

TUSSEN
**SCHIP
EN KA**

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT-EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.
AUGUSTUS 1970





KONINKLIJKE ONDERSCHIEDING VOOR SCHEEPSVOORMAN C. POOT

Op donderdag 9 juli jl. betrad de heer Poot, tezamen met zijn echtgenote, zoon, dochter en schoondochter, het stadhuis van zijn woonplaats Vlaardingen, waar om klokslag twaalf uur de burgemeester van deze gemeente, Mr. J. Heusdens, tijdens een korte plechtigheid hem de versierselen behorende bij de eremedaille verbonden aan de Orde van Oranje Nassau, in zilver, omspeldde.

In zijn toespraak, voorafgaande aan de decoratie, zei Mr. Heusdens dat de onderscheiding reeds op 29 april jl. door H.M. de Koningin was verleend, maar dat, aangezien de heer Poot op dat tijdstip buitengaats was, de officiële uitreiking pas nu kon plaatsvinden.

Hij memoreerde de lange en eervolle staat van dienst van de heer Poot, die al 47 jaar zeeman is, waarvan 25 jaar in dienst van Shell Tankers N.V. Een carrière, die dankzij een groot doorzettingsvermogen — hij was in 1934 schipper op een Vlaardinger stoomlogger en moest in de crisistijd noodgedwongen opnieuw beginnen bij de koopvaardij — culmineerde in de toekenning van deze Koninklijke onderscheiding. Overigens niet de eerste, want na de oorlog werd hem het Oorlogs-Herinneringskruis uitgereikt, met drie gespen voor betoonde moed en plichtsbetrachting tijdens de oorlogsjaren.

Vervolgens sprak de heer E. van 't Slot namens de Directie (de heer Van den Belt was door ziekte verhinderd) de heer Poot toe. In het kort memoreerde hij de loopbaan van de heer Poot bij Shell Tankers N.V. en overhandigde hem daarna de bij de onderscheiding behorende draagpenning, waarbij hij namens allen op de vloot en aan de wal hartelijke gelukwensen aanbood.

Na afloop van dit officiële gedeelte ontstond zich een zeer goeddelijk gesprek tussen Mr. Heusdens en de heer Poot, waarbij laatstgenoemde vele herinneringen ophaalde uit zijn lange en veelbewogen zeemansloopbaan.

Het meest geautomatiseerde schip ter wereld, een „computer-schip“, waarop zelfs de mogelijkheden van aanvaringen en de maatregelen daartegen worden verwerkt in de computer, is de

SEIKO MARU

De computer van deze tanker van 138.370 ton, thans in aanbouw in Japan, bepaalt tevens wat de meest doelmatige belading en lossing is, stelt de diagnose in geval van ziekte van een opvarende en geeft de te volgen therapie aan. Aan dit meest geavanceerde vaartuig ter wereld wijdde „Shipping World and Shipbuilder“ een artikel, dat wij hieronder in vertaling laten volgen.

Voor de Sanko Steamship Company is momenteel bij Ishikawajima Harima Heavy Industries Co. Ltd. (I.H.I.) in Japan een tanker van 138.370 t.d.w. in aanbouw. Dit schip, de „Seiko Maru“, is het eerste Japanse schip dat grotendeels door computers zal worden bestuurd en waarin de resultaten zullen worden toegepast van een gezamenlijk research project waartoe het Japanse Ministerie van Vervoer in de herfst van 1967 het initiatief nam. De voornaamste taken die door de computer van de „Seiko Maru“ zullen worden verricht zijn: de navigatie, manipulaties met de lading, toezicht op de machines, het vastleggen van gegevens, het besturen der machines en het stellen van diagnoses bij ziekte van bemanningsleden. Het doel van dit project is de technische uitvoerbaarheid van een verregaande computer-besturing te onderzoeken en gegevens te verkrijgen voor de toepassing ervan op de toekomstige schepen.

Een studiegroep, samengesteld uit vertegenwoordigers van verscheidene universiteiten, instituten, scheepvaartmaatschappijen, scheepsbouwers en fabrikanten van apparatuur, heeft zich gedurende enige jaren beziggehouden met de research voor en de ontwikkeling van zeer gecentraliseerde controle-systemen. Het resultaat van dit research-programma was een sub-commissie onder de auspiciën van de „Shipbuilding Research Association of Japan“, die de plannen voor de bouw van het eerste schip van dit type zal maken; de verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling van de noodzakelijke apparatuur zal bij de „Japan Ship's Machinery Development Association“ komen te liggen. I.H.I. (Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co. Ltd.) heeft hierbij ook de nodige activiteiten ontplooid. De kosten van dit schip, dat een geregelde dienst tussen Japan en Sumatra of de Perzische Golf zal gaan onderhouden, zullen vermoedelijk komen te liggen rond de Yen 3.605.000.000 (ƒ 36.050.000,—); de daarbijkomende kosten voor het computer-systeem zullen Yen 4.000.000.000 (ƒ 40.000.000,—) bedragen.

Dit schip, dat één schroef zal hebben en zal worden aangedreven door een Sulzer 10 RND 90 dieselmotor met een vermogen van 28.000 aspaardekrachten bij 121 omwentelingen per minuut, zal binnenkort gereedkomen. Het eerste jaar zal dit schip op experimentele basis dienst doen en gedurende dat jaar zullen verscheidene wijzigingen in het systeem worden aangebracht waarvan de gevolgen zullen worden bestudeerd. Aan het eind van deze proefperiode zal een algehele beoordeling worden samengesteld van de praktische bruikbaarheid van dit door een computer bestuurd schip.

Bij zulk een schip is de betrouwbaarheid van de toegepaste onderdelen en uitrusting nog belangrijker dan bij een conventioneel automatisch bestuurd schip en de keuze van sensors en actuators (meetpunten en corrigerende apparatuur) is dan ook zorgvuldig overwogen. Tijdens de uitrusting van het schip zullen voorzorgsmaatregelen worden getroffen voor een zo geruisloos mogelijke werking van de apparatuur.

Behalve met het computersysteem zal het schip worden uitgerust met afstands- en automatische bedieningsystemen en met apparatuur welke zowel de hoofd- als de hulpmotor zal bewaken, alsmede met een afstandsbedieningssysteem voor de laad- en losoperaties zoals bij de conventionele schepen. Als dus het computersysteem weigert, kan het schip met de hand en/of via het afstandsbedienings- en automatische bedieningssysteem worden bestuurd. De scheepsbemanning, die uit 36 koppen zal bestaan, is dan ook nog geen besparende factor t.a.v. personeelsbezetting of kosten. De toekomstige schepen van dit type zullen echter in staat moeten zijn efficiënt te varen met een bemanning van slechts 15 koppen.

Een TOSBAC 3000-computer, ontwikkeld door Tokyo Shibaura Electric Co. (Toshiba), zal de ruggegraat vormen van de installatie en deze maatschappij is dan ook al sedert 1967 nauw betrokken geweest bij de research van I.H.I. op het gebied van de besturing van schepen via een computer (ship operation by computer - SOC).

Deze computer heeft een 16 bit/woord- en een 16 k/woord kerngeheugen met een 80 k/woord drum-geheugen. Men beweert dat hij kan worden bediend door bemanningsleden met slechts een matige kennis van computers en elektronica.

Het computersysteem zal voor de volgende doeleinden worden gebruikt:

(1) Een anti-aanvaringsstelsel.

De speciale radar die op het schip staat opgesteld kan 10 schepen tegelijk volgen, waarbij op het scherm de koers en vaart van elk schip worden weergegeven. Ontstaat er gevaar voor aanvaring dan wordt automatisch een alarm gegeven gevolgd door instructies ter voorkoming van de aanvaring. De officier van de wacht controleert de instructies, waarna hij de nodige manoeuvres uitvoert.

Dit systeem is ontwikkeld in samenwerking met Toshiba, Oki Electric Industry Co. Ltd., Japan Radio Co. Ltd. en Fujitsu Ltd.

(2) Positiebepalingssysteem met behulp van satellieten.

Dit systeem berekent automatisch de positie van het schip door Doppler verschuivingsmetingen na de desbetreffende gegevens te hebben ontvangen van vier Amerikaanse marine-satellieten die via de polen een baan om de aarde beschrijven.

Deze radar wordt nu bij Toshiba gebouwd.

(3) Gegist-bestek-berekening met behulp van de DRP-calculator.

De DRP-calculator schat de positie van het schip met behulp van de richting verkregen met het gyrokompas en de vaart van het schip door het water verkregen met het elektromagnetisch log. De invloed van zowel het weer als de toestand van de zee worden afgeleid van het verschil tussen de ware positie en de geschatte positie. Met de veranderingen in de toestand van wind, golven en stromen, die worden geacht dit verschil te hebben veroorzaakt, wordt bij het schatten van de volgende positie rekening gehouden.

Dit systeem wordt vervaardigd door Hokushin Electric Works Ltd.

(4) Navigatieberekeningen.

Door middel van de Grootcirkel en de Mercator-vaarmethoden worden de afstand die het schip moet afleggen om haar bestemming te bereiken en de daarvoor benodigde tijd alsmede de reeds afgelegde afstand berekend en op het navigatiebord weergegeven. Het systeem kan ook worden gebruikt om de positie van het schip door middel van astronomische waarnemingen te bepalen.

(5) Laden en lossen met behulp van de computer.

Door dit systeem kan het laden, lossen en ballasten volautomatisch geschieden. De diepgang van het schip, het oliepeil in elke tank en de druk in elke leiding worden door de computer geregistreerd via een on-line programma dat de noodzakelijke afsluiters automatisch bedient. Bij het lossen worden de ladingpompen automatisch bediend en elk proces vanaf begin lossen tot eind strippen is volledig geautomatiseerd.

De laad- en lostijden worden tot een minimum beperkt. Het strippen geschiedt door middel van de door I.H.I. ontwikkelde zelf-strip en wordt alleen door de hoofdlaadpomp gedaan; het beëindigen van het strippen wordt voor elke tank aangegeven door het „Autocaller“-apparaat van I.H.I. De technische ontwikkeling van deze onderdelen is een van de hoofdthema's van I.H.I.'s research geweest, en indien dit succes oplevert verwacht men dat deze tanker het eerste schip zal zijn met volautomatische ladingbehandeling op praktijkniveau.

(6) Berekening van de conditie van het schip.

Door middel van dit programma kan men de waterverplaatsing, tankinhoud, trim, langsscheeps buigingsmoment en de afschuivingskracht overeenkomstig de laadtoestand van het schip berekenen.

Zowel off-line berekeningen, waarbij de beladingstoestand met de hand in de computer wordt ingevoerd, als on-line berekeningen, waarbij de diepgang en het oliepeil in elke tank rechtstreeks door de computer worden gelezen, zijn met dit programma mogelijk. Ook is het mogelijk op continu-basis een hele reeks berekeningen te maken tijdens het uitvoeren van berekeningen van specifieke factoren.

(7) Berekening van optimum-beladingstoestand.

Gewoonlijk wordt de beladingstoestand van de tanks door de officieren bepaald aan de hand van verschillende typen trim-berekeningen. Nu kan men via de computer richtlijnen voor optimum laden verkrijgen. Door de computer te voeden met gegevens betreffende de diepgang ten tijde van het binnenkomen of verlaten van de haven, bijzon-

derheden over eventuele ladingverplaatsingen, het soortelijk gewicht van de lading, de hoeveelheid zoet water en brandstof die kan worden ingenomen, de kruissnelheid en andere condities, kan men de beste laadmethode verkrijgen, waarbij de laadcapaciteit van het schip maximaal wordt benut en de veilige grenzen van de structurele sterkte van het schip niet worden overschreden.

(8) Het opsporen van machinekamerstoringen.

Dit systeem waakt voortdurend over de goede werking van de hoofd- en hulpmachines. Indien er zich in een deel der machines een storing voordoet wordt een alarm gegeven en op verschillende plaatsen worden temperatuur en druk gemeten om de oorzaak op te sporen. Dan typt de computer richtlijnen uit voor de maatregelen welke moeten worden genomen om de storing op te heffen.

Ook kan het systeem, afhankelijk van de aard der storing, zelf automatisch tot actie overgaan, zoals het vertragen van de hoofdmachine, het overgaan op andere pompen, enz. en de resultaten hiervan worden aan de wachtdoende werktuigkundige doorgegeven.

