

TUSSEN  
**SCHIP  
EN KA**

MAANDBLAD VOOR HET  
VLOOT- EN WALPERSONEEL  
VAN SHELL TANKERS B.V.

NOVEMBER 1973







## AMVER-onderscheidingen

Voor niet minder dan zeven van onze tankers zijn op 20 september jl. op het Amerikaanse Consulaat in Rotterdam AMVER-onderscheidingen uitgereikt. De „Abida”, „Acila”, „Daphne”, „Ondina” en „Vitrea” kwamen voor het eerst hiervoor in aanmerking, doch de „Crania” voor de tweede achtereenvolgende maal, terwijl de „Cinulia” de prestatie leverde om voor het derde achtereenvolgende jaar in aanmerking te komen voor deze onderscheiding. Vorig jaar kwamen totaal 5 onzer schepen in aanmerking voor de onderscheiding, over 1970 waren het er slechts 3.

Zoals bekend, is het dankzij de geregelde opgave door een groot aantal schepen van route en bestemming aan dit centrum mogelijk om, in geval van nood, snel hulp te kunnen verlenen, zowel ter redding van mensenlevens op zee als van het schip zelf. De Nederlandse koopvaardij, die bijna 500 schepen telt van boven de 1000 brt, neemt voor 65 pct. deel aan het AMVER-systeem. In 1972 waren niet minder dan

De „Shell Tankers-vertegenwoordigers” met, links: de heer Elden B. Erickson, Consul Generaal van de Verenigde Staten van Amerika, en midden, Captain W. Folger, U.S. Coast Guard, Rotterdam.

35 schepen van de Nederlandse Koopvaardij meer dan 128 dagen „on plot” in New York; bij een minimum van 128 dagen wordt de rapportage aan het centrum als zeer goed beschouwd.

Het bleek niet mogelijk om van alle zeven Shell-tankers die in aanmerking kwamen voor de onderscheiding, gezagvoerders op te roepen die in 1972 ook daadwerkelijk op de betrokken schepen hadden dienstgedaan. En zo moest met een vijftal gezagvoerders worden volstaan, namelijk de heren B. de Boer, D. de Boer, D. A. C. Vermeulen, M. G. C. Geerarts en P. J. Kalkman. Namens de Maatschappij waren onder anderen aanwezig de heer H. den Ouden, adjunct-Directeur, alsmede kapt. C. E. van 't Woudt, Hoofd van de Nautische Dienst. Laatstgenoemde nam de onderscheidingen in ontvangst voor de „Acila” en „Ondina”, waarvan geen gezagvoerder aanwezig was.

Alvorens de heer Elden B. Erickson, Consul Generaal, namens de Amerikaanse Regering de wimpels en certificaten uitreikte, voerde Captain W. Folger van de United States Coast Guard het woord, waarbij hij onder meer de volgende bijzonderheden gaf.

Schepen die voor het eerst in aanmerking komen voor de onderscheiding (voor het eerst uitgereikt in 1971) ontvangen niet alleen een brief voor de betrokken gezagvoerder, alsmede een certificaat, doch tevens de blauwe AMVER-wimpel. Komt men voor de tweede of derde maal in aanmerking voor de onderscheiding, dan ontvangt men geen wimpel meer, maar wel een bijgewerkt certificaat. Een schip dat vijf jaar achtereenvolgende in aanmerking is gekomen voor de onderscheiding, ontvangt een gouden wimpel. Verleden jaar ontvingen totaal 22 schepen van de Nederlandse koopvaardij de onderscheiding, dit jaar waren het er 35.

Alhoewel de „Cinulia” thans voor de derde achtereenvolgende maal de onderscheiding is toegekend, zijn er nog 9 schepen van andere scheepvaartmaatschappijen die meedingen naar de eerste gouden wimpel voor de Nederlandse koopvaardij. Voor huidige en toekomstige gezagvoerders van de „Cinulia” een stimulans te meer om — net als dit geldt voor al onze tankers — vooral regelmatig de gebruikelijke opgave aan het AMVER-centrum te blijven doen, mede omdat hiermede een menslievende taak wordt gediend.

## Mededeling

De heer E. van 't Slot, Hoofd van de Afdeling Personeel en Algemeen Procuratiehouder, is met ingang van 8 oktober 1973 benoemd tot adjunct-Directeur van Shell Tankers B.V.

In de periode van 16 september t/m 15 oktober 1973 verschenen de volgende

## VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
862	17. 9.73	Scheepsreglement Deel I Correctieserie No. 7 Deel II Correctieserie No. 6 Deel III Correctieserie No. 8
863	19. 9.73	„Grayswift-tanker supply service” vanuit Ras-al-Khaimah
864	21. 9.73	Port Performance - Kosten per dag
865	25. 9.73	Vlootinformatiebulletin No. 66
866	26. 9.73	Heetwerk in ladingtanks en aan dek
867	26. 9.73	Haardracht
868	5.10.73	Mijnenvelden bij Tripoli, Libië
869	8.10.73	Chinese scheepsgezellen - Procedure ontslag dringende reden
870	11.10.73	U.S. Coast Guard Rules betreffende Pollution Prevention
871	15.10.73	Gageschaal en arbeidsvoorwaarden Chinese scheepsgezellen per 1 september 1973



## Nieuwe Shell-accu

Bij de nadering van het winterseizoen heeft Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V. een nieuwe generatie Shell-accu's met 24 maanden garantie op de markt gebracht. Zij kunnen, behalve door garages, ook op zeer eenvoudige wijze door „doe-het-zelvers” worden geplaatst. Deze

accu's zijn, evenals die van de vorige generatie, droog vorgegaten zodat zij na toevoeging van het accuzuur direct geheel bedrijfsklaar zijn.

Nieuw is dat elke accu nu verpakt is in een gesloten kartonnen doos (waarmee men de zekerheid heeft dat een verse accu wordt geleverd), compleet met vulvoorschrift, gebruiksaanwijzing en garantiebewijs en dat de benodigde hoeveelheid accuzuur voor elke cel afzonderlijk is bijverpakt. Omdat de Shell-accu in droge toestand onbepaald houdbaar is, kan men er zich nu vroegtijdig een aanschaffen en deze thuis op een droge plaats bewaren tot het moment waarop men hem nodig heeft.

Het nieuwe assortiment Shell-accu's omvat 30 verschillende types, die alle voldoen aan de NEN-, IEC- en SAE-eisen.

## Bij de voorplaat

Een opname die het ook goed zou doen als „Plaat van de maand”.





## VOORLICHTING

### „NAAR BINNEN EN NAAR BUITEN“

In de serie lezingen voor het walpersoneel, waarin bij toerbeurt een van de sectiechefs in 10 minuten tijds een uiteenzetting geeft van de onder zijn verantwoordelijkheid vallende taken, was het op 4 oktober jl. de heer W. N. Wouters die voor een 12-tal genodigden de door sectie DFP/4 - Personeelsvoorlichting te verrichten werkzaamheden uiteenzette. Globaal — aldus spreker — kan het werk van DFP/4 worden onderverdeeld in: voorlichting binnen de Groep, ontspanning aan boord van de schepen en voorlichting naar buiten.

Om het personeel van onze Maatschappij op de hoogte te houden van ontwikkelingen en gebeurtenissen in het eigen bedrijf staan twee media ter beschikking: „Tussen Schip en Ka“, dat naar de schepen en naar alle huisadressen wordt verzonden en ook is bestemd voor ouders en echtgenoten van onze zeevarenden, alsmede het blad „Nieuws van Shell Tankers“, dat uitsluitend naar de schepen wordt verzonden. „Tussen Schip en Ka“, het maandblad voor zowel vloot- als walpersoneel (op kantoor wordt het gedistribueerd) is niet alleen een personeelsblad, doch heeft tevens tot taak achtergrondbelichting te geven omtrent de ontwikkelingen zowel binnen Shell Tankers als daar buiten voor zover het de scheepvaart en olie-industrie betreft. Het nieuwsblad, zoals het tweede medium veelal wordt genoemd, geeft bedrijfsnieuws; daarbij worden de berichten kort en krachtig samengevat, terwijl de productie ervan op eenvoudige wijze geschiedt om de actualiteit te handhaven. Ook personeelsleden die tijdelijk elders zijn gedetacheerd, krijgen dit toegezonden. Het is namelijk een uitstekend medium gebleken, niet alleen om de vloot op de hoogte te houden van hetgeen in het bedrijf is besloten en op de schepen is gebeurd of gaat gebeuren doch tevens om degenen die zijn uitgezonden in staat te stellen bij wedertewerkstelling „bij“ te zijn.

In tegenstelling tot deze twee bladen, die voor het personeel in de eigen organisatie zijn bestemd, is het gewenst dat in de grotere Shell-gemeenschap in Nederland onze collega's weten hoe onze zeevarenden leven en werken. Vandaar dat de chef Sectie Personeelsvoorlichting automatisch bedrijfsredacteur is van het maandblad „Olie“. Behalve de hiervoor uiteengezette taak van DFP/4, waarbij het resultaat „op papier“ voor collega's waarneembaar is, heeft deze sectie de opdracht om op alle schepen ontspanning voor de opvarenden mogelijk te maken. Hiervoor zijn vaste richtlijnen, doch wel degelijk is het belangrijk om — zodra wordt geconstateerd dat daar behoefte aan bestaat of zich mogelijkheden bieden — de richtlijnen aan te passen aan gewijzigde omstandigheden. Deze ontspanningstaak is ontegenzeggelijk grotendeels administratief, maar per jaar is hiermede toch een be-

drag gemoeid van omstreeks  $\frac{3}{4}$  miljoen gulden aan films, kranten, tijdschriften, boeken, spelen, enz.

De minst opvallende, maar toch vrij omvangrijke taak van de sectie DFP/4 is de voorlichting naar buiten d.w.z. aan televisie, radio en pers; maar ook aan leraren, scholieren, „ship-lovers“ en andere belangstellenden. Contacten met nieuwsmedia worden zoveel mogelijk geleid via de PR-afdeling van Shell Nederland, die in dezen een coördinerende taak heeft. Komen echter journalisten, vakfotografen of radiomensen aan boord, dan treedt DFP/4 bemiddelend op. Een steeds groter wordende belasting werd de laatste jaren het geven van voorlichting aan leraren en scholieren, die bij de nieuwe onderwijsmethoden meer rechtstreeks contact zoeken met het bedrijfsleven. Hiervoor is thans gedrukt materiaal aangelegd, waardoor zonder al te veel werk toch de nodige informatie kan worden verstrekt. Eventueel worden films beschikbaar gesteld. Ook de Stichting Maritieme Jeugdvoorlichting, meer bekend nog als de Nevas, verricht hierin een taak, waarmee derhalve nauwe samenwerking bestaat.

Het spreekt haast vanzelf, dat de gemengde PR- en voorlichtingstaak zich bijzonder leent om — via het gedrukte woord — het personeel zowel van onze Maatschappij als van andere Groepsmaatschappijen op de hoogte te houden. Bij plechtigheden die plaatsvinden, of dit nu aan boord geschiedt of elders, kan zowel bemiddelend als voorlichtend worden opgetreden.

Spreker had zich bij vorenstaande uiteenzetting laten verleiden om de gestelde 10 minuten-grens met enkele minuten te overschrijden, doch daarna was er toch volop gelegenheid tot vragen stellen.

Een van de eerste vragen was:

„Waarom bevatten sommige artikelen in TSK zo veel moeilijke woorden, veelal in het Engels?“ Met name werd hierbij gedoeld op nautisch/technische artikelen, waarvan de strekking door de moeilijkheidsgraad de doorsnee-lezer zou ontgaan. Niet vergeten mag worden, dat geen enkel blad — of dit nu ter informatie of ter ontspanning wordt verstrekt — alle lezers met alle artikelen bereikt. Zeker bij artikelen over verf, voortstuwingsmachines e.d. is het soms vrij moeilijk de zaak zodanig te vereenvoudigen dat ook niet direct betrokkenen alles begrijpen. Anderzijds was de heer Wouters erkentelijk voor deze opmerking, want het toont zonder meer aan, dat ook degenen die niet rechtstreeks met de behandelde onderwerpen te maken hebben, toch alle zaken willen begrijpen. Zeker zal in de toekomst nog meer dan voorheen worden getracht, bij het schrijven en corrigeren van artikelen, met deze opmerking rekening te houden. Ook de verhouding tussen artikelen bestemd voor het vloot- en voor het walpersoneel kwam ter sprake. Het is een logische zaak — aldus de gespreksleider — dat bij meer dan 2500 zeevarenden, artikelen alleen bestemd voor het walpersoneel enigszins in de hoek dreigen te raken. Anderzijds, vele artikelen — en nu spreken wij nog steeds over TSK — hebben tot onderwerp zaken die toch ook voor de walemployés instructief zijn. Een andere vragensteller wilde wel iets meer weten over de mogelijkheid dat public relations en personeelsvoorlichting verder zal worden geïntegreerd bij de Groep. Uitvoerig werd hierop ingegaan, met name werden voorbeelden aangehaald om aan te tonen, dat toch altijd voor specifieke vragen over de scheepvaart een man ter plaatse beter kan bemiddelen en adviseren dan een PR-functionaris die op een ander Shell-kantoor zit. Kritisch waren vragenstellers omtrent de noodzaak in 1972 het Shell-embleem en de Shell-vlaggen te veranderen, juist nadat was aangekondigd dat een zuiniger beleid moest worden nagestreefd. Wanneer men de Shell-emblemen van het eerste uur legt naast die welke later werden gevoerd, zal moeten worden toegegeven dat het embleem om de zoveel jaar wel moet worden aangepast om het steeds een eigentijdse vorm te geven. Echter, het tijdstip waarop dit laatstelijk werd aangepast, hetgeen ook voor de vlag gold, was inderdaad wat ongelukkig, alhoewel nadrukkelijk door Londen werd bepaald, dat oude voorraden eerst moesten worden opgemaakt. Vandaar dan ook, dat zowel op het Shell-Gebouw als op de schepen nog de oude vlag wordt getoond. Ontspanning aan boord kwam ook nog ter sprake, met name de ontwikkeling en mogelijke introductie van video. De verschillende video-systemen kwamen ter sprake, doch ook de hoge kosten verbonden aan het meest aansprekende systeem, namelijk dat van Valport met zijn internationale ruilmogelijkheden. De kosten hiervan — £ 3000 per jaar per schip! — zijn wel zodanig, dat de voor- en nadelen nog terdege moeten worden overwogen, alhoewel voor speciale vaart (Niso b.v.) deze ontspanningsmogelijkheid ten zeerste aanspreekt.



