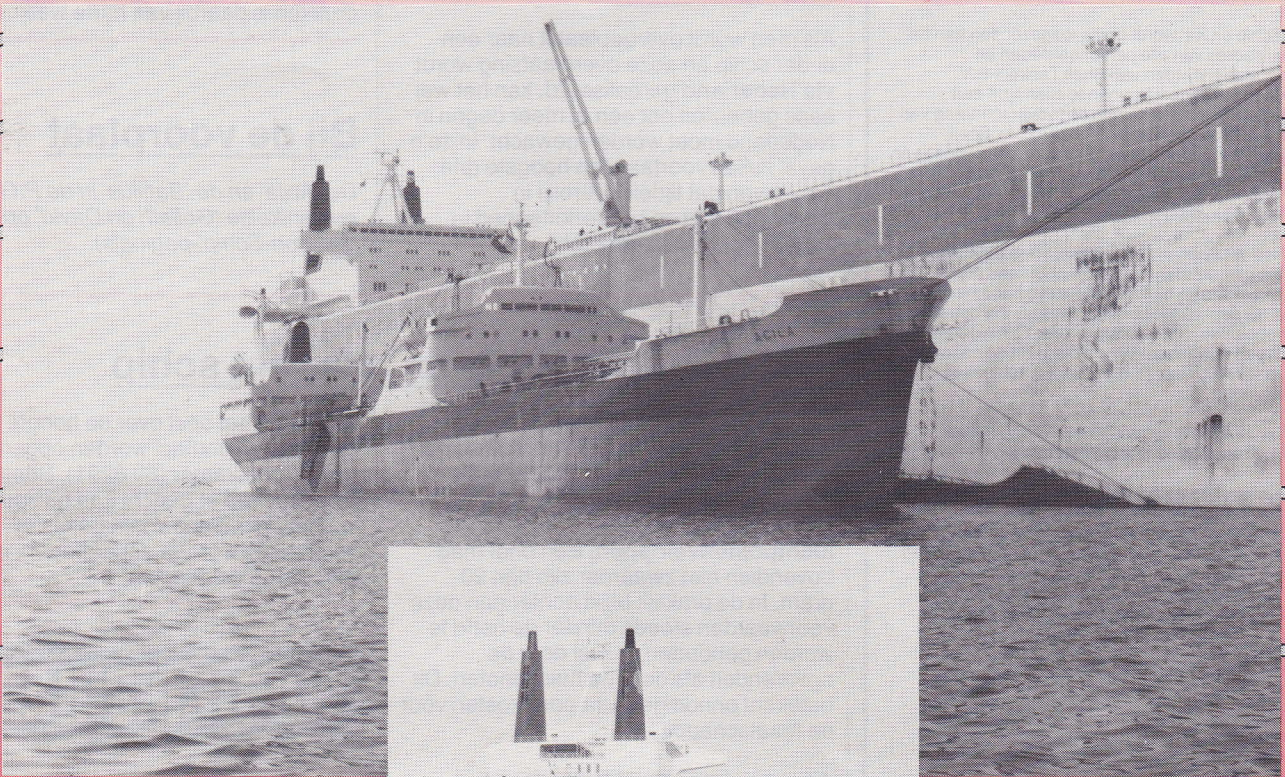


# SCHEEP



23e jaargang  
nummer 1  
september 1983

# ENTKA



# SCHIP EN KA

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

Postbus 874  
3000 AW Rotterdam  
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk werk 696105 Kamer 9.09

Ondernemingsraad Vloot 696146  
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696689

Drieëntwintigste jaargang  
nummer 1, september 1983

Redactie  
R. Kleijn, W. N. Wouters  
010-696127

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

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

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

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

Vormgeving  
Tijl Periodiekenservice b.v. Den Haag

Druk  
Tijl Grafisch bedrijf b.v. Zwolle

## Algemene Ledenvergadering OMS

Het Onderling Medisch Steunfonds deelt mede dat op 22 september a.s. een Algemene Ledenvergadering zal worden gehouden in de P.R.-zaal van het Shell-Gebouw te Rotterdam, aanvang 10.00 uur v.m.

De agenda voor deze vergadering luidt:

1. Opening
2. Benoeming bestuurslid. Ter vervulling van de vacature, ontstaan door overplaatsing van de heer L. Born, stelt het Hoofdbestuur van het SMS, conform art. 5, lid 3 van de Statuten, voor te benoemen:

de heer C. Rademaker  
Sluiting.

## Even goed noteren . . .

Als men wordt overgeplaatst naar een ander schip en deze overplaatsing wordt via Nederland gerealiseerd, kan het wel eens gebeuren dat een of meer dagen in Nederland moet worden gewacht. In zo'n geval zullen voortaan ten hoogste drie dagen van dat tijdelijk verblijf in Nederland niet op het verlofgoed in mindering worden gebracht.

## Post . . . voor thuis en naar het schip

Ingevolge artikel G.4 van de dienstreglementen is communicatie met huisgenoten uitsluitend kosteloos als gebruik wordt gemaakt van **luchtpostpapier en luchtpostenvelopen**. Een brief mag bovendien niet zwaarder zijn dan 20 gram. In de praktijk blijkt echter aan deze voorwaarden steeds minder de hand te worden gehouden, zowel door de opvarenden als door de huisgenoten. Dit betekent onnodig extra portokosten voor de maatschappij.

Aan boord mogen derhalve voortaan alleen maar brieven voor kosteloze doorzending worden aangeboden, die aan de genoemde voorwaarden voldoen. Brieven die door huisgenoten voor doorzending naar kantoor worden gezonden en niet aan de voorwaarden voldoen, zullen voortaan worden geretourneerd aan de afzender. Is het adres daarvan niet duidelijk vermeld op de enveloppe, dan wordt deze bewaard tot geadresseerde in Nederland terug is. Huisgenoten die andere zaken, zoals foto's, cassettebandjes en dergelijke naar het schip willen zenden, dienen postzegels voor de volledige daarvoor geldende portokosten te plakken. Bij



## AFSCHIED GAAT NEMEN

### P. M. Verschut - DFF/1

Afscheidsreceptie op donderdag 22 september 1983 om 16.00 uur in de Spiegelzaal van het Shell-gebouw aan het Hofplein. Een ieder die de heer Verschut de hand ten afscheid wil drukken is daarbij van harte welkom.

## Bij de voorplaat

De 'Acila' en de 'Batillus' in de P.G. (zie ook artikeltje 'Goliath en David' op de 'Schoon-Schip'-pagina's).

twijfel kan het best over de hoogte van de portokosten contact worden opgenomen met de postkamer (69 6291). Briefkaarten (scheepsfoto's) gericht aan huisgenoten kunnen eveneens voor kosteloze verzending worden aangeboden, maar **niet** in een enveloppe.

## VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
2010	21.7.83	Safetygram No. 1 (PCOR)
2011	22.7.83	Blokken isometrisch papier (PCOR)
2012	25.7.83	Forms 90 (PCOR)
2013	26.7.83	Vakatures (PCOR)
2014	28.7.83	Safetygram No. 2 (PCOR)
2015	29.7.83	Aanstellingen (PCOR)
2016	29.7.83	Koersen (PCOR)
2017	29.7.83	Leiding STBV (PCOR)
2018	3.8.83	Indexcijfers (PCOR)
2019	9.8.83	Nieuw model Oliejournaal
2020	11.8.83	Overlijdensbericht (PCOR)

## Kort vraaggesprek

Nevenstaande mededeling was voor de redactie van dit blad toch aanleiding om onze directeur nog enkele vragen te stellen. Wij geven ze hieronder, met de gegeven antwoorden, letterlijk weer.

### Vraag:

Moeten wij uit het voorgaande concluderen, dat wij u in de komende 9 maanden nog maar sporadisch zien in Rotterdam?