Volgens hetzelfde programma wordt ook het koelsysteem van de voorraad levensmiddelen voortdurend bewaakt.

(9) Het vastleggen van de machinekamergegevens.

Dit programma is verantwoordelijk voor het aflezen van de instrumenten die de werking van de hoofd- en hulpmachines weergeven. Met regelmatige tussenpozen of op vastgestelde tijden worden de resultaten in een voorgeschreven vorm op een logblad uitgetypt.

(10) Controle op het draaimoment van de hoofdmachine.

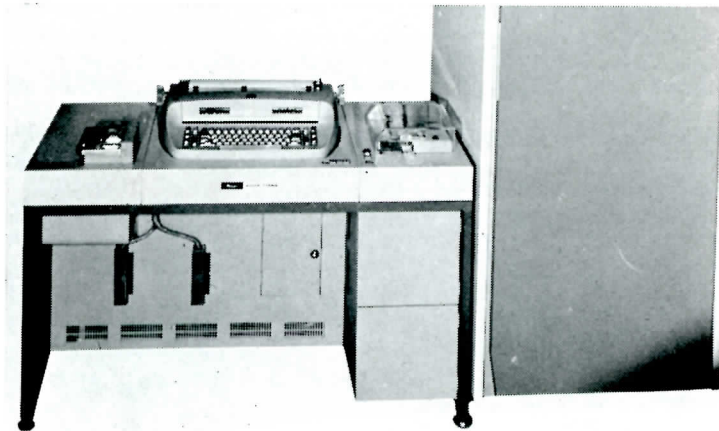
De snelheid van de hoofdmachine wordt automatisch geregeld ten einde tijdens normaal bedrijf op zee een zo efficiënt mogelijk rendement te verkrijgen. Mocht echter door aangroei op de scheepshuid of door andere oorzaken een groter draaimoment nodig zijn dan regelt het programma automatisch het aantal omwentelingen binnen de toegestane veilige grenzen van het draaimoment.

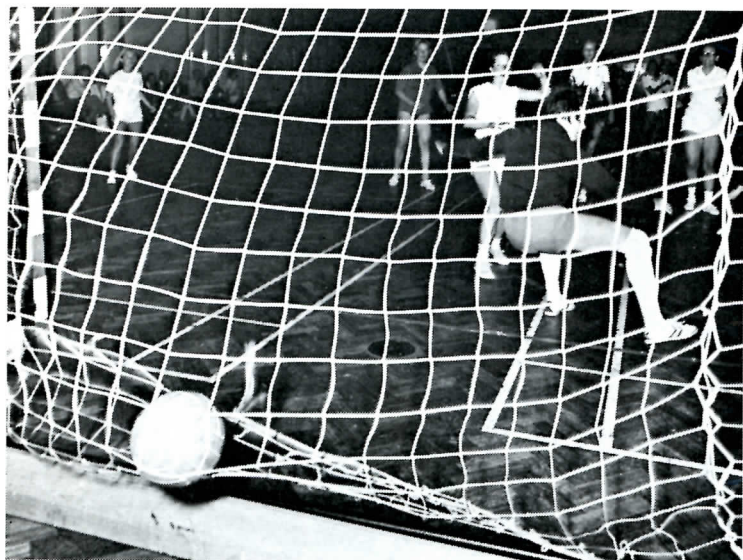
(11) Medische diagnoses van de bemanning via de computer.

Ten einde te pogen het tekort aan scheepsartsen op te heffen, worden door middel van dit medische diagnose-programma bijzonderheden van de symptomen van de patiënt, in een vastgestelde vorm, ingevoerd in de computer, die dan de naam van de ziekte en de voorgestelde behandeling geeft. Dit programma is ontwikkeld door zeer kundige doctoren van het ziekenhuis van de Universiteit van Tokio en is in verschillende ziekenhuizen op zijn betrouwbaarheid getest.

De computer, die is ontworpen om naar behoren te kunnen functioneren in omstandigheden inherent aan de scheepvaart, kan alle bovengenoemde functies gelijktijdig uitvoeren. Bovendien zijn er maatregelen getroffen om het risico van schade aan de computer door verkeerde behandeling tot een minimum te beperken. Een „stand-by“ spanningsaggregaat is beschikbaar en een onderbreking van de spanning tot 10 minuten zal de werking van de computer niet beïnvloeden. Het grootste deel van deze uitgebreide apparatuur zal worden opgesteld in een algemene controlekamer, die een oppervlakte heeft van 75 m² en gelegen is aan het vooreinde van het bootdek. Er naast aan stuurboordzijde bevindt zich een van air-conditioning voorziene computer-ruimte waarin de centrale processing unit, de input/output units en het transmission relay panel staan opgesteld. De nu veel gebruikte machine-controlekamer, die zich in de machinekamer bevindt, komt te vervallen aangezien de hoofdmachine en alle handelingen de lading betreffende vanuit de algemene controlekamer worden bestuurd. Alle handelingen voor de navigatie vinden vanuit het stuurhuis plaats.

De Tosbac 3000 computer, het hart van het schip.





Die zit . . .



en die hapt !

O.V.S.T.-NIEUWS

Wie dacht dat de O.V.S.T. haar activiteiten beperkte tot gezellige avonden in het Shell-Gebouw slaat de plank aardig mis. Niet alleen werd door het bestuur een sportavond georganiseerd in de hal van „De Vijfsluizen” te Vlaardingen, doch voor degenen die sport willen bedrijven zonder al te vermoeid te raken was er nog een visdag op zee. Voor beide O.V.S.T.-gebeurtenissen was er grote belangstelling. Wat betreft de sportavond op woensdag 20 mei jl. kan zelfs worden gesproken van een volledige integratie, want niet alleen hadden zich zowel wal-employés als zeevarenden aangemeld, doch tevens teams van Shell Nederland en Shell Nederland Verkoopmaatschappij.

Deze deelneming door andere in het Shell-Gebouw gehuisveste maatschappijen leidde er wel toe dat de dames-handbalcup aan S.N.V. moest worden afgestaan. De voetbalenthousiasten stonden in de strijd om de Rodenburg-Wissel-Cup steeds tegenover collega's, want er waren drie teams, respectievelijk van DFF, DFM en DFP. De DFF-ers — houders van de

Cup — zetten hun financiële voeten weliswaar regelmatig onder de bal, doch moesten in de eindronde toch hun meerderen erkennen in DFM (boze tongen beweren dat dit kwam door de vlootversterking). De Cup werd door onze Directeur, de heer D. Rodenburg, aan de winnaars uitgereikt en is dus nu van kamer verwisseld, doch gezien het een gezellige, sportieve avond is geworden, zal niemand daar zwaar aan tillen.

Door een royale bijdrage van de Directie is het de ontspanningsvereniging ook gelukt de vis- en zee-enthousiasten op zaterdag 27 juni jl. een dag op zee aan te bieden. Makreel, gevangen met behulp van kippeveertjes, platvis verschalkt met behulp van kronkelende zeepijeren alsmede een gebruide huid dankzij de zon die 's morgens de zeevarenden in de dop begeleidde, waren de oogst van deze bijzonder geslaagde dag. Zelfs de aandacht die Pluvius 's middags nog even vroeg heeft hier geen afbreuk aan kunnen doen.

En voor degenen die denken dat deze optimistische slotakkoorden op visserslatijn gelijken, doe voortaan mee. . . met de O.V.S.T.

S.S. MARTICIA GEDOOPT

EN OVERGEDRAGEN AAN
SHELL TANKERS (U.K.) LTD., LONDEN

Op vrijdag 17 juli 1970, om 11.30 uur, is de 210.000 ton d.w. metende tanker „Marticia”, gebouwd bij de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam voor rekening van Shell Tankers (U.K.) Ltd. te Londen, gedoopt door mevrouw E. A. J. Werner-Asmussen, echtgenote van een der Directeuren van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Mij.

Het s.s. „Marticia”, in twee delen gebouwd evenals de zusterschepen „Melania” en „Mysella”, vertrok op 19 juli jl. naar zee voor haar maidentrip.

BIJ DE FRONTPAGINA :

Zoon Erik van radio-officier A. Harold spreekt een groet uit aan zijn vader in het programma „Thuis, aan boord”.
Zie het artikel STEMMEN VAN THUIS op pag. 6 t/m 8 in dit nummer.

HOE BEVALT HET VAREN ?

Vanzelfsprekend interesseert het antwoord op deze vraag ons in hoge mate. Het is echter niet zo eenvoudig daar een antwoord op te krijgen waarbij alle kanten, die deze vraag heeft, volledig uit de verf komen. Daarom is het bijzonder plezierig dat de heer J. N. G. H. Sol — kandidaat in de sociologie aan de Rijksuniversiteit te Groningen — door onze directie in de gelegenheid wordt gesteld om met een aantal schepen van onze vloot 10 à 14 dagen mee te varen, ten einde te trachten op wetenschappelijk verantwoorde wijze een antwoord op deze en vele daarmee ten nauwste verband houdende vragen te vinden.

De heer Sol doet dit onderzoek in het kader van zijn studie voor het doctoraal examen. Natuurlijk is het welslagen in grote mate afhankelijk van de medewerking die hij van gezagvoerders, officieren en bemanningsleden verkrijgt. Het is in dit verband van belang te vermelden, dat de gegevens die worden verkregen door de heer Sol strikt vertrouwelijk zullen worden behandeld en alleen worden gebruikt om algemene inzichten te verwerven. Individuele gegevens zullen niet openbaar worden gemaakt, ook niet tegenover functionarissen van onze Maatschappij.

Zodra de wetenschappelijke conclusies te zijner tijd bekend zijn, hopen wij hierop terug te komen.

ZEILWEDSTRIJDEN te DEN HELDER

Op 4 en 5 juli jl. zijn weer de gebruikelijke, door de Koninklijke Marine Jachtclub georganiseerde, jaarlijkse zeilwedstrijden gehouden te Den Helder, waaraan door onze sloep ONOBA werd deelgenomen. Op ons verzoek maakte Kapt. D. Jongeneel een verslag van zowel de aanlooprace als de eigenlijke wedstrijden, dat wij hieronder laten volgen.

De aanlooprace begon in Durgerdam, waar om zeven uur werd gestart, en zou lopen tot Den Oever; vandaar zou zo mogelijk worden doorgevaren naar Den Helder. De race bracht alles wat een zeiler kan verlangen, behalve een prijs.

Het was hoog-zomer totdat we ruim voorbij Marken werden opgelopen door stormachtige vlagen en we na toepasselijke activiteit breed voor de wind verschillende, inderhaast gereefde, jachten er zeer bevredigend uit liepen.

Bij Enkhuizen echter ging het onweersfrontje over in een zwaarmoedige regen met net genoeg wind om het Kooizand vrij te varen, waar onze goede sloep „Onoba” een jaar tevoren onder leiding van diep-water specialisten omhoog was gelopen in wat later het zwembad van de plaatselijke camping bleek te zijn.

Het regende nog steeds toen kort na zonsondergang, met het vuur van Medemblik net achterlijker dan dwars, de wind ging liggen.

De ETA Den Oever kwam nu ruimschoots in de volgende week te liggen en onder de natte klapperende zeilen kreeg de stemming in de sloep het tijdloos berustende van Oostindiëvaarders, gevangen in de stiltegordel.

Het was in die periode, dat we onze tweede plaats verloren aan de „Lloyd Rapide”, die ons op een paar windrimpeltjes voorbij gleed.

Uiteindelijk waren we toch tegen één uur in de morgen in Den Oever, achter de KNSM en de Lloyd.

In Den Oever hebben we een familierelatie, die ons niet alleen jaarlijks op de meest barre uren onthaalt op koffie met gevulde koeken, maar die bovendien zoveel invloed heeft bij Rijkswaterstaat, dat ons werd aangeboden om door te schutten om drie uur, wanneer de eb in de Waddenzee in de richting van Den Helder zou gaan lopen.