# VRAAG EN AANBOD

Er zijn de laatste tijd in de pers talloze artikelen verschenen over de vraag of er een olie- of energiecrisis dreigt. In onderstaand artikel, dat is gebaseerd op een lezing recent gehouden door de heer Geoffrey Chandler, Group Trade Relations Co-ordinator, wordt daarop dieper ingegaan. Alhoewel door het uitbreken van de vijandelijkheden in het Midden-Oosten het evenwicht tussen vraag naar en aanbod van olie op het ogenblik wordt beïnvloed, blijft de strekking van deze lezing onverminderd van kracht.

„Nee”, zegt de heer Geoffrey Chandler, „er is geen olie- of energiecrisis, maar er moet wel wat gebeuren”. Tot voor kort was olie een goedkope bron van energie. Deze brandstof bleek, in vergelijking met andere fossiele brandstoffen, flexibeler te zijn, zodat het „olie”-aandeel in de stijgende vraag naar energie steeds groter werd.

Aan die vraag kon door schaalvergroting worden voldaan tegen prijzen die, relatief gezien, steeds lager werden, hoewel de bedragen die aan de regeringen van de productie- en consumptielanden betaald moesten worden, steeds hoger werden. In 1972 kwam er een verandering in het hele beeld. Het evenwicht tussen vraag en aanbod werd precair.

„Of beide factoren in evenwicht zullen blijven, ligt zowel aan het beleid van de landen waar de meeste olie vandaan komt, het Midden-Oosten, als aan dat van landen die de meeste olie verbruiken: de Verenigde Staten, de Westeuropese landen en Japan. Want energie betekent op het ogenblik nog olie”. Als de vraag naar olie in de wereld op

dezelfde manier blijft toenemen als nu, dan is de verwachting dat de drie belangrijkste industriële gebieden tegen 1985 bijna 55 miljoen barrels olie per dag moeten importeren. Dat is 30 miljoen meer dan in 1972. De thans bekende oliereserves zijn groot genoeg om aan deze sterk stijgende vraag te voldoen totdat andere reserves gevonden worden en andere vormen van energie een grotere bijdrage kunnen leveren. Het grote punt de komende jaren is de verspreiding van de olie over de wereld en hierbij spelen politieke, economische en ecologische factoren een rol. De landen die de meeste energie behoeven zijn — Japan, een land dat geen inheemse bronnen voor energie heeft en dus een beroep op de markt moet doen

— de Westeuropese landen, die veel minder energie produceren dan ze nodig hebben en

— de Verenigde Staten, die zich nog niet zo lang geleden geschaard hebben bij de bovengenoemde landen die olie moeten importeren, hoewel ze grote eigen reserves hebben (schalie-oliën, teerzanden, kolen).

In de Verenigde Staten werd de vraag naar aardgas gestimuleerd doordat de overheid de prijzen laag hield. De stimulans om nieuwe reserves te ontwikkelen ontbrak. Nu de aardgasproductie minder wordt, stijgt de vraag naar olie. Deze moet geïmporteerd worden, want de ontwikkeling van eigen reserves fossiele brandstoffen, de bouw van meer raffinaderijen etc. wordt sterk afgeremd door degenen die hierin een gevaar zien voor het milieu.

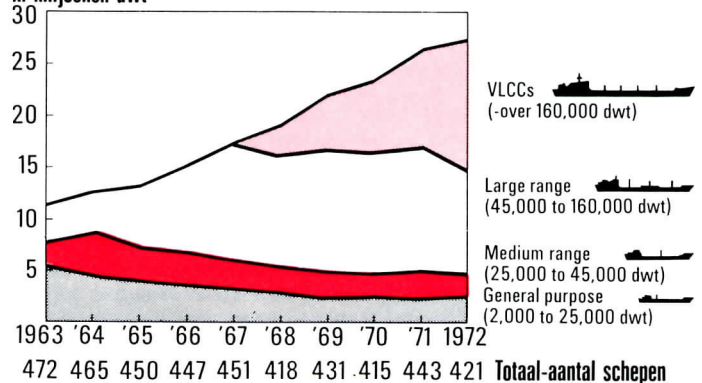
## GROEI TANKERVLOOT

Op 20 september jl. hield de heer D. de Bruyne, een van de „Managing Directors” van de Koninklijke/Shell Groep, een lezing in Philadelphia, waarbij hij ook inging op de vele aspecten die met de energievoorziening in de wereld te maken hebben, met name op de rol die de Koninklijke/Shell daarbij vervult. Een van de punten waarover hij voor de toehoorders — een groep Amerikaanse financiële deskundigen — nadere bijzonderheden gaf, was de groei in tonnage van de vloten van de Koninklijke/Shell Groep gedurende de laatste tien jaar, bij een geleidelijk dalend aantal schepen. Ondanks de sterke groei in tonnage tengevolge van de gestegen vraag naar energie, hebben vooral schepen van meer dan 160.000 ton draagvermogen ertoe bijgedragen, dat het aantal schepen onder het aantal van 472 is gebleven, dat in 1963 — in eigendom en gecharterd — olie over de gehele wereld vervoerde voor de Shell. In nevenstaande grafiek komt de invloed van de VLCC's op het aantal schepen duidelijk tot uiting, vooral sedert 1967.

Medio 1973 waren er 65 VLCC's voor de Koninklijke/Shell Groep in de vaart, waarvan er 23 in eigendom waren. De gemiddelde verhouding tussen schepen in eigendom en gecharterd, lag in de voorbije jaren op 36 : 64. Niet minder dan 24 VLCC's zullen tot 1976 aan de eigen vloten van de Koninklijke/Shell Groep worden toegevoegd, terwijl ook 9 produktentankers van 32.500 ton in dezelfde periode zullen worden afgeleverd.

### Tankervloot

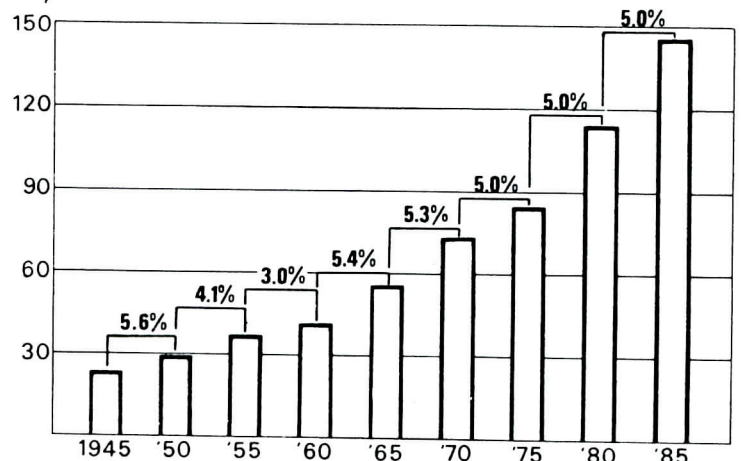
in miljoenen dwt





## GROEI ENERGIEBEHOEFTE 1945-1985

met uitzondering van Rusland, China en Oost-Europa  
mb/d.o.e.



Groei energiebehoefte in vijfjaarlijkse perioden. Deze voorspelling is gebaseerd op normale omstandigheden.

De Verenigde Staten kunnen echter een oplossing vinden voor hun energieprobleem als er maatregelen genomen worden door de regering. De import van olie zal dan drastisch beperkt kunnen worden.

Tegenover de landen die importeren, staan de landen die olie exporteren. Deze zijn voornamelijk gelegen in het Midden-Oosten, dat tweederde van de bewezen oliereserves bezit. Men kan echter niet bij voorbaat aannemen dat de produktie in deze landen zich ook zal richten naar de vraag.

Die zal eerder afgestemd worden op de economische wensen van het producerende land. De landen die de meeste inkomsten nodig hebben, zijn toevallig de landen die de kleinste reserves aan olie hebben, terwijl de landen die de grootste reserves hebben op dit moment geen behoefte hebben aan nog grotere opbrengsten voor hun olie. Deze situatie heeft tot gevolg dat de eerstbedoelde landen hun produktie beperken (Libië, Kuwait) of gaan verminderen om langer te kunnen blijven produceren, terwijl de laatstbedoelde landen (Saoedi-Arabië en Abu Dhabi) hun produktie waarschijnlijk niet zullen vergroten omdat ze de hogere opbrengsten nu niet voor binnenlandse economische ontwikkeling kunnen gebruiken. Voor hen is olie in de grond van grotere waarde dan geld op de bank. Nu de vraag-en-aanbod-situatie zo delicaat is, zou er een sterke concurrentiestrijd kunnen ontstaan tussen de olieconsumerende landen om aanvoer uit het Midden-Oosten. Dit zou de prijzen sterk opdrijven en het economische en politieke klimaat niet ten goede komen.

Het is daarom allereerst noodzakelijk, aldus Geoffrey Chandler, om de vraag naar olie waar mogelijk te beperken (door b.v. verkwesting van energie tegen te gaan) en om andere energiebronnen te ontwikkelen.

Daarnaast is het nodig dat de olieproducerende landen en de olieconsumerende landen samenwerken. Als (een van) de olieproducerende landen de produktie om welk van beide bovengenoemde economische redenen vermindert, gaat het evenwicht tussen vraag en aanbod verloren.

Deze landen moeten dus gestimuleerd en geholpen worden.

Steun bij diversificatie van de economie in de olieproducerende landen, investeringen in de bouw van raffinaderijen en chemische fabrieken, het beleggen van olie-inkomsten door investering in geïndustrialiseerde landen en hulp aan ontwikkelingslanden zijn allemaal theoretische mogelijkheden om aan de enorme sommen gelds een goede bestemming te geven. Het is overduidelijk dat de landen die over steeds grotere inkomsten uit olie zullen beschikken, deel moeten nemen in het werk van de financiële wereldorganisaties.

Intussen moeten de consumerende landen hun maatregelen nemen om de beschikbare energie doelmatig te gebruiken en in geval van een tekort te verdelen. Met name is er behoefte aan vergroting van voorraden in de consumptie-gebieden en aan een goed distributiesysteem in geval van nood. De rol van de regeringen in de energievoorziening wordt steeds belangrijker en het is aan de grote olie-maatschappijen om de regeringen een duidelijk inzicht te geven in de materie en om op de urgentie van de problemen te wijzen. Shell deed en doet dit op vele manieren.

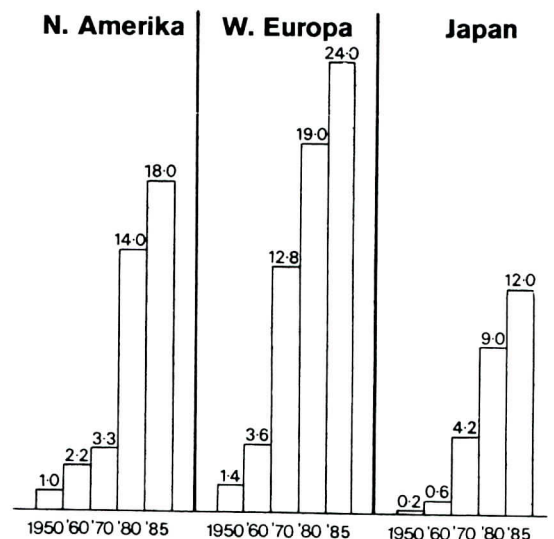
„Wat betreft de energievoorziening op lange termijn: de technieken voor het ontwikkelen van andere vormen van energie — synthetische benzine en aardgas, kernsplitsing, kernfusie, zonne-energie — zijn in principe bekend, maar er zal veel tijdrovend werk gedaan moeten worden voordat de installaties gebouwd zijn, en we hebben de factor tijd niet mee”, aldus de heer Chandler.

### MOGELIJKE PRODUKTIE (mb/d)

Jaar	S. Arabië	Iran	Irak	Koeweit	Abu Dhabi
1973	6,6	5,6	1,8	3,3	1,2
1976	10	8	3	3,5	2,5
1980	14	9	5	3,5	4,5
1985	23	10	8	3,5	5,5

Jaar	Qatar	Libië	Nigeria	Venezuela	Indonesië
1973	0,5	2,2	2,0	3,3	1,4
1976	0,5	2,5	2,5	3,4	2,0
1980	0,5	3	3	2,5	2,5
1985	0,5	2,5	3	2,5	3

### GROEI OLIE-INVVOER (mb/d)



Er heerst duidelijk onzekerheid over de juistheid van deze schattingen. De periode tot 1980 is waarschijnlijk te kort om een merkbare verandering in de benodigde hoeveelheden te signaleren.



