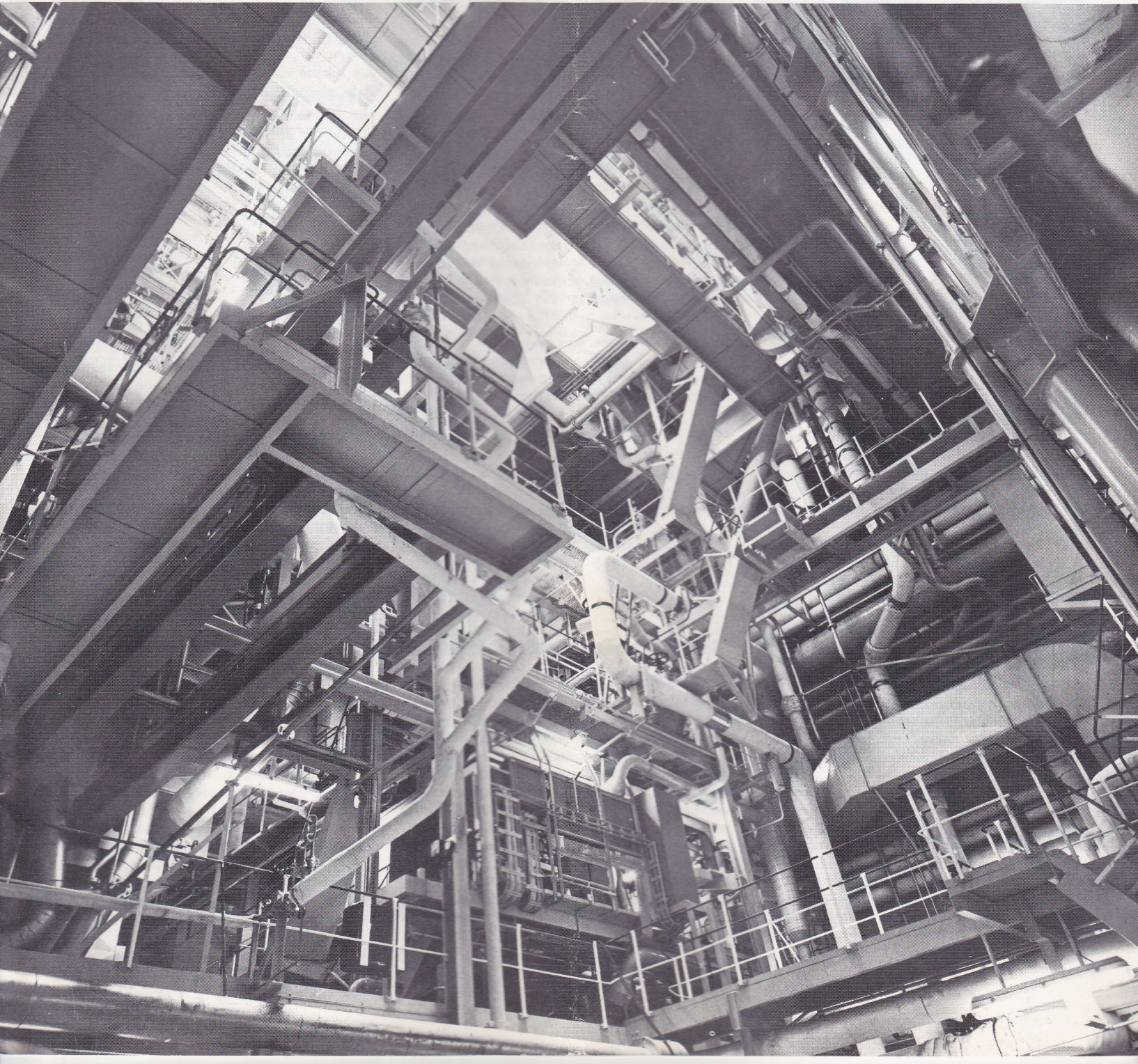


TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS B.V.
JUNI 1975





Ridder

In ons vorig nummer maakten wij reeds bekend, dat ter gelegenheid van de verjaardag van H.M. de Koningin, onze commodore, kapitein J. J. Schouten, was benoemd tot ridder in de Orde van Oranje-Nassau. Inmiddels zijn hem op dinsdag 29 april jl., in de ochtenduren, de versierselen behorende bij deze onderscheiding uitgereikt door de burgemeester van Vlissingen, alwaar onze nieuw benoemde ridder woonachtig is. Aanwezig daarbij was namens onze maatschappij onze directeur, Ir. W. H. Brouwer, die hem de bijbehorende draagmedaille overhandigde.

Commodore Schouten begaf zich daarna met zijn echtgenote onmiddellijk naar Rotterdam, alwaar de „Lepton”, die juist de vorige dag door de bouwers aan onze maatschappij was overgedragen, gereed lag voor vertrek.

Mededeling

De heer A. Baljet — chef Technische Dienst (DFM/2) — zal omstreeks eind juli 1975 worden overgeplaatst naar S.I.P.C. Londen, om aldaar in de afdeling MRT de functie van Project Co-ordinator te aanvaarden. Omtrent zijn vervanging zal nog een nadere mededeling volgen.

Bij de voorplaat

Blik omhoog in de machinekamer van het s.s. „Lepton”.
Meer over dit schip op de pagina's 8 en 9 van dit nummer.

Resultaten eerste kwartaal 1975

Het tussen de Koninklijke en Shell Transport te verdelen netto-resultaat over het eerste kwartaal van 1975 bedroeg pond sterling 220 miljoen, vergeleken met pond sterling 319 miljoen over het eerste kwartaal van 1974. Laatstgenoemd bedrag was echter inclusief een ongewone voorraadwinst van naar schatting pond sterling 125 miljoen.

In het nettoresultaat over het afgelopen kwartaal is een bedrag van ongeveer pond sterling 36 miljoen begrepen als winst op de verkoop van Groepsbelangen in een aantal landen. Deze winst werd echter voor een groot deel tenietgedaan door voorzieningen voor mogelijke verliezen ten gevolge van nationalisaties in andere landen.

De vraag die tegen het eind van 1974 in de meeste afzetgebieden was gedaald, brokkelde tijdens het kwartaal verder af en de buiten Noord-Amerika verkochte hoeveelheden ruwe olie en olieproducten waren 16,7 pct. en 12,3 pct. lager dan in het eerste, respectievelijk het vierde kwartaal van 1974. Hierdoor ontstond een verder overschot aan verwerkings- en tankercapaciteit en bleven de winstmarges onder druk.

Het nettoresultaat van Shell Oil Company in de Verenigde Staten was lager dan over het eerste kwartaal van 1974 als gevolg van recente wijzigingen in de Amerikaanse fiscale wetgeving. Het nettoresultaat van Shell Canada was iets hoger.

Buiten Noord-Amerika gaven de verkochte hoeveelheden chemische producten ten opzichte van het reeds lagere niveau in het vierde kwartaal van 1974 een verdere daling te zien en de resultaten waren aanzienlijk lager. De afzet en de resultaten in de aardgassector daarentegen bleven stijgen.

De kapitaaluitgaven in het eerste kwartaal bedroegen pond sterling 245 miljoen, 6,7 pct. meer dan in het eerste kwartaal van 1974.

Schone elektriciteitsopwekking

Shell Internationale Petroleum Maatschappij zal, in samenwerking met de N.V. Kema te Arnhem en het Gemeentelijk Energiebedrijf van Rotterdam, een richtontwerp maken voor een milieuvriendelijke elektriciteitscentrale op basis van het Shell Gasification Proces (SGP), met een vermogen van ca 200 mW. In het Shell-vergassingsproces wordt een olie door gedeeltelijke verbranding met zuurstof omgezet in een gas, met als belangrijkste componenten waterstof en koolmonoxide. De zwavel aanwezig in de olievoeding wordt in zwavelverbindingen om-

gezet, die met conventionele technieken eenvoudig te verwijderen zijn. Het proces is geschikt om zeer zware oliën met hoge zwavelgehalten, zoals propaanafalt met 6,5 pct. zwavel, te verwerken.

Tot nu toe werd SGP voornamelijk gebruikt bij de productie van ammoniak, methanol, hogere alcoholen en waterstof. Meer dan 100 SGP-eenheden zijn over de gehele wereld gebouwd. Een centrale op basis van SGP heeft de volgende voordelen voor het milieu:

- lage zwaveldioxyde-uitwerp, ontzwaveling van de stookolie met 90 tot 95 pct.
- lage stikstofoxyde-emissie
- geen vaste stof-uitwerp.

S.I.P.M. heeft samen met de Kema in 1973/1974 de toepasbaarheid van deze nieuwe techniek in de elektriciteitscentrale onderzocht. De resultaten van dit onderzoek zijn ter kennis gebracht van de elektriciteitsbedrijven in Nederland en van de overheid. Deze werden zodanig veelbelovend beoordeeld, dat een richtontwerp voor een krachtstation met een vermogen van ca. 200 mW zal worden gemaakt. Als lokatie is de Waalhavencentrale in Rotterdam gekozen.

Het richtontwerp zal gezamenlijk door Kema, G.E.B. Rotterdam en S.I.P.M. worden uitgevoerd en zal voor een deel worden gefinancierd door het Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne.

Opleggen schepen

Eind 1974 beschikte Shell over een tankervloot van 384 eigen en gecharterde schepen. Het huidige surplus aan tankertonnage (zie hierover ook het artikel „Wachten op beter weer” in ons vorige nummer) is gedeeltelijk opgevangen door schepen tegen vrij behoorlijke prijzen uit te charteren aan de erts- en graanhandel. Desondanks moeten van de Shell-vloot elf tankers worden opgelegd, waaronder vier VLCC's. Het gaat hierbij om de volgende schepen (de met * gemerkte schepen maken deel uit van de door onze maatschappij beheerde vloot):

	dwt
Capulonix *)	50.080
Limatula	313.944
Linga	313.944
Marinula *)	198.628
Marisa *)	210.248
Philidora *)	50.927
Philine *)	50.927
Sepia *)	72.891
Serenia	72.382
Zaphon	71.000
Zenatia	71.075

Het gezamenlijk draagvermogen van de op te leggen schepen is rond 1,5 miljoen ton. De voor de Koninklijke/Shell varende tankervloot bestond eind 1974 uit 187 eigen schepen (12,6 miljoen dwt) en 197 gecharterde schepen (21,2 miljoen dwt).

Nautilus Ventures b.v. opgericht

Shell heeft in Nederland een nieuwe maatschappij, Nautilus Ventures B.V. opgericht. Deze maatschappij gaat zich bezighouden met het ontwikkelen en bevorderen van de uitvoering van exploratie en produktie-activiteiten op het gebied van boor-, constructie- en terreinwerkzaamheden ten behoeve van derden en van maatschappijen behorende tot de Koninklijke/Shell Groep.

Deze nieuwe activiteit moet worden gezien als een aanvulling op de boor-aannemingsactiviteiten waarmee Shell eerder begonnen was via samenwerkingsovereenkomsten met de gevestigde internationale aannemingsmaatschappijen Sedco en Offshore International. Nautilus Ventures B.V. zal zich in het begin toelagen op exploratie- en produktieboringen in zee.

Shell-produkten beschikbaar in Russische havens

Shell International Petroleum Company Ltd. is als eerste buitenlandse oliemaatschappij in de Sovjetunie begonnen met de levering van smeeroliën voor schepen. Dit is het gevolg van een overeenkomst die kortgeleden gesloten werd met Sovinflot, het Russische importbureau voor de scheepvaart.

Een volledig pakket smeeroliën is thans beschikbaar in de haven van Leningrad en begin deze maand zal dit ook het geval zijn in de haven van Odessa.

De produkten zijn via het lokale agentschap van Inflat beschikbaar voor alle schepen die genoemde havens aandoen.

Temana Nederland b.v.

Eind 1972 besloot de Groepsdirectie naast de bestaande „olie” en „chemie”-organisaties een afzonderlijke eenheid op te zetten voor zogenaamde huishoudelijke produkten. Als eerste stap daartoe werd in het hoofdkantoor te Londen een afdeling „Consumer products” gevormd, met de opdracht de bestaande activiteiten op dit terrein te stimuleren en de groeikansen van deze markt te onderzoeken, in het bijzonder voor wat betreft de mogelijkheden van nieuwe produkten. Onlangs is als volgende stap een nieuwe Groepsmaatschappij opgericht: Temana International Ltd (genoemd naar een exotisch schelpje), die de bestaande activiteiten van het hoofdkantoor geleidelijk alle heeft overgenomen. Zij is gevestigd in Londen, met een eigen kantoor in Richmond, en heeft tot taak gekregen namens SICC en SICM op haar terrein alle adviezen en diensten te verlenen, die tot de taak van deze maatschappij behoren.

