



TUSSEN **SCHIP EN KA** MAANDBLAD VOOR HET TOEGANGELIJK WATERSCHIEP VAN ENEN DENKERS S.V. MEI 1972



## Premiehuurwoningen

In opdracht van de Stichting Shell Pensioenfonds en onder directie van Shell Onroerend Goed B.V. te Den Haag wordt in Capelle aan de IJssel in de wijk „Oostgaarde” een complex van 500 premiehuurwoningen gebouwd, dat zal bestaan uit 193 stuks eengezinswoningen met vier kamers, 123 eengezinswoningen met vijf kamers, 69 stuks grotere vijf-kamer-eengezinswoningen, 20 twee-kamerflats en 5 drie-kamerflats (deze flats liggen boven auto-boxen-complexen) plus nog 64 twee-kamerflats en 26 drie-kamerflats.

Men streeft ernaar de eerste woningen omstreeks november 1975 op te leveren, terwijl het de bedoeling is dat het totale complex over ongeveer twee jaar klaar zal zijn. De gemiddelde huren voor de woningen voor dit complex zullen  $\pm$  f 400,— per maand bedragen. Vanuit de wijk Oostgaarde onderhoudt buslijn 17 (en later ook buslijn 34) een halfuurdienst met Rotterdam. Gegadigden kunnen voor nadere gegevens contact opnemen met: Kok Beheer B.V., Rotterdam, tel. 010 - 14 80 00.

## Inkomstenbelasting

Voor degenen, die in de jaren 1973, 1974 of 1975 door overlijden van hun echtgenoten na 30 juni van het desbetreffende jaar weduwnaar zijn geworden en geen kinderafrek genoten, is dezer dagen door de Staatssecretaris van Financiën goedgekeurd, dat voor de heffing van de inkomstenbelasting over deze jaren de belastingvrije som voor de gehuwde man wordt toegepast, te weten tariefgroep 4 in plaats van het lagere bij tariefgroep 3 behorende vrijgestelde bedrag.

Met betrekking tot het jaar 1973 zal de inspecteur op schriftelijk verzoek van belanghebbende de reeds opgelegde aanslagen ambtshalve herzien. (Indien geen aanslag werd opgelegd, kan onzes inziens alsnog om een aanslag op verzoek worden gevraagd). In gevallen waarin de echtgenote in 1974 of 1975 is overleden, zal hiermede bij de vaststelling van de desbetreffende aanslag automatisch rekening worden gehouden, doch het lijkt raadzaam bij ontvangst van het aanslagbiljet op de toepassing hiervan te letten.

## Ridder

Ter gelegenheid van de verjaardag van H.M. de Koningin is kapitein J. J. Schouten, commodore van onze maatschappij, benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau. Op de uitreiking van de bij deze onderscheiding behorende versierselen komen wij binnenkort terug.

## Bij de voorplaat

De enige Shell Tankers inzending voor „Arti et Pectini” die zich voor goede reproductie in zwart/wit leent, is die van 1e stuurman F. A. Visser, getiteld „Panta Rhei”. Daarbij is het wel juist een bijzonder mooie compositie, waarvoor wij gaarne de voorpagina ruimen.

# Wachten

De berichten omtrent de situatie die zich ontwikkelt in de wereld-tankvaart, zijn de laatste tijd in mineur. In de Perzische Golf liggen tientallen tankschepen van allerlei rederijen, in de fjorden van Noorwegen is een deel van de Noorse vloot opgelegd, terwijl ook elders in de wereld de reders omzien naar ruimte om hun schepen een tijdelijk onderkomen te bieden. De vorige maand was reeds 8½% van de wereld-tankertonnage opgelegd. Ook op de vloot van de Koninklijke/Shell Groep begint men de gevolgen van de stagnerende vraag naar olieproducten goed te merken. In onderstaand artikel gaan wij dieper in op enkele daarmede verband houdende facetten.

## Oorzaak

In verschillende publikaties, ook in dit blad, is herhaaldelijk melding gemaakt van de drie fundamentele oorzaken van het huidige overschot aan tonnage. Maar laten wij ze nog even op een rijtje zetten:

— de minder rooskleurige economische situatie, met als gevolg minder vraag naar olieproducten.

— de bezuiniging op energie door verbruikers als gevolg van stijgende prijzen.

— het bijzonder zachte winterweer in Noordwest Europa en dat voor de vierde achtereenvolgende keer.

Deze drie factoren hebben ertoe geleid dat — terwijl enkele jaren geleden nog een geregelde groei in het verbruik van olie werd verwacht — het verbruikscijfer in 1974 onder dat van het voorgaande jaar lag. Echter, de nieuwbouwprogramma's van praktisch alle rederijen waren in het begin van de zeventiger jaren gebaseerd op een aanzienlijke jaarlijkse groei van het olieverbruik wereldwijd. Als gevolg daarvan zijn toen veel orders voor nieuwe schepen geplaatst, waarbij het accent lag op de VLCC's, die ruwe olie over de lange afstanden vervoeren tegen zo laag mogelijke kosten.

Nu al deze schepen successievelijk worden opgeleverd, zowel aan de grote oliemaatschappijen als aan de onafhankelijke reders, terwijl er in wezen minder olie te vervoeren is, heeft dit grote aanbod aan scheepsruimte tot gevolg gehad, dat de tankervrachtenmarkt in elkaar is gezakt.

## Maatregelen

Om het overschot aan tankertonnage op te vangen kunnen verschillende maatregelen worden genomen, zoals:

— *langzamer varen*. Een maatregel waarbij het mes aan twee kanten snijdt. Immers, niet alleen wordt op die wijze zoveel mogelijk de beschikbare tonnage in de vaart gehouden, doch tevens wordt op de zeer kostbare bunkers bespaard. Echter, men kan zowel om technische als economische redenen de vaarsnelheid niet onbepert verminderen.

— *tankers gebruiken als drijvende opslagtank*. Ook hieraan zijn beperkingen verbonden. Op een schip dat afwisselend geladen en geballast is, heeft men betere mogelijkheden om roestvorming tegen te gaan dan op schepen die langere tijd met volle ladingtanks stil liggen. Bovendien kan op den duur de kwaliteit van de lading achteruitgaan; een scheepstank kan niet zonder meer worden vergeleken met een opslagtank aan de wal. Daar komt nog bij, dat de meeste regeringen bezwaar hebben tegen geladen, stil liggende schepen in de kustwateren.

— *minder schepen charteren*. Dit is een maatregel die voornamelijk kan worden toegepast door de oliemaatschappijen, die over eigen



# op beter weer...

tankervloten beschikken. Gevolg daarvan is uiteraard, dat de onafhankelijke reders het meest getroffen worden. Dit is echter niet onmiddellijk merkbaar omdat vele charters voor langere perioden gelden. Er zijn er zelfs bij van vijftien jaar of meer. Op een bepaald moment, voor iedere oliemaatschappij verschillend, zal er dus een punt van ver-zadiging komen; er kunnen dan geen charters meer worden afgestoten. Men beschikt dan over een bepaalde hoeveelheid tonnage in eigen beheer, met daarnaast waarschijnlijk een geringer aantal schepen op kort en langlopend charter.

— *tankers aanbieden voor vervoer van andere produkten.* Een typisch voorbeeld daarvan is de graanvaart, waarmee voor zover het de Shell-vloot betreft de "Varicella" enkele maanden geleden is begonnen. Ook de "Viana" van onze maatschappij maakt momenteel een reis naar Pakistan met een lading graan. Bij dit schip kwam het goed uit, dat het in maart jl. net haar dokking had ondergaan en dus met sediment- en gasvrije tanks ter beschikking van vervoerders kon worden gesteld; daarbij moesten, om aan de hoge eisen voor graanvervoer te voldoen, nog extra schoonmaakwerkzaamheden worden verricht.

— *verkopen van schepen voor de sloop.* Dit is uiteraard een proces dat normaliter altijd voortgang vindt. Echter, kwam het in voor de scheepvaart voorspoedige tijden nog wel voor dat door kostbare voorzieningen de levensduur van een schip werd verlengd, thans is men minder geneigd dit te doen en wordt het schip sneller afgestoten.

— *verkopen van schepen voor verdere vaart.* Het streven van de olieproducerende landen naar een eigen vloot biedt bestaande rederijen een mogelijkheid grote schepen te verkopen. Reeds zijn er enkele ondergebracht bij OPEC-landen tegen prijzen die zo op het oog weinig aantrekkelijk lijken en zelfs een verlies voor de reder kunnen betekenen. Recentelijk is bijvoorbeeld een slechts enige jaren oude tanker van 270.000 ton verkocht voor de helft van haar huidige nieuwbouw-waarde.

— *annuleren van nieuwbouw-opdrachten.* Hierbij spreekt de bouwfase waarin het bestelde schip verkeert, een duchtig woordje mee. Immers, voor een schip dat pas in het tekenstadium is, zijn weliswaar aanzienlijke maar nog overkomelijke boetebedragen verschuldigd bij annulering. Anders is het gesteld met schepen waarvoor reeds grote onderdelen of staal zijn besteld of die waarbij men met de constructie van het schip reeds is begonnen. Het annuleringsbedrag wordt in dit laatste geval dikwijls zo aanzienlijk, dat het aantrekkelijker is het schip te laten afbouwen, te betalen en dan maar voorlopig op te leggen. Dit temeer, omdat verwacht mag worden dat na verloop van tijd het olieverbruik weer zal gaan toenemen en wij dus weer in onze nu nog te grote „tanker“-jassen zullen groeien.

— *het opleggen van schepen.* Opleggen doet men niet voor een paar maanden, want kostbare voorzieningen moeten worden getroffen, installaties geconserveerd, enz. Bovendien wanneer later deze schepen weer in de vaart worden gebracht, moet het schip daarvoor gereed worden gemaakt, waarmee ook weer kosten zijn gemoeid.

## Shell-vloot

Bij deze algemene beschouwingen vraagt men zich uiteraard onmiddellijk af hoe het met de vloten van de Koninklijke/Shell Groep is gesteld. Het met gereduceerde snelheid varen is voor velen al een bekend begrip geworden. Ook, zoals genoemd, het zoeken naar diversificatie, met name in de graanvaart, waarin wij overigens niet de enige

zijn die "een graantje willen meepikken". Om een aantal van geval tot geval verschillende redenen zijn geen nieuwbouw-opdrachten geannuleerd. In 1975 zullen daardoor aan de bestaande Shell-vloten in totaal nog tien VLCC's van de zogenaamde "L"-klasse — ruwe-olie-tankers van ongeveer 300.000 ton draagvermogen — worden toegevoegd. Bovendien nog 3 "F"-klasse produktentankers.

Uiteraard worden ook eigen schepen aan derden vercharterd voor het transporteren van olie, hetgeen bij voorbeeld met enkele "M"-klasse tankers is gebeurd, die thans voor een Italiaanse maatschappij varen, terwijl een "L"-klasse tanker is vercharterd aan een Amerikaanse maatschappij, evenals de "Onoba".

Er komen echter niet alleen schepen bij, maar er zullen ook tankers worden afgevoerd. Bij voorbeeld van de Britse vloot worden volgens de huidige plannen nog dit jaar een aantal kleinere schepen, voornamelijk wegens hun leeftijd, van de hand gedaan. Zoals echter de meesten van U wel weten, was het resultaat van dit "plussen en minnen" in de vlootsterkte, niet voldoende om tijdelijk opleggen van een aantal schepen, ook van onze maatschappij, te voorkomen.

## Personeel

Natuurlijk zal een ieder zich hierbij afvragen in hoeverre een en ander gevolgen heeft voor de personeelspositie. Het huidige aantal op te leggen schepen schept voor ons gelukkig nog geen ernstige problemen. Immers, twee "F"-klasse tankers zijn recentelijk toegevoegd, de "Lepton" is zo juist in de vaart gekomen, waardoor — ondanks de recente verkoop van de "Vasum" en "Koratia" en het opleggen — de teruggang in totaal aantal schepen toch nog beperkt blijft. Bovendien is per 1 mei jl. de 40-urige werkweek ingevoerd ingevolge eerdere afspraken met de werknemersorganisaties, hetgeen leidt tot langere verloven en dus extra personeel. Verder waren er nog enige achterstanden op gebied van vakstudies en studieverloven in te halen. Al met al ziet het er naar uit dat dit een en ander belangrijk zal compenseren. De duur van de dienstperiode zal in de komende tijd beter binnen de gestelde normen kunnen worden gehouden. Verder wordt nagegaan in hoeverre werkzaamheden die vroeger aan derden werden uitbesteed, thans door eigen personeel aan boord kunnen worden verricht.

