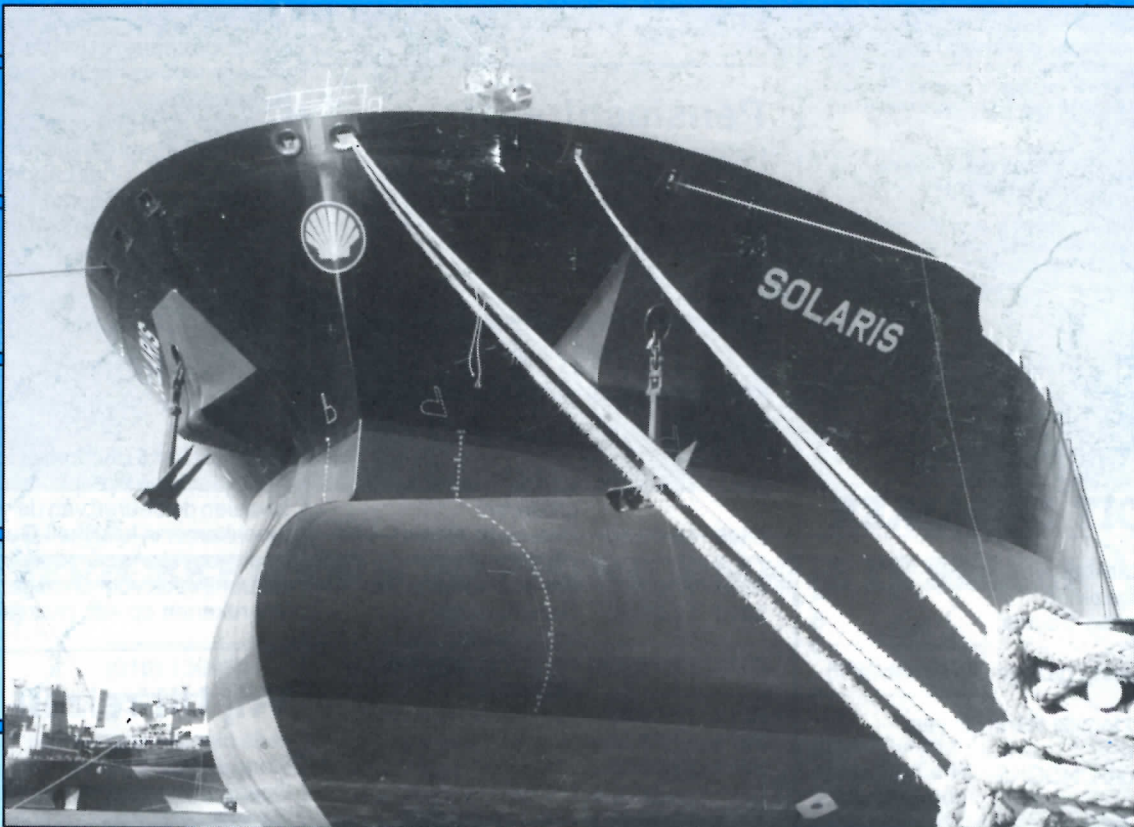


# SCHEEP



# TENIKA

25e jaargang  
nummer 3  
november  
1985



# SCHIP EN KA

Maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers B.V.

Postbus 874  
3000 AW Rotterdam  
Tel.: 010-696911

Indien het toestelnummer van degene met wie u wilt spreken bekend is, kan men rechtstreeks de verbinding tot stand brengen door aansluitend na 69 dat nummer te draaien.

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk werk 696105 Kamer 7.01

Ondernemingsraad 696146  
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696749

Vijftiendertigste jaargang,  
nummer 3, november 1985

Redactie  
Ruud Kleijn, Ineke Koot  
010-696126

'Schip en Ka' wordt gratis toegezonden aan het huisadres van alle personeelsleden en gepensioneerden van Shell Tankers B.V. Buitenstaanders kunnen te allen tijde een jaarabonnement nemen door overschrijving van f. 17,50 op girorekening 10349 t.n.v. Shell Tankers B.V. Rotterdam, of door overmaking van dit bedrag op bankrekening No. 42.17.83.249 bij de Amrobank, Coolingsingel 119, Rotterdam, onder vermelding 'Abonnement Schip en Ka'.

Hoewel Shell-maatschappijen een eigen identiteit hebben, worden zij in deze publikatie soms gemakshalve met de collectieve benaming 'Shell' of 'Groep' aangeduid in passages die betrekking hebben op maatschappijen der Koninklijke Shell Groep of wanneer vermelding van de naam van de maatschappij(en) gevoeglijk achterwege kan blijven.

Tenzij anders vermeld, zijn alle geplaatste illustraties Shell-foto's of tekeningen.

Voor het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen dient men de toestemming van de redactie te vragen. In de meeste gevallen zal die graag gegeven worden.

Vormgeving  
Tijl Tijdschriften B.V.  
Bezuidenhoutseweg 58  
Den Haag

Druk  
Koninklijke Tijl N.V. Zwolle

## IN DIT NUMMER

Cursus taakoverdracht naar scheepsgezellen	4
Naamgeving 'Solaris'	5
Roken	8
Pensionering gezagv. Poort van Ingen	9
Afscheid familie Hartman van Curaçao	10
7e Lustrum CNOOKS	11
Kim	12
Schoon schip	13
Personalia	14
Een generatie nam afscheid	16

## Afscheid gaat nemen



J. van Duuren - DFMO/5

Afscheidsreceptie op vrijdag 6 december a.s. om 16.30 uur in de grote lunchkamer van het Shell-Gebouw aan het Hofplein. Eenieder die de heer Van Duuren de hand ten afscheid wil drukken is daarbij van harte welkom.

## Pasfoto's

Bij plaatsing aan boord dient al ons vlootpersoneel in het bezit te zijn van ten minste 4 pasfoto's. Pasfoto's zijn daarnaast ook benodigd voor de aanvraag via ons kantoor van Liberiaanse diploma's, visa en dergelijke.

Mocht men onverhoopt niet meer in het bezit zijn van (voldoende) pasfoto's dan kan men tijdens kantoorbezoek via Services (DFP/113) nieuwe foto's laten maken op de reproductie-afdeling in het Shell-Gebouw. Met nadruk wordt erop gewezen dat kosten voor pasfoto's gemaakt buiten het Shell-Gebouw alleen in speciale gevallen, na overleg met de DFP/113, voor vergoeding in aanmerking komen.

## Pensioenfondsen

Rond eind deze maand zal aan het huisadres van alle (adsiprant) fondsleden een exemplaar worden gezonden van het nieuwe reglement tezamen met het herziene toelichtende boekje 'Hoe zit het nu met mijn pensioen'.

## VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
2307	10.09.85	Functie-overdracht officieren
2308	12.09.85	Res. supt. C'cao (PCOR)
2309	17.09.85	Schade tankcoating
2310	17.09.85	Genummerde vloot-formulieren
2311	17.09.85	Wijzigingen Intern. Seinboek
2312	17.09.85	Port state inspecties
2313	17.09.85	Reisreparaties
2314	23.09.85	Overlijden G. Hoogland (PCOR)
2315	30.09.85	Koersen (PCOR)
2316	04.10.85	Safety audit (PCOR)
2317	08.10.85	Overlijden L. A. T. Blankemeyer (PCOR)

## Nieuw chemie laboratorium Shell in België

Op een persconferentie in Brussel hebben de heren H. L. Beckers, Research Coördinator en J. W. Gordon, chemie Coördinator van de Koninklijke/Shell Groep op 23 september jl. aangekondigd dat het in de bedoeling ligt in de omgeving van Brussel een nieuw chemie laboratorium te vestigen.

Hoofddoel van het nieuwe laboratorium is om als 'centre of excellence' de mogelijkheden van ondersteuning van de markt te vergroten door ontwikkeling van nieuwe en bestaande Shell-producten, voornamelijk op het gebied van de petrochemie. Het nieuwe laboratorium zal voorts aan klanten van Shell-maatschappijen technische ondersteuning verlenen en gelegenheid bieden nieuwe producten en formuleringen praktisch te beoordelen op hun technische kwaliteiten voor beoogde toepassingen.

De investeringskosten van het laboratorium zullen circa 20 miljoen dollar (65 miljoen gulden) bedragen, in de aanloopfase zullen er ongeveer 160 mensen werken. Er wordt een volgende fase voorzien waarin dit aantal tot circa 240 zal stijgen. Van de 160 werknemers zullen er ongeveer 50 van hoog-wetenschappelijk niveau zijn. In verband met het internationale karakter van het project ligt het in de bedoeling dat deze medewerkers niet alleen uit België, maar tevens uit een groot aantal andere landen afkomstig zullen zijn. Met de werving van personeel zal op korte termijn worden begonnen.

Het laboratorium zal onderdeel worden van een nieuwe maatschappij, Shell Research Belgium S.A en in het tweede kwartaal van 1987 operationeel worden. Ir. H. Krak, thans een der directeurs van het Koninklijke/Shell Laboratorium te Amsterdam is benoemd tot eerste directeur van het nieuwe laboratorium.

## Jaarlijkse bijeenkomst

Had U het al genoteerd?

**Woensdag 18 december** is de dag van de grote jaarlijkse bijeenkomst. Om 16.00 uur zwaaien de deuren van de grote lunchkamer in het Shell-Gebouw weer open voor al ons personeel en partners en natuurlijk ook voor onze gepensioneerden. Wij rekenen op een massale opkomst!

## Vrij Uit-reizen

In de oktober-uitgave van 'Schip en Ka' stond een bericht over Vrij Uit-reizen. Daarin stond een telefoonnummer vermeld waar de personeelsformulieren konden worden besteld. Inmiddels is gebleken dat Verzendbureau De Handel in Den Haag een ander telefoonnummer heeft gekregen. Dat luidt: 070-952111.

