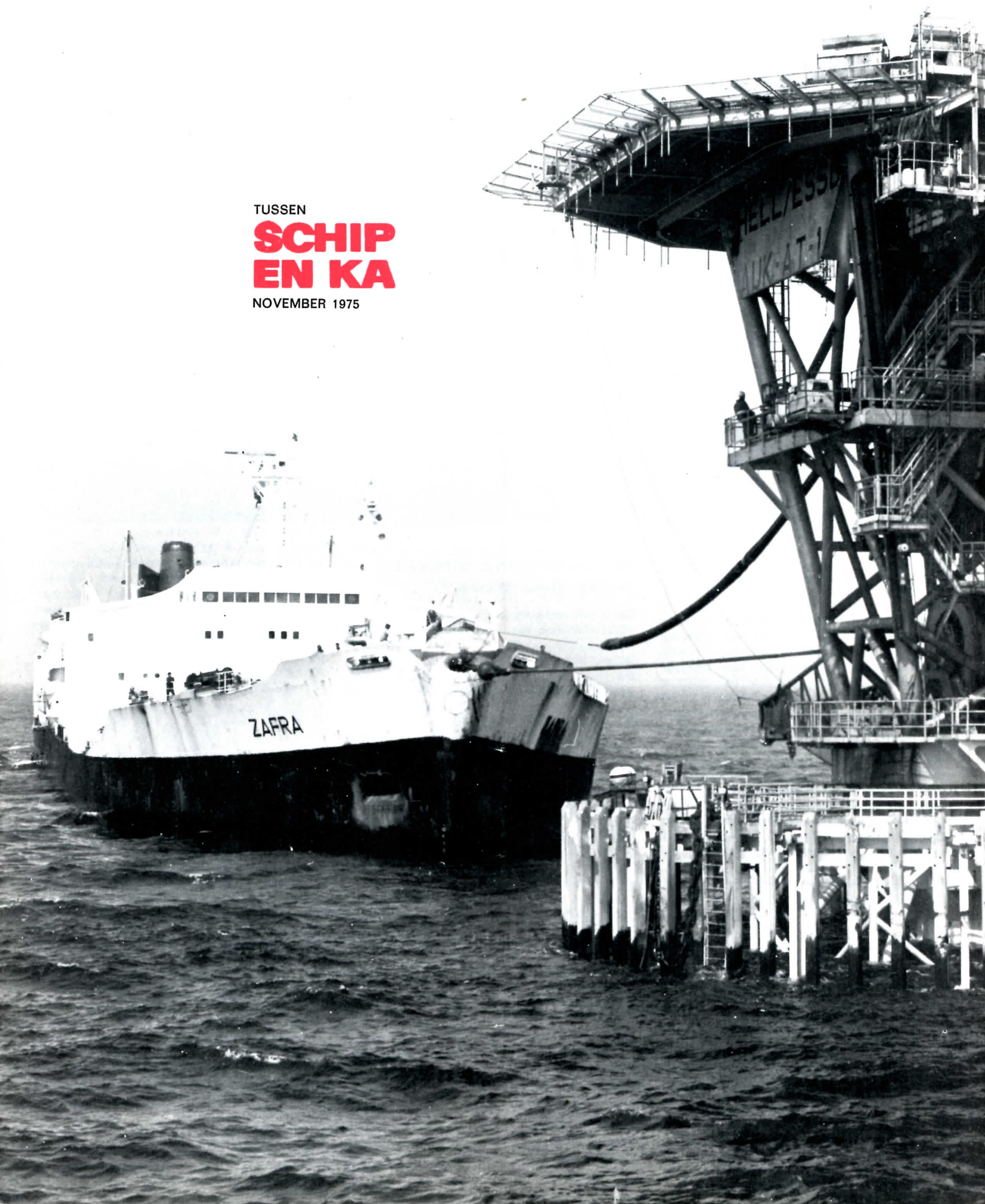


TUSSEN

# SCHIP EN KA

NOVEMBER 1975







## Bij de voorplaat

De „Zafra” aan de ELSBM in de Noordzee, bezig met proeven om de laadslang aan boord te koppelen. Begin oktober zijn de meerproeven voorlopig afgesloten. Een aantal gezagvoerders en stuurlieden is thans in de gelegenheid geweest manoeuvres met het schip uit te voeren om een tros door middel van een „grapnel” op te pikken. Naar verwachting zal de „Zafra” nog dit jaar worden ingezet om de op het „Aukveld” gewonnen olie af te voeren naar Teesport in het Verenigd Koninkrijk. Het zusterschip de „Zaria”, dat eveneens is voorzien van speciale uitrusting voor de vaart op deze ELSBM, zal begin volgend jaar op deze dienst worden ingeschakeld.

## Ontwikkeling olieveld in de Noordzee

De ontwikkeling van het uitgestrekte Brentveld in de Noordzee ten noordoosten van de Shetland-eilanden zal Shell en Esso ongeveer 3,5 miljard dollar gaan kosten.

Dit werd op 19 september jl. medegedeeld door de heer S. Gray, coördinator opsporing en winning van de Koninklijke/Shell Groep, in zijn toespraak tot de jaarlijkse vergadering van de International Association of Drilling Contractors, in Dallas, Texas.

De heer Gray zei ook dat Shell en Esso hoopten dat uit dit veld circa 2 miljard barrels olie en aardgascondensaten alsmede 80 miljard m<sup>3</sup> aardgas zouden kunnen worden gewonnen.

Maar nog voor de verkoop van gas en olie uit

dit veld een bron van inkomsten gaat vormen, zullen beide maatschappijen in de ontsluiting daarvan een bedrag van 1 miljard dollar moeten investeren. Bij het opmaken van de balans van alle tot dusverre in de Britse en andere wateren van de Noordzee ontplooide activiteiten, merkte de heer Gray op dat de olie-industrie in de laatste tien jaar aan opsporing meer dan 2 miljard dollar heeft uitgegeven.

Er zijn ongeveer 500 exploratieboringen verricht, waarvan er 60 tot olie- of gasvondsten hebben geleid, die echter niet alle rendabel zijn gebleken. Voorts zijn er ruim 300 evaluatie- of productieputten geboord.

„Wij verwachten dat het technisch mogelijk moet zijn uit de tot nog toe ontdekte velden in de Noordzee ongeveer 20 miljard barrels olie en 2400 miljard m<sup>3</sup> gas te

## Verzoeken voor scheepsinformatie te bellen:

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	m.s. Cinulia	m.s. Felania	s.s. Kopionella	s.s. Meta	s.s. Philippia
m.s. Acila	m.s. Crania	m.s. Fulgur	s.s. Kosicia	s.s. Mitra	s.s. Viana
m.s. Acmaea	m.s. Dallia	s.s. Kalydon	s.s. Kryptos	s.s. Mytilus	s.s. Vitrea
m.s. Acteon	m.s. Daphne	s.s. Kara	s.s. Kylix	m.s. Niso	s.s. Vlieland
s.s. Arca	m.s. Diadema	s.s. Katelysia	s.s. Lovellia	s.s. Ondina	s.s. Zafra
s.s. Atys	m.s. Diloma	s.s. Kelletia	s.s. Macoma	s.s. Onoba	s.s. Zaria
s.s. Capiluna	m.s. Dione	s.s. Kermia		s.s. Patro	
s.s. Capisteria	m.s. Dosina	s.s. Khasiella			



winnen", aldus de heer Gray, „waardoor in het begin van de jaren tachtig een maximumproduktie zou kunnen worden bereikt van zo'n 4,5 miljoen barrels olie per dag en ruim 320 miljoen m<sup>3</sup> aardgas per dag".

Dit zou neerkomen op ongeveer 30 pct. van de geraamde vraag van West-Europa naar olie en gas in het begin van de jaren tachtig. Ook als de produktie op het vasteland in aanmerking wordt genomen, zou Noordwest-Europa als geheel naar verwachting dan nog zo'n 12 à 14 miljoen barrels olie per dag moeten invoeren om in de behoefte te voorzien.

Met betrekking tot de uiteindelijke reserves in de Noordzee zei de heer Gray: „een redelijke schatting van de totale reserves die waarschijnlijk ten zuiden van de 62e breedtecirkel zullen worden aangetroffen, ligt volgens ons in de orde van grootte van 35 miljard barrels olie en tussen de 3500 en 4300 miljard m<sup>3</sup> gas, dat wil zeggen ongeveer 15 miljard barrels olie en zo'n 1100 à 1900 miljard m<sup>3</sup> gas meer dan tot nog toe reeds gevonden zijn.

In andere kringen zijn aanzienlijk hogere cijfers genoemd, doch naar onze mening mag men maar heel weinig geloof hechten aan dergelijke extreme schattingen, die in geen enkel opzicht als grondslag kunnen dienen voor de planning van toekomstige activiteiten laat staan als maatstaf voor toekomstverwachtingen".

De olie-industrie staat duidelijk aan het begin van een belangrijke ontwikkelingsfase op de Noordzee.

Naar schatting van de heer Gray zouden voor de winning van de bestaande oliereserves — met inbegrip van aardgascondensaten zo'n 20 miljoen barrels — ongeveer 70 platforms nodig zijn. Het ligt in de bedoeling dat vanuit elk van deze platforms gemiddeld 30 à 40 putten (inclusief produktieputten, gas- en waterinjectieputten) zullen worden geboord.

De heer Gray besloot zijn toespraak met de woorden: „de taak die ons in de nabije toekomst wacht bij de ontsluiting van de bodemschatten van de Noordzee, is van formidabele omvang".

## Olievoorziening

Groepscoördinator R. M. Hart hield op 9 oktober in Gebouw Oostduin in Den Haag een voordracht over de olievoorziening.

De heer Hart was niet direct met zijn neus in de boter gevallen toen hij in oktober 1973 net was begonnen, het coördinatorschap van de Groepsolievoorziening over te nemen van zijn voorganger, en de oorlog in het Midden-Oosten en de oliecrisis de situatie radicaal veranderden. Een ommekeer met geweldige gevolgen, zoals de heer Hart zijn gehoor met behulp van een aantal grafieken duidelijk maakte.

Afgelopen was het met de jaarlijkse stijging van zo'n 6 pct. van het oliegebruik in Europa en 7 pct. in de wereld die tot dusverre hadden gegolden; **de groei zal voortaan niet groter zijn dan 3 à 4 procent.**

Eenzijdige vaststelling van de olieprijs door de produktielanden, een prijsstijging van liefst 70 pct., produktiebeperking en olie-embargo's, dit alles maakte de herfst van '73 tot een tijd die de wereld — en zeker de olieindustrie — niet gauw zal vergeten.

Door deze factoren en de daarop volgende economische teruggang in de wereld en het

zuiniger omspringen met de energie ging de werkelijkheid wel heel sterk afwijken van de voorspellingen. Het dagverbruik lag midden 1975 liefst 12 miljoen barrels lager dan de verwachting waarvan de olieindustrie in de zomer van 1973 was uitgegaan. Dit verschil is overigens net zo groot als het totale verbruik in het begin van de jaren vijftig. In 1975 was het verbruik — 45,7 miljoen barrels per dag — weer terug op het niveau van 1972. De daling trad vooral op bij de middeldestillaten en de stookolie.

De Groepsmaatschappijen houden zich wat betreft de olievoorziening nu meer bezig met de verzekering van de aanvoer en met de vraag hoe dit alles zo economisch mogelijk kan gebeuren, dan met de beschikbaarheid van olie. Wat precies het effect over de hele linie zal zijn van de jongste door de OPEC afgekondigde prijsverhoging — de marker crude, het type Sacedi-Arabische olie waarvoor de algemene prijsvaststelling geldt, steeg van \$10,46 tot \$11,51 per barrel — is nu nog niet geheel te overzien. De verbruikerslanden zullen in elk geval binnenkort de gevolgen gaan merken. Wat de beschikbaarheid van de ruwe olie betreft, zette de heer Hart tegen het eind van zijn praatje uiteen dat het grote verschil tussen Shell en de rest van de olie-industrie is, dat wij geen olie uit Saoedi-Arabië betrekken. Als we dit land buiten beschouwing laten, zijn de patronen zo ongeveer gelijk. Iran, Venezuela, Nigerië en Koeweit zijn onze grootste leveranciers. In vergelijking met de rest van de industrie is de positie van de Groep wat betreft de zekerheid van aanvoer, gunstig.

## Verkocht

Zowel het s.s. „Kabylië" als het s.s. „Korovina" is verkocht voor de sloop. Overdracht aan de nieuwe eigenaars vindt in de loop van deze maand plaats. Onze vloot telt thans nog 51 schepen, waarvan 7 opgelegd en 1 buiten dienst.

## Van de geneeskundige dienst

Er blijkt niet voldoende bekendheid te bestaan over de noodzakelijke malariaprofylaxe die in bepaalde tropische gebieden in acht moet worden genomen.

Ons advies is het World Health Organisation-schema te volgen en wel **elke ochtend** 1 tablet Paludrine aan het ontbijt. Dit geeft afdoende bescherming tegen het uitbreken van de ziekte. Ook na vertrek uit een malaria-gebied dient men deze profylaxe voort te zetten gedurende **drie weken**. Doet men dit niet, dan bestaat er nog steeds kans op een malaria-aanval.

Het is niet altijd mogelijk om een malariamug te ontwijken hoewel niet elke mug de infectie overbrengt, is in bepaalde gebieden de kans dat besmetting optreedt, toch zeer groot. Besmetting betekent nog niet ziekte, daar zorgt de in ons lichaam aanwezige paludrine voor; de malariaparasiet kan niet verder tot ontwikkeling komen en sterft na enige tijd zonder ons ziek te maken.

Er is in onze kringen af en toe verwarring ontstaan, omdat niet ieder land de adviezen van de WHO precies opvolgt. Er zijn andere (even goede) middelen dan paludrine die hetzelfde

effect op de malariaparasiet hebben, maar die in andere hoeveelheden en met een ander tijdschema worden toegediend. Elke dag 1 tablet lijkt ons een beter regime dan bijv. 1 x per week 1 tablet, want dit laatste wordt makkelijk vergeten met alle nare gevolgen van dien.

Paludrine kan zonder bezwaren lange tijd in deze dosering worden ingenomen, ook door vrouwen die in verwachting zijn. Er valt geen enkele schade aan onze gezondheid te verwachten. Het heeft bijvoorbeeld geen effect op ons gebit of iets dergelijks. H. Volker, arts

## Kolen

In het september-nummer brachten wij onder de kop „Kolen" een artikel omtrent de exploratie-activiteiten die door de Shell worden ontwikkeld om uiteindelijk een aandeel te verkrijgen in kolenuitwinning. Met name gingen wij in op de opsporing van kolen in Zuid-Sumatra, waarin thans reeds een bedrag van US \$ 12 miljoen is geïnvesteerd.

Zo juist ontvingen wij bericht, dat op 15 oktober jl. in Djakarta een „production sharing" overeenkomst is gesloten tussen Shell Mijnbouw N.V. en de Indonesische Staatssteenkolenmaatschappij P.N. Batubara, krachtens hetwelk de Shell haar activiteiten in Zuid-Sumatra om kolen te vinden en eventueel te exploiteren aanzienlijk gaat opvoeren. Het gebied waarop de overeenkomst betrekking heeft is ruim 70.000 km<sup>2</sup> groot. Minimaal US \$ 8 miljoen zal tot 1 juni 1976 door de Koninklijke/Shell worden besteed om exploiteerbare hoeveelheden kolen te vinden. Daarnaast zal de Shell nog voor een bedrag van US \$ 6 miljoen technische kennis leveren voor de verbetering van de bestaande mijn in Bukit Asam. Het is de bedoeling, dat de produktie van deze mijn, die momenteel 80.000 ton per jaar bedraagt, in het begin van de tachtiger jaren tot 2 miljoen ton wordt opgevoerd, zulks uiteraard afhankelijk van de besluiten van de Indonesische regering hieromtrent, met name de bereidheid om hierin te investeren. De kolen van deze mijn zullen dan onder meer worden gebruikt voor de krachtcentrale, die moet worden gebouwd bij het eventueel door Shell Mijnbouw winnen van kolen.