# OV ST NIEUWS

Gebrek aan voldoende belangstelling was er de oorzaak van dat de geplande „wadlooptocht” geen doorgang heeft gevonden. Wel uitvoerig gehoor gaven de leden aan de uitnodiging voor deelname aan de „kaas- en wijn”-avond, die op vrijdag 28 september jl. werd gehouden. Of het nu lag aan schroom of dat men nog eerst op „seizoen”-warmte moest komen, is onbekend, maar in het begin zat de stemming er nog niet helemaal in. Allengs echter waagden enkelen zich op de dansvloer, om op de muziek geproduceerd door „The Mobile Discobar” het stroeve eruit te halen. Dit leidde tot steeds grotere geanimeerdheid, zodat de organisatoren zich geruster begonnen te voelen. Een van de hoogtepunten van deze avonden is altijd de „modeshow” door vrouwelijke collega's, waartoe een vijftal — met een extra kracht als versterking — zich bereid had verklaard. Gekleed in modieuze jurken, rokjes en winterjassen, ter beschikking gesteld door een modemagazijn in het centrum van Rotterdam, wisten zij het oog van vooral de mannelijke „proevers” te strelen. De stemming zat er daarna bijzonder goed in, zo goed zelfs dat de in de toegangsprijs begrepen wijn op raakte. Gelukkig had het OVST-bestuur dit voorzien, zodat men reserve kon laten aanrukken en men niet op een droogje kwam te zitten.

Evenmin op een droogje zaten de sportvissers op 13 oktober jl. ... Nadat de weerberichten aanvankelijk niet al te gunstig waren, bleek na het inschepen aan boord van de „Sirius” op de rede van Hellevoetsluis, dat het allemaal nogal mee viel. Na dik twee uur varen, de reis ging via de sluis in Stellendam, arriveerden de dertig deelnemers onder leiding van kapitein Vos op hun visplaats. Er werd gehengeld naar platvis, maar of de vissen van te voren waren ingelicht of dat ze misschien net hadden gegeten, een feit was dat bijna niemand beet kreeg. En de platvis liet het helemaal afweten. Alleen een verdwaalde wijting liet zich verschalken, maar dat was de zogenaamde druppel op een gloeiende plaat. Dat de stemming aan boord desondanks voortreffelijk was en bleef, zal zeker niet in de laatste plaats te danken zijn geweest aan de rijkelijk vloeiende drank in de „akkommodatie” van de „Sirius”. Zonder vis, maar met een warm gevoel van binnen, zetten de deelnemers rond zes uur 's avonds weer voet aan wal.



## Wij namen afscheid

Voor de tweede keer dit jaar namen wij afscheid van een aantal gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen. Ging het de vorige keer om 10 nieuw-gepensioneerden, op 4 oktober jl. kwam een vijftal met hun respectieve echtgenoten op kantoor, om Directie en walpersoneel ten afscheid de hand te drukken. Het waren oud-Commodore W. Kuijper, kapitein W. Haeck en de werktuigkundigen H. J. Melse, R. G. Pieters en H. de Hoog.

Tijdens de receptie die in de Directie-lunchkamer werd gehouden, heette de heer D. Rodenburg - Directeur hen niet alleen welkom, maar bracht tot uitdrukking hoe zeer het de maatschappij aan het hart gaat zo veel specialistische kennis te zien vertrekken, vooral met het oog op de komende nieuwbouw. „Hoewel het noemen van namen niet mijn gewoonte is, wil ik gaarne een uitzondering maken voor onze oud-Commodore Kuijper; met hem vertrekt de laatste officier uit actieve dienst die gedurende de vijf oorlogsjaren op schepen van onze maatschappij heeft gevaren.”

Speciale dank werd uitgebracht aan de afscheidnemenden voor hetgeen zij ertoe hebben bijgedragen, om de vele wijzigingen en ontwikkelingen die op onze vloot — zowel op technisch als nautisch gebied — hebben plaatsgevonden, te realiseren. Zonder de grote mede-

werking van de officieren zou dit niet zo bevredigend zijn opgevangen. Ook aan de echtgenoten werd dank betuigd voor hun steun op het thuisfront.

Na de woorden van de Directeur was er nog ruimschoots tijd om — onder het genot van al of niet geestrijk vocht — een praatje met elkaar te maken. Velen van de walorganisatie kwamen daarbij hun opwachting maken, niet alleen om ten afscheid de hand te drukken doch ook om goede, oude herinneringen op te halen. Van enkelen van de genodigden hebben de lezers van dit blad in de serie „Met Pensioen” reeds het een en ander vernomen. Helaas dwingt gebrek aan plaatsruimte de redactie om in de toekomst het aantal van deze levensbeschrijvingen drastisch te beperken. Wij zouden de heren Pieters en De Hoog echter tekort doen, indien wij hier niet een overzicht gaven van hun dienstverloop.

De heer R. G. Pieters trad in dienst van de Koninklijke/Shell Groep op 8 juli 1946, in de rang van 5e werktuigkundige. Aanstelling in de volgende rangen geschiedde op de eerste dag van de jaren 1948, 1950 en 1956. Zijn aanstelling tot hoofdwerktuigkundige volgde op 1 april 1962; het eerste schip waarop hij als zodanig dienstdeed was het s.s. „Kabylia”. Op talloze schepen daarna voerde hij de scepter in de machinekamer. Zijn laatste schip waarop hij als hoofdwerktuigkundige dienstdeed, was het s.s. „Ondina”, waarvan hij op 2 juli jl. te Bukom werd afgelost, samen met zijn echtgenote die had meegevaren. De heer H. de Hoog trad als leerling-werktuigkundige in dienst van onze maatschappij, en wel op 10 februari 1947. Zijn aanstelling tot 5e werktuigkundige volgde op 15 september 1947. Aanstelling in de daarop volgende rangen vond plaats op 1 januari 1954, 1956 en 1961. Hoewel hij op schepen met verschillende installaties heeft gevaren — in 1965 was b.v. de werktuigkundige dienst op het s.s. „Gena” nog aan zijn zorgen toevertrouwd — was hij met name een specialist op het gebied van motorschepen. Zijn laatste schip was het m.s. „Daphne”, waarvan hij op 2 augustus jl. te Mena al Ahmadi werd afgelost.

*Boven:*

*Tijdens de toespraak door Hr Rodenburg*

*Hieronder:*

*De heer en mevrouw De Hoog in gesprek met dokter K. Engelsma*





# Op bezoek...

**Ex-scheepsvoorman C. J. de Fouw, bij de meesten van ons meer bekend als bootsman „ome Kees”, is nu reeds geruime tijd thuis. Na zijn officiële afscheid is het stil geworden rondom hem. Hij geniet na ruim 50 jaar op het water te hebben gezwalkt, van zijn oude dag, samen met zijn echtgenote. Wij zochten hen eens op in hun bovenhuis aan de Hudsonstraat No. 249E in Rotterdam.**

„Ja, komt u maar boven”, zo klinkt het van de trap. „Het is een hele klim, maar de koffie staat al klaar”. Nou, dat klopt, want „tante Truus”, zoals zijn echtgenote bekend staat, is een gezellige en gastvrije vrouw, die niet alleen haar echtgenoot met zorg omringt, maar ook graag bezoekers verwelkomt die eens naar de gezondheid van haar man komen informeren.

„Hij moet het natuurlijk kalmpjes aan doen, maar daar let ik ook goed op”.

Ome Kees was reeds jaren op onze vloot zo ongeveer de enige die nog pruimde, de hele dag door. Een zonde die hem echter graag wordt vergeven, want het past helemaal bij iemand die op een zeilschip in de binnenvaart is begonnen, reeds als jongen van 13 jaar. Opgevoed door zijn grootouders in Zeeuws-Vlaanderen, was het na schooltijd tegelijk werken geblazen voor hem. Hij kwam in de turf- en schelpvaart op de toenmalige Zuiderzee. Op klippers en tjalken leerde hij het zeemansleven kennen. Want alhoewel de Zuiderzeevaart tot de binnenvaart werd gerekend, kon het er aardig spoken.

Maar hij leerde er wel goed de knepen van het vak: zeilnaaien, splitsen, knopen. De Zeevaartscholen in Vlissingen en Den Helder bezitten nog de borden waarop de voortreffelijk door hem gemaakte voorbeelden staan. Hard werken was het overigens in die vaart. Lag je eindelijk op één oor en vond de schipper of zijn vrouw het nodig, dat je weer aan dek kwam, dan werd er achter op het schip met de pook op de grond geslagen en dat betekende voor het knechtje in het voorschip: opstaan als de gesmeerde bliksem en aan het werk. Later kwam hij op motorschepen te varen vanuit Terneuzen: vrachten de Rijn opbrengen of uit Parijs halen, dus nog steeds binnenvaart. Een bijzonder goede leerschool, waarvan je zou verwachten dat de Koninklijke Marine wel de vruchten zou plukken.

Maar nee hoor, toen hij in militaire dienst moest, wilden ze daar geen jongens van de binnenvaart, maar boerenjongens, die niets van het varen wisten. Dat is nu wel veranderd, maar voor De Fouw betekende het toen een grote teleurstelling.

Eenmaal uit dienst, kwam hij toch in de grote vaart. Maar het was al aan het eind van de twintiger jaren, dus moeilijk om vast werk te krijgen. Dan maar voorlopig als opstapper bij Vinke. Uiteindelijk werd het bij deze rederij toch een schuit van 2500 ton, die hij als een

vast schip kon beschouwen. Het was er een aan het eind van haar latijn, met het logies voor de matrozen aan stuurboord en voor de stokers aan bakboord. De hygiënische toestanden aan boord lieten nogal te wensen over, maar daar zullen we hier niet verder over reppen. Het was een andere tijd, die ook andere zeden en gewoontes met zich bracht. Zestien jaar bleef hij de firma Vinke trouw, waarvan de laatste vijf jaar in oorlogstijd.

Het s.s. „Linge” komt in de verhalen die ome Kees vertelt, steeds naar voren. Geen wonder, die vijf duistere jaren voer hij ook op dit schip. Hij zat er zelfs eens mee in een konvooi van 125 schepen totaal. Er bleken er aan het eind van de oversteek maar 8 over te zijn gebleven. De eerste jaren voer hij met dit schip op de Atlantische, daarna werd het de Middellandse Zee en de Afrikaanse kust. Hij was aanvankelijk lampenist/timmerman op dit schip, doch werd in 1943 gepromoveerd tot bootsman/kanonnier. Als zodanig heeft hij ter hoogte van Dakar nog eens — nota bene met een kanon daterend uit de Eerste Wereldoorlog — een aantal schoten gelost op een vijandelijke onderzeeër, die dicht bij het schip met de periscope bovenwater kwam. Olievlekken maken het waarschijnlijk, dat de onderzeeër nog is geraakt ook; met dit antieke schietwapen, een goede prestatie van richter en kanonnier. Van de oorspronkelijke bemanning van de „Linge” waren er na vijf jaar nog maar twee over, waaronder onze bootsman. De rest was of overboord geslagen, geraakt bij beschietingen en bombardementen of ziek geworden. Zijn oorlogsherinneringskruis met twee sterren herinnert aan die tijd. Maar ook de hem door de Koningin in 1972 verleende onderscheiding — de Eremedaille verbonden aan de Orde van Oranje-Nassau, in zilver — vormt een kleinood, dat hij op hoge waarde schat.

Maar intussen zat zijn echtgenote, zoals zo vele andere achtergebleven vrouwen, alleen in Nederland. Hun enig kind verloren zij in die dagen, maar dapper als zij is, wist zij zich toch manmoedig door die moeilijke jaren heen te slaan. Met de geldelijke steun van Vinke en wat bijwerken wist zij het hoofd boven water te houden, zocht en vond het huis in Rotterdam en wachtte. Een aantal maanden na het sluiten van de vrede keerde haar man huiswaarts; hij was intussen wel van maatschappij veranderd, hij voer nu bij de Shell, op de „Macoma”. Aanvankelijk had hij maar getekend voor een reisje van 3 weken, heen en terug naar Halifax, maar dat is een reis van 28 jaar geworden. „Niet dat ik er ooit spijt van heb gehad, ik ben geen dubbelte tekort gekomen. Ik zou ook nog best weer een reisje willen maken, op een 65+ boot bij voorbeeld.”

Helaas, dat is een onmogelijkheid. De heer De Fouw heeft daar alle begrip voor. Hij brengt nu zijn dagen door met wat prutsen in huis en meehelpen met het dagelijkse werk.



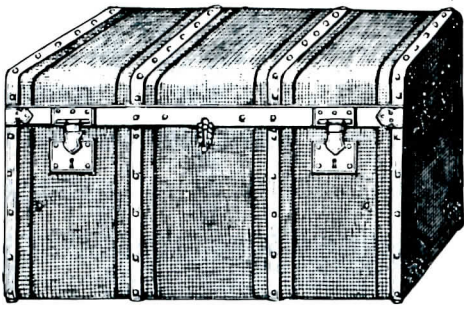
Maar vooral het tweemaal daags wandelen met zijn trouwe hond — Jurriaan — is voor hem een taak, die hem bezig houdt.

Nog kort geleden hebben zijn echtgenote en hij hun 40-jarig huwelijksfeest gevierd. En hoe zeer ome Kees en tante Truus zich verbonden voelen met de Shell, moge wel blijken uit het grote aantal vloot- en walcollega's onder de feestgangers. „En gelooft u me”, zo merkt de bootsman lachend op, „in al die veertig jaar hebben mijn vrouw en ik maar één keer ruzie gehad, maar die duurde wel veertig jaar”. Een grapje dat tante Truus best kan verdragen. Niet graag verdraagt ze het, dat haar man de voorschriften van de dokter nog wel eens overtreedt, doch dit toont alleen maar de zorg voor haar man.