## Shell Curaçao

Op dinsdag 1 oktober 1985, heeft Shell Curaçao N.V. de definitieve overeenkomst getekend waarbij de raffinaderij, materialen, kantoren en terreinen ingaande die datum aan de Nederlandse Antillen en het eilandgebied Curaçao worden overgedragen voor de prijs van één Nederlands-Antilliaanse gulden. Per dezelfde datum heeft de Curaçaosche Scheepvaartmaatschappij N.V. CSM haar sleepbootbedrijf eveneens voor de prijs van één Nederlands-Antilliaanse gulden overgedragen. Per 1 november 1985 hebben Shell Nederlandse Antillen Verkoopmaatschappij N.V. en uiterlijk per 1 december 1985 Curaçao Oil Terminal N.V. hun installaties, terreinen e.d. eveneens aan de nieuwe eigenaren overgedragen, tegen de prijs van ieder één

Nederlands-Antilliaanse gulden en ingeval van SNAV tegen vergoeding van de voorraden olieproducten.

Voorts is toegezegd dat desgevraagd voor een periode van twaalf maanden een dertigtal uitgezonden Shell employés ter beschikking van het nieuwe bedrijf zullen blijven en dat voor deze periode technisch advies kan worden verleend.

Het dienstverband van het personeel van SCNV en CSM is per 1 oktober 1985 beëindigd onder toekenning van een afvloeiingsregeling als aan de directeur Sociale Zaken van de Nederlandse Antillen voorgelegd. De overgrote meerderheid van het voormalige Shell personeel heeft een aanbieding gekregen om in dienst te treden bij de nieuwe onderneming.

Met de overdracht van de raffinaderij komt een einde aan een bijna 70-jarige aanwezigheid van Shell op het eiland

Curaçao. Echter, krachtens een regeling getroffen tussen de nieuwe eigenaren en de Venezolaanse staatsoliemaatschappij, Petroleos de Venezuela SA, is de raffinaderij vanaf 1 oktober 1985 weer in bedrijf genomen, waarmee de traditionele band die van oudsher heeft bestaan tussen de raffinaderij en de petroleumindustrie in Venezuela herleeft.

Een additionele voorziening van ongeveer 50 mln. Ponden Sterling (+/- Nfls 220 mln.) zal ten laste worden gebracht van de resultaten van de maatschappijen van de Koninklijke Shell Groep voor het derde kwartaal 1985. Dit bedrag, tezamen met de voorziening van 100 mln. Ponden Sterling (+/- Nfls 438 mln.) in het tweede kwartaal van 1985 dekt de totale voorziene uitgaven verbonden aan de hiervoor vermelde overdrachten.



## VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954

m.s. Acila  
m.s. Acmaea  
m.s. Cardissa  
m.s. Caurica  
m.s. Cinulia  
m.s. Felania

(010) 130955

m.s. Felipes  
m.s. Ficus  
m.s. Flammulina  
m.s. Fossarina  
m.s. Fossarus

(010) 130956

m.s. Fulgur  
m.s. Fusus  
m.s. Niso  
s.s. Ondina  
m.s. Sarda

(010) 130957

m.s. Solaris  
m.s. Stellaris  
m.s. Tagelus  
s.s. Zafra

# Cursus taakoverdracht naar scheepsgezellen

**In het september-nummer van Schip en Ka deden wij melding van de introductie van de cursus taakoverdracht naar scheepsgezellen. Zoals aangekondigd heeft inmiddels de eerste cursus plaatsgevonden, en wel van 1 t/m 3 oktober jl. Het is bij zo'n eerste (nieuw opgezette) cursus niet altijd gemakkelijk**

Op de eerste dag, 1 oktober, opende de heer Aartsen van de sectie DFP/1 de cursus met een uiteenzetting over de achtergronden en het doel van de cursus. Alle cursisten hadden een dik cursusboek ontvangen, wat bij sommigen de indruk gaf dat dit in drie dagen uit het hoofd geleerd moest worden. Dat was uiteraard niet het geval, het boekwerk is bedoeld als begeleiding bij de cursus en kan later aan boord als naslagwerk nuttig zijn. De heer Aartsen ging nog even in op de achtergronden die ten grondslag lagen aan het opzetten van een cursus taakoverdracht naar scheepsgezellen. 'De experimenten in de laatste jaren hebben duidelijk aangetoond dat het door met minder mensen varen noodzakelijk werd een overdracht van bepaalde taken van de officieren naar de scheepsgezellen te doen plaatsvinden. Maar daarbij moet je de vraag stellen 'wat komen de mensen aan kennis tekort'? 'Na grondig overleg werd besloten het cursuspakket samen te stellen zoals dat op jullie programma te zien is. Aan het einde van elke dag is er gelegenheid voor werkoverleg, waarbij jullie de kans hebben

**van tevoren te bepalen wat nu wel en wat niet op de juiste wijze in het programma past. De negen ASV-ers die de cursus afronden waren als het ware de 'proefkonijnen', maar er was voor hen ruimschoots gelegenheid om suggesties te geven over de opzet en inhoud van de cursus.**

om de leerstof van die dag te bespreken en aan te geven wat eventueel beter of anders zou kunnen. Het zullen drie zware dagen worden, waarbij jullie je hersens links en rechts zullen moeten gebruiken. Jack Rodenhuis van de PLA-werkgroep heeft de cursusleiding in handen, bij hem kunnen jullie terecht met vragen en opmerkingen'.

## Cursusonderwerpen

Nadat de heer Aartsen de aanwezigen veel succes had toegewenst gaf hij het woord aan gezagvoerder J. de Jong, die op de eerste cursusdag de onderwerpen meren/gemeerd liggen/ontmeren en ankeren/ankerwacht zou presenteren. De tweede dag stond in het teken van veiligheid; de heer F. Kuyt van DFMS/3 presenteerde 's morgens het laden/lossen en tankenwassen en na de lunch het onderwerp veiligheidsmiddelen. De derde en laatste cursusdag stond in het teken van elektro/hydrauliek en gereedschapsleer en werd gepresenteerd door de heer R. J. Verspoor, tijdelijk tewerkgesteld op de sectie DFMO/9. Tevens was er die dag gelegenheid voor

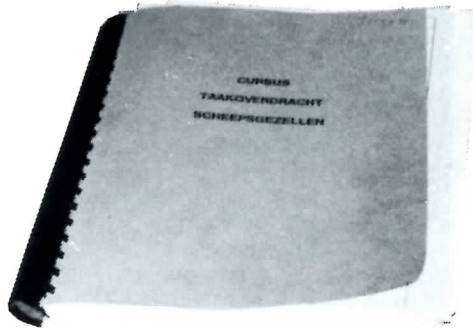
het stellen van vragen en het geven van suggesties en aanmerkingen op het cursusprogramma. Hiervoor kwam om drie uur een panel bijeen, wat naast de presentatoren van de diverse onderwerpen, uit de heren Veldt, onze fleet-manager, Aartsen en Rodenhuis bestond.

Na een korte inleiding door de heer Veldt, waarin hij benadrukte dat Shell Tankers meer aandacht zal gaan besteden aan in-huis-opleidingen, met name voor de Nederlandse scheepsgezellen, gaf hij het woord aan de cursisten voor eventuele vragen en reacties.

## Positief

Opgemerkt werd dat deze eerste cursus gevolgd was door enkel ASV-ers. De suggestie werd gedaan om meer jongeren (minder ervarenen) aan de cursus te laten deelnemen.

Uiteraard is het bij het selecteren van kandidaten voor een cursus in eerste instantie belangrijk wie er op het tijdstip van de cursus thuis en beschikbaar zijn. Maar Shell Tankers vindt het ook noodzaak dat er jongens die pas met varen beginnen in deze cursus moeten meedraaien, dus



deze suggestie zal zeker worden meegenomen.

Over de noodzaak en de lengte van de behandelde onderwerpen waren de meningen wat verdeeld. De één vond dat er meer tijd nodig zou zijn voor het onderwerp electro/hydrauliek, maar een ander kan aan een dag genoeg hebben. Als je nooit met dergelijke onderwerpen gewerkt hebt, is het noodzakelijk dat daar meer dan één dag aan besteed wordt. Natuurlijk komen in iedere cursus onderwerpen voor die voor sommigen 'oude koek' zijn, maar dat is onvermijdelijk; wat voor de één erg leerzaam is, is voor de ander reeds bekende stof. Misschien moet bekeken worden of de praktische en theoretische ervaring in evenredigheid gesplitst kunnen worden. Men vroeg zich af hoe lang het duurt totdat het gebodene in de cursus daadwerkelijk in de praktijk gebruikt zal gaan worden. Hier ligt een duidelijke link met werkoverleg; wat er aan boord gebeurt is en blijft echter een zaak van de scheepsleiding, maar een stuk vrijheid en flexibiliteit moet er wel zijn.

De algemene conclusie van de cursisten was dat het een goede cursus was geweest; de deelnemers waren unaniem van mening dat het niet voor niets was geweest en waren positief over de inhoud van de cursus. Uiteraard zullen de cursusleiders alle suggesties bekijken en deze, waar mogelijk, verwerken in de volgende te houden cursus.



# NAAMGEVING 'SOLARIS'

## Eerste van vijf Koreaanse nieuwbouwschepen voor STBV

In aanwezigheid van ondermeer onze finance-manager H. F. M. Tijthoff en echtgenote, de heer E. H. Claussen, technical director van Shell International Marine, Mr. Lee, chairman van Hyundai Heavy Industries en echtgenote, uiteraard haar echtgenoot D. van Hilten en vele andere genodigden sprak mevrouw Van Hilten de volgende woorden uit: **'I name you 'SOLARIS' and I wish you, your masters and your crews safe and prosperous voyages'**.

