



TUSSEN
**SCHIP
EN KA**

MAANBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS B.V.
JANUARI 1974





Mevr. G. van Splunter-Klijn, echtgenote van 4e werktuigkundige P. A. v. Splunter, met dochter Hilly (1½ jaar)



Mevr. P. J. Braster-Koek, echtgenote van bediende G. Braster, met dochter Esthella (3 jaar)

NIEUWJAARSGROETEN

Ook dit jaar weer enkele echtgenoten die, met hun kinderen, via deze pagina een groet richten aan hun echtgenoot op zee en aan al onze zeevarenden, met de beste wensen voor het nieuwe jaar.

Mevr. K. de Vries-Mos, echtgenote van scheepsgezel A/W P. de Vries, met dochter Desiree (8 jaar)

Mevr. G. M. v. Dijk-Dauve, echtgenote van 2e stuurman D. J. v. Dijk, met dochter Marloes (6 jaar) en zoon Jeroen (5 jaar)



BIJ DE VOORPLAAT

Blokmodellen, die een goede indruk geven van de onderlinge verhoudingen van bestaande en nieuwbouw-Shell-tankers. Geheel achteraan een 18.000 tonner, met daarvoor modellen van een 33, 52, 70, 115, 210, 308 en een 540.000 tons schip. De 308.000-tons schepen — waarvan er 18 in bestelling zijn — vormen de „L“-klasse. Omtrent de 540.000 tonners — waarvan er in 1976 twee zullen worden opgeleverd — is nog geen beslissing genomen wat betreft de beginletter van hun naam.

(010) 130954

m.s. „Abida“
m.s. „Acila“
m.s. „Acmaea“
m.s. „Acteon“
s.s. „Arca“
s.s. „Atys“
m.s. „Camitia“
s.s. „Capiluna“
s.s. „Capisteria“

(010) 130956

s.s. „Kabylia“
s.s. „Kalydon“
s.s. „Kara“
s.s. „Katelysia“
s.s. „Kelletia“
s.s. „Kermia“
s.s. „Khasiella“

(010) 130958

s.s. „Macoma“
s.s. „Marisa“
s.s. „Metula“
m.s. „Niso“
s.s. „Ondina“
s.s. „Onoba“
s.s. „Patro“
s.s. „Philidora“
s.s. „Philine“

(010) 130955

s.s. „Capulonix“
m.s. „Cinulia“
m.s. „Crania“
m.s. „Dallia“
m.s. „Daphne“
m.s. „Diadema“
m.s. „Diloma“
m.s. „Dione“
m.s. „Dosina“

(010) 130957

s.s. „Kopionella“
s.s. „Koratia“
s.s. „Korovina“
s.s. „Koscicia“
s.s. „Kryptos“
s.s. „Kylix“
s.s. „Lovellia“

(010) 130959

s.s. „Philippia“
s.s. „Sepia“
s.s. „Vasum“
s.s. „Viana“
s.s. „Vitrea“
s.s. „Vivipara“
s.s. „Vlieland“
s.s. „Zafra“
s.s. „Zaria“

SCHEEPSINFORMATIE

Het is zo langzamerhand wel genoegzaam bekend geworden, maar wij willen het nog eenmaal herhalen: indien U zich op de hoogte wilt stellen van de routing van een onzer schepen, dan is het draaien van een van nevenstaande nummers de snelste en voordeligste manier om dit te doen. Zoals U zult kunnen zien, is het s.s. „Marisa“, de nieuwste toevoeging aan onze vloot, ondergebracht op de automatische telefoonbeantwoorder te bereiken onder nummer (010) 130958.

Recent is wel gebleken, dat door het intensieve gebruik van de automatische telefoonbeantwoorders de kwaliteit van het gesprokene in enkele gevallen niet meer optimaal was. Maatregelen zijn inmiddels genomen om dit te verhelpen.

DE EERSTE

De eerste van de vijf van S.T.U.K. in beheer over te nemen schepen, werd op 11 december jl. in Singapore aan ons overgedragen. Het is het 210.248 ton metende s.s. „Marisa”, dat thans het 50e schip van onze vloot vormt.



NIEUWBOUW HOFPLEIN

Een paar ferme klappen van de heimachine waren genoeg om de eerste paal voor het nieuwe Shell-Gebouw aan het Hofplein door de veenlaag te laten schieten. Daarna ondervond de paal meer weerstand. Bij iedere klap zakte hij nog maar enkele centimeters.

In een miezerige regen en ijskoude wind, zette Mr. J. R. H. van Schaik, President-Directeur van Shell Nederland, op uitnodiging van Ir. S. A. Boon, Directeur van het Shell Pensioenfonds, op maandag 3 december om even over half twaalf de heimachine in de bouwput in beweging. Met de burgemeester van Rotterdam, de heer W. Thomassen, keken ze hoe de 22 meter lange paal van gewapend beton de grond in ging. Langs de railing om de bouwput zag een klein gezelschap genodigden, onder wie vertegenwoordigers van de Nederlandse Groepsmaatschappijen, overheid, aannemerswereld, pers, ondernemingsraden en de nieuwbouwcommissie, hoe hier het begin van de fundering werd gemaakt voor het door de Rotterdamse aannemingmaatschappij J. P. van Eesteren uit te voeren torengedouw.

Juist in deze tijd van energiebesparing is het overigens een geruststellend idee om te vernemen, dat het ontwerp voor het nieuwe kantoor aan het Hofplein zodanig is, dat zo weinig mogelijk warmte verloren zal gaan respectievelijk koude zal binnendringen. De gevel wordt bijzonder goed geïsoleerd, de vensters voorzien van dubbele beglazing. De afmetingen van de ramen zijn aanzienlijk kleiner dan die in het

huidige gebouw; zij worden namelijk 1.30 x 1.30 m per kantooreenheid van 1.80 m breed. Bovendien zijn de ramen 50 cm terugliggend, zodat een te veel aan zonnestrallen de temperatuur binnen weer niet zo erg zal beïnvloeden.

Al met al zal de totale oppervlakte van de ramen nog geen derde gaan bedragen van het totale geveleppervlak. Ramen openen zal niet mogelijk zijn, hetgeen geen verwondering mag wekken, want in de „hogere” luchtlagen kan namelijk een windkracht optreden, waarvan men op de begane grond geen idee heeft.

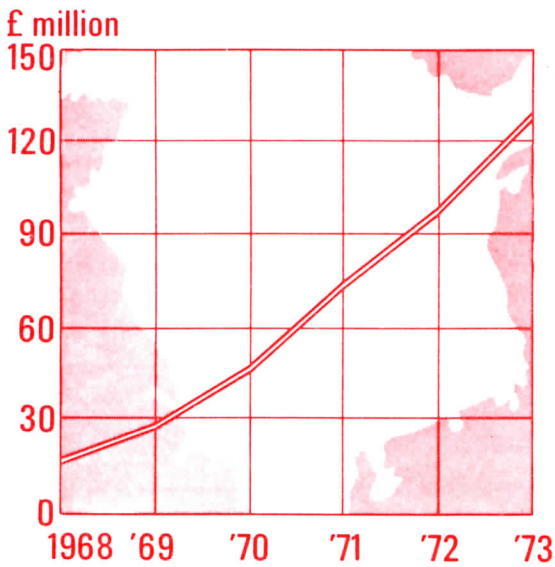


In de periode van 16 november t/m 15 december 1973 verschenen de volgende

Vlootcirculaires

No.	Datum	Onderwerp
881	20-11-73	Prijnsindexcijfers binnen- en buitenlandse reparatiewerven
882	22-11-73	Ankermarkeringsboeien
883	22-11-73	Gebruik van trossen en staaldraden
884	26-11-73	Wijzigingen in wekelijks „ship's performance” rapportage-systeem
885	28-11-73	Verontreiniging zeewater
886	4-12-73	Indonesische Scheepsgezellen - Conduites
887	7-12-73	Tanker Manoeuvring Characteristics

Hoe zeer de maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep belangstelling tonen voor de exploitatie van olie- en gaslagen in de Noordzee, komt tot uiting in onderstaande grafiek. Tot en met 1973 is aan exploratie en productie een bedrag besteed van ongeveer 130 miljoen pond sterling.



In de sector van de Noordzee die aan het Verenigd Koninkrijk is toegewezen, zijn drie belangrijke olievelden gevonden. Twee ervan, Forties van B.P. en Brent van Shell/Esso, hebben elk een potentieel van 1½ miljard barrels. Als maximale produktiecapaciteit wordt verwacht: 400.000 barrels per dag (20 miljoen ton per jaar). Het derde belangrijke olieveld, Piper van de Occidentalgroep, heeft een kleiner potentieel; de maximale produktiecapaciteit zal dan ook lager liggen. Alhoewel het moeilijk is de totale omvang van de vondsten in de Noordzee in cijfers weer te geven, mede omdat nog vele gegevens moeten worden uitgewerkt, is het wel zeker dat de door de Britse Regering verwachte produktie van 80 miljoen ton per jaar (1,6 miljoen barrels per dag) tegen 1980 zal worden gehaald. Het is zelfs waar-

schijnlijk dat tegen 1980 een dagproduktie van 2,4 miljoen barrels mogelijk is (120 miljoen ton per jaar).

Vier nieuwe velden nabij Brent, de grote ontdekking van Shell/Esso op 110 mijl ten Noordoosten van de Shetland groep, tonen aan dat dit gebied kan worden beschouwd als een belangrijk olieterrein. De velden zijn: Dunlin, Thistle, Cormorant en Hutton. In principe is er overeenkomst bereikt tussen Shell/Esso en de Conoco/Gulf/NGB groep om gezamenlijk het Dunlin-gebied te exploiteren. Shell zal hierbij als uitvoerder optreden. Recent zijn nog drie nieuwe vondsten gedaan, waarvan wordt verwacht dat ze zullen worden ontwikkeld met inschakeling van het grote pijpleidingsstelsel dat voor Brent is opgezet.

Gedetailleerde plannen zijn ook aangekondigd voor de ontwikkeling van drie andere velden: Argyll, Beryl en Shell/Esso's Auk.

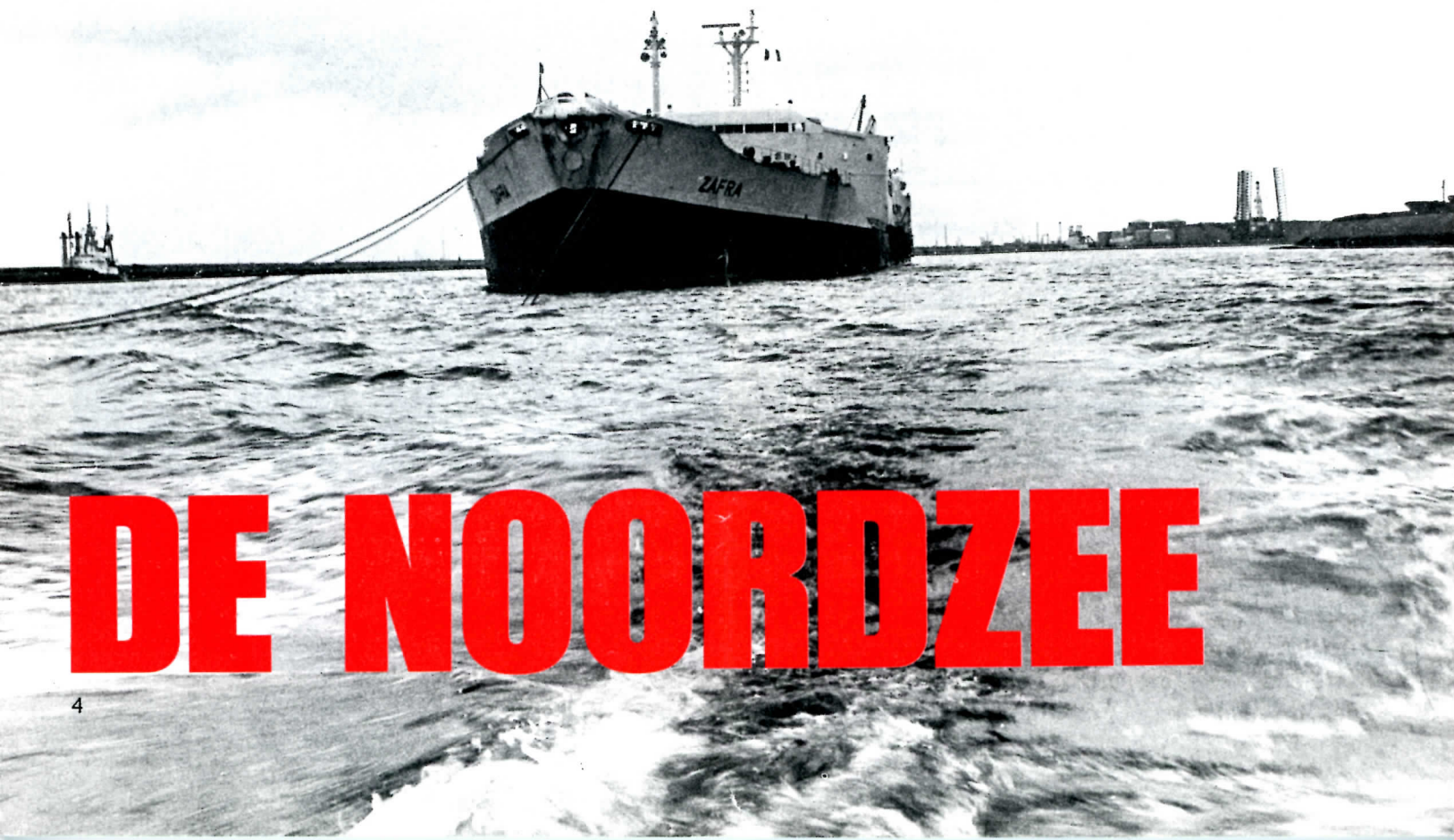
De maximale produktiecapaciteit voor „Auk” zou ongeveer 40.000 barrels per dag kunnen zijn.