Het goot van de regen, het was een lange dag, alles in de sloep was nat, de hotelbedden waren besproken, toch was de keus niet moeilijk en om kwart over drie pikten we de eerste paaltjes in de Waddenzee en werden we verder nat gehouden door het zoute buiswater; hierdoor ontwaakten bij de bemanning allerlei zeewaardige eigenschappen, want het kruisrak door de nauwe Wierbalg werd met windkracht 5 gezeild met het élan van een Flying Junior die zijn verkering tracht te imponeren. Ondanks het donker haarscherp langs de boeien en liever 4 man op de hoge kant dan de schoot vieren, alsmear door de wind met het volle gewicht in de kaailijn en de schoten, zo bereikten we eindelijk het comfortabel wijde Malzwin, waar echter wel vanuit de Noordzee de golven nogal steil tegen de ebstroom botsten, zodat de laatste forse slagen een volledig contrast vormden met het gezapige vertrek 24 uur tevoren. Om ongeveer zeven uur meerden we in de haven van de Koninklijke Marine Jacht Club, na 52 mijl zeilen.

Het volgende weekend werden de wedstrijden van de KMJC gezeild en tussen de dartele Vauriens en de statige RORC-jachten gaven de koopvaardijvloepen aan al dit spelevaren een professioneel accentje, waaromtrent de vele leken-toeschouwers op de dijk zich lieten inlichten door bevaren Nieuwediepers.

Het was beide dagen voorbeeldig zeilweer, windkracht 3 tot 4, en ondanks de harde stroom van het nabije springtij was de baan, die met zon over het Marsdiep cirkelde, goed te bezien.

Na de overwinning van het vorig jaar was de wisselprijs bijna definitief in ons bezit en dit was voor onze grote mededinger, de „Bennekom II” van de KNSM, een bron van bijzondere inspiratie. Wat we er ook aan deden, aan de wind liep de „Bennekom” hoog van ons weg en deze keer konden we dat voor de wind niet goedmaken en door een enigszins riskante „alles of niets” manoeuvre ging na uren hard zeilen ook de Lloyd ons op de finish van de eerste dag enkele seconden voor.

Op de tweede dag raakten we al op de startlijn slaags met de „Bennekom” en omdat wij over stuurboord waren gestart moesten we ruimte geven, we kwamen daardoor in tweede positie en zo beëindigden wij de wedstrijd ook.

Op de „Lloyd Rapide” liepen we op de 10½ mijl lange wedstrijd baan bijna 8 minuten uit en daarna finishten „Het Ruiter-tje” van Nieveld Goudriaan en de „Randfontein” van de VNS. Tijdens deze overigens bijzonder plezierige zeildagen kwamen wij de KNSM dus niet aan het kleeft en aangezien we nu allebei de wisselprijs vier maal hebben gewonnen staan we volgend jaar scherp. Er draait in Medemblik een beste opleiding voor wedstrijdzeilers, misschien een beetje kostbaar, maar onze „Olivia”-wisselprijs is per slot van rekening ook van echt zilver.

Ook dit jaar werd de „Onoba” gezeild door stuurman J. C. Cupido met als bemanning J. E. Rakers en D. Jongeneel, op de aanbrengwedstrijd aangevuld met M. Pronk en voor de redevwedstrijden met J. Jongeneel en W. J. de Vreeze.

Zeilsloep „Onoba” breed voor de wind varende onder de Texel-wal.



STEMMEN VAN THUIS

Via de radio komen de stemmen van thuis door. Elke maand kan men ze weer beluisteren, in het radiogroetenprogramma „thuis, aan boord”. De stemmen van familieleden van de opvarenden van drie onzer tankers, die dan zijn uitgenodigd om in Hilversum via de radio voor een ogenblik met hun stem aan boord te zijn en aldus de band met thuis weer te verlevendigen. Zeevarenden horen wel in brieven hoe de Wereldomroep en de Maatschappij trachten ook de familieleden een prettige dag te bezorgen, doch het leek nuttig de zeevarenden zelf eens mee te nemen naar Hilversum en hun te laten zien hoe de dag — hoe aangenaam ook voor vrouw, verloofde, ouders, broers of zusters — wordt toegespitst op dat ene moment, het ogenblik waarop de groet wordt uitgesproken.

— In Badhoevedorp maakt mevrouw M. zich gereed om met haar twee kinderen, Anja en Margo, weg te gaan. Ze kijkt op de klok en maant haar twee dochters op te schieten willen ze de bus nog halen die hen op tijd bij het station zal afzetten.

— In de trein, die vanuit Groningen vertrekt, zitten twee dames. Ze hebben zich elk van een raamplaats weten te verzekeren en praten honderduit over de dag die voor hen ligt.

— Door het polderland rijdt de heer J. samen met zijn vrouw: „h'm”, bromt hij, „we halen het nog wel”, en met een behendige zwaai manoeuvreert hij zijn auto de hoofdweg op, richting Hilversum.

In Hilversum zelf, in hotel Gooiland, komt de heer Kal, programmaleider bij de Wereldomroep, juist aan. Hij is altijd vroeg 's woendags, want voordat de familieleden van 24 opvarenden aankomen, wil hij zijn werkprogramma eerst nog even doorneemen, samen met zijn twee assistenten.

Ook de Maatschappij-vertegenwoordiger komt op de laatste woensdag van elke maand vroegtijdig in Hilversum, samen met een van de vele op kantoor werkzame meisjes. Zijn taak is het om op die dag eventuele vragen van de familieleden te beantwoorden of, zo het antwoord niet direct kan worden gegeven, op kantoor na te gaan of er een oplossing is voor de problemen die worden aangesneden om dan daarna, telefonisch of schriftelijk, alsnog het antwoord te geven.

WELKE SCHEPEN

Het eerste wat wordt gedaan door de vertegenwoordigers van Wereldomroep en Shell Tankers is, nagaan of er nog wijzigingen zijn in de posities van de schepen op de dag van uitzending, dat is de eerste maandag volgende op de dag van opname. De uitzendingen zijn namelijk gericht en hierbij is het van belang dat reeds drie weken tevoren op kantoor wordt vastgesteld waar de schepen zich op de dag van uitzending zullen bevinden. Dit is dan ook de reden dat niet zonder meer alfabe-



2e wtk. N. C. van der Vecht kon begin april de stem horen van zijn vrouw terwijl hij bij Kaapstad voer op de „Capulonix”.

tisch de lijst van schepen kan worden afgewerkt. Zij moeten in een bepaald gebied zitten, bovendien wordt bij de keuze op kantoor rekening gehouden met eventueel recent vertrek uit Nederland van schip of opvarenden, met eventueel binnenkort te verwachten aankomst in een Nederlandse haven of aflossing van een deel van de opvarenden, want het zal een ieder duidelijk zijn dat bij voorkeur dat schip wordt gekozen waarvan de opvarenden al voor langere tijd verstoken zijn gebleven van de stemmen van thuis. De keuze is niet altijd gemakkelijk, er is tijd voor acht groeten voor elk schip en bepaal dan maar eens welke opvarenden hiervoor moeten worden uitgekozen. Er komen echter altijd drie schepen uit de bus waarvan de opvarenden de uitzending — gezien hun langere afwezigheid — weten te waarderen. Maar laten wij niet te lang op kantoor blijven, we hadden beloofd u mee te nemen naar Hilversum.

AANKOMST

Daar komen inmiddels de familieleden al aan, ze worden in de hal opgewacht door de twee assistenten van de Wereldomroep, die hen bij de voor het betrokken schip gereserveerde tafeltjes brengen, alwaar zij kennis kunnen maken met de andere genodigden voor hetzelfde schip. Het ijs is meestal spoedig gebroken, vooral bij de koffie met gebak. De assistente van kantoor gaat de tafels langs om te vragen of een ieder op de hoogte is van de beste wijze van postverzending, om namen te noteren van degenen die gaarne een door de Maatschappij voor de familieleden uitgegeven wereldroutekaart willen hebben en voor velerlei andere hulp die zij op die dag kan bieden.

De heer Kal van de Wereldomroep neemt met de aanwezigen de tevoren door hen ingezonden tekst door; in gezamenlijk overleg wordt nog wat bijgeschaafd, actueler gemaakt, wat variatie aangebracht, want het is niet alleen de bedoeling dat de groet wordt uitgesproken, het moet een programma wor-



Mevr. N. de Knecht-Adriaanse had graag de reis van Maassluis naar Hilversum er voor over om een groet uit te spreken aan haar echtgenoot, scheepvoorman C. J. de Knecht.



Het gaat dikwijls vrolijk toe op het radiogroetenprogramma. Mevr. B. J. Böck-Lotte, echtgenote van scheepsvakman I R. Böck, is hier aan het woord.

den waar de zeeman iets aan heeft. Dat dit doel wordt bereikt, moge wel blijken uit de reacties die worden vernomen van schepen die in het geheel niet in de uitzending zijn opgenomen, doch waar men meeluistert, omdat het ver van huis altijd prettig is even de Hollandse sfeer te proeven die er van dit programma uitgaat.

Het contact tussen de genodigden onderling is meestal levendig en voordat men het weet, wordt dan ook al de lunch aangekondigd in een aparte zaal, waar de tafels inmiddels zijn gedekt.

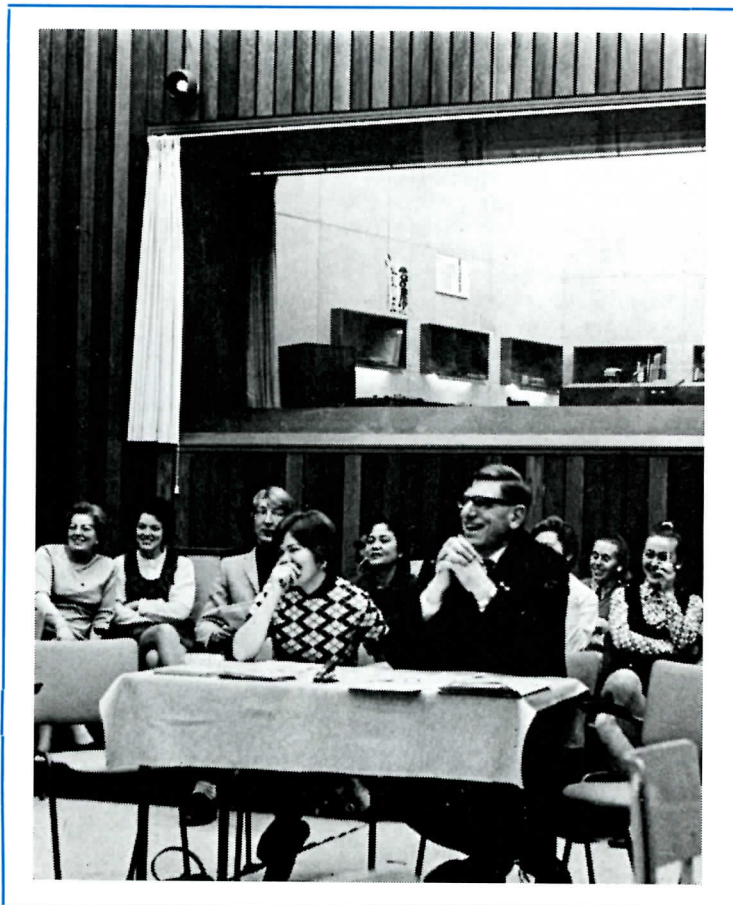
De heer Kal geeft hierbij nog een kort praatje over het doel waarvoor men bij elkaar is, dat het niet in de eerste plaats de bedoeling is de aanwezigen een aangename dag te bezorgen, doch juist de mannen aan boord een gezellig programma te laten horen, waarvoor dan ook bekende orkestjes en zangeressen worden uitgenodigd.

OPNAME

Na de lunch kan men zich met eigen vervoer of met een speciaal daarvoor gehuurde bus naar de studio begeven van de Wereldomroep. Onderweg wordt in de bus nog het een en ander verteld over de radiostad, markante punten worden aangewezen, doch dankzij het eenrichtingsverkeer in Hilversum — voor degenen met eigen vervoer nog wel eens een probleem doch daarvoor zijn speciale kaarten uitgereikt na de lunch — is men toch snel in het studiogebouw en daarna in de opnamestudio zelf.

