

TUSSEN

# SCHIP EN KA

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

LLOYD'S BANK  
SNW-302379/4  
31 74-02-1

2005 K9  
435280-10 K9AW

Op donderdag 9 mei jl. zijn de Groepsresultaten over het eerste kwartaal van 1974 gepubliceerd. Het tussen de Koninklijke en Shell Transport te verdelen netto-resultaat over het eerste kwartaal van 1974 bedroeg pounds 319 miljoen, waarvan ongeveer pounds 125 miljoen ontstond door ongewone winst op voorraden. Het netto-resultaat over het eerste en laatste kwartaal van 1973 bedroeg respectievelijk pounds 115 miljoen en pounds 306 miljoen.

Voor een juiste beoordeling van deze cijfers zijn een paar punten van belang.

In de eerste plaats bestaat er nog steeds grote onzekerheid over de gevolgen van de participatie-overeenkomsten met de produktielanden betreffende de hoogte van de ruwe olieprijs.

In de tweede plaats is er sprake van zgn. voorraadwinsten als gevolg van het besluit van de produktielanden om de prijs van ruwe olie met ingang van 1 januari 1974 met 130 pct. te verhogen.

Beide factoren dienen in aanmerking te worden genomen bij de beoordeling van de Groepsresultaten over het eerste kwartaal van 1974.

## Participatie

Met vele olie-exporterende landen zijn nog steeds onderhandelingen gaande over de mate van participatie, d.w.z. de deelneming van de regeringen in de concessies van de oliemaatschappijen. De voornaamste punten van onderhandeling zijn:

- De omvang van de overheidsdeelneming in de concessies, bij sommige onderhandelingen is een overheidsdeelneming van 60 pct. ter sprake gekomen.
- De hoeveelheid olie die de regeringen uit hun aandeel in de olieproductie zullen terugverkoppen aan de oliemaatschappijen.
- De prijs die voor deze olie zal worden bedongen.

Men verwacht dat een aantal van de af te sluiten overeenkomsten zal gelden met terugwerkende kracht vanaf 1 januari jl. Hierdoor verkeren de maatschappijen nog steeds in onzekerheid over de rekening die zij zullen moeten betalen voor een belangrijk deel van de olie die zij sinds het begin van het jaar hebben betrokken. Dit bracht met zich mede dat bij het opstellen van de kwartaalresultaten slechts kon worden uitgegaan van een schatting van de kostprijs van de verkregen ruwe olie op basis van het meest waarschijnlijke resultaat van de onderhandelingen.

## Voorraadwinsten

In de afgelopen maanden is herhaaldelijk de vraag aan de orde gekomen of de olie-industrie als gevolg van de hogere prijzen abnormale voorraadwinsten heeft gemaakt. Voor een juist begrip van deze kwestie dienen de volgende punten.

Door het besluit van de OPEC-landen om de ruwe-olieprijs met ingang van 1 januari 1974 met 130 pct. te verhogen, zijn de marktprijzen voor olieproducten in het eerste kwartaal gestegen. Bij het verkopen van olieproducten tegen hogere marktprijzen uit olievoorraden van

voor 1 januari ontstonden zgn. boekwinsten op deze voorraden. Maar dat wil niet zeggen dat er sprake is van werkelijke bedrijfswinsten, d.w.z. winsten die kunnen worden uitgekeerd of gebruikt voor nieuwe investeringen. Dit is hier niet het geval. De hogere opbrengst moet immers worden gebruikt voor het aankopen van nieuwe ruwe olie om de voorraden aan te vullen. En voor deze olie moet uiteraard de thans geldende hogere prijs worden betaald.

In sommige afzetgebieden stegen de marktprijzen prompt als gevolg van de hogere ruwe-olieprijs. In andere landen was dit echter niet het geval en mochten de marktprijzen pas worden verhoogd nadat de oude voorraden waren uitgeput. In sommige andere landen waren zelfs aan het eind van het eerste kwartaal de prijzen nog steeds niet voldoende verhoogd om de hogere kosten van ruwe olie te kunnen dekken.

Dit was met name in Nederland het geval. Hier dekten de per 1 maart jl. toegestane prijsverhogingen slechts 75 pct. van de prijsstijging die de ruwe olie per 1 januari had ondergaan. Het behoeft geen betoog dat dit voor de Groepsmaatschappijen een nadelige zaak is.

## Koninklijke onderscheidingen

Zoals reeds in ons vorig nummer bekend werd gemaakt is hoofdwerktuigkundige J. P. Hasenack benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau. Op onderstaande foto het moment waarop mevrouw Hasenack namens haar echtgenoot de onderscheiding in ontvangst



's-Gravenhage, 22 mei 1974

De heer D. Rodenburg, Directeur van Shell Tankers B.V., zal op 1 februari 1975 de dienst van de Groep met pensioen verlaten. Hij zal met ingang van dezelfde datum worden opgevolgd door de heer ir. W. H. Brouwer, momenteel Directeur van Shell Curaçao N.V.

w.g. mr. G. A. Wagner

## Mededeling

De heer A. F. H. Kragten, chef sectie DFM/4 — Vlootadministratie, is per 1 juni 1974 overgeplaatst naar S.I.P.M. in Den Haag. De heer W. Punt, voorheen reeds werkzaam in genoemde sectie, heeft de heer Kragten op genoemde datum opgevolgd als chef DFM/4.

## Bij de voorplaat

Een blad van een KaMeWa-schroef; meer over deze schroeven met verstelbare bladen — waarmee de „F”-klasse tankers worden uitgerust — op de pag. 8 t.m. 10 van dit nummer. Tevens in deze editie onder andere een artikel over de „L” klasse tankers.

neemt van de burgemeester van Nijmegen. Mr. Th. M. J. de Graaf.

Ter gelegenheid van de verjaardag van H.M. Koningin Juliana ontvingen nog een aantal andere collega's bij de Koninklijke/Shell een onderscheiding. Op het Centrale Kantoor in Den Haag waren dit:

Ir. E. G. G. Werner, directeur van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, die werd benoemd tot Ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw. Mr. J. H. Diephuis, hoofd van de Juridische Afdeling (LGH), werd benoemd tot Officier in de Orde van Oranje-Nassau.

W. de Haas, hoofd van PNSH14, werd benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau. Mw. J. J. Landman van PNIH31 en R. Praat van ODT21 ontvingen de eremedaille in goud, verbonden aan de Orde van Oranje-Nassau.

Ook bij andere Nederlandse Groepsmaatschappijen ontvingen enige collega's een Koninklijke Onderscheiding. Mr. A. D. Vas Nunes, directeur van Shell Nederland B.V., werd benoemd tot Officier in de Orde van Oranje-Nassau. C. Bethlehem, verwarmingsinspecteur bij Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V., C. van Luyk, technisch opzichter bij Shell Nederland Raffinaderij B.V., en E. Stoter, chauffeur bij Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V., ontvingen respectievelijk de eremedaille in goud, zilver en brons, verbonden aan de Orde van Oranje-Nassau.

# Ideeën- bus

**o.a. beloning  
van f500,-  
toegekend**

De Ideeënbuscommissie vergaderde op dinsdag 9 april 1974 onder voorzitterschap van de heer H. den Ouden. Voor nautische zaken was aanwezig de heer C. E. van 't Woudt en voor technische zaken de heer A. Baljet. Secretaris was de heer R. J. F. van Stuijvenberg.

id—id

## **No. 453 van 2e stuurman J. F. Casimiri betreffende „dubbele” zeekaarten**

Inzender stelt voor diverse „dubbele” kaarten te laten vervallen, d.w.z. kaarten van hetzelfde gebied met verschillende Decca-ketens. Als gevolg hiervan kan de aanschaf van deze kaarten achterwege blijven en behoeven deze ook niet bijgehouden te worden.

De Commissie merkt ten aanzien van dit voorstel het volgende op:

1. De opmerking dat een kaart van een bepaalde Decca-chain dient te vervallen als er geen goede snijding tussen de lanes is, kan niet volledig worden gedeeld. Immers beter één lane dan helemaal geen. Bovendien kan men met verschillende Decca-kaarten van hetzelfde gebied (ook als deze kaarten zelf een slechte snijding vertonen) tot een uitstekend bestek komen d.m.v. „inter chain fixing”.

2. Bij het overgaan naar een andere chain verdient het voorkeur in een gebied de beschikking te hebben over de kaarten die betrekking hebben op de gebruikte en de te gebruiken chain omdat

a. het te allen tijde van goed zeemanschap getuigt om over te gaan naar een andere chain als plaatsbepaling met andere middelen dan met Decca mogelijk is (b.v. zicht- en/of radarplaatsbepaling); meestal zal dit gebeuren **vóórdat** de rand van de kaart wordt bereikt;

b. het geen voorkeur verdient om bij het overgaan naar een andere kaart tevens een chainwisseling uit te voeren (zelfs niet als er geen plaatsbepaling anders dan met Decca mogelijk is).

3. Ten aanzien van het laten vervallen van de Nederlandse kaart (D2) 1449 is de mening dat in een gebied dat „als drukste ter wereld” kan worden aangemerkt, de beste gegevens aan onze schepen dienen te worden verstrekt. Dienovereenkomstig zal de Nederlandse kaart (D2) 1449 niet worden verwijderd.

Het bovenstaande in aanmerking genomen, zouden toch 8 van de voorgestelde 37 kaarten uit de folio's kunnen worden verwijderd, hetgeen ontegenzeggelijk een aanmerkelijke besparing tot gevolg heeft. Deze materie zal door onze Nautische Dienst met STUK (Londen) worden opgenomen ten einde tot een gezamenlijke gedragslijn te komen. Eerst daarna zullen definitieve maatregelen kunnen worden genomen.

De Commissie is van mening dat deze Ideeënbusinzending een zeer nuttige is en goed werd uitgewerkt en kent hiervoor een beloning toe van **f 150**.

id—id

## **No. 458 van 3e werktuigkundige K. Verf betreffende opsporen lekkende verstuivers motorschepen**

Inzender stelt voor het verstuivertestpompje van de MAN diesel te plaatsen op een fundatieplaatje. Aan de perszijde wordt door middel van een dunne leiding een verbinding gemaakt met het hoge-druk-brandstofverdeelstuk op de kop van de hoofdmotor. In de persleiding van de pomp wordt een manometer aangebracht.

Om een cilinder te testen (dus 3 verstuivers) behoeft men alleen de brandstof van de te testen cilinder af te zetten en de zuigafsluiter hoge-druk-brandstofpomp en drie spindelafsluiters dicht. Vervolgens wordt de hoge-druk-brandstofleiding tussen de HD brandstofpomp en het brandstofverdeelstuk losgemaakt en weggehaald. Het testpompje wordt nu aangesloten op het HD brandstofverdeelstuk. Met behulp van het testpompje kan nu het HD brandstofgedeelte in de kop van de te testen cilinder onder een druk van circa 200 kg/cm<sup>2</sup> gezet worden. De verstuivers openen bij circa 250 kg/cm<sup>2</sup>.

Blijft deze druk staan dan is er geen lekkage (de lekkage langs de plunjers van de verstuivers bleek bij het testen nihil te zijn en daardoor verwaarloosbaar). Zal er echter een lekkende verstuiver aanwezig zijn dan valt de druk weg, hetgeen te controleren is door het aflezen van de manometer in de persleiding van de testpomp. De cilinder met de lekkende verstuiver is nu dus gevonden. Om nu de lekkende verstuiver te localiseren, moet ook de verstuiverkoelolie van de desbetreffende cilinder afgezet en de koelolieleidingkjes van de verstuivers onderling losgekoppeld worden. Als we nu weer met het testpompje gaan pompen zal er bij de lekkende verstuiver olie uit het koeloliegedeelte gaan druppelen. Het is dan eenvoudig om deze verstuiver te vervangen door een goede.

De Commissie is van mening dat dit een zeer nuttig idee is. Bekendmaking van deze werkwijze aan de andere B&W-motorschepen verdient aanbeveling, alleen al omdat mogelijk nog te dikwijls gedachteloos verstuivers worden verwisseld. Normaal worden verstuivers alleen voor periodiek onderhoud nagezien en de nacontrole vindt plaats op de testbank, waarbij gebruik wordt gemaakt van de verstuivertestpomp.

Daar bij in bedrijf zijnde motor de beschreven lekkages vrij plotseling kunnen optreden, is de benadering van het probleem goed en technisch zeer wel uitvoerbaar. Het controleren bij in bedrijf zijnde motor verdient geen aanbeveling, gezien de daaruit voortvloeiende risico's in geval van lekkende afsluiters en dergelijke.

De Commissie kent voor deze Ideeënbusinzending een beloning toe van **f 500**.

id—id

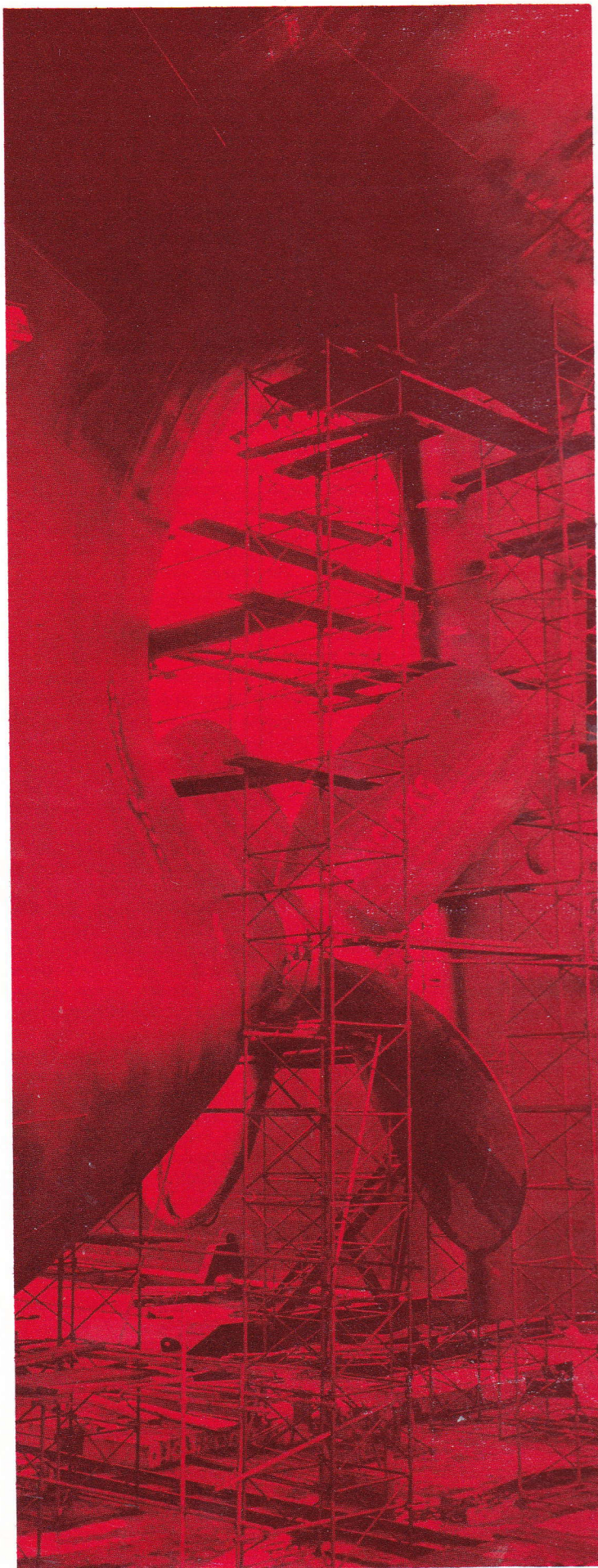
## **No. 457 van 2e stuurman J. W. IJKEK betreffende oliedichte afdichting van het dek**

Inzender komt met een zeer originele oplossing om in geval van overflow te voorkomen dat olie overboord kan lopen. Het geheel bestaat uit een lange kunststofband, die opblaasbaar is en langs een staaldraad langs de railing wordt aangebracht.