Wanneer er inderdaad voldoende exploiteerbare hoeveelheden kolen worden aangetroffen in Zuid-Sumatra dan zal rond '78/'79 worden begonnen met investeringen in de orde van grootte van US \$ 500 miljoen. Het gaat daarbij onder meer om de aanleg van of een spoorlijn naar de zuidkust van Sumatra over een lengte van ruim 200 km of een pijpleiding. De kans op dit laatste is niet groot, want de Indonesische regering is meer geïnteresseerd voor een spoorverbinding, zulks vanwege de verbetering van de infra-structuur. Voorts moet er een haven worden aangelegd en een stadje gebouwd.

In het begin van de tachtiger jaren, ongeveer 1982, hoopt Shell Mijnbouw, indien althans voldoende kolen worden aangetroffen, met de export te beginnen, doch veel zal daarbij nog afhangen van de marktontwikkeling. Ook van belang is dat bij de bouw van krachtcentrales in de wereld er rekening mede wordt gehouden dat deze niet alleen met olie maar ook met kolen kunnen worden gestookt.

De filosofie is, dat kolen in de overgangsfase naar het nucleaire tijdperk een overbruggingsrol moeten spelen.



# Eenkorrelig en droog

Een korte maar krachtige omschrijving van een lading graan. Stuurman Beekman van de „Viana” zond ons kantoor een uitgebreid verslag van de aan boord van dit schip opgedane ervaring met het vervoer van graan in de afgelopen maanden. Een aantal daarin vermelde bijzonderheden leent zich bijzonder goed om onze lezers een indruk te geven van de moeilijkheden die zich hierbij kunnen voordoen.

Dat graan in bulk in principe als een vloeibare lading moet worden beschouwd, is bij stuurlieden reeds uit de opleiding bekend. Dat dit niet geheel opgaat is echter duidelijk gebleken tijdens het laden en lossen. Weliswaar kan men, zij het met moeite, over de lading lopen, maar gebruik van een veiligheidslijn is toch strikt geboden, want het gevaar dat bij lopen op een helling het graan gaat schuiven, is beslist niet denkbeeldig. Als „olieboeren in de graanvaart” komt men wel voor het probleem te staan van „schoenen uit of schoenen aan?” Er waren er aan boord die hun schoenen uitdeden alvorens een inspectietocht in de tank te maken, doch achteraf bleek wel, dat dit toch een zuiver Hollandse hygiënemaatregel is.

## Laden

Ladingplanning betekent in de graanvaart plannen maken met verrassingen.

Graan heeft geen soortelijk gewicht, waarmee bij het laden wordt gewerkt. Men kan dan wel zeggen, dat in een bepaalde tank een zeker aantal tonnen graan moet worden geladen, maar als gebruik wordt gemaakt van de verplaatsbare evacuators wordt het gokken. Normale graaninstallaties werken met vaste, afgemeten hoeveelheden, zo'n twee ton per hap, en dat maakt het heel wat gemakkelijker.

De oplossing van het probleem waarvoor de „Viana” gesteld werd mag op het eerste gezicht wat lachwekkend voorkomen, doch achteraf bleek, dat ook de „Varicella” van onze Londense collega's hetzelfde principe had toegepast. Men gaat namelijk uit van het eigen systeem van ullages en soortelijke gewichten. Van de slacke tanks werden, door elke opening die de tank heeft, de ullages genomen. Dat meerdere openingen moeten worden gebruikt komt omdat het graan in onregelmatige hellingen in de tank ligt. Deze ullages werden dan naar het niveau van de ullageplug teruggebracht en gemiddeld. Hiermede worden dan de watertonnen opgezocht. Stuwagefactor wordt omgezet in s.g. en men berekent hoeveel lading er in de tank is. Controle aan de hand van de diepgang levert daarna een correctie op voor het s.g. Dit werd dagelijks ten minste eenmaal herhaald. Het feit dat de soortelijke gewichten steeds zeer dicht bij elkaar lagen, was een bevestiging van de redelijk juiste ge-

dachtengang die achter de „techniek” school. Opgemerkt hierbij moet worden, dat het nemen van ullages in een tank met graan geen eenvoudige taak is, onder andere omdat er vaak vier tot zes pijpen hun lucht en lading in de tank kwijt moeten en het normale drijfvertje dan ook verzaagd dient te worden met een fikse sluiting van zo'n halve kilogram.

Voorkomen moet steeds worden, zowel bij laden als lossen, dat slagzij optreedt.

Bijzonder verbaasd was men de eerste keer dat, terwijl de zijtanks nog geheel leeg waren tijdens het laden, er soms een zeer duidelijke slagzij ontstond. Een blik in de tanks respectievelijk een ullageneming als hierboven omschreven, toonde dan, dat de gedachte dat graan vloeibaar was toch wel foutief is. Immers, er werd ook via de Butterworth-openingen geladen, waardoorheen slechts één slang kon. Maar door een tankhoofd gaan er wel zes. En deze openingen liggen juist ruim uit het vlak van kiel en steven, met als gevolg dat het graan zich met hellingen van wel 35 graden in de tank opstapelde.

## Lossen

Het lossen van een graanschip kan, al naar gelang de loshaven, als een hoofdstuk apart worden beschouwd. Het schip moet bij meren gelijklastig liggen. Echter graan kan men niet verpompen, zodat het trimmen moet geschieden door middel van bunkers en voor- en achterpiek. Dat zou dan nog niet zo'n probleem zijn, ware het niet dat er in bijvoorbeeld Karachi grote onzekerheid is omtrent het tijdstip van meren. Dit kan liggen in de periode tussen aankomst en zo'n 45 dagen daarna. En dit betekent voor een schip als de „Viana” toch altijd nog een bunkerverbruik van zo'n 480 ton. Wordt gelichter, dan is men verbaasd over het soort schepen dat wordt ingezet om een gedeelte van de lading over te nemen. De wijze van langsijz komen van deze schepen is een manoeuvre die menig kapitein grijze haren zal bezorgen.

Echter, eenmaal langsijz gemeerd begint de grote invasie. Een ploeg van 100 werklieden is volkomen normaal, na 12 uur afgelost door een nieuwe ploeg, al of niet voorzien van eigen fourage. Met verplaatsbare machines en zo'n twintigtal dieselmotoren aan dek, is het een zware belasting. Niet alleen door het lawaai dat door deze diesels wordt geproduceerd, maar ook door de uitlaatgassen die, bij windstil weer, boven het schip blijven hangen. Een van de grootste zorgen van onze opvarenden was de veiligheid. Want al had men nu geen olielading aan boord, met zo'n 20 diesels die elektrisch worden gestart, met de gevaren van drums met olie aan dek voor deze motoren als-

mede de nogal onzorgvuldige wijze waarop de wallieden hiermee omgaan, was het strikt noodzakelijk continu wacht te lopen zoals op een tanker gebruikelijk. In een van de machines ontstond tijdens het lossen een elektrische brand, die door het scheepspersoneel met een P9 apparaat werd geblust. Ook stofbrandjes zijn niet denkbeeldig. Deze kunnen ontstaan door het schroeien van graanstof op een lampeglas. Blussen met poeder of CO<sub>2</sub> heeft dan geen zin, want hierdoor worden de schroeiende deeltjes alleen maar verspreid. Water alleen heeft weinig effect, daar zich dan een kleverige bal vormt die van binnen kan doorsmeulen. Het beste is de ballen uit elkaar te halen of ze resoluut overboord te zetten. Het allerbeste blijft natuurlijk om het ontstaan van een stofbrandje te voorkomen, door de lampen regelmatig af te stoffen althans voorzover ze horizontaal uitsteken en zich ter plaatse stof kan vormen.

Bij het lossen is uiteraard attentie geboden, dat men geen graanstof in kleine wondjes krijgt, waardoor deze geïnfecteerd raken. Het scheepspersoneel droeg voor dit doel veelal werkhandschoenen. Echter, de wallieden besteden hieraan geen aandacht, met als gevolg, dat aan hen veel medische verzorging moest worden gegeven door de stuurlieden.

## Voeding

Niemand zal eraan twijfelen, dat aan boord de voeding altijd speciale aandacht heeft. Maar niemand had verwacht, dat de ligperiodes in sommige graanhavens zodanig kunnen uitlopen, dat zelfs de voorraden miniem worden, wat overigens niet alleen voor levensmiddelen en drank gold, doch zelfs voor de bunkers. Bijzonder jammer was, dat — bij de hitte die ter plaatse kan heersen, met navenante dorst — juist de biervoorraad uitgeput raakte. Nu was levering wel mogelijk geweest, ware het niet dat de plaatselijke douanevoorschriften dit verbieden. Resultaat was, dat een ieder op limonades en dergelijke overging, zodat ook deze verdwenen als sneeuw voor de zon. De oplossing bleek ijsthee, die in grote hoeveelheden in de koelkasten gereed werd gezet. De voedingkeuze werd erg beperkt, hoewel verse groente iedere week werd aangevoerd en bijna van „Westland”-kwaliteit was.

Al met al ontstond er dringend behoefte aan ruilmogelijkheden, die ook grondig werden nagegaan. De „Varicella” bezorgde het bier, andere schepen tasten diep in de voorraadruimen en aldus werd geleidelijk het peil weer op het gebruikelijke gebracht. Bijzondere hulde ook aan de „Atys”, welk schip — naar men zelf aan boord van de „Viana” vaststelde — eigenlijk werd geplunderd. Maar alle respect en dank voor het getoonde begrip. Dat de „Varicella” ons nog met bier kon verrassen, was een gevolg van haar ligging dicht bij een P & O liner!

Helaas had men in Karachi aan boord wat last van buikkrampen, waarschijnlijk ontstaan door de combinatie van bijzonder warm weer en de hiervoor omschreven omstandigheden.

De havenarts had als medicijn 2000 pillen aan boord achtergelaten, alsmede een grote fles met stopmiddel. Regelmatig werd, zodra iemand wat bleekjes om de neus zag, de uitroep geslaakt: „100 pillen en de fles”. Een opmerking die nieuwkomers pas na enkele dagen, maar dan uit eigen ervaring, gingen begrijpen.



Hoera jongens, papa komt eerder naar huis!! „Maar”, zegt de oudste, die al 'n beetje weet hoe 'n jaar in elkaar zit, „dan is ie met kerstmis niet thuis.”

„Nee”, antwoord ik, „we zullen dan maar eerder feest vieren, hè, en dan zien we met de kerst wel weer; papa nu thuis is ook fijn joh.” Even moeten we alle drie aan het idee wennen. Hij zou immers vijf maanden uit zijn en we waren nog maar net over de helft, van de kalender klopte dus ook niet veel meer. Strepen in agenda, afspraken verzetten, uitstapjes plannen met de kinderen voor als papa er straks is.

„We gaan met z'n allen naar Schiphol en vragen vrij aan juf”, beloof ik 'n paar dagen later; dat is 'n schot in de roos. Schiphol is spannend en vaak 't begin van 'n paar fijne maanden.

Er komt een brief van m'n man, 't zal begin september worden, zo ongeveer de achtste. O jeetje, nog eerder, nog meer afspraken veranderen. Zal ik de Shell bellen? Nog 'n paar dagen wachten? Ja, even wachten nog maar, 8 september valt op maandag en ik beloof mezelf vrijdag te bellen, wat ik natuurlijk niet volhoud en zodoende donderdags al weet dat m'n man op 10 of 11 september komt.

„Wel 'n verrassing hè?” Ja, denk ik, inderdaad. Ik zit nog steeds met die kerstboom in m'n maag. Enfin, toch wel leuk zo'n kort contract. Het weekend wordt in koortsachtige drukte doorgebracht. De tuin voor en achter 'n goeie beurt. Schuurtje alvast 'n beetje aan kant. Ramen lappen ... Buurvrouw vraagt of ik in de war ben met de tijd. „Joh, je ziet niet meer dat die ramen gelapt zijn over twee maanden.” Over 'n kopje koffie vertel ik haar 't goede nieuws.

Ook 's maandags druk gewerkt en geruimd. Boodschappenlijst gemaakt samen met de kinderen. Slagroom feestpudding, aardbeien, alle lievelingshapjes van papa staan erop.

Dinsdagochtend m'n baantje als speelzaalleider. Dinsdagmiddag alvast 'n gedeelte van de boodschappen en om 4.00 uur de telefoon. „Met Shell Tankers, mevrouw, uw man komt 11 september 10 over half 8 's ochtends op Schiphol aan.” Hoera, eindelijk zekerheid! Kapper bellen voor woensdagmiddag 4.00 uur, babysit bellen voor de kinderen, enz.

Woensdagochtend 9.00 uur, de telefoon, ik struikel in mijn haast de trap af en hijgend neem ik de hoorn van de haak. „Hallo, met mij, ik ben op Schiphol.” „Nee, dat kan niet je komt morgen pas.” „Nou ik ben er echt hoor, ik kom wel met de trein. Kom je naar Den Bosch om me op te halen? Ik ben daar om 11.00 uur.”

Ik zak op de bank en na 'n paar seconden dringt 't tot me door, dat ik me vreselijk moet haasten. Afspraak met de kapper verzetten,

aankleden, buurvrouw vragen. Gelukkig redt die me uit de nood en belooft 't huis 'n beetje aan kant te brengen. . . Om 11.00 uur sta ik te bibberen op 't station, ben in de haast m'n jas vergeten. Eindelijk rolt de trein binnen en daar komen 'n stel koffers de trein uit, maar 't hoofd wat er achteraan komt past niet bij de koffers. De koffers zijn goed, maar de rest klopt niet! Bijna begin ik weer te twifelen, maar daar komt gelukkig m'n man aan.

Holderdebolder met de koffers de trap af, want natuurlijk is er weer geen karretje. Auto laden en in vliegende vaart naar school, want de kinderen zijn inmiddels vrij . . . Als iedereen 'n beetje van de emoties bekomen is, gaan we de boodschappenlijst maar afmaken, want eten moeten we ten slotte ook. . .

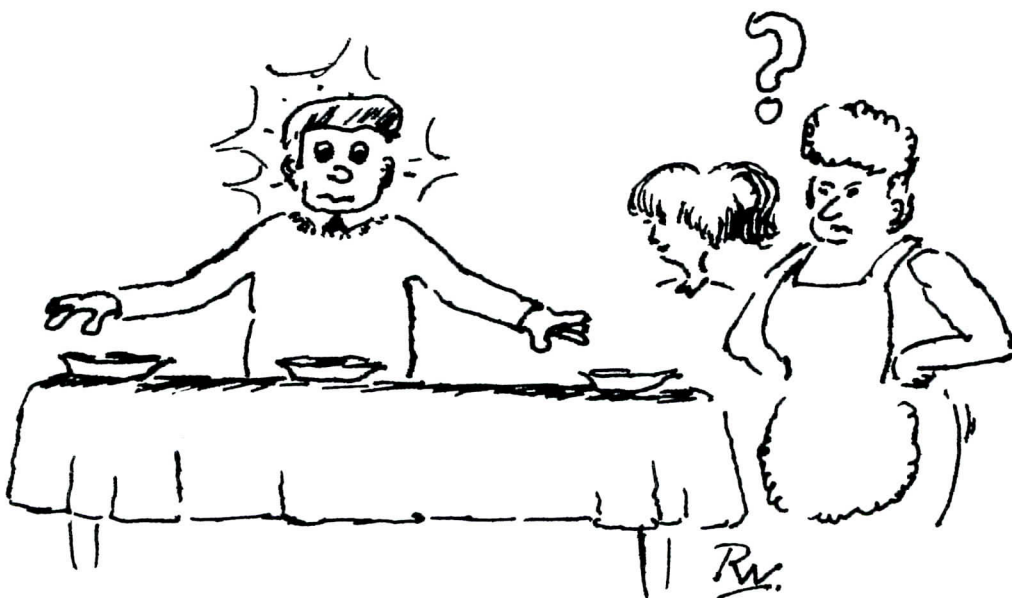
Om half zes, als alle pannen staan te stomen en ik gezellig voor ons viertjes de tafel heb gedekt, wordt m'n man 'n beetje wit om z'n

neus. „Och, had niet zoveel moeite gemaakt joh”, zegt hij zwakjes. Ik heb nog niet direct iets in de gaten, al bevreesd me wel dat ie niet steeds met z'n neus in de pannen zit. Als we om zes uur aan tafel gaan is zijn hele gezicht spierwit en 't resultaat is, dat al onze lekkere dingetjes bijna onaangeroerd de koelkast in verdwijnen.