Het zal waarachtig wel gaan met die twee. Met het bezoek dat zij een enkele keer nog ontvangen van vroegere collega's zijn zij ingenomen. De kapitein en 1e stuurman van de „Kara” — het schip waarvan de bootsman destijds wegens ziekte moest worden gepatriëerd — hebben hen niet vergeten. „En als u nou bedenkt, dat juist met de „Kara” mijn vrouw een contract meevoer!”

Plaatsen in de Middellandse Zee, Afrika, Zuid-Amerika hadden zij al aangelopen. Curaçao, daarvan was mevrouw De Fouw helemaal weg. Gelukkig hebben zij dit nog samen kunnen meemaken, een reis waarheen hun gedachten nog dikwijls gaan.





## UIT HET OUD-ARCHIEF

In de twee voorgaande artikelen in deze serie hebben we een willekeurige greep gedaan in het „Oud-Archief.” We belichtten een episode uit de Eerste Wereldoorlog, waarbij bijzondere aandacht werd besteed aan de tanker „J. B. Aug. Kessler”; we gingen het leven na van het s.s. „Iris” met als kernpunt het aandeel van haar opvarenden bij de redding van honderden mensenlevens na de aardbeving in Yokohama, nu ruim 50 jaar geleden. In het derde artikel in deze serie de merkwaardige rol die onder andere twee Nederlandse Shell-tankers vervulden in Wereldoorlog No. II, en wel als „MAC” schip of — meer populair uitgedrukt — als „baby flat top.”

Het jaar 1942 was een somber jaar, met name voor degenen die op zee de aanvoer van olie en materiaal voor het belegerde Albion verzorgden. Op allerlei wijzen trachtte men een middel te vinden om de konvoeien van vrachtschepen en tankers te beschermen. Vanaf de Amerikaanse en Engelse kust kregen de schepen dekking vanuit de lucht, doch de actieradius van de geallieerde luchtvloot was niet zodanig, dat ook op de Atlantische Oceaan bescherming kon worden geboden. Oorlogsschepen om de konvoeien te beschermen waren slechts in beperkte mate beschikbaar; diensgevolge was het verliescijfer, ook aan Shell-tankers, hoog. In 1941 waren een aantal vrachtschepen uitgerust met een katapult-lanceerinrichting voor vliegtuigen, meestentijds aangebracht boven de bak. Echter, het vliegtuig dat aldus vijandelijke vliegtuigen ging onderscheppen of een onderzeeër verjagen, kon zelf niet meer aan boord terugkomen. De piloot moest, na het uitvoeren van zijn missie, land zien te bereiken of zich met de schietstoel boven zee redden. Weliswaar had hij bij de laatste oplossing een minuscuul rubberbootje tot zijn beschikking, maar de kans dat hij ooit werd opgepikt was klein. Met andere woorden, zowel de piloot als het vliegtuig ging op deze wijze veelal verloren, een situatie die dringend om verbetering vroeg.

De oplossing meende men te kunnen vinden in de constructie van een schip waarvan vliegtuigen niet alleen konden opstijgen doch waarop ze ook weer konden landen. Toegegeven: hiervan waren er al een aantal, doch dit waren volledige oorlogsschepen, die slechts zelden konden worden ingezet om konvoeien te beschermen. Het zouden dus vrachtschepen moeten worden, die tevens dienden als „aircraft carrier.”

### Tankers

Aanvankelijk overwoog men graanschepen hiervoor om te bouwen, doch door de heer John Lamb van het Shell-kantoor te Londen werd voorgesteld juist tankers te nemen.

Dit leek een nogal revolutionair idee en het voorstel kreeg aanvankelijk dan ook niet veel bijval. Echter, naarmate de vijandelijke aanvallen driester en de verliezen aan koopvaardijschepen groter werden, werd het voorstel nog eens overwogen. Er zaten toch wel voordelen in, niet alleen door de bouw van een tanker die zich gemakkelijker voor de transformatie leende dan een ander vrachtschip doch ook omdat een tankschip — zelfs als aircraft carrier — lading zou kunnen blijven vervoeren.

Begin augustus 1943 was de eerste tot vliegdekschip omgebouwde tanker — de „Rapana” van The Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd. — in

dienst. De andere 8 tankers volgden snel, waaronder de „Gadila” en de „Macoma” van de N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona.”

### Verbouwing

Met opzet koos men onder de tankers juist schepen van dezelfde klasse — ruim 12.000 ton — en van ongeveer hetzelfde bouwjaar — 1935/36; (tankers van dezelfde klasse hadden toentertijd niet noodzakelijk dezelfde beginletter in hun naam). Want op deze wijze kon men reeds vóór aankomst bij de werf een aantal constructiedelen in serie vervaardigen en aldus de tonnage van de schepen zo lang mogelijk blijven benutten voor het vervoer van olie en olieproducten. De verbouwing nam ongeveer vijf maanden in beslag. Vermeld zij hier nog, dat één nieuwbouwtanker nog vóór oplevering als „marine aircraft carrier” geschikt kon worden gemaakt, aldus de tiende „baby flat top” van de Koninklijke/Shell Groep in oorlogstijd vormend.

Het laadvermogen van de schepen werd, ondanks het enorme vliegdek van 153 x 20 m, slechts met 1.000 ton verminderd. Wel konden de schepen in het vervolg alleen in de „zwarte vaart” worden ingezet. Maar, daarbij vervulden ze dan een belangrijke rol, niet alleen omdat ze brandstof bleven vervoeren maar omdat ze met de drie tot vijf vliegtuigen op hun dek, bescherming boden aan het konvooi waarvan ze deel uitmaakten. Vanzelfsprekend was de accommodatie aan boord zeer aanzienlijk uitgebreid. Veertig tot vijftig man behorende tot de „vliegdiens” voer mee, hetgeen weer een aanzienlijke uitbreiding van het civiele dienstponeel noodzakelijk maakte. Als semi-oorlogsvaartuig werd ook de ziekenboeg uitgebreid, een operatiekamer aangebracht, met vaste staf, waaronder een dokter. Verder extra personeel voor het geschut waarmee de MAC werd uitgerust.

Om het vliegdek vrij te houden kwam de schoorsteen op het achterdek te vervallen; voor de afvoer van gassen werd, aan elke zijde van het achterschip, tegen het vliegdek aan, een kanaal aangebracht dat ter hoogte van de kombuis uitmondde. Naarmate de wind van SB of BB in kwam, werd het tegenovergestelde kanaal gebruikt, waarbij met behulp van waternevel hinderlijke rookpluimen werden bedwongen. Het brughuis midscheeps werd afgebroken en in plaats daarvan kwam aan stuurboordzijde een torenachtige opbouw. Bij acties stond hier niet alleen de gezagvoerder, doch tevens de commandant van het vliegercorps.

Bij de bouw van het vliegdek moest rekening worden gehouden met expansie en contractie van de plaatconstructie, bij wisselende temperaturen en zeegesteldheid.

### Vaart

Op de „Gadila” en „Macoma”, eigendom van de N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona”, bestond ook de vliegdiens uit Nederlanders. Wel bleek het onmogelijk een dokter van Nederlandse nationaliteit te recruteren, zodat deze functionaris en een enkele kanonnier de niet-Nederlandse opvarenden vormden.

Alvorens de „Gadila” en „Macoma” respectievelijk in februari en mei 1944 als MAC schip gingen dienstdoen, hadden de senior-officieren een aantal speciale cursussen gevolgd. Onder andere navigeren vanaf

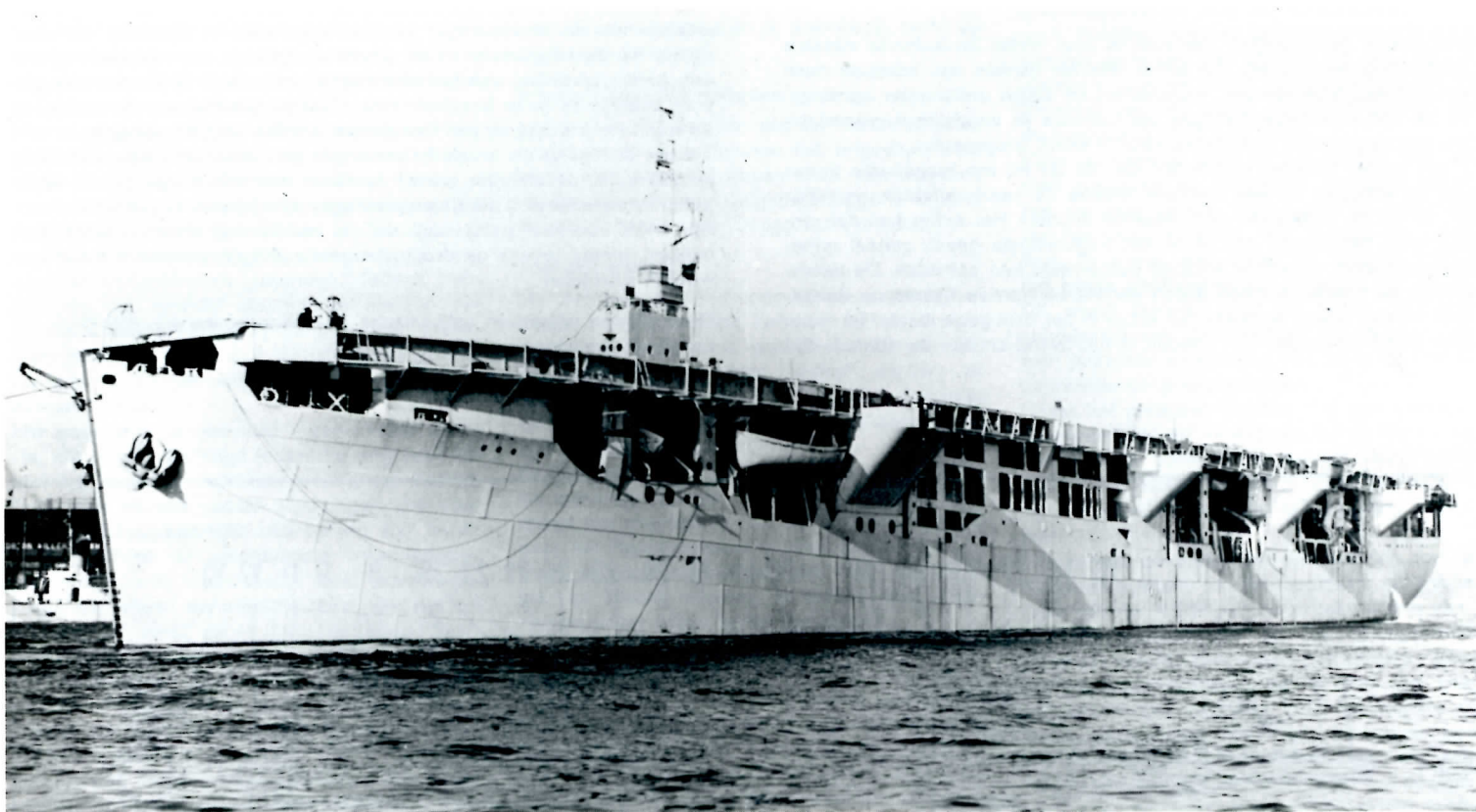


den op het achterste gedeelte van het vliegdek, werden bemand en op aanwijzing van de man op het vliegdek — de „Bats” \* — vertrokken ze een voor een. Zowel bij zonsopgang als -ondergang, alsmede omstreeks het middaguur, kwamen de dubbeldekkers in actie voor verkenning in de wijde omtrek. Meerdere onderzeeërs zijn aldus opgespoord en vernietigd. Bij het landen werd het toestel geremd door vier dwars over het vliegdek gespannen staaldraden. Op het achterschip was voor alle zekerheid een zwaar stalen net aangebracht. Haast onvermijdelijk dat er juist bij het landen op een toch betrekkelijk klein vliegdek als van een MAC schip, enkele ongelukken zijn gebeurd.

Het belanden van het toestel in het vangnet was daarbij van weinig betekenis; ernstiger was het als door plotseling opgekomen mist, de piloot nauwelijks het dek kon zien, zo hij het schip nog wist te vinden.

#### Weer verbouwd

Al spoedig na de bevrijding van Nederland konden ook de „Gadila” en „Macoma” weer worden ingezet voor aanvoer van zwarte producten uit de West naar Nederland. Op de eerste reis van Curaçao naar Rotterdam was het, dank zij de ruime accommodatie aan boord — nu



een minuscuul brughuis aan stuurboord moest aangeleerd worden. Een facet waarmede vooral in het begin menig stuurman moeite had.

Wanneer men over het eigenlijke tankdek liep, werd men niet alleen gehinderd door leidingen en afsluiters, doch ook door talloze stutten voor het vliegdek. Men had het gevoel te lopen tussen een bouwspel uit een meccano-doos en het vroeg heel wat inventiviteit bij het laden en lossen om alle afsluiters op tijd te bereiken.

De schepen werden na voltooiing van de verbouwing onmiddellijk ingezet op de route Halifax-Clyde, die ze talloze malen voeren. Met de bescherming die zij boden, tezamen met andere marine-vaartuigen, was het mogelijk het aantal schepen in een konvooi op te voeren. Zo vertrok de „Gadila” in augustus 1944 vanuit Engeland in een groep van niet minder dan 140 schepen; op de thuisvaart was het in een konvooi van 122 zwaarbeladen vrachtschepen. Voortdurend kreeg de MAC op zo'n reis instructies voor de verdediging van het konvooi. Moesten de vliegtuigen opstijgen, dan werd het schip eerst op de wind gebracht. De „Swordfish” toestellen, tijdens de vaart vastgebon-

het vliegdienspersoneel niet meer nodig was — mogelijk om velen in de West die jarenlang niet met verlof hadden kunnen gaan, passage te bieden. Niet alleen CPIM en CSM-employés kwamen mee, doch ook personeel van KLM en andere in de West vertegenwoordigde firma's vormden de passagiers van zowel de „Gadila” als de „Macoma”. Daarbij kwamen meer dan 1000 pakketten met „relief goods”. Ook op de uitreis werden veel passagiers meegenomen, die weer anderen gingen aflossen voor verlof.

