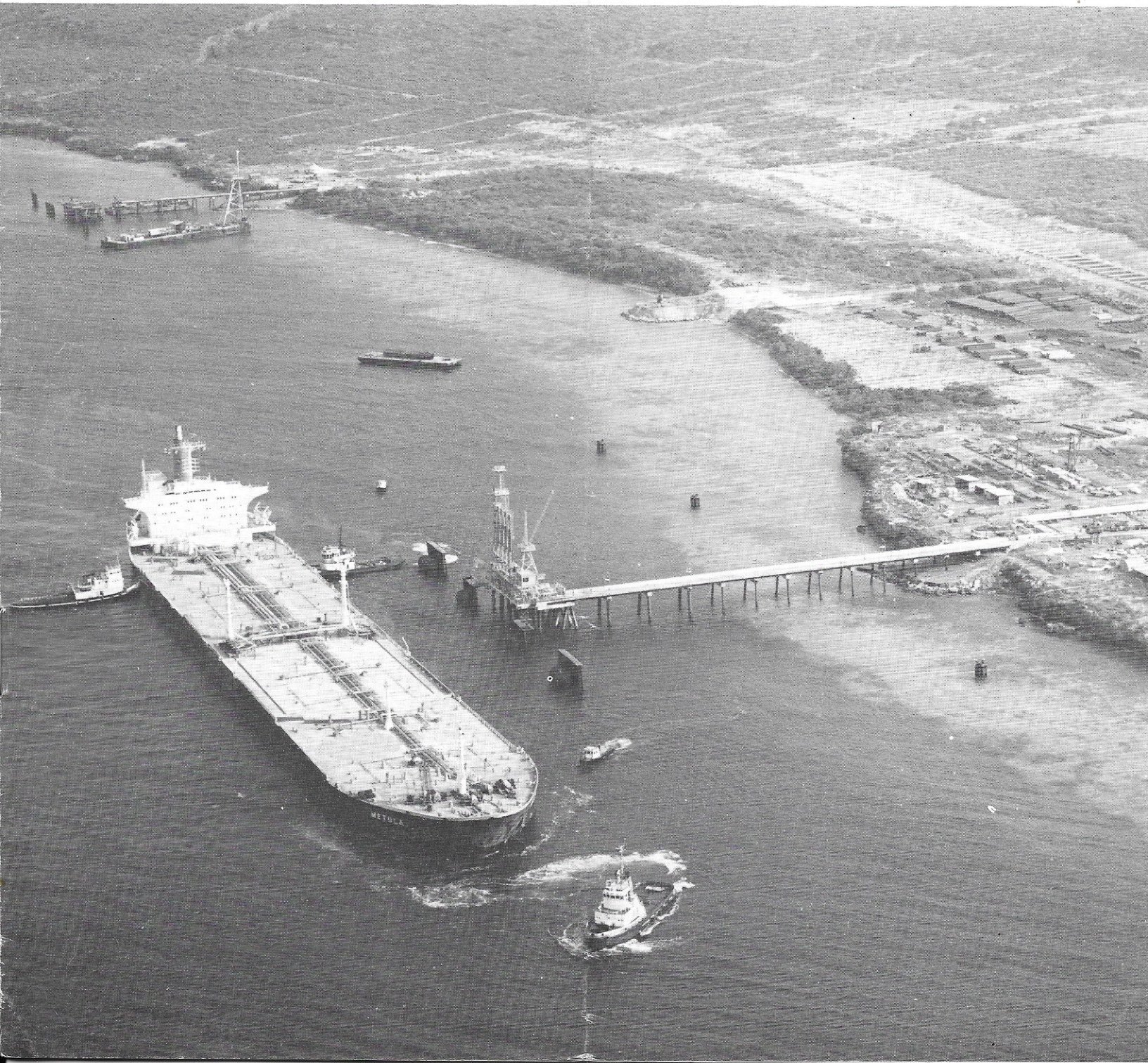


TUSSEN

# SCHIP EN KA

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







## Uitreiking draagmedaille

Op 25 juni jl. werd door de heer D. Rodenburg de draagmedaille uitgereikt aan hoofdwerktuigkundige J. P. Hasenack, die ter gelegenheid van de verjaardag van H.M. de Koningin is benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau. De onderscheiding zelf was, aangezien de heer Hasenack eind april nog op zee voer, door de burgemeester van Nijmegen, mr. Th. M. J. de Graaf aan de echtgenote van onze geridderde hoofdwerktuigkundige uitgereikt.

Nadat de draagmedaille was overhandigd werd de heer en mevrouw Hasenack door de Directie een lunch aangeboden.

## Conferentie Nunspeet

De berichtgeving over de op initiatief van de Industriebond NVV belegde internationale conferentie in Nunspeet van de Internationale Federatie van Chemie- en Fabrieksarbeiders (ICF) op 28 en 29 juni jl., geeft aanleiding tot de volgende kanttekeningen.

1) In de berichten wordt melding gemaakt van een „Shell Wereldraad”. Deze naam en in het bijzonder het gebruik van de naam Shell betekent niet dat maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep op enigerlei wijze bij de instelling, de samenstelling, de taakomschrijving en het werk van deze raad betrokken zijn of zijn geweest. Zij hebben zelfs geen contact met deze raad gehad. Voor zover ons bekend bestaat deze „Shell Wereldraad” uit een door de ICF samengestelde groep van personen, die tot taak zou hebben de arbeidsverhoudingen bij maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep, waar ook gevestigd, te bekijken.

2) Vraagstukken die verband houden met of betrekking hebben op arbeidsverhoudingen bij maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep worden sinds jaar en dag besproken en behandeld tussen de besturen van die maatschappijen en de erkende vakorganisaties in de desbetreffende landen.

Wij zijn er steeds van uitgegaan dat deze wijze van behandelen voor alle betrokkenen de voorkeur verdient boven een centralisatie daarvan zoals ter conferentie werd besproken. Op het terrein van de wetgeving en andere voorschriften ten aanzien van economische ontwikkelin-

gen en arbeidsomstandigheden en de behoeften en gewoonten bestaan tussen alle landen te grote verschillen om het overleg op de voorgestelde wijze te concentreren. Voor overleg en studie over vraagstukken van arbeidsverhoudingen op internationaal niveau bestaat sinds 1919 de International Labour Organization (ILO) in Genève, waarin vertegenwoordigers van regeringen, werknemers en werkgevers gezamenlijk aanbevelingen opstellen. De ILO kent voor de diverse bedrijfstakken afzonderlijke regelingen en ook de petroleumindustrie heeft in een aparte commissie, de „Petroleumcommissie” van de ILO, haar internationaal gesprekspodium.

3) Met de Internationale Federatie van Chemie- en Fabrieksarbeiders (de ICF) hebben de Groepsmaatschappijen tot nog toe geen contacten onderhouden. Wel is enkele malen een informeel gesprek gevoerd met de algemeen secretaris, de heer Levinson. Bij deze gesprekken hebben Groepsmaatschappijen de aandacht gevestigd op hetgeen hierboven onder 2) werd samengevat.

4) Ter conferentie is de indruk gewekt dat Groepsmaatschappijen, met name in Nederland op onbehoorlijke wijze prijsverhogingen trachten te verkrijgen. Dit is niet het geval. Bovendien hebben onze maatschappijen aan alle redelijke verzoeken van regeringen omtrent de prijzen en de wijze waarop deze zijn bepaald, ten volle gevolg gegeven. De overheden van de diverse landen zijn dus op de hoogte van alle factoren die hierbij een rol spelen.

## In dit nummer

De voorplaat toont ons de „Metula” tijdens het meren aan de nieuwe steiger van de Curaçao Oil Terminal in Bullenbaai. Het was dit schip, onder Antilliaanse vlag, dat als eerste op 7 juni jl. zijn lading loste in de tanks van het nieuwe overlaadstation van de C.O.T. Een verslag hierover treft u aan op de pagina's 4 en 5 van dit nummer. Tevens in deze editie een verslag van de doop van de „Fulgur”, met een aantal nadere gegevens omtrent deze nieuwe produktentanker voor onze vloot. Ook omtrent de „Lep-ton” verdere bijzonderheden in dit nummer.





De opbouwkraan waarover wij reeds meermalen schreven, heeft inmiddels zijn taak bij de nieuwbouw aan het Hofplein aangevangen. Op deze opname het moment waarop de kraanarm wordt gemonteerd; daarna is de kraan omhoog „geklommen”, zodat de arm thans boven het hoogste punt van de twee kernen uitsteekt.

## Afscheid

Binnen de walorganisatie komen en gaan de vrouwelijke leden regelmatig. Als zij komen verschijnt hun portret met datum indiensttreding in „Tussen Schip en Ka”.

Als zij gaan wordt gewoonlijk slechts hun naam vermeld bij de walmutaties. Wij willen een uitzondering maken nu de voor onze officieren (en voor vele van hun echtgenoten!) zo vertrouwde figuur van Marjan de Korte — receptioniste op de stafafdeling — de dienst heeft verlaten. 5 juli 1974 was haar laatste dag op kantoor en met ingang van het nieuwe schooljaar zal zij haar krachten aan het onderwijs gaan wijden.

Met ongetwijfeld zeer vele collega's van het wal- en vlootpersoneel wensen wij haar succes op haar verdere levenspad.

## Met pensioen

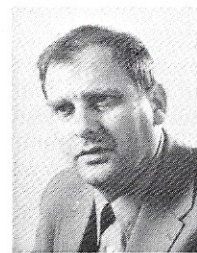
Reeds voor de laatste wereldoorlog — om precies te zijn van 12 september 1938 tot 27 november 1939 — behaalde Kapitein Kalkman zijn vaartijd als stuurmansleerling op onze vloot, en wel aan boord van het m.s. „Etrema”. Vervolgens wijdde hij zich aan de studie voor zijn 3e rang. Daar inmiddels de oorlog uitbrak, duurde het tot maart 1946 alvorens hij als 4e stuurman in onze dienst terugkeerde en als eerste schip de „Backhuysen” kreeg toegewezen. Het had ook wel enige voeten in de aarde alvorens hij begin juni 1946 te Abadan aan boord kon stappen. Met de nachtboot naar Londen, met de trein naar Liverpool, met de „Manvantaria” als passagier naar Bombay en op de „Solarium” als supernumerary naar Abadan en daar dan eindelijk op de „Backhuysen” (de latere „Chama”). Met de tijd die tussen de bedrijven door in hotels was doorgebracht, waren er toen reeds 2½ maand verstreken en tegenwoordig wordt er op dat moment al aan aflossing gedacht. Maar voor stuurman Kalkman begon het toen pas en zou hij bijna twee jaar later voor verlof worden afgepast.

Inclusief 14 dagen ziekteverlof, bleef hij toen zes maanden in Nederland, in welke periode hij tevens zijn 2e rang behaalde om vervolgens weer voor bijna 2½ jaar naar de Oost te vertrekken voor dienst op de „Kaiteiro”, „Sere-moek”, „Saidja”, „Corilla”, en nog zo'n paar. Dit alles vormt wel een schrille tegenstelling met de laatste decennia — steeds grotere schepen en vaak langere reizen. Anderzijds behoorde het meevaren van de echtgenote vroeger niet tot de mogelijkheden en juist van deze faciliteit heeft mevrouw Kalkman veelvuldig gebruik gemaakt. Op 1e Kerstdag 1950 mocht zij vanuit Rotterdam reeds mee naar Le Havre, wellicht als troostprijs omdat haar man er toen al ruim 2 jaar op had zitten en toch nog met de „Cleodora” naar de Oost moest om pas 4 maanden later met verlof te komen. Overigens was het meer dan 5 jaar later voor ze wederom de kans kreeg om mee te varen. Op 23 juni 1963 ontving Kapitein Kalkman zijn

aanstelling in deze rang en sindsdien hebben vele van onze schepen onder zijn commando gevaren. De laatste zes dienstperiodes was hij daarbij weer bijna onafgebroken vergezeld van zijn echtgenote!

Op 25 april jl. droeg hij het gezag op de „Dione” te Tranmere aan zijn opvolger over en keerde het echtpaar Kalkman voor verlof naar Nederland terug.

Met ingang van 1 augustus 1974 is hij van een welverdiend pensioen gaan genieten en namens zijn vele vrienden en collega's op zee en aan de wal wensen wij hem en zijn echtgenote nog vele jaren in goede gezondheid in de prachtige omgeving van het eiland Vlieland, waar hij reeds vele jaren zijn thuishaven had.



O. v. d. Hoek

Na zijn opleiding in Brielle te hebben gekregen trad de heer D. van der Hoek op 14 februari 1956 als leerling-werktuigkundige in dienst. Zijn jaar vaartijd behaalde hij op de „Kellia” en de „Taria” om vervolgens tot 5e werktuigkundige te worden aangesteld.

Ook zijn echtgenote vergezeldde hem vele malen op kust- en oceaaneizen, om precies te zijn maakte zij er een dozijn mee! De diverse rangen werden door hem doorlopen en op 25 oktober 1968 volgde zijn eerste tewerkstelling als 2e werktuigkundige op de „Onoba”. Daarna heeft hij nog op een viertal schepen als zodanig dienst gedaan, waaronder nog eens dezelfde „Onoba”. Helaas openbaarde zich tijdens zijn verlof in 1971 een ziekte, waarvan na verloop van tijd bleek dat deze zijn verdere carrière op zee zou verhinderen. Gedurende zijn ziekteverlof heeft hij nog een aantal maanden meegewerkt binnen de walorganisatie.

Met name zijn optimisme en zijn inzet voor de door hem te verrichten werkzaamheden hebben zijn collega's met bewondering vervuld.