De naamgeving werd omlijst door veel uiterlijk vertoon. Een met guirlandes omhangen schip, een regen van confetti, een groep werfarbeiders keurig in het gelid, toasts uitgebracht op een goede toekomst van de 'Solaris' en het welzijn van de opvarenden, enz. Toch zal één moment niet licht worden vergeten, althans door de aanwezige Nederlanders, en dat waren de klanken van het Wilhelmus, ten gehore gebracht door een militair aandoend Koreaans muziekkorps. Want, zoals enkele van onze scheepsofficieren later vertelden, er gaat toch wel wat in je

*Op 10 september jl. vond een voor onze maatschappij zeer belangrijke gebeurtenis plaats. Het betrof de naamgeving van Hyundai bouwnummer 352. Mevrouw A. E. M. van Hilten, echtgenote van de heer D. van Hilten, general manager van de Shell Companies of Singapore sloeg met een ferme slag een lint door waarna een regen van confetti en serpentines van het hoog boven de afbouwkade in Ulsan uitstekende schip naar beneden dwarrelde. Een kleurrijk schouwspel waar alle aanwezigen met bijzonder veel genoegen naar keken. Geen tegen de scheepshuid uiteenspattende fles met champagne, dat is in Korea niet gebruikelijk, wel de goede wensen van de doopmoeder gevolgd door een instemmend en enthousiast applaus van iedereen ter plaatse. Bouwnummer 352 heet voortaan 'Solaris' en deze 84.000 ton draagvermogen metende tanker betekent het begin van een vlootvernieuwingsprogramma van vijf schepen. Twee en mogelijk drie van deze serie zullen nog dit jaar aan de vloot van STBV worden toegevoegd. De overige twee volgen in de loop van 1986.*

om als je zo ver van huis het Nederlandse volkslied hoort klinken. Bij de naamgeving werden, zowel van de zijde van Shell als van de werf, een aantal toespraken gehouden en geschenken uitgewisseld. Wij geven op de volgende pag. de tekst van de woorden van resp. de heren Choon Lim Lee, chairman van Hyundai Heavy Industries en E. H. Claussen van S.I.M. Na de naamgeving vond nog een rondleiding over het schip plaats. Op de scheepsbrug werd een korte plechtigheid gehouden waarbij Mw. Tijthoff, echtgenote van onze finance-manager, werd verzocht de scheepsfluit van de 'Solaris' te testen. Hij deed het . . . en hoe!

De weken volgend op de 10e september werden gebruikt om het schip verder af te werken. In de tweede week van oktober ging de nieuwe LR op proeftocht en het ligt in de bedoeling de 'Solaris' omstreeks deze tijd aan onze maatschappij over te dragen. In de volgende uitgave van 'Schip en Ka' komen we natuurlijk op deze belangrijke mijlpaal in de vlootgeschiedenis van STBV terug.





Choon Lim Lee

*'Gracious sponsor, Mrs A. E. M. van Hilten, Mr D. van Hilten, chairman of the Shell Companies Singapore, Mr E. H. Claussen, Mr and Mrs H. F. M. Tijthoff distinguished guests, ladies and gentlemen,*

*It is our great pleasure and honor to celebrate this naming ceremony in your presence today for Hyundai hull No. 352, the first vessel in a series of five 84.000 DWT product carriers being built for Shell Tankers B.V. Netherlands, one of the leading and most prominent operational companies of the Royal Dutch/Shell Group.*

*This carrier reflects the long-standing friendship and mutual co-operation consolidated between Shell and Hyundai through the construction of hulls 142/143, 'Tribulus' and 'Tricula' which we successfully delivered to Shell Tankers (U.K.). Limited in the first half of 1981. In this particular respect, today's event is all the more significant and delightful and our highest compliments and gratitude are hereby renewed to the management of the Royal Dutch/Shell Group for ha-*

*ving awarded Hyundai this second new-building project.*

*This new ship, soon to be christened, has been designed and constructed to have a high degree of trading flexibility with her various special systems, compared with other vessels of the same type built in our yard, such as CSGD, thermal oil line, cargo hydropump system and so on.*

*As part of our genuine effort to reciprocate such goodwill and unceasing support from our esteemed customers, Hyundai has always concentrated its all-out effort to advance optimal ship designs of all types so as to positively assist ship-owners in coping with the diverse requirements and trends in the international shipping market.*

*This vessel will, I hope, further the prosperity of our friend Shell, contributing towards the stabilisation of seaborne transportation both in the Netherlands and on the global scene.*

*In closing I would like to record and extend my most cordial appreciation to the management and personnel of both Shell International and Shell Tankers B.V., in particular the Owners' side supervisory team headed by Mr J. F. Smith, Dutch national authorities and Lloyd's Register of Shipping for their untiring efforts dedicated to the successful building of this vessel. My special thanks to our lady sponsor Mrs Van Hilten who kindly agreed to bestow her blessings on this new ship.*

*May God bless her and all those who sail on her flying the Dutch flag around the world.*

*Thank you very much.'*

1. Alles is in gereedheid gebracht om de gasten te ontvangen
2. Mw. Van Hilten hakt het lint door
3. Confetti en serpentines vanaf een feestelijk versierd schip, op de voorgrond een groep werfarbeiders
4. Officieren van de 'Solaris' onder het baldakijn
5. De officiële 'statie-foto'
6. Een toast op het schip en de opvarenden, van links naar rechts: Mw. Van Hilten, chairman Lee van Hyundai en de heer Van Hilten
7. Aanbieding van een schilderij door Mw. Van Hilten aan gezagvoerder R. Knol van de 'Solaris'
8. Mw. Tijthoff werd verzocht de scheepsfluit te testen
9. Tijdens de rondgang op het schip, van links naar rechts: gezagvoerder R. Knol, mevrouw Lee, de heer D. van Hilten, mevrouw A. E. M. van Hilten en chairman Choon Lim Lee van Hyundai Heavy Industries



E. H. Claussen

*'Chairman C. L. Lee, Hyundai Heavy Industries, Lady Sponsor Mrs. Van Hilten, ladies and gentlemen,*

*It is a great pleasure for us in Shell to be here in Korea during these days to witness the naming of our new product carrier 'Solaris'. We are grateful to Mrs. Van Hilten that she accepted the task of performing the naming ceremony.*

*The 'Solaris' is a new type of product carrier for Shell. At 84.000 tons dw. she is the largest product carrier in our fleet, all her tanks are fully coated with epoxy paint. She is very versatile in the sense that she can carry refined products, black cargoes and crude oil. Her hull form and her propulsion plant make her a vessel of high performance efficiency. Her cargo handling equipment is of the latest design well suited to cope with the*

*wide range of cargoes for which she is designed. All the latest requirements for protecting the environment are incorporated in her design.*

*'Solaris' will be owned and operated under the Dutch flag by Shell Tankers B.V. of Rotterdam. Her complement will come to just 19 staff and crew. 'Solaris' is the first tanker in a series of five vessels to be built by Hyundai Heavy Industries for Shell Tankers B.V. Two of her sister ships will be completed later this year, whereas the last two of this series are due for delivery in 1986.*

*The fact that Shell has ordered these five modern product carriers for delivery in 1985 and 1986 is significant in more than one respect. It indicates that we in Shell International Marine continue to look at shipping long term. In spite of the traumatic experience of the last decade we intend to remain active in those sectors of the tanker industry which are potentially profitable. We have no doubt that these five modern vessels will play an important role in our long term marine business.*

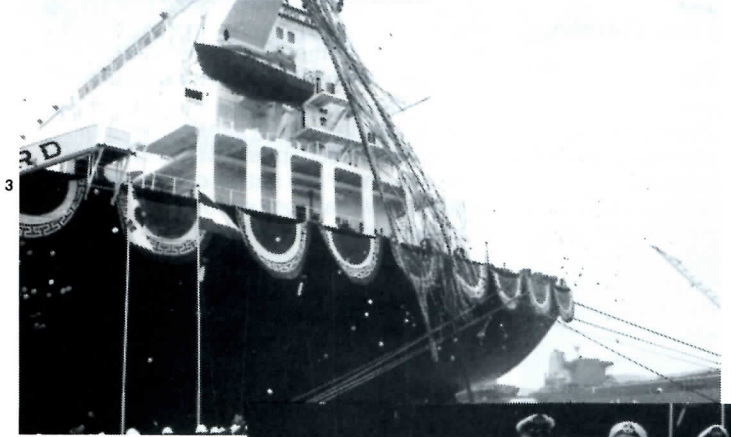
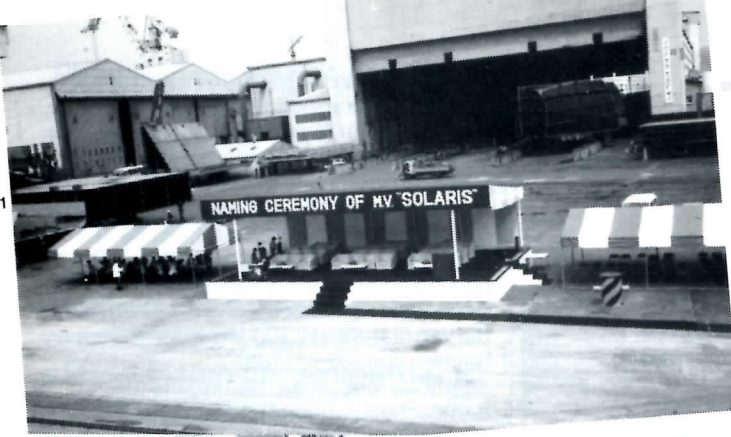
*In order that these vessels become a commercial success they must be versatile and economic. This target could only be reached if the latest technology in shipping and shipbuilding are incorporated in these product carriers. In this respect we are very grateful to Hyundai*

*Heavy Industries, to the Management and all staff, for a very open and constructive co-operation all through the design, contracting and construction period of the 'Solaris' and her sister ships. I and all my colleagues are very much impressed by the staggering progress Hyundai Heavy Industries have made in the few years since two bulk carriers - 'Triculus' and 'Tricula' - were delivered in this yard to Shell Tankers U.K. in 1981. In this respect we all in Shell - and in particular our colleagues from Shell Tankers B.V. in Rotterdam are looking forward with great confidence to the day when we can accept 'Solaris' and put her into operation.*

*The supervisory staff of the Classification Society and Shell International Marine and Shell Tankers B.V. have greatly contributed to the design and construction of this newbuilding for which I would like to express my sincere appreciation and thanks.*

*As you may know, almost all the vessels in our Company are named after shells, as is the 'Solaris'. She belongs to the sub-family Stellaria in the family Xenophorus, which lives in very deep waters in the Indo-Pacific Ocean. Her common name is 'Sunburst Carrier Shell'.*

*Once more, a special thanks to our Lady Sponsor for naming 'Solaris' and for wishing her well'.*



# ROKEN

*Van onze bedrijfsarts, Dr. R. G. Louwe, ontvingen wij onderstaand artikel, met het verzoek dit op te nemen in Schip en Ka.*

De gewoonte van het roken van sigaretten is in het begin van deze eeuw met het ontstaan van de sigarettenfabrieken op gang gekomen en was reeds spoedig een wijd verbreide gewoonte. Tevoren werden wel pijp en sigaar gerookt, maar nooit op grote schaal zoals het sigaretten roken. Bij dit sigaretten roken echter is gebleken dat er een aantal zeer nadelige kanten voor de gezondheid van de rokers en ook van de niet-rokers aan zitten en het is allang duidelijk dat het roken een groot probleem is voor de volksgezondheid. In de jaren zestig rookte in Westerse landen 90% van de mannen en 30% van de vrouwen. In 1983 waren deze percentages resp. 44 en 35, dus mannen zijn reeds veel minder gaan roken. Van de jongeren van 10-14 jaar rookte in 1979 24% van de jongens en 21% van de meisjes, in 1983 was dit resp. 10 en 12%. Bij de wat oudere jeugd wordt echter flink en mogelijk meer gerookt. Hieronder volgt een overzicht van de eigenschappen van tabaksrook en daarna de effecten op het menselijk lichaam.

