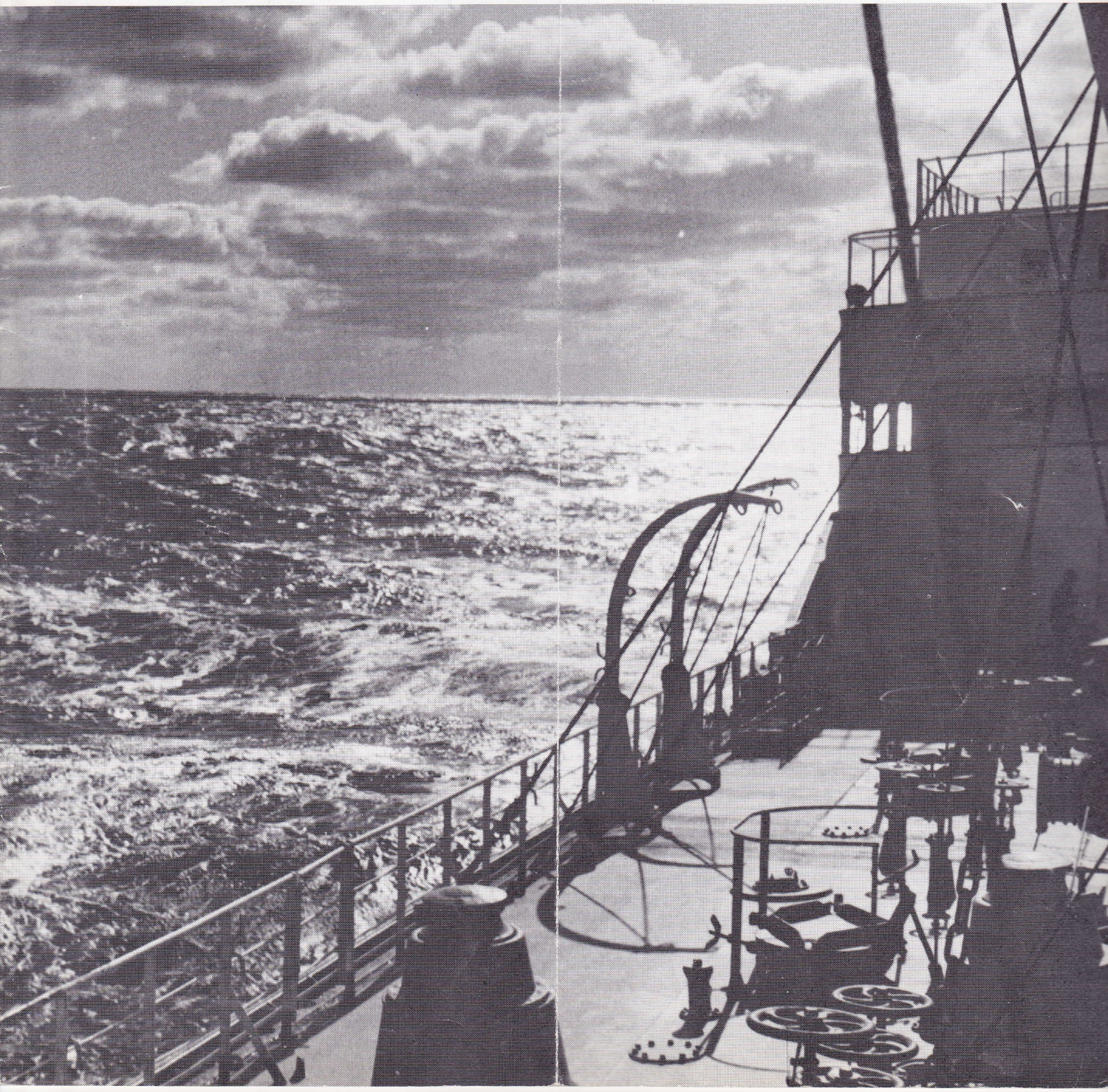


TUSSEN
**SCHIP
EN KA**

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.
NOVEMBER 1969





I.H.I.
BOUWNUMMER
2020
GEDOOPT

TOESPRAAK

**VAN DE HEER RODENBURG
 BIJ DE OVERNAME
 VAN DE „MARPESSA”**

*Mrs. Hoog, Dr. Shinto,
 ladies and gentlemen,*

First of all I should like to address myself to Mrs. Hoog, who, a few minutes ago, honoured the "Marpessa" to become her Godmother.

Mrs. Hoog: I thank you for having come all the way to Yokohama to name the "Marpessa". I sincerely hope that the good wishes you expressed a few minutes ago towards the ship and her officers and crew will materialise and that you will be a witness thereof for a long time to come.

Dr. Shinto: Before accepting the "Marpessa" from you, I would like to thank all who, in some way or other, have had part in the building and completion of this beautiful ship, the third since the "Macoma" and "Metula" left this yard.

In particular I would like to mention your engineers and workers of the yard, the representatives of S.I.N.A., the Head of the Shell Newbuilding Supervisory Office, Mr. Cunningham and his staff, including our superintendent Mr. Wiessner, the surveyors of Lloyd's Register, the Chief Engineer of the "Marpessa", Mr. Van der Hout, and many others.

I am confident that the „Marpessa" will meet our expectations.

Dr. Shinto, it is with great pleasure that I accept this ship from you on behalf of the Owners.

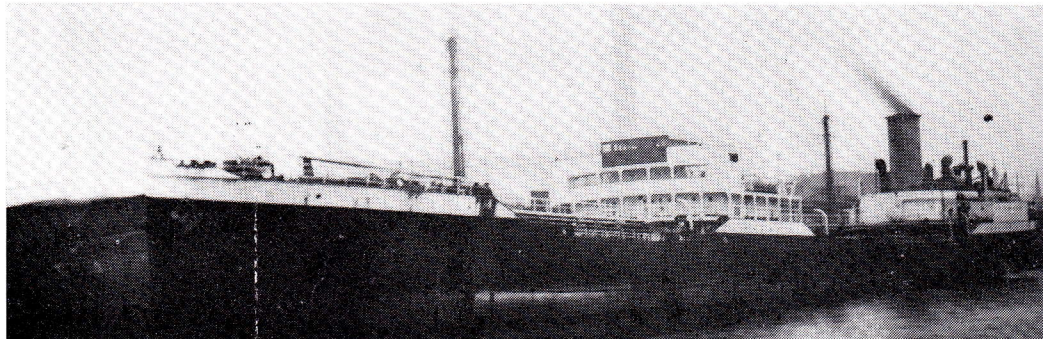
In my turn I would ask you to accept this cheque, which you will please be kind enough to use for the purpose indicated.

Yokohama, 30 september 1969. Een feestelijk vlaggende werf en als „pièce de milieu" een gloednieuw tankschip, waarvan de opbouw uitheems en kleurig uitgedost was. Dat was het beeld dat de werf van Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co. Ltd. bij het binnenrijden toonde. Het „pièce de milieu" was ditmaal de „Marpessa" II, die vandaag aan onze vloot zou worden toegevoegd. Om ongeveer tien uur beklommen de talloze genodigden, waaronder de gezagvoerder en alle officieren van de „Marpessa", de met rood en wit lint omklede trap-stellage naar het dek om, terwijl een harmoniekorps de feeststemming muzikaal onderstreepte, plaats te nemen op het midscheeps opgestelde podium in afwachting van de komst van de doopmoeder en haar gevolg. Nadat vijf minuten later mevrouw A. M. Hoog-Reichart en haar echtgenoot, Dr. Ir. H. Hoog — Manufacturing Co-ordinator Oil van de N.V. Bataafse Internationale Petro-

leum Maatschappij — met de Directeuren van rederij en werf en vele autoriteiten eveneens ter plaatse waren aangekomen, begon de ceremonie, waarvan elk onderdeel vooraf via luidsprekers werd aangekondigd. Terwijl het muziekkorps het Japanse volkslied speelde, werd de Japanse vlag aan de radarmast gehesen, waarna mevrouw Hoog, wie inmiddels door een Japanse schone in nationaal feestgewaad een boeket was aangeboden, de doopformule uitsprak. Vervolgens hakte zij met een bijltje een koord doormidden waarna een fles champagne tegen het dekhuis stuk sloeg.

Onder het afsteken van vuurwerk viel een doek voor het naambord „Marpessa" weg, waarbij talloze duiven en veelkleurige ballonnetjes werden losgelaten, die even een dartele boog om de opbouw vormden en daarna in het luchtruim verdwenen. Hierna trad Dr. H. Shinto, Executive Vice

m.s. „Marpessa" 1927-1963, draagvermogen 9.780 ton



BIJ DE VOORPLAAT :

m.s. Cinulia op de Oostzee september 1969

Na de overdracht van de „Marpessa” werden de opleveringsdocumenten getekend door Dr. Shinto, Vice-President van I.H.I. (links), en onze Directeur, de heer Rodenburg.



EN ALS S.S. „MARPESSA” OPGELEVERD

President van I.H.I., naar voren, die met enkele hartelijke woorden de „Marpessa” aan onze Directeur, de heer D. Rodenburg, overdroeg.

Met een korte toespraak, die U elders op deze pagina's afgedrukt vindt, aanvaardde de heer Rodenburg het schip en bood hij de heer Shinto een cheque aan ten bate van de werknemers van de werf.

Onder het spelen van het Wilhelmus werd de Nederlandse driekleur gehesen, een gebeuren dat geen der aanwezige Nederlanders, ver weg van huis, onberoerd liet. Tenslotte werd de vlag van I.H.I. gestreken en vervangen door de Shell-vlag.

Tijdens de receptie in het Prince hotel die daarop volgde, bood Dr. Shinto aan mevrouw Hoog een fraai paarsen collier aan, terwijl zij, eveneens als aandenken aan deze dag, uit handen van de heer Rodenburg een gouden replica van de schelp „Marpessa” ontving. De toespraak die

onze Directeur bij die gelegenheid hield, vindt u hiernaast afgedrukt.

Zichtbaar verheugd met beide cadeaus dankte mevrouw Hoog de beide gevers en sprak zij de hoop uit dat de „Marpessa” en allen die haar zullen bevaren steeds een voorspoedige vaart zullen hebben.

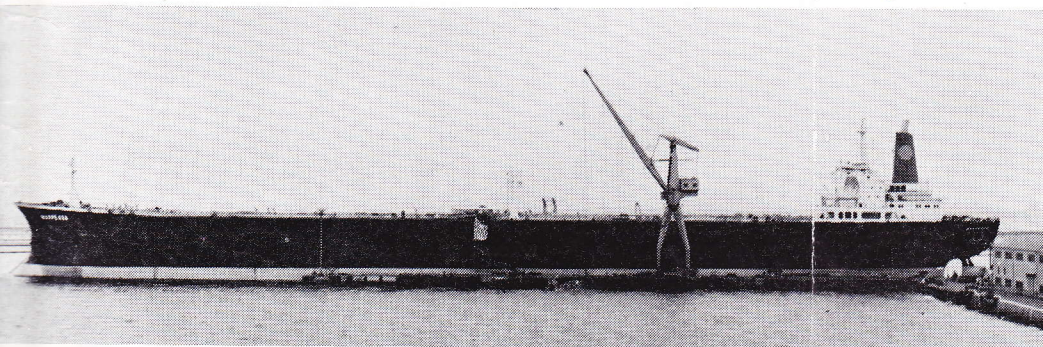
Met drie banzai's voor de „Marpessa” en voor I.H.I. werd de receptie besloten.

Onder de aanwezigen zagen wij Mr. and Mrs. N. L. Fakes, President of Shell Sekiyu, Mr. and Mrs. Y. Takahashi, President of Shell Sempaku, Mr. and Mrs. G. L. Cunningham, Manager of Shell Kobe Shipbuilding Supervisory Office, en de heer en mevrouw H. Rober, Hoofdinspecteur van Scheepvaart van de Nederlandse Antillen.

Op 15 oktober is de „Marpessa” voor haar maidentrip naar de Perzische Golf vertrokken, om vandaar de reis naar Euro-poort voort te zetten.

S.t.P.

s.s. „Marpessa” 30.9.1969, draagvermogen 206.805 ton



TOESPRAAK VAN DE HEER RODENBURG
TIJDENS DE RECEPTIE IN HET
„PRINCE HOTEL YOKOHAMA”,
TER GELEGENHEID VAN
DE OVERNAME VAN DE „MARPESSA”

*Mrs. Hoog, Dr. Shinto,
ladies and gentlemen,*

Mrs. Hoog, christening of ships, it is said, originates from the times B. C. and has continued to present days, as we witnessed this morning.

