

TUSSEN
**SCHIP
EN KA**
MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT-ENWALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.
SEPTEMBER 1971



Ongeveer achtduizend jaar geleden waren er naar schatting een half miljoen mensen op aarde en aan het begin van onze jaartelling vermoedelijk 250 miljoen.

Daarna duurde het 1700 jaar voordat de wereldbevolking was verdubbeld. Voor de volgende verdubbeling was nog maar 155 jaar nodig, zodat in 1855 ongeveer een miljard mensen de aarde bewoonden. De derde verdubbeling kwam al na 92 jaar — twee miljard in 1947 — en vandaag houden de deskundigen rekening met een verdubbeling na elke 30 tot 35 jaar. Dit betekent, dat er omstreeks 1980 circa vier miljard mensen op de wereld zullen zijn.

Meer mensen vragen meer energie, waarvan aardolie de belangrijkste bron is. De vraag wordt nog versterkt, doordat deze ook per hoofd van de wereldbevolking toeneemt als uitvloeisel van aller inspanning naar een beter materieel leven.

Daarbij moet in aanmerking worden genomen, dat bijna zeventig procent van de mensheid in de zogenaamde ontwikkelingslanden leeft en derhalve ten opzichte van de rest zeer veel heeft in te halen, voordat ze aan het streven naar een leven met nog meer comfort toe is.

Wat vroeger in honderd jaar gebeurde, gebeurt nu in — zeg maar — tien jaar.

De ontwikkeling gaat steeds sneller, waardoor ook het voorspellen op korte termijn een hachelijke bezigheid is geworden. Niettemin staat vast, dat de vraag naar energie in de wereld in een onvoorstelbaar tempo zal toenemen.

Verwacht wordt zelfs, dat het verbruik van aardolie in het lopende decennium groter zal zijn dan in de periode van het begin tot heden. Met het begin bedoelen we in dit geval het moment waarop „kolonel” Drake in 1859 de eerste oliebron aanboorde in Pennsylvania, Verenigde Staten.

Van dat tijdstip af tot vandaag heeft de mens ongeveer 200 miljard barrel — een barrel is 159 liter — aan de aardkorst onttrokken. Met een variant op het bovenstaande geldt dan: wat we vroeger in honderd jaar verbruikten, verbruiken we nu in nog geen tien jaar.

Financiering: een van de grootste problemen van de jaren zeventig

De huidige aangetoonde aardoliereserves bedragen 400 miljard barrel, waarvan in de jaren zeventig ruim de helft zal worden verbruikt. Als de consumptie daarna in hetzelfde tempo doorgaat, zullen de nu bekende voorraden binnen twintig jaar op zijn.

De olie-industrie zal daarom nieuwe bronnen moeten vinden om ook op langere termijn aan de enorme vraag te kunnen voldoen. Daarvoor bestaan genoeg mogelijkheden, want er zijn vele gebieden in de wereld waar nog naar olie kan worden gezocht. Wel zal het moeizamer gaan en daardoor duurder zijn dan in de gebieden met de huidige reserves. Een goed voorbeeld vormen de boringen in de zeebodem, die drie maal zoveel kosten als de boringen te land.

Hiervoor en voor de vele andere voorzieningen die nodig zijn om de enorme toenemende vraag op te vangen, zullen formidabele bedragen op tafel moeten komen.

Olie-industrie enorme vraag

Een van de grote Amerikaanse banken, de Chase Manhattan Bank, heeft uitgerekend, dat de olie-industrie in de periode van 1970-1980 ongeveer 500 miljard dollar (1.800.000.000.000 gulden) in totaal zal moeten uitgeven, wil ze de ontwikkeling kunnen bijhouden.

Gezien het stormachtige karakter van die ontwikkeling zullen vele problemen naar voren komen, bijvoorbeeld in het technische vlak. Vast staat echter, dat de vraag „hoe komen we aan al dat geld” in de jaren zeventig een van de grootste problemen voor de olie-industrie in de wereld zal zijn.

Twee manieren

Er zijn twee manieren om aan geld te komen: lenen en zelf verdienen. Beide zijn gemakkelijker gezegd dan gedaan. Lenen is moeilijk, omdat op de internationale kapitaalmarkt, waar in dit geval het geld vandaan moet komen, de spoeling bijzonder dun is. De Amerikaanse kapitaalmarkt telt voor internationale leningen waarin ze vroeger een belangrijke functie vervulde, niet meer mee.

In de jaren zestig heeft de regering hier de uitvoer van dollars voor investeringen in het buitenland aan banden gelegd. Een van de redenen daarvoor was, dat de Amerikaanse concerns met de financiering van hun sterk in aantal en omvang groeiende buitenlandse vestigingen, hadden bijgedragen tot een ernstige verstoring van het evenwicht in het betalingsverkeer tussen de Verenigde Staten en het buitenland.

De enige kapitaalmarkt van internationale betekenis is tegenwoordig de Eurodollarmarkt, waar als gevolg van de Amerikaanse maatregel niet alleen Europese bedrijven staan te dringen om wat geld te bemachtigen. Zij hebben gezelschap gekregen van Amerikaanse concerns, die hun buitenlandse dochterondernemingen ook van kapitaal moeten voorzien.

De grote oliemaatschappijen werken met enorme bedragen en zouden nog fikse bedragen kunnen lenen zonder een gezonde verhouding tussen eigen en geleend kapitaal in gevaar te brengen. Verhoudingsgewijs kan het percentage aan geleend kapitaal echter niet veel omhoog, omdat het geld er gewoon niet is.

Daardoor zal de olie-industrie, rekening houdend met de economische groei, in de periode 1970-1980 niet meer dan vijftien tot twintig procent van haar behoefte aan kapitaal kunnen dekken met leningen.

Zelf verdienen

Ruw geschat zullen de oliemaatschappijen in het lopende decennium zelf zo'n tachtig procent of 400 miljard dollar van hun totale behoefte aan geld moeten verdienen.

Dat is een zware opgave, nog zwaarder gemaakt door de tegenwoordig alom merkbare, enorme kostenstijging.

In tegenstelling tot vele ondernemingen in andere takken van industrie hebben de oliemaatschappijen in de jaren zestig de stijging in het totale kostenpakket binnen de perken kunnen houden. Waar mogelijk werden maatregelen genomen om de interne kosten omlaag te brengen.

Een belangrijk wapen hiervoor was schaalvergroting, vooral op het gebied van produktie, vervoer en verwerking. Door het behandelen van grotere hoeveelheden werden de kosten per eenheid produkt onder controle gehouden, geruggesteund door andere maatregelen op het gebied van de efficiency, waarin de ver-

Bij de voorplaat:

Ofschoon het aantal inzendingen voor de door dit blad uitgeschreven fotowedstrijd nog niet overweldigend groot is, zijn bijzonder mooie foto's ingeleverd, waaronder de aan ommezijde afgedrukte voor de categorie: „Werk aan boord”. Inzender heeft door plaatsing van deze foto recht op een prijs van f 50,- mits zijn opname niet in 'aanmerking komt voor de hoofdprijs van f 100,- uitgelooft voor de beste inzending in elke categorie.

De sluitingsdatum van de fotowedstrijd is 15 oktober a.s. Voor verdere wedstrijdbepalingen zie het april-nummer van „Tussen Schip en Ka”, alsmede diverse verwijzingen naar de wedstrijd in voorgaande nummers.

staat voor naar energie

fijning van de technieken een belangrijk aandeel had. Als resultaat daarvan konden de maatschappijen ook met het bestaande apparaat voordeliger werken.

Met de besparingen die dergelijke maatregelen opleverden, was de olie-industrie in staat de stijging van de kosten waarop de maatschappijen zelf geen greep hebben, zoals de kosten van materialen, de bouwkosten van tankers, enz., in belangrijke mate te compenseren.

Ondanks de steeds hogere eisen die door invloeden van buitenaf werden gesteld aan de financiering, zijn de oliemaatschappijen in de jaren zestig er steeds in geslaagd het bedrag waarmee de kosten stegen, lager te houden dan dat waarmee de inkomsten toenamen.

De meeste ondernemingen in andere bedrijfstakken hadden om dit te bereiken regelmatig prijsverhogingen ten laste van de klant nodig en droegen zodoende bij tot de beruchte spiraalvorming van hogere kosten, hogere prijzen, enz., de zogenaamde inflatie. De olie-industrie daarentegen wist voor haar afnemers zelfs het tegendeel te doen. Meer dan eens werden meevallers doorgegeven aan de consument in de vorm van een prijsverlaging. Als er al een prijsverhoging werd bekendgemaakt, was dit meestal het gevolg van hogere belastingen.

Kentering

In 1970 kwam voor de oliemaatschappijen de kentering. De mogelijkheden tot verdere kostenbesparingen door verbeterde technieken en schaalvergroting zijn thans vrijwel uitgeput. Daar tegenover was de buitensporige stijging in de kosten waarop de maatschappijen geen greep hebben, onverdroten doorgegaan. We willen de ontwikkeling illustreren aan de hand van de cijfers van de Koninklijke/Shell Groep. Ook deze heeft vorig jaar voor het eerst het bedrag van de kostenstijging niet beneden dat van de inkomstenstijging kunnen houden.

1967 1968 1969 1970
(in miljoenen ponden sterling)

Inkomsten van de Groep ten opzichte van het voorgaande jaar gestegen met:

288 804 265 457

Kosten ten opzichte van het voorgaande jaar gestegen met:

254 685 234 486

Als gevolg hiervan liep het resultaat van de Groep in haar geheel in 1970 met 6,9 procent terug, vergeleken met dat van 1969.

Funest

Een dergelijke ontwikkeling is funest voor de noodzakelijke groei om aan de expansieve vraag naar energie te blijven voldoen. Als er op internationaal niveau geen effectieve maatregelen tegen de inflatie worden genomen, zullen de oliemaatschappijen alleen de strijd daartegen niet langer kunnen volhouden. Ook zij moeten dan in het lopende decennium regelmatig hun toevlucht zoeken in prijsverhogingen, waarvoor de recente verhogingen een teken aan de wand zijn geweest.

Hoe funest de inflatie kan zijn, hebben we onlangs nog van nabij meegemaakt.

● De bouw van een raffinaderij in Limburg kon niet doorgaan, omdat de kosten veel hoger zouden uitkomen dan bij het opstellen van de plannen was voorzien. In betrekkelijk korte tijd was een niet meer te overbruggen kloof ontstaan.