Tabaksrook bestaat uit kleine druppeltjes water met nicotine en een groot aantal gasvormige bestanddelen. Teer is het rookcondensaat. Bij een inventarisatie van chemische bestanddelen van tabaksrook heeft men meer dan 2300 verschillende chemische verbindingen kunnen onderscheiden. Hieronder zijn stoffen die een kankerverwekkende, celbeschadigende en dodende werking hebben.

- Onder de kankerverwekkende stoffen zijn polycyclische aromatische stikstofhoudende koolwaterstoffen en ook het methylchloride vastgesteld. Deze stoffen hebben een zgn. latente periode van 20 of meer jaren voordat het kankereffect te vinden is.
- Andere stoffen zoals formaldehyde, acroleïne, zwaveloxyde, stikstofdioxyde beschadigen en doden cellen of verminderen de weerstand van cellen in de luchtpijpen.
- Koolmonoxyde (CO) dat in 1-5% concentratie in tabaksrook zit, bindt zich aan het heamoglobine van het bloed, waardoor bij zware rokers tot 15% van het heamoglobine gebonden wordt en niet functioneert voor zuurstofvervoer (denk aan kolendampvergiftiging).
- Nicotine is de stof die de gewenning geeft. Het heeft effecten op bloedvaten en geestelijke stemming en bij onthouding na gebruik geeft het een onaangename sensatie waardoor hunkering ontstaat om door een nieuwe sigaret het nicotinegehalte in het bloed weer op peil te brengen.

## **Met welke ziekten heeft roken verband?**

- Roken en kanker.  
Het grootste risico betreft longkanker, waarvan roken een bewezen veroorzaker is (longkanker is ook de meest voorkomende vorm van kanker). Bij zware rokers is de kans op longkanker gemiddeld 70x zo groot als voor niet-rokers. Hierbij speelt het totaal aantal jaren wat gerookt is ook een grote rol. Ook kankersoorten van lip, neus en keel en zelfs van de blaas hebben een vastgestelde relatie met roken. Het is vastgesteld dat zeker 30% van alle vormen van kanker en zeker 75% van alle longkanker wordt veroorzaakt door tabaksrook.
- Roken en andere longziekten.  
Rokers lijden vaker aan ziekten van de ademhalingswegen. Bekend is de rokershoest als uiting van een chronische bronchitis. Dit leidt uiteindelijk tot longemphyseem waarbij de elasticiteit van de longblaasjes verdwijnt en kortademigheid optreedt.
- Roken en hart- en vaatziekten.  
Nicotine heeft een vernauwend effect op bloedvaten en 30-40% van alle ziekten van hart- en bloedvaten zijn hieraan toe te schrijven. De kans op een hartaanval is bij rokers vele malen groter als bij niet-rokers. Daarbij heeft nicotine ook een vernauwend effect op kleine bloedvaten in handen, voeten en kuiten.
- Roken en andere klachten.  
Maagklachten en maagpijn worden dikwijls veroorzaakt en verergerd door roken. Het roken geeft een chronische irritatie of ontsteking aan neus en ogen.

## **Passief roken**

Tot voor kort is er aan de niet-rokers weinig aandacht besteed wat betreft de rook-

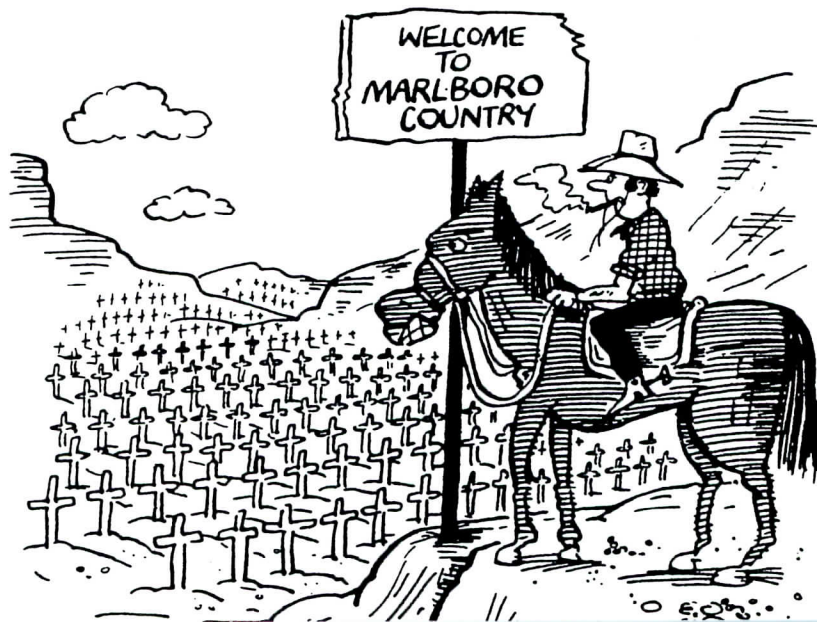
effecten. Echter, niet-rokers in hetzelfde vertrek als rokers krijgen aanzienlijke hoeveelheden rook binnen en worden blootgesteld aan dezelfde effecten als de roker zelf. Sommige stoffen komen in de zgn. zijstroom-rook, die niet geïnhaled (en daardoor gefilterd) wordt, relatief meer voor. Het is bij onderzoek gebleken dat niet-rokende partners van rokers gemiddeld minder longfunctie hebben dan die van niet-rokers. Kinderen van rokers hebben gemiddeld meer ademhalingsziekten. Niet-rokers met hartklachten (angina) kunnen in een rokerige omgeving eerder een aanval krijgen. Voorlopige bevindingen wijzen uit dat mensen die met meerdere rokers samenwonen zeker 2½ maal vergroot risico hebben.

Andere effecten van dit passief roken zijn nog niet wetenschappelijk vastgesteld en bewezen, maar ook het feit dat niet-rokers tegen hun wil aan rook worden blootgesteld, wordt een steeds belangrijker argument.

## **Roken en zwangerschap**

Ook de nog niet geborene krijgt via het bloed van de moeder schadelijke stoffen zoals nicotine binnen, en het is o.a. vastgesteld dat het gewicht van baby's van rokende moeders gemiddeld iets lager is.

De schadelijke effecten van het roken overschaduwden verre de aangename effecten. Echter, de gewoonte, gewenning en verslaving en de intensieve reclamecampagnes hielden de rookgewoonte in stand. Wat betreft kankerbestrijding zou stoppen met roken meer effect sorteren dan enige medische uitvinding om kanker te genezen. Wat betreft hart- en vaatziekten zou stoppen met roken eveneens meer effect hebben dan vele extra ziekenhuizen om deze mensen te behandelen of te opereren. Geen enkele maatregel zou waarschijnlijk een zo grote gunstige invloed op de volksgezondheid hebben als een vermindering van het roken. De rokers hebben in feite verantwoordelijkheid voor hun ziekten waarvoor de gemeenschap nu de kosten draagt. De niet-rokers zullen beter beschermd willen worden. Het is zeer belangrijk dat jonge mensen niet beginnen met roken en last but not least: het is altijd goed en niet te laat om te stoppen, wat velen reeds hebben ingezien.





## Bemanning 'Acila':

# beslist niet blij met vertrek gezagvoerder Poort van Ingen

Onderstaand verslag ontvingen wij van het afscheid van gezagvoerder K. Poort van Ingen en zijn echtgenote van de 'Acila' Dat hij aan boord zeer werd gewaardeerd bleek wel uit de wijze van afscheidsviering en de goede wensen aan zijn adres.

'Op woensdag 4 september j.l. werd aan boord van het m.s. 'Acila' een feest gegeven ter gelegenheid van de pensionering van gezagvoerder K. Poort van Ingen.

Om tien uur 's morgens werden de gezagvoerder en zijn echtgenote opgehaald en naar de bemanningsmessroom gebracht waar een ieder reeds aanwezig was.

Nadat iedereen voorzien was van koffie met gebak, gaf de eerste stuurman een korte speech die voorbereid was met de hulp van mevrouw Poort van Ingen.

Stilgestaan werd bij het feit dat de kapitein er nu 34 dienstjaren op heeft zitten nadat hij op 11 september 1951 zijn loopbaan begon op het m.s. 'Taria'. Na de speech natuurlijk de uitreiking van de cadeaus waaronder een prachtige 'Cartier' ballpoint die gelukkig nog op tijd aangekocht kon worden in Djibouti met medewerking van de plaatselijke lading-inspector. Verder nog een zelfgemaakte plaquette (koperen stokankertje) en een wel zeer artistieke tekening die tevens dienst deed als presentielijst. Mevrouw Poort van Ingen kreeg een mooi bloemstuk aangeboden.