Eind 1945 viel echter de beslissing: de schepen zouden weer worden verbouwd tot een normale tanker en het vliegdek dus verwijderd. Aldus gebeurde in enkele maanden tijds bij WF te Rotterdam.

In mei 1946 voeren beide schepen weer uit, nu in hun oorspronkelijke gedaante. De MAC-periode was voorbij en een nieuwe vredestaak wachtte. Die hebben beide schepen nog vele jaren vervuld, de „Gadila” tot 1958 en de „Macoma” tot 1959, waarna sloop volgde.

\* genaamd naar de hulpmiddelen in zijn handen waarmede hij aanwijzingen aan de vlieger gaf.



# Kathodische bescherming „anders dan anders”

Kathodische bescherming van zich in zout water bevindende metalen constructies, waarbij wij niet alleen moeten denken aan schepen doch evenzeer aan booreilanden, sluisdeuren en stalen onderwater constructies, is een effectieve methode om corrosie te voorkomen, vooral indien een opgedrukte elektrische stroom wordt toegepast.

Er zijn echter nadelen verbonden aan de tot nu toe toegepaste systemen op schepen en wel wanneer tijdens de vaart defekten optreden aan de op de buitenhuid gemonteerde anoden. Het schip kan dan onvoldoende beschermd zijn of, in het ongunstigste geval, geheel onbeschermd varen, waardoor ernstige putcorrosie kan optreden. De defekten aan de anoden kunnen alleen verholpen worden tijdens de dokperiode en dan alleen wanneer het schip in het droogdok staat. Het repareren en/of vervangen van anoden is tijdrovend en kan de normale tijd

van droogstaan verstoren; het zal duidelijk zijn dat dit hoge kosten met zich kan brengen.

Door de heren A. A. A. ten Bruggencate en H. P. Kleiss, respectievelijk werkzaam in de secties DFM/21 - Technische Ontwikkelingen en Instrumentatie en DFM/23 - Werktuigkundige Dienst Vloot B, is een systeem ontworpen (waarop inmiddels octrooi is aangevraagd), waarbij het mogelijk is om tijdens de vaart van het schip de anoden te inspecteren; ook eventuele reparaties of vervanging kan tijdens de vaart plaatsvinden. In het geval de anoden zijn aangebracht op de poten van booreilanden, kan een en ander zonder meer plaatsvinden tijdens bedrijf.

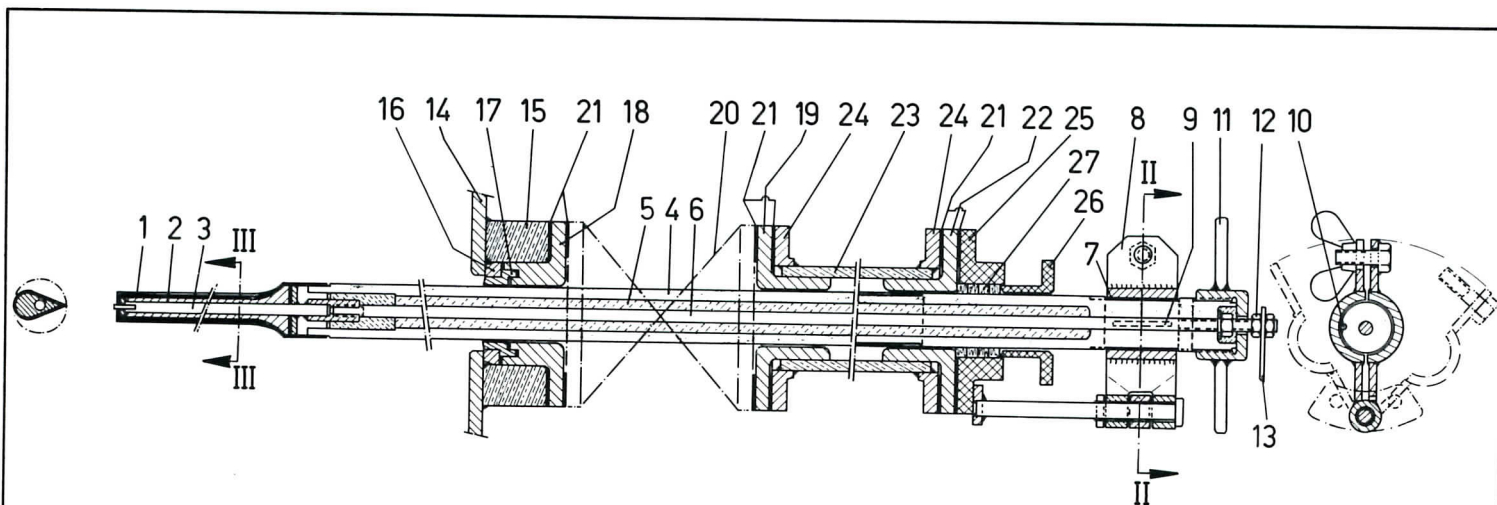
In wezen bestaat het door bovengenoemden ontwikkelde systeem uit een inrichting voor kathodische bescherming, omvattende een langwerpige anodedrager, aan één zijde voorzien van een anode, een van een afsluiter voorziene doorgang voor de anodedrager in de tegen corrosie te beschermen wand, alsmede middelen voor het axiaal vastzetten van de anodedrager in de doorgang, en wel zodanig, dat de anode buiten de wand uitsteekt.

Met dit systeem is het mogelijk om de anodedrager door de doorgang naar binnen te trekken. Bovendien kan de afstand van de zich op één uiteinde van de anodedrager bevindende anode tot de wand, van binnenuit worden ingesteld op de gewenste grootte, en wel zodanig dat een goede spreiding van het elektrische veld wordt verkregen. Als gevolg daarvan is geen beschermingsschild ter plaatse van de anode op de wand meer nodig en kan met minder anoden worden volstaan.

Tussen doorgang en anodedrager wordt een vloeistofdichte afdichting aangebracht; de afsluiter zal bij voorkeur een schuif zijn, die de doorgang hermetisch sluit als de anodedrager naar binnen is gehaald.

Als extra voordeel geldt nog, dat de anode een stroomlijnvorm kan hebben, terwijl tevens de drager tangential in de gewenste stand kan worden vastgezet.

Deze nieuwe wijze van kathodische bescherming zal waarschijnlijk als proef worden aangebracht op de „Dallia”.



## Verklarende tekst bij tekeningen

- |  |   |                            |
|--|---|----------------------------|
| 1. anode bestaande uit met platina bedekt niobium  | 9. spiesleuf                                  | 20. schuifafsluiter        |
| 2. vulmateriaal bestaande uit epoxyhars  | 10. spie, gelast aan kleminrichting           | 21. neopreenpakkingringen  |
| 3. koperen stroomstaaf   | 11. handgreep                                 | 22. kunststofflens         |
| 4. geleidingsmantel van de anode-drager  | 12. en 13. aansluiting voor elektrische kabel | 23. stalen pijp            |
| 5. vulmateriaal bestaande uit epoxyhars  | 14. scheepswand                               | 24. stalen flenzen         |
| 6. koperen stroomstaaf   | 15. stalen flens gelast aan scheepswand       | 25. koperen flens          |
| 7. en 8. vernauwd gedeelte van geleidingsmantel t.p.v. scharnieren stalen kleminrichting | 16. kunststof-pakkingring                     | 26. koperen pakkingdrukker |
|  | 17. roestvrijstalen schraapring               | 27. pakkingmateriaal       |
|  | 18. en 19. kunststofflens                     |                            |



# PENSIOENFONDS

## aangepast aan nieuwe wet en aan veranderde eisen van de samenleving

Pensioenfondsen zijn instellingen die op lange termijn werken maar die zich tevens in hun beleid moeten aanpassen aan de veranderingen in onze moderne samenleving.

Met ingang van 1 juni van dit jaar zijn de reglementen van ons fonds vrij ingrijpend veranderd. Dat is aan alle leden van het fonds in een circulaire — voorzien van een uitgebreide toelichting — uiteengezet. Voor het vlootpersoneel worden deze wijzigingen en de toelichting naar de huisadressen gezonden. Tevens hebben wij een tweetal exemplaren hiervan per circulaire aan onze Gezagvoerders doen toekomen, zodat de aan boord dienstdoende officieren zich reeds van een en ander op de hoogte kunnen stellen.

Het gaat hier om een heel ingewikkelde materie, die vooral de jonge leden die nog heel ver van hun pensioen afstaan, weinig zal boeien. Toch zijn er een aantal wijzigingen die voor alle leeftijdscategorieën van belang zijn. In dit artikel worden de voornaamste veranderingen vermeld, waarbij uitdrukkelijk moet worden gezegd, dat alleen de officiële tekst van het reglement „officieel” is — d.w.z. dat alleen daaraan rechten kunnen worden ontleend.

Om te beginnen heeft het Pensioenfonds, dat officieel Pensioenfonds der „Koninklijke/Shell” heette, zijn naam wat gemoderniseerd in „Shell Pensioenfonds”.

De andere veranderingen zijn voor de leden van groter belang. Er zijn een aantal wijzigingen in verband met de Pensioen- en Spaarfondsenwet en veranderingen bij de berekeningen van de pensioenen. Dit laatste komt o.a. hierop neer dat bij het ingaan van het AOW-pensioen geen korting meer wordt toegepast op het Shellpensioen; wel vervalt het overbruggingspensioen (zie verderop). In plaats van de korting gaat men nu bij de berekening uit van een lagere pensioenbasis.

Een ander verschil met de huidige regeling is een kleine verschuiving in het totale pensioenpakket ten gunste van de weduwen- en wezenpensioenen.

### A. WIJZIGINGEN IN VERBAND MET DE PENSIOEN- EN SPAARFONDSENWET

#### Uitgesteld Pensioen

Met ingang van 9 februari 1975 krijgt een fondslid met één of meer dienstjaren (was meer dan vijf jaar), wiens dienst bij de Groep

voor de pensioendatum is geëindigd, recht op uitgesteld pensioen.

#### Afkoop uitgesteld pensioen

Vrouwelijke fondsleden die de dienst verlaten omdat ze trouwen, kunnen het uitgesteld pensioen niet meer vervangen door een uitkering ineens. De afkoopmogelijkheid wegens emigratie wordt daarentegen enigszins verruimd.

#### Toetredingsleeftijd

De toetredingsleeftijd voor nieuw in dienst tredende werknemers die behoren tot een toegelaten categorie, is nu gesteld op 25 jaar. Bij het bereiken van deze leeftijd worden ze fondslid; de daaraan voorafgaande diensttijd zal in de regel meetellen voor de berekening van de pensioenrechten.

En belangrijk voor de jong getrouwde mannelijke werknemers; ook voordat ze 25 jaar zijn, zullen het overlijdens- en het invaliditeitsrisico door het Pensioenfonds worden gedekt.

Voor jeugdige werknemers die vóór hun 25ste jaar de dienst verlaten, is tevens een uitkeringsregeling in het leven geroepen.

#### Bijzonder weduwenpensioen

Voortaan heeft de van een fondslid gescheiden vrouw aanspraak op een weduwenpensioen. Partijen kunnen van de daarvoor geldende „standaardregeling” afwijken, maar alleen op beider verzoek, bij notariële akte of rechterlijk vonnis. Indien het fondslid is hertrouwd heeft zijn weduwe vanzelfsprekend aanspraak op weduwenpensioen, verminderd met het aan een vroegere echtgenote toekomende weduwenpensioen.

#### B. NIEUWE PENSIOENFORMULE

Als gevolg van de structurele verhogingen van het AOW-pensioen (d.w.z. de extra verhogingen boven de aanpassing aan de loonontwikkeling om dit staatspensioen op een hoger niveau te brengen) is de totale oudedagsvoorziening, uitgedrukt in een percentage van het salaris (pensioenbasissalaris), de laatste jaren steeds hoger geworden.

Daarom is met ingang van 1 juni 1973 overgegaan op een zgn. franchise-systeem. Bij dit systeem wordt bij het vaststellen van de pensioenrechten op het salaris een bedrag in mindering gebracht, de zgn. franchise. Deze franchise is bepaald op 100/85 x het AOW-pen-

sioen (inclusief 6 pct. vakantietoeslag). Dit komt op het moment neer op: f 10.954,— voor gehuwde mannelijke fondsleden, f 7.737,— voor ongehuwde fondsleden, f 5.477,— voor gehuwde vrouwelijke fondsleden.

Door de nieuwe pensioenformule wordt bereikt dat vergelijkbare fondsleden tot hun 65ste hetzelfde pensioeninkomen verkrijgen, onafhankelijk van het feit of de gepensioneerde man of vrouw, gehuwd of ongehuwd is. De franchise volgt automatisch iedere wijziging van het AOW-pensioen.

#### Verschuiving van het pensioenpakket

Aangezien Shell reeds zeer grote bedragen in het Fonds stort en er wel aanleiding was het percentage van het weduwenpensioen te verhogen, is er bij de ontwikkeling van de voren genoemde formule naar gestreefd hiervoor enige ruimte te vinden. Deze ruimte is gevonden door het in 1972 bereikte niveau van het ouderdomspensioen iets te verminderen (ca. 1 pct.). Hierdoor kunnen de weduwenpensioenen worden verhoogd van 65 naar 68 pct.; ook de wezenpensioenen zullen worden verbeterd. Dit betekent dat het totale pensioeninkomen van de weduwe 3 tot 5 pct. stijgt.