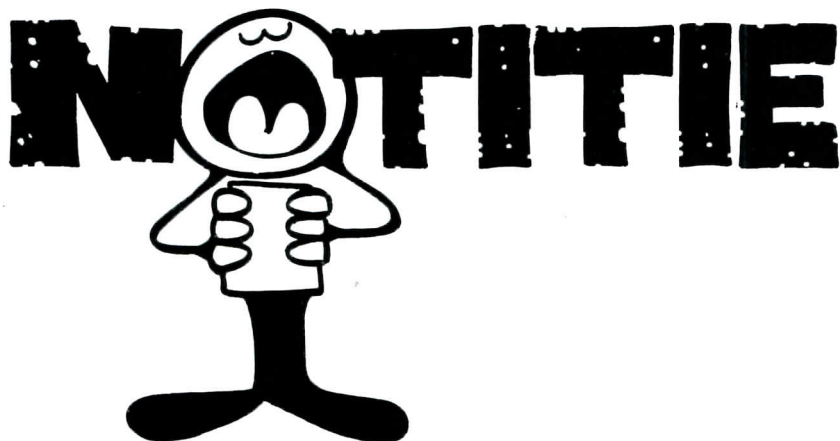
Pa ligt inmiddels op de bank en wordt vertroeteld door de kinderen. Om kwart voor acht is ie zo ziek, dat we de dokter bellen. Een zetpil dan maar proberen, jawel, maar dat helpt ook niet en 't resultaat is dat rond half 9 de huisarts aan z'n bed zit. Diagnose: dysenterie oftewel karachi-itis zoals m'n man nog zwakjes weet te vertellen. Met spoed naar de apotheek voor 'n serie stevige pillen . . .

Om half elf kijk ik doodmoe in 'n slapend gezicht en met 't laatste restje vreugde denk ik „Hèhè, pa is thuis!”

Annemie B.







## Waarom een ondernemingsraad voor het vlootbedrijf

Naar aanleiding van deze vaak gehoorde opmerking, willen wij in dit artikel ingaan op de verschillen tussen beide begrippen.

Daar de letterlijke uitvoering van de oude wet op de ondernemingsraden (1950) bij de koopvaardij op een aantal praktische moeilijkheden stuitte, werd het zeereederijbedrijf toentertijd ontheffing verleend van de verplichting om een ondernemingsraad in te stellen.

In 1970 werd, in overleg met de werknemersorganisaties, aan boord van onze schepen het werkoverlegorgaan in het leven geroepen. Men wilde de werknemer op deze wijze gelegenheid bieden, vanuit zijn eigen werkomgeving en gezien vanuit de functie die een ieder voor zich aan boord inneemt, gehoor te vinden voor al datgene dat naar zijn persoonlijk oordeel kan bijdragen tot een zo goed mogelijk functioneren van het arbeids-

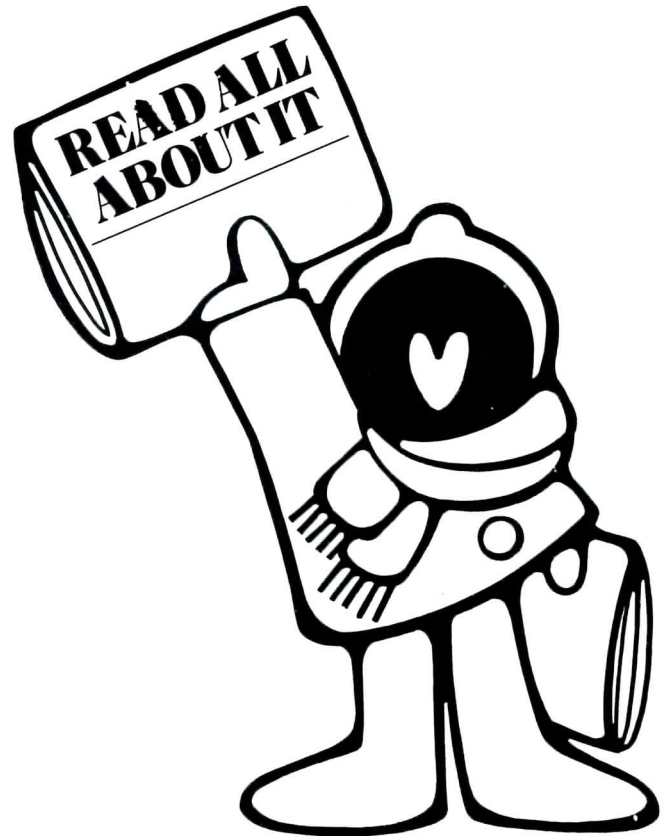
proces. Dit tot meerdere welbevinding van de opvarenden aan boord.

Uit de definitie van werkoverleg, dit is overleg gericht op het werk en de werkomstandigheden in de eigen afdeling of sector van de onderneming, blijkt dat dit gericht is op het werk en de werkomstandigheden binnen het eigen schip en met betrekking tot de specifieke functie van een ieder aan boord, met dien verstande dat voor ons zeevarenden onder werkomstandigheden ook verstaan moeten worden, de mogelijkheden tot vrijetijdsbesteding aan boord, de voeding, de inrichting van de hutten, enz. Het werkoverlegorgaan is gericht op het „medeweten en mededenken” van de werknemers terwijl de ondernemingsraad gericht is op het medespreken, in zekere gevallen ook al medebeslissen van de werknemers. Bij het werkoverlegorgaan kan iemands mededenken leiden tot bepaalde beslissingen of veranderingen

omtrent werkuitvoering, werkomstandigheden enz. Dit kan meteen al aan boord gebeuren als het kwesties zijn die zuiver op het eigen schip betrekking hebben. Over kwesties die meerdere schepen, groepen van opvarenden of alle werknemers aangaan, kan de toekomstige „vloot OR” medespreken en, zoals reeds vermeld, in bepaalde gevallen medebeslissen.

In 1971 kwam de nieuwe wet op de OR tot stand. Terwijl bij de oude wet op de ondernemingsraden het accent op het „medeweten” van de werknemers lag, ligt bij de huidige wet het accent op het „medespreken”. Met andere woorden een veel nauwere band tussen werknemers en bedrijfsuitvoering. Ook de huidige wet op de ondernemingsraden bood gelegenheid tot ontheffing voor bepaalde bedrijfs-groepen. Maar de werkgevers- en werknemersorganisaties hebben, ondanks dat men wel inzag dat het voor de vloot een niet zo eenvoudig te





## wij hebben toch al een werkoverlegorgaan?

realiseren aangelegenheid zou zijn, besloten dit niet te doen, zodat wij dus volgend jaar, na de verkiezingen, gaan beginnen met een ondernemingsraad voor ons vlootbedrijf.

In het voorlopig reglement voor de ondernemingsraad van het vlootbedrijf van Shell Tankers B.V. kunnen wij lezen wat de taken en bevoegdheden van deze ondernemingsraad zijn; daaruit blijkt dat deze veel meer inhouden dan die welke aan de werkoverlegorganen waren toebedeeld.

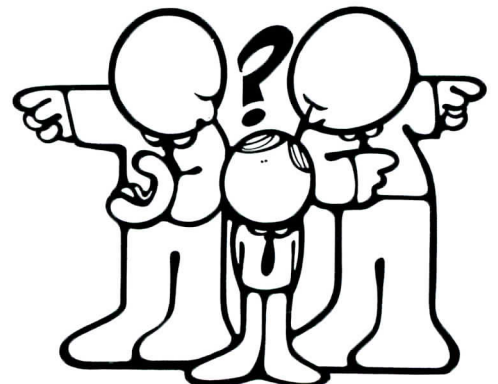
Ten aanzien van het werkoverleg is in artikel 4 lid 4 het volgende gesteld: de ondernemingsraad bevordert het werkoverleg, alsmede de spreiding van bevoegdheden in de onderneming, zodat de werknemers zoveel mogelijk worden betrokken bij de regeling van de arbeid in het onderdeel van de onderneming waarin zij werkzaam zijn.

Het voorlopig reglement ligt aan boord van alle schepen ter inzage en is ook

voor een ieder persoonlijk verkrijgbaar bij de informatiestand in de gang van de 2e etage van het Shell-Gebouw.

De ondernemingsraad voor het vlootbedrijf zal uit 24 gekozen leden bestaan, die om de 3 jaar tegelijk aftreden en terstond herkiesbaar zijn. Het is natuurlijk praktisch niet uitvoerbaar om iedere werknemer aanwezig te laten zijn bij een ondernemingsraadvergadering. Maar een ieder kan door middel van zijn stem invloed uitoefenen op de samenstelling van de raad en te zijner tijd door middel van de gekozen leden zijn wensen en meningen in de ondernemingsraad kenbaar maken. Daarom willen wij iedereen nogmaals attenderen op de „Informatie-stand” op het kantoor waar u alle informatie kunt vinden, zodat iedereen bewust zijn stem kan uitbrengen. Ook aan boord is voldoende informatie-materiaal ter inzage.

Het Verkiezingsbureau





# Blauwdruk voor de toekomst

Het bordje bij de ingang van Hotel Alpha in Lochem was aanleiding tot grote hilariteit onder de deelnemers aan de eerste discussie-bijeenkomst, die eind september werd gehouden. Trouwens, onze directeur was even verrast en verzekerde de vijftien deelnemers van vloot en wal nadrukkelijk, dat hier geen opzet in het spel was. Dat de eigenaar van het hotel nu ook net W. H. Brouwer moest heten, was dus puur toeval. Even toevallig was de samenstelling van de groep collega's die als eersten gedurende drie dagen hun inbreng aandroegen voor het



## PROJECT MET LANGE ADEM

In het mei-nummer van dit blad stelden wij ze reeds aan u voor: Roggema, Voors en Van der Linden, drie medewerkers speciaal belast met dit project. Ook de opzet van het onderzoek deden we daarbij uit de doeken, dat kortweg zou kunnen worden omschreven als het leveren van een blauwdruk voor de toekomst en het nagaan welke stappen nu reeds noodzakelijk zijn om op die toekomst te zijn voorbereid. De heren Roggema en Voors van het Regionaal Opleidingscentrum van Shell Nederland, die speciaal voor dit project zijn aangetrokken, hebben elk reeds twee reizen aan boord van onze schepen achter de rug, zowel op een groot als op een kleiner schip. Sommigen van onze varende collega's hebben dus reeds persoonlijk kennis gemaakt met beide heren. Echter, wij schreven het reeds in ons eerste artikel: het gaat niet alleen om wat deze heren aan boord vaststellen omtrent de gedachten die leven over huidige en toekomstige aspecten van de tankvaart. Ook wat wal- en vlootcollega's in de beslotenheid van een conferentie-oord aandragen is van groot belang. Zo kwamen in september en oktober reeds driemaal groepen van 15 tot 20 willekeurig gekozen collega's, in Hotel Alpha in Lochem, bijeen om verdere inbreng te leveren, m.a.w. hun visie te geven op de volgende vragen:

1. Welke organisatievorm verwachten wij in de toekomst nodig te hebben om een schip respectievelijk onze vloot optimaal te „runnen” en om iedereen een bevredigende werksituatie te bieden onder behoud of verbetering van efficiency? Een en ander met inachtneming van:
  - a. de veranderingen die zich in de technologie voordoen.
  - b. de sociale veranderingen in de maatschappij waarin wij leven.
2. Indien als gevolg van het bovenstaande, organisatieveranderingen, zowel aan boord als aan de wal noodzakelijk geacht worden: op welke wijze zouden deze doorgevoerd moeten worden, welke problemen denken wij hierbij te ontmoeten en hoe denken wij deze op te lossen?

### Scenario

Op de openingsavond was onze directeur aanwezig, evenals bij de samenvatting en evaluatie aan het eind van de sessie. Als wij hierboven het woord scenario gebruiken, dan moeten wij dat zien als de noodzaak om in deze turbulente tijd verschillende plannen gereed te hebben voor de toekomst. Het is net als bij een toneelstuk, of bij het maken van een film: er moet een schema zijn aan de hand waarvan men werkt om tot een goed slot te komen.

Was het vroeger zonder meer mogelijk om plannen op korte termijn te maken en plannen op langere termijn, in de recente jaren hebben wij wel geleerd hoe zeer door onverwachte gebeurtenissen in de wereld om ons heen, de uitvoering van dergelijke plannen door de feiten wordt achterhaald. We behoeven slechts te herinneren aan het ambitieuze nieuwbouwprogramma uit de jaren 1971/72, gebaseerd op de toen verwachte transportbehoefte in verband met de gestage groei van het wereld-olieverbruik. Sedert 1973 is die groei tot stilstand gekomen, terwijl toch het ene schip na het andere van de hellingen gleeed. Met andere woorden: als men plannen wil maken — en dat moet wel, wil men zich ook in de toekomst handhaven — zal rekening moeten worden gehouden met onverwachte gebeurtenissen, dus met invloeden van buitenaf, die weer een geheel andere planning noodzakelijk kunnen maken. En dat niet alleen wat betreft de transportbehoefte, maar ook het vaarpatroon, de werkzaamheden aan boord, de uitrusting van het schip en ga zo maar door. Al deze zaken maken het nodig dat men over verschillende scenario's beschikt, opdat men zich snel kan aanpassen.

### Opening

De heer Brouwer drukte het o.a. aldus uit: „Het is beter te anticiperen dan te corrigeren. Uiteindelijk doe je hetzelfde als je aan het roer staat en de bestemmingshaven nadert. Je mindert vaart en past de koers aan. Alleen weten

wij nu niet wat over 10, 15 of 20 jaar onze bestemmingshaven is. Dat doel kunnen we ons nu wel min of meer voorstellen, doch het zal nodig zijn om nu en dan als het ware een „tussen”-doel te hebben, aangepast aan zich wijzigende omstandigheden. We zullen een strategie moeten uitstippelen voor de toekomst, en bij ons beleid in de komende jaren daarmee reeds rekening moeten houden. Dat we daarbij wel met de voeten op de grond moeten blijven staan, is duidelijk. Want wijzigingen in het huidige beleid — zó die noodzakelijk blijken — moeten wel acceptabel zijn in onze maatschappij van nu, of van die over vijf jaar!”

### Geen wilde experimenten

Nadrukkelijk stelde onze directeur ook, dat het beslist niet in de bedoeling ligt wilde experimenten op de vloot — of aan de wal — door te voeren. Wanneer het nodig blijkt bepaalde ideeën in de praktijk te toetsen, zal men dit op individuele basis doen. Pas wanneer alle facetten daarvan zijn bestudeerd, zal toepassing op grotere schaal plaatsvinden. Wel wil de maatschappij van de aanwezige zeevarenden van verschillende rang en dienst én van de walcollega's, ook van diverse pluimage en kaliber, nu reeds weten wat hun persoonlijke visie is omtrent de toekomst. Niet sprekende namens een groep die zij zouden vertegenwoordigen, maar als individu. Wat is hun verwachting van de toekomst, welke wijzigingen zijn volgens hen eventueel nu reeds noodzakelijk om die toekomstige ontwikkeling te anticiperen. Nadrukkelijk stelde hij daarbij dat niemand zich op de discussie geremd hoeft te voelen door de aanwezigheid van anderen, die misschien hoger in rang staan. Uiteindelijk hing niet voor niets een groot bord met de spelregels aan de wand:

— Elk standpunt is een standpunt, niets wordt meteen afgewezen

— Ieder moet de kans krijgen zich uit te spreken, zonder daarbij de discussie volledig te monopoliseren

— De waarde van de ingekomen standpunten is niet afhankelijk van iemands hiërarchieke positie.