Nog drie andere vondsten — Montrose, Josephine en Maureen — worden thans geëvalueerd. Hierdoor komt het totaal aantal commerciële (of potentieel commerciële) boringen in de sector van het Verenigd Koninkrijk op totaal 16.

In de zomer van 1973 was er een sterke stijging van het aantal grote verplaatsbare booreilanden op het Noordwest-Europese continentale plat. Op het ogenblik zijn er 28 in gebruik — iets meer dan de helft daarvan in de sector toegewezen aan het Verenigd Koninkrijk, twee nabij Ierland en de rest in Noorse, Deense en Nederlandse wateren. Vier hiervan verrichten boringen ten behoeve van Shell. Tot nu toe is pas één boring verricht ten Westen van de Shetland-eilanden. Dit geschiedde door Esso in de loop van 1972. Binnenkort zal ook Shell hier boringen verrichten. Er zijn nog geen andere plannen voor het gebied ten Westen van Shetland aangekondigd.

Vanzelfsprekend komt door de huidige ontwikkeling de vraag naar voren, wanneer men met de produktie op grote schaal kan beginnen. Aan de eerste grote pijpleiding van het Forties-veld is men bezig. Plannen zijn aangekondigd om de olie van het Piper-veld naar de Orkneys te voeren, een afstand van ongeveer 125 mijl. Besprekingen vinden plaats omtrent de aanleg van een gezamenlijk pijpleidingnet van het Brent-gebied naar de Shetland-eilanden. Zo lang dit net niet is voltooid, zal de olie per tanker worden afgevoerd. Ook voor de Auk-, Argyll- en Beryl-velden worden tankers ingezet.

Ondanks deze op zichzelf goede vooruitzichten voor de toekomst is de olie-opbrengst uit de Noordzee thans nog beperkt tot ongeveer 40.000 barrels per dag uit het Ekofisk-veld in Noorse wateren en ongeveer 3.000 barrels per dag langs de Deense kust.



DE NOORDZEE

PENDELDIENST

Onder deze kop brachten wij in het mei-1973-nummer van dit blad een artikel over de wijze waarop twee onzer schepen — de „Zafra” en de „Zaria” — in de tweede helft van 1974 de in het Auk-veld te winnen olie naar Teesport in Engeland zullen gaan brengen. Inmiddels zijn beide schepen al grotendeels uitgerust voor deze taak, waardoor wij in staat zijn wat dieper in te gaan op de te volgen werkwijze; met name op de manier waarop veilig, ook bij minder goede weersomstandigheden, kan worden geladen.

Juist in deze tijd van moeilijkheden bij de bevoorrading als gevolg van de door een aantal landen in het Midden-Oosten ingestelde productiebeperking, worden steeds meer vragen gesteld over de mogelijkheden die de Noordzee zou bieden om — althans gedeeltelijk — aan de steeds groeiende vraag naar energie te voldoen. Niet te ontkennen valt dat juist door zijn ligging, namelijk omringd door hoog geïndustrialiseerde landen, olie en gas uit de bodem van de Noordzee een welkome aanvulling zouden betekenen voor de bevoorrading van West-Europa. Maar door die zelfde ligging, als het ware in een trechter, gevormd door Engeland en de kust van West-Europa, ontstaan natuurlijke condities die het zoeken naar en winnen van olie bijzonder moeilijk maken. Niemand beter dan de zeevarende weet hoe zeer juist de trechtervorm kan leiden tot stormen waarbij golfhoogten kunnen ontstaan tot ± 20 meter. In het „Auk”-gebied komen tijdens de wintermaanden windsnelheden voor van meer dan 30 knopen gedurende $\pm 15\%$ van de tijd. De windstoten tijdens een werkelijk zware storm kunnen meer dan 100 knoop per uur bedragen.

De bodem van de zee biedt daarbij allerlei variatie: modder, drijfzand, klei en rotsformaties. In sommige gebieden waar naar olie en gas is geboord, was de waterdiepte al aanzienlijk meer dan 200 meter. In het „Auk”-gebied bedraagt deze 90 à 100 m.

Alhoewel de Noordzee zoals wij die thans kennen „slechts” 70 miljoen jaar oud is, zijn de lagen waarin gas en olie is aangetroffen, tot 350 miljoen jaar oud. Pas in de vijftiger jaren, na de eerste Suez-crisis, kreeg men belangstelling voor dit gebied als een mogelijke energieleverancier. Die belangstelling werd groter nadat in 1959 het enorme aardgasveld in Groningen was ontdekt. Voordat echter tot werkelijk zoeken naar olie en gas kon worden overgegaan, is er nog heel wat water langs onze kusten gestroomd. Wetgeving, techniek en... kosten telden zwaar alvorens men de eerste boring verrichtte. De eerste aardgaslaag werd in 1965 ontdekt, in het Zuidelijk deel van de Noordzee, het gebied dat aan het Verenigd Koninkrijk is toegewezen. De eerste olievondst had plaats in 1967 in een kalkformatie langs de Deense kust. Pas in 1970 werd een commercieel aantrekkelijk veld ontdekt in de Noorse sector.

Alhoewel de vondsten, ook die daarna, niet altijd commercieel aantrekkelijk waren, raakte men er wel van overtuigd op het goede spoor te zijn. Toch mag niet uit het oog worden verloren dat — zelfs al vallen nog vele proefboringen gunstig uit — de capaciteit in de 80er jaren slechts 10-15% zal betekenen van de verwachte West-Europese vraag naar olie.

De ontwikkeling na 1970 voltrok zich in steeds sneller tempo. Genoegzaam bekend is dat de kosten van olie die elders wordt betrokken, stijgende zijn; maar niet uit het oog moet worden verloren dat ook de kosten voor het zoeken naar en winnen van olie en gas in de Noordzee ontstellend hoog zijn. Maar het zijn niet de kosten waarover wij hier willen spreken, hoe belangrijk die ook zijn wil men de aantrekkelijkheid van dit gebied relativeren, maar het is het „Auk”-veld, waar twee onzer schepen zullen worden ingezet voor de afvoer van de te winnen olie.

Het „Auk-veld.

In 1971 trof Shell Expro — de afkorting voor Shell U.K. Exploration and Production, die namens Shell en Esso haar werk verricht — olie aan in het door haar verkregen concessiegebied in Engelse wateren. Uitvoerige metingen werden verricht en uiteindelijk werd besloten hier een vast platform op te richten. Aanvankelijk rekende men erop dit platform nog in 1973 te kunnen installeren; echter er is vertraging ontstaan in de constructie, waardoor pas in de tweede helft van 1974 werkelijke oliewinning in dit veld zal plaatsvinden.

Alhoewel verschillende velden, zowel die met aardgas als met olie, met het vasteland of met Engeland zijn verbonden door middel van pijpleidingen over de bodem van de Noordzee, kleven hieraan nog vele bezwaren. Juist door de slechte weersomstandigheden, zeker in meer Noordelijke gebieden, kan men slechts gedurende een beperkt aantal maanden leidingen leggen.

Een 240 km lange leiding leggen op een diepte van 140 meter bij voorbeeld vereist een constructieperiode van drie jaar. Wil men een productieplatform laten aanmaken, dan moet ook op minstens drie jaar worden gerekend. Al met al genoeg redenen om, wanneer alternatieven beschikbaar zijn, ook deze terdege te overwegen, waarbij ook de kostenfactor een krachtig woord meesprekt.

Bij het „Auk”-veld heeft men gekozen voor afvoer d.m.v. twee 40.000 tons schepen, de „Zafra” en de „Zaria”. Vanaf het productieplatform wordt de gewonnen olie via een onderzeese leiding met een lengte van ongeveer 2000 meter naar de ELBSM gevoerd, waarover wij in het vorige artikel reeds uitvoerig schreven. In afwijking van hetgeen daarin is gesteld over twee van dergelijke boeien, is inmiddels besloten met één ELBSM te volstaan. Deze bij de werf Gusto vervaardigde reuzenboei wordt thans op een enorme lichter naar een beschutte inham aan de Noorse kust versleept, alwaar ze wordt „tewatergelaten” en „gericht” d.m.v. ballast; daarna zullen er diverse proeven mee worden genomen.

Laadslang.

Wanneer de boei eenmaal in het „Auk”-veld is verankerd, zullen eerst proeven worden genomen met de „Zafra” of „Zaria” om na te gaan hoe het meren verloopt, wanneer de door een stand-by trawler uitgebrachte voorloop is opgepikt d.m.v. een dreg, en de tros met ketting op de speciaal geconstrueerde boegstopper is vastgezet. Daar deze stopper onder het laadslang-platform moest worden opgesteld — daardoor minder gemakkelijk bereikbaar — en mede in verband met de veiligheid is aan de stopper een hand-hydraulische pluiner aangebracht, die vanaf de bedieningskast aan de verschansing naast het platform kan worden bediend. Het aanvoeren van vervangende laadslangen naar de boei geschiedt d.m.v. een helikopter. Slangen kunnen daarop worden neergelaten door een luik, en komen op een lager gelegen dek waar ze op een der haspels worden aangebracht. Er zal tijdens de proeven ook worden geoefend in het verwisselen van de 1e slanglengte a/b, misschien zelfs meerdere lengtes.

De laadslang wordt, na meren, aan boord op het speciale platform gehieuid, waarmede onze „Z”-schepen inmiddels zijn uitgerust. Dit is aan de voorzijde in de vorm van een trechter. Dit heeft ten doel laterale beweging van de slang mogelijk te maken wanneer het schip onder invloed van wind en stroom zijdelingse bewegingen maakt. Immers, anders dan bij conventionele SBM's zal het schip — ook bij slechter wordend weer — langer blijven laden.

Tevens wordt hiermede bereikt, dat de laadslang als het ware naar de juiste positie wordt gedwongen om te worden aangesloten op het mondstuk aan het eind van de aan boord aangebrachte, draaibare arm.

Aansluiting.