### Antwoord:

Ik zal zeker minder aanwezig zijn dan in het verleden het geval was, maar het aantal uren dat men mij hier aantrof, was dan ook wel eens excessief. Als je de mededeling goed leest, dan blijkt daaruit, dat ik volledig bij Shell Tankers betrokken blijf voor wat het beleid aangaat. Alleen de verantwoordelijkheid voor de dagelijkse gang van zaken, die komt bij Busker te liggen en bij de respectieve hoofden van de afdelingen, dit dus meer dan in het verleden het geval was. Maar om wat beleidszaken betreft een duidelijk voorbeeld te geven: het verwerven van de 3 L.R.'s blijft voor mij top-prioriteit No. 1.

### Vraag:

Hoe gaat het met belangrijke bijeenkomsten, zoals planning vergaderingen in Londen, de overlegvergaderingen met de O.R., die omtrent ontwikkelingen op het gebied van moderne bedrijfsvoering aan boord, de jaarlijkse bijeenkomst in december en dergelijke?

### Antwoord:

Alle hierboven genoemde belangrijke bijeenkomsten blijf ik bijwonen. De directievergaderingen op kantoor en andere zal ik zoveel mogelijk zelf bijwonen en leiden. Nogmaals, men zal mij hier op kantoor niet sporadisch zien, ik blijf immers ten volle betrokken bij en verantwoordelijk voor de ontwikkelingen.

### Vraag:

Betekent dit niet, dat in feite toch twee volledige taken tegelijkertijd worden verricht, hetgeen in de praktijk meestal betekent of een te zware aanslag op betrokkene of de onmogelijkheid zich ten volle aan beide taken te wijden?

### Antwoord:

Hier zit iets van waarheid in. Het zal drukker worden. Echter, naast het directeurschap van Shell Tankers, besteedde ik tot nu toe ook tijd aan allerlei commissies die in reders- en ander verband indirect met onze maatschappij

te maken hebben. Neem bij voorbeeld de regeringscommissie die zich bezighoudt met het beleid op de Noordzee. Zulke functies moet ik – overigens tot mijn spijt – afstoten om ruimte te kunnen creëren voor de mij thans opgelegde taken.

Overigens, het feit dat de Marine Co-ordinator en alle andere betrokkenen ermede akkoord gaan, dat ik naast het directeurschap van STBV zo'n 8 à 9 maanden projectleider in Den Haag word, houdt in wezen een compliment in aan de kracht van de STBV organisatie, zowel aan de wal als die aan boord van de schepen. Je moet je realiseren, dat in wezen het reilen en zeilen van dit bedrijf wordt gedragen door een ieder die er werkzaam is en niet exclusief door één man. Wat niet wegneemt, dat ik verwacht en ook persoonlijk hoop, dat ik het na verloop van de in de mededeling genoemde periode weer wat rustiger krijg en mijn werk zich weer zal beperken tot Shell Tankers.



### Vraag:

Juist de beoordeling van de mededeling heeft in zoverre aanleiding gegeven tot geruchten, dat Uw tegenpool bij het onderzoek in Londen, projectleider B. H. Lusk, onmiddellijk door een ander wordt opgevolgd in zijn huidige functie en dat dit dus binnenkort bij u ook wel het geval zal zijn.

### Antwoord:

De beantwoording van de vorige vraag geeft al aan, dat deze conclusie onjuist is. De constructie in Nederland is met opzet zodanig gekozen dat ik bij Shell Tankers blijf, maar voor een bepaalde periode ben 'vrijgemaakt' voor het onderzoek in Den Haag.

## Mededeling

Op 29 juli j.l. is, op verzoek van het Hoofd van Organization Services, het volgende in Londen en Den Haag bekendgemaakt.

### 'Onderzoek naar de personeelsbezetting en kosten van de dienstverlenende maatschappijen' ('SCORE')

Op verzoek van het Hoofd van Organization Services wordt hierbij het volgende bekendgemaakt.

In de Interne Kennisgeving ODH 23/83 van 9 juni 1983 werd aangekondigd dat er 2 projectleiders zouden worden aangewezen, één in Den Haag en één in Londen.

In Den Haag zal Drs. A. L. RASTERHOFF voor de duur van het onderzoek als projectleider (kenteken OSPH) optreden, met behoud van zijn functie van Directeur van Shell Tankers B.V. De gedurende zijn afwezigheid bij Shell Tankers B.V. te treffen regeling zal in een interne circulaire van die Maatschappij worden bekendgemaakt.

Als projectleider voor het onderzoek in Londen (kenteken OSPL) is aangewezen de heer B. H. LUSK, thans Vice-President, Finance (ITF), van SITCO. In de Interne Kennisgeving ODH 39/83 wordt bekendgemaakt wie hem in zijn huidige functie zal opvolgen.'

Zoals duidelijk in deze mededeling wordt gesteld, zal ik gedurende de duur van het onderzoek, dat naar verwacht wordt 8 tot 9 maanden zal vergen, de functie van directeur van Shell Tankers B.V. blijven bekleden. Dit houdt in dat ik verantwoordelijk zal blijven voor Shell Tankers B.V. en het door deze maatschappij gevoerde beleid. Hierin is dan ook geen enkele wijziging te verwachten.

Ingaande 1 september 1983 zal voor de duur van het onderzoek de verantwoordelijkheid voor de dagelijkse gang van zaken komen te liggen bij de heer M. A. Busker, daarbij gesteund door de overige leden van het management team.

w.g. A. L. Rasterhoff

## VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954

m.s. Abida  
m.s. Acila  
m.s. Acmaea  
m.s. Acteon  
m.s. Cardissa  
m.s. Caurica

(010) 130955

m.s. Cinulia  
m.s. Crania  
m.s. Dallia  
m.s. Daphne  
m.s. Diadema

(010) 130956

m.s. Felania  
m.s. Felipes  
m.s. Ficus  
m.s. Flammulina  
m.s. Fossarina

(010) 130957

m.s. Fossarus  
m.s. Fulgur  
m.s. Fusus  
s.s. Kylix  
s.s. Laconica

(010) 130958

s.s. Latia  
s.s. Latirus  
s.s. Lepton  
m.s. Niso  
s.s. Ondina

(010) 130959

s.s. Onoba  
m.s. Tagelus  
s.s. Vitrea  
s.s. Zafra  
s.s. Zaria

# BRAND!



Wij zijn allemaal wel eens opgeschrikt door krantenberichten, met of zonder angstaanjagende beelden, over hotelbranden. Als wordt bedacht dat alleen al de Nederlandse officieren en scheepsgezellen van onze Maatschappij bij het wachten op aankomst schip of repatriëring gemiddeld, per jaar, ruim 3000 nachten in een hotel doorbrengen – en dat in vele verschillende landen – dan lijkt het zaak wat globale aanwijzingen te geven hoe in geval van nood te handelen. Wij raadpleegden hiervoor een deskundige van de Rotterdamse brandweer en verwerkten tips verstrekt door een deskundige van de brandweer in Los Angeles. Dit alles in de hoop, dat de lezer de gegeven aanwijzingen hoe te handelen bij hotelbrand nimmer hoeft op te volgen.

## Als u aankomt . . .

We moeten toch beginnen met enkele tips die u **altijd**, bij aankomst in uw hotelkamer, **moet** opvolgen. Zodra u uw bagage in uw kamer heeft gedeponneerd, oriënteer u dan eerst goed, hoe moe u wellicht ook bent na de vliegreis. Zijn er instructies van het hotel hoe brand te melden? Hoe daarna te handelen? Lees ze! Ga vervolgens even terug naar de gang of hal van waaruit u de kamer hebt betreden en stel vast waar de brandmelder is, in welke richting de 'exit'-bordjes wijzen en waar dus de nooduitgang is. Open de deur daarvan ook en stel vast wat er achter is: een trappenhuis, een gang, of tegelijk de straat? Als u naar uw kamer terugloopt, tel het aantal deuren tussen de nooduitgang en uw kamerdeur. Is de nooduitgang nu de zesde of zevende deur, links of rechts, als u uit uw kamer komt? Staat er wellicht iets tussen uw kamerdeur en de nooduitgang waartegen, in geval van dichte rookontwikkeling, u zou kunnen lopen,

zoals een machine waarmede ijsblokjes worden gemaakt, een schoenpoetsapparaat of een 'soft drink'-automaat?

