

TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS B.V.
SEPTEMBER 1974





Groepsresultaten

De resultaten van de maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep over het tweede kwartaal van dit jaar ten bedrage van £ 248 miljoen, die begin augustus bekend werden gemaakt, lijken ten opzichte van het overeenkomstige kwartaal van 1973 (toen dat cijfer £ 142 miljoen bedroeg) een geweldige verbetering. Ook uit de cijfers voor het eerste halfjaar 1974, namelijk £ 567 miljoen tegen £ 257 miljoen in 1973, zou men dit kunnen opmaken. De sterke inflatie en de vele wijzigingen in de wisselkoersen maken evenwel, dat dit soort vergelijkingen steeds minder betekenis krijgt.

Dit werd nog eens toegelicht tijdens een bijeenkomst in het Centraal Kantoor, Den Haag. Vele jaren heeft men het reilen en zeilen van een onderneming heel wel kunnen waarderen aan de hand van een vergelijking van de financiële gegevens, die volgens de klassieke methode werden verzameld en opgesteld. Maar de snelle waardevermindering van vele geldsoorten en de enorme prijsverhogingen van de laatste tijd hebben van deze boekhoudkundige methode de betrouwbaarheid als graadmeter doen verminderen. In de grote financiële centra van de wereld, met name in New York en Londen, wordt er door de overheid, de financiële wereld en de industrie naarstig gewerkt aan methoden die een juister beeld van de werkelijke situatie kunnen geven.

Uit de kwartaalcijfers blijkt, dat de kosten van de Groepsmaatschappijen in het afgelopen halfjaar £ 6.217 miljoen hebben bedragen, o.a. door de aanzienlijk hogere bedragen die aan de produktielanden voor de ruwe olie moesten worden betaald.

Over de hele wereld betaalden de Shell-maatschappijen in de eerste helft van 1974 £ 1.477 miljoen aan belastingen en niet minder dan £ 426 miljoen werd geïnvesteerd voor de toekomst. Een deel van dit bedrag werd o.a. besteed aan opsporing in de Noordzee, die op den duur een belangrijke leverancier van aardolie en -gas zal worden.

Hozeer de inflatie deze bedragen opjaagt,

tonen de volgende cijfers die, omdat de boekhouding van de Groep in ponden sterling plaatsvindt, in deze munteenheden zijn uitgedrukt: een VLCC (ruwe-olietankschip) van 300.000 ton kost nu £ 25 miljoen. Een produktieplatform voor de Noordzee komt op £ 80 miljoen en 100 mijlen pijpleiding in de Noordzee kosten £ 100 miljoen. Dat moet grotendeels uit de winst betaald worden, waarbij natuurlijk ook een deel van de winst naar de aandeelhouders dient te gaan.

Maar afgezien van de inflatie en koersverschillen, is er ook reële vooruitgang te melden. De investeringen in de ontwikkeling van aardgasvelden, o.a. die in Noord-Borneo, hebben belangrijk bijgedragen tot de winstontwikkeling. De chemische bedrijven van de Groep, die verschillende jaren een moeilijke tijd hebben gehad, vertonen nu een duidelijke opleving, die eveneens in het nettoresultaat een rol speelt.

Daarentegen zijn de hoeveelheden olie die in het tweede kwartaal buiten Noord-Amerika werden verkocht, 9 pct. lager dan in het eerste kwartaal en 17 pct. lager dan in de overeenkomstige periode van 1973. Dit heeft o.a. tot gevolg gehad, dat er een overcapaciteit aan tankers was. De hoge prijzen van de brandstof maken het echter aantrekkelijk de schepen langzamer te laten varen. Ook wordt een aantal schepen als drijvende opslagruimte gebruikt.

Verkocht

Op 13 augustus jl. is het s.s. „Vivipara” overgedragen aan de Vinstra Shipping Co. (Pty) Ltd te Singapore. Het besluit tot de verkoop van dit schip, dat 17 jaar in onze dienst is geweest, werd mede ingegeven door het huidige tonnage-overschot aan schepen van de „medium range”, waarbij komt dat nog een redelijke prijs kon worden bedongen.

Bij de voorplaat

Een duif aan boord. De complicaties die dat kan geven vindt U in het artikel „De vogel is (weer) gevlogen” op pagina 5.

Metula

Vermoeid maar blij weer thuis te zijn; dat was te lezen op de gezichten van de 29 opvarenden (waaronder twee meevarende echtgenoten) van de „Metula”, die op zaterdag 17 augustus in de ochtenduren per chartervliegtuig op Schiphol arriveerden. Ter verwelcoming waren van onze maatschappij onder andere aanwezig de heer Rodenburg, Directeur, en de heer Den Ouden, adjunct-Directeur.

Allen op kantoor en op de vloot, die via de publicatieborden en pcor-berichten dagelijks van de laatste ontwikkelingen op de hoogte waren gehouden, hadden meegeleefd met de opvarenden van het onfortuinlijke schip, dat op zijn doortocht door Straat Magelhaen op vrijdag 9 augustus was komen vast te zitten. Ook pers, radio en televisie besteedden veel aandacht aan het gebeuren, vooral nadat het achterschip van de „Metula” op zondag 11 augustus ook lek stootte.

Met een zucht van verlichting echter ontvingen wij nog dezelfde avond bericht dat — na de opdracht het schip te verlaten — alle opvarenden zonder paniek waren overgestapt op een nabijliggend landingsvaartuig en in Punta Arenas in een hotel ondergebracht. De familieleden, die reeds van het aan de grond lopen op de hoogte waren gesteld, werden nu onmiddellijk weer gebeld, om ook eventuele onrust bij hen weg te nemen. Maar al zijn dan onze collega's in veiligheid, de spanning is nog niet voorbij.

Bij het ter perse gaan van dit nummer is het bergingsteam, waaronder Kapt. Jongeneel van de Dekdienst en de heren De Jong en Kleiss van de Werktuigkundige Dienst, met andere experts en de gezagvoerder en enkele officieren van het schip nog steeds doende om schip en lading zoveel mogelijk te behouden.

Vooruitzien is onmogelijk; maar hoe de afloop ook is, wij kunnen ervan overtuigd zijn dat al het mogelijke is en wordt gedaan om de gevolgen van deze ramp zoveel mogelijk te beperken.

Voortvluchtig?

Er wordt de laatste jaren in de kranten veel geschreven over de vlucht van de Nederlandse koopvaardijvloot naar vreemde vlaggen. In de zomer van 1972 diende de regering een wetsvoorstel in dat in januari 1973 door de Tweede Kamer en op 13 maart 1973 door de Eerste Kamer is aangenomen en dat bedoelt de koopvaardij als oer-Hollandse en economisch belangrijke bedrijvigheid voor Nederland te behouden. De resultaten zijn nog niet overweldigend.

Waar gaat het eigenlijk om?

Als iemand zijn spaarduitjes naar de bank brengt en daar voor een jaar of langer zijn geld „vastzet”, krijgt hij, laten we zeggen, 8 pct. rente. Als iemand daarentegen geld van de bank leent, moet hij daarvoor rente betalen, bijvoorbeeld 10 pct.

Met een onderneming gaat het net zo. Als een onderneming investeert in plaats van geld naar de bank te brengen, verwacht hij óók rente en als een onderneming dat geld in een schip steekt of het geld van de bank leent om dat schip te kopen, moet dat schip óók die rente opbrengen. Dat wil zeggen dat dat schip door vracht-opbrengsten — na aftrek van alle kosten — moet verdienen. Ook nog wat méér moet verdienen dan alleen die rente want als het schip over, zeg, 15 jaar door een nieuw schip moet worden vervangen, kost zo'n nieuw schip het dubbele of driedubbele van wat het oude heeft gekost, doordat alles duurder wordt. Of — anders gezegd — doordat het geld minder waard wordt („inflatie”).

Die rente over het geld dat in het schip is gestoken, plus het sparen voor het duurder worden van schepen, moet dus worden verdiend. Dat heet winst en dat vinden veel mensen tegenwoordig een nauwelijks acceptabel woord. Behalve als er te weinig verdiend wordt door een onderneming, zodat deze de poorten moet sluiten. De belastingdienst vindt het in ieder geval geen „onaangenaam” woord, want die vaandelt bij ons in Nederland ongeveer de helft van die winst. Dit is niet in alle landen zo. Scheepvaart is een wereldwijd werkend bedrijf. Voor iemand die ergens ter wereld goederen overzee moet laten vervoeren, maakt het niets uit wat voor vlag er op het schip waait. Als nu een schip onder andere vlag een vrachtprijs vraagt, waarbij het, laten we zeggen, 10 pct. winst maakt, kan het Nederlandse schip geen hogere vracht berekenen, want dan krijgt het de lading niet en gaat de ander er mee strijken. Maar als de Nederlandse rederij dan van zijn 10 pct. winst de helft aan de belasting moet betalen, houdt hij maar 5 pct. over. Nou, daar kan hij niet eens de rente van betalen

over het geld dat in het schip is gestoken, laat staan nog iets sparen voor het steeds duurder worden van nieuwe schepen. Die Nederlandse rederij moet dan binnenkort zijn poorten sluiten. Maar omdat die rederij toch liever blijft varen, en zijn bemanning ook, kan de reder zijn schip onder een fiscaal aantrekkelijker vlag brengen. Dan hoeft ook hij geen, of althans minder, belasting te betalen.

Wat doet de huidige wet hieraan?

De huidige wet geeft een Nederlandse rederij belastingvoordelen voor nieuwe schepen met een Nederlandse zeebrief — dus met een Nederlandse thuishaven. Die belastingvoordelen heten „vervroegde afschrijving” en „25 pct. investeringsaftrek”. De regering hoopt dat deze belastingvoordelen het de Nederlandse rederijen mogelijk maakt hun nieuw aan te schaffen schepen (weer) als Nederlandse schepen in de vaart te brengen en daarmee toch tegen het buitenland te kunnen concurreren. Er is nogal wat discussie geweest over de vraag of de maatregel van 25 pct. investeringsaftrek daarvoor voldoende is of dat het 40 pct. moest worden, zoals de reders en de vakbonden van zeevarenden hebben gesteld. In het parlement heeft de Staatssecretaris destijds gezegd dat de praktijk dat moest leren; als zou blijken dat de vlucht van nieuwe schepen naar het buitenland toch doorgaat, zal de regering bekijken of zij nog meer kan doen.

In hoeverre is Shell Tankers hierbij betrokken?

Nu hebben wij het hiervoor steeds over een Nederlandse rederij gehad. Men kan zich natuurlijk afvragen, in hoeverre onze Maatschappij een Nederlandse rederij is. Weliswaar is Shell Tankers B.V. gevestigd in 's-Gravenhage en houdt kantoor in Rotterdam, maar in wezen zijn wij slechts een van de vele vervoersmaatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep. En voor een multinationale organisatie zoals de Koninklijke/Shell maakt het natuurlijk weinig uit of het nu een Britse, Nederlandse, Franse of wat voor vloot ook is die de ruwe olie en de olieproducten voor haar vervoert. Veelal zijn het historische banden met bepaalde landen, die er de oorzaak van zijn dat een min of meer grote vloot wordt geëxploiteerd vanuit een bepaald land.

Ook de financiering telt mee

Schepen zijn bij uitstek geschikt om als onderpand te dienen. Met andere woorden: zoals men voor een huis een hypotheek kan krijgen, zo kan men ook voor een schip geld vrijkrijgen. Daardoor kan de exploiterende maatschappij het geld dat zij in kas heeft, gebruiken voor andere investeringen. En zeker voor

de Koninklijke/Shell dient nog veel te worden geïnvesteerd in exploratie en exploitatie van olievelden om maar twee facetten te noemen. Dus ziet de Maatschappij om naar (internationale) bronnen die bereid zijn geld te verstrekken om de bouw van een schip mogelijk te maken. Gelukkig is er voor scheepskredieten nog een ruime markt, al willen de voorwaarden waarop het geld beschikbaar wordt gesteld nogal eens verschillen. Gezegd mag wel worden, dat vooral de laatste jaren in de Verenigde Staten geld tegen aantrekkelijke voorwaarden kan worden geleend, waarvan vele rederijen die nieuwbouwschepen hebben dan ook gaarne gebruik maken.