● Voor een ander voorbeeld zorgde de tanker Mactra. Het schip, dat was gebouwd voor zes miljoen pond sterling, werd beschadigd door een explosie. De reparatiekosten bedroegen zeventien miljoen pond.

● De eerste supertankers met een draagvermogen van 200.000 ton, die in 1967/68 van stapel liepen, kostten 14 miljoen dollar. De bouwkosten van dezelfde schepen bedragen nu ongeveer 29 miljoen dollar.

● De werkkosten van boringen op zee beliepen in 1966 ongeveer 14.500 dollar per dag en liggen nu tussen 24.000 en 29.000 dollar.

● Een fabriek in 1961 gebouwd, zou nu het dubbele kosten, waarbij we dan nog rekening moeten houden met de veranderde eisen.

Ongeveer tien procent van de bouwkosten moet tegenwoordig worden besteed aan voorzieningen op het gebied van de milieuhygiëne en in de nabije toekomst zal een fors kapitaal nodig zijn om te komen tot loodvrije benzine, zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit van het produkt.

Doorgaan

Ondanks bovenstaande voorbeelden moet de olie-industrie doorgaan met investering om aan de enorme vraag naar energie te kunnen voldoen. De kosten zijn echter zo hoog, dat eventuele besparingen die nog het gevolg van de schaalvergroting kunnen zijn, daarbij in het niet zinken.

Bovendien kunnen die besparingen nooit zo groot zijn als in de jaren zestig. Bijvoorbeeld: de overschakeling van supertankers met een vermogen van 200.000 ton op die van — pak weg — 500.000 ton zou veel minder de kosten drukken dan bij de overgang van 80.000 tonners naar 200.000 tonners het geval is geweest.

Trouwens, de huidige gangbare tonnages kan niet veel omhoog, omdat we hiermee aan de grens zitten van de diepgang op enkele belangrijke scheepvaartroutes en in de havens.

Zo zijn er ook op andere gebieden diverse grenzen bereikt, genoeg om te moeten zeggen, dat de vooruitgang in de techniek het vorig jaar de race tegen de zevenmijlslaarzen van de inflatie heeft verloren.

Groepsresultaten

1e halfjaar 1971

Het nettoresultaat van de maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep over het 2e kwartaal van 1971, na aftrek van aanvullende afschrijvingen, bedroeg £ 105,6 miljoen, een stijging van 15,7 pct ten opzichte van het 2e kwartaal van 1970. Over het 1e halfjaar van 1971 bedroeg het nettoresultaat £ 212,5 miljoen, hetgeen 15,5 pct hoger is dan over het 1e halfjaar van 1970. De in het 2e kwartaal buiten Noord-Amerika verkochte hoeveelheden ruwe olie en olieproducten waren 2,4 pct hoger dan in de overeenkomstige periode van 1970. De stijging van het nettoresultaat over het 2e kwartaal ten opzichte van 1970 is in overeenstemming met de tendens van het 1e kwartaal.

De chemische industrie heeft over de gehele wereld een trager groeitempo van de vraag te zien gegeven, waardoor in vele sectoren overcapaciteit ontstond. De sterke kostenstijgingen konden niet worden goedge maakt door hogere verkoopprijzen.

Afscheid kapitein Beekman



In verband met zijn pensionering op 1 augustus jl. werd op de daaraan voorafgaande vrijdag, 30 juli, afscheid genomen van kapitein G. P. Beekman. Bij het begin van de receptie, die 's morgens van 11 uur tot 12 uur werd gehouden om ieder in de gelegenheid te stellen hem en zijn echtgenote persoonlijk de hand te komen drukken, bracht onze adjunct-Directeur, de heer G. den Bakker, naar voren dat op uitdrukkelijk verzoek van kapitein Beekman zelf geen speeches gehouden zouden worden. Dit nam niet weg, dat hij na een dienstverband van zeven- à achtendertig jaar een gewaardeerde medewerker niet wilde laten vertrekken zonder hem temidden van zijn vele collega's van harte dank te zeggen voor alles wat hij voor de Maatschappij heeft betekend. Zijn vrienden, bekenden en naaste medewerkers wilden deze gelegenheid niet voorbij laten gaan zonder dit afscheid met een stoffelijke hulde te markeren, en het resultaat van deze actie was een vergrotingsapparaat met toebehoren. Ongetwijfeld een cadeau dat de ontvanger in de toekomst heel wat uren plezierig bezig kan houden.

Hoewel er op zijn verzoek dus bij het afscheid geen terugblik op zijn carrière werd gegeven, willen we in deze kolommen een vermelding daarvan zeker niet achterwege laten.

Het begon dan op 24 oktober 1933, toen leerling-stuurman Beekman als eerste schip de MALVINA kreeg toegewezen. Na het behalen van zijn vaartijd wijdde hij zich aan de studie voor zijn 3e rang, en werd vervolgens voor militaire dienst opgeroepen. Eind juni 1936 stapte hij te Vlissingen als 3e stuurman aan boord van de ERINNA.

In augustus 1939 arriveerde hij voor verlof in Nederland, wat de oorzaak werd, dat hij ook de oorlogsjaren in het vaderland moest doorbrengen. Begin augustus 1945 weer naar zee en wel met de CORYDA als 2e stuurman, maar bijna twee jaar later volgde zijn selectie voor het vervullen van een walfunctie. In eerste instantie voor één jaar, maar deze tewerkstelling verliep blijkbaar zozeer naar wens, dat deze permanente vormen aan ging nemen. Slechts van 5 april 1959 tot 15 mei 1960 kwam hij als gezagvoerder — hoofdzakelijk voor training — terug in vlootdienst. Van het vele dat hij in de daaraan voorafgaande jaren binnen de walorganisatie heeft verricht willen wij speciaal zijn zeer gewaardeerde activiteiten ten behoeve van de PCJ-uitzendingen naar onze schepen vermelden. De verzorging daarvan — en zeker de wijze waarop dat geschiedde — heeft vele van onze officieren en hun familieleden destijds ongetwijfeld veel genoeg bezorgd.

Per 16 mei 1960 wederom en ditmaal definitief aan de wal, en wel bij de Nautische Dienst; na enige wisselingen van werkzaamheden binnen deze sectie, per 1 januari 1964 aangesteld als Chef Sectie Dekdienst, welke functie kapitein Beekman tot aan zijn pensioen heeft vervuld. Als zodanig heeft hij regelmatig contact gehad met vele van onze officieren, met name gezagvoerders en eerste stuurlieden, dit naast de nauwe en directe samenwerking met alle collega's aan de wal. Een aantal naaste medewerkers waren die dertigste juli uitgenodigd voor een afscheidslunch.

Het hoeft geen betoog dat zowel gedurende de daaraan voorafgaande receptie, die door velen van de walorganisatie — alsmede een tweetal gezagvoerders en een hoofdwerktuigkundige die die dag voor een bezoek op kantoor waren — werd bezocht, als tijdens de lunch in besloten kring heel wat gebeurtenissen uit voorbije jaren de revue passeerden. Hetgeen er allemaal toe bijdroeg om deze laatste „kantoor dag” zowel voor kapitein Beekman als voor zijn echtgenote tot een gebeurtenis te maken die nog lang in hun herinnering zal voortleven.



Een vreemde ontmoeting

Het is niet elke maand, niet eens elk jaar dat een onzer schepen Espiritu Santo Island — oftewel „Heilige Geest“-eiland — aanloopt. De „Kabylia“ viel enige tijd geleden deze eer te beurt en uit de mond van kapitein De Groot tekenden wij het volgende op over het eiland en de vreemde ontmoeting die hij daar had.

Gelegen in de Pacific, meer nauwkeurig de Koraal Zee, ligt Espiritu Santo Island, dat met vele andere eilanden en eilandjes deel uitmaakt van de Nieuw Hebriden. Het is in wezen een condominium, een minder gebruikelijk woord om aan te geven dat een gebied gemeenschappelijk eigendom is van twee of meer staten, in dit geval Frankrijk en Engeland. Dat is ook merkbaar als je eenmaal op het eiland zelf bent, want er is een apart Frans politiebureau en een Engels, en ga zo maar door. De ambtenaren hebben er uiteraard hun aparte club, afhankelijk van de nationaliteit die zij voeren. De autochtone bewoners van het eiland lijken nog het meest op papoeas, alhoewel hun kleur lichter is dan in het vroegere Nieuw Guinea. Er zijn verder nogal wat verschillende nationaliteiten, vreemden die er zijn blijven hangen en er een levensdoel hebben gevonden.

Het was al heel wat jaren geleden dat een tanker van onze Maatschappij het eiland had aangelopen; zo om de drie, vier maanden loopt er wel een tanker aan, maar die kan van vele verschillende maatschappijen zijn. De laatste Hollander die men zich herinnerde was de „Purmerend“, in demise charter voor de Shell, maar dat was al weer een jaar of vijf geleden.

In het Port Information Book stond aangegeven dat er geen loodsdienst was. Bovendien is er maar één steiger, en die was nog bezet, zodat de „Kabylia“ op een afstand van zo'n 2 mijl van de steiger en een halve mijl uit de kust moest ankeren en wachten tot de steiger vrij zou komen. Maar dat kon wel een dag of vijf duren, dus geduld was een schone zaak. Wij maakten daarvan gebruik om de tweede

dag eens naar het eiland te varen en met een man of zes huurden wij er een auto en reden langs de kust om eens wat aan „sightseeing“ te doen. Nu viel dat tegen in zoverre dat het eiland wel degelijk lieflijk aandeed, maar eentonig.

Kopra is het enige produkt dat er van belang is en dat was goed merkbaar. Kokosbomen waren er in overvloed en de schaalvruchten van deze palmsoort worden voor allerlei doeleinden gebruikt.

Op onze tocht brachten wij nog een bezoek aan een missiepost, geleid door Franse nonnen. Weliswaar een minder gebruikelijk toeristisch object, maar het is

wel interessant om te zien hoe hier „in den verre“ de kleintjes worden onderwezen.

In de loop van de dag namen wij een paar maal een duik in het verkoelende zeewater, slaagden er bovendien in om een maaltijd te verorberen in een restaurant dat zo uit een toeristisch plaatje kon zijn genomen en gingen in de namiddag weer terug naar de oude, vertrouwde „Kabylia“. Toen na een paar dagen de steiger vrijkwam kregen wij van de agenten het aanbod een Hollandse kapitein, die ter plaatse goed bekend was, naar ons schip te zenden om ons van advies te dienen bij het langsij komen.