Men vraagt zich onwillekeurig af in hoeverre de minder rooskleurige situatie die nu in de tankvaart is ontstaan, had kunnen worden voorspeld. Wat dit betreft gaan de gedachten gelijk uit naar het laatste nieuwbouwprogramma, waarvan de resultaten in de vorm van steeds nieuwere en grotere tankers zeer duidelijk zichtbaar worden. Wanneer men zich deze vraagt stelt, moet men zich wel realiseren, dat de schepen die nu in de vaart komen meestal zo'n vier à vijf jaar geleden zijn besteld. In het begin van de zeventiger jaren kon men echter moeilijk de plotselinge ontwikkelingen in oktober 1973 in het Midden-Oosten plus de enorme veranderingen in prijzen voorspellen. Daarnaast de huidige, duidelijk merkbare economische recessie, de verbruikers die zo sterk bezuinigden, terwijl ook het voorspellen van zo vele milde winters achter elkaar zelfs voor de bekwaamste weerkundigen nog geen haalbare kaart is.

Maar er is vertrouwen, dat op den duur de groei in het verbruik er weer in komt, waardoor na verloop van tijd de tankertonnage weer nodig zal zijn.

„Het is nu echter bijliggen en wachten op beter weer“.



# Project met lange adem

In het januari-nummer van „Nieuws van Shell Tankers” kondigden wij aan, dat werd nagegaan in hoeverre speciale cursussen waren gewenst om personeel voor te bereiden op het vervullen van een leidende functie. Daarbij werd vermeld, dat nauw zou worden samengewerkt met het Regionaal Opleidingscentrum van Shell Nederland in Den Haag.

Inmiddels zijn enige maanden voorbijgegaan zonder dat verdere mededelingen hieromtrent het licht zagen. Echter, wel degelijk is het idee — dat overigens reeds lang broedde — verder uitgewerkt. Zeker nadat een van de docenten van het opleidingscentrum, de heer Voors, een reis had medegemaakt aan boord van de „Abida”. Wel is gebleken dat — ofschoon het aanvankelijk ging om het organiseren van een „cursus” voor onze opvarenden — de materie te ingewikkeld is om ineens een panklare serie wijze lessen gereed te hebben. Sterker nog: er zijn zoveel verschillende facetten naar voren gekomen, dat besloten is zich op grotere schaal te oriënteren. En zo komen we eigenlijk tot de titel van dit artikel. Want het team dat is gevormd om gezamenlijk met het personeel zich te verdiepen in het onderling functioneren van mensen zowel op de vloot als aan de wal zal zeer geleidelijk tewerkgaan. Het wordt een project met lange adem.

## Wie zijn zij?

Het team bestaat uit drie personen. Twee ervan zijn voor ons nieuwelingen, namelijk de heren Voors en Roggema. De heer Th. Voors heeft reeds 23 jaar Shell-dienst achter de rug en daarbij — o.a. als instrument engineer — de halve aardbol afgereisd; vanwege zijn er-

varing in het opleiden van anderen werd hij in 1973 als docent verbonden aan het genoemde opleidingscentrum. Daar heeft hij zich beziggehouden met probleem-analyse, besluitvorming e.d.

Nieuw bij het Shell Opleidingscentrum, als part-time adviseur, is Dr. J. Roggema, die zich in hoofdzaak zal wijden aan het project dat onze maatschappij onder handen heeft genomen. Dit „nieuw in dienst” moeten wij niet opvatten als een kennismaking met een nieuweling op scheepvaartgebied. Want de heer Roggema, die psychologie studeerde in Groningen, met als hoofdvak bedrijfspsychologie en organisatieleer, heeft zijn sporen reeds verdiend. Oorspronkelijk als wetenschappelijk medewerker aan de Rijksuniversiteit in Groningen, later als projectleider van het „Work Research Institute” in Oslo. Zijn „vaartijd” behaalde hij als zodanig bij een grote Noorse rederij, waar hij zich bezighield met o.a. organisatiewijzigingen. En last but not least, onze eigen heer J. van der Linden, hoofd van onze sectie Walpersoneel, met reeds vele jaren ervaring op de personeelsafdelingen van zowel onze maatschappij als die van Shell Nederland.

## Aanleiding

Na reeds langer met de gedachte te hebben rondgelopen, viel eind '74 bij de directie de beslissing, dat er behoefte bestond aan een betere begeleiding van de mensen op zee. De veranderingen die zich in onze samenleving voordoen werken uiteraard ook door in de verhoudingen aan boord. In een tijd waarin men niet langer louter en alleen op strepen kan gaan staan wordt een steeds groter beroep

gedaan op de leidinggevende capaciteiten van onze mensen aan boord. Het leidinggeven kan een zware belasting betekenen, zeker als men er niet toe is opgeleid. En zonder iets ten nadele te willen zeggen van de opleidingen in Nederland voor het zeevarende beroep, er wordt aan het onderwerp omgang met personeel weinig aandacht geschonken. En toch impliceert de carrière van een zeevarende veelal, dat hij op jeugdiger leeftijd dan aan de wal anderen moet leiden.

Nadat contact was gezocht met het opleidingscentrum en de heer Voors bereid was gevonden zich met het onderzoek te belasten, bracht verdere bestudering al snel aan het licht, dat dit geen „one man job” was. Er waren zoveel verschillende aspecten die er tevens bij betrokken dienden te worden, dat de heer Roggema werd aangezocht zijn medewerking te verlenen. En daarmee was het al een „two men job”. Daar ook de walorganisatie in dit onderzoek zal worden betrokken werd de heer Van der Linden ingeschakeld bij dit project, waarna men terecht kan spreken van een driemanschap.

## Doelstellingen

Vele vragen komen aan de orde als men met het driemanschap een gesprek hierover voert. Maar één zaak willen zij duidelijk stellen: het is geen taakanalyse die zij gaan verrichten. Zij komen niet met een stopwatch in de hand, het wordt geen herclassificatie, verre van dat. Wel wordt het zoeken, tezamen met alle betrokkenen, naar wegen om de verhoudingen ook in de toekomst gezond te houden.

Bij dit project kan men alleen nog maar spreken



V.l.n.r. de heren Van der Linden, Voors en Roggema



over de noodzaak te komen tot een overzicht van mogelijke belemmeringen. Het van achter een bureau op kantoor opstellen van een lijst van te behandelen onderwerpen is niet alleen irreëel, maar een hachelijke zaak. Zeker wanneer het gaat om reeds jaren bestaande verhoudingen, om werkwijzen in een reeds lange tijd bestaande organisatie. Wilde men dus tot een juiste methode komen, dan diende men eerst alle punten van belang ter plaatse te verzamelen. De heren Voors en Roggema hebben inmiddels een groot aantal gesprekken met walfunctionarissen gevoerd. In de komende maanden zullen zij zich speciaal op de vloot gaan concentreren, door bezoeken, c.q. mee-reizen aan boord van onze schepen.

De heer Voors heeft thans één reis bij ons achter de rug en het is de bedoeling, dat hij binnenkort wederom aan boord stapt, nu van een VLCC. Door gesprekken met opvarenden, vanaf gezagvoerder tot de jongste scheepsgezel, hoopt hij een indruk te krijgen van de verhoudingen aan boord en de relatie wal/schip. Geheel onafhankelijk stapt ook de heer Roggema binnenkort aan boord, zowel voor het maken van een reis op een produktentanker als op een VLCC, om op gelijke wijze te komen tot een lijst van onderwerpen die nadere bestudering waard lijken. Wanneer beide heren dan terug zijn, worden de afzonderlijke resultaten besproken, waarna men kan komen tot een concept-actieplan.

#### Inbreng

Om een dieper inzicht te verkrijgen in de problematiek zullen bovendien gesprekken worden georganiseerd met een aantal officieren en scheepsgezellen die met verlof in Nederland zijn. De onderwerpen die aan het daglicht zijn getreden worden dan nog eens doorgenomen. Allerlei zaken kunnen daarbij aan de orde komen, zoals: hoe wordt leiding gegeven aan boord, hoe is de verhouding dek/machinekamerpersoneel, hoe zijn de verhoudingen tussen de verschillende rangen, waarom wordt dit op kantoor en dat aan boord beslist? Zijn er praktische veranderingen mogelijk die bijvoorbeeld de werksituatie nog verder kunnen verbeteren?

Men zal eerst een overzicht moeten samenstellen van de gebieden waarop verbeteringen kunnen worden aangebracht. Eerst daarna komt de vraag aan de orde hoe de verdere aanpak zal moeten zijn. Resultaten dient men echter niet zo zeer op korte termijn te verwachten. Men zal zich een beeld moeten vormen van de optimale werksituatie voor de toekomst en daarop gericht stappen voorbereiden.

„Wij hopen in overleg en in samenwerking met alle betrokkenen op de vloot en aan de wal geleidelijk tot het gestelde doel te geraken. Het is derhalve — zoals eerder gezegd — een project met lange adem.”

In een later nummer van Schip en Ka hopen wij op dit onderwerp terug te komen.

## Een weekendje uit

Mijn man stapte aan boord van de „Niso” op 18 januari. Deze keer heeft hij dus met zijn gezin de feestdagen thuis meegemaakt. Dat was mooi meegenomen. Toen ik hem aan boord bracht, zei hij: „nou vrouwtje, dit is een fijne boot. Vlakbij huis, hij zit op de kust, dus heerlijk vaak in Rotterdam.”

Ik dacht: nou, da's geweldig. Na zoveel jaar in de Oost gezeten te hebben, is dit een enorme afwisseling voor hem.

Ik werd aan boord even in de bar geplaatst, dan kon hij even een rondje maken en de wacht overnemen. Er was in de bar een aardige mevrouw, die meevoer. Zij was het ook die me inlichtte: het was wel een kustboot, zei zij, maar hij was al 2½ maand niet in Rotterdam geweest. Ik zeg: „nou, da's nou ook sneu, m'n man denkt dat hij binnen een paar dagen weer in Rotterdam is.” Maar goed, we wachten het maar af, daar zijn wij uiteindelijk steengoed in, in afwachten.

„Niso” weg, man weg, wij naar huis. En waar ik nou net niet meer op rekende, was dat hij al vanuit Hamburg belde met het verheugende nieuws: we komen weer naar Rotterdam. „Geweldig”, zo riep ik uit. En tegelijk begint er bij mij dan iets te borrelen; ik word dan nerveus en ga al van alles klaarleggen dat mee moet, voor de kinderen en voor mezelf. Ook wat dienen moet voor de gezelligheid in z'n hut, want die vond ik maar kaal en ongezellig zonder aankleding.

Maar wanneer het schip nu naar Rotterdam zou komen, was nog niet bekend. Dus daarom sla je aan het bellen naar het scheepsinformatienummer in Rotterdam. Op maandag zeiden ze, dat het schip woensdag zou komen, dinsdag kreeg ik te horen, dat het vrijdag zou worden. En steeds maar meer zenuwen door dat wachten. Door het slechte weer op zee liep de aankomst uit tot zaterdag. De kinderen waren inmiddels net zo opgewonden als ik. Maar wat denk je, als simpele huismoeder: we zijn er

voor hem en hij voor ons, dus alles opgepakt en naar Rotterdam. Gezellig, een weekendje uit! Natuurlijk heeft hij ook dan zijn wachten, maar zo er tussendoor zijn we met z'n allen samen. Er moest wel even een zuiger worden getrokken. En dat brengt veel extra werk mee voor alle jongens beneden, als ik het zo mag uitdrukken. Ik heb 's avonds een lange poos gewacht, maar viel uiteindelijk toch in slaap. Om half zes 's morgens schrok ik wakker. Hij was er nog niet! Maar om zes uur kwam hij toch boven. Om kwart over acht was hij weer op, om samen met mij en de kinderen aan tafel te kunnen gaan. Koffie gedronken om 10 uur. Net zouden we aan ons pilsje beginnen of plotseling: groot alarm. De klok wees kwart over elf. Iedereen weer naar beneden, maar gelukkig kwam alles weer in orde. En hij weer naar boven, om half zes dan. De visite die was gekomen, vanwege zijn verjaardag de volgende dag, heeft hem heel even kunnen zien. De tijd hebben we maar gedood met wat spelletjes. Vanwege zijn komende wacht gingen we niet zo laat naar bed. Om middernacht heb ik hem gefeliciteerd, waarna hij weer naar beneden ging.

Het is natuurlijk wel sneu als je aan boord bent en dan nog wel op z'n verjaardag en je ziet hem haast niet. Evenmin als de familie hem op die dag niet kan bereiken. Maar ja, het werk moest doorgaan en dat gold voor alle jongens. Er is veel en lang gewerkt in dat weekeinde. Het vertrek viel uiteindelijk op dinsdagmorgen.

Dit alles is geen verwijt aan Shell Tankers. Ik wil er alleen maar mee zeggen, hoe zeer een weekeinde in Rotterdam kan tegenvallen, zowel voor de zeevarenden als voor de familieleden. En mijn verhaal houdt een waarschuwing in, namelijk dat je je niet teveel moet verheugen op het bericht dat een schip Rotterdam aanloopt. Want er kan, zoals deze keer op de „Niso”, altijd iets tussen komen. En toch, zodra we weten dat het schip Rotterdam gaat aanlopen, staan we weer te trappelen van ongeduld om onze mannen op te wachten. En de pech die wij kunnen hebben nemen we op de koop toe.