Nu hem met ingang van 1 augustus 1974 pensioen is toegekend vergezellen de beste wensen van de velen die hem gedurende zijn loopbaan bij onze Maatschappij van nabij hebben meegemaakt, hem en zijn echtgenote op hun verdere levenspad.



P. J. Kalkman



Op 6 juni jl. liep de eerste grote tanker Bullenbaai op Curaçao binnen om zijn olie te lossen in de tanks van het nieuwe overlaadstation. Het was voor de Antillen bijzonder heuglijk, dat juist de eerste tanker die aan de nieuwe steiger afmeerde, de ruim 210.000 ton metende „Metula” was, varende onder Antiliaanse vlag.

Bullenbaai is geen nieuwe aanloophaven voor tankschepen, verre van dat. In de afgelopen 30 jaar is een ononderbroken stroom van tankschepen deze baai binnengevaren om te worden voorzien van benzine als lading en van bunkerbrandstof. Echter, sedert begin 1973 is achter de bekende installaties het grootste overlaadstation van het Westelijk Halfrond gebouwd, dat van de

## Curaçao Oil Terminal

De grote hoeveelheden ruwe olie die thans en in de toekomst door de Verenigde Staten zullen worden geïmporteerd, moeten vanwege de ondiepte van het continentale plat aan de Oostkust van Amerika, worden aangevoerd met schepen van maximaal 70.000 ton. Vervoer van ruwe olie is echter, zoals bekend, over lange afstanden alleen economisch verantwoord als dit gebeurt met grote schepen, met de „Very Large Crude Carriers”, waarvan er thans bij onze maatschappij vijf in dienst zijn, terwijl nog meerdere volgen. De beslissing om juist Curaçao als overlaadstation te gebruiken voor ruwe olie, was gebaseerd op de bijzonder gunstige ligging van dit eiland op de aanvoerweg naar Amerika, de aldaar reeds bestaande faciliteiten, de mogelijkheden tot uitbreiding van de opslagcapaciteit en ten slotte ook door de bijzonder grote diepte van het water. Met steigers van 100 tot 120 meter komt men reeds in water waarin schepen met een diepgang tot 30 meter kunnen meren. Daar komt nog bij, dat de windrichting — landafwaarts — bijzonder gunstig is en dat Curaçao buiten de orkaangordel ligt.

De capaciteit van het station zal uiteindelijk ruim 2,6 miljoen kubieke meter zijn, gevormd door 15 tanks van 120.000 m<sup>3</sup>, 6 van 60.000 m<sup>3</sup> plus de bestaande 30 kleine tanks die na verbouwing tot ruwe-olie-opslag-tanks een gezamenlijke capaciteit vormen van 500.000 m<sup>3</sup>. Om de schepen te kunnen afhandelen, zijn na voltooiing zes steigers beschikbaar, 1 voor schepen tot 530.000 ton, 1 tot 350.000 ton, 2 voor schepen tot 100.000 ton, terwijl de 2 oudere steigers dan geschikt zijn gemaakt voor schepen tot 70.000 en 25.000 ton.

### Toekomst

Verwacht wordt dat, na voltooiing medio 1975, de Bullenbaai een bijzonder druk beeld te zien zal geven. Twintig VLCC's en een tachtigtal kleinere schepen zullen hier elke maand in- en uitvaren om de oliestroom naar de Verenigde Staten op gang te houden. Ondanks dat de

opslagcapaciteit bijzonder indrukwekkend is met ruim 2,6 miljoen m<sup>3</sup>, is deze slechts voldoende voor ongeveer 15 dagen totaal.

Met verschillende oliemaatschappijen in de Verenigde Staten zijn door de COT reeds contracten voor de levering van ruwe olie afgesloten. De COT zal echter ook olie gaan leveren aan Shell Curaçao N.V. De aanvoer via de St. Annabaai wordt hiermede niet overbodig, want slechts een deel van hetgeen de Shell-raffinaderij nodig heeft, zal via de Bullenbaai worden aangevoerd.

Overigens is de Curaçao Oil Terminal een geheel zelfstandige onderneming, die los staat van Shell Curaçao N.V.

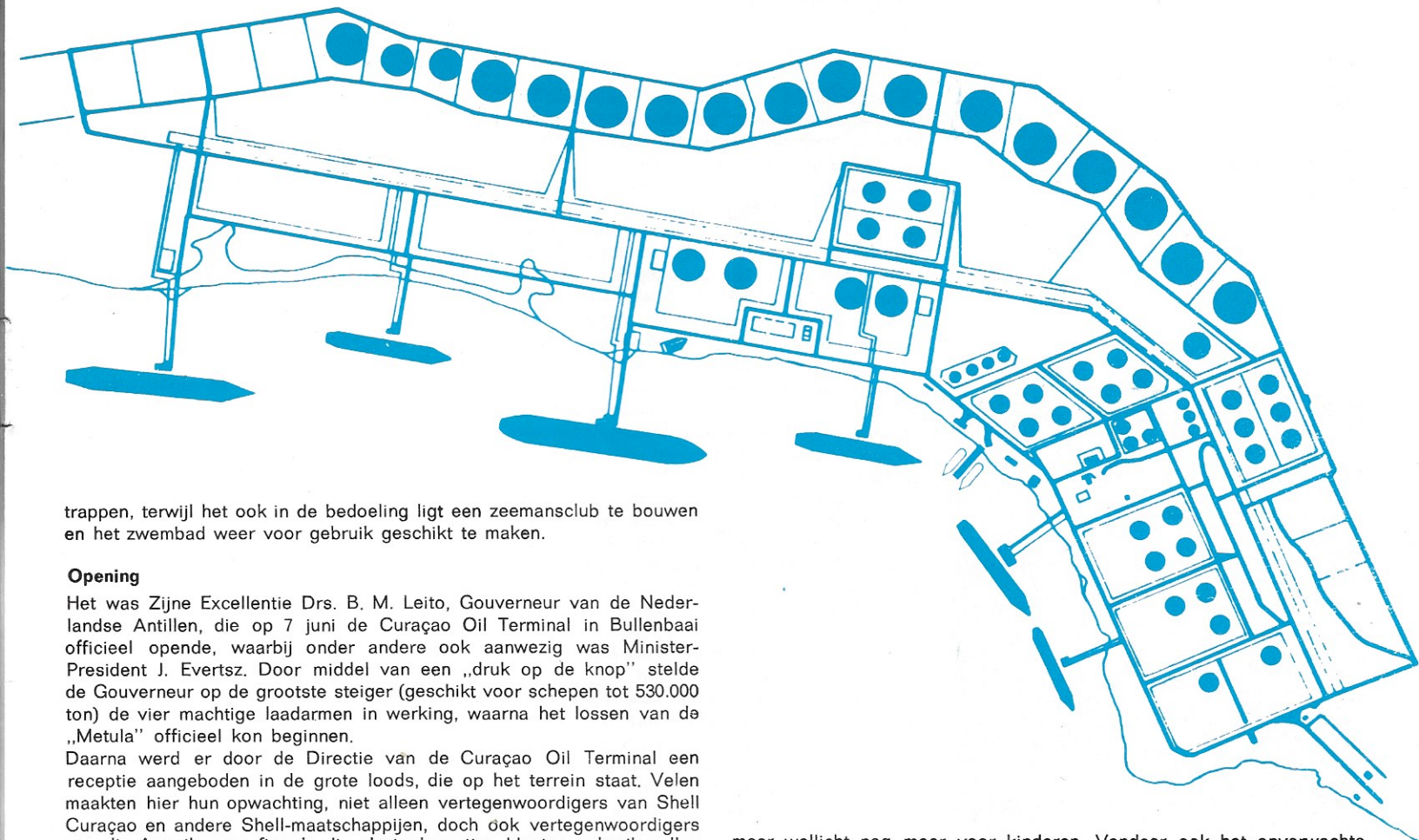
De bedrijvigheid die zal voortvloeien uit de toename van het scheepvaartverkeer op Curaçao zal in alle sectoren op het eiland merkbaar zijn. Niet alleen voor de loodsdienst van het Eilandgebied, die tot uitbreiding van haar staf moet overgaan (inmiddels zijn een vijftal seniorloodsen uitvoerig in het Europoort-gebied getraind in het beloodsen van grote schepen), doch ook voor de scheepsagenten, de shipchanders die voor de proviandering zorgen, de Curaçaoose Dok Maatschappij die eventuele reparaties moet uitvoeren, enz.

Inmiddels is er reeds versterking gekomen voor de bestaande vloot van sleepers, in de vorm van de „Piku” van Smit Antillen N.V. Deze nieuwe sleper heeft een capaciteit van 50 ton bollard pull, wordt aangedreven door 2 motoren met een totaal van 4000 pk. en heeft schroeven met verstelbare bladen. Eind van dit jaar of begin volgend jaar zal een zustersleepboot, de „Buni”, de groep van Smit Antillen nog komen versterken.

Willemstad zal een grote trekpleister worden voor de schepelingen na de lange, ruim 60 dagen durende rondreis naar het Midden-Oosten. Taxi's, hotels, restaurants, winkelbedrijven, passagekantoren kunnen hiervan profiteren. Buiten de poort van het terrein zal een voetbalveld worden aangelegd, ten behoeve van de schepelingen die eens een partijtje willen







trappen, terwijl het ook in de bedoeling ligt een zeemansclub te bouwen en het zwembad weer voor gebruik geschikt te maken.

#### Opening

Het was Zijne Excellentie Drs. B. M. Leito, Gouverneur van de Nederlandse Antillen, die op 7 juni de Curaçao Oil Terminal in Bullenbaai officieel opende, waarbij onder andere ook aanwezig was Minister-President J. Evertsz. Door middel van een „druk op de knop” stelde de Gouverneur op de grootste steiger (geschikt voor schepen tot 530.000 ton) de vier machtige laadarmen in werking, waarna het lossen van de „Metula” officieel kon beginnen.

Daarna werd er door de Directie van de Curaçao Oil Terminal een receptie aangeboden in de grote loods, die op het terrein staat. Velen maakten hier hun opwachting, niet alleen vertegenwoordigers van Shell Curaçao en andere Shell-maatschappijen, doch ook vertegenwoordigers van die Amerikaanse firma's die als toekomstige klanten gebruik zullen maken van het grootste overlaadstation op het Westelijk Halfrond. Toch zal de eerste maanden de Terminal slechts „aarzelend” op gang komen. Wel vindt het constructiewerk onverminderd voortgang. Thans is slechts één van de nieuwe steigers in bedrijf gesteld, alsmede een pomphuis met 4 diesels, elk met een vermogen van 1000 pk. Tevens zijn thans 3 opslagtanks voor de ruwe olie, elk met een capaciteit van 120.000 m<sup>3</sup> in gebruik genomen. Medio 1975 zal de Terminal echter reeds op topcapaciteit gaan draaien.

#### Metula

Aan boord van de „Metula” had men het er reeds lang voor aankomst druk mee. Als eerste schip onder de Koninkrijksvlag dat van de nieuwe installatie gebruik zou maken, moesten heel wat voorbereidingen worden getroffen. Bijzonder hard is er, na de definitieve orders voor Curaçao, gewerkt door allen aan boord. De groep jonge scheepsgezellen zorgde er voor dat de dekken en de opbouw een waardig aanzien kregen voor deze bijzondere gelegenheid. Er werd een pavooiseerplan opgesteld, waarbij de beschikbare hoeveelheid vlaggen zodanig werd genaaid op de pavooiseerlijnen, dat de kleurschakering een lust voor het oog was. Vier man hadden gedurende drie dagen hieraan min of meer een dagtaak. Wat dacht U trouwens van het gereedmaken van een koude schotel voor zo'n 150 gasten als aan boord moesten worden verwacht? Want hoewel vele festiviteiten aan de wal plaatsvonden, ook de eerste VLCC die van de installatie gebruik maakte, was een middelpunt en zou een trekpleister worden. Het is natuurlijk altijd gevaarlijk om namen te noemen, in de vrees dat men er een of meer vergeet, doch volgens Commodore Schouten verdient zeer zeker ook het bedienend personeel onder leiding van hoofd bediende Domselaar een compliment voor de wijze waarop alle tafels werden gedekt. Extra wasbeurten van de tafellakens waren zelfs nodig, om het geheel een aanzien te geven een Antilliaans schip — eigendom van de Curaçaoise Scheepvaart Maatschappij — waardig. Hoofd voeding Slenema met de twee aankomend koks hebben overigens een koud buffet aangericht, waartegen zelfs gerenommeerde hotels „U” zouden hebben gezegd. Geen wonder, dat het grote aantal gasten vol lof en bijzonder enthousiast was over de aangeboden maaltijd, waarvoor uiteraard de Civiele Dienst in Rotterdam de ingrediënten tijdig aan boord had gezet.

#### Kinderen

Schepen blijven altijd trekken. Dit geldt niet alleen voor volwassenen

maar wellicht nog meer voor kinderen. Vandaar ook het onverwachte verzoek dat Commodore Schouten kreeg of nog even een party kon worden aangericht voor een dertigtal kinderen, onder leiding van een aantal moeders. Ook deze jongeren lieten het zich goed smaken, bijzonder goed zelfs. Het verwekte dan ook verwondering dat, na het verorberen van alle delicatessen op de vraag of er eigenlijk nog iemand was die sandwiches bliefde, toch nog door enkelen ja werd geantwoord. Maar goed, ook dat werd snel aangedragen, waarmee het enthousiasme alle grenzen overschreed. Wellicht is dit de oorzaak ervan, dat op het verzoek nu eens op te geven wat zij allemaal wilden worden, vele jongeren een zeevarend beroep kozen. De variatie was daarbij wel erg opvallend. Er waren jongens die matroos wilden worden, maar een andere zag het meer zitten in dekzwabber, maar dan wel met de bepaling erbij, dat hij daarna tot „Commodore” gepromoveerd wenste te worden. Groot was de verbazing dat Paul Brouwer, de zoon van onze toekomstige directeur, het vak „verstekeling” koos. Een andere jongeman wilde eerst matroos worden, dan kaper, vervolgens eindigen als wielrenner. Een wat vreemde carrière, maar ja, als prof op sportgebied verdient je wel veel.

