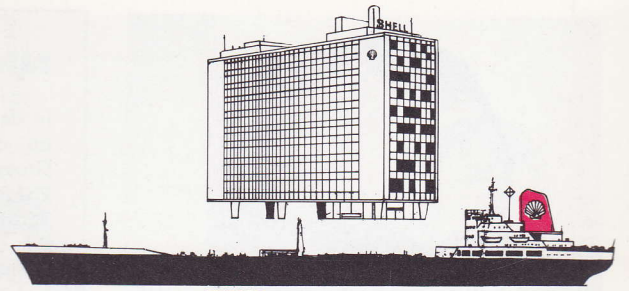


1975



TUSSEN

# SCHIP EN KA

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





## Directiewisseling per 1 februari 1975

In aansluiting op het bericht in het vorige nummer, waarbij in een door Mr. G. A. Wagner getekende mededeling bekend werd gemaakt dat de heer D. Rodenburg, onze huidige Directeur, per 1 februari 1975 met pensioen zal gaan, kunnen wij thans enkele nadere bijzonderheden brengen omtrent zijn opvolger, Ir. W. H. Brouwer.

De heer Brouwer werd geboren te Amsterdam op 19 december 1929 en behaalde in 1954 zijn diploma als werktuigbouwkundig ingenieur bij de Technische Hogeschool te Delft. In maart 1958 trad hij in dienst van de Bataafse en werd direct gedetacheerd bij de pijpleidingmaatschappij Bechtel International Company Ltd. Ongeveer een jaar later ging hij over naar de R.R.P., de N.V. Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij. In mei 1961 vertrok hij voor een jaar naar de Verenigde Staten van Amerika. Na zijn terugkeer in Den Haag is hij werkzaam geweest bij de Verwerkingsafdeling, en wel bij de divisie pijpleidingen, waarvan hij de leiding heeft gehad.

In 1966 ging de heer Brouwer over naar de afdeling Supply and Transportation van de Europese Organisatie in het Centraal Kantoor te Den Haag.

De heer Brouwer werd in 1968 benoemd tot „Manufacturing Manager” en adjunct-Directeur van Shell Curaçao N.V. Twee jaar later, in 1970, werd hij benoemd tot Directeur van deze maatschappij.

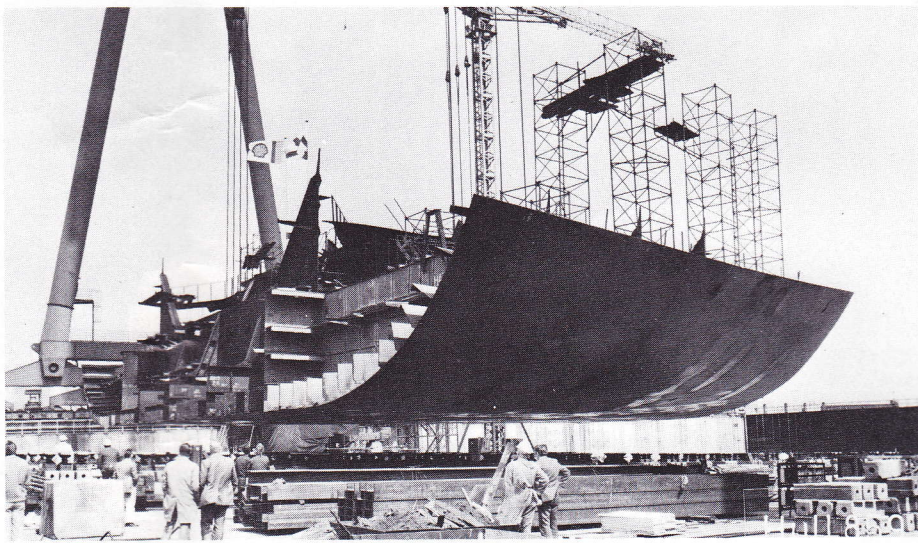
In juni jl. is hij als zodanig opgevolgd door de heer Ir. G. F. J. Stijntjes, voorheen „Manufacturing Manager” van Shell Nederland Raffinaderij B.V. te Pernis. De heer Brouwer is tijdelijk bij de Marine Coordinator's organisatie te Londen geplaatst als voorbereiding voor zijn toekomstige functie als Directeur van onze maatschappij.

## Nieuwe schepen

In de vroege morgenuren van 11 mei jl. werd op de werf van de Rijn-Schelde-Verolme-Groep in Rozenburg de „Lembulus” van 252.980 ton tewatergelaten, bestemd voor Shell Tankers (U.K.) Ltd. Nauwelijks was het schip van de helling gegleden of met een bord werd aangeduid, dat bouwnummer 859, de „Lepton” van 313.000 ton, bestemd voor onze Maatschappij, op dezelfde helling zou worden gebouwd. Omdat reeds delen van dit grootste schip ooit in Nederland gebouwd, vlakbij de helling gereed lagen, kon al op 16 mei een „kiel” van aanzienlijke omvang worden gelegd. Nog in de eerste helft van 1975 zal de „Lepton” in dienst worden gesteld.

Op 31 mei jl. werd in Trammere de ruim 210.000 ton metende „Meta” door onze Maatschappij in beheer overgenomen van S.T.U.K. De totale tonnage van onze vloot is hiermede gestegen tot 2.820.960 dwt.

Op 29 juni jl. vond in Haugesund, Noorwegen, de doop plaats van het m.s. „Fulgur” van 32.000 ton. De doop werd verricht door mevrouw E. L. Toxopeüs - Douwes Dekker, echtgenote van Ir. E. J. G. Toxopeüs, Group Research Co-ordinator. De oplevering van de „Fulgur” zal over enige maanden plaats vinden, spoedig gevolgd door die van de „Felanina”, de tweede van de serie van vier nieuwe produktentankers bestemd voor Shell Tankers B.V.



## Mededeling

De werkzaamheden op het gebied van calculaties van scheepsreparatie- en aanverwante kosten, die voorheen werden verricht in de sectie Vlootadministratie (DFM/4), ressorterende onder de chef van de afdeling Vlootbeheer (DFM), ressorteren met ingang van 1 juni 1974 onder de chef van de afdeling Financiën en Administratie (DFF). Genoemde werkzaamheden zijn ondergebracht in de met ingang van 1 juni 1974 opgerichte sectie DFF/3, onder de benaming „Calculaties”.

De heer N. Coors, voorheen werkzaam in de sectie DFM/4, is met de leiding van de sectie Calculaties belast. Hij wordt geassisteerd door de heer M. de Klerk.

## Bij de voorplaat

De centrale koker van de „Spar”, het superproject in aanbouw bij de werven van Gusto en Wilton in Schiedam. Meer hierover in ons artikel „Superspar” op de pagina's 4 t.m. 7 van dit nummer.

# Arti et Pectini 1975

Amateurschilders, beeldhouwers, aquarellisten, zij die kunstobjecten maken of zich op een andere manier kunstzinnig uiten (en bovendien employés of gepensioneerden van een der maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep zijn) hebben de kans hun werk in maart 1975 te exposeren op „Arti et Pectini”.

Het wordt de zesde maal dat deze tentoonstelling van werken van Shell-employés zal worden gehouden. Voor de vorige expositie, in 1971, kwamen niet minder dan 260 inzendingen binnen, waarvan er een groot aantal is tentoongesteld. De selectie vindt plaats door een jury die uit kunstenaars en/of kunstkeners bestaat. Deze jury bepaalt niet alleen welke werken zullen worden geëxposeerd, doch ook welke werken in elk van de vijf categorieën een prijs of eervolle vermelding krijgen. Ook helpt ze met het inrichten van de tentoonstelling in Den Haag, waar op de openingsdag — 25 maart 1975 — de prijzen worden uitgereikt. Daarna zal de „Arti et Pectini” tentoonstelling nog op enkele andere plaatsen in ons land worden gehouden, waarna de bezoekersprijs zal worden uitgereikt aan degene wiens werk door de bezoekers het hoogst werd gewaardeerd.

## Wie en wat

Aan „Arti et Pectini” 1975 kunnen personeelsleden en gepensioneerden van de Nederlandse Groepsmaatschappijen deelnemen met eigen oorspronkelijk werk, dat niet al eens voor een van de vorige „Arti et Pectini”-tentoonstellingen mag zijn ingezonden. Evenals de vorige keer mag men inzenden: olieverfschilderijen, aquarellen en gouaches, tekeningen en grafieken, boetseer- en beeldhouwwerk alsmede glasmozaïek. Ook plastic mag als materiaal worden gebruikt.

## Inleveren

In verband met de moeilijkheid voor onze varende collega's om hun werk in te leveren in de daarvoor vastgestelde periode van 18 t.m. 27 februari 1975, is besloten dat zij vanaf publicatie in dit blad tijdens kantooruren hun werk reeds kunnen inleveren bij de Sectie DFP/4-Personeelsvoorlichting, kamer 2.31 in het Shell-Gebouw.

Walemployés wordt verzocht zich zoveel mogelijk te houden aan de hierboven genoemde periode. Op dinsdag 4 maart 1975 worden alle ingeleverde werken naar Den Haag vervoerd, alwaar de selectie gaat plaatsvinden en de tentoonstelling wordt ingericht, die op dinsdag 25 maart officieel wordt geopend.

Bij inlevering moeten schriftelijk de volgende gegevens worden verstrekt: naam, adres, woonplaats, telefoon, onderwerp, breedte, hoogte en de geschatte waarde van het werk. Voor verzekering van de ingeleverde werken tijdens transport en de tentoonstelling wordt door de maatschappij zorggedragen.



## Ook U een idee?

Een ideeënbusbeloning van f 500 komt niet iedere maand voor. In het verslag van de Ideeënbuscommissie, zoals gepubliceerd in het recente juni-nummer, werd reeds melding gemaakt van de inzending van 3e werktuigkundige K. Verf om het opsporen van lekkere verstuijvers op motorschepen te vergemakkelijken. Dit idee werd door de commissie als „zeer nuttig” beoordeeld, waarvoor dan ook prompt een beloning van f 500 werd toegekend.

Op 27 mei, tijdens bezoek aan kantoor, kreeg 3e werktuigkundige K. Verf — die in gezelschap was van zijn echtgenote — uit handen van de Directeur zijn beloning uitgekeerd, met een bijzonder woord van waardering voor zijn bijdrage.

### De eerste

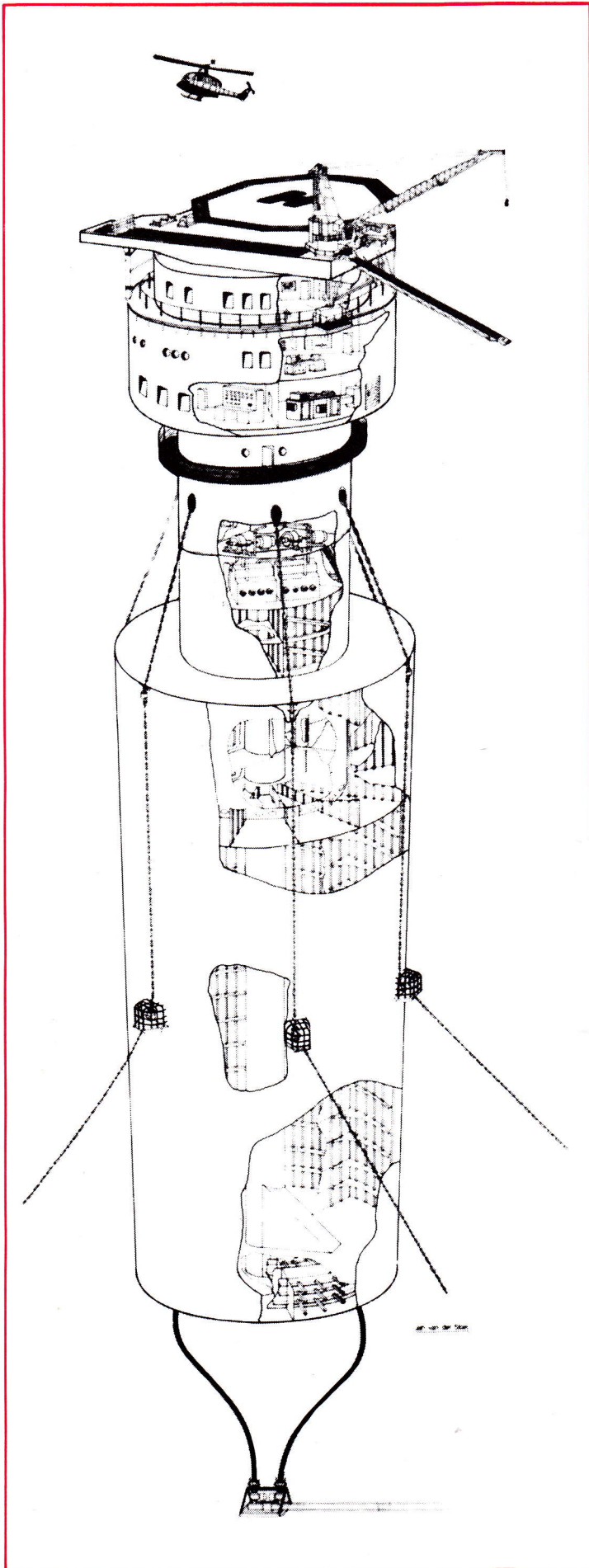
Vermeldenswaard is, dat deze inzending de eerste is die deze werktuigkundige ooit indiende. De heer Verf is — volgens eigen zeggen — niet iemand die steeds maar op de loer ligt om weer een bijdrage in te sturen. Wel begon het hem op de „Dosina”, waarop hij ten tijde van de inzending dienstdeed, te ergeren, dat verstuiverlekkages zo plotseling voorkwamen. Testen, maar dan op eenvoudige wijze, dat leek hem de juiste oplossing. Aldus zou een lekkere verstuiver snel genoeg gelokaliseerd kunnen worden. Steeds weer bekeek hij de situatie, tot hij meende een oplossing hiervoor te hebben gevonden. Hij stapte ermee naar de hoofdwerktuigkundige, die het aanvankelijk niet helemaal zag zitten, maar toestemming gaf om het eens „langsij” te proberen.

