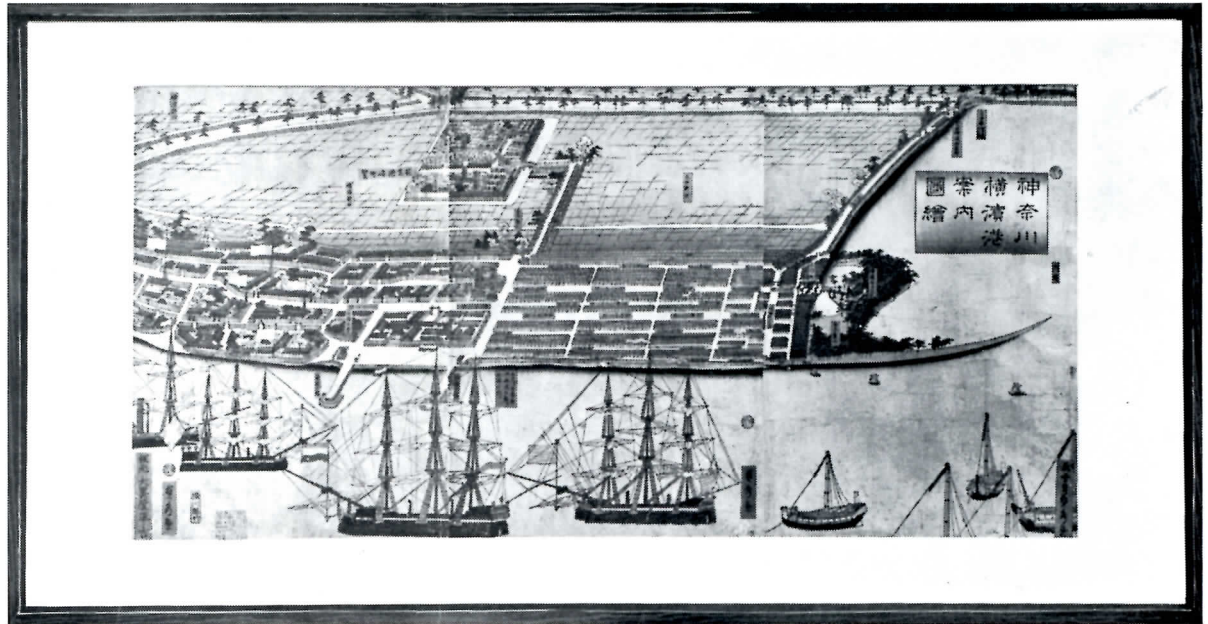


tussen schip en ka

juli 1968



(originele houtdruk van Gounsai Sadahide, een bekend Japans schilder uit de vorige eeuw)

PANORAMA VAN DE HAVEN VAN YOKOHAMA OMSTREEKS 1860

De hierboven afgebeelde houtdruk werd door mevrouw H. de Vries-Van der Hoeven, die op 8 december 1967 de naamgeving van het s.s. „Macoma” verrichtte, aangekocht voor haar dopeling en naar Rotterdam gezonden, waarna het geschenk, namens haar, door haar zuster, mevrouw C. Ireland-Van der Hoeven, op 1 juni jl. aan boord van de „Macoma” in Europoort aan Commodore L. H. de Vries werd aangeboden.

De aanbieding werd bijgewoond door de heer G. den Bakker, adjunct-Directeur van onze Maatschappij.

Op de voorgrond van de drie-delige houtdruk is een drietal Westerse schepen te zien: in het midden een schip met de Nederlandse driekleur in top, geflankeerd door een Amerikaans en een Engels schip.

Op het linker paneel is een aantal buitenlandse nederzettingen, waaronder de Nederlandse, afgebeeld.

Het vierkante stadsdeel bovenaan stelt voor „de lichte buurt”, die traditioneel ommuurd en door een gracht omgeven is, met slechts één toegangspoort. Op dit terrein bevindt zich thans — naar de ligging te oordelen — het stadspark van Yokohama.



Het zilveren schild dat op 16 maart jl. door mr. A. Blussé van Oud-Alblas, voorzitter van de Stichting Havenbelangen te Rotterdam, symbolisch aan Commodore De Vries werd aangeboden — symbolisch, omdat de tekst nog ingegraveerd moest worden — kreeg op 1 juni d.o.v. zijn definitieve bestemming.

BIJ DE VOORPLAAT

De op de voorpagina afgedrukte foto werd gemaakt op 30 mei jl. toen van de „Macoma” in Lyme Bay, aan de zuidkust van Engeland, een deel van de lading overgepompt werd in het langs zij liggende s.s. „Drupa”. Meer hierover op pag. 4 en 5.

OORZAAK EXPLOSIE TE PERNIS

Het Ministerie van Sociale Zaken en Volksgezondheid heeft zijn rapport gepubliceerd over het onderzoek naar de oorzaak van de explosie die op 20 januari jl. plaatsvond op de terreinen van Shell Nederland Raffinaderij N.V. te Pernis.

Hieronder volgt een korte samenvatting.

Het onderzoek heeft uitgewezen, dat de oorzaak moet worden gezocht in een opslagtank van olieresten, die was voorzien van een stoomverwarming nabij de bodem; wegens het koude weer in de voorafgaande twee weken was deze stoomverwarming in bedrijf. Tengevolge van moeilijkheden met het breken van een emulsie gedurende de voorafgaande dagen in een ontzoutingsinstallatie voor ruwe olie, was er een grote aanvoer van afvalolie geweest, voor een deel in de vorm van een waterrijke emulsie van water in olie, die o.a. in bedoelde tank aanwezig was.

Er heeft zich in de tank een heftig kookverschijnsel voorgedaan, waardoor in korte tijd een grote hoeveelheid koolwaterstoffen in de lucht werd gebracht. De aanwezigheid van een zeer zwakke en veranderlijke wind heeft ertoe geleid, dat zich vervolgens een grote wolk vormde, bestaande uit een explosief mengsel van lucht en nevel van deze koolwaterstoffen. Door een niet met zekerheid vast te stellen bron is deze explosieve wolk ontstoken en met grote hevigheid ontploft.

Een onderzoek naar de wijze waarop de uitstoting van een grote hoeveelheid koolwaterstoffen uit de tank kan plaatsvinden, is op semi-technische schaal verricht. Daarbij is gebleken dat zeer waarschijnlijk de aanwezigheid van een emulsielaag van speciale samenstelling voorwaarde is geweest voor het ontstaan van het heftige kookverschijnsel, dat aan de eruptie van de koolwaterstofnevel is voorafgegaan.

In de olie-industrie heeft men zich tot nog toe nimmer gerealiseerd, dat de aanwezigheid van een emulsielaag van een bijzondere samenstelling in een verwarmde slopstank aanleiding zou kunnen zijn voor het teweegbrengen van een plotselinge uitstoting van een grote hoeveelheid koolwaterstofnevel.

Er is hier sprake geweest van een ten tijde van de explosie onvoorziene samenloop van omstandigheden.



Van 28 t/m 31 mei jl. werd in het Shell-Gebouw de

39e VLOOTSTAFCURSUS

gehouden.

1e rij van links naar rechts (staande op de begane grond):

J. R. Cupido	— chef DFP/13 - cursusleider
H. Snel	— DFM/24 - docent
A. Bakelaar	— 3e wtk.
D. van Dijk	— 3e stm.
J. G. Wientjes	— 3e stm.
W. P. Volker	— 4e wtk.
H. van Ommering	— 3e wtk.
W. D. Hoogland	— 3e wtk.
G. C. H. Dijkstra	— 2e stm.
G. A. M. Dorren	— 3e stm.
G. C. Peters	— 2e stm.
M. Pronk	— DFP/13
A. H. W. Karelse	— chef DFP/1

2e rij van links naar rechts (staande op de bank):

J. W. Heiligers	— 4e wtk.
J. H. M. A. van Jaarsveld	— 4e wtk.

VERPOMPEN OP ZEE

VAN EEN DEEL VAN DE LADING UIT ZEER GROTE RUWE-OLIE-SCHEPEN

NAAR KLEINERE TANKERS

Toen Shell International Marine Ltd. met haar programma voor de bouw van VLCC's (Very Large Crude Carriers = zeer grote ruwe-olieschepen) begon, werd aanvankelijk een tanker ontworpen die, wanneer ten volle beladen, een diepgang zou hebben van 54 voet, hetgeen erop neerkwam dat het schip een tonnage zou hebben van ongeveer 165.000 ton en gebruik zou kunnen maken van de havens in West-Europa. Later werd vastgesteld dat — zonder dat de bouwkosten aanmerkelijk hoger werden — de diepgang kon worden vergroot tot ruim 62 voet, waardoor het laadvermogen iets meer dan 200.000 ton kon worden.

Ofschoon schepen van een dergelijke tonnage geen enkele van de Westeuropese havens met volle lading zouden kunnen aanlopen voordat de plannen tot uitdiepen van de verschillende havens zouden zijn voltooid — Europoort, Le Havre en Gotenburg tegen het begin van 1970 en Fos, bij Marseille, iets eerder — zouden deze schepen, rekening houdend met de totale levensduur, toch meer economisch zijn om te exploiteren dan tankschepen van 165.000 ton, zelfs wanneer deze schepen gedurende de eerste jaren na het in de vaart komen slechts gedeeltelijk konden worden beladen, namelijk totdat de havens gereed zouden zijn. Het was om deze redenen dat — zoals bekend — de beslissing werd genomen om 22 tankschepen van de 200.000 tons-klasse te bouwen en nog zeven andere schepen te charteren. Enkele van deze

schepen zijn kort geleden in dienst van de Shell gekomen en tegen het einde van 1968 zullen nog enkele andere aan de Shell-vloot worden toegevoegd. Zij zullen voornamelijk de dienst onderhouden tussen het Midden-Oosten en West-Europa.

Op het ogenblik, bij de huidige diepte van de vaargeul naar Europoort, kan slechts worden geladen tot een diepgang van ongeveer 54 voet, zodat een ruwe-olieschip van 200.000 ton bij het aanlopen van deze haven ongeveer 170.000 ton ruwe olie kan aanvoeren. Wanneer het getij gunstig is, is dit eveneens het geval in Le Havre.

Het lag voor de hand dat aanzienlijke economische voordelen zouden worden verkregen als maatregelen konden worden genomen om schepen van 200.000 ton met een volle lading te laten varen en ze dan, op zee, vlak voor de haven van bestemming, een deel van hun lading te laten overpompen naar een ander tankschip; zij zouden dan de havens, na de gedeeltelijke lossing, met minder diepgang kunnen binnenvaren.

In de loop der jaren hebben de Shell-maatschappijen ruime ervaring opgedaan met en enige technische nieuwigheden ingevoerd bij dit overpompen van schip naar schip. Het was de Shell die als eerste gebruik maakte van de mogelijkheid tot meren vóór de kust; een duidelijk voorbeeld hiervan vinden we in Qatar, waar de tanker „Zenatia” permanent werd ge-

stationeerd op een afstand van 50 mijl uit de kust en als opslagplaats diende voor de olie die werd gewonnen uit een vóór de kust gelegen olieveld. Een export-tankschip werd dan langszij gemeerd en de olie werd rechtstreeks daarin overgepompt. Een ander voorbeeld: het overladen vóór de kust van Nigeria en vóór de haven van Heysham.

Het overpompen van grotere hoeveelheden olie uit een VLCC naar een kleiner schip vlak voor de kust — stel ongeveer 70.000 ton, m.a.w. tot een diepgang van ongeveer 45 voet is bereikt — zou het bijkomende voordeel opleveren dat deze reuzen van schepen zouden kunnen afmeren in de havens aan de Theems en in Tranmere (aan de Mersey) wanneer binnenkort de verbetering van de havens daar tot stand is gekomen; dit zou eveneens gelden voor de havens op het vasteland van Europa die reeds hiervoor zijn genoemd.

Schaduwschema

De methoden die daarna werden ontwikkeld om deze zeer grote ruwe-olieschepen op zee gedeeltelijk te lossen en waarover verder in dit verslag bijzonderheden worden gegeven, volgden rechtstreeks uit de reeds opgedane ervaring. Maar ofschoon in dat stadium het probleem dus in principe was opgelost en reeds beslissingen werden genomen over de te volgen techniek, werd een studie op langere termijn gemaakt van de vaart die de grote ruwe-olieschepen die voor dit gedeeltelijk lossen op zee in aanmerking kwamen zouden hebben, ten einde aldus tot een beter begrip te komen van de vele hierbij betrokken factoren.

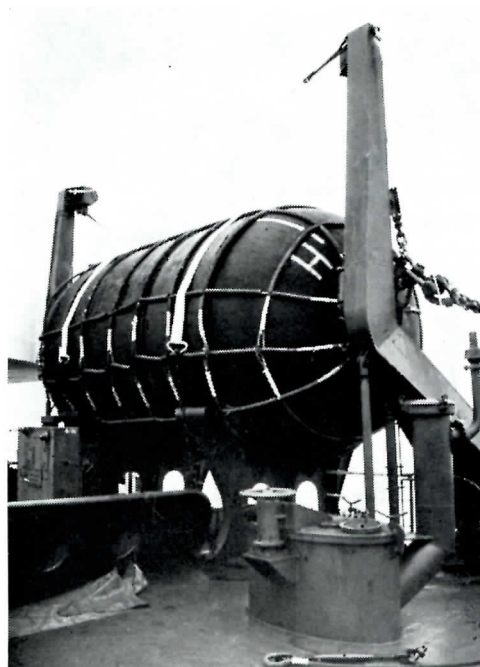
Deze studie, die gedurende de zes wintermaanden van 1966 tot 1967 door specialisten van Shell International Marine in het Shell Centre te Londen werd gemaakt, volgde de normale dagelijkse routing van tankers zodanig op de voet, dat een schaduwschema kon worden opgesteld, dat geheel op de praktijk was gebaseerd. Zo stond bijvoorbeeld het geheel onder leiding van een gezagvoerder, die speciaal voor dit doel was aangewezen.

