat de drie explosies drie verschillende oorzaken hadden, menselijk falen inbegrepen.

## Samenwerking

Inmiddels wordt door deskundigen van verschillende rederijen, waaronder die van Esso en Chevron, nauw samengewerkt met degenen die bij Shell belast zijn met het onderzoek. De bevindingen van andere rederijen worden uitgewisseld met die van Shell, en op die wijze hoopt men voor de toekomst iedere mogelijkheid van een dergelijk ongeval uit te sluiten.

## STUURMAN en STAGIAIR

Ruim een tiental officieren volgt thans de stage in een ziekenhuis of heeft deze inmiddels al weer voltooid. Wij zijn eens nagegaan wat hun ervaringen zijn; en juist om het verschil te kunnen accentueren tussen vóór en na de stage, zijn wij eerst eens gaan praten met stuurman P. M. de Graaf, die in het Academisch Ziekenhuis Dijkzigt te Rotterdam pas een week had meegelopen als stagiair.

## Witte uniform

Wij troffen stuurman De Graaf aan in witte uniform en een buitenstaander zou niet anders weten of hier stond hij tegenover een lid van de vaste staf van het ziekenhuis. Doch dit is gezichtsbedrog, want na een week kan men dan de allures hebben gekregen van een ziekenbroeder, ja zelfs van een arts wanneer men zich ook nog wat zelfverzekerdheid aanmeet, maar worden de gewonden eenmaal binnengedragen — en in een grote stad als Rotterdam zijn er dagelijks veel gewonden — dan merk je toch het verschil tussen de vaste medische medewerker in een ziekenhuis en de zeeman aan wie de navigatie door moeilijke vaarwateren of dwars over de oceanen met een gerust hart kan worden toevertrouwd, doch die als stagiair pas enkele wankele schreden op het medische pad heeft gezet.

Maar aan het zien van die vele gewonden die in de EHBO-behandelkamer worden binnengebracht, moet je wennen. Zo kan het in het begin gebeuren dat je, wanneer de verminking ernstig is, even weggaat, iets dat niemand de stagiair kwalijk zal nemen, iets dat ons ieder zou overkomen. Maar je went er aan en naarmate dan meer durf komt om erbij te blijven als een gewonde wordt onderzocht, verbonden of op andere wijze behandel'd, groeit de belangstelling voor de kundige wijze waarop in een ziekenhuis het menselijk leed wordt verzacht, verholpen, en de patiënt later wordt afgeleverd aan de ziekenzaal of soms — misschien nog wat bleekjes — toestemming krijgt om naar huis te gaan.

Alhoewel het oud-Hollands gezegde „Schoenmaker, blijf bij je leest”, nog steeds opgeld doet, mag niet worden vergeten dat als deel van de taak van de stuurman aan boord ook de medische verzorging op zijn schouders rust. Om hem hierop meer gedegen voor te bereiden, is — zoals in ons januari-nummer werd bekend gemaakt — door de Directie besloten om, gezien het belang van praktische ervaring, de stuurlieden, zodra daartoe gelegenheid is, een stage van vier weken in een ziekenhuis te laten volgen.

De heer De Graaf lacht eens, „ja, men verwacht natuurlijk wel eens van ons zeevarenden, dat wij tegen het vloertje gaan, maar dat zou toch niemand ons kwalijk nemen. Wij worden hier wel degelijk serieus genomen, want de artsen zien het nut van deze stages zeer zeker in. Ik mag dan ook niet anders zeggen of de medewerking die ik hier ondervind, is de volle honderd procent. Niet dat men mij nu tegelijk alles toevertrouwt, maar het ligt wel in de bedoeling dat — en ik heb de eerste schuchtere stappen al gezet — ik zelf ook de handen uit de witte mouwen ga steken. En daar ben ik dankbaar voor, want dat zal mij vertrouwen geven voor later, als ik weer aan boord ben en zelf voor een dergelijk geval kom te staan.”

Dat geloofden wij graag en na stuurman De Graaf nog veel succes te hebben toegewenst in de komende, ongetwijfeld nog zware weken, gingen wij op stap naar stuurman **J. Tebbenhoff**, die alweer gereed was om te worden gemonstert.

#### Zwarte uniform

Hem troffen wij dan ook weer geheel gereed voor de volgende dienstperiode aan, het witte uniform had hij alweer afgelegd. Figuurlijk gesproken zou men echter kunnen zeggen dat onder zijn zwarte uniform nog wel degelijk de tijdens het dragen van de witte uitmonstering opgedane ervaring was blijven hangen. Men zou ook kunnen zeggen dat hij in een zeer gunstige periode zijn stage had kunnen doorlopen, want het was toen op vele dagen glad buiten en het aantal ongevallen stijgt dan onmiddellijk, hetgeen goed merkbaar is in een ziekenhuis.

„Verschrikkelijk, zoveel ongevallen als er zijn gebeurd tijdens mijn stage; maar niet alleen door de gladheid, ook het aantal fabrieksongevallen, of die in de bouwerij, is veel groter dan men zich bewust is. Het meest trof mij echter het leed van de kinderen na een verkeersongeval.”

Stuurman Tebbenhoff, die zelf ook kleine kinderen heeft en dus ongetwijfeld meeleeft met het leed dat ook hem tijdens een dergelijke stage in een ziekenhuis onder ogen is gekomen, verhaalde echter, dat men aanvankelijk niet kan geloven ooit aan het zien van de verwondingen te wennen, doch dat het reeds na één à twee weken de gewoonste zaak van de wereld wordt om met de medici mee te werken, deskundigen die de stagiair volkomen betrekken bij het ge-

beuren in een ziekenhuis, hem instrueren hoe injecties toe te dienen, de fractuur laten betasten, wonden laten hechten, hem de patiënt laten observeren.

„Eerst denk je, als ik die man nu maar geen pijn doe, maar dat gaat snel over. De angst om bot te raken is volkomen overbodig, ik gaf op den duur injecties op verschillende wijzen, hie:p met wonden verbinden, spalkte gebroken benen alsof het dagelijks werk was — onder toezicht natuurlijk — voelde pols, nam temperatuur, gaf klisma's, bestudeerde röntgenfoto's, ja, wat al niet meer. Weet u wat zo bijzonder belangrijk is? Dat is dat de doktoren je ook advies geven hoe je het aan boord moet oplossen, ik bedoel dus, op plekken waar steriliteit niet zo gemakkelijk te handhaven is als in een ziekenhuis, alhoewel ook hier de slachtoffers werden binnengebracht in werkkleding, met vuile handen, dus wat dat betreft kun je nog een parallel trekken. En dat zijn allemaal tips die mij vertrouwen hebben gegeven voor de toekomst, al hoop ik natuurlijk dat het nooit nodig zal zijn. Ik kan u wel zeggen, dat ik mezelf werkelijk in het begin een kneusje voelde temidden van gekneusden, maar dat gevoel heb ik nu beslist niet meer.

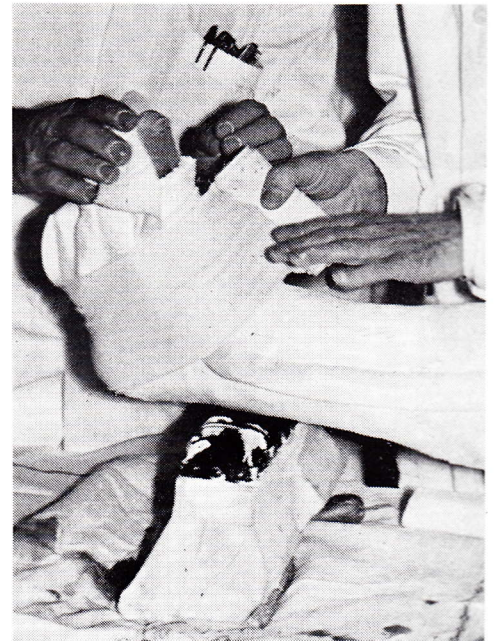
Vroeger zou ik al angst hebben gehad om iemand op een brancard te tillen in de vrees, dat ik het alleen maar zou verergeren, maar dat is voorbij. Ik bastaste een schedelbreuk, voelde een zogenaamde „acute” buik, iets dat nogal eens wil voorkomen, en nu weet ik waar ik allemaal voor gesteld kan worden.

Ook wat betreft het observeren van ziektebeelden, want dat is een kunst op zichzelf.”

„Misschien een wat vreemde vraag, mijnheer Tebbenhoff, maar wat vond uw vrouw van een dergelijke opleiding?”

„Die was bijzonder enthousiast; weet u, ze heeft een paar keer meegevaren en is zich bewust dat, net als in iedere andere gemeenschap, een ziekte plotseling kan ontstaan en ook een ongeval kan plaatsvinden. En dan moet er toch iemand zijn die een beslissing durft te nemen, die weet wat hij moet rapporteren aan de Radio-medische Dienst, die weet hoe hij de gegeven instructies moet opvolgen.”

En met deze geruststellende woorden van stuurman Tebbenhoff namen wij afscheid, in de overtuiging dat met deze stages midden in de roos is geschoten.



# selcal



**„er wordt gebeld“**

In september 1969 werd besloten, bij wijze van proef, de „Neverita“ uit te rusten met het zogenaamde Selcal-systeem. Selcal, afgeleid van „selective calling“, stelt een walstation, voor Shell Tankers dus Scheveningen Radio, in staat om een schip zowel tijdens als buiten de wachturen van de radio-officier op te roepen. In geval van urgentie kan het van uitermate groot belang zijn dat zonder verwijl contact met het schip kan worden verkregen, waar dit zich ook op de zeeën bevindt.

Deze eerste proefneming is zo gunstig verlopen, dat besloten is thans ook de „Macoma“ en „Metula“ hiermee uit te rusten. Een en ander was voor de Redactie aanleiding om de toepassing van dit systeem eens na te gaan, waarover u hieronder een verslag aantreft.