Tijdens binnenliggen in Geelong toog de heer Verf aan het werk. Ook de hoofdwerktuigkundige was nu nieuwsgierig geworden en kwam eens kijken. Na er zich van te hebben overtuigd, dat het idee een ware vondst bleek, zond 3e werktuigkundige Verf zijn inzending op en wachtte af.

### Nieuwsgierig

Hoe gaat het als je meent de juiste oplossing voor een probleem te hebben gevonden? Juist, je wordt nieuwsgierig. Tijdens verlof thuis ontving inzender het verslag van de commissie gepubliceerd in het mei-nummer van dit blad. Helaas was hierbij nog niet zijn inzending, waarop hij — om zijn nieuwsgierigheid te bevredigen — eens belde om te vragen hoe de eerste indruk was bij de commissie. Welnu, daarover kon men kort en krachtig zijn op kantoor: die was gunstig.

Toch was hij bijzonder verrast enkele weken later een brief te ontvangen, met de mededeling dat zijn idee zo goed was, dat de Commissie had besloten hem hiervoor een beloning van f 500 toe te kennen. Derde werktuigkundige Verf is beslist niet van plan om op het schip waarop hij thans dienstdoet, steeds maar rond te kijken om te zien of er nog een idee voor hem braak ligt. Wel is hij ervan overtuigd, dat, met een tikkeltje geluk en wat extra aandacht voor de problemen die zich bij het exploiteren van een schip nu eenmaal voordoen, er meer mogelijkheden zijn. De vraag is „Wie grijpt die kans?”. Vijfhonderd gulden is niet te versmaden en wie weet, komen er van hem of zijn collega's ideeën die nog meer waard zijn.



Vele jaren lang is de Domtoren in Utrecht de hoogste spits in ons land geweest. Nu echter steken heel wat meer bouwsels boven de 100-meter-grens. Neem de Euromast in Rotterdam, die — dankzij de naald die erop is gebouwd — thans 185 meter omhoog prikt. Vergelijkbaar in grootte — zowel met de Domtoren als de Euromast — zijn de kolossen in aanbouw bij de werven van Gusto en Wilton in Schiedam. Zij vormen een ruwe-olietank, met opslagruimten als in een kathedraal; de soort meerpaal met overslagfaciliteiten er bovenop gaat de gigant in aanbouw voor het Brentveld van Shell/Esso een totale hoogte geven van 140 meter. Echter, Domtoren en Euromast staan stevig op de grond, terwijl deze reus onder de reuzen gaat drijven als een enorm rondhout. En dan nog in dat deel van de Noordzee waar wind en golven vrij spel hebben. Met recht zou men daarom kunnen spreken van de

# SUPER SPAR

Ir. G. Graaf is gaarne bereid ons het een en ander te vertellen over de enorme boei tevens voorraadtank, die in de lente van 1975 ongeveer 80 mijl ten Oosten van de Shetlands zal worden verankerd. De waterdiepte aldaar is ongeveer 150 meter, terwijl de wind tijdens stormen een snelheid kan bereiken van 185 km/uur. Golven van 15 meter hoog zijn daarbij niet ongewoon. En toch, als het moet kan de Spar ook worden ingezet ten Westen van de Shetland-eilanden, waar zee en wind de gehele Atlantische Oceaan achter zich hebben om nog meer kracht op te bouwen.

Een blik op de bijstaande tekening zal tonen dat, juist vanwege de kracht van de golven, de Spar zodanig is ontworpen dat het deel waar de golven vrij spel op hebben, een kleinere diameter heeft — namelijk 17 meter — dan het onderwater stekende gedeelte met ruim 29 meter. Al is de hoogte van totaal 140 meter bijzonder imposant, 109 meter ervan steekt onder water. Vanaf de tankers die in de toekomst de olie zullen afvoeren, zien de opvarenden dus slechts de paddestoelvormige toren, met als grootste doorsnee bovenaan 26 meter. Maar dat uitstekende deel is dan toch nog altijd 31 meter hoog.

Terwijl wij ons in het houten kantoorje van Shell U.K. Exploration & Production Ltd. op de werf van Gusto over de tekeningen buigen, valt er door het raam een schaduw. Een enorme kraan tilt weer een sectie van het project omhoog en transporteert deze naar een verder op het terrein gelegen, je zou haast zeggen „rond flatgebouw”. Hier bij Gusto bouwt men uitsluitend het bovenste deel van de Spar, terwijl bij Wilton het onderste deel wordt samengesteld.

## Historie

Het mag misschien wat vreemd lijken om bij een project dat nog niet eens gereed is over historie te praten, doch ook al wordt de Spar pas volgend jaar op z'n plaats verankerd en zal de eerste olie waarschijnlijk pas in de loop van 1976 in de tanks vloeien, toch heeft deze Superspar reeds een historie. De heer Graaf wil ons dat wel uitleggen: „Eigenlijk zou je kunnen zeggen, dat reeds in 1964 het idee is geboren. Toen reeds wist men, dat uiteindelijk de behoefte zou ontstaan aan een dergelijke, drijvende tank, met gelegenheid tot meren van schepen. Maar de tijd was er nog niet rijp voor”. De heer Graaf is echter wel vanaf dat jaar nauw betrokken geweest bij alles wat met diepzeeboringen te maken heeft. „Wij wisten, dat het er uiteindelijk wel van moest komen, maakten daarom voorstudies en deden al proe-

ven met de eerste ontwerpen bij het Scheepsbouwkundig Proefstation in Wageningen. Kijkt u maar, het eerste rapport over alles wat met het dynamische gedrag, de verankering tegen het geweld op zee, en de gehele procedure van het oprichten van een dergelijke boei te maken heeft, is gedateerd 1968". Dit eerste rapport is door meerdere gevolgd, want naarmate de tijd verstreek werden andere eisen gesteld, kwamen ook nieuwe technieken tot stand, die uiteindelijk culmineerden in wat voor ons op tafel ligt en thans bij Gusto en Wilton wordt gebouwd. „In 1970 werden de studies om na te gaan of het project haalbaar was afgesloten, eind 1972 werd het bestek samengesteld en daarna is het razendsnel gegaan. In februari 1973 kwamen de offertes al binnen en het waren deze twee werven aan wie in maart 1973 de bouw werd gegund".

### Op z'n plaats

Medio november aanstaande moeten de twee delen waaruit de Spar bestaat, gereed zijn voor verscheping. Het onderste deel, dat — zoals uit de foto's is te zien — horizontaal wordt gebouwd in een droogdok bij Wilton-Feijenoord, wordt liggende in het water versleept, naar een diepe fjord in Noorwegen.

En dan zal een gebeurtenis moeten plaatsvinden, waarvoor het draaiboek al gereed ligt. Een gebeurtenis die — hoe jammer het ook is dat wij weer in superlatieven moeten spreken — zijn weerga niet kent. Maar ze is wel degelijk voorbereid, geen wonder, want zij is essentieel wil het gehele project slagen. Iedere fase van het rechteop zetten van de dan nog horizontaal drijvende voorraadtank, met zijn inhoud voor 50.000 m<sup>3</sup> olie, is uitvoerig nagebootst in Wageningen. De druk die op de wanden, de constructie erbinnen en de gehele kolos zal worden uitgeoefend, is al nauwkeurig berekend en daarmee is bij het ontwerp ook terdege rekening gehouden. Een groot voordeel bij dit karwei is dat voor het „rechttopzetten" de tankopslagruimte zodanig kan worden geballast dat geen hulp van buitenaf nodig is. Geen bok of kraan komt eraan te pas. Is dit deel eenmaal vertikaal gericht, dan zal een enorme drijvende kraan het bovenste deel van de Spar — met een gewicht van 1.600 ton — van de bak waarmee ze is aangevoerd lichten en boven de tank hangen. Heel, heel langzaam zal de tank, door leegpompen, omhoog worden gebracht waarna — wanneer eenmaal de twee delen op elkaar rusten — het laatste deel van de constructie kan plaatsvinden, het aan elkaar lassen.

Wanneer vervolgens ook de leidingen met elkaar zijn verbonden, het elektrisch gedeelte en de liftschachten aan elkaar zijn geknoopt, dan heeft in principe — na beproeving van alle apparatuur — de oplevering plaatsgevonden. De Spar is dan echter nog niet op zijn bestemming. Het gevaarte zal dan, met een snelheid van ongeveer 2½ knoop, over 260 zeemijlen moeten worden gesleept naar zijn ankerplaats. Daar zijn dan, op een diepte van ongeveer 150 meter, een zestal palen van 28 meter lengte in de zeebodem geheid, ligt het manifold al op de zeebodem en lopen de leidingen al naar het productieplatform op het Brentveld. Met zes ankerkettingen van elk 1 km lengte wordt de superspar dan aan de palen verankerd, waarna vele proefnemingen zullen moeten plaatsvinden.

### Rondhout

„Spar" doet, zoals bij grote projecten van de Koninklijke/Shell gewoon is, denken aan een afkorting. Toch is dit niet het geval. Vanaf de allereerste studies werd het door betrokkenen, vanwege zijn vorm, Spar genoemd, een rondhout dus. Voorop bij het ontwerpen stond, dat de Spar mobiel moest zijn, d.w.z. te verplaatsen naar elk gebied waar aan zijn opslagruimte en gelegenheid tot meren voor schepen behoefte zou zijn. Daarbij werd ook het oog gehouden op de mogelijkheid om, wanneer een productieveld eenmaal goed op gang was gekomen en veelbelovend voor de toekomst bleek, een pijpleiding naar de vaste wal te leggen. Maar gedurende de constructieperiode van dergelijke pijpleidingen (en die kunnen in het woelige water van de Noordzee wel een termijn van drie jaar vereisen), kan dankzij de Spar de olie reeds worden afgevoerd.

Mobiel dus, om eventueel later naar een ander veld te worden versleept. En zo zal dit superproject gedurende minstens 25 jaar, z'n verwachte levensduur, zijn nut moeten afwerpen.

### Ter plaatse

Zoals reeds vermeld, zal voorjaar 1975 de Spar bij het Brentveld worden verankerd. Echter, nog zeker een jaar zal daarna verstrijken alvorens de olie in haar tanks stroomt. Inmiddels zullen wel uitvoerige proefnemingen met de „Spar" gaan plaatsvinden. Een van de



eerste vereisten na verankering is het voorzien van de „Spar" met dieselolie, niet alleen voor verwarming en dergelijke maar vooral om tanks, pompen, enz. als het ware te conserveren. Proefmeren zal gaan plaatsvinden, met o.a. 70.000 tonners, die in de toekomst zullen worden ingezet om de gewonnen olie af te voeren. Het ligt in de bedoeling, dat tankers bij „significante" golfhoogten van 15 à 16 voet blijven laden. „Significante", hetgeen zo veel wil zeggen dat tijdens het laden zelfs golfhoogten van 28 tot 30 voet kunnen voorkomen.

Een „constante" windsnelheid van 40 knopen mag geen aanleiding zijn om de ladingprocedure te onderbreken. De zwaai (afwijking van verticale as) die de Spar daarbij zal maken is, volgens berekeningen, maximaal 3 à 4 graden. Dit is niet alleen zo beperkt, omdat door de speciale vorm en eigen gewicht, de Spar bijzonder stabiel is, maar ook doordat de wijze van verankering een gunstige invloed heeft. Bovendien, geheel onderaan de tank wordt een ruimte van 1800 m<sup>3</sup> gevuld met ruim 6.000 ton vaste ballast bestaande uit ijzererts, cement en zand. Allerlei vragen stormen daarbij toch op je af: hoe zit het met de veiligheid, de bereikbaarheid onder water? Hoe vindt het meren en laden plaats?

### Van onder naar boven

Aan de hand van de doorsneetekening kunnen wij de totale opbouw het beste nagaan. In wezen kan je het onderste deel, de eigenlijke opslagruimte, verdelen in zes verticale tanks. In het midden loopt door de hele kolos een ronde schacht, open aan de onderzijde (dus gevuld met zeewater) met een middellijn van 3 meter. Hierdoor kan een duikerklok zakken, en als het moet, zelfs de schacht verlaten want draden worden naar de zeebodem gespannen. Op verschillende verdiepingen kunnen de 2 duikers, die speciaal hiervoor zijn opgeleid, de klok verlaten en b.v. door tunnels naar de buitenwand van de Spar zwemmen, voor o.a. controle van de kettingstoppers — een gepatenteerd Gusto-ontwerp — 64 meter onder water. Maar zij kunnen dus ook naar het manifold op de zeebodem voor inspectie.