Rekening werd o.a. gehouden met de voorspelde opleveringsdata van de VLCC's in de winter van 1967-1968 en die van 1968-1969, de te maken reizen om in de vervoersbehoefte van ruwe olie van het Midden-Oosten naar West-Europa te voorzien en met de geschatte behoeften van de raffinaderijen en de afnemers. Er werden regelingen getroffen voor speciale weerberichten, die dagelijks door de Britse en Franse meteorologische diensten zouden worden verstrekt. Ook plaatselijke voorspellingen werden, indien nodig, opgevraagd van de weerstations in bedoelde gebieden langs de kust van Engeland, Wales, Ierland, Nederland en Frankrijk, waar de schepen hun rendez-vous

De „Drupa” nadert de „Macoma”



Een „walvisfender”





De beide schepen gemeerd met de fenders ertussen; de voorste twee zijn rolfenders, de achterste is een walvisfender.



Het aankoppelen der slangen



De „Drupa” ontmeerd en vertrokken

Foto's: Kapt. H. den Ouden

zouden hebben. De keuze van het gebied was afhankelijk van het weer en van de eindbestemming van de betrokken grote ruwe-olieschepen. Iedere morgen werden de posities van de tankschepen in kaart gebracht op zeekaarten van West-Europa. De weersgesteldheid en de getijden werden ook hierbij betrokken. De schepen werden van de ene haven naar de andere gedirigeerd, zoals dit in de praktijk zo dikwijls gebeurt. Ook met bijzondere omstandigheden, zoals het uit de vaart nemen van een schip voor onverwachte reparaties, werd rekening gehouden.

Een van de vele problemen was het vaststellen, met regelmatige tussenpozen, wanneer de grote schepen op een bepaalde plaats zouden aankomen, zodat zij niet zouden behoeven te wachten op het schip dat een gedeelte van de lading moest overnemen. Dit tankschip — een 70.000 tons schip — moest ook nauwkeurig worden geprogrammeerd, opdat een zo goed mogelijk gebruik hiervan zou kunnen worden gemaakt. Naarmate de oefening op papier vorderde, werden twee totalen voortdurend bijgehouden; 1e de hoeveelheid vervoerde en overgepompte olie; 2e de tijd die hiermee voor de tankschepen verloren ging.

Aan het einde van deze zes maanden was een vergelijking mogelijk met de extra hoeveelheid olie welke zou zijn vervoerd met de relatief zoveel goedkopere grote ruwe-olieschepen, waarbij rekening werd gehouden met de kosten voor het gebruik van „lightening vessels” en het verlies aan vaartijd van de grote schepen omdat, door weersomstandigheden of om andere redenen, de „ship to ship transfer” moest worden uitgesteld. Het eindresultaat was een duidelijke bevestiging dat het opgestelde schema de moeite waard was geweest.

In die tussentijd hadden scheepsexperts een uitrusting ontworpen voor het hijsen en hante-

ren van de fenders, die door de als „lightening vessel” fungerende tanker zouden worden gevoerd, zulks om te voorkomen dat er contact tussen de metalen scheepshuid van de twee schepen zou zijn wanneer die samen gemeerd zouden liggen. Deze experts hadden toen ook vastgesteld welk extra meergerei en wat voor type verbindingsslang nodig zou zijn; eveneens hadden zij de te volgen pompprocedure uitgewerkt.

Oefening op zee

In de zomer van 1967 werd besloten om een 70.000 tons schip, de „Drupa”, de Britse vlag voerende, in te richten als „lightening vessel”. Dit schip zou dan klaar zijn om onder operationele omstandigheden een proef uit te voeren wanneer de eerste VLCC in dienst zou komen, doch waarbij dan zeewater zou worden gebruikt in plaats van olie. De kosten van de verbouwing van de „Drupa” waren 120.000 pond sterling. De eerste oefening op zee vond plaats in maart van dit jaar met de „Drupa” en het 207.000 ton metende s.s. „Macoma”, het vlaggeschip van Shell Tankers N.V. te Rotterdam.

De „Drupa” heeft als speciale uitrusting o.a. 4 grote hoofdfenders en 4 kleinere hulpfenders. Twee van de grote zijn walvisfenders — ballonnen in de vorm van een enorme worst — met een diameter van 11 voet, gevuld met samengeperste lucht en elk met een gewicht van ongeveer 4½ ton. De twee andere hoofdfenders zijn elk gemaakt van 5 enorme banden van het type dat wordt gebruikt bij grondverzetmachines. Zij hebben een diameter van 10 voet en zijn met elkaar verbonden door een zware as. Elk van deze rolfenders weegt 18½ ton. De 4 kleinere hulpfenders, met een diameter van ongeveer 3½ voet, zijn ook walvisfenders. Zij voorkomen wrijving bij de boeg en

de achterstevan wanneer de schepen langsij manoeuvreren of afzwaaien.

Sleden waarop de fenders rusten wanneer de „Drupa” onderweg is, zijn aan bakboordzijde van het hoofddek opgesteld, met daarbij een speciale hijsinrichting. De fenders worden afgevoerd voordat langsij het grote ruwe-olieschip wordt gemanoeuvreed.

De slang waardoor de olie wordt verpompt, wordt ook door de „Drupa” gevoerd, is 90 voet lang, heeft een diameter van 20 duim en is speciaal versterkt om een werkdruk van 200 lbs/sq. in. te kunnen weerstaan. Het gewicht van de lege slang is 5½ ton en wanneer deze met ruwe olie is gevuld, is het gewicht ongeveer 10½ ton. De bestaande kraan aan bakboordzijde van het schip werd speciaal gewijzigd om de slang te verplaatsen.

Om weersvoorspellingen te kunnen ontvangen is de „Drupa” uitgerust met een facsimile-machine, waarmee weerkaarten kunnen worden ontvangen die met radio-impulsen door het Britse meteorologisch station te Bracknell, Wiltshire, worden uitgezonden.

De „Drupa” kan ook op vastgestelde tijden rechtstreeks contact opnemen met het Londense weercentrum per radiotelefonie, om plaatselijke weersvoorspellingen aan te vragen voor die gebieden waar een rendez-vous moet plaatsvinden.

Tot de speciale uitrusting behoren ook nog twee 303 lijnwerpgeweren voor het overschieten van lijnen over het grote tankschip, wanneer de „Drupa” langsij komt. Er zijn walkie-talkies aan boord, waarmee de dekofficiëren die op verschillende plaatsen in het schip hun taak verrichten, rechtstreeks contact kunnen opnemen met de kapitein op de brug.

Na langsij te zijn gekomen, meert de „Drupa” aan de VLCC, waarbij als „first rope” voor en achter polypropylene trossen van 8 duim wor-

den gebruikt. De normale „tension winch“-meerdraden zijn voorzien van 10 vadem lange nylon voorlopen.

Tijdens de proefneming verliep het langs zijmeren geheel volgens de plannen, waarbij de „Macoma“ ten anker lag en de „Drupa“ haar aan stuurboordzijde naderde. Het gedrag van de schepen toen zij aan elkaar gemeerd lagen en de werking van de fenders, gaf reden tot volle tevredenheid. Toen de slang-verbinding eenmaal tot stand was gebracht, werd met pompen begonnen. Zoals verwacht, was de snelheid 6.000 ton per uur.

Dit betekent dat voor het overpompen van 30.000 ton olie ongeveer 5 uur nodig zal zijn en voor 70.000 ton ongeveer 12 uur, waarbij voor het naderen, vastmaken en afzwaaien in beide gevallen ± 4 uur benodigd is.

De tweede proefneming op zee, wederom met water, vond plaats in april en hierbij waren betrokken de „Drupa“ en de „Myrina“, laatstgenoemd schip onmiddellijk na haar oplevering door de werf te Belfast; ook deze proefneming was een succes.

Waarnemers van de Britse, Nederlandse en Duitse regering waren bij de proefneming aanwezig om de procedure na te gaan. Bij beide proefnemingen was er enige vertraging bij het verplaatsen van de 20-duims verbindingsslang ten gevolge van haar gewicht en voortaan zullen, voorlopig, twee 12-duims slangen worden gebruikt bij het overpompen van de lading uit deze zeer grote ruwe-olieschepen. De lossnelheid zal hiermee ± 4400 ton per uur bedragen.

Praktijk

Het overpompen van ruwe olie uit een groot schip naar een kleiner heeft voor het eerst plaatsgevonden op 30/31 mei jl. en het waren

wederom onze „Macoma“ en de „Drupa“ van S.T.U.K. die de primeur hadden. In een later stadium zullen deze verpompingen dikwijls voorkomen, zulks naarmate meer VLCC's in dienst worden gesteld.

Waar het verpompen in een „lightening vessel“ op zee zal plaatsvinden hangt af van de weersomstandigheden. Bij zee en wind uit het zuidwesten zal het Engelse Kanaal soms niet geschikt hiervoor zijn en zullen VLCC's met bestemming Europoort, aan de Engelse oostkust, in de Seinebaai of in het zuidelijk deel van de Noordzee de 70.000 tonner ontmoeten of zelfs moeten wachten op betere omstandigheden.

Het omgekeerde kan plaatsvinden bij zee en wind uit het noordoosten. Schepen met bestemming Tranmere zullen bij gunstige omstandigheden gedeeltelijk worden gelost ter hoogte van Anglesey (Point Lynas). Bij noordwestelijke wind zal het mogelijk zijn om over te pompen achter het eiland Man of in Dundrum Bay aan de Oostierse kust.

De nadruk wordt erop gelegd dat wanneer de schepen opdracht hebben gekregen om lading over te pompen, het programma geheel onder leiding komt te staan van de gezagvoerder van het schip dat als „lightening vessel“ optreedt. Hij oordeelt of de omstandigheden gunstig zijn. Over het algemeen is voor het verpompen een matige wind en een betrekkelijk kalme zee vereist. Wanneer de VLCC Finisterre nadert, ontvangt dit schip instructies waar zij het kleinere schip moet ontmoeten.

Op alle schepen zal een veiligheidscontrolelijst worden bijgehouden en pas wanneer getekende exemplaren van deze lijst tussen de twee gezagvoerders zijn gewisseld, zal het verpompen van de lading plaatsvinden, terwijl te allen tijde de veiligheid en het voorkomen van olie-

verontreiniging belangrijker zijn dan het streven om de vertraging tot een minimum te beperken. Het zes maanden lang bijgehouden schaduw-schema heeft ook aangetoond dat twee „lightening vessels“ noodzakelijk zijn en daarom zal deze zomer nog een tweede tanker worden verbouwd. Wanneer de Westeuropese zeehavens toegankelijk gemaakt zijn voor volbeladen VLCC's zullen beide schepen wederom de normale tankvaart gaan uitoefenen.

Wat Thameshaven en Tranmere betreft zal het voor de 200.000 tonners nog nodig zijn een deel van hun lading naar de 70.000 tonner over te pompen. Maar in 1970 zullen deze grote schepen in staat zijn om een deel van hun lading in Europoort te lossen en dan met het restant aan boord naar een tweede haven te varen.

Wat de eerste „ship to ship transfer“ betreft, tussen de „Macoma“ en de „Drupa“, dit is een doorslaand succes geworden. De operatie heeft bewezen dat, indien de nodige voorzorgen, zowel op het operationele vlak als op veiligheidsgebied, ten volle worden nageleefd, het overpompen van ladingen ruwe olie onder normale weersomstandigheden zeer goed en veilig kan plaatsvinden.

Een belangrijk aspect van de gehele operatie is de wederzijdse communicatie tussen de schepen, welke, per V.H.F. en „walkie talkie“ gevoerd, zeer goed bleek te voldoen.

Het ziet er naar uit, dat de Shell een door sommigen eerst als angstwekkende „stunt“ geachte operatie, dusdanig heeft ontwikkeld dat een en ander in de naaste toekomst op een veilige manier, wanneer en waar noodzakelijk, regelmatig kan worden uitgevoerd en aanzienlijk zal bijdragen tot verlaging van de transportkosten van ruwe olie.

DE KERSTDAGEN DIE IK NOOIT VERGEET

Kerstmis is in vele landen, ook bij ons, een bij uitstek huiselijk feest dat echter, vooral na de tweede wereldoorlog, in de richting van een eet- en drinkfestijn is afgegleden.

Indien de viering zich niet bepaalt bij het gebeuren in Bethlehem met kerststal en/of kerstboom en een intiem kerstmaal tot besluit, ligt de klemtoon óf bij een kerstboom met geschenken er om heen, in de geest van de kerst-camoufleur Father Christmas, en een overvloedig kerstdiner na, óf bij alleen maar twee vrije dagen, waardoor je soms met nog enkele opgespaarde snipperdagen een hele week vrijaf kunt nemen.

Vrij algemeen wordt uitgezien naar een „witte Kerstmis“, waarbij kindierzang vanachter verlichte kerkramen temidden van besneeuwde dennen zelfs de meest verharde materialist ontroert en van een „kerstbeleving“ doet spreken.

Thuis draaien wij een langspeelplaat met in koorzang gezongen kerstliederen, die het bij kaarslicht rondom de kerstboom met koffie en cognac altijd zo goed doen.

In de milde stemming die over ons komt, brengen wij dan de restjes van het kerstmaal naar onze eenzame benedenbuurvrouw. Voldaan leggen wij ons te middernacht ter ruste, om de tweede kerstdag uit te slapen.

Over deze oppervlakkige kerstviering, die met Kerstmis als zodanig nauwelijks enige binding heeft en in feite het kerstfeest banaliseert, willen wij het hier niet hebben.

Iedereen beleeft Kerstmis op zijn eigen wijze, ook de velen die er schouderophalend aan voorbij proberen te gaan.