Het besluit deze nieuwe eenheid als een zelfstandige organisatie op te zetten is ingegeven door de geheel andere aard van deze produkten en de noodzaak, eigen aan deze markt, scherp concurrerend te kunnen werken.

Geleidelijk zal deze opzet dan ook overal in de Westeuropese landen worden doorgevoerd.

Voorshands zullen de „Temana”-activiteiten zijn gericht op de volgende produktgroepen:

- tuin- en plantverzorgingsprodukten
- huisdierverzorgingsprodukten
- huishoudinsecticiden
- luchtverversers
- schoonmaakartikelen
- produkten voor zogenaamde „grote huishoudingen” (kantoren, ziekenhuizen enz.).

Voor wat betreft de eerste categorie is het doel een zo volledig mogelijk assortiment te bereiken door, behalve over produkten voor het verzorgen van kamer- en tuinplanten, ook over een serie plantenzaden te kunnen beschikken. In verband daarmee werd in Engeland Bees Ltd in Chester aangekocht, welke onderneming op haar beurt reeds sinds enige jaren eigenaar is van Turkenburg B.V. in Bodegraven. Beide ondernemingen zijn zeer bekende namen op dit gebied.

Zowel in Engeland als in Nederland werd het wenselijk geacht de verkoop van de „Bees”-respectievelijk „Turkenburg”-produkten te combineren met die van Shell's bestaande

huishoudelijke produkten (waaronder de Vapona-serie) en deze markten gezamenlijk verder te ontwikkelen; in het bijzonder ook, als bovengezegd, door onderzoek naar de mogelijkheden van nieuwe produkten.

In Nederland is het bovenstaande gerealiseerd door rond 1 mei de afdeling „Consumentenprodukten” (CPB) van Shell Nederland Chemie B.V., afdeling Verkoop in Den Haag, in haar geheel over te brengen naar Bodegraven. Zij zal daar met de bestaande Turkenburg-organisatie een geheel gaan vormen.

In verband hiermede is de naam van Turkenburg B.V. gewijzigd in Temana Nederland B.V. De naam Turkenburg zal wel als merknaam blijven gehandhaafd. Tevens is per 1 mei de afdeling „Tuintechnische Dienst” van Temana Nederland B.V. ondergebracht bij een dochteronderneming, T. en G. (Terrein- en Groenvoorziening B.V. in Schijndel, met nevenvestiging te Bodegraven), welk bedrijf zich met het ontwerpen en aanleggen van tuinen en parken bezighoudt.

De ondernemingsraad en de betrokken vakorganisatie zijn van het bovenstaande op de hoogte gesteld.

Bowling/koud-buffetavond

De O.V.S.T. kan terugblikken op een zeer geslaagde bowling/koud-buffetavond op 2 mei 1975. De aanmeldingen hiervoor overtroffen alle verwachting, zodat helaas verscheidene introductés moesten worden afgezegd. Er waren 72 deelnemers, waaronder adjunct-directeur E. van 't Slot met zijn echtgenote, alsmede diverse officieren met hun eega.

Na instructie en ingooien liet een ieder zich het koud buffet goed smaken. Tijdens de bowling-wedstrijd daarna deed iedereen zijn best om een prijs in de wacht te slepen, hetgeen naderhand nog werd bemoeilijkt door „moonlight bowling”, waarbij nagenoeg alle lichten waren gedoofd. De hoofdprijs, een fikse barbecue, ging ten slotte naar waarnemend 4e werktuigkundige W. Bekooy.



Sterker



De komst van havensleepboten betekent het begin of het einde van een reis. Niets bijzonders voor de opvarenden van onze tankers, want het leven op een schip bestaat nu eenmaal uit gaan en komen, de ene haven uit, de andere weer in. Tenzij het een lange reis is, met aan het einde een SBM, waar men het zonder sleepboten ook wel klaart.

De komst van een bergings-sleepboot daarentegen betekent voor een schip het redden uit een hachelijke situatie. Als de nood hoog is, is ook zijn komst welkom. Nog recentelijk — met de „Metula” — hebben wij kunnen ervaren hoe zeer men onder bepaalde omstandigheden juist de hulp van een of meer grote bergings-sleepboten kan nodig hebben. Moesten toentertijd verschillende grote sleepers het werk gezamenlijk klaren, thans is aan de vloot van Smit Internationale een nieuwe zeesleper toegevoegd de „Smit Rotterdam”, die met zijn 22.000 pk (ihp) menig karwei geheel alleen af kan. Laten wij vertrouwen, dat zijn hulp echter alleen nodig is voor het versiepen van grote boorplatforms e.d., die nu eenmaal geen eigen voortstuwing hebben.

De „Smit Rotterdam” is een sleper die met zijn lengte over alles van 75 meter bij een breedte over alles van ruim 15,5 meter een machtige indruk maakt.

Na de overdracht op 15 april jl. door de bouwers, B.V. Scheepswerf en Machinefabriek „De Merwede” (voorheen Van Vliet & Co.) te Hardinxveld-Giessendam, aan Smit Internationale, het befaamde Rotterdamse zeesleep- en bergingsbedrijf, lag deze sterkste zeesleper ter wereld enige dagen langs zij de Parkkade te Rotterdam, alwaar wij gelegenheid hadden een kijkje te nemen.

In september a.s. zal nog een zusterschip, de „Smit London”, aan de Rotterdamse sleepersvloot worden toegevoegd, als begin van een algehele vlootuitbreiding en vervanging van oudere eenheden.

De zich voortzettende tendens in de schaalvergroting van sleepobjecten, met name die voor olie- en gaswinning in zee, heeft een belangrijke rol gespeeld bij de bouwopdracht. In de naaste toekomst zullen objecten met een waterverplaatsing van 400.000 ton en een diepgang van meer dan 80 meter moeten worden versleept. Het is duidelijk dat voor dergelijke opdrachten sleepboten met zeer grote trekkracht nodig zijn. De „Smit Rotterdam” en „Smit London” zijn van een geheel nieuw type en ontworpen door de eigen technische groep van Smit Internationale. Zij zijn ook de eerste schepen van deze maatschappij die een bulb-

steeven hebben, waarmee bij bepaalde snelheden een aanzienlijke brandstofbesparing kan worden verkregen.

Beschrijving

In tegenstelling tot de andere sleepboten van deze rederij is de brugopstelling in de midscheeps. Dit is gedaan om vanuit het stuurhuis een nog beter zicht te hebben op voor- en achterschip. Alle sleepactiviteiten worden bovendien nog via televisiecamera's en monitors gecontroleerd. De voortstuwing geschiedt door twee TM 410 dieselmotoren van Stork-Werkspoor, die elk een van de twee 4-bladige verstelbare schroeven aandrijven. Deze schroeven draaien in straalbuizen. De machine-installatie kan zowel vanaf het brugdek als vanuit een air-conditioned ruimte in de machinekamer worden bediend.

Het dubbelschroefstelsel — met achter elke schroef een bijzonder roer — en een 650 pk boegschroef garanderen bij de reeds genoemde afmetingen een grote wendbaarheid. Als men bedenkt, dat een reeds langer bestaande sleper van 11.000 pk ongeveer dezelfde afmetingen heeft als deze nieuwe sleepboot, dan kan men slechts bewondering hebben voor de ontwerpers die erin zijn geslaagd om in een relatief kleine romp zo'n groot trekvermogen onder te brengen. Daarbij stond steeds voor ogen om deze krachtpatser zo wendbaar mogelijk te houden. Desondanks heeft, vergeleken

dan sterk

met de accommodatie op andere sleepers, de „Smit Rotterdam” bijzonder gerieflijke hutten en is daardoor ook voor de opvarenden een prettig schip. Wij zeggen daarbij nadrukkelijk „vergeleken met andere sleepers”, want vergelijken met een modern vrachtschip of tanker van de „F” of „L” klasse mag men de accommodatieruimten niet. Om te voorkomen dat men ons nu chauvinisme voor de voeten werpt, zij er nog de aandacht op gevestigd, dat op een tanker nu eenmaal meer ruimte voor hutten en algemene verblijven beschikbaar is dan op een „brouwerijpaard” als de „Smit Rotterdam” eigenlijk is. Relatief klein, maar met een enorme trekkracht.

Deze sleepboot heeft twee nieuw ontwikkelde sleepliersystemen, elk bestaande uit een lier met zeer grote trommel en twee frictietrommels. De lieren worden elektrisch gedreven. Met het oog op de kracht welke dit type sleepboot kan ontwikkelen, zijn de twee trommels van de sleeplieren elk uitgerust met 1300 meter staaldraad van 9 duim.

Vanzelfsprekend is de pompcapaciteit van deze reus indrukwekkend. In de machinekamer staat een vaste bergingspomp (400 ton per uur) voor 2½ duims Storz- en 6 duims flensaansluitingen. Verder een groot aantal draagbare diesel en elektrische pompen, alsmede hydraulische, elektrische en door lucht gedreven onderwaterpompen in een aparte bergingsruimte. Slangen zijn er in verschillende maten voorradig. Drie 750 pk hoofdgeneratoren leveren 380/440 V; door middel van een speciale schakelkast kunnen schepen waarvan de energie is uitgevallen, van stroom worden voorzien. In het bergingsruim bevinden zich nog een verplaatsbare 84 KVA 440 V generator en vier 7,5 KVA 220 V generatorsets.

In ruime mate kan ook perslucht worden geleverd, terwijl de brandblusinstallatie en -middelen zeer uitgebreid mogen worden genoemd. Voor het bestrijden van olievervuiling is de

sleepboot uitgerust met een sproeisysteem en 10 ton bestrijdingsmiddelen.

Jobs

Aanvankelijk was het de bedoeling, dat de „Smit Rotterdam” zijn krachten zou gaan beproeven op een van de grote tankers van onze vloot, de „Macoma” of eventueel de „Lepton”. Echter, verzekeringseisen maakten dit bezwaarlijk, reden waarom geen onzer schepen als proefkonijn kon dienen. Toch zal een van de eerste grote „jobs” van de nieuwe aanwinst van Smit Internationale waarschijnlijk voor de

neerd wil houden, is het vrijwel ondoenlijk om zelf genoeg pk's op één plek te concentreren zonder het gehele bedrijf te ontregelen. Toch zullen bij de vloot van sleepers niet alleen de „Smit Rotterdam”, maar ook nog een of twee andere „Smit”-sleepers worden ingezet.

Na deze kolossale sleep wachten er nog een stuk of vijf grote projecten dit jaar, alle verbandhoudend met de speurtocht naar olie en gas in de Noordzee. Ook in 1976 wachten een aantal kolossen op de indrukwekkende pk's van de grote zeesleepers, waarin Smit Internationale nu wat ruimer is komen te zitten. Na-

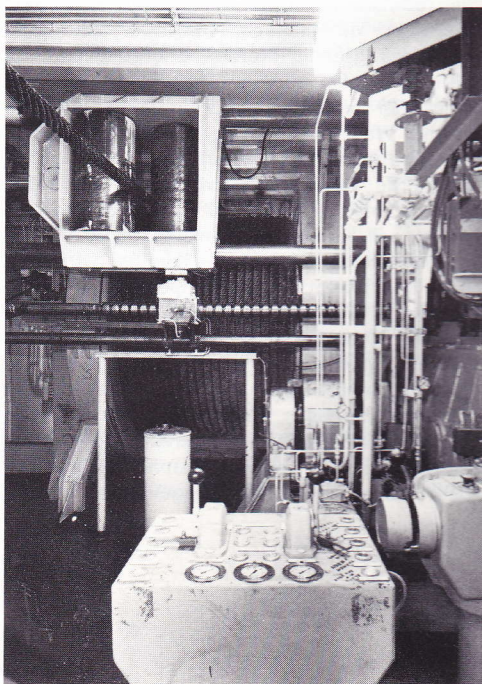


grote oliemaatschappijen worden. Namelijk het verslepen van een van de betonnen productie- en opslagplatforms nabij Stavanger gebouwd voor „Condeep”, het gezamenlijke project van Esso en Shell, waarover wij reeds meermalen in dit blad schreven en waarvan nog recentelijk een foto is geplaatst.