De Commissie merkt ten aanzien van deze suggestie op dat inzender zijn inventiviteit heeft benut doch helaas aan enkele dingen is voorbijgegaan. Vanuit oogpunt van preventie kan worden gesteld dat oliedichte afsluiting sterk wordt betwijfeld, daar langs de railing en over dek te veel obstakels aanwezig zijn, zoals uitstaande staaldraden, steunen der railingstutten, leidingen, enz. Bovendien is het als geheel te kwetsbaar in geval van lekkage. Beter zou zijn verdeling in separate luchtkamers, wat echter in dit geval niet gemakkelijk uitvoerbaar is.

Bij een „overflow” of „hose burst” van enige betekenis staat het te bezien of de rubberband zich snel genoeg en geheel aansluitend opblaast om „oil pollution” te voorkomen. Overigens is het onwaarschijnlijk dat de voorgestelde manier ooit een oliedichte afsluiting kan verwezenlijken, vanwege het oprijvend effect en de onmogelijkheid dat de band zich oliedicht voegt over elke oneffenheid in het dek. Bij brand wordt een opblaasbare rubber- of kunststofband een gevaarlijke lont rond de olieplas (gevuld, o.a. voorgesteld met samengeperste lucht). Dit idee zal dan ook niet in de praktijk worden toegepast.

De Commissie achtte echter voldoende termen aanwezig om een aanmoedigingspremie toe te kennen van **f 100**.



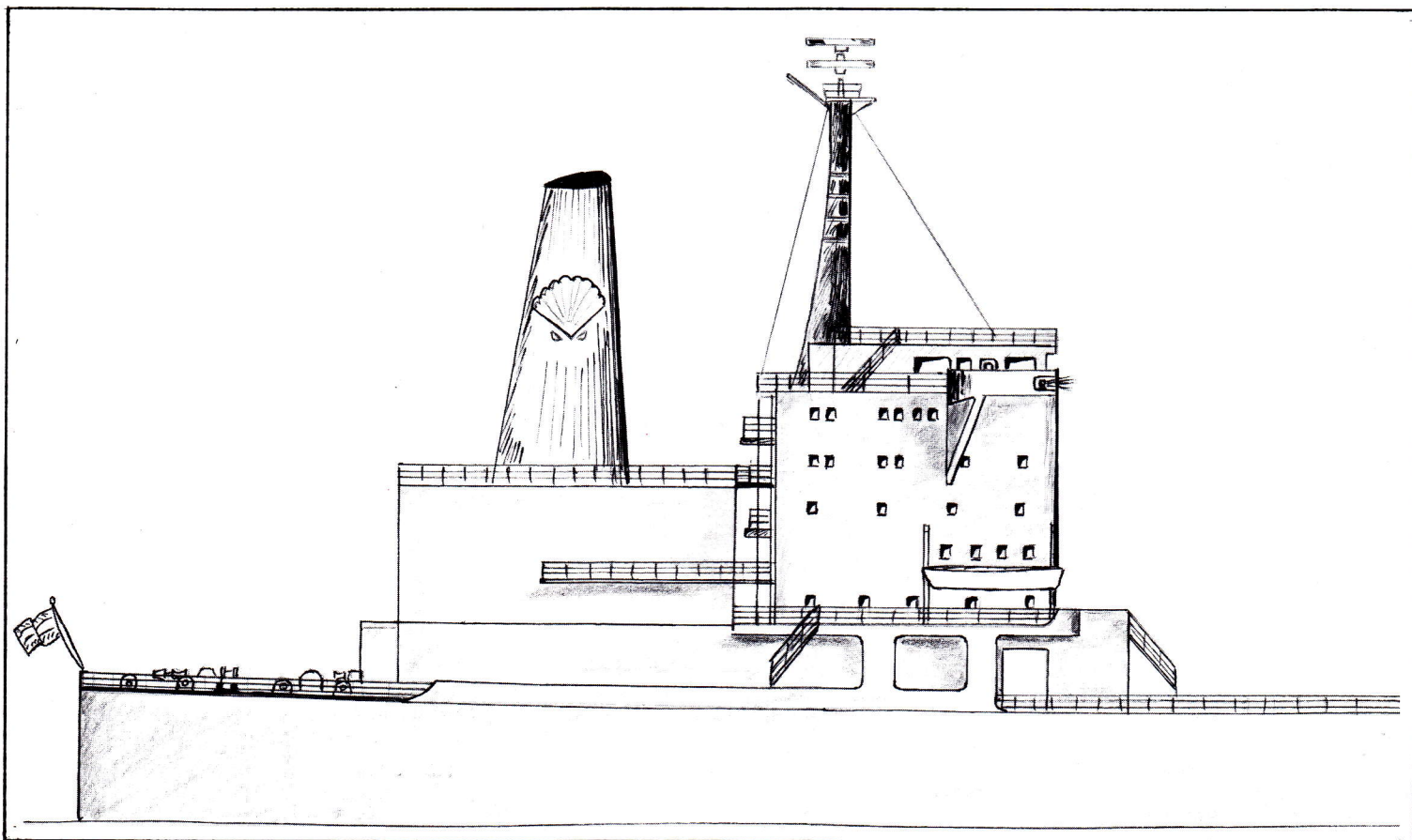
Gewoonlijk zijn schepen wier naam dezelfde beginletter heeft min of meer identiek. De tonnage is ongeveer dezelfde, de opbouw wijkt slechts in kleine onderdelen af, alhoewel de machine-installatie niet zonder meer dezelfde behoeft te zijn. Bij de thans in bestelling zijnde schepen van de „L”-klasse zijn echter nogal wat grote verschillen merkbaar. Heel sterk spreekt dit bij de op 11 mei jl. op de werf van Verolme te water gelaten „Lembulus” bestemd voor de Britse vloot en de vlak daarop op dezelfde helling in aanbouw genomen „Lepton” voor onze vloot. Dit neemt niet weg, dat wij gemakshalve deze schepen samenvatten onder

# SCHEPEN

Het is op de enorme werf van Verolme op Rozenburg maar een klein kantoortje waar de drie superintendents van Shell International Marine zetelen om ter plaatse toezicht te houden op de bouw van de „Lembulus” en „Lepton”. De heer M. R. Holderness, resident superintendent, wordt hier geassisteerd door de heren H. A. van Kooy, hull superintendent (vroeger werkzaam op de nieuwbouwsectie aan het Hofplein) en supt. I. Williams. Zij zijn het die de bouw van de „Lepton” stap voor stap zullen bewaken; aan dit maandblad de taak om u regelmatig van de vorderingen op de hoogte te stellen. Uiteindelijk kan je een schip in aanbouw „zo vlak onder je neus” beter volgen dan de schepen van de „F”-klasse in het nu niet bepaald naast de deur gelegen Hauge-sund in Noorwegen.

De heer Holderness is bereidwillig genoeg om ons het een en ander te vertellen over de „L”-klasse. „Om de zaak maar tegelijk duidelijk te maken”, zo begint hij, „moet u voor ogen houden dat de „Lembulus” eigenlijk een standaardschip is van de werf. Natuurlijk, wij hebben veranderingen aangebracht, indeling gewijzigd, uitrusting aangevuld om het op Shell-standaard te brengen, doch aan het casco zelf zijn wij niet gekomen. Het is dan ook geen schip in de ruim 300.000 tons klasse zoals de „Lepton” wordt, maar een schip van 252.980 ton om precies te zijn”.

Als je de algemene plannen van de beide schepen bekijkt, valt onmiddellijk het verschil op. De „Lembulus” heeft de min of meer thans gebruikelijke achteropbouw, met daarachter het achterdek. De „Lepton” echter, meer officieel nog betiteld als bouwnummer 859, heeft achter de accommodatieruimten een bijzonder grote en hoge machinekameropbouw. Het voordeel hiervan is natuurlijk wel, dat je alle apparatuur, o.a. die voor de inert-gas-productie, erin kunt onderbrengen. Alleen, het uiterlijk is even wennen. Voor de rest belooft het een bijzonder goed en doelmatig schip te worden, waarop ook aan de accommodatie veel



# VAN DE 'L'-KLASSE

aandacht wordt besteed. Wat de werktuigkundigen die op dit schip gaan varen bijzonder zal opvallen, zal zijn dat — voor een schip van 313.000 ton — de machinekamer niet bepaald groter is dan op de „M”-klasse tankers. Merkwaardig te horen is ook, dat bij de bouw van dit schip zeer intensief gebruik wordt gemaakt van een model van de machinekamer, schaal 1 : 25. De tanktop, de verschillende verdiepingen, de schotten, spanten en ribben, zijn nauwkeurig op schaal nagemaakt en samengesteld. Ook de machinekameruitrusting is in het model aangebracht, waarbij de buitenafmetingen zijn aangehouden. De voornaamste leidingen lopen er doorheen, dit alles om te kunnen nagaan in hoeverre nog aanpassing nodig is om te allen tijde de verschillende machinerieën en toebehoren te kunnen bereiken voor onderhoud en reparatie. Daarvoor was het ook nodig roosters, ladders en dergelijke in het model op te nemen. Naarmate wijzigingen in de plannen komen, zal ook het model voortdurend worden aangepast aan de gewijzigde omstandigheden.

## Technische gegevens

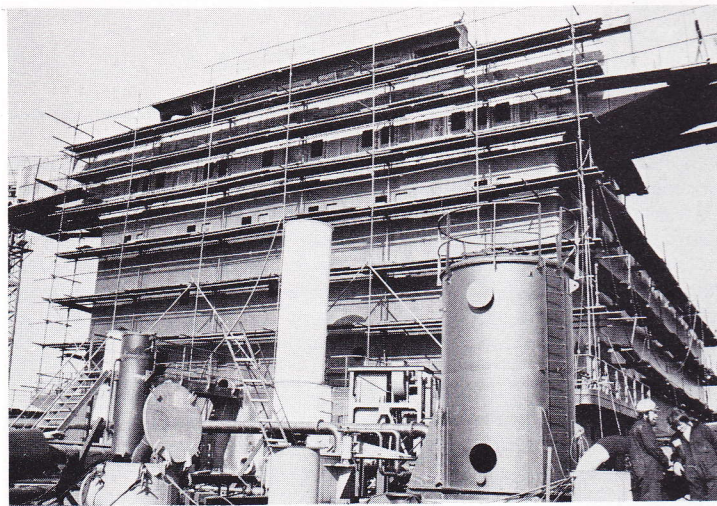
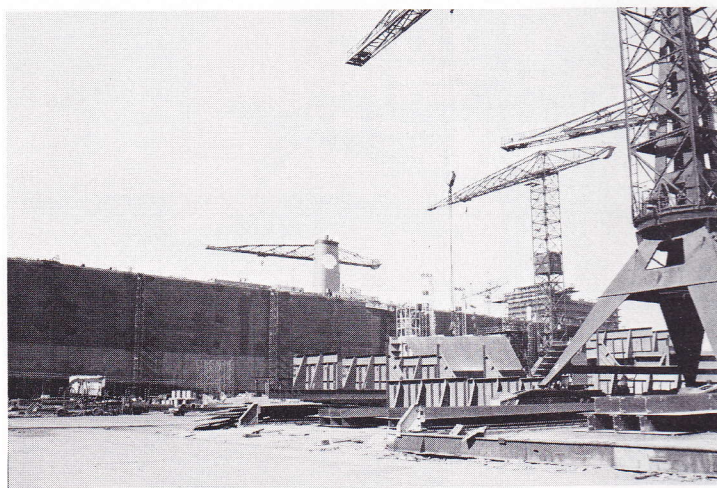
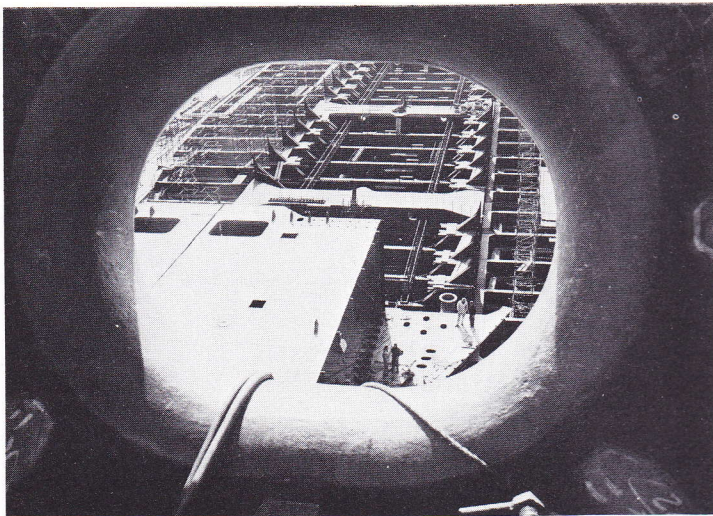
Om nog even bij het technische gedeelte te blijven: De „Lepton” zal worden voortgestuwd door een stoomturbine van het fabrikaat General Electric (USA), type MST 14, die 36.000 pk kan ontwikkelen. De schroef heeft bij „vol vooruit” 85 omwentelingen per minuut en zal het schip een snelheid geven van 15,5 knoop in geladen toestand. Voor opwekking van elektriciteit zijn er twee turbo-generators van 1400 kW en een nooddieselgenerator van 950 kW. Beschikbaar is slechts één hoofdketel, met superheater, voor de produktie van oververhitte stoom bij ongeveer 61 bar psig van 513 °C. Bij normaal bedrijf op zee kan met de ketel stoom worden geleverd aan de hoofdturbine, de ketelvoedingpomp-turbines, de turbines voor de ketelfans en de hoofdturbogenerators. Tijdens het verpompen van lading levert de

hoofdketel oververhitte stoom voor de ladingpomp-turbines en de ballastpomp-turbines.