Het horen van de kerstklokken of van het oude, maar nooit verouderende, kerstverhaal kan onverwachts herinneringen in ons wakker roepen aan kerstdagen, soms uit het grijs verleden, die, door de bijzondere omstandigheden waaronder ze werden beleefd, tot in details in ons geheugen gegrift blijken te staan. Dat geldt voor ons aan de wal, maar in nog meerdere mate voor onze collega's op de vloot.

De redactie van het maandblad „Olie“ nodigt daarom de (oud-)opvarenden van onze vloot uit om hun herinneringen aan die kerstdagen thuis, dan wel ver weg in den vreemde of aan boord, wellicht midden in de oorlogsjaren doorgebracht, op te schrijven en in te sturen voor publikatie in het aanstaande kerst-(december-)nummer van dat blad.

Het behoeft geen lang verhaal te zijn, een „short story“ is minstens even welkom, als de tekst maar vóór 15 oktober a.s. in het bezit van de redactie is.

Alle inzenders ontvangen een boekenbon van f 25,-. Op de aan Shell Tankers N.V. - DFP/2, Postbus 874, Rotterdam te adresseren enveloppe gelieve U in de linker bovenhoek te vermelden: „Kerstverhaal“. Dezerzijds zal dan voor doorzending aan de Bureauredactie van „Olie“ te Den Haag worden zorggedragen.

Indien U de tijd ontbreekt om een „panklaar“ verhaal te schrijven, stuurt U ons dan in het kort de gegevens die U er in had willen verwerken, dan zullen wij trachten er een verhaal van te maken.

S.t.P.

WIJ BRACHTEN EEN BEZOEK AAN EÉN VAN ONZE TOUWLEVERANCIERS TE OUDEWATER

Teneinde ten volle te genieten van de landelijke rust en het natuurschoon van de Krimpenerwaard reden wij via de in 1958 tot stand gekomen Algerabrug over de Hollandse IJssel bij Krimpen aan de IJssel. Via schilderachtige wegen komen wij in Berkenwoude aan, een rustig agrarisch dorpje met uitgestrekte weilanden met honderden stuks vee. De landelijke rust en de ongerepte natuur geven de stadsmens het gevoel in een andere wereld te zijn. Wij vervolgen onze weg door dit typisch Hollandse polderlandschap met zijn fraaie uitzichten en passeren Bergambacht. Dit plaatsje is bij natuurliefhebbers bekend om zijn riviergezichten van verrassende schoonheid en zijn prachtige polderlandschappen. Onze volgende pleisterplaats is het oud-Hollandse stadje Schoonhoven, bekend om zijn eeuwenoude zilverindustrie.

Schoonhoven is de toegangspoort tot een van de mooiste stroompjes van Nederland n.l. de VLIST, waaraan ook het plaatsje Vlist gelegen is. Hier vinden wij een mooie begroeiing van riet en knotwilgen, vele waterliëlies en miniatuureilandjes. Karakteristiek zijn hier de vlondertjes langs het water.

Inmiddels vervolgen wij onze weg en passeren Haastrecht. In de omgeving hiervan vinden wij vele boomgaarden die in het voorjaar zeer zeker de eigen schoonheid van het plaatsje zullen verhogen.

Langs de Hollandse IJssel, met zijn scheepswerven, molens, steenfabrieken en boomgaarden komen wij dan bij ons einddoel Oudewater.

Talrijke oude gevels, opgetrokken in renaissancestijl, verhogen ongemeen de charme van dit oude stadje met zijn vele historische gebouwen zoals het 16e eeuwse stadhuis met zijn fraaie hal en de Waag.

Aan de buitenzijde van dit stadje ligt in een typisch polderlandschap, achter de dijken van de Hollandse IJssel, touwfabriek G. van der Lee N.V., waar wij trossen moeten keuren bestemd voor bouwnummer 2019 IHI („Metula“).



9" nylon tros met een lengte van 420 meter

Op zich zelf is dit geen bijzonderheid, aangezien er bij diverse fabrieken regelmatig steekproeven genomen worden.

Voor dit bezoek willen wij echter een uitzondering maken aangezien het hier 9" gevlochten nylon trossen betrof met een lengte van 420 meter (uit één stuk vervaardigd) met een minimale breeksterkte van 90.000 kg. Er komt echter heel wat voor kijken alvorens een tros voor aflevering gereed staat.

De getwijnde Enkalon garens werden geleverd door de Algemene Kunstzijde Unie te Arnhem. Elk garen heeft een gemiddelde breekkracht van 225 kilogram.

Van deze garens worden 8 strengen gedraaid, 4 S-strengen en 4 Z-strengen. Vervolgens worden deze 8 strengen op grote spoelen in de vlechtmachine ingehangen waarna het touw via gecompliceerde vlechtbewegingen samengevlochten wordt tot een tros.

Doordat de 4 S- en de 4 Z-strengen tezamen de 8-strengs tros vormen is deze tros stabiel en kan zowel naar links als naar rechts gedraaid worden.

Na het vervaardigen van deze tros moet de nabehandeling, stabilisatie of fixatie genaamd, nog plaats vinden.

De in de tros aangebrachte draaiingen en doorvlochten worden daarbij ongeveer zoals permanent wave bij de kapper vastgelegd.

Bij deze warmtebehandeling vindt ook krimp plaats, die voor het gebruiksdoel van de tros van belang is.

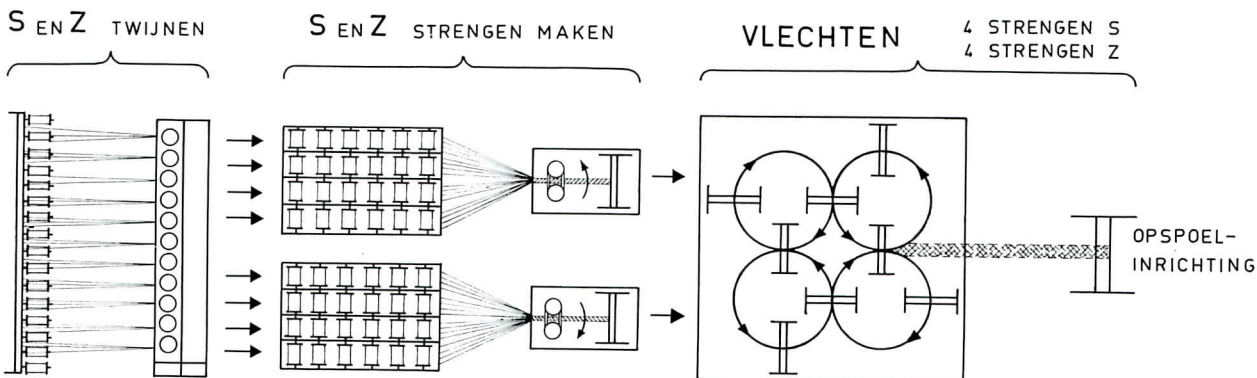
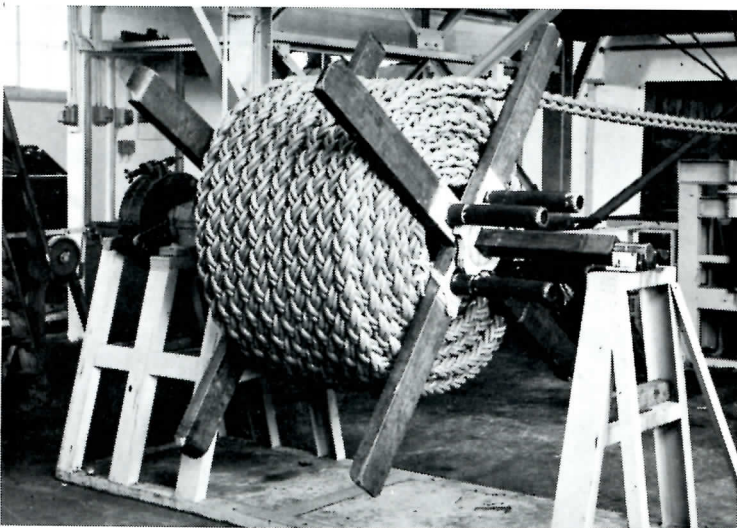
De 9" gevlochten nylon tros met een lengte van 420 meter en een gewicht van ongeveer 1400 kg wordt hierna overgebracht naar de splitserij. Ervaren splitsers brengen hier de splitsen aan en bekleden ter bescherming het oog met leer.

Tijdens het productieproces wordt uiteraard veel aandacht besteed aan de kwaliteitscontrole.

Bij het onderzoek, hetwelk het T.N.O. te Utrecht uitvoerde, bleek dat de tros ruimschoots aan de gestelde eisen voldeed.

I. J. A. v. D.
DFM/3

Opspoelinrichting van vlechtmachine



Schematische voorstelling van de vlechtmachine

VAN DE NIEUWBOUW UIT DE OUDE DOOS

Wij zetten de klok terug . . . naar het jaar 1901

Wanneer in dat jaar „Tussen Schip en Ka” maandelijks op de vloot zou zijn gecirculeerd — en dan in een veel kleinere oplage, immers, de „Koninklijke” had toen slechts de „Berandan”, de „Besitang”, de „Halaban”, de „Babalan”, de „Salahadji” en de „Sultan van Langkat” (totale tonnage circa 8000 ton) in eigendom — zou onder het hoofd „Van de Nieuwbouw” het volgende onze stoere, varende voorgangers de wenkbrauwen hebben doen fronsen van verbazing over een zo vermetele technische stap voorwaarts.

In 1901 werd namelijk besloten tot het doen bouwen van een nieuw tankschip „dat 6400 ton petroleum moest kunnen vervoeren”, een voor die tijd bijzonder grote bulk carrier.

De opdracht tot de bouw van dit nieuwe tankschip werd voor f 794.000 bij contract van 18 juli 1901 gegund aan de Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw „Fijenoord” te Rotterdam; dat was lang voordat de fusie Wilton-Fijenoord tot stand kwam. Het zou een „stalen spardek-schroefstoomschip” worden, dat de naam „J.B. Aug. Kessler” zou dragen, naar de op 14 december 1900 op 46-jarige leeftijd in het harnas gestorven directeur van de „Koninklijke”, onder wiens leiding de jonge Nederlandse onderneming haar levensvatbaarheid had bewezen. Het was het eerste tankschip voor de grote vaart dat in Nederland gebouwd werd. De begin 1897 door Rykee & Co. geleverde „Besitang” was weliswaar ook van vaderlandse makelij, maar droeg nog te duidelijk de sporen van de kentering van vervoer in kisten tot transport in bulk. De „J.B. Aug. Kessler” was dan wel een „schroefstoomschip”, maar toch ook nog uitgerust met een stel snijzeilen, de z.g. „torenzeilen”. Het uitrusten van stoomschepen met zeilen vond aanvankelijk zijn oorsprong in het feit dat de classificatiebureaus de mechanisch voortbewogen schepen nog niet ten volle vertrouwden en als eis stelden dat het schip tevens met een volledig stel zeilen moest worden uitgerust voor het geval de machine zou uitvallen. Eerst gaandeweg, naarmate de mechanische middelen betrouwbaar bleken, hebben de classificatiebureaus hun eisen minder sterk gesteld, totdat de zeilen geheel van de schepen konden worden weggelaten. Toch waren het juist de snijzeilen die zich nog het langst handhaafden, niet direct voor in tijd van nood als de machine zou uitvallen, maar om dienst te doen bij slecht weer, opdat het schip dan een betere ligging zou hebben, minder zou slingeren en ook beter bestuurbaar zou blijven. Torenzeilen werden achter de masten gevaren. Doch dit terzijde, terug naar de indrukwekkende afmetingen van de „J.B. Aug. Kessler”.

De lengte, breedte en holte van het schip waren respectievelijk 375, 50 en 23 voet. Volgeladen had het een diepgang van 23'6". De machines en ketels waren in het achterschip. Tussen achtercofferdam en ketelruim bevond zich, 8 voet breed en zich van huid tot huid uitstrekkend, het oliebunkerruim voor ongeveer 400 ton residu, waarin, zo tot het stoken van kolen moest worden overgegaan, ook kolen konden worden gebunkerd. In het voorschip bevond zich een reserve-residubunker. De verblijven voor de „machinisten, 2e hofmeesters en koks”, zoals het bestek het uitdrukte, waren onder de campagne; die voor de kapitein, de stuurlieden en de hofmeester waren midscheeps; en die voor de „kwartiermeesters, pompzichters, timmerman, matrozen en stokers” onder de bak. De „zoetwaterketels” hadden een gezamenlijke inhoud van ongeveer 20 ton.

De pompkamer was voorin, over de gehele breedte van het schip, tussen de bak en de vóorcofferdam. Als ladingpompen stonden er twee verticale Worthington Duplex-pompen 12" x

14" x 10", die een laad- en lossnelheid van 125 tot 150 ton per uur mogelijk maakten. Dan stond er nog een 6" x 8½" x 6" pomp van hetzelfde fabrikaat en type voor het vullen en lenzen van vóorcofferdam en voorpiek, en tevens werkend op de dekwasleiding. Voor de ketelvoeding was het schip uitgerust met twee 6" x 14" x 6" Worthington Duplex-pompen.

Het voor de lading bestemde gedeelte tussen vóor- en achtercofferdam was door dwarsscheepse oliedichte schotten verdeeld in vijf tanks. Het doel van deze dwarschotten was drieërlei: beperking van de krachten die vloeibare lading bij stampend schip langsscheeps op het scheepsverband uitoefenen; versteviging van het scheepsverband in het algemeen; en het mogelijk maken om in de tanks verschillende produkten te vervoeren zonder gevaar van ongewenste onderlinge vermenging, of — in het tankvaartjargon — zonder gevaar van „contaminatie”. De vijf tanks werden door één doorlopend langsscheeps oliedicht schot, dat dezelfde taken vervulde als de dwarschotten, verdeeld in vijf paren symmetrische tankcompartimenten. Het bovengedeelte van de ladingtanks vormde over de gehele door tanks ingenomen lengte van het schip een zogenaamde „expansie-trunk”. Deze trunk zorgde er enerzijds voor, dat het vloeistofoppervlak in de ladingcompartimenten zo klein bleef dat bij slingerend schip de stabiliteit niet in gevaar kwam, anderzijds zorgde zij voor het opvangen van de expansie.