**„Tot mijn groot genoegen kon ik onmiddellijk het antwoord geven en dat deed ik ook; ... ik zei dat ik het niet wist...” (Mark Twain).**

Een uitspraak die de volgende morgen de aanwezigen, voor zover nodig, nogmaals met beide voeten op de grond drukte.

Een groep van 15 à 20 man is te groot om gezamenlijk te „spitten” in het nu en in de toekomst. Vandaar dat de groep in tweeën werd gesplitst en men zich eerst ging concentreren op wat er naar de mening van de deelnemers schort aan de huidige organisatie, welke problemen er aan boord en aan de wal zijn. In de avonden volgde de rapportage terug aan elkaar, hetgeen zoveel gespreksstof opleverde dat alleen het sluitingsuur van de bar van Hotel Alpha een eind aan de discussie maakte.

Toch merkwaardig was te moeten vaststellen, dat in sommige discussiegroepen er een tegenstelling naar voren kwam omtrent de ideologie — als men het zo wil uitdrukken — zowel tussen groepen zeevarenden onderling als tussen vloot- en walcollega's. De conclusie die men daaruit zou kunnen trekken is, dat er aan de communicatie tussen hen toch nog wel iets



schijnt te mankeren. Wat dit betreft bleek een dergelijke bijeenkomst overigens wonderen te verrichten. Het gevoel van: ze willen nu de poten onder m'n stoel van zeevarende afzagen, werd dan ook spoedig weggenomen.

We zullen hier niet ingaan op de grote vellen met opmerkingen die op de eerste discussiedag werden geproduceerd. Uiteindelijk gaat het om het eindresultaat, dat pas over geruime tijd gestalte zal krijgen, na verdere evaluatie om dit dure woord nog maar eens te gebruiken.

#### Raakpunten

De tweede dag togen de twee groepen wederom afzonderlijk aan het werk, nu met de opdracht na te gaan hoe een schip en de scheepsorganisatie naar hun mening er over zo'n 20 jaar wel eens uit zou kunnen zien. Op zichzelf een opdracht die op het eerste gezicht aanleiding zou kunnen zijn tot Jules Verne-achtige ideeën. Echter, het bewijs dat de deelnemers de opdracht bijzonder nuchter benaderden werd in de namiddag geleverd, toen wederom de rapportage plaatsvond. De op grote vellen weergegeven verwachting voor de toekomst toonde slechts aan, dat men zich goed bewust was van de richting waarin de scheepvaart wel eens zou kunnen gaan. Tevens, wat dan nu reeds dringend noodzakelijk is wil men over enige tijd „de boot niet missen”. Toch zal ook hier met de nodige omzichtigheid tewerk moeten worden gegaan; niet voor niets echter heeft het hele project als titel „project met lange adem”.

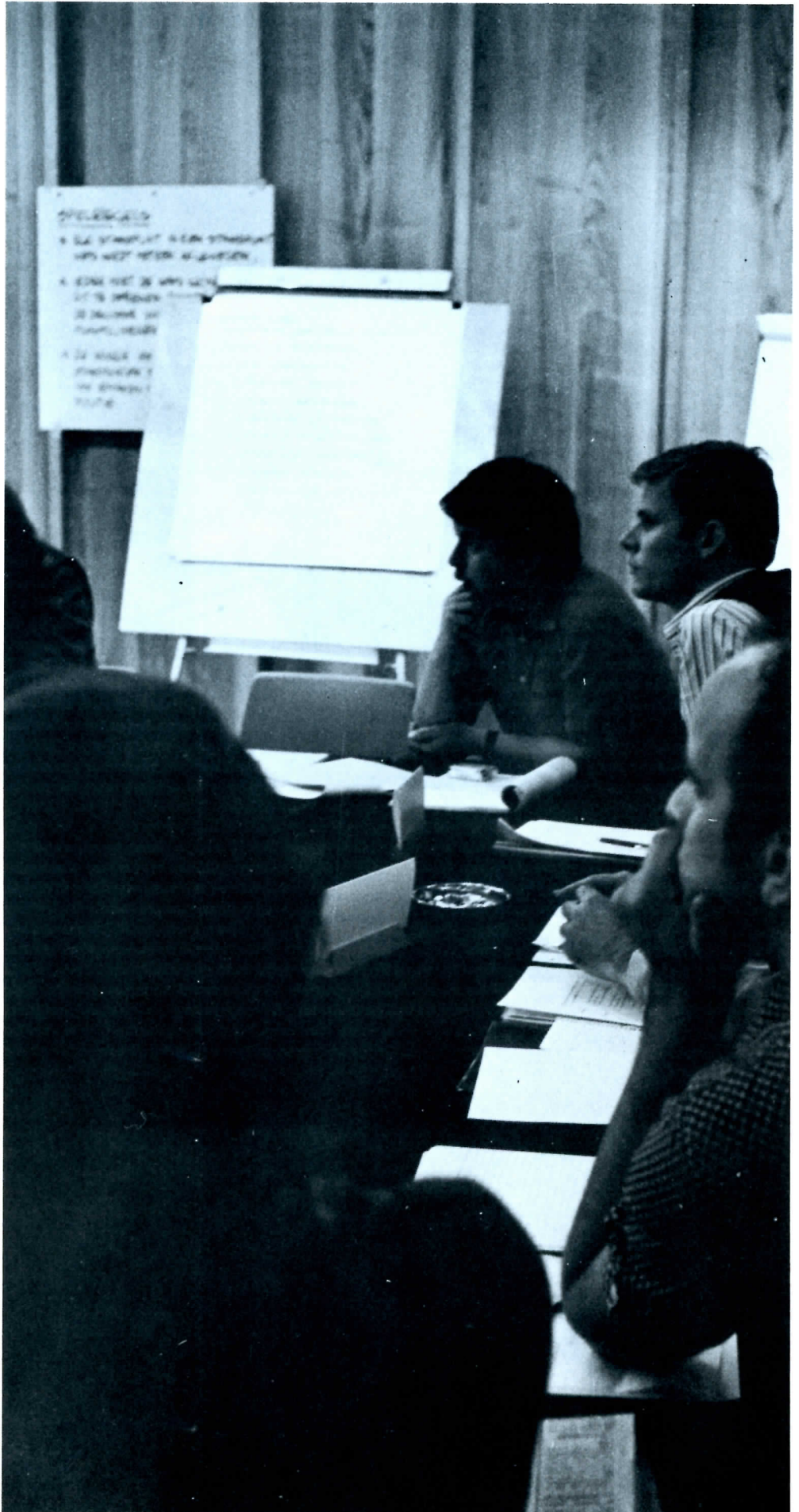
Alhoewel op deze dag het uur reeds ver was gevorderd na de rapportage, waren de deelnemers zo zeer in de ban van het werk geraakt, dat vol moed werd begonnen aan het vaststellen van de raakpunten van de twee groepen. Want al weten de deelnemers van de ene groep niet in welke richting de andere groep het zoekt (waardoor er geheel verschillende uitwerkingen kunnen komen), frappant is en blijft dat er toch een groot aantal raakpunten zijn.

#### Resultaten

Natuurlijk zal de lezer vooral willen weten wat nu de concrete resultaten van deze discussiebijeenkomsten zijn geweest. Maar alhoewel elke bijeenkomst wel degelijk resulteerde in een aantal conclusies waarmede men in de loop van de komende jaren rekening zal moeten houden, zou volledige publikatie hiervan in dit stadium voorbarig zijn. Niet alleen omdat mogelijk nog meer discussiebijeenkomsten plaatsvinden en de deelnemers daaraan zouden worden beïnvloed, doch ook omdat de heren Roggema en Voors de resultaten gaan verwerken en een en ander uiteindelijk zullen weergeven in een aan de Directie uit te brengen rapport, waarbij mede van grote betekenis zal zijn hetgeen op de vloot zelve naar voren is en nog zal worden gebracht.

Hoe dan ook, de eindconclusie zal beslist niet leiden tot plotselinge veranderingen op de gehele vloot. Wel zal geleidelijk moeten worden toegewerkt naar de ontworpen scenario's, de situatie zoals die over een aantal jaren mag worden verwacht.

In ieder geval hopen wij te zijner tijd, als het eindrapport is samengesteld, in dit blad een meer gedetailleerd artikel daaraan te kunnen wijden.







## MASSALE REÛNIE



# 25

De najaarsreünie die op zaterdag 4 oktober jl. door de Cnooks werd gehouden was een heel bijzondere. En wel om drie redenen: in de eerste plaats werd op die dag het 25-jarig bestaan van de Club herdacht, ten tweede was ditmaal Café-Restaurant Engels in het Groot-handelsgebouw als trefpunt gekozen, en — last but not least — was de opkomst zo massaal, dat zelfs dit voor geen kleinigheid vervaard horeca-bedrijf er figuurlijk en letterlijk de handen voor uit de mouwen moest steken. Op deze bijeenkomst waren namelijk niet minder dan 300 deelnemers aanwezig.

Als je als verslaggevend gast op een dergelijke bijeenkomst komt, word je al direct getroffen door de aanwezigheid van zoveel dames. Want al bestaat de zilveren Club dan voornamelijk uit oud-gezagvoerders en oud-hoofdwerktuigkundigen, ook de dames blijken — althans op deze reünie — sterk vertegenwoordigd. Hetgeen overigens de heren niet weerhield om te bewijzen, dat zij bij een dergelijke gelegenheid het recht op het hoogste woord hebben. Het resultaat is dan ook, dat je bij binnenkomst wordt getroffen door het onweerlegbare bewijs, dat ex-zeevarenden over een grote hoeveelheid spraakwater beschikken.

Zodra je de geluidsbarrière hebt doorbroken en links en rechts in de zaal oude bekenden gaat begroeten, word je als het ware door de maalstroom meegenomen, want even later valt het hoge aantal decibellen nauwelijks nog op.

Het zijn natuurlijk niet alleen oude herinneringen die een aanzet leveren tot het ontstaan van lawaaidoofheid, ook het informeren naar het wel en wee in de pensioenjaren is een drukbesproken onderwerp. Overigens viel ook op, hoezeer de wens leeft om toch meer contact met elkaar te hebben, of dit nu in plaatselijke kringen zou zijn of in meer direct contact tussen degenen die elkaar tijdens de dienstperiodes beter hebben leren kennen en niet te ver uit elkaars buurt wonen. Al met al waren de twee uren die door het nijvere bestuur van de jubilerende club waren uitgetrokken voor koffie en drankje om, voordat de aanwezigen dit beseften.

De lunch werd geopend met een korte maar krachtige toespraak van de voorzitter, de heer Langendoen, die de aanwezige ere-leden welkom heette, alsmede de genodigden van de walorganisatie en de vertegenwoordigers van de Britse Cnooks.

Er waren telegrammen van de Marine Co-ordinator, Mr. Skinner, alsmede van de directie van S.T.U.K., die felicitaties behelsden bij het bereiken van deze mijlpaal. Ook de ex-directeuren Larive en Rodenburg, die tot hun spijt door omstandigheden niet aanwezig konden zijn, lieten van hun belangstelling blijken door middel van het geseinde woord. De heer Langendoen bracht vervolgens de dank van het bestuur aan de Directie over voor alle hulp, zowel financiële als morele, in deze toch min-





der rooskleurige tijden. Waarschijnlijk — zo besloot de voorzitter — heeft de maatschappij toch een potje apart gehouden voor dergelijke gebeurtenissen, althans te oordelen naar de gulle geste om de lunch voor maatschappij-rekening te nemen.

De heer Brouwer repliceerde dat er bij de Shell wel een boek is met regels over hoe een jubileum te vieren, maar dat daarin de aanwijzingen voor een 25-jarige club ontbreken, hetgeen de zaak wel enigszins vergemakkelijkte. Overigens — aldus de directeur — er zijn wel eens meer slechte tijden voor de scheepvaart geweest en we zijn er altijd doorheen gekomen. Alleen gingen we dan vroeger „bijliggen“, hetgeen in wezen een ander woord is voor „opleggen“.

De heer Brouwer ging in het kort in op het ontstaan van de Club, met name op de moeite die men zich aanvankelijk moest getroosten om bestuursleden te strikken. De vitaliteit van de gepensioneerden was reeds toen zo groot, dat een ieder een klus had, die al zijn tijd opeiste. Die vitaliteit leeft er nog steeds bij de ex-NIT-leden, die van La Corona, van de CSM en bij de „jongere garde“ van Shell Tankers. Echter, één zaak hebben zij allen gemeen, de verbondenheid met de Shell. Het beste bewijs hoe zeer de leden zich met de moedermaatschappij verbonden voelen, wordt wel geleverd door het

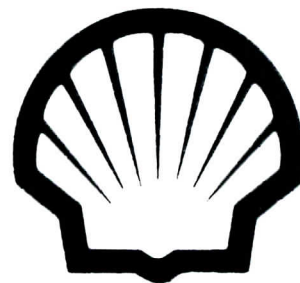
grote aantal Shell-tafelvlaggetjes dat regelmatig na een reünie is verdwenen. Vandaar dat besloten was bij dit 25-jarig feest voor elke deelnemer in ieder geval een dergelijke standaard beschikbaar te hebben. Onze directeur kon bij deze gelegenheid nog de percentages duurtetoeslag op de pensioenen opgeven, verleend per 1 september. Met de wens, dat de aanwezigen nog vele jaren een dure klant voor het Shell Pensioenfonds mochten blijven, beëindigde de heer Brouwer zijn toespraak, die veel bijval vond.

De lunch verliep bijzonder geanimeerd, niet in het minst door de geestige woorden gesproken door Jerry Walters, die — als Brits ere-lid — wel als een van de trouwste deelnemers mag worden beschouwd. Op deze dag vierde hij namelijk ook zijn 25e overkomst naar Nederland speciaal voor de reünie!

Tot slot sprak kapitein Schreijers namens de leden een woord van dank uit aan het bestuur van de Club en aan de Directie van onze maatschappij voor al de tijd en alle sympathie besteed en betoond aan de Club.

Met vele gemaakte afspraken in de agenda's, een Shell-tafelstandaard, met puzzel, onder de arm, vertrokken de reünisten in de namiddag weer naar hun haardsteden. Een welbestede dag zat er op, die nog aanleiding zal zijn tot menig uurtje napraten. Voor de Cnooks is het nu: op naar het gouden jubileum.

## 25 JAAR CNOOKS



# 25



# 'Khasiella' in feeststemming

Namens de in augustus aan boord van de „Khasiella“ dienstdoende Indonesische opvarenden zond Slamet Sukmonohadi ons een verslag van de viering van de Indonesische Onafhankelijkheidsdag. Alhoewel als officiële datum de 17e augustus geldt, werd het feest pas op de 19e gehouden nadat het schip was vertrokken uit Shellhaven. Met zijn verslag verzocht inzender ons, nogmaals dank te betuigen aan de staf van het schip voor de ondervonden medewerking bij het feest, opgebouwd rond de Indonesische schotel „Nasi Tumpeng“.

## Merayakan Hari Ulang Tahun Republik Indonesia yang ke-30

Tanggal 17 Agustus 1945 adalah merupakan hari yang sangat bersejarah bagi seluruh bangsa Indonesia, sebab pada tanggal itulah hari lahirnya negara Republik Indonesia.

Kami seluruh anak buah kapal bangsa Indonesia diatas kapal ss Khasiella, tidak ketinggalan pula untuk memperingati hari bersejarah tersebut.