Ter hoogte van de overgang van het bredere naar het smallere deel van de Spar zijn de „buoyancy control tanks", noodzakelijk om de Spar op de juiste diepgang te houden. Zitten de opslagtanks namelijk vol met olie (soortelijk gewicht lager dan 1), dan zou de Spar hoger rijden dan wanneer gevuld met ballastwater. In 12 afzonderlijke compartimenten wordt, volledig automatisch, de extra benodigde hoeveelheid zeewater naar binnen gelaten. In deze speciale ballasttanks is het 2-compartimentenstelsel doorgevoerd, hetgeen zoveel wil zeggen dat

bij eventuele schade aan een schot tussen twee tanks, beide tanks vol kunnen lopen zonder dat de Spar tot een ontoelaatbare diepgang zinkt en daarbij ontoelaatbare hellinghoeken zou gaan aannemen. De pompkamer voor het pompem van de ballasttanks zit op een diepte van 30 m onder water.

Deze pompkamer is het laagste dek dat met een personenlift kan worden bereikt. Want behalve de centrale koker, bestemd voor neerlaten van de duikerklok, is er een lift met grote capaciteit om de afstand van het bovenste dek tot de pompkamers te overbruggen. Deze lift legt de 55 meter afstand tussen accommodatie en pompkamer af in 1½ minuut, met uiteraard de mogelijkheid op verschillende tussengelegen dekken te stoppen.

De steeds hoger gelegen dekken bevatten respectievelijk ruimten waar de sloptanks zijn ondergebracht, waar de hoofdcladingpompen (5000 ton/ uur) zijn opgesteld, dan — bij het onderste platform — een ruimte waar met grote nauwkeurigheid de geloste hoeveelheid olie wordt gemeten, vervolgens het dek waar o.a. de zoetwater- en bunkertanks zijn opgesteld, het machinekamerdek met o.a. 4 gasturbines en het zgn. duikerdek met decompressiekamer. Op het bovenste dek, dus vlak onder het helikopterdek, is de accommodatie voor de „bewoners”, met een aantal 2-persoons hutten, twee 4-persoons hutten, kombuis, messroom, enz. Continu blijft een ploeg van 12 à 13 man aan boord, indien nodig aangevuld met extra mankracht voor onderhoud en reparaties.

### Mer en

De tankers die te zijner tijd zullen worden ingezet om de gewonnen olie af te voeren, zullen, tegen zee en wind in, de Spar tot op een afstand van 1.000 meter naderen. De loadingmaster op de Spar onderhoudt daarbij radiocontact met de gezagvoerder en brengt de draaitafel (het bovenste dek) in zodanige stand dat de „messenger” in de richting van de tanker kan worden gevierd. Aan het einde zal waarschijnlijk een ballon worden bevestigd, opdat het schip de naderbij drijvende tros goed kan waarnemen. Met een „grapnel” wordt de messenger aan boord gebracht, op de winch genomen, waarna het schip tot ongeveer 40 meter van de „Spar” opstoot. Daarna wordt de nylon tros aan het schip vastgemaakt. Met de onderste arm van de kraan (de laadarm) worden vervolgens twee in een goot naast het helikopterdek gereed liggende slangen naar boord gehesen, die aldaar op dezelfde wijze worden vastgemaakt als omschreven voor onze „Z”-klasse

schepen in de artikelen „Pendeldienst” en „Noordzee-boei” in de vorige nummers van dit blad. Ook daar dus weer een veiligheidsvoorziening, opdat in eventueel noodgeval de slangen kunnen worden ontkoppeld zonder dat verontreiniging van de zee door olie ontstaat.

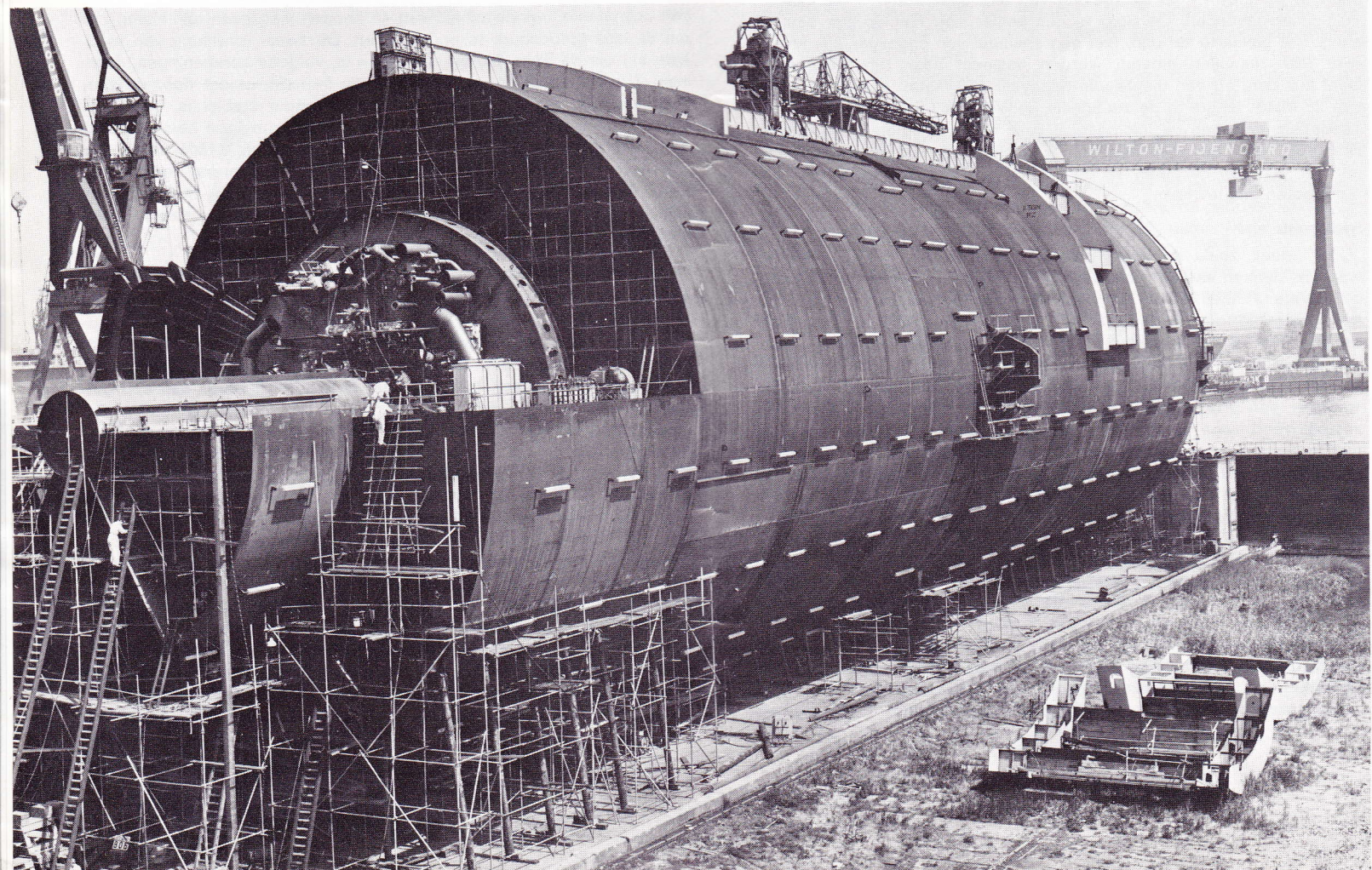
Een van de twee slangen heeft als het ware ook nog een klein broertje aan zich vastgehecht. Dit dient om gelijktijdig dieselolie naar de Spar te kunnen pompen. De eigenlijke kraanarm heeft uitsluitend ten doel voorraden, goederen en dergelijke aan boord van de gigant te hijsen. Zoals reeds vermeld, de pompcapaciteit is 5.000 ton per uur, d.w.z. binnen 10 uur kan de inhoud van de tanks in die van het schip zijn overgebracht. Is het weer goed, dan kan de tanker gemeerd blijven liggen en zoveel mogelijk de geproduceerde olie direct opnemen. De tijdsduur is natuurlijk afhankelijk van het vaarschema van de andere tanker.

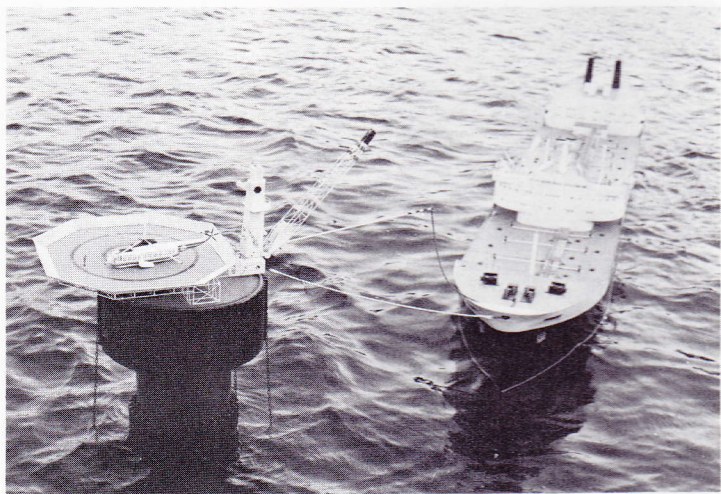
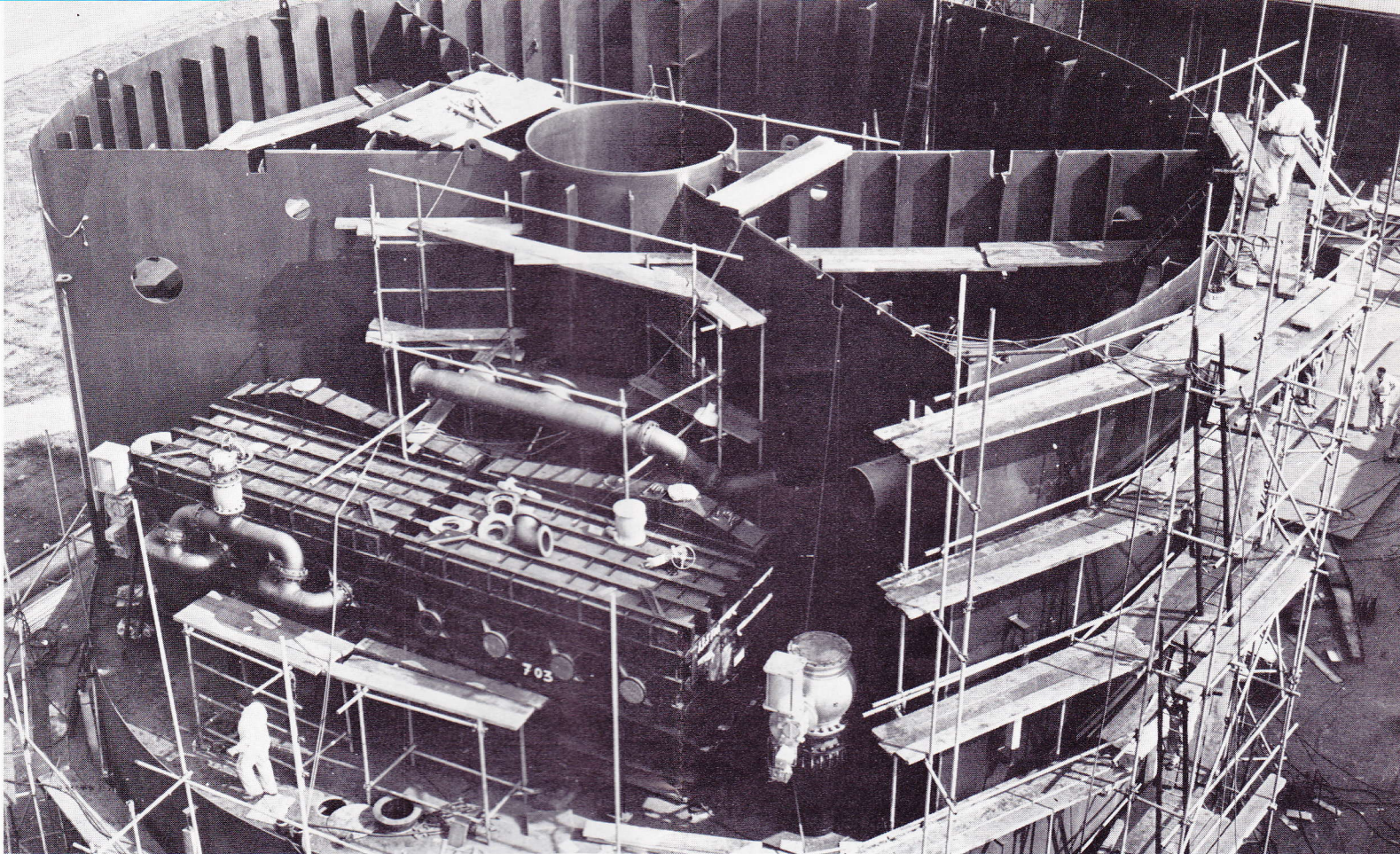
Is het weer te slecht om te meren dan zal er gewacht moeten worden, en bij aanhoudend slecht weer zal dan tevens de produktie teruggedraaid moeten worden om volledig stopzetten zo lang mogelijk uit te stellen. Uit simulatiestudies, waarbij het weer, de produktie en het vaarschema zijn opgenomen, is gebleken dat het laatste praktisch niet zal voorkomen.