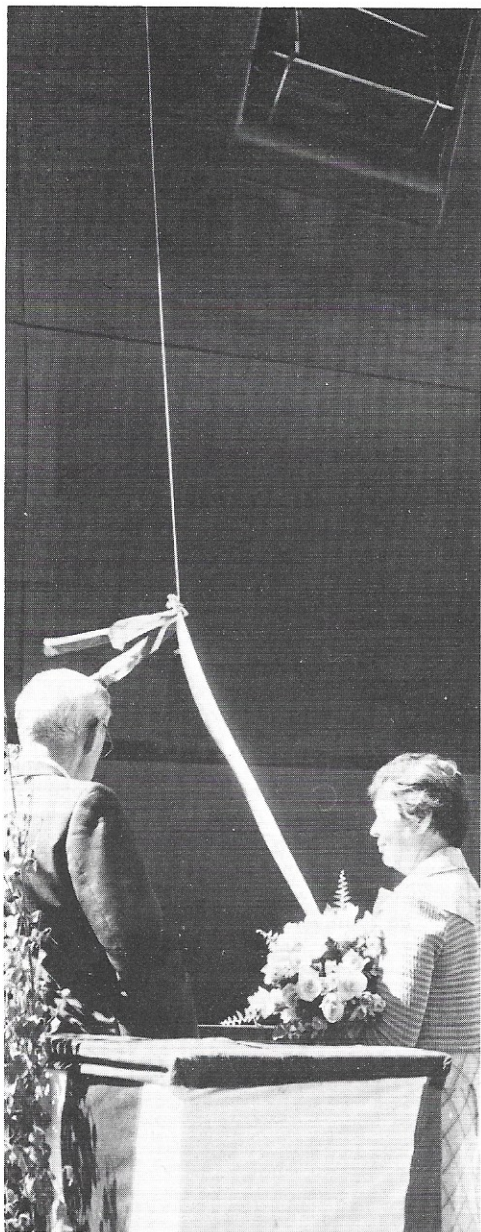
#### Voetbal

De officieren en scheepsgezellen waren uitgenodigd ook nog even een voetbalwedstrijd te spelen tegen jongeren van het opvoedingsgesticht in Curaçao. Leentje van Bogaert, jongen A/W, vertoonde daarbij zo'n jeugdig elan (geen wonder met 16 jaar) dat prompt werd voorspeld dat hij zou worden verkocht als linksbuiten aan Barcelona. Dit geldt niet voor hoofdwerktuigkundige Van der Schee, die in het „Metula”-elftal optrad als „ausputzer”. Hij deed zo zijn best, waarvoor dan ook alle lof, dat hij zich aan het eind ervan als een wrak naar het schip terug sleepte. De uitnodiging voor de party die 's avonds door de COT werd aangeboden, en waar een aantal officieren van de „Metula” acte de présence gaven, moest de hoofdwerktuigkundige afslaan, wegens de naweeën van de voetbalwedstrijd. Overigens een evenement dat eindigde in een gelijke stand van 1-1, het doelpunt aan „Metula”-zijde te danken aan Davie Worseling.

De Antilliaanse muziek, met onvermoeibare ijver geproduceerd door een bij de loods op het terrein opgestelde steelband, klonk de opvarenden van de „Metula” nog na in de oren toen het schip op 7 juni weer langzaam Bullenbaai verliet. Aan boord hadden niet alleen de twee mee-varende dames, maar ook de verloofde of getrouwde opvarenden nog een map meegekregen, waarin onder andere parfum, eau de cologne en een informatiemap over Curaçao, trefpunt van tankers uit alle delen van de wereld in de komende jaren.



# Doop



## Bij de foto's

Hierboven: Even voordat de doopmoeder, mevrouw E. L. Toxopeüs-Douwes Dekker, de fles champagne tegen de boeg van het schip zou doen uiteenspatten. Naast haar de heer S. Sandved, algemeen directeur van de Haugesund Mekaniske Verksted.

Op de pagina hiernaast: Terwijl de Saltveit Skolekorps band klaar staat om de nationale hymnen te spelen, bewonderen de heer en mevrouw Toxopeüs nog het schip. Bovenaan: overzicht over het dek van de „Fulgur”.

De strakblauwe lucht boven Haugesund in Noorwegen vormde op zaterdag 29 juni jl. een fraaie achtergrond voor de rood-wit-blauwe vlaggen voor het hotel en de rood-wit-gele Shell-vlaggen op de werf van Haugesund Mekaniske Verksted. Begunstigd door goed weg begaf het gezelschap uit Nederland met als hoofdpersoon mevrouw E. L. Toxopeüs-Douwes Dekker, echtgenote van de Group Research Coördinator van de Koninklijke/Shell, zich naar de afbouwkade, waar de „Fulgur” gepavoiseerd lag te wachten om haar doop te ondergaan. Onder de gasten telden wij de echtgenoot van de doopmoeder, de directeur van de Noorse Shell met echtgenote, de Liberiaanse consul in Noorwegen, de heer en mevrouw Rodenburg alsmede enkele functionarissen van onze maatschappij.

Bij de toegang tot het platform vanwaar de doop zou geschieden, werd de doopmoeder welkom geheten door de heer S. Sandved, algemeen directeur van H.M.V., alsmede de jongste employé van de werf, de 15-jarige John Gudmundsen, die de doopmoeder bloemen aanbod.

Traditie is het in Haugesund, dat bij de doop van een door de werf gebouwd schip de koperblazersensembles van de plaatselijke scholen bij toerbeurt de volksliederen komen spelen. Deze keer was de beurt aan de band van het Saltveit Skolekorps, die gestoken in fraai blauw tenue naast het platform stond en het moment afwachtte waarop de doop zou worden verricht.

Nadat het gezelschap zich had opgesteld en de toeschouwers zich rond platform en boeg van het fonkelnieuwe schip hadden verzameld, sprak mevrouw Toxopeüs — tot grote verrassing van de menigte — in perfect Noors de doopformule uit, waarop de fles met champagne na een fraaie zwier tegen de boeg van het schip uiteenspatte. Onder het spelen van de nationale hymnen werd de naam van deze eerste „F” tanker voor onze vloot zichtbaar.

## Toespraken

In de kantine van de werf werd de aanwezigen een dronk aangeboden, doch toespraken bleven daarbij achterwege. Pas des avonds, tijdens het diner, werden toespraken gehouden, waarbij de heer Sandved, de algemeen directeur van H.M.V., onder andere gewag maakte van het bijzondere karakter van deze doop. „Een doop zonder de gebruikelijke spanning wanneer het schip van stapel moet lopen of zijn proefvaart ondergaan. Maar toch een doop die getuigt van een verbond tussen de doopmoeder, het schip zelf en de bouwers.” Op filosofische wijze ging de heer Sandved in op de vraag waarom een schip als een „she” wordt beschouwd. Spreker bracht vervolgens tot uitdrukking dat het verbond waarover hij het had gehad, nog moest worden bezegeld. Plechtig stelde hij mevrouw Toxopeüs de vraag of zij wilde toezeggen haar petekind te blijven volgen en te waken over de goede vaart die zij het schip en de opvarenden had toegewenst. Nadat de doopmoeder dit had beaamd, ontving zij uit handen van de heer Sandved een bijzonder fraai collier, verpakt in een in vogelvorm gesneden doos, gemaakt van dezelfde houtsoort als in de accommodatie aan boord gebruikt; trouwens, ook gemaakt door dezelfde meubelmaker die het meubilair van het nieuwe schip gestalte heeft gegeven. „Deze vogel

symboliseert ons verbond; zij kan vliegen en zwemmen. Zij symboliseert vrede, liefde en goede wil,” aldus besloot de werfdirecteur zijn toespraak.

De heer Rodenburg maakte in zijn rede melding van het feit dat, ondanks dat in de vijftiger jaren besloten is alle Shelltankers te vernoemen naar een schelp, hierop in de zeventiger jaren toch een uitzondering is geweest, namelijk de „Fjordshell”, de eerste van de serie van negen produktentankers besteld bij de werf te Haugesund. „Ondanks dat wij steeds maar horen van tankers van 315 en 550 duizend ton, waarvan er ook een aantal voor de vloten van de Koninklijke/Shell zijn besteld, kunnen deze 32.000 tons tankers als groot worden beschouwd, althans als produktentanker. Geleidelijk zullen dergelijke schepen de 13.000 en 18.000 tons tankers gaan vervangen. Uit het feit dat de Shell zoveel schepen in aanbouw heeft, moge voldoende blijken hoe zeer wij vertrouwen hebben in de toekomst.”

Aan de doopmoeder overhandigde onze directeur vervolgens een exemplaar van de „fulgur”-schelp waarnaar het schip is vernoemd, verpakt in een kristallen houder waarover wij in ons vorige nummer reeds schreven. Nadat door onze directeur aan de Club Foreman van de werf een cheque was overhandigd, waarvan het bedrag zal worden besteed voor het welzijn van alle employés, zulks als bewijs van onze erkentelijkheid voor het betoonde vakmanschap en de prettige samenwerking bij de bouw van deze tanker, dankte mevrouw Toxopeüs-Douwes Dekker in bewegende woorden voor het in haar gestelde vertrouwen als doopmoeder en voor de ondervonden gestes van de zijde van de werf en onze rederij.

Met een dronk uitgebracht op schip en opvarenden, werd hiermede het officiële gedeelte besloten. Echter, tot na het middernachtelijk uur bleef het gezelschap nog bijeen om de doop op gepaste wijze te vieren.

## Stoomloos

Daar het schip nog niet geheel gereed was voor oplevering, was in het programma voor de dag van de naamgeving slechts een beperkte rondleiding aan boord voor doopmoeder en enkele gasten opgenomen. Dit neemt niet weg, dat wij hieronder nog een aantal nadere bijzonderheden kunnen vermelden over dit toch wel bijzonder opzienbarende schip.

De „Fulgur”, prototype voor de acht „F”-klasse tankers die gelijkelijk zullen worden verdeeld over de Britse en Nederlandse Groepsvloot, kan als een van de eerste tankschepen ter wereld worden beschouwd die werkelijk „stoomloos” zijn. Dit was mede mogelijk omdat deze klasse (waarop dus de „Fjordshell” voor de Noorse Shell een uitzondering is vanwege haar speciale vaart) noch wordt uigerust met een ladingverwarmingsinstallatie noch met een butterworth heater.

Via pneumatisch bediende koppelingen drijven de hoofdmotoren op zee twee hoofdgeneratoren aan. Wanneer het schip binnenslands is, levert een van deze generatoren voldoende elektrisch vermogen (3 megaWatt bij 3,3 kV) voor de elektromotoren van de ladingpompen. Zowel achter als voor is er een hydraulisch station voor de dekuistrusting, zoals winches, dekkraan, lieren voor de reddingboten, brandstofpompen, enz.



# Fulgur

De „Fulgur” heeft een lengte van 170,688 meter bij een breedte van 25,9 meter en holte van 15,29 meter. De diepgang op zomermerk is 11,361 m. De ladingruimte is verdeeld in 21 tanks. De voortstuwing geschiedt door twee naast elkaar opgestelde 6-cilinder, 4-takt trunk zuigermotoren van het fabrikaat MAN, die met hun 12.000 pk het schip een snelheid zullen geven van 15,5 mijl.

## Onderhoud

Voorop bij het ontwerp en de bouw van deze tanker stond de gedachte dat het mogelijk moest zijn de werkzaamheden verbonden aan het onderhoud van alle uitrusting tot een minimum te beperken. Hydraulische pompen en de motoren bij voorbeeld zijn van hetzelfde type en de onderdelen kunnen vrijelijk worden uitgewisseld.

In de machinekamer, die overigens tijdens normale vaart onbemand zal zijn, is zorgvuldig nagegaan hoe alle apparatuur voor onderhoud en reparatie kan worden bereikt respectievelijk vervoerd. Het bovenste platformdek in de machinekamer is als onderhoudsdek opgezet. Hier liggen ook de voornaamste reservedelen opgeslagen, hier zijn ook de air-conditioned werkplaatsen voor zowel reparaties aan elektrische als andere apparatuur. Als men nagaat dat bijna elke ruimte in de machinekamer met de kraanuitrusting kan worden bereikt, kan men slechts respect hebben voor de vindingrijkheid van ontwerpers en super-intendents. Ook het gehele onderhoudsdek is per kraan bereikbaar, terwijl voor lasten die aan of van boord moeten worden gehesen een kraan met telescopische armen beschikbaar is. Vanaf elk dek kunnen lasten — zelfs de 4 ton wegende motoren van de ladingpompen, met een hoogte van maar liefst 2,65 meter — naar het onderhoudsdek worden getransporteerd en vandaar eventueel naar het hoofddek.