Het verslepen van dit gevaarte met een hoogte van 159 meter, een diepgang van maar liefst 80 meter en een waterverplaatsing van 400.000 ton vergt echter het in de geschiedenis van de sleepvaart nog nooit vertoonde vermogen van 70.000 pk. Voor een dergelijk karwei zal daarom deze sterkste sleepboot aller tijden toch aanzienlijke assistentie nodig hebben. Daarom zal Smit Internationale dit karwei klaren in samenwerking met het Westduitse bedrijf „Bugsier”, normaliter een van de grote concurrenten. Echter juist omdat een sleepvaartrederij zijn schepen over de gehele wereld gestatio-

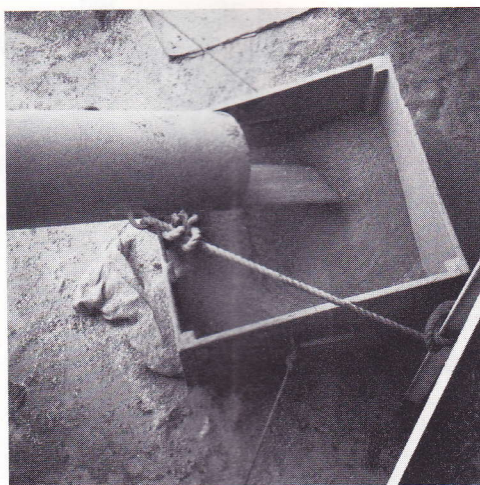
tuurlijk vragen deze ongewone jobs bijzondere inspanning, niet alleen in de vorm van pk's, maar ook van het inzicht van de gezagvoerders en stuurlieden. Zij worden daarop ook degelijk voorbereid, o.a. op een speciaal daarvoor ontwikkelde simulatiecursus in Wageningen. De duur van dergelijke slepen kan overigens, ondanks de soms relatief korte afstand, erg uitlopen. Het slepen van de Condeep-kol zal met een snelheid gaan van slechts twee mijl, waardoor de tocht van Noorwegen naar het Brentveld enkele weken gaat duren.

In ieder geval is er werk aan de winkel voor de sterkeren dan sterk, waarvan de „Smit Rotterdam” de eerste is.

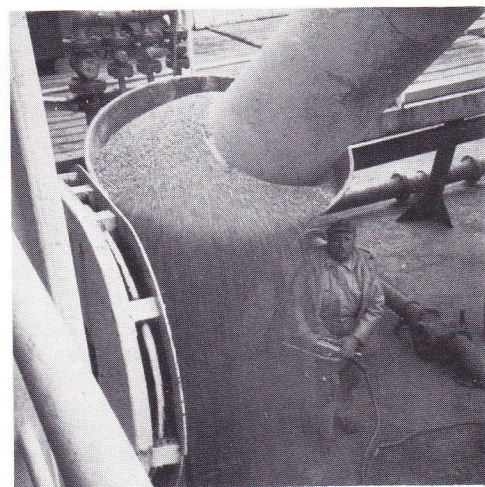




het aftoppen door de Butterworthgaten van SB7



houten bak rond een butterworthgat



overflow!

Kraakschoon... en vrij van



elevatorarm met „chute” voor het aftoppen

Al is men eraan gewend de tanks geschikt te houden voor het vervoer van white spirit, naphtha, avtur en andere producten, bij het vervoer van graan worden toch wel heel andere eisen gesteld. Kraakschoon dienen ze te zijn en bovendien... vrij van oliegeur. En voor dat probleem werden de opvarenden van de „Viana” recentelijk gesteld, nadat opdracht was ontvangen gereed te maken voor het vervoer van ruim 30.000 ton graan.

De opdracht graan te vervoeren in plaats van olie of daarvan afgeleide producten is tegenwoordig geen complete verrassing. De „Vari-cella” van de Britse vloot heeft wat dit betreft de Shell-spits al afgebeten. En diversificatie zoals we dat met een mooi woord noemen, heeft in het verre verleden, namelijk in de dertiger jaren, de tankeropvarenden wel eens grotere verrassingen bezorgd. Zoals die honderden piano's die eens naar San Francisco moesten worden gebracht; maar dat is een ander verhaal. Terug naar de „Viana”, alwaar de ongewone opdracht eind maart jl. binnenkwam.

De complicaties die aan deze order waren verbonden zaten 'm voornamelijk in het schoonmaken van de tanks. Want al had het schip dan net een dokking achter de rug, bij Wilton-Fijenoord, toch is een extra, zeer intensieve schoonmaakprocedure vereist, wil men toestemming verkrijgen om graan te laden. Men zou de hele operatie van het schoonmaken eigenlijk kunnen vergelijken met het in de smeerolievaart brengen van een ruwe-olietanker. Maar dan in optima forma. Want voor graanvervoer moeten de tanks niet alleen kraakschoon zijn, maar ook droog en vrij van olie-

geurtjes. Als men daarbij dan nog de eisen telt die door Scheepvaartinspectie, Solas en IMCO worden gesteld, dan krijgt u een idee wat zo'n laadorder allemaal kan betekenen.

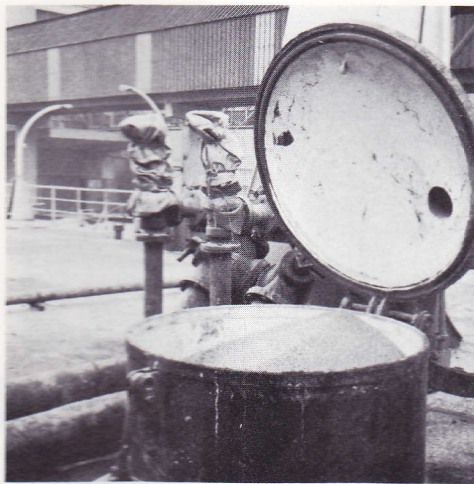
Kraakschoon

Aanvankelijk werd met een schoonmaakfirma contact opgenomen om de werkzaamheden te laten verrichten. Omdat er nog twee weken beschikbaar waren voordat het schip laadklaar moest worden opgeleverd en Pernis gedurende die tijd een steiger beschikbaar bleek te hebben, werd echter besloten zelf de handen uit de mouwen te steken. De „Viana” werd verhaald naar steiger 3 in Pernis, waar — tezamen met vertegenwoordigers van een schoonmaakfirma, de raffinaderij en het kantoor in Rotterdam, met name de Nautische Dienst — alle aspecten eens grondig werden doorgenomen. Een groot probleem bood al direct de waxlaag die zich vóór de dokking op de bodem had gevormd. Want hoe grondig je ook schoonmaakt alvorens in het dok te gaan, de waxlaag blijft zitten. En voor graanvervoer mag de bodem van de tank niet eens vettig aanvoelen. Trouwens, ook de wanden niet, of de versterkingen, leidingen, enz.

Men besloot tot het verpompen van een hoeveelheid lichte gasolie door elk van de tanks. Op die wijze werden de bodems, spanten en versterkingen als het ware in de week gezet. Zes uur lang duurde het weken, waarna men met een chemisch oplosmiddel plaatselijk naspoort. Ook dit oplosmiddel kreeg nog twee uur de kans in te weken. Daarna werd met zo heet mogelijk water — ongeveer 90 graden



de laatste korrels waarmee een center-tank werd afgetopt



afgetopt, let op de ingepakte PV-kleppen



ingepakte peilpijpen

oliegeur!

Celsius — 10 uur lang elke tank gewassen, onder zo hoog mogelijke druk. Al het waswater, met de restanten van de chemicaliën, werd daarna naar een tank op het raffinaderijterrein teruggepompt.

Na de tanks tijd te hebben gegund om af te koelen vond inspectie plaats. Maar de hoop, dat alles nu spic and span was, kon men wel vergeten. Op die plekken waar de waterstralen niet rechtstreeks het metaal hadden geraakt, zaten nog steeds „plakken”. Stuk voor stuk werden die met een schraper bewerkt. En waar men er niet zonder meer bij kon, werd de schraper aan een lange stok bevestigd, want schoon zouden en moesten de tanks. Wederom chemisch oplosmiddel erover heen en vervolgens weer wassen, met een handgerichte straal. Wanneer de plek dan nog niet voor de volle 100 pct. schoon was, werd calciumhydroxide aangebracht. Dit is in wezen een vocht-absorberend poeder, dat een tamelijk gesloten laag over de bewuste plekken vormde. Toch waren er toen nog stukken waar de teer door de hydroxide kwam. Daarom werd een middel dat onze grootmoeders zich nog herinneren, te hulp geroepen: waterglas. U weet wel, waar vroeger de eieren in werden geconserveerd. Hiermede wordt een harde, doorzichtige laag gevormd over de nog niet geheel schone plekken, waardoor ook kon worden voorkomen, dat olielucht alsnog vrij zou komen.

Vrij van oliegeur

Wie dacht, dat na al deze handelingen geen mens meer kon ruiken, dat in de „Viana"-tanks ooit olie was vervoerd, vergist zich. Een dergelijke

geur laat zich niet zo gauw verdrijven. En toch moest de geur er uit, want bij inspectie kan de geringste aanduiding van vroeger olie-transport aanleiding zijn om het schip af te keuren voor graantransport. Gelukkig is er nog „nil-odor”, een parfum dat voor weinig vrouwen aantrekkelijk is. Echter, voor de tanks bijzonder geschikt, als je het maar met mate toedient. Een leerling werd aangewezen om een afgemeten aantal druppels in de tanks te gaan deponeren. Om u een idee te geven: precies 24 druppels in een centertank. En waarsachtig, het lukte, hoe men ook snuffte, geen mens rook nog olie. Alleen nil-odor! De leerling die zich van deze taak had gekwetend, werd overigens gedurende enige tijd een eenzaam mens. De geur was hem niet in de kouw kleren gaan zitten.

Trouwens, ook de overige opvarenden en medewerkers van de Nautische Dienst waren niet geheel brandschoon, wat de geur betreft. Als wij alle verhalen mogen geloven, moesten de meesten bij thuiskomst onmiddellijk het bad in, in opdracht van de echtgenote. Maar goed, de tanks waren nu schoon, het rook er — voor een tanker — heerlijk en men kon zijn aandacht gaan besteden aan de overige voorzieningen die moesten worden getroffen.

Extra werk

In een tank mag geen water kunnen binnendringen. Geldt dit al bij vervoer van olie en olieproducten, nog sterker geldt dit bij graantransport. Er moesten daarom nog talloze voorzieningen worden getroffen om te vermijden, dat ook maar een druppel water in de tanks

kon dringen. Of er zich vormen door condens! En dit alles vroeg heel wat inventiviteit en improvisatie.

Verder werd de strippingzuig van de ladingtanks in een houten bekisting geplaatst, om aldus dienst te doen als lenszuigkorf. Peilpijpen werden bekleed met hout en jute; aldus bleef de mogelijkheid bestaan om de tanks toch nog te peilen.

Maar alle inspanning werd beloond: de vereiste papieren werden na inspectie uitgereikt.

Laden

Ook het laden zelf was een voor onze opvarenden ongewoon karwei, dat zij echter met succes klaarden. De ruim 30.000 ton graan werd aan verschillende steigers in Antwerpen ingenomen, kaai 50 en kaai 350, zoals onze zuiderburen dit betitelen. In het algemeen vond het laden plaats van 06.00 tot 22.00 uur, 6 dagen lang. Daarbij werd met opzet enkele malen een zodanige hoeveelheid in de zijtanks gestort, dat de reeds ingenomen lading door het overliggen van het schip van bakboord naar stuurboord, en omgekeerd, werkte. Dit alles om het graan zelf zo goed mogelijk te stuwen. Op de laatste dag langszij werden alle tanks nog eens nagelopen, goed afgetopt en afgesloten. Het uur van vertrek van het eerste graanschip van de Nederlandse Shell-vloot was gekomen: bestemming Pakistan, aankomst medio juni.