Wel benadrukt de heer Graaf nog, dat voor de betrokken schepen de gezagvoerders en officieren ervaring zullen moeten opdoen met het meren aan de Spar. Immers, bij licht stampen van de Spar kan het aan de tros gemeerd liggende schip in een ritme geraken waardoor te grote kracht wordt uitgeoefend. Op een op de Spar opgestelde, grote aanwijzer is de uitgeoefende kracht vanaf de brug leesbaar. Door een klapje achteruit te geven (niet voor niets zullen het stoomturbineschepen zijn die worden ingezet), kan de trosspanning binnen de gestelde grenzen worden gehouden. Voor proefmeren en alle daarmee samenhangende procedures is gedurende de zomer en winter van 1975 alle gelegenheid. „Aan samenwerking met de nautici heeft het bij de voorbereiding van dit project niet ontbroken, het zal daarom waarachtig wel gaan”, aldus ir. Graaf.

Wanneer wij later bij Wilton via een lift op 30 meter hoogte zijn gebracht en over het op z'n kant, in het dok liggende olie-opslagdeel van de Spar lopen, denken wij nog terug aan die woorden.

Inderdaad, samenwerking is nodig maar ook durf en verbeeldingskracht. En daaraan heeft het ook niet ontbroken bij de opzet van dit project.





## Order voor twee produktie-platforms voor de Noordzee

Shell U.K. Exploration and Production Ltd. (50 pct. Shell - 50 pct. Esso), kortweg „Shell Expro” heeft in mei jl. orders geplaatst voor twee betonnen produktie-platforms voor oliewinning op de Noordzee. De orders hebben een waarde van meer dan f 400 miljoen. De installaties zijn de grootste die de olie-industrie ooit voor gebruik op zee heeft besteld. Ze zijn bestemd voor de winning van de olievoorkomens in de gebieden ten noordoosten van de Shetland-eilanden.

De bouwopdracht voor het grootste platform — een investering van circa f 220 miljoen — is gegeven aan de Mcalpine-sea Tank Group in Schotland. De installatie zal gebouwd worden in de monding van de Clyde, op de westkust van Schotland. Naar verwachting zal het platform geplaatst worden in het Cormorant-veld.

Het tweede produktie-platform is besteld bij de Anglo-Dutch-Offshore-Concrete-Group (Andoc), gevestigd te Rijswijk (Z.H.). Dit platform betekent een investering van circa f 185 miljoen. De eerste bouwfase van het Andoc-platform zal plaatsvinden in een bouwput op de Maasvlakte te Rotterdam. Daarna zal Andoc voor de verdere afbouw de installatie waarschijnlijk verslepen naar diep water voor de Schotse kust.

Het Andoc-platform kan dan vervolgens verslept worden naar de locatie op het Dunlin-veld.

De tweeledige order is de grootste die in één keer voor produktie-platforms door een olie-maatschappij werkzaam op het Engelse gedeelte van de Noordzee is geplaatst. Daarnaast zal met de bijkomende voorzieningen en uitrusting van de platforms nog een bedrag van tussen de f 120 en f 190 miljoen gemoeid zijn.

De twee nu bestelde installaties bengen het totaal van betonnen olieproduktieplatforms dat nu besteld is voor olievelden op het Britse deel van het Continentale plat op vijf. Shell Expro bestelde vier van de bovengenoemde vijf betonnen produktie-platforms — een totale investering van bijna f 700 miljoen.

*Links een blik op het bij Wilton in het dok in aanbouw zijnde gedeelte van de Spar, met name het deel dat dienst gaat doen als olie-opslagruimte.*

*Geheel boven het bovenste gedeelte van de Spar in aanbouw bij Gusto.*

*Hierboven nog een opname die geruime tijd geleden werd genomen in het meer bij het landgoed „Te Werve”, met een model van zowel de Spar als een 70.000 tons tanker.*

# Fulgur gevat in kristal

Zoals reeds op pagina 2 van dit nummer vermeld, vond op 29 juni in Haugesund, Noorwegen, de doop plaats van de nieuwe produktentanker „Fulgur”. Alhoewel wij in ons volgende nummer met een meer uitgebreide reportage hierop zullen terugkomen, willen wij hieronder een verslag brengen van een geheel nieuwe wijze van „verpakken” van de schelp die aan de doopmoeder, mevrouw E. L. Toxopeüs-Douwes Dekker, is overhandigd.

Ofschoon het niet altijd meevalt om exemplaren te verkrijgen van de schelp waarnaar een schip wordt vernoemd, was dit bij de „Fulgur” niet een al te groot probleem. Het Britse Museum had hiervan twee exemplaren beschikbaar en desnoods had het Leidse Museum van Natuurlijke Historie ons ook nog uit de nood kunnen helpen. Dat er twee exemplaren van elke schelp nodig zijn, vindt zijn oorzaak in het gebruik om zowel een exemplaar aan boord van het schip zelf te zetten — meestentijds geplaatst in een vitrine in de eetsalon — als een exemplaar aan de doopmoeder te overhandigen als aandenken.

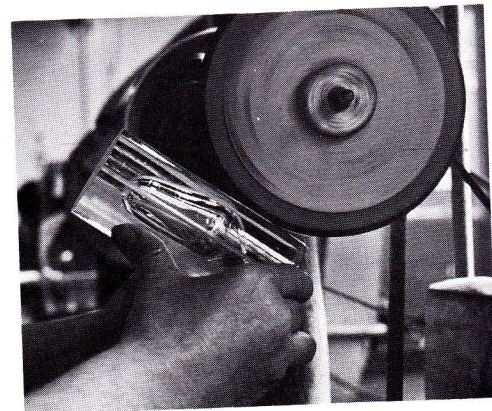
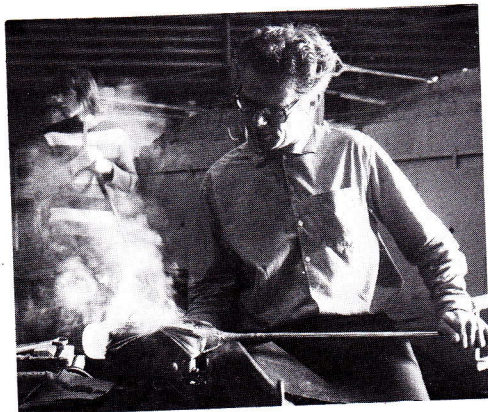
De wijze van „montage” van de schelp die aan de doopmoeders van onze schepen is geschonken, heeft in het verleden nogal eens problemen opgeleverd. Meestentijds werd de schelp op een houten voetje gemonteerd, soms werd het geheel in plastic verpakt, doch bij de „Fulgur” is een houder gekozen waarbij niet alleen de schelp goed zichtbaar blijft, doch tevens een vormgeving is verkregen, die het geheel tot een siervoorwerp stempelen. Aan de Koninklijke Nederlandse Glasfabriek „Leerdam” werd de opdracht verstrekt om een kristallen houder te vervaardigen voor de schelp, en het was de kunstenaar W. Heesen, die het ontwerp daarvoor maakte. Zoals te zien uit de foto op pag. 9, is het een achtkantige kristallen houder geworden, waarin een holte is geslepen van precies de juiste afmetingen om de „fulgur” op z'n plaats te houden. Hoe gaat het vervaardigen van een dergelijk kunstvoorwerp nu in z'n werk?

Kristal wordt vervaardigd uit een mengsel van zilverzand, potas en

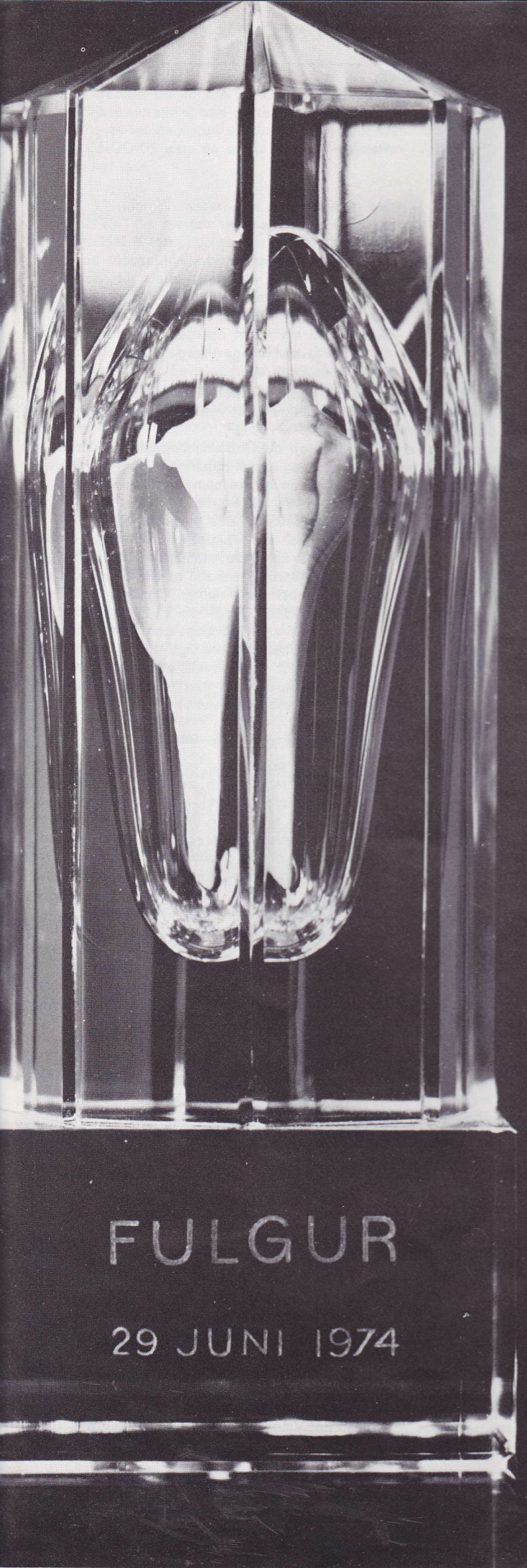
menie, dat bij een temperatuur van 1400 à 1500°C de smelt- en verwerkingstemperatuur heeft bereikt. Door de blazer wordt met de blaaspijp (een gesmeed ijzeren buis, ongeveer 1,25 meter lang, 1,5 cm dik, van boven met een kort mondstuk, van onderen met een taps toelopende verdikking) een klompje kristal aan de pijp gevangen. Met de hand, waarin hij een vel nat schuurpapier houdt, rolt hij het klompje totdat een cilindervorm is ontstaan. Daarna wordt het kristal gekoeld, d.w.z. in een koeloven gezet, waarin de temperatuur heel geleidelijk afneemt (van ca. 600 graden tot kamertemperatuur). Zou men dit nalaten dan zouden er spanningen in het kristal kunnen ontstaan, waardoor het onverwacht kan breken. Een zuchtje wind is bij voorbeeld voldoende om een ongekoelde kristallen vaas te doen springen. Vervolgens wordt de cilinder overgebracht naar de zager, die deze eerst in de gewenste achtkantige vorm zaagt, daarna in twee helften. Hiervoor wordt een diamantzaag gebruikt. De kristallen houder wordt bij dit proces plotseling spierwit, doch dit is slechts een oppervlakteverschijnsel, waar de volgende ambachtsman, de slijper, wel raad mee weet. Hij slijpt er niet alleen een holte in van precies de juiste afmetingen om de schelp erin te vangen, doch hij polijst met kurk en vilt zeer langdurig de twee raakvlakken en de buitenzijde van de houder, totdat het spierwitte is verdwenen en een feilloos doorzichtbare kristallen vorm overblijft, waarin de schelp wordt ondergebracht.

Het kitten van de twee helften wijkt uiteraard volkomen af van alle huis-, tuin- en keukentoeepassingen van twee-componentenlijm. Elke component wordt op een bijzonder accuraat werkend weegschaaltje in de juiste hoeveelheid afgewogen, waarna het mengen plaatsvindt op een elektrisch verwarmde tafel, waardoor de kit op de juiste verwerkingstemperatuur komt. De kitlaag is volkomen egaal, in wezen een uiterst dunne film, met het oog absoluut niet waarneembaar. Nadat de twee helften aan elkaar zijn gelijmd, wordt wederom gepolijst; ten slotte vindt dan het graveren plaats van FULGUR 29 JUNI 1974.