Liberiaanse vlag

Amerikaanse geldschietters komen echter nogal dikwijls met de voorwaarde, dat het te financieren schip onder Liberiaanse vlag moet komen te varen. Dit moge wat vreemd klinken, maar is in het geheel niet verwonderlijk, als men bedenkt, dat er allerlei maatregelen zijn genomen door de Amerikaanse regering om te voorkomen, dat er teveel dollars naar het buitenland gaan. Een uitzondering hierop wordt gemaakt voor ontwikkelingslanden; en hier komt Liberia al gauw ter sprake.

Immers, Liberia heeft vele connecties met de Verenigde Staten. Niet alleen is het in 1820 gesticht door een Amerikaanse vereniging, o.a. met als doel de vroegere slaven een nieuw land te bieden (in 1847 werd Liberia als zelfstandige staat erkend), maar het Engels is er de voertaal, de dollar de gangbare munt, de wetten zijn op elkaar afgestemd, terwijl ook de nationale vlag sterk aan die van de Verenigde Staten doet denken. Door leningen van de Amerikaanse Regering is Liberia in staat gesteld zich geleidelijk te ontwikkelen en nog steeds mogen Amerikaanse dollars onbepaald naar dit in ontwikkeling zijnde land stromen. Al met al genoeg redenen voor Amerikaanse financiers van schepen om juist de Liberiaanse vlag te prefereren boven andere.

Onder welke vlag de nieuwbouwschepen van de Koninklijke/Shell komen te varen, hangt dus niet alleen af van de fiscale faciliteiten in een bepaald land, maar hangt nauw samen met de wijze en de vorm van financiering. Een nieuwe vorm van financiering is „leasing”, ook voor schepen, maar daarop zal in een later artikel worden teruggekomen. Daarnaast zijn er nog andere, o.a. politieke en economische factoren die een duit in het zakje kunnen doen bij het vaststellen van de vlag. En al deze factoren kunnen mede-bepalend zijn voor de maatschappij aan wie de nieuwbouwschepen ter exploitatie worden overgedragen.

STEENKOOI

Onlangs hebben Maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep overeenkomsten voor de exploratie van steenkool gesloten met de regeringen van Indonesië en Botswana. Er zijn ook onderhandelingen gaande over gebieden in zuidelijk Afrika en Australië, terwijl Shell Oil en Shell Canada terreinen voor de ontginning van steenkool hebben verworven.

Bovendien vermelden de jaarverslagen van de beide moedermaatschappijen, dat de research-activiteiten zich meer en meer richten op de ontwikkeling van economische technieken voor de omzetting van kolen in gas en vloeibare brandstoffen.

Als gevolg van de huidige energiesituatie is de belangstelling voor kolen als energiebron sterk toegenomen. Shell heeft zich echter al een paar jaar beziggehouden met het onderzoeken van de mogelijkheden die steenkool biedt: in 1971 werd de taakgroep „Steenkool” ingesteld binnen de afdeling „New Enterprises” van het Londense Centrale Kantoor. Deze groep ging bij haar onderzoek uit van de gedachte dat steenkool een welkome aanvulling zou kunnen betekenen voor de dekking van de energiebehoefte op lange termijn, en de heer Newman, voorzitter van de taakgroep, drukte dat zo uit: „Als we spreken over de toekomst op lange termijn, dan staat ons daarbij niet de negentiende-eeuwse steenkoolindustrie voor ogen, maar een volkomen nieuwe industrie voor de 21ste eeuw.”

Dit aspect is nog steeds erg belangrijk, maar de sindsdien opgetreden veranderingen in de energiesituatie over de hele wereld hebben tevens de economische noodzaak naar voren gebracht om de winning van kolen met kracht ter hand te nemen. In de afgelopen jaren heeft de steenkoolindustrie zich bijna niet uitgebreid als gevolg van de vertraagde economische groei over de hele wereld en door de concurrentie van andere energiebronnen, vooral aardolie. Alles waarvoor steenkool gebruikt wordt, kan ook met olie gedaan worden en bovendien zijn de transportkosten van kolen veel hoger. Maar deze nadelige factoren vallen weg door de behoefte aan nieuwe energiebronnen, en de vraag zal vermoedelijk in de komende tien jaar nog heel wat groter worden.

Kolen zijn van onmiddellijk belang geworden: Shell beschouwt deze delfstof niet meer als een hulpbron voor de verre toekomst, waarvoor nieuwe technieken gevonden moeten worden om de exploitatie economisch aantrekkelijk te maken, maar ze gaat zich bezighouden met de opsporing en productie. Daarom heeft onlangs ook de heer Newman, hoofd van de pas opgerichte afdeling „Coal Production and Trading” van SIPC, een verduidelijking gegeven van de wijze waarop de steenkoolbelangen van de Groep binnen de organisatie behartigd zullen worden: „Wij verwachten dat het Shell-belang in steenkool zal toenemen en dat deze nieuwe

bedrijfstuk in de Groepsorganisatie geïntegreerd wordt. Elke werkmaatschappij zal verantwoordelijk zijn voor alle werkzaamheden in haar eigen gebied; de afdeling „Exploratie en Productie” in Den Haag gaat het opsporingswerk coördineren; het wetenschappelijke onderzoek wordt door een aantal daarvoor geschikte laboratoria uitgevoerd en de organisatie zal over het geheel genomen op dezelfde leest geschoeid zijn als die voor de olie- en chemie-sector. Wij van „Coal Production and Trading” zullen de nodige diensten verlenen bij de projecten, want onze afdeling is een speciaal voor dit doel gevormde kleine geïntegreerde, economische eenheid, gesteund door werkmaatschappijen en de regionale organisaties.”

Tot nu toe zijn de Groepsmaatschappijen niet rechtstreeks betrokken bij de winning van steenkool, behalve in één geval in België, waar de Shell een belang van 50 pct heeft verworven in de kleine Belgische dochteronderneming van de Britse maatschappij „Ryan Holdings”. Deze dochter, „Ryan Europe S.A.”, houdt zich bezig met de winning van kolen uit de afvalhopen bij de Belgische mijnen met behulp van een bepaald „wasprocédé”. Het verkregen product wordt aan elektriciteitscentrales in België en Frankrijk verkocht. Deze bergen worden tijdens het procédé geleidelijk geslecht en de overblijvende hoeveelheid afval wordt qua vorm aangepast aan het landschap, in overeenstemming met de eisen van het plaatselijke bestuur. Bij de toekomstige steenkoolexploitatie door de Groep spelen ook de volgende factoren een belangrijke rol: de winning hoeft niet meer plaats te vinden in ondergrondse mijnen en er zullen evenmin ontsierende afvalhopen overblijven. Het ondergronds delven van kolen is uit menselijk en sociaal oogpunt ongewenst geworden en Shell heeft daarom alleen belangstelling voor de z.g. open mijnbouw. Dit betekent dat de kolen gedolven worden „van boven af” in open mijnen met behulp van reusachtige machines, die de deklagen van aarde of gesteente verwijderen en de blootgekomen steenkoollagen uitgraven. De bovenlaag wordt daarna weer op zijn plaats gebracht. Deskundigen zijn van mening dat in zo'n mijnstreek later het landschappelijk aanzien zelfs verbeterd kan worden door toepassing van goede landschapsarchitectuur. In de Verenigde Staten is op dit gebied al heel wat tot stand gebracht. Kolenwinning in dagbouw is een kapitaalintensief bedrijf, dat zeer veel technische kennis en machines, maar betrekkelijk weinig personeel vereist, en daardoor nauw aansluit bij het werkgebied waarop de Groepsmaatschappijen zo veel ervaring hebben verworven. In feite is de deelneming van Shell in de winning van steenkool een logische stap: immers, de bij deze nieuwe bedrijfstuk betrokken maatschappijen kunnen bij de werkzaamheden profiteren van de technische kennis en ervaring die in de Groepsorganisatie aanwezig zijn. Ook steenkool is een

bron van koolwaterstofenergie. De geologie is dezelfde als bij aardolie en aardgas; het vervoer zou op gelijke wijze kunnen gebeuren en het eindproduct zou op een markt terecht komen waar Shell-producten al erg bekend zijn.

Het wetenschappelijk onderzoek naar de mogelijkheden op lange termijn is nu aan de gang. Dit is één gebied waarop de kennis en ervaring van de Groepsmaatschappijen gebruikt kunnen worden. In de laboratoria in Houston, Amsterdam en Thornton worden de vraagstukken van vervoer en behandeling van steenkolen bestudeerd. Een van de voornaamste problemen is het vervoer over zee of per trein over grote afstand: daardoor zouden de produktiekosten maar al te gemakkelijk tot het dubbele kunnen stijgen. De mogelijkheid van transport via pijpleidingen wordt momenteel onderzocht en ook op het gebied van pijpleidingen ontbreekt het de Shell niet aan ervaring.

De toepassingsmogelijkheden voor steenkool hangen sterk af van de mogelijkheden tot omzetting in gas en vloeibare brandstoffen. Sasol, de Zuid-Afrikaanse Steenkool, Olie- en Gas-korporasie Beperk, gevestigd in Sasolburg in Oranje Vrijstaat, die in 1950 gesticht werd en waarvan de aandelen in handen zijn van de staat, maakt olie uit steenkool en levert 8 pct van de olie die in Zuid-Afrika verbruikt wordt. Een tweede installatie voor de omzetting van kolen in olie wordt gebouwd. Deze zal zes tot acht maal groter zijn dan de bestaande installatie en zal als deze over een jaar of zeven klaar is 42 pct leveren van het huidige oliegebruik in Zuid-Afrika.

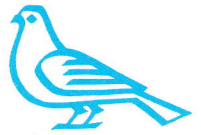
Steenkool wordt in drukvergassers met zuurstof (uit de lucht) en stoom omgezet, waarbij naast synthesesgas verschillende andere producten zoals teer, teerzuren en ammoniak gevormd worden. Het ongezuiverde synthesesgas wordt van de vergassers naar een zuiveringsinstallatie geleid, waar de ongewenste bestanddelen verwijderd worden door afkoeling tot een temperatuur van -65°C en een behandeling met methylalcohol. Koolmonoxide, waterstof en methaan blijven dan over.

Het zuivere gas is de grondstof voor de twee synthesesprocessen die in Sasol worden toegepast en gebaseerd zijn op het Fischer-Tropsch-proces, namelijk het Duitse Arge- en het Amerikaanse Kellogg-proces. In het Arge-proces wordt een vaste ijzerkatalysator gebruikt, waarbij in het algemeen producten met een hoog kookpunt gevormd worden, terwijl bij het Kellogg-proces een ijzerkatalysator in fluidized bed toegepast wordt, zodat hoofdzakelijk producten met een laag kookpunt ontstaan.

De combinatie van beide processen levert het hele gamma van producten, dat anders uit ruwe aardolie bereid wordt en verder verwerkt kan worden tot stikstofhoudende kunstmest, butadien, styreen, ketonen, polymeren etc.

De Groepslaboratoria in Amsterdam en Houston zijn nu bezig met het onderzoek van omzettingsprocédés en SIPM heeft onlangs een overeenkomst met de firma Heinrich Koppers in Essen getekend voor de gezamenlijke ontwikkeling van een nieuw kolenvergassingsprocédé. De kwestie in hoeverre Shell zich met de exploitatie van steenkool gaat bezighouden, wordt nog zorgvuldig bestudeerd, maar gezien de enorme kolenreserves over de hele wereld zal deze nieuwe loot aan de Shell-stam van de Groep waarschijnlijk snel en voorspoedig groeien.