## Tot nu toe

Tijdens de wachturen van de radio-officier luistert hij uit naar eventuele berichten bestemd voor het schip waarop hij dienst doet.

Om de twee à vier uur wordt door Scheveningen Radio een zogenaamde verkeerslijst uitgezonden, een soort lijst van de roepnamen van die schepen waarvoor er een bericht is. De radio-officier moet dus tijdens zijn wacht naar de uitzending van deze lijst luisteren en wanneer de roepletters van zijn schip hierin voorkomen, trachten radioverbinding te krijgen met het kuststation om het bericht op te vragen. Met dit uitluisteren gaan vele uren verloren, soms is er een bericht, soms niet. Bovendien komt het vanzelfsprekend nogal eens voor dat na uitzending van de verkeerslijst, een groot aantal schepen tegelijk tracht verbinding met het walstation tot stand te brengen, met als gevolg dat er ook na het uitluisteren nogal wat tijd verloren kan gaan voordat het bericht kan worden ontvangen.

Het vraagt weinig voorstellingsvermogen dat dit in bepaalde gevallen minder acceptabel is, zoals in het geval dat een schip moet worden gederouteerd, dat gewijzigde instructies moeten worden gezonden omtrent de lading, dat er een urgent bericht is voor een der opvarenden, en zo zou men nog vele factoren kunnen opnoemen die alle spreken voor de noodzaak om een middel te hebben om snel een schip te kunnen oproepen, niet alleen tijdens de wachturen maar in geval van urgentie ook daarbuiten. Geen wonder dan ook dat naarmate de technische mogelijkheden groter werden, men is gaan zoeken naar een oplossing hiervoor.

## Kiesschijf

Het eenvoudigste zou zijn om met behulp van een kiesschijf, zoals wij die op een telefoontoestel hebben, het nummer van een bepaald schip te draaien en aldus verbinding tot stand te brengen. Wellicht zal de toekomst deze oplossing ook wel brengen, doch thans is men reeds zover dat inderdaad door het draaien van een kiesschijf een bepaald schip kan worden gewaarschuwd dat er bericht voor het schip is en dat dus getracht moet worden telegrafisch, desnoods telefonisch, contact op te nemen met het kuststation.

Dit draaien van een kiesschijf lijkt — en is in wezen ook — eenvoudig, maar het heeft toch wel heel wat hoofdbrekens gekost alvorens men de juiste oplossing had gevonden om aldus een varend schip te bereiken. In principe komt het erop neer dat aan elk met Selcal-apparatuur uitgerust schip, een bepaald oproepnummer is toegewezen, bestaande uit vijf cijfers. Door het draaien van de kiesschijf op het kuststation worden de vijf cijfers omgezet in vijf tonen, elk met een gering frequentieverschil, die bijzonder snel op elkaar volgen en die parallel via de verschillende kanalen van een walstation worden uitgezonden. Deze tonen volgen elkaar zo snel op, dat het mogelijk is om ze tijdens het normale scheepsverkeer er tussendoor te zenden zonder dat dit storend werkt. Dit is ook nodig, immers zou men moeten wachten tot er geen radioverkeer is, dan zou de mogelijkheid om een oproep snel uit te zenden, weer teniet worden gedaan.

## Waarom selectief?

Elk schip uitgerust met Selcal heeft een ontvanger alsmede een decoder. Op alle met Selcal uitgeruste schepen — en door de cijfercombinatie is er ruimte voor niet minder dan 100.000 schepen — wordt de oproep ontvangen, echter alleen op het schip „wiens nummer gedraaid is“ wordt door de decoder de oproep omgezet in een belsignaal. Het walstation kiest dus selectief, het zendt uit naar alle met Selcal voorziene schepen, maar alleen op het gewenste schip „gaat de bel“.

Wat die ontvanger betreft, zou men kunnen opmerken dat toch niet op alle wereldzeeën ontvangst altijd mogelijk is. Dit is inderdaad nog niet het geval, doch de radio-officier zal, afhankelijk van het gebied waar het schip zich bevindt, de ontvanger afstellen op dat kanaal waarvan bekend is dat men ter plaatse nog goede verbinding heeft met Scheveningen Radio.

Maar de toekomst zal ook vereenvoudiging brengen wat betreft de kanalen waarop ontvangst mogelijk is, want er komt een speciaal kanaal voor Selcal en dan is zelfs het afstellen van de ontvanger op een bepaald kanaal niet meer nodig. Voorlopig echter wordt een bericht door Scheveningen Radio op alle kanalen uitgezonden, zodat men praktisch altijd het desbetreffende schip zal kunnen bereiken.



*Vrees dat men tijdens rust onnodig uit bed wordt gebeld, is ongegrond.*

*Radio-officier J. Thomas aan boord van de „Neverita” bij de decoder, waarin de oproep wordt omgezet in een belsignaal. Op de tafel daaronder staat de ontvanger, die op het juiste kanaal kan worden afgestemd.*



#### Nu aan boord

Laten wij nu eens rondkijken aan boord van de „Neverita”, het eerste Shell-schip dat bij wijze van proef hiermede is uitgerust, doch dat nu reeds wordt opgevolgd door zowel de „Macoma” als de „Metula”.

In de radiohut staat de Selcal-apparatuur opgesteld; zo op het oog wel bijzonder eenvoudig, eigenlijk bestaat deze uit niet meer dan twee kleine kastjes, de ontvanger en de decoder. Hierbij is dan nog de bel gemonteerd, terwijl ook boven op de brug een dergelijk signaal is aangebracht.

Men zou zich kunnen afvragen, waarom het tweede signaal op de brug? Dit is om, wanneer de radio-officier geen wacht heeft en niet in de radiohut zou zijn, toch aan het schip kenbaar te maken dat er bericht is en dat contact moet worden opgenomen met het kuststation. En welke plaats aan boord zou hiervoor beter geschikt zijn dan juist de brug, waar altijd een wacht is, dag en nacht door?

De stuurman-van-de-wacht zal dan de radio-officier waarschuwen dat er een bericht voor het schip is en deze zal zich melden aan Scheveningen Radio, hetzij telegrafisch, hetzij telefonisch.

Een implicatie hiervan is, en niemand zal het gevaar daarvan onderschatten, dat voor ieder bericht de radio-officier bij wijze van spreken uit zijn bed zou moeten worden gehaald en deze gewaardeerde medewerker niet meer aan zijn rust zou toekomen.

Hier moet echter worden opgemerkt dat, tenzij zich bijzondere omstandigheden voordoen, de berichtgeving aan een schip in volle zee nu ook weer niet zo intensief is, dat buiten de wacht-uren van de officier veel berichten binnenkomen.

Bovendien, om dit bezwaar te ondervangen, wordt bij SLT's — Ship's Letter Telegrams — die een groot deel van het telegramverkeer uitmaken en niet als urgente berichten worden beschouwd, geen gebruik gemaakt van het Selcalsysteem.

Alhoewel de proefperiode nog niet is afgesloten, zijn er voldoende aanwijzingen dat dit systeem goede perspectieven biedt en weer een verdere stap betekent om de communicatie tussen schip en wal vlot te doen verlopen.

# de KONINKLIJKE/SHELL en SHELL TANKERS N.V.

We schrijven 6 mei 1904, een datum die in de annalen van de Koninklijke/Shell is opgenomen als een van de belangrijke. Op die datum is een maatschappij opgericht die ons allen bij Shell Tankers N.V. raakt, namelijk de N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij; in de oprichtingsacte staat als doel het volgende:

*„het exploiteren van stoomschepen en zeilschepen en te dien einde het aanschaffen en in de vaart brengen, huren en verhuren, bevrachten en vervoeren, verzekeren en ook verkopen van schepen en het verrichten van alle verdere bij exploitatie van schepen behorende werkzaamheden.”*

Met de oprichting van die maatschappij is het begin gelegd voor het Nederlandse aandeel in het olievervoer over alle wereldzeeën voor de Koninklijke/Shell Groep. Om vooral de jongeren onder onze lezers duidelijk te maken hoe de N.I.T., de eerste kiem voor dit Nederlandse aandeel, is uitgegroeid tot Shell Tankers N.V. moeten wij even teruggaan naar het prille begin, eigenlijk naar de proloog, naar de tachtiger jaren van de vorige eeuw, toen een administrateur van een tabakmaatschappij in het sultanaat Langkat in het toenmalige Nederlandsch-Indië — Aeilko Jansz Zijlker — voor het noodweer moest schuilen in een hut, in gezelschap van een inheemse opzichter. Deze had een toorts bij zich die bijzonder helder brandde en op de vraag van de heer Zijlker hoe dit kwam, antwoordde hij dat hij deze had bestreken met aardwas die was afgeschuimd van een poel vlak bij zijn desza. Zijlker begreep dat dit een aardoliesijpelplaats was; hij ging

er later heen, nam een monster en om een lang verhaal kort te maken, hij wist een concessie te verwerven, waarna — na talloze moeilijkheden — op 16 juni 1890 in Nederland werd opgericht de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië, thans de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij. Dat de nieuwe maatschappij reeds bij haar oprichting het predikaat „Koninklijke” in haar naam mocht voeren, is te danken aan Koning Willem III, die veel vertrouwen in de jonge onderneming had. Het woord Koninklijke nu komt ook voor in de gebruikelijke betiteling voor de Groep, namelijk Koninklijke/Shell. De vraag die dus onmiddellijk kan worden gesteld is, hoe is Shell achter Koninklijke gekomen? Daarvoor moeten wij weer terug naar het begin van de 19e eeuw, toen een zekere Marcus Samuel Sr. een handel vanuit Groot-Brittannië begon op het Verre Oosten.