*Geheel rechts de kristallen schelphouder na gereedkomen. Hieronder v.l.n.r.: Het vervaardigen van het ontwerp in ruwe vorm. Dit geschiedt geheel met de vrije hand, zonder enige vorm. Dan volgt: Het slijpen van de facetten op de vlakke steen, nadat — foto rechts — de verticale slijpsels zijn aangebracht.*

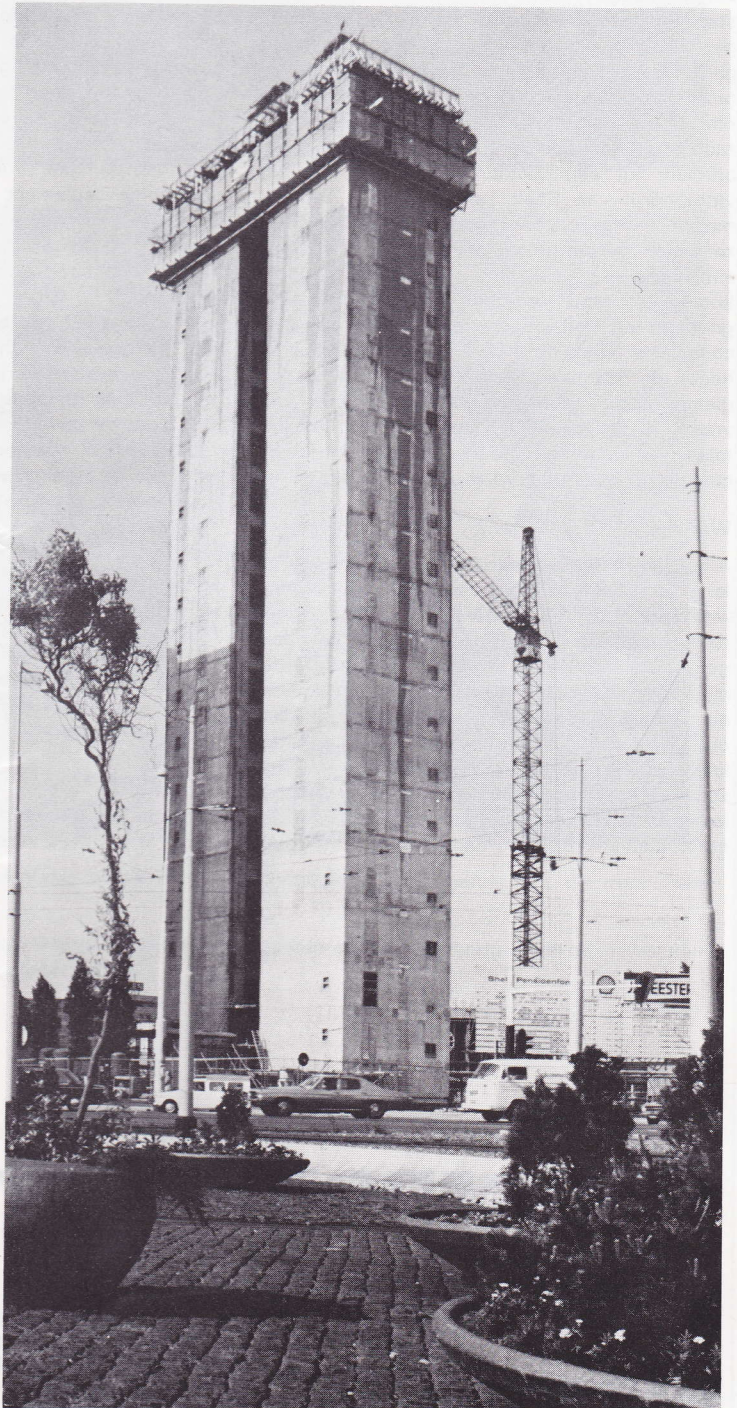






## Shell-gebouw

Daar staat ie dan, het begin van de Shell-toren op het Hofplein. Om 11.00 uur op 8 juni jl. werd de hoogste top van de kernen bereikt met de glijbekisting. Overbuurman Hilton was zo onder de indruk van de fabelachtige snelheid waarmee de toren was opgetrokken, dat men de kok een reusachtige taart liet maken, die de bouwvakkers werd aangeboden. En die lieten het zich goed smaken, 91,25 m boven straatniveau!



# Hoe en wanneer?

Hoe komt een ondernemingsraad voor het vlootpersoneel van onze Maatschappij tot stand en wanneer kan deze zijn werk aanvangen? Vragen die men zich zal hebben gesteld na het bericht van een jaar geleden, dat ook bij onze Maatschappij stappen worden genomen om tot de oprichting van een ondernemingsraad voor het vlootpersoneel te komen; meer officieel tot een „Ondernemingsraad van het vlootbedrijf van Shell Tankers B.V.". Tegelijk met de eerste stappen daartoe werden voorbereidingen getroffen om ook voor de ondernemingsraad van het kantoor en het walbedrijf te komen tot een voorlopig reglement, dat de goedkeuring kon wegdragen van de Bedrijfscommissie voor de Koopvaardij. Niet dat tot heden de walondernemingsraad het zonder reglement zou hebben gedaan, maar de wet vraagt thans aansluiting bij een bedrijfscommissie en daarvoor is een door een dergelijke commissie goedgekeurd reglement nodig.

## Wat zijn de vorderingen?

Alhoewel in het walbedrijf dus reeds vele jaren lang een ondernemingsraad zijn taak vervult, was aansluiting bij de Bedrijfscommissie voor de Koopvaardij lange tijd onmogelijk. Een dergelijke commissie is er nooit geweest, totdat bijna twee jaar geleden zowel door werkgevers als door werknemersorganisaties bij de Sociaal-Economische Raad dringend om de instelling van een dergelijke commissie werd verzocht. Deze commissie is inmiddels geïnstalleerd en heeft haar taak aangevangen. Die staat aanvankelijk voornamelijk uit het goed-

keuren of terugverwijzen van de door diverse ondernemingsraden ingediende „voorlopige reglementen". Wat Shell Tankers betreft, dient deze commissie de voorlopige reglementen van zowel de ondernemingsraad van het kantoor en het walbedrijf goed te keuren als van die van het vlootbedrijf.

Met het reglement voor de wal O.R. zijn inmiddels aanzienlijke vorderingen gemaakt: het voorlopige reglement is geruime tijd geleden door een voorbereidingscommissie opgesteld en thans door de Bedrijfscommissie goedgekeurd behoudens enkele kleine wijzigingen in de tekst.

Het ligt in het voornemen in de herfst van dit jaar op grond van dit reglement verkiezingen voor een nieuwe O.R. van het kantoor en het walbedrijf te houden.

Ook voor de oprichting van een ondernemingsraad van het vlootbedrijf van Shell Tankers B.V. zijn de nodige stappen in de goede richting gedaan. Als eerste gold hierbij het in 1973 samenstellen van een voorbereidingscommissie, zulks in overleg met de werknemersorganisaties in de zeevaart. Deze commissie, waarin behalve door werknemersorganisaties en onze Maatschappij aangezochte leden ook een gekozen lid van de O.R. van het kantoor en walbedrijf zitting heeft, stelt thans een voorlopig reglement samen voor een ondernemingsraad van het vlootbedrijf.

## Is er verschil?

Wellicht zal men zich afvragen of het nu wel nodig is om twee verschillende reglementen sa-

men te stellen. Uiteindelijk gaat het toch om ondernemingsraden van een en dezelfde maatschappij.

De Wet op de Ondernemingsraden schrijft inderdaad een aantal bepalingen voor die betrekking hebben op de samenstelling van een reglement. Wat de kernpunten betreft zijn de twee reglementen dus vergelijkbaar.

Echter, voor de praktische uitvoering van zaken zoals kandidaat-stelling en de te volgen verkiezingsprocedure zijn er wel degelijk afwijkende bepalingen nodig. Immers, voor een groep personeelsleden die in één gebouw zijn gehuisvest, zijn voorzieningen gemakkelijk te treffen. Geheel anders ligt dit bij vlootpersoneel, dat zich grotendeels aan boord van schepen bevindt, die hun vaart over de gehele wereld verspreid uitoefenen.

## Wanneer komt er een vloot-O.R.?

Tussen de organisatie van de verkiezingen en de samenstelling van een ondernemingsraad van het vlootbedrijf zal — onvermijdelijke zaak — geruime tijd liggen. In die tussenfase moeten lijsten met kiesgerechtigde en verkiesbare personen worden gepubliceerd aan boord van de schepen, kandidaten moeten worden gesteld, de stemming dient plaats te vinden en de verkiezingsuitslag bekend gemaakt.

De hierbij te volgen procedure en de hiervoor op te stellen richtlijnen wijken af van die voor de verkiezing van een ondernemingsraad aan de wal. Geen wonder, dat juist deze punten veel aandacht van de voorbereidingscommissie vragen en tijd vergen.

Toch, dankzij het vele werk dat reeds is verricht, mag worden verwacht dat het voorlopige reglement voor de ondernemingsraad voor het vlootpersoneel binnen niet al te lange tijd aan de Bedrijfscommissie voor de Koopvaardij ter goedkeuring kan worden voorgelegd. Wel zullen, voordat het zover is, ook de werknemersorganisaties in de zeevaart in de gelegenheid moeten worden gesteld hun visie op het voorlopige reglement kenbaar te maken.

De vraag „Wanneer?" er een ondernemingsraad van het vlootbedrijf zal komen, kan dan ook niet zonder meer worden beantwoord. Dat echter wel degelijk het voorbereidende werk met voortvarendheid wordt verricht en alleen de gecompliceerdheid van het geheel een vertragende factor is, moge uit het bovenstaande duidelijk zijn geworden.

Vanzelfsprekend zullen wij u op de hoogte houden van de verdere ontwikkelingen rondom de totstandkoming van de „Ondernemingsraad van het Vlootbedrijf van Shell Tankers B.V."

## Ondernemingsraad voor het vlootpersoneel

Een traditie die in ere wordt gehouden is de jaarlijkse uitreiking van prijzen door de Directie van onze Maatschappij en door het bestuur van de CNOOKS aan de beste leerling-officieren van het jaar.

Op 11 juni jl. waren het „de besten over 1972/73” die hiertoe ten kantore waren genodigd. Het is ten gevolge van het lange en vaak reeds tussentijds aan de leerlingen verleende verlof, dat de uiteindelijke resultaten van de gehele groep pas op een zodanig tijdstip bekend zijn, dat „de besten” inmiddels hetzij reeds als 4e stuurman hetzij als 5e werktuigkundige naar zee zijn vertrokken. Dit was ook deze keer het geval met 4e stuurman **E. Hietbrink** en 5e werktuigkundige **C. G. Storm**, die als „de besten” konden worden aangemerkt. Met hun echtgenote respectievelijk verloofde waren zij ten kantore genood om de prijzen in ontvangst te komen nemen.

In zijn toespraak tot de prijswinnaars merkte onze Directeur, de heer Rodenburg, onder andere op: „Mijnheer Hietbrink is reeds doorkneed in het winnen van prijzen. In 1972 behaalde hij de eerste prijs in de BS-afdeling te Vlissingen, was tevens landelijk de beste BS-er en verkreeg hiervoor van het Koninklijke College Zeemanshoop te Amsterdam een sextant; hij won dus ook de door ons beschikbaar gestelde boekenbon voor onze beste BS-bursaal”. Zich wendend tot 5e wtk. Storm: „Uw vader, mijnheer Storm, heeft vele jaren bij ons gevaren en is vervolgens lange tijd in onze walorganisatie werkzaam geweest, tijdens welke periode wij hem zowel voor zijn karaktereigenschappen als zijn technische kwaliteiten hebben leren waarderen. Voor zover wij dit kunnen beoordelen zijn de beide zoons niet ver van de stam gevallen, want ook uw oudere broer vaart op onze vloot. Kortom, de prijzen die ik zo dadelijk zal uitreiken, zijn in goede handen gevallen. Wij prijzen ons gelukkig zulke uitstekende officieren in dienst te hebben, temeer daar zij niet torenhoog boven alle andere leerlingen uitsteken, maar van velen zelfs zware concurrentie hebben ondervonden; door diverse collega's werd u qua prestaties dicht op de hielen gezeten”.

Vervolgens werden de Maatschappij-prijzen uitgereikt, bestaande uit een fraai horloge met chronometer. Nadat onmiddellijk alle mogelijkheden aan het horloge waren uitgeprobeerd, kreeg de heer G. den Bakker, voorzitter van de CNOOKS, alle aandacht. In zijn toespraak bracht hij tot uitdrukking hoe zeer de Club van oud-gezagvoerders en -hoofdwerktuigkundigen er prijs op stelt elk jaar weer haar waardering tot uitdrukking te brengen voor de door de jongeren geleverde prestaties. „Ik kan alleen maar zeggen: jullie hebt een stap gezet naar een carrière met veel mogelijkheden. Men hoeft de pers er maar op na te slaan om te zien hoe zeer de ontwikkelingen in de scheepvaart voortschrijden en zich mogelijkheden bieden voor mensen met kennis en durf.”

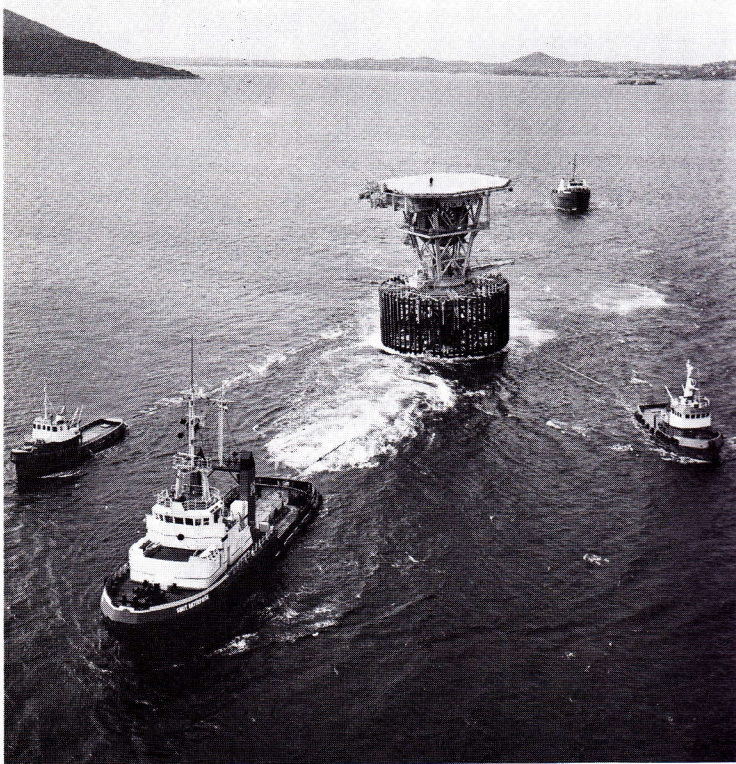
Na „de besten” alle succes te hebben toegewenst in hun loopbaan, overhandigde de voorzitter van de Club beiden een penneset met inscriptie.