Aan de hand van de geplaatste fotoserie krijgt men een indruk hoe dit in z'n werk gaat. Er is voor gezorgd, dat te allen tijde de beide einden precies tegen en in elkaar worden gedrukt. De constructie van het

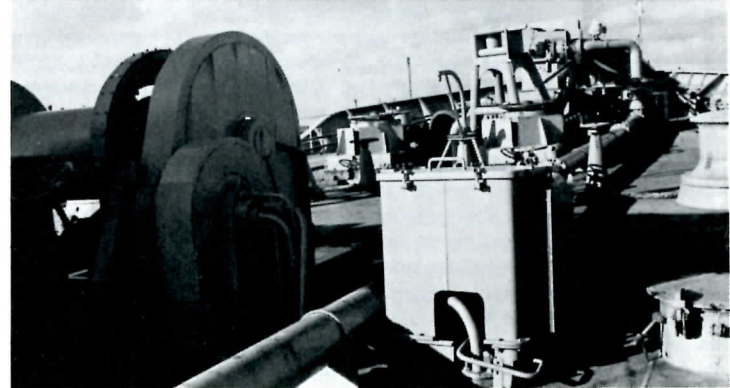
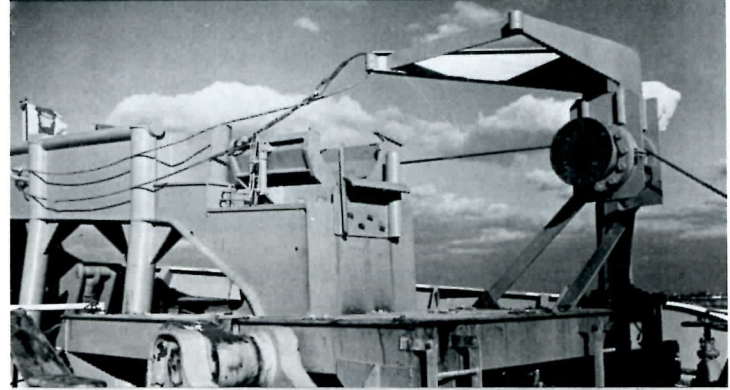
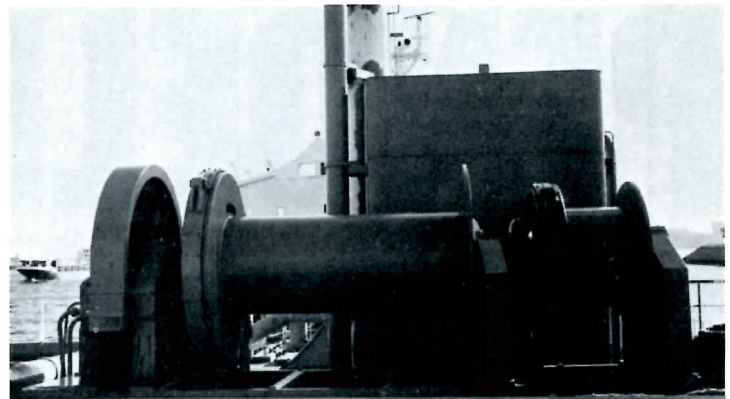
uiteinde van de laadslang, de „probe" genaamd, is zodanig, dat uitsluitend wanneer de koppeling is voltooid, olie er doorheen kan stromen. Zodra de verbinding niet optimaal is of door welke oorzaak dan ook geheel verbreekt, wordt de „probe" gesloten en de belading automatisch gestopt. Overboord vloeien van olie en dientengevolge verontreiniging van de zee is daardoor uitgesloten. Het einde van de laadslang — de „probe" dus — is voorzien van een hijssoog waaraan de staaldraad wordt vastgemaakt waarmee de slang aan boord wordt gehesen. Dit oog is voor de doorstroming geen sta-in-de-weg, want wanneer na het zwaaien van de arm tegen de „probe" de koppeling tot stand wordt gebracht, wordt een deel van de zijkant van de „probe" als het ware opengeschoven. Het is de aldus ontstane opening die de doorstroming van olie mogelijk maakt. Via de arm en via de speciaal aangelegde 10" leiding van het voormanifold gaat de lading door de dropleiding van middentank No. 1.

Vanzelfsprekend zijn uitgebreide voorzieningen getroffen om de „probe" zodanig vast te zetten, dat bij geringe beweging van het schip de verbinding in stand blijft. Daartoe is voor de „probe" een passtuk (spacer tube) aangebracht, welke in een klemrichting rust die met behulp van een hydraulisch handpompje wordt aangedrukt en het geheel op zijn plaats houdt. Eén beweging is echter genoeg om, in geval van nood, zonder uitstel de slang los te maken, waarna deze van het schip glijdt. Op het moment dat de aansluiting tussen „probe" en arm onderbroken wordt, sluit de cilindervormige wand van de „probe" zich en kan geen olie meer uitstromen.

Deze koppeling is een gewijzigde versie van de aansluiting die wordt toegepast bij de marine van verschillende landen om, op zee, olie over te pompen van een bevoorradingschip naar een oorlogsschip. Het principe is dus reeds jaren in de praktijk toegepast, waarbij bijzonder gunstige ervaring is opgedaan.

Om ook de mogelijkheid uit te sluiten van verontreiniging van de zee als gevolg van de noodzaak de schepen op de uitreis gedeeltelijk te ballasten, zullen zij niet ten volle worden gelost. Een hoeveelheid van ca. 10 tot 15.000 ton lading zal aan boord worden gehouden als ballast, waarna het schip zijn lading gedurende enkele dagen aan de EL5BM weer zal aanvullen. Door steeds andere tanks te drainen in Teesport, wordt voorkomen dat zich te veel bezinksel in de tanks zou vormen.

Wanneer het „Auk"-project eenmaal op gang is gekomen, mag worden gesteld dat — met een maximum aan veiligheid — onze getrouwe Noordzee zal meehelpen althans een bescheiden bijdrage te leveren aan de olievoorziening van West-Europa.

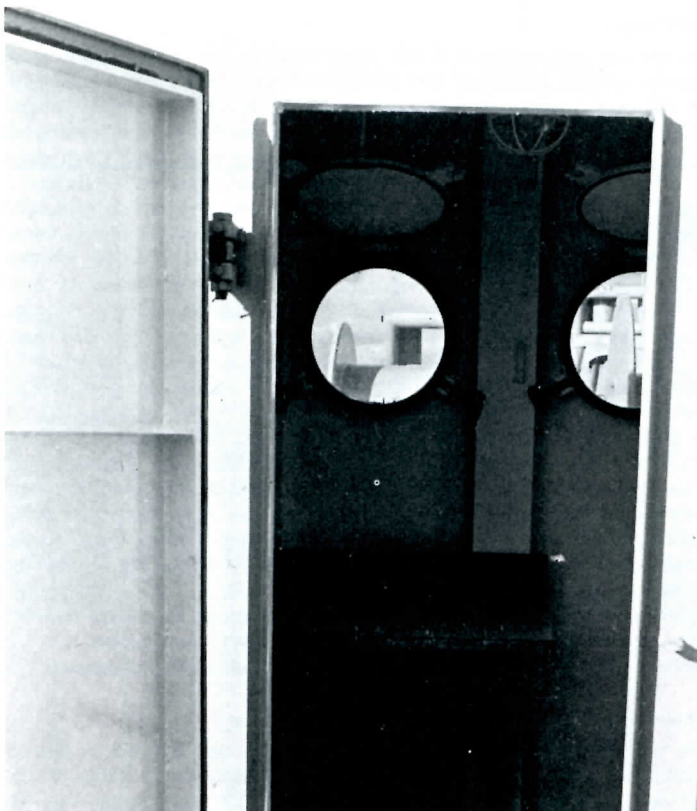


Hiernaast: Achter slangplatform, boegstopper, de op de bak geconstrueerde arm en de elektrischhydraulische winch is een schuilhut aangebracht, voorzien van licht, telefoon en verwarming. Van hieruit heeft men een goed uitzicht over de bak, die door een extra in de mast opgehangen lamp overvloedig wordt belicht. Het is de bedoeling dat tijdens de laadoperatie in het „Auk"-veld te allen tijde op de bak wacht wordt gehouden.

Hierboven: De speciaal aangebrachte winch, bestaande uit twee delen. Op de langste trommel wordt de messenger met een lengte van ongeveer 330 meter geborgen, waarbij de mogelijkheid aanwezig is deze snel uit te vieren. De kleinere trommel dient om de staaldraad in te hieuwen waaraan de slang is verbonden. Deze winch is elektrischhydraulisch, opdat gedurende de lictijd aan de boei niet altijd stoom aan dek behoeft bij te staan.

Op de tweede foto is het ontvangende deel van de beweegbare laadarm (rechts) nog niet aangebracht. Duidelijk zichtbaar (in het midden, op het bordes) is de hydraulische klemrichting waarmee een passtuk voor de „probe" wordt vastgezet zodra deze met de laadslang aan boord is gehesen en op het platform gelegd. Met behulp van de plunjer ernaast, kan in geval van nood snel worden ontkoppeld.

Zij-aanzicht op de elektrischhydraulische winch, met ernaast de bedieningskast. De leiding naar de beweegbare arm is ook duidelijk zichtbaar. De gehele installatie en leiding liggen op de bak, zodat voorzieningen moesten worden getroffen om de ruimte onder de bak gasvrij te houden. Hiertoe is een overdrukfan aangebracht met — 4½ meter boven dek — een aanzuigpijp.

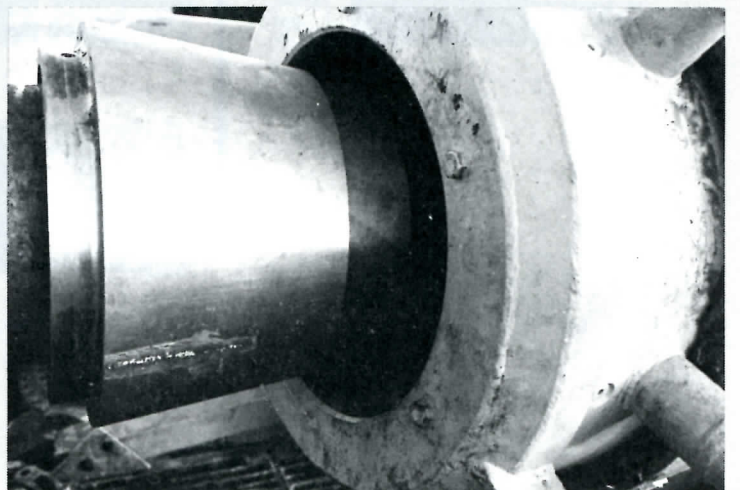
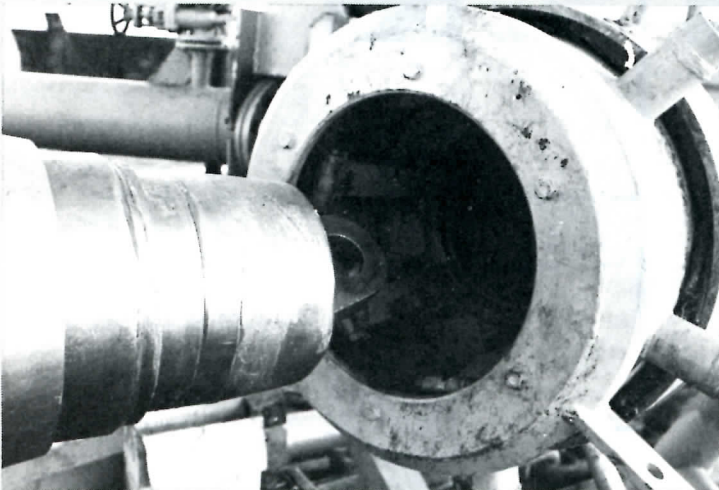
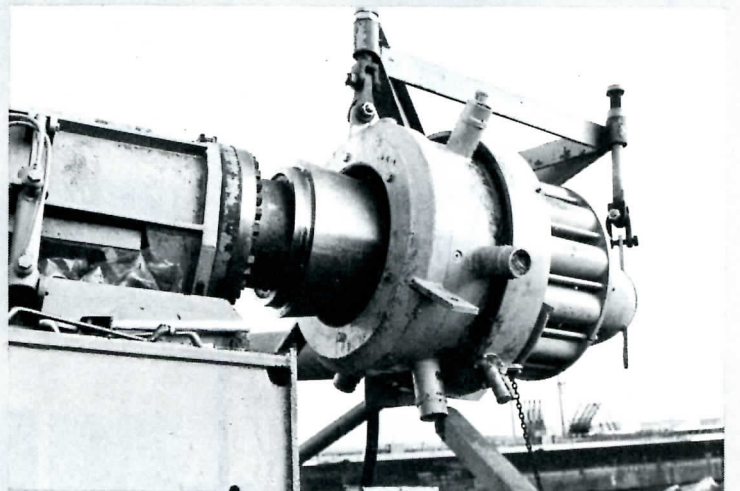
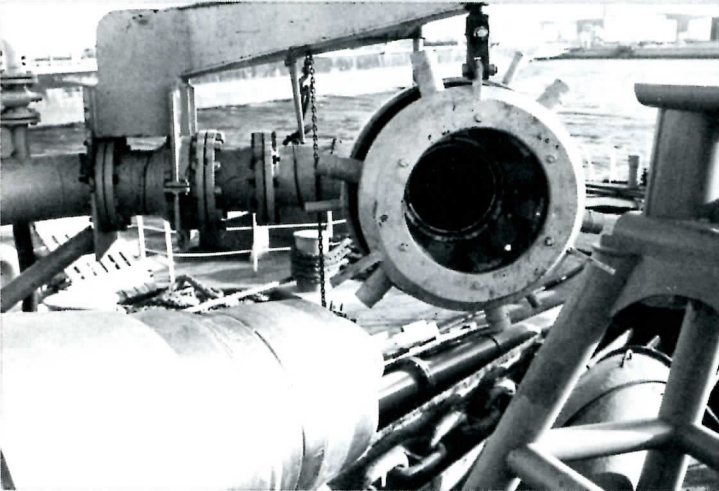
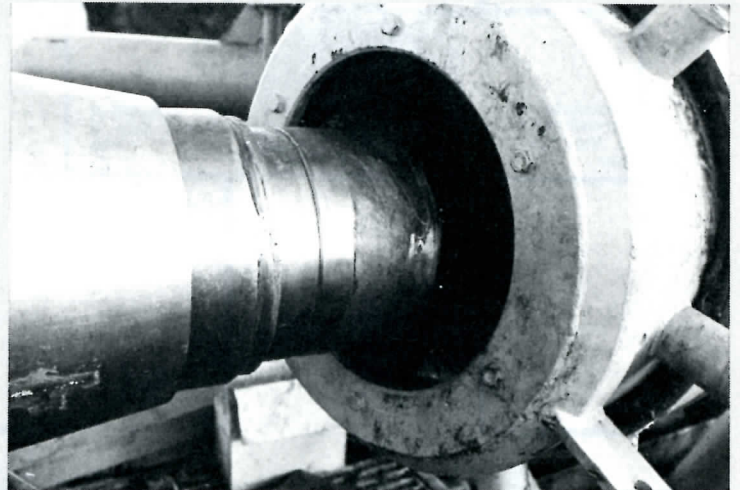
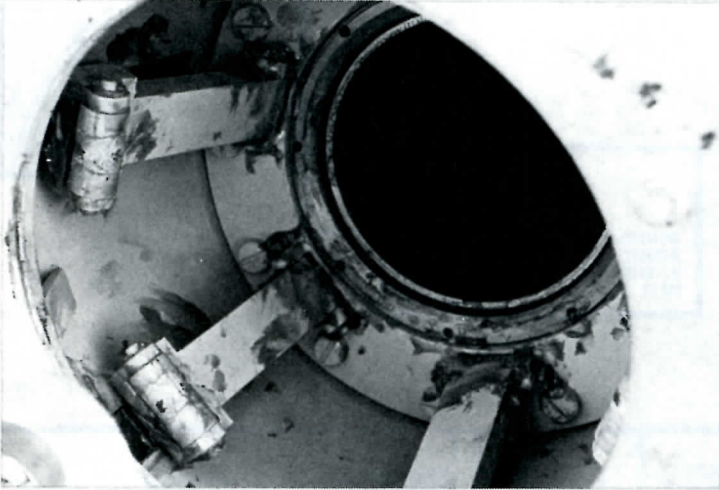