„Lepton“ overgedragen

Op maandag 28 april jl. is de „Lepton“ door de bouwers overgedragen. De Verolme Verenigde Scheepswerven in Rozenburg had, na de technische proeftocht van het schip medio april, twee weken lang de laatste hand gelegd aan deze nieuwe aanwinst voor onze vloot en spoediger dan contractueel verplicht kon het aan de opdrachtgeefster, Shell International Marine, worden overgedragen. Onze directeur, ir. W. H. Brouwer, tekende namens deze maatschappij om kwart over drie de officiële documenten, waarna om precies vier uur in de middag de gasten zich verzamelden op het brugdek. Alhoewel van onze maatschappij slechts een tiental functionarissen aanwezig was, hadden de bouwers velen uit hun bedrijf die direct bij de bouw betrokken waren, alsmede enkele vertegenwoordigers van toeleverbedrijven, genood aanwezig te zijn. Ondanks dat hierdoor, tezamen met de opvarenden van het schip, het totaal aantal gasten verre de honderd overschreed, konden allen op het brugdek een plaats vinden.

Eregaste was mevrouw C. van Doormaal-Cabos, de doopster van het schip, alsmede haar echtgenoot.

Alhoewel deze gebeurtenis een minder officieel karakter droeg dan de doopplechtigheid, werden door de nieuwbouwdirecteur van de werf, de heer Hoorman, alsmede door onze directeur, korte toespraken gehouden, waarbij wij het volgende beluisterden.

Leegte

De heer Hoorman maakte melding van de onvermijdelijke spanning die er bij de bouwers was geweest tijdens de proeftocht, toen gedurende enkele uren de machinekamer voor het eerst volkomen onbemand bleef. Het vroeg uiteraard van hen bijzonder veel zelfbeheersing om de door hen geleverde apparatuur zonder toezicht achter gesloten deuren hun werk te laten verrichten. Maar met genoegen kon men na enkele uren constateren, dat alles perfect had gefunctioneerd. Hij wenste Shell Tankers alle succes bij de exploitatie van dit schip, zulks ondanks de minder rooskleurige situatie waarin de tankvaart in zijn algemeenheid verkeert. „Het schip zal een grote leegte op de werf achterlaten, dit zowel letterlijk als figuurlijk“, zo besloot de heer Hoorman.

Onze directeur dankte voor de goede wensen. Hij drukte er ook zijn tevredenheid over uit, dat uit de rapporten over de proeftocht is gebleken, dat het schip bijzonder weinig trilt. „De bouw van een dergelijk schip eist veel van de

mensen, medewerkers van verschillende pluimage. Het is net als bij een ijsberg: je ziet er maar een deel van. Pas als je op alle bijzonderheden van het schip ingaat, realiseer je je hoeveel kennis, ervaring en vakmanschap er voor nodig is geweest om de constructie van een dergelijke gigant tot een goed einde te brengen.“

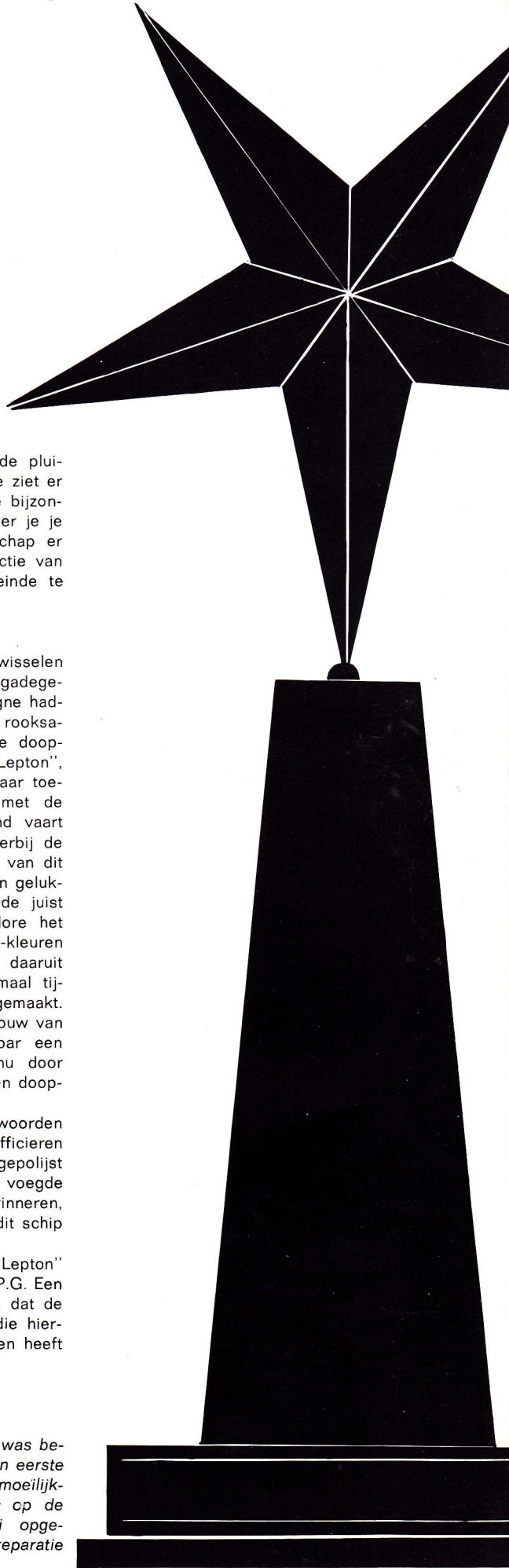
Ster

Nadat de aanwezigen vervolgens het wisselen van de Verolme- en Shell-vlag hadden gadegezien en het traditionele glas champagne hadden geledigd, begaven zij zich naar de rooksalon officieren. Aldaar overhandigde de doopmoeder aan de gezagvoerder van de „Lepton“, commodore J. J. Schouten, het door haar toegezegde geschenk voor het schip, met de woorden: „Kapitein Schouten, niemand vaart zonder geluk wel. Ik overhandig u hierbij de ster, met de wens dat de opvarenden van dit schip een voorspoedige vaart onder een gelukkig gesternte zullen hebben“. Nadat de juist diezelfde morgen geridderde commodore het met linten in Shell- en Liberiaanse-vlag-kleuren gebonden pakket had geopend, kwam daaruit de ster waarvan mevrouw Van Doormaal tijdens haar dooptoespraak gewag had gemaakt. Nog tijdens de laatste dagen van de bouw van het schip was hiervoor achter de bar een fraaie kast aangebracht, waar het nu door kapt. Schouten, tezamen met de zilveren doopblij, werd geborgen.

Onze commodore gaf met welgekozen woorden uitdrukking aan de waardering van officieren en scheepsgezellen voor de in fraai gepolijst koper uitgevoerde „geluks“-ster en voegde eraan toe, dat deze hen eraan zal herinneren, dat de band met de doopmoeder van dit schip een bijzondere is.

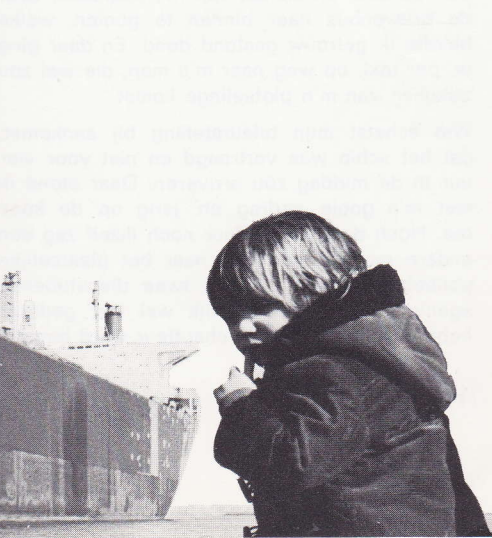
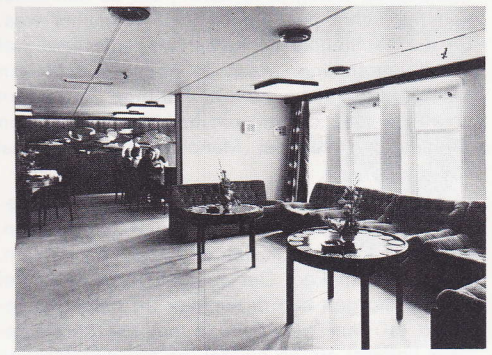
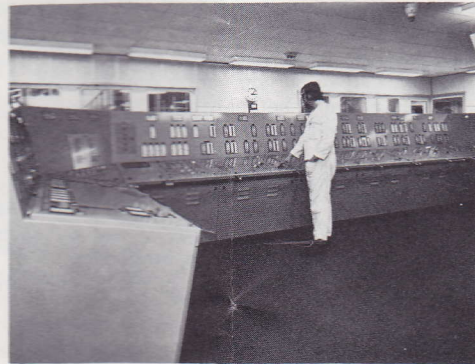
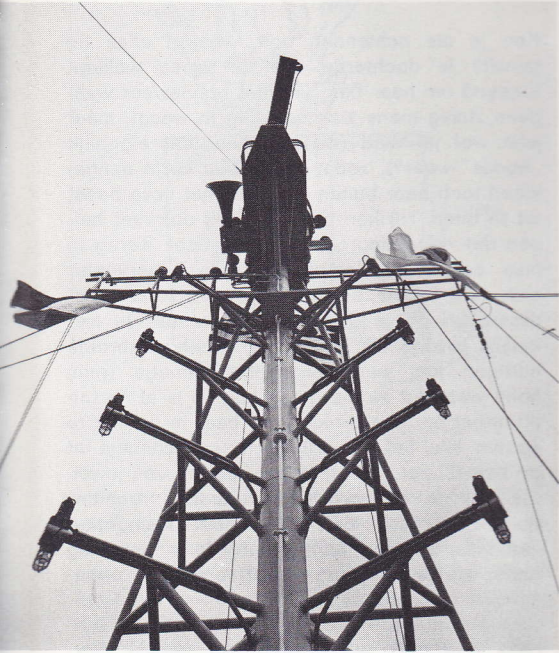
De volgende dag, 29 april, verliet de „Lepton“ de haven op haar maiden trip naar de P.G. Een schip van 318.000 ton draagvermogen, dat de 54ste eenheid van onze vloot vormt, die hiermede de 3,5 miljoen ton draagvermogen heeft overschreden.

Bij het ter perse gaan van dit nummer was bekend geworden, dat de „Lepton“ op zijn eerste reis naar de P.G. met ernstige ketelmoeilijkheden heeft te kampen. Het schip is op de „get home“ ketel naar Simonsbaai opgestoomd, alwaar de omvang van de reparatie zal worden bepaald.





UNIDENTIFIED



De politie is je beste vriend

Jaren geleden wilde ik mijn man verrassen door mijn verjaardag aan boord te vieren. Hij zou één dag tevoren in Stanlow aankomen, dus ik moest er wel een reis voor ondernemen. Wij waren destijds nog niet zo lang getrouwd, dus van de gang van zaken hoe er te komen was ik niet erg op de hoogte.

Na het kantoor te hebben gebeld en daar een beetje wegwijs te zijn gemaakt, durfde ik het aan, zeker nu ik een introductiebrief had gekregen voor het agentschap in Liverpool. Alles werd verder geregeld, met de KLM naar Londen, vandaar met de British Eagle naar Liverpool. Helaas wilde het weer niet meewerken, ik mag wel zeggen, dat het zelfs tegenwerkte. Het was dan ook met een zucht van verlichting dat ik, na totaal 5 uur onderweg te zijn geweest, uit het vliegtuig stapte.

Wat nu? Eerst maar een taxi, zo besloot ik, om naar het agentschap te gaan. Natuurlijk had ik ook telefonisch informatie kunnen winnen, maar als ik aan m'n school-Engels dacht kreeg ik al de kriebels. Dan maar liever persoonlijk erheen, zo besloot ik, dan kan ik met gebaren desnoods nog iets verduidelijken. Op het agentschap kreeg ik te horen, dat de aankomst van het schip pas om vier uur 's nachts was. En die nachtelijke aankomst was uiteraard wel een teleurstelling. Maar de agent boekte een keurig hotel voor me en beloofde te zorgen voor een taxi, die mij om half vier zou komen afhalen en naar het Manchester Ship Canal brengen.

In het Dresden Hotel te Bromborough aangekomen, kreeg ik een prima kamer toegewezen. Ook het diner liet ik mij, ondanks de zenuwen, nog goed smaken. Om drie uur in de wel heel vroege morgen liep de wekker af, gauw aangekleed en naar beneden. Ik had de hoteleigenaar beloofd om de sleutel, na het dichttrekken van de deur en sluiten van het nachtslot, door de brievenbus naar binnen te gooien, welke belofte ik getrouw gestand deed. En daar ging ik, per taxi, op weg naar m'n man, die wel zou opkijken van m'n plotselinge komst.