Een hulpketel wordt geplaatst om in noodgevallen stoom te leveren aan de hoofd-machine-installatie, eventueel ook aan de ladingpomp. De hoofdvoortstuwingsinstallatie zal in hoge mate worden geautomatiseerd en kan hetzij vanaf de brug hetzij vanuit de controleruimte bij de machinekamer worden bediend. De hulpinstallatie van het schip kan uitsluitend vanuit de controleruimte worden bediend. Het geheel zal zodanig worden opgezet dat, na enige tijd in de vaart te zijn, de „Lepton” met onbemande machinekamer kan varen.

## Snelle bouw

Al pratende met de heer Holderness over de technische uitrusting van de „Lepton” zijn wij beland bij de „Lembulus”, die torenhoog voor ons opdoemt. Dit mag dan een schip worden van „slechts” 253.000 ton, ze mag er toch zijn. Op het dek beland, is er de gebruikelijke chaos, maar in werkelijkheid loopt alles bijzonder voorspoedig. Hetzelfde zal het geval zijn met de „Lepton”, want de heer Holderness vertelt ons dat — alhoewel de kiel is gelegd onmiddellijk na de tewaterlating van de „Lembulus” in de vroege morgenuren van 11 mei jl. — reeds op 5 juni 30% van het staalwerk op z'n plaats was. Op 5 juli zal dit percentage reeds zijn gegroeid tot 60%, terwijl de tewaterlating tegen eind oktober wordt verwacht. De oplevering zal dan ook al kunnen plaatsvinden in de eerste helft van 1975, waarschijnlijk zelfs nog in het eerste kwartaal. In de accommodatieruimten van de „Lembulus” worden nu in snelle opvolging de wandschotten aangebracht. Kunststof, doch met een houtnerf die er bedrieglijk echt uitziet. Grote ruiten geven een ruim uitzicht vanuit de hutten. „Wat dit betreft kunt u dit schip min of meer vergelijken met de „Lepton”, zo vervolgt de heer Holderness. „De hutten ruim en gerieflijk. Elk bemanningslid uiteraard eigen douche en



**Van boven naar beneden:**

Alhoewel officieel de kiellegging van de „Lepton” plaats vond in de vroege morgenuren van 11 mei jl., wil dit niet zeggen dat daarna pas met de bouw is begonnen. Grote secties lagen reeds op het werfsterrein gereed om te worden gemonteerd. Een deel van het achterschip (hier gezien door de Panama-kluif van de „Lembulus”) lag zelfs reeds op de helling achter de „Lembulus” en is kort na de tewaterlating van laatstgenoemd schip op de helling gezet.

De „Lembulus” enkele dagen voor de tewaterlating. Achteropbouw van de „Lembulus”, die door S.T.U.K. in beheer zal worden genomen.

## Schepen van de ‘L’-klasse

toilet; van gezagvoerder tot en met de 4e werktuigkundige en 3e stuurman ook nog een aparte slaaphut. En, zeer belangrijk voor de opvarenden van de Nederlandse Shell-tankers: kooien van 2 meter lengte!” In het stuurhuis van de „Lembulus” heeft men bijna uitzicht rondom. Natuurlijk komt dit ook omdat de schoorsteen ten tijde van ons bezoek nog op het hoofddek stond, doch ruim uitzicht — ook achteruit — blijft gehandhaafd. Wel valt op dat de brugvleugels niet geheel tot boven de boorden doorlopen, doch dit zal op de „Lepton” wel het geval zijn.

### Afmetingen

Een blik door een van de openingen in het hoofddek geeft een indruk van de enorme diepte in de tank. Op de „Lepton” zal die nog iets groter worden, want deze nieuwe 313.000 tonner voor onze vloot krijgt de volgende afmetingen: lengte over alles 350 m, breedte 55,4 m, holte 28,55 m, diepgang op zomermerk 22,35 meter. De voornaamste ruimten zullen, van voor naar achter, worden: de voorpiek, 9 ladingtanks, bunkerruimten aan bakboord en stuurboord, pompkamer, machinekamer en achterpiek. De twee achterste zijtanks zijn de zogenaamde sloptanks. De No. 3 middentank wordt permanente-ballasttank. De zijtanks Nos. 1 t/m 8 zijn uitsluitend bestemd voor lading, terwijl de middentanks Nos. 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 en 9 zowel voor lading als voor ballast kunnen worden gebruikt.

De inhoud van de zijbunkerruimten is 12.818 kubieke meter. Uiteraard worden de sloptanks uitgerust met verwarmingsspiralen.

Naarmate verdere bijzonderheden vrijkomen omtrent de toekomstige uitbreiding van de Nederlandse Shell-vloot met het grootste schip ooit in Nederland gebouwd en ooit in onze lijst van schepen opgenomen, zullen wij in dit maandblad daarvan verslag doen.

### Bij de foto's op pagina 7

*Linkerrij, van boven naar beneden:*

*Links de ruimte waar de pompkamer komt. Deze opname toont een deel van de M.K. aan stuurboordzijde, met de hulpcondensator, de hoofdtandwielkast, de zoutwaterpompen en de drie hoofdcirculatiepompen. De laatste vervangen de gebruikelijke „scoop”.*

*De hulpketel, die aan bakboordzijde is opgesteld, met daaronder de instrumentenlucht-compressors en het luchtvat. Geheel rechts de hoofdvoedingpomp.*

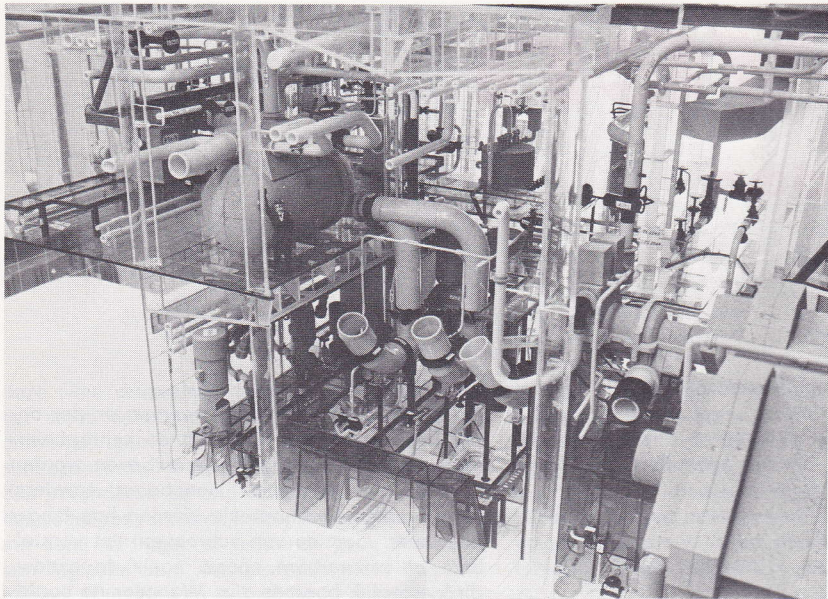
*Rechts, op het lager gelegen dek, de ladingpompturbines. Links de hoofdcondensator met de smeeroliekoeler. Op het hoger gelegen dek ziet men een turbogenerator.*

*Rechts boven:*

*De hoofdketel, waarvan er op de „Lepton” slechts één komt, met drie uittrekbare roetblazers.*

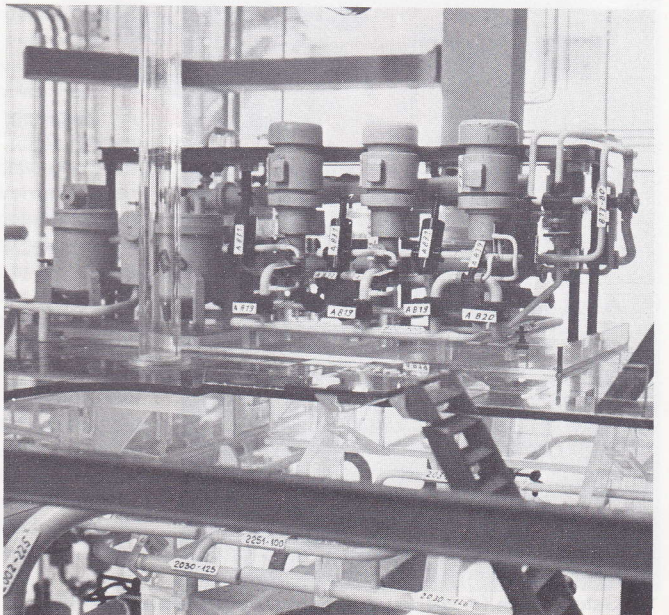
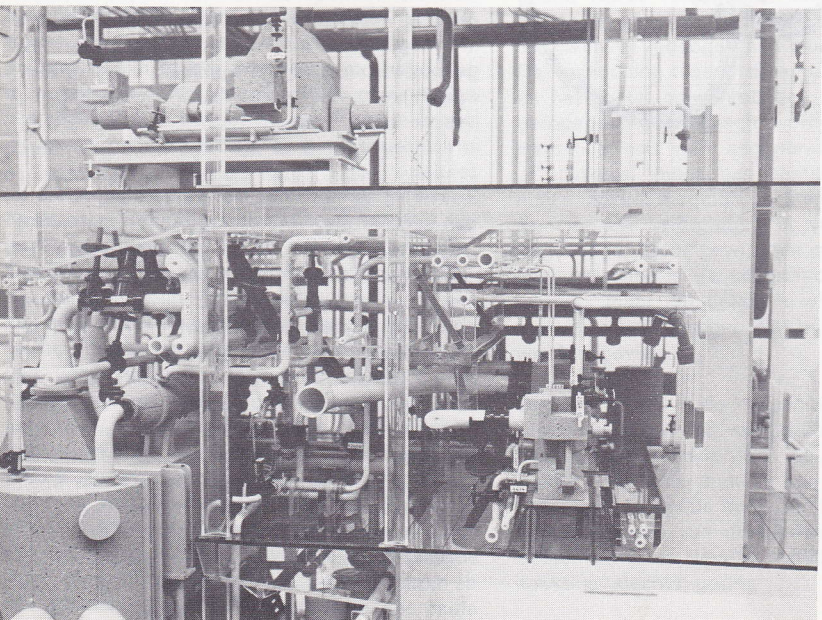
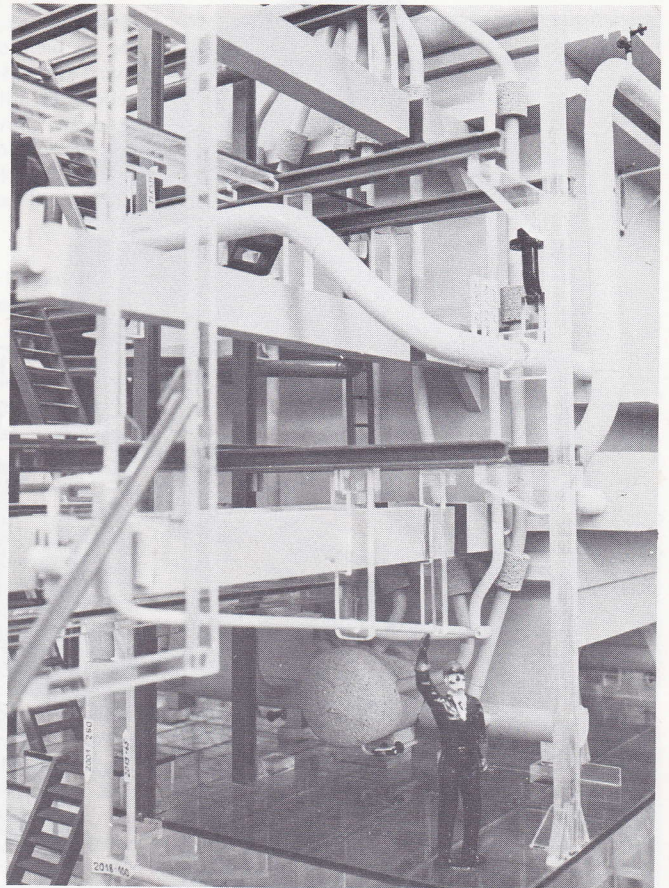
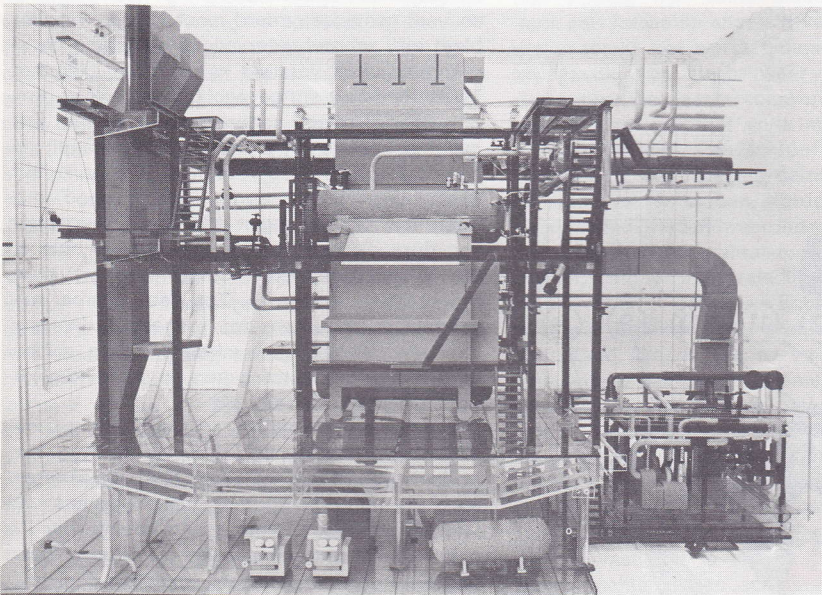
*Rechts onder:*

*De brandstof transfer- en servicepompen, alsmede de brandstofverwarmers zijn in één blok ondergebracht.*