*Boven: De heer Rodenburg wenst 5e werktuigkundige Storm geluk met de door hem gewonnen prijs.*

*Hierboven: 4e stuurman Hietbrink en zijn echtgenote vol bewondering voor de gewonnen prijs, een horloge met chronometer.*

## DE BESTEN



### Ter plekke

De ELSBM, waarover wij reeds meermalen schreven, is thans vanuit een fjord bij Stavanger overgebracht naar het Auk-veld. Hiervoor was een sleeptocht nodig over ongeveer 200 mijl, waarbij de gemiddelde snelheid van 2½ tot 3 knopen was. Onmiddellijk na aankomst begin juni werd begonnen met het verankeren, waarvoor acht zware kettingen met de speciaal ontwikkelde ankers nodig waren. Nog deze zomer zullen meerproeven worden genomen, waarschijnlijk door de „Zafra“.



### Ingezonden

De volgende reactie ontvingen wij van 1e stuurman J. Post in Oman naar aanleiding van het artikel „Hij zag het niet meer zitten“: „Ter bevordering van de goede betrekkingen aan boord nog de volgende opmerkingen: Mij viel op, dat Haas algemeen zeer wel Knol verdraagt en de Vos, Haas; maar hoe vindt Knol het bij Haas en Haas bij de Vos? Misschien moet de Jager er wel aan te pas komen om ongelukken te voorkomen. Maar of de Vos zowel als Haas zich dan zo op hun gemak voelen? De Visser kan Schelvis in elk geval niet maar aan de Haeck slaan, daar de laatste met pensioen is; maar het gevaar blijft met iedere nieuwe lichte dreigen.

Standverschil is nu wel voor een groot deel weggefallen, maar kan de Graaf wel omgaan met 't Man-netje? Bekend is ook dat de Boer niet graag een Moll ziet. En ofschoon een oude grap, maar toch... hoe reageert een Priester op Bloot?

Ik zou in ieder geval aanbevelen; geen Klein Roseboom zonder Verdoorn. Kappers ziet men naar de mening van doorgaans wat ouderen te weinig aan boord, maar of hij daarom overal welkom is?



### Gekerm

Containers met goederen voor dokkende schepen beginnen langzamerhand een routine-zaak te worden. Ook de „Dosina“, die recent in Marseille dokte, werd aldus bevoorrad. Na leeghalen werd de kist weer gevuld, nu met te repareren goederen, en naar Nederland teruggezonden. Niets bijzonders, zo zult u zeggen, en het vermelden niet waard. Dat zou het ook niet zijn als er met de container niet iets bijzonders aan de hand was. Na veilige aankomst in Nederland wilde men de kist openmaken, maar keek toch even op toen er een zacht gekerm uit het inwendige opsteeg.

„Wat zullen we nu hebben?“, mompelde er een. Het leek wel of er iemand zat te huilen. Een ieder legde zijn oor te luisteren en, ja hoor, ze hoorden het allemaal. Een beetje witjes om de neus keken de omstanders toe hoe een der aanwezigen heel voorzichtig de container opende. Bijzonder verrast en ook opgelucht was men toen een kat, met vier jongen achter zich aan, parmantig uit de kist stapte en vervolgens het poezenpad koos, om het woord hazenpad in dit verband maar niet te gebruiken.

Ondanks dat onmiddellijk melk in een schoteltje werd gegoten en liefkozend werd geroepen, lieten de immigranten zich niet meer zien. Geen wonder, die verstonden alleen Frans!

### S.B.S.

In de serie Shell Briefing Service is een nieuwe uitgave verschenen, getiteld „Shell in Nuclear Energy“. In deze S.B.S. worden de aard en de doelstellingen beschreven van de overeenkomsten op het gebied van kernenergie die Shell heeft gesloten met Gulf Oil Corporation. Ook geeft deze S.B.S. een eenvoudige uitleg over de verschillende soorten reactoren die er bestaan. Exemplaren zijn naar alle schepen verzonden, terwijl ook op kantoor op elke sectie een exemplaar beschikbaar is.



### Wereldroutekaart

De kaart „Laad- en loshavens van de tankschepen van de Koninklijke/Shell Groep“ (in dagelijks spraakgebruik „de wereldroutekaart“), is herdrukt. Dat was ook hard nodig, want tijdens het bijwerken kwam wederom duidelijk naar voren hoe zeer de vaarschema's van onze schepen in de laatste jaren zijn gewijzigd. Zeer vele havens moesten er bij worden gezet, een aantal havens waar vroeger min of meer regelmatig werd aangelopen kon vervallen. Het resultaat is een kaart die thans ongetwijfeld veel meer nut zal afwerpen dan de vorige.

Besloten is aan de huisadressen van alle in onze dienst zijnde officieren en Nederlandse scheepsgezellen een exemplaar van deze kaart te zenden. Tevens zullen aan

elk schip twee wereldroutekaarten worden toegestuurd ter vervanging van de op de meeste schepen voor algemene oriëntatie opgehangen kaarten. Echter, de verzending van bijna 2000 kaarten zal enige tijd vergen. Daarom een dringende beroep niet te bellen of te schrijven waar de kaart blijft, maar even rustig af te wachten. Degenen die een bijzondere band hebben met onze zeevarenden (b.v. verloofden) kunnen — indien gewenst — eveneens in aanmerking komen voor een kaart. Echter, uitsluitend per briefkaart aanvragen en duidelijk naam en adres vermelden.



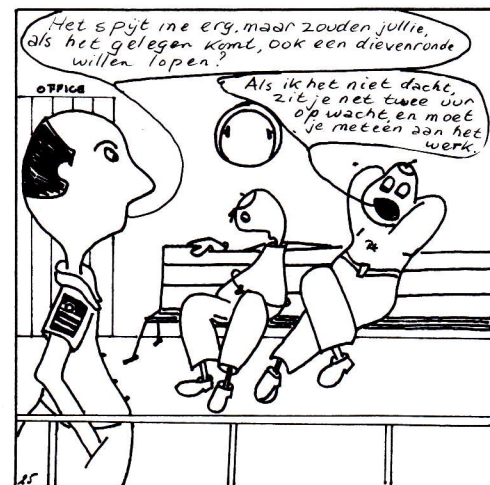
### Van Kim tot Kim

Aldus de titel van een bundel korte verhalen, met foto's en tekeningen samengesteld door de Stichting Nederlands Studiecentrum voor Zeevarenden. Het bijzondere bij dit pocket-boekje is, dat alle bijdragen afkomstig zijn van Nederlandse zeevarenden. Het boekwerkje komt niet in de boekhandel, doch wordt uitsluitend door de Stichting verkocht. Mocht u een exemplaar willen bestellen, dan dient u f 5,— + f 0,75 verzendkosten, dus totaal f 5,75, over te maken op girorekening 15 49 03 van de Stichting Nederlands Studiecentrum voor Zeevarenden te Rhooon.



## Met Jochem en Roel een veilige boel

Een van de meest beruchte diefstallen uit de jaren 70 geschiedde aan boord van het schip waarop Roel en Jochem dienst deden. Een zeer uitgebreid en nauwkeurig onderzoek had als resultaat, dat we nu in staat zijn de volgende reconstructie aan de openbaarheid prijs te geven.



# schoon schip

## Personenauto's

Nederland krijgt op den duur maximaal 6 miljoen personenauto's. Dat is de verwachting van Shell Marketing directeur drs. A. C. Helfrich uitgesproken op de op 6 juni jl. in Rotterdam gehouden jaarvergadering van de BOVAG. Hij voegde daar nadrukkelijk aan toe, dat dit toekomstbeeld voornamelijk gebaseerd is op overwegingen van economische aard en geen oordeel inhoudt over de wenselijkheid van deze ontwikkeling.

Het huidige aantal auto's van 3,3 miljoen zou dus nog omhoog gaan met ca. 80 pct. voordat de markt economisch verzadigd is. Die verzadiging zou omstreeks 1990 bereikt worden. In dat jaar zou ca. 90 pct. van alle mannen tussen 25 en 65 jaar een eigen auto hebben, ca. 70 pct. van de alleenstaande vrouwen en ca. 20 pct. van de gehuwde vrouwen in dezelfde leeftijdsklasse. Het totale benzineverbruik zou echter veel minder stijgen. Tussen nu en 1990 met slechts 40 pct. Verwacht wordt n.l. dat er in de toekomst gemiddeld per auto minder kilometers gereden zullen worden en dat ook het benzineverbruik per gereden kilometer omlaag gaat.

Daarbij wordt aangenomen dat de benzinemotor ook in 1990 nog verreweg de belangrijkste krachtbron voor personenauto's zal zijn. Voor elektrische en aardgas-auto's wordt geen grote toekomst verwacht. Wel zal het aantal diesel- en LPG-auto's enigszins toenemen

(van 2 pct. nu naar 5 pct. in 1990). Het wordt ondanks het toenemende benzineverbruik steeds moeilijker om benzinestations tot rendabele exploitatie te brengen. Tegenover een voortdurende stijging van de lonen van het personeel staat op conventionele benzinestations praktisch geen verdere mogelijkheid tot verbetering van de arbeidsprestatie. Dat kan wél bereikt worden door invoering van Zelf Tank gecombineerd met een vergroting van de gemiddelde omzet per station. Want op zelftankstations kan per man tweemaal zoveel worden omgezet als op conventionele benzinestations. Daarom en omdat de detailhandelsmarges door de regering streng bewaakt blijven zal volgens de heer Helfrich het aantal zelftankstations blijven toenemen.



## Indonesische avond

Gezagvoerder en 15 bemanningsleden van de „Kara” werden tijdens binnenliggen in Curaçao op 18 mei jl. door de Indisch/Indonesische vereniging uitgenodigd om een feestavond bij te wonen. Dit liet men zich geen tweemaal zeggen en zo toog een grote groep naar het feestgebouw, alwaar zij in de Bahasa Indonesia werd welkom geheten. De feestavond bestond uit een modeshow van Westerse kleding, afgewisseld met muziek van een enthousiast spelend bandje. Als hoogtepunt van de show was

er een vertoning van Indonesische klederdrachten, die door de Indonesische bemanningsleden met groot enthousiasme werd begroet. Tot half drie heeft men daarna zijn best gedaan op de dansvloer, waarop ook de „Kara” goed was vertegenwoordigd. Vele contacten werden deze avond gelegd, resulterend in uitnodigingen tot huisbezoeken en een rondrit over het eiland. Helaas voor de opvarenden, verliep het laden van het schip zo vlot, dat reeds om 12.00 uur de volgende dag de „Kara” weer moest vertrekken. Men had zich echter uitstekend vermaakt en nieuwe contacten zijn gelegd in een land waar men zich anders niet zo thuis voelt als bij voorbeeld in Singapore.

## Historie

De eerste reactie op onze oproep in het vorige nummer, om oude foto's en dergelijke die betrekking hebben op onze tankvaart in het verleden niet weg te gooien, maar aan de Redactie te zenden, is binnen. Het was een 85-jarige die ons aan een aantal zeer oude Groepsbladen hielp, waarin ook gegevens omtrent de eerste tankertjes. Van harte spreken wij de wens uit, dat meerdere zendingen, met foto's van opvarenden, schepen en uitrustingsstukken ons mogen bereiken, ter illustratie van de in de toekomst te publiceren artikelen „Uit het Oud-Archief”. Wilt u wel aan de achterzijde van de foto's zoveel mogelijk gegevens vermelden omtrent schip, personen, enz.?

## Benzineprijzen in Europa

De verklaring van Shell dat de prijzen van superbenzine in Nederland de laagste van Europa zijn, heeft hier en daar verwarring gewekt: men betaalt in sommige landen aan de pomp n.l. vaak veel minder dan in Nederland. Waar Shell op doelde was de prijs die de oliemaatschappijen ontvangen na aftrek van accijns en omzetbelasting en de marges voor de pomphouders. Het onderstaande overzicht geeft daarvan een beeld. Van de bedragen die de oliemaat-

schappijen ontvangen, is gemiddeld ruim 12 cent bestemd voor de regeringen van de landen waar de olie wordt gewonnen. Uit het resterende bedrag (in Nederland dus plm. 18 cent per liter) moet de opsporing van ruwe olie worden betaald, de verwerking, het vervoer per tankschip of via pijpleidingen en de distributiekosten. Bovendien besteden de oliemaatschappijen nog een deel van dit bedrag aan research voor o.m. betere verwerkingsmethoden en producten.