Aan weerszijden van de expansietrunk van drie paren ladingcompartimenten bevonden zich zogenaamde „zomertanks”. Was het soortelijk gewicht van de vloeibare lading zó laag, dat met volgeladen ladingcompartimenten het toegestane laadgewicht nog niet bereikt was, dan kon tot het bereiken van dat laadgewicht van de zomertanks gebruik worden gemaakt.

Om de trunk van de overige twee paren ladingcompartimenten was ruimte voor verpakte lading.

Het ventilatiestelsel van de tanks is niet lang gehandhaafd in zijn oorspronkelijke vorm. Een uitmonding van dit stelsel boven in de voormast zorgde voor afvoer van de gassen of — bij onderdruk in de tanks — voor toevoer van buitenlucht.

Vóór deze uitmonding werd later een afsluiter gemonteerd en op de commandobrug een tweede uitmonding aangebracht. Deze bestond uit een U-vormige buis, waarvan het ene been in verbinding stond met de tanks, het andere met de buitenlucht.

In de kromming van de U-buis was water. Was de druk in de tanks gelijk aan die in de atmosfeer, dan stonden de waterspiegels in de U-buis gelijk. Naarmate het verschil in druk groter werd, daalde (bij onderdruk in de tanks) of steeg (bij overdruk in de tanks) de waterspiegel in het been dat met de buitenlucht in verbinding stond. De U-buis was dus de verklikker en het drukverschil werd opgeheven door de „gasafsluiter” bij de uitmonding in de voormast open te zetten. Zonder deze gasafsluiter zou bij het vervoer van vluchtige oliën gedurende de reis te veel in de atmosfeer verloren gaan. Handwielen voor het openen en sluiten der zich onder in de tanks bevindende schuifafsluiters van het pijpleidingnet, vond men op het dek van de „J.B. Aug. Kessler” niet. De stangen der afsluiters eindigden in een vierkante tap, die in het dek verzonken was en waarop een sleutel paste van het type als tegenwoordig bij de gemeentelijke waterleidingen in gebruik voor kranen in het trottoir. Eén van deze tappen bevond zich in de salon midscheeps, destijds eetsalon voor de „ouwe”, de „meester” en de „stuur”, en het was een uitzondering wanneer tijdens laden of lossen niet de Chinese

pompman, gewapend met de grote sleutel, de maaltijd kwam verstoren.

Deze sleutel was evenwel zo zwaar dat een niet zo sterke Chinees deze slechts met moeite kon dragen, zodat hij in de meeste gevallen het niet alleen af kon.

De kombuis was zo ingericht, dat wanneer er tijdens lossen of laden geen open vuur aan boord geoorloofd was, met door de wal geleverde stoom gekookt kon worden. Vlees voor de reis werd meegevoerd in zo verse vorm als men maar wensen kon: in een kippenhok en in een varkenshok, waarin het bouwbestek reeds had voorzien. De luxe van een koelkamer kreeg het schip pas later. Maar ondanks deze luxe kwam het voor dat, voor een lange reis, door de Chinese bemanning levende kippen en eenden aan boord werden gebracht. De kippen liepen dan, gekortwiekt om het wegfladderen over het muurtje te voorkomen, vrijelijk over het dek. Voor de meegebrachte, eveneens gekortwielde eenden, wier kwieke staartjes rood, wit of blauw waren geverfd om ze als voor matrozen-, stokers- of bediendengilde bestemd te kunnen identificeren, had men vaak uit presentie en latten een zwemvijvertje opgetuigd. De mening heerste, dat „vers en zó uit eigen element gehaald” toch maar het enige goede was.

In die tijd werd echter op elk schip — en ook op het onderhavige — behalve de levende have pekervlees meegevoerd, in grote vaten. Het gebeurde nogal eens dat onderweg de pekervlees van geheel bijgevoerd moest worden omdat het vat leeggelopen was.

De grote, wel 5 of 10 pond wegende, stukken vlees zagen er meestal wat groenig uit en de smaak was beslist niet te vergelijken met het pekervlees dat men thans nog bij de slager kan kopen.

De gezagvoerder en de stuurlieden woonden in de midscheeps; de hutten stonden op het hoofdek, zodat wanneer er een nagel lek sprong, het gas in de hut kwam. Gelukkig werd in die tijd meestal gewone petroleum vervoerd, zodat alleen de kleren een penetrante petroleumgeur kregen.

Voor de voortstuwing zorgde een verticale triple-compound-stoommachine met drie krukken en oppervlak-condensatie. De cilinderboringen waren 24 $\frac{1}{4}$ ”, 40” en 68”; de slag was 45”. Voor stoomopwekking waren er drie met olie gestookte cilindrische vlampijpketels. Deze machine was destijds de „dernier cri” op het gebied van scheepsvortstuwing. Bij 180 lbs. keteldruk was het vermogen met 72 tot 78 omwentelingen per minuut, 1600 pk. De naam „J.B. Aug. Kessler” droeg het schip op beide zijden

van de boeg in gepolijst koper; het hek vertoonde, behalve de naam van de thuishaven, een kroon uitgevoerd in vergulde compositie. Zo'n kroon heeft geen enkel vroeger of later schip van de Maatschappij gesierd. De kroon ontleend aan het haar toegekende koninklijke predicaat, en gebruikt als handelsmerk voor haar gerenommeerde „Kroonolie”, voerde de Maatschappij op andere schepen slechts op de schoorsteen en in haar redersvlag.

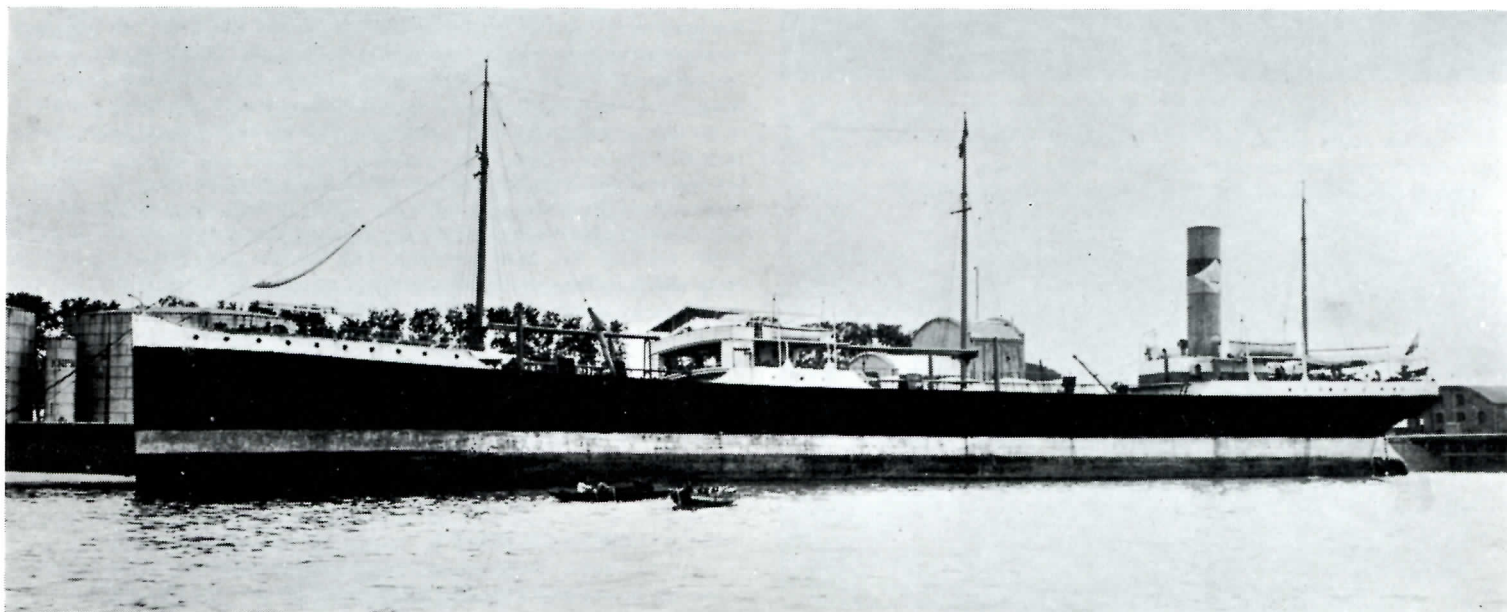
De „J.B. Aug. Kessler” heeft in de ware zin des woords „de zeven zeeën” doorploegd. Van zijn indienststelling af heeft het in alle stadia van expansie van de „Koninklijke”, en later van de „Koninklijke/Shell Groep”, mee een duit in het zakje gedaan.

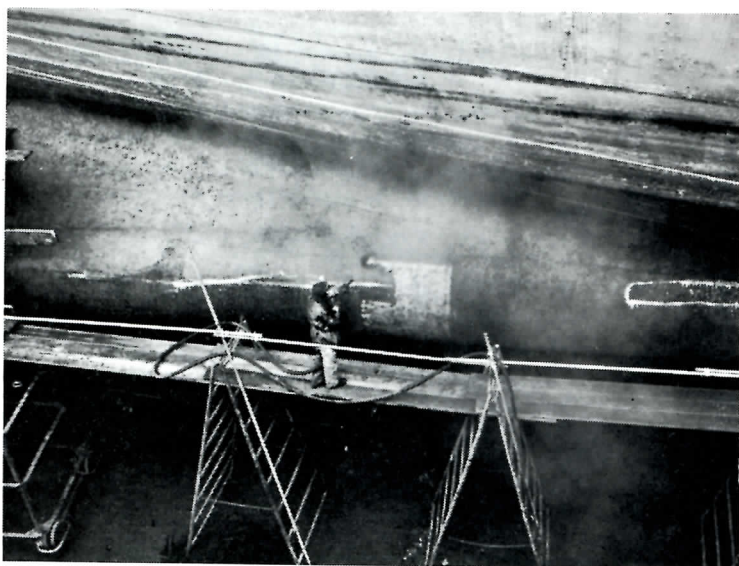
Zo bracht het schip omstreeks 1905 een volle lading Sumatraanse benzine via de Kaap naar New York.

Dit inspireerde de Amerikaanse pers tot een hoofdartikel onder de titel „Carrying Coal to Newcastle”, als gevolg waarvan het Nederlandse bouwsel veel bekijks had en in olietransportkringen grote waardering oogstte. De Amerikaanse wetgever, die het invoeren van aardolie in de Verenigde Staten even onwaarschijnlijk achtte als het branden van water, had in zijn invoertariefstelsel benzine buiten beschouwing gelaten, zodat de aangevoerde lading vrij van invoerrecht in het Amerikaanse consumptiegebied kon vloeien.

De „Kessler” — zoals men het schip op den duur was gaan noemen — is ruim 33 jaar in de vaart geweest. Van 1903 tot 1917 stond het, met slechts een korte onderbreking wegens walverlof, onder commando van Kapt. F. J. van der Biesen, dezelfde die op grond van zijn zeer verdienstelijke prestaties op het gebied van kompasafwijkingen in de Indische Oceaan, later ook in de zuidelijke Atlantische Oceaan, de zilveren en de gouden De-Ruytermedaille en een gouden De-Ruyterplaquette verwierf. Op 22 maart 1917, in de eerste wereldoorlog, werd de „Kessler” op weg van Le Havre naar Cardiff door een Duitse torpedo getroffen. De opvarenden, behalve de 2e machinist T. J. van der Hoek en de 4e machinist C. L. M. van Dijk en vier Chinese bemanningsleden, die bij het inslaan van de treffer het leven hadden verloren, verlieten in twee boten het schip. De ene boot landde te Dartmouth, de andere te Portsmouth. De „Kessler” was echter, ondanks zware beschadiging van het achterschip, blijven drijven en kon door de Engelsen naar Plymouth worden versleept. Na vernieuwing van praktisch het gehele achterschip kon het schip in oktober 1917 weer in dienst gesteld worden.

Op 7 januari 1936 werd de „J.B. Aug. Kessler” tegen betaling van £ 7.350 aan slopers te Shanghai afgeleverd.





Het stralen van de sloopshuid in het droogdok. Grit, slak of metalen korreltjes worden afgevuurd op het staal met een hoge-drukluclustroom, om de roest te verwijderen voordat de verflaag wordt aangebracht.

AARTSVIJAND NR. 1

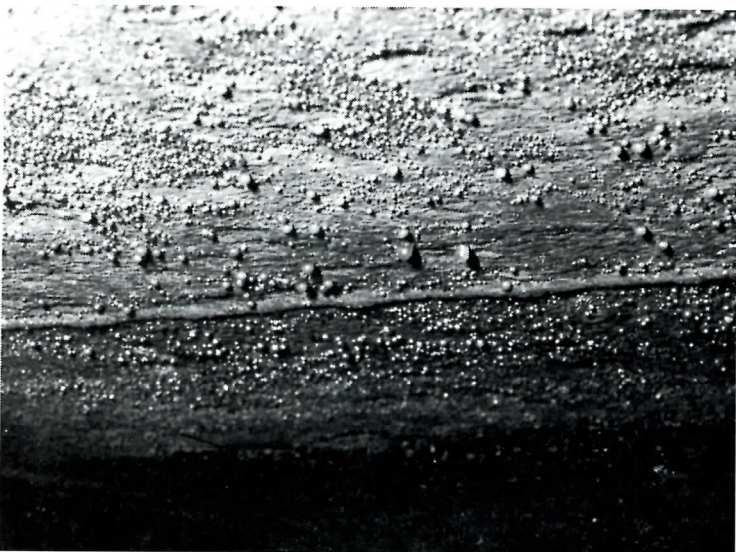
Een lange, stevig gebouwde man staat aan de rand van het dok en kijkt naar een indrukwekkende hijs staal die, zwevend door de lucht, naar zijn bestemming gaat in de reusachtige scheepsromp die hoog boven hem uit torent. Hij neemt een klein instrumentje uit zijn zak en begint een stapel scheepsplaten te onderzoeken, waarbij hij in een boekje aantekeningen maakt. Een passerende dokwerker knikt hem gedag.