## Rook . . . hoeft nog geen brand te betekenen

Rook – maar ook in vele gevallen onnodige paniek – is de oorzaak van menig dodelijk ongeval bij hotelbrand. Toch hoeft rookontwikkeling niet altijd te betekenen, dat er echt brand is. Een matras die door een brandende sigaret, sigaar of weggeworpen lucifer (7 van de 10 hotelbranden worden daardoor veroorzaakt) is gaan schroeien, veroorzaakt eerst een enorme hoeveelheid rook, die in veel gevallen door de air-conditioning of luchtverseringsinstallatie door een groot deel van het hotel wordt verspreid. Nogmaals: geen paniek! Wel is het zaak dit onmiddellijk te melden en het hotel te verlaten. Door de warmte verzamelt rook zich het eerst bij het plafond en vult

geleidelijk de kamer. Rook irriteert de ogen en juist uw ogen heeft u zo lang mogelijk nodig om veilig het hotel te verlaten. Bij tekenen van irritatie daarom op handen en knieën naar de deur en, zo lang er ook in de gang rook is, op handen en knieën uw weg vervolgen. Uw ogen kunnen namelijk maar een bepaalde mate van irritatie verdragen, waarna u niet goed genoeg meer kunt zien om de uitgang te vinden. Om niet te spreken over de longen, die u zoveel mogelijk moet sparen om adem te kunnen blijven halen. U weet immers niet hoe het er verderop in de gang uitziet!

## Kamer verlaten . . . of niet?

Iedereen wil, bij rookontwikkeling of brand, zo snel mogelijk z'n kamer uit. Toch, alvorens de deur open te doen naar de gang, eerst met de palm van uw hand voelen of die warm is. Als de deur of deurknop gloeiendheet is, dan **niet** de deur openen. De brand woedt dan aan de andere kant.

Is de deur niet overmatig warm, doe dan voorzichtig de deur open, zodanig dat u 'm altijd nog dicht kunt slaan als het onmogelijk blijkt de gang te betreden. U legt uw kamersleutel toch wel altijd op dezelfde plek in uw hotelkamer, anders bent u wellicht al gestikt voordat u deze gevonden en de kamer verlaten heeft. Op het nachtkastje naast uw bed is de meest voor de hand liggende, **vaste** plek als u in een hotel overnacht.

Als blijkt na het voorzichtig openen van de deur, dat het veilig is de gang in te gaan, op weg en **niet op zoek** naar de nooduitgang, doe dan de kamerdeur weer achter u dicht. Dit vooral niet vergeten, want daardoor zal uw kamer minder snel gaan branden (deuren zijn veelal goede warmtevangers) en zullen uw eigendommen niet zo snel door rook worden beschadigd.

## ALARMERING

*De neiging om bij hotelbrand zo snel mogelijk het eigen vege lijf te redden is een natuurlijke neiging. Dat neemt niet weg, dat ook voor uw eigen veiligheid, het melden van de brand de allereerste vereiste is. Volg daarom de instructies op die op de hotelkamer aanwezig dienen te zijn. Indien dit niet het geval is, de rookontwikkeling of brand zo snel mogelijk melden. (Bij een niet-automatische brandmelder, zgn. handbrandmelder, komt de melding tot stand door het inslaan van een ruitje).*

# BRAND!

Blijf in de gang lopen (of, bij sterke rookontwikkeling, op handen en knieën kruipen) **langs de muur** aan de zijde waar de uitgang is. Door paniek gegrepen hotelgasten zouden u anders onder de voet kunnen lopen. Dus niet het midden van de gang nemen. Tel de deuren, anders zoudt u bij slecht zicht uw toevlucht in de bezemkast zoeken . . . en dat is geen grap, maar echt voorgekomen. Bij 'exit' gekomen, de deur weer achter u sluiten!

## Of . . . naar het dak

Onder andere het niet sluiten van deze deur door hotelgasten bij brand kan er de oorzaak van zijn, dat ook in het trappenhuis dichte rook is komen te staan. Is uw kamer op bijvoorbeeld de 10de etage en het trappenhuis staat vol rook terwijl het dak dichtbij is, dan is het verstandiger om niet te proberen door de dichte rook de trap af te rennen. Op die wijze hebben velen hun einde gevonden. Ren dan liever naar boven als dat maar een paar etages zijn. Maar houdt u stevig vast aan de leuning. Door paniek bevangen hotelgasten van de hoger gelegen etages komen wellicht, zonder wat te zien, naar beneden gestrompeld of gestormd, al naar hun gemoedstoestand; zij zouden u onder de voet kunnen lopen. Vanuit het trappenhuis kunt u de 'exit'-deuren naar de verschillende etages niet openen; dat is normaal, anders zouden dieven te allen tijde gemakkelijk in het hotel kunnen komen. Wel de deur naar de straat, beneden, en naar het dak, boven, die kunt u altijd vanuit het trappenhuis openen.

Als u de deur naar het dak bereikt hebt, zet hem dan open (mocht deze automatisch dichtgaan, zet er wat tussen). Op die wijze kan niet alleen de rook uit het trappenhuis trekken, maar isoleert u zichzelf niet op het dak! Zoek de

## TIPS

- **Kijk onmiddellijk na het neerzetten van Uw bagage in Uw hotelkamer of er instructies zijn hoe te handelen bij rook of brand. Ga na, waar de (nood)uitgang is, hoeveel deuren verder deze is en of er obstakels zijn langs de muur.**
- **Leg uw kamersleutel altijd op een vaste plek (het nachtkastje is een uitstekende plek; bij onraad des nachts kunt u de sleutel dan blindelings pakken)**
- **Bij brand of rookontwikkeling instructies van hotelwege gegeven opvolgen. Waarschuw receptie, gebruik brandmelder, waarschuw anderen.**
- **Vermijdt irritatie van ogen en longen bij rookontwikkeling zo lang mogelijk, door indien nodig op handen en knieën te kruipen, desnoods zelfs door u plat op de grond voort te bewegen.**
- **Als uw raam open staat, sluiten vóór het verlaten van de kamer.**
- **Wees voorzichtig bij het openen van de deur naar de gang: de brand kan in de gang tegenover uw kamer woeden en wellicht is in de gang de rookontwikkeling nog veel erger dan in uw kamer.**
- **Kunt u nog wel de gang betreden, ga dan zo snel mogelijk naar de uitgang en tel, als dit op de tast moet, de tussenliggende deuren, zodat u de goede deur naar buiten neemt.**
- **Kunt u niet uw kamer uit en de telefoon werkt nog, waarschuw receptie dat u zich nog op uw kamer bevindt.**
- **Vul het bad met water, houdt deuren en muren koel. Bindt bij sterke rookontwikkeling in de kamer een natte handdoek voor neus en mond.**
- **Als buiten geen rook of vuur voor het raam waarneembaar is, open het raam, overweeg uw kansen om van daaruit het hotel te verlaten. Maar neem géén risico's, er zijn meer ongelukken door 'sprongen in paniek' dan door werkelijke verbranding op de kamer.**
- **Natuurlijk nooit of te nimmer liften gebruiken. Sluit de kamerdeur achter u, sluit ook de deur van de (nood)uitgang, behalve die naar het dak.**

**Bovenal: géén paniek, juist daardoor zijn de meeste doden en gewonden gevallen bij hotelbrand.**

loefzijde van het dak op en wacht tot er hulp komt. Daken zijn veelal goede, alhoewel secundaire vluchtplaatsen. De **voorkeur** verdient natuurlijk altijd de straatuitgang.