Berhubung tgl. 17 Agustus 1975 kapal sedang berada dipelabuhan dan sedang dalam keadaan memuat, maka perayaan Hari Ulang Tahun R.I yang ke-30 kami laksanakan pada tgl. 19 Agustus 1975 malam setelah kapal berlayar. Kami sangat gembira sekali dan mengucapkan banyak² terima kasih kepada Kapten dan Chief Engineer yang telah memberikan izin kepada kami untuk mengadakan perayaan ini diatas kapal.

Tak lupa kami ucapkan banyak² terima kasih pula kepada seluruh perwira dan Chief Steward, yang telah memberikan partisipasi serta bantuannya sehingga perayaan tersebut menjadi meriah.

Kami yakin bahwa tanpa mendapatkan izin dari Kapten dan kantor Shell Tankers kami tidak

akan dapat melaksanakan perayaan tersebut diatas kapal.

Kami merasa sangat puas karena perayaan ini dapat berjalan dengan lancar dan khidmat.

Didalam pidatonya, ketua panitia menyatakan rasa gembiranya yang mana Kapten, Chief Engineer dan seluruh perwira dikawal dapat ikut merasakan kegembiraan yang sedang dirasakan oleh seluruh anak buah kapal.

Kapten dan Chief Engineer juga menyatakan rasa ikut bergembira dan mengucapkan selamat atas Ulang Tahun Republik Indonesia yang ke-30 ini.

Beliau sangat senang karena anak buah kapal bangsa Indonesia yang bekerja dikawal ss. Khasiella dapat bekerja dengan baik serta memberi hormat kepada atasan karena dapat bekerja sama dengan perwira² bangsa Belanda diatas kapal.

Semoga apa yang telah dibina ini dapatlah kiranya berjalan terus dengan baik untuk seterusnya, demikianlah diantara kata² sambutan dari Kapten dan Chief-Engineer.

Pada perayaan tersebut, kami menghidangkan suatu hidangan khas Indonesia yaitu berupa „NASI TUMPENG“.

Betapa tertariknya perhatian para perwira sewaktu melihat hidangan tersebut teratur dengan rapi diatas meja dapat dilihat dari wajah² mereka yang seakan akan ingin tahu apakah arti dari hidangan itu. (lihat gambar No. 1).

Dengan mendapatkan tepuk tangan dari para hadirin, Kapten dan Chief Engineer memotong „NASI TUMPENG“ sebagai tanda bahwa acara makan malam dimulai. (lihat gambar No. 2 & 3). Maka berduyun²lah para hadirin menuju meja makan untuk mengambil hidangan² yang mereka sukai masing².

Disinilah terlihat bagaimana keakraban dalam pergaulan antara perwira dan bawahan.

Mereka makan ber-sama² dengan lahapnya pada satu meja sambil mendengarkan suara muak yang syahdu dari operator kami.

Saat itu untuk sementara waktu terlupalah kami bahwa kami berada jauh dari Tanah Air serta keluarga, dan setiap harinya selalu bergulat dengan aneka ragam pekerjaan² diatas kapal. Hilanglah rasa lelah sewaktu bekerja dan bertukar dengan rasa bangga dan gembira, sebab walaupun kami hanya sebagai pelaut, dapat juga ikut memeriahkan Hari Ulang Tahun Kemerdekaan negara kami.

Kami yakin bahwa perayaan kami ini banyak kekurangan²nya serta kurang begitu sempurna bila dibandingkan dengan yang diselenggarakan oleh orang² di Tanah Air kami

Kami sangat terharu ketika melihat bagaimana para hadirin sangat khidmat sewaktu mengikuti acara yang sedang berlangsung. (lihat gambar No. 4).

Disini dapat dilihat betapa besar kesadaran para hadirin, sebab se-hari²nya boleh dikatakan kebanyakan pelaut selalu agak kasar dalam cara mereka bergaul disebabkan oleh keadaan² serta pekerjaan² yang mereka hadapi dikawal.

Demikianlah sekedar tulisan yang dapat kami ulaskan sewaktu kami menyelenggarakan perayaan H.U.T.R.I. yang ke-30 diatas kapal ss. Khasiella. Akhir kata penulis (paling kiri Gb. No. 2 & 3) mengucapkan terima kasih sekali lagi kepada Kapten, Chief Engineer dan seluruh Perwira dikawal ss. Khasiella yang bertugas dikawal pada saat itu, semoga kita dapat bertemu lagi dilain kapal Shell Tankers dan mohon maaf seandainya ada kesalahan² yang disengaja atau tidak disengaja dari kami.

ss. Khasiella, 14 Sept. 1975.  
(Slamet Sukmonohadi) P.O.





# Met pensioen

Op vrijdag 19 september waren het niet minder dan vijf zeevarenden die, na een lange staat van dienst, afscheid namen van hun collega's aan de wal. Het waren de gezagvoerders Boddé, Van der Heiden, De Kaart en Sterringa alsmede hoofdwerktuigkundige Veldhuis, die zich op uitnodiging van de directie naar het Shell-Gebouw hadden begeven voor de hun aangeboden receptie. Nieuwsgierig als de TSK-redactie is, konden wij het niet laten zo terloops de vraag te stellen hoe zij tegenover hun pensionering stonden. De reactie was zeer verschillend: de een zou wel weer een boot willen hebben, de ander bleek zich kostelijk te amuseren. Men had reeds allerlei doe-het-zelf-apparatuur aangeschaft en leefde zich uit in huis en tuin.

Feit blijft dat onze maatschappij het zal moeten stellen met een aanzienlijk verlies aan ervaring, hetgeen ook werd gememoreerd door onze directeur, die in zijn afscheidstoespraak hiervan gewag maakte. „Men is gauw geneigd die jaren op te tellen, maar voor alles wil ik u dank zeggen namens Shell Tankers en namens uw collega's. Er is veel veranderd in uw diensttijd, in de wereld om ons heen maar ook bij onze maatschappij zelf. Al ben ik van mening, dat onze jeugd waarachtig wel meevalt, ondanks alles wat je hoort, toch valt niet te ontkennen, dat er een stroming is waardoor jongeren na hun studie snel chef willen zijn, kapitein, mees-

ter, 1e stuurman. Vergeten wordt echter dat, ondanks de theorie die op school erin wordt gepompt, ondanks het papiertje dat men bij het verlaten van de school bezit, praktische ervaring in elk vak van het grootste gewicht is. Jullie hebben succes gehad. De theorie op school werd afgewisseld door praktische ervaring aan boord, hetgeen een groot voordeel is vergeleken met degenen die denken met lange theorie op school ineens alles te weten. Het is nu eenmaal nodig alles aan den lijve te ontdekken, ervan te leren en zo kennis en ervaring op te bouwen. Ofschoon ik het eerst niet van plan was, kom ik er nu toch toe het totaal aantal jaren aan ervaring dat vandaag afscheid neemt, te noemen, namelijk 139 jaar. En daarom betekent dit afscheid verlies voor onze maatschappij. Wij zijn echter dankbaar voor al die ervaring waarover wij hebben kunnen beschikken.”

Nadat de heer Brouwer de scheidenden en aanwezige echtgenotes het allerbeste voor de toekomst had gewenst, waarschuwde hij hen nog dat, bij het weerzien op de eerstvolgende Cnooks-bijeenkomst, zij niet ontgoocheld moesten zijn daar nog als broekjes door de overige leden te worden beschouwd.

Nog geruime tijd bleef het gezelschap bijeen, met hapje, drankje en praatje met collega's van de wal, waarna definitief een einde kwam aan het dienstverband met 139 jaar ervaring.



Op 15 november a.s. houden wij een **Mossel-avond**

in café-grill „De 3 bogen” (dicht bij het Shell-Gebouw). Er zullen voor de deelnemers een onbepaalde hoeveelheid mosselen en enige drankjes ter beschikking staan. Degenen die de voorkeur geven aan een „gegrillde vleespen garni” dienen dit bij hun aanmelding op te geven. Er is ook gelegenheid tot het maken van een dansje.

Prijs voor leden: f 6,—

Prijs voor niet-leden: f 10,—

Op 12 december kunnen de sportieven onder u weer aantreden voor een

#### **Bowling-avond.**

Er zijn wederom 6 banen gehuurd in de Bowling-Rotterdam, 1e Jerichostraat 18-20.

Prijs voor leden: f 8,50

Prijs voor niet-leden: f 14,—

Voor beide avonden zal nog een circulaire worden verspreid. Aanmelding uiterlijk een week tevoren. Zij die geen circulaire ontvangen kunnen inlichtingen verkrijgen/zich aanmelden bij de O.V.S.T. (toestel 2042).

Voorste rij, van links naar rechts: L. F. Veldhuis, hwtk.; A. Boddé, kapt.; J. W. Sterringa, kapt.; F. A. Kaart, kapt.; N. H. van der Heiden, ka-





# SUPER TANKER



Herhaaldelijk zijn in de afgelopen weken artikelen in de pers verschenen, waarin — op suggestieve wijze — het publiek wordt gewezen op de gevaren die onze zeeën en kusten zouden bedreigen door de opkomst van de „supertanker“. Deze publikaties vinden hun oorzaak in de verschijning in het Nederlands van het gelijknamige boek, geschreven door Noël Mostert, dat — onder de titel „Supership“ — vorig jaar in de Verenigde Staten ook veel aandacht trok. Tegenover de voor de tankvaart negatieve publikaties in de pers waren er ook enkele krantenartikelen waaruit bleek, dat niet iedereen de mening van de schrijver deelt.

Alhoewel niemand mag ontkennen dat de vervuiling van de zee en kust een probleem is, dat — ondanks alle positieve stappen die reeds zijn genomen — om verdere oplossing vraagt, is het volkomen onjuist zondermeer de grote schepen die de olie van de productie- naar de consumptie-centra brengen, als de grote boosdoeners aan te wijzen. En dat is in wezen wat Noël Mostert in zijn overigens goed geschreven boek doet. En met goed bedoelen wij „journalistiek“ goed. Het boek maakt de indruk met grote zorgvuldigheid te zijn samengesteld, maar de schrijver gaat in werkelijkheid nogal onzorgvuldig om met vele feiten, uitspraken en rapporten. Hij verheft uitzonderingen tot regel, geeft los gepraat aan de koffietafel aan boord het gewicht van een wetenschappelijk betoog en verkoopt zijn privé-meningen alsof het objectieve conclusies zijn.

De heer Mostert gaat uit van de stelling dat des te meer olie er wordt vervoerd des te meer risico er is dat vervuiling plaatsvindt. En des te meer het vervoer plaatsvindt met grote schepen, supertankers dus, des te sterker zou die vervuiling zijn. Omdat — aldus de heer Mostert — juist deze schepen slecht gebouwd, onbetrouwbaar (vooral na 5 à 6 jaar!) en bijzonder gevaarlijk zijn, zowel voor de opvarenden als voor het milieu.

Daarbij haalt hij steeds weer voorbeelden aan van schepen die zijn verongelukt en verontreiniging hebben veroorzaakt. En als hij er in een bepaald geval niet genoeg bij de hand heeft, dan zijn het de „op-een-haar-na-aanvaringen“ waarvan hij heeft gehoord. Al lezende ontkomt men niet aan de indruk, dat de auteur ieder ongeval uitbuut om, door extrapolatie, te wijzen op de grotere gevaren die supertankers zouden vormen.

## Nostalgie

De heer Mostert is een nostalgisch man. Herhaaldelijk komt in het boek naar voren, hoe zeer hij de fraaie lijnen van een oud passagiersschip of vrachtvaarder bewondert, hoe zeer hij verknocht is en blijft aan de grote zeilvaart, waarin een man zich één voelde met de natuur. De strakke lijnen van een supertanker daarentegen komen kil op hem over. „In het zeiltijdperk kon alleen het weer de werkelijke oorzaak van averij aan uitrusting van een schip zijn, tenzij alles zo oud en verrot was, dat het vanzelf bezweek; en zelfs dan kon zeemannshandigheid altijd nog iets nieuws maken van wat beschikbaar was“. Nostalgische woorden, die voorbijgaan aan het feit, dat in de door hem zo zeer beminde zeiltijd elk jaar zo'n 6 à 7% van de wereldvloot, meestal met man en muis, ten onderging. Een bijzonder hoog percentage vergeleken bij de cijfers van de laatste jaren: ruim 0,6% voor niet-tankers en slechts ruim 0,3% voor tankers.

## Tien tegen één

Het zwakke punt bij onheilsprofeten is veelal, dat er geen of nauwelijks een alternatief wordt geboden om aan de voorspelde ramp te ontkomen. De heer Mostert zoekt het aanvankelijk in het bannen van VLCC's, dat wil zeggen hij wil de tonnage van tankers aan grenzen binden. Veronderstel nu, dat in plaats van een 300.000 tonner er 10 schepen zouden komen van 30.000 ton. Afgezien van de aanzienlijke kostenverhoging van energie die dit zou betekenen (en wij onder vinden thans in de wereld wat stijging van olieprijs als gevolg heeft), wil dit dan ook zeggen dat tienmaal zoveel opvarenden nodig zijn, met andere woorden de gevaren waaraan volgens Mostert iedere „tanker“-opvarende blootstaat, gelden voor tienmaal zoveel zeelieden. Maar ook de risico's van explosies, aanvaringen, strandingen, die zo vlijtig door schrijver worden aangedragen, worden tienvoudig vergroot. Kennelijk ziet hij dit later zelf ook in, al zegt hij het niet, want in het slot van het boek komt hij met een aantal aanbevelingen voor de zo zeer door hem verfoeide supertankers, zoals „een hulpketel naast de ene hoofdketel, controle op rompcorrosie en de toestand van de machinerie“. Verder medische keuring voor de opvarenden, simulator-training, enz. Echter, deze aanbevelingen komen wel als mosterd na de maaltijd, want hieronder is niets nieuws. Sterker, zijn aanbevelingen zijn door de meeste reders, waaronder ook Shell, van begin af aan in de praktijk gebracht. Toch nog een paar opmerkingen in dit verband.

Zijn aanbeveling om naast de hoofdketel nog een hulpketel verplicht te stellen komt nogal vreemd over, want tegenwoordig is dit algemeen doorgevoerd en is tevens een eis van de classificatiebureaus en van de autoriteiten. Wel maakt hij zich in zijn boek zorgen over het vermeende feit, dat bij uitvallen van de hoofdketel ook alle apparatuur aan boord uitvalt, waardoor de opvarenden in sommige gevallen slechts gelaten hun lot kunnen afwachten. Hij beschrijft dit in de trant van: met hun gepakte koffers naast zich, staan de zeelieden aan de railing hun lot af te wachten. Wel wat kinderlijk, als men bedenkt dat er nota bene een wettelijk voorschrift is dat elk schip een nooddieselgenerator moet voeren, die bij storing van de hoofdmachine automatisch inschakelt en stroom blijft leveren voor essentiële zaken.

Ook de aanbeveling van controle op rompcorrosie en toestand van de machines komt vreemd over. De classificatiebureaus (Lloyd's, Norske Veritas, enz.) vatten hun taak zeer ernstig op. En naarmate de schepen ouder worden, worden de keuringen zwaarder.

Medische keuring voor de opvarenden is in nagenoeg alle landen wettelijk voorschrift en waar dit niet het geval is, is het bij de meeste rederijen al jaren normale praktijk. En wat de manoeuvreer-simulator-training betreft, de ook door de heer Mostert geprezen simulatortraining in Delft, bij het T.N.O., en ook die in Wageningen, bij het N.S.P., wordt gevolgd door stuurlieden en gezagvoerders uit de gehele wereld, die er kunnen „droog“ trainen.

In Duitsland, de Verenigde Staten, Japan en andere landen zijn of worden nu ook dergelijke simulators gebouwd.