Don Singleton is een vertrouwd figuur geworden op de werf sinds ze aan de bouw van deze Shell-tanker zijn begonnen. Door zijn werk bij het Shell Thornton Research Centre, waarbij hij te maken heeft met de voorbereiding en bescherming van scheepsstaal, is hij eigenlijk in de loop der tijd in de meeste belangrijke scheepswerven van Europa geweest. Een deel van zijn taak bestaat uit controle op werven waar Shell-schepen worden gebouwd, om er zeker van te zijn dat voldoende maatregelen worden genomen tegen roestvorming.

Eisen gesteld door de Shell

In de bestekken voor Shell-tankers worden nauwkeurige instructies vastgelegd. „Vóór de fabricage moeten al het staal en diverse kleine, blank-stalen onderdelen die later moeten worden geschilderd, zodanig worden gestraald dat alle walshuid en vreemde bestanddelen zijn verwijderd en een zekere ruwheid wordt verkregen”, aldus Hoofdstuk 4 van

HET BESTRIJDEN VAN ROESTVORMING BIJ SCHEPEN



Boven: Zuurdruppeltjes die zich in kleine putjes roest onder de verflaag hebben gevormd en uitzweten dwarsdoorsnede van walshuid op en daarbij de verf spoedig aantasten. Onder: Een met behulp van een microscoop genomen foto, die de

het Algemene Bestek voor een Shell-tanker, een bestek dat op zichzelf al zo'n 4 centimeter dik is. „Dit staal moet dan onmiddellijk worden voorzien van een dunne, roestwerende laag verf die door de eigenaren is goedgekeurd”; zeven volle pagina's met eisen zijn hieraan toegevoegd, waarin omschreven hoe de verf moet worden aangebracht, tot welke dikte, hoe bij te werken na laswerk, hoe de ladingtanks moeten worden geverfd en gecontroleerd, hoe de kathodische bescherming in ballast- en sloptanks moet worden aangebracht, enzovoorts.

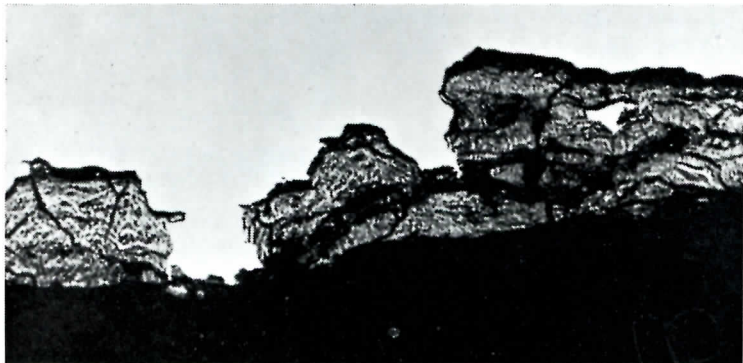
Uitgebreid laboratoriumonderzoek en proeven in de praktijk met de verschillende methoden om tankers tegen corrosie te vrijwaren, vormen de basis waarop Shell International Marine deze bepalingen heeft afgestemd. Zij zijn ook gebaseerd op deugdelijke economische maatstaven. In de traditionele scheepsbouwtechniek moet in de dikte van stalen platen een corrosiefactor zijn begrepen om te voldoen aan de standaard-eisen neergelegd door Lloyd's Register of Shipping. Duizenden tonnen extra staal moeten worden verwerkt in het schip, alleen opdat het metaal kan wegroesten zonder dat een gevaarlijke situatie voor de tanker ontstaat.

Voornamelijk dankzij de strenge anti-corrosie-maatregelen die thans worden genomen, kunnen Shell-tankers van dunner staal worden gebouwd en komen dan toch nog in aanmerking voor de A1 registratie bij Lloyd's. Dit betekent lagere staalrekeningen, lagere brandstofrekeningen en hogere vervoerscapaciteit — een verlaging van de staaldikte van een grote tanker met 5 tot 10%, verhoogt de vervoerscapaciteit met ongeveer 800 ton.

De buitenzijden van een schip worden altijd geverfd, maar in het verleden kwam het voor, dat tanks en oppervlakken aan de binnenzijden van een schip onbeschermd werden gelaten. Hier moest dus bij de strijd tegen corrosie het eerst aandacht aan worden geschonken. Indien er niets tegen gedaan wordt, kan corrosie er uiteindelijk toe leiden dat van de olietanks slechts een metalen kantwerk overblijft. Zeevarenden met een lange staat van dienst kunnen verhalen van oude tankers waaraan, wellicht door oorlogsomstandigheden, niet de juiste aandacht was besteed. „Als je in een tank stond, kon je door de gaten naar het andere eind van het schip kijken”. Tijdens normale omstandigheden, in vredes-tijd, zou het verteerde, inwendige plaatwerk al lang tevoren uitgebrand zijn en door nieuw staal vervangen, maar het corrosieprobleem zou nog steeds de kop opsteken.

Liever voorkomen dan genezen

Nu ligt de nadruk meer op voorkomen dan genezen. De moeilijkheden beginnen al voordat aan de tanker wordt begonnen. De platen komen



van de walserij en staan wellicht maandenlang op de werf, in afwachting van het moment waarop ze nodig zijn. Het is gewoonte dat de scheepswerven platen gebruiken waarop de walshuid (de roest die in de fabriek bij de vervaardiging van de plaat, erin gerold is) nog aanwezig is en die verder met roest zijn bedekt (doordat het maandenlang is blootgesteld aan lucht met een hoog zoutgehalte). Pas wanneer de platen op hun plaats zijn aangebracht, wordt gewoonlijk het metaal schoongemaakt en geverfd.

Met deze werkwijze namen de Shell-experts geen genoegen. In de jaren vijftig is veel werk verzet om na te gaan wat viel te bereiken met verschillende manieren van schoonmaken en verven van tanks. Proeven wezen uit dat voor het voorbereiden van staal stralen met „shot” of „grit” nog het beste was; verder werden verven ontwikkeld die het contact met olie en olieproducten konden weerstaan.

Tegen 1960 begonnen wetenschappelijke medewerkers van de Shell proeven te nemen met scheepsbeplating die zo uit de walserij kwam en bij de bouw van een Shell-tanker in Rotterdam werd, als proef, een geheel nieuwe weg ingeslagen.

Iedere plaat werd — zodra deze uit de walserij kwam — gestraald om de walshuid te verwijderen, waarna ze gelijk met een beschermende laag verf op epoxy-basis werd bespoten, die gekozen was na vele maanden van proefnemingen in het Delfts Laboratorium. Wanneer de platen waren gelast, werd onmiddellijk de verf bijgewerkt, zodat de roest geen kans kreeg.

Dit experiment wierp zoveel succes af, dat Shell International Marine het besluit nam, dat al het voor Shell-tankers te gebruiken staal zo mogelijk op deze wijze moest worden behandeld. Voornamelijk door de druk die hierop van Shell-zijde is uitgeoefend, hebben bijna alle belangrijke werven thans straalrichtingen op hun terrein en in alle bestekken voor grote tankschepen voor de Shell zijn nu strenge bepalingen opgenomen omtrent het stralen en gronden van scheepsbeplating.

Onderzoek door het Laboratorium in Thornton naar de voorbereiding van staal

Drie jaar geleden gaf Shell International Marine het Thornton Laboratorium de opdracht, grondig de methoden na te gaan voor het voorbereiden en verven van staal. Onder leiding van de metaaldeskundige dr. Robin Wilson, heeft Don Singleton plaatmonsters van tientallen werven op de meest verschillende wijzen laten behandelen na deze in het laboratorium te hebben onderzocht.

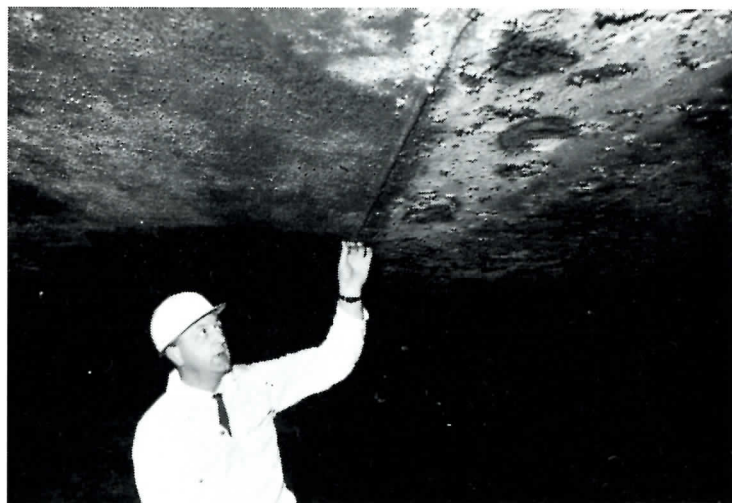
Door monsters metaal, die door middel van stralen waren schoongemaakt, onder een microscoop te onderzoeken, kunnen hij en zijn collega's de „toppen” en „dalen” meten die op het metaaloppervlak zijn achtergebleven na het bombardement dat deze platen hebben ondergaan met een straal middel zoals „grit” (grillige, hoekige, metalen korreltjes), „slag” (koper of ijzer slak), of „shot” (ronde stalen bolletjes). Zij kwamen tot de ontdekking dat hoge „toppen” nooit geheel met verf worden bedekt. In de loop der tijd leidt dit tot plaatselijke, diep-weg-vretende corrosie, die per jaar wel 6 mm dieper gaat. Aldus kwam men ertoe een acceptabele maatstaf uit te werken ten aanzien van de afwerking van de laag alsmede de manier waarop dit kan worden gemeten.

Onlangs hebben de Thornton-experts hun studie uitgebreid tot het schoonmaken en oververven van oudere schepen. Over het algemeen wordt hiervoor ruw „grit” gebruikt, maar proeven genomen in Thornton hebben uitgewezen, dat dit „toppen” in het metaal van wel 0.25 mm. hoog ten gevolge kan hebben, die boven de verflaag uitsteken. Hieruit volgde dat fijner materiaal voor het stralen moest worden gebruikt. Don Singleton was ook verbaasd over de druppeltjes vocht die zich soms onder de verf vormen en er doorheen zweten, waarbij het verfwerk wordt beschadigd.

Hij ontdekte dat dit vochtverschijnsel werd veroorzaakt door de ijzerchloride die zich in diepe roestputjes onder de verf heeft gevormd. Het ruwe „grit” was te groot geweest om in deze poriën te dringen.

Men had gedacht dat het gebruik van fijner „grit” het werktempo zou verlagen, te veel stof zou veroorzaken, de kwaliteit van het oppervlak ongunstig zou beïnvloeden en de oude verf niet geheel zou verwijderen. Proeven op grote schaal met twee schepen weerlegden dit evenwel en losten tegelijkertijd de twee eerstgenoemde problemen op — de toppen en putten. De beste resultaten werden verkregen met een „grit” van tussen 0.2 en 0.1 mm, dat — alhoewel duurder dan het grovere materiaal — beter schoonmaakt, tweemaal zo snel en bovendien, bij eenzelfde gewicht, een tweemaal zo groot oppervlak.

Deze ontdekking, pas vrij recent bekend gemaakt, is een van de resul-



Onder de romp van een Shell-tanker in het droogdok wordt een proefvlak aangebracht, waarvan de helft werd gestraald en overgeverfd bij de vorige dokking. Het roestproces is in het niet-behandelde deel veel verder gegaan.

taten van de te Thornton verrichte onderzoeken, die in de toekomst haar invloed zal doen gelden op de behandeling van oudere tankers in het dok.

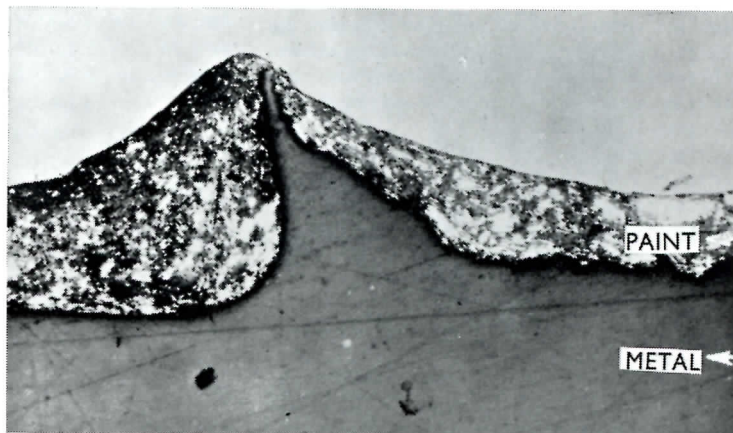
Shell voorop bij Kathodische Bescherming

Op zee vindt de verdere strijd tegen corrosie plaats. Een andere ontwikkeling van de laatste tijd is het gebruik van kathodische bescherming voor de romp van de tanker. Sedert het pionierswerk in de jaren vijftig verricht door Shell International Marine omtrent het gebruik van elektrische stroom om corrosie tegen te gaan, zijn zink- of aluminium-anoden aangebracht op de buitenhuid van de meeste Shell-tankschepen. Hiermede is thans een stap verder gegaan.