De vogel is (weer) gevlogen



„With compliments” stond er op het kaartje dat gevoegd was bij enkele foto's die ons uit het plaatsje Bramhall in Cheshire, Engeland, bereikten. De inhoud van de foto's was duidelijk: er moest een postduif zijn beland op het schip waarop kapt. Siebesma, 1e stuurman Donken en 3e stuurman Kuyper voeren. Maar wat er verder met het dier was gebeurd, was ons nog onduidelijk. Het was natuurlijk een kleine moeite om het schip te achterhalen waarop deze drie heren dienstdeden en dat leverde als resultaat de „Crania” op. Laat dat schip nou net op de bewuste dag in Pernis binnenliggen, dus via de telefoon kwamen wij al snel achter wat meer gegevens. Trouwens, zo werd

ons verzekerd, een verslag omtrent de bewuste duif was al opgemaakt door 3e stuurman C. W. Kuyper en per post afgezonden. Aldus kunnen wij onze lezerschare op de hoogte stellen van de vreemde avonturen van de NU 1973, een vogel die inmiddels weer is gevlogen. Het was op de 20e juni, dat de „Crania” uit Stanlow vertrok, met als bestemming Curaçao. De volgende dag, in de morgenuren, toen het schip ter hoogte was van Tuscar Rock, bleek er een vermoede reiziger op het schip te zijn neergestreken, een duif die er nogal ontredderd uitzag. IJlings werd uit de kombuis wat rijst en brood gehaald; als je uitgehongerd bent neem je wat risico, zo moet de verstekeling hebben

gedacht, zodat hij al snel wat eten uit een oude theekist kwam halen en zich liet vangen. Iedereen was benieuwd waar het dier vandaan zou zijn gekomen, maar de ring om zijn pootje gaf alleen de letters NU en het jaartal 1973 aan, zodat de thuishaven van de nieuwe kostganger een duistere zaak bleef.

Pogingen om er weer vandoor te gaan na de maaltijd deed het beest niet, zodat met bewakende spoed een hokje in elkaar werd getimmerd en bij de brug neergezet. Na enkele dagen ging de duif wel weer trimmen, maar steeds keerde hij, enigszins argwanend, weer naar zijn etensbak terug. Hij zat en bleef aan boord. En alhoewel het Scheepsreglement voorschrijft dat geen dieren aan boord mogen worden gehouden, kon je de duif — nota bene het dier dat vrede symboliseert — toch moeilijk aan een vroegtijdig eind helpen. Al met al is hij mee geweest naar Curaçao, Cardon, Rotterdam, Shellhaven en vervolgens Stanlow. In Stanlow werd wederom een poging gedaan om hem ertoe te brengen zijn baas op te zoeken. Overigens pas nadat er een briefje om zijn poot was gedaan, met het adres van de „Crania”, een korte reisbeschrijving en wanneer losgelaten. Hierbij werd een weddenschap afgesloten of hij al of niet bij het schip zou blijven. Welnu, enkele oriënteringsronden verdoeven hij plotseling pijlsnel, alsof hij z'n honk geroken had, nou ja, alsof zijn instinct hem weer vertelde waar zijn baas ergens woonde.

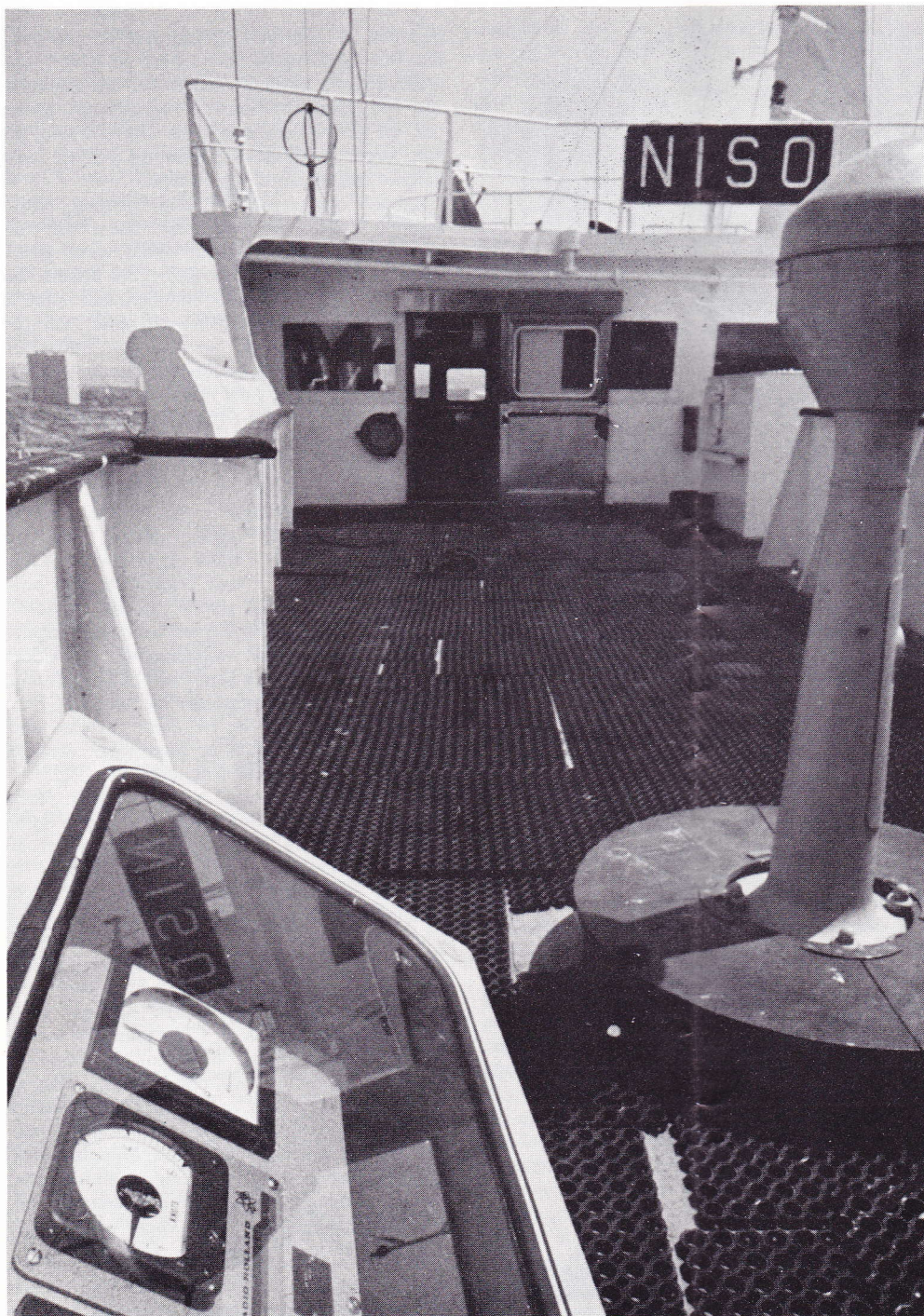
Wie schetst de verbazing aan boord toen reeds enkele uren later een brief van de loading master arriveerde, met de mededeling, dat de duif was geland in Partington, een plaatsje 15 mijl van Stanlow. De eigenaar was hem kwijtgeraakt tijdens een vlucht vanuit Rennes, op 1 juni 1974. Wat hij in de tijd tussen de 1e van die maand en de 20e, waarop hij op de „Crania” belandde, heeft uitgespookt, zal wel voor eeuwig een raadsel blijven. De eigenaar wilde graag aan boord komen. Zijn telefoonnummer was nu bekend, zodat hij vanuit de volgende haven — Barton — werd opgebeld. Laat het nu nog een Shell-collega wezen ook! Nog dezelfde avond kwam hij aan boord, met vrouw, kinderen en de bewuste duif. Hun herkenbaarheid voor de goede zorgen besteed aan het dier was bijzonder groot. Aan boord heerste de voldoening, dat ook al was de vogel weer gevlogen, hij toch zijn bestemming weer had.

Voetbalwedstrijd

Bij voldoende belangstelling zal er eind oktober/begin november een voetbalwedstrijd worden georganiseerd tussen een team samengesteld uit vlootpersoneel, eventueel versterkt met kantoorpersoneel, en een team van de correctie-afdeling van de Nederlandse Dagblad Unie. Deze wedstrijd zal gespeeld worden op het voetbalveld van het sportpark de „Vijfsluizen” in Vlaardingen. Deelnemers kunnen zich — schriftelijk of telefonisch (tst. 2056) — opgeven bij de secretaresse van de O.V.S.T.



m.s. NISO



Na tijdens de dokking in Marseille te zijn uitgerust met alle apparatuur nodig om haar taak als „lichter” aan te vangen, heeft de „Niso” van ruim 121.000 ton draagvermogen op 10 juli jl. de voor Shell in charter varende „Norse Queen” van 270.000 ton gelichterd. Dit vond plaats in Lyme Bay; aanwezig hierbij waren kapt. N. Taylor van Marine Facilities (S.I.M.) en onze Kapt. C. E. van 't Woudt, hoofd van de Nautische Dienst.

Na de „Darina” en „Drupa”, 72.000 tonners, en de „Naticina”, 117.450 ton, van Shell Tankers (U.K.) Ltd, die reeds jaren als „lichter” dienst doen, is de „Niso” het vierde schip van de Koninklijke/Shell-vloot om zich met deze taak te belasten in de Westeuropese wateren.

Om 23.00 uur op 9 juli jl. ging de „Niso” anker op in Lyme Bay en stoomde in de richting van de ten anker liggende „Norse Queen”, die reeds 25.000 ton van haar lading aan de „Drupa” had afgestaan. Bij een west-zuid-westelijke wind, met een kracht van 20 knopen, gingen om 00.56 uur op 10 juli de fenders van 6,5 meter lengte bij een diameter van 3,3 meter aan bakboordzijde te water. Ook een drietal kleinere fenders — een op de bak en twee nabij de achteropbouw — werden gevierd om elk contact bij meren langszij het te lichter schip en later ontmeren te voorkomen. De fenders worden met behulp van hydraulisch bediende Schat-davits gevierd, behalve twee kleinere — nog altijd 3 meter lang bij een dia van 1,7 meter — die pneumatisch worden behandeld.

Tijdens het laten zakken van de fenders werd aan de „Norse Queen” opdracht gegeven ankerop te gaan. Zeer voorzichtig manoeuvreerden beide schepen naar elkaar toe, varende in de door de „Niso” opgegeven koers. Om 01.50 uur was de afstand tussen de twee schepen nog slechts 0,3 mijl. Om 02.13 uur ging de eerste hieuwlijn over, waarna een aanvang werd gemaakt met het meren. Toen te 02.55 uur de schepen goed gemeerd lagen met 4 trossen en 9 staaldraden met nylon voorlopen, gaf de gezagvoerder van de „Niso” — Kapt. F. Menninga — de „Norse Queen” de opdracht te ankeren met 8 lengtes ketting te water.

Uitrusting

Het is aan boord van de „Niso” dat de gehele operatie wordt geleid. Vandaar dan ook, dat dit schip behalve met een flow boom, fenders en weerkaartschrijver (waarover wij reeds uitvoerig schreven in de februari-1974-editie van dit blad) is voorzien van een bijzonder omvangrijke nautische uitrusting, die qua omvang ver uitgaat boven datgene wat er als standaard aan boord van onze schepen is. We denken hierbij aan windmeters, digit-plot, Doppler log, enz.

De Doppler log heeft overigens reeds tijdens de eerste lichteroperatie bewezen in een behoefte te voorzien, ondanks het feit dat nog niet de dwarsscheepse component van de vaart

en haar nieuwe taak



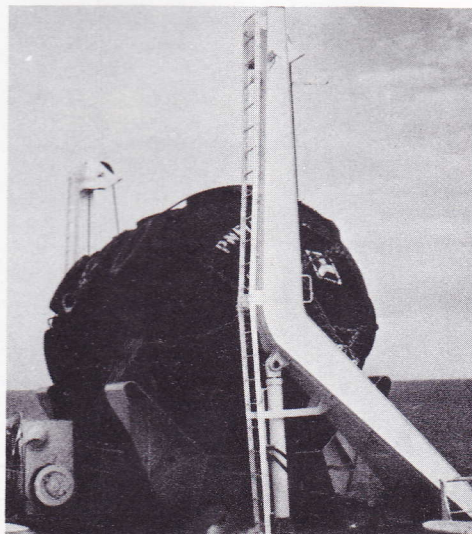
over de bodem ter beschikking was, omdat enkele bijzondere onderdelen nog niet waren geplaatst.

Gezien de intensieve vaart van het schip in Europese wateren was, toen een digit-plot ter beschikking kwam waarmee het K.S.L.A. proeven had gedaan, onmiddellijk aan de „Niso” gedacht. Dit geavanceerde, automatische plot-apparaat werd dan ook op de plaats van het photoplot geïnstalleerd. Daar het schip in Europa blijft, is het een ideaal platform voor het doen van verscheidene nautische proeven, welke uiteraard ondergeschikt zijn aan de primaire taak van het lichten van VLCC's en ULCC's. Een nieuw type autoplot, welke een veel directere besturing van het schip mogelijk maakt, zal naast de bestaande autoplot worden gemonteerd. Bij gebleken geschiktheid zou dit nieuwe apparaat op alle toekomstige nieuwbouwschepen kunnen worden geïnstalleerd. De drie tweede stuurlieden, die onder meer de zee-wachten waarnemen, zullen bij deze en eventueel daaropvolgende proeven ten nauwste worden betrokken.