Voor de formule voor de berekening van normaal pensioen en uitgesteld pensioen verwijzen wij naar pagina 4 en 5 van de toelichting van het pensioenfonds. Wel is nog van belang erop te wijzen dat onder de nieuwe formule het totale pensioenniveau constant zal blijven. Dit wordt bereikt door de reeds genoemde aanpassing van de franchise en de voorgenomen jaarlijkse aanpassing van de in de formule voorkomende grensbedragen.

Naast het pensioen worden nog een overbruggingspensioen en — evenals tot nu toe — een compensatie voor de te betalen AOW/AWW-premie toegekend. Beide houden uiteraard op bij het bereiken van de AOW-leeftijd van 65 jaar.

Een van de gevolgen van de invoering van het franchise-systeem is dat voortaan bij het ingaan van het AOW-pensioen geen aftrek van 2 pct. per pensioenjaar op het Shellpensioen meer zal worden toegepast. Een andere consequentie is bijvoorbeeld dat er o.a. een overgangmaatregel nodig is voor fondsleden die thans reeds buiten Nederland wonen en voor wie de AOW-overgangsrechten over de jaren vóór 1 januari 1957 verloren gaan. Tot dusverre werd over die jaren geen AOW-korting toegepast. Bij het nieuwe systeem zal bij het bereiken van de 65-jarige leeftijd een compensatie worden gegeven van 1,7 pct. van de franchise voor elk dienstjaar vóór 1 januari 1957.

#### Wijziging in burgerlijke staat

In het algemeen zal het pensioen worden aangepast indien de burgerlijke staat van het fondslid verandert en ten gevolge daarvan andere AOW-rechten worden verkregen.

#### Storting fondsleden

Er is geen wijziging gebracht in de bestaande regeling voor de premiebetaling. De pensioenpremie blijft dan ook voor het walpersoneel 8 pct. en voor het vlootpersoneel 12 pct.: ze wordt met de AOW/AWW-premie en voor het vlootpersoneel tevens met de premie voor het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij geheel of gedeeltelijk verrekend.



# Zeevaartopleiding en diploma's

## en wat daar verder mee te maken heeft

DOOR G. H. VAN LEEUWEN

Zoals wij beloofd hebben ditmaal dan iets over de wijzigingen bij het zeevaartonderwijs en in de Wet op de Zeevaartdiploma's.

Om met het onderwijs te beginnen: twee jaar geleden startten in Amsterdam en Rotterdam (in alfabetische volgorde!) de experimentele opleidingen voor Stuurlieden en Werktuigkundigen, en wel „volgens de HTS-structuur”. Afhankelijk van de vooropleiding kon begonnen worden in de „nulde” of de „eerste” klas. Na het met goed gevolg doorlopen van de „tweede” klas volgt een jaar praktijk als leerling aan boord. Vandaar dat rond juni van dit jaar de eerste vier leerlingen van deze opleidingen op onze schepen zijn tewerkgesteld.

Indien dit praktijkjaar op voldoende wijze is doorgebracht — hetgeen door de Examencommissie zal worden beoordeeld aan de hand van de bijgehouden boeken — volgt nog een jaar op school. Als daarna het eindexamen met goed gevolg wordt afgelegd, wordt het diploma SIII dan wel A aan respectievelijk stuurlieden en werktuigkundigen uitgereikt. Zodra de daarvoor benodigde vaartijd is behaald zal ook SII en SI, dan wel B en C worden toegekend. Het volgen van enige applicatiecursussen zal daarbij wel verplicht worden gesteld, maar hieromtrent staat nog niets geheel vast. Het is echter niet de bedoeling daar examens aan te verbinden.

Nu de vraag, hoe degenen die op deze wijze hun opleiding hebben gekregen, in de ranglijst worden geplaatst. Wel, voor alle 4e stuurlieden/5e werktuigkundigen werd tot dusver de ranglijstplaats bepaald nadat het leerlingenjaar was beëindigd en zij werden dan per de 1e ja-

nuari daaropvolgend in de nieuwe ranglijst opgenomen. Wij menen derhalve ook ten aanzien van deze nieuwe categorie aldus te moeten handelen, met dit verschil, dat de ranglijstplaats als „pro forma” wordt aangemerkt en pas definitief wordt als het laatste schooljaar met goed gevolg is volbracht.

In feite worden zij dus op volkomen gelijke voet behandeld als de officieren, die de conventionele opleiding volgen of hebben gevolgd. Immers, zij behouden tijdens studieverlof ook hun ranglijstplaats en in feite is het afsluitende schooljaar van de volgens de HTS-structuur opgeleide officieren te vergelijken met het studieverlof.

Verder blijven wij het principe huldigen, dat niemand voor aanstelling in een hogere rang zal worden overgeslagen voordat hij studieverlof voor het in die rang benodigde diploma heeft gehad; er zal geen enkele aanleiding kunnen zijn voor wie dan ook om zich benadeeld te voelen. Wij stellen dit zo uitdrukkelijk omdat wij uit opmerkingen van de zijde van jongere officieren wel eens begrepen hebben, dat dit gevoel incidenteel toch voorkomt. Ten onrechte dus!

Dan nu iets over de wijzigingen in de Wet op de Zeevaartdiploma's.

De leerlingen die in het bezit van een BM-diploma zijn dat in 1972 of later is verkregen, zullen na het leerlingenjaar aan boord en op voorwaarde dat de boeken gedurende die periode tot genoeg van de Examencommissie zijn bijgehouden, de diploma's Assistent en A krijgen uitgereikt. Degenen die in 1972 BM behaalden zullen nog wel even een examen voor EHBO moeten afleggen, aangezien destijds dit

vak niet in het BM-examenpakket was opgenomen. Dat naast het A ook het Assistent-diploma wordt verkregen berust op de wettelijke regeling dat het bezit van dit diploma vrijstelling geeft voor BI.

De leerlingen met AM of Verklaring MVD krijgen, zoals voorheen, na een jaar vaartijd en bijhouden van boeken het diploma MVD. Nieuw is, dat het jaar vaartijd als leerling tevens erkend wordt als vaartijd voor A. Een ex-leerling kan dus, als hij het MVD heeft, gelijk aan de studie voor A beginnen, al zullen wij vooralsnog niet in de gelegenheid zijn dit studieverlof op dat tijdstip te verlenen.

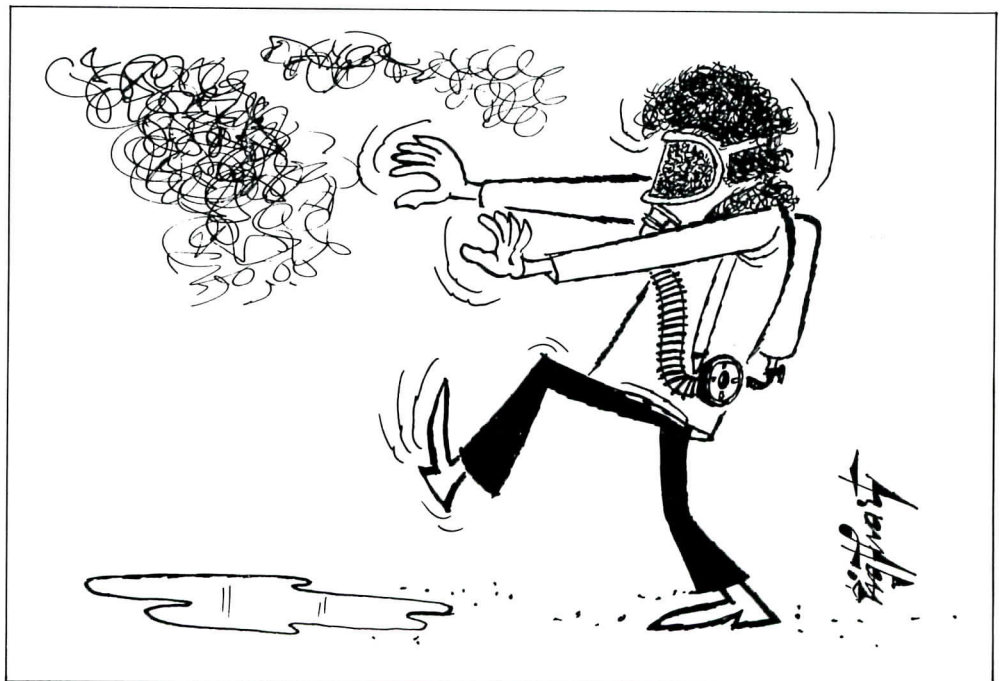
Een andere nieuwigheid is, dat het leerlingenjaar aan boord van een schip moet worden volbracht. Goedgekeurde werktijd in een bedrijf aan de wal is er dus niet meer bij!

Een derde wetswijziging maakt het verder mogelijk voor degenen in bezit van B, om examen af te leggen voor volledig C. De vaartijd ervoor kan daarna worden behaald en het C-diploma wordt ook pas na het completeren daarvan uitgereikt. Een soortgelijke regeling bestond reeds sinds juli 1972 voor stuurlieden met SII, die examens mogen doen voor volledig SI, maar dit eveneens pas krijgen uitgereikt na het behalen van de benodigde vaartijd.

Ook in deze gevallen geldt, dat wij zeker niet op stel en sprong er toe kunnen overgaan het tijdstip van het studieverlof voor SI en C te vervroegen.

Natuurlijk zullen de 5e werktuigkundigen die in het bezit zijn van het diploma Assistent en hun BM haalden vóór 1972, niet zo gelukkig zijn met het feit, dat zij alsnog examens moeten doen voor A. Maar daar zullen zij zich bij neer moeten leggen, want de thans gewijzigde Wet op de Zeevaartdiploma's laat geen andere mogelijkheid.

Wat betreft de plaats die ieder op de ranglijst in gaat nemen, maakt het geen verschil over welk diploma een officier beschikt. Wel goed dit nog eens te vermelden, omdat ook hieromtrent misverstanden blijken te bestaan.





# schoon schip



## Boei

In het mei-nummer brachten wij onder de kop „Pendeldienst” een artikel uit over de taak die de „Zafra” en „Zaria” te wachten staat wanneer het „Auk”-veld op het Britse Continentale plat in produktie is gekomen. Ook over de speciaal voor dit veld ontworpen boei gaven wij een aantal gegevens. Bovenstaande foto geeft een goed beeld van de afmetingen van deze ELSBM (Exposed Location Single Buoy Mooring) die, gemeten vanaf de onderzijde van het ballastgedeelte tot het helikopterdek, maar liefst een hoogte zal krijgen van 74 meter. Hiervan zal 52 meter onder water stekken. De boei wordt ondersteboven gebouwd, aan de oever van de Nieuwe Maas bij Rotterdam. Na voltooiing zal het gevaarte, met behulp van vier drijvende kranen, op de speciaal daarvoor geschikt gemaakte romp van een oude 40.000 tonner worden „gelegd”, vervolgens naar beschut water bij de Noorse kust worden gesleept en daar te water worden gelaten door de ponton achterover te ballasten. In verticale positie zal de ELSBM, die op de foto lijkt op een omgekeerde paddestoel, in 1974 naar zijn plaats worden gebracht, 160 mijl verder in de Noordzee.

## Reddingboot

Weet u nog wel? Die zeilwedstrijden bij Den Helder, waaraan elk jaar een team van Shell Tankers

deelnam? De laatste jaren is het er niet meer van gekomen. Op zichzelf jammer, maar ja, als er geen animo meer is. De leerlingen van de Hogere Zeevaartschool in Amsterdam hebben wel animo om de sloep te gebruiken, op hun zeilweekends bij voorbeeld. Daarom werd besloten de sloep aan deze school aan te bieden, hetgeen inmiddels heeft plaatsgevonden. De prijzenkast in het Shell-Gebouw zal dus niet meer worden aangevuld met een beker in Den Helder behaald, maar de sloep heeft in ieder geval een goede bestemming gevonden.

## Erkentelijk

Dat is de directeur van de „Akademi Ilmu Pelajaran” in Djakarta heel erg, zoals blijkt uit een door hem aan onze maatschappij gezonden brief. En die erkentelijkheid strekt zich in het bijzonder uit tot de gezagvoerders, hoofdwerktuigkundigen en alle andere officieren van onze vloot, die in het verleden zich hebben ingespannen om de Indonesische trainees aan boord op te vangen en te helpen hun jaar vaartijd met succes te volbrengen.

## Schot

Je hoort er niet veel van, maar er zit wel degelijk schot in de bouw van de Maasvlakte Olie Terminal. De toekomstige gebruikers hiervan zijn BP, Chevron, CFP (Total),

Esso, Paktank en Shell. Deze ondernemingen hebben een commanditaire vennootschap gevormd, die de Maasvlakte Olie Terminal voor gezamenlijk gebruik zal exploiteren. Het bedrijf zal in de eerste plaats bestemd zijn voor de ontvangst van ruwe olie, die in zeer grote tankers zal worden aangevoerd. In fors tempo wordt gewerkt aan de bouw van twee steigers, die geschikt zullen zijn voor de ontvangst van grote schepen: een T-steiger voor schepen tot 350.000 ton, een vingerpier voor VLCC's tot 500.000 ton. Echter, de diepgang blijft voorlopig beperkt tot 65 voet.

De eerste fase van de bouw, die in de tweede helft van 1974 zal zijn voltooid, omvat onder meer de bouw van achttien opslagtanks, elk met een capaciteit van 120.000 m<sup>3</sup>. Na voltooiing van deze fase kan per jaar ongeveer 25 tot 30 miljoen ton ruwe olie worden behandeld. De voor Shell bestemde hoeveelheid gaat via een 34" leiding naar de Installatie Europoort en vandaar via de bestaande leidingen naar Pernis.