Sedert begin 1966 zijn aan de scheepsrompen van alle aan de Shell-vloot toegevoegde tankers permanente loodzilver- of met platina bedekte titaan-anoden aangebracht. Deze zijn door draden verbonden met generatoren en automatische regelaars, die de hoeveelheden doorvoerstroom regelen op basis van externe factoren, zoals snelheid en diepgang van het schip en temperatuur van het zeewater. Het mechanisme geeft ook de toestand van het staal weer, zodat de werktuigkundigen weten of de romp aandacht vraagt of niet. Nu de tankers steeds maar groter worden en het hoe langer hoe duurder wordt om ze voor dokken uit de vaart te nemen, wordt deze methode om de corrosie te meten steeds belangrijker.

Intussen werkt Don Singleton maar rustig door aan de rand van het dok, één van de metaaldeskundigen en zeevaart-experts, wiens ideeën en opmerkingen in de loop der jaren de Shell vele duizenden ponden hebben bespaard.

Dwarsdoorsnede van een verflaag, die aantoont hoe een „top” in het staaloppervlak uitsteekt boven de verflaag en een kern voor corrosie vormt.



NU KOMEN DE BEHEMOTS*

Het Japanse Ministerie van Vervoer heeft bijzonderheden vrijgegeven over een basis-ontwerp voor een tanker met een draagvermogen van 500.000 ton, welke wellicht in de zeer nabije toekomst in Japan zal worden gebouwd. In een zeer omvangrijk rapport maakt het Ministerie bekend, dat het ontwerp het resultaat is van 2 jaar studie door een semi-officieel onderzoekingsorgaan, waarin leidende Japanse wetenschapsmensen en ingenieurs zitting hebben. Volgens het rapport kan een tanker van 500.000 ton op twee manieren worden ontworpen, nl. met een slanke romp en met een meer logge romp. Laatstgenoemd model zou een totale lengte hebben van 384 meter en het meer slanke schip 411 meter, terwijl de breedte zo'n 65 tot 66 meter zou bedragen. De dienstnelheid zou liggen tussen de 16 en 16,2 knopen, d.w.z. wanneer het schip volbeladen is. Men schat de bouwkosten van een dergelijk schip tussen de 12.000 en 13.000 miljoen yen. Volgens het rapport zou de diepgang van een dergelijk schip met volle lading liggen tussen de 27 en 30 meter, waardoor het waarschijnlijk niet meer door de Straat van Malakka kan. Het zou dan moeten omvaren door de Straat van Lombok, ten Oosten van het eiland Bali in Indonesië, hetgeen op een reis naar het Westelijk halfrond de reisduur met 5½ dag zou verlengen. Maar volgens hetzelfde rapport zou dit commercieel geen groot bezwaar opleveren, aangezien een tanker van deze afmetingen kan worden geëxploiteerd met naar verhouding minder kosten vanwege de enorme hoeveelheid olie die op een reis kan worden meegenomen. Hoe overweldigend velen de afmetingen van een 500.000 tons behemot ook mogen vinden, gezegd moet worden dat de Japanners kundige scheepsbouwers zijn, die op dit gebied hun wereldsuprematie beslist willen handhaven. Japan was het eerste land waar de grens van 100.000 ton draagvermogen werd overschreden en dat, na de IDEMITSU MARU, de volgende grootste tanker ter wereld (een 312.000 tons schip) in augustus a.s. zal voltooien.

Niet minder dan 3 Japanse scheepswerven bouwen nu reeds dokken waarin schepen tot 500.000 ton kunnen worden gebouwd, terwijl een scheepswerf de methode om delen van een schip te water aan elkaar te lassen, heeft ontwikkeld.

Op internationaal niveau tracht de Japanse regering te komen tot een regeling ter verbetering van de navigatiefaciliteiten in de Straat van Malakka, ook voor de in deze Straat voorkomende diepte. Verleden jaar liep de 150.000

Zoals reeds eerder is uiteengezet, heeft de Koninklijke/Shell Groep zich bij het nieuwbouwprogramma geconcentreerd op tankers van omstreeks 200.000 ton dead-weight, waarmede voor haar specifieke vervoerspatroon het zeetransport op de meest economische wijze kan worden uitgevoerd. Wel worden de economische en technische mogelijkheden van nog veel grotere tankers bestudeerd, doch concrete plannen hiertoe liggen vooralsnog niet klaar.

Japan, dat voor olie als energiebron vrijwel geheel op import van ruwe olie is aangewezen, bekijkt dit zowel figuurlijk als letterlijk van een geheel andere kant. Physieke beperkingen voor nog grotere tankers gelden voor dit land in veel mindere mate dan bijvoorbeeld voor N.W.-Europa. Het is dan ook interessant, kennis te nemen van de stand van zaken ten aanzien van dit probleem, zoals dit onlangs werd weergegeven in een artikel van de mei 1968-editie van de Petroleum Press Service.

tons TOKYO MARU schade op toen het over de rotsbodem in deze Straat voer, die van vitaal belang is voor de vaart tussen Japan en alle gebieden in het Westen, tot in Europa toe; dit geldt vooral voor de olieleveranties uit het Midden-Oosten. Volgens de Tanker Association in Japan ging ongeveer 95% (totaal 120 miljoen ton) van de olie die vorig jaar naar Japan werd vervoerd door de Straat van Malakka en 70% van de, naar schatting, 2000 olietankschepen die elk jaar door deze Straat gaan, voeren de Japanse vlag.

Nu de mammoet-tankers van de 200.000 tons

klasse zo populair worden en de nieuwe behemots in het verschiep liggen, onderzoeken deskundigen van Lloyd's Register of Shipping de werkwijzen gevolgd bij het tewaterlaten en dokken van grote schepen, opdat de fouten die er gemaakt zijn, kunnen worden vermeden. Waarschijnlijk zullen de nieuwe tewaterlatingsvoorschriften van Lloyd's voorkeur uitspreken voor het lassen van de delen van een tanker te water of, als alternatief, voor het bouwen van de reusachtige tankers in enorme, uitgegraven dokken, technieken waar de Japanners reeds op gegokt hebben.

DE TEWATERLATING

Er zijn reeds vele en er worden nog steeds vele nieuwbouwschepen te water gelaten, waarover de lezer dan een verslag aantreft in dit voor ons, werknemers in dienst van Shell Tankers N.V., bestemde blad.

Voor zover ik weet is evenwel nog nooit een echtgenote van een onzer de eer te beurt gevallen een fles champagne tegen de neus van een nieuwe aanwinst te mogen gooien en dat bevreemdt mij in hoge mate.

Als u de eerste rit in uw nieuwe auto gaat maken, wilt u toch zelf starten en laat u dit toch ook niet aan een ander over? En neem nou uw eigen huwelijksboot! Die hebt u toch ook zelf te water gelaten? Mogen wij dan misschien „effe” zelf zo'n boot van de helling duwen in plaats van het aan de echtgenote van de een of andere verre directeur of hoge autoriteit over te laten?

Wat dacht u, zou uw vrouw — afgezien van alle andere genoegens die er aan een tewaterlating kleven (denk aan uw extra vrije dag, als het geen dagen worden i.v.m. bijvoorbeeld retourtje Japan) — niet blij zijn met die broche of halssnoer die gewoonlijk aan de doopmoeder wordt geschonken? Daar valt uw Sinterklaas-cadeau bij in het niet, reken maar! Trouwens, die in plastic gevatte schelp waarnaar het schip vernoemd is en die gewoonlijk aan de doopmoeder wordt aangeboden, is ook niet te versmaden. Wat zal die prachtig staan naast de tevee!

Overigens, zoals uit het woord doopmoeder reeds volgt, zal de keuze van de gelukkige gedaane moeten worden uit de gehuwden in onze organisatie, m.a.w. vrijgezellen vallen af. En aangezien een kantoorman op een vrije dag het kantoorgebouw zal vermijden, neem ik aan dat een zeevarende op een vrije dag geen schip wil zien, dus alle zeevarenden vallen ook af. Dan stel ik voor bij dit initiatief niet de hiërarchie weg te volgen, dus de hoger geklasseerden vallen ook al af. Ook natuurlijk degenen die voor hun werk dikwijls naar de schepen moeten, dat wil ik ze niet aandoen op een vrije dag, dus kunnen we de collega's van nieuwbouw, reparatie, enz. enz. ook van de lijst schrappen.

Verdraaid . . ., wie blijft er dan nog over?

ONZE VLOOT JUBILARISSEN



L. B. D. POETIRAY
handlanger
1958 - 11.6 - 1968



B. J. HERMANNUS
valmatroos
1958 - 21.6 - 1968

WOUU!

* Behemot(h): naam van een reusachtig dier waarvan in Job 40: 10 - 19 gesproken wordt; volgens sommigen een olifant, volgens anderen een nijlpaard; bij uitbreiding: een groot en sterk viervoetig dier.

EEN ZORGELOZE ZOMER MET DE VAPONA STRIP

Ergert U zich óók zo als U een nijdig muggengegons rondom Uw hoofd hoort, terwijl U nèt lekker in bed ligt? Als U besloten heeft de sponde te verlaten om enkele flinke meppen uit te delen, zijn de boosdoeners al lang verdwenen om U vanuit een hoekje bij het plafond heimelijk uit te lachen. En denk eens aan die vette vliegen die altijd azen op de voor U bestemde lekkere hapjes. In de zomer zullen deze gevleugelde plaaggeesten evenals hun geel-zwart gestreepte stekende broeders en andere bijtende of in ieder geval hinderlijke en schadelijke insecten weer in groten getale oprukken.

Natuurlijk kunt U zich wapenen tegen de insecteninvasie. Er zijn tal van vloeistoffen en spuitbussen in de handel (of die onsmakelijke kleverige vliegenvanger!). Bij gebruik daarvan kunnen echter vlekken op ramen, behang en meubilair ontstaan. Bovendien zal de nevel uit de spuitbus een residu achterlaten op bijvoorbeeld kopjes, aanrecht en op de huid. Er is een eenvoudiger middel, afdoend, het „wapen” bij uitstek in de strijd tegen de insecten. De VAPONA STRIP! Voor een zorgeloze zomer waarin vliegen en muggen in één klap verslagen worden. De VAPONA STRIP doet ongemerkt zijn dankbare werk, zeker drie maanden lang. U hangt hem gewoon ergens op, dat is alles. De strip is zeker voldoende voor een ruimte van 30 m³. Tot in de hoeken van die ruimte blijft de werking van een VAPONA STRIP onverminderd van kracht, want hij werkt ook op afstand. Er is geen direct contact van de insecten met de strip nodig. Behalve in huizen is de VAPONA STRIP ook uitstekend geschikt voor kantines, cafés, restaurants, koeien- en paardenstallen, varkens- en kippenhokken, opslagplaatsen, boerderijen, schuren en schepen. In

grotere ruimten zijn verscheidene VAPONA STRIPS nodig, die evenredig over die ruimte verdeeld dienen te worden. De VAPONA STRIP is handig, schoon, vlekt niet, modern. In zijn gouden huls ziet hij er bovendien nog decoratief uit óók!

Het wordt nu tijd om de VAPONA STRIP in huis te nemen. Mocht U



het toch nog vergeten, dan zult U er in de komende tijd wel aan herinnerd worden. De VAPONA STRIP zal op vele manieren Uw aandacht vangen. Op 25 mei startte een TV-reklame waarin een mannetje in een tekenfilmpje U aanraadt snel de VAPONA STRIP aan te schaffen. Tot 31 augustus zullen de TV-spots regelmatig rondom het nieuws worden uitgezonden. Een heel seizoen lang zullen de huisvrouwen in hun favoriete dames-

bladen advertenties tegenkomen over de VAPONA STRIP. Vakbladen en de grote dagbladen ruimen eveneens een plaats in voor de strip. Als U treinreiziger bent, zult U op vele stations in Nederland de VAPONA STRIP op affiches ontmoeten. Bij belangrijke evenementen in de zomermaanden gaat VAPONA de lucht in met kleine vliegtuigen die reclame voor de

stevig plastic waarin op heel vernuftige wijze het insectendodende dichloorvos is verwerkt. Deze stof — een organische fosforester — heeft een grote dampspanning, een grote vluchtigheid dus. Zodra de VAPONA STRIP uit de luchtdichte, beschermende verpakking is genomen, komt de „VAPONA” langzaam vrij. De concentratie van de stof in de atmosfeer is afhankelijk van de temperatuur, de ventilatie en vooral van de luchtvochtigheid in de omgeving. Bij een normale ventilatie in een ruimte van 30 m³ is de concentratie ruim voldoende om insecten te doden. De hoogste concentratie die onder praktijkomstandigheden bereikt kan worden is slechts een fractie — namelijk ééntiende tot één-vijftigste — van de concentratie, die door Amerikaanse autoriteiten maximaal toelaatbaar wordt geacht voor mensen die zich 8 uur per dag in dichloorvos-bevatende ruimten ophouden. De veiligheid van de VAPONA STRIP is groter dan die van conventionele middelen als b.v. spuitbussen. Het gevaar voor vergiftiging via de huid is nihil. Hongerige jonge honden bleken geen enkel nadelig gevolg te ondervinden van twee dagen kauwen op de strip. Op tal van voedingsmiddelen die zich in de onmiddellijke nabijheid van de VAPONA STRIP bevonden, bleef de hoeveelheid dichloorvos beneden het niveau van de door uiterst nauwkeurige analysemethoden aantoonbare hoeveelheden. De Koninklijke/Shell Groep is zich volkomen bewust van de verantwoordelijkheid die zij draagt ten opzichte van de volksgezondheid. Moge het feit dat zij de VAPONA STRIP op de markt brengt, voor U een garantie zijn dat, mits U de strip hanteert zoals dat op de gebruiksaanwijzing aangegeven staat, U met een gerust hart een zorgeloze, insectenloze zomer tegemoet kunt zien.

RADIO-BRIEFTELEGRAMMEN

Kennisgeving van belang voor familieleden van opvarenden van s.s. CAPILUNA, CAPISTERIA, LOVELLIA, PATRO, PHILIDORA, PHILINE en PHILIPPJA.