## Controlekamer

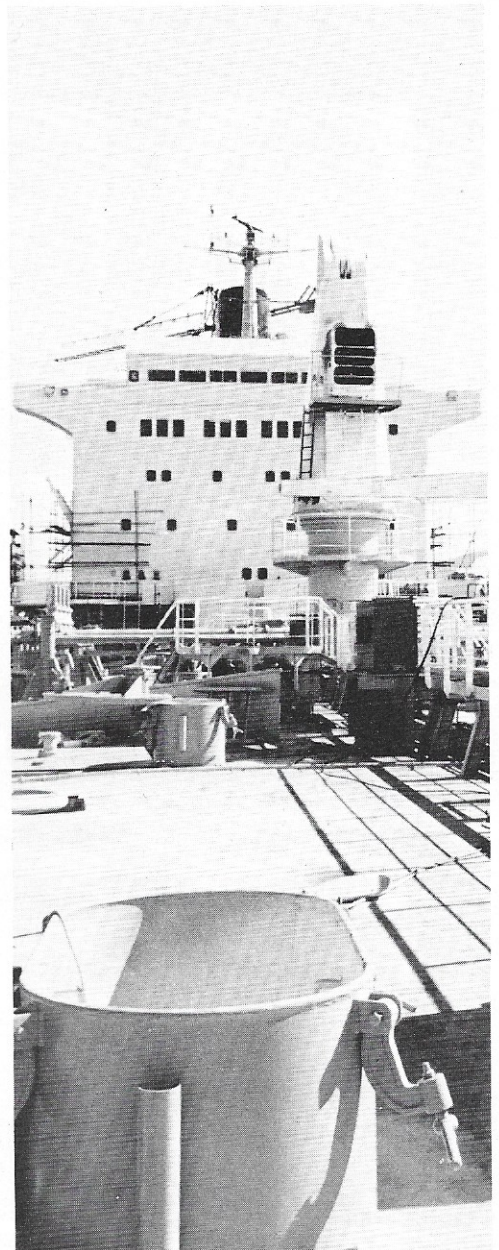
De „Fulgur” is het eerste schip in onze vloot met een gecombineerde controleruimte voor

zowel voortstuwingsinstallatie als ladingapparaat. Deze controle ruimte is op het kampagne-dek geïsoleerd tegen van buiten komende geluiden. De machine-installatie en het ladinggedeelte zijn in miniatuur-diagrammen op de respectieve panelen afgebeeld. Het schip is zodanig ingericht dat, na het koppelen van de slangen aan het manifold, de gehele ladingprocedure door één man kan worden verricht vanaf zijn plaats in de controleruimte. Het aantal elektrisch gedreven ladingpompen is vier.

De voortstuwingsinstallatie kan zowel vanaf de brug als vanuit de controleruimte worden bediend. Zouden ooit de hoofdmotoren uitvallen of een defect ontstaan in de tandwielkast, dan nog zijn de twee hulp-dieselgeneratoren in staat om het bedrijf gaande te houden; het vermogen van elk is 735 kW. Zij slaan automatisch aan en zijn volkomen onafhankelijk van de verdere uitrusting, daar zij luchtgekoeld zijn. Met behulp van een van deze generatoren, die één ladingpomp motor aandrijft, kan het schip zelfs nog zelf lossen.

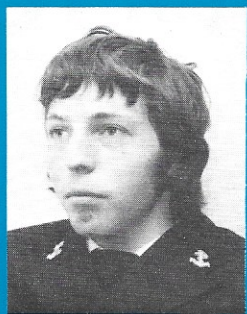
Bijzonder opvallend voor een produktentanker zal de voorste mast zijn, waarvan het model ongeveer identiek is aan dat op onze „M”-klasse schepen. Hierin zijn alle voorzieningen ondergebracht om het voorschip te ventileren. Ook de laadslangkraan kan als een volkomen nieuw model voor onze schepen worden beschouwd.

Wanneer de „Fulgur” in september in de vaart komt, spoedig gevolgd door de „Felania”, kan met recht worden gezegd dat twee ultra-moderne schepen aan onze vloot zijn toegevoegd.