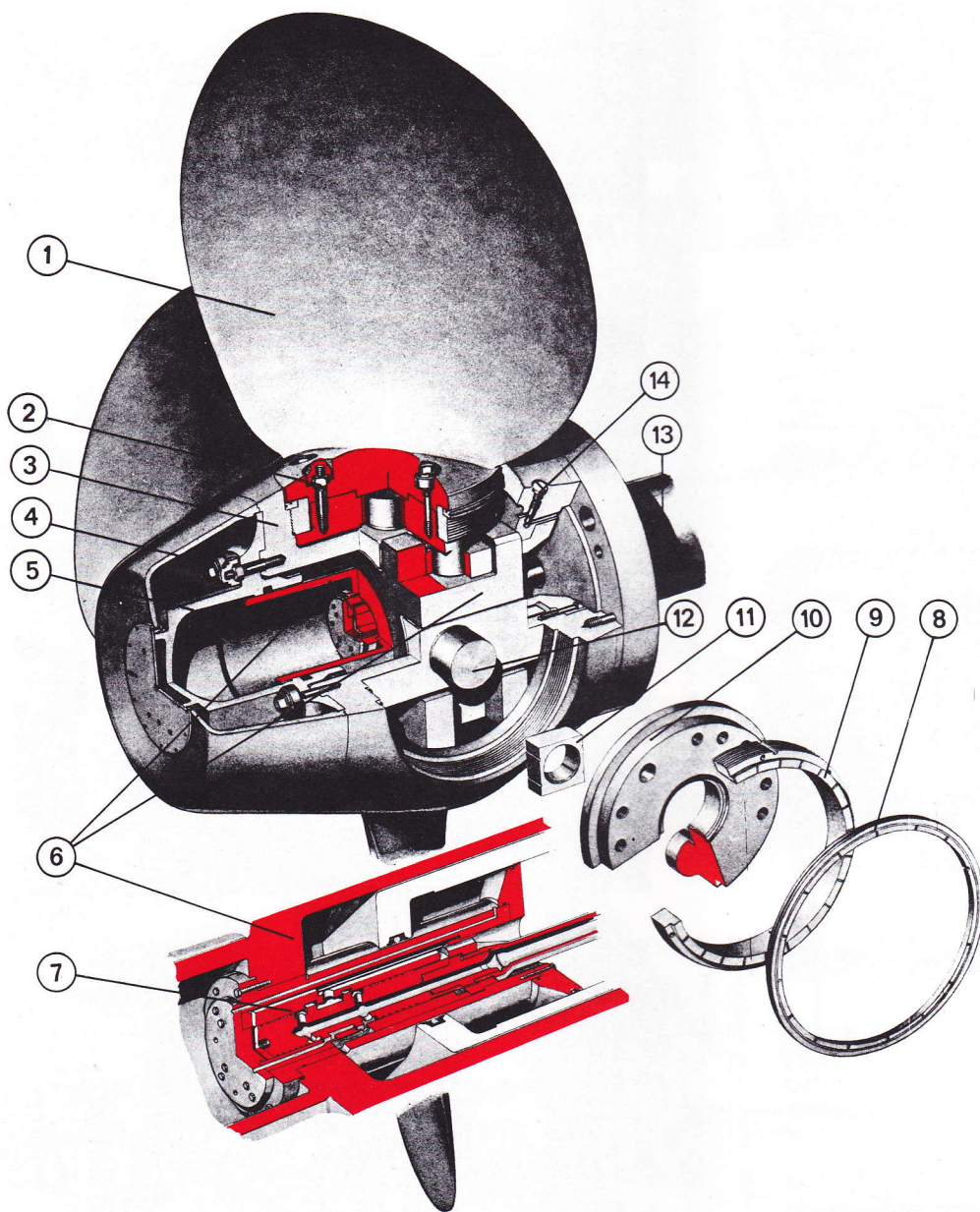
# Model machinekamer

Schaal 1:25



# Schroeven

## met verstelbare bladen



1. Blade with flange
2. Blade stud with nut and cover
3. Hub body
4. Hub cone
5. Hub cylinder
6. Piston rod with cross head
7. Main regulating valve assembly
8. Blade sealing ring
9. Bearing ring
10. Crank pin ring
11. Sliding shoe with hole for crank pin
12. Center post (integrated with hub body)
13. Propeller shaft with flange
14. Safety valve for the low pressure part of the propeller hub

Op de „F“-klasse tankers, waarvan er vier onder ons beheer komen, heeft de schroef verstelbare bladen. Dergelijke schroeven worden reeds jaren toegepast; sleepboten, trawlers, mijnvegers bij voorbeeld worden hoe langer hoe meer voorzien van schroeven met verstelbare of omkeerbare spoed, zoals de aanduiding eigenlijk hoort te zijn. Wanneer de hoofdmachine niet omkeerbaar is (b.v. gasturbines en stationaire dieselmotoren) of wanneer snel en veel gemanoeuvreed moet kunnen worden, biedt een schroef waarvan de bladstand gedurende de vaart vermeld kan worden, uitkomst. Zoals reeds uit vorige publicaties bekend, krijgen de „F“-klasse schepen, waarvan de „Fulgur“ de eerste voor onze Maatschappij is, twee naast elkaar opgestelde 6-cilinder, 4-takt, trunk zuigermotoren, zgn. „medium speed“ motoren van het fabriekaats MAN. Het vermogen van deze dieselmotoren wordt via flexibele en frictiekoppelingen en de tandwielkast overgebracht op de schroefas. Zou geen schroef met verstelbare spoed worden toegepast, dan zouden bij voorbeeld een omkeerinrichting, dubbel uitgevoerde brandstofnokken en grote hoeveelheden startlucht nodig zijn.

Een groot extra voordeel van een schroef met verstelbare bladen is echter de grotere manoeuvreerbaarheid, hetgeen bij produktentankers — met het grotere aantal havens dat wordt aangelopen — uitermate gunstig is. De elektriciteitsvoorziening zoals op deze schepen opgezet, vereist eveneens motoren met één draairichting en constant toerental op zee.

Alhoewel voor een aantal officieren van de „Fulgur“, die binnenkort in de vaart zal komen, in Haugeşund, Noorwegen, een cursus wordt gehouden om hen vertrouwd te maken met de werking van deze schroef, willen wij hieronder iets vertellen over schroeven in het algemeen en schroeven met verstelbare bladen in het bijzonder.

Zowel bij een schroef met vaste bladen, als bij een schroef met verstelbare bladen in de stand „vooruit“, kan de spoed worden vergeleken met een aantal windingen van een bout. Draait men een bout in een moer, dan verplaatst de bout zich tijdens elke volledige draai over een afstand overeenkomend met de spoed van de draad. Dit is echter niet het geval bij een scheepsschroef; daarbij treedt immers slip op. Geen wonder, want de bout die in een moer wordt gedraaid, verplaatst zich door een vaste, metalen massa. De scheepsschroef echter draait in water, een niet vaste massa.

Aan de zijde van de bladen die naar achteren is gericht, de drukzijde, ontstaat overdruk. Aan de voorzijde van de bladen, de zuigzijde, ontstaat een onderdruk. In de lengterichting van



deze twee drukvelden ontstaat een kracht, die het schip vooruit stuwt. Wordt nu het aantal omwentelingen verminderd, of wordt de schepsschroef in de andere richting gedraaid, dan veranderen de twee drukvelden, waardoor het schip respectievelijk langzamer gaat varen, stil komt te liggen of achteruit gaat. Allemaal een logische zaak en in wezen niets nieuws. Echter, in plaats van langzamer te draaien of in omgekeerde richting, kan men natuurlijk ook de spoed van de bladen enigszins wijzigen, waardoor er een wijziging optreedt in de verhouding tussen de twee drukvelden. Men kan ook de spoed geheel omkeren, waardoor — ondanks dat de schroef in dezelfde richting blijft draaien — het drukveld zodanig is gewijzigd, dat het schip achteruit vaart.

Wij zullen hier niet te diep ingaan op het aantal en de diameter van schroefbladen. In het algemeen wordt het rendement van een schroef groter bij grotere diameter en lager toerental. De maximum diameter is afhankelijk van de vorm en de afmetingen van het onderwatergedeelte van het achterschip en de maximaal toelaatbare diepgang, echter ook van het machinevermogen. De keuze van het aantal omwentelingen per minuut is een compromis tussen schroefrendement, schroefgewicht, fabricagekosten en type van de hoofdmachine. Het aantal bladen bij schroeven kan variëren van 2 tot 7 of zelfs meer. De voornaamste factor bij het bepalen van het aantal bladen is de trillingsconditie van het schip. Bij schroeven met verstelbare bladen is het gebruikelijke aantal drie of vier. Het is op basis van proeven met modelschroeven, dat men de optimale diameter en het optimale aantal omwentelingen per minuut vaststelt.

Afgezien van diameter en aantal omwentelingen is ook van groot belang het totale oppervlak van de verschillende bladen. Echter, als de bladen erg smal zijn, dan is er het gevaar van cavitatie, met alle schaderisico's daarvan.

#### Cavitatie

Het nuttig vermogen van een „voortstuwert“ kan als gevolg van cavitatie sterk verminderen. Cavitatie, hetgeen zowel betekent als holtevoorming, is een hydrodynamisch verschijnsel, dat zich voordoet bij snel stromen van een vloeistof in of rond voorwerpen, waardoor hevige turbulentie ontstaat. De zich daarbij vormende bellen kunnen zich samenvoegen en zullen bij toenemende druk weer verdwijnen in het stromingsveld. Dit gebeurt dermate snel dat men van een implosie spreekt. Deze implosies — soms drukken van duizenden atmosferen en temperaturen van duizenden graden gedurende zeer korte tijd in een minimaal kleine ruimte —

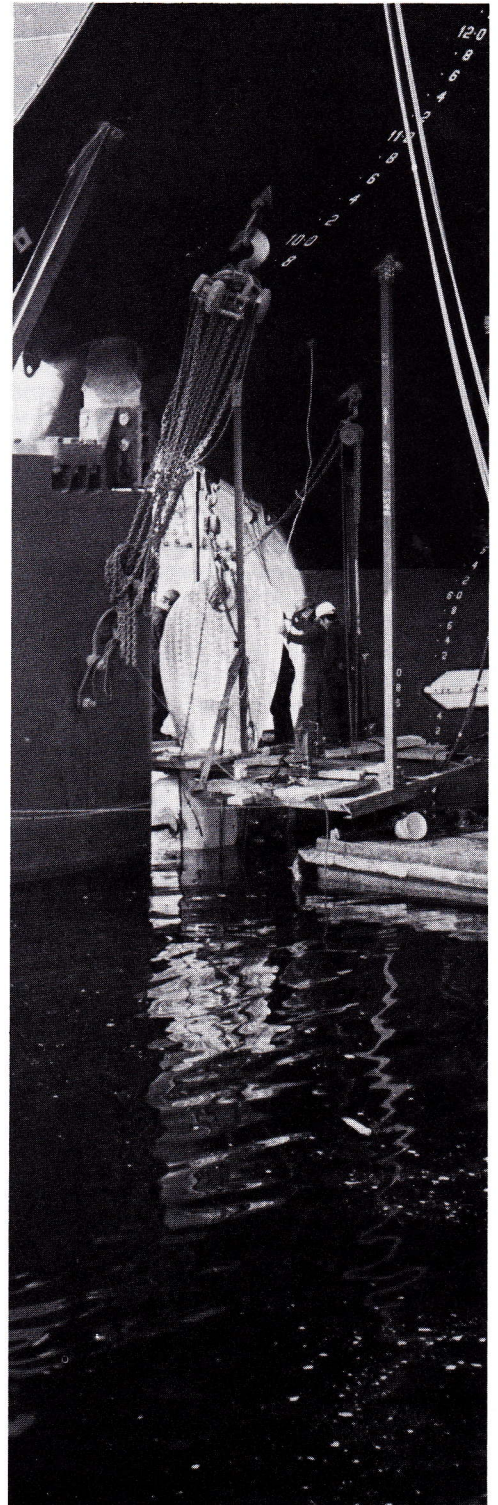
kunnen tot ernstige beschadiging van schepsschroeven leiden t.g.v. erosie. Vorming en samenvoeging van de belletjes op het oppervlak van de schroefbladen kunnen zelfs de profiel-eigenschappen daarvan veranderen. Gevoegd bij de mogelijke intoring van de bladen als gevolg van de cavitatie en erosie, kan dit leiden tot extra trillen, zelfs tot breuk van bladen!

#### Stand

Een schroef met vaste bladen is ontworpen voor een bepaalde snelheid van een schip. Als die snelheid niet wordt gehaald, bij voorbeeld als gevolg van slecht weer of huidaangroei, dan wordt het aantal omwentelingen verminderd en kan niet het volle machine-vermogen worden gebruikt. Een schroef met verstelbare bladen kan, door slechts geringe wijziging van de stand van de bladen, worden aangepast aan de omstandigheden waaronder wordt gevaren. Daardoor kan het aantal omwentelingen gelijk blijven, hetgeen noodzakelijk is als een asgenerator wordt gebruikt. Echter, ondanks dit voordeel betekent het afwijken van de ontwerpstand van de bladen wel dat de neiging tot cavitatie kan gaan toenemen naarmate meer wordt afgeweken van de ontwerpstand van de bladen. Grotere spoed leidt tot meer cavitatieverschijnselen aan de zuigzijde van de bladen, verminderde spoed kan leiden tot cavitatie aan de drukzijde. Nu komt cavitatie aan de zuigzijde van de bladen voor bij elke schroef, vast of niet vast. Dit is onvermijdelijk en veroorzaakt slechts zelden schade. Echter, cavitatie aan de drukzijde zal vooral ontstaan als de spoed wordt verminderd, zoals bij het varen met tegenwind, bij slepen en dergelijke, terwijl het machine-vermogen niet wordt verminderd.

De verhouding tussen de spoed van de bladen en het aantal omwentelingen kan via het controlepaneel automatisch worden geregeld. Bij machines met een asgenerator zoals op de „F“-tankers, moet het aantal omwentelingen echter zoveel mogelijk constant worden gehouden en alle wijzigingen in vermogen worden opgevangen door gewijzigde stand van de bladen. Hiervoor is de schroef ook speciaal ontworpen, maar het betekent wel dat onder een zekere minimale spoed niet bij voortdurend mag worden gevaren.

Bij lage spoed is de invalshoek van het water tegen de buitenrand van de bladen zodanig dat cavitatie zal optreden aan de drukzijde van de bladen. Dit soort cavitatie kan leiden tot erosie wanneer gedurende lange tijd met een dergelijke lage spoed van de bladen wordt gevaren; echter de mate waarin schade wordt veroorzaakt is slechts gering.