## Koopvaardijdienst

Ook dit jaar zal weer een speciale koopvaardijdienst worden gehouden, en wel op 11 november a.s. om 16.00 uur in de Laurenskerk in Rotterdam. Medewerking wordt verleend door een zangkoor. Na afloop van de dienst is er in Nieuwpoort, vlakbij het kerkgebouw, gelegenheid koffie te gebruiken met degenen die in de dienst voorgaan.



## Flip

Bij het geven van lezingen wordt tegenwoordig nogal eens gebruik gemaakt van een zogenaamd „flip-over bord”: dit is een bord waarop grote vellen papier aan de bovenzijde met een klem bevestigd zijn. Ter illustratie of verduidelijking van het besprokene worden deze van te voren beschreven vellen gebruikt, die over de bovenzijde naar achteren geslagen worden om de volgende „bladzijde” zichtbaar te maken. Het voorkomt het steeds weer met krijtjes werken op de

Bij het neerleggen van mijn werkzaamheden als secretaris/penningmeester van de CNOOKS wil ik niet nalaten een woord van dank te richten tot allen die mij in dit werk steeds op zulk een bijzonder prettige manier hebben bijgestaan en geholpen.

Gedurende de langste tijd van mijn secretarisschap had ik de actieve dienst van de maatschappij reeds verlaten, maar elke afdeling die bij de werkzaamheden kon helpen, heeft dat steeds op spontane en hartelijke wijze gedaan. Ik ben hiervoor uitermate dankbaar en mag eerlijk stellen, dat zonder deze hulp het werk niet altijd zo vlot zou zijn verlopen. Mijn wens is dan ook, dat het u allen goed moge gaan.

W. B. Kruysmulder

conventionele zwarte borden, het uitvegen om plaats te maken voor nieuwe teksten of tekeningen, enz. Een makkelijk hulpmiddel dus, maar niet bij iedereen even bekend. Gedurende de laatste vlootstafkursus kwam één van de docenten tot de conclusie, dat zijn „flip-over bord” niet in de cursusruimte aanwezig was. Dus vroeg hij erom bij de daartoe aangewezen functionaris. Bij diens afwezigheid werd de telefoon door een jongedame aangenomen, die de boodschap door zou geven. Kennelijk behorend tot het gilde der leken op dit gebied, berichtte zij haar baas „dat Flip Overbord nog niet boven was”.

Om kort te gaan — Flip is toch nog tijdig boven water gekomen.

Voor zover ik niet persoonlijk afscheid van u heb kunnen nemen, wil ik u bij dezen bedanken voor de prettige en collegiale wijze waarop ik met u heb mogen samenwerken. Voor diegenen die daaraan hebben bijgedragen, kan ik dan ook niet genoeg bedrukken hoezeer ik de beide geschenken waardeer, welke mij altijd aan deze prettige samenwerking zullen herinneren.

Het mag dan wel een afscheid van Shell Tankers B.V. zijn, ik hoop velen van u in de komende jaren vaak op de Maasvlakte Olie Terminal te mogen begroeten. Het ga u allen goed.

G. W. van Teijlingen Bakker



# Vlootpersonalia

periode van 16 september t/m 15 oktober 1973

## Gehuwd:

- 4. 9: J. F. Breys, II.stm., met mej. J. Willems;
- 19. 9: G. Besier, 3e stm., met mej. C. van Vliet;
- 21. 9: H. A. Schot, sch.gezel a/w, met mej. E. R. Wilson;
- 24. 9: R. G. M. Kauffeld, 3e wtk., met mej. C. Verlinde;
- 28. 9: H. L. Castens, 5e wtk., met mej. D. C. Schuitemaker;
- 29. 9: J. P. P. van Alebeek, 4e wtk., met mej. J. Wijers;
- 12.10: R. Schokker, 5e wtk., met mej. A. Soepenbergh.

## Geboren:

- 18. 9: Karin Francheska, dochter van R. D. Peterson, 5e wtk., en mevr. C. F. Peterson-van der Lee;
- 20. 9: Gustaaf James, zoon van G. A. de Wolf, 5e wtk., en mevr. C. A. de Wolf-Ferraz;
- 23. 9: Carien, dochter van P. Buys, 2e stm., en mevr. C. S. Buys-Stroo;
- 28. 9: Miriam Cathinka, dochter van N. J. Gras, 4e wtk., en mevr. H. H. Gras-Krijthe;
- 3.10: Shirley Jane en Aletta Joan, dochters van W. Willems, 5e wtk., en mevr. M. H. Willems-Oosting;
- 6.10: René, zoon van R. R. Witteveen, 4e wtk., en mevr. M. H. Witteveen-Koops.

- 11.10: Jennifer, dochter van W. de Beer jr. 5e wtk., en mevr. A. G. de Beer-Teffer;
- 13.10: Romuald, zoon van A. E. A. van Velde, 4e wtk., en mevr. M. F. van Velde-Hekkers.

## Overleden:

- 1.10: 2e stm. J. J. H. Vessies.

## Aflossingen:

- gezagv.: J. C. de Groot, K. Poort van Ingen, K. Drent, C. Vessies, J. W. Sterringa, W. Welbie, J. van der Velden;
- 1e stl.: B. C. Visser, J. van der Zouwen, M. de Graaf, R. J. Wyrdeeman, J. Mieras, A. J. de Kraker, P. M. de Graaf, N. A. Jager, G. Verbrugh, M. Hus;
- 2e stl.: A. J. Verheul, F. G. Franken, F. J. Kronenberg, A. van Leeuwen, P. Steynis, H. J. Schaaf, W. J. H. van Dipten, M. Klein, H. Sieders;
- 3e stl.: E. J. B. Seele, L. G. P. de Groot, R. P. Regout, A. Terpstra, P. W. Kamperman, K. Cramer, R. J. Ruts, P. G. van der Laag, W. T. van den Berg, J. P. J. M. Cobelens, C. P. C. van Goethem, G. J. C. van Eeten, H. van Popta, C. D. Kromhout, M. Bal, C. W. Kuyper, J. Ricken;
- 4e stl.: P. J. Urban, H. H. van Dijk, A. L. M. Nagelkerke, D. Dankaart, B. Crum, R. F. Mesker;
- II.stm.: H. A. Kamsteeg, P. H. A. M. Kasius, W. P. van Stek, D. Venema, A. P. Kruidenberg, A. G. Lenting, J. Jongeneel, G. J. Krone;
- radio-off.: J. Thomas, C. J. M. Mullaart, D. Hekking, J. H. A. M. Sulen, H. P. M. van Toren, P. Besuyen, H. J. van Homoet, A. Weldering, J. Mellegers, A. J. van Steensel;
- hfd.wtk.: J. H. Veen, J. W. van Wegen, R. Romijn, J. F. Spiering, F. in 't Veld, J. P. Hasenack, J. Tekenburg, C. H. de Koning, J. de Jong, J. B. Biondina;
- 2e wtk.: J. Ommering, P. F. Buil, J. H. E. Nijhuis, M. F. Koens, A. de Jong, A. K. van 't Blik, P. A. Ankerman, S. Neeleman, F. J. van der Vorm, J. W. van Putten;
- 3e wtk.: R. Bos, C. A. Douwes, H. Tesink, H. A. M. Heyens, H. Nijhof,

## Bevorderd tot onderofficier



C. P. van Esch scheepskok per 21.9.1973

## In dienst getreden vlootpersoneel



P. J. H. van Loenhout  
II. stm.



J. van der Tuin  
II. stm.

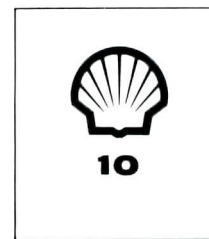


J. J. van Emmerik  
II. wtk.

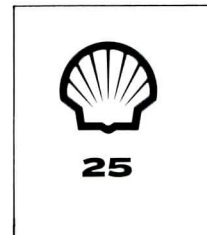


J. W. Jongkind  
II. wtk.

## Onze vlootjubilarissen



M. J. W. A. Schuurs  
scheepsgezel a/w  
per 25.10.1973



F. Klaassen  
gezagv.  
1948 - 30.11 - 1973



W. A. van Rooijen  
hfd.wtk.  
1948 - 16.11 - 1973



N. P. Dekker, R. F. M. ten Hoonte, C. Loman, C. H. Kleywegt;  
 4e wtk.: F. H. de Jong, G. de Graaf, D. Roodnat, A. E. A. van Velde,  
 P. A. van Schuppen, M. F. Stoltink, J. Kruize;  
 5e wtk.: A. H. Grevelink, P. J. Steevensz, T. W. P. B. Vermolen, W.  
 Willems, M. A. E. M. Krom, W. de Beer, A. J. Bruining, E. C. A. Vier-  
 ling, J. J. van Vondel, L. M. Dijkhuizen, D. W. Smit, J. A. Goudzwaard,  
 W. van der Plas, C. W. Ards, J. Water, W. H. F. Leen, F. A. Wiemans,  
 R. F. van Loon, J. B. van der Veer, H. J. Nieuwenhuis, E. J. M. Bour-  
 gonje, J. J. Ceelen, P. Bakx, C. W. H. van den Heuvel, W. L. Verhage,  
 R. J. A. Reisig, C. J. Jongkind;  
 II.wtk.: C. M. J. van der Slikke, M. Klein, P. A. G. van der Meer, C. G.  
 Storm, K. J. Kuyper, R. J. van Kuyk, H. A. J. Kiljan, R. Romijn, J. L. M.  
 Peeters, J. A. Geerdinck, T. J. van het Kaar, D. de Vries, C. B. van  
 het Maalpad, H. M. Zwanenburg, R. Koudstaal;  
 sch.voorman: J. den Heyer, J. Pronk, W. van Dongen, R. P. L. Verhove,  
 L. van Wieren;  
 sch.vakman I: G. J. v. d. Heuvel, F. W. Bosson, R. Cornelissen, L. J. C.  
 van Kuyen, B. J. P. van Dorp, J. Doolaar, L. de Cock, R. Stuifzand;  
 sch.vakman II: J. Punt, R. Vijlbrief, A. Vlaming, G. J. van Delft;  
 sch.gezel a/w: P. Schilt, W. L. Rijsewijk, L. C. Rammelzwaal, J. G. Klein-  
 Hesselink, J. J. v. d. Kley, R. von Duclouch, B. R. Pronk, J. Karskens,  
 L. L. Monk, J. den Hoed, L. van Ierland, J. G. Koek, G. Struik, N. J.  
 Hager, J. N. H. Steeman, W. A. A. van Hattum, A. A. M. van Hoeck,  
 A. A. Tielenburg, W. de Vries, J. A. Klarholz, J. A. Clarijs, W. J. Evers,  
 G. Ammeraal, J. H. Winands, H. Merton, J. Booy, M. Ripke, H. A. de  
 Ruiter, J. A. Schaarman, W. R. v. d. Broek, C. Ouwehand, G. N.  
 Hartman, D. van Minnen;  
 aank. sch.gezel a/w: L. M. F. Thomassen, C. G. Macnack, H. Krotwaar,  
 C. W. F. Heemskerk, A. T. Tollenaar, C. J. F. v. d. Berg, A. M. Klop;  
 hoofd voeding: H. G. Morsink, P. C. Bergmans, B. M. de Roope, N. L.  
 Zwikker, A. A. Turkenburg, D. A. Sinnema, E. H. Hoeboer, A. P. Maat,  
 B. F. P. J. Sebregts, J. P. Daudey;  
 sch.kok: P. M. H. Bellwinkel, T. T. Bouma;  
 aank. kok: F. A. Faber;  
 hoofd bediende: L. A. van Zunderen, O. H. Noorman, L. J. Wulder;  
 bediende: A. R. Tanasale, M. te Hennepe, P. A. M. A. van Agthoven,  
 J. C. A. den Haan, W. E. van Straalen, J. G. L. M. Dijkers, J. A. Small,  
 A. M. M. Wintjens, H. A. Gard, H. C. Ooms, J. Breyer, J. Hendrikx;  
 bediende (a/d): J. W. Barnhoorn, H. Zaat, A. Cumming;  
 jongen a/w: E. R. van Engel, R. A. Curial, W. J. A. Borsboom, J. Smit,  
 R. Lutteke;  
 kokmaat: J. J. v. d. Elburg.