Prijzen van superbenzine in Europa in juni 1974  
in centen per liter

land	pompprijs	accijns O.B.	marge voor dealer	ontvangst oliemaatschappij
Nederland	98	60,4	7,5	30,1
West-Duitsland	96	55,5	6,1	34,4
Frankrijk	105	59,8	4,9	40,3
België	99	56,6	5,5	36,9
Oostenrijk	92,4	44,3	4,8	43,3
Zwitserland	84,2	40,8	7,9	35,5
Zweden	85,8	43,5	7,4	34,9
Denemarken	98,8	52,9	7,5	38,4
Noorwegen	106	62	8	36
Engeland	79,3	39,6	8,7	31



# Vlootpersonalia

Periode van 16 mei tot en met 15 juni 1974

## Geboren:

14.5: Arjan Peter, zoon van J. Haasjes, 4e wtk., en mw. G. E. Haasjes-Feyen;  
16.5: Vicky, dochter van C. F. Wiessner, 4e wtk., en mw. J. Wiessner-Jongepier;  
17.5: Saskia, dochter van G. M. Piera, 5e wtk., en mw. M. D. Piera-van Dalen;  
5.6: Robert Martijn, zoon van R. M. Eebes, 5e wtk., en mw. Y. Eebes-Noordam;  
8.6: Martijn, zoon van P. M. de Graaf, 1e stm., en mw. M. C. J. de Graaf-de Gruil;  
10.6: Alexander, zoon van W. Kesteloo, sch.vakman II en mw. C. M. Kesteloo-Maas.

## Gehuwd:

17.5: P. P. Rolff, 5e wtk., met mw. A. Niemeijer;  
29.5: C. P. Weerheim, 3e stm., met mw. E. Draijer;  
31.5: A. W. van Sluijs, 5e wtk., met mw. M. A. Fokke;  
31.5: R. Croese, sch.vakman II, met mw. P. de Mey van Gerwen;  
31.5: M. A. G. Paardekooper, sch.vakman II, met mw. J. Rootert;  
31.5: J. Weedage, hoofd voeding, met mw. M. G. M. Ticheler;  
14.6: C. B. van het Maalpad, II.wtk., met mw. A. Maring.

## Aflossingen:

gezagv.: A. Visser, J. van der Velden, K. Drent, J. W. Sterringa, N. H. van der Heiden, D. P. Klip, J. J. Schouten, H. J. Allaart, H. Barth, W. Croes, P. de Regt, D. Rijk;  
1e stl.: W. C. Pados, G. L. A. Martens, G. W. Bouma, J. M. Huygens, F. F. Ates, M. de Graaf, H. N. A. Snel, N. A. Jager, A. C. Weide, C. J. Clarisse, F. de Vries, G. Verbrugh, J. E. Dekker, J. B. Krul, J. Bosman;  
2e stl.: C. D. Kromhout, H. van Popta, J. P. J. M. Cobelens, M. van der Heiden, H. W. van Baalen, R. Drenth, M. Buth, F. B. Visser, P. Steynis, M. Stammes, A. J. W. Rommes, J. H. N. Pabbruwee;  
3e stl.: C. Doolaard, M. Bal, T. Kik, J. Boonstra, R. C. Pabbruwee, R. F. Mesker, R. Zitter, P. W. Kamperman, D. Dankkaart, G. J. C. van Eeten, M. J. van Loozen, H. Swenne, I. W. A. van Thienen, P. G. van der Laag, M. de Bruyne;  
4e stl.: J. F. Breys, H. J. Koolstra, M. B. Kwakkelstein, M. Lokker, E. Hietbrink, H. A. Kamsteeg, J. J. Engelbrecht, W. P. van Stek, E. M. M. van den Bosch, D. Venema, B. van Gulpen; radio-off.: G. van Leeuwen, A. A. M. Lapidaire, J. van der Eyk, R. Roquas, R. Grootes, C. W. Lems, C. H. van Herp, M. H. B. Roobol; hfd.wtk.: F. in 't Veld, A. Modderman, J. Tekeleburg, C. C. Bartels, G. J. Visscher, K. L. Schuring, H. de Jong, J. P. Hasenack, H. Blaauw, C. H. de Koning;  
2e wtk.: W. J. Meuldijk, F. A. M. Vergroesen, J. Homminga, H. Nijhof, J. C. Ganzinga, H. Japin, H. M. Westerveld, G. J. van Eijk, L. P. A. de Winter, H. R. Godlieb, J. B. Krijnen;  
3e wtk.: T. J. M. H. Bakker, J. J. Timmers, P. Kooyman, A. M. P. B. Fluitsma, B. P. Droogendijk, P. J. van den Ende, H. Wesselman, J. H. M. A. van Jaarsveld, T. H. van Leeuwen, J. M. Grimme, J. H. S. Brijde, C. P. Plug;  
4e wtk.: W. van den Dobbelsteen; G. J. Afink, J. Labeur, J. Hoorn, H. van Hall, P. Dekkers, O. Wink, J. M. Hogenstein, L. M. Dijkhuizen, J. A. Deelen, P. G. Venema, F. van den Boogaard, J. P. A. M. Ghuys;  
5e wtk.: H. J. Koopman, L. P. Lucking, P. Reid, J. L. M. Peeters, L. J. Criens, G. W. Slotboom, F. S. Koolen, W. J. Stam, J. A. Geerdinck, S. J. F. 't Hooft, A. Belder, D. de Vries, R. J. A. Reijg, P. C. Telle, A. Middelkoop, J. W. Holtrop, P. H. Rebel, C. L. M. Mazairac, C. Brassier, M. J. Kleijn, J. Verhagen, W. Overeem, W. P. N. Kramer, S. van der Meulen, E. A. Rumeser, D. A. Kruk, J. Splinter, P. C. A. Versluys, G. M. Kramer;  
II.wtk.: M. J. de Kroon, K. J. Kuyper, C. B. van het Maalpad;

sch.voorman: L. van Wieren, J. C. van Willigen, I. Dijker, H. C. den Daas, J. den Heyer;  
sch.vakman I: R. W. van Rooyen, L. de Cock, J. Lubberts, J. Doolaar, W. Gerritsen;  
sch.vakman II: G. A. Vermeer, R. Croese, W. Kesteloo, J. J. v. Triet, G. J. van Delft;  
sch.gezel a/w: I. van Spaandonck, J. A. Schaarman, E. B. de Niet, H. Merton, T. Spoelstra, P. F. Jonkman, P. C. Groen, M. Martinez, G. Struik, G. J. H. Muilenburg, P. T. Post, M. J. W. A. Schuurs, H. de Vries, J. Bovenkerk, W. G. Metz, J. C. A. Feller, M. de Roo, R. de Groot, J. Booy, J. J. Donleben, C. Verling;  
aank. sch.gezel a/w: R. v. d. Horst, C. J. F. v. d. Berg, R. A. de Visser, J. Hendriks, P. Plat, H. van Dijk, L. G. Smit;  
hoofd voeding: L. Deynen, J. P. Daudey, E. T. P. van Boles, F. Tüllmann, A. Onderstal;  
sch.kok: T. M. Vloot, C. J. L. v. d. Linde, T. M. A. Simonis;  
aank.kok: G. H. H. Lammers, A. J. J. N. Advocaat, G. Veldhuis, J. v. d. Horst;  
hoofd bediende: G. J. Vrielenk, L. A. van Zunderen, M. Plugge, J. L. F. Romén, D. J. Bakker; bediende: W. M. Beekman, J. R. L. van Toornburg, J. Kramer, F. Deen, A. B. Romén, G. C. Pfenning, D. E. Hertig, J. Breyer; bediende (a/d): J. J. P. Vaessen, J. G. Hetteema; koksmat: J. J. v. d. Elburg, A. R. Welvering;

## Terwerkstellingen en overplaatsingen:

**m.s. Abida:** wnd. gezagv. P. Snel;  
**m.s. Acila:** 1e stm. A. H. van Haaften, 4e stm. N. J. C. M. van der Palen, 4e wtk. J. Kruize, II.wtk. G. N. Bahlman, radio-off. J. Valk;  
**m.s. Acmaea:** wnd. 1e stm. L. Kazemier, 3e wtk. C. Parrel, 5e wtk. J. Starckenburg;  
**m.s. Acteon:** wnd. 1e stm. R. Jager, 3 stm. A. Terpstra, 3e wtk. L. F. Kruij, 5e wtk. R. Dorrenboom;  
**s.s. Atys:** 2e stm. F. T. J. van Manen, 4e stm. A. G. Lenting, radio-off. J. M. J. C. Nederpelt;  
**m.s. Camitia:** 2e stm. M. Klein, 2e wtk. J. P. J. Reichwein, 4e wtk. R. J. Rodolf;  
**s.s. Capiluna:** 1e stm. H. W. Vermaas, hfd.wtk. B. Veldhuis, sch.gezel a/w R. Cornelissen, sch.kok R. J. Hageman;  
**s.s. Capisteria:** 3e wtk. R. G. M. Kauffeld, 4e wtk. P. Naaktgeboren;  
**s.s. Capulonix:** wnd. 2e stm. J. A. Koenraad, 3e stm. K. Cramer, wnd. 2e wtk. T. Scholte, 4e wtk. J. C. van Koten, sch.voorman H. L. Klop, sch.vakman I R. Stuijzand, sch.vakman II J. Jansen, sch.gezel a/w P. N. E. Hermans, F. I. T. The, M. v. d. Zwaag, J. N. H. Steeman, W. de Vries, sch.kok W. G. Meuleman, bediende D. F. Wendersteyt;  
**m.s. Cinulia:** hfd.wtk. J. B. J. Jonker, 5e wtk. H. F. de Leeuw;  
**m.s. Crania:** gezagv. P. J. P. Siebesma, 1e stm. C. P. Donken, 3e stm. C. W. Kuyper, 4e stm. A. P. Kruidenberg, 3e wtk. C. G. Sloof, 5e wtk. R. J. van Kuyk;  
**m.s. Dallia:** 2e stm. R. Hagen, sch.vakman I G. A. Muts, wnd. sch.vakman II M. H. Grootveld, sch.gezel a/w J. de Gans, J. C. Lemmens, J.



## IN MEMORIAM

Op zaterdag 18 mei jl. bereikte ons van de gezagvoerder van het s.s. „Capulonix” het droeve bericht, dat scheepsgezel algemene werkploeg L. E. Rapmund op 18 mei jl. om circa 0550 GMT ter hoogte van de Ryu Kyu archipel in de Grote Oceaan overboord was geraakt. Een uitgebreide zoekactie tot het vallen van de duisternis, waarbij door nog twee andere schepen werd geassisteerd, mocht geen resultaat opleveren. Met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid moet worden aangenomen, dat de heer Rapmund door verdrinking om het leven is gekomen. Hij bereikte de leeftijd van 36 jaar. Wij verliezen in hem een gewaardeerd medewerker, die wij node zullen missen. Onze gedachten gaan uit naar hen die hem dierbaar waren en wij hopen dat zij de kracht zullen vinden, dit voor hen zo zware verlies met berusting te dragen.

## Vlootcirculaires

In de periode van 16 mei t.m. 15 juni verschenen de volgende vlootcirculaires

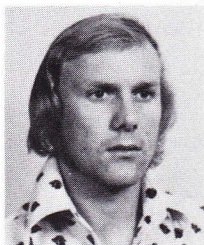
No.	Datum	Onderwerp
924	16.5.1974	Verdovende middelen
925	24.5.1974	Schaderapporten
925a	4.6.1974	Schaderapporten
926	24.5.1974	Directiewisseling
927	4.6.1974	Privé-telefoongesprekken
928	4.6.1974	Assurantie
929	7.6.1974	Leerling-officieren
930	7.6.1974	Abnormale golven langs de Zuidkust van Z-Afrika.