Mevr. T. S. Hendrikse



## Burenhulp

Naar aanleiding van een opmerking vanochtend door een buurvrouw gelanceerd, besloot ik toch maar eens de pen ter hand te nemen om de rubriek „Uit en Thuis” niet te laten doodbloeden. Ik heb de verhalen van de dames altijd gelezen en vind het jammer dat, door gebrek aan animo, niet ieder nummer van „Tussen Schip en Ka” een vrouwenpagina heeft.

Zelf doen is dan het advies, ook al is het misschien een afgezaagd onderwerp dat ik aansnij. Maar als zeemansvrouw maak je toch vreemde dingen mee. Zo ook de volgende (on)logica van mijn lieve buurvrouw. Om het verhaal duidelijker te maken een korte situatieschets: in onze direkte omgeving ben ik de enige zeemansvrouw, alhoewel er twee straten verder talloze wonen. Voor de ons omringende burens kennelijk een nogal speciaal iets. Sinds een jaar woont er een jong gezin, waarvan de man werkzaam is op een der booreilanden in de Noordzee, waardoor hij één of maximaal twee weken van huis is, en evenlang met verlof thuis komt als hij weggeweest is. Een bijzonder gunstige regeling dus. Nu wil het geval dat zowel deze mensen als wij begin van dit jaar met gezinsuitbreiding verblijvd werden. Gelukkig voor ons waren onze mannen thuis, hoewel het restant verlof voorbijvloog. Haar man vertrok weer voor een week naar de Noordzee,

mijn man vloog naar de P.G. om pas a.s. zomer weer thuis te komen. Met drie kleine kinderen heb je het dan behoorlijk druk.

Vanochtend, tijdens het wasophangen, merkte ik hoopjes bedrijvigheid bij de burens op. Er waren toestanden georganiseerd om het vrouwtje, dat een week alleen zat, te helpen met haar (twee) kindertjes. Ouderwets buurtwerk dus. „Zou ze ziek zijn?” is je eerste gedachte; maar als je dit voorzichtig vraagt, komt er een ontkennend antwoord. Blijkt, dat de buurt vond dat ze vanwege de nieuwe baby geholpen moest worden, wat een op zich sympathiek gebaar is. „Gò, mooie gedachte van jullie, was dan ook mijn reactie, „wanneer ben ik aan de beurt, want ik zit ook alleen!” Waarmee ik niets bedoelde en dat ook duidelijk liet merken door de manier waarop ik het zei.

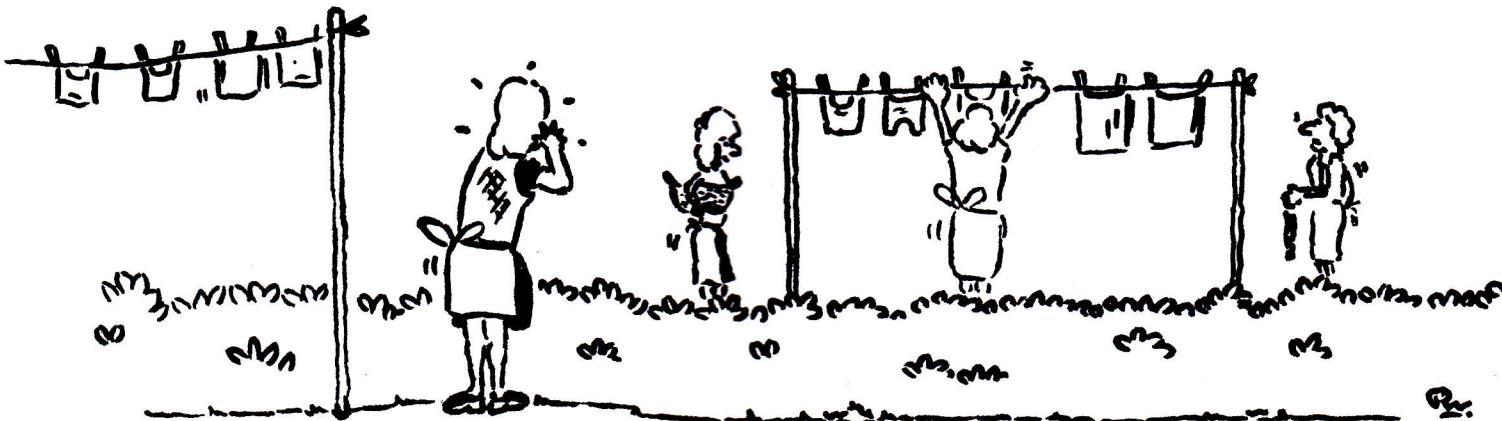
Kwam er als antwoord terug „Ja, maar dat is héél wat anders, jij zit altijd alleen, daar ben je zo langzamerhand wel aan gewend.” En daar stond ik paf, want van deze logica begreep ik niets. Verdere discussie is zinloos en je vraagt je af of de mensen nu wel weten wat ze zeggen. Het verbaast me steeds weer! Eenmaal in huis moest ik er vreselijk om lachen en ik heb een oude „Schip en Ka” opgezocht, waarin een zeemansvrouw haar hart luchtte over de domme opmerkingen die zij kreeg (zie TSK juni

1973). Ik maak me er al niet eens meer druk over (want gebleken is, dat de mensen inderdaad niet beter weten), op één uitzondering na en dat is de geijkte vraag van de burens als mijn man net een dag thuis is na een contract van 4½ maand: „Wanneer ga je nu weer weg?” Veel prettiger zou klinken: „Hoe lang blijf je nu thuis?”, want over weggaan wordt bepaald niet gedacht, laat staan gesproken, als manlief net thuis is. De beste manier om onder zulke vragen uit te komen is je niet laten zien, maar met kinderen, die ook graag buitenspeelen, is dat een onmogelijke zaak. Je bent allang blij dat je er nu eens niet zelf achteraan hoeft, om te kijken of ze nog in de buurt zijn en niet midden op straat zwerven.

En zo zijn er nog zoveel andere dingen. Waar je je vroeger druk over maakte vind je nu heel normaal en je beantwoordt heel geduldig allerlei vreemde vragen over het beroep van je man. Zo krijg je vragen, die heel serieus bedoeld zijn: „Varen ze nu 's nachts door of gaan ze in een haven liggen wachten tot het weer licht is?”, was wel de mooiste vraag. Enfin, in de ruim drie jaar dat wij hier wonen vindt men het nog steeds interessant om over „het varen” te blijven vragen, naar mijn smaak tot vervelens toe. Goed, mijn man vaart en ik wil heus weleens iets over zijn werk vertellen, maar er zijn zoveel andere dingen waarover je kunt praten. Ieder heeft daar kennelijk zijn eigen idee over. Maar och, aan de andere kant bedoelen ze het echt goed. En wil ik 's avonds eens naar een vriendin om wat bij te praten, dan willen ze ook best eens op de kinderen passen als de babysit verhinderd is. En als er eens een moeilijk formulier ingevuld moet worden en je komt zelfs na het lezen van de handleiding er helemaal niet meer uit, kun je ook bij hen terecht.

Toch wel grappig om je ervaringen en belevenissen als zeemansvrouw op papier te zetten. Wie weet komen er wat meer schapen over de dam, dan kan „Uit en Thuis” blijven bestaan.

Caroline van Riet





# Shell's jaarresultaten 1974

„Pas wanneer we gingen liquideren, alle voorraden uitverkopen, zouden wij de winst op de voorraden in onze zak kunnen steken; voorlopig blijft die grote winst een kwestie van boekhouden.”

„Bij prijsdalingen zouden wij inderdaad verlies op de voorraden boeken, maar ik zie eerder dat bij een verlaging van de olieprijs het verbruik weer wat zal toenemen, waardoor wij weer in onze raffinaderijen en met de vloot op volle capaciteit kunnen werken, wat kostenbesparend werkt.”

„Kolen — wij hebben in feite nog geen stukje kool verkocht — maar op lange termijn zal het best een grote zaak worden. En dan kunnen wij olie en aardgas voor hoogwaardiger doeleinden bewaren.”

Uitspraken van mr. G. A. Wagner, president-directeur van de Koninklijke/Shell Groep, tijdens een interview door de economische redacteur E. Peereboom van AVRO's Televisier Magazine.

Natuurlijk was de publikatie van de jaarresultaten der maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep aanleiding voor de nieuwsmidia om hieraan ruime aandacht te schenken. Jaarresultaten laten zich op verschillende manieren vertalen. In enorm grote getallen bij voorbeeld, die op zichzelf weinig zeggend zijn. Maar ook in het getal 1,91 cent winst per liter verkocht produkt. Daarbij zijn alle produkten die Shell verkoopt, gemakshalve in liters omgerekend.

Met het oog op de inflatie, die vrijwel alle vergelijkingen met vorige jaren moeilijk zo niet onmogelijk maakt, hebben de rekenmeesters van Shell die winst nog eens herberekend op basis van de huidige koopkracht van het pond sterling (de hele boekhouding van de Groep geschiedt in die munteenheid). Dan komt men op een belangrijk lager bedrag uit, nl. 1,58 cent per liter. Deze „inflatie-boekhouding” vindt plaats onder toezicht en volgens de regels van de officiële accountants in Nederland, Engeland en de Verenigde Staten.

De totale winst van de Groep bedroeg dit jaar pond 1.161 miljoen en terecht wordt er gesproken van een welkome verbetering ten opzichte van 1973, toen het nettoresultaat pond 730 miljoen bedroeg. Maar volgens dezelfde inflatie-boekhouding zou onze winst het afgelopen jaar slechts pond 909 miljoen hebben bedragen, dat is een netto-rendement op het geïnvesteerde kapitaal van 12 pct. Aan die winst heeft de olie-sector buiten Noord-Amerika voor iets meer dan de helft bijgedragen. Chemie en aardgas boekten ook verbeteringen ten opzichte van 1973. Wat het aardgas betreft, kan vermeld worden dat in het afgelopen jaar de grote

investeringen in het vloeibaaraardgasproject in Broenei voor het eerst tot de resultaten hebben bijgedragen. Ook de metalensector boekte een — zij het bescheiden — positieve bijdrage.

De kaspositie van de Groep — de zogenaamde „central funds” — heeft gelijke tred gehouden met het veel grotere werkkapitaal, dat nodig is om het bedrijf „te laten draaien”. Hoeveel geld er nodig is, blijkt o.a. uit het feit, dat de investeringen in 1974 opliepen tot pond 982 miljoen, 48 pct. meer dan in 1973, maar dat voor 1975 nog veel grotere bedragen zijn voorzien.

## Prijs superbenzine

Het in overleg tussen het Ministerie van Economische Zaken en de olie-industrie en handel, herziene systeem van maximumprijzen voor olieprodukten in Nederland heeft geleid tot een **prijsverhoging** voor benzine, terwijl de maximum-prijzen voor huisbrand-olie, gasolie, petroleum en zware stookoliën **belangrijk omlaag** gingen.

Als reactie op het hier en daar in de publiciteitsmedia, vernomen commentaar op de prijswijziging van 8 maart jl. waarin de prijsstelling en opbrengsten vergeleken werden met de situatie in b.v. Zwitserland en België, moet worden gesteld dat deze vergelijking niet opgaat. De reden hiervan is, dat er belangrijke verschillen bestaan in de belastingen en in de handelsmarges.

De tabel op deze pagina van de prijzen van superbenzine in Europa geeft weer, dat in de pompprijs, te betalen door de consument, de accijns en de omzetbelasting het meest essentiële bestanddeel van de prijs vormen.

In Nederland wordt, vergeleken met de overige Europese landen, het meeste aan accijns en omzetbelasting afgedragen, nl. 60,4 cent per lt. Van de bruto-opbrengst voor de maatschappij 30,1 cent per liter (één van de laagste opbrengsten in Europa), wordt ongeveer 14 cent per liter aan de produktielanden betaald. De totale afdracht in de pompprijs is dus ca. 75 cent per liter ofwel 76 pct. van de pompprijs.

Uit de resterende opbrengst (circa 16 cent per liter) moeten dan nog worden betaald alle kosten van ruwe olie-opsporing, winning, transport, raffinage, verkoop en distributie en research alsmede de kosten van financiering van leningen, aandeelhouders en nieuwe investeringen.

De opbrengst van Shell (15,9 cent per liter) is thans nog steeds lager dan in 1954, ondanks de inflatie. Ter vergelijking: de prijs van b.v. een postzegel voor het binnenland steeg in dezelfde periode van 10 cent naar 45 cent.



## Prijzen van superbenzine in Europa

op 10 maart 1975 in centen per liter.

	Pompprijs incl. belasting en marge pomphouder	Accijns omzetbelasting	Marge pomphouder	Bruto opbrengst maatschappij
Duitsland	92,4	54,8	5,7	31,9
Frankrijk	102,8	58,8	5,2	38,8
Nederland	98,2	60,4	7,7	30,1
België	97,6	58,8	5,5	33,3
Oostenrijk	94,8	45,4	5,1	44,3
Zwitserland	95,5	56,4	9,2	29,9
Zweden	85,7	44,7	7,3	33,7
Denemarken	97,7	52,0	8,2	37,5
Noorwegen	97,9	59,5	8,7	29,7
U.K.	94,3	47,9	9,2	37,2





## Scheepsbellen

Men loopt er veelal achteloos aan voorbij, die scheepsbellen die het trappenhuis in ons kantoorgebouw sieren. Stuk voor stuk herinneringen aan de schepen die in de loop der tijd de Shell-vlag hebben gevoerd over de wereldzeeën.