De scheepsaansluiting — het mondstuk aan de beweegbare arm — heeft aan de binnenzijde een ringvormige geleiding met „grijpers”, waardoor de „probe” altijd op de juiste plaats komt. Middels een speciaal aangebrachte constructie kunnen met één handbeweging deze grijpers worden losgemaakt, zodat „probe” met laadslang kan worden gevierd.

De „probe” — het uiteinde van de laadslang dus — is vervaardigd van aluminiumbrons. Voor het oog waarmee de slang aan boord wordt getrokken, zit een aluminiumbrons mantel die — wanneer de „probe” in het mondstuk, d.w.z. het ontvangende deel van de arm, komt — naar achteren schuift, waarbij een aantal openingen vrij komen, waar door-

heen de olie wordt gepompt. Een veerinrichting zorgt ervoor dat, wanneer de „probe” uit het mondstuk gaat, deze openingen onmiddellijk sluiten.

Mocht bij hoge uitzondering, door welke oorzaak dan ook, het laden onmiddellijk moeten worden gestopt, dan kan dankzij de speciale constructie in een enkel ogenblik de slang worden geslipt. Maar ook wanneer door bijzondere omstandigheden zonder deze handeling moet worden weggevaaren, zal door overschrijding van een bepaalde maximum spanning tussen „probe” en mondstuk, de laadslang vanzelf vrijkomen. In geen van beide gevallen zal verontreiniging van de zee plaatsvinden, dankzij de automatisch sluitende openingen van de „probe.”



WALORGANISATIE SHELL TANKERS B.V.

PER 1 JANUARI 1974

DIRECTEUR
D. RODEN
DF

FINANCIËN EN
ADMINISTRATIE
D. VAN ZANEN **
DFF



GENEESKUNDIGE
DIENST
K. ENGELSMA, arts
DF/1



VLOOTBEH
H. DEN C
DFM

Boekhouding en
begrotingen
DFF/1
J. van de Merwe



Nautische dienst
DFM/1
C. E. van 't Woudt



Technische dienst
DFM/2
A. Baljet



Methodes en
procedures,
computer-
toepassingen
DFF/2
C. van Steensel



Nautische
ontwikkelingen
en scheeps-
veiligheid
DFM/11
M. A. Ritco



Technische
ontwikkelingen
en Instrumentatie
DFM/21
G. Veldt



Vertalingen,
correspondentie
en documentatie
DFF/4
F. M. van der Kolke



Dekdienst
DFM/12
D. Jongeneel



Werktuigkundige
dienst
Vloot A
DFM/22
J. van Duuren



Civiele dienst
DFM/13
J. T. J. H.
van Gestel



Werktuigkundige
dienst
Vloot B
DFM/23
K. J. Wiessner



Elektrotechniek
DFM/24
H. Snel





Materialendienst
DFM/3
H. Sierat

Vloot-
administratie
DFM/4
A. F. H. Kragten



Scheepsofficieren
DFP/1
G. H. van
Leeuwen



Scheepsgezellen
DFP/2
F. K. Neuerburg



Gages en
Administratie
Vlootpersoneel
DFP/3
J. Beekhuizen



Personeels-
voorlichting
DFP/4
W. N. Wouters



Walpersoneel en
Organisatie
DFP/5
J. Blaauwkamer



Maatschappelijk
werk
(vloot- en
walpersoneel)
DFP/51
Mej.
W. C. Groen



Arbeids-
voorwaarden
DFP/6
E. Otten



* Adjunct-Directeur en Algemeen Procuratiehouder
** Algemeen procuratiehouder

De Ideeënbuscommissie vergaderde op donderdag 4 oktober jl. onder voorzitterschap van de heer D. Rodenburg. Voor nautische zaken was aanwezig de heer C. E. van 't Woudt en voor technische zaken de heer A. Baljet. Tevens werd de vergadering bijgewoond door de heer H. den Ouden. Secretaris was de heer R. J. F. van Stuijvenberg.

Door verschillende oorzaken was deze vergadering al enkele malen uitgesteld. Besloten werd, om in principe voortaan ten minste eens per twee à drie maanden de ideeën in de Commissie te behandelen.

Idee No. 436 van **4e werktuigkundige J. J. Ceelen** betreffende een gewijzigd stoomverdelingsstelsel voor het m.s. „Niso” werd door de Commissie met wel zeer veel belangstelling bezien. Inzender stelt voor (mede met het oog op mogelijk vol-automatisch bedrijf bij O-manswachtbezetting) met behulp van een 10.5 kg reduceer in de plaats van de automatische afsluiter te voorkomen dat bij grote stoomafname door minder belangrijke groepen plotselinge drukval bij de turbogenerator optreedt. Het stoombedrijf zou hierdoor meer stabiliteit verkrijgen. Het is een in technisch opzicht gedegen uitgewerkt en weloverwogen voorstel en stelt voor uitvoering geschikt. De heer Ceelen heeft dit voorstel ingediend op een moment, dat nog niet bekend was dat de „Niso” in 1974 niet meer in de diepzee-vaart dienst zou doen, doch speciaal belast zou worden met het lichten van schepen. Dit stelt weer heel andere eisen aan het stoomverdelingssysteem dan het gebruikelijke bedrijf. De Commissie was van mening dat, indien de „Niso” in de normale vaart zou zijn gebleven, het voorgestelde principe waarschijnlijk in grote lijnen zou zijn toegepast. Als gevolg van de „lichter” taak echter zal het stoomstelsel grondig worden herzien en zullen slechts een aantal principes van inzender werkelijk worden toegepast. De Commissie kent voor deze inzending evenwel een beloning toe van

f 250,-

Idee No. 437 van **wnd. 4e werktuigkundige L. J. Criens** betreffende automatisering van de torninstallaties voor „Cap”- en „K”-klasse schepen heeft naar de mening van de Commissie een niet geheel juist uitgangspunt.

Bij het éénmanswachtproject is duidelijk gesteld, dat manoeuvreren niet valt onder „gunstige” condities.

Tijdens manoeuvreren zullen dus altijd meerdere mensen in de machinekamer aanwezig zijn, waarmee de noodzaak van een semi-automatische torninstallatie in feite geheel is verdwenen. De te verrichten handeling is momenteel vrij eenvoudig en de afstand tussen de torn en de manoeuvreerstand is niet groot. Het voorstel heeft voorts nog enkele bezwaren, o.a. de grootte van de spoel, de warmte-ontwikkeling ervan en het magnetiseren van het materiaal.

Met betrekking tot het idee voor de „K”-klasse schepen kan worden gesteld dat, naast een ingrijpende wijziging met de daaruit voortvloeiende kosten, de uitvoering als voorgesteld en getekend door inzender praktische bezwaren heeft. Hierbij dient verder in het oog te worden gehouden dat de handeling die moet worden verricht om tijdens meren of ontmeren de turbine gaande te houden, in feite eenvoudig is en slechts kort van duur.

Ombouw wordt hierdoor in financieel opzicht zeer zeker niet gerechtvaardigd. Mede in verband met het feit dat inzake dit onderwerp reeds meerdere inzendingen zijn ontvangen, kan de Commissie voor deze prima uitgewerkte inzending alleen een aanmoedigingspremie van

f 100,-

toekennen, waarbij inzender wel een compliment wordt gemaakt voor zijn helder technisch inzicht.

Idee No. 440 van **3e stuurman R. A. Sweetnam** betreft de vervanging van alleen lagerbusjes van Whessoe Gauge 10000-A. in plaats van gehele „tape drum hubs”. Het in het voorstel naar voren gebrachte verwerpen en verteren van het witrubber lager van de tape drum wordt ook door de fabrikant en leverancier onderkend. Aan boord geschiedt de gebruikelijke vervanging door middel van een tufnol strip, waarvan reserve aanwezig is. De fabrikant heeft, na in kennis gesteld te zijn van het onderhavige euvel, een tufnol-lager op de lijst van reservedelen geplaatst onder No. 00605-7049-1. Dit onderdeel kan op eenvoudige wijze worden aangebracht als het witrubber-lager versleten is.

Bij onderzoek van het kostenaspect is evenwel gebleken dat het onderdeel No. 43, de tape drum, niet erg vaak werd aangevraagd. In aan-


merking nemend dat zich op de vloot thans een paar honderd van dit soort Whessoe Gages bevinden en zich nog lange tijd zullen bevinden, zal het financiële voordeel, hoewel momenteel niet zeer groot, over de gehele periode toch heel aanzienlijk zijn.

Naar de mening van de Commissie getuigt deze inzending van opmerkzaamheid en van een duidelijk aanwezig bewustzijn van de noodzaak tot kostenbewaking. Het idee werd bovendien duidelijk gepresenteerd en de Commissie heeft het genoeg voor deze inzending een beloning toe te kennen van

f 250,-

Alhoewel het idee No. 441 van **5e werktuigkundige W. J. L. de Gee** zoals omschreven, goed kan worden genoemd, moeten wij toch bezwaar maken tegen deze uitvoering. Inzender stelt voor in plaats van gebruik te maken van de algemene dienstleiding voor koelwater voor de nooddieselgenerator, hiervoor wederom de afgekoppelde Kromhout-pomp in te schakelen. Indertijd zijn echter diverse kleinere koelwaterpompen vervangen door één grote STORK-pomp. Een en ander werd gedaan om te komen tot een vermindering van onderhoudsintensieve apparatuur; daarbij konden tevens de zee-inlaatafsluiters vervallen. Toen later bovendien bleek dat bepaalde onderdelen van de Kromhout-koelwaterpomp niet meer te verkrijgen waren, werd besloten om de koelwatervoorziening ook van de nieuwe algemene dienstleiding te betrekken. Een en ander is destijds (september 1971) aan de betrokken schepen bekend gemaakt. Het bevreemdt ons enigszins dat de hoofdwerktuigkundige zijn fiat heeft gegeven voor uitvoering van dit idee, aangezien deze van onze bedoelingen en beweegredenen van de destijds genomen maatregel op de hoogte zal zijn.