## Soms . . . in de kamer blijven

Als u vanwege brand of verstikkende rook

in de gang, niet uw kamer kunt verlaten, zet dan de eventueel aanwezige ventilatie in de badkamer aan. Maar doe dit alleen als daarmee de rook inderdaad vermindert. Bij recirculatie kan het omgekeerde effect worden bereikt! Bekijk de situatie vanuit het raam. Indien mogelijk, open dit om de rook zoveel



# BRAND!

mogelijk uit de kamer te krijgen. Als er buiten geen rook is en het raam kan niet worden geopend, sla dan met b.v. een stoel – nooit met de hand – de ruit stuk. Trek niet alleen, door druk te zwaaien, de aandacht van omstanders, maar neem ook verdere actie. Vul bij voorbeeld het bad om in de kamer kruipend vuur te kunnen blussen. Maak lakens en/of handdoeken nat en stop die in deurkieren om de rook zoveel mogelijk uit de kamer te houden. Gooi met wat u maar kunt vinden (bakje, drinkbeker desnoods uw hoed of pet) water tegen de deur om die koel te houden. Doe hetzelfde tegen de muren als die heet worden. Zet eventueel de bedmatras tegen de deur en houdt ook die nat. Bindt bij sterke rookontwikkeling een natte handdoek om mond en neus, zwaai ook met een natte handdoek in de

rondte, daarmee verdrijft u ook rook. Blijf zoveel mogelijk laag bij de grond om uw ogen en longen te sparen en niet door de rook te worden bevangen.

Als ook vlak voor uw raam aan de buitenzijde vlammen zijn en u kunt evenmin uw kamer verlaten vanwege brandende gang (een wel héél sombere samenloop, maar het kan gebeuren) trek dan de gordijnen eraf en verwijder al datgene wat nabij het raam vlam zou kunnen vatten.

### **Springen? . . . Niet te gauw!**

Wanneer er echt geen andere mogelijkheid is, is het springen vanuit het raam op de eerste étage nog mogelijk zonder al te zwaar lichamelijk letsel. Desnoods kunt u een deel van de hoogte

overbruggen met aan elkaar gebonden lakens, dekens e.d., maar **vertrouw niet te veel** op de sterkte ervan. Dus doe dit alleen in geval van uiterste nood. Uit hoger gelegen etages **niet** springen, velen hebben juist daarbij het leven verloren. Ook niet springen vanuit het raam of vanaf het dak naar een gebouw dat zo vlakbij lijkt te liggen. In uw angst lijkt het wellicht mogelijk de veilige haven aldus te bereiken, maar in werkelijkheid zal de afstand veel te groot zijn om springend te overbruggen en u stort naar beneden. Onder alle omstandigheden: blijft kalm, overdenk en, indien mogelijk, overleg uw kansen. Maar vóór alles, bereidt u reeds voor op zo'n calamiteit als u met uw bagage de kamer betreedt door de aanwijzingen te volgen vermeld onder 'Als u aankomt . . .'

## Vals beschuldigd

**In de tot nu verschenen artikelen uit de rijke historie van de Nederlandse Shell-tankvaart hebben wij al veel uiteenlopende zaken behandeld: de lotgevallen van schepen, belevenissen uit de oorlogsjaren en andere gebeurtenissen. Een poging tot moord is evenwel nimmer ter sprake gekomen. En dat terwijl er een uitvoerige correspondentie over is in een dik dossier van de 'Apollonia'. Nu zou die moordaanslag gepleegd zijn op een opium-smokkelaar, wat al een heel ander licht werpt op de zaak. Maar tot welke onaangename konsekwenties zo'n beschuldiging kan leiden blijkt 'uit het oud-archief'**

Wij schrijven het jaar 1932. Een tijd waarin de wereld zuchtte onder een crisis, waarbij de huidige verslechtering van de economie nog verbleekt. Massa-ontslagen waren aan de orde van de dag, terwijl voor degenen die hun werk konden behouden salarisverlaging onvermijdelijk was. Ook in de scheepvaart was dit het geval, de vloot van wat genoemd werd de 'verbonden petroleummaatschappijen' niet uitgezonderd. Niet dat je verplicht was gageverlaging te accepteren, je had

immers een contract voor drie jaar. Echter, was je niet bereid, dan werd geen nieuw contract meer gesloten en kon je, wat men noemde, gaan 'stempelen'. En dat weer om een uiterst minimale werkloosheidsuitkering te verkrijgen.

### De 'Apollonia'

De stemming aan boord van het vrij nieuwe tankschip 'Apollonia' zal door de ingevoerde gageverlaging wel niet best zijn geweest. Maar voor dit in 1931 door de werf v/h Rykee & Co te Rotterdam aan The Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd. te Londen opgeleverde stalen motorschip van bruto 2086,28 tonnen van 2,83 kubieke meter was er tenminste nog werk. En dat terwijl 20% van de wereldvloot opgelegd lag. Een bof voor de opvarenden en een gelukkige omstandigheid voor de Nederlandsch-Indische Tank-Stoomboot Maatschappij te Den Haag, voor wie de 'Anglo Saxon' het schip had laten bouwen. De N.I.T., zoals de Haagse rederij van het toenmalige B.P.M.-concern veelal werd aangeduid, is in wezen een der maatschappijen waaruit Shell Tankers is ontstaan. Die rederij zorgde o.a. voor de personeelsvoorziening van de Nederlandse Groepsvloot en had de 'Apollonia' (met 2 schroeven voortbewogen door 2 enkelwerkende 6-cilinder Werkspoor-dieselmotoren, elk met een capaciteit van ± 500 E. P. K.) voorzien van Nederlandse officieren en Chinese scheepsgezellen, de laatste gerecruteerd te Rotterdam. Met tankschepen werden in die jaren nog voornamelijk producten vervoerd, zoals stook- en dieselolie, benzine en lampolie



*Kap. J. C. Landman voordat hij tot gezagvoerder werd benoemd in 1928.*

zij het dit laatste al aanmerkelijk minder dan voorheen.

### Opvarenden

Bij de uitreis in 1931 was als gezagvoerder aan boord geplaatst ene J. C. Landman, geboren te Den Haag op 30 april 1889, dus 42 jaar oud. Hij had in juli 1920 gesolliciteerd als stuurman naar aanleiding van een advertentie in 'Het Nieuws van den Dag'. Met zijn 6 jaar ervaring als 4e, 3e en 2e officier bij de Java-China-Japan lijn was hij destijds aangenomen als wnd 1e officier. Daaruit blijkt dat men in 1920 bijzonder krap moet hebben gezeten wat betreft personeelsvoorziening, want vanaf het prille begin onzer Maatschappij kon men nimmer in een hogere rang geplaatst worden als men geen ervaring op 'petroleumschepen' had gehad, terwijl altijd de voorkeur werd gegeven aan promotie uit eigen gelederen. Landman's promotie tot gezagvoerder vond plaats op 1 februari 1928.

Verder waren aan boord van de 'Apollonia' ten tijde van de hieronder beschreven gebeurtenissen in 1932: 1e officier C. J. van Malland, wnd 2e officier K. v.d. Woude, 3e officier L. Tibbe, wnd 1e machinist B. van Liere, wnd 2e machinist C. A. van der Peyl, 3e machinist M. N. Hoogerduin, wnd 4e machinist M. de Vries en radio-telegrafist

A. J. Gravenmaker. Meerdere dezer namen zullen bij oudgedienden herinneringen wakker roepen.

## Istanbul

Op reis van Alexandrië naar Constanza voer de 'Apollonia' in de avonduren van 16 juni 1932 door de Bosporus, onder loodsaanwijzing. Het was een mooie, rustige zomeravond, met maneschijn – zo vermeldt het rapport – en er was geen enkele wanklank. Of het zouden de parlevinkers moeten zijn geweest, die gewoontegetrouw zodanig manoeuvreerden, dat een botsing haast onvermijdelijk was. Pure opzet, want het ging erom een haak over de reling te gooien, naar boven te klauteren, waarna de ware aard van de 'groenteman' bovenkwam: verkopen van opium, zo niet voor eigen gebruik dan voor verkoop elders als bijverdienste. Istanbul en omgeving waren in die jaren berucht als opium-smokkelhaven, een euvel waar niet al te krachtdadig optreden van de toenmalige politie-autoriteiten mede debet aan was.

Bekend was dat van sommige koopvaarders zelfs gezagvoerders waren

omgekocht om toestemming te krijgen met opvarenden zaken te doen. Wanneer een gezagvoerder daarvan niet was gediend en trachtte de handelaren van het schip te verdrijven met de revolver in de hand, trokken dezen zich daar niets van aan; zij lachten en zeiden de autoriteiten te zullen waarschuwen, dat de kapitein hen met de dood had bedreigd bij het verhandelen van gewone koopwaar.