In de loop der jaren bloeide deze handel uit tot een indrukwekkende onderneming, voornamelijk bestaande uit het verschepen vanuit Engeland van grote hoeveelheden industriële goederen, waarbij als retourvracht naar het Westen grondstoffen werden meegebracht, o.a. sierschelpen die in de Victoriaanse salons zo gewaardeerd werden. De beide zoons van Marcus Samuel Sr. wisten de door hun vader opgebouwde zaak verder uit te bouwen en zo ontstond

## The „Shell” Transport and Trading Company Ltd.

Deze maatschappij had dus o.a. de beschikking over een aantal vaartuigen. Echter niet alleen het vervoer van goederen en grondstoffen vormde het bedrijf van deze firma, doch zij had tevens olieconcessies weten te verwerven, o.a. in het Verre Oosten, en was dus in wezen de concurrent van de Koninklijke.

Wat was echter logischer dan een fusie tussen deze twee maatschappijen, wier activiteiten elkaar gedeeltelijk dekten? In die tijd duurde de vrijage, als wij het zo populair mogen noemen, tussen twee maatschappijen die samen door het leven wilden gaan, echter langer dan tegenwoordig meestal het geval is wanneer men een fusie overweegt, en het was dan ook al 1902 alvorens de twee maatschappijen waarvan hier sprake is, overgingen tot een gedeeltelijke fusie. Opgericht werd toen als verkoopmaatschappij: The Asiatic Petroleum Company Ltd., waarbij werd neergelegd dat deze maatschappij ook de schepen onder de 2400 ton van beide maatschappijen zou overnemen en die van groter tonnage zou charteren. Hierdoor zouden echter de kleinere, voor de Indische wateren bruikbare schepen onder Engelse vlag komen, hetgeen niet door de toenmalige regering werd toegestaan; het verkeer tussen de eilanden van de Indische Archipel werd namelijk als kustvaart beschouwd.

Dientengevolge werd besloten een Nederlandse maatschappij op te richten, die op 6 mei 1904 het licht zag, en dit was de N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij.

## 6 mei 1904

Hiermede zijn wij nog niet gekomen tot de plaats die Shell Tankers N.V. nu inneemt in de structuur van de Koninklijke/Shell; dat is een geleidelijke ontwikkeling geweest, waarvan men toen nog geen idee had. Evenmin als de heer Zijlker destijds een idee had tot welke geweldige, wereldomvattende organisatie zijn ontdekking zou leiden.

Maar terug naar de N.I.T. zoals de nieuwe maatschappij kortweg werd aangeduid. De schepen van deze maatschappij onderhielden dus de vaart in het Verre Oosten en werden vanuit het kantoor te Singapore gedirigeerd.

Na de gedeeltelijke fusie in 1902 volgde in 1907 een volledige amalgamatie tussen „Koninklijke” en „Shell”, waarbij twee nieuwe maatschappijen werden opgericht: N.V. De Bataafsche Petroleum Maatschappij te Den Haag en The Anglo-Saxon Petroleum Company te Londen, welke laatste het wereldtankervervoer van de Groep werd opgedragen. De ouderen onder ons kunnen zich







deze laatste maatschappij beslist nog herinneren, daar zij dikwijls met het Marine Department daarvan te maken hebben gehad bij het ontvangen van instructies, orders voor volgende havens en zo meer.

Wat lag er eigenlijk na die amalgamatie meer voor de hand dan aan de tankschepen van de Koninklijke/Shell-vloot namen te geven die samenhangen met de schelp. Het symbool van hun maatschappij dragen zij bovendien ook mee aan weerszijden van hun rode schoorsteen.

The Anglo-Saxon Petroleum Company Ltd. nu overkoepelde de activiteiten van de diverse Groepsrederijen in de wereld, waaronder wat de Nederlandse vlag betreft de N.I.T. en eveneens de N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona”, wier doel oorspronkelijk de aardoliewinning in Mexico was, doch die na overname van haar activa en passiva door een Mexicaanse maatschappij alleen in het bezit was gebleven van haar vijf schepen, die echter ook een aandeel leverden in de kern van wat eens de grootste vloot van Nederland zou vormen, namelijk die van Shell Tankers N.V. Nadat in 1914 door de Koninklijke/Shell Groep in Venezuela de eerste aardolie was gewonnen en men Curaçao, met zijn grote natuurlijke haven, had uitverkoren voor de bouw van een raffinaderij — immers de toegang tot het meer van Maracaibo was te ondiep om grotere tankers naar een nabij de vindplaats te bouwen raffinaderij te laten varen — groeide er nog een vloot van kleine schepen die de olie van Venezuela naar de raffinaderij te Curaçao vervoerden, waarvoor in 1917 de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij werd opgericht.

Weer later zijn de vloten van deze diverse Nederlandse rederijen van de Koninklijke/Shell Groep samengebracht in één maatschappij, namelijk in

#### Shell Tankers N.V.

Onze Maatschappij beheert dus alle tankschepen van de Koninklijke/Shell Groep onder Nederlandse en nog enkele andere vlaggen en stelt deze schepen volledig vaarklaar ter beschikking van het kantoor te Londen.

In de loop der jaren is de naam van de maatschappij aan wie de coördinatie van het wereldtankervervoer was opgedragen, nogal eens veranderd.

Deze activiteiten worden thans gecoördineerd door de organisatie van de Marine Co-ordinator van Shell International Petroleum Company Ltd. te Londen, waarbij echter het dagelijks beleid in zake het gebruik van de aan de Groep ter beschikking staande tonnage is opgedragen aan Shell International Marine Ltd., eveneens te Londen. Laatstgenoemde maatschappij gebruikt dus onze schepen, tezamen met de schepen van Shell Tankers (U.K.) Ltd. en met de vloten van andere Shell-vervoersmaatschappijen, alsmede gecharterde schepen voor de door haar te vervullen vervoerstaak.

Shell International Marine is dus eigenlijk, wat de maritieme activiteiten betreft, in de plaats getreden van de reeds eerder genoemde The Anglo-Saxon Petroleum Company Ltd.

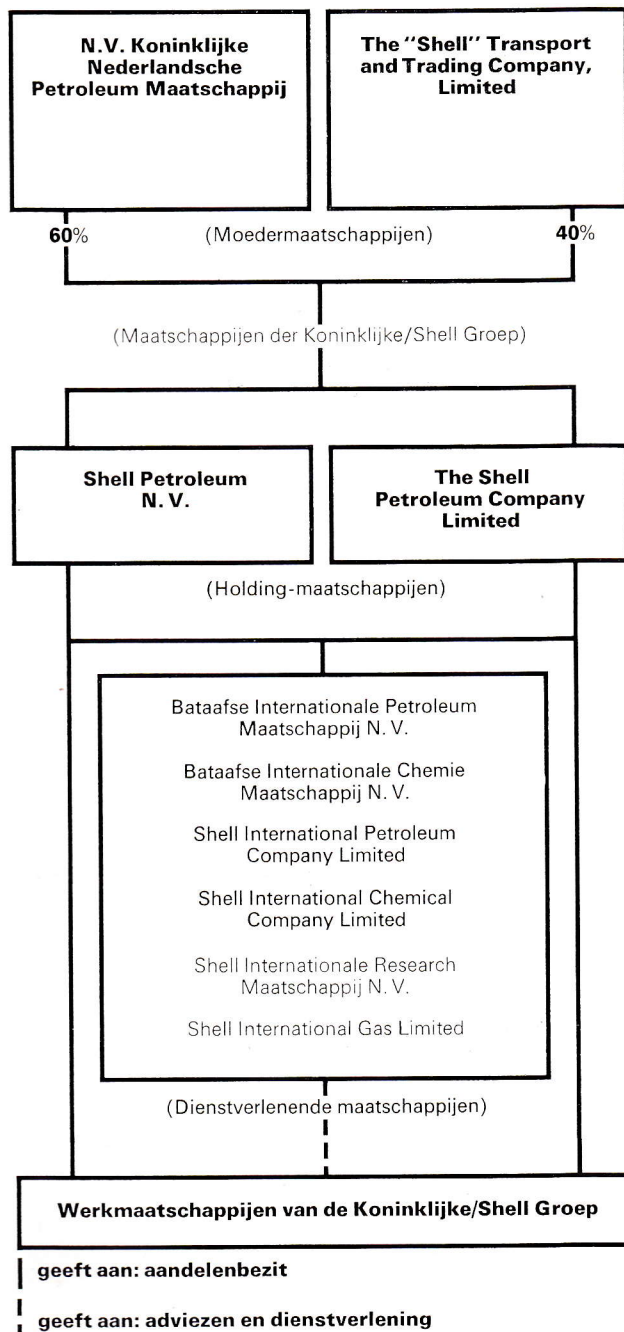
Wij hebben het hierboven gehad over de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij en The „Shell” Transport and Trading Company Ltd. Dit zijn nu de twee moedermaatschappijen (zie schema) wier activa in hoofdzaak bestaan uit deelnemingen, direct of indirect, in een groot aantal maatschappijen, gezamenlijk bekend als de **Koninklijke/Shell Groep**.

De Koninklijke, een Nederlandse vennootschap, heeft een belang van 60% in de Groep, en Shell Transport, een Britse vennootschap, heeft daarin een belang van 40%. Zij maken — als zijnde de moedermaatschappijen — dus zelf geen deel uit van de Groep en oefenen ook niet zelf het aardolie- of chemische bedrijf uit. Zij bezitten wel de aandelen in de twee voornaamste holding-maatschappijen van de Groep, namelijk in Shell Petroleum N.V., een Nederlandse vennootschap, en The Shell Petroleum Company Limited, een Britse vennootschap; van beide maatschappijen worden de leden van de Raden van Beheer benoemd door de moedermaatschappijen.