Wie schetst mijn teleurstelling bij aankomst, dat het schip was vertraagd en niet voor vier uur in de middag zou arriveren. Daar stond ik met m'n goeie gedrag en jarig op de koop toe. Noch de taxichauffeur noch ikzelf zag een andere mogelijkheid dan naar het plaatselijke politiebureau te gaan. De twee dienstdoende agenten zullen aanvankelijk wel wat gedacht hebben toen ik door de chauffeur werd binnen-

geloofde, maar ze hadden er heerlijke koffie, dat is waar. En ik wist waarachtig nog met de bobbies te babbelen ook, zodat het bijzonder gezellig werd. Maar ... blijven tot de middag was natuurlijk uitgesloten. Een van de agenten, wiens dienst om zes uur in de morgen afliep, vroeg mij mee naar zijn huis te gaan. Aanvankelijk durfde ik dat niet, maar na veel heen- en-weer-gepraat besloot ik het toch maar te doen.

Ik moet u zeggen, dat het een vreemde gewaarwording is om in alle vroegte, terwijl vrouw en kinderen nog in alle onwetendheid boven heerlijk liggen te slapen, in iemands huiskamer te zitten. Zeker als het pas half zeven in de morgen is. Achteraf viel het allemaal erg mee; zij waren — na de introductie — bijzonder aardig, hetgeen wel moge blijken uit het feit dat wij nu nog goede vrienden zijn.

Al met al werd het een heerlijke verjaardag; 's morgens koffie met gebak in een mij volkomen vreemde omgeving, maar met lieve mensen. 's Middags het verbaasde gezicht van mijn man, met een lang verhaal van mij. En daarna, in het kielzog, de hele familie van de agent die wij nu ook eens konden verwennen.

Mevrouw Th. v. d. Vecht-Ietswaard

Zeemansvrouw

Ken je die ochtenden ook, waarop alles tegenzit? Je dochtertje veel te vroeg wakker, krijsend om haar fles; van dat hondeweer waar geen zinnig mens zich vrijwillig in waagt, maar juist wel je hond (waarom heet dat eigenlijk „honde"-wee?), zodat je als een berin aangekleed toch naar buiten moet om het lieve beest uit te laten. Hij kan het natuurlijk ook niet helpen dat hij vanmorgen zonodig moet. Terug in huis schudt de kletsnatte trouwe viervoeter zich eens lekker, en laat opgewekt verse moddersporen op je parketvloertje achter. Je ziet ineens je dochter in de box een hondebrosje nuttigen met een verheerlijkt snoetje (mijn hond weet dat ze die graag lust en is af en toe zo attent om een brokje voor haar in de box te gooien. Wel lief natuurlijk). Het „geschenkje uit de hemel" zet natuurlijk een keel op van jewelste, als je het brokje afpakt. Die rotmama ook! Even later belt de onderhoudsmonteur van wasmachines aan (natuurlijk is dat ding kapot als je man op zee zit) en wordt opge-



Aloha

Als eerste bewoonsters van de „Felania” willen we proberen u een indruk te geven van onze belevenissen in en om Honolulu. Hawaii leek ons het summum van rieten rokjes en bloemenkransen, zo ongeveer als de buitenlanders ons op klompen voorstellen. Maar mis, niets van dit alles. Ook onze verwachtingen dat we op de kade verwelkomd zouden worden door mooie dames in al die toestanden werden de bodem ingeslagen. Er waren alleen een paar mannen om voor en achter te maken. Dus weg illusie, maar daarom niet getreurd. De volgende morgen huurden we met z'n zessen een auto met chauffeur om de bezienswaardigheden van Honolulu te ontdekken. De prijs werd bepaald op \$ 12 per uur. Okee, daar gingen we, één voorin, drie achterin en twee in de katebak, onder grote hilariteit. Het eiland waarop Honolulu ligt heeft de onuitsprekelijke naam Oahu en verder heet alles wat los en vast is „Aloha”. De chauffeur bracht ons naar een plaats halverwege een berg, waar we een magnifiek uitzicht hadden over de Hanauma Bay. We werden er allemaal stil van. Na de nodige films, dia's en foto's geschoten te hebben, vertrokken we weer, want „time is money”.

Hula

Bij een souvenirwinkeltje maakten we onze tweede stop; het was tijd voor een hotdog. Verder maar weer. De sparks had verteld dat er een park was waar we de oude Polynesi-sche cultuur konden bewonderen.

We waren nog maar enkele minuten binnen, toen ons tromgeroffel ter ore kwam, dus wij in een draf er op af. We konden nog maar nauwelijks een plaatsje veroveren. Op een eilandje stond een band, die prachtige Hawaïaanse muziek ten gehore bracht. Wij dachten dat dat alles was, maar nee, ineens kwam er een boot aan gepeddeld met Hula danseressen in rieten rokjes. Dit was het begin van een opwindende en wervelende show op het water van songs en dansen van de Pacific Eilanden (Tahiti, Maori, Samoa, Fiji, Tonga en Hawaï), ieder in de klederdracht die bij dat eiland hoort.

We knepen elkaar van opwindende en verrukking en kwamen handen, ogen en oren tekort, om te filmen, kijken en luisteren. Dit was echt het Hawaï zoals we het ons hadden voorgesteld. We zouden hier nog wel uren naar hebben kunnen kijken, maar helaas, die vlieger ging niet op.

Dorstig als we waren geworden zegen we onder een rieten parasol neer, waar we van de heerlijke nationale drank genoten (pineapple juice). Maar er was nog veel meer te zien, dus gingen we snel verder en kwamen in het oude Tahiti dorp aan. In de eerste hut stond een originele kano, die ze vroeger echt gebruikt hebben. In de volgende werd een demonstratie gegeven om ons de fijne kneepjes van het „Hula” dansen bij te brengen. We werden uitgenodigd iets door de knieën te zakken, de handen in de zij en mee te heupwiegen. We lagen in een „appelflauwte”. Ook voor de heren was er een speciale „danspas” en hierbij behoorden ze dan ook de oorlogskreten uit te stoten.

Met de Aloha-groet verlieten we ook dit plat-form weer. Een „straat” verder vonden we een



wekt met „pappa” begroet. Weet het schaaft veel? Haar pappa is al drie maanden weg en als tien maanden oud kindje weet je dan echt niet meer wie je pappa is, nietwaar? Net als je het eten op het gas hebt staan, belt de vriendin op die altijd zo lang van stof is. Leuk, maar wel jammer als daardoor je worteltjes grandioos aanbranden.

Wel ja, dat kan er ook nog bij. Het liefst zou je nu even bij de pakken neer gaan zitten en heel onbeschaafd hard huilen.

Natuurlijk doe je dat niet, want je bent een dappere geëmancipeerde zeemansvrouw, nietwaar?

En dan ineens is er „PLOF”, een luchtpostbrief op de deurmat. Je duikt enthousiast op de bank en in je brief en leest en leest... Je voelt je weer eens even echt getrouwd; hij is er gewoon even, je hoort hem de dingen zeggen die je al weer zo lang niet hebt gehoord en waar je zo ontzettend naar kan verlangen. Ook al is zo'n brief een compleet pocketboek, als je het laatste regeltje gelezen hebt zou je best willen dat het nog tien kantjes verder ging.

Je kunt er weer een tijdje tegen, je dochter speelt zoet en zielstevreden met pappa's kaart, je lacht om dingen waar je het vanmorgen zo moeilijk mee had. Je ziet ineens dat er toch een zonnetje door gaat komen.

Is dat nou niet iets, wat wij zeemansvrouwen voor hebben op andere vrouwen?

Zo intens verschrikkelijk blij zijn met een brief van je man?

H. B.

onbeheerde hut, waar de welbegeerde rokjes lagen. Die verleiding was ons echt te groot, dus trokken we alle drie dit gevalletje aan. Met opgestroopte broekspijpen en barrevoets heupwiegen we naar buiten om onze mannen te bekoren.

Helaas werd het de hoogste tijd om verder te gaan. Op voorstel van onze taxichauffeur zijn we naar het „surfen” gaan kijken en reden later langs uitgestrekte ananasplantages. Nu kunnen we ons pas goed voorstellen dat dit eiland de hele wereld van ananas kan voorzien.

Op het programma stond ook nog een bezoek aan de Mormonentempel. Hier werd een filmpje vertoond van het interieur. Een dikke negerin informeerde belangstellend welke taal we nu eigenlijk spraken. Ze zei dat ze de Franse taal altijd al zo mooi gevonden had. Maar toen ze hoorde dat we Hollanders waren, kirde ze dat ze het nog „beautifuler” vond.

Pearl Harbour stond nog op het programma, maar aangezien we om 6 uur moesten verhalen, was het hoog tijd om naar de „Felania” terug te gaan. Het liefst wilden we 's avonds nog naar een Hula-show, maar helaas, we hadden geen puf meer.

De volgende dag gingen we uitgerust weer op stap, nu naar het Ala Moana shopping center. Het was een prachtig complex met schitterende zaken, waar de Lijnbaan niet aan kan tippen. De winkels vol met de prachtigste lange jurken, voor prijzen waarvoor bij ons haast nog geen korte te koop is. De dames liepen op straat dan ook bijna allemaal in een lange jurk. Via Waikiki Beach, wat een erg bekende boulevard is, gingen we naar de internationale Market Place. Hier vonden we kraampjes van 'Hawaï en de Pacific eilanden en inheemse restaurants en nachtclubs.

Boordevol indrukken stapten we „versleten” weer op de „Felania”. Met een laatste aloha voor dit mooie eiland werden de trossen losgegooid en hadden we 17 dagen de tijd om op adem te komen voor Singapore.

Nel de Winter-Brokking
Henny van Niel-Pet
Willy van Kuyk-Peek

UIT & THUIS

Taart

Bij alle zakelijke berichten die je zo door de vingers glijden, is er altijd wel een die een glimlach te weegbrengt, zoals dat bericht van de „Khasiella“, waarin een „eta“ werd opgegeven, met als toevoeging „ladies lindeman dekoning, taart was heerlijk, namens allen bedankt.“

Nu was het niet moeilijk om te achterhalen hoe die „ladies“ ertoe waren gekomen de opvarenden van de „Khasiella“ te tracteren. Ingevolge een eerder gedane toezegging van kantoor hadden zij, vanwege hun bemoeienissen met de opvarenden van onze schepen, toestemming gekregen een kustreis te maken. En die is hun goed bevallen, getuige ook onderstaand verslag dat wij van hen kregen.

„Vol spanning hielden we de vaar-routes in de gaten en, ja hoor, op 5 april jl. werd de „Khasiella“ in Shellhaven verwacht. Ondanks dat onze collega's ons op de vele „gevaren“ hadden gewezen, vertrokken we toch maar op 5 april naar Southend, met de B.A.F. Tot onze grote verrassing stonden kapitein en 2e werktuigkundige ons op het vliegveld op te wachten. Een uurtje later waren we al op de plaats van bestemming. Zondagmiddag werd de droom werkelijkheid. Vanuit Shellhaven vertrokken we naar Stanlow. We genoten zeer veel vrijheid aan boord en hebben dan ook regelmatig de officieren op de brug en in de machinekamer „lastig gevallen“. Er was geen tijd om je te vervelen: er werd film gedraaid, we speelden mee met sloepenrol en brandblussen, ruimden de medicijnkast op, etc. En iedere dag keek je weer naar die geweldige maaltijden uit, wat voor ons geen eten meer was, maar een woord dat we niet mogen noemen. Wat ook wel het vermelden waard is, is dat we helemaal niet zeeziek zijn geworden, tot teleurstelling van de anderen waarschijnlijk, die ons wat graag een keer „over de muur“ hadden zien hangen. Na twee dagen varen waren we via Landsend in Stanlow aangekomen. In het schilderachtige Romaanse stadje Chester aan de Mersey hebben we een gezellige dag doorgebracht in gezelschap van de vrouw van de radio-officier. Vanuit Stanlow vertrokken we naar Teesport. De ochtend na aankomst werden we gewekt om met de kapitein een

rondrit te maken in de omgeving van Teesport. Het was een geweldig mooie rit, die we overigens in supersnelle vaart hebben afgelegd; de chauffeur wist wel van wanten. Vanuit Teesport werd koers gezet naar Shellhaven, wat tevens het eindpunt van een onvergetelijke reis betekende.“ Aldus Lenie Lindeman en Stineke de Koning.