MET
JOHEM EN ROEL



EEN
VEILIGE BOEL

In dit nummer op pag. 12 de eerste van een serie striptekeningen van 1e stm. R. van Kranen, die wij de vorige maand reeds aankondigden. Vele van de situaties weergegeven in de serie van 12 strips die in de loop van dit jaar zullen verschijnen, zijn waarlijk voorgekomen. En sommige komen misschien nog voor. Wellicht is het ten overvloede, doch toch willen wij hier nadrukkelijk stellen, dat eventuele gelijkenissen geheel toevallig zijn. Mocht men zichzelf in bepaalde situaties herkennen, dan geldt echter: „wie de schoen past . . .”

Een laatste opmerking wil de Commissie nog maken over de vermeende te behalen tijdswinst. Deze is ons inziens vrijwel te verwaarlozen aangezien men toch naar beneden moet ingeval van een black-out om de „Kromhout" te starten. De Commissie zag echter aanleiding om inzender een aanmoedigingspremie toe te kennen van

f 50,-

Ook voor Idee No. 442 van **5e werktuigkundige W. P. van Dam** betreffende koppeling van smeerolie-opvultankjes aan niet meer in gebruik zijnde MAN-voorradetank a/b van „D"-schepen, kon de Commissie een aanmoedigingspremie toekennen van

f 50,-

Inzender zoekt duidelijk naar een verminderd aantal nogal tijdrovende werkzaamheden. Het idee is echter niet uitvoerbaar en wel hoofdzakelijk vanwege het grote gevaar van smeeroliecontaminatie hetzij door menselijke fouten, hetzij door lekkende afsluiters. De Commissie kent de aanmoedigingspremie toe vanwege de betoonde inventiviteit.

Het idee No. 443 van **wnd 2e stuurman J. van Ruiven** betreffende de plaatsing van een hoge-druk tank voor inert-gas aan boord van het s.s. „Macoma" kon eveneens beloond worden met een aanmoedigingspremie van

f 50,-

De Commissie heeft de uitvoerbaarheid van deze suggestie zeer serieus bekeken. Het bleek evenwel een vrijwel onuitvoerbaar voorstel, mede aangezien een drukvat van 30 m³ en druk van 200 kg/cm² (waarvoor in feite geen plaats is) onder de wettelijke bepalingen valt, met de daaraan verbonden keuringen en bijzondere eisen. Ook voor de diverse benodigde appendages loopt het kostenaspect ronduit abnormaal hoog op. Naar onze schatting is ten minste f 1.000.000,— nodig voor de benodigde ketel(s) compressor, leidingen, reduceerventielen, veiligheids met uitlaat tot bovenzijde schoorsteen en ketelfundatie(s). Het gewicht van het totale pakket zal ca. 100 ton bedragen (hetgeen zal leiden tot ladinguitsluiting) en maakt voorts diverse versterkingen van de scheepsconstructie noodzakelijk.

Bovendien is het oefenen met inert-gas nog veel gevaarlijker dan met CO₂, terwijl het opvullen van (CO₂) cilinders alleen is toegestaan door gespecialiseerde, internationaal goedgekeurde en regelmatig gecontroleerde bedrijven. Mede aangezien tijdens een geladen reis, waarbij de meest snelle drukval optreedt, volgens scheepsrapportage slechts een enkele maal werd opgetopt, worden de voorgestelde omvangrijke, diep-ingrijpende en zeer kostbare wijzigingen niet verantwoord geacht.

Bovengenoemde inzenders, alsmede de inzenders aan wie geen beloning of aanmoedigingspremie werd toegekend hebben inmiddels van de Commissie een gedetailleerd antwoord ontvangen.

EEN MODERNE UITVOERING VAN BRUGBESTURING

Een groep specialisten op het gebied van elektronica en regeltechniek van het Koninklijk Shell Laboratorium te Amsterdam heeft een prototype van een brugbesturingssysteem ontworpen en gebouwd voor het varen met een onbemande machinekamer waarbij de hoogste graad van betrouwbaarheid zou zijn bereikt.

In het verleden zijn pogingen om stoomturbineschepen op deze wijze te laten varen dikwijls in de war gestuurd door de onbetrouwbaarheid van zowel machines als instrumenten. Behalve dat ze betrouwbaar moeten zijn, moeten de instrumenten tevens de vereiste graad van vervolmaking hebben bereikt om de bekwaamheden van de werktuigkundige zo dicht mogelijk te benaderen.

Om deze reden begon Shell International Marine in het begin van de zestiger jaren met onderzoeken en ontwikkelingen op het gebied van automatisering op schepen en introduceerde in 1968 een pneumatisch brugbesturingssysteem. Maar zelfs al voldeed dit systeem aan alle functionele eisen en kon het gebruik maken van de daartoe beschikbare pneumatische standaard-componenten, toch was men van mening dat een nog grotere betrouwbaarheid gekoppeld aan minder onderhoud kon worden bereikt door gebruik te maken van de jongste ontwikkelingen op het gebied van de elektronica. Vandaar dat een nieuw prototype werd ontworpen en gebouwd. De bij de luchtvaart welbekende beperking van duplicatie werd hierbij toegepast, waardoor het systeem zichzelf controleert en snelle herkenning van storingen mogelijk is. Deze eigenschap maakt een snelle reparatie door vervanging mogelijk, waarbij weinig of geen kennis van elektronica noodzakelijk is. Bovendien kan deze eigenschap worden benut om de voortstuwingsmachine te beschermen tegen gebrekkig functioneren van het besturingssysteem door het voorkomen van een niet gewenste werking der manoeuvreerafsluiters als er een fout in het besturingssysteem is ontdekt.

Voordat het prototype in november 1971 op de Duitse Shell-tanker „Myrina" werd geïnstalleerd, werden er uitgebreide laboratoriumproeven mee genomen. Zoals te verwachten waren er kinderziekten, maar in januari daarop waren deze verholpen en de daaropvolgende 14 maanden bewezen dat het systeem aan de eraan gestelde technische eisen voldeed. Er deden zich zeer weinig gebreken voor, en als die zich al voordeden, verzekerden de in het systeem ingebouwde hulpmiddelen tot opsporing van fouten een snel herstel van de automatische besturing zonder te moeten overgaan op handbesturing.

De ideale situatie, waarbij de machines het best reageren op orders van de brug, is die waarbij de regeling van het aantal omwentelingen van de machine gekoppeld is aan het regelsysteem van de stoomproducerende installatie. Er zijn reeds pogingen in die richting ondernomen, zij het dat die slechts gericht waren op vermindering van de stoombehoefte ingeval de begrenzing van de ketel wordt benaderd.

Onderzoeken in het Koninklijk Shell Laboratorium hebben echter aangetoond dat een aanzienlijk snellere reactie dan de huidige mogelijk is door een meer rationele integratie van de regeling van hoofdmachine en ketel. Het ontworpen systeem verzekert te allen tijde een zo nauwkeurig mogelijke aanpassing van de manoeuvreersnelheid aan de conditie van de ketel.

Op deze wijze wordt niet alleen de stoombehoefte verminderd als de ketel een onstabiele toestand benadert, maar het staat ook toe dat deze behoefte toeneemt als de installatie veilig, binnen zijn vermogen, werkt.

De brugbesturing is zodanig ontworpen dat deze nieuwe vorm van integratie in een later stadium zonder ingrijpende wijzigingen kan worden toegepast.

Het prototype van de elektronische uitrusting, bestaande uit een gedupliceerd brugbesturingssysteem met test-mogelijkheden en reservedelen, neemt niet meer plaats in dan nodig was voor het (enkele) pneumatische standaard-systeem. Men is van mening dat een geheel bedrijfsklare uitvoering nog aanzienlijk kleiner zal zijn.

Men heeft inmiddels een licentie met de daarbij horende licentierechten verleend aan Søren T. Lyngsø A/S, Denemarken, die dit ontwerp zal produceren en onder eigen naam op de markt brengen. Deze firma geniet reeds vele jaren bekendheid op het gebied van besturing van voortstuwingsapparatuur op schepen. Tevens vervaardigen zij een uitgebreide reeks van elektronische automatiseringsapparatuur voor productie-, elektriciteits- en distributiebedrijven alsmede verlichtingssystemen voor landings- en taxibanen voor vliegvelden.

De eerste brugbesturingseenheden zullen in het begin van 1974 beschikbaar komen.

Afscheid

Ik ben ervan overtuigd, dat ik niet alleen sta als ik zeg dat het afscheid nemen van je man als hij weer voor een paar maanden weggaat, onplezierig is. Je hebt samen het verlof doorgebracht, onze zoon is weer gewend aan „vader thuis” en dan opeens is er de oproep: om 20.00 uur op Schiphol voor vertrek naar Kaapstad. In dit geval ging het om de „Zafra”, die Kaapstad zou aanlopen. 's Morgens vroeg waren we al vertrokken, want voordat je van Terschelling op Schiphol bent, dat duurt wel éven. Onze zoon hadden we thuis gelaten, met een goede oppas. Die had het afscheid dus al gehad. Maar zelf ging ik mee: je wilt tot het laatste ogenblik samen zijn en hem veilig zien vertrekken. Een telefoontje van kantoor had ons ervan op de hoogte gesteld, dat er nog maar net plaats voor hem was in het vliegtuig. Bij het in-checken was alles in orde: „o.k.” werd er op het passagebiljet ingevuld. De koffers kregen hun label voor Kaapstad en dan zeg je je man gedag. Altijd een beetje onpersoonlijk in de hal, maar daar is niets aan te doen. Met een prikkelend gevoel achter je ogen zie je hem dan gaan naar de marechaussee. Nog een laatste zwaai, en hij is uit je gezichtsveld vertrokken.

Ik heb — als Terschellingse — het geluk nog een schoonzus te hebben in Haarlem, zodat ik niet onmiddellijk weer naar het Noorden hoef om daar ergens in m'n eentje in een hotel te overnachten. Je kikkert dus weer wat op met een lekker bakkie koffie, eet gezellig mee en bladert 's avonds wat in een of ander tijdschrift. Dat de telefoon ging en m'n schoonzus nogal verbaasd reageerde, drong nauwelijks tot me door. Wel schrok ik op toen ze — na de telefoon weer te hebben neergelegd — tegen me zei: „nou, het afscheid is maar van korte duur geweest, want je man is op weg naar Haarlem”.

Op Schiphol had zich inmiddels wel het een en ander afgespeeld. Nadat m'n man door de slurf naar het vliegtuig was gegaan, werd hij bij de

UIT



EN THUIS

deur staande gehouden. „Nog een ogenblik, meneer”, dat was het enige dat hij als uitleg kreeg. De een na de ander passeerde hem, tot het vliegtuig volgens de steward vol was. „Nee”, aldus de jongedame aan de ingang, „er staat hier nog een heer en volgens m'n computerlijst is er nog één plaats vrij in de 1e klas”. Maar hoe ze ook telden, hoe ze ook keken, het vliegtuig was vol: geen vrij plekje was er meer te bekennen. De bagage van m'n man er nog uithalen bleek onmogelijk.

Nadat het vliegtuig was vertrokken, werd door de KLM een grondig onderzoek ingesteld. Niet dat het nog zou baten, want m'n man stond nog op Schiphol en het vliegtuig was al hoog en droog in de lucht. Het bleek een fout in de computer te zijn. Maar daar heb je als passagier natuurlijk niks aan. Wel kreeg hij een hotel toegewezen door de KLM. Maar hij voelde er meer voor om naar Haarlem te komen, belde en stond inderdaad 's avonds weer voor m'n neus. Zijn bagage was nu gereduceerd tot een tas die hij altijd bij zich draagt als hij reist, met als inhoud zijn papieren, zijn scheergerei en een leesboek. Een telefoontje naar de wachtsman van het Shell-Gebouw was voldoende om achter het telefoonnummer van Mej. Poot te komen, dus die werd prompt opgebeld. Alhoewel die altijd vriendelijk is, bleek nu dat ook zij zich kwaad kan maken, in dit geval op de KLM. De volgende morgen kregen wij bericht van haar, dat m'n man met een machine van de Lufthansa om kwart voor een van Schiphol via Frankfurt naar Johannesburg kon. „En de bagage dan?”, was zijn wedervraag, want hij zag zich al op de „Zafra” zonder zijn spullen. Maar ook dat kwam in orde, zo werd hem verzekerd.