Men zou in deze tijd van steeds meer geavanceerde communicatiemiddelen verwachten, dat het tijdperk van de scheepsbel is afgesloten. Niets is echter minder waar. Weliswaar wordt deze niet meer gebruikt voor het „glazen slaan”, maar nog steeds is de scheepsbel aan boord wettelijk voorgeschreven. Eigenlijk kwam het door de „Lepton”, dat onze aandacht weer op de scheepsbel werd gevestigd. Want ook dit schip kreeg een fraaie scheepsbel op de bak en enig speurwerk bracht aan het licht, dat ook deze — zoals zo vele op onze schepen — was geleverd door de firma Petit & Fritsen in Aarle-Rixtel.

In de hal van het bescheiden kantoortje in dit Noord-Brabantse plaatsje in de buurt van Helmond bleek uit de talloze, achter glas opgehangen oorkonden, dat het een reeds lang gevestigd bedrijf is. De meeste data op de prijs-oorkonden gaven jaartallen uit het begin van de vorige eeuw aan. Navraag bracht aan het licht dat de grondlegger van dit bedrijf reeds in 1660 klokken en bellen in allerlei maten vervaardigde; dit ambacht ging over van vader op zoon, op kleinzoon, en ga zo maar door. Overigens moeten wij daaruit niet de conclusie trekken, dat dit bedrijf dus al die tijd in Aarle-Rixtel was gevestigd, want toen Jean Petit in 1660 vanuit Frankrijk naar de Lage Landen kwam, was hij nog een rondtrekkende klokkengieter. Bij de bouw van een toren, waarin klokken zouden worden opgehangen (en dit gebeurde

praktisch altijd), bouwde hij ter plaatse zijn oven en ging aan het werk. Op die wijze werden de transportmoeilijkheden voorkomen.

Voor scheepsbellen waren die transportmoeilijkheden er nauwelijks, zodat deze — met de kleinere modellen klokken — allengs in een werkplaats werden vervaardigd. En zo kwam de firma Petit & Fritsen uiteindelijk in de huidige vestigingsplaats verzeild, waar nu de gieterij aan zo'n 45 man werk biedt. Natuurlijk vormen de scheepsbellen maar een uiterst klein deel van het totale productieprogramma. Het zijn voornamelijk de carillons die het leeuwendeel van de productie opeisen. En zo'n 90 pct. daarvan is bestemd voor export, voornamelijk naar de Verenigde Staten.

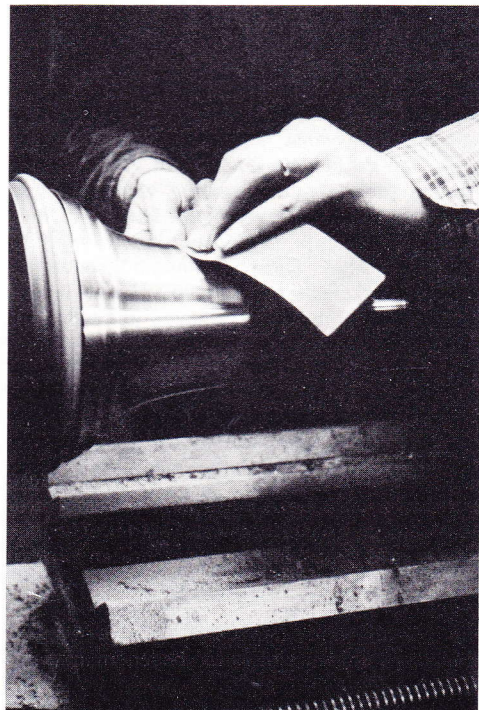
Dit bedrijf, dat werkelijk wereldvermaardheid heeft, voelde zich bijzonder vereerd met de opdracht om van de grote Liberty bel, die in de „Independence Hall” in Philadelphia hangt, een kopie te maken. Juist met het oog op het 200-jarig bestaan van de Verenigde Staten van Amerika, dat in 1976 wordt gevierd, wilde men de „Liberty bel”, waarin een grote barst zit, opnieuw gegoten hebben. Het geval wog maar liefst 1.000 kg en heeft aan de voet een doorsnee van 1,13 meter. De nieuw te gieten bel moest 2x zo groot worden, maar wel hetzelfde geluid produceren als de oude bel. Hiervoor was het nodig om het gewicht te verachtvoudigen, dus 8.000 kg te maken, waardoor ze een van de zwaarste bellen ooit gegoten is geworden. Vanaf april 1975 tot december 1976 gaat deze bel, met talloze andere relikwieën die het ontstaan en de groei van de U.S.A. tonen, met een trein bestaande uit 22 wagons door het gehele land. 25.000 kilometer moet het treinstel afleggen, door alle staten, opdat

zoveel mogelijk Amerikanen in de gelegenheid zijn de rijdende tentoonstelling te bezoeken. Van de Liberty bel wordt ook een groot aantal kleinere exemplaren vervaardigd in Aarle-Rixtel, getrouwe kopieën qua vorm en opschrift, maar dan op  $\frac{3}{8}$  van de oorspronkelijke afmeting. Deze kunnen door banken en dergelijke instellingen worden besteld, opdat het Amerikaanse volk zoveel mogelijk de F-toon van de oorspronkelijke kan horen. Het model is zo getrouw dat ook de barst die de oorspronkelijke heeft, erin is aangebracht maar wel zodanig, dat de zuivere toon er niet door wordt aangestast.

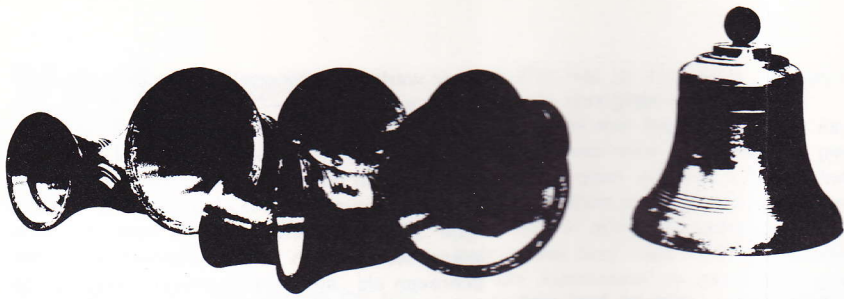
De klokkengieterkunst is overigens een zeer oud ambacht. Haar oorsprong dateert reeds ver vóór onze jaartelling.

Toen scheepstelefoons en walkie talkies nog niet algemeen goed waren zoals thans, was het de scheepsbel die werd gebruikt om aan te geven hoeveel lengtes ankerketting er werden uitgevierd. De bellen werden ook geluid bij de aanvang van godsdienstoefeningen, ze dienden als alarmsignaal bij brand. Ook werd met behulp van het glazen slaan aangegeven hoe ver de wacht was gevorderd. Het eind gevlochten touwwerk aan de klepel van de scheepsbel, het zogenaamde allemansendje, was een fraai pronkstuk van 30 cm lengte. Veelal werden er de kleuren rood, wit en blauw ingesplitst. Zaken die zo langzamerhand tot het verleden behoren, behoudens dan als aandenken.

In principe is de vervaardiging van scheepsbellen volkomen identiek aan die van klokken,







zoals hieronder duidelijk aangegeven. Of de scheepsbel nu een diameter aan de voet gemeeten, van 50 cm heeft (het gewicht is dan ongeveer 63 kg.) of van 12 cm. (gewicht 1,5 kg.) hetzelfde procédé wordt gevolgd als voor carillonklokken, zware kerkklokken of schoolbellen. Alleen het stemmen, dat bij klokken met de grootste nauwkeurigheid geschiedt, vindt bij scheepsbellen niet plaats. Immers, het gaat niet om de toon maar om de decibellen, d.w.z. de geluidsterkte.

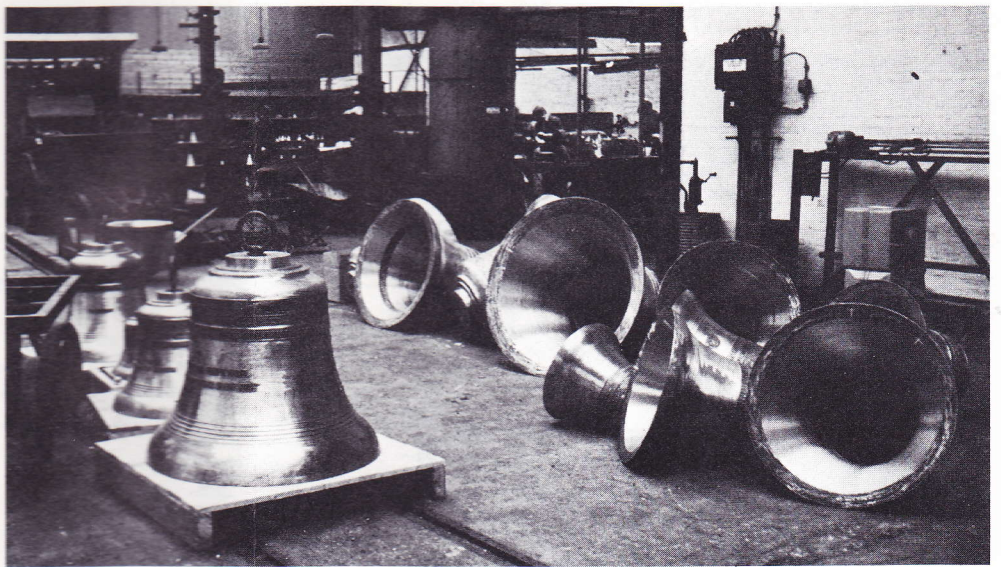
Als men nagaat hoe zeer — en dat niet alleen tegenwoordig — allerlei voorwerpen onderhevig zijn aan mode, valt het op dat aan de vorm van klokken en scheepsbellen in de loop der eeuwen nauwelijks iets is veranderd. Dat er verschillende modellen op onze schepen zijn, ligt aan de firma van wie ze betrokken werden, want ieder heeft z'n eigen model ontwikkeld. Wel is het natuurlijk altijd mogelijk een ornament, sierrand of scheepsnaam op de bel te laten aanbrengen. Tegenwoordig is het — althans op onze tankers — uitsluitend de naam van het schip en het bouwjaar, en dat niet eens in alle gevallen. Veelal worden deze erin gegraveerd. Wil men de naam erop gegoten hebben, dan dient hiermede al bij het gieten rekening te worden gehouden, hetgeen de kosten wel opvoert, want normaliter worden scheepsbellen uit voorraad geleverd. Het gieten van klokken in de fabriek van de firma Petit & Fritsen vindt slechts eenmaal in de veertien dagen plaats, scheepsbellen echter met aanzienlijk ruimere tussenpozen.

Aangezien het bij scheepsbellen niet primair

om de toon gaat, worden ze veelal van 65 pct. koper en 35 pct. zink vervaardigd, aangeduid als messing. Slechts zelden worden zij van brons gemaakt — 80 pct. koper en 20 pct. tin — welk materiaal juist wel wordt toegepast voor bellen en klokken waaraan een hogere „welluidendheidseis” wordt gesteld.

Toch is de symboliek die ook aan scheepsbellen kleeft tegenwoordig van grote betekenis: Ondanks dat het gebruik aan boord van de scheepsbel afnemend is en er ook slechts één

behoeft te worden gevoerd, stijgt de vraag naar scheepsbellen. Het gaat dan veelal om de kleinere maten, die niet alleen door gepensioneerde zeevarenden, maar ook door eigenaars van jachten alsmede liefhebbers van scheepsvoorwerpen worden gevraagd. Vandaar dat nog regelmatig vormen voor scheepsbellen en die voor klepels, ogen en binnenringen worden gevuld met „spijs”. Hele rijen scheepsbellen worden dan aan de voorraad toegevoegd, in alle maten, die nog steeds hun weg vinden naar vele landen.



## De geboorte van een klok

Men begint met de binnenvorm of kern op te bouwen op een klein bakstenen oventje. Deze kern, die uit bakstenen en cement bestaat, wordt opgetrokken op een stalen basisring die op het oventje ligt. Een mal, met het profiel van de binnenwand van de klok, draait om de kern heen, zodat een zuivere vorm wordt verkregen. Over de cementkern wordt een dunne laag grafiet gestreken en daaroverheen komt een tweede, dikke laag cement, die op dezelfde wijze met de mal, maar nu met de vorm voor de buitenwand, wordt gladgemaakt.

De vorm die zo ontstaat wordt „valse klok” genoemd, want deze tweede laag cement is dus precies gelijk aan de klok zoals die gegoten zal worden. Deze valse klok wordt bestreken met een dunne laag was waarin, eveneens in was, alle ornamenten en opschriften worden gedrukt die straks op de klok moeten worden gegoten.