### Veel veranderingen

Nadat de kapitein had bedankt voor de cadeaus (waar hij zichtbaar zeer mee was verguld) volgde zijn speech. Hierin schonk hij ondermeer aandacht aan de vele veranderingen die hij in zijn loopbaan bij Shell heeft meegemaakt. Zoals bij voorbeeld het verkorten van de contractduur van twee jaar naar vier maanden, het oplopen van de scheepsgrootte naar 300.000 DWT, de integratie van bemanning en officieren en het meevaren van echtgenotes. Vervolgens een ode aan het adres van mevrouw Poort van Ingen voor 34 jaar steun en het delen van lief en leed (gelukkig meer lief dan leed), de goede verstandhouding tussen kantoor en schip en tussen de diensten (dek en MK) aan boord.

Ter afsluiting een korte speech voor de Indonesische bemanning waarin deze werd geprezen voor hun prettige omgang en goede zeemanschap. Na de toespraak werden de dorstige kelen weer vochtig



gemaakt en werden de heerlijke borrelhapjes aangesproken.

### Nog een verrassing

Na dit gezellig samenzijn in deze messroom die door de bemanning bijzonder sfeerrijk was versierd en ingericht, wachtte de kapitein een volgende verrassing in de vorm van een uitgebreid buffet in de andere mess. In eerste instantie werden de kapitein en zijn echtgenote uitgenodigd om de prachtig opgemaakte schalen, die een meer dan geweldige rijsttafel bevatten, te bekijken. Spoedig stond een ieder met verbazing en bewondering bij deze prachtige dis, waarvan de foto getuigt. Na enige aarzeling echter kon, voorafgegaan door de kapitein en echtgenote, iedereen zich ervan overtuigen dat de smaak beslist niet voor

de aanblik onderdeed en korte tijd later zaten alle aanwezigen van al dit lekkers te genieten.

Tijdens de maaltijd nam de kapitein de gelegenheid te baat om speciaal de koks en de civiele dienst te bedanken voor deze verrassing. Ook werd de maaltijd onderbroken voor een optreden van een kwartet jongeren die een spontane uitvoering brachten van het 'kaper-lied'. Enige tijd later namen de kapitein en zijn echtgenote afscheid van de aanwezigen met opnieuw een woord van dank, waarna de feeststemming nog een tijdlang aanhield tot ver in de middag. Op deze wijze werd op de 'Acila' afscheid genomen van een kapitein waarvan we beslist niet blij zijn hem te zien vertrekken, maar die we graag nog een mooie herinnering wilden meegeven en een welgemeend 'Good Luck'.



# Afscheid van Curaçao

***Van 1e stuurman A. H. van Haften, tijdelijk tewerkgesteld in Curaçao, ontvingen wij onderstaand verslag met foto's van het afscheidsfeestje ter gelegenheid van het vertrek van de familie Hartman uit Curaçao.***



C.S.M.-medewerkers rond de heer Hartman

'Vandaag, 19 september, is G. J. B. Hartman, hoofdwerktuigkundige van Shell Tankers en tijdelijk als Resident Engineer Superintendent in Curaçao tewerkgesteld geweest, vertrokken en afgelopen dinsdag 17 september was er een afscheidsreceptie van de familie Hartman op het buitenterras Plaza Simon van Fort Waakzaamheid.

Dat de heer en mevrouw Hartman zeer geliefd waren op het eiland bleek uit het feit dat velen op de receptie aanwezig waren, onder hen vele STBV- en ex STBV-medewerkers. Daarnaast waren o.a. aanwezig het gehele team van Lloyd's onder leiding van de principal te Curaçao, de heer H. Sluyter (ex STBV-scheepswerktuigkundige), van het lokale agentschap Maduro de heer De Vries als Hoofd van de Scheepvaart-Inspectie te Curaçao, vertegenwoordigers van de Curaçaosche Droogdok Mij. met o.a. hoofd van de werktuigbouw de heer Nieuwenstein (ex STBV-scheepswerktuigkundige), Radio-Holland vertegenwoordiger de heer Pilar, staf van de CSM, met o.a. STBV-medewerker J. de

**De heer Hartman in gesprek o.a. met de heren Sluyter, principal of Lloyd's Register, Nieuwenstein, hoofd werktuigbouw Curaçaosche Dok Mij. en De Vries, hoofd Scheepvaartinspectie Ned. Antillen**

Jager (1e stuurman) en ex STBV-werktuigkundige R. Vijver en vele medewerkers van Shell Curaçao. Velen waren vergezeld van echtgenote en kinderen.

Dat het goed toeven was in dit uit vele STBV/ex STBV-personen bestaande gezelschap is duidelijk. Ondanks het feit dat mevrouw Hartman velen op het eiland van een zeer goede maaltijd heeft voorzien in hun woning, kon door het feit dat de chef-kok van het te Curaçao zeer bekende restaurant 'De Taveerne' (landhuis) ook aanwezig was, toch wel worden vastgesteld dat de familie Hartman van lekker eten hield, vandaar ook dat onder de vele afscheidsgeschenken enkele diners werden aangeboden door o.a. naaste medewerkers.

## **4 jaar Curaçao**

De familie Hartman is 4 jaar op Curaçao

geweest en velen in de Hollandse en Engelse gemeenschap binnen en buiten Shell op Curaçao zullen hun 'warmte' missen en uit aller naam werd hen het allerbeste voor de toekomst toegewenst. Behalve door aanwezig te zijn lieten ook sommige schepen van de Shell-vloten door middel van een telex hun beste wensen voor de familie Hartman overbrengen.

Toen de receptie afgelopen was, verdween het prachtige uitzicht op de stad en omgeving in de stralende zonneschijn langzaam in het duister. Hopelijk zal voor de familie Hartman in de toekomst altijd de zon schijnen!

**Onderonsje met de heren Warmedam, Lloyd's surveyor en hoofdwerktuigkundige Jonker van de 'Cardissa', links de heer Hartman**



# 7e lustrum



Het zag er zaterdagochtend 28 september jl. in alle vroegte niet naar uit dat het later op de dag zulk stralend weer zou worden, want grote delen van het land waren in een dikke mist gehuld. De organisatoren van de jubileum-reünie, die voor deze gelegenheid op de Spido-boot Pieter Caland zou plaatshebben, hielden hun hart vast. Zou het nog opklaren, want anders kon er van varen niet veel terecht komen. Maar ja hoor, in het centrum van Rotterdam drong de zon al snel door de mist heen en de Pieter Caland lag in de stralende zon op haar gasten te wachten. Dankzij een genereus aanbod van de directie van Shell Tankers was het mogelijk geworden het 35-jarig bestaan van de C.N.O.O.K.S. op zo'n uitbundige wijze te vieren; de boottocht en de maaltijd kostte de leden geen cent!

## *Veel aanmeldingen*

Massaal meldden de gepensioneerden zich aan voor de reünie en even zag het er naar uit dat meerdere leden teleurgesteld moesten worden, omdat er maximaal 300 personen met de boottocht mee konden. Gelukkig bleef het aantal teleurgestelden beperkt.

Helaas kon een aantal leden niet meer op tijd de boot bereiken in verband met vertraging tijdens de reis naar Rotterdam ten gevolge van de mist. De Pieter Caland heeft nog 20 minuten gewacht met afvaren, maar toen klonk onverbiddelijk de sloopstoeter, want het vertrek kon niet langer uitgesteld worden in verband met de openingstijden van diverse bruggen. Zoals gebruikelijk bij de najaars-reünie waren ook dit keer weer de dames van de leden welkom, alsmede de weduwen van overleden C.N.O.O.K.S.-leden. Diverse genodigden waren aanwezig, waaronder de directie van Shell Tankers met echtgenotes. Ook de ere-leden E. G. van Eerde, M. L. C. van Heeswijk en D. Rodenburg waren van de partij. Van de S.F.R.S.A. (de Engelse zustervereniging van de C.N.O.O.K.S.) was een afvaardiging naar Rotterdam overgekomen, waaronder ook het ere-lid

Gezellig samenzijn rondom de dis

Jerry Walters, die al vanaf de oprichting van de C.N.O.O.K.S. (1950) de najaars-reünie bezoekt.

## *Gezellige stemming*

Namens de directie sprak de heer Busker de aanwezigen toe, waarbij hij in het kort de huidige situatie binnen Shell Tankers uiteenzette. De heer Paulussen, momenteel voorzitter van de C.N.O.O.K.S., overhandigde de heer Busker namens bestuur en leden een kompasje en een miniatuurtelegraaf als erkentelijkheid voor de steun die de C.N.O.O.K.S. in de afgelopen jaren van de directie heeft mogen ontvangen. De stemming op de boot zat er al snel in en overal klonk een gezellig geroezemoes.

Toen aangekondigd werd dat er een jarige aan boord was (de heer C. de Gast vierde die dag zijn 75e verjaardag) werd er spontaan een verjaardagslied ten gehore gebracht.

Er was een mooie route uitgestippeld die de Pieter Caland o.a. langs Vlaardingen, Zwijndrecht, Dordrecht, Alblasserdam, de molens van Kinderdijk en Lekkerkerk voerde.

Dankzij het stralende weer konden de aanwezigen ook gebruik maken van het bovendeck, waar het heerlijk toeven was. Al



De heer Busker bewondert de hem aangeboden miniatuur-scheepstelegraaf

met al was het een bijzonder geslaagde reünie, een ieder was enthousiast over de tocht en nadat de boot om 5 uur 's middags weer afmeerde in Rotterdam togen allen tevreden naar huis.