## Vals beschuldigd

'Biggest opium smuggler of Bosphorus accused ship for firing at him, which is false. Captain Apollonia'. Aldus het telegram dat op 23 juni 1932 in Londen werd ontvangen. Erg verbaasd zal men er wel niet over zijn geweest, want vóór de 'Apollonia' had de 'Haliotis' geruime tijd in de vaart op de Bosporus gezeten en ook de gezagvoerder daarvan had voortdurend overhoop gelegen met de opium-handelaren. Echter, kapitein Landman zat er wel mee. Temeer omdat pas in Constanza, op de 20e juni, vlak voor vertrek naar Suez, hij van de beschuldiging hoorde uit een brief van de scheepsagent te Istanbul. De aanklacht was dat vanaf zijn schip vier schoten

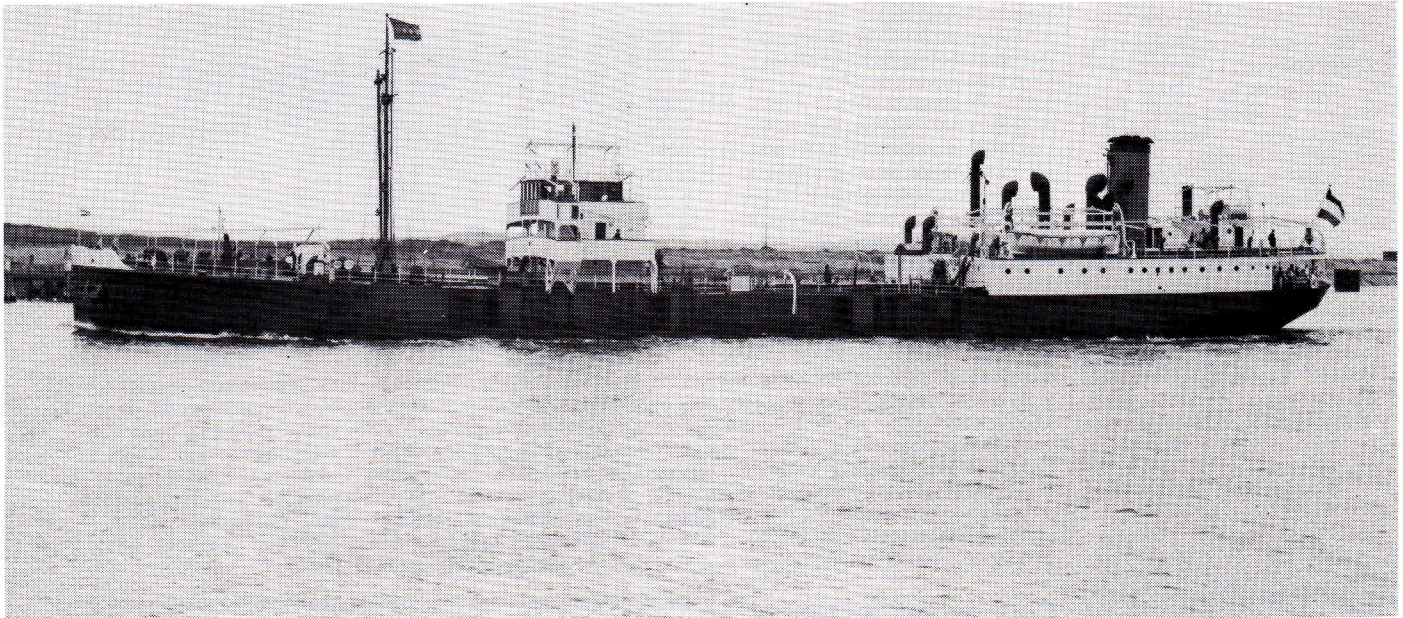
zouden zijn gelost op een roeiboort waarin een onschuldige man zat, Abraham geheten. Het was nota bene deze zelfde Abraham die al verscheidene malen schepen had benaderd met een enveloppe in zijn hand, daarbij uitroepend: 'Ik heb een brief voor de kapitein.' Elk schip dat daarop stopte, werd onmiddellijk beklommen door talloze 'handelaren', terwijl de enveloppe slechts een warme aanbeveling behelsde om toch vooral zaken met Abraham te doen.

## Onderzoek door politie

Het verzoek van kapitein Landman aan de scheepsagent om een vertegenwoordiger van het Nederlandse consulaat aanwezig te doen zijn bij het onderzoek, was tevergeefs. En zo stond deze gezagvoerder op de 21e juni, tijdens de terugreis door de Bosporus, geheel alleen voor de opgave de politie-autoriteiten in een langszij de 'Apollonia' gemeerd liggende politieboot

Vervolg op pagina 12

De 'Angelina', zusterschip van de 'Apollonia'.



# Goed eerste halfjaar 1983

Het nettoresultaat van de Maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep over het tweede kwartaal van 1983 bedroeg £ 621 miljoen, vergeleken met £ 380 miljoen over dezelfde periode van vorig jaar. Over de eerste helft van het jaar bedroeg het £ 1.129 miljoen, tegen £ 794 miljoen over de eerste helft van 1982. Berekend op basis van geschatte actuele aankoopkosten van de verkopen, zou het nettoresultaat over het tweede kwartaal uitkomen op £ 614 miljoen, vergeleken met £ 494 miljoen een jaar geleden. De overeenkomstige cijfers voor het eerste halfjaar zouden dan £ 1.333 miljoen voor 1983 en £ 953 miljoen voor 1982 zijn. De verbetering in het tweede kwartaal ten opzichte van een jaar geleden deed zich

voornamelijk voor in de olie- en gassector buiten Noord-Amerika. De resultaten van de Groep werden bij de samenvoeging in sterling overigens gunstig beïnvloed door de waardedaling die het pond, vergeleken met dezelfde periode van 1982, ten opzichte van de meeste andere belangrijke valuta's heeft ondergaan. Shell Oil en Shell Canada buiten beschouwing gelaten en op basis van geschatte actuele aankoopkosten van de verkopen, gaven de resultaten in de exploratie- en produktiesector een aanzienlijke stijging te zien. Deze stijging woog ruimschoots op tegen de **teruggang in de sectoren verwerking, zeetransport en verkoop**, waar als gevolg van de aanhoudend felle

concurrentie de opbrengsten sterker terugliepen dan de aankoopkosten van ruwe olie en olieproducten. De chemische sector rapporteerde een kleine winst, vergeleken met een verlies over dezelfde periode van vorig jaar. De metaalsector bleef verliezen lijden waarvan de omvang iets toenam, terwijl de kolensector opnieuw een kleine winst boekte. Bij de sector kernenergie deed zich een buitengewoon verlies van £ 36 miljoen voor wegens afschrijving van de opwerkingsfabriek te Barnwell. In het nettoresultaat van de Groep is een gunstig effect van £ 94 miljoen begrepen als gevolg van een herwaardering van bepaalde, in voorgaande perioden getroffen, belastingvoorzieningen.

# SCHOON SCHIP

## Wie kende Van Kruiningen?

Het aantal foto's dat naar aanleiding van de oproep in dit blad beschikbaar werd gesteld voor eventueel gebruik in het samen te stellen gedenkboek van onze Maatschappij, is zeker niet mis. Daarbij kwam ook een foto beschikbaar van 2e machinist Huib van Kruiningen, die tijdens de oorlogsjaren op verschillende schepen als 4e en 3e machinist dienst deed. Helaas is deze machinist, na tot 2e te zijn gepromoveerd, in 1955 bij een auto-ongeval op Curaçao om het leven gekomen. Zijn dochter, die destijds op de leeftijd van 3 jaar haar vader verloor, zou het nu op prijs stellen wat meer gegevens over het werk en het zeemansleven van haar vader te vernemen. Vandaar deze oproep aan gepensioneerde zeevarenden om met haar contact te willen opnemen. Haar adres is Mej. H. van Kruiningen, Statenplein 45, 3311 NG Dordrecht, tel. 078-148939.