Officieren

Aan boord van een „Lichter” zijn heel wat meer taken dan op een schip in de „Grote Vaart”. Aan de veiligheidsuitrusting bijvoorbeeld wordt in nog grotere mate aandacht geschonken dan op andere schepen al het geval

is. De beslissing waar en of een lichteroperatie kan en mag plaatsvinden, wordt aan boord van de „Niso” genomen, voornamelijk op basis van de weerkaarten die aan boord radiografisch worden ontvangen. Het uitwerken van de kaarten, het contact onderhouden met de weerstations waarmee speciale regelingen zijn getroffen, het contact met het te lichten schip, dit alles maakt het noodzakelijk extra officieren aan boord te zetten. Bijzonder sterk wordt de werkbelasting ook beïnvloed door het met korte tussenpozen lossen in de haven, en het wederom innemen van lading op zee uit een grote tanker. Het aankoppelen van de slangen met behulp van de flow boom vereist speciale zorg



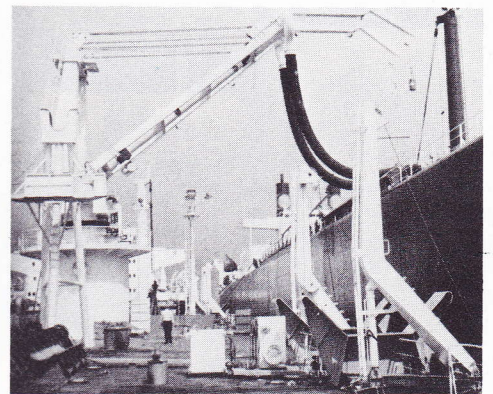
en — om ons te beperken tot het noemen van slechts enkele facetten — het herhaalde gasten. Al deze factoren hebben er toe geleid, dat de „Niso” tijdens haar lichtertaak twee 1e stuurlieden aan boord heeft, drie 2e stuurlieden en twee radio-officieren.

Van de beide 1e stuurlieden wordt degene die het langste aan boord is als de „senior” aangemerkt en hij is het ook, die als vervanger van de gezagvoerder optreedt. Bij aflossing wordt de dan overblijvende 1e stuurman de „senior” en de nieuw aan boord geplaatste de „junior”. Wat de drie 2e stuurlieden betreft, elk van hen krijgt een aantal vaste taken toegewezen, zoals zorg voor veiligheids-, brandblus- en navigatie-uitrusting, enz. Zo verlangt ook de flow boom waarmee de slangen tussen de twee schepen in de juiste positie worden gebracht en gehouden, grote aandacht. Minstens elke 15 minuten, doch bij overpompen op volle snelheid met nog kortere tussenpozen, dient de boom te worden bijgesteld.

Overpompen

Om 04.20 uur kon met het daadwerkelijke overpompen worden begonnen. De laadsnelheid was 10.000 ton per uur. Om 12.00 uur op 10 juli werd opdracht gegeven de laadsnelheid te verminderen tot ongeveer 6000 ton per uur, zulks met het oog op het aftoppen.

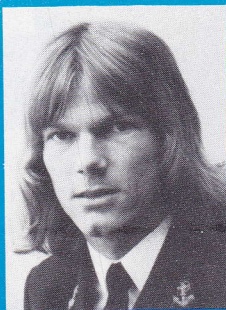
Om 16.45 uur werd begonnen met het afkoppelen van de slangen onder leiding van de 1e stuurlieden. Het aankoppelen des nachts had 30 minuten tijd in beslag genomen, ondanks dat de flow boom toch voor onze officieren een geheel nieuw uitrustingsstuk is en de speciale draaibare flens nog niet was gemonteerd, doch het afkoppelen nam slechts 25 minuten in beslag. Dit leidde ertoe dat om 17.10 uur met opkorten van de trossen kon worden begonnen. Om half zes in de middag waren beide schepen vrij van elkaar en kon elk zijn reis vervolgen.



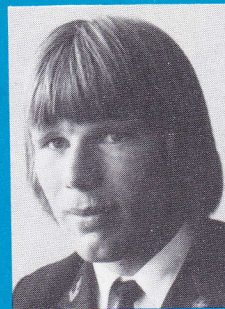
Een overzicht over het dek van de „Niso” tijdens het overpompen van lading uit de „Norse Queen”.

Een van de vier grote fenders — 6,5 meter lang bij een diameter van 3,3 meter — die, tezamen met drie kleinere fenders, ervoor zorgen dat elk contact met het te lichten schip wordt voorkomen.

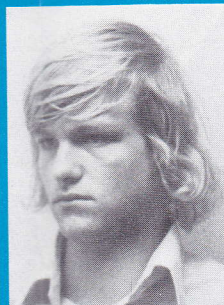
Nieuwe leerling stuurlieden



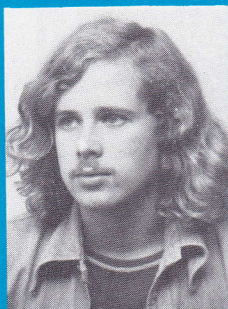
H. V. de Jong



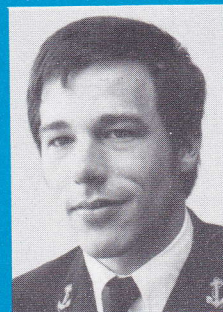
H. Rijpkema



A. Leffers



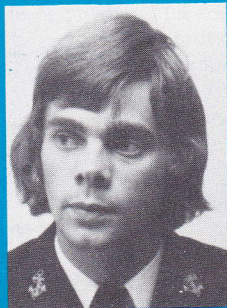
L. E. F. C. Kint



A. A. Schmidt



H. A. van der Want



N. M. J. Duijn



G. W. Reitsma



T. N. G. Borst



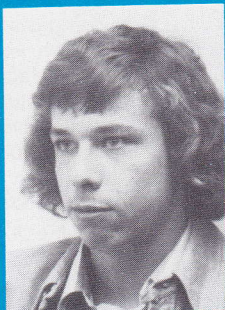
T. W. Kramer



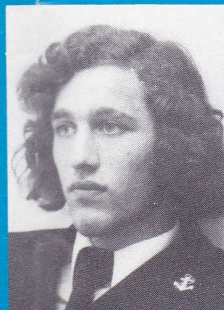
J. J. Smit



E. Witteveen



G. A. van Dijk



W. M. Ritter



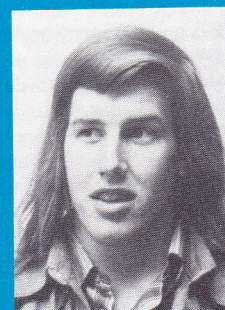
P. S. C. Braun



E. J. G. Kraszewski



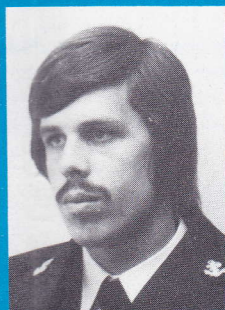
M. Treffers



A. Zwiers



J. de Groot



C. A. M. Rovers



J. Kuiken



E. de Jong

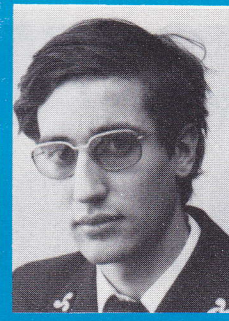


E. E. de Rijcke

Nieuwe leerling werktuigkundigen



J. de Klerck



P. H. M. Schless



E. B. Grootenboer



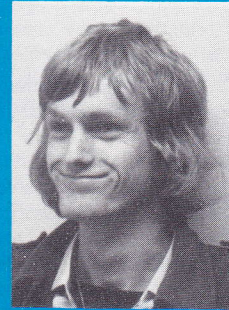
E. Meyer



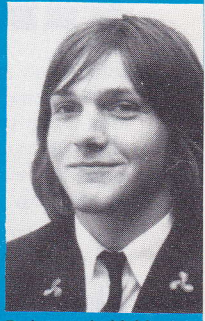
F. E. Bussenius



W. G. Kole



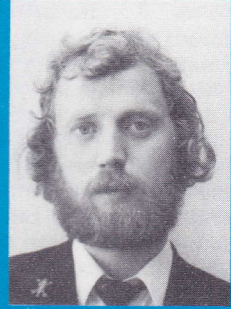
P. E. Statema



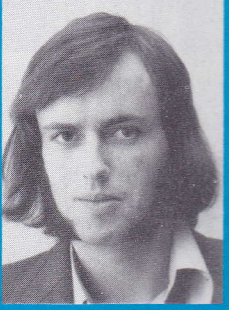
P. J. van de Velde



P. Hack



W. Mink



J. van Egdom



P. F. M. Kósters



J. H. M. Stoffelen



D. J. M. Wortelboer



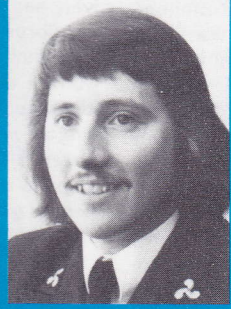
P. Alkema



J. F. de Feijter



H. Hallie



M. A. J. Mouwen



J. Wijnmalen



W. A. den Baas



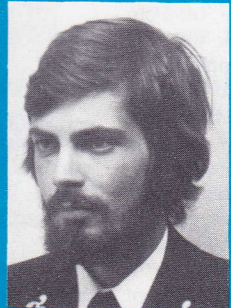
R. Floor



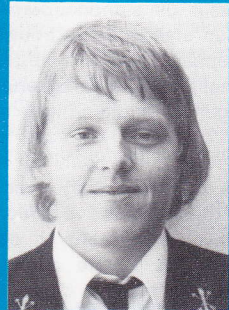
W. Hermans



A. J. Leget



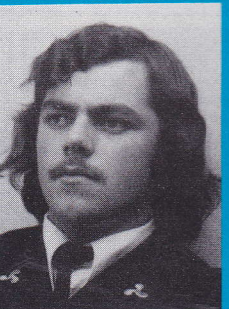
P. C. Rijmsmus



J. Terpstra



G. J. Brink



H. C. van Gelder



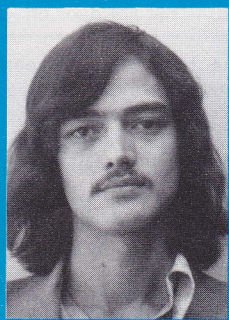
M. J. Janse



R. Linsen



T. F. van Schaik



F. Timmermans



B. L. C. Maas

Fancy fair te Abidam

De heer P. H. Jacobs, 3e stuurman, zond ons een verslag toe van een op de „Abida” gehouden fancy fair.

Op 7 juni jl. werd de „Abida” omgetoverd tot een klein dorpje, gelegen in een zeer waterrijk gebied ergens op de Oceaan. Om geheel in de vaderlandse sfeer te blijven was aan de naam van het schip vrijelijk een „m” toegevoegd, zodat het dorpje zich kon rangschikken onder de vele plaatsen in Nederland wier laatste lettergreep „dam” is. Al meer dan een week voor het feest heerste er in Abidam een koortsachtige drukte, om zich goed voor te bereiden op de jaarlijkse kermis, in de volksmond Fancy Fair geheten.

De G.H.K.S. (de Gezamenlijke Huppelepupse Kermis Standhouders) die de stands exploiteerden, liet de dorpsbewoners tevoren via kleurrijke affiches weten wat er zo allemaal te doen zou zijn. Natuurlijk had de G.H.K.S. op zeer officiële wijze toestemming gevraagd en gekregen van de Burgemeester en dit alles was op een verzegeld document vastgelegd.

Op de bewuste dag kon men 's morgens vroeg al een grote drukte bespeuren op het Grote Markt-plein, waar de standhouders druk in de weer waren hun stands op te bouwen. Natuurlijk ging dit gepaard met de nodige misslagen, maar de plaatselijke ziekteverzekering behoefde zich geen zorgen over uitkeringen te maken.