„Hé“, zo dachten wij aan boord, „how can? Een Hollandse kapitein?“

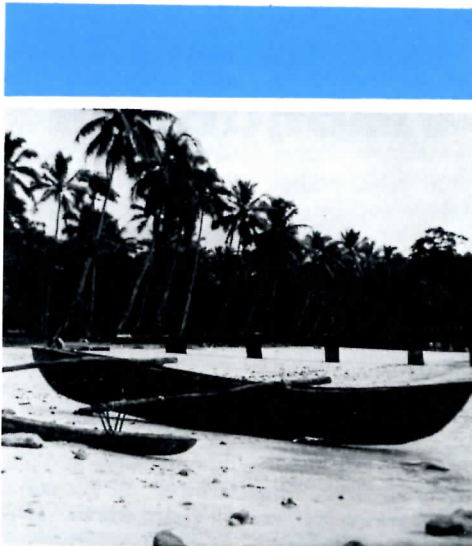
Jawel, zo tegen 6 uur kwam een sloep langsij, waaruit een gebruide heer van midden vijftig stapte. Hij stelde zich voor: „Kapitein Lamberty“, in keurig Nederlands, maar met een zachte „g“, hetgeen hem onmiddellijk verraadde als een Limburger.

„Ja, inderdaad uit Limburg, maar het is wel lang geleden“ vertelde de niet-officiële loods.

Maar tijd is kostbaar, ook al heb je vijf dagen liggen wachten, dus zo snel mogelijk klaarden wij anker en voeren voorzichtig naar de ene steiger die het eiland bezat.

Kapitein Lamberty wist precies hoe diep het overal was, hij kende de stroming en met zijn morele steun brachten wij in korte tijd de „Kabylia“ langsij; daarna werden de slangen aangekoppeld en het lossen kon beginnen.

„Ja, heel graag accepteer ik de uitnodiging“, was het antwoord op onze vraag of hij bij ons de maaltijd wilde gebruiken. Het werd een heel interessant gesprek dat



zich aan tafel ontwikkelde en nog enkele uren werd voortgezet in de kapiteinshut. Hij sprak nog goed Nederlands, geen zweem van buitenlands accent, alhoewel er wel eens een Frans of Engels woord tussendoor viel.

Kapitein Lamberty, een geboren avonturier, bleek zijn bestaan te vinden in het varen met een coastertje van zo'n 800 ton, eigendom van de agenten, waarmee hij alle eilandjes in de buurt afgang om het produkt van deze eilandengroep — kopra — in flinke hoeveelheden te vervoeren. Hij kocht de kopra van de bevolking en deze kocht voor het verdiende geld weer kleding, schoeisel, levensmiddelen, visgerei, tuinbouwgereedschappen, buitenboordmotoren, radio's en alles wat een drijvende winkel kan bieden.

Uit het bijzonder geanimeerde gesprek — Kapitein Lamberty kon bijzonder goed vertellen — bleek dat hij ook schrijverstalent bezat. Niet alleen zijn er enige jaren geleden artikelen van zijn hand verschenen in „De Blauwe Wimpel” en heeft hij nog contact met Anthony van Kampen, maar bovendien verschenen in de vijftiger jaren twee boeken van zijn hand, uitgegeven door Meulenhoff.

Op onze vraag hoe hij hier in deze eilandengroep verzeild was geraakt, kregen wij zijn levensgeschiedenis te horen. Hoe hij eerst de zeevaartschool bezocht, dienst nam in het Franse vreemdelingenlegioen, deserteerde gedurende de laatste wereldoorlog en vervolgens dienst nam bij de Koninklijke Marine, waar hij het plan opvatte om na de oorlog in een zeilboot de oceanen over te steken. In 1946 zeilde hij voor de eerste keer naar Tahiti, om dit in 1955 nog eens te herhalen en uiteindelijk te belanden op het „Heilige Geest”-eiland, waar hij zijn avontuurlijk leven zou voortzetten met deze voor ons — tankeropvarenden — enigszins vreemde broodwinning. Maar het ging hem goed, hij was gelukkig, en wij als toehoorders benijdden hem eigenlijk de vrijheid die hij als „zetbaas” op zijn schip — waarmee niets denigrerends is bedoeld — genoot.

Nog merkwaardiger dan het verhaal van zijn leven was om te horen, dat een broer van hem bij onze Maatschappij heeft gevaren als Kapitein; en inderdaad, als Cnooks-lid en tevens abonnee op „Tussen Schip en Ka”, is er de bij onze Maatschappij gepensioneerde Kapitein Lamberty uit Valkenburg.

Zo zie je, hoe klein de wereld is. Dat je nu net op een eiland waar zelden een Maatschappij-schip komt, bij het langszij komen de morele steun krijgt van een broer van een van onze gepensioneerden, een man die voor ons een vreemde ontmoeting vormde, maar wel een bijzonder interessante, zo besloot Kapitein De Groot zijn verhaal.



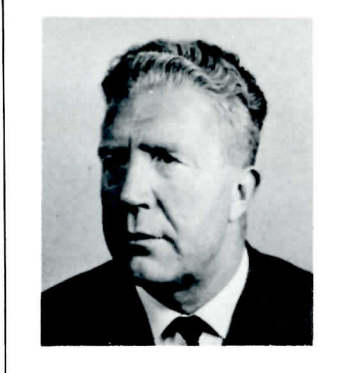
Vlootjubilea

Op vrijdagmorgen 30 juli jl. mochten we weer een drietal zilveren vlootjubilarissen met hun dames op kantoor begroeten voor een ontvangst door onze directie. In verband met het feit, dat de heer Rodenburg wegens vakantie afwezig was, belastte onze adjunct-directeur — de heer G. den Bakker — zich met de taak van het uitreiken van cheques en dienstemblemen aan de kapiteins H. C. Mantel en H. Barth en hoofdwerktuigkundige R. G. Pieters. Eerstgenoemde completeerde zijn vijftwintig-jarig dienstverband op zondag 25 juli, terwijl de beide andere heren dit feit

gedurende een juist afgesloten dienstperiode herdachten, namelijk respectievelijk op 18 februari en 18 juli jl. Hoofdwerktuigkundige Pieters overigens maar net, want op deze datum werd hij te Tranmere van de „Capulonix” afgelost en in de late avonduren van die dag arriveerde hij voor verlof in Nederland.

Op de foto v.l.n.r.: R. G. Pieters - hoofdwerktuigkundige, mevr. H. Pieters-Arends, mevr. B. C. Barth-Kelder, H. Barth - gezagvoerder, H. C. Mantel - gezagvoerder, mevr. H. Mantel-van Leeuwen en G. den Bakker - adj.-directeur.

Kapitein H. C. Mantel met pensioen



Elke keer opnieuw als je hoort dat iemand 25 jaar in een bepaald beroep werkzaam is geweest, vraag je je af, wat heeft hem bewogen dat beroep te kiezen. Was het traditie omdat zijn vader hetzelfde deed, waren het andere omstandigheden die hem ertoe brachten?

Ook nu weer bij kapitein Mantel, die dezer dagen twee dingen combineerde: 25 jaar in dienst op 25 juli, en met pensioen per 1 september jl. Bij hem was het géén familietraditie.

„In 1933 ben ik al gaan varen en dat was, zoals bij de meeste jongens in die tijd, om iets van de wereld te zien. Verder was er geen aanleiding, toen nog niet tenminste. De liefde voor het vak, want ook varen is een vak, komt pas met de jaren”, vond kapitein Mantel. Hij is wel van de grond af begonnen. Eerst een opleiding aan boord van de „Pollux” en daarna als lichtmatroos aangemonsterd om vaartijd te behalen, totdat hij op de 2e pinksterdag in 1940 aan boord van een passagiersschip van de KNSM, afgeladen met passagiers die wilden ontsnappen naar Engeland, met het schip tussen de pieren van IJmuiden op een mijn liep, alwaar het schip zonk. Hoewel iedereen heelhuids van boord kwam, was daarmee toch voorlopig een eind gekomen aan de zeemansloopbaan van kapitein Mantel, die besloot naar de Zeevaartschool in Amsterdam te gaan om voor stuurman te leren.

Na de oorlog, in 1946, trad hij als derde stuurman in dienst van de C.S.M. en vertrok voor zijn eerste reis bij deze Maatschappij met de „Martina”. Tijdens de periode bij de C.S.M. heeft hij zeven jaar, met zijn gezin, op Curaçao gewoond. „Een beste tijd”, merkte hij op, „vooral ook omdat je op Curaçao een grote kennissenkring had; er zaten heel veel Nederlanders, en je had eigenlijk een semi-walbetrekking. Hierdoor was het contact met

je gezin regelmatig. Bovendien was ondanks de warmte en het toentertijd ontbreken van airconditioning aan boord de vaart erg prettig.”

„Na de samensmelting van C.S.M. en N.I.T. ben ik naar de Oost vertrokken met de „Rita”, waar ik voor de vierde keer op kwam en die nog steeds in Singapore ligt als halve bunkerboot.”

In 1962 werd Kapitein Mantel aangesteld als gezagvoerder op de „Kermia” en, nu slaan we een aantal jaren over, in 1969 kreeg hij het commando over het s.s. „Metula”, waarna hij tot aan zijn laatste verlof aldoor M- of N-tankers heeft gehad. Reden voor ons om te vragen of hij een speciale voorkeur had voor het varen op zulke grote schepen. „Niet bepaald voorkeur”, antwoordde hij, „maar ik vind het wel prettige schepen en misschien ook omdat mijn vrouw nogal eens heeft meegevaren, had ik er helemaal geen bezwaar tegen. Op de grote vaart heb je wat meer vrije tijd en ik ben toch nog in aardig wat interessante havens geweest. Bovendien zie ik de moeilijkheden niet erg. Je vaart tegenwoordig maar vier maanden en in die tijd ga je meestal maar één keer om de Kaap”.

Zijn laatste schip was de „Metula”, waar hij als afscheidscadeau van de officieren een autoradio kreeg aangeboden. Die moet nu zo snel mogelijk worden ingebouwd in zijn wagen, omdat kapitein Mantel van plan is, samen met zijn vrouw, Nederland eens goed te verkennen. Vooral Noord-Holland vindt hij ongelooflijk mooi. Reden waarom hij dan ook in Enkhuizen woont. Verdere plannen voor de toekomst?