Gelukkig is het slechts zelden dat de zenuwen hier parten gaan spelen, al zal niemand het de betrokkene euvel duiden als de spanning te groot wordt. De spanning wordt echter meestal weggenomen door het orkest, dat luchtige muziek ten gehore brengt. Trouwens, de vaste presentators bij de uitzending, Teddy Scholten en Gert van Drimmelen, weten de aanwezigen altijd op hun gemak te stellen. En mocht een van de familieleden door de spanning toch te veel hebben „opgelezen” wat hij of zij

Door een kwinkslag wordt de spanning al spoedig gebroken. In het midden de heer Kal van de Wereldomroep met zijn assistente Marianne.





De vragen die aan de Maatschappij-vertegenwoordiger (Hr. Wouters-DFP/4) worden gesteld, zijn van velerlei aard. (foto: J. H. C. Vermeulen, Hilversum).

SHELL DOET BOD OP BILLITON EN SINGKEP DEFINITIEF GESTAND

De op 24 juli jl. gehouden aandeelhoudersvergadering van Billiton Maatschappij N.V. heeft de statutenwijziging aangenomen die door Shell Petroleum N.V. als een der voorwaarden voor de overneming van de aandelen Billiton Maatschappij N.V. en (certificaten van) aandelen en oprichtersbewijzen N.V. Singkep Tinmaatschappij was gesteld. Reeds eerder was door Shell Petroleum N.V. bekendgemaakt, dat een naar haar oordeel voldoende aantal van deze stukken ter overneming was aangemeld. Aan beide voorwaarden die Shell Petroleum N.V. voor de overneming heeft gesteld, is thans voldaan, zodat het bod definitief gestand wordt gedaan.

Ir. K. Swart, directeur van N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, is benoemd tot commissaris van Billiton Maatschappij N.V.

van plan was te zeggen, dan weet Teddy Scholten, die zich tijdens de opname voortdurend verplaatst naar degene die aan de beurt is, met een paar puntige vragen al spoedig een vlot natuurlijk gesproken commentaar los te krijgen.

De reacties na de opname zijn velerlei, doch altijd weer valt op de goede stemming die er heerst wanneer in de hal van het studiogebouw afscheid wordt genomen, hoe er in de bus, die de genodigden naar Hotel Gooiland en het station Hilversum terugbrengt, voluit wordt nagekaart over het programma dat gezamenlijk is gebracht voor de opvarenden van drie onzer Shell-tankers.

WAARDERING

Dat de programma's door velen worden gewaardeerd blijkt niet alleen uit de reacties die de Wereldomroep van de schepen ontvangt, doch zeker ook uit de brieven die op kantoor worden ontvangen van de familieleden die hebben deelgenomen.

Wij ontvingen eens een schrijven van een familielid uit Friesland, dat te lang is om in zijn geheel in dit maandblad te worden opgenomen, doch waaruit wij gaarne de volgende passage zouden willen aanhalen: „De opnamen van de uit te spreken groeten verliepen goed, waarbij Teddy Scholten in vele gevallen leuk inhaakte op hetgeen er gezegd werd. Muziek en zang werden zeer op prijs gesteld. Wij menen dat alle familieleden die dit programma konden bijwonen en hun groeten konden uitspreken wel erg erkentelijk moeten zijn. Het zou leuk zijn indien één van de opvarenden van elk der drie schepen hun ervaringen over de ontvangst van dit programma in „Tussen Schip en Ka" eens zou publiceren.”

Bij welke wens wij ons gaarne aansluiten, temeer als wij bedenken dat de familieleden uit het gehele land, vanuit Limburg en Zeeland, tot Terschelling en Friesland, er ook gaarne een dag met een dikwijls vermoeiende verre reis voor over hadden om het programma aan boord te brengen.

De heer G. Kal (rechts) van Radio Nederland Wereldomroep, die ook een zeevarende carrière achter zich heeft, is nu reeds vele jaren de leider van het groetenprogramma maar heeft er nog steeds plezier in. (foto: J. H. C. Vermeulen, Hilversum)



I D E E E E N B U S

De Ideeënbuscommissie vergaderde op 7 juli jl., waarbij aanwezig waren de heren: D. Rodenburg (voorzitter), H. den Ouden (Nautische zaken), L. Kerstens (Technische zaken) en J. B. Kerkhoven (Secretaris). Van 7 inzenders werden in totaal 9 ideeën ontvangen, waarvan er 2 werden beloond met elk f 50,—, 2 met elk f 100,— en 1 met f 150,—.

Idee no. 359 van Scheepsvorman K. E. J. Watz betreffende Tankafsluiters.

Het komt soms voor dat een bepaalde tank niet normaal kan worden gelost doordat de tankafsluiter — door welke oorzaak dan ook — niet geopend kan worden. De tank wordt dan door diverse kunstgrepen toch gelost, hetgeen echter zonder uitzondering vertraging tot gevolg heeft.

Teneinde deze moeilijkheden te voorkomen stelde inzender voor op een tankzuigleiding een afsluiter met schroefdraad te laten aanbrengen en wel op elke tank of op iedere crossover; deze afsluiters onder normale omstandigheden altijd gesloten te houden. Indien een tankafsluiter defect is zou de voorgestelde uitvoering benut kunnen worden om met behulp van 4" of 5" slangen de geblokkeerde tank leeg te pompen via een naastgelegen lege tank.

Hoewel dit voorstel niet in de praktijk zal worden toegepast (reeds bij een zuighoogte van 7 meter ontstaan moeilijkheden met het omhoogpompen) werd het beloond met f 50,— voor de wijze van presentatie, waaruit naast gedegen vakkennis ook belangstelling voor efficiënt varen blijkt.

Idee no. 361 van 4e werktuigkundige H. Wesselman betreffende Afvoergassensysteem Broomwade noodluchtcompressor.

Inzender memoreert een voorval waarbij na gebruik van de Broomwade compressor werd verzuimd de kraan in de uitlaatleiding van de aandrijvende dieselmotor te sluiten. Hierdoor is zeewater via de uitlaat in de motor gekomen met als gevolg dat de zuigerveren vast raakten en reparatie noodzakelijk was. De heer Wesselman heeft een ontwerp gemaakt van een afvoergassenleiding waarin geen bewegende delen zijn gemonteerd en waarbij het is uitgesloten dat zeewater binnendringt. Naast een duidelijke omschrijving van dit ontwerp werd een tekening op schaal gemaakt.

Enkele bezwaren tegen praktische toepassing werden vastgesteld, te weten: in de open afvoer is een rooster met monelgaas gesitueerd, hetwelk vrij snel verstopt zal raken door vuilafzetting zoals roest, zout en roet en daardoor start-moeilijkheden veroorzaakt. Bovendien blijft de door inzender voorgestelde wijziging op het bakdek kwetsbaar gedurende slecht weer.

De Commissie besloot derhalve niet tot toepassing over te gaan; teneinde te bevorderen dat na gebruik van de compressor niet wordt vergeten de kraan in de uitlaatleiding te sluiten, zal aan de daarvoor in aanmerking komende schepen een „waarschuwingsscherm" worden verstrekt, welke ter plaatse kan worden gemonteerd.

Deze ideeënbusbijdrage werd beloond met f 100,—.

Idee no. 362 van 5e werktuigkundige C. J. J. de Vos betreffende Distillaatverbruik van het afgewerkte stoomsysteem a/b van de „K"-schepen.

In de ladingpompkamer is een lenspomp opgesteld waarin door de pakkingbussen condensaat-lekkage optreedt. Deze lenspomp dient steeds bedrijfs gereed te zijn en moet vanuit de top van de pompkamer bijgezet kunnen worden. Hiertoe staan de afgewerkte- en verse-stoomafsluiters aan de pomp open. De door inzender geconstateerde condensaat-lekkages treden op zodra stoom aan dek vóór bijstaat.

Vorgesteld wordt op een zo laag mogelijk punt in de afgewerkte-stoomleiding ónder de afgewerkte-stoomafsluiter van de lenspomp een leiding aan te sluiten en deze door het pompkamerschot te voeren naar de voedingwater-dubbele bodemtank in de machinekamer.

Dit voorstel kan niet in de praktijk worden toegepast, daar van de Scheepvaartinspectie voor de doorvoering van de leiding als bovenomschreven geen toestemming wordt verkregen.

Technisch gezien zou toepassing echter mogelijk zijn en inderdaad de condensaat-lekkages voorkomen. Op grond hiervan en voor de verzorgde uitwerking werd een beloning van f 50,— toegekend.

Idee no. 363 betreffende voorziening ter voorkoming van dek-verontreiniging tijdens temperatuur opnemens van de lading en Idee no. 364 betreffende Thermometers (permanent in lading laten hangen tijdens geladen reis) van 4e stuurman W. J. Netelenbos.

Bij het temperatuur opnemens van de lading wordt het dek ter plaatse veelal door crude verontreinigd. De heer Netelenbos heeft hiervoor een oplossing gevonden door in de bodem van een kleine drum een gat te maken waarvan de diameter juist iets groter is dan de grootste diameter van de ullage plug. Op dit gat een pijp te monteren, waarna het geheel bij het temperatuur opnemens over de ullage pijp geplaatst kan worden; in de drum kan de prop worden gelegd en de lijn worden opgeschoten, waardoor dek-verontreiniging wordt voorkomen. Een en ander werd verduidelijkt met een schets.

Het tweede voorstel behelst een methode om de thermometers tijdens de geladen reis permanent in de lading te laten hangen. Hiertoe zou aan de onderzijde van elke ullage plug een schroefoog gemaakt moeten worden waaraan een lijn kan worden bevestigd; aan deze lijn kan de thermometer permanent in de lading blijven hangen.

Deze methode geeft werkbesparing, minder risico bij temperatuur opnemens tijdens slecht weer en per tank wordt de juiste temperatuur van de lading afgelezen.

Ten aanzien van het eerste voorstel was de Commissie van mening dat de voorgestelde werkwijze inderdaad van praktisch nut kan zijn, hoewel bekend is dat de stuurlieden veelal naar eigen inzicht maatregelen treffen om dek-verontreiniging tijdens temperatuur opnemens te voorkomen.

Het tweede voorstel werd van meer belang geacht en komt in principe voor praktische toepassing in aanmerking.

Alvorens een en ander definitief zal worden geregeld, zullen inzake beide voorstellen proeven worden genomen aan boord van het s.s. „Vasum".

Inzender ontving voor deze ideeën een beloning van f 100,—

Idee no. 367 van 2e stuurman G. J. Knol betreffende Anschutz-gyrokompass en nevenapparatuur.

Door vibratie ontstaat schade aan de peiltoestellen van de dochterkompassen op de brugvleugels („D"-, „M"- en „N"-schepen). De constructie van de peiltoestellen is zodanig dat deze vrij los op de repeaters staan waardoor tengevolge van trillingen schade ontstaat en zelfs de kans dat de peiltoestellen eraf rammelen niet is uitgesloten. Een en ander veroorzaakt overmatige slijtage van peiltoestel en repeaterrand, welke beide in messing zijn uitgevoerd. Inzender heeft genoemde bezwaren ondervangen door één der peiltoestellen te voorzien van een „ring", zoals toegepast bij het Thompson peiltoestel behorend bij het standaardkompass; deze uitvoering komt ook bij Sperry kompassen voor. Inzender stelt voor genoemde ringen te laten fabriceren en aan de daarvoor in aanmerking komende schepen te verstrekken.

Een tweede voorstel betreft het inwendige van de repeaters; hierin bevindt zich een messing grondplaat waarop 2 tandwielen in lagerbusjes zijn bevestigd. Op een der tandwielen is de roos aangebracht. Door hevige trillingen ontstaat grote slijtage aan de lagerbusjes welke toeneemt naarmate de speling groter wordt. Hierdoor gaat de glazen roos tegen het huis aanslaan waardoor er schilfers afspringen. Vorgesteld wordt de grondplaat met tandwielen alsmede een stel rozen als boordreserve aan de desbetreffende schepen te leveren.

De Commissie was het met inzender eens inzake eerstgenoemd voorstel. De in het tweede voorstel genoemde problemen worden niet opgelost door het leveren van reserve-delen. Slechts het geheel of gedeeltelijk opheffen van trillingen kan bovenomschreven schade voorkomen. Dit zou bereikt kunnen worden door onder de dochterkompassen „shock"-rubbers te plaatsen, zoals destijds reeds werd gedaan aan boord van de „Onoba" en de „Vitrea" onder de moederkompassen.