Today a new member, a new child, entered the Shell family of ships. Contrary to what happens in life, she is not the smallest but the biggest of the family.

There is another contrast. Some time ago, on a similar occasion, I overheard the following aphorism: Ships are being produced by men, but christened by a woman while children are being produced by women, but christened by a man.

In both cases, it is customary that souvenirs are being presented on these important occasions. I feel very honoured therefore to present to you this souvenir, not only to commemorate this day, but also as token of our gratitude for your willingness to sponsor the "Marpessa".

Dr. Shinto, I would like to thank you for your kind words about Shell. The "Marpessa" will in fact be the 18th Group-owned 200,000 tonner to enter service since January 1968, and the tenth to be completed in Japan.

You should know there has been a previous "Marpessa" in our fleet. She was built in Rotterdam in 1927, and her deadweight was 9780 tons. The new Marpessa's bunker tanks alone hold more oil than the previous Marpessa's cargo tanks. She had a good long life, however. When she was 30 years old she was modified for duty as a bunkering bulk and only scrapped 6 years ago at the age of 36.

By now you all will know, that all Shell ships

(vervolg pagina 4, onderaan)

AFSCHEID VAN DE HEER C. WESTERA

Wie van wal of vloot kent niet de heer C. Westera, die op vrijdag 3 oktober officieel afscheid nam van zijn collega's? Slechts weinigen kunnen dat zijn, want de scheidende had niet alleen niet minder dan 32 jaar temidden van ons vertoefd, doch bovendien — en nu halen wij aan uit de rede die de heer G. den Bakker, adjunct-Directeur, hield bij de officiële afscheidsreceptie in de lunchkamer van het Shell-Gebouw —

zal het, Kees, als je vandaag ons kantoor verlaat om van je pensioen te gaan genieten, stil zijn in je naaste omgeving op kantoor. Men zal zich afvragen wat missen we, en dan zal het antwoord zijn: ja, Kees is weg.

Wij mogen dunkt mij wel zeggen, dat je technische kennis en ervaring recht evenredig waren aan je stemgeluid, waardoor je telefoon soms wel eens een overbodige luxe leek.

Enfin Kees, dit was maar een luchtige opmerking. Het feit is er, dat we je vandaag voor het laatst in ons midden zien in een meer of mindere actieve functie. Je dienstverband eindigde reeds op 30 september j.l. Zoals ik reeds aanhaalde, we zullen je ervaring missen, temeer waar deze nogal eens steunde op je fenomenale geheugen wat schepen en mensen betreft. Administratie in de algemene zin des woords was iets dat je niet zo zeer lag, alhoewel je er wel meer en meer met je neus op gedrukt werd.

Traditiegetrouw memoreer ik nog je staat van dienst: in dienst getreden 15 november 1937, met als eerste schip het m.s. „Miralda”, daarna schepen zoals „Selene”, „Taria”, „Elusa”, „Corilla”, „Renata”, „Ocana” en nog vele andere. Namen die nu weer teruggekomen zijn komen ook voor, zoals b.v. „Macoma”.



Gedurende de oorlog heb je afwisselend gevaren voor de C.S.M. en de toenmalige N.I.T., vandaar de namen als „Renata”, „Carlota”, „Rcdas”, enz.

Bij de nieuwbouw van de „K”-schepen speelde je ook nog een rol, namelijk tijdens de bouw bij Wilton-Fijenoord van t.e.s. „Korenia” was je aanwezig als 2e werktuigkundige, waarbij ik persoonlijk het toezicht had bij de bouw.

Ik herinner mij nog wel, dat je toentertijd je kritiek niet bepaald onder stoelen of banken stak; alleen was er zoveel lawaai op dit nieuwbouwschip, dat het jou zelfs moeite kostte daar bovenuit te komen, hetgeen wel een indruk geeft van de lawaaierste toen.

Voor je walplaatsing was je hoofdwerktuigkundige op de „Korenia” en extra hoofdwerktuigkundige a/b „Katelysia” en „Vivipara”. Je permanente aanstelling in waldienst vond plaats op 1 januari 1960.

In de afgelopen negen jaar heb je een rol gespeeld in sloopexplosie en bij organisatiewijzigingen in de technische dienst, waarbij je op 27 februari 1964 je werkzaamheden als inspecteur bij de toenmalige DFA/3 afdeling aanving.

(vervolg van vorige pagina)

are names of shells; „Marpessa” is no exception. The official name is „Marpessa Laminata” and as the book says „a small brownish coloured spiral-shaped land shell, which lives on logs and stumps, amongst moss and dead leaves and sometimes on trees, in woods, hedges and quarries”. The „Marpessa” will be delivered ahead of the contract date. We are impressed by your

achievements. This could only be possible with the whole-hearted co-operation of your workers and Management.

What about the future? Will the oil industry go for bigger ships? Undoubtedly they will. But when? I do not want to go too much into detail. We in Shell, for the time being, have the feeling that we have reached something of a plateau in tanker size, not for technical, but mainly for economical reasons.

I would now like to say a few words to the

Master of the „Marpessa”.

Captain Stapper: one of the last vessels that sailed under your command was the „Niso” 120,000 tons, which left I.H.I.'s yard at Aioi in November 1966. I am sure that the experience you gained in that vessel will be of great value when commanding the „Marpessa” and it is with utmost confidence that I have placed this new ship under your command.

May good luck always accompany the „Marpessa” and all who will sail in her.

De heer en mevrouw Westera tijdens de toespraak door de heer G. den Bakker

Op 1 november 1967 werd je belast met de leiding van de sectie DFM/22, of wel de „A“-vloot, welke functie je tot 30 september 1969 met succes bekleedde. Je hebt vele veranderingen meegemaakt, zowel op organisatorisch als op technisch gebied, vooral op het laatste. De techniek heeft enorme sprongen gemaakt sinds de 18.000 tonners gebouwd werden in 1954. In al deze ontwikkelingen ben je bijgebleven, alhoewel je directe bemoeienissen op het terrein van de zogenaamde GP-schepen lagen; de exploitatie-resultaten van deze schepen op technisch gebied tonen aan, dat je streven om optimale resultaten te bereiken succes hebben gehad.

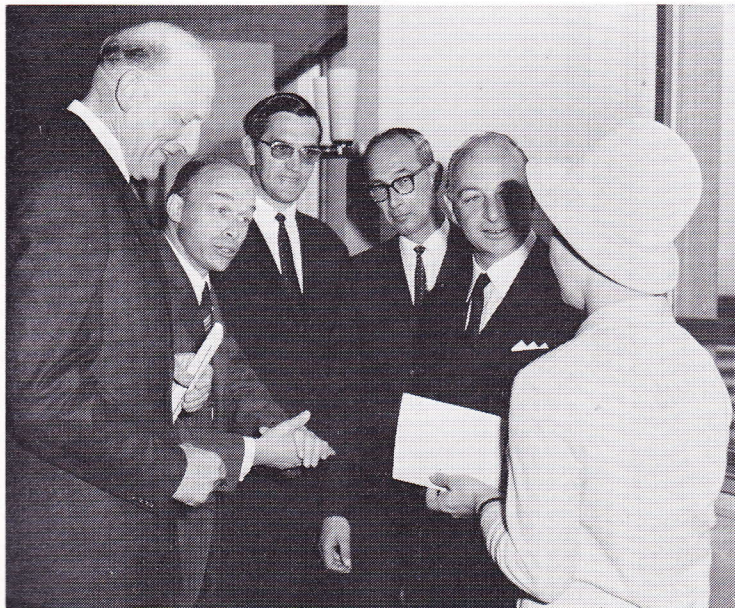
Kees, ik heb genoeg gezegd, rest mij nog om je dank over te brengen van de directie en in het bijzonder van mijzelf voor de goede medewerking van je ondervonden.

Het behoeft weinig betoog dat ook mevrouw Westera betrokken werd bij de lovende woorden die de kennelijk beduusde heer Westera werden toegezwaaid. Immers, zeker wanneer men vaart doch ook — alhoewel in mindere mate — aan de wal moet de echtgenote van een actief Shell-man, en dat mag toch wel van de scheidende gezegd worden, zich opofferingen getroosten.

Vandaar, mevrouw Westera, u heeft uw man menigmaal her- en derwaarts zien trekken om schepen te bezoeken. Voor uw geduld onze dank en als klein aandenken deze shawl.

Na voorlezing van een aantal telegrammen ontvangen van opvarenden van onze schepen en elders vertoevende walem-

Ook mevrouw Westera deelde in de belangstelling



ployés overhandigde de heer Den Bakker het door de gezamenlijke medewerkers van de heer Westera aangeschafte cadeau, een kijker (plus envelop met inhoud), wat de opmerking ontlokte dat de scheidende kennelijk vanuit het Oosten des lands toch een oogje in het zeil wil houden op wat zich in Rotterdam afspeelt.

Met een waarschijnlijk door de omstandigheden getemperde stem sprak de heer Westera de aanwezigen als volgt toe:

U moet mij niet kwalijk nemen dat ik hier sta met een wat opgelaten gevoel. Ik ben mij ervan bewust, dat ik dikwijls tot velen het woord heb gericht, en niet altijd in diplomatieke stijl. Maar ieder vogeltje zingt nu eenmaal zoals het gebekt is, daar is dan bij mij wel wat aan geslepen maar men heeft het er niet helemaal uit gekregen. Ik wil echter iedereen gaarne dankzeggen voor de samenwerking, voor de prettige tijd. Het was dankzij uw medewerking dat ik mijn werk heb kunnen doen. Ik wens u allen veel succes, met uw werk, in uw leven. Ik weet — dat kun je niet tegenhouden — dat u over enige tijd mij zult hebben vergeten, maar ik zal u niet vergeten, mede door het speciale cadeau, waarvoor hartelijk dank. Als ik op de berg sta, eigenlijk zou je moeten zeggen molshoop waarop mijn huis staat, dan heb je een prachtig vergezicht en daarom heb ik om dit cadeau verzocht.

Nogmaals hartelijk dank en veel succes.

Dat de afscheidnemende zich bij velen bemind heeft gemaakt bleek niet alleen uit de grote opkomst van walemployés doch ook uit het grote aantal vertegenwoordigers van werven, machinefabrieken, reparatiebedrijven enz., die ieder met een handdruk hun waardering en dank betuigden en daaraan goede wensen toevoegden voor de toekomst van de heer Westera.

Langs de kop van



Op 24 augustus jl. begon de 115.000 ton deadweight metende tanker „Manhattan” aan een poging om een scheepvaartweg te vinden langs de kop van Noord-Amerika. Het doel van deze boeiende reis was vast te stellen of het mogelijk zou zijn de olie gevonden op de noordelijke hellingen van Alaska geheel over zee te vervoeren. Volgens voorzichtige ramingen bevinden zich hier olievelden die de olie-wingebieden in het Midden-Oosten de loef zullen gaan afsteken

Het probleem is echter hoe deze grote hoeveelheden olie naar de afzetgebieden te brengen tegen een voordelige prijs. De eerste drie maatschappijen die op de noordelijke hellingen van Alaska olie hebben gevonden — Atlantic Richfield, Humble en B.P. — hebben reeds getekend voor een pijpleiding ter waarde van 900 miljoen dollar, die van Prudhoe Bay dwars door Alaska leidt naar een haven aan de zuidelijke kust van Alaska. Maar daarmee zal de olie nog steeds ver verwijderd zijn van de grote consumptiegebieden in het oostelijke deel van de Verenigde Staten, zodat alsnog, hetzij per tanker hetzij per pijpleiding, de olie verder getransporteerd zou moeten worden. Wat de kosten aangaat zou de olie dan geen haalbare kaart meer zijn voor de Europese en Japanse markten.

Voordelen van vervoer over zee

Bij vervoer over zee echter is de situatie anders. Men schat dat de olie uit Alaska in de afzetgebieden in het oosten van de Verenigde Staten 45 dollar cent per barrel goedkoper zal zijn indien ze geheel per tanker is vervoerd langs de Noord-West route. Het wingebied ligt ruwweg 4000 mijl van zowel de Atlantische kust van de Verenigde Staten als van West-Europa, tegen de 11.000 mijl die nu moet worden afgelegd om ruwe olie uit de Perzische Golf om de Kaap naar Europa te vervoeren. Het gebied ligt ook minder dan 4000 mijl van Japan verwijderd — ongeveer de helft van de afstand die de olie uit het Midden-Oosten nu moet afleggen om daar te komen. Het ligt daarom voor de hand dat vervoer per tanker de oplossing is en daarom is ook niet minder dan 30 miljoen dollar geïnvesteerd in de reis van de „Manhattan”, alleen om na te gaan of deze vaart mogelijk is.