Wat dat zal gaan worden kon kapitein Mantel nog niet zeggen, „misschien iets in de controle-buitendienst van de een of andere firma. En bevalt dat achteraf bezien niet dan maar weer gaan varen, b.v. bij Vinke & Co., die kortgeleden nog adverteerde voor gepensioneerde gezagvoerders”.

Een beetje peinzend zei kapitein Mantel „en als ze me bij de Shell, door een tijdelijk tekort bijvoorbeeld, zouden vragen nog een paar reisjes te maken, zou ik dat ook doen. Ik zit er niet op te wachten, maar de Shell heeft mij altijd goed geholpen, dus zou ik van mijn kant daartoe zeker bereid zijn”. Welk aanbod wij van onze zijde bijzonder waarderen, maar er toch de wens aan willen vastknopen dat wij in de toekomst — ook tijdelijke — tekorten kunnen vermijden.

Shell ontwikkelt experimentele elektrische auto

In het Shell Thornton Research Centrum nabij Chester, Engeland, is onlangs een door brandstofcellen gevoede experimentele elektrische auto ontwikkeld. De wagen, een ingrijpend gewijzigde DAF 44, kon als een gewone auto bereden worden en bleek daarbij aanzienlijk geruislozer dan de meeste conventionele personenauto's. De krachtbron gebruikte een speciale brandstof — hydrazine — die echter mede wegens de hoge kostprijs alleen voor experimentele doeleinden geschikt is.

Brandstofcellen zijn apparaten die met een hoog rendement brandstof direct in elektrische energie omzetten. Het verst ontwikkelde type brandstofcel gebruikt waterstof en zuurstof als reagentia. Cellen van dit type worden gebruikt voor de energievoorziening van ruimtevaartuigen. Zij zijn echter zeer kostbaar en de beide gassen waterstof en zuurstof zijn in de praktijk niet geschikt om in een auto te worden toegepast.

Wil een dergelijke krachtbron in de auto in de praktijk bruikbaar en economisch verantwoord zijn, dan moet er een brandstofcel worden ontwikkeld die in plaats van waterstof een goedkope vloeibare brandstof en in plaats van zuurstof gewone lucht gebruikt. De enige vloeibare brandstoffen die bruikbaar zijn voor de huidige lage temperatuur-brandstofcellen van het type dat ook in de experimentele DAF werd toegepast, zijn hydrazine en methanol. In de DAF werd echter alleen hydrazine — giftig en zeer duur — samen met gewone lucht gebruikt, omdat brandstofcellen geschikt voor methanol nog niet voldoende ontwikkeld zijn. Nu in plaats van zuurstof gewone lucht gebruikt wordt, gaat dit ten koste van een klein verlies in het afgegeven vermogen. Hier-teenover staat dat lucht niet speciaal in de wagen behoeft te worden meegevoerd. De wetenschapsmensen in Thornton ontwierpen en bouwden een „hybride” systeem om de energie aan de auto te leveren. Zes 40 cellige hydrazine/lucht batterijen met de bijbehorende apparatuur zijn in de kofferruimte onderge-

bracht en gekoppeld aan zes normale 12 volt loodaccu's die zich onder de motorkap bevinden. Deze laatste dragen zorg voor de energie-opslag. Eveneens in het motorcompartiment is de elektromotor met bijbehorende regelapparatuur geplaatst die de originele benzinemotor vervangt. Een deel van deze apparatuur werd speciaal voor deze auto gebouwd door het research laboratorium van Joseph Lucas Ltd.

De brandstofcel/elektromotor combinatie ontwikkelt voldoende vermogen voor een continu-kruissnelheid van 50 km/u. De batterij loodaccu's verhoogt het maximaal af te geven vermogen tot ca. 30 pk en levert het benodigde extra vermogen voor accelereren en voor korte perioden van hoge snelheid. Wanneer de wagen decelereert of met lage snelheid rijdt, worden de loodaccu's bijgeladen door de brandstofcellen.

De door brandstofcellen voortbewogen DAF is zwaarder dan de originele wagen en de krachtbron heeft een wat lager vermogen. Dit betekent dat zowel het acceleratievermogen als de topsnelheid enigszins lager zijn. In tegenstelling tot de uitsluitend door accu's aangedreven vervoermiddelen, die een kleine aktie-radius hebben en een lange oplaadtijd vergen, kan de brandstofcel-auto even vlug en eenvoudig worden getankt als de conventionele auto's.

Het experiment in het Shell Thornton Research Centrum heeft aangetoond dat brandstofcellen in de toekomst mogelijk een doeltreffende wijze van het aandrijven van een auto zouden kunnen gaan vormen; een auto die dan weinig geruis veroorzaakt en gemakkelijk hanteerbaar is en bovendien geen schadelijke uitlaatgassen zal produceren.

De realisatie van de brandstofcel-auto zal echter nog veel spuurwerk vergen. Vooral het toepassen van een goedkopere brandstof (zoals methanol) en de daarmee samenhangende problemen vraagt nog veel tijd.

Nieuwe leerling- stuurlieden

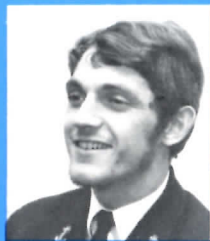
Nieuwe le



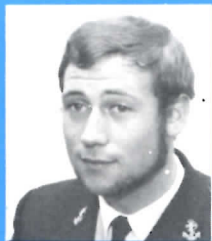
A. H. den Breems



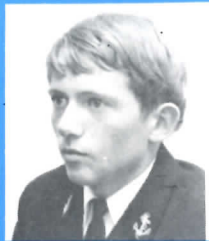
B. G. ten Cate



A. G. den Dekker



P. C. J. Dikkentman



R. M. Deriga



A. J. Bruining



L. Buizert



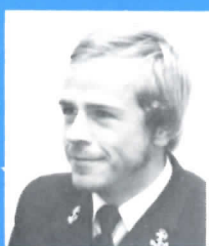
J. A. G. van Dijk



J. J. Engelbrecht



W. A. van Essen



A. L. H. Florie



W. Hol



S. J. F. 't Hooft



H. J. Koolstra



M. B. Kwakkelstein



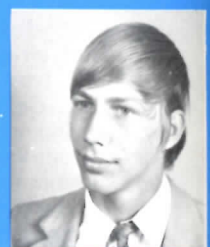
N. J. C. M. v. d. Palen



P. J. M. Regouin



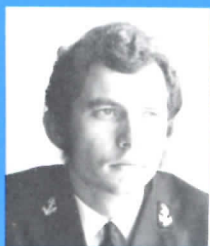
C. J. M. van Meer



C. F. Meerding



C. G. Schipper



L. H. Stevens



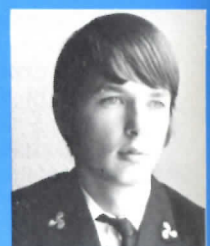
P. J. Urban



P. A. Vermolen



H. R. P. Tesser



I. B. Veerman

rling-werktuigkundigen



T. G. A. de Bats



C. M. Bianchi



M. P. M. Boonen



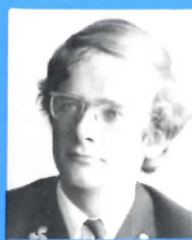
H. Deurloo



G. J. Duinmeyer



J. A. Elbert



C. L. Flipse



J. A. Goudzwaard



J. Gijsbertsen



A. Harkink



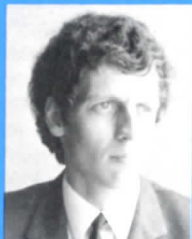
H. A. M. Jamin



F. J. M. Jorna



L. J. Keus



E. J. Kolet



G. M. Kramer



M. A. E. M. Krom



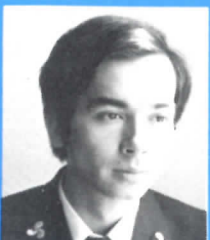
J. H. van Leeuwen



A. H. A. M. Molenaar



E. S. R. Noordhuis



M. F. Quaedvlieg



H. J. Reusien



D. H. Sibbes



J. H. A. Schulten



F. R. R. Smith



W. L. Verhage



T. W. P. B. Vermolen



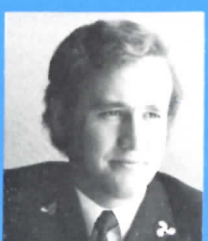
A. Verschoor



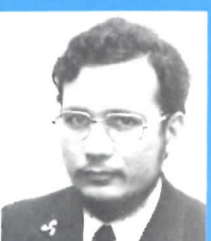
J. P. Versluys



P. C. A. Versluys



H. A. H. van de Wal



G. A. Mellonius

MAASSLUIS — Toen de Maassluise groentenexporteur G. Dirkwager Mzn in april 1872 begon met het rapporteren van binnenkomende en uitgaande schepen voor Rotterdamse kooplieden kon hij onmogelijk vermoeden tot welke omvang zijn bedrijf zou uitgroeien.

Bijna een eeuw na het begin is er in Maassluis een informatiecentrum met de nieuwste communicatiemiddelen, waar elk schip op de Nieuwe Waterweg mee kan worden gesignaleerd. Maar het is slechts een bescheiden onderdeel van Dirkzwagers bezigheden, die zich onder meer uitstrekken op het terrein van het loodswezen. Zo verzorgt men de helikopterbeloeding vanuit Maassluis, als coördinator tussen KLM en Loodswezen. Voorts is Dirkwager officieel telegraafkantoor, dat berichten van Scheveningen-Radio doorgeeft. Scheepvaartberichten in de kranten worden ook gedeeltelijk door het bedrijf verzorgd.

Het oog van Dirkwager ziet alles

„Van de kleinste handelaar in oud ijzer tot de grootste scheepswerven, vrijwel iedereen die maar iets met scheepvaart heeft te maken is onze klant”.

In het Maassluise kantoor van Dirkzwagers informatiedienst, met een wijds uitzicht over de Nieuwe Waterweg, vertelt chef A. H. Romeyn dat het gehele signaleringsapparaat voor de klanten onmisbaar is. „Bij zaken doen is 't noodzakelijk om de juiste vertrek- en aankomsttijden van schepen te weten”.

In Hoek van Holland begint het werk van Dirkzwagers centrum. Op de pier in het gebouw van Pilot Maas, 'n verlengstuk van de loodsdienst, staan kostbare toestellen in „het wachie”, zoals de Hoekers het gebouwtje naast de radartoren noemen. Sinds begin april de nieuwe ingang Europoort wordt gebruikt is het houten kantoortje nutteloos geworden. Het staat niet langer op de juiste waarnemingsplaats.