## Schroeven met verstelbare bladen

Het is moeilijk om geheel nauwkeurig vast te stellen wat precies de laagste grens is voor de spoed van de bladen, daar hierbij met veel factoren rekening moet worden gehouden. De vorm van de romp bijvoorbeeld, de belading van het schip, de kracht en de richting van de wind, en van de zee. Maar de cavitatie is duidelijk hoorbaar: het lijkt alsof voortdurend grind wordt gesmeten tegen de beplating. Meestal kan men dit geluid wanneer het optreedt het beste horen in de stuurmachinekamer. In het algemeen kan men bij het volle aantal omwentelingen de spoed van de bladen reduceren tot 80 pct. van de ontwerpstand, waarbij het geleverde vermogen nog altijd 70 tot 75 pct. is, zonder dat daarbij het risico van cavitatie aan de drukzijde van de bladen optreedt.

Wanneer, zoals op de „F“-klasse schepen, twee motoren op één propelleras zijn geschakeld, dan kan — wanneer minder dan 50 pct. voortstuwingsvermogen nodig is — een motor worden ontkoppeld. Wanneer de gebruikte motor op vol vermogen draait en minder dan 50 pct. nodig is, dan moet de spoed worden verlaagd.

Echter, tijdens manoeuvreren, bij voorbeeld om langszij te komen, kan vol vermogen worden gegeven zonder de spoed te wijzigen.

### Voordelen

Bij een schroef met vaste bladen moet, wanneer achteruit moet worden gegeven, de schroef in omgekeerde richting gaan draaien. Dat wil zeggen, de motor moet worden gestopt en opnieuw gestart. Maar bij een schroef met verstelbare bladen wordt achteruit varen bereikt door de stand van de bladen te wijzigen, waarbij de richting waarin de schroef draait dezelfde blijft. Met andere woorden, de motoren behoeven niet te worden gestopt, men kan derhalve sneller een manoeuvre uitvoeren. De gewijzigde hoek van de bladen betekent wel een iets lagere efficiency dan mogelijk is bij een schroef met vaste bladen wanneer die achteruit slaat, maar dit wordt meer dan gecompenseerd door het aantal omwentelingen, dat hoog kan blijven en het volle vermogen van de motor opvangt. Bij een noodstop is de afstand die wordt afgelegd alvorens het schip tot stilstand komt aanzienlijk korter, bij een korter tijdsverloop.

Schroeven met vaste bladen op enkelschroefschepen hebben meestal rechtse bladen, d.w.z. bij vooruit varen draaien de bladen — van achteren gezien — naar rechts of met de klok mee. Bij achteruitslaan draait de schroef in omgekeerde richting. De schroef veroorzaakt daarbij een drukverdeling op de achterromp, waardoor deze naar bakboord en de boeg naar stuurboord wordt weggezet. Ten einde te bereiken dat bij schroeven met verstelbare bladen dit zelfde effect wordt bereikt bij achteruitslaan (deze draait immers altijd in dezelfde richting) is een dergelijke schroef met linkse bladen uitgevoerd.

### Eigenschappen

De stureigenschappen van een schip hangen onder andere af van de werking van de schroef. Daarbij geldt het volgende:

1. Alleen de snelheid van het schip en de stuwving van de schroef zijn belangrijk voor de invloed van het roer, onverschillig hoe de stuwving wordt opgewekt. Dit betekent dat bij een gegeven snelheid en stuwving, de invloed van het roer dezelfde is, of nu een schroef met verstelbare bladen in lage spoedstand en het volle aantal omwentelingen of een schroef met vaste bladen bij een verlaagd aantal omwentelingen wordt gebruikt.

2. Als de schroefinvloed nihil is, d.w.z. wanneer de schroef noch vooruitstuwt noch remt, is de invloed van het roer nog steeds aanzienlijk mits het schip nog vaart loopt.

3. Zowel bij een schroef met vaste bladen die achteruit slaat als bij een schroef met verstelbare bladen in een stand die een achterwaarts gerichte stuwdruk veroorzaakt, is de invloed van het roer gewoonlijk nihil. Dit gebeurt bij een noodstop, wanneer het schip eerst sterk wordt geremd en dan geleidelijk minder naarmate de snelheid van het schip afneemt. Tijdens het remmen is door turbulentie de invloed van het roer nihil of althans erg klein.

Wanneer het gewenst is de manoeuvreerbaarheid te behouden en het schip niet zo snel mogelijk moet worden gestopt, moet de spoed niet abrupt worden veranderd, daar dit de roerwerking ongunstig beïnvloedt. In plaats daarvan moet de spoed geleidelijk worden teruggenomen, naarmate de snelheid van het schip afneemt.

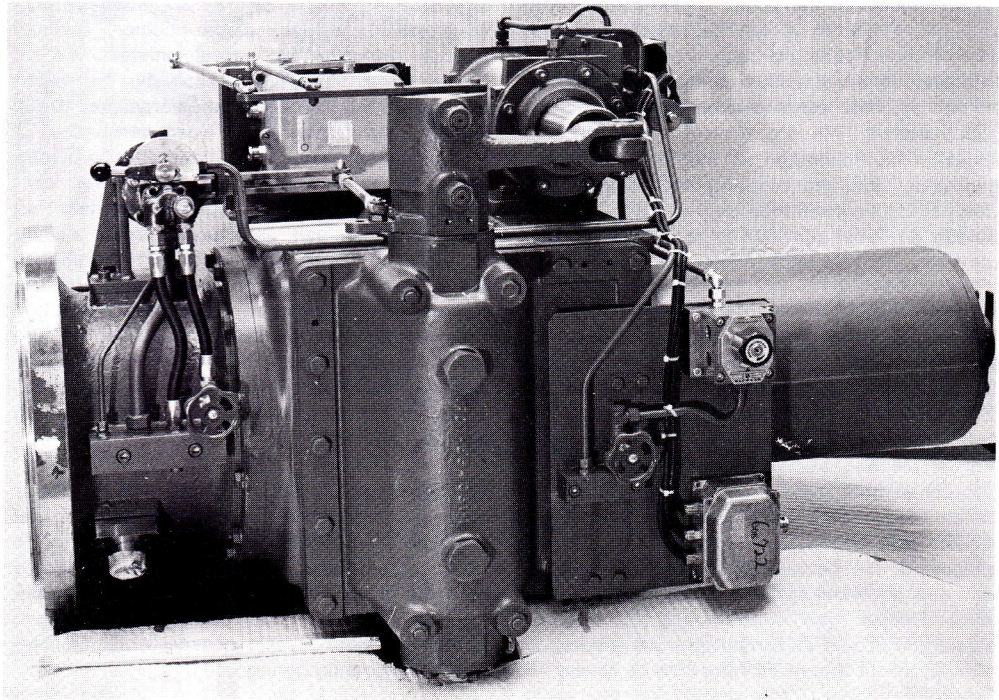
## Kamewa-schroef

De Kamewa-schroef heeft bladen die — traploos — in alle standen kunnen worden gezet tussen „vol vooruit” en „vol achteruit”. De bladen staan in direct mechanisch contact met een hulp-servomotor, zodat iedere stand die de zuiger van deze motor aanneemt, automatisch op alle bladen tegelijk uitwerkt.

De zuigerbeweging van de hulp-servomotor wordt tot stand gebracht door een drieweg-afsluiter, die — via een reduceer — olie krijgt toegevoerd uit het hydraulische systeem.

De drieweg-afsluiter krijgt z'n impulsen vanaf de brug of vanuit de MK, pneumatisch of elektrisch.

Indien noodzakelijk kunnen de schroefbladen ook vanaf de olieverdeeltank worden bediend, waarbij de olie aan de hulp-servomotor wordt geleverd met behulp van een met de hand te bedienen manoeuvreer-afsluiter.





## UIT EN THUIS

Ja, die rubriek „uit en thuis” is er een die ook mij, als vrouw van een hoofd bediende, bijzonder aanspreekt. Ik moet wel bekennen, dat het met een klein beetje afgunst is, als ik lees hoe andere vrouwen nu en dan met hun man kunnen meevaren. Maar dat sommige mensen, zoals een mevrouw eens schreef in deze rubriek, medelijden hebben met ons, zeemannsvrouwen, dat is beslist niet nodig. Oh nee, ik heb het leven van echtgenote van een zeevarende altijd ervaren als iets enerverends, iets dat je het gevoel geeft niet helemaal in de sleur van huishouden en getrouwd zijn te vallen.

Het is natuurlijk al heel wat jaren geleden, ik denk dat onze zoon zo'n 2 of 3 jaar was, toen bleef m'n man eens 14 maanden achterelkaar weg. Dat vond ik zelf ook wel een erg lange tijd. Als de kleine 's avonds naar bed ging, dan gaf hij de foto van zijn pappa een zoen en zei: welterusten pappa. Maar ook voor mij was dat erg lang. Je krijgt op het laatst het gevoel van: zou ik hem nog wel kennen? Zijn we niet erg van elkaar vervreemd, ook al schrijven we dikwijls? Ik weet nog wel, dat toen hij met verlof zou komen, ik thuis eerst nog z'n foto bekeek. Natuurlijk, ik zou hem herkennen, zo verzekerde ik mezelf, maar toch, zouden we niet een beetje als vreemden tegenover elkaar staan? Maar het gekke is, dat wanneer je elkaar dan in Pernis in de armen sluit, die 14 maanden gewoon wegvallen. Het is dan net of je pas afscheid hebt genomen en binnen 2 minuten is alles weer als vanouds. Wel vervelend vond ik het toen dat, terwijl alle dames aan boord mochten, ik 2½ uur bij de poort moest wachten omdat ik geen pas kreeg. Toen mijn man 's nachts om 1 uur van boord kwam en wij om 2 uur thuis waren, hebben we met m'n ouders, die op de kleine pasten, tot diep in de nacht zitten kletsen. 's Morgens, om over achten, ga ik naar de kamer van onze jongen, die rechtop in bed gaat zitten en vraagt „is ie er nou?” Op mijn bevestigend antwoord neemt hij een run naar onze slaapkamer en schiet tegelijk, juichend, naast zijn vader in bed. Ja, tegenwoordig, met die kortere dienstperioden, blijven de kinderen hun vader goed kennen. Dat was toen wel anders, je moest pappa overal bij betrekken. Ja, nu ook nog, maar toen zeker, wilden ze dat beeld niet vergeten, die kleine pummels.

Het spannende in je leven als zeemannsvrouw is er altijd, waar het schip ook is. Je belt die telefoondienst in Rotterdam (wat een geluk, dat ze daarmee op kantoor zijn begonnen, je hoeft je ten minste niet meer bezwaard te voelen omdat je weer iemand persoonlijk moet lastig-

vallen) en je hoort, dat ze een bepaalde haven gaan aanlopen. Nou, denk je, nog gauw een brief geschreven, nummer erop, zodat hij weet in welke volgorde hij ze moet lezen en dan zelf maar weer wachten. Zou de post gauw komen? Je kijkt al uit naar de postbode.

Als je zo zit te filosoferen, dan schieten je allerlei dingen te binnen, die — zoals ik al zei — het leven van een zeemannsvrouw toch verlevendigen. Dan denk ik niet alleen aan de tijd, dat je man thuis is en het net een lange vakantie lijkt. Ik denk zeker niet aan de burens, die je ziet kijken met een gezicht van „kijk die twee”. Nee, ik denk bij voorbeeld aan die mevrouw die eens schreef over dat tweemaal afscheid nemen. Met haar kon ik nou echt meeleven. Zelf heb ik het ook pas ervaren. Je bent aan boord om je man weg te brengen. Je zet wat bloemen in z'n hut, maakt het wat gezelliger voor de reis, en bij jezelf denk je: „Nou nog twee uur, en dan moeten we helaas weer afscheid nemen.” Om vijf uur zou de loods aan boord komen, maar om vier uur komt er bericht, dat het vertrek is uitgesteld tot de volgende dag. Op dat moment stort je (onzichtbaar) in elkaar, om de volgende minuut te denken: hoera, we hebben er weer een etmaal bijgewonnen. Maar het was fijn dat weekend aan boord. Wat ik tegenwoordig wel vervelend vind, zijn die vliegtuigkapingen.

Ik moet onwillekeurig terugdenken aan de onzekerheid die er kortgeleden was omtrent de aankomsttijd. Het kantoor had bericht, dat m'n man was afgelost, maar dat er nog geen bericht van de agenten was met welk vliegtuig hij zou komen.

En dan maar wachten; zaterdag, zondag, afijn, het wordt maandag. Ik Schiphol opgebeld, en ja, er zou een vliegtuig uit Beiroet komen. Maar of hij er in zat, dat wist men daar niet. Ik 's middags het kantoor weer opgebeld, maar ook daar wisten ze alleen, dat er vier of vijf

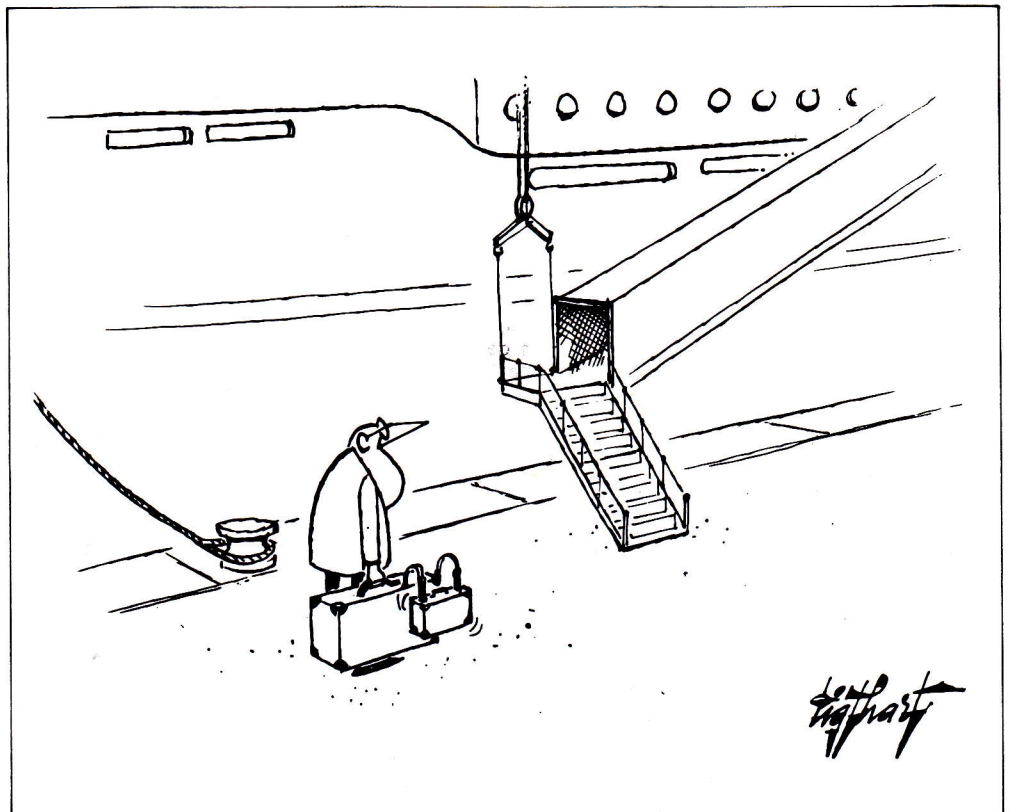
verlofgangers in zaten, maar de namen waren niet opgegeven.