Des middags om twee uur zou de officiële opening plaatsvinden en zoals bij elk officieel gebeuren was ook hier enige vertraging. Dit werd echter ruimschoots vergoed door een heerlijk zonnetje, iets waarover de bewoners van Abidam zich de laatste dagen wel enige zorgen hadden gemaakt. Na de toespraken die, wat een wonder, kort werden gehouden, knipte de Burgemeester — voor dit gebeuren getooid met hoge hoed — het lint door en kon het feest beginnen.

De plaatselijke bevolking liep eerst nog wat schuchter over het plein om eens rond te kijken wat er zo allemaal te doen was. Maar dat viel best mee. Er stond een ballegooient, met drie echte ballen voor een potje bier, en dit geheel verzorgd door vier dorpschonen. Verder een rad van avontuur, een vistent, zelfs een schiettent en een prik- en miktent. Natuurlijk mag in deze opsomming niet de eettent worden vergeten, waar de plaatselijke zwaar gewicht de scepter zwaaide.

Gelukkig was er een ruime voorraad lekkers, zodat men niet bang behoefde te zijn dat de standhouder zelf zich snel door zijn voorraad zou eten. Wel viel het op dat de plaatselijke E.H.B.O. zijn post vlak bij laatstgenoemde stand oprichtte, maar gelukkig hoefde de ziekenbroe-

der in het geheel niet uit te rukken, anders was het meer rollen geworden.

Na het schuchtere begin was de lucht al snel vol met enthousiaste kreten of die van teleurstelling. Zelfs de technische mankementen die in het begin bij diverse stands optraden konden de stemming niet drukken. Nee, het was op dat Grote Markt-plein te Abidam één groot feest en klachten werden niet gehoord of het moest zijn dat men net een nummertje naast de hoofdprijs zat of net het blik op een haartje miste. Tussen de bedrijven door werden er nog echt oud-hollandse spelen georganiseerd, zoals zaklopen, koekhappen, een letterspel en als hoofdmoot het paalvechten. Hier trachtte de plaatselijke mannelijke helft van de bevolking elkaar van een paal te mikken en zo kopje onder in de dorpsvijver te krijgen.

Pas laat in de avond werd de bij het invallen van de duisternis ontstoken feestverlichting gedoofd en was het enthousiasme van de dorpingen volkomen opgebrand. Er viel nu een vreemd aandoende stilte over het marktplein. Lopend door Abidam kon men al vlug het snorende geluid horen van burgers die tevreden droomden van alweer een volgende kermis.

Van boven naar beneden

Officiële opening van de Fancy Fair door de Burgemeester van Abidam met vertegenwoordiger G.H.K.S. en toekijkende dorpingen.

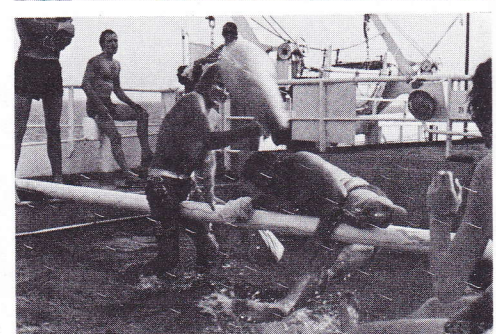
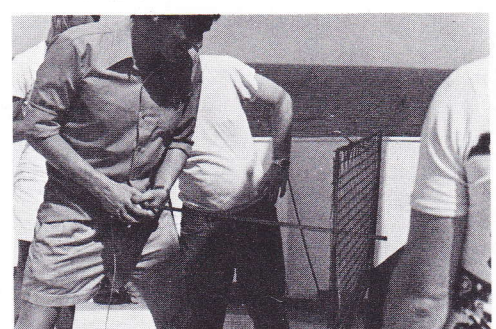
Er werd druk gevist bij de vistent.

Plaatselijke dorpschonen druk in actie om hun ballegooient zo goed mogelijk te verkopen.

Het prik- en mikspel, waarbij de deelnemers moesten trachten een prijs aan te raken met een koperen staaf zonder het ervoor aangebrachte gaas te toucheren. Gebeurde dit echter wel, dan ging er een sirene (uit veiligheids-overwegingen) werd de voeding door een batterij geleverd.

Het paalvechten. Hier een momentopname hoe een tegenstander van de paal wordt gewerkt en een laatste krampachtige poging doet om te redden wat er te redden valt. Helaas mocht dit alles niet meer lukken.

Het eettentje.



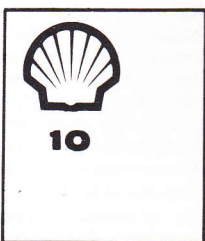
Onze vlootjubilarenissen



J. E. Weidema
hfd.wtk.
per 1.9.1974



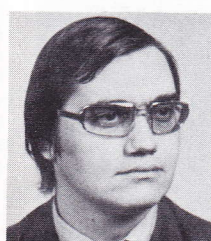
J. van Beele
gezagv.
per 19.9.1974



R. J. Doorneveld
3e wtk.
per 1.9.1974



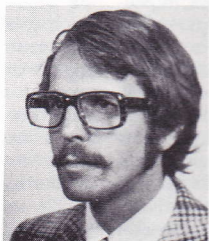
R. Smits
3e wtk.
per 2.9.1974



L. Vlastra
3e wtk.
per 4.9.1974



A. van Rijswijk
2e wtk.
per 5.9.1974



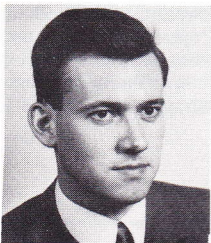
F. Kuyt
2e stm.
per 5.9.1974



J. G. Wijntjes
2e stm.
per 6.9.1974



G. J. Knol
2e stm.
per 9.9.1974



J. Priester
2e stm.
per 10.9.1974



E. E. Kreune
2e wtk.
per 14.9.1974



M. van den Belt
2e stm.
per 21.9.1974



W. A. Mostert
2e stm.
per 28.9.1974

id-id

De Ideeënbuscommissie vergaderde op dinsdag 25 juni 1974 onder voorzitterschap van de heer D. Rodenburg. Verder was aanwezig de heer H. den Ouden; voor nautische zaken de heer C. E. van 't Woudt en voor technische zaken de heer A. Baljet. Secretaris was de heer R. J. F. van Stuijvenberg.

Er werden 6 ideeën behandeld, waarvan één inzending voor een beloning in aanmerking kwam, namelijk idee No. 465 van 2e stuurman P. G. van der Horst betr. navigatorische informatie.

Inzender stelt voor NTM's waarvan ook de achterzijde bedrukt is, op kantoor te laten vullen en analoog aan de correctieseries voor de Nederlandse kaart 1449 aan elk schip te zenden.

De Commissie merkt hierbij op dat de moeilijkheid van het opnemen van bepaalde „Publications” in de ringband „Temporary and Preliminary Notices” wordt onderkend en zou kunnen leiden tot het ontbreken van belangrijke navigatie-informatie in deze bundel. Het is een gevolg van een zekere inconsequente redactie van de notices terwijl het tevens kan gebeuren dat informatie die noch als tijdelijk noch als voorlopig behoeft te worden gekwalificeerd en door de aard ook niet in de kaarten kan worden opgenomen, toch de moeite waard is om in de ringband ter inzage te hebben (b.v. nieuwe Decca Chain).

Het voorgestelde is vrij gemakkelijk te verwezenlijken zonder noemenswaardige kosten. Afdrukken van bovengenoemde „Publications” kunnen bij de reproductieafdeling worden gemaakt en gelijktijdig met de „weekly editions” naar de schepen worden verzonden.

Dit idee zal daarom worden toegepast. De Commissie kende hiervoor een beloning toe van f 100,—.

id-id

Afscheid

Op woensdag 31 juli 1974 verlieten weer 2 scheepsgezellen van de „oude” garde de dienst der Maatschappij wegens het bereiken van de 65-jarige leeftijd en wel scheepsvoorman Ph. de Vries en scheepsvoorman K. E. J. Watz.

Daar de heer De Vries bijna 30 dienstjaren en de heer Watz bijna 22 dienstjaren op onze vloot hadden volgemaakt behoeven zij geen nadere introductie. Zij werden tezamen met hun echtgenotes op 31 juli door de directeur ontvangen, waarbij ook de heren E. van 't Slot en F. K. Neuberburg aanwezig waren. Zoals bij deze gelegenheden gebruikelijk, werden weer vele oude herinneringen opgehaald.

Na de ontvangst door de heer Rodenburg werd het gesprek bij een gezellige lunch nog geruime tijd voortgezet.

Wij wensen hierbij de heren De Vries en Watz met hun respectievelijke echtgenotes nog vele jaren van goede gezondheid toe.





"SCENE 33 . . . Take four . . . Action!" This was the cry aboard the Dutch Shell tanker Kryptos this week—as it played host to a 31 strong film unit from London.

Mr. John Butt, of Shell, was in charge of the operation. "These are not just typical training films. They are dramas, and we make them as realistic as we can," he said. "We made two in 1971 which were written by Elwyn . . . They went down so . . . we are making two

Some of the 43 regular ship's complement have been able to take part as extras in the films. But the day to day running of a ship part has carried on regardless of the celluloid invasion. John Butt was full of praise for Capt. Leendert Van der Valk and his crew. "They really have been incredibly helpful and tolerant," he said.

Actress Daphne Lawson provides the glamour in the Shell film, "Their Own Fireside," which was being shot aboard the tanker Kryptos in Falmouth Docks this week.

Films

De bewoners van Falmouth werden in juli jl. opgeschrikt door een rookkolom, die boven de „Kryptos” uit steeg. Er was echter geen enkele reden voor alarm, want de rook werd door een specialist te-weegebracht, die bij het schieten van een film voor de nodige effecten zorgdraagt. Aan boord van deze tanker werden namelijk opnamen voor twee veiligheidsfilms gemaakt, die als titel zullen krijgen: „Troubled waters” en „Their own Fireside”. Bij deze laatste film was rook pure noodzaak; minder noodzakelijk maar natuurlijk wel aantrekkelijk was het laten meespelen van een meevarende echtgenote, waarvoor de actrice Daphne Lawson werd gecontracteerd. Het initiatief van de Shell om met behulp van veiligheidsfilms de opvarenden van tankers te wijzen op mogelijke gevaren was overigens voor de Engelse pers reeds aanleiding om hierover lovende artikelen te schrijven. In één krant, de „Falmouth Packet” troffen wij ook een opname aan van de actrice. Te zijner tijd hopen wij in een uitgebreid artikel iets meer te kunnen vertellen over deze nieuwe films, die ook aan boord van onze schepen in roulatie zullen worden gebracht.



Jubileum

Hoofdwerktuigkundige J. van den Bogaard heeft ons al eens voorge-rekend hoe zijn 25 dienstjaren kunnen worden verdeeld in verlof, reizen, werken enz., maar hoe het passeren van de „mijlpaal” werd gevierd bleef tot heden voor ons geheim. Gelukkig zijn er onder de lezers van dit blad altijd enkelen die — soms na enig prikken onzerzijds — wel bereid zijn hun ervaringen aan het papier toe te vertrouwen. Zo kunnen wij nu ook iets meer melden omtrent zijn jubileumviering aan boord van de „Diadema”, waarbij wij de heer Van den Bogaard zelf aan het woord laten: „Vlak voor mijn 25-jarig dienstjubiläum werd ik op het m.s. „Diadema” geplaatst. Daar ik voor de vierde keer met Gezagvoerder van Schendel kwam te varen, werd er al gauw even gesproken over voornoemd jubileum. 14 Mei was de dag en na het ontbijt werd me verzocht om niet meer uit mijn hut te komen. Om 10 uur werd ik door de Gezagvoerder opgehaald, die me naar de feestelijk versierde rooksalon bracht. Stem-mingsmuziek was er, een taart met 25 brandende kaarsen en iedereen op zijn Paasbest uitgedost. Kapiteit Van Schendel opende met een toespraak, waarin in korte trekken 25 jaar bij Shell Tankers de revu passeerden. Daarna werden cadeaus aangeboden en toen

bleek dat iedereen aan boord zijn beste beentje had voorgezet om van die dag een feest te maken. Om enkele cadeaus te noemen: een petroleumlampje, een miniatuur scheepsbel, een fles Franse cognac, een Delfts-blauw bord gemaakt van suiker, een versierde schelp, een schoorsteen met schelp, een waardebon om een telefoongesprek met mijn vrouw te voeren en de dames aan boord sloten de stroom van geschenken met een wandversiering van macramé en een fles „oude”, ook in macramé gevat. Toen de Sparks de verzamelde telegrammen overhandigde en ik daarin nog tot de ontdekking kwam dat er door de officieren een bloemstukje naar mijn vrouw was gestuurd, had ik even moeite om uit mijn dankwoord te komen. Per slot van rekening was ik pas 16 dagen aan boord en voor de meesten een vreemde, die met zijn eigen kleine wetjes aan boord gekomen was. Na de koffie met gebak werd door de Gezagvoerder een feestborrel aangeboden. Om 1 uur luidde de etensbel en kwam ik tot de ontdekking dat ook het menu zich aan mijn wensen had aangepast. Na het middag-dutje heb ik ieder-