Het waarnemen van boten door middel van sterke kijkers, heeft ondanks alle technische hulpmiddelen nog steeds waarde. Alle gegevens die worden verzameld gaan via eigen radio en telefoonlijnen direct naar de centrale post in Maassluis. Daar zit geschoold personeel dat zorg draagt voor transport van de berichten naar de klanten. „Het is werk dat je nergens anders kunt leren”, vertelt de heer Romeyn, „wij leiden zelf ons personeel op voor de verschillende functies. Gewoonlijk kost het jaren voordat iemand geheel zelfstandig het werk kan doen”.

Gevolg van dit systeem is dat veel mensen hun hele leven bij Dirkwager blijven werken. „We hebben jubilea aan de lopende band”, aldus de heer Romeyn, die zelf al vijftienvintig jaar bij het bedrijf werkt.

In de toekomst zal de techniek een steeds groter deel van het mensenwerk overnemen, hoewel dat bij het informatiecentrum nooit helemaal vervangen kan worden.



Een van de nieuwe middelen waaraan wordt gewerkt, is een apparaat dat door de loods wordt meegenomen en op de brug van een schip wordt geplaatst. Het codesignaal dat het zendertje uitstraalt kan op de wal worden ontvangen.

Op een groot televisiescherm kan men dan de posities van de schepen aflezen.

Dit is echter niet in de eerste plaats een Dirkwager-aangelegenheid. Deze laatste technische snufjes zullen een onderdeel vormen van het nieuwe walradarsysteem langs de Nieuwe Waterweg, dat in opdracht van de gemeente Rotterdam en het rijk is ontwikkeld door het Nederlands Radarproefstation en Philips Telecommunicatie Industrie. Natuurlijk zal Dirkwager er ook van profiteren, als het systeem in 1975 in gebruik wordt genomen.

De heer Romeyn: „Dan kunnen we hier best met geblindeerde ramen gaan werken. Dat uitzicht zullen we dan niet meer nodig hebben”.

Voorlopig is het nog niet zover. Nu kan men nog vanaf de bovenverdieping van het gebouw in Maassluis dagelijks zo'n tweehonderd in- en uitgaande schepen waarnemen. Dat is het gemiddelde aantal vaartuigen dat dagelijks van de Nieuwe Waterweg gebruik maakt. Zelfs dichte mist verhindert de waarneming in Hoek van Holland niet. Mocht al eens een schip niet gesignaleerd worden dan kan die fout in Maassluis worden goedge maakt. Helemaal onopgemerkt door Dirkzwagers informatiedienst kan geen enkele boot Hoek van Holland passeren.

(tekst, met toestemming, overgenomen uit „Het Vrije Volk”)



WALJUBILEA

Bij het doorbladeren van de laatste uitgaven van dit maandblad moet het de lezer wel opvallen, dat 1971 wordt gekenmerkt door een groot aantal jubileumvieringen. De vloot- en waljubilea wisselen elkaar af, alhoewel over het algemeen het aantal vlootjubilarissen dat van de wal overtreft. Doch in de periode 16 juli t.m. 15 augustus jl. waren er meer walemployés dan zeevarenden die hun zilveren jubileum vierden, want niet minder dan vijf medewerkers van kantoor kregen het gouden Shell-embleem met flonkerende diamant opgeschroefd en de bijbehorende enveloppe uitgereikt.

Degene die in de afgelopen periode de rij van jubilarissen opende was de heer E. van der Werf, Chef van de Sectie Scheepsveiligheid, die op 18 juli 1971 vijf-en-twintig jaren dienst had volbracht. Daar deze dag op een zondag viel, ontving hij reeds op 16 juli uit handen van de heer D. Rodenburg, Directeur, het embleem dat dit zilveren jubileum kenmerkt.

De heer A. van den Berg, werkzaam in de Sectie DFF/1, Boekhouding en Begrotingen, was tijdens zijn jubileumdag, de 22e juli jl., nog met vakantie, doch eenmaal teruggekeerd ontving hij op 26 juli 1971 uit handen van de heer M. de Jong, Hoofd van de Afdeling Financiën en Administratie, de gulden speld.

De volgende in de rij van jubilarissen was de heer W. N. Wouters, Chef van de Sectie DFP/4, Personeelsvoorlichting, die zijn jubileum op 13 augustus herdacht en op dezelfde dag door de heer J. W. Paans, Hoofd van de Afdeling Personeel, het 25-jarig dienstembleem kreeg opgeschroefd.

De heer J. Blaauwkamer, Chef van de Sectie DFP/5, Walpersoneel en Organisatie, herdacht zijn indiensttreding vijf-en-twintig jaar geleden op de 15e augustus jl., een zondag; op 16 augustus werd hij door de heer D. Rodenburg ontvangen, die hem het gouden embleem uitreikte.

Ook voor de heer E. Otten, werkzaam in de Sectie DFF/1, was het op 15 augustus vijf-en-twintig jaar geleden dat hij in dienst van de Koninklijke/Shell Groep trad. Op 16 augustus werd hij door de heer M. de Jong, Hoofd van de Afdeling Financiën en Administratie, ontvangen, om met het gouden embleem te worden onderscheiden.



E. v. d. Werf



A. v. d. Berg



J. Blaauwkamer



W. N. Wouters



E. Otten





Ere wie ere . . .

Waar het hier om gaat, is het vermelden van de beste prestaties, die door onze nieuwe leerlingen tijdens de recente eindexamens van de zeevaartscholen zijn geleverd. En die beste prestaties — in casu de hoogste gemiddelde cijfers — komen op naam van H. J. Koolstra, BS-getuigschrift op 16 juni te Amsterdam, en J. H. van Leuven, AM-getuigschrift op 19 juni te Vlissingen.

Beiden ontvingen uit handen van Chef Personeel — de heer J. W. Paans — een boekenbon bij wijze van prestatie-waardering. Een en ander vond voor leerling Koolstra (foto hierboven) plaats op 30 juli en voor leerling Van Leuven (foto hieronder) op 16 augustus jl.



Lees goed!

Onlangs werd één onzer in Frankrijk wonende officieren aan het einde van zijn verlof per brief opgeroepen in verband met zijn voorgenomen tewerkstelling op de PATRO. Nu kruiste deze oproep zijn schrijven aan onze dokter met de mededeling, dat hij inmiddels ziek was geworden. Volledigheidshalve reageerde hij na ontvangst van onze brief nog even per telegram. Dat de Franse PTT wat moeite had met de Nederlandse taal is begrijpelijk, maar dat de Rotterdamse zusterorganisatie een gegeven correctie op het bericht zonder meer op de telex zette, verwekte wel enige hilariteit. We ontvingen het bericht aldus:

„PATRO ONMOSELIJK ZIEK ZIE BRIEF AAN DOKTER;
LEES GOED: ONMOLSELIJK ZIEK”.

Respekt

Respekt dwingt af de wijze waarop de officieren van de „Zafra” op 27 juli jl. het leven wisten te redden van de overboord geraakte Grade 2 Seaman Cheng Kam Chi. Ondanks dat het schip ter rede van Umm Said lag, waar de aanwezigheid van haaien geenszins is uitgesloten, sprongen zowel hoofdwerktuigkundige C. de Witte alsmede 1e stuurman H. C. Kuling onmiddellijk te water om de bewusteloze man te redden, na eerst nog een reddingsboei te hebben uitgeworpen. Het daarna snel doen vieren van zowel een gewone sloep als de motorsloep door jongere officieren was een verstandige daad, die van teamwork getuigt. Mede hierdoor kon verder onheil worden voorkomen.

Ook dankzij de snelle hulp van een arts van de nabijgelegen Russische tanker „Leonardo da Vinci”, kon het leven van de drenkeling worden behouden, die daarna werd opgenomen in het ziekenhuis ter plaatse. Medio augustus kon hij naar Honkong terugkeren.



Reünie

Op zaterdag 20 november a.s. viert de Hogere Zeevaartschool „Abel Tasman” te Delfzijl zijn 23ste lustrum. De voorzitter en secretaris van het daartoe opgerichte Comité verzochten ons hieraan bekendheid te geven, waaraan wij gaarne voldoen.

De lustrumdag begint met een herdenking van de in de wereldoorlog gevallen oud-leerlingen en een ontvangst op de school. Hierna aperitief en lunch op het aloude internaatsschip, waarna een aantrekkelijk programma volgt, zoals een vaartocht naar de Eemshaven, een bustocht door Delfzijl en 's avonds feest op hetzelfde schip met lopend buffet. Bij slecht weer is er een aantrekkelijk alternatief.

De kosten voor leden van de vereniging van oud-leerlingen zijn begroot op f 10,— p.p. voor de halve en f 20,— voor de gehele dag. Voor niet-leden zijn de kosten hoger. Opgave voor deelname en lidmaatschap: schriftelijk bij K. P. Magendans, Burg. Boeremalaan 6, Delfzijl of telefonisch aan de school: tel. 05961-3574.



Waarheen?

De bijlage van het mei-1970-nummer van ons maandblad, die onder de kop „Waarheen, hoe ver, wat kost het?” uitkwam en bestemd was om onze zeevarenden te helpen bij het vaststellen van de mogelijkheden van vervoer in de aanloophavens, is in de anderhalf jaar tijd die sedertdien is verlopen, niet geheel actueel meer. Een belangrijke wijziging wordt ons gemeld door de „Lovellia”, die omtrent Stavanger bericht dat men thans in de stad beter de bus vanaf het station naar

schoon schip

Tananger kan nemen (geen overstappen meer). Deze bus stopt bij de weg naar de raffinaderij, waarna het nog ca. 20 minuten lopen is naar boord.

Mochten onze lezers nog andere belangrijke wijzigingen kunnen noemen, dan zal opgave daarvan op prijs worden gesteld. Weliswaar is thans in Nederland een grote „Internationale Zeemansgids” in voorbereiding, doch het ziet er naar uit dat het nog geruime tijd zal duren alvorens deze in druk verschijnt.