## Bouwtechnische ondingen

„Een aantal tankers scheurde in ruwe zee domweg aan flarden“. Met dergelijke uitspraken, die her en der in het boek kunnen worden aangetroffen, tracht schrijver het publiek te overtuigen van de gevaren die er kleven aan grote tankers. Dat daarbij als voorbeeld juist kleinere



tankers worden genoemd, weerhoudt schrijver niet te komen tot de uitspraak, dat schepen boven de 200.000 ton, vergeleken met kleinere tankers, het record breken wat betreft structurele fouten. In dit opzicht geeft de ongevalstatistiek wel heel wat anders te zien.

Een van de oorzaken van het „scheuren” van de grote tankers zou de corrosie zijn van de scheepsbeplating. Echter, er is geen enkele aanduiding, dat grotere tankers meer onderhevig zouden zijn aan roestvorming dan kleinere. Ook al kan — om de schrijver nogmaals aan te halen — „roestvorming in de tanks van VLCC's het metaal met dezelfde gulzigheid wegvreten waarmee scheepswormen de planken van houten schepen konden verslinden”, Mostert vergeet de inspecties die moeten plaatsvinden wil het schip zijn klasse behouden. Veel grotere problemen zijn er geweest met de zogenaamde T2 tankers, die in de na-oorlogsjaren alle wereldzeeën bevolkten. Van dit type schepen zijn er inderdaad een aantal vergaan als gevolg van verkeerd materiaal, lasfouten, scheuren in schotten, e.d. Met dit in het achterhoofd beziet de auteur met argwaan de supertankers. Vooral ook omdat de eerste 100.000-tonners in het midden van de zestiger jaren in de vaart gebracht, inderdaad enkele malen inwendig moesten worden versterkt. De Shell-rederijen waren een van de eerste die grote tankers van 200.000 ton in de vaart brachten en derhalve moet worden gesteld dat zij dus uit eigen ervaring kunnen putten. Welnu, roestvorming is bij grote tankers beslist niet sterker dan bij kleinere tankers, terwijl zich ook geen structurele problemen hebben voorgedaan.

Bij iedere nieuwe generatie, of het nu tankers zijn of auto's, vliegtuigen of televisie-apparaten, kunnen er kinderziektes voorkomen. Maar om daaraan botweg de conclusie te verbinden, dat supertankers een gevaar vormen is een volkomen verkeerde voorstelling van zaken.

### Ongevallen

Dit alles neemt niet weg, dat er ongevallen zijn geweest en nog voorkomen, maar de oorzaak daarvan moet voornamelijk worden gezocht in explosie, brand, stranding en aanvaring, niet in structurele fouten. Toch veroorzaken deze ongevallen verontreiniging van de zeeën, met alle gevolgen voor het milieu. Maar dit soort ongevallen heeft niet alleen betrekking op grote tankers, evenzeer op kleine, trouwens op de gehele koopvaardijvloot, onverschillig wat voor type schip het is. Verhoudingsgewijs is het percentage ongevallen met grotere tankers echter laag, juist omdat zij minder in drukke havens komen, maar veelal laden/lossen in kusthavens, of aan een-punts-meerboeien. Bovendien zijn het juist de grote tankers die als eerste worden uitgerust met meer geavanceerde elektronische apparatuur om de veiligheid nog verder op te voeren.

Volgens de heer Mostert komen supertankers na zo'n 5 jaar in de vaart te zijn geweest, in een kritiek stadium. Zij dreigen te breken, worden in vele opzichten onbetrouwbaar en vormen aldus een gevaar voor het milieu en voor de opvarenden. Maar als wij de officiële statistieken bekijken, dan wordt duidelijk, dat deze uitspraak geenszins door feiten wordt gestaafd. Trouwens, een dergelijke bewering gaat wederom voorbij aan de regelmatige en steeds strengere inspecties die plaatsvinden door classificatiebureaus, scheepvaartinspecties, en dergelijke. Ook het argument dat wordt aangevoerd om dit te staven, namelijk dat om die reden de reders de grote schepen in 10 jaar afschrijven, raakt kant noch wal. Een VLCC wordt gebouwd met een normale, geplande levensduur van circa 20 jaar.

Ongevallen die het meest tot de verbeelding spreken zijn natuurlijk die waarbij een groot schip door explosie zwaar wordt beschadigd of totaal verloren gaat. Daarvan zijn inderdaad een aantal voorbeelden te geven, zoals de Shell-tankers „Mactra” en „Marpessa”, die ook grondig worden uitgebuit in het boek „Supertanker”. Terecht wordt daarbij opgemerkt dat deze ongevallen plaatsvonden tijdens het tankschoonmaken. Deze voorvallen hebben in belangrijke mate geleid tot de introductie van inert-gasinstallaties op schepen boven de 100.000 ton, hetgeen trouwens nu ook door de IMCO wordt aanbevolen; deze maatregel werd daarna door vele nationale organisaties als verplicht voorgeschreven.

In het algemeen mag toch worden gesteld, dat de hoogte van de premies die door reders moeten worden betaald aan verzekeraars, een weerspiegeling is van het risico verbonden aan een bepaald schip. Wat dit betreft kunnen wij de heer Mostert geruststellen. De verzekeringspremie die inderdaad na de explosies op drie grote schepen in 1969 sterk omhoog ging, is nu — relatief — weer gedaald tot onder het niveau voor een kleine tanker, die door hem zo zeer wordt gepropageerd.

### Onhandelbaar

Het zou te ver voeren om iedere aantijging van de heer Mostert te weerleggen. Men zou dan een boek kunnen schrijven — eveneens 400 pagina's dik — maar dan gestaafd met feiten. Echter, de beschuldiging die wordt geuit aan het adres van de supertanker, als zou deze even onhandelbaar zijn als een logge olifant, is wel erg ver gezocht. Trouwens, dezelfde beschuldiging werd geuit, toen het eerste superschip van 28.000 ton in de vaart kwam!

Al te graag wordt als bewijs van onhandelbaarheid aangehaald, dat een supertanker zo'n 2½ mijl nodig heeft om in 21 minuten van volle snelheid tot stilstand te komen. Wat dat betreft maakt het weinig verschil of men nu over een supertanker van, zeg 200.000 ton spreekt of over de door Mostert sterk gepropageerde 50/60.000 tonner. Beide zouden, bij een vaarsnelheid van 16 knopen, onherroepelijk een aanvaring of stranding krijgen als niet bij de naderende mogelijkheid van een kritieke situatie tevoren snelheid was geminderd, keers gewijzigd, enz., kortom de vaart aangepast aan de omstandigheden. In de praktijk is het de draaicirkel die bepalend is voor de wendbaarheid van het schip, omdat voor het ontwijken van gevaar in de meeste gevallen een roermanoeuvre de geaccepteerde methode is. De eigenschappen van een VLCC zijn in dit opzicht uitgesproken gunstig, want de straal van de draaicirkel is minder dan twee scheeps lengten en dit bij volle kracht varend.

Natuurlijk moeten bij een supertanker manoeuvres en koerswijzigingen vroeger worden berekend en ingezet dan bij kleinere schepen. In dat opzicht kan men een dergelijk schip bij voorbeeld vergelijken met een vrachtwagencombinatie, waarvan de chauffeur ook vroeger aan de bocht moet beginnen en — in een nauwere straat — beide zijden van de weg nodig heeft.

Dat een VLCC bij lage snelheid minder vlot reageert op roeruitslag is wederom niet bijzonder, want hetzelfde geldt min of meer voor elk vaartuig. Zelfs een zondagzeiler weet dat! De IMCO-bepalingen zijn daaraan ook aangepast, terwijl de navigators daarop worden getraind.

### En toch...

En toch komen ongevallen met supertankers voor, dat zal niemand ontkennen. En toch vindt nog steeds verontreiniging van de zee plaats, dat kunnen wij allen waarnemen. Echter, is er één vervoermiddel waarbij nooit een ongeval voorkomt? Is er één bedrijf, waar werkelijk nooit een bedrijfsongeval plaatsvindt of waar door een storing of menselijk falen nooit milieuverontreiniging geschiedt? De gevolgen bij een supertanker kunnen per geval aanzienlijker zijn dan bij een kleinere tanker, doch vergeleken met het alternatief — het vervangen van de grote schepen door vele kleinere — zijn de risico's met grote schepen globaal gezien duidelijk minder. Bovendien zijn door de IMCO voorschriften uitgevaardigd, die de maximale afmetingen vaststellen van de afzonderlijke compartimenten waarin olie wordt vervoerd, juist bij de grote schepen. Hoe het ook zij, de officiële instanties, de reders zelf, de regeringen, zij alle stellen alles in het werk om verontreiniging van de zee te voorkomen.

Natuurlijk zijn er nog wensen: overtreders van de voorschriften omtrent olielozing op zee dienen te worden bestraft. De IMCO-organisatie is overigens zeer actief om strikte naleving van de voorschriften te bereiken. Ook apparatuur waardoor verontreiniging als gevolg van menselijk falen wordt voorkomen, staat nog op de lijst van verlangens. Veel wordt op dit gebied reeds gedaan, dikwijls juist op eigen initiatief van de reders, die door Noël Mostert van ongebreidelde winstzucht worden beticht.

**Als het de bedoeling van het boek „Supertanker”, met als ondertitel „De dodelijke olievaart”, was geweest om de tekortkomingen van een beperkt aantal reders, instanties en opvarenden aan de kaak te stellen, dan zou de heer Mostert de mensheid een goede daad hebben bewezen. Maar als hij na 400 pagina's angst aanjagen slechts met een enkele regel toegeeft dat bijvoorbeeld de oliemaatschappijen „door-gaans voldoen aan de hoogste maatstaven”, dan schiet hij tekort. Dan scheert hij al degenen die bij de tankvaart zijn betrokken over één kam. En daarmee discrimineert hij in hevige mate. Zoals het boek kennelijk bij velen, waaronder helaas ook een deel van de pers, is overgekomen, wordt de integriteit, de kundigheid en de sociale verantwoordelijkheid van scheepsbouwkundig ingenieurs, werven, reders, zeevarenden, classificatiebureaus, regeringsinstanties en nationale en internationale organisaties, direct of indirect, aangevallen. En dat is een kwalijke en hoogst betreurenswaardige zaak!**



## Reddingvloten

Met het aan boord plaatsen van opblaasbare reddingvloten worden de opvarende geconfronteerd met mysterieus uitziende witte gesloten kunststof containers, die aan de buitenkant nauwelijks de indruk geven een bijzonder doelmatig reddingmiddel te zijn.

Ten einde de mysterieuze sluis weg te nemen en onze opvarenden vertrouwd te maken met dit reddingmiddel, is onlangs besloten om, wanneer een aantal officieren en/of scheepsgezellen bijeen is, zoals bijvoorbeeld bij de cursus ladingbehandeling en de brandbluscursus, een realistische demonstratie te geven van het opblazen van een 16-persoons Bombard Besto vlot.

De hierbij geplaatste foto's werden genomen op 5 augustus jl. tijdens een brandblus oefening voor de Spaanse bemanning van het s.s. „Philippia” te Europoort.

In de 22 seconden (onderste rij foto's) tussen het opentrekken van de CO<sub>2</sub> fles en het volledig opblazen van het vlot zagen onze Spaanse vrienden tot hun verbazing een enorm 16-persoons vlot groeien. Nog meer verbaasd waren zij toen de inventaris werd getoond, die in dit vlot bleek te zijn verpakt.

De kapitale fout die tijdens deze beproeving werd gemaakt blijkt uit de derde foto van boven. Hier ziet u hoe de container, na van de wa-

gen te zijn gerold, naar de overkant van het basin drijft. Iedereen was vergeten de vanglijn vast te houden! In werkelijkheid zou het vlot zonder opgeblazen te zijn, weg zijn gedreven van het schip.

Conclusie en lering:

Controleer of de vanglijn, tevens aftreklijn van de CO<sub>2</sub> fles, vaststaat op de cradle waarin de container is opgeslagen.

## Ingezonden

Van de Gem. Bibliotheek voor de Zee-, Rijn- en Binnenvaart ontvingen wij het volgende bericht.

Er is weer met gulle hand gegeven door de „Kara”, „Khasiella”, „Kryptos”, „Lovellia” en „Onoba”, waarvoor onze hartelijke dank.

U zult in de toekomst iets nieuws in de boekenkist aantreffen, nl. een brochure waarin „het reilen en zeilen van de bibliotheek” is beschreven. Het bevat onder andere een handleiding bij het ruilen van de boekenkisten, een historisch overzicht en een uiteenzetting over de financiën van de bibliotheek. U kunt meerdere exemplaren bij ons aanvragen of via uw maatschappij. Bekeken wordt of dit overzicht plus enige andere activiteiten op het gebied van de welzijnszorg (mogelijkheden om te studeren, sportevenementen in het buitenland e.d.) op een geluidsbandje (compact-cassette) vastgelegd kunnen worden.

Tot slot een depotwijziging:

Het depot Singapore wordt voor alle schepen:  
Koopvaardijpredikant J. Brommet,  
51-G Nutmeg Road,  
Tel. 377360.

U zult hier niet tevergeefs aankloppen, zoals misschien in het verleden op het oude adres (dat een noodoplossing was).

## Oproep

Oproep aan alle oud-leerlingen van het opleidingsschip voor de handelsvaart „De Nederlander”, die na 1949 aan boord zijn gekomen.

Weliswaar erg laat, maar hopelijk toch nog tijdig genoeg, ontdekten enige oud-leerlingen dat op 28 november 1975 de Chefkok van het opleidingsschip „De Nederlander”, de heer A. Booy, zijn 25-jarig jubileum viert.

Ter gelegenheid van dit jubileum is een commissie in het leven geroepen, welke zich tot taak heeft gesteld om op korte termijn een reünie te organiseren, welke zal worden gehouden op 28 november 1975 te Rotterdam.



**In 22  
seconden**



**Gezien  
aan  
boord**

## Nieuwe bladen

Met ingang van 1 januari a.s. zullen „Shell Magazine” en „Olie” worden vervangen door een nieuw internationaal Groepstijdschrift „Shell World”. Hiermede wil men het personeel op indringende manier achtergrondinformatie verschaffen. „Shell World” zal voorlopig om de zes weken verschijnen. Shell-personeel, waar ook ter wereld, kan zich er tegen een nominaal bedrag (plm f3,— per jaar) op abonneren. Degenen die thans abonnee zijn op „Shell Magazine” zullen automatisch „Shell World” gaan ontvangen. Wil men zich als nieuw abonnee op „Shell World” opgeven, dan kan dit via de personeelssecties.

Om te voorzien in de lacune die ontstaat door het verdwijnen van „Olie” zal in Nederland een nieuw tijdschrift gaan verschijnen, „Shell venster” geheten. Dit blad zal gratis naar alle huisadressen van zowel vloot- als walemployés worden gezonden, alsmede aan alle gepensioneerden. Om de zeevarenden tijdens hun dienstperiode toch op

Daar vele van de beschikbare adressen verouderd zijn, verzoekt de commissie alle oud-leerlingen die na 1949 aan boord zijn gekomen, om zo spoedig mogelijk hun naam, adres en cursusjaar en/of geboortedatum op te geven aan de commissie leerlingen en oud-leerlingen, opleidingsschip „De Nederlander”, Postbus 506, Dordrecht, eventueel telefonisch onder 078 - 48576.

De commissie zal er dan voor zorgen dat men zo spoedig mogelijk een uitnodiging voor de reünie ontvangt.



de hoogte te blijven houden van het elke maand in „Shell venster” gepubliceerde nieuws, zullen — net als dit met „Olie” het geval was en ook met „Shell World” het geval zal blijven — elke maand ook enkele exemplaren van „Shell venster” naar de schepen worden gezonden.

Daar het nieuwe blad gratis is, zal geen abonnementsgeld meer worden ingehouden van abonnees. „Shell venster” zal, meer dan „Olie” voorheen, gericht zijn op de activiteiten van Shell in Nederland. Maar ook de internationale werkzaamheden van het Haags Centraal Kantoor zullen de nodige aandacht krijgen. Ieder nummer van „Shell venster” zal ook op vrij grote schaal aan personen en instanties buiten Shell worden gezonden. De opzet is om met dit nieuwe blad de „image” van Shell te verbeteren.