Besloten werd de in deze ideeënbusbijdrage naar voren gebrachte punten voor te leggen aan de fabrikant (Anschütz te Kiel) teneinde in gezamenlijk overleg vast te stellen welke maatregelen genomen dienen te worden.

De heer Knol werd voor dit idee beloond met f 150,—.

INTRODUCTIE-BIJEENKOMSTEN VOOR LEERLING-STUURLIEDEN EN -WERKTUIGKUNDIGEN

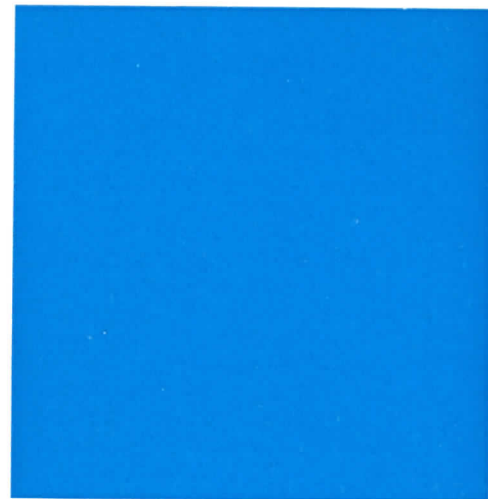
MAANDAG 22 JUNI 1970



DINSDAG 23 JUNI 1970



MAANDAG 29 JUNI 1970



Staan v.l.n.r.: A. W. M. M. Mey - II.wtk., R. F. Mesker - II.stm., J. Koek - II.stm., P. Visser - II.stm., B. Crum - II.stm., C. W. Kuyper - II.stm., J. R. Cupido - chef DFP/3, W. de Loos, arts - DF/1.

Zittend v.l.n.r.: P. J. Zwartelé - II.wtk., F. J. Koolen - II.wtk., A. J. Wiersma - II.wtk., C. G. Thijssen - II.wtk., A. P. Zonjee - II.stm., H. de Vos - II.stm.

Staan v.l.n.r.: J. A. de Bakker - II.wtk., M. Pronk - DFP/3, W. J. de Vreeze - II.stm., J. Houtkamp - II.stm., J. S. de Vos - II.stm., R. J. S. M. Timmerman - II.stm., F. W. Roëll - II.stm., A. Belder - II.wtk., C. L. M. Mazairac - II.wtk., E. Th. van de Pijpekamp - II.wtk., S. J. P. Lyczak - II.stm., P. H. Veldhoen - II.wtk., J. W. Holtrop - II.wtk., J. J. M. G. Tervoort - II.wtk., J. P. de Visser - II.wtk., C. W. Ards - II.wtk., W. P. N. Kramer - II.wtk., J. R. Cupido - chef DFP/3, J. Verhagen - II.wtk., C. H. Otting - II.wtk.

Zittend v.l.n.r.: J. F. van Est - II.wtk., F. A. Wiemans - 5e wtk., J. H. Jansen - II.wtk., C. Castelijns - II.wtk., W. Overeem - II.wtk., K. P. Beumer - II.wtk., P. H. Rebel - II.wtk., W. T. H. van Leeuwen - II.wtk.

Staan v.l.n.r.: N. W. Kuilman - II.wtk., Th. Kik - II.stm., T. J. van Lammeren - 5e wtk., J. Seeleman - II.stm., L. P. Koole - II.wtk., C. Timmers - II.stm., M. Parlevliet - II.stm., C. J. van Eijk - II.wtk., G. van Seters - II.stm., N. H. Bijl - II.wtk., W. A. 't Jong - II.wtk., M. Pronk - DFP/3, R. W. H. Bos - II.wtk., A. B. Blomberg - II.wtk., M. P. de Haan - II.wtk., F. Niehorster - II.wtk., P. H. Teunissen - II.stm., W. Verhagen - II.stm., H. Weerman - II.stm.

Zittend v.l.n.r.: D. Motshagen - II.wtk., R. M. Eebes - II.wtk., J. R. Cupido - chef DFP/3, J. Schipper - II.wtk., P. Mulder - II.wtk., R. Denker - II.wtk., H. C. Nagelkerken - II.wtk., J. M. B. van Kessel - II.stm., C. Doolaard - II.stm., W. T. A. B. Verstraeten - II.stm.

schoon schip



Schilderij

Boormachines, kampeeruitrusting, vishengels, filmprojectors e.d. zijn de gebruikelijke geschenken bij jubilea en afscheid. Waar wij niets aan willen afdoen, want een ieder kan vragen wat hij zelf wil. Minder gebruikelijk is een bijdrage om een schilderij van zijn echtgenote te laten maken. En omdat dokter De Loos bij zijn afscheid op 27 juni 1969 daar nu juist de voorkeur aan had gegeven, zijn wij eens gaan kijken hoe dit cadeau was uitgevallen. In de studeerkamer troffen wij het schilderij aan, gemaakt door de bekende Rotterdamse schilder Karel van Veen. Op ons verzoek poseerde de echtgenote van onze gepensioneerde arts bij het schilderij en daar dit mede tot stand is gekomen door de bijdragen van het vloot- en walpersoneel, hierboven de bij die gelegenheid gemaakte foto.

★

Super-mammoet

De Londense rederij Globtic Tankers heeft bij Ishikawajima-Harima Heavy Industries een tankschip van 477.000 ton besteld, het grootste schip dat tot nog toe in de wereld in bestelling is gegeven. De kosten van deze tanker-reus zijn omstreeks 150 miljoen gulden. Enkele gegevens: lengte circa 390 meter, breedte 62 meter. Het schip zal in 1973 ingezet worden op de lijn P.G./Japan.

Zeeheldentocht

De wandelsportvereniging „Volharding” uit Rotterdam-Over-schie organiseert jaarlijks de zogenaamde Zeeheldentocht. Dit is een wandeltocht, welke ieder jaar een bepaald facet van de zeevaart belicht. Zo heeft Shell Tankers al eens centraal gestaan toen het feit werd herdacht, dat de Shell-tanker „Ondina” in 1942 zo'n heldhaftige rol heeft gespeeld in de strijd tegen de Japanners.

Aan de wandeltocht zelf nemen jaarlijks zo'n 3000 wandelaars deel en het wandelfeest wordt door vele muziekkorpsen muzikaal opgeluisterd. In het jaar 1970 staat de Dertien-de Zeeheldentocht in het teken van „Nederland, 25 jaar vrij”. De wandelsportvereniging wil bij deze wandeltocht alle zeevarenden die in de jaren 1940-1945 hun steentje aan de bevrijding hebben bijgedragen, een ere-saluut brengen.

Zoveel mogelijk zeevarenden uit de oorlogsjaren zullen daarom door de vereniging worden uitgenodigd om op zaterdag 26 september a.s. bij de Zeeheldentocht haar gast te zijn. De deelnemers kunnen het defilé van de wandelaars bijwonen, genieten van een aantal muzikale shows van gerenommeerde muziekgezelschappen en versleten vriendschapsbanden met hun oud-collega's weer aanknopen.

Belangstellenden wordt verzocht zich op te geven bij het secretariaat van de vereniging, p/a Essenstraat 10, Spijkenisse, waarna u nader bericht krijgt over het programma op 26 september a.s.

★

Collectieve Studieregeling

Nog steeds blijken er opvarenden te zijn die onbekend zijn met de door de Maatschappij met het Koninklijke Technicum P.B.N.A. getroffen collectieve studieregeling. Verzending van lesmateriaal en verrekening van het lesgeld geschieden dan via ons kantoor, met als voordeel een korting op het lesgeld die tot 20% kan oplopen. Toch de moeite om even te onthouden.

Inschrijvingen te richten aan DFP/3, die ook nadere informatie kan verstrekken.

★

Puzzelen

Bij de oplossing van de kerstpuzzel 1969, die wij in het april-nummer hebben geplaatst, riepen wij de employés van vloot en wal op ons te helpen aan de volgende kerstpuzzel. Inmiddels ontvingen wij een aantal inzendingen, waarvoor wij bijzonder erkentelijk zijn. Echter, herhaaldelijk heeft men ons ook gevraagd de frequentie van de puzzelwedstrijden op te voeren en het doet ons daarom genoegen te kunnen mededelen, dat besloten is voortaan tweemaal per jaar, d.w.z. in het juni-nummer en in het december-nummer, een puzzel te plaatsen.

Ofschoon wij dus reeds een aantal ontwerpen voor de aanstaande kerstpuzzel ontvingen, willen wij de oproep toch gaarne herhalen, te meer daar in verband met de uitbreiding van de puzzelwedstrijden er meer behoefte aan goede (en niet te gemakkelijke) puzzels zal komen.

De inzendingen die worden gekozen voor plaatsing in dit maandblad, zullen worden gehonoreerd met een boekenbon van f 25,—. Sluitingsdatum voor de aanstaande kerstpuzzel is 15 oktober 1970; ontwerppuzzels te adresseren aan de Redactie, met op de enveloppe in de linkerbovenhoek: „Puzzelwedstrijd”.

★

Information Handbook

Aan alle gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen is een exemplaar verzonden van de nieuwe uitgave van dit boekwerkje, waarin gegevens worden verstrekt over de olie- en petrochemische industrie in het algemeen alsmede over de verschillende maatschappijen van de

Koninklijke/Shell Groep. Ook op alle secties op kantoor is een exemplaar beschikbaar, zodat iedere vloot- en walemployé in de gelegenheid is, indien gewenst, dit naslagwerk te raadplegen.

★

Zakken

Meer en meer zakken en zakjes zien wij in het Shell-Gebouw verschijnen. Hiermede bedoelen wij niet alleen de plastic zakken verkrijgbaar in de Shell-winkel, doch ook de suikerzakjes, nu nog gevolgd door melkzakjes bij de koffie. Een volgende stap zou zijn het leveren van de kopjes als bouwplaat, gevolgd door opblaaslepeltjes. „Alles best” verzuchtte een collega „als de jufvrouw die de zakjes met bouwplaat 's morgens brengt dan maar niet wordt vervangen door een van die knijppoppetjes die in de Shell-winkel staan; niet dat ik iets tegen knijpen heb, ook niet bij de koffie, maar wel heb ik bezwaar tegen het plastic-spul waarvan die poppen zijn gemaakt, ik heb liever een echte pop”.

★

Waar?

Waar is het schip waarop mijn man, verloofde, mijn zoon vaart, horen wij familieleden dikwijls verzuchten. Alhoewel wij daarop gaarne antwoord geven, willen wij toch nog attenderen op de scheepvaartlijsten die de meeste grote dagbladen dagelijks of meerdere malen per week afdrucken. En mocht uw krant niet het schip vermelden waarnaar uw persoonlijke belangstelling juist uitgaat, dan kunt u de krantenredactie verzoeken dit alsnog te doen. De ervaring heeft geleerd dat de meeste kranten hun abonnees in dit opzicht gaarne terwille zijn, al zal men er goed aan doen de krantenredactie dan ook op de hoogte te stellen wanneer het betrokken familielid is afgemonsterd respectievelijk overgeplaatst.

GEZIEN AAN BOORD :



de MANNEN van LADY GLORITA

Van eerste stuurman F. A. Visser, die bijna twee jaar als satelliet-navigator heeft dienstgedaan aan boord van de „Lady Glorita”, een survey-schip gecharterd door de B.I.P.M., ontvingen wij onderstaand verhaal, dat niet alleen de door hem verrichte taak als onderwerp heeft, doch ook het leven beschrijft aan boord van een schip dat seismologisch onderzoekwerk verricht; evenmin wordt het vertier aan de wal vergeten.

Toen de fraaie, goed geoliede striptease-danseres in Comodora Rivadavia ons uitnodigde haar een handje te komen helpen, was er één die snel positief reageerde en, voordat een der toeschouwers „asjemenoubelazert” of het Argentijnse equivalent had kunnen mompelen, was de dame reeds onthuld. Dit soort onschuldige vermaken valt de bemanning van het survey-schip „Lady Glorita” soms ten deel als zij zich, moe van het vlijtig exploreren, een wijle aan de wal verpoost.