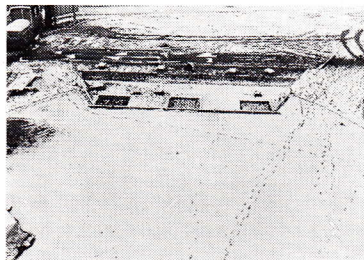
De twee holding-maatschappijen bezitten weer, direct of indirect, de aandelen in de talloze werkmaatschappijen, die in meer dan honderd landen in de verschillende takken van de aardolie-, aardgas- en chemische industrie hun bedrijf uitoefenen.

Alle maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep tezamen vormen een van de grootste industriële en handelsorganisaties ter wereld, met een internationale spreiding van werkzaamheden die welhaast uniek mag worden genoemd. De Groep als geheel is een geïntegreerd bedrijf, d.w.z. haar werkzaamheden omvatten alle onderdelen van de aardolie-industrie; alle fasen van het bedrijf — vanaf de boorput tot de benzinepomp — zijn in eigen beheer. Zoals wij hierboven nu hebben gezien, is de taak van Shell Tankers N.V. dus om, samen met de Shell-vervoersmaatschappijen uit andere landen, het vervoer van aardolie en de daaruit verkregen produkten over alle wereldzeeën te verzorgen.

Schema van de Koninklijke/Shell Groep



# schoon schip

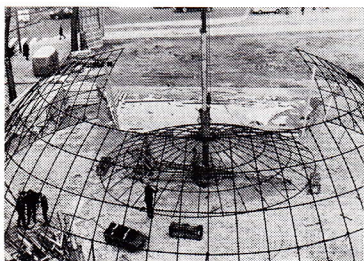


Het begon in de sneeuw - 25 februari

## C-70-manifestatie

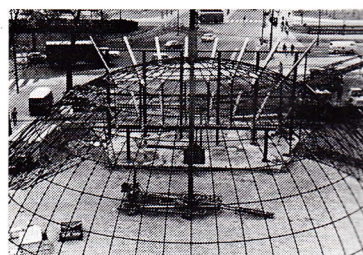
De getrouwe lezer zal zich herinneren dat wij in het februari-nummer van dit maandblad reeds schreven over de C-70-manifestatie in Rotterdam, met name toen over Havodam. Inmiddels is deze manifestatie op 5 mei jl. officieel geopend en de stad Rotterdam heeft dan ook op meerdere plekken in het Centrum een ander aanzien gekregen. Over deze manifestatie zelf hopen wij in een van de komende nummers nog het een en ander te schrijven, doch reeds nu willen wij de aandacht vestigen op de werkelijk opvallende koepels die zijn verschenen bij de Doelen. Een hiervan, en natuurlijk de gele, is een van de Shell-inzendingen. De bouw van deze koepel ging in een razend tempo, hetgeen wel wordt weergegeven door de in deze rubriek opgenomen foto's die zijn genomen tijdens de bouw, vanaf het dak van de Doelen (en wij zijn de Directie daarvan erkentelijk voor haar medewerking) op de datums onder de foto's vermeld. Vergist u zich niet in de afmetingen van de koepel, want deze heeft een doorsnede van 25 meter, terwijl de hoogte ervan 9 meter is. In het uitstekende deel zijn 21 schermen, elk van  $1 \times 1\frac{1}{2}$  meter, in drie rijen van zeven aangebracht, waarop — gestuurd door een computer — dia-beelden volgens een nieuw systeem worden getoond. En ook onze Shell-tankers en de opvarenden spreken daarin een woordje mee!

De contouren zijn zichtbaar - 13 maart



## Verblijf in Singapore

Reeds geruime tijd is Singapore buiten Europa de haven waar de meeste mutaties op onze schepen worden verricht. In verband hiermede verblijven regelmatig een aantal officieren daar één of meer dagen aan de wal. Zoals gebruikelijk zorgt de agent voor een hotel met volledig pension; echter bestaat er een afwijkende regeling voor de gezagvoerders, hoofdwerktuigkundigen, 1e stuurlieden en 2e werktuigkundigen en het lijkt ons nuttig deze even onder de aandacht te brengen. Daar de ervaring heeft geleerd dat deze vier rangen tijdens hun verblijf te Singapore nogal eens het kantoor bezoeken en daardoor maaltijden in het hotel missen, wordt voor hen op werkdagen een hotelkamer met ontbijt besteld en krijgen zij bovendien 15 Singapore-dollars per dag uitbetaald ter dekking van lunch- en dinerkosten. Tijdens week-ends wordt, evenals voor de overige rangen, hotel met volledig pension geregeld. Indien achteraf blijkt dat de lunch en/of het diner tijdens dat week-end niet in het hotel zijn/is gebruikt, worden wij daarover ingelicht met het verzoek deze kosten alsnog aan betrokkene te vergoeden. Wij kunnen hieraan toevoegen dat dit laatste echter sporadisch voorkomt.

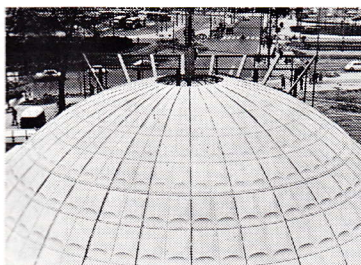


Het geraamte is klaar - 31 maart

## Besparing

Voor degenen die in Rotterdam-Zuid wonen of met hun auto of brommer daar in de buurt verkeren, is er geld te besparen. Het Quick Service Bedrijf Zuidplein aan de Wevershoekstraat heeft namelijk het eerste Zelf-Tank-Station van de Shell in Nederland opengesteld en wel op 26 maart jl. In Zweden, waar deze vorm van service, of moeten we juist zeggen: het ontbreken van service, al heel ver is doorgevoerd en ook bijzonder populair is, gaat 60% van de totale benzineverkoop via self-service stations.

Toch wil dit nog niet zeggen dat nu definitief ook in Nederland gedeeltelijk op dit systeem wordt overgegaan; het is een proefneming, die weliswaar nog tot andere plaatsen zal worden uitgebreid, doch men wil de reactie van het publiek eerst nog afwachten alvorens op grotere schaal de klanten uit te nodigen zelf te tanken. Als wij evenwel bedenken dat door zelf de handelingen van de bediende aan de pomp over te nemen, dus ook zelf de bandenspanning te meten, zelf het oliepeil te controleren, enzovoorts, men een aanzienlijke besparing kan bereiken — op Super Shell en Shell autobenzine 2 cent per liter, Shell Diesoline 1 cent en Shellina Premix 5 cent — dan zou het ons niets verbazen als deze wijze van tanken toch terrein zal winnen.



De overspanning gaat snel - 2 april

## Mini

Wij hadden hem bij aanneming al verteld dat hij bij het samenstellen van zijn uitrusting wel rekening moest houden met kleding voor zowel warme als koude streken, je weet het immers nooit bij nieuw-aangenomen personeel. Toen bleek dat hij per vliegtuig naar zijn eerste schip zou worden uitgezonden, vertelden wij hem ook nog dat 30 kg bagage kon worden meegenomen voor Maatschappij-rekening. Bij het vertrek, op Schiphol, keken wij daarom wel verbaasd toen hij slechts één minuscuul koffertje bij zich had, dat op de schaal precies 4 kg bleek te wegen. Zeker allemaal mini!

## Medevaren op kustreizen van echtgenote scheepsvorman

Een goed bericht voor onze gehuwde scheepsvorlieden en hun echtgenoten is dat de faciliteit welke reeds bestond voor het Hoofd Voeding om met goedvinden van de gezagvoerder en na goedkeuring door de Maatschappij zijn



Bijna voltooid - 16 april

echtgenote op een kustreis aan boord mede te nemen, thans tot de categorie scheepsvorlieden is uitgebreid.

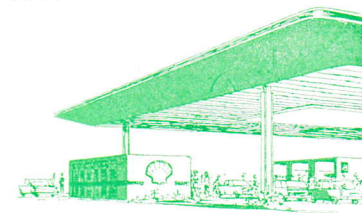
Als eerste vertrok de echtgenote van scheepsvorman N. van der Steen naar Hamburg om met de „Krebsia" een reis op de Engelse kust te maken. Wie volgt...?

## C-70-station

Spraken wij reeds over de C-70-manifestatie-koepel van de Shell, er is nog een markant punt dat onmiddellijk opvalt wanneer men, komende uit het Centraal Station Rotterdam, gaat in de richting van het terrein bij de Doelen, namelijk het C-70-station van Shell Nederland Verkoopmij.

Dit is een hoogst opmerkelijk type benzine-station, dat tot doel heeft te voorzien in de veranderende behoeften van de weggebruiker van de toekomst. Binnenkort zal een soortgelijk, slechts enigszins anders uitgewerkt, station nabij de Expo 70 in Osaka, Japan, worden geopend, doch dit unieke benzine-station op de C-70-manifestatie is een primeur. De bezoeker zal onmiddellijk worden getroffen door de gigantische luifel, die zich over het gehele station uitstrekt. Deze is opgebouwd uit ruimtelijke stalen vakwerkspanten, bekleed met polyster plaatmateriaal. Zij rust op vier kolommen en vormt een overspanning van 24 meter in het vierkant, met aan twee zijden een overkraging van 10 meter en aan de kopzijde een van 3 meter.

Artistieke impressie van het C-70-station



# BEDANKT

## voor de reis...!

Onder dit motto ontving onze Mejuffrouw Poot (Reisbureau Shell Tankers N.V.!) kort geleden enige foto's van een anonieme vlootofficier, die na enig speurwerk 3e stuurman D. van Eijk bleek te zijn.

Wat was het geval? Op 18 september jl. zou hij met 4e werktuigkundige E. P. Walop en radio-officier J. P. de Baat Doelman naar Mina al Ahmadi reizen om aldaar op de „Dione” te stappen. Op het laatste moment werd de laadhaven veranderd in Jebel Dhanna en dank zij vakkundig ingrijpen van onze Mejuffrouw Poot — voor wie dergelijke situaties aan de orde van de dag zijn — kon het reisprogramma van deze drie officieren zodanig worden gewijzigd, dat hun collega's op de „Dione” niet vergeefs naar hun aflossers behoeften uit te zien. Wat de zakelijke vermelding „zodanig worden gewijzigd...” kan inhouden, willen wij onze lezers niet onthouden, al zal voor velen het volgende verhaal geen openbaring zijn. Wij geven het weer in de trant waarin wij het — via de telefoon — uit de mond van één van de „slachtoffers” optekenden.