Inmiddels was mij al bekend, dat er een vliegtuig was gekaapt; onze zoon was die morgen gewoon naar school gegaan en wat gebeurt er? Tijdens het eerste halfuur, waarin de juffrouw met de kinderen het actuele nieuws bespreekt in de klas, vertelt ze, dat er weer een vliegtuig is gekaapt.

Huub, zo heet m'n zoon, schrok zich een ongeluk: z'n vader die was toch op weg naar Holland? Ja daar wist de juffrouw natuurlijk niets van, maar ze had hem wel de schrik op het lijf gejaagd. Gelukkig heb ik hem tussen de middag gerust kunnen stellen. De vliegtuigkaping betrof een toestel, dat in een andere richting ging dan z'n vader, die op weg naar Europa was. Doch daar kwam 's middags om vijf uur het verlossende telefoontje „Ik sta op Schiphol, dus maak de koffie maar bruin”. Nou, wij naar het busstation in Den Haag en precies op tijd kwamen we om hem uit de bus te zien stappen. Wat een heerlijke ervaring je man weer veilig thuis te zien komen. Maar goed, het geeft je soms toch weer een extra zorg. Maar medelijden hebben met ons zeemannsvrouwen, dat is kolder. Ik ben er volkomen aan gewend soms maanden achtereenvolgend zonder m'n man te zijn, en ik heb er zelfs alle begrip voor, dat hij aan het eind van z'n verlof weer onrustig wordt. Uiteindelijk is het zijn beroep, en ik wist het tevoren.

Geachte redactie, het zijn maar wat mijmeringen die me op het hart lagen en die ik in deze brief aan u overbreng. Wat ik met name tot uitdrukking wilde brengen is, dat ondanks alle ups en downs die wij, echtgenoten van zeevarenden, onherroepelijk in ons leven hebben, je in ieder geval het gevoel hebt dat je niet in een sleur verzeild raakt, integendeel, dat je werkelijk leeft.

Mevrouw H. E. Plugge-van der Zwan





Het winnende team, met — staand, v.l.n.r. — scheidsrechter Eerland en de stuurlieden Van Haften, Seele, Verheul en Waalewijn; gehurkt, v.l.n.r.: de stuurlieden Westhoff, De Ruiter en Schröder.

## O.V.S.T.-voetbaltoernooi

Aangezien er slechts één aanmelding was voor de dames-handbalwedstrijden, is de jaarlijkse sportontmoeting tussen het personeel van „Verkoop”, „Nederland” en „Tankers” beperkt gebleven tot een krachtprestatie van de zaalvoetballers uit diverse afdelingen van de „wal” en de „vloot”.

Gespeeld werd in vijfballen, afkomstig van vloot (met 2 wisselers), DFF, DFM, DFP-ouderen en DFP-jongeren. Het is langzamerhand vaste traditie dat de vloot met de overwinning gaat strijken, maar alhoewel ook op 10 mei jl., in de sporthal Ommoord, de zeevarenden wederom de 1e prijs in de wacht sleepten, hadden ze er dit jaar meer moeite mee dan anders. Vooral de DFP-ouderen en -jongeren gaven zich niet snel gewonnen: de uitslag was respectievelijk 0—1 en 1—1.

Ondanks de aanmoedigen van adjunct-directeur Den Ouden, die het kennelijk tijd vond dat zijn DFM-afdeling (waaronder ook ex-zeevarenden) de wisselbeker eens in de wacht sleepte, was de uitslag DFM-vloot 0—4. De rekenaars van DFF hadden er kennelijk nog meer moeite mee, althans de uitslag was (we durven het haast niet te schrijven) 1—9. Echter, aan sportiviteit ontbrak het niet, hetgeen wel moge blijken uit de bijstand van alle teams toen een der DFF-spelers zijn contactlens verloor. Gezamenlijk werd de vloer afgetast; uiteindelijk bleek de lens nog in de ooghoek van de betrokken speler te zitten!

Teleurstellend was het kleine aantal supporters. Als men in overweging neemt, dat de organisatie van een dergelijke ontmoeting heel wat zorgen baart — overigens in voortreffelijke handen van de heer Huigen, wiens dochter zelfs voor de aanmaak van heuse scoreborden had gezorgd — en dat de aanmelding voor voetbal van vloot en wal groot was, had men wat meer publiek op de tribunes mogen verwachten.

De heer Den Ouden reikte aan het eind van de wedstrijden, met een toepasselijk woord, de beker uit aan de aanvoerder van het vlootteam, 3e stm. Westhoff. Als beste doelman van deze avond, mede gezien zijn leeftijd, werd aan de heer Van Leeuwen een fles wijn overhandigd. Voor alle deelnemers aan de wedstrijden waren er prijzen, de mooiste uiteraard voor de leden van het winnende team, namelijk een ouderwetse, koperen lantaarn. Als tweede eindigden de DFP-jongeren, vervolgens de DFP-ouderen, DFM en DFF. Speciale lof verdient de scheidsrechter van deze avond, de heer Eerland.

Zoekactie naar een contactlens.



# schoon schip

## Kaarsen

Gezelligheid kent geen grens. Zelfs geen veiligheidsgrens, zou je er aan kunnen toevoegen. Ernstige bezorgdheid begint dan ook te rijzen omtrent een gebruik aan boord dat onder geen voorwaarde is toegestaan. Kaarsen, al of niet gestoken in de hals van een min of meer artistieke fles, dienen tegenwoordig ter opluistering van het gezellig samenzijn. Recent werd ook een meevarende echtgenote waargenomen die, bij aankomst, een heel pak tegelijk uit haar koffer haalde, met de mededeling dat de gezelligheid in de hut van haar man daarmee zou worden verhoogd. Nu zal niemand kunnen beweren, dat van kantoorzijde geen begrip zou heersen voor gezelligheid. Integendeel, alles wat kan dienen om de stemming en sfeer aan boord te verhogen, is welkom. Echter, mits de veiligheid daarbij niet uit het oog wordt verloren. Brandende kaarsen zijn nu eenmaal niet toegestaan; vandaar het dringend beroep geen kaarsen mede te brengen, aan te schaffen of te ontsteken, want deze „gezelligheidsbrenger” is aan boord uit den boze!

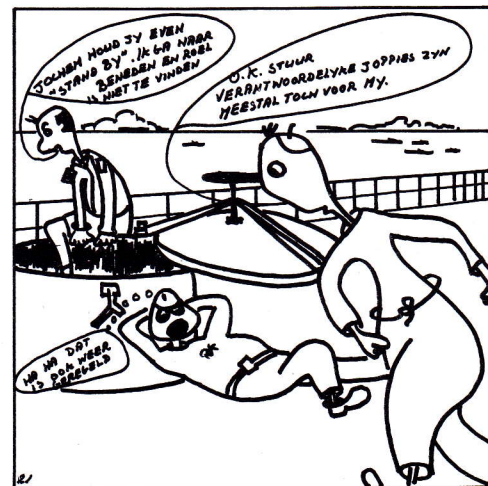


## Kandelaar

Het is alweer een aantal maanden geleden dat hoofdwerktuigkundige W. A. van Rooijen er z'n 25 jaar trouwe dienst op had zitten. In november jl. viel de officiële datum, maar de „Kylix” waarop hij voor, zat voortdurend op de West-Europese kust. Dientengevolge was het nogal moeilijk om de voor een feestje benodigde spiritualiën bij elkaar te garen. Inmiddels werden aan boord allerlei plannen beraamd om aan dit gebeuren toch een feestelijk tintje te geven. Tweede werktuigkundige W. G. van der Velden en vierde werktuigkundige J. P. van de Water staken de hoofden bijeen en met hun vaardige handen knutselden zij een kandelaar in elkaar, die er werkelijk zijn mag. Echter, nog steeds bleef de „Kylix” op de kust, zodat het feest hoe langer hoe meer op de lange baan dreigde te worden geschoven. De aanstaande aflossing van gezagvoerder H. H. Hacken was een extra stimulans om — koste wat het kost — het feest eindelijk doorgang te doen vinden, zodat eind januari de klap viel.

De jubilaris had het inmiddels haast niet meer. Wat bedoelden ze toch met „de kandelaar brandt al in de kast?”. De ontknoping kwam op de bewuste middag in de bar, waar onder grote hilariteit en met veel goede wensen aan de heer Van Rooijen de werkelijk bijzonder

## Met Jochem en Roel een veilige boel



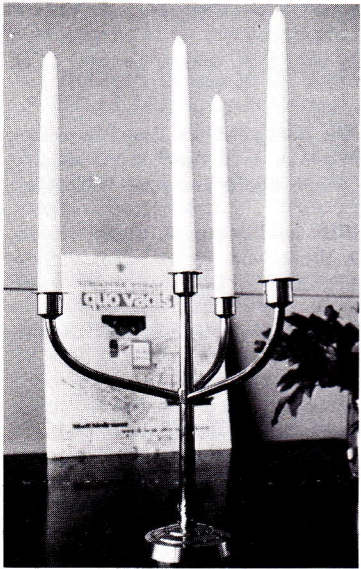
Nadat een gastest was genomen, ging de stuur naar beneden. Roel had zich verdekt neergeveleid om uit te rusten. Jochem, die nooit stil kon zitten, was een en al werklust.

traai uitgevoerde, van geel en rood koper in elkaar gezette kandelaar werd aangeboden. Met sierlijke letters is op de voet het cijfer 25 aangebracht. Vergezeld van een door werktuigkundige Van de Water met groot artistiek talent vervaardigde oorkonde, bleek het geschenk een werkelijk klapstuk te zijn geworden.

Op 17 april werd de heer Van Rooijen, met zijn echtgenote, door de Directie ontvangen om het embleem voor 25 jaar trouwe dienst uitgereikt te krijgen. Bij die gelegenheid bracht hij op ons verzoek het geschenk met oorkonde mee, opdat wij onze lezers via deze rubriek een afbeelding kunnen laten zien van de kandelaar. Een sierstuk, dat in het pas door hem betrokken huis een ereplaats heeft gekregen.

### Terugblik

Ook hoofdwerktuigkundige J. van den Bogaard herdacht recent zijn 25-jarig jubileum. Op welke wijze dit is gevierd is ons niet bekend, wel is ons ter ore gekomen dat hij



de moeite heeft genomen om eens op die 25 jaar terug te zien. De gegevens leken ons interessant genoeg om ze op te vragen en aldus kunnen wij een terugblik geven die er niet om lieat.

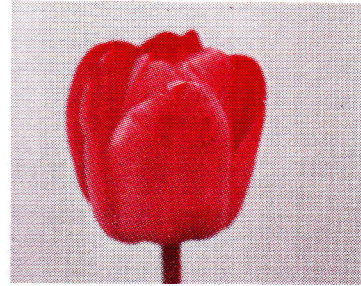
Van de 25 dienstjaren werden 8 jaar en 9 maanden thuis doorgebracht. Tweemaal gold dit ziekteverlof, doch voor de rest verlof en studieverlof. Totaal heeft hij niet minder dan 24x verlof gehad. Om de schepen te bereiken waarop hij door de jaren dienst deed, dan wel om weer naar huis terug te keren, had hij in totaal 5 maanden nodig. Per vliegtuig is hij 22 keer uit- of thuisgevlogen. Met de vele schepen waarop hij voer heeft hij in totaal 20 dokkingen meegemaakt. Het aantal gezagvoerders waarmee hij heeft gevaren was niet minder dan 56. Kerstfeest op zee vierde hij 18x.

En om nog even het verschil in lengte van de dienstperiode naar voren te halen: de kortste was 4, de langste echter 26 maanden. Hoofdwerktuigkundige Van den Bogaard vaart nu voor de elfde maal als hoofdwerktuigkundige, thans op het m.s. „Diadema“, dat tevens zijn 32ste schip is.

### Tulpen

Genietend liep een collega over de Keukenhof, trekpleister voor half Europa, althans te oordelen naar het bezoekersaantal. Tot plotseling zijn aandacht werd getrokken door een scheepsnaam, de „Kryptos“. Als trouw lezer van dit blad verzuumde hij niet dit aan de redactie te melden. Zouden onze scheepsnamen dan niet alleen worden gegeven aan vaste goederen en levende have, zoals in een vorig berichtje gemeld? Een telefoontje naar de kweker, P. Visser Czn in St. Pancras, leverde de gewenste opheldering. De naam „Kryptos“ voor een prachtige Darwin-tulp was door hem gekozen, niet vanwege een „varende kweker“ maar vanwege een mooi eiland, dat in de Middellandse Zee zou liggen. En

voor liefhebbers van bollen: het is een rode Darwin, die uit zaad is gewonnen. Zij bloeide voor het eerst in 1959, maar ontving de naam pas op 24 mei 1965, welke op die dag officieel is geregistreerd in Haarlem. Jammer dat wij in dit blad geen kleurenfoto's kunnen plaatsen, want de dia die de kweker ons op verzoek toezond is meer waard dan een steunkleur.



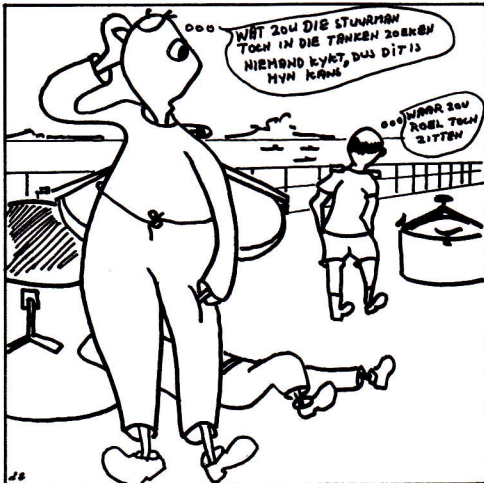
### Help!