Ook de herinnering aan de dancing „Meia Trez” staat de meesten onzer met gulden, gotische kapitalen in het brein gebeiteld na een bezoek aan deze uitspanning in Salvador, welke toepasselijk genaamde haven wij aanliepen om een gebroken arm te laten repareren. Het is eigenlijk jammer dat er nooit een geoloog op het idee komt dat er best eens een rijke oliebron in de achtertuin of onder de binnenplaats van een nachtclub kan zitten: elk zinnig mens zou daar éérst gaan zoeken, en daarna pas op de woeste baren. Afgezien van deze marginale mogelijkheid bestaat bij de B.I.P.M. echter het onnatuurlijke principe dat werk vóór het meisje gaat, en meestal zwalken wij dan ook op zee.

Dat werk bestaat uit het varen langs een door „Den Haag” vastgestelde lijn en het zoveel mogelijk geheimen ontfutselen aan de daaronder gelegen aardlagen. Elke 15 à 16 seconden wordt er tien meter onder water bij het achterschip een aantal „airguns” gelijktijdig afgeschoten. Dat zijn stalen cilinders die door een compressor tot een druk van 135 atmosfeer zijn opgepompt en waaruit de lucht in 3 milliseconden ontsnapt. De zo gevormde bel implodeert door de druk van het omringende water en de geluidsgolf plant zich voort in de zeebodem. Van verschillende lagen kaatsen echo's terug, die aan boord op magneetband worden vastgelegd. Een computer in Den Haag stoeit daar nog wat mee, en het resultaat is een „profiel”, een afbeelding van de verticale doorsnee van de aardbodem tot een diepte van zo'n 5 kilometer. Anticlinalen, synclinalen,



breuken, zoutpijlers en andere interessante verschijnselen verschaffen het daarvoor gevoelige geologen oog aanwijzingen omtrent de mogelijkheid tot aanwezigheid van aardolie of gas. Aangezien het ook wel aardig is om precies te weten wáár wij iets vinden, wordt de positie van het schip regelmatig bepaald door een wat duistere figuur: de navigator. Hij beschikt over de diensten van vier om de aarde draaiende satellieten en een computer en beweert op elk ogenblik te weten waar wij ons op een paar honderd meter nauwkeurig bevinden.

Een aardig voorbeeld van de diepgaande planning die „de” Shell aan haar aanstellingen op dit schip liet voorafgaan, wordt gedemonstreerd door het feit dat alle drie in de instrumentenkamer werkzame lieden dezelfde naam dragen. Er is er altijd één op wacht, en wie met hem wil communiceren kan gedachtenloos: „Willem!” door de intercom roepen. Daar het een enkele keer wel eens nodig is onderscheid te maken, zijn de Willems van welluidende en klinkende bijnamen voorzien, die hun zeer mannelijke karakter krachtig onderstrepen, maar waarover ik hier niet verder zal uitweiden.

Tot de meer schilderachtige figuren van de scheepsbemanning horen de Portugese kok Manuel en de Spaanse matroos Jesus, die Truus wordt genoemd.

De kok is bokskampioen van de Kaapverdische eilanden en was vroeger kapper. Hij spreekt Portugees, Spaans, Engels, Frans en Nederlands en heeft kans gezien iedereen ettelijke ponden te doen aankomen. Truus is gruwelijk sterk.

Een wat onnozele body-builder, die na jaren trainen in staat is een stel veren tien keer achtereen uit te trekken en daarna een halve dag moet rusten, zei eens na een demonstratie van zijn kunnen hijgend en zwetend tegen Truus: „Zo, kerel. Nu jij eens.” „Hoe vaak?” „Nou probeer het voorlopig maar eens vijf keer.” Truus zette zich schrap en toen hij klaar was bekende hij dat het een tamelijk zwaar karwei was geweest. Wij stonden er met open mond en uitpuilende ogen omheen, want

door een slippertje van des body-builders Spaans had Truus niet vijf keer getrokken maar vijftig!

Andere vrijetijdsbestedingen aan boord zijn zonnebaden, eten en drinken. Er is ook een ploegje hardnekkige klaverjassers, dat soms verbeterd om een prijsje speelt. De winnaar van de avond gaat dan heel tevreden met een lege whiskyfles naar zijn hut.

Twoe afterdeck operators plachten zich uren met hun aap te amuseren. Daar is de klad in gekomen sinds het ene diertje zichzelf met 20.000 volt electrocuteerde en het andere na het nuttigen van een letale dosis afbijt eveneens een eerlijk zee-aapsgraf verdiende.

De navigator converseert de hele dag met zijn computer. Behalve dat hij alle mogelijke programma's geschreven heeft voor hypotheeken en annuïteiten en eeuwigdurende kalenders, kan hij voor een willekeurige geografische plaats en een willekeurige dag razendsnel zonshoogten en azimuts laten berekenen, naar wens voor elk uur, elk half uur of elk kwartier. Hiermee becijfert de computer, rekening houdend met de oriëntatie van de gevel waartegen hij geplaatst wordt, de coördinaten voor de constructie van een verticale zonnwijzer. Voorwaar een nuttig stukje werk, waaraan de Maatschappij veel vreugde zal beleven!

Velen brengen hun vrije uren slapend door, waarschijnlijk onder het oude Chinese motto: „Wie slaapt zondigt niet". Aangezien wij Shell-mensen algemeen bekend staan om onze hoogstaande principes en rechtschapen levenswandel is het aantal slapers vrij groot. Als zeeman weet ik natuurlijk niet of deze situatie zonder meer naar onze broeders en zusters op kantoor kan worden geëxtrapoleerd, maar het zou mij niet verbazen.

Hoewel wij met de apen niet zo'n succes hadden, doet ons pluimvee het goed.

Eén onzer kocht in Guyana een enorm rood-blauwe ara met een snavel als een nijptang. Toen deze man een paar weken met verlof was, knaagde de vogel de zware ketting door waarmee hij aan een poot in de hut zat vastgeklonken. Niemand durfde hem te pakken en eens per dag gooide iemand door een kier van de deur een hand voer naar binnen.

Toen het baasje terugkwam werd dat door de aanblik van zijn verscheurde boeken, versplinterde kozijnen, aan flarden getrokken gordijnen, maar vooral van de glibberige, stinkende groene laag blubber, die z'n vloer, z'n sofa, z'n bureau en z'n bed lillend bedekte, van woede zó dapper, dat hij het beest onvervaard in zijn lurven greep en in een stalen kast smeed. Het gekrijs was tot in de verste uithoeken van het schip oordovend.

In Holland heeft hij het ondiep grootmoedig weggeschonken. Het kleinere gevogelte blijft braaf in zijn kooien en op zonnige dagen kan men waarnemen hoe de meesters van kanaries, parkieten, rood-, geel- en paarsborstjes, ja zelfs mussen, de hokjes met hun lievelingen zorgzaam en teder naar buiten dragen, om ze na enig zoeken op een zonnig en beschermt plekje neer te zetten. Hun moeite wordt rijkelijk beloond door het gefluit, gekras en getjilp waarmee onze geveerde vriendjes de doffe ploffen van de airguns trachten te overstemmen.

Soms maken wij een uitstapje.

Zo bezochten wij de Etna, die door enkele experimenteel aangelegden, die al sinds hun prille jeugd met een groot probleem worstelden, in recordtijd werd beklommen. Ten koste van verschroeid haar — want wij droegen een korte broek — legden wij, balancerend op de afbrokkelende kraterrand, onze op de tocht naar boven goed voorbereide en wetenschappelijk waarschijnlijk niet zonder gevolgen blijvende proefnemingen ten uitvoer.

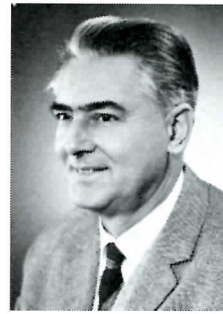
Zij, die zich mét ons al van kindsbeen hebben afgevraagd welk effect het werpen van water in een levende, gloeiende vulkaan oproept, kan ik thans rapporteren: stoom. En wel in een mate die recht evenredig lijkt aan de gebruikte hoeveelheid vloeistof.

Hieruit moge tenslotte blijken hoe bij surveyors de boog altijd gespannen staat, en hoe zij geen gelegenheid laten ontsnappen om zich geestelijk naar een hoger plan te bewegen. Behalve (hopelijk) veel rijke olievelden levert onze expeditie zo een schat van waardevolle persoonlijke ervaringen op.

ONZE

VLOOTJUBILARISSEN

25 JAAR



W. de Beer
gezagv.
1945-29.8-1970



J. S. de Jong
2e stm.
1960-5.8-1970

10 JAAR



L. J. Verweij
2e wtk.
1960-5.8-1970



J. Knip
3e stm.
1960-11.8-1970



A. J. Both
2e stm.
1960-16.8-1970



G. C. H. Dijkstra
2e stm.
1960-18.8-1970



S. Termeer
2e stm.
1960-18.8-1970



L. W. Jorissen
2e wtk.
1960-23.8-1970



F. Bakker
2e wtk.
1960-26.8-1970



B. Oudkerk
2e wtk.
1960-26.8-1970



J. A. Schaarman
scheepsgezel a/w
1960-25.7-1970

MET PENSIOEN

MET INGANG VAN 1 AUGUSTUS '70



T. J. van de Vrie, gezagvoerder

Kapitein Van de Vrie trad op 19 januari 1939 als 3e stuurman in dienst van de Nederlandsch Indische Tankstoomboot Maatschappij en werd dezelfde dag op het m.s. „Cleodora” geplaatst. Na zijn afmonstering in Singapore heeft hij op een aantal schepen in oosterse wateren dienst gedaan, waaronder het m.s. „Anastasia”, dat als gevolg van de oorlogsomstandigheden op bevel van de marine-autoriteiten in maart 1942 tot zinken werd gebracht. De heer Van de Vrie geraakte daarna in krijgsgevangenschap. Eind 1945 keerde hij weer in Nederland terug waarna het leven ook voor hem weer zijn normale loop hervatte. Tijdens zijn verlof in Nederland trad hij in het huwelijk — waaruit twee zoons en één dochter werden geboren — en behaalde hij zijn diploma 2e stuurman G.H.V. Op 1 januari 1947 kreeg hij zijn aanstelling als 2e stuurman en vier jaren later — nadat hij inmiddels het diploma 1e stuurman G.H.V. had behaald — zijn aanstelling als 1e stuurman.

Medio 1960 kreeg hij zijn eerste commando aan boord van het s.s. „Krebsia”. Als gezagvoerder heeft hij ook het bevel gevoerd over de „Acila”, „Kelletia” 2x, „Vasum”, „Videna”, „Acmaea”, „Vitrea”, „Onoba”, en als laatste schip de „Acmaea”.



W. van Brakel, gezagvoerder

Kapitein Van Brakel trad op 14 juni 1946 als 4e stuurman in dienst van de Nederlandsch Indische Tankstoomboot Maatschappij en werd kort daarna in Port Said als 3e stuurman aan boord van het m.s. „Cleodora” geplaatst. Dit was het eerste van een aantal contracten die hij op het oostelijk halfmond zou doorbrengen. In die jaren behaalde hij zijn diploma's 2e en 1e stuurman G.H.V., terwijl hem zijn aanstelling als 2e en 1e stuurman werd toegekend. Begin 1956 werd hij tewerkgesteld bij de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij te Curaçao, alwaar hij gedurende ruim vijf jaren voornamelijk dienst heeft gedaan aan boord van de sleepboten „Neptunus”, „Passaat” en „Koraal”. Tijdens deze periode verbleef ook zijn gezin op Curaçao. In 1962 werd hij weer tewerkgesteld aan boord van de diepzeetankers, waarna in april 1964 zijn plaatsing als gezagvoerder op het m.s. „Abida” volgde. In die rang heeft hij ook het bevel gevoerd over de „Kopionella”, „Kalydon”, „Atys”, „Kermia”, „Onoba”, „Koratia” en als laatste schip de „Philippia”.

Wij en met ons ongetwijfeld de vele officieren en bemanningsleden die de heren Van de Vrie en Van Brakel in de loop der jaren van nabij hebben meegemaakt, wensen hun temidden van allen die hun dierbaar zijn, nog vele gelukkige jaren toe.

AANGESTELD :



Kapitein J. Verhoeven, aangesteld per 19.3.1970, en op 10.7.1970 belast met het commando over het s.s. KENIA.