„Juffrouw Poot belde op en zei dat we wat vroeger weg moesten, omdat we eerst naar Londen zouden gaan en daar drie uur tijd hadden om over te stappen op het toestel naar Dubai. Nou, het was maar goed dat ze ons zo vroeg wegstuurde, want door vertragingen hadden we tenslotte in Londen precies 30 minuten om het andere vliegtuig te halen. Maar het lukte net, en klokslag middernacht stonden we in Dubai. Daar werden we naar een hotel gebracht en was er voor het slapen gaan zo waar nog een koud glas bier (we mogen geen reclame maken, maar stuurman Van Eijk verzekerde ons dat het heerlijk en helder was!).

De volgende morgen om kwart voor zeven een zeer haastig ontbijt en minder dan vijftien minuten later waren we al per auto onderweg naar Abu Dhabi waar we kort na tien uur arriveerden. Aangezien de rit naar Jebel Dhanna vijf uur in beslag zou nemen, was het raadzaam eerst iets te eten, want snackbars heb je daar niet onderweg. Dus naar een hotel, waar nog het ontbijt geserveerd werd en wij voor de tweede keer die dag daaraan begonnen — ditmaal bij wijze van vroege lunch.

Vervolgens weer op pad naar de „Dione”. Na het gebruikelijke ritueel van koffers uitladen, openen en inspecteren bij het verlaten van het schiereiland Abu Dhabi — in totaal werd dit die dag driemaal herhaald — volgden we nog even een redelijke weg, maar op een goed moment sloegen we plompverloren rechtsaf de woestijn in en ging het met 80 à 90 km. verder over een desolate vlakte.

Tot we na enige uren plots een lekke band kregen. Op zich geen ramp, maar de chauffeur bleek geen krik bij zich te hebben — dus alles uitladen wat uitgeladen kon worden en toen met drie man sterk tillen. Na vele mislukte pogingen kregen we het toch voor elkaar en konden we weer verder. De bestuurder van ons voertuig deelde mede een nieuwe weg te weten die ons sneller naar onze bestemming zou voeren. Het bleek niet zo'n gelukkige greep te zijn, want na verloop van enige tijd werd deze weg versperd door een soort ondiep binnenzeetje. De bodem



*Eerst een lekke band (heeft U de krik gezien?)*

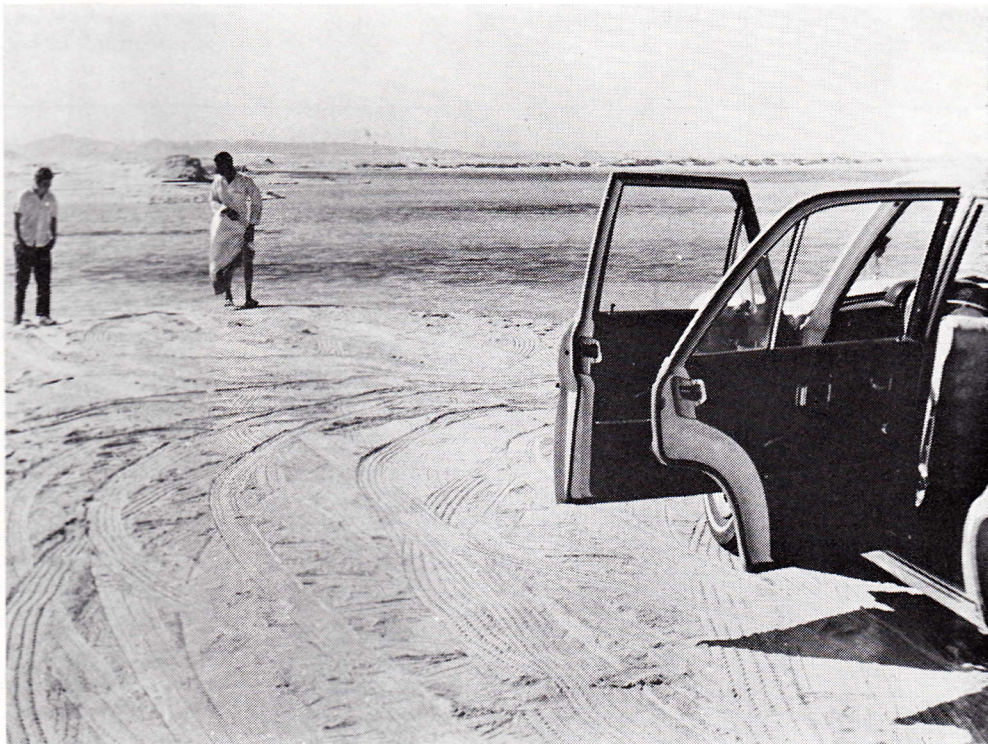
bleek zo zacht dat doorrijden onmogelijk was en omkeren de enige oplossing bood. Met als gevolg dat de snelheid tot 120 km werd opgevoerd om toch nog tijdig ons einddoel te bereiken.

Dat lukte; rond vijf uur 's middags waren we bij de Agent in Jebel Dhanna. Overstappen in een landrover, een kwartiertje later arriveerden we

bij een steiger waar een bootje op ons wachtte en zo belandden we tenslotte op de „Dione”.

Waar ze met gejuich begroet werden, nemen wij aan. Details van de reis naar Nederland van de afgeleste officieren zijn ons niet bekend, maar ze zijn in ieder geval op 21 september veilig op Schiphol geland.

*... en toen stonden we voor water.*





Nevenstaand kunstwerk, dat op de kortgeleden gehouden „paint-in” de derde prijs behaalde, is gesigineerd „Plaice”; voor de niet-zo-Engelstaligen, de maker was de heer P. G. Schol van DFF/3.

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

Tijdens de laatstgehouden algemene ledenvergadering werden een aantal nieuwe leden, ter vervulling van de ontstane vakatures, in het bestuur gekozen.

De samenstelling van het bestuur is thans als volgt:

J. M. van Duijn	— voorzitter
N. J. Th. M. Schoots	— vice voorzitter
Mej. M. A. de Korte	— secretaresse
F. J. A. I. van Maanen	— penningmeester
Mevr. J. A. Binnekamp-Boelen	— lid
A. van der Voorn	— lid

Een van de eerste taken die het bestuur in de nieuwe samenstelling op zich nam, was het organiseren van een „avond” op 25 april jl., waarop na een aperitief in een gezellige sfeer een koud buffet werd genuttigd, gevolgd door — ter wille van de goede spijsvertering — dansen, in velerlei variaties: van Engelse wals tot shake.

Wat kunnen wij in het nieuwe verenigingsjaar nog meer verwachten? Uitgaande van het principe dat het komende programma „voor elck wat wils” dient te zijn, is met veel enthousiasme begonnen met de organisatie van tal van andere evenementen, zoals:

- kaartavonden (bridge, klaverjas)
- bingo-avond
- sportavond (eind mei)
- vissen op zee (27 juni a.s.), waarbij uiteraard zonaanbiddende(supporter-)vissters van harte welkom zijn!
- auto-puzzelrit (op een zaterdag in augustus/september)
- voorlichting fijne keuken
- kaas- en wijnavond

Het zal natuurlijk grotendeels afhangen van het enthousiasme dat ook de aspirant-deelnemers werkzaam bij Shell Tankers N.V. — van vloot en wal — zullen opbrengen, of deze programma-punten kunnen worden afgewerkt, doch gezien het succes van de „paint-in” is het bestuur vol vertrouwen.



## AFSCHIED

Voor donderdag 26 maart ontvingen de gezagvoerders De Geus en Grilk met hun echtgenoten van onze directie de uitnodiging voor een bezoek ten einde in verband met hun recente pensionering afscheid te komen nemen.

Na een genoeglijk onderhoud met de heer Rodenburg — waar ook de heren Den Bakker en Van den Belt bij aanwezig waren — volgde een gezellig uurtje temidden van vele ex-collega's, met name van de walorganisatie, tijdens welk samenzijn de hierbij afgedrukte foto werd vervaardigd.

Het geheel werd besloten met een uitstekend verzorgde lunch waaraan — behalve de vertrekkenden en hun dames — ook de beide adjunct-directeuren, de kapiteins Den Ouden en Beekman alsmede de heer Van Leeuwen deelnamen.

Dat tijdens het borreluurtje vóór de lunch zo velen de twee scheidende gezagvoerders de hand kwamen schudden benadrukte nog eens de populariteit die beiden door de jaren heen steeds hebben genoten.

# DE SHELL WINKEL

Velen, van vloot en wal, hebben zo langzamerhand de weg gevonden naar de op de 1e etage van het Shell-Gebouw gevestigde winkel, waar Shell-produkten voor het personeel tegen sterk verlaagde prijs verkrijgbaar zijn. Voor degenen werkzaam in het gebouw zijn de openingsuren van 12.30 tot 13.30 uur, doch voor de opvarenden van onze schepen geldt, dat zij van 8.30 tot 17.30 uur welkom zijn, een faciliteit die gezien de belangstelling waarin de winkel zich mag verheugen, kennelijk bijzonder wordt gewaardeerd.

Zeevarend personeel, officieren en scheepsgezellen, kunnen dus wanneer zij tijdens de kantooruren in het gebouw zijn voor monsterring, medisch onderzoek, bespreking, enz. die artikelen betrekken waar hun speciale belangstelling naar uitgaat; en als wij de lijst van goed verkochte produkten eens doorlopen, dan is de belangstelling groot: van autowas tot manchetknopen, van aanstekergas tot de atlas van Europa.