Het verlenen van hulp op zee aan anderen is een lofwaardig iets. Regelmatig bereiken ons reportages van de gezagvoerders, die hulp aan in nood verkerende schepen hebben gegeven. Zeer terecht zijn dergelijke meldingen in nuchtere, dus zakelijke taal gevat. Een meer persoonlijke verslaggeving bereikte ons van de „Onoba“, waarop de heer K. Elshout als werktuigkundige dienstdoet. Het was op zondagmorgen 7 april, dat de stuurman van de wacht z'n aandacht werd getrokken door de opvarenden van een plm. 15/20 ton metend scheepje. Armen, doeken en bovenbroeken in allerlei kleuren vervingen de officiële noodseinen. Het was in de Golf van Thailand, dus zeer terecht werd met de nodige omzichtigheid het scheepje genaderd: kapers zijn er altijd nog wel. Eenmaal dicht genoeg langs, werd door middel van gebaren en het omhoog steken van machinedelen duidelijk gemaakt, dat de voortstuwingsinstallatie van het scheepje onder Zuid-vietnamese vlag het begeven had. Besloten werd de motorsloop te

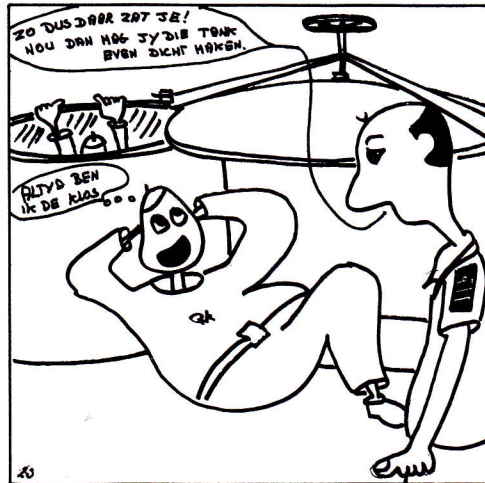
water te laten, om te kijken of de Shell-werktuigkundigen het konden klaren. De eerste stuurman, tweede en vijfde werktuigkundige gingen met enige bemanningsleden erop af, waarbij met de „Onoba“ contact werd onderhouden met een handy-talky. Een blik in de machinemaker leerde, dat er een as van de tandwielreductie was gebroken. Aangezien er geen reserve-as aan boord bleek, stonden zelfs onze geroutineerde werktuigkundigen met de handen in het haar. Wel werd toegezegd de nodige berichten per radio uit te zenden, opdat hulp ter plaatse zou verschijnen. Na achterlating van een hoeveelheid voedsel en drinkwater keerde de motorsloop terug naar het moederschip. Nadat eerst de opvarenden waren gechanteerd, in zoverre dat zij op straffe van te worden achtergelaten de man een doos bier moesten afdragen, werden zij „met triomf“ weer aan boord gehaald. Helaas bereikten ons geen opnamen van de gehele operatie, alhoewel zij wel zijn gemaakt al was het dan in kleur, terwijl wij zwart/wit nodig hebben. Maar toch, zo'n bericht wordt op prijs gesteld, het geeft een meer persoonlijke kijk op dergelijke gebeurtenissen dan aantekeningen voor het journaal. Wie van de varende „redactie“ volgt?

### Puzzel

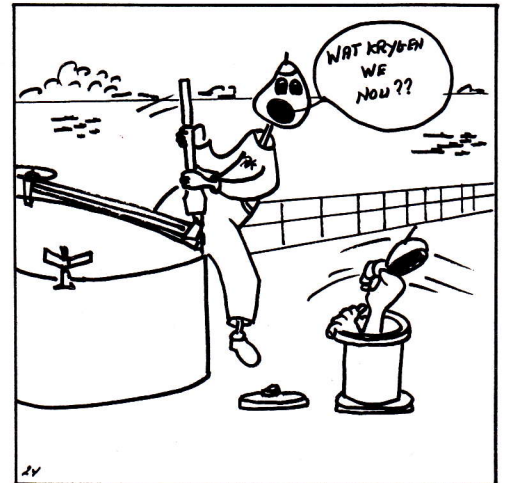
Gestoken in deze editie weer de gebruikelijke zomerpuzzel. Extra exemplaren zijn naar alle schepen verzonden, zodat de puzzelaars weer aan het werk kunnen. Wilt u er nog eens aan denken, dat wij voor de volgende puzzel weer dringend verlegen zitten om originele, zelf samengestelde puzzelopgaven? Gaarne toezending aan de redactie met op de envelop de aanduiding „puzzelontwerp“, opdat deze ongeopend op de redactietafel belandt. Wanneer de puzzel wordt geplaatst, zulks ter beoordeling van de puzzeljury, ontvangt de inzender een boekenbon van f 50.



Tja, wat doet zo'n stuurman nu toch in die tank? Dat doen ze al jaren. Nadat de stuur weer te voorschijn was gekomen, wou Jochem dat zelf wel eens onderzoeken, maar maakte daarbij helaas één grote fout... géén stand-by!



Roel is misnoegd, dat hij weer aan het werk wordt gezet. Hij voelt zich altijd het slachtoffer, maar in werkelijkheid...



is het Jochem, die door zijn onnadenkendheid zichzelf in gevaar heeft gebracht. Daarom... ga nooit zonder toezicht een tank in!

# Vlootpersoonalia

periode van 16 april tot en met 15 mei 1974

## Gehuwd:

18.4: D. Smit, 2e wtk., met mw. I. Montijn;  
19.4: G. Batenburg, 5e wtk., met mw. J. de Deugd;  
26.4: F. P. E. Verlinden, 5e wtk., met mw. H. van Rooyen;  
27.4: W. H. Lentink, 5e wtk., met mw. M. Reytenbagh;  
8.5: H. Tesink, 3e wtk., met mw. T. Wagenaar;  
10.5: J. J. Schuddemat, 3e wtk., met mw. I. Muit;  
10.5: H. Struyk, II.wtk., met. mw. V. Otte.

## Geboren:

25.4: Meg, dochter van W. T. van den Berg, 3e stm., en mw. M. van den Berg-van Hoften;  
28.4: Maruga Thalida, dochter van H. W. P. Schaaper, 5e wtk., en mw. C. D. Schaaper-Wilson;  
4.5: Michael Vincent, zoon van B. Crum, 4e stm., en mw. J. Crum-Stollé;  
4.5: Nancy, dochter van P. Bakx, 5e wtk., en mw. I. Bakx-Kooy;  
9.5: Mireille-Maatje Beeuwke, dochter van J. van Ruiven, 2e stm., en mw. J. M. van Ruiven-Bout;  
10.5: Niels, zoon van C. de Zwart, 5e wtk., en mw. N. de Zwart-van Ruiven.

## Aflossingen:

gezagv.: J. C. de Groot, J. van Beele, P. Cammel, C. Vriend, F. Menninga, K. Poort van Ingen, J. van der Zouwen, P. J. Kalkman, H. A. Schelvis, B. C. den Exter van den Brink, D. A. C. Vermeulen, R. J. Wyrdeeman, C. Wolse;

1stl.: M. F. D. Becx, P. Hoogesteger, O. A. van Druten, A. T. van Es, J. J. van Schagen, H. K. Paauw, H. Bijvank, J. Mieras, A. J. de Kraker, M. Hus, F. W. van Oerle;

2e stl.: H. Sieders, F. J. Kronenberg, D. Schonenberg, J. van Ruiven, P. G. van der Horst, P. Buys, R. J. Ruts, S. B. M. Breukel;

3e stl.: B. Crum, J. A. P. Donks, A. A. F. van der Markt, A. L. M. van Dun, A. L. M. Nagelkerken, A. J. M. van Kemenade, P. J. van den Driest, L. Bart, R. van der Voort;

4e stl.: J. Jongeneel, P. C. Koornstra, M. van Dijke, A. P. Kruydenberg, A. H. den Breems, P. Haas, L. A. C. M. van der Bruggen;

radio-off.: E. J. Compriet, J. Kramer, J. van Steenhoven, A. Weldering, G. J. Wevers, H. J. van Homoet, A. Narold, J. Gerritsen, A. W. C. Wouterson, E. R. Kats, E. van den Dobbelssteen, A. F. de Roode, H. P. de Jager;

hfd.wtk.: L. J. van Onselen, J. Polet, J. de Jong, H. W. van Diepen, C. L. Fehrmann, J. L. van der Rijst, H. Buiten, J. W. van Wegen, L. C. Spoon, J. H. Veen;

2e wtk.: J. P. Hendrikse, J. B. van Haaster, J. Boon, A. de Jong, A. P. de Groot, R. A. Risseeuw, R. van den Berg, J. W. van Putten, M. F. Koens, J. Zijp, E. E. Kreune, H. Kuyper, J. Hensbroek, J. L. de Bondt, W. Verhagen, W. J. M. Braeken, J. H. E. Nijhuis, H. L. de Koning;

3e wtk.: E. de Jong, G. C. Sloof, W. H. Hennink, C. N. A. Vreke, H. A. M. Heyens, C. Loman, G. Pos, E. P. R. van Zelst;

4e wtk.: J. Haasjes, W. van der Plas, A. E. A. van Velde, J. J. Ceelen, L. Helmig, P. A. van Schuppen, M. F. Stoltink, F. H. de Jong, D. Roodnat, L. A. ten Harkel, R. A. de Lijster, N. Z. van der Zwan, E. Pesschier, J. Sprey;

5e wtk.: P. Bakx, A. Verwijs, R. Neelemaat, M. J. M. Borghouts, H. Oldeboom, A. J. Bruining, G. W. Goethals, M. Klein, G. M. Piera, H. M. D. Thesingh, P. A. G. van der Meer, R. J. van Kuyk, C. G. Storm, R. Koudstaal, F. P. van der Star, R. M. Eebes, R. Romijn jr., R. Denker, H. M. Zwanenburg;

sch.voorman: R. P. L. Verhoeve, P. Sloover, J. Pronk, C. F. M. Hartman;

sch.vakman I: C. H. Roozendaal, B. J. P. van Dorp, L. A. T. Blankemeijer, A. W. Jansen, C. Luijkenaar;

sch.vakman II: W. H. Welling, J. Punt, G. P. H. M. Kuijpers, W. Abels, L. J. C. van Kuijen;

sch.gezel a/w: H. J. Mondria, G. van Hest, E. M. Meijer, D. van Minnen, R. E. Hubbard, A. Bravenboer, A. A. Pol, E. P. Aponno, G. H. de Visser, G. Z. Spaans, W. L. Rijsewijk, L. C. Rimmelzwaal, J. G. Klein Hesselink, J. Karskens, H. A. Tevreden, J. H. L. Nahapiet, G. N. Hartman, K. G. J. Schefferlie, S. de Groot, F. A. W. Huppertz, J. A. Klarholz, J. Buurman, J. Visser, D. Hogeveen, M. Meeuw, R. W. A. Geurts, F. Groenland, I. A. Paling;

aank.sch.gezel a/w: J. A. Kanbier, L. J. Postma, R. R. Simons, W. J. A. Borsboom, A. Lampe, A. Valkeneer;

hoofd voeding: D. A. Sinnema, B. F. P. J. Sebregts, E. H. Hoeboer, J. Weedage (wnd), M. van Hagen, H. G. Morsink;

sch.kok: G. J. C. de Deugd, J. J. M. Koks;

aank.kok: F. W. Smolenaars;

hoofd bediende: A. J. J. Ceelen, M. te Hennepe;

bediende: J. A. Small, P. J. Witteveen, D. F. Wendersteijlt, H. Moes, G. Doijer, E. M. Embregts;

bediende (ad): L. de Kramer, L. T. A. C. Roodakker, P. Koks, J. G. Hettema.

## Tewerkstellingen en overplaatsingen:

**m.s. ABIDA:** 1e stm. J. Broekmeijer, 3 stm. P. H. Jacobs, 4e stm. P. N. van Duyn, 3e wtk. F. C. Sant, 4e wtk. W. Loendersloot, radio-off. C. F. W. Schöttelndreier;

**m.s. ACILA:** gezagv. W. de Beer sr., II.stm. J. P. van der Horst, II.stm. J. van der Tuin, hfd.wtk. J. M. Nobels;

**m.s. ACMAEA:** gezagv. J. H. Korsen, 2e stm. H. J. de Vries, II.stm. J. van Dijk, 2e wtk. G. de Goede, 5e wtk. C. R. van Santen;

**m.s. ACTEON:** 5e wtk. E. J. Genemans;

**s.s. ARCA:** 3e wtk. T. P. M. Westhuis;

**s.s. ATYS:** 5e wtk. J. A. Elbert, 5e wtk. L. M. de Wit;

**s.s. CAPILUNA:** gezagv. B. de Boer, 2e wtk. J. A. de Groot, 3e wtk. J. G. Kuit, hoofd voeding W. J. F. de Deugd, hoofd bediende R. Bakker;

**s.s. CAPISTERIA:** wnd.1e stm. A. Vlaar, hfd.wtk. C. W. Stolk, wnd. 2e wtk. C. G. van der Zwet, 4e wtk. R. Zwaal;

**s.s. CAPULONIX:** hfd.wtk. C. Heeres, 5e wtk. J. J. de Groot;

**m.s. CINULIA:** 5e wtk. H. F. de Leeuw, II.wtk. P. C. Farro, II.wtk. A. T. M. Hoffes;

**m.s. CRANIA:** wnd.1e stm. J. B. Krul, wnd.hfd.wtk. G. J. B. Hartman, 2e wtk. A. van Rijswijk, 4e wtk. A. A. Konijnendijk, hoofd voeding L. T. R. Ernst;

**m.s. DALLIA:** 4e wtk. J. A. Swiers, 4e wtk. H. Smeding, 5e wtk. P. B. Rensen, radio-off. D. G. van de Mheen, sch. voorman A. de Kuijper, hoofd voeding W. F. M. v. d. Moezel, aank. kok F. W. A. van Deursen, bediende F. Salome;

**m.s. DAPHNE:** gezagv. G. Heising, wnd.3e stm. H. Schippers, 4e wtk. R. G. Visser, 5e wtk. M. P. M. Boonen, 5e wtk. A. N. Zeldenrust, sch. voorman A. J. Tinkhof, sch.vakman I R. Groot, sch.gezel a/w P. de Vries, J. H. T. M. Vissers, R. de Bruyn, J. H. Oosterhof, J. W. v. d. Steen, hoofd voeding J. H. Konert, sch. kok W. v. d. Korf, bediende (a/d) H. H. M. Bomhof;