Kapitein B. de Boer, aangesteld per 21.4.1970, en op 1.7.1970 belast met het commando over het s.s. KABYLIA.



Hoofdwerktuigkundige J. H. Veen, aangesteld per 12.4.1970, en sedert 24.6.1970 dienstdoend op het s.s. KERMIA.

IN MEMORIAM

Op 26 juni jl. overleed op 77-jarige leeftijd
DE HEER W. WORTEL,
oud-gezagvoerder van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Hij verliet de Maatschappij op 31 maart 1946 na 19 dienstjaren.

IN DIENST GETREDEN VLOOTPERSONEEL



L. A. H. Vader
4e stm.
per 18.6



F. Hogenbirk
4e stm.
per 15.7



J. Seeleman
II.stm.
per 15.7



F. A. Wiemans
5e wtk.
per 11.7



T. J. van Lammeren
5e wtk.
per 15.7



W. T. H. van Leeuwen
II.wtk.
per 1.7



C. L. M. Mazairac
II.wtk.
per 6.7



J. W. Holtrop
II.wtk.
per 15.7



L. van der Velden
scheepsvakman II
per 23.6

VLOOTPERSONALIA

(in de periode van 16 juni t/m 15 juli 1970)

GEHUWD:

- 17-6: L. A. ten Harkel, 5e wtk., met mej. B. Sleebos;
- 19-6: H. L. W. Koning, 3e stm., met mej. A. Swarte;
- M. de Boer, 5e wtk., met mej. L. van Bente;
- 22-6: R. G. Visser, 5e wtk., met mej. N. Torenvliet;
- 24-6: F. A. M. Vergroesen, 4e wtk., met mej. G. Rombouts;
- 26-6: G. J. Scholtens, 2e stm., met mej. P. J. van Dregt;
- J. M. van de Wal, 4e wtk., met mej. L. Rovers;
- R. Dijkstra, 3e stm., met mej. T. Hollander;
- 30-6: A. G. Kroon, 3e stm., met mej. M. Fierens;
- 2-7: A. Terpstra, 4e stm., met mej. F. J. Fahner;
- 15-7: W. M. van Karsen, 4e stm., met mej. M. Boumans;
- C. D. Kromhout, 4e stm., met mej. M. J. van der Meij.

GEBOREN:

- 14-6: Frances Janet, dochter van J. J. H. Vessies, 2e stm., en mevr. W. C. Vessies-Hühl;
- 19-6: Steven Marten, zoon van L. A. J. W. Bink, 2e wtk., en mevr. M. Bink-de Vrijer;
- 20-6: Onno, zoon van R. P. F. J. Ruiter, 2e stm., en mevr. C. Ruiter-Sijthoff;
- 4-7: Martinus Willem, zoon van D. M. Mos, 1e stm., en mevr. A. J. Mos-van Blokland;
- 8-7: Erik, zoon van W. F. A. van Mossevelde, 3e wtk., en mevr. K. C. van Mossevelde-Siereveld;
- 10-7: Anne-Birgitte, dochter van J. G. de Leeuw, 2e stm., en mevr. J. E. de Leeuw-Steensen.

AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

Gezagv.: C. Vriend, W. A. Kleine, J. H. Korsen, W. T. Spier, J. van Beele, P. G. C. M. Passieux, J. Kramer, A. W. C. van Schendel, D. A. C. Vermeulen, M. E. Wolper, J. H. A. Budding;

1e stl.: W. Drost, J. S. Schregardus, W. Welbie, W. S. van der Ham, W. Hoogendijk, J. W. Bakker, A. J. Schumm;

2e stl.: H. Wijnberg, P. J. M. Arts, J. A. van Kesteren, J. A. M. Elias, D. C. Vermeulen, G. C. Peters, W. van den Born, M. Klein, J. G. de Leeuw;

3e stl.: R. Dijkstra, M. van den Belt, H. J. Schaaf, D. C. Tazelaar, J. I. Boon, W. F. van der Lei, F. G. Franken, M. Groothuis, S. Bos, M. Kruijshaar, M. Waalewijn, M. C. Kalkman, R. G. de Haan, F. Koster;

4e stl.: P. H. Jacobs, J. K. Terpstra, C. D. Kromhout, J. A. M. Sneek, A. Terpstra, C. van de Vrie, H. den Ouden, R. van der Voort, J. Verdoorn, H. van Popta, J. Kerkhof;

II. stm.: P. A. Janssen;

hfd wtk.: C. W. Stolk, H. Steenhuis, J. Broersen, G. J. Visscher, J. Heijmans, H. W. van Diepen, W. Groenendijk, H. J. Melse, C. Pietersen;

2e wtk.: J. L. 't Mannetje, F. Nederbragt, K. J. Faasse, W. G. van der Velden, N. C. van der Vecht, B. Oudkerk, A. P. de Groot, E. Dallinga, A. J. Verkerk, L. J. Verweij;

3e wtk.: G. J. van Eijk, H. G. de Boer, N. H. J. M. Lodde, L. Vlastra, J. J. M. van Kooten, A. van Rijswijk, E. E. Kreune, T. Scholte, J. H. S. Brijde, J. P. Hendrikse, J. van Pijkeren, H. Japin;

4e wtk.: K. Koch, H. Tesink, P. A. N. J. de Hullu, R. H. de Haan, J. M. Brinks, J. P. van der Gaag, E. de Jong, A. B. P. Dill, B. R. A. Jansen, C. G. van der Zwet;

5e wtk.: A. J. Elmendorp, P. J. van den Ende, J. C. van Baasbank, K. M. van Harpen, J. B. H. de Glopper, J. J. de la Fuente, E. Pesschier, R. J. de Vries, J. van Seters, J. F. Pieters, J. L. F. Vermeulen Jr., L. M. Dijkhuizen, F. H. de Jong, J. A. W. Schulte, J. P. T. van Vloderp, S. A. G. M. van Nijnatten, H. P. J. M. van den Boomen, E. C. A. Vierling, J. Kruize, P. Holtring, T. J. W. A. Ploegmakers, L. J. Stam, W. M. G. M. van Loon, C. P. den Heijer, H. van Hall, M. J. T. N. M. Gremmen, R. J. Bax, H. C. Dijkstra, W. van Rijneveld, P. C. de Wit, J. H. L. Baris, F. G. H. Budding, M. Koelemeij, A. B. G. Biesheuvel, J. E. A. Westerbeek, R. M. van Ham, J. M. Grimme, J. Slagter, W. Krijger, D. Roodnat, M. F. Stoltink, S. J. Breedveld, H. J. Geurts, H. Smeding, O. Wink, A. G. A. de Graaf, S. J. Swart, R. L. Schultz, A. Storm;

II. wtk.: G. H. Willems, M. van Bethlehem;

scheepsvoorlieden: H. Buurman, P. Sloover, H. C. den Daas, C. Poot;

scheepsvaklieden I: C. P. Hazelbag, J. J. van der Kley;

scheepsvaklieden II: G. A. Kanters, C. Doornink, L. van Ierland, L. van de Wel, B. J. P. van Dorp, J. H. L. Delsman, L. M. de Wit, P. J. M. E. Willems, A. J. Lammers;

scheepsgezellen a/w: R. de Groot, H. C. Hasselnook, J. Buurman, J. C. Barends, W. Mol, S. W. de Boer, P. C. H. Floresse, J. Tuinebreyer, E. M. G. Smits, J. A. Clarijs, P. D. den Engelsman, P. T. Post, E. W. Dechene, D. IJsselstein, A. J. Welling, J. T. M. Houtermans, P. C. Groen, R. U. Huisden, P. Verhoeve, L. van Ierland, J. Bakker;

aankomend scheepsgezel a/w: R. M. van de Werp;

hoofd voeding: W. F. H. van de Moezel, J. L. Menger, G. W. K. L. Heyblom, M. van Hagen, W. F. Knoester, R. B. Vos;

scheepskok: N. L. Zwikker;

aankomend koks: W. A. Schwab, H. M. La Grand;

bediende: H. A. van Gelder, K. Huyzer, G. J. Lammers, H. A. Gard, J. L. de Winter, M. te Hennepe, F. W. A. van Deursen, J. Bles, W. C. van Ham, A. J. J. Ceelen, R. M. Bruno;

bediende a/d: E. E. Louwerse, C. W. P. Frederiks;

koksmaat/bakker: J. Brand, J. W. Martens;

jongen a/w: J. Zijp.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. Abida: wnd. 4e wtk. H. M. Kleevens, 5e wtk. D. C. de Jong, 5e wtk. D. E. F. Bernardus, scheepsvakman II A. D. Baard, hoofd voeding C. J. L. van de Linde, bediende B. J. van Gelderen, bediende a/d G. van der Veen;

m.s. Acila: radio-officier L. van der Staal;

m.s. Acteon: wnd. 4e wtk. R. Schokker;

s.s. Arca: 3e wtk. H. A. E. Wenas, vakman II L. van der Velden, scheepsgezel a/w: L. Diestelhof, D. F. Wolthers, bediende G. Braster, scheepsgezel a/w J. Boer, scheepsvakman II C. Doornink;

s.s. Atys: wnd. 1e stm. J. Baard, 3e stm. A. B. Tuijl, hfd wtk. A. Modderman, radio-officier J. O. Jassies, aankomend kok M. van Elk, scheepsgezel a/w: A. Pronk, N. F. Nuhn;

m.s. Camitia: gezagv. P. C. D. Sandee, wnd, 2e stm. B. de Vreeze, 2e wtk. E. Aanen, 5e wtk. J. Moerbeek, radio-officier D. R. van der Heide;

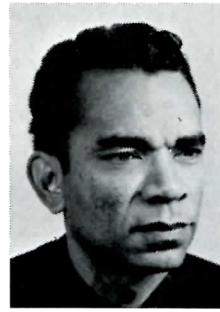
s.s. Capiluna: 2e stm. G. Gerritse, 2e wtk. G. Braak, 3e wtk. J. P. Kalkman, 5e wtk. H. van de Water, 5e wtk. F. A. Wiemans;

s.s. Capisteria: wnd. 4e wtk. W. J. Smit, radio-officier J. A. Griffioen;

s.s. Capulonix: wnd. 2e wtk. M. F. Koens;

m.s. Cinulia: 2e wtk. S. J. Punt, 5e wtk. H. Waitz, II. wtk. T. L. M. Ahlers;

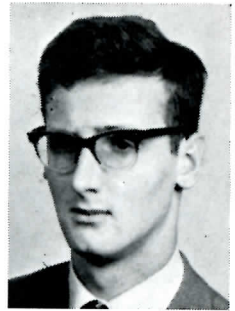
m.s. Crania: II. stm. P. W. Kamperman, II. wtk. J. J. Feenstra;