Misschien lijkt dit alles voor de hand liggend, maar de tocht langs de kop van Noord-Amerika is allesbehalve gemakkelijk en werd pas voor het eerst volbracht in de 20e eeuw. Het was de 47 ton metende „Gjoa” van Amundsen die de tocht voor het eerst ten einde bracht, van 1903 tot 1906. Maar pas in 1944 gelukte het de 80 ton metende „St. Roch”, een patrouilleboot in dienst van de Royal Canadian Mounted Police, om de tocht in één enkel seizoen te volbrengen.

Tanker-ijsbreker

Om zijn taak te volbrengen, is de „Manhattan” door Humble omgebouwd tot de grootste ijsbreker ter wereld. Dit schip werd uitverkoren omdat het groot is, snel en bijzonder krachtig: zijn 4 stoomturbines leveren een machinevermogen van 43.000 P.K. Dat is 1½ maal méér dan hetgeen gebruikelijk is bij schepen die wel tweemaal zo groot zijn. Daarenboven is de tanker uitermate manoeuvreerbaar door een dubbele schroef. Door al deze eigenschappen is het een der grootste, krachtigste en best manoeuvreerbare schepen ter wereld.

Om de tanker volledig geschikt te maken als ijsbreker werd ze ingrijpend verbouwd. Het schip werd in vier stukken gesneden,

Noord-Amerika

die alle werden versterkt. Vervolgens werd een speciaal ontworpen ruim 40 m hoge boeg aangebracht in plaats van de oorspronkelijke, die ca. 20 m hoog was. De nieuwe boeg licht het schip als het ware op uit het ijs, zodat de tanker het ijs opglijdt en er door het gewicht van de romp doorheen breekt. In juni werden de vier delen weer aan elkaar gelast. De „Manhattan” heeft nu een lengte van ca. 330 m. en is ruim 48 m. breed. Bij de ombouw nam het schip 9000 ton in gewicht toe tot circa 150.000 ton (waterverplaatsing). Naast deze spectaculaire veranderingen vonden nog een aantal minder in het oog vallende wijzigingen plaats zoals het aanbrengen van nieuwe, versterkte schroeven. Verder werd het instrumentarium aanzienlijk uitgebreid. Speciale apparatuur werd geïnstalleerd om de bewegingen van het schip, de druk van het ijs op de romp en de prestaties van de machines te meten. Televisiemonitors stellen de bemanning in staat de ijsgang en de structuur van het gebroken ijs te observeren. Aan boord zijn speciale laboratoria ingericht voor de verwerking van informatie die wordt verkregen met behulp van infrarode foto-apparatuur en laserstraal-apparatuur.

Op de „Manhattan” zijn voorts twee helikopters gestationeerd voor het maken van verkenningsvluchten.

Door het ijs

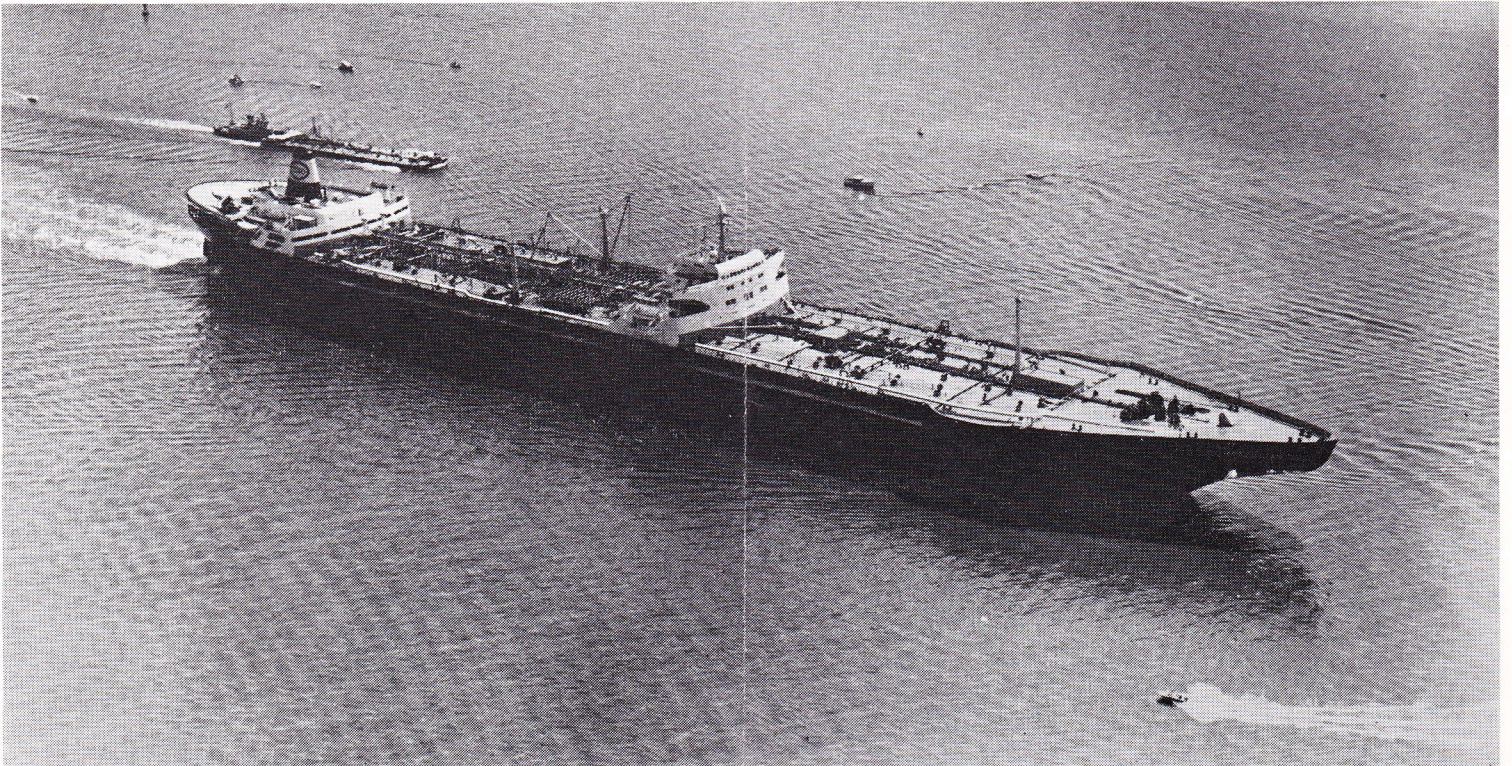
Het schip vertrok 24 augustus jl. van Philadelphia, voer langs de Noord-Amerikaanse kust naar de met ijsbergen bezaaide wateren in Baffin Bay, en koerste daarna Westelijk door de Lancaster en Viscount Melville Sound. Van hier waren er twee moge-

lijkheden: Zuidwestelijk door de smalle alhoewel betrekkelijk beschermde Prince of Wales Strait, of Westelijk door de veel bredere McClure Strait, waar evenwel het zware drijfijz komende van de Pool zich soms opstapelt. Gekozen werd voor de laatste, waarna voor de „Manhattan” met zijn 54 koppen (alsmede 72 deskundigen en regeringsvertegenwoordigers) de weg naar Prudhoe Bay, door de Beaufort Zee, open lag. Op 15 september bereikte het schip de Golf van Amundsen, waarmee het 's werelds eerste koopvaardijchip was dat de Noordwestelijke Poolvaart had volbracht.

Hoewel de „Manhattan” met deze tocht een prestatie heeft geleverd die als een mijlpaal in de maritieme geschiedenis mag worden geboekstaafd, zal voorlopig nog geen definitieve conclusie kunnen worden getrokken omtrent het zakelijke succes. Dit zal pas mogelijk zijn als de aan boord door de experts verzamelde gegevens in de computers zijn verwerkt en geëvalueerd en dit is pas in het voorjaar van 1970 het geval: pas dan zal kunnen worden beslist of het lonend is grotere, speciaal voor deze route ontworpen schepen in aanbouw te geven, waarvan er naar schatting zo'n 30 nodig zouden zijn — elk met een bruto-tonnage van 250.000 ton — in de komende 10 jaar. Zelfs indien de totaal-resultaten van de reis van de „Manhattan” gunstig zijn, dan blijft nog het gecompliceerde probleem hoe tankers aan de Noordelijke hellingen van Alaska te beladen. Er zijn geen diep-water-havens en de kustwateren zijn over het algemeen ondiep, tot een 20 à 30 mijl in zee. Gedurende een groot deel van het jaar zit het pakijz uit de Noordpool stevig langs de kust vast en men verwacht dan ook dat de schurende werking van het ijs een onderwaterpijpleiding naar een in zee gelegen laadstation onmogelijk zal maken. Humble heeft hiervoor een nieuwe oplossing gevonden, althans voor één aspect van het probleem, door het ijs zelf aan het werk te zetten. Twee resuachtige ijseilanden, die toevallig zijn afgezakkt tot ongeveer 25 mijl ten Noorden van de Prudhoe Bay, zijn stevig verankerd in diep water en kunnen als permanente „terminal” langs de kust dienstdoen. De eilanden worden letterlijk verzonken gehouden door ze eenvoudigweg dagelijks met tonnen water te besproeien.

De „Manhattan” met speciale ijsbrekerboeg

(Foto: Esso)



SHELL TANKERS N.V.

en haar plaats in de Groep

Nog dagelijks rijzen vragen die betrekking hebben op de organisatie van de Groep, met name de maritieme organisatie en de plaats en de functie die onze Maatschappij in dat verband vervult.

Geen wonder dan ook dat in het kader van *Lezingen voor Wal- en Vlootpersoneel* ook dit onderwerp tot thema is gekozen. Na een inleiding door de heer G. den Bakker, adjunct-Directeur, was het op 25 september jl. de taak van de heer A. F. H. Kragten, chef van de Sectie Vlootadministratie (DFM/4), deze materie uiteen te zetten.

Spreker gaf eerst een korte uiteenzetting van de basis-organisatie van de Groep, die als geheel een geïntegreerd bedrijf vormt en met haar vele werkmaatschappijen in ruim 100 landen in alle takken van de aardolie- en aardgasindustrie werkzaam is.

Om eenheid van doelstellingen en een vaste gedragslijn te verzekeren, worden de activiteiten van de werkmaatschappijen gecoördineerd.

Deze coördinatie vindt plaats in de Centrale Kantoren-organisatie, die weliswaar over twee plaatsen — Den Haag en Londen — is verdeeld, doch niettemin een organisatorische eenheid vormt.

Zo wordt de vervoersfunctie in de Groep gecoördineerd door de Marine Co-ordinator, die met zijn organisatie in het Centrale Kantoor in Londen zetelt en deel uitmaakt van Shell International Petroleum Company Ltd.

Hij fungeert in de Groep als het centrale punt waar specialistische kennis en ervaring inzake

het tankvaartbedrijf van de Groep zijn samengebracht. Hij verstrekt specialistische adviezen aan de bij de vervoersfunctie van de Groep betrokken werkmaatschappijen. Hij ontwikkelt en formuleert voor deze werkmaatschappijen doelstellingen en gedragslijnen. Hij evalueert de in de vervoersfunctie behaalde totaal-resultaten evenals de hieraan door individuele werkmaatschappijen geleverde bijdragen. Hij doet als functional co-ordinator al hetgeen nodig is om een zo doelmatig mogelijke vervoersfunctie in de Groep te bevorderen.

De Marine Co-ordinator is er eveneens verantwoordelijk voor dat optimaal in de behoeften van de Groep aan vervoerscapaciteit wordt voorzien. Het gehele vervoersprogramma — wereldwijd — is hiertoe in Londen ge-centraliseerd en het is zijn taak er voor te zorgen dat te allen tijde voldoende tonnage beschikbaar is om het gehele programma van verschepingen te kunnen uitvoeren. Dit programma, dat berust op long-term en short-term planning, wordt gebaseerd op:

— de door de verkoopmaatschappijen geraamde afzetten aan afgewerkte produkten;

— het door de Groepsraffinaderijen op deze geraamde afzetten afgestemde produktieprogramma;

— de toevoer van ruwe olie naar de in de consumptiegebieden gelegen Groepsraffinaderijen;

— rechtstreekse verkopen op c.i.f.-basis van ruwe olie en afgewerkte produkten aan derden.