### Zeebenen

Waderom is de „Khasiella” recentelijk bemand door „kantoorvrouwen”! Waarom het steeds dit schip is, dat de eer wordt gegund, is ook de redactie een raadsel. Maar hoe dan ook, een goeie naam als gastschip schijnt het wel te hebben. Deze keer waren het de secretaresses van DFM en DFP, de dames Van Stuijvenberg en Trouwborst. Hun verslag luidt als volgt: Op 22 augustus was het dan eindelijk zover en vertrokken wij om 15.30 uur van Schiphol naar Manchester om te Stanlow aan boord te gaan van de „Khasiella”. Dit schip, dat dit jaar al door vele kantoorvrouwen — zowel Engelse als Nederlandse — was be„mand”, was ook ons toegewezen voor oriëntatie en „het kweken van zeebenen”. Na ons vertrek uit zonnig Nederland, onze aankomst in grijs, druilerig Manchester en een taxi-rit van een uur, ging het dan toch eindelijk gebeuren en „manmoedig” begonnen wij de loopplank van de „lege” „Khasiella” te beklimmen, onze koffers wijselijk op de kade achterlatend. De ontvangst was bijzonder hartelijk en weldra zaten wij aan onze eerste onvervalste scheepsmaaltijd.

Op de eerste avond aan boord werd in de bar onder andere het „Khasiella”-lied en het „Shell Tankers”-lied ten gehore gebracht, hetgeen aanmerkelijk bijdroeg tot het kweken van een gezellige sfeer.

Het vertrek de volgende ochtend door het Manchester Ship Canal heeft ons er weer goed van doordrongen, dat varen hier een vak

apart is, om van het draaien in het „vijvertje” bij de steiger maar niet te spreken. Zo wij een pet hadden gedragen hadden wij die zeker in bewondering even afgezet.

Om plm. 5 uur die middag ging bij Holyhead het anker uit om de BB-ketel schoon te maken, hetgeen dringend nodig was. Hier werd het nuttige met het aangename verenigd en, na de kapitein te hebben bedankt voor het goeie „stekkie”, werd er in minder dan geen tijd 75 makrelen, 4 zandhaaien en nog wat gul en poon naar boven gehaald. En zelfs midden in de nacht liet men zich — na een wacht — de gerookte makreel goed smaken.

Het leven aan boord was voor ons zeer leerzaam. Zo bezochten wij onder andere de machinekamer, de kombuis, de koel- en vrieskamer en werd ons door geduldige leermeesters de werking van de radar uitgelegd. Ook moesten wij met behulp van de Decca een positie bepalen en hebben zelfs een tijd aan het roer gestaan. Onderwijl stoomden wij via Land’s End, de bekende kliffen van Dover en de monding van de Theems, op naar Shellhaven.

Vanuit deze haven hebben wij een echte Engelse „pub” bezocht en „fish and chips” gegeten. Ook hebben wij met de „meester” Londen gedaan op de Amerikaanse

# schoon schip

manier vanwege de onrustige toestand in de Engelse hoofdstad — dit heeft ons kilo’s en blaren gekost.

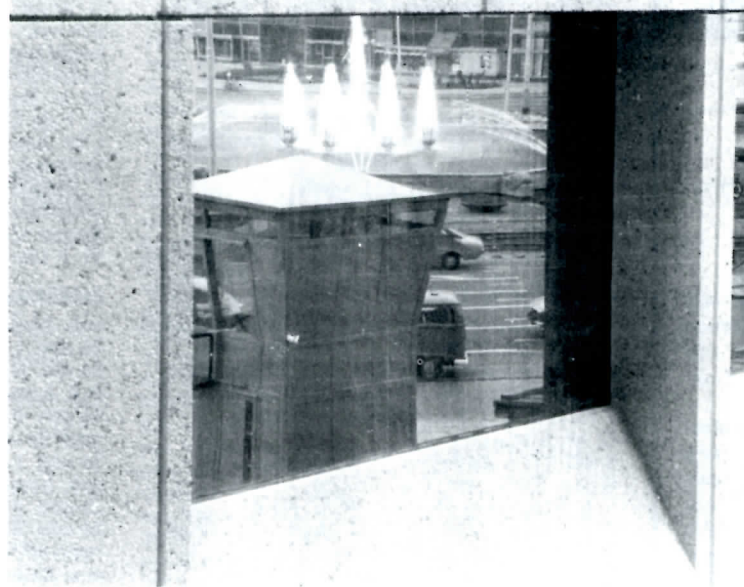
Verder ging het weer naar Teesport, een smerig stukje industriegebied waar je je steeds weer afvraagt hoe het mogelijk is dat er bomen groeien en mensen leven. Toch hebben wij hier nog wel even wat ingeslagen van „de-dingen-die-hier-zo-goedkoop-zijn-en-die-je-niet-moet-laten-liggen”.

Na vertrek uit Teesport begon de mist. De kapitein liep rond met rode ogen van het turen in de radar terwijl wij lagen te zonnen, een vreemde gewaarwording. Overigens hebben wij de gehele reis, behalve het buitje bij aankomst te

Manchester, prachtig weer gehad. Mede daardoor was ook de vaart rond Schotland een belevenis op zich. Na aankomst te Stanlow brachten wij nog even een bezoek aan het schilderachtige Chester, maar toen was de koek echt op en moesten wij weer terug.

En, het moet gezegd worden, wij missen het „Khasiella”-leven toch wel een beetje. Want wie maakt in zo’n korte tijd zoveel mee, ziet dolfinen, staat met verbaasde ogen naar kimverheffing te kijken of ziet tijdens het meelopen van de 4-8 wacht, de zon opkomen.

Daarom, iedereen die deze reis voor ons zo leerzaam en gezellig heeft gemaakt, hartelijk bedankt en goeie wacht.



Gezien vanuit kantoor

De bekende fontein, zo zult u zeggen. Ja, dat dachten wij ook, maar het merkwaardige is, dat de fontein wel verplaatst lijkt, want de foto is genomen vanuit het bestaande

Shell-Gebouw in de richting van de nieuwbouw en daar ligt de fontein niet. Het is de spiegeling in de ruiten van de nieuwbouw die ons hier om de tuin leidt.

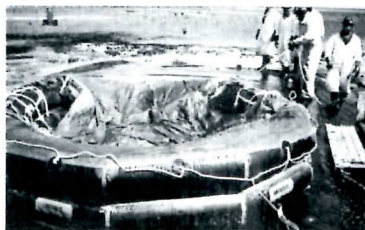
### Dank

Na op 10 oktober j.l. op kantoor afscheid te hebben genomen wilde ik langs deze weg alle bekenden van de vloot en het kantoor bedanken voor de goede samenwerking welke ik gedurende mijn 26-jarige loopbaan bij Shell Tankers B.V. heb mogen ondervinden. Ik zal altijd met voldoening op deze tijd terugkijken. Ook mijn echtgenote, die mij vele malen zowel op kustreizen als oceaandreizen vergezelde, verzoekt mij alle bekenden hartelijk te groeten.

N. v. d. Steen  
en echtgenote

*Mijn hartelijke dank aan allen, zowel van vloot als wal, die van hun belangstelling blij gaven ter gelegenheid van mijn jubileum en uitreiking Koninklijke Onderscheiding.*

E. van 't Slot





# Vlootpersonalia

periode van 16 september tot en met 15 oktober '75

## Gehuwd:

29.8: E. T. van de Pijpekamp, 5e wtk., met mw. L. Breen;  
23.9: L. H. Stevens, 3e stm., met mw. M. Wouters;  
26.9: H. J. de Bordes, 5e wtk., met mw. P. E. M. van Kesteren;  
26.9: F. de Vries, 1e stm., met mw. M. L. Plas;  
3.10: B. P. de Lange, II.stm., met mw. E. Wensink;  
3.10: J. W. Steynis, II.stm., met mw. M. Rijneveld;  
10.10: E. W. van den Brink, 4e stm., met mw. J. H. J. Pak.

## Geboren:

19.9: Mirella Arja, dochter van T. H. Tromp, 2e stm., en mw. M. J. Tromp-Romijn;  
23.9: Erik Jan, zoon van W. Koeze, 3e stm., en mw. M. Koeze-Tigchelaar;  
25.9: Charlotte Mildred, dochter van R. F. M. Driessen, 3e stm. en mw. C. Driessen-van Belze;  
3.10: Robert-Paul, zoon van R. M. van Ham, 3e wtk., en mw. W. J. van Ham-de Rooij.



## In memoriam

Voor de velen die in het verleden met hoofdwerktuigkundige J. H. M. Hanssen hebben gevaren zal het een schok zijn te vernemen dat hij op donderdag 2 oktober jl. is overleden.

Reeds geruime tijd was hij met ziekteverlof, maar er bestond goede hoop door middel van een operatieve ingreep een aanmerkelijke verbetering voor hem te kunnen bewerkstelligen. Helaas heeft het niet mogen baten en heeft hij op genoemde datum in het Dijkzigt-ziekenhuis te Rotterdam het tijdelijke met het eeuwige verwisseld.

Gedurende bijna 28 jaar deed hij bij onze maatschappij dienst, waarvan sedert 30 augustus 1963 als hoofdwerktuigkundige. Door zijn opgeruimd karakter en levenslust heeft hij zich door de jaren heen vele vrienden verworven en in de gemeenschap aan boord werd hij zeer gewaardeerd.

De teraardebestelling vond op dinsdag 7 oktober te Bergen op Zoom plaats. Mede namens alle collega's wensen wij zijn vrouw en beide kinderen de kracht toe om dit smartelijke verlies te kunnen aanvaarden.

## Aflossingen:

gezagv.: J. L. Muyskens, W. Welbie, H. Unger, A. C. Weide, H. N. A. Snel, F. Menninga, R. Verhoef, A. W. C. van Schendel;  
1e stl.: H. Steenstra, A. J. de Ronde, R. van Kranen, J. V. Kruit, H. Wijnberg, J. de Jager jr., M. F. D. Becx, J. S. de Jong, T. W. Scharrenburg, J. Bosman, J. P. Hendriks;  
2e stl.: F. Hogenbirk, J. A. M. Sneek, M. de Bruyne, D. J. Mittelmeyer, J. B. van Opbergen, C. P. C. van Goethem, R. G. de Haan, R. Agema, J. van Rooyen, J. Kerkhof, W. J. H. van Dipten, H. den Ouden;  
3e stl.: D. Venema, W. A. van Essen, A. G. den Dekker, R. P. le Coultre, M. van Dijke, A. Breevaart;  
4e stl.: R. T. R. Hortulanus, W. T. A. A. G. M. van den Berg, W. J. van Heesen, C. M. Bianchi;  
II.stl.: M. Treffers, C. A. M. Rovers, E. M. P. H. W. Duykers, L. E. F. C. Kint, H. V. de Jong, J. de Groot, P. S. C. Braun, N. M. J. Duyn, E. E. de Rijcke;  
radio-off.: H. L. de Graaf, P. van Dijk, R. van den Berg, R. A. J. Niels, N. J. Pols, J. J. A. van der Zee, M. M. Spanjersberg;  
hfd.wtk.: P. J. de Lange, J. van der Stel, D. Gooris, W. van Kemp, J. F. Spiering, R. W. H. Buitenrust Hetteema, J. B. Biondina, J. Heymans, W. Balvers, A. Bax, J. van Essen, B. Veldhuis;  
2e wtk.: J. A. Maassen, T. Bakker, J. Kruijsse, C. G. van der Zwet, A. Verwey, W. J. Meuldijk, B. R. Verhoog, F. C. Koens, J. F. Vernooy, J. W. van der Plas, W. Muis, E. Aanen, L. Vlastra;  
3e wtk.: J. G. Kuit, A. J. A. de Groot, A. M. Vink, W. H. Hennink, T. P. M. Westhuis, A. E. de Bruyn, E. Hendrikse, J. P. van der Gaag, H. E. Daniëls;  
4e wtk.: R. J. de Vries, P. Versluis, T. J. R. Eggink, W. Bekooy, H. L. Hendrison, J. L. F. Vermeulen, C. de Zwart, W. J. L. de Gee, J. van der Werk, R. C. Duyts, G. van Berghem;  
5e wtk.: R. Dorrenboom, M. P. Roon, A. Korf, C. W. Ards, H. J. Reusien, E. J. M. Bourgonje, H. W. J. Schoonbergen, E. J. van den Brink, J. P. de Visser, P. H. Rebel, J. A. Goudzwaard, T. den Dekker, W. J. Adema, J. D. ten Napel, J. Key, B. S. J. Spierenburg, A. Harkink, G. W. Slotboom;  
II.wtk.: J. F. de Feyter, N. E. Kingma, K. van Zijderveld, T. J. van Loo, F. E. Bussenius, P. Hack, W. G. Kole, P. J. van de Velde, B. L. C. Maas, G. J. Brink, M. J. Janse, J. H. M. Stoffelen, P. H. M. Schless, W. Hermans, P. Alkema, T. P. J. van Alst, A. van der Ster, J. de Klerck, A. P. Mans, J. Wijnmalen, E. Meijer, P. E. Statema, H. Hallie, W. Mink, T. W. A. Boers, G. J. Harlaar, H. C. van Gelder;  
sch.voorman: A. J. Tinkhof;  
sch.vakman I: J. Brobbel, G. Otter, L. A. T. Blankemeyer, J. M. Kools;  
sch.vakman II: M. J. W. A. Schuurs, W. J. Brandwagt, B. A. Amstelveen, M. Temmerman;  
sch.gezel a/w: A. J. Hordijk, J. Tuinebreyer, J. Karskens, C. Acosta Blanco, J. R. Gomez Lomba, A. Perez Fernandez, A. Valkeneer, W. J. A. Borsboom, E. J. B. Janssen-Andeweg, W. Mol, G. A. Brand, C. N. M. Prins, F. Oostdijk, E. M. Meyer, P. de Vries, F. J. Linders, J. H. T. M. Vissers, R. F. Huysers, P. Luyten, T. van de Langenberg, M. van Efferen, L. L. Monk;  
aank. sch.gezel a/w: G. Sijmons, A. de Krey,

## Vlootcirculaires

In de periode van 16 september tot en met 15 oktober verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR-berichten:

No.	Datum	Onderwerp
1095	18. 9.75	Benoeming Hr. Van 't Slot tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau (PCOR)
1096	19. 9.75	Schaderapport no. 119
1097	22. 9.75	Benzene in medicijnkast
1098	22. 9.75	Internationale Aanvaringsbepalingen Suez-kanaal zoeklichten
1099	23. 9.75	Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, 1972
1101	29. 9.75	Port Performance - kosten per dag
1102	2.10.75	Koersen (PCOR)
1103	10.10.75	Verontreiniging vaarwaters Japan (PCOR)
1104	10.10.75	Oorlogstoeslag Middenoosten (PCOR)

L. T. A. C. Roodakker, C. T. M. Kneppers;  
hoofd voeding: R. B. Vos, R. M. Bruno, C. v. d. Waal, W. C. Kapper, H. Scharloo, H. Vrugt;  
sch.kok: H. C. Lindenberg, M. G. L. Gorissen;  
hoofd bediende: E. J. Eradus;  
bediende: J. R. L. van Toornburg, W. M. Beekman, G. C. Pfenning, M. Jonkman, C. J. de Graaf, L. J. Schalk, I. M. Alonso Alvarez, J. C. Comesana Rey;  
bediende a/d: J. Tappij-Gielen, M. Bomhof, F. Salome;  
koksmat: J. R. Gomez Figueira;  
jongen a/w: L. A. W. v. d. Wouw, W. J. Louwerse.