## BOEKBESPREKING

### 'Het Groot Vaarboek'

In 'Het Groot Vaarboek' tekent en beschrijft veelbelovend cartoonist Bert Witte onze varende natie. Met zijn scherpe en niets ontziende blik neemt hij alledaagse situaties waar, ziet er de humor en betrekkelijkheid van in en weet deze soms met een glimlach, soms met een knipoog, om te zetten in bijzonder knap getekende cartoons, aangevuld met rake teksten. De meeste cartoons hebben betrekking op veelal dulle situaties in de binnenvaart, zowel de beroeps- als de pleziervaart. Gezien de prijs (slechts f 14,60) is 'Het Groot Vaarboek' alleszins de moeite waard om aangeschaft te worden. Het totaal aantal pagina's bedraagt 96 en de afmetingen van deze paperback zijn 21 x 29,7 cm. Uitgeverij is A. W. Bruna & Zoon te Utrecht.

## Wie verloor Shell-speldje?

Gevonden in trein tussen Vlissingen en Amsterdam: Shell-speldje van 25-jarig jubileum. Moderne schelp met schroefje. Tel. 01184-64728.

## 150 jaar Zeevaartschool Rotterdam

Op 27 september 1983 is het 150 jaar geleden, dat de Zeevaartschool te Rotterdam door het toenmalige stadsbestuur werd opgericht. Aan deze gebeurtenis wordt op verschillende manieren aandacht geschonken. Zo is in augustus het eerste exemplaar van het gedenkboek 'En de zee wil met schepen geploegd zijn' door de Burgemeester van Rotterdam, Dr. Bram Peper, aan de Minister van Onderwijs en Wetenschappen, Drs. W. J. Deetman, aangeboden. Met deze handeling werd officieel ook een tentoonstelling in de hal van het Rotterdamse stadhuis aan de Coolingsingel geopend, waarop een overzicht wordt gegeven van de zeevaarkundige opleiding in deze stad over de laatste eeuw. Het publiek heeft vrij toegang tijdens de openingsuren van het stadhuis (de tentoonstelling duurt tot en met 27 september).

## Sportevenementen

Op 16 september zullen vertegenwoordigers van de negen zeevaartscholen in ons land tegen elkaar uitkomen tijdens een atletiek-evenement op het Internationaal Centrum voor Zeevarenden De Beer, bij Rozenburg. De volgende dag, 17 september, wordt dit sportieve treffen voortgezet met roeiwedstrijden in de Leuvehaven van Rotterdam.

## Reünie

Voor de oud-leerlingen is er op zaterdagavond 24 september een reünie in cafe-restaurant Engels, georganiseerd door de vereniging van oud-studenten. De vereniging zal ook de school een geschenk aanbieden.

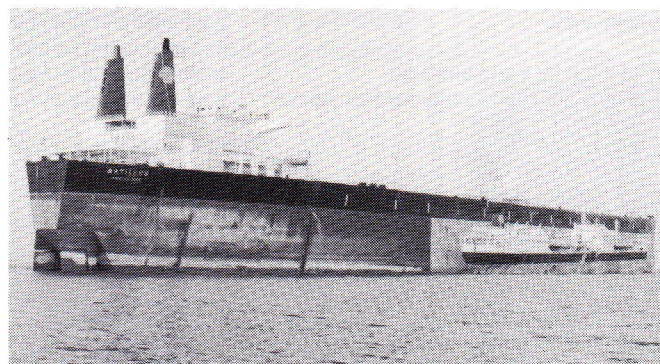
## 'Vrouw en de Zeevaart'

Als sluitstuk van de verjaardagsviering zal op 27 september, in het Hofplein Theater te Rotterdam, een symposium plaatsvinden met als thema 'Vrouw en de Zeevaart'.

Al deze activiteiten zijn een initiatief van de 'Stuurgroep 150 jaar Zeevaartschool', waarin zitting hebben docenten, leerlingen en oud-leerlingen.

## Groet

Van de winnaars van de 'Eendracht-reis' 1983, Saskia Kuijper en Herman Bosma, ontvingen wij een groet, op de bus gedaan in Karlskrona (Zweden), met het speciale poststempel 'Tall Ships Race 1983'. Naar de tekst te oordelen op de kaart, hadden beiden het geweldig naar hun zin op de 'Eendracht', wat ook de bedoeling is van de gratis kooien-actie.



## Goliath en David

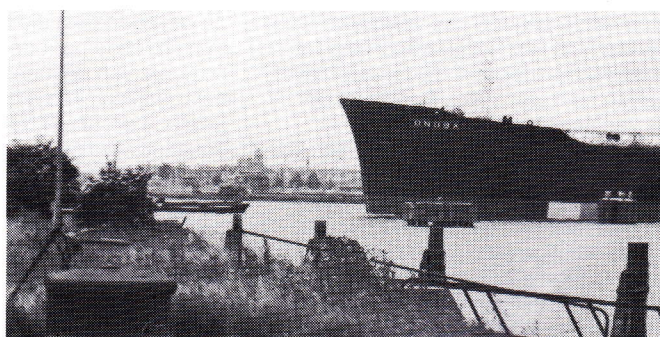
Een vergelijking met een olifant en een mug is wat te sterk, maar terecht mag men toch spreken van de kleine David en grote Goliath bij het aanschouwen van de op de voorpagina en ook hierbij geplaatste foto's van de 'Acila' en de 'Batillus'. Kapitein F. A. Visser stelde ons deze foto

ter beschikking, genomen in de P.G. in het begin van dit jaar, bij welke gelegenheid overigens niet alleen de 550.000 tonner 'Batillus' van de Société Maritime Shell, maar ook het zusterschip 'Bellamy' van brandstof werd voorzien door de 'Acila'.

## De eerste

Primeur voor de 'Onoba', hier afgebeeld nabij de ADM-werf in Amsterdam. Dit schip was – nu al weer enkele maanden geleden – de eerste van onze

tankers zonder 'witte lijst' om de voorsteven, dat in het kader van vereenvoudiging van het onderhoudswerk.

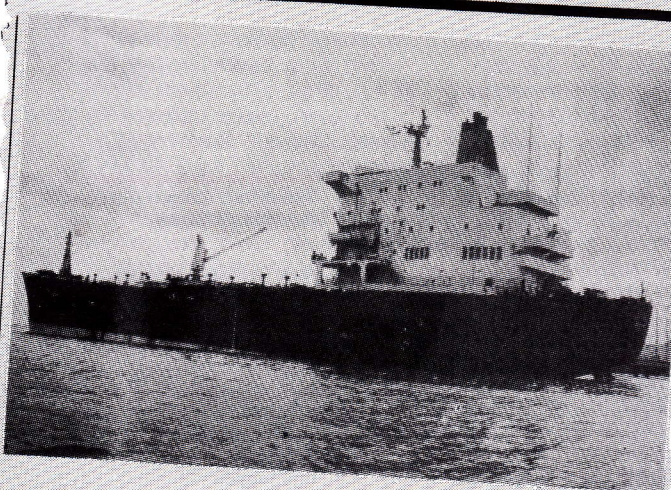




# SCHOON SCHIP

Lundi 18 juillet 1983

6



## Le Fusus lève l'ancre après avoir livré 4 200 tonnes de produits pétroliers

Le Fusus est arrivé lundi dernier avec la première cargaison de produits pétroliers achetés pour le compte de la "State Trading Corporation" (STC) auprès de la "Kuwait Petroleum Corporation".

La valeur globale de cette première cargaison de 4 200 tonnes de produits pétroliers importés par la STC est estimée à Rs 15 millions.

Les économies de devises étrangères découlant des négociations de gouvernement à gouvernement pour l'approvisionnement de Maurice en produits pétroliers s'élevaient à Rs 100 millions annuellement.

Le Fusus avait aussi apporté 11 400 tonnes de produits pétroliers pour le

compte des firmes multinationales représentées à Maurice.

Les opérations de pompage avaient commencé le

jour même et le pétrolier est reparti le lendemain après avoir déchargé la cargaison destinée à Maurice.

en de la Behandlung aan boord van olieladingen plaatsvond. Overigens was slechts 4200 ton van de totaal 15600 ton die in Port Louis werd gelost, aangekocht door de regering van dit land; de resterende hoeveelheid was bestemd voor plaatselijke oliemaatschappijen. De pers in Mauritius schonk ruim aandacht aan het evenement, zoals ook blijkt uit bijstaand krantenknipsel.