Sedert kort bestaat de mogelijkheid tot het verzenden van radio-brieftelegrammen (zogenaamde SLT's) naar onder buitenlandse (o.a. Libriaanse) vlag varende schepen.

Deze SLT's kunnen uitsluitend via Scheveningen Radio worden verstuurd. Het tarief is gelijk aan dat voor SLT's naar onder Nederlandse vlag varende schepen.

Zoals bekend, mogen dergelijke telegrammen geen „geheime taal” bevatten.

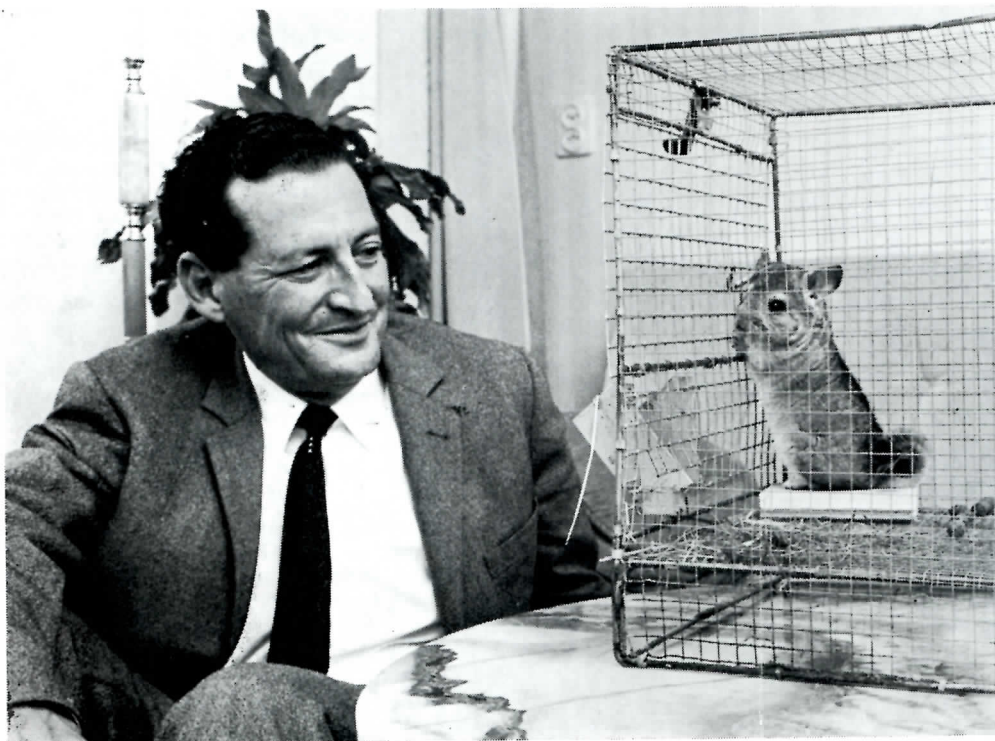
AANGESTELD ALS GEZAGVOERDER



J. P. JONGBLOED
per 24.5

WIJ SPRAKEN MET:

**DE HEER A. G. DAAL, GEPENSIONEERD HOOFDWERKTUIGKUNDIGE
VAN SHELL TANKERS N.V.**



De heer Daal en de chinchilla zijn beste vrienden

Foto: Frans Kuit - Den Bosch

Je komt soms voor de meest onverwachte dingen te staan. Als je bijvoorbeeld naar iemand toe gaat om sterke zeemannsverhalen te horen en je wordt dan geconfronteerd met chinchilla's, sta je even raar te kijken. Dit overkwam ons bij de heer Daal, die naar wij vernomen hadden, goed van de tongriem gesneden was en zeker in staat ons een boeiend artikel te leveren voor dit blad.

Eenmaal bij hem thuis in Den Bosch maakten wij kennis met zijn vrouw en vier van zijn kinderen, die het reuze interessant vonden dat pappa geïnterviewd werd. Van verlegenheid was geen sprake. De heer Daal begon gelijk te vertellen van de tijd dat hij bij de C.S.M. gevaren had. Onder andere drie jaar aan boord van de „Maximina”. Heen en weer varende tussen Curaçao en Venezuela. Hoe warm het was en... hoe gezellig. Ja, ondanks de lang niet zo ideale omstandigheden aan boord, als je de wind doodvoer was het bloedheet in de machinekamer, was dat toch een fijne tijd volgens hem. Natuurlijk een beetje eentonig varen, maar dat werd gecompenseerd door allerlei vreemde hobby's.

Zo vertelde hij: „op een keer wedde ik met de eerste stuurman dat het in mijn hut zo heet was dat je een ei in mijn kast zou kunnen uitbroeden. Natuurlijk moest ik mijn woorden waar maken en door de deur half of heel open te zetten kon ik de temperatuur zo regelen dat het in de kast constant 37° was. Laat ik U vertellen dat het beest uitgekomen is ook. Een zwart kuiken was het. Van het een kwam het ander en op het laatst hadden we een complete kippenren aan dek. Ik was zo geïnteresseerd geraakt in die beesten dat ik een schriftelijke cursus ging volgen over alles wat met pluimvee te maken had. Na enige tijd was ik aardig thuis in die materie en de mensen begonnen mij om raad te vragen als er iets met hun „vee” aan de hand was. Zo kwam op een keer een man naar mij toe die beweerde dat zijn kippen luis hadden en wat hij daar aan doen moest. Nu zitten die dingen meestal onder de vleugels en, hoewel ik eerlijk gezegd niet wist wat daar de remedie voor was, besloot ik maar, bij gebrek aan Shelltox, flit te gebruiken. Ik wist eerlijk gezegd niet dat dat spul nogal branderig was. Na flink onder iedere vleugel geflit te hebben be-

gonnen de kippen dan ook een soort Cha-cha-cha te dansen. Een poot in de lucht en een vleugel uit en dan de andere poot van de grond en de bijbehorende vleugel uitwikkend. Om beurten. Het was een vreemd gezicht. Hoe dan ook, ze bleven leven en waren vrij van ongedierte.” Het gesprek werd onderbroken door een van de kinderen die vroeg of de chinchilla's niet gevoerd moesten worden. „Chinchilla's”, vroegen we verbaasd, „kweekt U chinchilla's?”. Dit was voor ons een nieuwtje. „Zeker”, antwoordde de heer Daal, „gaat U maar mee. Achter in de schuur heb ik er achttien. Het zijn prachtige beestjes. Ik heb elf volwassen dieren en zeven jongen. Ze zijn alleen vreselijk kwetsbaar. De temperatuur moet altijd constant gehouden worden. Daarom heb ik op het dak van de geïsoleerde schuur een sproeiinstallatie aangelegd om de ergste hitte te weren. Trouwens als ze even een beetje lawaai horen of een vreemde lucht ruiken gaan ze aan hun pels knagen of je vindt ze de volgende morgen dood in hun hok.” *

We gingen mee naar de schuur en waren verrukt van de diertjes. Om te zien zijn het net konijntjes maar dan met de staart van een eekhoorn. Ze zijn schuw maar erg vriendelijk, ze ruiken helemaal niet vies en de vacht is de zachtste die er bestaat. „Het zijn dure dieren om aan te schaffen. Tussen de f 700,— en f 1000,— per stuk. Het zou een lucratieve hobby kunnen zijn, ware het niet dat er zoveel dieren sterven.” We vroegen de heer Daal waar deze dieren oorspronkelijk vandaan kwamen. „Peru”, antwoordde hij, „en aan het eind van deze maand ga ik daar naar toe. U moet weten dat ik, toen ik gepensioneerd werd, helemaal geen zin had om altijd thuis te zitten. Ik heb een baan bij de GRENCO, een koeltechnische firma, waar ik op de ontwerp-afdeling werk. Nu hebben ze een nieuwe ijsmachine ontworpen en omdat we diverse orders daarvoor hebben geplaatst in Zuid-Amerika, en ik behoorlijk Spaans spreek, ga ik er enige tijd naar toe. O.a. Suriname, Columbia, en uiteraard Peru staan op het programma. Wie weet, misschien kom ik de stamvader van mijn chinchilla's daar wel tegen.” We gingen weer naar binnen en zagen tot onze schrik dat het de hoogste tijd was om naar huis te gaan. Van de vragen die wij geprepareerd hadden, was er niet één gesteld. Alleen, wat sterke verhalen betreft, een ei uitbroeden in je hut... aan U om het te geloven of niet.

J.F.S.

* Bij navraag de volgende dag bleken alle chinchilla's nog in leven te zijn (Red.)

MET PENSOEN m.i.v. 1 JULI 1968



F. F. WALTHUIS
hoofdwerktuigkundige

Op 30 mei 1938 trad de heer Walthuis als leerling-werktuigkundige in dienst van de N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij en kreeg als eerste schip gedurende ruim twee jaren het m.s. „Murena” toegewezen.

Na nog aan boord van enige andere N.I.T.-schepen te hebben dienstgedaan, werd hij in maart 1942 als 4e werktuigkundige tijdelijk tewerkgesteld bij de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij.

In augustus 1944 werd hij weer teruggeplaatst naar de N.I.T. en medio 1946 arriveerde hij na een dienstperiode van acht jaren in Nederland; tijdens het hierop aansluitende verlof behaalde hij het diploma „A”.

In de daarop volgende jaren heeft de heer Walthuis

op een aantal schepen zijn diensten verricht als vierde, derde en tweede werktuigkundige. In 1952 verwierf hij het diploma „B” en in 1958 het diploma „C”. Op 1 augustus 1961 werd de heer Walthuis, tijdens een tijdelijke tewerkstelling bij de Amsterdamsche Olie Maatschappij aan boord van het m.s. „Alkmaar”, aangesteld als hoofdwerktuigkundige.

In laatstgenoemde rang heeft hij het beheer gehad over de machinekamer van de „Acila”, „Abida”, „Phildora”, 2x, „Zafra” 2x en „Diadema” van welk schip hij op 9 april j.l. te Mina al Ahmadi afmonsterde.

Wij wensen de heer Walthuis nog vele gelukkige jaren toe temidden van zijn gezin.

VLOOTPERSONALIA

(in de periode van 16.5 t/m 15.6.1968)

GEHUWD:

- 17.5: W. J. Grapendaal, 5e wtk., met mej. M. B. Wallis;
31.5: P. M. Spijker, matroos, met mej. J. Molendijk;
1.6: C. Parrel, 5e wtk., met mej. H. Ouwerkerk.

GEBOREN:

- 9.5: Anita, dochter van J. Klooster, 2e kok/bakker, en mevrouw S. Klooster-Ploch;
9.5: Edwin Wilhelm, zoon van W. Gerritsen, wachtassistent, en mevrouw A. Gerritsen-Vos;
19.5: Barbara Titia, dochter van J. H. M. A. van Jaarsveld, 4e wtk., en mevrouw G. B. M. van Jaarsveld-Klucq;
22.5: Claudia Bianca, dochter van A. Baljeu, 4e wtk., en mevrouw N. J. Baljeu-Nieuwland;
24.5: Bart, zoon van J. Homminga, 3e wtk., en mevrouw G. Homminga-Polet;
26.5: Hilde Karin Isabel, dochter van K. G. J. Schefferlie, stoker/olie-man, en mevrouw I. S. Schefferlie-Slotema;
4.6: Miriam, dochter van J. I. Brangert, 2e wtk., en mevrouw P. E. Brangert-Schoenmaker;
9.6: Agnes Isabella Maria, dochter van L. O. Statie, 4e stm., en mevrouw M. I. Statie-Kleppe.

AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

gezagv.: T. G. J. Roeten, E. J. Stapper, P. van Hassel, F. Menninga, D. P. Klip, J. P. Jongbloed, A. Tysma, K. Prins, W. van Brakel, B. van Bon, A. Boddé, G. F. de Boer, F. A. de Kaart, J. C. de Groot;

1e stl.: B. van Hardeveld, P. Hoogesteger, J. Post, J. de Jong, K. Poort van Ingen, N. A. Jager, P. de Regt;

2e stl.: P. H. van der Ham, D. J. van der Mast, M. de Graaf, W. C. Padmos, P. J. M. Arts, H. Steenstra, W. R. Muusze;

3e stl.: G. A. IJsveld, M. van den Belt, J. A. Wallensteijn, H. L. W. Koning, B. Smit, F. Kuyt, J. Priester, J. Zwart, L. N. Saal, R. P. F. J. Ruiter, R. Dijkstra, F. de Vries, R. P. Jager, J. A. van Kesteren;

4e stl.: H. Slot, J. H. Schurink, W. J. H. van Dipten, F. L. A. Bloot, J. K. Bartelds, R. F. M. Driessen, K. Cramer, A. van Leeuwen, R. Westerbeek, G. C. Visser, R. Hagen, T. H. Tromp, W. F. van der Lei, P. T. M. de Jonge, J. van der Klooster, O. Kuipers, D. M. Alderlieste, D. Schoenberg, M. Waalewijn;

hfd.wtk.: T. H. J. Feldberg, G. Vis van Heemst;

2e wtk.: L. J. van Onselen, J. I. Brangert, R. Praasterink, C. H. J. van Dijk, S. A. Verhage, J. H. Veen, L. P. H. Teune, W. A. M. Bouma;

3e wtk.: W. C. C. R. Stappers, W. M. J. de Kwant, C. A. van den Kroonenberg, J. C. J. Walraven, T. E. Leeuwangh, A. J. Koelewijn, J. J. L. Geerink;

4e wtk.: M. H. D. Demkes, T. Scholte, R. Sloof, M. de Koning, G. J. Verbeek, P. C. W. Enders, H. J. Bolsenbroek;