#### Tewerkstellingen en overplaatsingen:

**m.s. Abida:** II.stm. P. J. H. van Loenhout, 2e wtk. W. Vroling, 5e wtk.  
 P. O. J. van der Horst, II.wtk. J. J. van Emmerik, II.wtk. J. W. Jongkind;  
**m.s. Acila:** 2e stm. R. P. Jager, 3e stm. R. F. M. Driessen, 4e stm. B. G.  
 ten Cate, 5e wtk. P. C. de Wit, 5e wtk. G. Bijvank, radio-off. D. Koe-  
 lemey;  
**m.s. Acmaea:** hfd.wtk. C. de Witte, 5e wtk. H. van de Water, radio-off.  
 J. P. Bijl;  
**s.s. Arca:** 3e wtk. P. H. Bakker, 4e wtk. P. A. van Splunter;  
**s.s. Atys:** 3e stm. W. Koeze, 2e wtk. A. Bax, 5e wtk. J. Lagcher, radio-  
 off. H. T. Wigman;  
**m.s. Camitia:** gezagv. H. J. Allaart, 3e stm. L. A. H. Vader, wnd. 2e wtk.  
 H. E. Daniëls;  
**s.s. Capiluna:** II.wtk. J. R. Kroos, sch.voorman C. Voorspuy, J. H. A.  
 Elbers, sch.gezel a/w M. Kumentas, W. de Graaf, J. J. de Bruin, D.  
 Worseling, A. A. van Klei, G. H. Wessel, H. van Ieperen, aank.  
 sch.gezel a/w J. A. A. Hooghiemstra, hoofd voeding M. van Hagen,  
 aank. kok G. Riem, hoofd bediende H. Domselaar, jongen a/w S. R.  
 Veenema, F. B. B. Bodelier, F. M. E. v. d. Berg;  
**s.s. Capisteria:** 2e stm. J. Zwart, wnd. 3e stm. P. J. J. M. Verspeek,  
 II.stm. J. van Dijk, II.wtk. B. J. Huizing, capataz J. A. Dosil Hermo,  
 man.esp. J. Gonzalez Davila, 2° man. J. L. Moreira Formoso, mar.int.  
 A. Alonso Alvarez, J. Alvarez Conde, M. Costa Alonso, V. Crespo  
 Fontenla, L. A. Dacosta Agra, E. Goce Moldes, J. M. Gonzalez Rodri-  
 guez, A. R. Rial Vernet, J. Villa Alvarez, 2° mar.int. U. J. Carneiro  
 Leyenda, J. Rodriguez Cabral, A. Martinez Amoedo, cam.may.do. E.  
 Cruz Buyo, cam. A. Barros Miguez, A. A. Salgueiro Rodriguez, cam  
 (trip) H. Chapelá Malvido, a.d. coc A. Lopez Nogueira, hoofd voeding  
 H. W. J. van Haarst;  
**s.s. Capulonix:** 5e wtk. J. C. Butler, sch.voorman A. L. H. Botinga,  
 sch.gezel a/w W. J. Brandwagt, hoofd voeding G. Slenema, sch.kok  
 W. v. d. Korf, bediende D. van Ginkel;  
**m.s. Cinulia:** 1e stm. P. Snel, 2e stm. W. van der Meulen, 3e wtk. E.  
 Hendrikse, 4e wtk. H. Smeding, 5e wtk. W. Kool, radio-off. A. H. de  
 Boer;  
**m.s. Crania:** II.wtk. M. J. Bakker;  
**m.s. Dallia:** 1e stm. C. R. Groen, hfd.wtk. G. Braak, sch.vakman I J.  
 Brobbel, sch.vakman II M. Temmerman, sch.gezel a/w H. S. Elia, M.  
 Martinez, L. E. Rapmund, sch.kok C. P. van Esch;  
**m.s. Diadema:** 1e stm. N. Venendaal;

**m.s. Diloma:** 2e wtk. K. J. Faasse, 5e wtk. T. L. M. Ahlers, sch.voorman  
 D. C. Kommers;  
**m.s. Dione:** gezagv. P. J. Kalkman, 2e wtk. J. van der Schee, 5e wtk.  
 F. W. Mooiweer, sch.vakman II G. A. Vermeer, sch.gezel a/w P. E.  
 Oosterhof, P. C. Groen, J. Buurman, J. Visser, aank. sch.gezel a/w  
 A. Valkeneer, bediende E. M. Embregts;  
**m.s. Dosina:** 3e wtk. K. Verf, sch.voorman T. H. van Vlijmen, sch.vak-  
 man I W. H. Klein, sch.vakman II P. Logmans, sch.gezel a/w E. J. H.  
 Wilmink, L. v. d. Sluis, bediende E. Jacobs;  
**s.s. Kabylia:** 1e stm. P. Hoogesteger, 2e wtk. J. P. Kalkman;  
**s.s. Kalydon:** gezagv. P. Janssen, 2e stm. W. F. van der Lei, II.stm. W.  
 J. Noortman, II.wtk. F. C. M. Waals, II.wtk. G. N. Bahlman;  
**s.s. Kara:** II.stm. J. van der Tuin, II.stm. S. S. Abma, 5e wtk. J. G. van  
 der Poel;  
**s.s. Katelsia:** II.stm. W. T. A. A. G. M. van den Bergh, 5e wtk. E. van  
 der Linden;  
**s.s. Kelletia:** 2e stm. J. W. IJkel, 4e wtk. J. Hofkamp;  
**s.s. Khasiella:** wnd. 2e stm. R. Hagen, wnd. 3e wtk. J. V. W. M. Daniëls,  
 5e wtk. H. C. P. Schmit Jongbloed, 5e wtk. F. P. van der Star, hoofd  
 voeding G. van Driel;

## In memoriam J. J. H. Vessies



In de morgenuren van maandag 1 oktober bereikte ons het droeve bericht dat stuurman Vessies die ochtend om half acht was overleden. De week van 17 tot 21 september was hij nog op kantoor om een cursus „Ladingbehandeling” te volgen, tezamen met tien andere stuurlieden van onze vloot. De maandag daarop vernamen wij dat hij totaal onverwacht door een ernstige ziekte was overvallen. Een week lang bleef nog de hoop op herstel, maar het heeft niet zo mogen zijn. In het begin van dit jaar behaalde hij zijn SI en in juni, toen hij als 2e stuurman op de „Acila” dienstdeed, werd hij in waarnemende rang tot 1e stuurman op dit schip bevorderd. In augustus werd hij voor verlof afgelost en weinig hebben wij toen kunnen vermoeden dat wij hem niet meer in actieve dienst aan boord terug zouden zien. Gedurende de bijna veertien jaren dat hij bij ons in dienst is geweest heeft stuurman Vessies zich doen kennen als een plichtsgetrouw officier, die zich immer volledig voor zijn taken inzette en deze naar beste vermogen volbracht. Door zijn opgewekt humeur en streven om de stemming aan boord op een goed peil te brengen en te handhaven, was hij bovendien een zeer gewaardeerd lid van de scheepsgemeenschap en heeft hij zich ongetwijfeld vele vrienden verworven. Wij allen binnen de vloot- en de walorganisatie verliezen in hem een goede collega. Wat dit verlies voor zijn vrouw en dochtertje betekent laat zich slechts raden. Namens de velen die hem gedurende de afgelopen jaren van nabij hebben meegemaakt spreken wij de hoop uit, dat ons aller gevoel van oprecht medeleven hun tot steun zal zijn en er toe mag bijdragen dat zij de kracht zullen vinden om deze slag te boven te komen.

## In memoriam A. G. Kallansee

Op 8 oktober jl. is overleden de heer A. G. Kallansee, laatste-  
 lijk werkzaam als 2e werktuigkundige bij de Maatschappij. Hij bereikte de leeftijd van 64 jaar. De heer Kallansee verliet de dienst der Maatschappij op 1 juli 1961 met pensioen, na ruim 23 dienstjaren.



s.s. **Kopionella**: gezagv. W. A. Kleine, 1e stm. W. Drost;  
s.s. **Koratia**: 5e wtk. G. M. Piera;  
s.s. **Korovina**: 2e stm. W. J. Stoker;  
s.s. **Koscicia**: hfd.wtk. J. D. Donken, wnd. 3e wtk. J. W. van Velze, 5e wtk. C. J. J. de Vos;  
s.s. **Kryptos**: gezagv. B. de Boer, 3e stm. J. B. van Opbergen, 4e wtk. M. J. C. Broeders;  
s.s. **Kylix**: hfd.wtk. W. A. van Rooyen, 4e wtk. J. P. van de Water, 5e wtk. J. R. Spoelstra;  
s.s. **Lovellia**: 3e stm. C. J. de Boer, hfd.wtk. J. B. J. Jonker, wnd. 4e wtk. R. J. Rodolf, radio-off. J. H. A. van Muilwijk, sch.gezel a/w C. M. G. J. v. d. Bos, E. W. v. d. Horst, V. H. Heymans, aank. sch.gezel a/w J. M. Kramer, H. F. Winia, aank. kok G. H. H. Lammers, hoofd bediende D. J. Bakker, bediende H. J. Denjes, G. C. Pfennings, bediende (a/d) P. J. Gijse, kokmaat A. J. J. P. Advocaat;  
s.s. **Macoma**: 4e stm. N. J. C. M. van der Palen, 3e wtk. B. R. A. Jansen, 5e wtk. H. F. de Leeuw, sch.vakman I R. Groot, sch.gezel a/w K. G. J. Schefferlie, F. Kromjongh, bediende G. A. Mathysen, J. L. v. d. Bos;  
s.s. **Metula**: gezagv. F. Menninga, 1e stm. G. Buma, 2e stm. J. Wasse-naar, 3e stm. T. T. Rison, 3e stm. J. M. E. Korteweg, 2e wtk. J. Wielart, 3e wtk. J. J. Schuddemat, 4e wtk. A. G. A. de Graaf, 5e wtk. W. Rijnveld, radio-off. J. M. J. C. Nederpelt, sch.gezel a/w W. M. v. d. Poel, J. Lakkerwa, hoofd voeding W. F. Knoester, aank. kok E. Kost, bediende J. de Vries, bediende (a/d) F. Salomé, L. L. Collard;  
m.s. **Niso**: hoofd voeding W. F. H. v. d. Moezel;  
s.s. **Ondina**: 2e stm. D. J. van Dijk, 3e stm. R. A. Sweetman, 5e wtk. J. Esselman, radio-off. A. K. Deurloo;  
s.s. **Onoba**: hfd.wtk. L. F. Veldhuis, 5e wtk. N. Z. van der Zwan;  
s.s. **Patro**: 2e wtk. Th. Bakker, 5e wtk. H. E. Engels, 5e wtk. P. C. M. Drost;  
s.s. **Philidora**: wnd. 1e stm. A. H. van Haaften, hfd.wtk. G. W. van Essen, 2e wtk. P. G. Eekman, sch.vakman I F. J. Trijselaar, sch.vakman II J. P. de Landes, sch.gezel a/w R. F. Huysers, P. Raams, bediende H. A. Gard, H. M. Kok;  
s.s. **Philine**: hfd.wtk. R. N. Groen;  
s.s. **Philippia**: 1e stm. G. C. van Malland, 2e stm. D. C. Tazelaar, wnd. 3e stm. H. Schippers, 2e wtk. B. Oudkerk, radio-off. P. M. J. N. van Oorsouw, sch.vakman II C. R. Munz;  
s.s. **Sepia**: 3e stm. J. A. Koenraad, hfd.wtk. C. G. Pusch, 5e wtk. N. W. Kuilman;  
s.s. **Vasum**: gezagv. J. H. A. Budding, 1e stm. A. J. Schumm, 3e stm. F. B. Visser, 4e wtk. J. W. Maas;  
s.s. **Viana**: 4e wtk. W. J. van der Veer, 5e wtk. J. L. F. Vermeulen, radio-off. J. J. A. van der Zee, hoofd voeding J. L. Menger;  
s.s. **Vivipara**: 3e stm. B. J. H. Wortelboer, 3e wtk. H. G. de Boer, 5e wtk. P. Naaktgeboren, 5e wtk. G. Batenburg;  
s.s. **Zafra**: 2e wtk. H. Brand, 5e wtk. B. Slagmolen, ll.wtk. J. J. van Herk;  
s.s. **Zaria**: ll.stm. J. M. M. van Rossum, hfd.wtk. C. Pietersen, 3e wtk. R. Smits, 4e wtk. J. Verlinde, 5e wtk. A. N. Zeldenrust, radio-off. P. H. Bax.

#### Uit dienst getreden vlootpersoneel:

2e stm.: P. Vijfhuizen;  
4e wtk.: J. Penning;  
5e wtk.: M. P. de Haan, H. R. P. Tesser, K. W. J. A. Soontiens, F. Snel;  
sch.vakman I: W. Cevaal, J. van Weyen;  
hoofd voeding: J. Disse, T. C. A. Geelen;  
sch.kok: R. J. Hageman.

#### Terug van tijdelijke tewerkstelling „Shell Curaçao”:

1e stl.: J. M. Huygens, J. J. van Schagen.

#### Terug van tijdelijke tewerkstelling „Shell Nederland Raffinaderij B.V.”:

1e stl.: D. M. Mos, S. Termeer.

#### In permanente waldienst Shell Tankers B.V.

gez.: M. A. Riteco.

#### Behaalde diploma's:

1e stuurman G.H.V.: D. J. van Dijk, W. J. Stoker, R. P. Jager;  
2e stuurman G.H.V.: J. M. E. Korteweg, F. B. Visser, W. J. Netelenbos,  
T. T. Rison, J. B. van Opbergen, J. Korving;  
2e stuurman G.H.V.-th.: C. Kamminga, W. L. Westhoff;  
„B”: D. Smit, J. J. de la Fuente;  
„B-th.”: I. J. Albrechts, J. M. van de Wal;  
„A/B-th.”: J. Lagcher, J. R. Spoelstra, H. Sterrenburg;  
„A”: G. Batenburg, C. J. Tanis.

#### Aangesteld als:

hfd.wtk.: C. H. de Koning, J. de Jong;  
sch.vakman I: sch.vakman II P. A. v. d. Hoek;  
wnd. hoofd voeding: sch.kok W. W. Huygen, J. S. W. Martens, G. Slemen.



### Bruidspaar van de maand

Onze speciale gelukwensen gaan deze keer naar 5e werktuigkundige H. L. Castens en mej. D. C. Schuitemaker, die op 28 september jl. elkaar op het stadhuis te Harderwijk het ja-woord gaven.

### Mutaties walpersoneel

periode 11.9.73 t.m. 10.10.73

#### In dienst

17. 9 Mej. K. E. Odems - DFP/3

#### Uit dienst

1.10 A. Vasbinder - DFP/3 (naar S.B.C.C.)  
1.10 G. W. van Teijlingen Bakker - DFM/5

### tussen schip en ka

dertiende jaargang no. 3 — november 1973

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

#### Redactiecommissie:

M. A. Busker, A. de Coninck, 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