Het geheel wordt dan bedekt met een dikke laag leem en ten slotte, ter bescherming, om-

geven met een soort stalen ketel, bestaande uit losse ringen. De opengebleven ruimte tussen ketel en leemlaag wordt opgevuld en aangestampt met cement, waarin voor het gieten een pijp en een gietgootje worden uitgespaard. In deze ketel zit dus nu de kern, de valse klok en de mantel. Door in het oventje onder de vorm een vuurtje te stoken, worden cement en leem hard, terwijl door de hitte van hetzelfde vuurtje de was smelt en uit de vorm druipt. Zodoende ontstaat er een dunne scheiding tussen valse klok en mantel. De mantel kan er nu af worden gelicht, waarna kern en valse klok op het oventje achterblijven. De valse klok wordt stukgeslagen en breekt op het laagje grafiet dat over de binnenvorm is gestreken. Deze laatste blijft dus intact.

Wat nu is overgebleven zijn kern en mantel. Wanneer deze over elkaar worden geplaatst, blijft daar tussen de ruimte open die is ontstaan door het wegvallen van de valse klok.

En dit nu is precies de ruimte die nodig is voor de echte klok. In deze ruimte wordt vloeibare klokkenspijs gegoten van ca. 1100°C. Voor kleine en middelmatige klokken — en ook de scheepsbellen — gebeurt dit bovengronds met de gietpan. Grote klokken echter worden ondergronds gegoten in de gietkuil via een gietgoot, waardoor het vloeibare brons in de vorm stroomt. Eenmaal afgekoeld en gestold wordt de zo ontstane klok uit de vorm gehaald door deze vorm stuk te slaan.

De klok wordt met roterende staalborstels van alle resterende en verbrande vormmaterialen ontdaan, waarna het buitenoppervlak met polijstschijven wordt behandeld. Daarna worden de toonzuiverheid en het klankkarakter vastgesteld.

Voor het stemmen van klokken, waarvoor tegenwoordig elektronische apparatuur wordt gebruikt, wordt zo nodig aan de binnenwand van de klok een weinig materiaal weggenomen.



# Arti et Pectini 1975

Op 25 maart jl. is de kunsttentoonstelling „Arti et Pectini” door mevrouw T. M. van Reeve van Leeuwen, echtgenote van de president-directeur van Shell Nederland B.V., geopend.

De jury, bestaande uit de kunstkriticus Dolf Welling, de beeldhouwer Dirk Bus en de schilder Jerjen de Haan, had een moeilijke taak om uit een totaal van 450 inzendingen de tentoonstelling samen te stellen. Na twee dagen vakkundig selecteren is hieruit een keus gemaakt van 214 kunstvoorwerpen. Van ieder der 115 deelnemers is minstens één werk tentoongesteld.

President-directeur J. P. van Reeve maakte in zijn toespraak bij de opening gewag van het

sedert 1954 is gehouden — zijn er heel wat „nieuwelingen” en bij de prijswinnaars zijn de meesten voor de eerste keer bekroond.

In tegenstelling tot de vorige tentoonstellingen, zijn er onder de inzenders thans ook deelnemers uit de kring van Billiton en van de fabriek van Shell Chemie in Moerdijk. Overigens zag de jury zich wel voor een probleem geplaatst, niet alleen qua selectie doch ook wat betreft de toekenning van prijzen. Aan de organisatoren is vanwege de hoge kwaliteit van het ingezonden werk voorgesteld om een paar extra prijzen toe te kennen. Een „extra” ereprijs en een extra tweede prijs in de categorie schilderijen. De volgende (ex-)collega's hadden een of

meer werkstukken — alle vallende in de categorie schilderijen — ingeleverd: A. de Coninck, K. J. Heller, M. te Hennepe, R. van Kranen, E. Moll, F. A. Visser en W. N. Wouters. Helaas vielen hun inzendingen niet in de prijzen. Wel een eervolle vermelding voor het schilderijtje „Delftse Markt” van de heer Wouters, wiens werkstuk in het juryrapport werd omschreven als „stemmig en intiem”. Van de volgende was één schilderij tentoongesteld, namelijk van superintendent De Coninck het werkstuk getiteld „Brug”, van hoofd bediende Te Hennepe het schilderij „Uitzicht” en van 1e stuurman Van Kranen „Vrouwenkop”. De niet zo lang geleden gepensioneerde stuurman Moll zag zijn schilderij „Bloemen” geplaatst, terwijl van 1e stuurman Visser het kunstwerk „Panta Rhei” voor de tentoonstelling werd gekozen. De gepensioneerde heer Heller zag twee stukken van zijn hand gekozen, namelijk Trinidad Noordkust, respectievelijk „Panorama vanaf de Highway” en „Strand zeezicht”. Helaas laten al deze werken zich moeilijk in zwart/wit weergeven, zodat wij de prestaties van deze collega's niet goed in beeld kunnen brengen.

De heer Wouters was zelf nogal verbaasd over de eervolle vermelding die hem voor zijn schilderij was toegekend. Ruim een jaar geleden begon hij aan zijn eerste schilderijpogingen. Voorheen was het altijd in de fotografie geweest, dat hij zich op kunstzinnig gebied trachtte uit te leven, zoals hij het zelf noemt. Toch wil hij wel bekennen dat de vermelding voor hem, als beginnende, een stimulans is om verder te gaan. Bij de uitreiking van het diploma door mevrouw Van Reeve in de Pulchri Studio in Den Haag, was tevens aanwezig onze directeur, de heer Brouwer, met zijn echtgenote, die op de tentoonstelling speciale aandacht schonken aan de inzendingen van de kunstenaars onder ons.

## Rondreis

Na in Den Haag te zijn tentoongesteld, zijn de kunstwerken naar Zevenbergen gegaan (2-5 april), vervolgens naar Vlaardingen (9-13 april), Assen (16-19 april) en Amsterdam (22-25 april). De bekroonde inzendingen, waaronder „Delftse Markt” van de heer Wouters, zullen binnenkort ook worden geëxposeerd in Wenen, in het nieuwe hoofdkantoor van Shell Austria.

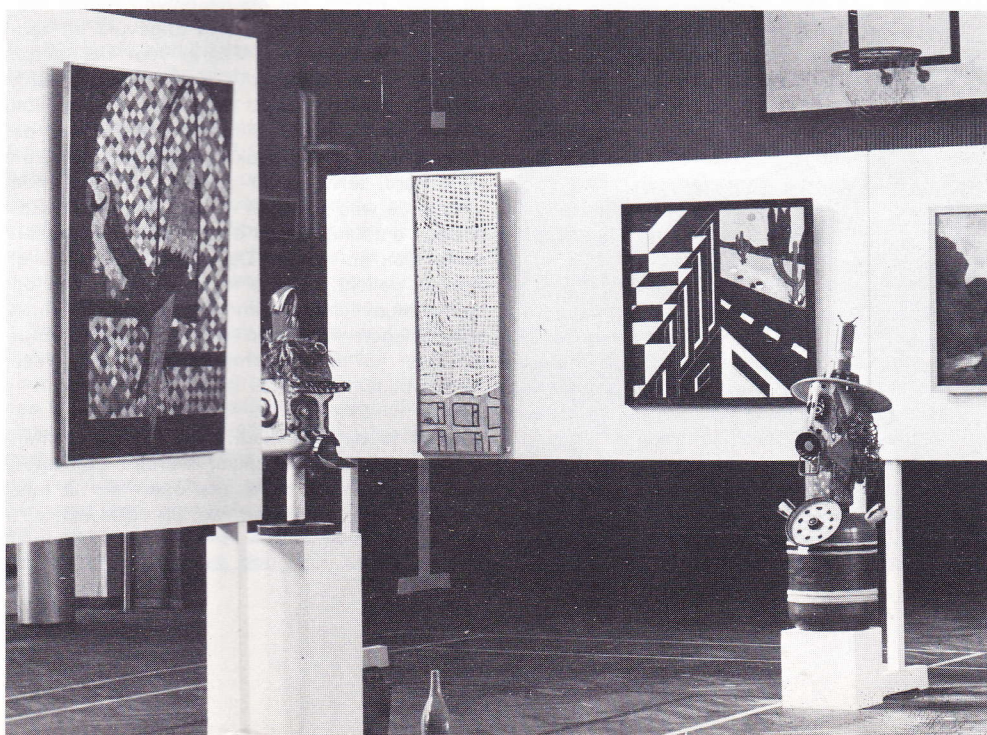


Op de voorgrond „Delftse Markt”, waarvoor de heer Wouters een eervolle vermelding kreeg. Het tweede schilderij van links is de inzending „Brug” van de heer De Coninck. Op de foto hieronder, tweede schilderij van links, de inzending van de heer Te Hennepe, getiteld „Uitzicht”.

woord „groots”, dat — met het oordeel van de jury in de hand — terecht mag worden gebruikt bij het kwalificeren van de ingezonden kunstwerken. „De aard van ons bedrijf brengt met zich, dat we gewend zijn „in het groot” te denken. Grote fabrieken, grote schepen, grote getallen — het komt ons allemaal soms wat al te gemakkelijk over de lippen en de buitenwereld tikt ons tegenwoordig wel eens op de vingers, want „groot” hoeft op zichzelf geen verdienste te zijn.”

Wel echter voor de vrije-tijds-produkten op de tentoonstelling en zeker wanneer men bedenkt, dat vrijwel geen van de inzenders werk doet, dat in directe relatie staat tot de gebruikte technieken. Met hoeveel ijver, inspanning, doorzettingsvermogen en liefde moet er gewerkt zijn om het talent, dat natuurlijk aanwezig moet zijn, tot zo'n hoogte te ontwikkelen, aldus de heer Van Reeve.

Naast een aantal bekenden onder de deelnemers — deze Arti et Pectini is al de zesde die





# Verlegen

Ik geloof niet dat veel mensen mij ooit als verlegen hebben betiteld. Mocht die eigenschap ooit bij mij aanwezig zijn geweest, dan is ie na vele jaren nieuwsga- ren, interviews houden en me tussen de massa begeven om op de hoogte te blij- ven, wel versleten.

Maar nu ben ik heel erg verlegen. Ik sluip stiller door de gangen, houd me op bijeenkomsten gedeisd, kortom tracht zo weinig mogelijk op te vallen, hetgeen overigens wel tegen m'n natuur is. De oorzaak is voor degenen die het verslag van Arti et Pectini hebben gelezen, dui- delijk. Ik heb een eervolle vermelding. Niet voor het feit dat ik vellen vol schrijf, typ of inmekaar plak om dit blad informatief te houden, neen, omdat mijn schilderstukje de streep heeft gehaald. Jarenlang wit ik plafonds, verf alles wat van hout is en granol de muren — mijn vrouw is erg vindingrijk — maar daar- voor krijg ik geen prijs. Hoogstens de opmerking, dat een vakman het sneller doet. Jarenlang sjouw ik door machine- kamers, kruip over stellingen in het dok, hang aan touwladders of uit een heli- kopter om toch maar unieke foto's voor dit blad te maken, maar geen mens die het opvalt. Jarenlang por ik de echtge- noten van onze zeevarenden om de ru- briek „Uit en thuis" levend te houden, de succesjes beginnen te komen (alle lof aan de dames) en wat zeggen ze in dit dynamische bedrijf? „Oh ja, is er een rubriek voor de dames?" En dan ineens een eervolle vermelding voor de „Delft- se Markt" op regenachtige zondagen bij elkaar geschilderd.

Op de eerste vergadering op kantoor waar de voorzitter me feliciteerde, ke- ken de overige aanwezigen elkaar ver- baasd aan. „Hij een eervolle vermeld- ing? Voor wat in hemelsnaam? Voor een schilderstukje? Hahaha, dat kan toch niet!" Maar als ze dan overtuigd zijn, dat het geen vergissing kan zijn, dan komt onder hoongelach de felicita- tie. Wel met opmerkingen als: „Jij kent zeker de juryleden? Wat? Werken ze niet bij de Shell? Dan heb jij zeker rela-

ties? Zijn het je frustraties die je in kleur hebt weergegeven?"

Als een boer met kiespijn aan alle kan- ten lach je dan maar wat. Goed, ik geef toe dat ik geen artistiek uiterlijk heb. Een baard staat me niet, een slobbertrui hoort niet in m'n jobclassificatie en m'n haar is wel lang, maar niet lang genoeg om als kunstenaar te gelden. Ik geef verder toe dat ik nooit over mijn ver- wonders heb gepocht. Ik geef toe dat er verschrikkelijk mooie bijdragen van col- lega's waren. Ook dat ik mezelf geen enkele kans gaf. Maar kan ik het hel- pen, dat ze mijn bijdrage eruit gepikt hebben? Maar ik ben er wel verlegen mee, dat moet ik ook toegeven. En nu ik zo verlegen ben geworden en me op kantoor op de achtergrond houd, weet u wat ze nu zeggen? Hij weet eindelijk z'n plaats.