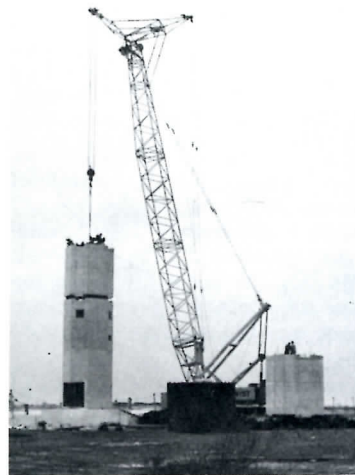
Erkenning

Van Admiraal C. R. Bender, commandant van de U.S. Coast Guard, kwam bericht dat voor de „Camitia”, „Cinulia” en „Viana” een speciale wimpel zal worden uitgereikt alsmede een zgn. „Certificate of Recognition” voor de bijzondere en regelmatige diensten die deze schepen in 1970 hebben verleend aan het AMVER-systeem. De waardering van de Amerikaanse kustwacht komt wel het best tot uiting in de zinsnede:

„The unselfish voluntary efforts of these vessels to improve international maritime safety reflect the highest credit both upon masters and upon your organization”.

Gezien op kantoor

Het laatste wat men zou verwachten op kantoor zijn zakken met appels naast het bureau op de maandagmorgen. Doch door een onzer zeevarenden, die bij zijn huis een boomgaard heeft, is — in navolging van een door een fruiteler in Nederland genomen initiatief — aan O.V.S.T.-leden de gelegenheid geboden om een appel of pereboom te adopteren. En zo kan het in de oogsttijd gebeuren dat in een zonnig weekeinde de liefhebbers naar de Bommelerwaard trekken om de vruchten te plukken, waarbij zij voor collega's die verhinderd zijn in de bres springen en hun oogst naar kantoor meebrengen.



Lijmen

Dat kleefstof op epoxyharsbasis goed lijmt, wisten wij al, want bij meerdere bouwwerken in Nederland is dit reeds toegepast. Er is thans echter voor Sinmast 121, een structurele lijm waarvoor Shell's „Epikote” epoxyhars wordt gebruikt, een nieuwe toepassing.

Vier nieuwe, volautomatische lichttorens moesten in een minimale bouwtijd worden neergezet. Bovendien moesten twee van de torens op de scheidingsdam tussen Nieuwe Waterweg en Calandkanaal worden opgetrokken, een moeilijk bereikbare bouwplaats.

Na prefabricage van de delen elders, werden de torens van 45 en 28 meter hoogte in de recordtijd van 4 respectievelijk 3 dagen in elkaar gelijmd; de aanvoerroutes voor de Nieuwe Waterweg en Euro-poort kunnen thans duidelijk worden aangegeven.



Wij ontvingen een fraai geïllustreerd verslag van „de wijnproevers van de Kalydon” over een excursie die een groep opvarenden tijdens het verblijf van het schip in Pauillac (18 juni 1971) maakte, dat wij met genoegen hieronder weergeven.

De wijn proevers van de Kalydon



Een nogal ongewone drukte aan de anders zo stille ontbijttafel deed vermoeden, dat er iets bijzonders op het programma stond. Als u hierbij bedenkt dat Pauillac in het wijngedebied „de Medoc” ligt, dat bekend staat als een der rijkste en beste wijngedebieden in Frankrijk, kunt u zich wel voorstellen waaruit dit bijzonders bestond.

De deelnemers aan de excursie was verzocht zich om tien voor negen bij de poort te verzamelen, waar de agent had toegezegd voor vervoer te zullen zorgen. Na een Frans kwartiertje te hebben gewacht, verscheen er inderdaad een bus met achterop met grote letters geschilderd: „Transport d'Enfants”. Wel, met deze wetenschap togen wij op weg naar ons eerste wijnkasteel: „Chateau Latour”. Alhier aangekomen werden wij door de bedrijfsleider naar de „ridderzaal” geloodst, waar een korte uiteenzetting volgde omtrent de geschiedenis van het Chateau en zijn omliggende en toebehorende wijngaarden. Een en ander werd door onze tolk, de kapitein, soepel in verstaanbaar Nederlands omgezet.

Tot veler teleurstelling bleek dat de druiven niet meer met blote voeten tot sap werden verwerkt, doch dat dit menselijk systeem alleen nog werd toegepast als de mechanische krachtbron het liet afweten. Het sap dat wordt verkregen na het persen der druiven wordt opgeslagen in houten of roestvrijstalen vaten van ca. 300 hectoliter. Een kenner vertrouwde ons toe, dat het produkt uit de houten vaten kwalitatief te prefereren was. Na 18 dagen wordt de wijn „in wording” in kleinere houten vaten gedaan, die in de kelders worden opgeslagen. De temperatuur in deze kelders blijft het gehele jaar door 14 graden Celsius. Door deze „gunstige” omstandigheden waren de muren geheel bedekt met een dik, sponsachtig soort schimmel, dezelfde waar de penicilline uit wordt bereid. De vaten worden elke twee dagen gewassen om te voorkomen dat de wijn in het hout trekt, terwijl elke drie maanden de vaten worden gekeerd. Het geestrijke sap blijft nu twee jaar in deze vaten, waarna het gebotteld wordt.

Na kennisname van al deze wetenswaardigheden waren onze kelen behoorlijk droog geworden, maar gelukkig waren we al prand in het proeflokaal aangekomen. Hier kregen wij een glas ter keuring aangeboden van de oogst van 1970 en u kunt ons gerust vertrouwen, als we nu al zeggen dat de wijn van 1970 een uitstekend wijntje belooft te worden. Na het proeven en keuren werd op Franse wijze afscheid genomen en vertrokken wij naar het volgende kasteel: „Chateau Pontet Canet”. Na ook hier de oogst van 1969 en van 1970 door onze kritische kelen te hebben laten glijden, begaven wij ons naar het Chateau Lafite-Rothschild; naar zeggen en naar de prijs komt hier de wijn van de Medoc vandaan. De goedkoopste wijn was hier dan ook 65 Frank.

De bedrijfsleider was kennelijk ook van mening dat dergelijke wijn aan ons verspild was en nam niet de moeite om ons een glas te laten „keuren”. Wel werden ons de originele Rothschild-etiketten uitgereikt dus, mocht u ooit eens bij een van de deelnemers aan de „Tour du Vin” een glaasje echte Rothschild aangeboden krijgen, weet dan dat hier de lading niet door de vlag wordt gedekt.

Op het Chateau „La Fleur Milon”, waarvan de wijngaarden grenzen aan die van de baron Rothschild — zelfde grond, zelfde zon, zelfde wijn (?) — kochten wij een aantal flessen wijn voor een heel wat aantrekkelijker prijs dan die welke bij de buurman werd bedongen.

Met de maag en de armen vol wijn toog het gezelschap, in een duidelijk uitgelatener stemming dan 4 uur daarvoor, geheel vol-daan terug naar boord.

VLOOTPERSONALIA

(gedurende de periode van 16.7.71 t/m 15.8.71)

GEHUWD:

- 28.6.71: Th. de Vos, hoofd voeding, met mej. E. G. M. Sirach;
18.7.71: J. de Kok, 2e stm., met mej. E. Rincón;
23.7.71: M. van Bethlehem, 5e wtk., met mej. L. J. Voorhuis;
26.7.71: C. W. Visser, bediende, met mej. C. C. Daudey;
29.7.71: M. van der Heiden, 3e stm., met mej. R. Bos;
30.7.71: F. T. J. van Manen, 3e stm., met mej. R. A. van der Laan;
5.8.71: J. Kruize, 5e wtk., met mej. I. Haanappel;
6.8.71: P. Hoeksema, 4e stm., met mej. C. van Beelen;
6.8.71: J. D. van der Linde, 4e stm., met mej. E. Koole;
10.8.71: J. Slagter, 5e wtk., met mej. D. Zijlstra;
11.8.71: C. Oppelaar, 5e wtk., met mej. R. Schoone;
12.8.71: A. J. Ruikes, 5e wtk., met mej. M. van Duin.

GEBOREN:

- 9.7.71: Daniëlla Marie Thérèse, dochter van F. M. J. van der Laar, 2e stm., en mevr. B. M. T. B. van der Laar-Rocks;
10.7.71: Shaun Phillip, zoon van J. B. Krijnen, 3e wtk., en mevr. B. Krijnen-Parry;
11.7.71: Sacha Véronique, dochter van H. A. M. Heyens, 3e wtk., en mevr. M. E. G. Heyens-Govaert;
12.7.71: Lars Christian, zoon van R. J. Bosman, 3e wtk., en mevr. J. A. Bosman-Swart;
14.7.71: Egbert Winfried, zoon van E. de Jong, 3e wtk., en mevr. E. A. de Jong-van der Waal;
19.7.71: Alexander, zoon van W. van den Born, 2e stm., en mevrouw P. A. M. S. van den Born-Ebber;
21.7.71: Gerrit, zoon van G. van Riet, 3e stm., en mevr. C. v. Riet-Buys;
29.7.71: Christina Marjon, dochter van F. C. Sant, 4e wtk., en mevr. J. Sant-Hament;
31.7.71: Adriana Maatje, dochter van J. Labeur, 5e wtk., en mevr. A. Labeur-Geelhoed;
2.8.71: Ronald Peter, zoon van P. Leer, hoofd voeding en mevr. M. A. Leer-Walters;
4.8.71: Marco Willem, zoon van H. Swenne, 3e stm., en mevr. J. M. Swenne-van Unen;
5.8.71: Bart Eric Johannes, zoon van A. Brugmans, hoofd voeding, en mevr. J. L. Th. Brugmans-van Onna;
6.8.71: Marc, zoon van H. Slot, 3e stm., en mevr. L. M. Slot-Agelink.

AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

- gezagv.: J. L. Muyskens, F. A. de Kaart, D. Rijk, H. A. Schelvis, H. H. J. Dijkhuizen, L. Brink, C. E. van 't Woudt, J. W. Rutten, P. J. Kalkman;
1e stl.: H. A. Kuling, C. Vlas, C. J. Clarisse, H. Steenstra, W. Welbie, G. C. van Malland, D. M. Mos;
2e stl.: J. J. B. Roest, L. Kazemier, J. Broekmeijer, K. Cramer, G. J. van der Ham, C. M. Honig, J. Tebbenhof, J. F. Casimiri, A. van Leeuwen, R. J. J. F. Zeegers;
3e stl.: J. Boonstra, R. F. H. Kobessen, M. Bal, F. Koster, C. B. Sliker, H. de Roo, G. W. Geesink, M. C. Kalkman;
4e stl.: J. H. G. Herbergs, P. G. van der Laag, W. F. G. Hartung, F. J. van der Vegte, A. A. F. van der Markt;
II.stl.: J. Seeleman, J. M. B. van Kessel, P. Visser, H. Weerman;
hfd.wtk.: N. W. Groen, R. D. Kuil, J. D. Donken, H. J. Melse, W. C. van Megen, G. Braak, J. H. Veen, J. J. F. Reitsma, W. A. van Rooyen, C. J. Vermeulen, L. F. Veldhuis, J. F. van den Bogaard;
2e wtk.: P. Stachelhausen, J. C. Lanser, E. Hoogvorst, L. Buitenkant, J. Ommering, H. Kuyper, Joost de Jong, K. L. J. Aertssen, F. L. Alexandre, C. H. J. van Dijk;
3e wtk.: J. J. M. van Kooten, S. P. van Galen, W. J. M. Peeters, F. J. van der Vorm, J. M. van de Wal, P. H. M. Maessen, J. C. Ganzinga, H. Tesink;
4e wtk.: C. A. van Esveld, P. N. Droog, J. D. Compier, J. P. Hoogwerf, H. C. den Ouden, C. P. Plug, R. C. Starckenburg, T. H. van Leeuwen, J. E. A. Westerbeek;
5e wtk.: R. Zwaal, D. Zwierenberg, P. C. M. Drost, G. Batenburg, R. F. Bakker, A. J. Zon, H. Oldeboom, L. Puper, J. W. Holtrop, D. Knook, A. W. van Sluys, M. C. H. Waaldijk, S. J. Swart, F. W. Mooiweer, J. R. Spoelstra, J. Teule, C. P. Louiszoon, E. C. A. Vierling, T. J. W. A. Ploegmakers, F. J. Jonges, D. A. Gunst, J. C. Spijkerman, A. P. van der Schagt, E. J. Swemmer, G. J. Afink, F. R. Lagerveld, R. J. de Vries;
II.wtk.: W. P. N. Kramer, H. C. Nagelkerken, J. H. Jansen, C. Doolaar, R. M. Eebes, A. Belder, A. H. L. Ludekuse, W. T. H. van Leeuwen, P. H. Veldhoen;
scheepsvoorlieden: Th. van Vlijmen, W. van Dongen, Ph. de Vries;
scheepsvaklieden I: J. Doolaar, J. van Weyen, G. A. Muts, P. H. Hietbrink;
scheepsvakman II: F. A. W. van Dungen;

scheepsgezellen a/w: E. J. H. Wilmlink, G. J. Wijers, F. v. d. Hoek, L. Daminga, G. Struik, S. de Groot, G. van Hest, W. A. Pronk, A. Slied, A. A. van Klei, J. G. Koek, J. Tuit, F. L. Coomans, F. A. W. Huppertz, W. de Vries, J. Jansen, R. F. H. Beljaars, J. Morsink, L. Diestelhof, C. Solleveld;

aank. sch.gezellen a/w: J. P. Faas, J. C. Lemmens, J. Bles, L. Vermeulen, J. van Egdome, T. Verburg, J. K. Peeters, H. M. G. Bongaerts, J. F. Meurs;

hoofden voeding: A. P. Maat, C. F. van der Ende;

scheepskok: T. A. F. Jansen;

aankomende koks: M. van Deventer, G. S. Sinnema, Th. Niesten;

bedienden: G. M. v. d. Heiden, V. M. Smeele, J. de Vries, R. F. Laffeber, D. F. Werdersteyt;

bedienden a/d: H. J. Kokje, C. Woudstra.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATINGSINGEN:

m.s. Abida: aankomende scheepsgezellen a/w L. L. Monk, J. N. Katzenbauer, H. de Vries, hoofd voeding E. T. P. Boles, bediende a/d L. I. Newland;

m.s. Acila: II.stm. H. de Vos, II.wtk. J. Schipper, P. J. Zwartelè, A. B. Blomberg, radio-officier C. M. Smits;

m.s. Acmaea: II.stm. J. A. G. van Dijk, II.stm. H. Weerman, hfd.wtk. J. W. van Wegen, 5e wtk. P. van Santen, II.wtk. H. R. P. Tesser, II.wtk. W. T. H. van Leeuwen, scheepsgezel a/w L. Huisman, bediende a/d M. T. Kooymans, bediende C. W. Visser;

m.s. Acteon: 1e stm. H. W. Vermaas, II.stm. S. J. P. Lyczak, hfd.wtk. L. J. van Onselen, II.wtk. R. M. Eebes, scheepsvakman I J. B. Slagboom, scheepsgezellen a/w R. Groot, J. N. H. Steeman;

s.s. Arca: 3e stm. P. Steynis, 3e wtk. J. A. M. Leer; scheepsgezel a/w A. Bravenboer;

s.s. Atys: 2e stm. S. B. M. Breukel, 2e wtk. T. Bakker, scheepsgezel a/w L. Neeleman, aankomend scheepsgezel a/w M. Meeuw, hoofd voeding C. J. L. Guilliamse;

s.s. Capiluna: gezagv. J. C. de Groot, hfd.wtk. H. Blaauw;

s.s. Capisteria: gezagv. T. W. Pals;

s.s. Capulonix: 3e stm. M. Kruyshaar, wnd. 4e wtk. E. P. R. van Zelst, 5e wtk. G. Dekker, II.wtk. F. J. M. Jorna, H. A. M. Jamin;

m.s. Cinulia: 2e stm. R. J. Westerbrink, hfd.wtk. E. Jousma, 4e wtk. F. Blok, II.wtk. M. A. E. M. Krom, II.wtk. C. Castelijns, capataz de buque F. Ruiz Veiga, maniobrista especializado S. Rosales Sanmartin, 2° maniobrista S. Dominguez Castro, marinero integrado E. Costas Covelo, M. Fajo Misa, A. Fernandez Garcia, J. M. Grandal Grandal, M. Pensado Doldán, S. Portelo Dominguez, J. Pousada Perez, A. R. Rial Vernet, F. Zabal Calviño, 2° marinero integrado M. Caldas Almuster, J. Santôme Barros, cocinero del buque A. Gonzalez Montes, camarero A. Dieguez Garcia, A. Lorenzo Figueiras, A. Otero Garcia, camarero de la tripulation M. Santos Rodriguez, hoofd voeding J. J. A. Huyben.

m.s. Crania: 3e stm. R. J. Ruts, 4e stm. C. J. de Boer, 5e wtk. M. van Bethlehem, radio-officier L. Witvoet;

m.s. Dallia: 5e wtk. K. Koeten; scheepsvakman I J. J. M. Lous, scheepsvakman II A. E. G. de Rooy, scheepsgezellen a/w W. Abels, F. Oostdijk, E. G. J. Latina, B. R. Pronk, aankomende scheepsgezellen a/w A. A. F. M. Bont, A. P. C. M. Vrolijk, bediende H. Wezenaar;

m.s. Daphne: scheepsvoorman H. L. Klop, scheepsgezel a/w P. J. de Bruin, aankomende scheepsgezellen a/w J. H. Oosterhof, P. Piersma;
m.s. Diadema: 2e stm. M. F. D. Becx, wnd. 3e wtk. J. A. Willems, 5e wtk. B. Groeneboom, 5e wtk. W. de Beer jr., radio-officier J. A. Stevens;

m.s. Diloma: hfd.wtk. J. E. Weidema, wnd. 2e wtk. H. Japin, 3e wtk. R. G. Hoeboer, 5e wtk. T. L. M. Ahlers, 5e wtk. P. J. van den Ende, II.wtk. L. J. Keus, scheepsvoorman R. Rietveld, scheepsvakman I G. J. v. d. Heuvel, scheepsgezellen a/w R. G. v. d. Pol, J. M. Pierneef, M. de Roo, C. Cammenga, scheepskok W. J. F. de Deugd, bediende H. A. Linthout;
m.s. Dosina: 2e stm. A. G. Kroon, 2e wtk. C. Hemmer, 5e wtk. A. Verwijs, 5e wtk. S. Y. T. M. Andela;

s.s. Kabylia: wnd. 1e stm. J. M. Huygens, II.wtk. P. H. Rebel;

s.s. Kalydon: 1e stm. P. E. van der Veld, 3e stm. R. Drenth, II.stm. A. G. den Dekker, 5e wtk. J. Verlinde, II.wtk. G. M. Kramer;

s.s. Kara: gezagv. K. Poort van Ingen, wnd. 3e stm. E. J. B. Seele, II.stm. N. J. C. M. van der Palen, II.stm. H. J. Koolstra, wnd. 4e wtk. J. T. van Lith, II.wtk. S. J. F. 't Hooft, II.wtk. W. Hol, scheepsvoorman I. Dijker, scheepsvakman I C. Luykenaar, scheepsvakman II R. V. Kirkove, scheepsgezellen a/w M. W. Toet, L. A. Douma, P. E. Meussen, C. Noordijk, J. J. van Triet, aankomende scheepsgezellen a/w H. G. Adamus, A. F. Figaroa, N. J. Hager, K. W. I. Halbach, aankomend kok H. J. Jaakke, bediende H. Kranendonk, bediende a/d A. C. van Lent;

s.s. Katelaysia: hfd.wtk. J. R. Alsma, 2e wtk. W. A. M. Bouma, 4e wtk. R. F. Schippers, 5e wtk. N. de Wilde;

s.s. Kelletia: radio-officier E. R. Kats;

s.s. Kenia: 1e stm. H. J. Allaart, 3e stm. G. Grilk, 5e wtk. R. J. Rodolf, radio-officier W. A. Gouw, capataz de buque V. Perez Calchaldora, 2° maniobrista J. Vila Nieto, marinero integrado C. Acosta Blanco, O. Alonso Lopez, J. Alonso Marquez, J. Alvarez Conde, J. Arcos Gonzalez, A. Fernandez Fernandez, E. Lago Alvarez, M. L. Rodriguez Vieitez,

J. Vidal Pereira, 2° marinero integrado G. Figueroa Garcia, R. Toucedo Miguez, cocinero del buque J. L. Dominguez Garcia, camarero A. Garcia Paz, J. M. Alonso Alvarez, E. Gonzalez Gonzalez, A. Rodriguez Soto, camarero de la tripulation M. A. Ameijeiras Pedrido, hoofd voeding J. Kooi;