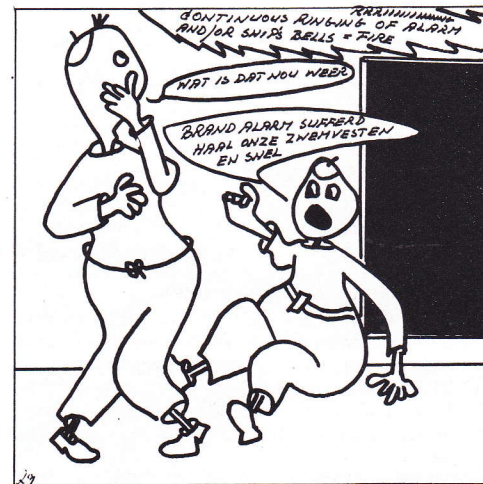
een in mijn hut uitgenodigd om het feest af te ronden. Kwart over vier waren de eerste gasten er, met een geweldige dorst. Het weer werkte mee en al gauw zat mijn hut vol. Een geweldig feest is het geworden! De tijd vloog voorbij en toen ik na afloop weer alleen was, scheen het zonnetje alweer en was het 6 uur in de ochtend, 15 mei. Tussen de bedrijven door heb ik mijn vrouw gebeld. In Mill was het óók feest. Ook daar zat de kamer vol met gasten en zaten ze dik in de bloemen. Al met al is het een geweldige dag geweest en ik hoop het straks in mijn verlof nog eens dunnetjes over te doen. Mij rest nu nog om iedereen die aan het welslagen van het feest heeft meegewerkt, hartelijk te bedanken.”



Redding

Het artikel „Redding” in het recente maart-nummer gaf een verslag hoe de opvarenden van de „Kopionella” op 22 januari jl. een aantal Zuid-Vietnamese schipbreukelingen uit zee oppikten. Thans kregen wij een Zuid-Vietnamees tijdschrift in

Met Jochem en Roel een veilige boel



Nu kan je nog zo lang varen, maar de eerste keer op zee, schrik je toch als de belLEN en toeters onver-wachts gaan rammelen en ratelen etc. Gelukkig weten onze vrienden onder vrijwel alle omstandigheden het hoofd koel te houden.

schoon schip

handen, waarin een der schipbreukelingen vertelt hoe na vier dagen zwakken op een vlot over de Zuid-Chinese Zee de gevoelens van de schipbreukelingen waren nadat een schip in zicht was gekomen. Wij geven enkele passages daarvan in vertaling hieronder weer.

„Een schip, een schip! Wij allen vonden plotseling weer kracht en kregen weer hoop dat wij toch nog gered zouden worden. Nooit in mijn leven zal ik vergeten hoe zeer het tot mij doordrong dat — ondanks dat de opvarenden van het reddende schip een andere kleur hadden en een andere taal spraken — er toch echt mensenliefde tussen ons allen kan heersen.”

„Wat een vreugde toen wij hoorden dat ook de schipbreukelingen op de andere vlotten door dit schip waren gered. Ik vroeg of ze de naam van het schip voor mij wilden opschrijven, op een bankbiljet. Het was een Shell-tanker, de „Kopionella”, die op weg was naar Singapore”.

„Wat ons het meest trof was hoe wij allen nog dezelfde nacht werden verzorgd, onder andere door de twee meevarende echtgenoten van de officieren.

Zij zijn weldoeners geweest, die er

niet voor terugdeinsden ons te verplegen. Zij waakten bij ons en gaven er niet om dat zij op die manier zelf geen rust kregen. Een dergelijke daad is iets zeldzaams in de wereld en heeft er toe geleid, dat wij sneller genezen dan alleen met medicijnen mogelijk was geweest.”



Met verlof

Afgelost te worden om met verlof te gaan is altijd iets plezierigs. Gebeurt dit in het buitenland, dan moet er nog wel even gereisd worden alvorens met het verlof een begin te kunnen maken. En tijdens die reis is het gewoonlijk nuttig geld bij zich te hebben, dat overal inwisselbaar is om kleine uitgaven te bekostigen.

Steeds weer horen wij over opvarenden die in zo'n geval slechts Nederlandse guldens bij zich blijken te hebben of zelfs in het geheel geen geld. Mogen wij er nogmaals op aandringen dat ieder in dergelijke gevallen er zorg voor draagt het nodige op zak te hebben, b.v. wat US dollars. Het is in uw eigen belang!

Geld

Geld ligt er voor een aantal van de lezers te wachten, althans als ze nog niet inmiddels hun rentekaart hebben afgekocht. Voor iedereen die vóór 1 januari 1965 heeft gewerkt, werden door de werkgever in de regel rentezegels geplakt op een rentekaart. Ook voor de zeevarenden werden onder bepaalde voorwaarden rentezegels geplakt. Bij de opheffing van de Invaliditeitswet, op grond waarvan dit plakken geschiedde, zijn een aantal regels opgesteld, waarbij een afkoopsom wordt toegekend aan alle verzekerden die op 30 juni 1967:

a) nog geen 36 jaar oud waren (dus geboren na 30.6.31)

b) tussen 36 en 65 jaar oud waren, indien de totaalwaarde van de op de rentekaart geplakte zegels minder bedraagt dan f 286. Aan de hand van een schema op basis van de geboortedata van de verzekerden, konden sedert 1 juli 1968 aanvragen om uitbetaling worden ingediend. Op 1 juli jl. is de laatste groep „rentezegelplakkers” aan de beurt gekomen, doch ook degenen die reeds voor afkoop in aanmerking kwamen en verzuimd hebben dit te doen, kunnen nu alsnog een verzoek daartoe indienen.

Ook al weet u niet of er voor u rentezegels zijn geplakt en/of tot welk bedrag, dan adviseren wij u toch een aanvraag in te dienen. De Raden van Arbeid zoeken dan wel voor u uit of u al dan niet voor een afkoopsom in aanmerking komt.

Aanvraagformulieren met toelichting zijn bij de Raden van Arbeid en alle postkantoren verkrijgbaar. Belt u niet hierover naar kantoor, aangezien wij niet over de benodigde gegevens beschikken.

$$2 \times 3 = 6$$

Da's logisch, zou men kunnen zeggen. Toch vermoeden wij dat het wel haast een unicum is dat een maatschappij in Nederland uit elk van twee gezinnen drie broers in dienst heeft. Maar bij Shell Tankers is dit wel het geval, want onder de scheepsgezellen op onze vloot varen drie gebroeders Oosterhof en drie gebroeders Van der Horst. Het was juist in de maanden juli en augustus dat uit elk dezer gezinnen de derde zoon in onze dienst trad, waarmede de wat vreemde kop, $2 \times 3 = 6$, verklaard moge zijn.



Dure vakantie

Het komt steeds vaker voor, dat opvarenden voor verlof worden afgelost en dan — al dan niet met hun echtgenote — nog enige tijd in het buitenland willen blijven bij wijze van vakantie. Maar velen staan er niet bij stil, dat zij gedurende die vakantie niet tegen medische kosten zijn verzekerd. Als wij tijdig van de plannen af weten, wordt betrokkene alle informatie met betrekking tot de mogelijkheden voor het afsluiten van een verzekering tegen dergelijke risico's toegezonden. Want zonder zo'n verzekering kan de vakantie — indien zich een ziekte of zelfs ongeval voordoet — wel bijzonder kostbaar worden. Wij meenden er goed aan te doen nog eens de aandacht hierop te vestigen. Plannen maken is best, maar stel ons tijdig op de hoogte!



Jochem ging dan ook zeer doortastend optreden maar, zoals overal, stak er hier ook weer een addertje onder het gras.

Spring en ren nooit door openstaande (of dichte) deuren.

Vlootpersonalia

periode van 16 juli t/m 15 augustus 1974

Gehuwd:

16.7: J. P. A. M. Ghuys, 4e wtk., met mw. B. M. Wortman;
27.7: L. A. H. Vader, 3e stm., met mw. A. Bordarrampé;
5.8: A. M. Vink, 4e wtk., met mw. L. P. M. Kerstens;
6.8: C. J. J. van den Kerkhof, 5e wtk., met mw. E. B. P. Brood;
7.8: C. J. Bier, 5e wtk., met mw. A. E. Winters;
9.8: E. Krook, 5e wtk., met mw. B. Teunisse.

Geboren:

16.7: Pauline Petronella, dochter van S. P. van Galen, 3e wtk. en mw. W. M. van Galen-Hanssen;
19.7: Arjan, zoon van G. A. M. van Holsteijn, scheepskok, en mw. M. H. van Holsteijn-van de Ende;
26.7: Tamara Lajla Meta, dochter van R. J. de Wit, 2e stm., en mw. L. M. H. de Wit-Salie;
31.7: Menno Victor, zoon van D. Dankaart, 4e stm., en mw. M. V. Dankaart-Poldervaart;

7.8: Onne Peter Cornelis, zoon van P. C. Ildel, 4e wtk., en mw. V. Ildel-Wetsteyn.

Aflossingen:

gezagv.: R. Verhoef, F. A. de Kaart, P. B. Hibma, G. P. Paulussen, H. Unger, P. G. C. M. Passieux, T. W. Pals, W. O. Kooi, A. W. C. van Schendel, G. F. de Boer, M. Zuilhof, S. Harders, H. E. Glansbeek, W. T. Spier, H. H. Hacken;
1e stl.: A. J. Schumm, L. A. Groendijk, G. A. M. Dorren, J. S. Schregardus, J. S. de Jong, C. P. Schoenmakers, H. Steenstra, J. B. P. Imming, C. L. Heyboer, T. W. Scharrenburg, P. C. Rakké, A. J. Bloem, H. Wijnberg, R. van Kranen, J. Klein Roseboom, R. A. Kattenburg Schüller;
2e stl.: K. P. Biesiot, P. T. M. de Jonge, G. Zoetendal, D. J. van Dijk, J. K. Terpstra, T. H. Tromp, J. F. Casimiri, H. den Ouden, R. G. de Haan, B. Koppe, J. B. van Opbergen, F. G. Franken, H. J. de Vries, G. W. J. Jacobs, R. Dijkstra;
3e stl.: C. J. de Boer, R. A. Reddering, R. P. le Coultre, P. A. Janssen, B. W. Bakker, R. A. J.