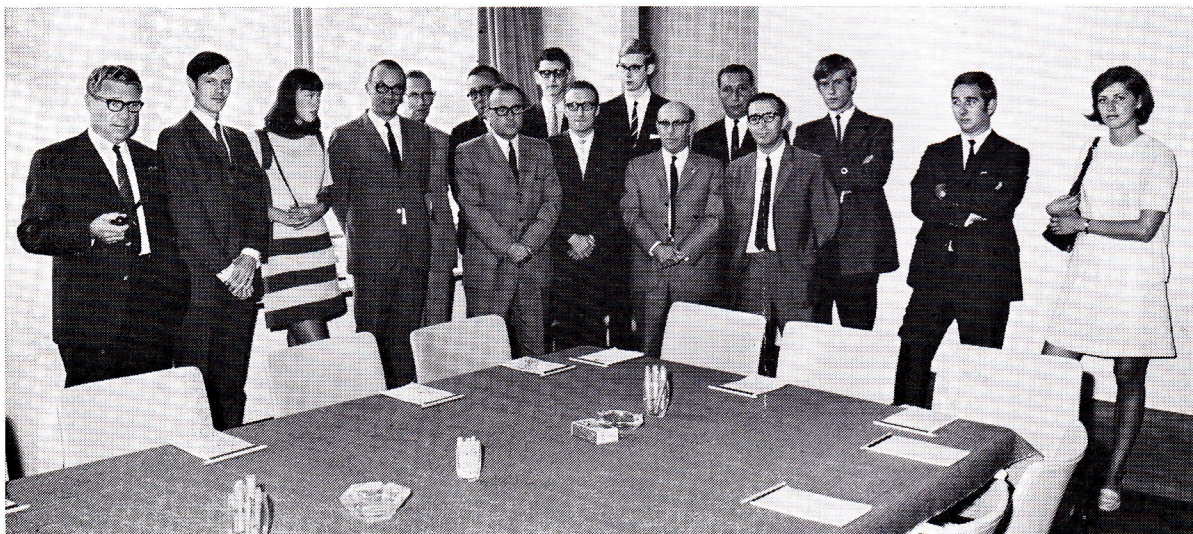
Deze criteria kunnen natuurlijk naar gelang de

omstandigheden variëren en exacte ramingen zijn moeilijk te geven.

Op het Noord-Westelijk halfrond is bijvoorbeeld een al of niet strenge winter duidelijk van invloed op de afzet van produkten en het behoeft dan ook geen verwondering te wekken dat het zo nauwkeurig mogelijk bepalen van de tonnagebehoeften een ingewikkelde zaak is, die voortdurend aan herziening onderhevig is.

In de door de organisatie van de Marine Co-ordinator geplande vervoersbehoeften wordt als volgt voorzien:

In de vanuit Londen centraal world-wide gerouteerde schepen-pool worden in de aller-eerste plaats de schepen ingebracht die volledig Groepseigendom zijn. De schepen die onder beheer vallen van Shell Tankers (U.K.) Ltd. en Shell Tankers N.V. vormen hierbij de belangrijkste inbreng. Naast schepen welke volledig Groepseigendom zijn, beheren deze maatschappijen ook schepen die op demischarter-basis zijn aangetrokken. Ook deze worden in de schepen-pool ingebracht. Deze schepen zijn eigendom van derden en op langlopende termijn „kaal” aan de Groep verhuurd tegen een jaarlijkse vergoeding die gebaseerd is op afschrijving van kapitaal plus interest. De normaliter voor een scheepseigenaar uit het reden van schepen voortvloeiende taken, worden hierbij door de Groepsrederijen overgenomen. Deze zogeheten owner's verantwoordelijkheden omvatten: het bemannen van schepen, het provianderen en bevoorraden van de schepen, het doen onder-



V.l.n.r.: de heren G. den Bakker - adj.-Directeur, J. A. M. Lindeman - DFP/2, mej. W. Gommers - DFP/1, de heren A. F. H. Kragten - chef DFM/4, P. C. L. van Harten - DFP/1, E. J. Buijs - DFM/24, J. C. Muller - DFP/2, G. L. Timmermans - DFF/1, L. Vonk - DFF/1, P. G. Schol - DFF/3, M. J. Spetter - DFM/4, J. Wulfraat - scheepsvakman I, F. M. van der Kolk - DFF/4, A. Verweij - 4e werktuigkundige, R. F. H. Kobessen - 3e stuurman, mej. M. Kromkamp - DFF/3.

+ en -

houden van deze schepen in een zodanige staat dat zij optimaal bijdragen in de behoeften van de Groep aan vervoerscapaciteit.

Naast deze vaste kern van schepen worden — naar gelang de behoefte aan scheepsruimte — door de Marine Co-ordinator schepen van derden aangetrokken op time-charter-basis of trip-charter-basis. Een time-charter is een overeenkomst waarbij door de eigenaar of reder een volledig bemand en bedrijfsklaar schip aan de charterer ter beschikking wordt gesteld tegen een vast bedrag per ton draagvermogen per maand. De kosten van bunkers, ketelwater, sleepboten, loodsen, agentencommissie e.d. zijn zolang het schip operationeel is, voor rekening van de huurder.

De looptijd van een time-charter is doorgaans een aantal jaren. De op deze basis aangetrokken tonnage is dus een vrij vast bestanddeel van de totale vervoerscapaciteit van de Groep.

Tenslotte is er nog de mogelijkheid om, op basis van een trip-charter, tonnage van derden aan te trekken. Van deze vorm wordt gebruik gemaakt om in tijdelijke marginale uitbreidingen van de vervoerscapaciteit te voorzien. De eigenaar ontvangt bij deze charter-vorm een vast bedrag per ton vervoerde lading. Alle operationele kosten met inbegrip van bunkers en havenkosten, zijn hierbij voor rekening van de eigenaar. Is er veel vraag op de markt naar time-charters, dan kan het voorkomen dat schepen op een consecutive-voyage-basis moeten worden aangetrokken.

Deze vorm van schepen charteren is duurder dan voor schepen in time-charter en de tijdsduur van consecutive trip-charters wordt dan ook zoveel mogelijk beperkt.

Samenstelling van de Groepsvloot

De criteria waarop de behoeften aan vervoerscapaciteit worden gebaseerd, bepalen mede hoe de Groepsvloot voor een zo doelmatig mogelijk routeringspatroon moet zijn samengesteld. Het streven is om zoveel mogelijk van grote schepen gebruik te maken voor zover dit verenigbaar is met diepgang en opslagfaciliteiten van de te bestrijken aanloophavens. Uiteraard kan niet worden ontkomen aan het gebruik van kleine schepen voor havens met een beperkte diepgang en/of walopslag.

Een tweede verdeling tekent zich af bij de door de schepen te vervoeren soort lading. Te onderscheiden zijn:

1. „Witte” schepen, die geschikt moeten zijn om een aantal hoog geraffineerde produkten gelijktijdig volkomen gescheiden te vervoeren (aviation fuels, white spirit, kerosines).

2. „Zwarte” schepen, die — uitgerust met verwarmingsspiralen in de ladingtanks — ruwe olie of zwarte produkten krijgen te vervoeren.

3. „Speciale” schepen geschikt voor het vervoer van speciale ladingen zoals smeeroïlen, bitumen en vloeibare gassen.

Terzake van het charteren, routeren en bevrachten van schepen treedt de Marine Co-ordinator — zowel tegenover Groepsmaatschappijen als tegenover derden — niet op onder de naam van Shell International Petroleum Company Ltd. doch onder de naam van Shell International Marine Ltd. Voor deze specifieke taken treedt S.I.M. dus als agent van S.I.P.C. op.

Per 1 september 1969 voeren voor de Groep 408 schepen tot een totaal draagvermogen van 19.806.941 ton. (Gemiddeld draagvermogen per schip ruim 48.500 ton). Hiervan is ongeveer de helft in de een of andere vorm Groepseigendom; de rest is op huurbasis van derden aangetrokken.

Per 1 januari 1969 bedroeg de sterkte van de wereldtankervloot 3928 schepen met een totaal draagvermogen van 130.000.000 ton. Men kan dus zeggen dat ongeveer 15% van de wereldtankervloot door de Groep wordt geprogrammeerd en bevracht. Gemiddeld wordt door de voor de Groep varende schepen 8.000.000 ton lading per dag vervoerd. Per jaar worden door de Groepsvloot 45.000.000 zeemijlen afgelegd tussen 100 laadstations en 350 loshavens gelegen in ruim 100 landen.

Aandeel van Shell Tankers N.V.

Het aandeel dat onze Maatschappij heeft in het vervoersprogramma van de Groep omvat sinds 1 oktober 54 schepen met een totaal draagvermogen van 2.539.279 ton, dus ongeveer 13%. Van al onze ingebrachte schepen is het merendeel op time-charter-basis ingebracht, dit wil dus zeggen dat wij van de charterers huur voor deze schepen ontvangen in de vorm van een per kalenderjaar vast te stellen vast bedrag per ton draagvermogen per maand. Onze uiteindeelijke huurinkomsten zijn hierbij afhankelijk van de vraag in hoeverre deze schepen hebben voldaan aan de gestelde normen terzake van vaarsnelheid en bunkerconsumptie en evenzeer van het aantal dagen welke het schip volledig bedrijfsklaar ter beschikking van de charterers is geweest.

Ook de organisatie van de Groep in Nederland werd in grote lijnen besproken. Al met al, een dankbaar onderwerp om toch nog vragen over te stellen, waarvan dan ook gretig gebruik is gemaakt.

M. J. S.

Reclame voor min of meer volvette kaas verwacht u niet in dit tijdschrift en al zal de kop wellicht associaties in die richting opwekken, de bedoeling is dit geenszins. Het is alleen dat een ieder in het Shell-Gebouw sedert kort de gehele dag een plus en een min voor de ogen heeft, in de vorm van aldus gemerkte knoppen op de nieuwe drukknop-telefoontoestellen. En als ons ooit iets fascinerends is voorgeschoteld dan zijn het wel deze twee knoppen, die — althans volgens de bij de nieuwe apparaten verstrekte gebruiksaanwijzing — geen enkele functie hebben. Dit nu is in deze tijd van rationalisatie gewoon onaanvaardbaar: nieuwe apparaten, die bij duizenden over het gehele land worden uitgereikt, vertonen twee knoppen die er voor niets aan zitten. Als dat werkelijk zo ware, dan zouden ze maagdelijk blank behoren te zijn en niet respectievelijk met een + en een — zijn gemerkt. Er moet daarom meer achter zitten. Er zijn stemmen die beweren dat binnenkort de telefoontoestellen nu ook gebruikt kunnen worden als bescheiden telmachines, dus voor optellen en aftrekken, maar die service-verlening van de PTT gaat mij iets te ver. Andere collega's beweren dat deze knoppen in de toekomst de functie krijgen van het inroepen van de PTT voor een goedkeurend respectievelijk afkeurend woord, maar wat kan ons die stem van een onbekend PTT-er schelen; als die bedoeling er achter zat, zou het de stem van een ons allen bekend en geacht persoon moeten worden. Maar wie wil er nu vrijwillig een afkeurend woord beluisteren? Ik niet! Dus deze hypothese moeten we ook verwerpen. Zou het soms de bedoeling zijn om in de — wellicht nog verre — toekomst degenen die een pep-up nodig hebben, op die wijze een telefonische injectie toe te dienen? Bijvoorbeeld dat men dan de betrokkene belt en zodra hij z'n naam aankondigt — in zijn gedepimeerde toestand dus met weinig enthousiasme — wordt de + toets ingedrukt, waarna men met infrarood- of laserstralen de nodige energie in z'n orgaat spuit. De — toets krijgt dan de tegenovergestelde functie en hier openen zich voor velen veelbelovende perspectieven! Immers, zodra bekend wordt dat een nieuw veel-werk-vereisend idee bij iemand is opgekomen of een ander energie-vragend probleem dreigt te worden gedelegeerd, kan men met de — toets... maar nee, laat ik niet in detail treden, men mocht het eens gaan toepassen op

WOUW

+ en -

ERASMUS VAN ROTTERDAM

Op 19 april 1600 ging voor de oostkust van het eiland Kiusju, in het zuiden van Japan, een Hollands schip voor anker, het eerste Hollandse schip dat ooit Japan bezocht. Een triomfante-lijke aankomst was het niet. Integendeel, wat Japanse vissers op die dag konden aanschouwen was de droeve rest van een door storm gehavend schip met een door ziekte, ontbering en gevechten onderweg tot vierentwintig koppen geslonken bemanning, uitgeputte schipbreukelingen. Zo scheen het niet meer te zijn dan het droevig einde van een van de vele stoutmoedige ontdekkingsreizen uit die tijd. Columbus was in 1492 met de ontdekking van Amerika vóórgegaan, toen men in Europa nog niet meer van de wereld wist, dan dat daar ergens Indië te vinden moest zijn. Maar honderd jaar na zijn tocht waren het toch vooral ook de Hollanders, dit zeevarende volkje, die zich overal op de wereldzeeën een geduchte en unieke reputatie opbouwden, terwijl zij op eigen grond nog vreemde legers moesten bevechten.