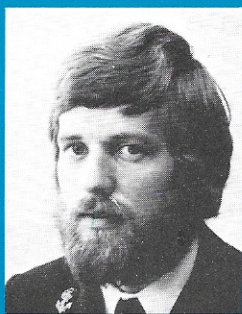




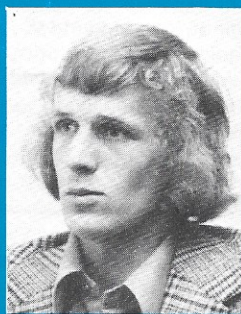
# Nieuwe leerling-stuurlieden



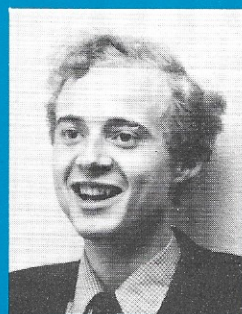
C. H. M. Buckens



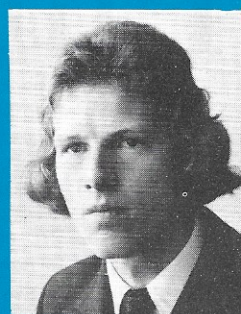
K. P. Cupido



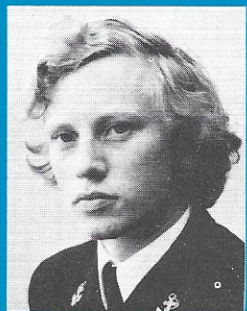
F. Dijkstra



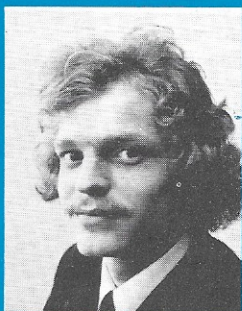
E. M. P. H. W. Duijkers



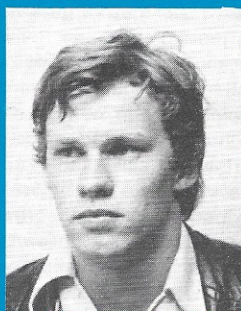
P. L. M. Akkerman



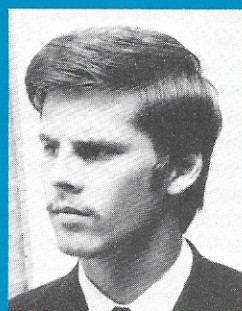
L. H. G. J. Glansbeek



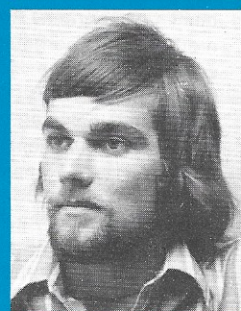
J. J. M. Helvenstein



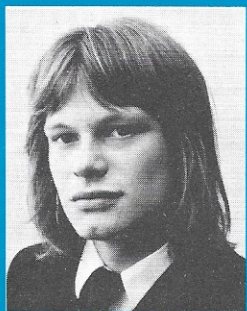
B. den Heijer



D. A. L. Hitz



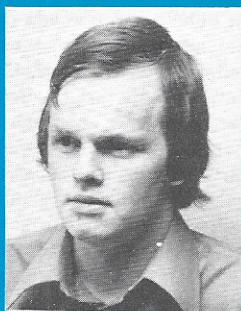
C. Boutsma



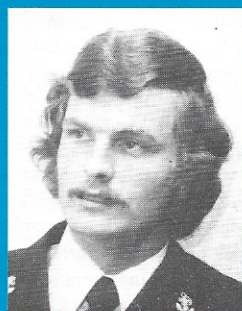
J. A. M. van der Holst



P. J. M. van Ingen



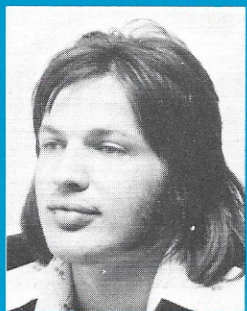
G. J. van de Lagemaat



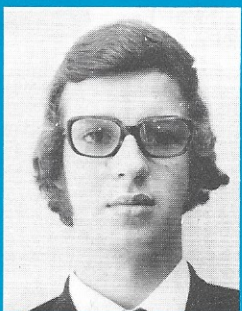
B. P. de Lange



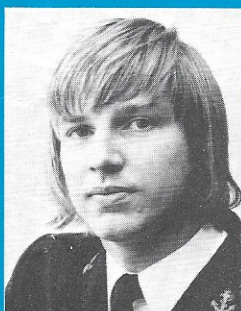
A. Hoosbeek



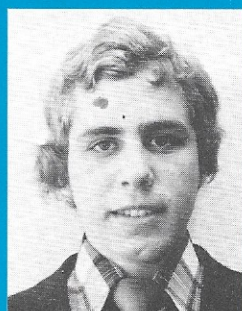
J. H. Oort



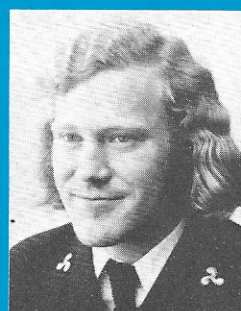
H. Puijman



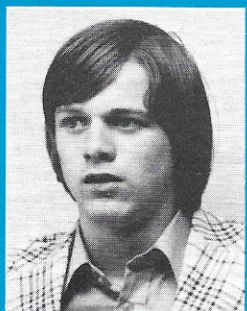
J. Schol



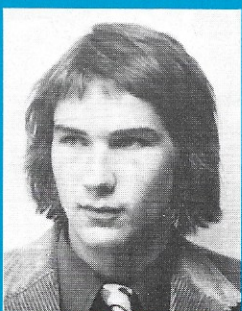
J. R. Simonis



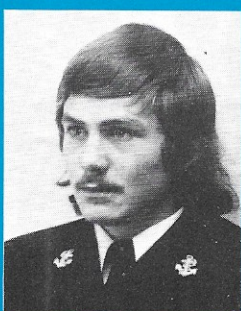
J. Poot



P. J. F. Steenberg



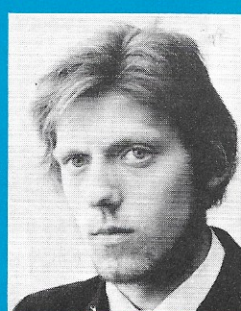
J. W. Stejnis



R. A. S. Vermeulen



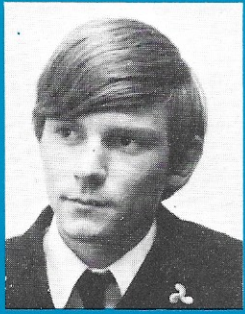
J. B. Winkelhuis



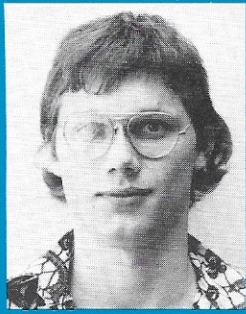
P. E. Tiessens



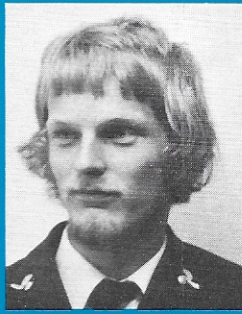
# leerling - werktuigkundigen



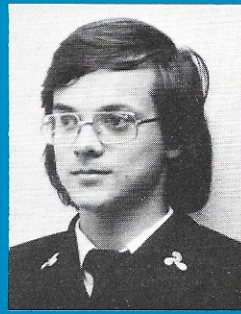
Th. P. J. van Alst



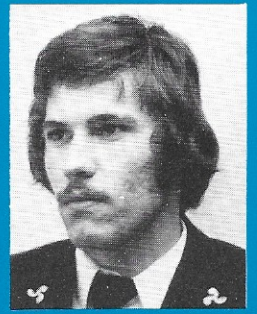
B. M. Becker



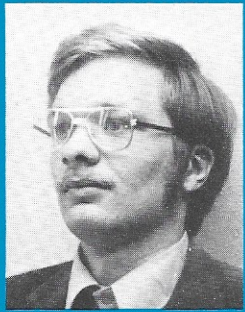
M. F. de Boer



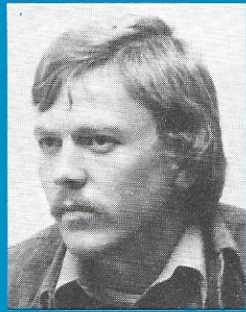
Th. W. A. Boers



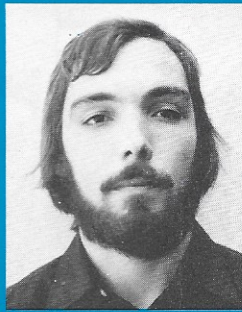
C. W. Bouman



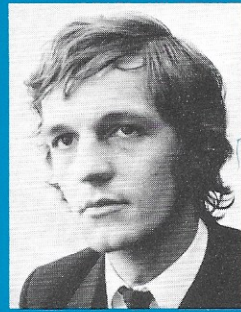
J. F. Bijlsma



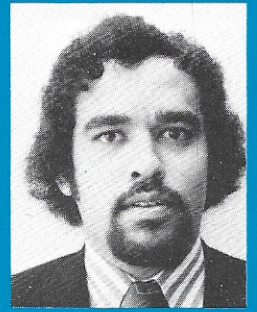
E. Dubbeldeman



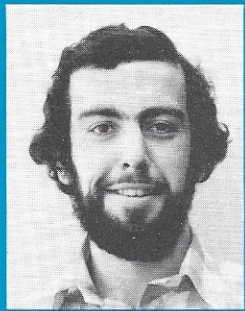
H. J. M. Frenken



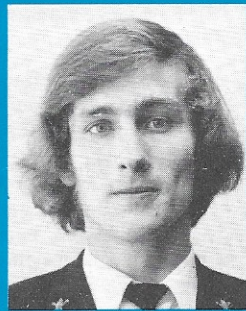
F. M. Hagen



W. J. Hoogendoorn



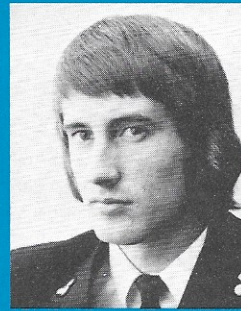
H. H. P. F. Janssen



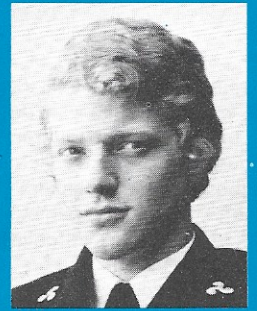
N. E. Kingma



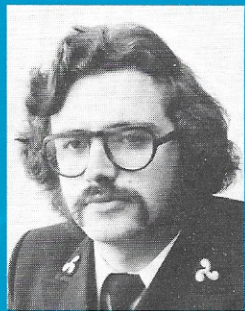
Th. J. van Loo



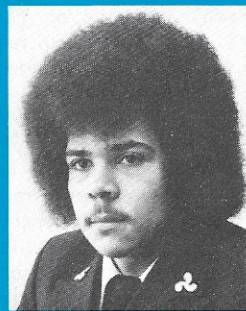
A. P. Mans



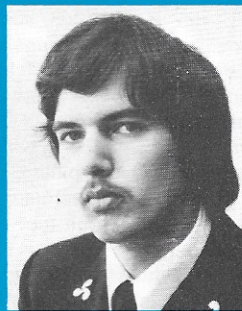
J. Marijs



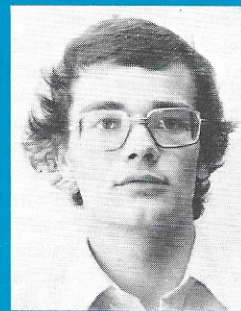
G. A. de Ridder



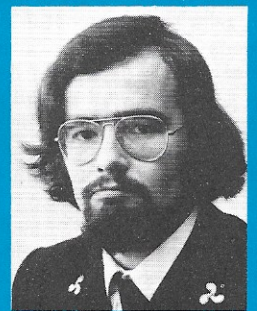
A. R. Seraus



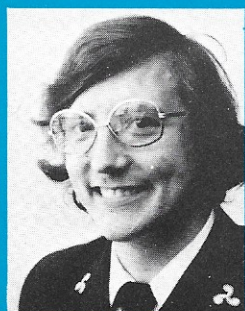
G. R. Spijkerman



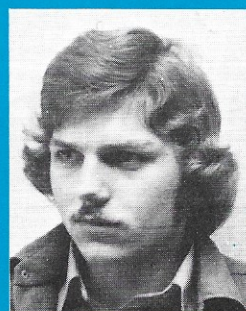
A. Steenstra



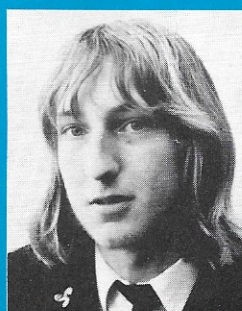
C. J. Stein



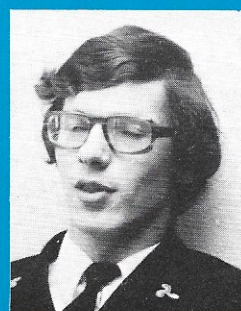
J. J. E. van Veghel



C. J. J. Verhart

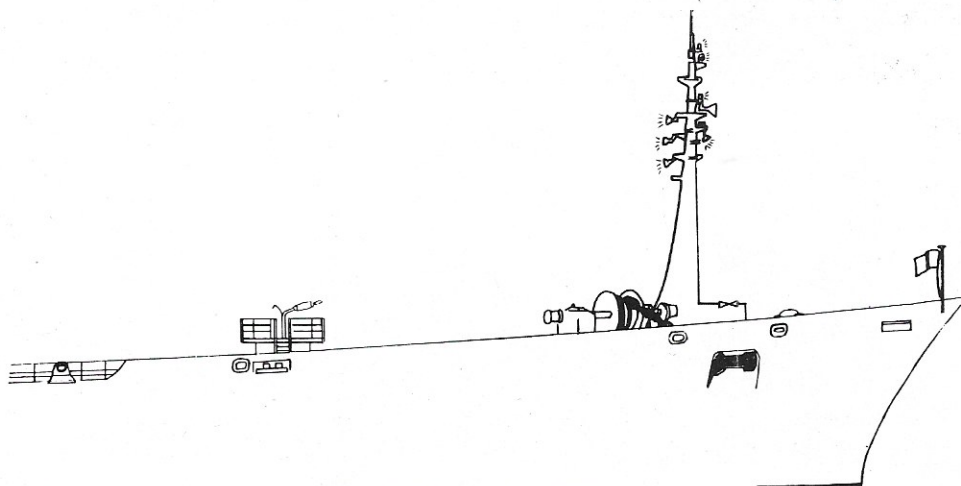


W. M. de Vries



K. van Zijderveld





# de "Lepton"

In het juni-nummer van dit blad gaven wij onder de kop „Schepen van de „L“-klasse” een aantal bijzonderheden omtrent de op de werf Rozenburg van de Rijn-Schelde-Verolme Groep in aanbouw zijnde tankers „Lembulus” en „Lepton”. Terwijl de „Lembulus” langs de afbouwkade snel haar voltooiing nadert en binnenkort door Shell Tankers (U.K) Ltd in de vaart zal worden genomen, vordert ook de bouw van de „Lepton” gestaag. Aan het begin van deze maand waren alle machines en werktuigen reeds in de machinekamer op hun plaats; zelfs het leidingnet in de machinekamer was reeds voor ongeveer 50 pct. aangebracht. Wanneer men in gedachten neemt dat pas op 11 mei jl. de kiel werd gelegd, kan men slechts bewondering hebben voor de voortvarendheid waarmee dit grootste schip ooit in Nederland op stapel gezet, wordt gebouwd.

Dat het schip zo bijzonder snel zijn vorm krijgt, is mede mogelijk door het elders op het werf-terrein opbouwen van gigantische delen van de romp, die later ter plaatse worden gemonteerd. Thans is het staalwerk reeds voor ongeveer 75 pct. opgetrokken; ook een groot deel van de ladingleidingen is reeds aangevoerd alhoewel nog niet alle gemonteerd.

## Machinekamer

Overigens blijft men zich, als men zo naar de verschillende dekken in de machinekamer klautert (nog niet alle trappen zijn aangebracht), verwonderen over de beperkte afmetingen van deze ruimte. Alhoewel de „Lepton” een schip wordt van niet minder dan 313.000 ton, met een totale lengte van 350 meter bij een breedte van 55,4 meter, is de machinekamer relatief klein te noemen. Dit is niet alleen het gevolg

van de bijzonder compacte voortstuwinginstallatie, de MST 14 stoomturbine van General Electric, maar ook van de ruimte die in het achterschip wordt ingenomen door de zijbunkers; daar komt nog bij dat het schip een bijzonder sterk vloeiende lijn in de achtersteven krijgt, hetgeen het vloeroppervlak ook beperkt. Bijzonder ingenieus blijkt het „integrated turbine control system”, kortweg ITC; in wezen wordt met dit systeem de regeling van stoomtoevoer voor de voortstuwingseenheid van General Electric tot en met de asomwentelingsnelheid volledig geregeld. Het is speciaal aangepast voor gebruik op de „Lepton”. Alle regelingsapparatuur — van de manoeuvreerhandels in de machinekamer en op het brugcontrolepaneel tot en met de nozzles op de turbines — vormen een totaal geïntegreerd geheel, ontworpen door de turbinefabrikant. In combinatie met de automatisering van de andere systemen wordt het hierdoor mogelijk om te varen met een onbemande machinekamer.

Het materiaal van de schroefaslagering is van het fabrikaat „Railko”, in wezen synthetisch materiaal op asbest-basis. Een van de voordelen hiervan is dat, zou ooit de achterafdichting gaan lekken en water in de lagerruimte dringen, de invloed hiervan dan niet zo catastrofaal is als bij een lager van witmetaal. Het materiaal absorbeert de olie en wordt dan gedeeltelijk zelfsmerend.

Op de „Lepton” zal een schroefas zonder spie worden toegepast; de schroef wordt vastgezet met een zogenaamde Pilgrim-moer.

De controlekamer is zodanig ingericht, dat alle in de machinekamer opgestelde apparatuur van hieruit kan worden bediend en gecontroleerd. Met de ervaring die is verkregen op het gebied van instrumentatie en de daarbij geldende

betrouwbaarheidsfactor, zou het niet nodig zijn om ramen in de controlekamer aan te brengen. Echter, om alle gevoel van isolatie te voorkomen is toch daartoe besloten.

Bijzonder vindingrijk is de loopkraan, die dwars door de gang achter de pompkamer gaat en lasten naar keuze van bakboord of stuurboord kan nemen, en aldus in het dekhuis kan brengen. De last kan dan worden overgenomen door een andere hijsinstallatie, die bijvoorbeeld zware onderdelen naar de machinekamer transporteert.

De winches op het dek zijn van het merk „Bröhl” en staan reeds gereed op het werf-terrein. Het remsysteem hiervan is met hydraulische regeling.

## Accommodatie

Als men langs de helling loopt, ziet men even verder op het terrein de gehele accommodatie voor het achterschip reeds in een vergevorderd stadium. Met kranen die een gezamenlijke hefcapaciteit hebben van niet minder dan 720 ton, wordt de achteropbouw na voltooiing op het dek neergezet en vastgelast. Naar verwachting kan het schip reeds eind oktober worden tewatergelaten.

Alhoewel de accommodatie het onderwerp van ons volgende verslag omtrent dit schip zal zijn, toch vast de mededeling dat de „Lepton”, evenals reeds op enkele andere schepen het geval is, met een donkere kamer zal worden uitgerust voor de foto-enthousiastelingen. Ook een gymnastiekzaal is geprojecteerd, waarin een aantal uitrustingsstukken geschikt om de lichamelijke conditie op peil te houden.

Al met al, een bijzonder snel groeiend schip, dat met zijn 19,5 meter hoge schoorsteen een blikvanger zal worden op de wereldzeeën.



Hieronder:

De noodgenerator, gereed om aan boord te worden geplaatst. Het vermogen hiervan is voldoende om eventueel de 313.000 tonner in staat te stellen de reis te vervolgen.

De vier ladingpompen.

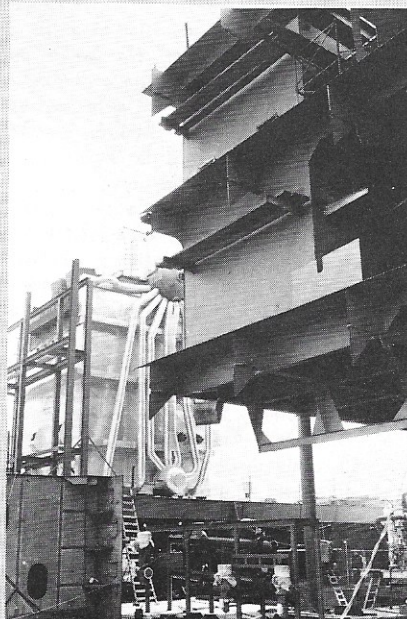
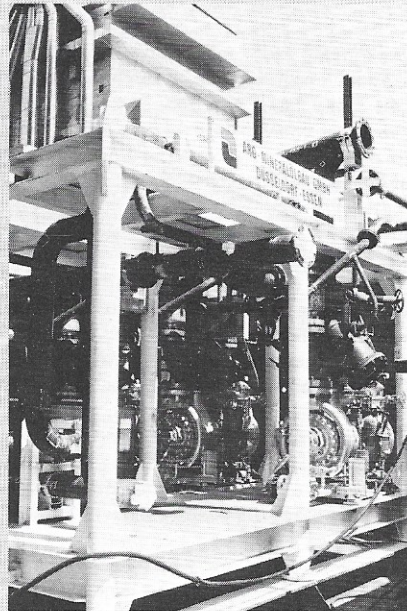
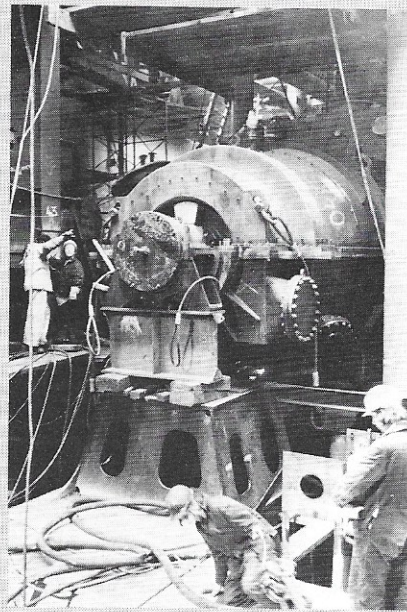
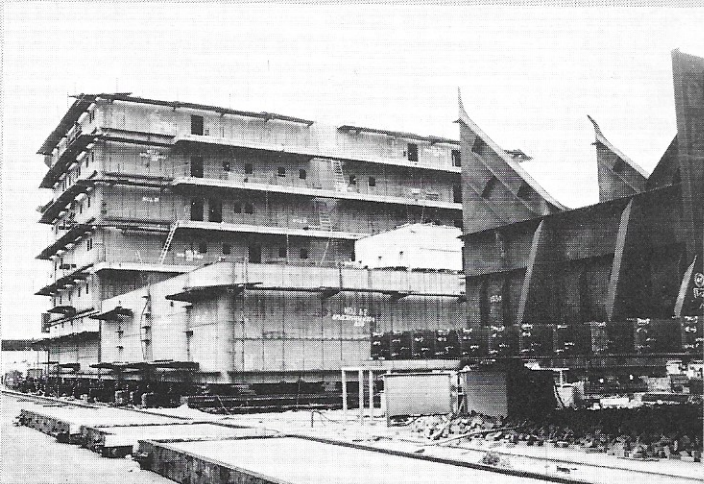
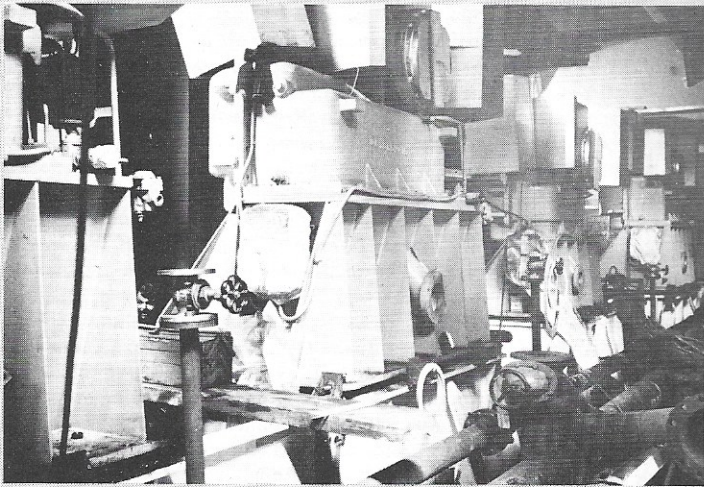
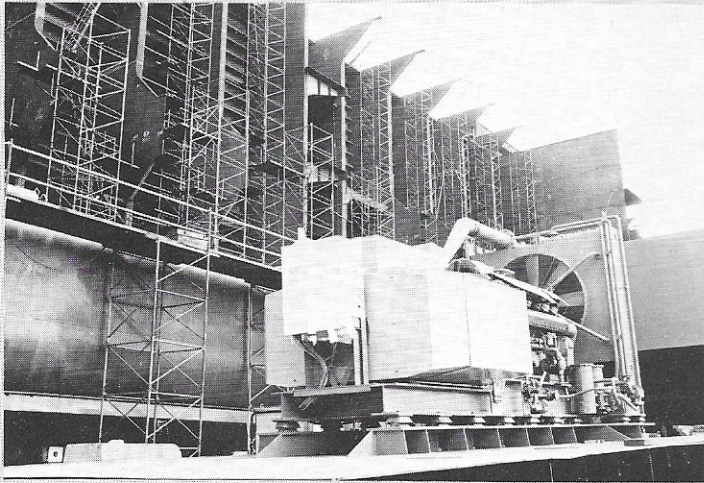
De achteropbouw op de blokken.