**m.s. DIADEMA:** 2e stm. P. J. Muntjwerf, hfd.wtk. J. F. van den Bogaard, 2e wtk. A. G. M. Witten, 3e wtk. H. G. W. Meyer, 4e wtk. J. W. Maas, II.wtk. J. R. Kroos, radio-off. B. Immerzeel;

**m.s. DILOMA:** 1e stm. R. A. Kattenburg Schüler, hfd. wtk. C. G. Pusch, 4e wtk. A. B.

G. Biesheuvel, 5e wtk. A. B. Blomberg, sch. vakman I J. M. H. Siepers, sch.gezel a/w F. Oostdijk, aank. sch. gezel a/w R. J. Koot;

**m.s. DIONE:** gezagv. J. Priest, 1e stm. F. A. Visser, 2e stm. W. van der Meulen, wnd. 2e wtk. B. R. A. Jansen, 3e wtk. T. J. M. H. Bakker, capataz A. Lopez Fernandez, man. esp. J. Crespo Fontenla, 2° man. R. Lago Vilas, B. Regades Hermo, mar. int. J. Cordeiro Santos, J. Martinez Perez, M. Quintero Perez, L. A. Dacosta Agra, D. Bouza Alonso, F. Perez Taboada, J. M. Lage Muinos, J. M. Fernandez Pena, 2° mar. int. A. Cordeiro Santos, D. Fandino Rodriguez, coc. A. Lorenzo Miguez, a.d.coc. A. Estevez Solino, cam. J. M. Trabazos Fernandez, J. Barros Barros, J. Ferro Alvarez, cam. (trip.) J. R. Gomez Figueiral;

**m.s. DOSINA:** 2e stm. W. A. Mostert, radio-off. C. J. M. Mullaart, sch. vakman II M. A. J. Veen, wnd. sch. vakman II P. E. Oosterhof, sch.gezel a/w A. de Jong, J. Heeren, T. Spoelstra, A. E. G. de Rooy, aank. kok J. Veenhof, bediende H. M. Kok, jongen a/w J. de Werk, W. J. Louwerse;

**s.s. KABYLIA:** gezagv. G. Arkema, 1e stm. G. M. Schipper, 2e stm. R. de Bordes, wnd. 3e stm. J. Houtkamp, 2e wtk. F. C. Koens, wnd. 3e wtk. J. M. J. Hamers, 5e wtk. B. Slagmolen, II.wtk. R. L. J. Collette, radio-off. F. Knuit;

**s.s. KALYDON:** 2e wtk. D. Smit, 4e wtk. J. P. van de Water, 5e wtk. F. P. E. Verlinden;

**s.s. KARA:** 1e stm. R. van Kranen;

**s.s. KATELYSIA:** gezagv. R. E. van der Miesen, 2e stm. F. G. Franken, 5e wtk. W. Koold;

**s.s. KELLETIA:** 3e stm. F. van der Meyden, 3e wtk. W. J. van der Veer, 5e wtk. M. C. Versloot, radio-off. O. W. C. Jansen, hoofd voeding L. Deijnen;

**s.s. KERMIA:** gezagv. J. W. Bakker, 2e stm. J. Korving, 3e stm. W. J. Netelenbos, 3e wtk. R. Smits, ass.wtk. R. W. B. de Bruyn;

**s.s. KHASIELLA:** wnd. 3e stm. J. S. de Vos, wnd.hfd.wtk. J. I. Brangert, 2e wtk. J. J. J. Ludekuse, wnd. 4e wtk. H. J. Advocaat, radio-off. P. H. Bax;

**s.s. KOPIONELLA:** 2e stm. J. J. B. Roest, 3e stm. P. J. J. M. Verspeek, 4e stm. G. Vreugdenhil, 2e wtk. J. P. Kalkman, 5e wtk. H. Sterrenburg, radio-off. W. F. Kieskamp;

**s.s. KORATIA:** gezagv. J. L. Muyskens, 5e wtk. G. J. van der Weerd;

**s.s. KOSICIA:** 2e wtk. P. A. Ankerman, radio-off. E. A. Lohman;

**s.s. KRYPTOS:** gezagv. L. van der Valk, 1e stm. A. J. Schumm, 3e stm. J. Ricken, 2e wtk. F. Bakker, 5e wtk. P. H. Sibbes, II.wtk. J. W. Jongkind;

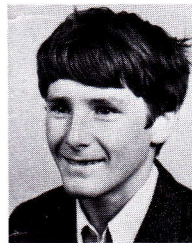
**s.s. KYLIX:** 4e stm. P. A. Vermolen;

**s.s. LOVELLIA:** gezagv. P. J. F. de Beus, sch. gezel a/w L. van Ierland, sch. kok B. Gohres, bediende A. R. Tanasale, L. J. Schalk, bediende (a/d) J. W. Barnhoorn;

**s.s. META:** gezagv. W. A. Kleine, 1e stm. A. J. Bloem, hfd.wtk. O. K. Nicolai, 2e wtk. W. Muis;

**s.s. METULA:** 3e stm. J. van Rooyen, 4e stm. T. Krook, hfd.wtk. J. van der Schee, radio-off. J.

**Bevorderd tot onder-officier**



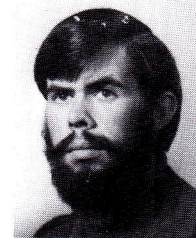
E. Kost  
scheepskok  
per 2.5.74

In de periode van 16 april t/m 15 mei verschenen de volgende

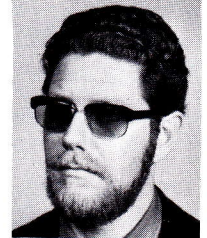
## Vlootcirculaires

No.	Datum	Onderwerp
915	18.4.1974	Vlootinformatiebulletin No. 68
916	19.4.1974	Gehoorbescherming
917	19.4.1974	Malaria prophylaxis
918	23.4.1974	Drinkwater
919	23.4.1974	Uitbreiding Veiligheidsmiddelen
920	26.4.1974	Vlootinformatiebulletins
921	1.5.1974	Internationale Aanvaaringsbepalingen
922	6.5.1974	Opslag en Behandeling van Lucifers
923	9.5.1974	Schaderapporten

## Nieuw in dienst



A. T. M. Hoffs  
II.wtk.  
per 15.5.74

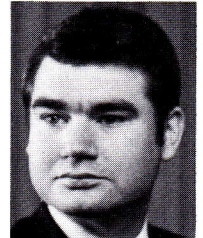


B. Gohres  
sch.kok  
per 22.4.74



10

**Onze vloot-jubilaris**



J. A. van Kesteren  
2e stm.  
1964 - 27.6 - 1974

**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

D. Dieker, sch. vakman I F. J. Trijselaar, G. Otter, sch. gezel a/w G. H. Wessel, P. Luijten, H. Merton, H. van Ieperen, D. Worseling, J. H. Winands, A. A. van Klei, P. Jonkman, R. F. Huysers, aank. sch.gezelschap a/w J. Smit, hoofdvoeding G. Slenema, bediende (a/d) A. Cumming, aank. kok M. A. J. Erens, jongen a/w L. van Bogaert;

**s.s. ONDINA:** 2e wtk. T. Bakker;

**s.s. PATRO:** hfd.wtk. C. L. H. Stocking Korzen, 2e wtk. A. Houwaard;

**s.s. PHILIDORA:** sch. gezelschap a/w P. A. Janse, T. v. d. Langenberg, aank. sch. gezelschap a/w H. B. Kleuver;

**s.s. PHILINE:** 2e stm. A. G. Kroon, 4e wtk. M. J. C. Broeders, 4e wtk. H. J. Geurts, sch. vakman I C. Luijkenaar, A. W. Jansen, sch. gezelschap a/w G. J. C. Dudink, E. P. Kesauly, P. J. Mirrer, P. Fokker, M. Kumentas, aank. sch. gezelschap a/w W. Kuipers, sch. kok E. Kost, hoofd bediende F. v. d. Heijden, bediende J. A. Schuiten, N. G. Wehrmann, bediende (a/d) J. A. H. T. van Dijk, jongen a/w M. J. de Wijk;

**s.s. PHILIPPIA:** hfd.wtk. J. J. F. Reitsma, sch. voorman C. Voorspuij, sch. vakman I W. H. Klein, sch. gezelschap a/w J. J. de Bruin;

**s.s. SEPIA:** gezagsv. P. Janssen, 2e wtk. J. Kruyssen, 3e wtk. L. Timmer;

**s.s. VASUM:** 4e wtk. B. K. Frans;

**s.s. VIANA:** 1e stm. A. P. J. Ham, 2e wtk. J. Ommering, 4e wtk. B. van Os;

**s.s. VITREA:** wnd. 3e stm. H. H. van Dijk, wnd.hfd.wtk. W. G. van der Velden, radio-off. P. F. Wouters;

**s.s. VLIELAND:** 1e stm. N. Venendaal, hfd.wtk. L. F. Veldhuis, 2e wtk. H. Brand;

**s.s. ZAFRA:** wnd. 1e stm. W. J. Stoker, 2e wtk. F. G. Krijgsman, 3e wtk. J. W. Goëtzjes, 4e wtk. J. Verlinde, ass.wtk. F. R. E. Szrama;

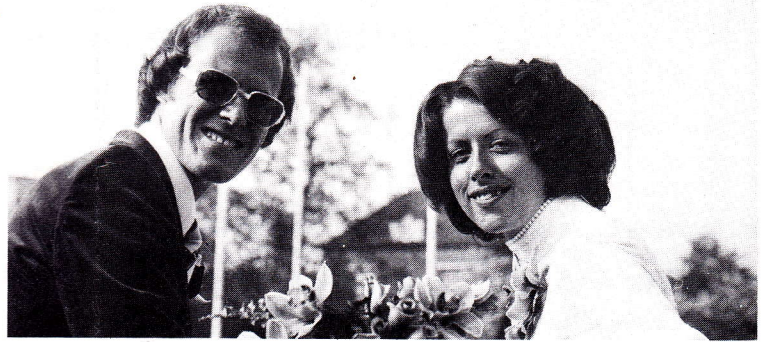
**s.s. ZARIA:** 1e stm. R. Jousma, 2e stm. D. M. Alderlieste, 4e wtk. G. A. Dieterich.

**Wederom in dienst getreden:**

scheepskok: R. J. Hageman per 10.5.74.

**Uit dienst getreden vlootpersoneel:**

2e stm.: J. W. IJkel;  
3e stm.: J. D. van der Linde;  
4e stm.: M. W. Vermeiden;  
II.stm. D. A. P. Sluimer;  
3e wtk.: J. Slagter;  
5e wtk.: W. Rijneveld, A. H. A. M. Molenaar, C. A. P. Aertssen, A. Oosten;  
sch. vakman II: W. H. Welling.



**Bruidspaar van de maand**

Het natte element speelt een grote rol in het leven van 5e werktuigkundige G. Batenburg, want zelfs zijn „gade voor 't leven”, mej. J. A. de Deugd, heeft hij in het zwembad leren kennen. 19 april was de grote dag waarop het huwelijk in het stadhuis te Sliedrecht werd voltrokken. „Een dag om nooit te vergeten”, volgens de bruidegom, „vooral niet omdat ik veel te vlug „ja” zei tegen de ambtenaar van de burgerlijke stand, tot grote hilariteit van de aanwezigen”. Ook namens de Redactie van „Tussen Schip en Ka” gelukwensen voor dit jonge echtpaar.

**Aangesteld als:**

gezagsv.: J. van der Zouwen, R. J. Wyrdean;  
1e stm.: M. F. D. Becx, A. H. van Haaften, C. L. Heijboer, T. W. Scharrenburg, A. J. de Kraker, F. F. Ates, J. Tebbenhoff, G. L. A. Martens;  
2e stm.: M. C. Kalkman, L. G. P. de Groot, J. W. Hendriks, J. van Ruiven, P. A. B. de Ruiter, B. Koppe, M. Buth, P. Steynis, F. T. J. van Manen, J. M. E. Korteweg, B. J. H. Wortelboer, J. H. N. Pabruwee;  
3e stm.: A. J. M. van Kemenade, P. A. D. Bouwman, A. Dijkhuizen, P. H. Teunissen, J. M. B. van Kessel, C. W. Kuijper, F. W. Roëll, R. F. Mesker, T. Kik, R. J. S. M. Timmerman, G. van Seters, C. Doolaard, J. Houtkamp;  
2e wtk.: R. J. Bosman, J. W. van der Plas, J. A. M. Leer, F. C. Koens, J. J. J. Ludekuse, J. B. Krijnen, J. F. Vernooij, F. A. M. Vergroesen;  
3e wtk.: T. J. van Lammeren, C. P. Plug, H. Waitz, R. R. Witteveen, E. P. R. van Zelst, A. E. de Bruijn, J. E. Buitendijk, A. E. A. van Velde, J. Slagter, T. H. van Leeuwen, C. Oppelaar, W. J. van der Veer;  
4e wtk.: J. A. Swiers, R. G. Visser, A. M. Vink, B. K. Frans, H. van de Water, C. J. J. de Vos, P. C. de Wit, N. Z. van der Zwan, R. C. Duyts, P. Naaktgeboren, J. J. van Vondel, J. H. L. Baris, W. I. van der Burght, J. G. van der Poel, J. S. Machiels, J. van den Berg, L. Helmig, J. S. M. Jocker.

**Behaalde diploma's:**

1e stuurman G.H.V.: W. A. Mostert, J. G. Wientjes, J. Priester;  
2e stuurman G.H.V.: J. Kerkhof, J. van Rooijen, J. A. M. Sneek, F. Makkee;  
2e stuurman G.H.V.-th.: F. van der Meijden;  
„C”: F. G. Krijgsman;  
„C-th.”: A. K. van 't Blik;  
„B”: J. M. van de Wal;  
„A/B-th.”: A. N. Zeldenrust, W. J. L. de Gee;  
„A”: A. B. Blomberg, L. M. de Wit.

**Mutaties walpersoneel**

in de periode 11.4.74 t/m 10.5.74

**In dienst**

1.5: mej. C. J. Verhoef - DFP/3.

**Uit dienst**

1.5: mevr. H. L. Mostert-Moret - DFP/3;

1.5: R. J. Risseeuw - DFP/3.

**Gehuwd**

19.4: mej. K. N. van Acquoij - DFF/4 - met de heer T. Sloof.

**tussen schip en ka**

dertiende jaargang no. 10 — juni 1974

Maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers B.V. Het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen en/of het reproducieren 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