Frankering

Nog steeds komt het voor dat brieven ter doorzending aan onze zeevarenden onvoldoende worden gefrankeerd door de afzenders. Daarom hierbij nogmaals een overzicht van de thans geldende tarieven voor verzending per luchtpost.

BRIEVEN 0-10 gram f 0,90

10 - 20 gram f 1,25

20 - 30 gram f 1,95

elke volgende

10 gram 65 cent extra

Voor Curacao geldt:

0 - 10 gram f 0,75

10 - 20 gram f 1,—

20 - 30 gram f 1,50

elke volgende

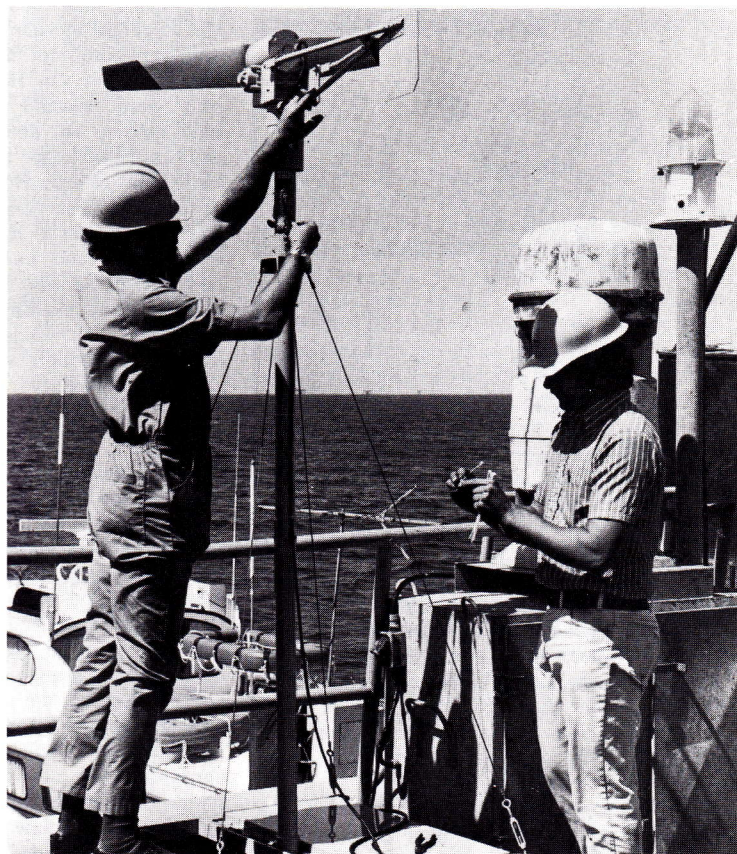
10 gram 50 cent extra

De door de P.T.T. uitgegeven lucht-postbladen zijn voor 60 cent bij alle postkantoren verkrijgbaar en worden zonder verdere kosten per luchtpost doorgezonden. Bij verzending via de Maatschappij niet in een tweede couvert sluiten. Het gebruik van de zogenaamde „lucht-postbladen“ levert overigens een grote besparing op t.a.v. de frankeerkosten!



Meteo

De verkoop voor sloop van de „Koratia“ was voor het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut aanleiding speciale dank te betuigen voor de vele waardevolle meteo- en stroomwaarnemingen door dit schip verricht tijdens haar staat van dienst. Alleen al sinds 1970 waren het niet minder dan 2560 meteo- en 711 stroomwaarnemingen. De naam „selected ship“ heeft de „Koratia“ meer dan verdiend.



Wind en zon

Shell Oil Company in de Verenigde Staten heeft vier windmolens en een zonnecel geïnstalleerd op enkele onbemande produktieplatforms in de Golf van Mexico voor de kust van Louisiana. De windmolens worden samen met de zonnecel getest als alternatieve bron van energie ten behoeve van de navigatiemiddelen op de platforms. Het is voor het eerst dat windmolens voor een dergelijk doel worden gebruikt. Helaas kan dit op lokaties in de Noordzee niet worden toegepast, omdat het bijzonder moeilijk zou zijn de molens stabiel te houden in de daar voorkomende ruwe weersomstandigheden.

Elke molen ontwikkelt genoeg stroom om een aantal zes- of twaalfvolts accu's te laden via een met de molen verbonden wisselstroomdynamo. Op hun beurt voorzien de accu's de misthoorn en de navigatieverlichting van de benodigde energie.

De zonnecel is geïnstalleerd op een offshore-installatie om een enkele accu op te laden. De generator produceert 500 mA per uur. Het gaat hier om een kleiner platform, dat minder stroom nodig heeft dan die waarop de windmolens zijn geplaatst.



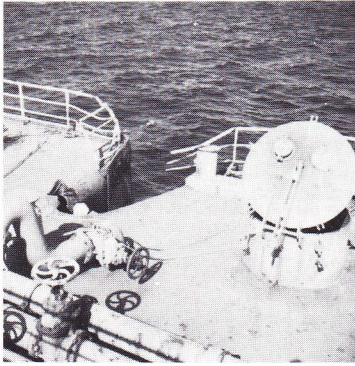
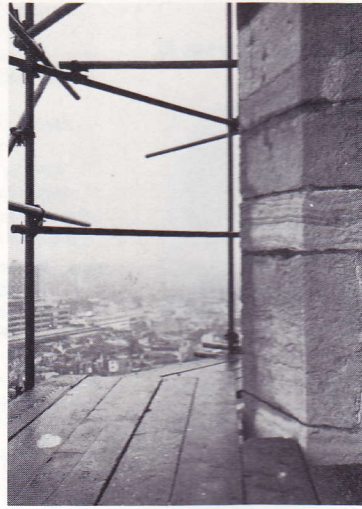
Verzoek

Ons bereikte het verzoek om, wanneer twee schepen van onze maatschappij op zee gegevens omtrent de opvarenden met elkaar uitwisselen, ook de namen te vermelden van bij voorbeeld de hoofdvoeding en de scheepsvoorman. Ook zij hebben veelal een langere staat van dienst achter de rug en hun collega's op het passerende schip zijn wellicht benieuwd wie in die rang op het andere schip dienstdoet.



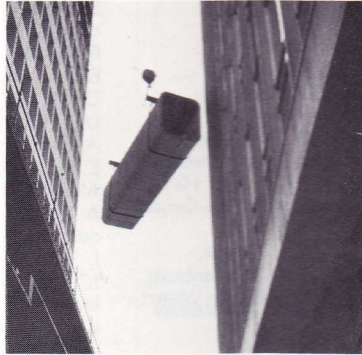
Domtoren

In de uit drie torendelen bestaande Domtoren in Utrecht, gebouwd tussen 1321 en 1382, waren verticale spanningsscheuren ontstaan in het natuursteen van de zogenaamde tussenbruggen van de sierlijke bovenbouw. In plaats van de originele natuursteen te vervangen, wat een kostbare en tijdrovende geschiedenis is, werden de scheuren opgevuld met een speciale laag-visceuze, snel-verhardende epoxyhars, namelijk „Epikote“ van Shell Chemie. Het herstellen van de scheuren was slechts een onderdeel van wat wordt genoemd een „grote onderhoudsbeurt“. Nog in dit jaar, het Monumentenjaar, hoopt men deze beurt te kunnen voltooiën. De volgende „grote beurt“ wacht de Domtoren dan in het jaar 2000.



Bezoek

Keurig langs zij gemeerd in Dubai kreeg de „Arca“ op 5 april jl. onverwachts de voorstevan van een nabij manoeuvrerend schip op bezoek. De schade was niet gering, getuige deze foto.



Brug

Begin mei vond er een ongevoon spektakel plaats tussen de twee Shell-Gebouwen. De brug die beide gaat verbinden, werd op zijn plaats gehesen en vormt thans een vaste verbinding tussen het „oude“ en „nieuwe“ gebouw. In ons volgende nummer hopen wij een uitgebreid artikel te kunnen wijden aan de nieuwbouw aan het Hofplein.

schoon schip



Kinderen

Er zijn mensen die hele boeken vol kunnen schrijven met grappige, opmerkelijke dan wel saillante uitspraken van kinderen, zo in de geest van „Juf, er zit een weduwe in de boom“. Maar dat is dan ook onderwijzend personeel of mensen die tijdens hun dagelijkse bezigheden intensief met kinderen te maken hebben. Als vader met kantoorbaan moet je het in dit opzicht van je eigen kinderen hebben, en zo veel zie je ze nu ook weer niet. Maar goed, enkele opmerkingen die me uit vroeger jaren te binnen schieten wil ik u toch niet onthouden.

Onze dochter was destijds tien en we zaten in de wintermaanden — met verlof uit het buitenland — in Soest. 's Mid-

dags gingen mijn vrouw en ik de kinderen nogal eens uit school halen, en dan reden we naar het bos om nog even een eindje om te lopen. Op een dag deden we dat weer, en ditmaal zou een vriendinnetje mee gaan. We arriveren tussen de sparren, ik parkeer de auto en we stappen uit. Het vriendinnetje snuift eens diep en zegt misprijzend: „Het stinkt hier naar kerstbomen.“

Een andere keer zijn we met de Rijndam onderweg naar Nederland voor verlof. Er is een priester aan boord, die 's morgens in een van de recreatie-zalen de mis opdraagt. Onze dochter — toen zeven — maakte er iedere ochtend een gewoonte van om vroeg op te staan en in haar eentje naar de mis te gaan. Op

een middag loopt mijn vrouw mij te zoeken en vraagt aan de dochter: „Weet jij waar pappa is?“. Waarop prompt als antwoord komt: „Die zit te kaarten in de kerk“.

Bij een bezoek aan de dierentuin komen we door een laan waar diverse kakatoe's op een stok langs de kant zijn opgehangen. „Kijk,“ zeg ik tegen de zoon van vijf, „dat is een papegaaï.“ Vol bewondering voor het kleurige beest blijft hij staan. Even verder bij het volgende — zo mogelijk nog rijker geschakeerde exemplaar — staat hij weer stil te kijken. „Wat is dat nou“ zeg ik, om na te gaan of hij wel luistert naar wat ik zeg. Antwoordt hij zonder een spoor van aarzeling: „Een mammagaaï“. Leeuw

Vlootpersonalia

periode van 16 april tot en met 15 mei 1975

Gehuwd:

18.4: C. J. Tanis, 5e wtk., met mw. A. Mosselman;
18.4: W. F. van der Lei, 2e stm., met mw. T. Bouma;
25.4: K. T. Wiegert, 4e stm., met mw. G. de Boer;
25.4: P. C. J. Dikcentman, 4e stm., met mw. M. Bons;
29.4: G. W. J. Jacobs, 2e stm., met mw. P. J. M. Meyer;
29.4: R. Dorrenboom, 5e wtk., met mw. J. Hoppe;
29.4: J. H. M. Stoffelen, II.wtk., met mw. E. A. van Duivendijk;
2.5: B. J. Huizing, 5e wtk., met mw. G. Niehof;
9.5: K. Cramer, 3e stm., met mw. N. Hoogwerff.

Geboren:

19.4: Martijn Christiaan, zoon van A. G. Kroon, 2e stm., en mw. M. M. Kroon-Fierens;
20.4: Robert Alexander, zoon van J. C. Ganzinga, 2e wtk., en mw. E. C. Ganzinga-Bakker;
26.4: Mike Hubertus Maria, zoon van J. M. M. J. Bovendeaard, aank.sch.gezel a/w, en mw. J. M. M. Bovendeaard-Peters;
2.5: Samantha Tamara, dochter van W. S. de Graaf, 5e wtk., en mw. A. C. I. de Graaf-van Polen;
5.5: Sybren Anne, zoon van J. S. de Jong, 1e stm., en mw. A. G. de Jong-Huijskamp;
5.5: Ramón Sander, zoon van C. A. Koppendraaier, 1e stm., en mw. E. C. M. Koppendraaier-van der Velden;
7.5: Dennis, zoon van H. W. van Baalen, 2e stm., en mw. A. van Baalen-Poll.
13.5: Mirjam, dochter van J. J. Honders, 3e stm., en mw. J. C. Honders-van der Pas;
15.5: Marcel Alexander, zoon van E. S. Petrusma, 3e wtk., en mw. H. Petrusma-Kruithof.