WOUW

## Vlootcirculaires

In de periode van 16 maart tot en met 15 april verschenen de volgende vloot- circulaires/PCOR-berichten:

No.	Datum	Onderwerp
1042	18.3.75	Port Performance - Kos- ten per dag
1043	26.3.75	Wijziging minimum maandloon koopvaardij per 1.4.75 (PCOR)
1044	27.3.75	Posttariefswijziging binnenland per 1.4.75 (PCOR)
1045	27.3.75	Koersen (PCOR)
1046	7.4.75	Schaderapport No. 114
1047	7.4.75	Beschermende kleding voor brandweeruitrustin- gen
1048	4.4.75	Arbeidstijden enz. 30/4 en 5/5 (PCOR)
1049	7.4.75	PCOR-bericht No. 1048 (PCOR)
1050	10.4.75	I.M.C.O.-standaard Voca- bulaire



## Voetbal

Op 25 maart jl. werd de algemene ledenverga- dering van de OVST gehouden. Onder het genot van een kopje koffie werden activiteiten uit het verleden en de toekomstige activiteiten besproken. De heer G. L. Timmermans werd bereid gevonden de functie van penningmees- ter over te nemen van de heer R. M. Willem- stein.

Op 11 april jl. werd een OVST bingo-avond gehouden. Voor zo'n 75 deelnemers betekende dit bijna 4 uren spanning, onderbroken door een hapje en een drankje. Welgeteld 31 grotere en kleinere prijzen veranderden van eigenaar na evenzovele goede bingo's.

De eerste prijzen waren ditmaal onder meer een olielamp, koeltas, spotje, barbecue en een föhnkam. De hoofdprijs van deze avond was een elektrische grill. Ook het bootje van de reddingmaatschappij werd bedacht na enkele „foute bingo's" alsmede na een kleine kollekte na afloop van deze spannende avond. Op donderdag 29 mei om 19.00 uur zal een gekombineerd vloot/walteam een vriendschap- pelijke wedstrijd spelen tegen een team van expeditiebedrijf Hoogewerff en Co. Deze wed- strijd vindt plaats op het terrein van de R.V.V. Zuiderster, Oldegaarde 21, Rotterdam-Zuid. Aanmeldingen gaarne zo spoedig mogelijk bij de heer Schoots, toestel 2042. Als bijdrage wordt van leden f 2,50 en van niet-leden f 3,— gevraagd.

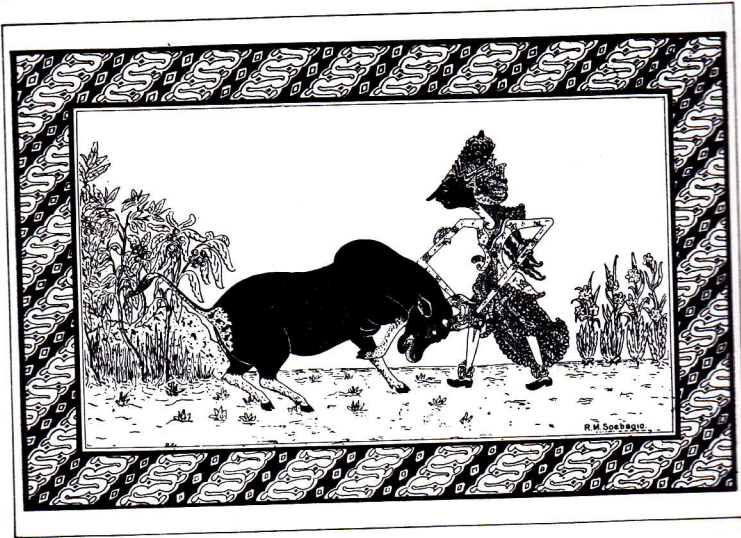
Deelnemers ontvangen nader bericht.

## Verzoeken

voor  
scheeps-  
informatie  
te  
bellen:

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	s.s. Capulonix	m.s. Felania	s.s. Kopionella	s.s. Meta	s.s. Philine
m.s. Acila	m.s. Cinulia	m.s. Fulgur	s.s. Korovina	s.s. Metula	s.s. Philippia
m.s. Acmaea	m.s. Crania	s.s. Kabylia	s.s. Kosicia	s.s. Mitra	s.s. Sepia
m.s. Acteon	m.s. Dallia	s.s. Kalydon	s.s. Kryptos	s.s. Mytilus	s.s. Viana
s.s. Arca	m.s. Daphne	s.s. Kara	s.s. Kylux	m.s. Niso	s.s. Vitrea
s.s. Atys	m.s. Diadema	s.s. Katelysia	s.s. Lepton	s.s. Ondina	s.s. Vlieland
m.s. Camitia	m.s. Diloma	s.s. Kelletia	s.s. Lovellia	s.s. Onoba	s.s. Zafra
s.s. Capiluna	m.s. Dione	s.s. Kermia	s.s. Macoma	s.s. Patro	s.s. Zaria
s.s. Capisteria	m.s. Dosina	s.s. Khasiella	s.s. Marinula	s.s. Philidora	
			s.s. Marisa		





### Kroon

De 86-jarige heer C. de Kroon, die ons al eens een serie jubileumkaarten „Dorus Rijkers“ zond (zie het februari-nummer) verraste ons wederom met een bijdrage. „Dit,“ zo schrijft oud-collega De Kroon, „zijn kaarten die in Den Haag op een grote Indische tentoonstelling in 1932 werden verkocht en met de hand zijn getekend door de heer Raden Mas Soebagio, Javaan, destijds in dienst bij de B.P.M. als landkaartentekenaar.“  
Wij plaatsen er een van, „Wischnoe bedwingt den Wilden Stier“, doch vroegen ons tevens af hoe lang de heer De Kroon nu eigenlijk al met pensioen is. Nu was hij juist

op de redactiepost in Den Haag geweest en daar had hij ook wat meer gegevens prijs gegeven dan wij uit zijn brief konden opmaken. Er zullen nog enkele oud-zeevarenden zijn die zich hem herinneren, de vroegere directiebediende bij de toenmalige afdeling „Rederij“ op de Nieuwe Parklaan in Den Haag. In 1949 ging hij met pensioen nadat hij er — op een paar weken na — dertig jaar op had zitten. En om dit praatje af te ronden, nog een plaatje van hem ook, begin dit jaar genomen.

### Kerkgangers

Het is een verhaal dat men wellicht hier en daar op de vloot al eens heeft gehoord. Maar wij konden het recent optekenen uit de mond van een der direct betrokkenen, hetgeen toch wel als een garantie mag worden beschouwd dat wij de volle waarheid brengen zonder dat er iets bij verzonnen is.  
Een onzer schepen voer eens langs een klein, maar bijzonder lieflijk eilandje in de Javazee ten zuiden van Celebes. De routering was al geruime tijd zodanig geweest, dat passagieren er niet bij was voor de opvarenden. Nou was het net zondagmiddag en haast iedereen had tijd voor vertier. Op verzoek van zijn collega's stapte de 1e stuurman naar de kapitein, met de vraag of ze niet wat dichters langs de kust

konden. De kaart gaf aan dat het absoluut veilig was en het betekende geen extra mijlen varen. Op die manier zou er nog wat sightseeing zijn en, wie weet, wat er verder nog voor bijzonders te aanschouwen was, als u begrijpt wat we bedoelen. De gezagvoerder, ook de kwaadste niet, gaf zijn toestemming, waarop koers werd gewijzigd en de opvarenden zich aan stuurboord opstelden om toch vooral niets te missen. Nu was men op dat eilandje de aanblik van een grotere tanker kennelijk nog niet gewend, want het leek wel of alle bewoners naar het strand renden. Hun enthousiast gewoef was aan boord aanleiding de kapitein om toestemming te vragen driemaal te blazen met de scheepsfluit. De ouwe had gelukkig begrip voor deze wens en knikte. Nu stond er vlakbij het strand een kerkje. De doffe tonen van de scheepsfluit moesten de orgelklanken hebben overstemd, want nauwelijks was het geluid weerklonken of de kerkdeur vloog open en alle kerkgangers stormden naar buiten. De laatste die er, met aanmerkelijk minder haast, uit kwam, was de dominee. De aanblik van de Shell-tanker was voor de kerkgangers meer boeiend dan zijn preek, hetgeen hem — door de kijker — was aan te zien.

### Gezien aan boord

Hoogteverschil met hoogte schieten



### Voetbal

Aan de „Seven Seas Football Series 1974“ namen 984 zeeschepen van 62 nationaliteiten deel. Kampioen werd het Zweedse m.s. „Apollo“ met een puntentotaal van 20,5. Van de deelnemende Nederlandse schepen behaalden de elftallen van de „Nederwaal“ en de „Nederweser“ 4 punten en die van de „Talamanca“, „Grotedijk“ en de „Acila“ 2 punten.  
Ook in 1975 kunnen de elftallen hun beste beentje voorzetten. De Norwegian Government Seamen's Service heeft in vele havens over de gehele wereld een vertegenwoordiger. Men behoeft hem slechts een telefoontje te geven en al het mogelijke wordt gedaan voor het organiseren van een wedstrijd (adres en telefoonnummer eventueel via het Noorse Consulaat in het betrokken land).

### Oud-leerlingen

Het bestuur van oud-leerlingenvereniging „Abel Tasman“ in Delfzijl verzocht ons het volgende bericht te willen opnemen.  
De directeur van de Noordelijke Hogere Zeevaartschool Delfzijl/Groningen (vroeger „Abel Tasman“ school) de heer S. J. Posthumus, gaat aan het einde van de cursus 1974/1975 met pensioen. Op vrijdagmiddag 27 juni is er gelegenheid afscheid van hem te nemen in gebouw „Noordhoorn“ te Delfzijl. Op deze dag zal hem een passend geschenk worden aangeboden. Zij die wensen bij te dragen aan dit geschenk kunnen hun bijdrage storten op postgirorekening 172 67 93 t.n.v. de penningmeester van de Vereniging van oud-leerlingen „Abel Tasman“, Walker 7, Delfzijl, onder vermelding: geschenk hr. Posthumus.

### Vis

De „Philippia“ had recentelijk maar liefst zes uur vertraging in Puerto Miranda als gevolg van een partijtje vis van naar schatting 400 kg dat de inlaat van de hoofdcondensor was binnengezwommen. Onbekend is of er een smakelijke maaltijd volgde.



# schoon schip



## Prettige herinneringen

Van Petty Officer S. Slamet aan boord van de „Khasiella” ontvingen wij bijstaande foto, met het verzoek hiervoor een plaatsje vrij te maken in dit blad. Niet dat de foto actueel is, want hij werd genomen op 17 augustus 1974 aan boord van de „Viana”. De aanleiding daartoe was de viering van de Onafhankelijkheidsdag van Indonesië. Maar al zijn de afgebeelden dan niet meer werkzaam op dit schip, de meesten varen thans weer op andere Shell-tankers. Inzender vroeg ons met nadruk te vermelden, dat de geslaagde viering aan boord van de „Viana” voor een groot deel ook te danken was aan de toenmalige officieren van dit schip, die op vele wijzen hun medewerking gaven. Al met al, een prettige herinnering voor al degenen die op de foto staan afgebeeld.

## Merayakan H.U.T. Kemerdekaan R.I.

Foto ini sebagai kenang2 an dari Crew Indonesia dikapal SS „Viana” sewakturmengadakan pesta, merayakan H.U.T. R.I. yang ke 29 pada tgl. 17.08.1974. Betapa gembiranya semua crew, dapat dilihat dari wajah2 kami yang cerah. Walaupun kami berada jauh dari tanah air, tetapi kami dapat tersenyum gembira ber-sama2 pada hariitu. Terima kasih banyak2 kami ucapkan kepada Kapten dan seluruh perwira, yang telah memberikan

izin serta partisipasi pada pesta kami tsb.

Banyak2 terima kasih pula, kami ucapkan kepada kantor Shell Tanker's yang telah memberikan izin serta memberikan bantuan berupa makanan dan minuman dari kapal untuk menambah suasana pesta kami menjadi meriah.

Saya yakin bah wa tanpa izin dari kantor Shell Tanker's, Kapten dan partisipasi dari semua perwira, kami tidak akan dapat mengadakan pesta ini.

Untuk mengakhiri tulisan saya ini, penulis (P.O. berdiri paling belakang dibawah Garuda/mewakili seluruh crew Indonesia dari SS „Viana”, kepada Kapten dan seluruh perwira SS „Viana” yang sedang berlayar dikapal itu pada bulan Agustus 1974, sekali lagi saya ucapkan:

„Banyak2 terima kasih dan harapan saya, semoga kita dapat bertemu lagi dilain kapal Shell Tanker's.”

## Eeuwfeest

Drie dagen lang, van donderdag 19 juni tot en met zaterdag 21 juni, herdenkt en viert de Hogere Zeevaartschool „Willem Barentsz”, op Terschelling, het feit dat het dit jaar honderd jaar geleden is, dat de grondslag werd gelegd voor deze onderwijsinrichting. Zij telde in 1974 ruim 250 leerlingen en 17 leerkrachten en mocht zich in een groeiende belangstelling verheugen. De school, die haar leerlingen voor ruim de helft betreft uit Friesland



(met inbegrip van Terschelling), kreeg in 1966 een nieuwe behuizing aan de Dellewal op West-Terschelling. In 1971 werd hotel „Victoria” als internaat in gebruik genomen, hetwelk in 1974 een volledige bezettingsgraad bereikte.