Hiernaast:

Plaatsing van de L.D. turbine.

De voedingsinstallatie uitgevoerd als een „packed unit”.

De hoofdketel van het zgn. membraanwandtype.





(Van onze speciale voetbalverslaggever)

Op tweede Pinksterdag organiseerde de stichting Seamen's Welfare te Rotterdam voor de derde keer haar jaarlijkse internationale voetbaltoernooi, gehouden op het Seamen's Sports Centre aan de Schulpweg in Rotterdam.

Het weer leek eerst de zaak in het honderd te laten lopen, maar om een uur 's middags gaf de regen het op en maakte plaats voor een aanvankelijk waterig, doch later krachtiger zomerzonnetje.

Daar de „Acila“ al sinds enige weken lag te dokken bij de R.D.M., had de vertegenwoordiger van Seamen's Welfare ook dit schip bezocht om te kijken of er interesse was voor deelname. Nou is dat op een schip met Nederlandse officieren die de kans hebben de Pinksterdagen thuis door te brengen, natuurlijk een dubieuze zaak. Maar toch waren enkele van hen wel bereid om er hun Pinksterweekend, althans gedeeltelijk, aan op te offeren. Een der vijfde werktuigkundigen, Wiebe Adema, was er zelfs helemaal voor uit Leeuwarden teruggekomen terwijl de tweede stuurman, hoewel geen voetballiefhebber, ook terugkwam om de derde stuurman, die voor stille wacht geconsigneerd was, de gelegenheid te geven zijn al dan niet aanwezige talenten op de grasmat neer te leggen.

Echter, met vier officieren vorm je nog geen elftal. Gelukkig bleek er onder de Chinese bemanning zoveel animo te bestaan, dat er in totaal nog negen Chinezen naar de Schulpweg togen. Aldus hadden we een selectie van dertien man, wat het werken met wisselers en het uitwerken van een tactisch concept mogelijk maakte.

Op het terrein aangekomen bleek alras dat er voor de organisatie van een dergelijk toernooi, waaraan 22 schepen verspreid over het hele Rotterdamse havengebied, deelnamen, wel het een en ander komt kijken. Er waren zo'n vijf autobussen in bedrijf, die vlijtig pendelden tussen het Seamen's Sports Centre en al die schepen. Klein voorbeeld van de improvisatie die ondanks een goede organisatie nog wel eens van de initiatiefnemers wordt verwacht. De bussen waren zo ingedeeld, dat in elke bus drie ploegen van drie schepen, die dicht bij elkaar lagen, vervoerd konden worden. Voor de „Acila“ stonden dan ook dertien man te wachten, maar een Italiaans schip bij de R.D.M., ingedeeld in onze bus, nam een supporterslegioen van ongeveer dertig man mee, compleet met grote trom en bekkens om hun aanmoedigingen kracht bij te zetten.

Via de organisatie konden ook complete voetbaltenues worden gehuurd, zodat iedere ploeg met een volmaakt uniform tenue kon aantre-

den, dat weer geheel verschilde van dat der tegenstanders.

De eerste wedstrijd van de „Acila“ was tegen het Joegoslavische schip „Podgora“. In de eerste helft — de wedstrijden duurden 2 x 15 minuten — was de „Acila“ ver in de meerderheid, waarschijnlijk omdat onze tegenstanders onder de indruk waren van de onverstoortbaarheid waarmee onze Chinezen de meest gewaagde tackles maakten, en onder de indruk van de meer dan twee meter lange Adema, die met verve als „ausputzer“ fungeerde. Toch was er twee minuten voor rust een counter van de Joegoslaven, die werd afgerond met een slap schot, waar onze Chinese keeper helaas overheen stapte...

Zo stond het tegen de veldverhouding in dan toch 1—0 voor de „Podgora“. Enigszins gelaten trapte de „Acila“ die laatste minuut voor rust weer af, de bal werd teruggespeeld naar de lange Adema, die een dieptepass weggaaf waar men in Barcelona zes miljoen voor over zou hebben; op de rand van buitenspel werd de bal opgevangen door Szeto Wai Yin, de G.P. Trainee die de revelatie van dit toernooi zou worden. De actie die deze kleine ranke jongen toen ondernam, bezorgde hem aanstonds de bijnaam „Hongkong-Cruyff“. Hij slalomde met de bal aan zijn voeten om drie Joegoslaven heen, zette vervolgens de keeper met een beheerste schijnbeweging op het verkeerde been en plaatste toen de bal in het lege doel. Dat was dus direct na de openingstreffer van de Joegoslaven alweer een gelijke stand 1—1.

Na de rust ging het aanzienlijk minder met de „Acila“. De aanval liep stroef, het middenveld verloor zijn greep op de Joegoslavische aanvallen en tot overmaat van ramp bleek dat we een keeper hadden die eigenlijk wel bang was van zo'n grote harde bal. Binnen de korste keren was de stand daarom opgelopen tot 5—1.

Na deze eerste, toch wel teleurstellende wedstrijd, werd onder het genot van een doosje bier besloten om de tactiek te wijzigen. De derde stuurman ging in doel en de vierde wtk. ging als spits fungeren.

De Chinezen werden gehergroepeerd met voor ogen de ervaringen uit de eerste wedstrijd.

Leuk toeval was toen dat onze volgende tegenstanders ook Chinezen uit Hongkong waren en wel het team van de in Somaliland geregistreerde „Buku“. In die tweede wedstrijd werden wij luidkeels aangemoedigd door drie meegekomen dames. Of het aan die aanmoedigingen lag, of aan het doosje bier, of aan de gewijzigde opstelling, ons elftal draaide als een trein. De sportief spelende Buku-Chinezen

werden overklard door de Acila-Chinezen, wat resulteerde in een ruststand van 2—0 via twee schitterende doelpunten van „Hongkong-Cruyff“. Na de rust kwam de bal zelfs nauwelijks over de helft van de „Acila“ en werd de eindstand bepaald op 5—0 middels doelpunten van Adema (2x) en vierde wtk. Van den Boogaard. Met deze twee wedstrijden was het officiële competitie-voetbal afgelopen. Daar de „Acila“ een gewonnen en een verloren wedstrijd had en er vier ploegen waren die beide voorwedstrijden hadden gewonnen, kwamen wij niet meer in aanmerking voor een plaats in de halve finale. Wel hadden wij nog een redelijk doelsaldo weten op te bouwen uit die voorwedstrijden, n.l. 6—5, dus positief en hierdoor kwamen wij nog vrij hoog op de officiële eindranglijst. We bereikten de negende plaats van de tweeëntwintig deelnemende ploegen.

We waren echter nog niet uitgevoetbald, want onze Chinezen hadden zo de smaak te pakken gekregen, dat ze nog wel een wedstrijd wilden spelen. Zo dachten ook de leden van een Poolse ploeg, de „Krasniewicz“, er over. Zij waren als tiende geëindigd dus een plaats onder ons. Verzocht en toegestaan werd het spelen van een vriendschappelijke wedstrijd. Er was zelfs nog een scheidsrechter beschikbaar en geladen traden beide ploegen aan. Al in de eerste tien minuten bleek, dat onze tegenstanders wel wat meer kaliber hadden dan de „Buku“. Er ontstonden hachelijke situaties voor het Acila-doel, doch schrijver dezes, die als keeper fungeerde, wist de zaak nog blank te houden, wat wel een paar schaafwonden kostte en een gekneusde enkel ten gevolge van het harde veld. Maar na die eerste hachelijke minuten kreeg de „Acila“ wat meer vat op het spel van de Polen. Hierbij viel vooral het voortreffelijk spelen van leerling wtk. Bahlman en bediende Wong Yan Kwong op. Laatstgenoemde was ongeveer de enige Chinees die net zo potig was als onze Poolse tegenstanders; hij opereerde op het middenveld en ging daarbij de harde lijf-aan-lijf duels niet uit de weg. De leerling wtk., die in zijn jeugd nog eens bij Feyenoord had gevoetbald, was een volmaakte ausputzer. Ook de aanval liep lekker, waarbij vooral het solo-werk van de vierde wtk opviel. Dat zag hij dan ook vijf minuten voor rust bekrond met een schitterend doelpunt. Als er een prijs zou zijn geweest voor het mooiste doelpunt van de dag, dan had hij die gekregen. Een lange pass, die hij op de hoek van het strafschopgebied vol op de slof nam, en die diagonaal over het veld ging in de linkerbovenhoek. Nog geen twee minuten later dook „Hongkong-Cruyff“ weer voor de Poolse keeper op



# gooit hoge ogen

en schoof de bal tussen 's mans benen door in het net. Direkt daarna braken de Polen uit en maakte ik de fout die vele keepers maken, n.l. twijfelen of ik zou uitlopen of niet. Dat twijfelen duurde net even te lang, toen ging ik er toch uit, maar toen was er niets meer te red- den en was het 2—1. Met deze stand gingen we rusten, de chef-hofmeester werd behandeld tegen kramp en besloten werd hem van Jetje te geven.

Na rust bleef de „Acila” aanvankelijk domine- ren en kort na elkaar werd door doelpunten van „Hongkong-Cruyff” en van Adema (alweer

die twee) de stand gebracht op 4—1. Op het oog een riante voorsprong, maar toch braken er de laatste tien minuten nog hachelijke mo- menten aan. De Polen schenen wakker te wor- den en begonnen verbeteren terug te vechten. Even dreigden er nog moeilijkheden toen een Pool en een Chinese bediende elkaar aan wilden vliegen, eerstgenoemde omdat hij door laatstgenoemde nogal drastisch getorpedeerd was. Maar dit incident werd vrij snel gesust. De Poolse aanvallen bleven komen, het spel speelde zich dan ook helemaal op de Acila- helft af, maar met het nodige geluk en behoor-

lijk wat inzet wisten de mannen van de „Acila” hun doel schoon te houden en zo bleef de stand 4—1.