Wat betreft de lijst van verkrijgbare artikelen zij verwezen naar de bijlage van het maart-nummer van „Tussen Schip en Ka”; inmiddels zijn echter weer enkele nieuwe produkten aan het assortiment toegevoegd, namelijk:

Artikel	Omschrijving	Prijs
damesparaplu	„Knirps” model, kleuren: rood, grijs, cognac, beige, groen, marine-blauw	f 9,30 per st.
kleerhangers	houten kern, schuimplastic voering, kunstleer met koperen nagels, kleuren: zwart, geel, rood	f 1,— per st.
ballonman	kinderspeelgoed, rubber popje met 2 ballonnen	f 2,95 per st.
grammofoonplaat	stereo l.p. chris barber's dixieland	f 4,75 per st.
idem	stereo l.p. hammond by candle-light	f 3,35 per st.
pookie	langharige mascotte	f 2,30 per st.
autokussen	ribfluweel, div. kleuren	f 4,50 per st.
anti-verblindingsbril	stevige plastic oranje-kleurige bril	f 1,15 per st.
bestek	vork, lepel, mes roestvrij staal, moderne vormgeving	f 3,35 per set

La presente noticia tiene por objeto llamar la atención de nuestros tripulantes hispano-hablantes hacia la „tiendecilla para el personal” que está situada en el primer piso, habitación no. 1.28, de nuestra oficina de Rotterdam, donde pueden comprar, a precios reducidos, varios artículos de la marca „SHELL”. La tienda está abierta los lunes hasta los viernes, desde las 08.30 de la mañana hasta las 05.30 de la tarde.

店址：鹿特丹總字樓  
式拾捌號房  
價值非常便宜  
鹿特丹總字樓購買規殼公司出產各種物件  
諸位海員復務於規殼公司之荷蘭輪者可以抵  
規殼大廈二樓壹佰



# VLOOTPERSONALIA

(In de periode van 16.3 t/m 15.4.1970)

## GEHUWD:

- 6-3: B. J. van Gelderen, bediende, met mej. S. L. Ouw;  
20-3: R. A. de Lijster, 5e wtk., met mej. R. van der Dussen;  
21-3: A. A. Turkenburg, hoofd voeding, met mej. T. Wong;  
24-3: J. H. Nijhuis, 3e wtk., met mej. Ch. Theuerkauff;  
10-4: G. Griik, 3e stm., met mej. J. A. B. Meijerink;  
10-4: B. H. Fischer, aankomend scheepsgezel a/w met mej. T. Waanders;  
17-4: S. Kooistra, scheepsgezel a/w met mej. A. Vis.

## GEBOREN:

- 11-3: Anna Elisabeth, dochter van R. W. Overdijkink, 3e stm., en mevrouw C. E. Overdijkink-de Pous;  
14-3: Martijn Glijn, zoon van W. J. Stoker, 3e stm., en mevrouw C. M. Stoker-Geeratz;  
27-3: Cornelis Pieter, zoon van C. L. Heijboer, 2e stm., en mevrouw J. M. Heijboer-Kakebeeke;  
8-4: Karin, dochter van S. Neeleman, 2e wtk., en mevrouw A. M. Neeleman-Oostveen;  
8-4: Hendricus Johannus, zoon van H. J. Koopman, 5e wtk., en mevr. M. M. Koopman-van Velzen;  
12-4: Pieter Jan Jacobus, zoon van P. Buijs, 3e stm., en mevrouw C. S. Buijs-Stroo.

## AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

- gezagv.: C. E. van 't Woudt, P. J. Kalkman, J. Verhoeven, C. Vessies, A. de Ligt, E. H. Brameijer, G. Heising, F. Klaassen;  
1e stl.: J. de Jager Sr., P. M. de Graaf, H. van Slegtenhorst, J. van der Zouwen, H. H. J. Dijkhuizen, P. C. Rakké, L. A. Groendijk, M. A. Meselaar, A. P. J. Ham, M. Hus, H. A. de Visser;  
2e stl.: G. A. M. Dorren, F. de Vries, S. B. M. Breukel, G. J. Knol, H. Bijvank, C. J. Clarisse, C. A. Koppendraaier;  
3e stl.: P. J. Muntjewerf, H. Slot, J. A. Koenraad, C. Maduro, A. J. Verheul, G. Griik, J. W. Ijkel, E. E. J. Eelman, T. H. Tromp, R. J. den Os, G. W. J. Jacobs, A. B. Tuijl, F. J. Kronenberg;  
4e stl.: M. Lap, R. A. Reddering, D. J. Mittelmeijer, H. J. de Vries;

- hfd wtk.: L. C. Spoon, H. Bax, J. de Bruijn, G. Veldt, J. van Bon, R. N. Groen, L. F. Veldhuis, W. C. van Megen, C. L. H. Stocking Korzen, F. van Dalen, A. Modderman, J. H. Veen, N. W. Groen;  
2e wtk.: H. Kuijper, S. Neeleman, L. W. Jorissen, J. Visser, F. de Roos, W. J. Meuldijk, S. J. Punt;  
3e wtk.: J. Almekinders, C. A. Douwes, T. J. M. H. Bakker, P. H. Bakker, A. Hoekstra, A. Houwaard, B. de Vreeze, J. Prinsze, T. P. M. Westhuis, H. A. E. Wenas, F. A. J. Boot;  
4e wtk.: A. Kerremans, C. Parrel, F. Overveld, J. A. Brouwer, J. L. de Bondt, C. Swartjes, J. F. A. Leurs, P. H. Dassen, H. R. Muijsson, A. J. Breeuwsma, J. H. Dor;  
5e wtk.: J. Hofkamp, G. D. Reijbroek, W. H. F. Leen, B. van Os, L. A. ten Harkel, N. de Wilde, J. S. M. Jocker, J. J. de Groot, G. Dekker, P. A. van Schuppen, A. M. Vink, P. J. Steevensz, G. van Berghem, W. J. H. M. Toussaint, H. J. Koopman, D. H. J. de Vries, H. Waitz, H. L. Hendrison, J. J. P. Kuijper Boone, A. Verweij, H. Hof, M. J. Kleijn, A. E. A. van Velde, R. Konijnenberg, N. J. Gras, R. Mühlnickel, R. F. Hamar de la Brethonière, H. van de Water;  
ll. wtk.: A. W. van Sluïjs;  
scheepsvoorlieden: P. H. A. van der Putten, W. van Dongen, H. H. van Oostrum;  
scheepsvaklieden I: C. C. Karels, H. Kronemeyer, F. A. Nijhuis, F. W. Bosson;  
scheepsvaklieden II: J. Hagestein, W. Cevaal, J. N. Rotteveel, A. D. Baard, E. J. H. van Arcken, B. J. P. van Corpa;  
wachtassistenten: N. den Hild, B. Wolven;  
scheepsgezellen a/w: W. Biesemann, A. A. M. Miserus, A. C. Versteeg, H. A. Schot, F. Jacob, A. Jordaan, M. van Grevenbroek, G. Buys, J. H. Winands, J. Tuit, J. H. L. Nahapiet, A. F. Erich, F. van der Hoek, W. van de Zande, S. de Groot, N. J. M. H. Laskarzewski, J. A. Klarholz, H. E. van Royen, J. Bovenkerk, H. Geelen, D. Bergen, P. C. Curvers, S. Kooistra, G. Z. Spaans, P. de Vries, H. de Roode, D. F. Wolthers, H. A. M. Glas;  
aankomend scheepsgezellen a/w: L. Diestelhof, G. E. Tromp, A. J. van der Kuip, G. P. B. Timmers, L. B. D. Poetiray, W. Hoogenraad;  
hoofden voeding: R. Hoogendoorn, J. van Bokhoven, G. C. Drost, C. P. Hoogesteger, H. Vrugt, H. A. Groenendijk;  
bedienden: J. van der Heyden, S. Dirkse, L. de Vos, B. Gohres, B. R. van der Jagt, Th. van Uitert, W. C. Muller, A. M. Vlot;  
bedienden a/d: R. van Wort, S. N. Mangal, A. Cumming;  
scheepskoks: E. H. Hoeboer, W. Veersma, C. J. L. van der Linde;

# BRUINE BONEN

„Bruine bonen, ha, lekker”, hadden we 's morgens al gezegd toen we het menu voor de dag zagen. We hadden er echter geen rekening mee gehouden, dat we een nieuwe bemanning hadden, een Spaanse; evenmin had de salonbediende — voor het eerst op een Nederlands schip — er rekening mee gehouden dat bruine bonen geliefde kost is bij alle rangen en om de nodige haché vraagt.

„Hoe heet die bediende hier”, vroeg de chieft aan de kapitein.

„Nou, ik weet het nog niet precies”, antwoordde de gezagvoerder, „ik zag wel veel dezelfde voornamen op de crew list; Jezus en Antonio vooral”.

„Nou, dan maken we er geen probleem van”, merkte de meester op, die het laatst aan tafel was gekomen maar zijn bord nog rijkelijk had kunnen beladen met bruine bonen en er nu nog overvloedig haché over wenste te spreiden.

„Jezus Antonio”, riep hij luidkeels.

De bediende en de twee jongens in de pantry richtten alle drie hun verbaasde blik op de meester.

„Geef ons nog eens wat haché”.

De Spanjaarden keken elkaar aan, met een blik van: waar heeft die het over?

„Hachéos”, riep de meester, die meende dat door toevoeging van o en s aan elk Nederlands woord, een alleszins verstaanbaar Spaans zou ontstaan.

De blik van onbegrip bleek echter als vastgeroest te blijven hangen tussen de bedienden.

„Ze verstaan geen eens Spaans”, zei de chieft stomverbaasd.

„Hachéa”, riep de second, die meende dat haché toch wel iets vrouwelijks had en daarom om toevoeging van een a vroeg.