Aflossingen:

gezagv.: M. Hus, W. A. Kleine, M. G. C. Geerarts, J. W. Bakker, B. R. Teuben, F. Menninga, P. J. F. de Beus, B. de Boer, F. A. de Kaart;
1e stl.: C. M. Honig, G. A. M. Dorren, R. Jousma, N. Venendaal, A. J. Bloem, P. C. Rakké, R. A. M. van Hooydonk, A. Vlaar, C. R. Groen, G. M. Schipper, A. P. J. Ham;
2e stl.: P. T. M. de Jonge, J. A. Koenraad, R. A. Reddering, M. Buth, J. van Ruiven, J. Korving, R. F. M. Driessen, B. M. Stubbe, F. Makkee, L. A. H. Vader, C. D. Kromhout, R. J. J. F. Zeegers, R. de Bordes;
3e stl.: F. G. de Bruyn, M. L. A. Wouters, H. H. van Dijk, J. L. A. M. Peek, F. W. Roëll, P. A. Vermolen, M. Parlevliet, L. Lindeboom, C. J. van Essen, P. P. Busking, J. T. G. E. Kramer, M. B. Kwakkelstein, P. N. van Duyn, G. Vreugdenhil, J. Jongeneel, J. Teertstra, G. J. Koek;
4e stl.: J. C. D. Thiermann, J. P. van der Horst, P. H. Visser, D. van der Vegte;
radio-off.: D. J. Vos, A. K. Deurloo, W. Eerland, A. W. C. Wouterson, P. H. Bax, J. Zuidema, C. P. Verschoor, J. A. Stevens;
hfd.wtk.: W. A. van Rooyen, A. J. Baerveldt,

G. Braak, R. M. F. van den Berg, G. J. B. Hartman, W. G. van der Velden, K. L. Schuring, A. Modderman, N. W. Groen, F. van Dalen, C. L. H. Stocking Korzen, O. K. Nicolai, N. C. van der Vecht, E. Rouw, J. M. Nobels, J. L. 't Mannetje, J. de Bruyn, C. Heeres, H. W. Bosman;
2e wtk.: H. Tesink, J. P. J. Reichwein, J. Klemann, D. Smit, B. Oudkerk, L. P. A. de Winter, F. G. Krijgsman, W. D. Hoogland, A. Vis, J. A. de Groot, H. M. Westerveld, M. J. Parent, P. F. Buil, R. J. Doorneveld;
3e wtk.: A. B. G. Biesheuvel, H. Reiling, H. A. Meissner, K. M. van Harpen, P. A. van Splunter, W. J. van der Veer, W. B. Grund, F. Blok, J. C. van Koten;
4e wtk.: H. E. Engels, G. W. Goethals, J. J. Feenstra, R. Neelemaat, A. W. M. M. Mey, H. J. Geurts, H. L. Hendrison, B. K. Frans, T. van de Ruit, C. R. van Santen, J. A. Swiers, B. Slagmolen, M. C. Versloot, C. P. den Heyer, W. van der Plas, J. S. M. Jocker, J. J. de Groot, J. Water;
5e wtk.: F. R. E. Szrama, W. S. de Graaf, L. M. de Wit, J. H. A. Schulten, H. Sterrenburg, H. C. P. Schmidt Jongbloed, W. H. A. van Weert, J. Meeldijk, E. C. A. Vierling, P. A. G. van der Meer, W. J. L. de Gee, J. Starkenburg, J. de Wit, R. Romijn jr., T. L. M. Ahlers, J. Polak, J. van Seters, A. B. Blomberg, J. J. van Herk;
sch.voorman: H. H. van Oostrum, P. Sloover;
sch.vakman I: G. J. v. d. Heuvel, G. Otter, G. A. Muts, J. M. H. Siepers, A. W. Jansen, G. v. Osselen, J. M. Kools;
sch.vakman II: R. Vijlbrief, M. J. W. A. Schuurs, J. J. van Triet, M. Temmerman, A. E. G. de Rooy;
sch.gezel a/w: P. N. E. Hermans, G. J. H. Muilenburg, P. J. Mirrer, J. Bovenkerk, H. de Vries, J. Tuinebreyer, G. N. Hartman, M. de Roo, I. A. Paling, J. G. Koek, J. den Hoed, D. van Eenige, C. Krüger, W. J. A. Borsboom, I. Snoek, J. Karskens, W. J. van Strijland, P. F. Jonkman, M. A. Oosterhof, J. Booy, S. L. B. T. Sweelsen, M. T. Kooymans, P. C. Groen;
aank.sch.gezel a/w: P. J. E. Wachelder, W. Kuipers, R. van Someren, W. Dekker, B. C. de Kruijs, J. G. van Zaltbommel, A. W. M. Visser;
hoofd voeding: C. F. v. d. Ende, J. H. A. J. Orië, W. F. H. v. d. Moezel, H. G. Morsink, R. J. Hageman;
sch.kok: F. A. Faber, W. G. Meuleman, H. Otter;
aank.kok: J. M. M. Koks, H. C. Lindenberg;
hoofdbediende: E. J. Eradus, D. Ploegers, R. Bakker;
bediende: J. R. L. van Toornburg, G. C. Pfenning, M. Jonkman, M. F. Velsink;
bediende (a/d): M. Bomhof, J. W. A. A. Tappij-Gielen, P. E. Schüller;
koksmaat: G. J. van Rijn;
jongen a/w: G. Sijmons, L. v. d. Bogaert.

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida: 2e stm. J. Boonstra, II.wtk. A. van den Akker;
m.s. Acila: 3e stm. P. J. J. M. Verspeek, 4e stm. W. J. van Heesen;
m.s. Acmaea: gezagv. G. F. de Boer, II.stm. J. Schol, hfd.wtk. C. H. de Koning;

m.s. Acteon: gezagv. A. Boddé, 2e stm. J. K. Terpstra, hfd.wtk. C. J. Vermeulen, 5e wtk. A. Korf, 5e wtk. M. P. Roon, II.wtk. T. W. A. Boers, II.wtk. T. J. van Loo;
s.s. Arca: 3e wtk. R. G. M. Kauffeld;
s.s. Atys: 2e wtk. J. B. van Haaster;
m.s. Camitia: gezagv. H. H. J. Dijkhuizen, hfd.wtk. J. R. Alsma;

s.s. Capiluna: wnd. sch.voorman L. de Cock, wnd.hoofd bediende N. G. Wehrman, sch.gezel a/w D. Bergen, M. A. van Dijk;
s.s. Capisteria: 3e stm. A. A. F. van der Markt, 5e wtk. W. J. Adema, radio-off. P. van Wijk, capataz F. Ruiz Veiga, man.esp. J. Garcia Riobo, 2° man. I. Parcero Caamaño, A. Lopez Ballestreros, S. Nogueira Nogueira, mar.int. O. Alonso Lopez, L. G. Barcena Lareo, U. J. Carneiro Leyenda, F. Collarte Vazquez, A. Fernandez Fernandez, D. Fernandez Pintos, E. Goce Moldes, C. Huertas Vega, J. Villa Alvarez, 2° mar.int. A. Costas Ezcurdia, A. Sotelo Barroso, jefe de f. M. J. Rey Raffles, coc. A. Gonzalez Vidal, cam. may.do. J. Villaverde Bouillon, cam. F. Gonzalez Vidal, J. L. Rodriguez de Saa, cam. (trip.) J. E. Piñero Martinez;

s.s. Capulonix: 2e wtk. J. H. S. van der Pas;
m.s. Cinulia: gezagv. H. N. A. Snel, 3e stm. W. Holwerda;
m.s. Crania: 1e stm. F. W. van Oerle, wnd. 3e stm. S. S. Abma, wnd. 4e wtk. J. Driesen;
m.s. Dallia: 1e stm. J. V. Kruij, 4e wtk. L. J. Stam;
m.s. Daphne: wnd. 3e stm. E. W. van den Brink, hfd.wtk. J. van der Stel, 4e wtk. P. Versluis, 5e wtk. A. J. Bruining, sch.voorman A. L. H. Botinga, sch.vakman I L. v. d. Velden, sch.vakman II M. A. G. Paardekooper;
sch.gezel a/w J. Lakkerwa, P. A. Janse, E. J. B. Janssen-Andeweg, J. A. Clarijs, E. J. H. Wilmink, aank.kok G. P. M. Kraanen, hoofd bediende F. v. d. Heyden, bediende L. de Vos, bediende (a/d) B. L. Johannes;
m.s. Diadema: 1e stm. G. J. Olieman, 5e wtk. H. J. Reusien, sch.voorman H. L. Klop, sch.gezel a/w J. H. T. M. Vissers; R. F. Huysers, P. Luyten, T. v. d. Langenberg, aank.sch.gezel a/w M. v. Efferen, hoofd voeding J. H. Konert;
m.s. Diloma: 2e stm. H. J. de Vries, 2e wtk. J. H. E. Nijhuis, sch.voorman H. C. den Daas, sch.vakman I G. v. Kuilenburg, sch.gezel a/w D. A. Emaluels, L. A. Douma, P. P. Corver, aank.sch.gezel a/w W. Kuipers, aank. kok G. H. H. Lammers, M. W. B. Kitzen, bediende R. Jacobs, R. van Ginkel;
m.s. Dione: 5e wtk. R. Dorrenboom, II.wtk. J. H. Wiebosch, II.wtk. R. Floor;
m.s. Dosina: wnd. 2e stm. D. J. Mittelmeyer, sch.vakman I A. Vlaming, sch.vakman II G. Jonkman, J. de Gans;
m.s. Felania: 2e wtk. E. Dallinga;
m.s. Fulgur: 1e stm. A. J. de Ronde, 2e stm. P. Steynis, wnd. 3e stm. J. W. H. B. ter Braak, hfd.wtk. J. Wielart, II.wtk. J. H. M. Stoffelen, hoofd bediende M. te Hennepe;
s.s. Kabylia: wnd. 2e stm. F. Hogenbirk, II.wtk. L. J. Keyzer;
s.s. Kalydon: gezagv. W. Croes, wnd. 1e stm. G. van der Oord, hfd.wtk. L. Buitenkant, 3e wtk. T. P. M. Westhuis, radio-off. M. H. B. Roobol, hoofd voeding F. Tüllmann;

s.s. **Kara**: 4e stm. P. C. Mink, wnd. 3e wtk. A. Storm, 5e wtk. E. J. M. Bourgonje;
 s.s. **Katelsia**: 2e stm. R. A. Sweetnam, 3e stm. L. H. Stevens, wnd. 3e wtk. R. M. Hendriks, 4e wtk. W. I. van der Burght, 5e wtk. E. J. van den Brink, II.wtk. J. de Klerck, II.wtk. A. van der Ster, radio-off. H. R. Vissers;
 s.s. **Kelletia**: gezagv. H. Unger, wnd. 1e stm. C. P. van Hoek, 2e stm. J. B. van Obergen, 4e stm. M. Ponsen, hfd.wtk. H. Blauw, 4e wtk. T. J. R. Eggink, II.wtk. H. Hallie, hoofd voeding W. C. Kapper;
 s.s. **Kermia**: 3e stm. B. W. Bakker, 4e wtk. A. J. Ruikes, 5e wtk. E. T. van de Pijpekamp, II.wtk. H. C. van Gelder, II.wtk. J. F. de Feyter;
 s.s. **Khasiella**: 1e stm. C. P. Schoenmaker, 3e stm. R. J. Moeke, 4e stm. R. Schreuders, hoofd voeding H. Scharloo;
 s.s. **Kopionella**: 1e stm. D. J. van Dijk, hfd.wtk. H. Bax;
 s.s. **Korovina**: 5e wtk. C. G. Volmer; II.wtk. J. van Egdome, II.wtk. P. J. van de Velde;
 s.s. **Kosicia**: 2e stm. K. P. Biesiot, wnd. 2e wtk. J. M. Grimme, wnd. 4e wtk. C. J. Bier;
 s.s. **Kryptos**: gezagv. P. de Regt, hfd.wtk. E. Jousma;
 s.s. **Kylix**: wnd. 1e stm. A. G. Kroon, 3e stm. B. G. ten Cate, 4e stm. F. H. C. Bakker, hfd.wtk. J. I. Brangert, 2e wtk. J. F. Vernooy, 5e wtk. J. P. de Visser, II.wtk. A. P. Mans;
 s.s. **Lepton**: II.stm. J. R. Simonis, II.stm. P. S. C. Braun, II.stm. L. E. F. C. Kint, II.wtk. W. Mink, II.wtk. E. B. Grootenboer, II.wtk. W. J. Hoogendoorn, II.wtk. A. Hoosbeek, radio-off. C. J. M. Mullaart, sch.voorman J. H. A. Elbers, J. C. van Willigen, sch.vakman F. J. Trijselaar, sch.gezel a/w G. Z. Spaans, P. Raams, M. J. Heiligers, G. van der Bent, G. Buys, C. L. M. Leliard, G. Ammeraal, J. A. Kimpton, N. Delicaat, aank.sch.gezel a/w R. R. van Walstijn, J. J. A. T. Uljee, hoofd voeding H. Vrugt, sch.kok W. van der Korf, hoofd bediende D. Seip, bediende P. J. Gijse, C. M. Vervloet, bediende (a/d) A. Cumming, J. W. Branhoorn, jongen a/w L. A. W. van der Wouw, W. J. Louwerse;
 s.s. **Lovellia**: wnd. 4e wtk. W. de Beer, capataz A. Puime Amorin, man.esp. J. Lago Alonso, 2° man. F. Diaz Prado, mar.int. A. Alonso Casal, J. Coejo Piñon, E. Gonzalez Fernandez, P. Gonzalez Perez, J. M. Grandal Grandal, A. Guisande Martinez, A. Miguez Boulosa, G. Pardavila Simes, S. Rodriguez Vidal, 2° mar.int. J. L. Martinez Vila, C. Rodriguez Barral, coc. A. Gonzalez Montes, cam. A. Amorin Fernandez, R. R. Freire Ferreira, J. Rodriguez Rodriguez, cam. (trip.) C. H. Rodriguez Valverde;
 s.s. **Macoma**: 3e stm. D. Dankaart 4e stm. M. B. H. van den Brandeler, hfd.wtk. T. H. J. Feldberg, 2e wtk. W. A. M. Bouma, 4e wtk. F. M. van der Straten, 5e wtk.