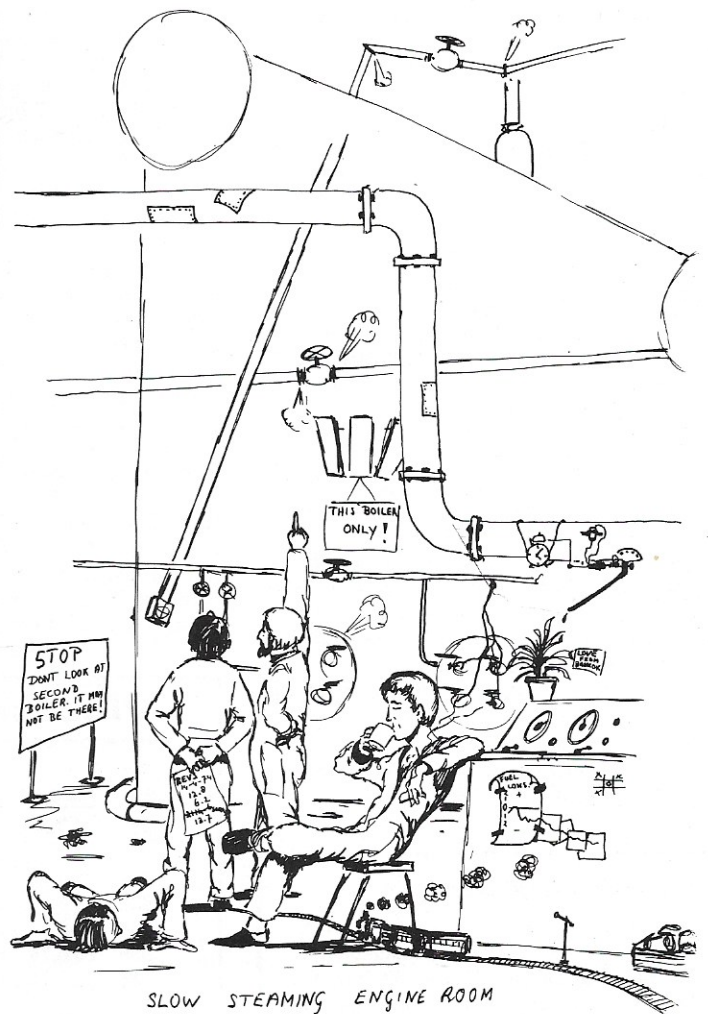
Rest nog een woord van waardering voor de voortreffelijke organisatie van deze happening en de hoop dat we het nog eens mogen bele- ven. Dan zullen we beginnen met een doosje bier en daarna een elftal het veld insturen met de opstelling uit de laatste twee wedstrijden. Dan zit er wel een kampioenschap in. Namens alle spelers en supportsters, M. A. F. Wanders, 3e stuurman „Acila”.

## Slow-steaming

De periode van „slow steaming” was voor 3e stuurman R. P. le Coultre van de „Onoba” aanleiding tot het maken van enkele bijzonder geestige tekeningen, die te onzer beschikking zijn gesteld.



SLOW STEAMING NAVIGATION.



SLOW STEAMING ENGINE ROOM



# Vlootpersonalia

periode van 16 juni tot en met 15 juli 1974

## Gehuwd:

21.6: B. Visser, radio-off., met mw. J. Sligter;  
27.6: M. Buth, 2e stm., met mw. M. van Hoorn;  
28.6: M. Kik, 4e wtk., met mw. M. D. van der Boom;  
28.6: A. Belder, 5e wtk., met mw. E. Ouweneel;  
4.7: F. S. Koolen, 5e wtk., met mw. J. T. de Vries;  
5.7: S. J. F. 't Hooft, 5e wtk., met mw. W. J. Couvée.

## Geboren:

16.6: Martijn Jeroen, zoon van H. de Rhoter, 4e wtk., en mw. R. A. de Rhoter-Visser;  
26.6: Naomie Ingrid Suzanna, dochter van P. C. A. Versluijs, 5e wtk., en mw. S. C. G. Versluijs-van Dorst;  
5.7: Simone Esther, dochter van D. van der Vegte, II.stm., en mw. A. O. van der Vegte-Tua-lena;  
5.7: Bastiaan Paulus, zoon van J. H. E. Nijhuis, 2e wtk., en mw. C. M. P. Nijhuis-Theuerkauff;  
7.7: Friso, zoon van G. van der Oord, 2e stm., en mw. J. van der Oord-Schouw;  
11.7: Fleur, dochter van P. Steynis, 2e stm., en mw. B. Steynis-Hazeborg.

## Overleden:

1.6: Maria Petronella, dochter van N. H. van der Heiden, gezagv., en mw. J. C. van der Heiden-van Stee.

## Aflossingen:

gezagv.: A. Tijsma, H. H. J. Dijkhuizen, W. Welbie, A. Boddé, J. M. Hillen, F. Klaassen, B. R. Teuben, S. Noordenbos, M. E. Wolper;  
1e stl.: J. de Jager sr., P. Puype, J. P. Hendriks, P. F. L. Schölvinc, J. V. Kruit, L. Kazemier, C. A. Koppendraaier, L. J. Hirs, W. S. van der Ham, H. van Slegtenhorst;  
2e stl.: J. M. E. Korteweg, G. van der Oord, R. A. de Boer, J. I. Boon, M. van den Belt, A. van Leeuwen, R. Agema, M. Groothuis, R. A. Sweetsnam, G. W. Geesink, J. W. Hendriks, G. van Riet;  
3e stl.: C. van de Vrie, F. W. Roëll, M. de Bruyne, A. B. Tuyl, J. Verdoorn, M. A. F. Wanders, M. Kruyshaar, J. J. Honders, R. J. S. M. Timmerman, D. J. Mittelmeyer, J. M. Huisman, H. R. R. van de Riet, B. M. Stubbe;  
4e stl.: N. C. M. Jonker, S. S. Abma, A. G. den Dekker, T. Krook, G. J. Krone, A. M. Borgart, J. W. H. B. ter Braak, J. M. M. van Rossum;  
radio-off: W. Visser, H. J. Mouton, K. Keizer, H. P. M. van Toren, N. Eylers;

## In memorium

Op 28 juni jl. is overleden de heer S. van den Ende, ex 2e werktuigkundige. Hij bereikte de leeftijd van 58 jaar. De heer Van den Ende verliet de dienst der Maatschappij op 1 februari 1964 met pensioen, na ruim 29 dienstjaren.

Hfd.wtk.: N. W. Groen, F. van Dalen, S. Straub, C. J. Vermeulen, J. F. Spiering, E. Jousma, W. Groenendijk, T. H. J. Feldberg, J. van der Stel, J. van Essen, J. R. Alsma, C. P. de Waard, A. de Boer, C. G. Pusch;  
2e wtk.: A. J. Verkerk, J. W. van der Plas, L. W. Jorissen, W. A. M. Bouma, J. H. C. Viertel-hauzen, C. Hemmer, J. A. Maassen, C. G. van der Zwet, J. A. M. Leer, G. G. Wolsink;  
3e wtk.: J. C. van Baasbank, J. L. M. Peeters, B. R. Verhoog, R. R. Brouwer, J. B. H. de Glop-per, J. D. Compier, R. C. Starckenburg, J. H. Burger, H. G. de Boer, H. Waitz, R. Lenz, J. T. Clements, J. E. Buitendijk, A. Verwey, F. A. J. Boot, T. J. van Lammeren, S. P. van Galen;  
4e wtk.: H. J. Advocaat, F. M. van der Straten, E. L. F. Nijhuis, P. Versluijs, A. J. Ruikes, R. A. M. Haffert, L. J. Stam, A. J. de Waal, A. M. Vink, A. Storm, R. J. de Vries, J. H. L. Baris, W. I. van der Burght, J. J. F. Govers;  
5e wtk.: P. H. van Beusekom, N. H. Bijl, C. Castelijns, H. A. J. Kiljan, T. J. van het Kaar, F. O. Schlüter, C. J. J. van den Kerkhof, D. E. F. Bernardus, P. J. Steevensz, W. L. Verhage, A. Verschoor, T. W. P. B. Vermolen, W. S. de Graaf, J. A. Boerema, C. N. M. van der Wey-den, J. F. van Est, A. M. den Bakker, J. P. Kley-wegt, C. W. H. van den Heuvel, J. J. M. G. Ter-voort, W. P. van Dam, L. P. Koole, E. J. Swem-mer, P. Lautenbach, D. J. Bastiaans, P. van Santen, P. H. Sibbes, A. H. L. Ludekuse, B. Maaskant, J. Driesen, L. Blokpoel, J. J. P. Kuy-per Boone, J. Snapper, B. Groeneboom, E. Krook;  
II.wtk.: J. Splinter, A. van Eyk;  
sch.voorman: P. H. A. v. d. Putten, Ph. de Vries, J. M. Wiglevan;  
sch.vakman I: P. A. v. d. Hoek, L. v. d. Velden, P. v. d. Toorn;  
sch.vakman II: G. van Kuilenburg, J. P. de Lan-des, J. W. Scheffers, H. J. Wesker;  
sch.gezel a/w: D. A. Emanuels, G. A. Bleik-sloot, A. van Sloten, D. Rovers, J. A. Clarijs, V. H. Heijmans, J. E. Groot Bleumink, J. Bonte, J. R. Ecoma Verstege, C. Camminga, C. T. M. Santbergen, G. v. d. Bent, W. Mol, R. van Buu-ren, M. W. B. Kitzen, P. J. M. van Dillen, W. Stremme, F. L. Brocx, S. W. de Boer, B. Benja-mins, H. J. F. Stoffers, H. Hendriks;

aank. sch.gezel a/w: P. de Wit, L. H. M. Ko-nings, J. G. Slegtenhorst, S. R. Veenema, J. H. Scholte Aalbes;  
hoofd voeding: H. Scharloo, W. C. Kapper, F. B. Waijers, T. J. Melchers, G. S. Sinnema, J. H. A. J. Orië, W. W. Huijgen;  
aank. kok: P. G. Vronik;  
hoofd bediende: H. Domselaar;  
bediende: A. Jansen, D. van Ginkel, E. E. Lou-verse, C. J. de Graaf, W. Wesselink, C. West-broek;  
bediende (a/d): J. G. Keegel, M. L. Baas, M. Klok, A. M. M. Wintjens.

## Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. ABIDA: hfd.wtk. J. D. Donken, wnd. 2e wtk. E. de Jong, 5e wtk. J. C. Ranshuysen, 5e wtk. M. J. M. Borghouts;  
m.s. ACILA: 3e stm. C. Kamminga, radio-off. J. Valk;  
m.s. ACMAEA: wnd.1e stm. G. J. Olieman, II.stm. D. A. L. Hitz, 4e wtk. H. Koster, 5e wtk. J. A. Goudzwaard, II.wtk. P. E. Tiessens, II.wtk. P. L. M. Akkerman;  
m.s. ACTEON: gezagv. J. van Beele, 2e stm. D. Schonenberg, 2e wtk. J. W. van Putten;  
s.s. ARCA: 1e stm. W. Drost, 3e stm. R. van der Voort, hfd.wtk. C. Pietersen, 4e wtk. J. A. Swiers, 5e wtk. H. W. P. Schaaper, 5e wtk. R. F. van Loon, radio-off. J. A. Griffioen;  
s.s. ATYS: hfd.wtk. C. de Witte, 5e wtk. A. W. M. M. Mey;  
m.s. CAMITIA: gezagv. C. Vriend, 3e stm. L. Bart, 4e stm. R. J. E. van Haarst, radio-off. C. Jongbloed;  
s.s. CAPILUNA: 2e stm. H. Sieders, 3e stm. R. P. Regout, wnd. 4e wtk. J. J. Ceelen, bediende E. M. Embregts, bediende (a/d) P. Koks;  
s.s. CAPISTERIA: 2e wtk. A. de Jong, 5e wtk. R. Romijn;  
s.s. CAPULONIX: 3e wtk. G. Pos;  
m.s. CINULIA: 3e wtk. J. P. G. A. Plantinga, 5e wtk. R. M. Eebes, 5e wtk. J. Water;  
m.s. CRANIA: II.wtk. P. C. Farro;  
m.s. DALLIA: hfd.wtk. A. J. G. Weitzel, 3e wtk. E. P. R. van Zelst;  
m.s. DAPHNE: 2e wtk. P. F. Buil, 5e wtk. A. Oost, sch.vakman II J. Punt, sch.gezel a/w H. Krotwaar, T. Spoelstra, P. F. Jonkman, A. Spaans, aank. sch.gezel a/w R. van Diest;  
m.s. DIADEMA: 3e stm. C. B. Slieker;  
m.s. DILOMA: hfd.wtk. C. L. Fehrmann, 3e wtk. R. H. de Haan; sch.voorman C. F. M. Hartman, sch. vakman II J. J. van Triet, sch.gezel a/w L. C. Rimmelzwaal, W. L. Rijsewijk, G. Z. Spaans, J. Karskens, jongen a/w R. L. Sopa-cua;

## Vlootcirculaires

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

No.	Datum	Onderwerp	No.	Datum	Onderwerp
931	17.6.74	CAO-wijzigingen Europees vlootpersoneel	938	9.7.74	Bestellen van goederen/ artikelen
932	21.6.74	Wassen van ladingtanks	939	9.7.74	Overdrachtsformulieren nos. 53 en 54
933	24.6.74	Schaderapport No. 108	940	10.7.74	Ultra-violet testlampen voor onderzoek van condensoren
934	25.6.74	Calibratieschalen	941	12.7.74	Boekwerk „Het ontwijken van tropische orkanen” (PCOR)
935	28.6.74	Koersen (PCOR)			
936	2.7.74	Port performance - Kosten per dag			
937	5.7.74	Polypropylene trossen (PCOR)			



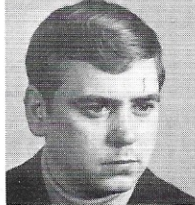
## vlootjubilariissen



10



**R. G. M. Kauffeld**  
3e wtk.  
1964 - 3.8 - 1974



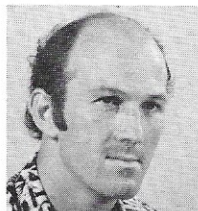
**R. J. Bosman**  
2e wtk.  
1964 - 16.8 - 1974



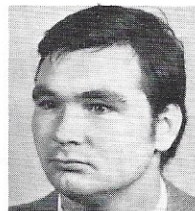
**J. I. Boon**  
2e stm.  
1964 - 17.8 - 1974