D. Bergen
wachtassistent
per 3.6

**BEVORDERD
TOT
ONDEROFFICIER**

H. W. J. van Haarst
hoofd voeding
per 20.6



m.s. Dalia: 4e wtk. H. R. Muijsson, 5e wtk. R. C. Duijts, scheepsvoorman J. R. Elsinga, scheepsgezel a/w J. Beekmans, scheepskok P. M. H. Bellwinkel, bediende A. Gort;

m.s. Daphne: 3e stm. F. J. Kronenberg, hfd wtk. N. W. Groen, radio-officier K. Stapper;

m.s. Diadema: wnd. 4e wtk. C. A. van Esveld, scheepsvakman II P. Logmans;

m.s. Dione: 2e wtk. W. J. Meuldijk, 5e wtk. T. H. van Leeuwen;

m.s. Dosina: 3e stm. M. A. D. Hartlief, 2e wtk. J. Zijp;

s.s. Kabylia: gezagv. B. de Boer, wnd. 1e stm. C. A. Koppendraaier, 3e wtk. J. Almekinders, 5e wtk. J. W. Maas, radio-officier H. P. M. van Toren;

s.s. Kalydon: 1e stm. H. A. de Visser, 3e stm. W. J. A. de Winter, 5e wtk. H. de Rhoter, hoofd voeding H. W. J. van Haarst, aankomend kok W. W. Huygen;

s.s. Katelaysia: wnd. gezagv. H. H. J. Dijkhuizen, radio-officier P. Stoeper;

s.s. Kelletia: 2e wtk. R. D. Kuil, 5e wtk. R. van Egmond, scheepsvoorman H. L. Klop, scheepsvakman II B. J. Boon, scheepsgezel a/w: G. Buys, J. H. Winands, B. A. J. Simons, A. Zeeman, G. H. de Visser, H. Geelen, A. F. Erich, M. C. Lakens, aankomend kok H. J. Huiting, bediende: L. de Vos, B. Gohres, H. G. L. Everaerts, wachtassistent J. C. van Willigen;

s.s. Kenia: gezagv. J. Verhoeven, 2e stm. R. J. de Wit, hfd wtk. P. J. de Lange, 4e wtk. A. Verweij, II. wtk. C. J. Tanis, Capataz de buque J. Perez Perez, maniobrista especializado J. Gonzalez Davila, 2o maniobrista A. Acuña Germade, marineros integrados; F. Moreira Viñas, B. Rey Lorenzo, G. Gago Salgueiro, J. Martinez Perez, E. Moldez Nogueira, J. Gomez Albor, G. Pardavila Simes, F. Collarte Vazquez, J. Bernardez Altraya, A. Otero Garcia, 2o marinero integrado S. Toucedo Miguez, cocinero del buque J. Sarmiento Rodriguez, camareros: A. Ferro Vazquez, A. P. Groba Otero, J. Alen Barreiro, camarero de la tripulación J. M. Freire Bouzas;

s.s. Kermia: 3e stm. M. Lap, 4e stm. L. A. H. Vader, hfd wtk. J. H. Veen, 3e wtk. J. H. Dor, 5e wtk. J. Spreij, hoofd voeding H. Vrugt, marineros integrados: J. Pousada Perez, J. Rodriguez Goberna, V. Comesaña Fernandez;

s.s. Khasiella: wnd. 1e stm. L. A. Veer, wnd. 2e stm. J. H. Schurink, 4e stm. A. P. Margadant, wnd. 3e wtk. L. Timmer, 5e wtk. D. A. Gunst;

s.s. Kopionella: 3e stm. R. A. Ratelband, hfd wtk. A. de Coninck, wnd. 4e wtk. R. Lenz, II. wtk. C. L. M. Mazairac, II. wtk. H. N. Jourdan;

s.s. Koratia: wnd. 3e stm. R. A. de Boer, 2e wtk. S. Neeleman, 5e wtk. A. E. de Bruijn;

s.s. Korenia: wnd. 4e wtk. J. P. Hoogwerf;

s.s. Korovina: gezagv. L. Brink, wnd. 3e stm. P. G. van der Horst, 2e wtk. H. Kuijper, wnd. 4e wtk. B. P. Droogendijk, 5e wtk. R. Konijnenberg, scheepsgezel a/w: N. J. H. J. Griek, J. P. H. Lindeman, aankomend scheepsgezel a/w: A. J. van der Kuip, scheepsvoorman B. T. Hoogervorst, bediende J. W. Daniël;

s.s. Kosicia: gez. H. J. Roncken, 3e stm. R. F. H. Kobessen, 4e stm. J. H. G. Herbergs, II. stm. R. P. Regout, II. stm. J. D. van der Linde, wnd. 2e wtk. N. P. Dekker, wnd. 3e wtk. J. B. Krijnen, wnd. 4e wtk. P. N. Droog, 5e wtk. J. A. Swiers, II. wtk. P. C. M. R. Simons, II. wtk. C. J. Bier, II. wtk. P. Bakx;

s.s. Krebsia: gezagv. F. Klaassen, 1e stm. W. Bosma, 3e stm. J. F. Casimiri, 3e wtk. P. H. Bakker, wnd. 4e wtk. M. Veenstra, wachtassistent W. D. Smeets, koksmaat/bakker R. J. Hageman;

s.s. Kryptos: 2e stm. G. J. Scholtens, II. wtk. W. T. H. van Leeuwen;

s.s. Kylix: wnd. 4e wtk. J. W. van Velze, II. wtk. J. Lagcher, II. wtk. J. C. van Beinum;

s.s. Lovellia: gezagv. C. Vessies, 2e stm. S. B. M. Breukel, wnd. 4e wtk. A. J. Goudriaan, 5e wtk. J. C. F. Monkel;

s.s. Macoma: 2e stm. D. J. van Dijk, 3e wtk. M. J. Parent, 5e wtk. R. G. Visser;

s.s. Metula: 4e wtk. F. Overveld, 5e wtk. C. Brassier;

m.s. Neverita: 1e stm. H. van Slegtenhorst, 2e stm. J. W. Nieuwerf, 2e wtk. J. Visser, wnd. 3e wtk. J. J. Timmers, 5e wtk. G. A. Dieterich, 5e wtk. J. van den Berg, radio-officier J. Mellegers, scheepsvoorman C.

MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode 16-6 t/m 15-7-70)

GEHUWD:

18.6: Mej. J. R. R. Wils - sectie DF/1 - met de heer P. C. Barneveld.



**NIEUW
IN DIENST**

A. G. de Cocq
sectie DFF/1
per 13.7

**10 JAAR
IN DIENST**

Mej. A. Poot
sectie DFF/1
1960-20.6-1970



J. de Fouw, scheepsvakman I H. Kronemeyer, scheepsvakman II P. A. Janse, scheepsgezel a/w: P. van de Toorn, W. C. Sterk, A. Olthof, W. K. Gijzen, A. W. Jansen, C. W. Vogelaar, H. N. Dekker, aankomend scheepsgezel a/w: D. Gevers, W. J. Evers, bediende: J. Antoni, C. G. Nijman, bediende a/d D. F. Wendersteyt, jongen a/w B. J. Abbink, koksmaat/bakker C. P. van Esch;

m.s. Niso: 2e stm. J. M. Huijgens, 4e wtk. P. H. Dassen, 4e wtk. C. Parrel, 5e wtk. L. A. ten Harkel;

s.s. Ondina: wnd. 2e wtk. W. Vroling, 5e wtk. G. J. Afink, 5e wtk. W. van der Plas;

s.s. Onoba: wnd. 2e stm. H. van Groen, wnd. 3e stm. J. Boonstra, 5e wtk. J. J. van Vondel;

s.s. Patro: 1e stm. L. A. Groendijk, wnd. 2e stm. J. Knip;

s.s. Philidora: 1e stm. P. E. van der Veld, II. stm. M. J. van Loozen, 3e wtk. T. J. M. H. Bakker, wnd. 4e wtk. R. R. Witteveen, 5e wtk. A. J. Zon, II. wtk. W. Bekooy, II. wtk. G. Bijvank;

s.s. Philine: gezagv. A. de Ligt, wnd. 1e stm. P. Puijpe, wnd. 2e stm. H. Slot, hfd wtk. F. van Dalen, 5e wtk. P. A. van Schuppen;

s.s. Philippia: wnd. 2e stm. G. W. J. Jacobs, wnd. 3e wtk. R. R. Brouwer, 5e wtk. J. C. van Koten, radio-officier C. P. Verschoor;

s.s. Sepia: gezagv. W. J. de Haan, 1e stm. M. Hus, wnd. 2e wtk. G. J. Leussink, wnd. 3e wtk. W. J. M. Peeters, 5e wtk. R. F. Schippers;

s.s. Vasum: wnd. 3e stm. H. Dokter;

s.s. Viana: 2e wtk. J. Prinsze, wnd. 4e wtk. R. Bos, scheepsgezel a/w: H. A. Schot, A. van der Thoon, bediende C. J. de Graaff, bediende a/d F. S. C. Budde, wachtassistent J. M. P. Simons;

s.s. Vitrea: 2e wtk. P. J. Engelsma, wnd. 4e wtk. A. P. Grootenboer, 5e wtk. R. L. Rader, 5e wtk. F. Jocker;

s.s. Vivipara: gezagv. G. Heising, 2e stm. G. J. Knol, hfd wtk. L. F. Veldhuis, 3e wtk. H. R. Godlieb, 5e wtk. A. E. A. van Velde, 5e wtk. C. A. P. Aertssen, radio-officier K. van der Hoek;

s.s. Zafra: wnd. 2e wtk. G. J. Leussink, wnd. 3e wtk. W. J. M. Peeters, 5e wtk. R. F. Schippers;

s.s. Zaria: hfd wtk. J. F. van den Bogaard, 3e wtk. J. C. Lanser.

UIT DIENST GETREDEN:

2e wtk.: C. P. Kortekaas, P. Balt;

3e wtk.: W. S. M. Drent;

scheepsvaklieden I: H. van Ommering, J. J. van der Kley;

scheepsvaklieden II: J. H. L. Delsman, G. A. Kanters, A. J. Lammers, J. P. J. Heymans, J. P. M. van de Ven;

hoofd voeding: G. C. Drost.

MET PENSIOEN:

gezagv.: T. J. van de Vrie; W. van Brakel.

TERUG VAN TIJDELIJKE TEWERKSTELLING KANTOOR:

hfd wtk.: R. N. Groen.

TERUG VAN TIJDELIJKE TEWERKSTELLING „CURAÇAOSCHE SCHEEPVAART MAATSCHAPPIJ”:

3e wtk.: R. J. Doorneveld.

AANGESTELD ALS:

2e stm.: R. J. de Wit, G. J. Olieman, G. J. Scholtens;

3e stm.: W. J. A. de Winter, J. H. N. Pabbruwee, M. van der Heiden, R. A. Sweetnam, K. P. Biesiot, M. Lap;

4e stm.: A. P. Margadant;

2e wtk.: F. Bakker, J. C. J. Walraven, W. M. J. de Kwant, A. G. M. Witten, H. Brand;

3e wtk.: J. H. Dor, J. W. van der Plas, J. J. J. Ludekuse, G. Pos, F. Pater, B. de Rooy, S. P. van Galen, G. C. Sloof, L. J. Feunekes, J. A. M. Leer, J. H. S. Brijde, R. G. Hoeboer, F. C. Koens, C. J. M. de Jong;

4e wtk.: C. H. Kleijwegt, H. C. den Ouden;

5e wtk.: A. W. van Sluijs.

BEVORDERD TOT:

scheepsvakman II: L. M. de Wit;

hoofd voeding: C. J. L. van de Linde, J. Roosenburg, J. L. Anderson.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman G.H.V.: 2e stm. A. T. van Es;

1e stuurman G.H.V.-th.: 2e stm. A. H. van Haften;

2e stuurman G.H.V.: 3e stl. R. J. de Wit; R. Agema, R. J. Westerbrink;

2e stuurman G.H.V.-th.: 3e stm. J. Priester;

3e stuurman G.H.V.: 4e stm. A. P. Margadant;

„C”: 2e wtk. G. Braak;

„C/th”: 2e wtk. A. de Boer, J. Zijp, C. H. J. van Dijk;

„B/pr”: 3e wtk. J. C. Lanser, H. R. Godlieb, G. J. Leussink, W. J. M. Braeken;

„A/Bth”: 5e wtk. D. de Bruijne, C. F. Wiessner, J. D. Compier, R. F. Schippers, C. Oppelaar;

„A”: 5e wtk. J. W. van Velze, D. van Dongen, B. P. Droogendijk, R. D. Peterson, F. G. Museler;

„MVD”: 5e wtk. A. W. van Sluijs.

OVERLEDEN: Op 17 juli jl. is na kortstondige ziekte overleden Kapt. J. de Graaf. In het volgende nummer zal een „In Memoriam” worden opgenomen.

HUWELIJK VAN DE MAAND

In het hoge Noorden van ons land vond de Redactie het bruidspaar naar wie deze maand de speciale gelukwensen uitgaan. In Leeuwarden trad namelijk op 2 juli jl. de 4e stuurman A. Terpstra in het huwelijk met Mej. F. T. Fahner en, zittend in de bruidsauto, werd het jonge paar voor deze rubriek vereeuwigd.



Redactiecommissie:

G. W. Bakker
A. Baljet
I. J. A. van Dommelen
G. H. van Leeuwen
E. van 't Slot
W. N. Wouters, voorzitter

tussen schip en ka

negende jaargang no. 12 — augustus 1970

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

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

Administratie:

Mej. J. F. Schilt

Kopij in te zenden aan:

Redactie „Tussen Schip en Ka”
p/a Shell Tankers N.V.
Postbus 874, Rotterdam