De school zal het middelpunt vormen van de feestelijkheden, die op 19 juni des middags een aanvang nemen, wanneer mr. Pieter van Vollenhoven de opening verricht van een grote expositie, getiteld „100 jaar Scheepvaart”. Deze wordt in twaalf lokaliteiten van de school gehouden en handelt over twaalf onderwerpen, variërend van bergingswezen tot kartografie, van onderwijs tot betoning en bebakening. Tientallen instellingen, bedrijven, instituten en musea en vele particulieren werken er aan mee. De expositie zal tot midden augustus op iedere werkdag geopend zijn en men verwacht een groot aantal bezoekers.

Op de openingsdag houden 500 oud-leerlingen een reünie op het eiland, georganiseerd door de bloeiende „Vereniging van oud-leerlingen Cornelis Douwes”. Op 20 juni zijn er zwem- en roeiwedstrijden en hebben de leerlingen hun feestavond. Op 21 juni deelt de Terschellinger bevolking met tal van evenementen in de feestelijkheden en houdt het gemeentebestuur een receptie in het oude Internaat. Een vuurwerk op Dellewal vormt des avonds het klinkende slot van de feestelijke activiteiten.

## Hulp

Na het in januari nabij Singapore aan de grond lopen van de 240.000 tonner „Showa Maru”, werd de hulp van de „Zaria” ingeroepen om dit schip te lichten. Ongeveer 40.000 ton lading werd overgenomen, waarna het gestrande schip weer vlot kwam.

## Compliment

We reiken wel eens complimenten uit aan tante Pos, die uit de meest vreemde adresseringen nog wijs wordt.

Maar zo'n compliment geldt toch ook voor onze collega's op DFP/2, sectie Scheepsgezellen. Want een brief bestemd voor „Don Kees Mayordomo” werd prompt doorgezonden naar de heer Hoogesteger, Hoofd Voeding, voor wie het Spaanse epistel ook bestemd bleek.

## Laatste Wens

Van de „Vasum” ontvingen wij een rouwbericht, verzonden nadat het schip naar de slopers in Pusan was gebracht. Wij halen daaruit de volgende zinsnede aan: „Haar laatste wens om Honolulu nog één keer te zien, mocht niet meer in vervulling gaan, doch de kapitein, officieren en bemanning kwamen enigszins aan haar wensen tegemoet door haar laatste groet in een ton bij Honolulu overboord te zetten. Dat zij roeste in vrede”.



# Vlootpersonalia

periode van 16 maart tot en met 15 april 1975

## Gehuwd:

18.3: J. Driesen, 5e wtk., met mw. F. Krikke;  
21.3: T. J. van Lammeren, 3e wtk., met  
mw. A. Kalk;  
21.3: H. C. Nagelkerken, 5e wtk., met mw.  
Y. Rozijn;  
25.3: N. C. M. Jonker, 4e stm., met mw.  
Ho Ah Gor;  
9.4: L. J. Hirs, 1e stm., met mw. A. Waanders;  
10.4: R. J. Moeke, 4e stm., met mw.  
I. D. van der Noll;  
11.4: R. L. Sopacua, aank. sch.gezel a/w, met  
mw. F. A. Abalain.

## Geboren:

17.3: Kirsten Johanna Elizabeth, dochter van  
M. J. van Loozen, 3e stm. en mw.  
W. P. J. van Loozen-Bout;  
18.3: Patricia, dochter van  
M. A. G. Paardekooper, sch. vakman II en  
mw. J. Paardekooper-Rootert;  
21.3: Astrid, dochter van G. J. Olieman, 1e stm.,  
en mw. Y. Olieman-Vermeer;  
24.3: Michael-Jan-Wilhelm, zoon van  
J. C. Aartsen, 1e stm., en mw.  
E. E. M. Aartsen-Lehnhoff;  
6.4: Karen Sonja, dochter van R. Agema,  
2e stm., en mw. G. Agema-van Poelje;  
6.4: Nicole, dochter van P. F. van Dijk,  
3e wtk., en mw. M. van Dijk-Drücker;

## Aflossingen:

gezagv.: W. T. Spier, M. Zuilhof, K. Prins,  
D. Fransen, J. S. Schregardus, S. Harders,  
D. Rijk, J. W. M. Vollebregt, E. J. Stapper,  
R. E. van der Miesen, J. Klein Roseboom,  
P. Snel, H. G. Willemsen;  
1e stl.: W. S. van der Ham, J. C. Aartsen,  
H. van Slegtenhorst, H. Wijnberg,  
J. B. P. Imming, J. de Jager jr., W. Beekman,  
R. A. Kattenburg Schüler, W. A. van Rooyen,  
W. van der Graaff, J. Werkhoven, W. Bosma,  
F. A. Visser;  
2e stl.: G. Terpstra, G. Zoetendal,  
W. L. Westhoff, R. Dijkstra, J. A. M. Sneek,  
H. J. Lenstra, J. van Rooyen, W. J. H. van Dipten,  
J. Verdoorn, C. P. C. van Goethem,  
M. A. F. Wanders, F. T. J. van Manen,  
T. T. Rison, A. P. Margadant, H. W. van Baalen,  
J. J. B. Roest, R. Hagen, C. B. Slieker,  
A. B. Tuyl;  
3e stl.: P. H. Jacobs, F. van der Meyden, T. Kik,  
C. M. Bianchi, C. T. J. van Oosten,  
E. van der Zwaal, A. J. Kappers, B. Crum,  
K. Cramer, P. L. van der Vos, C. K. Vermeulen,  
P. A. D. Bouwman;  
4e stl.: W. J. van Heesen, R. T. R. Hortulanus,

W. T. A. A. G. M. van den Bergh, M. Hofman,  
K. T. Wiegert, A. J. M. van der Loo;  
radio-off.: J. J. A. van der Zee; L. P. de Regt,  
B. Immerzeel, M. Platschorre, E. van Bruggen,  
J. Thomas, C. W. Lems, P. L. Linders,  
G. A. Remijnse;  
hfd.wtk.: B. Veldhuis, L. F. Veldhuis,  
C. H. J. van Dijk, A. Bax, J. J. F. Reitsma,  
P. van der Hout, J. F. van den Bogaard,  
G. J. A. de Ruiter, G. W. van Essen;  
2e wtk.: W. Vroling, J. J. J. Ludekuse, M. de Wit,  
A. P. Grootenboer, P. A. Ankerman,  
A. K. van 't Blik, J. C. Ganzinga, J. Kruysse,  
C. W. H. van Holthuysen, J. Smid, J. Prinsze;  
3e wtk.: E. S. Petrusma, R. Smits, H. E. Daniëls,  
D. Westdorp, J. Verlinde, B. van Os,  
H. J. Lammertink, J. V. W. M. Daniëls,  
J. A. Willems, A. A. Konijnendijk,  
M. J. C. Broeders;  
4e wtk.: J. L. B. de Bruin, J. Lagcher,  
M. van Dijke, M. Kik M. J. Viergever,  
P. O. J. van der Horst, A. N. Zeldenrust,  
J. B. van der Veer, J. Teule, B. K. Frans;  
5e wtk.: H. W. J. Schoonbergen, J. A. de Bakker,  
J. R. Spoelstra, R. Dorrenboom, B. J. Huizing,  
W. Bekooy, A. J. M. Janssen, P. Mulder,  
H. W. P. Schaaper, J. J. P. Schilder,  
R. J. W. Winkelhuis, C. J. Tanis, T. den Dekker,  
W. J. Adema, A. Nonnekes, R. J. van Kuyk,  
J. M. M. Selders, J. R. Kroos,  
N. C. van den Heuvel;  
ass.wtk.: M. J. Bakker;  
sch.voorman: J. den Heyer, T. H. v. Vlijmen,  
C. Luykenaar, M. H. Grootveld;  
sch.vakman I: J. Brobbel, L. P. L. W. Dekkers;  
sch.vakman II: P. E. Oosterhof, R. P. v. Veen,  
B. A. Amstelveen, J. C. Lemmens;  
sch.gezel a/w: H. J. Groeneveld, T. W. J. Buys,  
F. J. Linders, A. Sterenberg, G. A. Brand,  
P. de Vries, A. A. v. Klei, C. N. M. Prins,  
R. A. Curial, F. Oostdijk, M. v. d. Zwaag,  
M. Oliemans, J. G. Klein-Hesseling,  
E. R. van Engel;  
aank.sch.gezel a/w: W. E. Sumajow,  
R. C. Vreugdewater, L. M. F. Thomassen,  
J. Piers, C. T. M. Kneppers, F. S. Principaal;  
hoofd voeding: L. J. W. Broenink, R. M. Bruno,  
R. B. Vos, B. Gohres, E. H. Hoeboer,  
M. v. Hagen;  
aank.kok: F. W. Smolenaars;  
hoofd bediende: F. P. Lommerse, M. Plugge;  
bediende: A. R. Tanasale, L. J. Schalk,  
F. Salome, A. Scheffer, B. J. v. Gelderen;  
bediende (a/d): J. A. H. T. v. Dijk,  
A. B. Engwerda, W. Boelee,  
L. T. A. C. Roodakker;  
koksmaat: H. B. Klaasen-Bos.

## Tewerkstellingen en overplaatsingen:

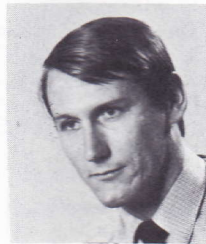
**m.s. Abida:** 2e stm. J. Boonstra, II.stm.  
E. Witteveen, II.stm. A. Zwiers, hfd.wtk.  
C. P. de Waard, 3e wtk. W. H. Hennink,  
wnd. 4e wtk. H. J. Nieuwenhuis, 5e wtk.  
P. J. Steevensz, II.wtk. P. H. M. Schless;  
**m.s. Acila:** 1e stm. C. J. Clarisse, radio-off.  
K. Keizer;  
**m.s. Acmaea:** gezagv. F. Menninga, wnd. 2e  
stm. R. A. J. van Vugt, 3e stm. B. van Gulpen,  
3e wtk. H. A. M. Heyens, 5e wtk. D. J. Sandee,  
II.wtk. T. F. van Schaick, II.wtk.  
P. F. M. Kösters;  
**m.s. Acteon:** 1e stm. F. de Vries, 3e stm.  
R. Zitter;  
**s.s. Arca:** wnd. 3e stm. A. M. Bogart, 2e wtk.  
C. J. den Hollander, 5e wtk. W. Hol, radio-off.  
C. H. van Herp;  
**s.s. Atys:** 3e stm. R. J. S. M. Timmerman;  
**m.s. Camitia:** 1e stm. G. L. A. Martens,  
2e stm. F. J. Kronenberg, II.stm.  
H. A. van der Want, 5e wtk. F. R. R. Smith;  
**s.s. Capiluna:** 1e stm. J. Mieras, 2e stm.  
J. F. Casimiri, 3e stm. E. M. M. van den Bosch,  
4e wtk. J. Moerbeek, radio-off.  
J. J. A. Versteeg, sch.voorman I. Dijker,  
hoofd voeding A. Onderstal;  
**s.s. Capisteria:** 2e stm. R. Drenth, 4e stm.  
P. H. Visser, wnd. 2e wtk. P. Kooyman;  
**s.s. Capulonix:** bediende (a/d)  
J. J. P. Vaessen;  
**m.s. Cinulia:** 2e stm. J. M. E. Korteweg,  
hfd.wtk. S. Straub, 2e wtk. J. L. de Bondt,  
wnd. 4e wtk. B. Groeneboom, 5e wtk.  
A. H. Grevelink, II.wtk. W. A. den Baas;  
**m.s. Crania:** gezagv. K. Drent, 2e stm.  
G. W. Geesink, 4e stm. J. C. Hilberding,  
radio-off. H. P. de Jager;  
**m.s. Dalia:** 3e stm. A. G. den Dekker, 3e wtk.  
J. A. Deelen, sch.vakman II A. v. d. Windt,  
wnd. sch.vakman II E. L. Boldewijn, sch.gezel  
a/w Q. A. P. de Wit, J. Poot, J. Tuinebreyer,  
aank.sch.gezel a/w A. Marcus, hoofd voeding  
W. D. Anthonio, bediende (a/d)  
M. A. W. M. de Beer, jongen a/w  
F. M. E. v. d. Berg.  
**m.s. Daphne:** gezagv. C. Wolse;  
**m.s. Diloma:** gezagv. H. A. Schelvis, II.stm.  
C. J. Wijngaarden, wnd. 4e wtk.  
P. H. van Beusekom, II.wtk. J. Wijnmalen,  
II.wtk. E. Meyer, sch.vakman II G. Struik,  
sch.gezel a/w R. E. Riedewald,  
S. R. Langendoen, aank.sch.gezel a/w  
M. A. Rijken, bediende (a/d) D. E. Hertig;  
**m.s. Dione:** II.stm. B. den Heyer, hfd.wtk.  
O. A. van der Want;  
**m.s. Dosina:** 1e stm. M. F. D. Becx, 2e wtk.