5e wtk.: S. Hoekstra, B. J. F. Meulenbeld, H. Wesselman, F. Jocker, M. R. Daal, D. de Bruyne, M. J. C. Broeders, J. T. Clements, J. J. Dommisse, F. L. van der Krabben, F. D. Dieleman, F. Blok, J. W. van Velze, P. C. M. Verbeek, I. A. van Groningen, J. van 't Leven, B. P. Droogendijk, A. E. M. Hermans, H. A. Meissner, A. Tigges, G. J. Vingerhoed, D. van Dongen, J. G. van Werd, P. A. Post, J. C. van Baasbank, B. N. van der Kolk, K. Elshout, N. Heertjes;

II.wtk.: B. Eschendaal;

bootslieden: P. H. A. van der Putten, H. Buurman;
1e pomplieden/bankwerker: A. J. J. Vermeulen, J. B. Slagboom;
2e pomplieden/bankwerker: K. H. Baven, C. G. J. van 't Zelfde;
bankwerker: B. Jansen;
wachtassistenten: W. Gerritsen, A. van Doodewaard;
hoofden voeding: J. G. Nijman, J. Kooij, J. N. Krans;
scheepskoks: G. C. Drost, C. P. Hoogesteger.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. Abida: 2e wtk. R. D. Kuil, 3e wtk. W. H. Nieman, 4e wtk. J. C. A. Stevens, radio officier C. J. M. Mullaart, bootsman C. J. de Knecht, 1e pompman/bankwerker N. van der Steen, 2e pompman/bankwerker J. H. L. Delsman, bankwerker A. A. M. Jörgens, wachtassistent P. C. W. Hack, hoofd voeding M. van Hagen, scheepskok A. N. Warnaar;

m.s. Acila: wnd. 3e stm. S. P. van Geuns, wnd. 4e wtk. J. Kossen;

m.s. Acteon: 4e stm. C. Maduro, II.wtk. W. J. H. M. Toussaint;

s.s. Arca: bootsman J. H. A. Elbers, 1e pompman/bankwerker A. J. Tinkhof, 2e pompman/bankwerker R. Broek, wachtassistent B. Wolven, hoofd voeding A. Brugmans;

s.s. Atys: 2e wtk. F. L. Alexandre, 5e wtk. P. H. Dassen;

m.s. Camitia: wnd. 1e stm. P. R. Brunet de Rochebrune, 4e stm. C. P. C. van Goethem, 5e wtk. J. L. de Bondt, 5e wtk. E. P. Walop, radio officier G. J. H. Franken;

s.s. Capiluna: hfd.wtk. O. K. Nicolai, 2e wtk. J. R. Alsmas;

s.s. Capisteria: gezagv. H. R. van Sas, 2e stm. S. Termeer, wnd. 3e stm. J. W. Ykel, wnd. hfd.wtk. A. Buren, wnd. 4e wtk. A. van Rijswijk, 5e wtk. P. A. N. J. de Hullu, 5e wtk. C. P. Plug;

m.s. Cinulia: 3e wtk. W. Schok, 5e wtk. J. Hofkamp;

m.s. Crania: 4e stm. F. J. Kronenberg, 5e wtk. R. R. Brouwer;

m.s. Dallia: 4e wtk. J. T. IJskes;

m.s. Dione: gezagv. W. de Beer, 3e stm. W. J. Stoker, 2e wtk. A. J. Verkerk, 5e wtk. H. Tesink, 5e wtk. J. J. Timmers;

m.s. Dosina: 3e stm. G. van der Oord, 2e wtk. A. de Boer, 5e wtk. J. Qualm;

s.s. Kabylia: gezagv. D. Fransen;

s.s. Kalydon: wnd. 2e stm. G. J. Olieman, 3e stm. T. G. P. Appel, 4e stm. I. Veerman, 5e wtk. D. Westdorp;

s.s. Katelysia: 2e wtk. A. P. de Groot;

s.s. Kelletia: 4e stm. A. B. Tuijl, bootsman G. J. van Delft, wachtassistent C. Valentijn, 1e pompman/bankwerker A. W. de Rooy, 2e pompman/bankwerker A. H. den Bode, hoofd voeding W. C. Kapper;

s.s. Kenia: wnd. 1e stm. A. P. J. Ham;

s.s. Kermia: 3e stm. B. H. Weersma, 4e stm. F. B. Schröder, 3e wtk. S. Warmenhoven, II.wtk. A. G. A. de Graaf, hoofd voeding L. H. H. L. Leithuyzer;

s.s. Khasiella: gezagv. J. Hagen, 3e stm. F. Kuijt, 4e stm. J. G. M. de Wit, wnd. 4e wtk. B. J. K. van Vliet, 5e wtk. W. A. van Zandvliet;

s.s. Kopionella: wnd. gezagv. J. W. M. Vollebregt;

s.s. Koratia: wnd. 3e stm. J. H. Schurink, 4e stm. L. O. Statie, 3e wtk. F. C. de Winter, 5e wtk. C. Parrel;

s.s. Korenika: hoofd voeding G. W. K. L. Heyblom;

s.s. Korovina: wnd. 2e stm. M. Stammes, 2e wtk. H. G. van Jaarsveld, 3e wtk. T. Middelkoop;

s.s. Kosicia: wnd. 2e stm. J. W. Nieuwerf, wnd. 3e stm. G. van Riet, 3e wtk. H. E. Daniëls;

s.s. Kosmatella: 1e stm. A. Visser, 4e stm. G. Grill, 2e wtk. A. J. Baerveldt, 5e wtk. W. B. Grund;

s.s. Krebsia: 2e stm. J. Mieras, radio officier P. van de Berg, bootsman M. van de Vlag, 1e pompman/bankwerker F. W. Bosson, 2e pompman/bankwerker N. van Marwijk, wachtassistent R. W. van Rooijen, hoofd voeding C. Heeneman, scheepskok C. F. van der Ende;

- ✓ s.s. **Lovellia**: gezagv. M. Zuilhof, 1e stm. A. J. Schumm, 2e stm. C. A. Koppendraaier, 3e stm. J. G. Leenders, 3e wtk. G. van Wijhe, 4e wtk. H. A. M. Heyens, 5e wtk. K. Stobbe, 5e wtk. F. Overveld, 5e wtk. J. W. van Hoof, radio officier E. M. Voss;
- s.s. **Macoma**: 1e stm. H. A. de Visser, 2e stm. H. Wijnberg, hfd.wtk. W. Balvers, 5e wtk. K. Koch;
- m.s. **Neverita**: 3e stm. J. A. Koenraad, hfd.wtk. R. Romijn, 2e wtk. P. F. Buil, 5e wtk. J. J. Ludekuse, 5e wtk. J. M. Brinks, radio officier A. H. C. J. Born;
- ✓ m.s. **Niso**: gezagv. W. Kuyper, 3e wtk. P. F. Vermeulen;
- s.s. **Ondina**: 1e stm. M. A. Busker, wnd. 4e wtk. A. J. Goudriaan, 5e wtk. R. Gesterkamp;
- s.s. **Onoba**: gezagv. A. W. C. van Schendel;
- s.s. **Patro**: wnd. 4e wtk. R. G. M. Kauffeld;
- ✓ s.s. **Philidora**: wnd. 3e wtk. H. G. W. Meyer, radio officier M. van der Valk;
- s.s. **Philine**: gezagv. D. A. C. Vermeulen, 4e wtk. T. P. Kool;
- s.s. **Philippia**: wnd. 3e stm. F. G. Franken;
- ✓ s.s. **Vasum**: wnd. 2e stm. J. Knip, 3e wtk. J. Kruysse, 5e wtk. R. H. de Haan;
- s.s. **Viana**: wnd. 4e wtk. J. J. M. van Kooten, 5e wtk. A. Kerremans;
- s.s. **Videna**: gezagv. P. G. C. M. Passieux, 1e stm. W. O. Kooi, 3e stm. A. H. G. C. van der Beesen, 4e wtk. W. J. Grapendaal, 5e wtk. J. Boon, radio officier J. J. van Swieten;
- s.s. **Vitrea**: gezagv. N. H. van der Heiden, 2e wtk. T. E. Timmermans;
- s.s. **Vivipara**: gezagv. C. S. Duinker;
- s.s. **Zaria**: 2e stm. L. D. J. van Zuilekom, 3e stm. R. J. de Wit, 5e wtk. J. F. A. Leurs, radio officier P. L. Linders.

UIT DIENST GETREDEN:

4e wtk.: B. Ozinga, F. M. C. Kramers;
 5e wtk.: P. P. G. M. Gijbels;
 1e pompman/bankwerker: G. P. I. B. Spruit;
 2e pompman/bankwerker: M. van Overbeek;
 hoofd voeding: P. S. L. Donders;
 bankwerker: B. Jansen.

MET PENSIOEN:

Hfd.wtk.: F. F. Walthuis.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

2e stuurman G.H.V.: 3e stm. A. J. de Kraker;
 3e stuurman G.H.V.: 4e stm. L. O. Statie, C. Maduro;
 „B”: 3e wtk. J. Zijp;
 „B-th”: 3e wtk. L. A. J. W. Bink;
 „A/Bth”: 5e wtk. P. H. Dassen, J. L. de Bondt, W. J. Grapendaal, E. P. Walop, J. J. M. van Kooten, R. G. M. Kauffeld, H. Tesink, J. J. Timmers, A. Kerremans, A. van Rijswijk, B. J. K. van Vliet;
 „A”: 5e wtk. J. Kossen, R. Gesterkamp, J. M. Brinks, J. J. Ludekuse, J. H. S. Brijde;
 „MVD”: 5e wtk. C. P. Plug, H. Waitz;
 scheepskok: koksmaat/bakker H. G. Morsink, scheepskok A. N. Warnaar.

AANGESTELD ALS:

Gezagv.: J. P. Jongbloed;
 4e stm.: C. Maduro, L. O. Statie;
 4e wtk.: W. J. Grapendaal;
 5e wtk.: C. P. Plug, H. Waitz.

BEVORDERD TOT:

bootsman: G. J. van Delft;
 1e pompman/bankwerker: F. W. Bosson, A. W. de Rooy;
 2e pompman/bankwerker: N. van Marwijk, R. Broek, A. H. den Bode, J. H. Meilink;
 hoofd voeding: W. C. Kapper.

TERUG VAN TIJDELIJKE TEWERKSTELLING BIJ

SHELL INTERNATIONAL MARINE Ltd. LONDEN:
 1e stm.: M. A. Busker.

BEVORDERD TOT ONDEROFFICIER



N. VAN MARWIJK
 2e pompman/bankwerker
 per 16.5



G. J. VAN DELFT
 bootsman
 per 30.5



J. H. MEILINK
 2e pompman/bankwerker
 per 3.6



I. VEERMAN
 4e stm.
 per 17.5

**IN DIENST
 GETREDEN
 VLOOTPERSONEEL**



A. B. TUIJL
 4e stm.
 per 27.5



J. G. M. DE WIT
 4e stm.
 per 30.5



G. VAN KUILENBURG
 bankwerker
 per 16.5



R. BROEK
 bankwerker
 per 20.5

MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode van 16.5 t/m 15.6.1968)

UIT DIENST:

1.6: Mevrouw L. Boer-Baden - sectie DFP/11;
 1.6: Mej. I. Schutte - sectie DFF/4.

tussen schip en ka

zevende jaargang no. 11 — juli 1968

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

G. W. Bakker
 A. Baljet
 I. J. A. van Dommelen
 G. H. van Leeuwen
 J. C. W. Schuller tot Peursum
 (voorzitter)
 W. N. Wouters

Administratie:

Mej. J. F. Schilt

Kopij in te zenden aan:
 Redactie „Tussen Schip en Ka”
 p/a Shell Tankers N.V.
 Postbus 874, Rotterdam



- | | | | |
|-----------------|--------------------|--------------------|----------|
| 1. m.s. ABIDA | 8. s.s. CAPISTERIA | 15. m.s. DIONE | 22. s.s. |
| 2. m.s. ACILA | 9. m.s. CINULIA | 16. m.s. DOSINA | 23. s.s. |
| 3. m.s. ACMAEA | 10. m.s. CRANIA | 17. s.s. KABYLIA | 24. s.s. |
| 4. m.s. ACTEON | 11. m.s. DALLIA | 18. s.s. KALYDON | 25. s.s. |
| 5. s.s. ARCA | 12. m.s. DAPHNE | 19. s.s. KARA | 26. s.s. |
| 6. s.s. ATYS | 13. m.s. DIADEMA | 20. s.s. KATELYSIA | 27. s.s. |
| 7. m.s. CAMITIA | 14. m.s. DILOMA | 21. s.s. KELLETIA | 28. s.s. |

SCHEPEN OP 12 JULI 1968

Bijlage van de juli 1968-editie van „Tussen Schip en Ka”,
 maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.



- | | | | |
|--------------------|----------------------|--------------------|-------------------|
| 1. s.s. AERMA | 29. s.s. KOSICIA | 37. s.s. ONDINA | 45. s.s. VIDENA |
| 2. s.s. BERMIA | 30. s.s. KOSSMATELLA | 38. s.s. ONOBA | 46. s.s. VITREA |
| 3. s.s. CHASIELLA | 31. s.s. KREBSIA | 39. s.s. PHILIDORA | 47. s.s. VIVIPARA |
| 4. s.s. COPIONELLA | 32. s.s. KRYPTOS | 40. s.s. PHILINE | 48. s.s. ZAFRA |
| 5. s.s. ORATIA | 33. s.s. KYLIX | 41. s.s. PHILIPPJA | 49. s.s. ZARIA |
| 6. s.s. ORENIA | 34. s.s. MACOMA | 42. s.s. SEPIA | 50. s.s. PATRO |
| 7. s.s. OROVINA | 35. m.s. NEVERITA | 43. s.s. VASUM | 51. s.s. LOVELLIA |
| | 36. m.s. NISO | 44. s.s. VIANA | 52. s.s. CAPILUNA |