Onze brave bediende zei echter iets, dat mogelijk zoveel betekende als „gezondheid”, doch wat er verder kwam: géén haché.

Gelukkig had de 1e stuur een Spaans woordenboek bij zich, een ver-

standige zet zijnerzijds, „want”, zo sprak de kapitein, „stuur, jij bent medeverantwoordelijk voor de voeding, dus probeer jij het nou maar eens”.

Haché en hagedis volgden elkaar op in het Nederlands-Spaanse woordenboek en er is dan ook weinig verbeeldingskracht voor nodig om zich de vergissing voor te stellen die plaatsvond na de trotse uitroep van de stuur: lagartija!

De bediende keek verbaasder dan ooit tevoren, doch je weet het nooit bij die Hollanders moet hij daarna gedacht hebben, want hij begon naarstig te zoeken in het kastje onder het doorgeefluik waar de specerijen en dergelijke staan. Hij was even in twijfel of hij hagelslag of pindakaas zou geven, doch koos toen het laatste, dat hem toch meer in overeenstemming leek met hetgeen de stuur onder fijngestampte hagedis zou verstaan.

„Nee, no good”, riep de stuur geërgerd.

De kapitein echter, die nogal royaal uit de haché-schaal had opgescheept — een schaal inmiddels al opgeruimd door de tafelbediende, die nog geen idee had van de mate waarin haché bij b.b. wordt gegeten — voelde zich wel een beetje schuldig en wees dan ook op zijn eigen bord, zeggende tegen Jezus of Antonio, of beide tegelijk, daar waren we nog niet achter:

„De meester wil haché, kijk, dit”.

De bediende keek zijn gezagvoerder verbaasd aan, maar, in de veronderstelling dat deze niet meer bliefde, nam hij met een hoffelijk gebaar diens bord weg en droeg het naar het doorgeefluik.

„Ze pikken je bonen”, merkte de chieft op, met een enigszins verborgen maar voor ingewijden nog herkenbare vreugde in zijn stem.

„Dat zal me gebeuren”, riep de kapitein, maar voordat hij op kon staan was de 1e stuurman al opgesprongen en stak zijn hoofd door het luik. Wat hij daar allemaal mompelde was niet helemaal verstaanbaar, maar aan tafel kregen we wel de indruk dat hij in de pantry alle heiligen tegelijk aantrof. Hoe het ook zij, de bonen van de kapitein kwamen terug en de bediende droeg een nieuwe schaal dampende haché binnen. Hèè, lekker, bruine bonen!

WOUW

jongens a/w: M. A. G. Paardekoper, W. Bredewold, F. Jol, A. R. Geerman, R. Krotwaar, G. J. H. Muilenburg;  
koksmaat/bakker: W. W. Huygen;  
jongen c.d.: J. Brand.

**TWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:**

**m.s. Abida:** gezagv. J. C. de Groot;  
**m.s. Acila:** 3e stm. B. J. H. Wortelboer, 2e wtk. J. de Jong, 3e wtk. J. G. Kuit, scheepsvorman C. F. M. Hartman, scheepsvakman I J. P. Bijlsma, scheepsvakman II G. W. Donker, scheepsgezellen a/w: J. R. F. L. van Beek, K. Prozee, J. J. van Triet, M. van Grevenbroek, W. Geelhoed, aankomend scheepsgezel a/w: C. T. J. Spee, A. E. H. M. Bosch, hoofd voeding A. Onderstal, bediende G. W. Scheltens, bediende a/d J. L. J. Korsman;  
**m.s. Acmaea:** 2e stm. W. J. Stoker, hfd wtk. J. van Essen, wnd. 4e wtk. L. P. A. Hermans, II. wtk. R. F. Bakker, aankomend scheepsgezellen a/w A. J. B. Peters, S. A. Maduro, O. J. Martina, scheepsgezel a/w J. N. H. Steeman;  
**m.s. Acteon:** wnd. 2e stm. J. van der Klooster, 3e stm. J. van Ruiven, radio-officier H. W. Snip;  
**s.s. Arca:** 2e stm. L. Kazemier, 3e stm. P. Steijnis, hfd. wtk. J. van der Stel, scheepsvakman II C. Beijer, scheepsgezellen a/w: K. J. Hol, P. H. Tervelde, F. A. W. van de Dungen, G. Jonkman, aankomend scheepsgezellen a/w R. V. Kirkove, hoofd voeding G. C. Vervoort, aankomend kok F. Tüllmann, bediende a/d H. E. van der Kieft;  
**s.s. Atys:** 2e stm. J. de Kok;  
**m.s. Camitia:** 1e stm. T. van Heuveln;  
**s.s. Capisteria:** gezagv. P. C. Hoek, wnd. 4e wtk. J. J. de la Fuente, 5e wtk. P. J. Doest;  
**s.s. Capulonix:** hfd wtk. J. E. Weidema;  
**m.s. Cinulia:** wnd. gezagv. S. Harders, hfd wtk. A. J. G. Weitzel, wnd. 4e wtk. P. Kooyman;  
**m.s. Crania:** 1e stm. H. W. Vermaas, wnd. 3e wtk. D. F. L. van Velzen, radio-officier J. Valk;  
**m.s. Dallia:** 2e wtk. H. L. de Koning;  
**m.s. Daphne:** 1e stm. C. P. Donken, 2e stm. J. H. F. Franken, 5e wtk. H. H. van der Linde, 5e wtk. J. C. Stek;  
**m.s. Diadema:** 1e stm. P. Hoogesteger, 2e stm. W. van der Graaff, 4e stm. F. Makkee, 3e wtk. J. van Pijkeren, 5e wtk. J. M. Hogenstein, scheepsvakman II T. Souer, marineros integrados: A. Acuña Germade, L. G. Barceno Lareo;  
**m.s. Diloma:** hfd wtk. J. M. Nobels, wnd. 4e wtk. W. B. Grund, II wtk. H. Oldenboom, II. wtk. W. Eijdenberg, scheepsvorman W. van Dongen, scheepsvakman I B. Wetzels, scheepsvaklieden II L. P. C. Mommers, J. Punt, scheepsgezellen a/w A. de Kuyper, W. de Vries, J. J. W. Etienne, R. P. L. Verhoeve, W. G. van Vliet, P. Luyten, J. van der Linden, H. Gerritsen, aankomend scheepsgezellen a/w J. H. Oosterhof, F. Oostdijk, scheepskok J. L. Anderson, bedienden: F. G. Olde Wolbers, R. F. A. Tummers, H. Domselaar, bediende a/d H. A. op den Buys, koksmaat/bakker E. J. A. Peters;

**IN  
DIENST  
GETREDEN  
VLOOT-  
PERSONEEL**



**H. W. van Baalen**  
4e stm.  
per 9.3



**E. J. B. Seele**  
4e stm.  
per 9.4



**B. Wetzels**  
scheepsvakman I  
per 20.3



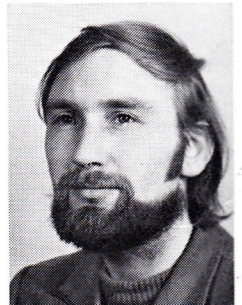
**F. H. M. M. Valks**  
scheepsvakman II  
per 31.3



**J. Punt**  
scheepsvakman II  
per 3.4



**Th. Souer**  
scheepsvakman II  
per 7.4



**M. Huyskens**  
scheepsvakman II  
per 10.4

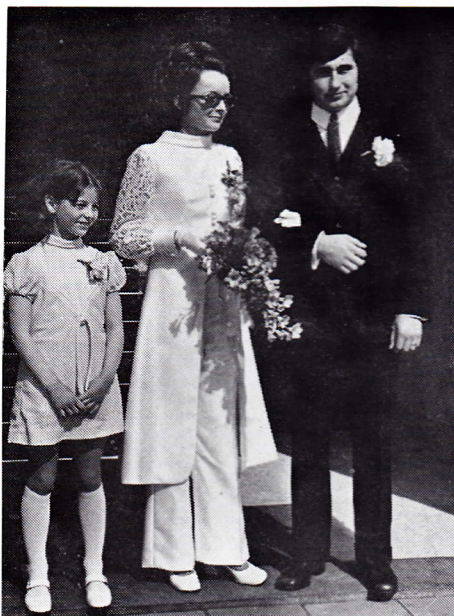
**HUWELIJK**

**VAN**

**DE**

**MAAND**

Zeventien april, de eerste zonnige dag in een koud voorjaar, was tevens een zonnige dag in het leven van Mej. A. Vis en de heer S. Kooistra, scheepsgezel a/w in onze dienst. Op die dag traden zij in Den Haag in het huwelijk en de Redactie van „Tussen Schip en Ka” zendt hun ter gelegenheid daarvan niet alleen gelukwensen namens alle lezers, doch spreekt tevens de hoop uit dat hun leven even zonnig moge blijven.