Een heerlijke vaartocht op een zonovergoten rivier



# KIM



**Vandaag gaat dan de grote reis beginnen. Een vliegreis van bijna vier-en-twintig uur. Helemaal naar de andere kant van de aardbol. Een hele onderneming en . . . knap spannend. Het vertrek van Schiphol is op een nette tijd. Drie uur 's middags. Geen haastwerk. Als de trein maar geen vertraging heeft. Wel vertraging dus. Uiteindelijk valt het wel mee. Slechts een half uur. Bij de balie ligt m'n ticket klaar. 'Seoul mijnheer?' 'Ja, klopt'. Een jongeman naast me draait snel z'n hoofd in mijn richting. Even later neemt ook hij z'n reisbescheiden in ontvangst. 'Hamburg, mijnheer?' 'Eh . . . ja'. Wie boft er, hij of ik? Een verre reisbestemming is wel interessant, dat zeker. Zou alles wel goed gaan?**

*'Non smokers upstairs please'. Een slanke, donkerharige stewardess wijst me de weg. Ik loop een trapje op. Rechts zie ik een wirwar van knopjes en lampjes. De cockpit. Als dat allemaal maar feilloos werkt . . . 't Zal toch wel. 't Zijn geen domme jongens. Links zie ik een niet onaardig uitzierende, kleine ruimte. 't Is net een klein type autobus. Een plaatsje of twintig schat ik. Ik ben de eerste. Krijg een plaatsje voorin aan de raamkant. Nou, raam, 't is niet groter dan een patrijspoort. De plaats naast me blijft leeg. Da's makkelijk zeg, kan ik wat spullen kwijt. Met m'n één meter tachtig heb ik een aardig plekje.*

*De knappe donkere stewardess gaat allerlei spullen uitdelen. Armen vol. Slofjes om aan te trekken. Hè, dat geeft een huiselijk gevoel. Ook een walkman met losse, keurig hygiënisch verpakte oordopjes. En het menu voor de hele reis. Nou zeg, krijgen we dat allemaal voorgezet? Daar komen nog kranten, beschikbaar in een paar talen. De stewardess spreekt Engels met een zwaar accent. Speciaal voor deze lijn zeker een Koreaanse aangenomen. Ze doet een schort voor. Voelt zich in de lucht net als thuis. Of dragen ze daar in Korea geen schorten?*

*Het toestel staat nog steeds onbeweeglijk aan de slurf vastgezogen. De stem van de purser klinkt door de omroepinstallatie. Namens de gehele bemanning heet hij iedereen welkom en verontschuldigt zich. 'We wachten nog op twee transit passagiers'. Toch wel aardig. 't Zal je maar gebeuren om je aansluiting te missen. En ze gaan niet ieder uur . . . Het fluitende geluid wordt intenser. We gaan. Even later klimmen we naar grote hoogte. Ver weg van het dikke wolkendek waarin Nederland is gehuld. Ik kijk eens om me heen. Wat zouden dat allemaal voor mensen zijn? Het geloop naar het toilet begint. 't Lijkt wel of iedereen om de tien minuten nodig moet. Heb ik nu iedereen gezien? 'k Geloof dat ik nu zelf ook aandrang krijg. Bij het opstaan kijk ik rond. Achter me zit een meisje alleen. Donker haar en een poppegezichtje. Zo stel ik me een geisha voor. Teruggelaten kijk ik nog eens. Ze slaapt. Kon ik maar pitten. Voor de Koreaanse stewardess en haar collega's is het hard werken. De drankjes zijn vrij dus iedereen maakt daar druk gebruik van. De Japanse achter me hoor ik in moeilijk maar toch goed verstaanbaar*

*Engels pineapple juice bestellen. Wat drinken de mensen in Korea eigenlijk? Straks eens vragen aan Kim, de stewardess. Of heet ze anders? Maar ze is druk bezig. Deelt nu een warme maaltijd uit. Na het eten wordt het stiller om me heen. Een kerel snurkt. Wat een onsmakelijk geluid. Vergeet dat ik daar zelf ook last van heb. Menig maal krijg ik daarvoor een optater thuis.*

*Stem van de captain. Tussenlanding op Alaska. We mogen er uit. Uurtje maar. Het regent, het mist en de temperatuur is niet best. Bah, unheimisch oord. Hoe zou het weer in Korea zijn? Moet er Kim straks eens naar vragen. Terug in het toestel begint weer het geloop. De stewardessen hebben de schorten weer voorgedaan. We gaan verder met drinken en eten. En dat wordt allemaal naar je toe gebracht. Het opklaptafeltje is eigenlijk veel te klein. 't Wordt weer stil. Wat zal ik gaan doen? Video kijken of gaan slapen? Proberen te slapen dan maar. Eerst nog even naar voren. Bij terugkomst kijk ik naar de Japanse. Ze heeft haar ogen dicht. Oh, kon ik maar slapen. Wat een monotoon geluid maken de motoren . . .*

*Ik schrik wakker. Hé, ben ik dan toch ingedut? De captain roept om dat we boven de Japanse Zee vliegen. Achter me hoor ik een licht gesnuif. Zou ze verkouden zijn? Of huilt ze? Moet misschien wel met een Japanse kerel trouwen waarvan ze helemaal niet houdt. Goh, zo dicht bij Japan en nu nog via Seoul om over te stappen voor Tokyo. Weer de stem van de captain. 'We naderen de Koreaanse kust'. Hoe zou dat land er uit zien? Welke plaatsen moet je beslist hebben gezien? Kim komt aanlopen en kijkt in mijn richting. Ik wenk haar. Vraag of ze me iets over haar land wil vertellen. 'Sorry Sir, I am from Japan but I'll ask a colleague'. Hé, hoe kan dat, is ze geen Koreaanse? Na een paar minuten komt een nog niet eerder gezien donker kopje naar me toe. Ze is Koreaanse en vertelt me honderuit over haar land. Niet lang daarna gaat de bel die de landing aankondigt. Het toestel daalt snel. De huizen van Seoul zijn steeds duidelijker te zien. Ik kijk m'n ogen uit naar al dat vreemde. Achter me hoor ik opeens een hevige snikkende stem. 'There is my house, there is my house. I am so glad to be back'. De rest kan ik niet verstaan maar 't moet beslist Koreaans zijn. Misschien heet zij dan wel Kim . . .*

Erka





## Weer een 'Sepia'

De Koninklijke/Shell Groep heeft onlangs de 81.500 DWT metende motortanker 'World Fame' aangekocht. Het schip vaart thans als 'Sepia' voor Deutsche Shell Tanker Ges.m.b.H. in Hamburg. Qua afmetingen komt het schip sterk overeen met onze nieuwe 'S'-serie: lengte 243,83 m, breedte 42 m en een diepgang van 13 m. Een Hitachi B&W dieselmotor van max. 20.500 IPK zorgt voor een dienstnelheid

## De nieuwe aanwinst van DSTG, hier nog afgebeeld als 'World Fame'

van ruim 16 mijl per uur. Het schip voldoet aan de nieuwe IMO-eisen en is voorzien van IG en segregated ballast tanks. Als 'World Fame' werd de tanker in oktober 1980 door de Japanse werf Imabari Zosen te Marugame aan de reder Pao in Hong Kong overgedragen. Zoals bekend is de vorige 'Sepia' (gebouwd in 1961 en 69.533 DWT) in 1983 door onze maatschappij voor de sloop naar Taiwan verkocht.

## SBS over petrochemie

Onlangs verscheen in de Shell Brochure Serie de uitgave 'Vooruitzichten voor de petrochemie'. Deze brochure behandelt de belangrijkste economische aspecten van de petrochemische industrie, ook in relatie tot de raffinage van ruwe olie.

De produkten van de petrochemische industrie hebben in nog geen veertig jaar bijgedragen tot een drastische verandering van ons leefpatroon. De wereldhandel in chemische produkten overtreft (in geld uitgedrukt) de handelsomvang van personenauto's, staal en textiel.

De grote groei van de petrochemische industrie na de tweede wereldoorlog werd in het recente verleden afgeremd door twee grote economische recessies, resulterend in overcapaciteit. Op langere termijn mag worden verwacht dat de volumegroei in de petrochemische industrie het algemene industriële ontwikkelingspatroon zal volgen, aldus de brochure. Het accent zal meer komen te liggen op de vervaardiging van nieuwe produkten, afgestemd op de wensen van de afnemers. De belangrijkste petrochemische produkten zijn kunststoffen/kunstharsen, synthetische rubbers, synthetische vezels en bijvoorbeeld oplos- en reinigingsmiddelen, wasmiddelen, antivries, hydraulische vloeistoffen en uitgangsmaterialen voor de farmaceutische en de chemische

industrie. De meeste petrochemische produkten worden aan maar een paar basischemicaliën ontleend, die weer vervaardigd kunnen worden uit de raffinageprodukten van een olieraffinaderij. Ook aardgas is een belangrijke grondstof voor de petrochemische industrie. De brochure bespreekt de veranderingen in de wereldwijde productie en verkoop van petrochemische produkten, als gevolg van de bouw van nieuwe fabrieken in landen die tot voor kort geen eigen chemische industrie bezaten. De invloed van die ontwikkeling en van de ontwikkelingen in de wereldhandel op de bestaande petrochemische industrieën komen uitgebreid aan de orde. Flexibel en concurrerend werken en het ontwikkelen van nieuwe produkten en processen moet de vooruitgang en de winstgevendheid voor de petrochemische industrie in de Verenigde Staten, Japan en West-Europa veilig stellen, is de conclusie.