Aangesteld



H. N. A. Snel
per 19 januari 1975
aangesteld als
gezagvoerder en op
11 mei 1975 belast met
het commando over het
m.s. „Cinulia“



L. Buitenkant
per 11 februari 1975
aangesteld als
hoofdwerktuigkundige
en op 1 mei 1975
tewerkgesteld aan
boord s.s. „Kalydon“



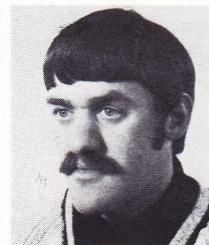
J. I. Brangert
per 22 februari 1975
aangesteld als
hoofdwerktuigkundige
en op 6 mei 1975
tewerkgesteld aan
boord s.s. „Kylix“

Bevorderd tot



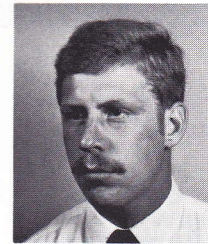
sch.vakman II
J. de Gans
per 2.5.75

In dienst getreden vloot- personeel



R. Schreuders
4e stm.

Onze vloot- jubilarissen



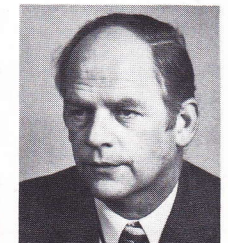
J. J. J. Ludekuse
2e wtk.
1965 - 9.6 - 1975



J. Gonzales Davila
Maniobrista
especializado
per 27.4 - 1975



J. L. Muyskens
gezagv.
1950 - 7.6 - 1975



C. Wolse
gezagv.
1950 - 10.6 - 1975

Vlootcirculaires

In de periode van 16 april tot en met 15 mei verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR-berichten:

No.	Datum	Onderwerp
1051	17.4.75	Invoering 40-urige werkweek
1052	24.4.75	Assurantie
1053	29.4.75	Koersen (PCOR)

Verzoeken voor scheeps- informatie te bellen:

(010) 130954

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

(010) 130955

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

(010) 130956

m.s. Felania
m.s. Fulgur
s.s. Kabylia
s.s. Kalydon
s.s. Kara
s.s. Katelsia
s.s. Kelletia
s.s. Kermia
s.s. Khasiella

(010) 130957

s.s. Kopionella
s.s. Korovina
s.s. Kosicia
s.s. Kryptos
s.s. Kylix
s.s. Lepton
s.s. Lovellia
s.s. Macoma
s.s. Marinula

(010) 130958

s.s. Marisa
s.s. Meta
s.s. Metula
s.s. Mitra
s.s. Mytilus
m.s. Niso
s.s. Ondina
s.s. Onoba
s.s. Patro

(010) 130959

s.s. Philidora
s.s. Philine
s.s. Philippia
s.s. Sepia
s.s. Viana
s.s. Vitrea
s.s. Vlieland
s.s. Zafra
s.s. Zaria

J. J. M. G. Tervoort, 5e wtk. L. P. Koole, II.wtk. N. H. C. Foekema, II.wtk. J. W. Schippers, II.wtk. R. Linsen, radio-off. G. J. Wevers, aank. sch.gezel a/w M. v. d. Bas, jongen a/w H. J. F. v. d. Berg;

s.s. Marinula: 1e stm. J. W. Niewerf, wnd. 3e stm. G. J. Koek, 2e wtk. J. W. van Putten, 4e wtk. L. M. Dijkhuizen, 5e wtk. M. Klein, II.wtk. S. Huitema, 2° man M. Docampo Rial, M. Lagares Chantrero, mar.int. J. M. Gonzalez Rodriguez, S. Cuadrado Del Castillo, J. C. Chamorro Troncoso, a.d. coc. J. R. Gomez Figueiral;

s.s. Meta: 3e stm. R. P. le Coultre, hfd.wtk. W. van Kemp, II.wtk. W. G. Kole, II.wtk. D. J. M. Wortelboer, II.wtk. W. K. Scholte;

s.s. Mitra: 5e wtk. J. F. van Est;

s.s. Mytilus: 2e stm. A. G. J. de Wit, II.stm. E. M. P. H. W. Duykers, 3e wtk. J. C. van Baasbank, 5e wtk. C. W. Ardts, 5e wtk. H. W. J. Schoonbergen;

m.s. Niso: 1e stm. L. A. Veer, 4e wtk. G. Dekker, 5e wtk. A. M. den Bakker, radio-off. H. G. J. Rustenhoven, a.d. coc. S. Lusguinos Lusguinos;

s.s. Ondina: 3e stm. M. J. van Loozen;

s.s. Onoba: 3e stm. D. J. Bruin, hfd.wtk. P. J. de Lange, 3e wtk. P. F. van Dijk, 4e wtk. A. M. Vink;

s.s. Patro: 1e stm. G. Verburgh, wnd. 2e stm. M. A. F. Wanders, wnd. 2e wtk. J. H. Burger, 2° man A. Acuna Germade, C. Rey Charlin, J. Araujo Garcia;

s.s. Philidora: gezagv. W. Welbie, wnd. 2e wtk. A. Verwey, 4e wtk. P. L. H. Schmitz, wnd.sch. vakman I W. Kesteloo, sch.kok C. v. d. Wildt;

s.s. Philine: gezagv. P. G. C. M. Passieux, hfd.wtk. A. de Boer, 3e wtk. A. J. A. de Groot, radio-off. M. Elffers, sch.vakman I R. Groot, wnd. sch. vakman I J. Punt, aank. sch.gezel a/w J. F. Spijker, hoofd voeding T. M. Vloo;

s.s. Philippia: wnd. 3e stm. N. C. M. Jonker, 2e wtk. W. Vroling, wnd. 4e wtk. A. W. Ros;

s.s. Viana: hfd.wtk. J. E. Weidema;

s.s. Vitrea: 2e stm. B. Koppe, 4e wtk. F. H. de Jong;

s.s. Vlieland: 2e wtk. J. A. Maassen;

s.s. Zafra: 3e stm. G. J. Gerritsen, II.stm. K. P. Cupido, 5e wtk. W. Kool;

s.s. Zaria: 2e wtk. E. Aanen, 3e wtk. J. G. Kuit, wnd. 4e wtk. J. B. van der Veer, 5e wtk. A. Harkink.

Uit dienst getreden vlootpersoneel:

3e wtk.: R. Smits, C. A. Douwes, L. Timmer;
4e wtk.: R. G. Visser;
5e wtk.: C. A. de Koning, P. Bakx
A. H. L. Ludekuse;
sch.vakman II: R. P. van Veen,
W. M. B. Bruisschaart;
sch.kok: V. G. M. van Boekel.

Aangesteld als:

gezagv.: M. Hus;
5e wtk.: A. Korf, M. P. Roon;
sch.vakman I: A. Vlaming, G. van Kuilenburg,
W. Kesteloo;
hoofd voeding: T. M. Vloo.

Behaalde diploma's:

1e stuurman G.H.V.-th.: B. de Vreeze,
R. W. Overdijkink, H. Slot, D. Schonenberg;
2e stuurman G.H.V.: W. Holwerda,
M. J. van Loozen, D. J. Mittelmeijer,
M. de Bruijne;
2e stuurman G.H.V.-th.: J. A. P. Donks,
A. A. F. van der Markt;
„C-th.“: G. J. Leussink, A. G. M. Witten;
„B“: B. R. Verhoog, R. C. Starckenburg;
„A/B-th.“: A. Harkink, C. L. Plipse, A. Korf,
M. P. Roon;
„A“: E. J. M. Bourgonje, H. J. Reusien.

Mutaties walpersoneel

in de periode 11.4.75 t/m 10.5.75

In dienst:

1.5.: A. Breevaart - DFP/3.

Uit dienst:

1.5: Mej. W. H. Vroon - DFF/4.

Gehuwd:

25.4: Mej. C. A. J. Reijnierse - DFP/51 - met de heer E. C. Kerpel.

Geboren:

26.4: Marcel Sander, zoon van F. G. den Hartog - DFF/2 - en mevr. M. den Hartog-Helders.

Bruidspaar van de maand



29 april jl. was een gelukkige dag voor 2e stuurman G. W. J. Jacobs en mej. P. J. M. Meyer, want op die datum beloofden zij elkaar plechtig voortaan lief en leed te zullen delen. Geëscorterd door 12 leden van de ruitervereniging, 6 voor de auto en 6'erachter, arriveerde het a.s. bruidspaar op het stadhuis, Slot Zeist. Het escorte kwam als een volslagen verrassing, maar wat wil je, als bruid en bruidegom elkaar hebben leren kennen bij het paardrijden?

Boekbespreking

Gasplatform ALPHA-2
door Jan Noordegraaf
Uitgeverij: De Fontein
Prijs: f 8,90

Jan Noordegraaf is geen onbekende in de schrijverswereld. Maar ook niet in de scheepvaartwereld. Zelf eerst gevaren als radio-officier, daarna jarenlang werkzaam op het kantoor van Radio-Holland in Amsterdam, heeft hij voldoende kennis opgedaan om, wanneer hij zich aan het schrijven zet, een boek tot stand te brengen dat het leven op zee ademt. Toch is zijn nieuwste boek „Gasplatform ALPHA-2“ van een iets ander genre dan wij gewend zijn. Het is niet stuurman Jan Ligthart wiens belevenissen wij aan boord van diverse schepen volgen, maar Frank Zuidam, technicus.

Het verhaal speelt zich af in de toekomst, niet ver van onze eigen kust, waar ALPHA-2 een van de onbemande booreenheden is die het Verenigd Europa van gas en olie voorzien. En al speelt deze geschiedenis zich af in een tijd waarin de techniek nog verder gevorderd is dan thans, toch kan men het geen science fiction noemen, het komt als haast-werkelijkheid over. Het is een spannende thriller, waarbij de lezer van het begin tot eind geboeid blijft. Op een routinetocht ontdekt deze technicus hoe door terroristen het gasplatform is gesaboteerd: hoe men tracht ook de andere eenheden te saboteren en aldus de levensader van Europa af te knippen. De wederwaardigheden van Frank Zuidam worden doorkruist door de verhouding die ontstaat tussen hem en een stewardess die, met hem, op het gesaboteerde platform spannende uren doorbrengt.

tussen schip en ka

veertiende jaargang no. 10 — juni 1975

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