**C. M. Honig**  
2e stm.  
1964 - 19.8 - 1974



**W. Beekman**  
2e stm.  
1964 - 21.8 - 1974



**D. Smit**  
2e wtk.  
1964 - 26.8 - 1974



**W. Verhagen**  
3e wtk.  
1964 - 26.8 - 1974



**C. Loman**  
3e wtk.  
1964 - 31.8 - 1974

**m.s. DIONE:** hfd.wtk. J. de Bruyn, wnd.4e wtk. W. van der Plas;  
**m.s. DOSINA:** gezagv. D. A. C. Vermeulen, wnd.hfd. wtk. H. H. Apfel, wnd.4e wtk. W. van den Dobbelsesteen, sch. voorman L. van Wieren, sch. vakman I J. Doolaar, sch.gezel a/w G. N. Hartman, I. A. Paling, P. C. Groen, hoofd voeding A. P. Maat, bediende (a/d) G. F. van Jole;  
**m.s. FULGUR:** 2e wtk. W. J. M. Braeken;  
**s.s. KABYLIA:** 5e wtk. P. A. G. van der Meer, hoofd voeding E. H. Hoeboer;  
**s.s. KALYDON:** wnd.1e stm. S. B. M. Breukel, 2e stm. P. A. B. de Ruiter, 4e wtk. J. Sprey, hoofd voeding D. A. Sinnema;  
**s.s. KARA:** wnd. hfd.wtk. N. C. van der Vecht, hoofd voeding J. L. Menger;  
**s.s. KATELYSIA:** 3e stm. A. J. M. van Kemena-de, 4e stm. J. F. Breys, 5e wtk. C. G. Storm, 5e wtk. R. Neelemaat;  
**s.s. KELLETIA:** hfd.wtk. J. G. Bron, hoofd voeding A. G. Freeth;  
**s.s. KERMIA:** II.stm. B. den Heyer, 2e wtk. M. J. Parent, wnd.4e wtk. F. W. Mooiweer, 5e wtk. R. P. de Boorder, II.wtk. B. M. Becker;  
**s.s. KHASIELLA:** gezagv. H. A. de Visser, 1e stm. O. A. van Druten, II.stm. J. B. Winkelhuis, wnd.3e wtk. P. A. van Schuppen, II.wtk. F. M. Hagen;  
**s.s. KOPIONELLA:** wnd.1e stm. G. J. Knol;  
**s.s. KORATIA:** hfd.wtk. J. van Bon;  
**s.s. KOROVINA:** 2e stm. P. G. van der Horst, hfd.wtk. E. Rouw, 4e wtk. J. J. van Vondel;  
**s.s. KOSICIA:** gezagv. A. Post, 3e wtk. J. A. Kamberg, 4e wtk. R. C. Duyts, 5e wtk. B. S. J. Spierenburg;  
**s.s. KRYPTOS:** 2e stm. J. Wassenaar, hfd.wtk. W. A. van Rooyen, 5e wtk. F. S. Koolen, II.wtk. A. Steenstra, II.wtk. H. H. P. F. Janssen;  
**s.s. KYLIX:** II.stm. J. R. Simonis, 4e wtk. D. Roodnat, 5e wtk. K. P. Beumer;  
**s.s. LOVELLIA:** 4e wtk. N. Z. van der Zwan, radio-off. J. Kramer, sch.vakman II G. P. H. M. Kuijpers, sch. gezel a/w J. G. Klein Hesselink;  
**s.s. MACOMA:** 4e stm. M. van Dijke, 5e wtk. D. W. Smit, 5e wtk. A. W. van Sluys, radio-off. A. J. Pronk, sch. vakman II B. R. Pronk, sch. gezel a/w J. Buurman, F. Groenland, R. E. Hubbard, D. van Minnen, hoofd voeding J. Weeda-

## vlootjubilaris



**P. Janssen**  
gezagv.  
1949 - 13.8 - 1974

ge, bediende A. B. Romen, H. Moes, bediende (a/d) L. de Kramer;  
**s.s. MARINULA:** 3e wtk. W. H. Hennink;  
**s.s. MARISA:** 1e stm. R. Knol, 4e wtk. M. F. Stoltink, 5e wtk. C. G. A. Hoenders, bediende (a/d) J. T. Heyman;  
**s.s. METULA:** 1e stm. M. Hus, wnd.2e stm. A. L. M. van Dun, 4e stm. M. B. Kwakkelstein, 3e wtk. J. Boon, 4e wtk. J. Haasjes, 5e wtk. W. J. Stam, sch. gezel a/w J. P. G. v. d. Ven, sch. kok J. M. M. Koks, hoofd bediende M. te Hennepe, bediende F. Deen, P. J. Witteveen;  
**m.s. NISO:** 2e stm. M. A. D. Hartlief, hfd.wtk. L. J. van Onselen, 5e wtk. F. Niehorster, radio-off. C. van Driel, man. esp. H. Bouza Alonso, 2e man. I. Parada Garrido, mar. int. C. Acosta Blanco, F. Collarte Vazquez, M. Garcia Malvido, B. Rey Lorenzo, I. Parcerio Caamaño, cam. may.do. E. Cruz Buyo, cam. J. Sueiro Ramos, J. Dieguez Garcia, J. J. Domeque Bailo, cam. (trip) F. Villalon Torron, a.d. coc. M. Abalo Prego;  
**s.s. ONDINA:** 1e stm. J. Baard, wnd. 3e stm. A. H. den Breems;  
**s.s. ONOBA:** gezagv. J. H. A. Budding, 5e wtk. R. J. Flokstra, 5e wtk. W. A. 't Jong;  
**s.s. PATRO:** gezagv. K. Poort van Ingen, wnd. 1e stm. J. A. van Kesteren, 2e stm. W. F. van der Lei, 3e wtk. R. R. Witteveen, 4e wtk. L. Helmig;  
**s.s. PHILIDORA:** 3e stm. A. Dijkhuizen, 2e wtk. H. Kuyper, sch. voorman R. P. L. Verhoeve, sch. vakman I L. A. T. Blankemeijer, L. J. C. van Kuijen, hoofd voeding T. M. Vloo, bediende (a/d) A. B. Engwerda, mar. int. R. Insua Santamaria, A. Areses Fontenla, M. Carballo Suppo;  
**s.s. PHILINE:** 1e stm. R. van Westendorp;  
**s.s. PHILIPPIA:** 1e stm. P. M. de Graaf, 2e stm. J. van Ruiven, 3e stm. A. L. M. Nagelkerke, 2e wtk. E. E. Kreune, 3e wtk. A. E. A. van Velde, radio-off. E. van IJsseldijk, sch. gezel a/w H. A. Tevreden, K. G. J. Schefferlie, J. H. L. Nahapiet, A. Bravenboer, G. H. de Visser, D. Hoge-

## Verzoeken voor scheepsinformatie te bellen:

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	s.s. Capulonix	s.s. Kabylia	s.s. Korovina	s.s. Marisa	s.s. Philippia
m.s. Acila	m.s. Cinulia	s.s. Kalydon	s.s. Kosicia	s.s. Meta	s.s. Sepia
m.s. Acmaea	m.s. Crania	s.s. Kara	s.s. Kryptos	s.s. Metula	s.s. Vasum
m.s. Acteon	m.s. Dallia	s.s. Katelysia	s.s. Kylix	m.s. Niso	s.s. Viana
s.s. Arca	m.s. Daphne	s.s. Kelletia	s.s. Lovellia	s.s. Ondina	s.s. Vitrea
s.s. Atys	m.s. Diadema	s.s. Kermia	s.s. Macoma	s.s. Onoba	s.s. Vivipara
m.s. Camitia	m.s. Diloma	s.s. Khasiella	s.s. Marinula	s.s. Patro	s.s. Vlieland
s.s. Capiluna	m.s. Dione	s.s. Kopionella		s.s. Philidora	s.s. Zafra
s.s. Capisteria	m.s. Dosina	s.s. Koratia		s.s. Philine	s.s. Zaria



veen, E. P. Aponno, aank. sch. gezei a/w J. B. Kasteleijn, R. J. F. Siersma, sch. kok A. W. Jacobs, kokmaat D. Heemeijer;  
 s.s. **SEPIA**: wnd.3e stm. P. J. van den Driest, 5e wtk. H. M. Zwanenburg;  
 s.s. **VASUM**: 2e stm. F. J. Kronenberg, wnd.hfd.wtk. S. Neeleman, 2e wtk. J. Hensbroek, 3e wtk. C. N. A. Vreke, 5e wtk. H. Oldeboom;  
 s.s. **VIANA**: II.stm. M. L. A. Wouters, 3e wtk. G. J. A. de Ruiter, 5e wtk. P. C. Telle, II.wtk. W. J. Hoogendoorn, II.wtk. A. Hoosbeek, radio-off. G. J. Wevers;  
 s.s. **VITREA**: wnd.2e wtk. W. Verhagen sr., 5e wtk. G. W. Goethals, hoofd voeding H. G. Mor-sink;  
 s.s. **VIVIPARA**: 2e stm. F. B. Schröder, 2e wtk. R. van den Berg, 3e wtk. H. C. den Ouden, 5e wtk. L. P. Lucking, coc. A. Gonzalez Vidal;  
 s.s. **VLIELAND**: wnd. 3e stm. B. Crum, 3e wtk. T. H. van Leeuwen, wnd. 4e wtk. G. J. Afink;  
 s.s. **ZAFRA**: gezagv. J. de Jong, 3e stm. J. A. P. Donks;  
 s.s. **ZARIA**: gezagv. J. van der Velden, 5e wtk. H. J. Nieuwenhuis, 5e wtk. J. van Seters, radio-off. A. W. C. Wouterson.

#### Uit dienst getreden vlootpersoneel:

2e stm.: P. Buys;  
 3e stl.: C. P. Weerheim, J. H. Schurink;  
 II.stm.: D. F. A. Maljers;  
 3e wtk.: R. Ouwehand;  
 4e wtk.: C. W. van der Vos;  
 5e wtk.: H. M. D. Thesingh, H. A. H. van de Wal;  
 hoofd voeding: J. P. Daudey.



### Bruidspaar van de maand

Deze maand gaan onze speciale gelukwensen uit naar een onzer radio-officieren, namelijk de heer W. Visser. Op 21 juni jl. trad hij op het stadhuis te Nieuwe Pekela in het huwelijk met mej. J. Stigter.  
 Of de bruiloft op tijd doorgang zou kunnen vinden heeft wel even aan een zijden draadje gehangen. 20 juni zat de bruidegom nog in Dubai, waar hij net was afgelost van de Arca. Dank zij het snelle transport naar huis waren eventuele zenuwen gelukkig vlug gekalmeerd.

#### Terug van tijdelijke tewerkstelling „Shell Petroleum Company” Brunei:

1e stm.: M. A. Messelaar.

#### Over in tijdelijke dienst „Shell Company of Quatar Ltd.”:

1e stm.: G. C. van Malland.

#### Over in tijdelijke dienst „Petroleum Development (Oman) Ltd.”:

1e stm.: J. J. van Schagen.

#### Aangesteld als:

gezagv.: S. Noordenbos;  
 hfd.wtk.: S. Straub, C. P. de Waard;  
 wnd. hoofd voeding: T. M. Vloot.

#### Behaalde diploma's:

1e stuurman G. H. V.: G. J. Olieman;  
 1e stuurman G. H. V.-th.: J. Werkhoven, R. J. J. F. Zeegers;  
 2e stuurman G. H. V.: C. Kamringa, M. Bal;  
 2e stuurman G. H. V.-th.: W. Holwerda;  
 „C”: H. Kuijper, A. P. de Groot;  
 „B”: J. A. Kamberg, J. G. van Werd, R. R. Witteveen, R. H. de Haan;  
 „B-th.”: H. C. den Ouden, A. J. A. de Groot, P. Dekker;  
 „A/B-th.”: R. J. Flokstra, E. T. van de Pijpekamp;  
 „A”: W. A. 't Jong.

### In dienst getreden walpersoneel



A. Zieler  
DFM/3  
per 1.6.74

J. van der Linden  
DFP/51  
(ex Shell Nederland B.V.)  
per 1.7.74

### Mutaties walpersoneel

in de periode 11.6.74 t/m 10.7.74

#### In dienst

1.7 T. C. Aalbrecht - DFF/1  
 1.7 Mej. W. H. Vroon - DFF/4

#### Uit dienst

11.6 Mevr. J. C. M. van Zeventer-van der Sloot - DFF/4  
 1.7 Mevr. M. Zieler-van Weenen - DFM/3  
 8.7 Mej. M. A. de Korte - DFP/1

#### Interne mutaties

17.6 Mevr. S. Janse-van Overbeek van DFF/4 naar DFP/1

### In dienst getreden vlootpersoneel



R. J. E. van Haarst  
4e stm.  
per 9.7.1974

A. W. Jacobs  
scheepskok  
per 10.7.74

### Kinderbijslagen

In verband met de aanpassing aan het gestegen loonpeil, zijn met ingang van 1 juli 1974 de kinderbijslagbedragen als volgt verhoogd:

	per kwartaal	per kwartaal
	nieuwe bedrag	oude bedrag
1e kind		
(bedrag is bevroren)	f 164,58	f 164,58
2e en 3e kind	f 242,58	f 219,18
4e en 5e kind	f 323,70	f 292,50
6e en 7e kind	f 358,02	f 323,70
8e en		
volgende kinderen	f 396,24	f 358,02

Deze verhoogde bedragen zullen wat betreft het vlootpersoneel in de loop van oktober 1974 worden uitbetaald.

## tussen schip en ka

dertiende jaargang no. 12 - augustus 1974

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

#### Redactiecommissie:

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

#### Administratie:

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