## Uit de postbak

Geachte heren geachte: heeft **U** soms voor mij **wat informatie van schepen** aub! Ik heb op **dinsdag** een **spreekbeurt van schepen van vroeger en nu**. heeft **U** ook **soms** ook voor me een paar **2 of 3 posters** om op te **hangen** op het **bord** aub! ik ben twaalf jaar (**niet te veel**) Wilt **U** het **zó** gauw aub **na me** toe sturen! Ik moet **alles** nog op schrijven en ook nog in me **hoofst stampen!**

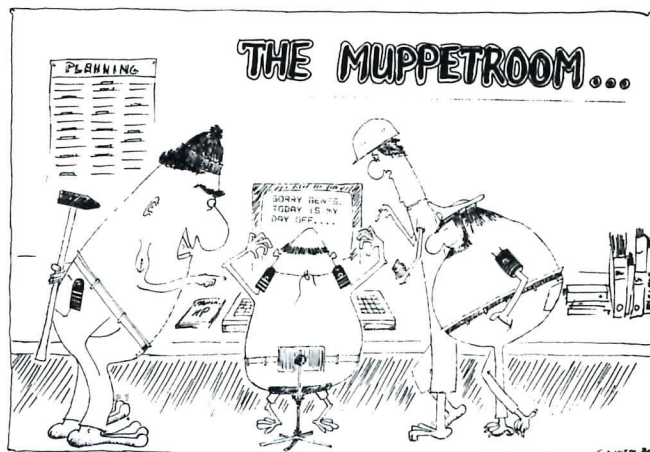
# SCHOON SCHIP

## 200 jaar Kweekschool voor de Zeevaart

Op 24 oktober 1985 was het tweehonderd jaar geleden dat in Amsterdam de eerste leerlingen werden ingeschreven voor een opleiding aan de Kweekschool voor de Zeevaart. De oprichting van deze school was één der doelstellingen van het Vaderlandsch Fonds ter aanmoediging van 's Lands Zeedienst dat in 1781 als direkt gevolg van de Slag bij Doggersbank in de Vierde Engelse Oorlog werd opgericht. Sindsdien zijn in Amsterdam talloze jonge mensen, aanvankelijk voor Marine en Koopvaardij maar sinds 1824 alleen voor de Koopvaardij, opgeleid. Het instituut heeft, door de jaren heen, een goede naam verworven en behouden. Slechts drie jaren, van 1811 tot 1814, werd de school belet in de uitvoering van haar taak tengevolge van het decreet van Keizer Napoleon waarbij de Kweekschool voor de Zeevaart werd opgeheven en de werkzaamheden werden afgebroken. De kwekelingen werden ingelijfd in de Franse Zeekrijgsmarine. Het nationale gevoel van de toenmalige, desbetreffende ambtenaar was oorzaak dat de fondsen, tegen de wensen van de overheid in, niet verloren gingen en de school op 28 februari 1814 kon worden heropend. Tot op de dag van vandaag wordt het feit van de heropening op die datum

herdacht. De Kweekschool voor de Zeevaart bleef niet de enige Zeevaartschool in de hoofdstad van ons land. In 1859 besloot het Bestuur van het Zeemanshuis tot de oprichting van een school om de tijd die zeelieden doorbrachten in het Zeemanshuis zo nuttig mogelijk te besteden. Tot 1971 hebben deze scholen naast elkaar gewerkt aan de scholing van jonge mensen voor het beroep als stuurman en later ook als Radiotelegrafist ter koopvaardij, een verzamelaam voor Grote en Kleine Handelsvaart en voor Grote en Kustsleeppvaart. In genoemd jaar fuseerden beide scholen waarbij voldaan werd aan een wens van de overheid. Sinds de fusie, waarbij het internaat zelfstandig onder het Bestuur van het Vaderlandsch Fonds en met de naam Kweekschool voor de Zeevaart bleef voortbestaan, heeft de school zich ontwikkeld tot een instituut met nationale en internationale bekendheid. De opleidingen zijn aangepast aan de eisen des tijds en uitgebreid met die voor hydrographic surveyor en marionicus. De eerste is, als enige civiele opleiding ter wereld, erkend door de International Hydrographic Organization en studenten die aan deze afdeling afstuderen mogen BSc aan hun naam toevoegen.

Tsja, dat kan gebeuren; een impressie van de computer aan boord van de 'Niso', getekend door radio-officier C. A. Witte.



# VLOOTPERSONALIA

Periode 16 september t/m 15 oktober 1985

## Aflossingen

*Gezagv.:* C. R. Groen, H. Slegtenhorst, H. W. Vermaas, H. Wynberg.  
*1e stm.:* A. J. Both, J. Broekmeyer, J. P. J. M. Cobelens, G. A. M. Dorren, G. W. Geesink, J. P. Hendriks, G. J. Knol, R. W. Overdijkink, R. P. Regout, A. J. W. Rommes, L. A. H. Vader, J. S. de Vos.  
*2e stm.:* F. van Bommel, W. van Dijk, H. A. Kamsteeg, J. Kistemaker.  
*3e stm.:* E. J. D. de Leeuw, P. J. L. Mulder, P. H. Stegeman, M. R. Vogelpoel.  
*4e stm.:* H. Brugs.  
*sgo.:* J. W. Kremer, J. L. Pool, G. H. Reitsema.  
*2e wtk.:* H. Brand, J. A. de Groot, H. J. Lammertink, T. Scholte, J. W. van Velze, F. J. van der Vorm.  
*3e wtk.:* H. E. Daniëls, N. P. Dekker, A. Hoosbeek, R. Romijn Jr., J. H. A. Schulten.  
*4e wtk.:* R. H. J. Bos, P. F. van Gent, P. Hesselink, M. H. Tydeman, A. K. Vennik, L. van der Woerd.  
*5e wtk.:* A. C. in 't Hout.  
*sgo.:* C. Douma, R. M. M. J. Duym, B. A. Glas, G. T. Ligtenberg, N. J. van Megen, C. J. Muyskens, R. Roor.  
*II. wtk.:* H. Grootjans.  
*roff.:* D. Beets, R. van den Berg, P. W. Veygen.  
*wass.:* J. F. Boers, J. Heeren.  
*saw.:* D. Hensen.  
*asaw.:* R. J. H. Belt, N. P. W. Hemstra, L. P. Kooi, J. L. G. van der Loop, K. Roelvink.  
*asv.:* W. P. L. Broers, J. G. M. van Heugten, J. Jager, P. de Jong, R. W. Pieters, R. W. van Rooyen, K. van der Sluis, M. Temmerman, K. H. Willemsen, D. A. C. Wink, R. Zwart.  
*aasv.:* O. Barrau, W. de Caes, R. J. Dekker, P. J. M. van Dillen, A. van der Haak, R. P. A. Heuts, A. J. Lankhof, P. Raams.  
*hovo.:* P. C. Bergmans, C. F. van der Ende, W. W. Huygen, M. W. B. Kitzen, J. Rosenburg, L. H. Thibaudier.  
*kok:* G. C. Pfennings.  
*abed. kok:* A. Barendse.  
*bed.:* E. W. A. Jansen, M. Jonkman, J. A. Schuiten, A. Smit, W. de Vries.

## Tewerkstellingen en overplaatsingen

**m.s. 'Acila'**  
*2e stm.:* W. Holwerda, *2e wtk.:* J. Hensbroek, *sgo.:* K. Hulsbergen, *wass.:* B. J. P. van Dorp, *hovo.:* H. J. van Alphen.  
**m.s. 'Acmaea'**  
*wass.:* F. D. P. Croes  
**m.s. 'Cardissa'**  
*1e stm.:* W. C. Moll, *2e wtk.:* J. Smid, *asv.:* F. F. Beekhuis, M. R. Cordu, R. H. G. Smeysters, *bed.:* H. van den Enk.  
**m.s. 'Caurica'**  
*1e stm.:* R. W. Overdijkink, *2e wtk.:* M. J. Parent, *roff.:* J. W. Hendricks, *asv.:* M. L. Delhaye, J. Tuinebreyer, *bed.:* H. Wezenaar.  
**m.s. 'Cinulia'**  
*gezagv.:* W. Kalkman, *1e stm.:* R. Hendriks, *II. stm.:* A. Kamphuis, *wnd. -4e wtk.:* H. van Weenen, *sgo.:* T. Franssen, R. M. Simonides.  
**m.s. 'Felania'**  
*3e stm.:* M. C. Swart, *asv.:* F. G. M. van Kleef.  
**m.s. 'Felipes'**  
*1e stm.:* W. Beekman, *roff.:* M. Platschorre, *saw.:* P. Luyten, *asaw.:* R. Been, *asv.:* G. A. Brand, R. E. Curial, *hovo.:* E. J. Eradus, *bed.:* G. P. Onder de Linden.  
**m.s. 'Ficus'**  
*1e stm.:* G. Zoetendal, *2e stm.:* N. M. J. Duyn, *3e wtk.:* P. van Noort, *saw.:* J. P. Almeida, *asv.:* E. R. van Engel, *aasv.:* W. van Dyke, *kok:* H. Moes.  
**m.s. 'Flammulina'**  
*1e stm.:* W. A. Mostert, *sgo.:* P. N. M. Ros, J. H. van Zanden, *2e wtk.:* J. C. Ganzinga, *asaw.:* W. L. Hof, G. L. J. D. Knevel, *asv.:* G. Ammeraal, H. Geelen, B. R. Pronk, H. C. Weenink, *bed.:* L. de Kramer.  
**m.s. 'Fossarina'**  
*gezagv.:* R. Jousma  
**m.s. 'Fossarus'**  
*4e wtk.:* K. G. Visser, *saw.:* W. P. Guyt, J. H. T. M. Vissers, G. H. de Visser, *asaw.:* N. Scheepers.  
**m.s. 'Fulgur'**  
*gezagv.:* B. Ritman, *3e wtk.:* T. W. P. B. Vermolen, *kok:* T. de Vos, *bed.:* L. J. Schalk.  
**m.s. 'Fusus'**  
*Gezagv.:* L. J. Hirs, *II. stm.:* M. P. Vogels, *2e wtk.:* J. H. E. Nijhuis, *II. wtk.:* J. T. Annema, *asaw.:* R. van der Blom, *asv.:* L. J. C. van Kuyen, D. Rovers, P. O. Schaap, A.

Sumantri, L. J. Verburg.

**m.s. 'Niso'**

1e stm.: R. Dijkstra, 2e stm.: N. J. C. M. van der Palen, 4e stm.: R. Rodenburg, 3e wtk.: J. Kruize, 5e wtk.: R. T. M. Wilmering, sgo.: G. J. A. M. Voets, roff.: H. W. Hogeweg, hovo.: J. M. Maaskant.

**s.s. 'Ondina'**

gezagv.: R. Verhoef, 1e stm.: A. L. M. van Dun, 2e stm.: P. A. Vermolen, 3e stm.: A. W. F. Pera, 3e wtk.: R. van der Heide Jr., hovo.: J. H. A. J. Orie.

**m.s. 'Sarda'**

1e stm.: J. M. Huygens, J. W. Nieuwerf, hwtk.: K. L. J. Aertssen, 4e wtk.: T. M. Brandts.

**m.s. 'Spectrum'**

gezagv.: D. M. Mos, 2e stm.: G. J. C. van Eeten, sgo.: J. van der Ster, 3e wtk.: W. P. N. Kramer,, sgo.: M. Punter.