van Vugt, P. H. Teunissen, J. M. B. van Kessel, G. van Seters, G. Terpstra;
4e stl.: R. J. Moeke, B. G. ten Cate, W. A. van Essen, E. W. van den Brink, L. H. Stevens;
II.stl.: M. Hofman, K. T. Wiegert, W. T. A. A. G. M. van den Bergh, C. M. Bianchi;
hfd.wtk.: J. I. Brangert, J. B. Biondina, J. E. Weidema, S. A. Verhage, W. Balvers, W. van Kemp, C. H. J. van Dijk, W. C. van Megen, J. Wielart, R. W. H. Buitenrust Hetteema, H. Bax, P. J. de Lange;
2e wtk.: C. J. den Hollander, J. F. Vernooy, L. Vlastra, F. W. Gakes, S. J. Punt, O. de Roos, G. de Goede, W. Vroling, A. G. M. Witten, C. W. H. van Holthuysen, H. Brand, F. C. Koens, W. Muis, J. J. J. Ludekuse, T. Bakker, H. E. Daniëls;
3e wtk.: K. Elshout, E. S. Petrusma, C. A. van Esveld, E. Hendrikse, T. P. M. Westhuis, J. V. W. M. Daniëls, C. A. Douwes, J. E. A. Westerbeek, P. F. van Dijk, W. B. Grund, C. J. L. Jordan;
4e wtk.: M. W. M. van der Burgh, P. C. Ildel, R. M. van Ham, T. J. R. Eggink, D. C. de Jong, A. R. de Wilde, P. Holtring, R. L. Schultz, D. H. J. de Vries, A. B. M. Peeters, R. M. Hendriks, J. S. M. Jocker, J. G. van der Poel;
5e wtk.: L. J. Keus, M. A. P. M. Fischer, H. M. Smit, E. J. van den Brink, W. Hol, C. J. Bier, W. de Beer, J. P. Versluys, J. van der Werk, P. L. H. Schmitz, A. W. Ros, J. P. de Visser, C. W. Ards, H. W. P. Schaaper, R. L. Rader, J. H. van Leuven, R. Schokker, L. Buizert, D. J. Sandee, A. D. Salomons, W. T. van Leeuwaarden, P. van Noort, R. W. H. Bos, H. C. Nagelkerken, G. A. Mellonius, J. H. Maneschijn, E. J. Kolet, J. H. van de Sluys, F. R. R. Smith, H. J. Reusien, J. Key, J. L. B. de Bruin, J. L. F. Vermeulen, J. D. ten Napel, P. O. J. van der Horst, J. A. Elbert, A. Harkink;
II.wtk.: A. Korf, H. W. J. Schoonbergen, R. J. W. Winkelhuis, J. J. P. Schilder, M. J. Bakker; sch. voorman: A. J. Tinkhof, A. L. H. Botinga, J. H. A. Elbers;
sch. vakman I: A. W. Jansen, E. J. H. van Arcken, F. J. Trijselaar;
sch. vakman II: M. Temmerman, G. Jonkman, A. Vlaming;
sch. gez. a/w: L. Neeleman, G. J. F. Kolenbrander, G. Ammeraal, L. A. Douma, W. van Beek, F. J. Linders, E. L. Boldewijn, R. E. Riedewald, W. M. v. d. Poel, M. A. van Dijk, D. Bergen, G. Buijs, J. Lakkerwa, E. J. B. Janssen Andeweg, N. Delicaat, C. M. G. J. van de Bos, H. S. Elia, L. van der Sluis, P. Raams, W. J. Brandwagt, H. A. Schot, G. H. Wessel, P. Luijten, H. van Ieperen, D. Worseling, J. H. Wijnands, A. A. van Klei, R. F. Huijsers, J. P. G. v. d. Ven;
aank. sch. gez. a/w: J. H. Geelen, P. Harman, J. A. H. de Bruijn, F. S. Principaal, J. J. A. T. Uljee, J. M. Kramer, H. F. Winia, J. Smit; hoofd voeding: L. J. W. Broenink, L. H. H. L. Leithuijser, C. v. d. Waal, J. J. Dalmaijer, H. Vrugt, T. T. Bouma, G. Slenema;
scheepskok: C. P. van Esch, G. Riem, C. v. d. Wildt, J. M. M. Koks;
aank. kok: H. J. K. Bredeveld, M. A. J. Erens;
hoofd bediende: G. Braster, W. D. Anthonio, M. te Hennepe;
bediende: C. W. P. Frederiksz, T. F. van An-

In memoriam



Eveneens op donderdag 18 juli jl. ontvingen wij van onze agent te Geelong (Australië) bericht, dat aankomend scheepsgezel algemene werkploeg J. K. van der Lick van het m.s. „Dallia” tijdens passagieren te Geelong op 18 juli door een noodlottig auto-ongeval om het leven was gekomen.

Hij bereikte de leeftijd van 26 jaar. De teraardebestelling, ook in aanwezigheid van een vertegenwoordiger van onze Maatschappij, vond op zaterdag 3 augustus te Valkenburg (L) plaats.

Zowel de heer Van der Sluis, die sedert 1973 in onze dienst was, als de heer Van der Lick, die pas sedert kort in onze dienst was, hebben wij leren kennen als zeer gewaardeerde medewerkers. Hun vrienden op de vloot zullen hen slechts node missen. Bovenal gaan onze gedachten echter uit naar degenen die hun dierbaar waren; wij wensen hun de kracht toe dit zo plotselinge verlies met berusting te leren dragen.

Op donderdag 18 juli jl. ontvingen wij van de gezagvoerder van het s.s. „Capiluna” bericht, dat aankomend scheepsgezel algemene werkploeg H. E. A. van der Sluis op woensdagmorgen vroeg, tijdens zeer zware storm, een ongeval was overkomen. Ondanks dat onmiddellijk medisch advies was ingewonnen en het schip naar Fremantle was uitgeweken, was hij nog op woensdagavond, om 19.05 uur — terwijl het schip al op de rede lag — overleden. Hij bereikte de leeftijd van 25 jaar.

De teraardebestelling, waarbij ook onze maatschappij was vertegenwoordigd, vond op zaterdag 27 juli te Hoensbroek (L) plaats.

raat, H. A. Gard, H. Wezenaar, H. J. Denies, F. Deen, P. J. Witteveen;
bediende (a/d): R. E. van Wijk, H. Wilkes, A. Cumming;
koksmat: D. H. Beusekamp, G. J. van Aanholt, C. A. Breederland;
jongen a/w: F. B. B. Bodelier, F. M. E. v. d. Berg, J. R. Timmers, L. van Bogaert.

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. ABIDA: wnd. 2e stm. M. van der Heiden, ll.stm. R. A. S. Vermeulen, ll. wtk. J. F. Bijlsma;
m.s. ACILA: 2e wtk. J. Homminga, 3e wtk. J. H. M. A. van Jaarsveld;
m.s. ACMAEA: 2e stm. J. H. N. Pabruwee, wnd. 3e stm. R. A. Jongejan, 4e stm. E. M. M. van den Bosch, hfd.wtk. H. Buiten, wnd. 2e wtk. H. Nijhof, radio-off. J. van der Eyk;
m.s. ACTEON: ll.stm. G. W. Reitsma, ll.stm. F. Dijkstra, hfd.wtk. H. W. van Diepen, 4e wtk. P. G. Venema, 5e wtk. J. A. Geerdinck, ll.wtk. J. Marijs, ll.wtk. C. Boutsma;
s.s. ARCA: wnd.gezagv. P. M. de Graaf, 2e stm. R. J. de Wit, 4e stm. D. A. P. Sluimer, 2e wtk. A. P. de Groot, 3e wtk. H. A. M. Heyens, 5e wtk. J. L. M. Peeters, hoofd voeding L. T. R. Ernst;
s.s. ATYS: wnd.gezagv. D. M. Mos, 3e stm. C. Doolaard, ll.stm. C. A. M. Rovers, ll.stm. E. E. de Rijcke, ll.stm. A. S. Baarda, 2e wtk. R. van den Berg, 3e wtk. J. P. van der Gaag, 5e wtk. L. P. Lucking, ll.wtk. C. J. J. Verhart, ll.wtk. E. Dubbeldeman;
m.s. CAMITIA: wnd.2e stm. A. J. W. Rommes, 3e wtk. T. J. M. H. Bakker;
s.s. CAPILUNA: sch. voorman J. C. van Willigen, sch.vakman I. J. Lubberts, sch.vakman II M. A. G. Paardekooper, sch. gezal a/w M. A. Oosterhof, M. de Roo, C. J. F. v. d. Berg, P. Plat, E. K. Smit, A. Valkeneer, G. J. H. Muilenberg, aank. sch. gezal a/w G. H. v. d. Ven, R. v. d. Horst, C. W. Holster, bediende J. R. L. van Toornburg, koksmat J. J. v. d. Elburg, jongen a/w F. L. E. Vlaming, J. A. M. van Beurden;
s.s. CAPISTERIA: gezagv. B. C. den Exter van den Brink, wnd.2e stm. J. P. J. M. Cobelens, capataz E. Curras Gonzalez, man. esp. J. Alvarez Martinez, 2^o man. F. Aquino Garcia, mar. int. G. Comesana Fernandez, F. Costas Parcerira, A. Fernandez Garcia, A. Pazos Martinez, M. Rodriguez Rodriguez, J. L. Seoana Fervenza, E. Valverde Alonso, R. Vicente Dominguez, 2^o mar. int. F. Alonso Alvarez, M. Santome Caneado, coc. M. Martinez Amoedo, cam. J. Alen Barreiro, J. F. Garcia Fernandez, A. Lorenzo Figueiras, cam. (trip) A. Barbara Perez, hoofd voeding F. Tüllmann;
s.s. CAPULONIX: gezagv. J. W. Sterringa, wnd.1e stm. F. de Vries, 5e wtk. A. Belder, sch. gezal a/w F. Kromjongh, J. J. Donleben, E. B. de Niet, J. Booy, aank. sch. gezal a/w T. P. C. van 't Hoff, hoofd voeding J. S. W. Martens, hoofd bediende D. J. Bakker, bediende J. A. Small, bediende (a/d) J. W. A. A. Tappij Gielen, koksmat R. A. de Lange, J. v. d. Horst;
m.s. CINULIA: wnd.gezagv. H. K. Paauw, 1e

stm. M. F. D. Becc, wnd. 2e stm. R. J. Ruts, 3e stm. J. Boonstra, 4e stm. W. P. van Stek, 4e wtk. E. Pesschier, radio-off. A. A. M. Lapidaire;
m.s. CRANIA: wnd.2e stm. C. D. Kromhout, 5e wtk. D. de Vries, ll.wtk. A. R. Seraus, radio-off. C. H. van Herp;
m.s. DALLIA: wnd. 1e stm. H. Bijvank, wnd. 3e stm. H. J. Koolstra, sch. vakman II G. A. Vermeer, sch. gezal a/w H. de Vries, J. Bovenkerk, J. J. v. d. Kleij, aank. sch. gezal a/w J. A. Scholte Aalbes, hoofd bediende M. Plugge, bediende (a/d) J. W. M. van Berkel;
m.s. DAPHNE: sch. voorman L. de Cock, sch. vakman II R. Croese, koksmat H. B. Klaassen Bos;
m.s. DIADEMA: gezagv. J. P. Jongbloed, 1e stm. A. J. de Kraker, ll.stm. H. Puyman, 2e wtk. J. C. Ganzinga, 5e wtk. R. Denker, ll.wtk. H. J. M. Frenken, capataz C. Boo Davila, man. esp. M. Rios Mejide, 2^o man. J. C. Perez Fernandez, C. Rey Charlin, mar. int. N. Amoedo Perez, M. Carneiro Marquez, V. Comesana Fernandez, M. Costa Alonso, L. Martinez Duran, R. Martinez Perez, A. Nogueira Nunez, A. Pereira Mosqueira, 2^o mar. int. A. Chamorro Troncoso, M. Refojos Sousa, coc. A. Martinez Amoedo, cam. C. Cabaleiro Vidal, R. Lorenzo Mejuto, F. Loureiro Gonzalez, cam. (trip) J. Iglesias Rodriguez, hoofd voeding B. F. P. J. Sebregts;
m.s. DILOMA: gezagv. N. H. van der Heiden, 1e stm. J. M. Huygens, wnd. 3e stm. D. Dankaart, ll.stm. S. I. van der Zee, wnd. 4e wtk. F. M. van der Straten, ll.wtk. J. Poot, ll.wtk. G. A. de Ridder, ll.wtk. J. J. E. van Veghel, sch. gezal a/w L. Deen, aank. sch. gezal a/w F. J. E. Wachelder, J. G. Slegtenhorst, D. Knutzen, hoofd voeding G. S. Sinnema, scheepskok D. J. de Waard, bediende C. J. de Graaf, P. J. M. Fruytier, aank. kok A. R. Welvering, jongen a/w W. Zuidema, J. v. d. Meer;
m.s. DIONE: 4e wtk. R. F. Hamar de la Brethonière;
m.s. DOSINA: 2e stm. J. M. E. Korteweg;
m.s. FULGUR: gezagv. A. de Ligt, 1e stm. A. T. van Es, 2e stm. M. Buth, 3e stm. F. W. Roëll, 4e wtk. P. Dekkers, 5e wtk. L. J. Criens, 5e wtk. D. E. F. Bernardus, 5e wtk. W. S. de Graaf;
s.s. KABYLIA: wnd. 3e stm. W. T. A. B. Verstraeten, wnd.2e wtk. J. L. de Bondt;
s.s. KALYDON: 5e wtk. C. L. M. Mazairac;
s.s. KARA: 1e stm. F. F. Ates, wnd. 3e wtk. E. L. F. Nijhuis, 4e wtk. N. J. Gras, 5e wtk. E. A. Rumeser;
s.s. KATELYSIA: wnd. 1e stm. W. A. Mostert, 2e stm. G. van Riet, 2e wtk. H. Japin, 3e wtk. J. G. van Werd, 4e wtk. J. M. Hogenstein, ll.wtk. W. K. Scholte, ll.wtk. W. G. Kole, radio-off. R. Grootes;
s.s. KELLETTIA: wnd.gezagv. P. Hoogesteger, wnd. 2e stm. H. Swenne, 4e stm. H. A. Kamsteeg, ll.stm. P. J. F. Steenbergen, ll.stm. G. J. van de Lagemaat, 4e wtk. F. H. de Jong, 5e wtk. G. W. Slotboom;
s.s. KERMIA: ll.stm. K. P. Cupido;
s.s. KHASIELLA: wnd.gezagv. H. N. A. Snel, 4e stm. J. J. Engelbrecht, hfd. wtk. A. Modder-