En zo vertrokken wij de volgende morgen om half twaalf opnieuw naar Schiphol, om ten tweede male afscheid te nemen voor een aantal maanden. En dat vond ik persoonlijk nou juist het meest vervelende: dat afscheid nemen, twee keer achter elkaar. Maar goed, hij vertrok nu echt, vond zijn bagage inderdaad klaar staan in Johannesburg en kwam veilig aan boord van de „Zafra”. Vandaar stuurde hij onmiddellijk een telegram om me gerust te stellen. Een bericht waar ik met spanning op wachtte, maar natuurlijk net miste: ik deed namelijk boodschappen. Nu is op ons eiland de service, ook van de PTT, bijzonder goed. Dus nadat de posthouder 's middags merkte dat ik niet thuis was, blééf hij bellen. Net zo lang tot hij mij 's avonds te pakken kreeg. Pas toen was ik helemaal gerust en kon ik dit dubbele afscheid weer helemaal tot het verleden rekenen.

Mevr. J. Bloem-Spanjer

MET JOCHEM EN ROEL... EEN VEILIGE BOEL

Op het moment dat wij het leven van onze vrienden Jochem en Roel binnestappen, genieten zij nog van hun verlof. Zoals aan het ramen zemen valt te constateren, is Jochem getrouwd; daarenboven vader van drie lieve kinderen, terwijl de vierde onderweg is. Roel is echter nog steeds een echte, ouderwetse vrijgezel, die zijn verlof op geheel andere wijze doorbrengt.

Op een dag komt de welbekende brief, met de aanstaande tewerkstelling, de bus in dwarrelen. Op deze brief wordt zeer verschillend gereageerd. Jochem schijnt plotseling door het werk thuis heen te zijn. Roel daarentegen is niet bijzonder ingenomen met de oproep.

Afscheid nemen valt nimmer mee, of je nu getrouwd bent of niet. Roel schijnt er echter nog meer moeite mee te hebben dan Jochem.

Na van de eerste klap bekomen te zijn, gaan de twee het vereiste bezoek aan kantoor afleggen. Ze worden gekeurd, voorzien van injecties en nemen nog gauw een doos Billesholm-watten mee, want je kunt nooit weten. En... „Beter mee verlegen dan om verlegen!”



schoon schip

Jaarrede

Gevoegd in elk exemplaar van deze januari-1974-uitgave is de tekst van de door de heer D. Rodenburg, directeur, op 28 december jl. gehouden jaarrede. Daar het aantal exemplaren van dit maandblad dat naar de schepen wordt gezonden, minder is dan het aantal opvarenden, is een extra aantal bijlagen naar de schepen gezonden, zodat een ieder in staat is spoedig van de tekst van de toespraak kennis te nemen.

Boterletters

Op of rond 5 december willen er nog wel eens boterletters bezorgd worden, soms namens de meest onverwachte relaties.

Zo werd de stafafdeling op de 4e december reeds verblijd met een drietal boterletters namens de PBNA. Nu hebben wij tot voor kort nogal intensief bemiddeld voor de leden van ons varend personeel die schriftelijke lessen van dit instituut wensten te volgen. Maar zoals ieder weet, is niet zo lang geleden het einde van deze bemiddeling aangekondigd. Om dan juist nu — wat niet eerder was voorgekomen — van die zijde een tractatie te ontvangen, konden we derhalve slechts beschouwen als een verlate waardering voor in het verleden beoonde tussenkomst, en wij hebben het ons overigens uitstekend laten smaken. Dat onze telefonische dankbetuiging door de PBNA enigszins weifelend werd geaccepteerd, viel niet eens zozeer op.

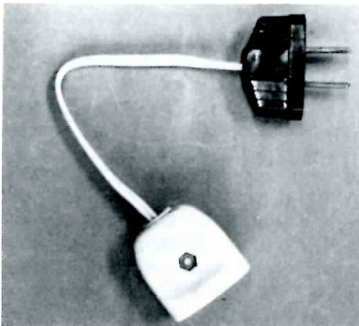
Tot op 6 december de Chef bemanningszaken kwam informeren of wellicht enige boterletters door ons waren gesignaleerd, afkomstig van de „V.B. en H.” (Vakschool voor Bakkerij- en Hotelpersoneel), waar leden van onze civiele dienst de kokscursus volgen.

Om kort te gaan, het enige wat deze chef nog kon constateren was, dat de letters ten minste terecht waren. Waarop Staf replieerde, dat ze niet zozeer terecht waren maar dat hij er nu wel van op de hoogte was waar ze gebleven waren!!

Tip

Wij kregen nog een tip ook, van het werkoverlegorgaan aan boord van de „Lovellia”. Daar zitten ze — net als op de „Patro”, de „Cap” en „Ph”-schepen — nog

wel eens omhoog met die verloopstekertjes. Ze worden wel voortdurend verstrekt, maar verdwijnen op onverklaarbare wijze, aldus het verslag. Ook in buitenlandse hotels zit men vaak met het euvel, dat de stekkers van onze Hollandse scheerapparaten, radio's e.d. niet passen. Het is daarom verstandig om te allen tijde een verloopstekertje bij zich te hebben. Sarnecki heeft ze, ook in de Botlek Stores zijn ze verkrijgbaar. Voor degenen die een beetje handig zijn en het heel goedkoop willen oplossen, onderstaand een opname van de meest voordelige oplossing.



Die tip van de „Lovellia” was om speciaal degenen die op een van bovengenoemde schepen in dienst treden, via deze rubriek te waarschuwen om zo'n verloopsetje zelf mee te nemen bij vertrek. Echter, wij willen er ook onzerzijds een tip aan toevoegen, bestemd voor de bovenbedoelde schepen. Bij bestellingen via onze materialendienst van verloopstekkers wel steeds de goede volgorde opgeven, want: Europees/Amerikaans = stekkerpennen uitgang, contrastekker voor platte pennen. Amerikaans/Europees = platte pennen uitgang, contrastekker voor ronde pennen.

In hart en nieren

Dat velen op zee in hart en nieren, maar ook met de pen, zeevarende zijn, moge blijken uit het volgende krasse voorbeeld. Er was een zieke aan boord, die hevige kiespijn had. Na hem te hebben onderzocht, bracht de gezagvoerder het volgende rapport uit: „Examination showed two teeth, half rotten away, on starboard topside”.

Ongevallenverzekering

In het vorige nummer brachten wij

op pag. 11, onder de kop Collectieve Ongevallenverzekering Vlootpersoneel, nieuws omtrent de premies voor 1974. Als wij dan nog even terugbladeren in de nummers van „Tussen Schip en Ka” over 1973, dan zien wij in de augustus-uitgave een oproep om toch vooral aan de Sectie DFP/3 op te geven — althans, wanneer u nog nooit gereageerd heeft — of u nu wel of niet van deze collectieve verzekering gebruik wenst te maken. En wat moeten wij helaas toch nog constateren? Juist, een groot aantal zeevarenden heeft nog steeds niets van zich laten horen. Daarom, nogmaals een dringend beroep om ons te berichten of u van de verzekering gebruik wenst te maken, of niet.

Recent is ook gebleken, dat niet iedere verzekerde ervan doordrongen is, dat bij een eventueel ongeval waarbij aanspraak zou kunnen bestaan op een uitkering via de C.O.V., hij zelf het voorval onverwijld aan de verzekeringsmaatschappij moet opgeven. Bij te late melding kan de eventuele uitkering namelijk in gevaar komen. Het adres is: R. Mees & Zoon Assurantiën, Stadhuisplein 9, Rotterdam. Vermeldt daarbij, dat u via Shell Tankers collectief bent verzekerd!

Lezers schrijven ...

Niet veel, zou je eraan kunnen toevoegen. Geeft niet, wij krijgen reacties toch wel te horen. Zo ook over het april-nummer van dit blad, waarin wij in het artikel „Nieuws van de Nieuwbouw” het een en ander vertelden over de in aanbouw zijnde produktentankers. Daarbij plaatsten wij tekeningen waarop de accommodatie zichtbaar was. Die is kennelijk aan boord ook goed bestudeerd, want ondanks de kleine lettertjes waarmee aangegeven was waar de gezagvoerdersaccommodatie was ondergebracht, kwamen velen er toch achter, dat — tegen het gebruik in — de bakboordzijde hiervoor was gekozen. Men vond dit maar vreemd, en terecht. Helaas was in de oorspronkelijke werftekening de gezagvoerder inderdaad aan bakboord gehuisvest, doch dit is op verzoek van de maatschappij inmiddels gewijzigd. Stuurboord wordt het dus.

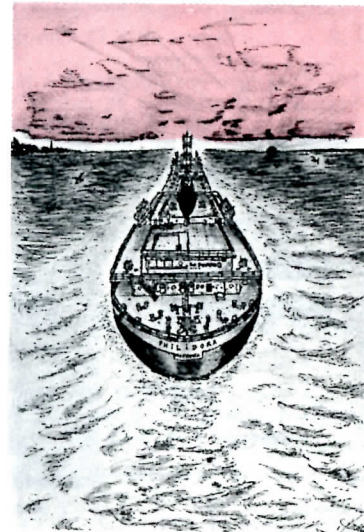
Zelf tank

Ze blijven, de zelf-tank-stations van Shell Nederland Verkoop. De distributie van benzine heeft het wel noodzakelijk gemaakt, de bestaande elektronische apparatuur zodanig aan te passen, dat vooraf instellen van een bepaald aantal liters mogelijk is. Het bestaande prijsvoordeel van 2 cent per liter benzine op zelf-tank-stations blijft onverkort gehandhaafd. Wel wordt van de automobilisten een extra handeling gevraagd, omdat men eerst de bonnen moet inleveren en na het tanken andermaal naar binnen om af te rekenen.



Groeten

Elk jaar komen nog steeds vele kerst- en nieuwjaarskaarten op kantoor binnen, met de beste wensen, enz. De een nog mooier dan de andere. Er was er één bij dit jaar, die er wel echt uitsprong, namelijk een getekende kaart van bediende H. M. Kok van de „Philidora”. Jammer, dat we deze niet in de fraaie pastelkleuren kunnen tonen waarin wij hem ontvingen, maar ook in zwart-wit komt het tekentalent van de afzender nog wel uit.



Aan dek

„All hands on deck” horen we elke week in de zo populaire „Onedin Line” serie op de teevee. Aan boord van een onzer schepen heeft men kennelijk andere opvattingen daaromtrent. In vele brieven en rapporten over bedienden heeft men het nog stug over de „bedienden aan dek”. Later we nu toch gedacht hebben, dat het genoegzaam bekend was dat a/d de afkorting is voor „algemene dienst”

Vlootpersonalia

periode van 16 november t/m 15 december 1973

Gehuwd:

- 16.11: H. de Rhoter, 4e wtk., met mej. R. Visser;
 16.11: L. Buizert, 5e wtk., met mej. D. Korevaar;
 23.11: A. B. Tuyl, 3e stm., met mej. W. Handgraaf;
 23.11: R. H. de Haan, 3e wtk., met mej. L. van Meurs;
 28.11: F. A. J. Boot, 3e wtk., met mej. F. Timmerman;
 28.11: J. Water, 5e wtk., met mej. H. Smids;
 29.11: J. H. A. J. Orië, hoofd voeding met mej. N. v. d. Spek;
 30.11: R. Romijn Jr., II.wtk., met mej. C. Bierman;
 3.12: M. J. Kleijn, 5e wtk., met mej. M. Jansen;
 7.12: W. W. Huygen, sch.kok, met mej. L. Hans;
 14.12: N. Z. van der Zwan, 5e wtk., met mej. K. de Jong;
 14.12: R. C. Pabbruwee, 4e stm., met mej. J. Linssen.