**m.s. 'Stellaris'**

1e stm.: N. Venendaal, 4e wtk.: H. Hendrikse, sgo.: P. A. B. Snijders.

**m.s. 'Stellata'**

sgo.: M. Boersma, D. T. E. Muller, E. S. Petrusma.

**m.s. 'Tagelus'**

1e stm.: G. L. A. Martens, hovo.: G. H. H. Lammers.

**s.s. 'Zafra'**

3e wtk.: M. J. Viergever, wnd.-4e wtk.: P. A. van Tilborg, sgo.: G. R. Bos, hovo.: W. Haanepen.

**Gehuwd:**

01.11: J. M. Schut, SGO, met Mw. M. Beelen;

**Uit dienst getreden:**

2e stm: J. C. Hilberding;  
3e stm: G. Mensing;  
Hoofd voeding: W. A. van Noort;  
Bediende/Kok: R. Bakker;  
Sch. Gezel a/w: D. Hensen;  
Aank. Bed. Kok: L. L. Teveer;  
Aank. Sch. Gezel a/w: E. de Zwart;  
Jongen a/w: I. H. Westplat;

**Pensioen:**

Gezagv.: H. K. Paauw, H. A. Kuling;  
2e stm.: J. van der Tuin;  
2e wtk.: F. de Roos;

**Overplaatsingen:**

4e stm: F. de Heer – N.A.M.;  
Wass.: R. M. Nelson – S.N.R.;

Alg. Sch. Vakman: E. B. de Niet – S.N.R.;

**Behaalde diploma's:**

1e stuurman G. H. V.: J. Ghysels;  
'B': B. J. Krakowczijk;

**In dienst getreden:**



G. R. Bos;  
SGO:



T. Franssen;  
SGO:



K. Hulsbergen;  
SGO:



R. M. Simonides;  
SGO:



G. J. A. M. Voets;  
SGO:

**Onze vlootjubilaren:**



A. Aragunde  
de la Torre;  
Voorman;  
10 jaar op 04.10.1985;



J. H. Veen;  
Hwtk;  
30 jaar op 09.12.1985;



W. F. H. van der Moezel;  
Hoofd Voeding;  
30 jaar op 19.12.1985;



H. Sandfort;  
Sch. Gezl. a/w;  
10 jaar op 21.12.1985;



B. L. Quist;  
Alg. Sch. Vakman;  
10 jaar op 22.12.1985;



J. Bosman;  
Gezagv. ;  
30 jaar op 27.12.1985;



**In memoriam**

Tot onze ontsteltenis ontvingen wij op 7 oktober jl. het bericht dat scheepsvakman L. A. T. Blankemeyer de dag ervoor aan boord van de 'Fossarus' plotseling was overleden. Hij bereikte de leeftijd van 50 jaar.

Gedurende de bijna 26 jaar die Leen Blankemeyer op onze schepen heeft gevaren hebben zowel zijn collega's aan boord als uit de walorganisatie hem leren kennen als een rustige, betrouwbare en vakbekwaam medewerker, die met grote toewijding zijn werk verrichtte.

Onze gedachten gaan op de eerste plaats uit naar zijn moeder en wij hopen dat zij de kracht moge vinden dit voor haar zo grote verlies met berusting te dragen.

Onder grote belangstelling heeft op 16 oktober jl. de crematie van Leen Blankemeyer plaatsgevonden.

**WAL**

**Gehuwd**

Mw. J. M. van Wolde (DFF/5) met de heer W. J. van Heusden P. J. J. van Mackelenbergh (DFP/1) met Mw. J. M. van Dijk Mw. C. M. J. van der Valk (DFP/6) met de heer H. L. Hölischer

# Een generatie nam afscheid

Rond de klok van vier uur werden de afzwaaiers op kantoor in de Spiegelzaal ontvangen met koffie en cake. De echtgenotes werd een fleurig handboekje overhandigd. Tevens was er gelegenheid voor de afscheidnemenden om kennis te maken met elkaar, want hoe is 't mogelijk, enkelen hadden elkaar, zelfs na vele jaren varen, nog nooit ontmoet. Maar dit mocht de pret niet deren, want al snel was iedereen in een geanimeerd gesprek gewikkeld. Nadat er enkele 'statiefoto's' waren gemaakt toog het gezelschap naar de lunchkamer, waar vele (oud)collega's en bekenden hen al opwachtten. Een veel gehoorde opmerking was 'Nee maar, dat jij nu al met pensioen gaat!' Ja, menigeen met de wetenschap dat zij nog jaren 'moeten', kan met recht jaloers zijn op deze 'jongelui'.

## Kleine terugblik

Na het luiden van de bel richtte onze directeur zich tot de aanwezigen: 'Hartelijk welkom, allen die afscheid komen nemen, vrienden, bekenden, collega's en oud-collega's. Wij verdienen ons brood in de zeevaart, wat niet zó wonderlijk is als je bedenkt dat ons land bijzonder seaminded heet te zijn. Echter, Slauerhoff heeft eens geschreven 'echt leven is varen toch eigenlijk niet, je mist alles wat essentieel is'. Dat is wel wat als je na 30 jaar varen je pensioen voor de boeg hebt'. De heer Busker memoreerde vervolgens dat er die dag een generatie afscheid nam.

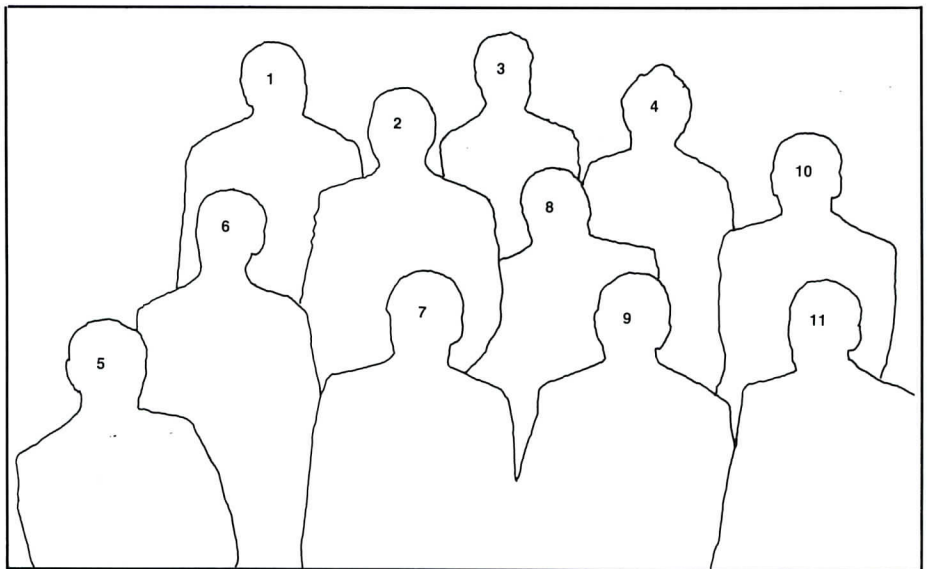
Een kleine terugblik in het verleden is tijdens zo'n gebeuren dan eigenlijk wel op zijn plaats. Na enkele anekdotes te hebben verteld richtte de heer Busker het woord tot de echtgenotes. 'Ik wil niet nalaten hier de lofropet over de echtgenotes en vriendinnen van toen te steken. Hoeveel jongedames zouden nu nog bereid zijn een langdurige relatie met iemand aan te gaan die voor 18 maanden de deur uitgaat? Er zouden waarschijnlijk heel wat vrijgezellen rondlopen. Daarom, alle lof dames, en een oprecht excuus voor de verknalde verjaardagen, vakanties en de rest van de

De laatste jaren vinden regelmatig afscheidsrecepties plaats van vlootmedewerkers die met pensioen gaan. Een goede traditie, dit gezamenlijk afscheid nemen, dat blijkt wel uit de reacties die ons ter ore komen. Op 25 september jl. kwamen 11 vlootmedewerkers naar Rotterdam om tijdens een receptie, waarop iedere belangstellende welkom was, 'officieel' afscheid te nemen van de Maatschappij. Geen vaarwel, want dat wij velen van hen nog meerdere malen zullen ontmoeten op o.a. de jaarlijkse bijeenkomst, is vrijwel zeker.

lange lijst die we kunnen bedenken. Nogmaals dank'.

## Een nieuwe generatie

Inmiddels is er een hoop veranderd, ook de dienstperioden zijn aanzienlijk korter geworden. Naast de innovaties op technisch gebied, zijn er organiek veel zaken veranderd; de algemene werkploeg werd gecreëerd, de integratie en rationalisatie deden hun intrede en nu is er de SGO. Busker: 'Er is geen stoppunt, de ontwikkelingen gaan door, en dit alles is mogelijk omdat u dit mogelijk heeft gemaakt. De elementen die hierbij een rol spelen zijn o.a. goodwill, vakmanschap, inzet en flexibiliteit. Maar het allerbelangrijkste vind ik het opleidingsaspect, het werken aan een nieuwe generatie. Door een behoorlijk stuk begeleiding bent u erin geslaagd een generatie te creëren die hun mannetje staat'. Na zijn beste wensen voor de toekomst te hebben geuit las de heer Busker nog enkele telexen, gericht aan de afscheidnemenden, voor. In één ervan stond het motto: 'Veel malen meer pensioenjaren dan dienstjaren'.



1. hwtk. E. Jousma
2. hovo A. Onderstal
3. gez. F. A. Visser
4. scheepsvoorman P. v.d. Toorn
5. 3° wtk. H. E. Daniëls
6. hwtk. A. J. G. Weitzel
7. 2° wtk. F. de Roos
8. gez. H. K. Paauw
9. gez. P. Snel
10. gez. J. Klein Roseboom
11. gez. G. Verbrugh

Als herinnering aan hun tijd bij Shell Tankers kregen de afscheidnemenden een foto aangeboden van het eerste schip waarop zij hadden dienstgedaan. Een schot in de roos, dat bleek wel uit de reacties.

Na afloop van de gezellige receptie volgde voor de genodigden nog een diner in een nabijgelegen restaurant.