- s.s. **Kermia**: 4e wtk. R. Bos, capataz de buque M. Santome Santome, maniobrista especializado R. Crespo Rivas, 2° maniobrista A. Lago Alvarez, marinero integrado, D. Fernandez Pintos, F. Toucedo Pintos, G. Comesaña Fernandez, M. Sobrado Gomez, M. Carballo Suppo, S. Villanueva Aquino, L. G. Barceno Lareo, R. Magdaleno Potti, M. B. Torres Gomez, 2° marinero integrado E. Veleiro Campos, J. Garcia Lemos, cocinero del buque I. Peixoto Martinez, camarero A. Perez Rodriguez, J. M. Pena Castro, J. Villaverde Boullon, camarero de la tripulation S. Villar Iglesias.
- s.s. **Khasiella**: gezagv. T. G. J. Roeten, 2e stm. H. van Groen, II.stm. P. A. Vermolen, II.wtk. P. C. A. Versluys;
- s.s. **Kopionella**: 5e wtk. P. van Noort;
- s.s. **Korenia**: gezagv. A. Tijsma, hfd.wtk. J. J. Binkhorst, 5e wtk. W. Loendersloot;
- s.s. **Korovina**: 4e stm. M. J. van Loozen;
- s.s. **Kosicia**: 2e stm. T. W. Scharrenburg, II.stm. R. M. Deriga, II.wtk. P. H. Sibbes;
- s.s. **Kossmatella**: gezagv. M. G. C. Geerarts, 3e stm. J. C. A. C. M. Smits, 4e wtk. J. T. Clements, 5e wtk. A. Bosch, 5e wtk. F. G. H. Budding;
- s.s. **Krebsia**: hfd.wtk. O. A. van der Want, 2e wtk. M. F. Koens, wnd. 3e wtk. C. Parrel, scheepsvakman I A. W. de Rooy;
- s.s. **Kryptos**: 1e stm. J. van der Zouwen, 4e wtk. A. P. Grootenboer;
- s.s. **Kylix**: 1e stm. P. Puype, II.stm. A. L. H. Florie, II.stm. P. Visser, 2e wtk. S. J. Punt, II.wtk. G. A. Mellonius, II.wtk. T. G. A. de Bats, radio-officier M. M. Spanjersberg;
- s.s. **Lovellia**: 3e wtk. J. B. Krijnen, 5e wtk. G. M. Piera;
- s.s. **Metula**: II.stm. C. W. Kuyper;
- m.s. **Niso**: 3e wtk. D. F. L. van Velzen, 4e wtk. D. van Dongen, 5e wtk. J. L. F. Vermeulen, II.wtk. J. A. Bakker, II.wtk. J. F. van Est, II.wtk. W. J. L. de Gee;
- s.s. **Ondina**: wnd. 2e stm. J. Zwart, 2e wtk. F. de Roos, 4e wtk. W. A. Smallegange, 5e wtk. H. C. P. Schmit Jongbloed;
- s.s. **Onoba**: 1e stm. S. Noordenbos, hfd.wtk. J. P. Hasenack, 4e wtk. F. C. Sant, 5e wtk. J. S. Machiels;
- s.s. **Patro**: wnd. 3e stm. F. van der Meyden, radio-officier B. Visser, hoofd voeding F. B. Wayers;
- s.s. **Philidora**: hfd.wtk. K. Toereppel, 3e wtk. J. J. Timmers;
- s.s. **Philippia**: gezagv. P. van Hassel, 2e stm. R. J. de Wit, 4e wtk. J. W. van Velze, 5e wtk. M. C. Versloot;
- s.s. **Sepia**: 3e stm. B. J. H. Wortelboer, hfd. wtk. F. in 't Veld, 3e wtk. J. F. Vernooy;
- s.s. **Vasum**: II.stm. H. J. van Essen, 5e wtk. J. van den Berg;
- s.s. **Viana**: wnd. 2e stm. W. J. H. van Dipten, 3e stm. C. Kamminga, II.stm. P. C. J. Dikentman, hfd.wtk. J. van der Stel, wnd. 2e wtk. F. C. de Winter, 4e wtk. J. Qualm, II.wtk. A. J. Bruining, scheepsvorman J. H. A. Elbert, scheepsgezel a/w M. A. G. Paardekooper, aankomend kok A. de Vin, bediende B. R. v. d. Jagt, jongen a/w J. Lakkerwa.
- s.s. **Vitrea**: gezagv. F. Menninga, hfd.wtk. J. H. M. Hanssen;
- s.s. **Vivipara**: 2e stm. G. L. A. Martens, 2e wtk. O. de Roos, 5e wtk. J. Driesen, 5e wtk. J. Esselman, II.wtk. J. A. Goudzwaard, marinero integrado B. Matilde Montero;
- s.s. **Zafra**: gezagv. J. W. Sterringa, 1e stm. G. Buma, 2e stm. D. J. van Dijk, 3e wtk. J. J. M. van Kooten, 5e wtk. R. J. Flokstra, 5e wtk. J. C. Ranshuysen.

UIT DIENST GETREDEN:

2e stm.: D. C. Vermeulen;
3e stm.: L. O. Statie;
3e wtk.: A. Kerremans;
5e wtk.: P. Peereboom, H. M. Kleevens, J. Rauwendaal;
scheepsvaklieden II: A. B. de Groot, W. A. Hartman.

TERUG VAN TIJDELIJKE TEWERKSTELLING SHELL B.P. NIGERIA:

1e stm.: S. Noordenbos.

MET PENSIOEN:

gezagv.: H. C. Mantel;
2e wtk.: S. C. Koning.

OVER IN TIJDELIJKE DIENST SHELL COMPANY OF QATAR LTD.

TE QATAR:

gezagv.: A. de Visser.

OVER IN DIENST SHELL NEDERLAND RAFFINADERIJ N.V. TE PERNIS:

5e wtk.: I. Lobs.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

„A/B1”: 5e wtk. E. P. R. van Zelst, J. S. Machiels;
„A”: 5e wtk. P. Dekkers, L. A. ten Harkel, J. T. van Lith.

AANGESTELD ALS:

hfd.wtk.: R. D. Kuil;
Scheepsvakman I: J. J. M. Lous;
hoofd voeding: C. L. J. Guilliamse, J. J. A. Huyben.

Onze vlotjubilaren



J. B. Biondina
Hfd.wtk.
1946-21.9-1971



A. K. van 't Blik
3e wtk.
1961-1.9-1971



E. Dallinga
3e wtk.
1961-1.9-1971

Aangesteld als hoofdwerktuigkundige



J. L. van der Rijst
aangesteld per 21.4.71
en sedert 16.7.71
dienstdoend op het
s.s. Capisteria



J. R. Alisma
aangesteld per 26.5.71
en sedert 5.8.71
dienstdoend op het
s.s. Katelaysia



E. Jousma
aangesteld per 20.5.71
en sedert 28.7.71
dienstdoend op het
m.s. Cinulia

In dienst getreden vlootpersoneel



G. A. M. van Holsteijn
scheepskok
per 10.8.71



W. J. F. de Daugd
scheepskok
per 14.7.71

MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode 16.7.71 t/m 15.8.71)

UIT DIENST:

1.8 G. P. Beekman - sectie DFM/12 (pensioen)

35 JAAR IN DIENST:

1.8 J. G. van 't Oever - sectie DFP/2

OVERGEPLAATST:

1.8 D. Jongeneel van DFM/11 naar DFM/12

10.8 E. van 't Slot van DFP/2 naar DFP/6

In de periode van 16.7.1971 t/m 15.8.1971 verschenen de volgende vlootcirculaires:

No.	Datum	Onderwerp
673	16.7.1971	Verontreiniging van Canadese wateren door afvallozing
674	16.7.1971	Ship's Reporting Systems - Form. No. 9
675	11.8.1971	Kantoororganisatie
676	13.8.1971	Schaderapport no. 84



Bruidspaar van de maand

Bij het verlaten van de raadzaal van het stadhuis in Zevenhuizen werd het bruidspaar van de maand voor onze lezers vereeuwigd. Onze hartelijke gelukwensen aan 3e stuurman M. van der Heiden en mej. R. Bos, die op 29 juli jl. in de echt werden verbonden.

Mededeling

Door Shell International Marine Ltd. in Londen is met het Verolme concern overeenstemming bereikt over de bouw van een 310.000 ton dw. tanker. Deze mammoettanker zal op de werf van Verolme in het Botlekgebied worden gebouwd en omstreeks juli 1975 worden opgeleverd. Het wordt het grootste schip dat ooit in Nederland op stapel is gezet.

Kennisgeving van de Directie

De heer G. den Bakker, Adjunct-Directeur en Hoofd Afdeling Vlootbeheer (DFM), zal met ingang van 1 januari 1972 de dienst van onze Maatschappij met pensioen verlaten.

Kapitein H. den Ouden, Chef Nautische Dienst (DFM/1), zal met ingang van 1 januari 1972 worden belast met de leiding van de Afdeling Vlootbeheer.

Kapitein C. E. van 't Woudt zal met ingang van 1 november 1971 worden benoemd tot Chef Nautische Dienst (DFM/1), als opvolger van Kapitein H. den Ouden. In verband hiermede zal Kapitein Van 't Woudt op 1 oktober 1971 worden tewerkgesteld in de Nautische Dienst.

Voorts zijn met ingang van 1 september 1971 de volgende wijzigingen in de DFM-organisatie van kracht geworden:

— De werkzaamheden op het gebied van scheepsveiligheid zijn ondergebracht in de sectie DFM/11, waarvan de benaming als volgt is:

Nautische Ontwikkelingen en Scheepsveiligheid.

In verband hiermede is DFM/14 als afzonderlijke sectie opgeheven en rapporteert de heer E. van der Werf rechtstreeks aan de chef van DFM/11, Kapitein M. A. Busker.

— Daar de werkzaamheden op het gebied van Meet- en Regeltechniek reeds in de Werktuigkundige Dienst Vloot B (DFM/23) zijn ondergebracht, is de sectie DFM/25 eveneens opgeheven.

De heer E. van 't Slot, Chef Sectie DFP/2, is met ingang van 10 augustus 1971 belast met de leiding van de Sectie Arbeidsvoorwaarden (DFP/6). De heer Van 't Slot is als chef van de Sectie Scheepsgezellen (DFP/2) met ingang van dezelfde datum opgevolgd door de heer F. K. Neuerburg.

tussen schip en ka

elfde jaargang no. 1 - september 1971

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

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

Redactiecommissie:

J. van Duuren
G. H. van Leeuwen
E. van 't Slot
W. N. Wouters, voorzitter
010-145144-2065

Administratie:
Mej. J. F. Schilt

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