Aangesteld

Gezagvoerder
J. van der Zouwen
per 28 april 1974 aangesteld en op 17 juli 1974 belast met het commando over het s.s. „Vasum“

In dienst getreden vlootpersoneel



D. J. de Waard
scheepskok
per 2.8.74

Vlootcirculaires

In de periode van 16 juli t.m. 15 aug. verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR-berichten

No.	Datum	Onderwerp
942	17.7.74	ETA to Gray Dubai for Grayswift service (PCOR)
943	29.7.74	"Bright Star" zaklantarns
944	30.7.74	Luchtposttarieven schepenregeling (PCOR)
945	30.7.74	Schaderapport No. 109
946	31.7.74	Koersen (PCOR)
947	2.8.74	Uurverdienste officieren/Eur. scheepsgezellen (PCOR)
948	7.8.74	Busdienst Curaçao Oil Terminal-Stad
949	12.8.74	„Grayswift launch service“ vanuit Ras-al-Khaimah
950	13.8.74	Schaderapport No. 110
951	14.8.74	Diefstallen in de haven
952	14.8.74	Metula (PCOR)
953	15.8.74	Opblaasbare reddingvloten
954	15.8.74	Metula (PCOR)

Verzoeken voor scheepsinformatie bellen:	(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
		m.s. Abida m.s. Acila m.s. Acmaea m.s. Acteon s.s. Arca s.s. Atys m.s. Camitia s.s. Capiluna s.s. Capisteria	s.s. Capulonix m.s. Cinulia m.s. Crania m.s. Dallia m.s. Daphne m.s. Diadema m.s. Diloma m.s. Dione m.s. Dosina	s.s. Kabylia s.s. Kalydon s.s. Kara s.s. Katelysia s.s. Kelletia s.s. Kermia s.s. Khasiella s.s. Kopionella s.s. Koratia	s.s. Korovina s.s. Kosicia s.s. Kryptos s.s. Kylix s.s. Lovellia s.s. Macoma s.s. Marinula s.s. Marisa s.s. Meta	s.s. Metula s.s. Mitra m.s. Niso s.s. Ondina s.s. Onoba s.s. Patro s.s. Philidora s.s. Philine

man, 2e wtk. J. B. Krijnen, 5e wtk. P. H. van Beusekom, hoofd voeding A. Onderstal;
s.s. KOPIONELLA: gezagv. D. P. Klip, II.stm. J. H. Oort, hfd.wtk. J. de Jong, 3e wtk. J. H. S. Brijde;
s.s. KORATIA: wnd. 2e stm. M. Bal, II.stm. L. H. G. J. H. Glansbeek, II.stm. J. J. M. Helvenstein, II.wtk. C. J. Stein;
s.s. KOROVINA: 1e stm. J. Mieras;
s.s. KOSICIA: wnd. 2e stm. R. Drenth, II.stm. J. A. M. van der Holst, II.stm. J. W. Steynis, hfd.wtk. J. W. van Wegen, II.wtk. W. M. de Vries;
s.s. KRYPTOS: wnd. 1e stm. C. M. Honig, wnd. 4e wtk. L. M. Dijkhuizen, radio-off. L. J. J. Bloemen;
s.s. KYLIX: wnd. 2e stm. C. van de Vrie, wnd. 3e stm. J. Koek, 2e wtk. F. de Roos, II.wtk. M. F. de Boer, II.wtk. M. P. Roon;
s.s. LOVELLIA: hfd.wtk. L. C. Spoon;
s.s. MACOMA: 1e stm. M. A. Messelaar, 3e stm. T. Kik, II.stm. A. A. Schmidt, hfd.wtk. J. H. Veen, 2e wtk. M. F. Koens, 3e wtk. W. J. M. Peeters, 5e wtk. C. de Zwart, II.wtk. G. R. Spijckerman, aank. sch.gez. a/w P. de Wit, sch. kok C. J. L. v. d. Linde;
s.s. MARINULA: gezagv. J. C. de Groot, 2e stm. F. L. A. Bloot; 3e stm. R. F. Mesker, 4e stm. P. Haas, II.stm. J. Schol, 2e wtk. R. A. Risseeuw, 4e wtk. R. A. de Lijster, 5e wtk. J. Verhagen, 5e wtk. R. Koudstaal, 5e wtk. H. J. Koopman, radio-off. H. J. Mouton, capataz J. A. Dosil Hermo, man. esp. A. Abalde Bastos, 2° man. A. Acuna Germade, mar. int. M. Alvarez Fernandez, M. Amoedo Aguete, F. Carrera Covela, G. Gago Salgueiro, J. B. Gonzalez Cortes, J. M. Oliveira Santos, J. Rios del Rio, J. Rodriguez Freire, J. Rodriguez Goberna, 2° mar. int. M. Bouzada Pazos, R. Toucedo Miguez, jefe de f. J. S. Duran Barros, coc. G. Da Rocha Valverde, cam. A. Dieguez Garcia, R. Lago Lago, A. Otero Garcia, cam. (trip.) L. M. Puime Amorin;
s.s. MARISA: 4e stm. E. Hietbrink, hfd.wtk. F. in 't Veld, 2e wtk. J. Zipp, 4e wtk. F. van den Boogaard, 5e wtk. M. J. de Kroon, 5e wtk. P. Reid, sch.gez. a/w A. Lampe, L. G. Smit;
s.s. META: 1e stm. G. W. Bouma, II.stm. A. Zwiers, II.stm. E. Witteveen, 2e wtk. F. A. M. Vergroesen, II.wtk. M. J. Janse, II.wtk. P. F. M. Kösters;
m.s. NISO: gezagv. K. Drent, 1e stm. L. A.

Veer, 2e stm. H. W. van Baalen, 2e wtk. W. J. Meuldijk, 3e wtk. H. Wesselman, 4e wtk. J. Hoorn, capataz P. Raimundez Collazo, man. esp. F. Otero Lago, mar. int. L. G. Barcena Lareo, A. Boullosa Dacosta, J. Lopez Martinez, E. Moldes Nogueira, J. M. Pineiro Alonso, J. Pousada Perez, E. Rivas Granjel, hoofd voeding A. A. Turkenburg.
s.s. ONDINA: 2e stm. M. Stammes, wnd.hfd.wtk. C. C. Bartels, 2e wtk. J. H. E. Nijhuis, 4e wtk. A. G. A. de Graaf, 5e wtk. P. H. Rebel, 5e wtk. C. B. van het Maalpad;
s.s. ONOBA: 3e stm. R. C. Pabbruwee, 4e stm. M. Lokker;
s.s. PATRO: wnd. 3e stm. L. A. C. M. van der Bruggen, 5e wtk. E. T. van de Pijpekamp, 5e wtk. C. Brasser;
s.s. PHILIDORA: gezagv. P. Cammel, 3e wtk. P. Kooyman, 5e wtk. M. J. Kleyn, sch. gez. a/w R. R. Meijjs, F. A. W. Huppertz, aank. sch. gez. a/w M. J. Elemans, aank. kok A. J. J. N. Advocaat, bediende G. C. Pfenning;
s.s. PHILINE: gezagv. H. A. Schelvis, wnd. 2e stm. H. van Popta, hfd.wtk. J. Polet, sch. vakman I R. W. van Rooyen, aank. sch. gez. a/w J. Hendrikx;
s.s. PHILIPPIA: gezagv. C. Wolse, 1e stm. W. C. Padmos, 4e wtk. J. P. A. M. Ghuys, 5e wtk. J. C. Butler, 5e wtk. F. O. Schlüter, hoofd bediende G. J. Vrielenk, bediende M. F. Velsink, W. M. Beekman;
s.s. SEPIA: 1e stm. G. L. A. Martens, hfd.wtk. J. L. van der Rijst;
s.s. VASUM: gezagv. J. van der Zouwen, 1e stm. B. Ritman, 5e wtk. W. Overeem;
s.s. VIANA: 5e wtk. D. A. Kruk;
s.s. VITREA: wnd. 1e stm. E. J. J. Eelman, wnd. 2e stm. F. B. Visser, 5e wtk. G. M. Piera, 5e wtk. J. W. Holtrop;
s.s. VIVIPARA: 3e stm. C. Doolaard, ass.wtk. K. J. Kuyper;
s.s. VLIELAND: wnd. 2e wtk. J. J. Timmers, 3e wtk. T. H. van Leeuwen, wnd. 4e wtk. G. J. Afink;
s.s. ZAFRA: II.stm. H. J. P. M. Heetkamp, II.stm. B. P. de Lange, II.stm. P. J. M. van Ingen;
s.s. ZARIA: II.stm. E. M. P. H. W. Duijkers, II.stm. C. H. M. Buckens, hfd.wtk. R. Romijn, 2e wtk. H. M. Westerveld, wnd. 3e wtk. J. A. Deelen, 5e wtk. W. P. N. Kramer.



Bruidspaar van de maand

Pijpestelen regende het in de ochtenduren van maandag 5 augustus jl. De bruidegom van de maand, 4e werktuigkundige A. M. Vink, had het er druk mee om zijn bruid, Mej. L. Kerstens, en de andere dames van en naar de kapper te rijden. Maar om 3 uur in de middag was de rust teruggekeerd en viel ten stadhuize in Tiel het „ja"-woord in alle plechtigheid. Onze gelukwensen aan de heer en mevrouw Vink, die in Tiel domicilie hebben gekozen.

tussen schip en ka

veertiende jaargang no. 1 - september 1974

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

Redactiecommissie:

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

Administratie:

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

Uit dienst getreden.vlootpersoneel:

II.stm.: H. G. D. Cramer (tijdelijk);
 3e wtk.: D. de Bruijne;
 4e wtk.: W. J. H. M. Toussaint;
 5e wtk.: H. H. A. Ahrendt, H. J. Advocaat;
 II.wtk.: J. Splinter (tijdelijk), A. van Eijk (tijdelijk);
 sch. voorman: Ph. de Vries;
 sch. voorman: K. E. J. Watz;
 sch. vakman II: H. J. Wesker;
 hoofd voeding: J. Roosenburg;
 scheepskok: G. A. M. van Holsteijn.

Terug van militaire dienst:

4e stl.: D. J. Bruin, R. A. Jongejan, J. Koek, W. T. A. B. Verstraeten.

Wederom in dienst getreden:

4e stm.: D. A. P. Sluimer.

Aangesteld als:

hfd.wtk.: W. van Kemp, J. Wielart, W. G. van der Velden;
 5e wtk.: M. J. de Kroon, C. B. van het Maalpad;
 hoofd voeding: G. S. Sinnema;
 wnd. scheepsvorman: L. de Cock.

Behaalde diploma's:

„A/B-th.": M. J. de Kroon, C. B. van het Maalpad.

Mutaties walpersoneel

(in de periode 11.7.74 t.m. 10.8.74)

In dienst

1.8 Mej. H. J. Tolenaar - DFP/3
 1.8 Mej. C. H. M. van der Hurk - DFF/4
 1.8 Mej. A. S. Wolters - DFF/4
 5.8 Mej. C. F. Palsrok - DFP/3



Mej. W. H. Vroon
 DFF/4
 per 1.7.74



T. C. Aalbrecht
 DFF/1
 per 1.7.74

Uit dienst

1.8 Mej. J. P. J. Stok - DFF/4

Interne mutaties

22.7 Mej. R. A. Kornaat van DFF/4 naar DFP/1