A. Klarholz, aank. sch.gezel a/w J. K. v. d. Lick, sch.kok H. Kok H. Otter, bediende A. Scheffer;  
**m.s. Daphne:** wnd. 1e stm. J. Tebbenhoff, hfd.wtk. G. Braak, 3e wtk. C. Loman, radio-off. F. K. van Westen, hoofd bediende A. J. J. Cee- len, bediende H. de Ruig, A. Vrolijk;  
**m.s. Diadema:** 4e wtk. L. Puper, 5e wtk. B. C. de Kubber;  
**m.s. Diloma:** 2e stm. M. Waalewijn, 2e wtk. F. J. van der Vorm, sch.vakman II Ph. Logmans, sch.gezel a/w W. van Beek, aank.sch.gezel a/w J. H. Geelen, J. G. Slegtenhorst, hoofd be- diende E. J. Eradus, bediende (a/d) L. T. A. C. Roodakker;  
**m.s. Dione:** 3e stm. W. T. van den Berg, 3e wtk. H. R. Muijsson, 5e wtk. G. A. van Niel;  
**m.s. Dosina:** 1e stm. W. Kalkman, 3e stm. M. M. Scheele, 2e wtk. B. Oudkerk, 3e wtk. A. Vis, wnd. 4e wtk. W. Willems, aank.sch.gezel a/w J. A. Kimpton, R. Wondergem, sch.kok F. A. Faber, hoofd bediende F. P. Lommerse, be- diende J. Wilhelm;

**s.s. Kabylia:** hfd.wtk. G. W. van Essen, 4e wtk. M. C. H. Waaldijk;  
**s.s. Kalydon:** II.stm. R. Kuipers, 5e wtk. G. Bij- vank;  
**s.s. Kara:** gezagv. E. H. Brameijer, wnd. 2e stm. H. de Roo, 3e stm. J. A. M. Sneek, 4e stm. C. J. van Essen, wnd. 4e wtk. H. L. Hen- drison, 5e wtk. L. B. Veerman, 5e wtk. D. J. Blom;  
**s.s. Katelysia:** hfd.wtk. P. van der Hout, wnd. 2e wtk. F. C. Koens;  
**s.s. Kelletia:** wnd. 1e stm. W. van der Graaff, wnd. 2e wtk. J. P. Hendrikse, 5e wtk. P. P. Rolff, 5e wtk. M. Klein Jr., hoofd voeding T. J. Melchers;  
**s.s. Kermia:** wnd. 1e stm. F. Kuyt, 4e stm. J. Jongeneel, II.stm. J. Kistemaker, hfd.wtk. J. J. Binkhorst, 5e wtk. H. van Os;  
**s.s. Khasiella:** 2e stm. H. J. Schaaf, hfd.wtk. F. L. Alexandre, 4e wtk. H. L. Castens, 5e wtk. E. C. A. Vierling, 5e wtk. A. Verwijs, 5e wtk. J. B. van der Veer;  
**s.s. Kopionella:** wnd. 4e wtk. J. Moerbeek, 5e wtk. H. A. M. Jamin;  
**s.s. Koratia:** wnd. 1e stm. R. Hendriks, 2e wtk. A. Sloot, 3e wtk. K. Verf, wnd. 4e wtk. A. J. Zon;  
**s.s. Korovina:** wnd. 2e wtk. H. Tesink;  
**s.s. Kosicia:** wnd. 1e stm. J. Priester, 2e stm. E. J. J. Eelman, 3e stm. E. J. Frölich, 5e wtk. M. A. E. M. Krom, 5e wtk. A. J. M. Janssen;  
**s.s. Kryptos:** 4e stm. P. Bode, 5e wtk. W. J. L. de Gee, 5e wtk. L. Busé, II.wtk. J. W. Jongkind;  
**s.s. Kylix:** gezagv. D. de Boer, 1e stm. P. E. van der Veld, 3e wtk. L. J. Feunekes, 5e wtk. G. A. de Wolf, 5e wtk. P. C. M. Drost, radio- off. P. J. Balkstra;  
**s.s. Lovellia:** 2e stm. B. J. H. Wortelboer, 3e stm. F. Makkee, 3e wtk. N. P. Dekker, sch.voorman J. Pronk, sch.vakman I G. J. v. d. Heuvel, sch.gezel a/w J. G. Koek, C. W. F. Heemskerck, F. G. Steggink, J. den Hoed, M. W. Toet, M. ten Kate, aank. sch.gezel a/w D. van Eenige, W. J. A. Borsboom, hoofd voeding P. C. Bergmans, hoofd bediende F. G. Olde-Wol- bers, aank.kok F. W. Smolenaars;  
**s.s. Macoma:** gezagv. P. C. Hoek, 2e stm. W. J. H. van Dipten, 4e wtk. C. J. J. de Vos;  
aank.sch.gezel a/w P. de Vries, hoofd bedien- de L. W. Wulder, koksmat A. H. J. de Croock;  
**s.s. Marinula:** 1e stm. G. Buma, hfd.wtk. W. J. van der Hoek;  
**s.s. Marisa:** 2e stm. A. J. Verheul, 3e stm. J. Kerkhof, sch.voorman P. Sloover, sch.vakman II R. K. P. M. Niec, hoofd voeding H. A. Groe- nendijk, bediende C. M. Vervloet, L. de Vos, aank.kok C. v. d. Hoek;  
**s.s. Meta:** 2e stm. D. C. Tazelaar, 3e stm. W. L. Westhoff, 4e stm. J. P. Molenaar, 3e wtk. H. A. Meissner, 4e wtk. P. A. van Splunter, 5e wtk. H. E. Engels, 5e wtk. G. Batenburg, 5e wtk. J. Esselman, radio-off. A. Spruit, capataz V. Perez cachaldora, man.esp. J. Fernandez Da- costa, J. Gonzalez Davila, 2o man. J. L. Moreira Formosa, mar.int. A. Alonso Alvarez, C. Cha- pela Barreiro, S. Dominguez Castro, J. Dopazo Soto, J. R. Gomez Lomba, R. Magdalena Potti,

A. Perez Fernandez, R. J. Trabazos Fernandez, S. Villanueva Aquino, 2° mar.int. S. Alvarez Fox, M. Laje Santos, iefe de f. M. Fernandez Blanco, coc J. L. Castro Rodriguez, can. may. do. P. J. Rodriguez Solino, cam. A. Barros Mi- guez, M. Fernandez Pazos, cam (trip) H. Cha- pela Malvido;  
**s.s. Metula:** gezagv. F. Minkels, 2e wtk. J. Om- mering, 5e wtk. G. H. Willems, sch.vakman II A. Vlaming;  
**m.s. Niso:** gezagv. F. Menninga, 1e stm. J. C. Aartsen, 2e stm. H. Slot, 4e wtk. P. C. Ildel, radio-off. J. Thomas, mar.int. I. Alvarez Conde, coc. G. Castro Gomez;  
**s.s. Ondina:** gezagv. M. G. C. Geerarts, 5e wtk. H. Struyk, 5e wtk. T. den Dekker, radio- off. P. W. Veygen, hoofd voeding B. M. de Roodde;  
**s.s. Onoba:** wnd. 1e stm. J. G. Wientjes, 2e stm. R. W. Overdijkink, 2e wtk. W. D. Hoog- land, wnd. 4e wtk. H. van de Water, radio-off. J. M. J. M. van der Vorst, hoofd voeding R. M. Bruno;  
**s.s. Philidora:** wnd. 2e stm. T. T. Rison, wnd. sch.vakman I L. P. L. W. Dekkers, G. van Os- selen, sch.vakman II R. Vijlbrief, sch.gezel a/w E. M. Meijer, bediende J. C. A. den Haan;  
**s.s. Philine:** 2e stm. P. T. M. de Jonge, 3e stm. R. F. M. Driessen, 3e wtk. J. Almekinders, ra- dio-off. C. P. Verschoor, sch.voorman H. H. van Oostrum, sch.vakman I F. W. Bosson, wnd.

## In dienst getreden vlootpersoneel



W. G. Meuleman  
scheepskok  
per 1.6.74

## Aangesteld

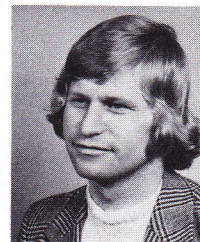


B. C. Visser  
per 14 maart 1974  
aangesteld als gezag-  
voerder en op 25 mei  
1974 belast met het  
commando over het  
s.s. „Vlieland“.

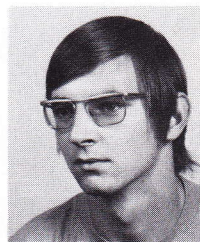


A. Bax  
per 18 maart 1974  
aangesteld als hoofd-  
werktuigkundige en  
op 11 juni 1974 tewerk-  
gesteld aan boord  
s.s. „Viana“.

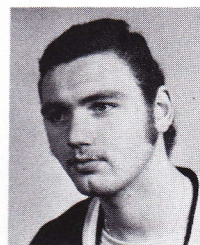
## Bevorderd tot onderofficier



L. P. L. W. Dekkers  
scheepsvakman II  
17.5.74



G. van Osselen  
scheepsvakman II  
17.5.74



R. K. P. M. Niec  
scheepsvakman II  
19.5.74



G. J. C. Dudink  
scheepsvakman II  
27.5.74

## Verzoeken voor scheeps-informatie te bellen:

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

sch.vakman II C. den Boer, sch.gezel a/w W. J. van Strijland, aank.sch.gezel a/w C. v. d. Wal, hoofd voeding J. H. van Elteren, koksmaat G. J. van Rijn;

s.s. **Philippia**: 2e wtk. J. A. M. Leer, sch.vakman II J. P. M. Kanthers, hoofd voeding G. van Driel;

s.s. **Sepia**: 2e stm. L. G. P. de Groot, wnd. 4e wtk. P. C. de Wit, 5e wtk. H. J. de Bordes;

s.s. **Vasum**: wnd. 3e stm. M. Parlevliet, radio-off. G.A. Remijnse;

s.s. **Viana**: gezagv. P. Buisman, 2e stm. C. P. C. van Goethem, 3e stm. G. Besier, hfd.wtk. A. Bax, 2e wtk. J. Prinsze, 5e wtk. P. Bakx, 5e wtk. E. K. G. Schiefer;

s.s. **Vitrea**: 3e wtk. E. P. Walop, 4e wtk. W. K. de Voogd;

s.s. **Vivipara**: 1e stm. C. R. Groen, hfd.wtk. A. J. Baerveldt, 4e wtk. J. P. P. van Alebeek, capataz A. Puime Amarin, man.esp. J. Garcia Rio-bo, 2° man. F. Diaz Prado, mar.int. U. J. Carneiro Leyenda, V. Crespo Fontenla, E. Goce Mol-des, E. Gonzalez Fernandez, J. M. Gonzalez Ro-driguez, A. R. Rial Vernet, J. Rodriguez Cabral, J. Villa Alvarez, F. Zabala Calvino, 2o mar.int. A. Miguez Bouillosa, S. Rodriguez Vidal, coc. A. Lopez Nogueira, cam. A. Barreiro Fernan-dez, F. Domeque Bailo, A. A. Salgueiro Rodri-guez, cam (trip.) E. Vazquez Santiago;

s.s. **Vlieland**: gezagv. B. C. Visser, 4e stm. J. L. A. M. Peek, 5e wtk. F. Vos;

s.s. **Zafra**: 2e stm. S. Bos, 5e wtk. J. Gijsbertsen, 5e wtk. W. H. Lentink;

s.s. **Zaria**: 3e stm. P. A. D. Bouwman.

#### Uit dienst getreden vlootpersoneel:

4e stm.: P. C. Koornstra;

3e wtk.: P. H. Bakker;

4e wtk.: C. F. Wiessner, R. Zwaal, G. de Graaf;

5e wtk. F. A. Wiemans, R. J. A. Reisig, D. Knook, J. C. Stek;

II.wtk.: J. A. de Ruyter.

#### Terug van tijdelijke tewerkstelling „Shell Tan-kers U.K. Ltd.”:

1e stm.: L. A. Veer (m.s. „Naticina”).

#### Over in tijdelijke dienst „Shell Curaçao n.v.”:

5e wtk.: M. van Bethlehem.

#### Aangesteld als:

4e stm.: P. Bode, A. G. Lenting;

5e wtk.: H. Struyk.

#### Behaalde diploma's:

1e stuurman G.H.V.: R. Hendriks, E. J. J. Eel-man, F. Kuyt, S. B. M. Breukel, R. J. de Wit;



## Bruidspaar van de maand

Op 31 mei jl., een zonnige maar koude voorjaarsdag, werden scheepsvakman II M. A. G. Paardekooper en mej. J. Rootert op het stadhuis te Rotterdam in de echt verbonden. Vlak voor de huwelijksvoltrekking zorgde de fotograaf nog voor een kleine paniek bij de bruid. Op de trappen van het stadhuis stapte hij per ongeluk op de lange sleep van de japon; de schade viel gelukkig mee.

Overigens, lang voordat de heer Paardekooper zijn echtgenote leerde kennen, was hij al goed bevriend met haar grootvader, scheepsvorman J. H. A. Elbers, die ook bij onze Maatschappij vaart. De heer Paardekooper werd dan ook uitgenodigd de 25-jarige bruiloft van de familie Elbers bij te wonen, en daar ontmoette hij de kleindochter. En zoals het oude spreekwoord zegt: „Van een bruiloft komt een bruiloft”. Onze hartelijke gelukwensen.

1e stuurman G.H.V.-th.: C. P. van Hoek, W. Beekman;

2e stuurman G.H.V.: G. Besier, J. A. Koenraad, C. B. Slieker;

2e stuurman G.H.V.-th.: A. G. J. de Wit, M. M. Scheele, G. J. Gerritsen;

3e stuurman G.H.V.: P. Bode, A. G. Lenting;

„C”: J. Prinsze, J. P. J. Reichwein;

„C-th”: K. L. J. Aertsen;

„B”: T. Scholte;

„B-th”: H. R. Muysson, P. A. Post, F. Blok, F. D. Dieleman;

„A/B-th”: W. J. L. de Gee, J. Gijsbertsen;

„A”: G. A. van Niel, J. C. Ranshuijsen, A. W. M. M. Meij, A. Oost, G. W. Goethals;

„MVD”: H. Struyk.

## Mutaties walpersoneel

in de periode 11.5.74 t/m 10.6.74

### In dienst



Mevr. S. Janse-  
van Overbeek  
DFF/4 - (ex SIPM,  
's-Gravenhage)  
per 20-5-1974



Mej. C. J. Verhoef  
DFP/3  
per 1-5-1974

### In dienst

1.6 A. Zieler - DFM/3

### Uit dienst

27.5 J. M. van Duijn - DFP/2 (naar Liai-son Unit Jakarta)

1.6 A. F. H. Kragten - DFM/4 (naar S.I.P.M., 's-Gravenhage)

10.6 Mevr. M. J. Rib-Martina - DFF/4

### Interne mutaties

1.6 N. Coors van DFM/4 naar DFF/3

1.6 M. de Klerk van DFM/4 naar DFF/3

## tussen schip en ka

dertiende jaargang no. 11 — juli 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