Geboren:

- 12.11: Wendy Debora, dochter van R. Rietveld, sch.voorman, en mevr. C. Rietveld-Snoey;
 18.11: Floris, zoon van H. Koster, 5e wtk., en mevr. J. E. Koster-Kloeken;
 30.11: Jochem, zoon van P. Dekkers, 4e wtk., en mevr. J. Dekkers-van Campen;
 2.12: Natasja, dochter van L. P. Koole, 5e wtk., en mevr. A. M. H. Koole-Schout;
 4.12: Melanie, dochter van P. T. M. de Jonge, 2e stm., en mevr. M. L. de Jonge-Arts;
 6.12: Nienke Gerda Eveline, dochter van H. Swenne, 3e stm., en mevr. J. M. Swenne-van Unen.

Aflossingen:

- gezagv.: H. J. J. Dijkhuizen, P. B. Hibma, M. E. Wolper, A. Tijmsa, J. L. Muyskens, G. P. Paulussen, P. G. C. M. Passieux, G. F. de Boer, A. Vissser, H. Unger, J. M. Hillen, M. Zuilhof, P. C. Hoek;
 1e stl.: T. W. Scharrenburg, J. de Jager Sr., L. A. Groendijk, G. A. M. Dorren, J. P. Hendriks, C. L. Heyboer, S. Noordenbos, H. van Slegtenhorst, J. W. Nieuwerf, M. A. Messelaar, W. O. Kooi, C. A. Koppendraaier, L. J. Hirs;
 2e stl.: L. Kazemier, M. Stammes, C. P. van Hoek, A. G. Kroon, F. de Vries, J. Werkhoven, G. W. J. Jacobs, G. Zoetendal, R. A. Ratelband, S. B. M. Breukel, W. J. C. den Boer, M. Buth, W. C. Moll, M. van den Belt, J. W. Hendriks;
 3e stl.: M. van der Heiden, J. H. N. Pabbruwee, S. J. P. Lyczak, H. Dokter, R. C. Pabbruwee, R. Drenth, M. de Bruyne, R. Lawerman, G. Terpstra, H. R. R. van de Riet, R. A. Reddering, A. G. J. de Wit, K. P. Biesiot, F. W. Roëll;
 4e stl.: J. J. Engebrecht, R. J. S. M. Timmerman, B. van Gulpen;

- II.stl.: D. F. A. Maljers, J. M. M. van Rossum, E. W. van den Brink, P. Bode;
 radio-off.: S. H. van Gessel, A. Krijgsman, H. Altena, H. E. Haalmeyer, K. M. H. Barten, D. J. Hage, A. Narold, A. Boutkan, A. L. Wijnberg, K. Keizer, H. C. M. Vleeschhouwer, A. A. M. Lapidaire, N. Eylers, W. A. Laan, M. K. Bierlee;
 hfd. wtk.: A. Modderman, J. van Essen, E. Jousma, C. J. Vermeulen, J. van der Stel, K. L. Schuring, J. H. M. Hanssen, J. E. Weidema, A. de Boer, J. van Bon, H. Bax, W. Balvers, S. A. Verhage, R. W. H. Buitenrust Hettema;
 2e wtk.: H. M. Westerveld, J. Visser, E. Dallinga, O. de Roos, H. R. Godlieb, C. P. de Waard, G. J. van Eyk, C. J. den Hollander, J. I. Brangert, F. W. Gakes, C. W. H. van Holthuysen, M. de Boer, W. A. M. Bouma;
 3e wtk.: B. P. Droogendijk, A. M. P. B. Fluitsma, R. C. Starkenburg, J. A. Kamberg, J. H. S. Brijde, A. P. Grootenboer, R. Lenz, J. B. Krijnen, J. F. Vernooij, F. G. Museler, J. M. Grimme, R. F. Schippers, J. A. Maassen;
 4e wtk.: O. Wink, J. J. F. Govers, J. M. Hogenstein, J. C. van Koten, R. R. Witteveen, T. H. van Leeuwen, D. H. J. de Vries, H. van Hall, A. Storm, E. L. F. Nijhuis, J. P. A. M. Ghuys;
 5e wtk.: E. S. R. Noordhuis, A. Middelkoop, R. Denker, W. Hol, R. J. A. Reisig, W. T. van Leeuwaarden, G. A. Mellonius, D. E. F. Bernardus, R. J. Houwers, J. Driesen, L. J. Keus, M. C. Versloot, A. M. den Bakker, M. J. Kleijn, F. O. Schlüter, C. N. M. van der Weyden, P. H. van Beusekom, J. van Seters, W. van den Dobbeltsteen, J. S. Machiels, J. A. Boerema, J. H. van Leuven, C. Brasser, P. C. A. Versluys, E. J. M. Bourgonje, J. P. Kleywegt, P. van Santen, R. P. de Boorder, A. H. M. ter Linden, J. P. Versluys, J. L. B. de Bruin, S. van der Meulen, F. J. M. Jorna, B. Groeneboom, C. G. Volmer, D. J. Sandee, W. I. van der Burght, P. H. Sibbes, W. Bekooy, H. A. H. van de Wal, P. Versluis, J. van der Werk, P. L. H. Schmitz, H. J. de Gooyert, K. Koeten, P. Van Noort;
 II. wtk.: B. Maaskant, C. J. J. van den Kerkhof, E. Krook, A. Korf, J. D. ten Napel, W. J. Adema, E. A. Rumeser, B. J. Huising, P. A. van Rosmalen;
 sch.voorman: A. B. van Essen, Ph. de Vries, P. H. A. v. d. Putten, A. J. Tinkhof;
 sch.vakman I: W. Gerritsen, J. Lubberts, R. W. van Rooyen;
 sch.vakman II: R. Croese, G. van Kuilenburg, H. J. Wesker;
 wnd. sch.vakman II: G. A. Vermeer;
 sch.gezel a/w: J. C. A. Feller, S. de Groot, R. E. Riedewald, J. Bles, J. Bonte, I. van Spaandonck, J. J. Donleben, G. v. d. Bent, W. Mol, J. E. Groot-Bleumink, R. van Buuren, P. E. Oosterhof, P. C. Groen, J. Buurman, J. Visser, J. Bovenkerk, H. de Vries, M. J. W. A. Schuur, G. J. H. Muilenburg, G. Z. Spaans;
 aank.sch.gezel a/w: L. G. Smit, R. A. de Visser, D. H. Garritsen, P. Plat, J. R. Ecoma-Verstege, J. W. Scheffers, A. Valkeneer;
 hoofd voeding: M. van Hagen, T. J. Melchers, C. P. Hoogesteger, J. Roosenburg;
 wnd. hoofd voeding: L. J. W. Broenink;
 sch.kok: G. J. C. de Deugd, C. v. d. Wildt;
 aank.kok: J. v. d. Horst;
 hoofd bediende: G. J. Vrielenk, L. de Vos, M. Plugge;
 bediende: W. Wesselink, C. Westbroek, W. M. Beekman, C. W. P. Frederiksz, A. Jansen, J. R. L. van Toornburg, E. M. Embregts, E. E. Louwerse, H. Moes;
 bediende (a/d): L. T. A. C. Roodakker, A. de Vries, J. van Son;
 koksmat: R. Vermeulen.

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

- m.s. **ABIDA**: 4e stm. P. Haas, radio-off. H. J. van Homoet;
 m.s. **ACILA**: wnd. gezagv. R. J. Wyrdeeman, 4e stm. B. G. ten Cate, 3e wtk. N. P. Dekker, 5e wtk. R. Dorrenboom, 5e wtk. H. J. de Bordes;
 m.s. **ACMAEA**: gezagv. C. Wolse, wnd. 3e stm. R. P. Regout, 4e stm. J. F. Breys, 3e wtk. J. Almekinders;
 m.s. **ACTEON**: 3e stm. P. W. Kamperman, 5e wtk. H. J. Advocaat, 5e wtk. G. W. Goethals, 5e wtk. J. C. Ranshuysen;
 s.s. **ARCA**: wnd. 2e stm. L. G. P. de Groot, wnd. 3e stm. H. H. van Dijk, II.stm. A. J. M. van der Loo, wnd. 2e wtk. J. P. Hendrikse;
 s.s. **ATYS**: 2e wtk. S. Neeleman, 5e wtk. A. J. Bruining;
 m.s. **CAMITIA**: wnd. 2e stm. J. P. J. M. Cobelens, 5e wtk. E. C. A. Vierling;
 s.s. **CAPILUNA**: gezagv. C. Vriend, 2e stm. A. van Leeuwen, 4e stm. P. C. Koornstra, 2e wtk. A. de Jong, 3e wtk. W. H. Hennink, sch.vakman II M. A. J. Veen, sch.gezel a/w W. R. v. d. Broek, hoofd voeding D. A. Sinnema, bediende H. de Ruig;
 s.s. **CAPISTERIA**: 1e stm. J. J. van Schagen, 5e wtk. M. A. E. M. Krom, ass.wtk. H. Struyk;

Onze vloot-jubilarissen



J. Almekinders
3e wtk.
1964 - 8.1 - 1974



A. J. Verkerk
2e wtk.
1949 - 24.1 - 1974



J. Booy
sch.gezel a/w
per 5.12.73

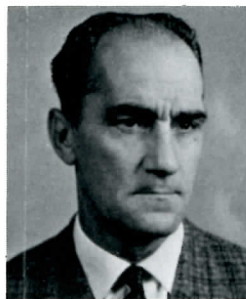


10



25

- s.s. **CAPULONIX**: gezagv. D. Fransen, 3e wtk. L. J. Feunekes, 5e wtk. T. den Dekker, sch.gezel a/w P. T. Post, L. P. L. W. Dekkers, G. Struik, J. N. H. Steeman, M. v. d. Zwaag, W. de Vries, J. C. Lemmens, aank. sch.gezel a/w C. G. Macnack, D. van Eenige;
- m.s. **CINULIA**: wnd. 3e stm. P. A. D. Bouwman, capataz A. Puime Amorin, man. esp. J. Garcia Riobo, 2o man. R. Lago Vilas, mar.int. J. Dopazo Soto, J. R. Gomez Lomba, L. Martinez Duran, A. Nogueira Nuñez, A. Perez Fernandez, J. Rios del Rio, J. Rodriguez Freire, R. J. Trabazos Fernandez, F. Zabala Calvino, 2o mar.int. A. Miguez Boulosa, S. Rodriguez Vidal, coc. G. Castro Gomez, cam. F. Domeque Bailo, M. Fernandez Pazos, P. J. Rodriguez Solino, cam (trip.) J. R. Gomez Figueiral iefe de f. M. Fernandez Blanco, a.d. coc. A. Estebez Soliño;
- m.s. **CRANIA**: 1e stm. O. A. van Druten, wnd. 3e stm. P. G. van der Laag, 2e wtk. M. F. Koens, wnd. 3e wtk. J. Boon, hoofd voeding B. F. P. J. Sebregts;
- m.s. **DALLIA**: wnd. 4e wtk. F. H. de Jong, sch.voorman R. P. L. Verhoeve, sch.gezel a/w J. H. Winands, H. Merton, A. A. M. van Hoeck, R. de Bruijn, aank.sch.gezel a/w H. E. A. v. d. Sluis, hoofd bediende L. J. Wulder, bediende J. A. Small, J. Breyer, bediende (a/d) A. Cumming;
- m.s. **DAPHNE**: 1e stm. G. W. Bouma, 5e wtk. R. Neelemaat, 5e wtk. A. Verwijs, sch.voorman P. Sloover;
- m.s. **DIADEMA**: hfd.wtk. L. J. van Onselen, 2e wtk. R. van den Berg, 3e wtk. G. C. Sloof, 4e wtk. A. E. A. van Velde, 5e wtk. H. Oldeboom, radio-off. A. Weldering;
- m.s. **DILOMA**: 1e stm. H. K. Paauw, 3e stm. K. Kramer, hfd.wtk. C. L. Fehrmann, 4e wtk. D. Roodnat, 5e wtk. C. G. Storm, 5e wtk. F. A. Wiemans, radio-off. F. K. van Westen, sch.vakman I B. J. P. van Dorp, sch. vakman II W. H. Welling, J. Punt, aank.sch.gezel a/w J. A. Kanbier, L. J. Postma, sch.kok H. Otter, bediende A. Scheffer, C. H. Adriaanse, bediende (a/d) J. J. P. Vaessen;
- m.s. **DIONE**: 2e stm. P. Buys, 3e wtk. C. N. A. Vreke, 4e wtk. H. de Rhoter, 5e wtk. S. J. Swart, 5e wtk. D. J. Blom, radio-off. J. Mellegers, capataz E. Curras Gonzelez, man. esp. M. Rios Meijide, 2o man. J. C. Perez Fernandez, mar.int. M. Amoedo Aguete, F. Carrera Covela, E. Gonzelez Fernandez, R. Magdaleno Potti, M. Martinez Fernandez, J. M. Oliveira Santos, A. Pereira Mosquera, J. Rodriguez Goberna, 2o mar.int. A. Chamorro Troncoso, J. Novelle Cabaleiro, coc. G. Da Rocha Valverde, cam. A. Barreiro Fernandez, C. Cabaleiro Vidal, J. J. Domeque Bailo, cam. (trip.) F. Villalon Torron, hoofd voeding B. M. de Roode;
- m.s. **DOSINA**: 1e stm. N. A. Jager, 3e stm. R. J. Ruts, hfd.wtk. J. W. van Wegen;
- s.s. **KABYLIA**: gezagv. P. Cammel, 2e stm. D. Schonenberg, 3e wtk. E. de Jong, 5e wtk. M. J. M. Borghouts, radio-off. J. Kramer;
- s.s. **KALYDON**: wnd. 3e stm. C. W. Kuyper, 5e wtk. D. W. Smit;
- s.s. **KARA**: wnd. 1e stm. M. F. D. Becc, hfd.wtk. R. Romijn, 2e wtk. F. J. van der Vorm, 5e wtk. P. Reid, radio-off. L. Postma;
- s.s. **KATELYSIA**: gezagv. J. van Beele, 1e stm. C. P. Donken, 2e stm. F. J. Kronenberg, hfd.wtk. J. F. Spiering, 2e wtk. W. J. Meuldijk, 5e wtk. A. H. A. M. Molenaar;
- s.s. **KELLEZIA**: 5e wtk. G. M. Kramer, radio-off. H. P. de Jager;
- s.s. **KERMIA**: gezagv. H. A. Schelvis;
- s.s. **KHASIELLA**: wnd. 3e stm. A. L. M. Nagelkerke, hfd.wtk. L. C. Spoon, 2e wtk. J. B. van Haaster;
- s.s. **KOPIONELLA**: wnd. 2e stm. H. Sieders, 4e stm. M. van Dijke, wnd. hfd.wtk. A. Bax, radio-off. E. J. Compit;
- s.s. **KORATIA**: wnd. gezagv. J. van der Zouwen;
- s.s. **KOROVINA**: 2e wtk. J. Ommering, 5e wtk. H. J. Nieuwenhuis;
- s.s. **KRYPTOS**: 2e stm. W. J. H. van Dipten, 2e wtk. J. H. E. Nijhuis;
- s.s. **KYLIX**: 1e stm. M. Hus, 2e stm. G. van Riet;
- s.s. **LOVELLIA**: gezagv. B. C. den Exter van den Brink, wnd. 2e stm. P. Steynis, 2e wtk. P. F. Buil, 5e wtk. R. F. van Loon, 5e wtk. A. J. M. Janssen, 5e wtk. E. J. Genemans;
- s.s. **MACOMA**: 2e wtk. M. J. Parent, sch.gezel a/w L. Diestelhof, H. Krotwaar;