Kleine vloot

Op 27 juni 1598 waren zij de haven van Rotterdam uitgevaren: een kleine vloot van vijf schepen, om onder leiding van Mahu en De Cordes Indië, het huidige Indonesië, te bereiken, misschien zelfs het vasteland van Azië, niet langs de gebruikelijke route om Afrika heen maar door de straat van Magellaan om Zuid-Amerika heen, en onderweg eventueel Chili en Peru aan te doen. De vijf schepen waren bij die gelegenheid naar vijf toepasselijke deugden genoemd, zoals Geloof, Hoop en Liefde. Maar ondanks deze namen begon al in de straat van Magellaan, door zware stormen maar ook door Spaanse en Portugese kanonnen, de grote catastrofe. Vier schepen kwamen met hun bemanning om. Slechts één schip wist aan de ondergang te ontkomen, al werd de eerste kapitein en een groot deel van de bemanning gedood. En dat schip was het, De Liefde geheten, dat op die dag, ver uit zijn koers geslagen, voor de Japanse kust verscheen, een schijnbaar roemloos einde tegemoet.

Toch zou die dag, welke voor de Japanners een veel feestelijker karakter droeg, nog slechts het begin zijn van een lange geschiedenis, een



ALS KATEKI SAMA IN JAPAN

puzzel, waarvan de stukken pas in de jongste tijd bevredigend in elkaar schijnen te passen. Want op die dag maakten de Japanners tot hun vreugde niet alleen achttien kanonnen buit, die zij in de strijd tegen opstandige benden heel goed konden gebruiken, maar kregen zij in de persoon van een van de gevangen genomen overlevenden, de Engelsman William Adams, de man, die de geschiedenis in zou gaan als de grondlegger van de Japanse zeemacht. Aan die taak, de Europese scheepsbouwkunst in Japan te introduceren, had hij met de andere bemanningsleden uiteindelijk zijn leven te danken. Overgebracht naar Nagasaki, leidde hij met zijn Hollanders de bouw van een eerste werf, waar sindsdien talloze Japanse zeilschepen naar Engels voorbeeld van stapel liepen. En toen hij in 1620 in Tokio stierf, was hij tot een nationale en vereerde figuur geworden, wat hij volgens getuigen nog steeds is gebleven.

Historische daad

Wat het handjevol Hollanders zelf betrof: weinig hebben zij waarschijnlijk kunnen vermoeden, dat zij ongewild een historische daad hadden volbracht en dat veertig jaar later op het eilandje Decima in dezelfde haven van Nagasaki Holland als enige westerse natie een factorij zou hebben en daarmee het monopolie, met Japan handel te mogen drijven, wat meer dan twee eeuwen heeft geduurd.

Toch is de geschiedenis van het schip „De Liefde” ook met de komst van William Adams in Japan nog niet uitgeput. Want met de uitgemergelde bemanning kwam nog een andere menselijke gestalte op Japanse grond, zij het dan niet van vlees en bloed maar van hout. En daarmee begint een nieuw hoofdstuk, dat uiteindelijk tot de ontknoping zou leiden. Evenals andere schepen uit die tijd, was ook het schip „De Liefde” versierd met een hekbeeld op de steven, in dit geval een mansfiguur met een hoge muts, die met zijn ene hand een schriftrol vasthoudt. En om andere redenen dan de kanonnen werd ook dit beeld in Japan als een kostbaar geschenk van het lot ontvangen. Niet alleen omdat deze wonderlijke vreemde-ling uit het westen voor Japan een uiterst zeldzaam voorbeeld van Europese plastiek was,

1969, het Erasmus-jaar, mag niet worden afgesloten alvorens ook in dit blad aandacht is geschonken aan deze historische figuur, die omstreeks 1520 een zo groot internationaal gezag had, dat pausen, koningen en keizers, geleerden en kerkleiders, van hem, als strijder voor de vrede en verdraagzaamheid, het beslissende woord verwachtten. In „Rotterdam”, het tijdschrift van de Gemeente Rotterdam, verscheen van de hand van Drs. H. Redeker een interessant artikel, waarin o.a. het hierbij afgebeelde hekbeeld van Erasmus een belangrijke rol speelde; hoe en waarom, komt tot uiting in het nevenstaande extract.

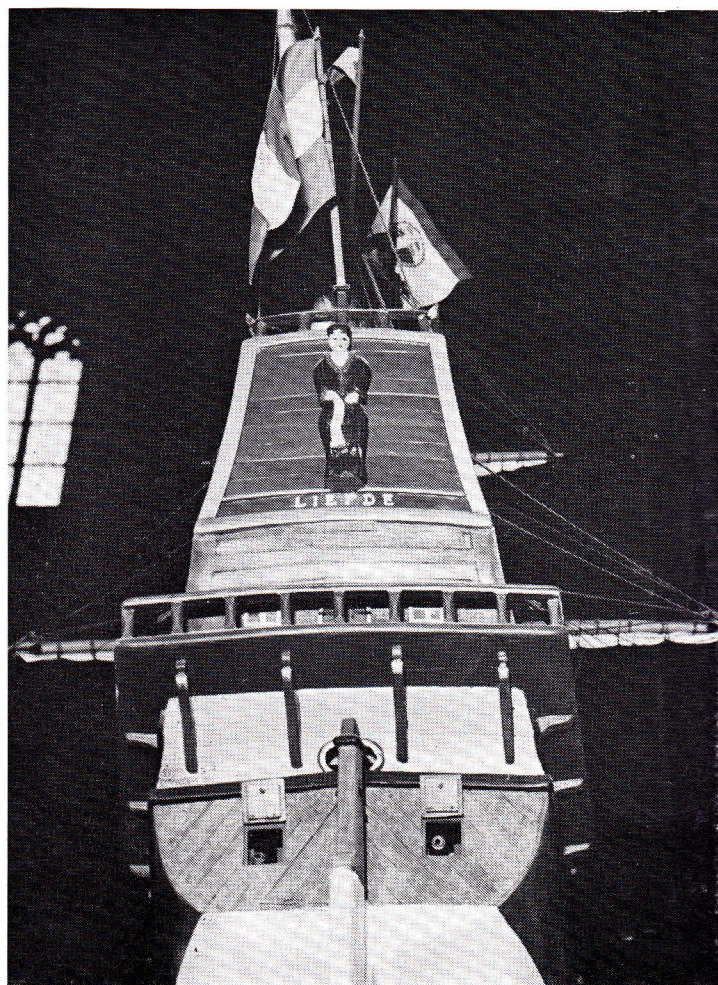
een of andere onbekende Hollander, maar ook omdat de verering voor de Engelse grondlegger van de Japanse zeemacht zich ook meedeelde aan deze gelijk de Griekse godin Venus uit zee opgedoken mysterieuze gestalte. Aanvankelijk in het bezit van een familie Makino, kreeg het al tamelijk snel een ereplaats in de door dit geslacht gestichte boeddhistische tempel van Azuma, waar het onder de naam „Kateki Sama” werd vereerd. Eeuwenlang stond aldus een Hollandse plastiek in een Japanse tempel als symbool en schutspatroon van de Japanse zeevaart.

Dit duurde, tot het in 1919 door een Japanse geleerde werd ontdekt, die er de aandacht op vestigde, waarna het uiteindelijk een plaats kreeg in het nationale museum van Tokio. Maar toen begon het meest fascinerende deel van de hele geschiedenis. Want nogmaals zeven jaar later, in 1926, kwam een foto van het beeld, ingezonden voor een Zendingstentoonstelling in Rome, voor het eerst Hollandse kenners onder ogen. En die ontcijferden op de rol, welke deze mysterieuze figuur uit Japan in zijn hand hield, nog enkele letters: E...MUS en R...TE... met het jaartal 1598. Erasmus Rotterdam 1598? En nu leidden onderzoeken in archieven en andere bronnen, zowel in Nederland als in Japan, tot een conclusie, die nog steeds niet volledig waterdicht is maar wel een grote mate van waarschijnlijkheid bezit. In de raadselachtige mansfiguur, als „Kateki Sama” aanbeden, hebben wij het oudste, houten beeld voor ons, dat ter ere van de wereldvermaarde Nederlander Erasmus, „Prins der Humanisten” in zijn geboortestad Rotterdam werd opgericht.

Mysteries

Om dit duidelijk te maken, moeten wij bij het begin en de mysteries rond dit standbeeld zelf beginnen. Erasmus van Rotterdam was in 1536 in Bazel overleden, ondanks alle vijandschappen, met name die tussen hem en de Duitse protestantenleider Luther, een in heel Europa betreurd verlies voor de wereld van wetenschap en cultuur. Ook zijn geboortestad wachtte niet lang met de oprichting van een standbeeld te zijner ere. In elk geval stond in het jaar 1549 een houten Erasmusbeeld opgesteld op een brug bij de toen nog feestelijke intocht van de Spaanse koning Filips II. Het was nog vóór de oorlog tussen Holland en Spanje, die tachtig jaar zou duren. Acht jaar later werd dit eerste beeld zelfs door een groter vervangen, in steen uitgevoerd. Maar als de oorlog uitbreekt en de Spaanse troepen in 1572 opnieuw Rotterdam binnenrukken, maar nu als plundrende en vernielende vijanden, behoort ook Erasmus' standbeeld tot de slachtoffers. Het werd in het water geworpen, maar na de aftocht van de Spanjaarden door de Rotterdamers weer in de oude eer hersteld. In 1622 kreeg het Rotterdamse standbeeld tenslotte zijn definitieve vorm, zoals wij het nog steeds kennen in het hart van de stad, ontworpen door de vooraanstaande architect en kunstenaar Hendrick de Keyser, ditmaal in brons. Intussen leek het eerste, houten beeld, van de aardbodem verdwenen, al is er nog omstreeks 1590 wel sprake van een bestaand houten beeld. Zou het dit beeld zijn, dat eerst als hekbeeld op een Rotterdams schip, later als een Japans tempelbeeld zou voortleven? Vóór de stelling pleit, dat het schip aanvankelijk Erasmus heette en pas voor deze reis in „De

Model van het schip De Liefde, aanwezig in de Laurenskerk te Rotterdam (dat daar de aanwezigheid symboliseert van de afwezige zeelieden). Op de achtersteven is duidelijk het hekbeeld van Erasmus te zien.

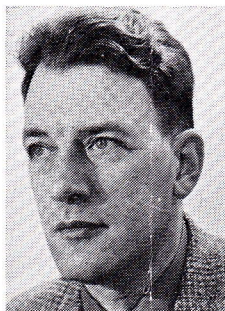


Liefde” werd omgedoopt. Ertegen pleit, dat er een heilige Erasmus (of Erasmus) bestaat, een martelaar onder de Romeinse keizer Diocletianus, die vooral een schutspatroon van schippers is. Maar ervoor pleit weer, dat het Japanse beeld een echte „rondplastiek” is, waarvan de achterkant even belangrijk is als de voorkant, wat bij een hekbeeld niet het geval is. En tenslotte zou de drieregelige tekst op de rol veel te klein voor een tekst zijn, die bestemd was om op de steven van een schip te worden gelezen.

Voegt men daarbij de mening van kunsthistorici, dat het beeld naar stijl omstreeks het mid-

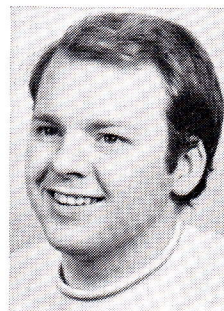
den van de zestiende eeuw moet zijn gemaakt, dan is er alles voor te zeggen, diegenen gelijk te geven, die hier niet eens een kopie maar hét echte oorspronkelijke beeld, het eerste van Erasmus in Rotterdam willen zien. En dan sluit heel dit misschien wat omslachtige historische relaas met het unieke geval, dat Erasmus, de grote vertegenwoordiger van een typisch Europese geest, in Japan eeuwenlang anoniem heeft voortgeleefd als symbool van de Engelse grondlegger van de Japanse zeevaart en als een Japanse pendant van de schutspatroon der katholieke schippers, naar wie hij werd gedoopt.