## Dankbetuiging

Langs deze weg wil ik, mede namens de familie Doeksen, alle walcollega's en de opvarenden van de 'Caurica', 'Fossarina', 'Lepton', 'Ondina', 'Onoba' en 'Zaria' dank zeggen voor hun berichten van medeleven die wij mochten ontvangen na het heengaan van mijn man Gerrit Doeksen.

Het is voor ons een steun te weten, dat Gerrit op zijn werk, waar hij zich thuis voelde, gewaardeerd werd en in de herinnering zal blijven als een fijne collega.

Namens de familie  
Monique Doeksen-v.d.  
Storm

## 'Vrij Uit'

Op 26 augustus jl. zijn twee gidsen van Vrij Uit vakantieverblijven verschenen: één voor de wintersporter en één voor de vakantie-ganger die niet de sneeuw zoekt.

Deze gids(en) ('Wintersport' en/of 'Weekendje-weg') dient men aan te vragen bij de Shell-verzendcentrale 'De Handel' in Den Haag. Dat aanvragen moet telefonisch gebeuren via het volgende nummer: 070 - 88 22 00. Zoals gebruikelijke zullen actieve en gepensioneerde Shell-medewerkers kunnen profiteren van een kortingsregeling: 9% op het boekingsbedrag. Om hiervoor in aanmerking te komen moet men echter gebruik maken van een speciaal boekingsformulier voor Shell-personeel. Dit Shell-boekingsformulier zal los met de gidsen worden meegestuurd. Men kan dus alleen voor de korting in aanmerking komen indien het Shell-formulier **volledig ingevuld** naar Vrij Uit wordt gestuurd. Zoals ook voorgaande jaren het geval was, zal de korting achteraf worden terugbetaald. In eerste instantie moet dus de volledige reissom worden betaald. Voor informatie en telefonische boekingen kan men terecht bij Vrij Uit via het telefoonnummer 02968 - 1300. Telefonische boekingen moeten dan nog wel worden bevestigd door het insturen van het eerder vermelde

Shell-boekingsformulier. Voor diegenen die reeds in het bezit zijn van de Vrij Uit-gids, zijn de Shell-boekingsformulieren ook los verkrijgbaar bij de Shell-verzendcentrale 'De Handel'. Iets over de Vrij Uit-gidsen zelf: de wintersportgids omvat wintersportreizen naar Oostenrijk, Zwitserland, Italië en Duitsland, touringcarvervoer naar Oostenrijk, Italië en Zwitserland. De gids 'Weekendje-weg' omvat informatie over weken, weekends en midweek-arrangementen in Nederland, België en Duitsland; en een stedenprogramma in onder meer Nederland, België, Luxemburg en Duitsland. Er is ook de mogelijkheid een vliegreis te boeken, evenals een bootreis naar Londen. Samen leveren de gidsen 144 pagina's

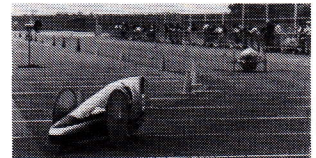
informatie voor winterse vakanties; daarvan zijn er 72 besteed aan de wintersport.

### DUS:

- Gids(en) telefonisch aanvragen via 070 - 88 22 00
- Het speciale Shell-boekingsformulier gebruiken voor het boeken van de vakantie (telefonisch boeken bij Vrij Uit onder vermelding van de maatschappij waarbij men werkzaam is, mag ook. De boeking dient echter wel via het speciale Shell-formulier te worden bevestigd).
- Het speciale Shell-formulier is los verkrijgbaar bij de Shell-verzendcentrale 'De Handel'.

## 1187 kilometer op één liter

Op zaterdag 2 juli jl. werd de vijfde - en voorlopig laatste - Shell zuinigheidsmarathon in Nederland verreden. Voor de eerste maal werden ook buitenlandse teams in de gelegenheid gesteld aan deze wedstrijd mee te doen; als gevolg daarvan was meer dan de helft van het aantal deelnemers van Duitse nationaliteit, maar ook twee Zwitserse en één Fins team namen deel. De elf Nederlandse ploegen waren doorgaans al bekend van voorgaande marathons: studenten van



technische hogescholen en ander hoger en middelbaar technisch onderwijs, die de zuinigheidsvoertuigjes bij wijze van afstudeerproject hadden geconstrueerd.

Winnaar van de marathon werd het hierbij op de foto weergegeven team van Volkswagen uit Duitsland, met een score van één liter diesoline op 1187,15 kilometer - een opvallend groot verschil met de tweede score: 697 kilometer op één liter benzine, gehaald door de ploeg van de TH Twente. Deze werd daarmee de best scorende Nederlandse deelnemer.

## 'Fusus' als gastheer

Op 12 juli jl. bezocht de Minister van Handel en Industrie van Mauritius, Mr. Kader Bhayat, vergezeld van diverse autoriteiten en persvertegenwoordigers, de 'Fusus' in Port Louis. Aanleiding daartoe was dat voor het eerst de regering van Mauritius rechtstreeks een partij olie had aangekocht van de regering van Kuwait. Kapitein Vermaas van de 'Fusus' legde daarbij aan de bezoekers uit hoe het vervoer



Bondt, 5e wtk. P. H. Bastin, W. J. Cheizoo, wtkl. P. L. M. van Velzen, wass. J. Buis

**m.s. 'Felania'**

1e stm. J. M. Huygens, 2e stm. D. J. Mittelmeyer, 4e stm. R. de Leur, stml. C. Douma, F. C. P. de Waard, asaw. T. van Vesseem, asv. G. Ammeraal, aasv. A. van Eysden, bed. H. Wezenaar, ajng. M. M. Martens

**m.s. 'Felipes'**

2e stm. P. C. Mink, stml. M. J. Strieker, asv. L. T. A. C. Roodakker, L. R. Stevens

**m.s. 'Ficus'**

stml. G. J. van Amersfoort, H. Ippen Jr., 2e wtk. H. Brand, H. Tesink, 3e wtk. J. C. van Koten, 4e wtk. J. A. C. Gerretse, asv. J. Jager, R. Zwart, hovo. J. L. Menger

**m.s. 'Flammulina'**

gezagv. H. van Slegtenhorst, 1e stm. R. van Kranen, stml. J. A. Elling, wtkl. M. R. A. M. Tervoort, asv. G. H. Clever, J. G. M. van Heugten, H. J. Mensinga, H. Noordam, A. R. Oosterhof, hbed. J. Boelee

**m.s. 'Fossarina'**

1e stm. J. van Ruiven, 3e stm. R. I. de Roos, stml. D. T. E. Muller, hwtk. W. Muis, 4e wtk. E. M. Bosch, wtkl. M. A. Mansens, bed. C. J. A. W. M. Buenen

**m.s. 'Fossarus'**

1e stm. J. Boonstra, stml. B. A. Glas, N. J. van Megen, 3e wtk. J. J. Feenstra, asaw. R. van der Blom, aasv. M. R. Muller, hovo. C. van der Waal, akok. P. J. J. Burger, hbed. W. D. Anthonio

**m.s. 'Fusus'**

hwtk. J. R. Alisma, asv. M. Kumentas

**s.s. 'Kylix'**

roff. J. H. ten Pas, 1e stm. J. de Jager, hwtk. W. Groenendijk

**s.s. 'Latia'**

2e stm. L. A. H. Vader

**s.s. 'Lepton'**

gezagv. D. de Boer, 1e stm. J. G. Wientjes, 2e stm. B. Crum, 3e stm. G. E. H. Gerritsen, hwtk. H. Kuyper, 2e wtk. F. J. van der Vorm, 4e wtk. C. J. Spanjer, 5e wtk. H. J. Pietersma, 1e vak. W. Kesteloo, L. J. C. van Kuyen, J. P. de Landes, saw. J. P. Almeida, J. Hendriks, P. de Jong, J. H. T. M. Vissers, G. H. de Visser, kok C. van Zal, bed. F. Hamming, hbed. J. A. Small

**m.s. 'Niso'**

gezagv. J. M. Hillen, 3e stm. W. M. Ritter, 3e wtk. E. K. G. Schiefer, 5e wtk. A. H. van