**m.s. Dione:** 4e stm. G. Besier, 4e wtk. I. J. Albrechts, scheepsgezel a/w O. B. Windt;  
**m.s. Dosina:** 5e wtk. F. J. Jonges, 5e wtk. P. C. Ildel;  
**s.s. Kabylia:** 5e wtk. M. C. H. Waaldijk;  
**s.s. Kalydon:** gezagv. A. Tijmsa, wnd. 1e stm. P. J. M. Arts, II. stm. P. J. J. M. Verspeek, 3e wtk. J. H. Nijhuis, wnd. 4e wtk. C. H. Kleijwegt, 5e wtk. H. E. Engels, 5e wtk. W. Loendersloot, II. wtk. H. Sterrenburg, II. wtk. P. van Noort, scheepsvorman C. de Vet, scheepsvakman I A. W. de Rooy, scheepsvakman II F. H. H. M. Valks, scheepsgezellen a/w P. J. Brouwer, W. Pronk, D. van Minnen, A. E. M. Huygens, D. Slagter, R. Berghuis, W. Kesteloo, A. Kanters, F. A. W. Hofmann, aankomend scheepsgezel a/w: A. A. van Klei, J. P. Everstein, hoofd voeding J. L. Menger, bedienden: J. P. Faas, H. Wezenaar, E. Dabler, bediende a/d K. Bal;  
**s.s. Kara:** 3e stm. P. T. M. de Jonge, II. wtk. J. P. Kleijwegt, scheepsvorman H. H. van Oostrum, scheepsvakman I G. A. Muts, scheepsvakman II J. Hokke, scheepsgezellen a/w B. R. Pronk, P. de Vries, J. Jansen, I. van Spaandonck, J. M. Bos, J. Morsink, F. W. J. Buys, F. M. van Bellegem, P. A. Kloppers, aankomend scheepsgezel a/w: R. L. Heyne, T. G. M. Kessels, hoofd voeding H. G. Morsink, aankomend kok J. H. Konert, bedienden: J. C. A. den Haan, H. F. Boekhoudt, P. L. M. Smelt, bediende a/d A. M. M. Wintjens;  
**s.s. Katelysia:** gezagv. W. A. Kleine, 1e stm. J. B. P. Imming, 4e wtk. J. Klemann, 5e wtk. A. P. van der Schagt, II. wtk. J. H. F. Bron, radio-officier J. Zuidema;  
**s.s. Kelletia:** 5e wtk. S. J. Breedveld, II. wtk. A. N. T. Tushuizen, scheepsvakman I P. H. Hietbrink, aankomend scheepsgezel a/w C. J. F. van den Berg, J. de Bruin, jongen a/w G. H. Leenders;  
**s.s. Kenia:** wnd. 3e wtk. G. Pos, 5e wtk. O. Wink;  
**s.s. Kermia:** wnd. 1e stm. G. Buma, 2e stm. J. J. H. Vessies, 5e wtk. H. J. Geurts;

**s.s. Khasiella:** 3e stm. F. T. J. van Manen, wnd. 4e wtk. A. J. A. de Groot, scheepsgezel a/w H. A. Roefs, bediende P. A. Swikker;  
**s.s. Kopionella:** wnd. 1e stm. J. P. Hendriks, 2e stm. J. Tebbenhoff, wnd. 2e wtk. F. Bakker, wnd. 4e wtk. A. J. Elmendorp, radio-officier J. J. Sorgedragter;  
**s.s. Koratia:** wnd. 2e stm. J. J. B. Roest, radio-officier H. J. van Homoet, hoofd voeding L. H. H. Leithuysen;  
**s.s. Korenia:** wnd. 2e stm. G. van Riet, 3e stm. J. M. E. Korteweg, 4e stm. C. Kamminga, hfd. wtk. J. J. Binkhorst;  
**s.s. Korovina:** 3e wtk. J. C. A. Stevens, aankomend scheepsgezel a/w W. T. Lemmers, hoofd voeding C. G. M. van Schuppen, bediende a/d M. J. L. Smetsers;  
**s.s. Kosicia:** 1e stm. N. A. Jager, wnd. hfd. wtk. L. J. van Onselen;  
**s.s. Kossmatella:** 4e wtk. R. Smits, hoofd voeding A. Brugmans;  
**s.s. Krebsia:** scheepsvakman II J. M. H. Siepers, aankomend scheepsgezel a/w D. in 't Veld;  
**s.s. Kryptos:** 2e stm. M. Klein, 4e stm. H. W. van Baalen, wnd. 2e wtk. H. Brand, wnd. 3e wtk. G. C. Sloof, 5e wtk. A. R. de Wilde, radio-officier A. A. M. Lapidaire;  
**s.s. Kylix:** wnd. 4e wtk. J. E. A. Westerbeek, 5e wtk. C. P. Louiszoon, radio-officier L. Toutenhoofd;  
**s.s. Lovellia:** 3e stm. M. Bal;  
**s.s. Macoma:** hfd. wtk. D. Gooris, 5e wtk. P. D. Koudenburg;  
**s.s. Metula:** 2e stm. F. M. J. van de Laar, 4e wtk. B. R. Verhoog, 5e wtk. J. C. Spijkerman, 5e wtk. J. A. Deelen;  
**s.s. Ondina:** 1e stm. G. Verbrugh, 5e wtk. F. van den Boogaard, 5e wtk. S. J. Swart;  
**s.s. Onoba:** wnd. 2e stm. J. I. Boon, hfd. wtk. W. J. van der Hoek;  
**s.s. Patro:** 2e stm. J. G. de Leeuw, wnd. hfd. wtk. G. Vis van Heemst, 4e wtk. D. Westdorp, 5e wtk. R. M. Hendriks;  
**s.s. Philidora:** 2e stm. A. J. de Kraker, 3e stm. R. Westerbeek, hfd. wtk. K. Toereppel;  
**s.s. Philine:** wnd. 3e wtk. F. C. Koens, wnd. 4e wtk. J. T. van Lith;  
**s.s. Sepia:** wnd. 2e stm. W. A. Mostert, wnd. 3e stm. R. J. Ruts, 4e stm. J. J. A. M. van den Bos, 3e wtk. F. J. van der Vorm, wnd. 4e wtk. P. Dekker, 5e wtk. W. J. van der Veer;  
**s.s. Vasum:** gezagv. M. G. C. Geerarts, 3e stm. F. L. A. Bloot, 4e stm. W. J. Netelenbos, hfd. wtk. F. in 't Veld, wnd. 3e wtk. F. Pater, 5e wtk. G. de Graaf;  
**s.s. Vitrea:** gezagv. T. G. J. Roeten, wnd. 1e stm. R. van Kranen, hfd. wtk. H. Blaauw;  
**s.s. Vivipara:** 3e stm. F. B. Schröder, 2e wtk. J. Ommering;  
**s.s. Zafra:** 1e stm. N. Venendaal;  
**s.s. Zaria:** gezagv. J. M. Hillen, wnd. 2e wtk. R. Ouwehand.

#### UIT DIENST GETREDEN:

3e stm.: A. A. Joose; J. B. H. Luthmers;  
hfd wtk.: Jac. Jansen;  
3e wtk.: P. F. Vermeulen, S. Warmenhoven, J. P. van Boven, W. J. Grapendaal, G. J. Verbeek;  
5e wtk.: C. A. A. Rademaker, H. P. M. van Eijck;  
scheepsvaklieden I: M. van der Kruk, C. C. Karels;  
scheepsvakman II: J. N. Rotteveel;  
wachtassistent: N. den Hild;  
scheepskok: W. Veersma.

#### OVER IN TIJDELIJKE DIENST „SHELL Co. OF QATAR“:

1e stm.: H. K. Paauw.

#### OVER IN TIJDELIJKE DIENST B.I.P.M. TE DEN HAAG:

1e stm.: M. P. J. Hage.

#### TERUG VAN TIJDELIJKE TEWERKSTELLING KANTOOR:

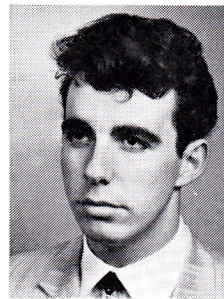
1e stm.: P. Hoogesteger.

## ONZE VLOOT- JUBILARISSEN

### 10 JAAR IN DIENST



L. van Wieren  
scheepsvoorman  
1960 - 1.4 - 1970



G. N. Hartman  
scheepsgezel a/w  
1960 - 12.4 - 1970



G. Baak  
scheepsgezel a/w  
per 18.4

#### AANGESTELD ALS:

gezagv.: J. Verhoeven;  
1e stm.: M. P. J. Hage, D. J. van der Mast, R. van Westendorp, W. Rose-  
laar, F. M. J. van de Laar;  
2e stm.: L. Kazemier, G. J. van der Ham, M. Klein, R. P. F. J. Ruiter,  
H. van Groen, D. J. van Dijk, R. P. Jager, W. J. Stoker;  
3e stm.: B. J. H. Wortelboer, R. Westerbeek;  
4e stm.: G. Besier;  
hfd. wtk.: G. Veldt, J. H. Veen;  
2e wtk.: G. de Goede, P. A. Ankerman, J. Prinsze;  
3e wtk.: L. Vlastra, H. Ruitenbeek;  
5e wtk.: P. C. IJdel.

#### BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman G.H.V.-th.: 2e stl. J. Drog, J. Baard, A. T. van Es, G. C. H.  
Dijkstra;  
2e stuurman G.H.V.: 3e stm. G. J. Olieman;  
2e stuurman G.H.V.-th.: 3e stl. J. J. B. Roest, R. J. de Wit, F. Kuijt,  
G. J. Scholtens;  
3e stuurman G.H.V.: 4e stm. G. Besier;  
„C“: 2e wtk. O. A. van der Want, L. J. van Onselen;  
„C-th“: 2e wtk. N. J. Doorn, H. J. Kievit;  
„B“: 3e wtk. A. G. M. Witten, H. Brand, F. Bakker, J. C. J. Walraven;  
„A/B-th“: 5e wtk. G. J. Vingerhoed, J. E. A. Westerbeek;  
„A“: 5e wtk. A. J. Elmendorp, P. Dekker, C. H. Kleijwegt, R. F. M. ten  
Hoonte;  
„MVD“: 5e wtk.: P. C. IJdel;  
scheepskok: J. Disse, T. A. F. Janssen.

#### Redactiecommissie:

G. W. Bakker  
A. Baljet  
I. J. A. van Dommelen  
G. H. van Leeuwen  
E. van 't Slot  
W. N. Wouters, voorzitter

## tussen schip en ka

negende jaargang no. 9 — mei 1970

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

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF BEWERKEN  
VAN ARTIKELN EN/OF HET REPRODUCEREN VAN FOTO'S OF  
AFBEELDINGEN IS SLECHTS GEORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE  
TOESTEMMING VAN DE REDACTIE

#### Administratie:

Mej. J. F. Schilt

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