ONZE VLOOTJUBILARIS

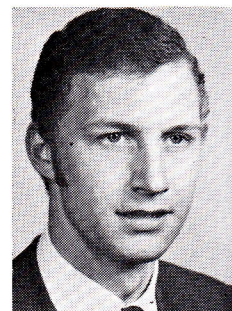


K. TOEREPPEL
hfd.wk.
1939 - 9.11 - 1969

BEVORDERD TOT ONDEROFFICIER



F. WIESNEKKER
scheepskok
per 15.9



A. D. BAARD
scheepsvakman II
per 18.9



FOTOWEDSTRIJD

SHELL IN WINTERTIJD

Door de „European Organization of Central Offices” wordt een fotowedstrijd georganiseerd voor alle employés van de Koninklijke/Shell Groep in Europa. Hieraan kunnen dus ook onze employés, zowel van de wal als van de vloot, deelnemen, als ook de gepensioneerden van beide categorieën. Het motto van deze wedstrijd is „SHELL in wintertijd”, m.a.w. een aspect van de werkzaamheden van de Shell in wintertijd moet in de ingezonden foto's tot uiting komen. Als prijs is uitgelooft een reis naar Londen of Den Haag, met een verblijf van een week.

Degenen die hieraan willen deelnemen, wordt verzocht hun inzendingen te richten aan de Sectie DFP/4, Shell-Gebouw, Hofplein 20, Rotterdam, de enveloppe links boven te merken: „Fotowedstrijd”. Achterop de foto's dient een strook te worden geplakt, waarop in blokletters:

een bij de foto passend onderschrift, het pseudoniem waaronder de foto wordt ingezonden, de maatschappij waarbij de inzender werkzaam is of — ingeval van een gepensioneerde — werkzaam is geweest.

In een afzonderlijke enveloppe, geadresseerd als boven en eveneens voorzien van de aanduiding „Fotowedstrijd” in de linkerbovenhoek, dient opgave te worden gedaan van de naam en het pseudoniem van de inzender.

De foto's dienen ons kantoor te hebben bereikt vóór 15 maart 1970, waarna ze zullen worden doorgezonden naar Den Haag, waar de jury de foto's zal beoordelen; speciale aandacht zal worden geschonken aan compositie, idee en originaliteit.

Het maximum aantal in te zenden foto's is drie zwart/wit, ten minste in het formaat 10 x 14 cm (briefkaart), maximaal toegestane afmetingen 18 x 24 cm.

Degenen die niet zelf ontwikkelen en vergroten kunnen eveneens deelnemen, want hiervoor mag gebruik worden gemaakt van de diensten van een ander, ook van fotowinkels.

De redacties van de verschillende persoonsorganen in Europa hebben het recht van gebruik van de ingezonden foto's.

C.N.O.O.K.S.

De algemene jaarvergadering 1969 vond, zoals gewoonlijk, plaats te Utrecht in Restaurant „Esplanade” en wel op woensdag 24 september. Ongeveer 70 leden waren aanwezig, waaronder onze ere-voorzitter de heer E. H. Larive en ons ere-lid E. G. van Eerde. Met een kort woord heette de voorzitter, de heer J. C. M. Jansen, iedereen hartelijk welkom en gaf de secretaris de gelegenheid de notulen van de vorige jaarvergadering voor te



heer J. A. Stoppelsteen en het aftreden van de heer J. Jongejan te voorzien werden de door het bestuur gestelde kandidaten, nl. de heren J. A. Martens en H. van Manen, met algemene stemmen in het bestuur gekozen. De heer J. C. M. Jansen, die in het achter ons liggende verenigingsjaar de functie van voorzitter had vervuld, droeg hierna voor het komende jaar het voorzitterschap over aan de heer L. Langendoen.

waar tevens de gasten aan deze bijeenkomst welkom werden geheten. Dit waren namens Shell Tankers N.V. de heren G. den Bakker en A. H. W. Karelse en namens de vloot kapitein W. de Beer. Namens de zustervereniging in Londen waren aanwezig de heren G. A. Dawson, A. Logan en R. D. Howell, terwijl tevens ons ere-lid J. W. Walters aan de lunch mede aanzat.

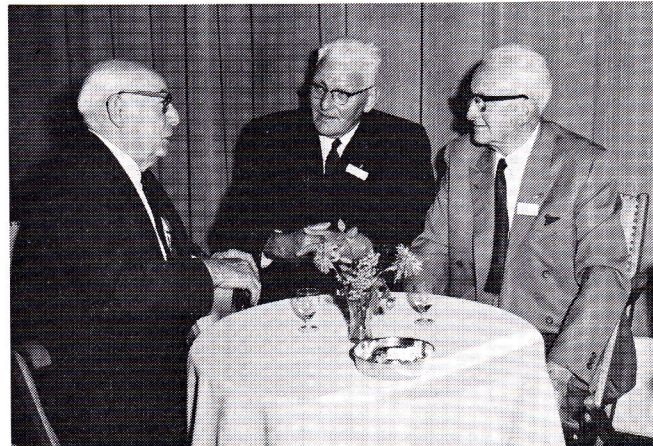
Aan tafel werden de ons ontvallen leden herdacht door het in acht nemen van een ogenblik stilte. Na een kort openingswoord door onze voorzitter werd nog het woord gevoerd door de heer A. Logan, terwijl de voorzitter van de Engelse Club, de heer G. A. Dawson, speciaal de Directie van Shell Tankers N.V. dank bracht voor de uitnodiging aan de echtgenoten van hemzelf en de heer Logan voor het bijwonen van deze bijeenkomst. De heer D. Schreijers sprak een slotwoord alvorens omstreeks vier uur een einde kwam aan deze zeer succesvolle reünie.

JAARVERGADERING

lezen, die zonder wijzigingen werden goedgekeurd. Ook het financiële verslag werd goedgekeurd en de penningmeester werd décharge verleend voor het door hem gevoerde financiële beleid. De bestuursleden A. D. Olie en J. I. Meijer, die aan de beurt van aftreden waren, werden met algemene stemmen herkozen voor een periode van drie jaar. Teneinde in de vacatures ontstaan door het overlijden van de

De rondvraag bleek geen vragen naar voren te brengen. Vermeld dient nog te worden dat een aantal zeer trouwe bezoekers aan onze bijeenkomsten wegens ziekte verstek moest laten gaan en de vergadering verzocht de secretaris hun een blijk van medeleven te zenden en hun spoedige beterschap te wensen. Na afloop van de vergadering kwam men in de foyer bijeen voor het gezamenlijk aperitief.

Drie oud-gezagvoerders bijeen; v.l.n.r. G. Teerling, D. Schreijers en E. Nobels



1969

schoon schip

willen wij maken met wat korte berichten. In de toekomst zult U deze rubriek meer tegenkomen in dit blad. Niet alleen zult U hierin vinden wat zoal op de redactietafel kwam van collega's, andere Shell-maatschappijen en derden, doch ook wat ons op het hart ligt, van de lever moet en vandaar... Schoon Schip.

Zo ontvingen wij kortgeleden een brief, ons toegezonden via het Roode Kruis, van mevr. Seegers uit Eindhoven over de **kokertjesactie**. „Weer een?“, zult u zich verwonderd afvragen. „Nee“, haasten wij ons hierop te zeggen, deze brief sloeg nog op de actie van vier jaar geleden. Enfin, leest u zelf maar het volgende uittreksel:

„Mijn dochtertje was vier jaar geleden 9 jaar oud en heeft toen meegedaan aan de kokertjes-actie. Tot onze grote verbazing en verrassing kreeg ze medio juli een brief uit Colombia. Het kokertje was door een visersjongen op een klein eiland, genaamd „Islote“ aan de Alantische kust gevonden. Hij kon lezen noch schrijven, maar een vriend van hem heeft toen de brief geschreven, gedeeltelijk in het Engels, gedeeltelijk in het Spaans. Ik wou u dit toch wel laten weten, want we vinden het geweldig. Ook wil ik mijn dank uitbrengen aan de Shell-tanker die daar voor gezorgd heeft.“

En daar kan die Shell-tanker, met zijn toenmalige opvarenden, het dan mee doen.



Over Shell-tankers gespro-

ken, wist u dat de „Kara“, de 19.000 tonner, het **20.000ste schip** was dat — op 14 augustus jl. — dit jaar in Rotterdam is aangekomen? Vorig jaar arriveerde no. 20.000 één dag later. Rotterdam is trouwens nog meer in het beeld, eigenlijk Pernis, maar dat vereenzelvigen we meestal met Rotterdam. Onze Shell-raffinerij aldaar is namelijk sinds 27 oktober jl. de **grootste** van de wereld. Op die datum werd de CD-5, de nieuwe ruwe-olie-destilleerinstallatie, officieel in gebruik gesteld. De totale verwerkingscapaciteit van de raffinerij te Pernis is thans niet minder dan 25 miljoen ton ruwe olie per jaar. Voor de toelevering van 25 miljoen ton ruwe olie zijn niet minder dan 125 volbeladen tankers van gemiddeld 200.000 ton nodig.



Zoals u elders in dit blad heeft gelezen, is de „Marpessa“ thans de gelederen komen versterken, doch ook in Frankrijk zit de Shell niet stil. In september zijn daar **twee 213.000 ton tankers**, de „Miralda“ en de „Myrtea“, tegelijk gedoopt. Dit was mogelijk door het platform van waaraf de flessen champagne naar de

schepen werden geworpen, juist tussen de twee schepen in te bouwen. De twee giganten lagen achter elkaar, de een met de boeg naar het platform, de ander met de achtersteven. Het heeft de technische dienst van de werf heel wat hoofdbreken gekost om ervoor te zorgen dat, al zouden de twee doopmoeders niet precies tegelijk de fles werpen, de doop toch tegelijkertijd zou plaats vinden. Maar alles ging naar wens.



Ook op kantoor, of liever gezegd bij een collega van kantoor, is een wens in vervulling gegaan. Alhoewel er, voor de 15e maal dat de zgn. **Bataafse studiebeurzen** zouden worden uitgereikt, 22 beschikbaar waren gesteld, waren er niet minder dan 146 kandidaten. Onder de gelukkigen die na een zware selectie in aanmerking kwamen voor een beurs was de zoon van de heer J. B. Kerkhoven van de sectie DFM/4.



Proficiat! En nu we toch complimenten aan het uitdelen zijn, dat geldt ook voor de bouwer van het



De heer P. Kerkhoven — 3e jaars student Weg- en Waterbouw aan de T.H. te Delft — neemt de hem toegekende studiebeurs in ontvangst

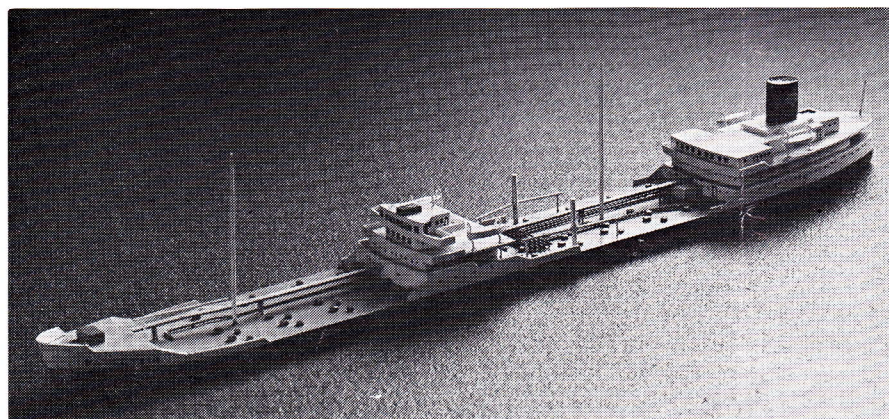
model van de „Katelysia“ dat u hierbij ziet weergegeven. Dit is, ofschoon de lengte over alles slechts 24 cm is, wel zo gedetailleerd en natuurgetrouw nageemaakt, dat de Redactie van „Tussen Schip en Ka“ hier even stil van is geworden. Overigens wel een bewijs dat wie wat ledige uren over heeft, deze met een goed resultaat kan vullen met „doe-het-zelf“. Mochten er onder de zeevarenden meer van deze modelbouwers zijn, dan willen wij dit gaarne horen. Of brengt u eens een bezoek aan DFP/4 wanneer u met **doe-het-zelf** activiteit een fraai produkt heeft vervaardigd. In dit verband moeten wij er nog wel even op attenderen, dat (we halen nu even woordelijk aan wat een collega van ons zei en nemen geen verantwoording voor de inhoud) „ondanks dat er weer zoveel inktgorgelaars de laatste tijd met linaal en millimeterpapier bezig zijn geweest om te trachten de hun toegemeten ruimte in het Shell-Gebouw te verdedigen“, de Redactie en de P.I.P.-unit toch het veld hebben moeten ruimen en nu zijn gehuisvest in de Zomerhofstraat 76, 5 minuten gaans van het Hofplein. Doch laten we hopen dat dit de communicatie tussen onze zeevarenden en DFP/4 niet zal verstoren, want goede communicatie is een onmisbaar element.