## Onze vlootjubilaren



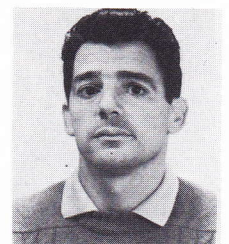
R. J. de Wit  
1e stm.  
1965 - 25.5 - 1975



D. J. van Dijk  
1e stm.  
1965 - 25.5 - 1975



R. P. Jager  
1e stm.  
1965 - 26.5 - 1975



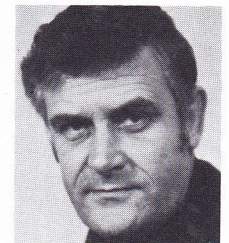
P. J. Rodriguez Solino  
Camarero mayordomo  
op 31.3.1975



D. Rijk  
gezagv.  
1950 - 8.5 - 1975



H. H. Hacken  
gezagv.  
1950 - 13.5 - 1975



J. H. Korsen  
gezagv.  
1950 - 15.5 - 1975

### Aangesteld



N. A. Jager  
per 16 december 1974  
aangesteld als gezag-  
voerder en op 25 maart  
1975 belast met het  
commando over het  
s.s. „Metula“

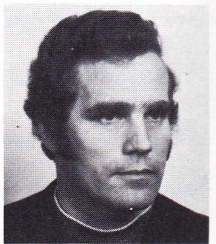


J. E. Dekker  
per 16 januari 1975 aan-  
gesteld als gezagvoe-  
der en op 5 april 1975  
belast met het com-  
mando over het s.s.  
„Viana“

### Bevorderd tot:



scheepsvakman II  
per 25.3.75  
G. Struik



scheepsvakman II  
per 1.4.75  
J. Heeren

### In dienst getreden vloot- personeel



A. v. d. Windt  
scheepsvakman II

M. F. Koens, 5e wtk. H. Deurloo, II.wtk.  
F. E. Bussenius, sch.voorman  
P. H. A. v. d. Putten, sch.gezel a/w M. ten Kate,  
J. M. Kramer, aank.sch.gezel a/w B. C. P. Dietz,  
T. G. Baars, hoofd voeding C. v. d. Waal,  
bediende H. Wezenaar;  
m.s. Felania: II.wtk. C. J. Stein;  
m.s. Fulgur: wnd. 2e wtk. J. B. H. de Gloppe,  
3e wtk. J. Qualm, sch.vakman II M. A. J. Veen;  
s.s. Kabylia: 3e stm. R. F. Mesker;  
s.s. Kalydon: wnd. 4e wtk. D. W. Smit, 5e wtk.  
C. B. van het Maalpad, 5e wtk. E. A. Rumeser;  
s.s. Kara: 3e wtk. L. Timmer;  
s.s. Kellelia: 2e wtk. J. J. Timmers;  
s.s. Kermia: wnd. 2e wtk. J. D. Compier;  
s.s. Kopianella: 2e stm. J. P. J. M. Cobelens,  
5e wtk. W. P. N. Kramer, 5e wtk. N. H. Bijl,  
II.wtk. G. J. Brink, II.wtk. G. J. Harlaar;  
s.s. Kosicia: gezagv. J. W. Sterringa, hfd.wtk.  
J. H. Veen, wnd. 3e wtk. P. Dekkers, 5e wtk.  
R. P. de Boorder, II.wtk. P. E. Statema, II.wtk.  
J. Marijs;  
s.s. Kryptos: wnd. 3e wtk. F. van den Boogaard;  
s.s. Lepton: 4e stm. J. van Dijk, II.stm.  
J. R. Simonis, II.stm. P. S. C. Braun, II.wtk.  
W. Mink, II.wtk. E. B. Grootenboer, radio-off.  
G. J. Wevers, sch.voorman J. H. A. Elbers;  
s.s. Lovellia: hfd.wtk. G. J. Visscher, 3e wtk.  
H. Blankvoort, radio-off. H. W. Hogeweg;  
s.s. Macoma: 1e stm. C. Vlas, sch.vakman II  
J. P. de Landes, sch.gezel a/w P. Harmans,  
J. H. Winands, J. E. Groot-Bleumink, A. Lampe,  
aank.sch.gezel a/w R. v. Someren, bediende  
T. F. v. Anraat, H. A. Gard, bediende (a/d)  
R. E. v. Wijk;  
s.s. Marinula: gezagv. D. A. C. Vermeulen;

s.s. Marisa: 2e stm. C. van de Vrie, hfd.wtk.  
J. P. Hasenack, wnd. 4e wtk.  
C. N. M. van der Weyden, 5e wtk.  
T. J. van het Kaar;  
s.s. Meta: 1e stm. A. T. van Es, 4e stm.  
P. J. H. van Loenhout, radio-off.  
H. J. van Homoet,  
capataz A. Aragunde de la Torre, man. esp.  
J. Gonzalez Davila, 2e man. F. Aquino Garcia,  
mar.int. G. Comesaña Fernandez,  
M. Costas Ezcurdia, J. Fariña Cacabelos,  
E. Lago Alvarez, P. Lorenzo Alonso,  
R. Martinez Andrade, S. Perez Rebouras,  
F. Perez Taboada, E. Valverde Alonso,  
2e mar.int. F. Gonzalez Rodriguez;  
B. Nogueira Vieitez, coc. C. Lopez Casqueiro,  
cam.may.do A. Perez Rodriguez, cam.  
A. Perez Martinez, S. Soto Carballo,  
cam. (trip) S. Vilar Iglesias, hoofd voeding  
G. S. Sinnema;  
s.s. Metula: gezagv. N. A. de Jager, 2e stm.  
A. L. M. van Dun, 4e wtk.  
C. W. H. van den Heuvel;  
s.s. Mitra: 5e wtk. C. Castelijns, mar.int.  
J. L. Seoane Fervenza, J. Arcos Gonzalez;  
s.s. Mytilus: gezagv. A. de Ligt, 1e stm.  
M. de Graaf, 3e stm. G. van Seters, 4e stm.  
J. W. J. Rodenhuis, hfd.wtk. H. W. van Diepen,  
2e wtk. L. W. Jorissen 5e wtk.  
H. C. Nagelkerken, II.wtk. P. E. Tiessens,  
radio-off. D. J. Hage, hoofd voeding  
C. P. Hoogesteger;



m.s. **Niso**: gezagv. J. M. Hillen, 2e stm.  
 D. M. Alderlieste, 5e wtk. B. E. Broekhuysen,  
 radio-off. P. A. Jongman, 2e mar.int.  
 R. Fernandez Pineiro, F. Perez Fernandez;  
 s.s. **Ondina**: 2e stm. R. A. de Boer, hfd.wtk.  
 H. de Jong.  
 s.s. **Onoba**: gezagv. D. P. Klip;  
 s.s. **Patro**: gezagv.  
 B. C. den Exter van den Brink, 3e stm.  
 J. M. M. van Rossum;  
 s.s. **Philidora**: 2e stm. A. van Leeuwen,  
 sch.voorman L. v. Wieren, sch.gezel a/w  
 H. J. F. Stoffers, A. ten Brinke, R. v. Buuren,  
 H. S. Elia aank.sch.gezel a/w  
 A. J. v. Dormolen, hoofd bediende  
 O. H. Noorman, bediende W. E. v. Straalen,  
 C. P. de Nijs, bediende (a/d) J. W. G. Spierings,  
 jongen a/w F. B. B. Bodelier;  
 s.s. **Philine**: 1e stm. J. B. Krul, 3e stm. J. Koek,  
 2e wtk. A. Houwaard, wnd. 4e wtk.  
 J. A. Boerema, sch.vakman I J. M. Kools,  
 wnd. sch.vakman I P. v. d. Toorn, sch.vakman II  
 J. Heeren, sch.kok C. P. v. Esch;  
 s.s. **Philippia**: 2e stm. F. B. Visser, capataz  
 E. Curras Gonzalez, man. esp.  
 J. Alvarez Martinez, 2e man. E. Alvarez Soto,  
 A. Lago Alvarez, E. M. Perez Agra, mar.int.  
 M. Amoedo Aguete, A. Fernandez Garcia,  
 L. Martinez Duran, J. Rios del Rio,  
 J. Soage Avendaño, G. Suarez Tajas, 2e mar.int.  
 E. Guimerans Perez, E. Peon Cajide, coc.  
 A. Lopez Nogueira cam.may.do J. Alen Barreiro,

cam. J. M. Freire Bouzas, cam. (trip.)  
 J. A. Taboas Raña;  
 s.s. **Viana**: gezagv. J. E. Dekker, 2e stm.  
 H. den Ouden, wnd. 3e stm. R. Kuipers, 2e wtk.  
 H. Japin, radio-off. N. Eijlers;  
 s.s. **Vitrea**: 3e wtk. R. M. van Ham, 4e wtk.  
 F. H. de Jong, ll.wtk. J. W. A. Bakermans,  
 ll.wtk. M. J. Janse, radio-off. P. van Dijk,  
 hoofd voeding F. B. Wayers;  
 s.s. **Vlieland**: gezagv. A. Tijmsa 3e wtk.  
 C. A. van Esveld, 5e wtk. A. Nonnekes;  
 s.s. **Zafra**: 3e wtk. J. H. S. Brijde;  
 s.s. **Zaria**: ll.stm. L. H. G. J. H. Glansbeek,  
 hfd.wtk. J. Tekelenburg, 3e wtk.  
 T. J. M. H. Bakker, ll.wtk. F. M. Hagen, ll.wtk.  
 B. L. C. Maas, radio-off. A. Bakker.

**Uit dienst getreden vlootpersoneel:**

3e stm.: J. Houtkamp;  
 4e stm.: P. J. Urban;  
 2e wtk.: H. R. Godlieb;  
 5e wtk.: P. van Santen, G. M. Piera,  
 P. B. Rensen;  
 hoofd voeding: L. T. R. Ernst.

**Tijdelijk tewerkgesteld „Shell Company of Qatar Ltd.“:**

1e stm.: H. Bijvank.

**Tijdelijk tewerkgesteld „Curaçao Oil Terminal“ te Curaçao:**

1e stm.: P. Puijpe.

**Tijdelijk uitgeleend aan „Holland Amerika Lijn“:**

5e wtk.: W. P. van Dam, N. W. Kuilman,  
 G. A. Mellonius.

**Aangesteld als:**

gezagv.: J. S. Schregardus, J. Klein Roseboom;  
 4e stm.: J. C. Hilberding, P. J. H. van Loenhout.

**Behaalde diploma's:**

1e stuurman G.H.V.: A. G. Kroon;  
 1e stuurman G.H.V.-th.: F. G. Franken,  
 W. van der Meulen, G. W. J. Jacobs;  
 2e stuurman G.H.V.: P. J. J. M. Verspeek,  
 J. J. Honders;  
 2e stuurman G.H.V.-th.: E. J. Frölich,  
 R. A. Jongejan;  
 3e stuurman G.H.V.: J. C. Hilberding,  
 P. J. H. van Loenhout;  
 „C“: E. Dallinga, C. J. den Hollander,  
 J. B. van Haaster;  
 „B“: P. F. van Dijk;  
 „B-th.“: P. J. van den Ende;  
 „A/B-th.“: D. J. Sandee, W. Hol,  
 H. C. Nagelkerken, F. R. R. Smith;  
 „A“: W. Kool.



**Bruidspaar van de maand**

Ze zaten al samen op school. Ja, je mag wel zeggen dat zij elkaar al zo'n jaar of tien kennen. Maar wat is kennen? Dat kwam toch eigenlijk pas twee jaar geleden, toen zij elkaar weer ontmoetten bij een wederzijdse kennis. Wij weten niet of het opzet van de gastheer is geweest, dat hij in slaap dommelde tijdens het lange gesprek dat zich ontspon tussen wnd 3e stuurman R. J. Moeke en mej. I. D. van der Noll, maar feit is dat dit gesprek voor hen het begin werd van de verkering. En die is nu door de ambtenaar van de burgerlijke stand te Haarlem op 10 april jl. bezegeld, nadat het ja-woord uit beider mond kwam.

**Onze wal-jubilarissen**



J. C. C. Naerebout  
 DFM/13  
 1950 - 19.3 - 1975



J. J. Peeters  
 DFM/13  
 1950 - 14.3 - 1975



**tussen schip en ka**

veertiende jaargang no. 9 - mei 1975

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

**Redactiecommissie:**

A. de Coninck, D. Jongeneel, G. H. van Leeuwen, W. N. Wouters, voorzitter, 010-145144-2501

**Administratie:**

Mej. J. F. Schilt, toestel 2065  
 Kopij in te zenden aan: Redactie „Tussen Schip en Ka“, p/a Shell Tankers B.V., Postbus 874, Rotterdam