## Tewerkstellingen en overplaatsingen:

**m.s. Abida:** 2e stm. J. Boon, 4e stm. J. W. J. Rodenhuis, 3e wtk. H. C. den Ouden, II.wtk. A. de Vries;  
**m.s. Acila:** wnd. 2e stm. J. M. Huisman, 4e stm. P. C. Mink, hfd.wtk. L. C. Spoon, wnd. 2e wtk. R. H. de Haan, 3e wtk. J. D. Compjet;  
**m.s. Acton:** 1e stm. J. Broekmeijer, 2e stm. A. B. Tuyl, II.stm. C. J. Wijngaarden, 2e wtk. A. P. de Groot, wnd. 3e wtk. J. Sprey, radio-off. C. P. Joziassie;  
**m.s. Acton:** 2e wtk. A. van Rijswijk, 5e wtk. J. A. Elbert, 5e wtk. F. J. Scheepers;  
**s.s. Arca:** II.wtk. C. A. M. Loeff;  
**s.s. Atys:** 2e stm. B. de Vreeze, wnd. 4e wtk. H. Oldeboom, II.wtk. B. J. ter Maat, II.wtk. P. C. M. Boonen;  
**s.s. Capiluna:** gezagv. P. C. Hoek, II.stm. L. F. F. T. van Oudvorst, 4e wtk. C. W. H. van den Heuvel, radio-off. T. H. Hiddink, sch.vakman I G. J. C. Dudink, sch.gezel a/w J. J. Donleben, aank. sch.gezel a/w M. Klok, aank. kok G. H. H. Lammers, hoofd bediende G. J. Vrielenk, bediende A. B. Romen, bediende (a/d) D. E. Hertig;  
**s.s. Capisteria:** hfd.wtk. J. L. van der Rijnst, radio-off. A. L. Wijnberg, sch.vakman II A. Nogueira Nunez, J. Lopez Martinez;



**m.s. Cinulia:** gezagv. A. J. Schumm;  
**m.s. Crania:** gezagv. J. H. A. Budding,  
 2e stm. B. J. H. Wortelboer, II.stm. B. de Boer,  
 hfd.wtk. F. L. Alexandre, 2e wtk. M. Schmidt,  
 5e wtk. F. P. van der Star;  
**m.s. Dalia:** 1e stm. J. Post,  
 wnd. 2e stm. R. A. J. van Vugt,  
 3e stm. B. G. ten Cate,  
 sch.vakman II W. M. v. d. Poel;  
**m.s. Daphne:** hfd.wtk. A. de Boer,  
 wnd. 4e wtk. D. W. Smit,  
 sch.vakman II M. A. J. Veen,  
 sch.gezel a/w P. Harmans, E. K. Smit,  
 M. Kumentas, R. de Bruijn,  
 aank. sch.gezel a/w H. Korevaar,  
 F. A. B. Helmich, koksmaat T. B. Postma,  
 jongen a/w J. L. Halsema;  
**m.s. Diadema:** hfd.wtk. H. Buiten,  
 5e wtk. L. Buizert, radio-off. A. A. M. Lapidaire,  
 sch.voorman P. H. A. v. d. Putten,  
 sch.gezel a/w F. G. M. v. Kleef, H. S. Elia,  
 F. Kromjongh, E. B. de Niet, E. A. Stelke,  
 R. van Buuren, J. Brederveld, P. J. M. van Dillen,  
 aank. sch.gezel a/w J. Hendrikkx,  
 P. J. M. Coenen, aank. kok C. A. Brederland;  
**m.s. Diloma:** 1e stm. G. Buma,  
 wnd. 3 stm. C. T. J. van Oosten,  
 hfd.wtk. J. H. Veen, 5e wtk. R. Denker, 5e wtk.  
 J. H. van der Sluys, radio-off. F. K. van Westen,  
 sch.vakman I R. Groot,  
 sch.gezel a/w T. J. Moonen,  
 hoofd bediende A. J. J. Ceelen;  
**m.s. Dione:** sch.vakman I L. de Cock,  
 W. Kesteloo,  
 hoofd voeding H. W. J. van Haarst,  
 sch.kok A. W. Jacobs, bediende H. A. Gard,  
 E. M. Embrechts, bediende (a/d) R. E. van Wijk;  
**m.s. Dosina:** 1e stm. S. B. M. Breukel,  
 wnd. 2e stm. B. W. Bakker,  
 3e wtk. J. A. Kamberg,  
 wnd. 4e wtk. A. Middelkoop,  
 5e wtk. R. W. H. Bos, radio-off. P. F. Wouters,  
 hoofd voeding J. Brusse,  
 aank. kok John v. d. Horst,  
 bediende (a/d) A. Cumming;  
**m.s. Felania:** 1e stm. L. A. Veer,  
 2e stm. J. Boonstra, 3e stm. G. van Seters,  
 hfd.wtk. C. L. Fehrmann, 3e wtk. J. J. F. Govers,  
 sch.voorman I. Dijker,  
 sch.vakman I G. van Kuilenburg,  
 sch.gezel a/w J. E. Groot-Bleumink,  
 J. H. Winands, C. T. M. Santbergen, N. Delicaat,  
 aank. sch.gezel a/w A. J. van Dormolen;  
**m.s. Fulgur:** gezagv. C. Vriend,  
 1e stm. H. W. Vermaas, 4e wtk. L. J. Criens,  
 sch.vakman I G. A. Vermeer,  
 sch.gezel a/w J. W. Wolters,  
 aank. sch.gezel a/w R. R. van Walstijn,  
 bediende J. A. Schuiten;  
**s.s. Kabylia:** 2e stm. A. G. J. de Wit,  
 2e wtk. H. Nijhof, asst.wtk. K. J. Kuyper;  
**s.s. Kalydon:** wnd. 3e wtk. M. F. Stolink;  
**s.s. Kara:** wnd. 2e stm. M. A. F. Wanders,  
 wnd. 2e wtk. J. E. A. Westerbeek,  
 4e wtk. F. M. van der Straten;  
**s.s. Katelaysia:** 2e wtk. O. de Roos,  
 3e wtk. H. de Rhoter;  
**s.s. Kelletia:** gezagv. D. Fransen,  
 wnd. 2e stm. P. W. Kamperman,  
 4e wtk. D. J. Blom, hoofd voeding A. G. Freeth;  
**s.s. Kermia:** 4e stm. D. van der Heul,  
 wnd. 2e wtk. P. Kooyman,  
 3e wtk. P. G. Venema,  
 5e wtk. A. M. den Bakker;  
**s.s. Khasiella:** gezagv. J. van der Zouwen,  
 hoofd voeding W. J. F. de Deugd;  
**s.s. Kopionella:** gezagv. P. Hoogesteger,  
 3e stm. P. Haas, 2e wtk. H. Kuyper;  
**s.s. Kryptos:** wnd. 3e stm. N. C. M. Jonker,  
 2e wtk. W. D. Hoogland, 5e wtk. C. J. Breker,  
 5e wtk. M. Klein, II.wtk. R. G. Boonstra;  
**s.s. Kylix:** wnd. 2e wtk. J. H. Burger,  
 5e wtk. C. G. Storm;

**s.s. Lovellia:** 1e stm. P. E. van der Veld,  
 II.wtk. E. J. Tieleman, II.wtk. J. H. Wiebosch,  
 capataz J. A. Dosal Hermo,  
 man esp. A. Abalde Bastos,  
 2° man. F. J. Dieguez Gomez,  
 mar.int. M. Alonso Perez, J. A. Amarin Lucio,  
 J. Arcos Gonzalez, J. Rajo Fernandez,  
 J. Rodriguez Freire, M. Santome Canedo,  
 J. L. Seoane Ferverza, J. Soage Vieitez,  
 R. Vicente Dominguez,  
 2° mar. int. C. Bouzas Novas,  
 M. Penedo Martinez, coc. F. Aragunde Romero,  
 cam. may. do. A. Lorenzo Figueiras,  
 cam. J. A. Dasilva Villaronga, J. Ferro Alvarez,  
 cam. (trip.) F. Villalon Torron;  
**s.s. Macoma:** sch.vakman II A. v. d. Windt,  
 sch.kok G. J. C. de Deugd, bediende R. Jacobs;  
**s.s. Marinula:** 4e stm. J. P. van der Horst,  
 hfd.wtk. W. J. van der Hoek,  
 wnd. 3e wtk. R. C. Duyts,  
 4e wtk. H. J. Nieuwenhuis, 5e wtk. R. M. Eebes,  
 mar. int. F. Costa Cruz, A. Loureiro Gonzalez,  
 C. Rodriguez Barral, cam. J. M. Freire Bouzas,  
 A. Perez Martinez;  
**s.s. Meta:** 3e stm. E. M. M. van den Bosch,  
 hfd.wtk. J. P. Hasenack;  
**s.s. Metula:** 4e wtk. W. van den Dobbelen,  
 sch.gezel a/w P. Fokker, G. H. v. d. Ven;  
**s.s. Mitra:** man. esp. J. C. Perez Fernandez;  
**s.s. Mytilus:** 5e wtk. J. Schipper,  
 5e wtk. J. A. Geerdinck,  
 capataz A. Aragunde de la Torre,  
 man. esp. J. Alvarez Martinez,  
 mar. int. M. Amoedo Aguate,  
 G. Comesana Fernandez, R. Fernandez Pineiro,  
 E. Lago Alvarez, P. Lorenzo Alonso,  
 R. Magdalena Potti, R. Martinez Andrade,  
 L. Martinez Duran, E. Valverde Alonso,  
 2° mar.int. E. Guimerans Perez, E. Peon Cajide,  
 coc. M. Martinez Amoedo,  
 cam. may. do. J. Alen Barreiro,  
 cam. F. Loureiro Gonzalez,  
 A. A. Salgueiro Rodriguez,  
 cam. (trip.) A. Taboas Rana;  
**m.s. Niso:** gezagv. D. A. C. Vermeulen,  
 1e stm. A. H. van Haaften,  
 2e stm. C. van de Vrie,  
 hfd.wtk. L. J. van Onselen;  
**s.s. Ondina:** 2e wtk. W. Verhagen,  
 hoofd voeding A. Onderstal;  
**s.s. Onoba:** 4e stm. H. Reiling,  
 hfd.wtk. J. de Bruijn, 3e wtk. R. R. Brouwer;  
**s.s. Patro:** hfd.wtk. J. D. Donken,  
 radio-off. C. H. E. J. van der Ploeg,  
 2° man. F. Aquino Garcia;  
**s.s. Philippia:** gezagv. H. Barth,  
 hfd.wtk. R. N. Groen, 4e wtk. C. Brasser;  
**s.s. Viana:** 3e wtk. P. A. Post;  
**s.s. Vitrea:** 4e stm.d.d. 5e wtk. R. Schreuders,  
 asst.wtk. S. H. Schoustra,  
 asst.wtk. J. A. Drenth;  
**s.s. Vlieland:** 1e stm. R. A. M. van Hooydonk,  
 2e wtk. J. H. C. Viertelhausen;  
**s.s. Zafra:** gezagv. H. K. Paauw,  
 hfd.wtk. J. F. van den Bogaard,  
 radio-off. H. E. Haalmeijer;  
**s.s. Zaria:** 1e stm. M. A. Messelaar,  
 2e wtk. J. W. van Putten.

#### Uit dienst getreden vlootpersoneel:

2e stl.: J. H. N. Pabbruwee, R. A. Sweetnam;  
 2e wtk.: J. Homminga, B. R. A. Jansen;  
 3e wtk.: J. M. Grimme, G. Pos;  
 4e wtk.: H. E. Engels;  
 5e wtk.: B. C. de Kubber, B. Groeneboom;  
 sch.voorman: N. van der Steen;  
 sch.vakman I: G. A. Muts, P. A. v. d. Hoek;  
 sch.vakman II: G. Jonkman;  
 hoofd voeding: L. Deynen.

#### Tijdelijk tewerkgesteld:

1e stm.: W. Hoogendijk - Shell Tankers  
 Walorganisatie;  
 2e wtk.: R. A. Risseeuw - The Shell Company  
 of Qatar Ltd.

#### Overgeplaatst:

5e wtk.: D. Motshagen - K.S.E.P.L.  
**Terug van tijdelijke tewerkstelling:**  
 5e wtk.: W. P. van Dam - Holland Amerika Lijn.

#### Behaalde diploma's:

1e Stuurman G.H.V.: B. de Vreeze, J. I. Boon,  
 W. C. Moll, W. Koeze;  
 1e Stuurman G.H.V.-th.: M. Waalewijn;  
 2e Stuurman G.H.V.: A. Terpstra;  
 2e Stuurman G.H.V.-th.: F. W. Roëll;  
 3e Stuurman G.H.V.: R. A. S. Vermeulen,  
 P. J. M. van Ingen, J. B. Winkelhuis,  
 G. W. Reitsma, J. Schol, H. Puyman,  
 B. den Heyer, G. J. van de Lagemaat, J. J. Smit,  
 D. A. L. Hitz, A. Zwieters;  
 „B”: F. D. Dieleman;  
 „B-th”: J. W. Goëttjes;  
 „A/B-th”: A. R. Seraus, P. F. M. Kösters,  
 M. F. de Boer;  
 „A”: A. Verschoor;  
 scheepskok: A. W. Jacobs, G. P. M. Kraanen,  
 J. G. Volleberg.

#### Aangesteld als:

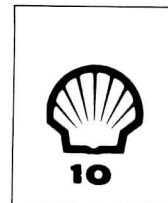
hoofd voeding: J. Brusse.

### Aangesteld



A. J. Schumm  
 Per 1 juli 1975 aangesteld als gezagvoerder en per 1 oktober 1975 belast met het commando over het m.s. „CINULIA”.

### Onze vlootjubilairissen



E. Santos Avilleira  
 capataz  
 per 30.9.1975



J. M. H. Siepers  
 sch.vakman I  
 1965 - 12.11 - 1975



J. H. T. M. Vissers  
 scheepsgezel a/w  
 per 12.11.1975



J. Werkhoven  
 2e stm.  
 1965 - 12.11 - 1975



E. J. J. Eelman  
 2e stm.  
 1965 - 24.11 - 1975



## Onze vloot-jubilarissen



25



P. J. F. de Beus  
gezagv.  
1950 - 5.11 - 1975



C. Pietersen  
hfd.wtk.  
1950 - 6.11 - 1975



B. de Boer  
gezagv.  
1950 - 8.11 - 1975



P. Buisman  
gezagv.  
1950 - 16.11 - 1975



C. L. Fehrmann  
hfd.wtk.  
1950 - 17.11 - 1975



H. W. van Diepen  
hfd.wtk.  
1950 - 27.11 - 1975

## In dienst getreden vloot-personeel



G. T. Verwoert  
II.wtk.



A. de Vries  
II.wtk.



B. de Boer  
II.stm.



## Bruidspaar van de maand

Ze hadden een mooie dag uitgezocht om te trouwen, wnd. 3e stuurman E. W. van den Brink en mej. J. H. J. Pak. Het prachtige na-zomerweer op 10 oktober jl. was ook uitermate geschikt om — nadat de huwelijksvoltrekking had plaats gevonden in Slot Zeist — een aantal fraaie buitenopnamen te laten maken, waarvan wij er hier een afdrukken. Een lange huwelijksreis kon er jammer genoeg niet af, want slechts enkele dagen later kregen zij de sleutel van hun nieuwe huis in Dronten, dat nog schoongemaakt en ingericht moest worden. Namens de redactie veel geluk met huwelijk en huis.

## Mutaties walpersoneel

in de periode 11.9.75 t/m 10.10.75

In dienst:

15.9: Drs. R. R. M. C. Hoyng - DFF/6  
(ex S.I.P.M.).

Uit dienst:


13.9: Mej. E. M. A. Bergers - DFF/4;  
9.10: M. Eijkelenboom - DFF/1.

Interne Mutaties:

1.10: Mej. M. G. P. Boshoff van DFF/1  
naar DFP/1.

## Onze waljubilaris



  
25  
J. E. Rakers  
DFP/2  
1950 - 19.9 - 1975

## tussen schip en ka

vijftiende jaargang no. 3 — nov. 1975

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