Klinken, vrm. M. Nieto Dacosta, 1e vak. F. Otero Lago, saw. M. Fajo Misa, J. Pousada Perez, M. L. Rodriguez Vieitez, J. Soage Vieitez, R. J. Trabazos Fernandez, kok A. Lorenzo Miguez, bed. A. Dieguez Garcia, J. E. Pineiro Martinez, hbed. J. Villaverde Boullon

**s.s. 'Ondina'**

3e stm. E. Hogkamer, 4e stm. F. J. Ringersma, hwtk. C. J. Vermeulen

**s.s. 'Onoba'**

1e stm. M. C. Kalkman, 4e wtk. A. P. P. van den Broek, 5e wtk. N. J. Galama, hovo. H. Vrugt

**s.s. 'Sepia'**

roff. D. Beets

**m.s. 'Tagelus'**

gezagv. C. P. Donken, stml. V. C. M. Verhoeven, wtkl. M. P. Vogels

**s.s. 'Vitrea'**

roff. C. P. Verschoor, 2e stm. J. C. Hilberding, stml. A. R. van den Heuvel

**s.s. 'Zafra'**

roff. L. P. de Regt, 2e stm. A. J. Kappers, hwtk. C. G. Pusch, 2e wtk. H. M. Westerveld, 4e wtk. J. Schillemans, 5e wtk. G. J. M. Welten

**s.s. 'Zaria'**

1e stm. O. A. van Druten, 3e stm. H. Hennis, 4e wtk. O. Broksma, 5e wtk. S. van der Zee, wass. G. A. Cornelissen

**Uit dienst getreden:**

2e stm.: P. J. van den Driest;

4e stm.: B. P. Steggerda;

5e wtk.: F. Piek;

wachtassistent: E. L. Evers

wachtassistent: M. B. van Son

wachtassistent: H. W. Nusselder

wachtassistent: A. J. M. Pieters

**Overplaatsing:**

2e wtk.: D. Smit – Shell Nederland Raffinaderij B.V.;

**Met pensioen:**

gezagv.: S. Harders, P. Janssen, P. J. P. Siebesma;

hfd. wtk.: C. L. H. Stocking

Korzen;

**Terug van tijdelijke tewerkstelling:**

1e stm.: W. van der Meulen – Petroleum Development Ltd.

Oman;

1e stm.: R. J. de Wit – Shell U.K. Oil;

**Terug van militaire dienst:**

3e stm.: E. Hogkamer, M. Kuyt, H. J. Otte;

4e stm.: H. de Looff;

**Aangesteld als:**

gezagv.: R. van Westendorp, F. W. van Oerle, W. S. van der Ham;

**Behaalde diploma's:**

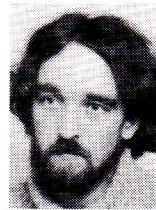
'C-th.': B. K. Frans;

**In memoriam**

Op 21 juli jl. is overleden de heer **C. L. Fangman**, oud-gezagvoerder. De heer Fangman verliet de dienst der maatschappij op 1 februari 1964, na 28 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 69 jaar.

Op 11 augustus jl. is overleden de heer **A. A. Oepkes**, oud-gezagvoerder. De heer Oepkes verliet de dienst der maatschappij op 31 augustus 1961, na 25 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van bijna 75 jaar.

**Onze vlootjubilaren:**



J. van der Tuin; 2e stm. 10 jaar op 03.10.83



G. Arkema; gezagv. 35 jaar op 12.10.83



P. E. van der Veld; Op 14 juni 1983 belast met het commando over het m.s. 'Ficus'. Zijn aanstelling volgde per 1 augustus 1983.



P. F. L. Schölvinck; Op 6 juli 1983 belast met het commando over het s.s. 'Kylix'. Zijn aanstelling volgde per 1 augustus 1983.



**Uit dienst**

Mw H. J. Tekenburg-Tolenaar – DFF/3 – 3/8

**Overplaatsing**

Mw W. J. M. Miltenburg – DFF/13, per 1.8 naar S.N.V.

**Overleden**

F. M. van der Kolk – DFF/4

ervan te overtuigen, dat hij en z'n mannen onschuldig waren. Er was een vertegenwoordiger van het agentschap om als tolk op te treden. Verder was ook Abraham in de politiebuit, die de kogel toonde die zijn boot zou hebben getroffen. Wat de gezagvoerder ook verklaarde, hij moest zijn revolver halen alsmede de daarbij behorende ammunitie, alle Maatschappij-verstrekking, door documenten gedekt. Jammer was dat één kogel ontbrak, er waren er slechts 49 in plaats van 50. Landman verklaarde die geruime tijd geleden te hebben afgeschoten. Lege huls en revolver werden daarop voor onderzoek meegenomen naar de wal. Het duurde enkele uren alvorens de politie met de uitslag terugkwam, maar toen kwam ook de bevestiging dat de revolver geruime tijd niet gebruikt was en bovendien het

*Kijkje over het trunkdek van de 'Apollonia' tijdens de proeftocht op de Noordzee, eind juli 1931.*



kaliber niet klopte met de door Abraham getoonde kogel, zodat de gezagvoerder onmogelijk het schot op de handelaar kon hebben afgevuurd.

Het meest merkwaardige tijdens het onderzoek en het wachten op de uitslag was, dat van deze gelegenheid door vele handelaren misbruik werd gemaakt door te pogen handel te drijven, ondanks de aanwezigheid van de wetshandhavers. Onder deze kooplieden bevond zich spoedig ook dezelfde Abraham. Niet meer gekleed als heer zoals tijdens de ondervraging van kapitein Landman, maar nu weer als geraffineerd handelaar. Hij had echter buiten de waard gerekend, dit in de vorm van bikkelhard optredende officieren, die niets voelden voor de steekpenningen die hij volgaarne wilde verstrekken als hem maar toestemming werd verleend handel te drijven met zijn verfoeilijke koopwaar.

Na vertrek van de 'Apollonia' naar Suez, werd door het kantoor te Londen geadviseerd aan alle Shell-schepen die de Bosporus doorvoeren, om voortaan brandslangen klaar te hangen om ongewenste gasten te weren.



In memoriam

## F. M. van der Kolk

Met ontsteltenis vernamen de collega's van de walorganisatie op woensdag 10 augustus jl. dat de dag ervoor door een noodlottig ongeval was overleden Frans van der Kolk. Pas terug van enkele vakantieweken wilde hij op de dag waarop het noodlot hem zou treffen, een reeds in zijn tuin begonnen karwei afmaken.

Als hoofd van de sectie DFF/4 'Vertalingen, correspondentie en documentatie' kwam Frans met bijna een ieder op kantoor in contact, maar daarnaast had hij door zijn grote belangstelling en medeleven met een ieder van zijn collega's, met velen een sterk persoonlijke band. Mede daardoor bracht het droeve bericht bij velen consternatie teweeg.

Frans van der Kolk trad in april 1956 in dienst van Shell Internationale Petroleum Maatschappij in Den Haag, werd tweemaal voor een aantal maanden naar Venezuela uitgezonden, doch bleef verder tot augustus 1969 werkzaam in Den Haag, laatstelijk op de vertaalafdeling. In die maand werd hij overgeplaatst naar Shell Tankers, sectie DFF/4, alwaar hij vanaf juni 1973 tevens sectiechef was.

Frans was tot de samensmelting met de toenmalige O.R.-vloot, enkele jaren secretaris van de O.R.-wal. Juist zijn grote kring van vrienden en collega's stelde hem in staat binnen de raad de onder het personeel levende gevoelens op de hem eigen wijze te vertolken.

Met droevenis in het hart namen vele collega's van hem afscheid bij de crematieplechtigheid in 'Rotterdam-Zuid' op zaterdag 13 augustus. Daarbij gingen de gevoelens van oprechte deelneming uit naar zijn vrouw en twee zoons, wier man en vader – op 55 jarige leeftijd – zo plotseling uit hun midden is weggerukt. Dat zijn kennis, toewijding en humor ook onder collega's node gemist zullen worden, moge hun tot troost strekken.