Wederom namen wij afscheid van een onzer oud-gedienden. De heer J. R. Elsinga, die als scheepsvorman op diverse van onze schepen heeft gevaren, verliet op 1 december 1973 onze dienst, na ruim 16 dienstjaren te hebben vervuld.

Het is alweer 2 jaar geleden, dat medische redenen aanleiding gaven om met varen te stoppen. Nadat hij een ernstige operatie had ondergaan waren wij met zijn echtgenote en kinderen voor de toekomst somber gestemd.

Nu wij hem tijdens het afscheid op 20 november 1973 opnieuw zagen, kunnen wij ons pas voorstellen dat de enthousiaste reacties ten aanzien van zijn gezondheid echt op zijn plaats zijn geweest.

Tijdens een gezellig dineetje werden niet alleen oude herinneringen van de vloot opgehaald, doch kwamen wij tevens onder de indruk van de wijze waarop hij thans de dagen vult. Wij wensen de heer Elsinga nog een lange onbezorgde toekomst toe, waarbij hij zich moreel gesteund weet door zijn ondernemende echtgenote.

- s.s. **MARISA**: gezagv. A. Post, 1e stm. H. W. Vermaas, 2e stm. M. Klein, 3e stm. M. Bal, 4e stm. C. J. van Essen, hfd.wtk. P. van der Hout, 2e wtk. F. Bakker, 3e wtk. R. F. M. ten Hoonte, 4e wtk. J. Kruize, 5e wtk. T. W. P. B. Vermolen, 5e wtk. L. M. Dijkhuizen, 5e wtk. W. Willems, radio-off. A. Spruit, sch.voorman J. den Heyer, sch.vakman I G. J. v. d. Heuvel, sch.vakman II R. Vijlbrief, sch.gezel a/w J. G. Koek, P. Schilt, C. W. F. Heemskerk, H. A. de Ruiter, J. J. v. d. Kley, B. R. Pronk, M. W. Toet, J. G. T. van Eekert, aank.sch.gezel a/w A. T. Tollenaar, R. Cornelissen, hoofd voeding A. Onderstal, sch.kok F. A. Faber, hoofd bediende E. J. Eradus, bediende J. C. A. den Haan, H. Wezenaar, bediende (a/d) F. Salomé, koksmaat J. A. F. Eckstein, jongen a/w J. Smit;
- s.s. **METULA**: 5e wtk. H. W. P. Schaaper, sch.vakman II A. Vlaming, sch.kok T. T. Bouma, hoofd bediende O. H. Noorman, bediende A. R. Tanasale;
- m.s. **NISO**: gezagv. K. Drent, 2e stm. H. J. Schaaf, 3e stm. G. J. C. van Eeten, 4e stm. A. Breevaart, hfd.wtk. W. Groenendijk, 3e wtk. H. A. Meissner, 5e wtk. J. B. van der Veer, II.wtk. M. P. Roon;
- s.s. **ONDINA**: hfd.wtk. A. J. Baerveldt, 2e wtk. R. A. Risseeuw, wnd. 4e wtk. L. Helmig, wnd. 4e wtk. J. J. van Vondel;
- s.s. **ONOPA**: 3e stm. H. van Popta, 5e wtk. W. L. Verhage, 5e wtk. F. Vos;
- s.s. **PATRO**: hfd.wtk. J. L. van der Rijst, ass.wtk. B. C. de Kubber, radio-off. J. M. J. M. van der Vorst;
- s.s. **PHILIDORA**: 2e wtk. H. H. Apfel;
- s.s. **PHILINE**: II.stm. R. Kuipers, II.stm. J. Kistemaker, 4e wtk. J. Sprey, radio-off. A. F. de Roode, sch.vakman I F. W. Bosson, R. Stuifzand, wnd.sch.vakman II W. J. Zijta, hoofd voeding A. P. Maat;
- s.s. **PHILIPPAA**: gezagv. C. Vessies, wnd. 4e wtk. H. Koster, 5e wtk. J. Starkenburg, 5e wtk. J. Water, 5e wtk. L. Busé, sch.vakman I L. J. C. van Kuyen, sch.gezel a/w I. A. Paling, hoofd voeding E. T. P. van Boles, bediende (a/d) J. W. Barnhoorn;
- s.s. **SEPIA**: gezagv. D. A. C. Vermeulen, 1e stm. B. Ritman, 2e stm. F. G. Franken, 2e wtk. H. L. de Koning, 3e wtk. H. A. M. Heyens, radio-off. J. Thomas;
- s.s. **VASUM**: 5e wtk. F. Niehorster;
- s.s. **VIANA**: wnd. 1e stm. J. A. van Kesteren, 3e wtk. H. Tesink, 5e wtk. C. G. A. Hoenders;
- s.s. **VITREA**: hfd.wtk. J. Polet;
- s.s. **VIVIPARA**: 3e stm. W. L. Westhoff, 5e wtk. D. Knook;
- s.s. **VLIELAND**: 1e stm. H. Bijvank, wnd. 2e stm. C. P. C. van Goethem, hfd.wtk. H. Buiten, 2e wtk. E. E. Kreune, radio-off. A. J. Hamaker;

In dienst getreden vlootpersoneel



H. Struijk
II.wtk.
per 7.12.73



H. Otter
sch.kok
per 12.11.73



F. A. Faber
scheepskok
per 19.11.73

Bevorderd tot onderofficier

s.s. ZAFRA: 5e wtk. J. A. Goudzwaard, radio-off. C. P. Verschoor;
s.s. ZARIA: gezagv. K. Poort van Ingen, wnd. 2e stm. P. G. van der
Horst, 5e wtk. P. P. Rolff.

Uit dienst getreden vlootpersoneel:

Il.stm: R. H. M. Meiland;
2e wtk.: T. Middelkoop;
3e wtk.: J. H. Dor;
5e wtk.: S. J. Breedveld;
Il.wtk.: C. M. J. van der Slikke;
sch.voorman: J. R. Elsinga;
aank.sch.gezel a/w: L. B. D. Poetiray;
hoofd voeding: N. L. Zwikker, J. Kooi.

Tijdelijk tewerkgesteld "Shell Tankers (U.K.) Ltd.":

1e stuurman: J. C. Aartsen (m.s. „Naticina”);
2e stuurman: H. Slot (m.s. „Drupa”).

Terug van tijdelijke tewerkstelling „Shell Tankers (U.K.) Ltd.” (s.s. „Arianta”):

2e stuurman: P. T. M. de Jonge.

Terug van tijdelijke tewerkstelling „Shell International Petroleum Company Ltd.”:

1e stuurman: G. W. Bouma.

Terug van tijdelijke tewerkstelling „Shell B.P. Development Co. of Nigeria Ltd.”:

1e stuurman: C. J. Clarisse.

Aangesteld als:

gezagvoerder: A. Visser;
4e stuurman: M. W. Vermeiden, C. J. van Essen, M. van Dijke, J. F. Breys,
P. Haas, P. C. Koornstra, A. Breevaart;
5e wtk.: F. Vos, C. G. Storm, P. P. Rolff, L. Busé, M. J. M. Borghouts,
C. G. A. Hoenders, R. Dorrenboom, J. Starckenburg, A. J. M. Janssen,
E. J. Genemans, T. den Dekker;
wnd.sch.vakman II: sch.gezel a/w W. J. Zijta.

Behaalde diploma's:

1e stuurman: G.H.V.: G. L. A. Martens;
1e stuurman G.H.V.-th.: C. M. Honig, G. van der Oord;
2e stuurman G.H.V.: C. P. C. van Goethem;
2e stuurman G.H.V.-th.: M. A. F. Wanders, M. Bal, C. van de Vrie;
3e stuurman G.H.V.: M. W. Vermeiden, C. J. van Essen, M. van Dijke,
J. F. Breys, P. Haas, P. C. Koornstra, A. Breevaart;
„C”: J. Zijp, R. van den Berg;
„B”: C. N. A. Vreke, E. de Jong;
„B-th.”: D. Westdorp;
„A/B-th.”: F. Vos, C. G. Storm, L. Busé, C. G. A. Hoenders, D. J. Blom,
R. Dorrenboom, J. Starckenburg, E. J. Genemans, T. den Dekker, A. J. M.
Janssen;
„A”: A. Verwijs, H. W. P. Schaaper, F. Niehorster;
„MVD”: P. P. Rolff, M. J. M. Borghouts.

MUTATIES WALPERSONEEL

in de periode 11.11.73 t/m 10.12.73

Uit dienst

1.12: Mevr. A. M. Schenk-Nab - DFF/4
1.12: Mej. P. C. Slof - DFP/3 (naar S.N.V.)

Gehuwd

23.11: Mej. C. H. Roobol - DFM/1 - met de heer A. A. van den Berg



Onze waljubilaris



C. E. van 't Woudt
DFM/1
per 7.12.73



Bruidspaar van de maand

Op 7 december haalde hoofd voeding W. W. Huygen zijn bruid, Mej. L. Hans, af bij stralend weer. Na in het stadhuisje in Pernis in de echt te zijn verbonden, werd — met als achtergrond een Shell-tanker — een serie foto's gemaakt, waarbij een wel bijzonder koude wind de stemming haast zou bederven. Bibberend van de koude poseerden het jonge paar en de bruidsmeisjes voor de fotograaf. De laatste opname was nog niet gemaakt, of het gezelschap vluchtte de auto's in om een stortbui nog zoveel mogelijk te ontlopen. Wij wensen dit bruidspaar gaarne toe, dat in hun huwelijksleven de zon een trouwere metgezel zal zijn.

tussen schip en ka

dertiende jaargang no. 5 — januari 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