Niet alleen aan de wal, doch ook aan boord is goede **communicatie** een onmisbaar element. En hiermee doelen we nu niet op de telefoon, of op oproepsystemen, doch op het menselijk contact. Berichten die voor iedereen aan boord zijn bestemd, of dit nu circulaire zijn of „Tussen Schip en Ka“ zelf, moeten worden doorgegeven. Dikwijls echter is het zonder meer doorgeven, of het ophangen van een bericht op het mededelingenbord, niet voldoende, maar moet er toelichting worden gegeven. Omgekeerd is dit evenzeer van belang; wanneer er iets is dat bij een bepaalde groep vragen oproept, moet men hier niet mee blijven rondlopen. Men moet de vrijheid hebben om dit aan boord hogerop te brengen. Dat is wat we bedoelen met goede communicatie. En al zijn velen van het nut, en de noodzaak hiervan, doordrongen, kennelijk heeft nog niet een ieder de juiste weg gevonden.

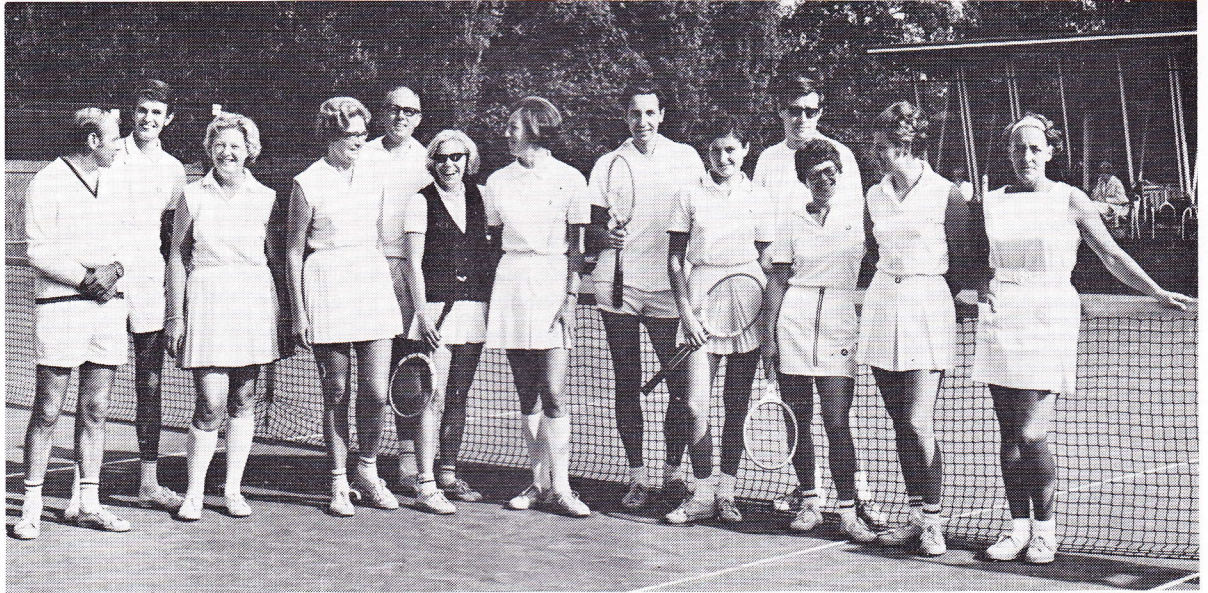
GEVONDEN BIJ DE SECTIE DFP/2

Regenjas — merk KAVEE — lichtbruin, met donkerrood gestreepte shawl. De eigenaar wordt verzocht zich met de sectie DFP/2 in verbinding te stellen.



O.V.S.T.- NIEUWS

De deelnemers van Shell Nederland Raffinaderij N.V. en Shell Tankers N.V. na afloop van de wedstrijd. V.l.n.r.: de heer Ten Bruggencate - S.T., de heer Remmers - S.N.R., mevr. Brouwer - S.N.R., mevr. Van Nes - S.N.R., de heer Van Nes - S.N.R., Mej. Poort - ex S.T., mevr. Maartense - S.N.R., de heer Timmermans - S.N.R., mej. Van Rijn - S.T., de heer Vol - S.N.R., mej. Van der Land - S.N.R., mej. Poort - S.T. en mevr. Van Leeuwen - S.T.



Zaterdag 20 september 1969 — 13.30 uur. Vijfsluizen - Vlaardingen.

Onder ideale omstandigheden werd op deze dag wederom de jaarlijkse tennisonthoening ge-

houden tussen O.V.S.T. en R.O.V.S. Helaas was het aantal deelnemers van O.V.S.T. door diverse omstandigheden zo gering dat niet meer van een werkelijke ontmoeting tussen de twee

ontspanningsverenigingen gesproken kon worden. Desalniettemin werd door improvisatie een gezellige tennismiddag bereikt, welke werd besloten met een gezellig samenzijn.

UITSLAG

O.V.S.T.
2

R.O.V.S.
5

1. damesdubbel:	mej. Van Rijn/mej. Poort	mevr. Van Nes/mevr. Maartense	6—3/6—0
2. damesdubbel:	mevr. Van Leeuwen/mej. Poort	mevr. Brouwer/mevr. Maartense	6—4/6—4
3. damesdubbel:	mevr. Van Leeuwen/mej. Poort	mej. Van der Land/mej. Poort	1—6/6—4/3—6
4. herendubbel	hr. Van der Burg/hr. Vol	hr. Timmermans/hr. Remmers	3—6/4—6
5. gemengd dubbel:	mej. Poort/hr. Ten Bruggencate	mevr. Van Nes/hr. Van Nes	5—7/4—6
6. gemengd dubbel:	mevr. Van Leeuwen/hr. Ten Bruggencate	mevr. Brouwer/hr. Remmers	2—6/3—6
7. gemengd dubbel:	mej. Van Rijn/hr. Vol	mej. Van der Land/hr. Timmermans	6—2/4—6/6—4

IN MEMORIAM

Op 26 september jl. is na een kortstondige ziekte op 35-jarige leeftijd in het St. Elisabeth Ziekenhuis in Tilburg overleden de scheepsgezel algemene werkploeg H. L. Cuny. Betrokkene was op 11 juni jl. in verband met ziekte te Trinidad van het s.s. „Krebsia” afgemonsterd en arriveerde op 9 juli d.a.v. hier te lande.

Hij is met een onderbreking van ongeveer 1½ jaar wegens het vervullen van zijn militaire dienstplicht sedert 6 juli 1955 in onze dienst geweest. Hij trad als handlanger in dienst en heeft eveneens de functie van stoker/olieman en wachtassistent vervuld.

De heer Cuny hebben wij leren kennen als een rustige, betrouwbare en bekwame medewerker, die wij node zullen missen.

Voor zijn overlijden heeft hij nog verzocht al zijn vrienden op de vloot een laatste groet over te brengen.

Op 30 september l.l. heeft de teraardebestelling plaats gevonden op de Centrale Begraafplaats West te Tilburg, waarbij ook onze Maatschappij was vertegenwoordigd. Zijn moeder en overige verwanten wensen wij de kracht toe om dit verlies met berusting te dragen.



H. L. Cuny

IN MEMORIAM

De heer C. Wortel, oud-gezagvoerder van Shell Tankers N.V., verliet op 31 december 1968 de Maatschappij met pensioen, na 30 dienstjaren. Hij overleed op 4 oktober jl. op de leeftijd van 52 jaar.

De heer J. C. Kamsteeg, oud-hoofdwerktuigkundige van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, verliet op 30 september 1952 de Maatschappij met pensioen, na 22 dienstjaren.

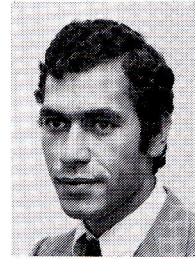
Hij overleed op 14 oktober jl. te Castricum en bereikte de leeftijd van 67 jaar.

Mevrouw E. van der Veen-Popken verzocht ons haar dank te willen overbrengen voor de overweldigende blijken van medeleven en steun ondervonden na het ongeval dat haar echtgenoot, 2e wtk. M. D. van der Veen, is overkomen.

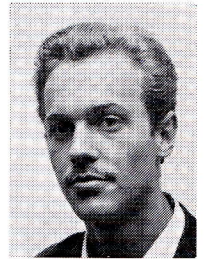
EDEN VLOOTPERSON



P. C. M. Drost
II.wtk.
per 21.9



W. de Beer
II.wtk.
per 1.10



P. van Santen
II.wtk.
per 6.10

IN DIENST GETREDEN WALPERSONEEL

E. C. Paardekooper
sectie DFM/23
per 1.10



AANGESTELD:

Kapitein
P. J. F. DE BEUS
per 13.7.1969, en op
11.10.1969 belast met
het commando over het
s.s. „Kylix“



AANGESTELD:

Hoofdwerktuigkundige
L. C. SPOON
per 23.7.1969, en sedert
4.10.1969 dienstdoend op
het s.s. „Patro“



VLOOTPERSONALIA

(in de periode van 16.9 t/m 15.10.1969)

GEBOREN:

10. 9: Peter Jan, zoon van C. Haas, 1e stm., en mevrouw G. M. Haas-Smit;
11. 9: Koert, zoon van F. Nederbragt, 2e wtk., en mevrouw J. A. Nederbragt-van der Kroef;
19. 9: Alexander Eduard, zoon van J. Baard, 2e stm., en mevrouw N. J. Baard-de Koekkoek;
Michael Johannes, zoon van R. F. M. ten Hoonte, 5e wtk., en mevrouw M. ten Hoonte-Bulder;
22. 9: Julia Maria Henrica Johanna, dochter van J. C. A. C. M. Smits, 3e stm., en mevrouw H. J. P. Smits-van de Wal;
28. 9: Jacoba Gerarda Cornelia, dochter van P. J. M. Arts, 2e stm., en mevrouw J. C. J. Arts-Vlekke;
30. 9: Johan Petrus Hendrikus, zoon van D. C. Kommers, scheepsgezel a/w, en mevrouw A. H. P. Kommers-Floren;
2.10: Linda Herma Johanna, dochter van W. J. Smit, 5e wtk., en mevrouw H. J. Smit-Klaassen;
3.10: Mariëlle, dochter van A. Vlaar, 2e stm., en mevrouw R. Vlaar-Burger;
10.10: Godfried Michiel, zoon van E. Aanen, 2e wtk., en mevrouw W. Aanen-Bronke.

GEHUWD:

17. 9: K. M. van Harpen, 5e wtk., met mej. H. Rappange;
24. 9: P. A. van Splunter, II.wtk., met mej. G. Klijn;
2.10: R. F. H. Kobessen, 3e stm., met mej. I. Engelkamp;
3.10: G. D. Reijbroek, 5e wtk., met mej. J. Kluijtmans;
R. Sijnja, II.wtk., met mej. M. van der Heijden;
10.10: R. J. de Vries, II.wtk., met mej. I. Bezemer;
M. Waalewijn, 3e stm., met mej. M. van der Heijden;
21.10: R. van Noort, scheepsgezel a/w, met mej. M. A. Plugge.

AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

- gezagv.: W. de Beer, J. L. F. Vermeulen, J. van Beele, W. A. Kleine, H. Barth, S. J. de Geus, P. G. C. M. Passieux, J. Kramer;
1e stl.: C. Vlas, A. J. Schumm, M. A. Busker, J. C. Aartsen, B. Ritman, L. J. Hirs, W. Welbie;
2e stl.: A. J. de Kraker, G. C. H. Dijkstra, J. S. de Jong, J. A. M. Elias, H. Wijnberg, T. W. Scharrenburg, F. de Vries, J. Wagenvoort;
3e stl.: J. F. Casimiri, J. C. A. C. M. Smits, M. Waalewijn, I. Veerman, A. van Leeuwen, J. H. Schurink, H. L. W. Koning, R. F. M. Driessen;

- 4e stl.: A. L. M. van Dun, P. H. Jacobs, M. A. D. Hartlief;
hfd.wtk.: C. L. Fehrmann, J. Polet, H. Steenhuis, E. Rouw, J. H. M. Hansen, A. L. Moerland, G. J. Visscher, J. Eroersen, R. Romijn, C. Pietersen;
2e wtk.: A. J. Verkerk, P. G. Eekman, P. Balt, J. Slot, L. A. J. W. Bink;
3e wtk.: J. P. Hendrikse, M. de Wit, G. J. van Eijk, J. T. IJskes, J. C. A. Stevens, J. C. Ganzinga, J. J. M. van Kooten;
4e wtk.: A. B. P. Dill, M. van der Meulen, B. de Rooy, R. G. Hoeboer, H. Tesink, H. Nijhof, W. J. M. Peeters, J. F. Vernooy, W. S. M. Drent, B. J. K. van Vliet;
5e wtk.: E. Hendrikse, C. P. Plug, R. F. Hamar de la Brethonière, L. P. A. Hermans, R. van der Does, R. Bos, E. Post, J. C. van Koten, A. J. Elmendorp, J. Qualm, W. J. Smit, H. Wesselman, J. G. van Werd, J. M. J. Hamers;
II.wtk.: F. M. van der Straten, A. J. Zon, P. Versluis, H. J. Advocaat, L. M. Dijkhuizen, R. J. L. Huisman, C. A. P. Aertssen, J. H. L. Baris, P. C. de Wit, J. S. Machiels, F. G. H. Budding, J. L. F. Vermeulen Jr., A. Storm, G. F. M. van Touw, G. J. van der Weerd, W. Willems, J. P. T. van Viodrop, C. P. den Heijer, L. Helmig, J. van den Berg, W. Rijnveld, A. B. G. Biesheuvel, P. Naaktgeboren, J. D. van der Pas, S. E. Grimm, W. M. G. M. van Loon, S. A. G. M. van Nijnatten, R. J. Bax, H. van Hall, M. Koelemeij, W. van den Dobbelen;
scheepsvoorlieden: K. E. J. Watz, J. H. A. Elbers;
scheepsvaklieden I: R. van Zuylen, C. C. Karels;
scheepsvaklieden II: J. van Weyen, J. H. W. M. Habets;
wachtassistent: B. Wolven;
scheepskok: C. F. van de Ende;
hoofden voeding: W. F. Knoester, L. Deynen, P. C. Bergmans, F. B. Wayers, A. P. Maat.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Abida:** gezagv. A. de Ligt, II.stm. M. de Buijne, II.stm. R. A. J. van Vugt, 3e wtk. J. Homminga, 5e wtk. M. Kik, hoofd voeding W. F. H. van de Moezel;
m.s. Acila: wnd. 2e stm. J. Knip;
m.s. Acmaea: 4e stm. J. B. van Opbergen, 5e wtk. J. M. Hogenstein;
m.s. Acteon: wnd. 2e stm. S. B. M. Ereukel, wnd. 3e stm. M. Lap, II.stm. K. D. Peereboom, 5e wtk. J. P. G. A. Plantinga, 5e wtk. A. G. A. de Graaf, II.wtk. K. W. J. A. Soontiens, II.wtk. A. J. Ruikes, radio-officier J. A. Griffioen, wachtassistent A. J. H. Kolbrink;
s.s. Arca: wnd. 2e stm. H. Slot, hfd-wtk. J. de Buijn, II.wtk. S. Y. T. M. Andela, radio-officier A. H. C. J. Born, hoofd voeding J. van Bokhoven;
m.s. Camitia: 1e stm. P. M. de Graaf, 2e wtk. R. A. Risseeuw, 5e wtk. J. A. Deelen, II.wtk. W. P. H. M. Coppen, radio-officier W. D. Retera;
s.s. Capulonix: II.wtk. L. Kemeling, II.wtk. P. C. M. Drost;
m.s. Cinulia: hfd.wtk. J. M. de Jong, wnd. 4e wtk. J. F. A. Leurs;

m.s. Crania: 1e stm. P. C. Rakké, 2e stm. Scholtens, 3e wtk. A. Houwaard, 5e wtk. officier J. J. A. van der Zee;

m.s. Dallia: 1e stm. G. W. Bouma, 2e stm. N. Brakeboer;

m.s. Diadema: 2e wtk. R. van den Berg, 3e wtk. J. Driessen, II.wtk. P. van Noort;

m.s. Diloma: 2e stm. J. H. F. Franken, 3e stm. Sterrenburg, II.wtk. J. P. Kleywegt, scheepsvakman I F. A. Nijhuis, scheepsvakman II A. D. Baard, scheepsvakman III A. D. Baard;

m.s. Dione: 3e stm. D. van Eijk, 4e wtk. I. de Baat Doelman;

m.s. Dosina: 3e stm. F. B. Schröder, hfd. officier C. J. M. Mullaart;

s.s. Kalydon: 1e stm. M. A. Messelaar, Hetteema, scheepsvorman J. R. Elsinga, kemeyer, wachtassistent W. D. Smeets;

s.s. Kara: 2e wtk. C. J. den Hollander;

s.s. Katelysia: gezagv. G. Heising;

s.s. Kelletia: 5e wtk. C. W. H. van den Heuvel, II.wtk. E. Slot;

s.s. Kenia: 2e wtk. J. Hensbroek, 4e wtk. A. Kerremans, 5e wtk. D. H. J. de Vries, hoofd voeding A. M. Heeringa;

s.s. Kermia: 4e stm. R. J. Ruts, hfd.wtk. R. G. Pieters, 5e wtk. J. J. Ceelen, hoofd voeding G. W. K. L. Heyblom;

s.s. Khasiella: II.stm. C. J. de Boer, wnd. hfd.wtk. C. G. Pusch, 3e wtk. H. J. Lammertink, wnd. 4e wtk. H. R. Muijsson, radio-officier J. J. Sordgedrag;

s.s. Kopionella: 4e stm. J. P. Fockema Andreae, 4e wtk. J. L. de Bondt, II.wtk. P. van Santen;

s.s. Koratia: gezagv. C. S. Duinker, 1e stm. W. Croes, II.wtk. A. W. Ros;

s.s. Korenia: 3e stm. G. Grilk, 4e stm. D. J. Mittelmeijer, hfd.wtk. H. Bax, hoofd voeding R. B. Vos;

s.s. Korovina: scheepsvakman I C. P. Hazelbag;

s.s. Kosicia: gezagv. J. L. Muijskens, 1e stm. H. A. de Visser, wnd. hfd.wtk. J. H. Veen, 5e wtk. W. Lastdrager;

s.s. Kosmatella: gezagv. J. I. Boer, II.stm. H. R. R. van de Riet, 2e wtk. C. P. de Waard, 3e wtk. J. H. C. Viertelhuizen, 4e wtk. J. A. Brouwer, 5e wtk. R. A. de Lijster;

s.s. Krebsia: radio-officier G. J. Bijlaard;

s.s. Kryptos: hfd.wtk. G. Bravenboer, wnd. 2e wtk. S. J. Punt, 3e wtk. C. A. Douwes, 5e wtk. L. A. ten Harkel, II.wtk. G. M. Piera, II.wtk. A. Verwijs, radio-officier J. Melleger;

s.s. Kylix: gezagv. P. J. F. de Beus, II.stm. J. M. Huisman, 5e wtk. H. van de Water, II.wtk. H. C. P. Schmit-Jongbloed, radio-officier C. P. Verschoor;

s.s. Lovellia: 3e stm. C. Maduro;

s.s. Macoma: 1e stm. H. Verbaas, 3e stm. F. T. J. van Manen, hfd.wtk. W. C. van Megen, 3e wtk. B. A. Sinnema, 5e wtk. J. S. M. Jocker, II.wtk. E. J. M. Bourgonje;

s.s. Marpessa: gezagv. E. J. Stapper, radio-officier A. de Jager;

s.s. Metula: gezagv. J. Grilk, 2e wtk. L. W. Jorissen, 5e wtk. T. H. van Leeuwen, II.wtk. J. Lagcher, II.wtk. J. C. van Beinum, radio-officier C. J. J. Verbunt;

m.s. Neverita: gezagv. L. Brink, 4e wtk. J. W. van der Plas;

m.s. Niso: 2e wtk. J. Visser, wnd. 3e wtk. F. Pater;

s.s. Ondina: 3e stm. F. L. A. Bloot, hfd.wtk. W. A. van Rooyen, 5e wtk. N. de Wilde, II.wtk. W. de Beer, radio-officier J. van der Eijk;

s.s. Onoba: gezagv. G. Arkema, 2e wtk. D. van der Hoek, 5e wtk. J. W. Maas, 5e wtk. J. Spreij, II.wtk. E. van der Linden;

s.s. Patro: II.wtk. D. A. Kruk, II.wtk. R. F. Bakker;

s.s. Philidora: II.wtk. C. J. Tanis;

s.s. Philine: 5e wtk. J. Hofkamp;

s.s. Philippia: hfd.wtk. M. J. Moerland, 4e wtk. A. J. Breeuwsma;

s.s. Sepia: 3e stm. A. A. Joosse;

s.s. Vasum: gezagv. E. H. Brameijer, 2e wtk. H. H. Apfel, 3e wtk. T. P. M. Westhuis, 5e wtk. A. E. A. van Velde, radio-officier R. H. Richie;

s.s. Viana: 5e wtk. O. Wink;

s.s. Vitrea: 1e stm. H. H. J. Dijkhuizen;

s.s. Vivipara: 3e stm. F. J. Kronenberg, wnd. 3e wtk. A. Hoekstra;

s.s. Zafra: wnd. 1e stm. L. A. Groendijk, 3e stm. P. Stejnis, 5e wtk. W.

Willems;
s, wnd. 2e stm. C. P.
wnd. 4e wtk. B. Tienstra

W. Heiligers;
Eschendaal;

van, G. C. van Mallanc
van der Ham;

2e stm.: H. Bijvank, G. J. Knol, J. G. de Leeuw, E. A. Bik, J. A. van Kesteren, J. B. Krul, B. H. Weersma, F. de Vries;
4e stm.: J. P. Fockema Andreae; H. J. Lenstra;
2e wtk.: F. de Roos, E. Hoogvorst, L. A. J. W. Bink, K. P. Kaal, K. L. J. Aertssen, E. Dallinga, F. Nederbragt, J. P. J. Reichwein, E. Aanen, J. Zijp;
3e wtk.: B. R. de Ridder, R. G. M. Kauffeld, A. Hoekstra;
4e wtk.: A. J. Breeuwsma, J. Klemann, J. A. Willems, R. H. de Haan, J. F. Vernooy, L. Timmer, H. A. Meissner, W. J. M. Peeters;
5e wtk.: M. Kik, J. J. Ceelen, J. S. M. Jocker, H. van de Water.

BEVORDERD TOT:

hoofd voeding: J. van Bokhoven;
scheepsvakman I: L. A. T. Blankemeyer.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman G.H.V.: 2e stl. C. J. Clarisse, L. A. Veer;
1e stuurman G.H.V.-th.: 2e stm. P. J. M. Arts;
2e stuurman G.H.V.: 3e stl. B. H. Weersma, S. B. M. Breukel, C. Verburgt;
2e stuurman G.H.V.-th.: 3e stl. H. van Groen, D. J. van Dijk, W. van der Graaff, G. J. van der Ham;
3e stuurman G.H.V.: 4e stl. J. P. Fockema Andreae, H. J. Lenstra;
„C-th”: 2e wtk. C. G. Pusch, J. H. Veen, C. J. Vermeulen;
„C-th”: 2e wtk. L. J. van Onselen;
„B”: 3e wtk. S. J. Punt, P. C. W. Enders;
„B-th”: 3e wtk. F. Bakker;
„A/B-th”: 5e wtk. B. Tienstra;
„A”: 5e wtk. A. J. Breeuwsma, C. Parrel, H. R. Muijsson;
„ASS”: 5e wtk. M. Kik, J. J. Ceelen, H. van de Water;
„MVD”: 5e wtk. J. S. M. Jocker.

TIJDELIJK TEWERKGESTELD SHELL-B.P. NIGERIA:

5e wtk.: J. T. van Lith.

TERUG VAN TIJDELIJKE TEWERKSTELLING SHELL-B.P. NIGERIA:

2e wtk.: A. J. Verkerk;
3e wtk.: G. J. van Eijk.

MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode van 16.9 t/m 15.10.1969)

UIT DIENST:

1.10: A. H. W. Karelse (pensioen);
1.10: C. Westera - sectie DFM/22 (pensioen);
1.10: Mej. C. Waverijn - sectie DFP/2;
1.10: Mevr. J. N. de Beun-van der Velden - sectie DFF/3.

OVERGEPLAATST:

1.10: N. Coors van sectie DFM/23 naar sectie DFM/4.

Redactiecommissie:

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

tussen schip en ka

negende jaargang no. 3 — november 1969

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

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

Administratie:

Mej. J. F. Schilt

Kopij in te zenden aan:

Redactie „Tussen Schip en Ka”
p/a Shell Tankers N.V.
Postbus 874, Rotterdam