

Schippenka

tussen

juni 1976





Bij de voorplaat

Ter gelegenheid van de verjaardag van H.M. Koningin Juliana werd onze hoofdwerktuigkundige W. Balvers benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau. De heer Balvers, die met verlof was en na ommeekomst hiervan met pensioen zal gaan, was tot op het laatste ogenblik onkundig van de eer die hem te beurt zou vallen. Onder het voorwendsel, dat zijn aanwezigheid – namens de vloot – gewenst was op een receptie in het Koninklijke/Shell Laboratorium in Rijswijk, werd hij, met zijn echtgenote, door de heren Van 't Slot en Van Leeuwen, respectievelijk adjunct-directeur en hoofd van de Sectie scheepsofficieren, van huis gehaald. Toen bleek, dat de auto niet afzwenkte naar het laboratorium maar doorreed, richting stadhuis, werd zijn verwonderde reactie met een smoes afgewimpeld. Aldus bleef hij onkundig, totdat hem in het stadhuis werd verzocht zijn Shell-reversspeld af te doen. „Ik word toch niet onderscheiden?“, was zijn verwonderde vraag. Tezamen met nog enkele inwoners van Rijswijk, kreeg hij vervolgens uit handen van Mr. J. H. Grosheide, burgemeester van zijn woonplaats, de bij zijn benoeming behorende onderscheiding uitgereikt. Tijdens een daaropvolgend genoeiglijk samenzijn in „Hoornewijk“ werd hem namens onze maatschappij de draagmedaille behorende bij zijn onderscheiding overhandigd. Op 11 mei werd hem op het kantoor door de directie een lunch aangeboden, ter gelegenheid van zijn benoeming. Behalve onze oudste hoofdwerktuigkundige, werden ook een aantal andere collega's van de Koninklijke/Shell onderscheiden, waaraan in het komende nummer van Shell-Venster volle aandacht zal worden geschonken.

Aandeelhoudersvergadering „Koninklijke“

Tijdens de algemene vergadering van aandeelhouders der N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, die op 13 mei in het Nederlands Congresgebouw in Den Haag werd gehouden, werd afscheid genomen van president-commissaris Jonkheer Mr. J. H. Loudon, die gezien de daarvoor gestelde leeftijdsgrens moest aftreden, na zich 46 jaar aan de Koninklijke/Shell Groep te hebben gewijd. Met ingang van 1 juli 1976 is tot president-commissaris benoemd Ir. L. E. J. Brouwer, oud-president-directeur van de Koninklijke/Shell Groep.

Investeringsen

De investeringen buiten Noord-Amerika zijn wederom voor het grootste deel geconcentreerd in de Noordzee, waar de productie van olie uit het grote Brent-veld naar verwachting nog dit jaar op gang zal komen. Andere gebieden waar aanzienlijke investeringen voor de ontwikkeling van reserves zullen worden gedaan, liggen voor de kusten van Brunei en Maleisië.

Aardgas

De vooruitzichten voor aardgas zijn en blijven gunstig. Ook hier is de Noordzee het toneel van grote bedrijvigheid. De eerstkomende tien à twintig jaar zullen olie, chemie en aardgas de „grote drie“ van de maatschappij blijven. Op korte termijn zal de Groep op kolengebied nog geen grote rol spelen. In het begin van de jaren tachtig verwacht men pas de eerste belangrijke inkomsten.

Mededeling

De heer H. den Ouden zal met ingang van 1 september 1976 zijn functie van plaatsvervangend directeur van Shell Tankers B.V. neerleggen en de dienst van onze maatschappij met pensioen verlaten. Er zal voor genoemde functie geen opvolger worden benoemd.

Verkocht

De in 1955 gebouwde tankers „Kalydon“ en „Kryptos“ zijn beide verkocht voor de sloop. Bij publikatie van dit nummer heeft de oplevering reeds plaatsgevonden of zal binnenkort geschieden, respectievelijk in havens in Spanje en Taiwan. Onze vloot telt thans nog 48 schepen, met een totaal draagvermogen van 3.224.396 ton. Hiervan zijn er 7 opgelegd, totaal draagvermogen 951.707 ton. De „Sepia“ van 72.891 ton zal binnenkort weer in de vaart worden gebracht in verband met het „Ecol“-project.

Telefoonnummers

In de loop van mei hebben de verschillende afdelingen van onze maatschappij hun intrek genomen in het nieuwe Shell-Gebouw aan het Hofplein; daarbij is het „huis“nummer ongewijzigd gebleven. Het blijft dus Hofplein 20, alhoewel voor postzendingen het postbusnummer 874 altijd voorkeur verdient.

Anders is het gesteld met ons telefoonnummer. Weliswaar wordt pas twee maanden na de verhuizing de nieuwe telefooncentrale in gebruik genomen, doch alsdan zal ook een nieuw telefoonnummer worden ingevoerd. Dit geldt niet voor informatie omtrent de volgende aanloophavens van onze schepen. De nummers 130954 t/m 130959 blijven namelijk ongewijzigd voor de scheepsinformatie.

Wie na ingebruikneming van de nieuwe telefooncentrale het oude nummer kiest zal – via een bandje – gedurende geruime tijd vernemen, dat ons nieuwe telefoonnummer 69 69 11 is geworden. Indien u echter weet welk nummer het toestel heeft van degene met wie u wilt spreken, dan kunt u voor uzelf tijd en geld besparen door na de 69 . . . gelijk het nummer van betrokkene te kiezen. Alle op de nieuwe centrale aangesloten toestellen (en dat zijn er 800 voor de drie Shell-maatschappijen in het nieuwe gebouw!) hebben namelijk een doorkiesnummer, hetgeen wil zeggen, dat u zonder tussenkomst van de telefoniste rechtstreeks telefonisch contact tot stand kunt brengen. Om die reden zal voortaan op het briefpapier, rechtsboven, het nummer worden vermeld waaronder u degene van wie de brief uitging, kunt bereiken.

Indien u regelmatig telefonisch contact heeft met een of meerdere collega's van de wal, noteer dan hun nummer.

Mutaties

Met ingang van 25 juni 1976 zal Ir. J. A. P. Montijn president-directeur van Shell Nederland B.V. worden. Hij volgt Mr. J. P. van Reeve op, die per 1 juli 1976 benoemd wordt tot executive vice-president van Shell Oil Company, Verenigde Staten.

De heer Montijn is sinds 1971 directeur van Shell Nederland Raffinaderij B.V., van Shell Nederland B.V. en van Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V. en heeft bovendien de leiding van de N.T.M. organisatie in Nederland. Sinds januari 1972 is hij tevens plaatsvervangend president-directeur van Shell Nederland B.V.

Verzoeken voor scheepsinformatie te bellen:

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	m.s. Cinulia	m.s. Felania	s.s. Kopionella	s.s. Meta	s.s. Philippia
m.s. Acila	m.s. Crania	m.s. Fulgur	s.s. Kosicia	s.s. Mitra	s.s. Viana
m.s. Acmaea	m.s. Dallia	s.s. Kara	s.s. Kylix	s.s. Mytilus	s.s. Vitrea
m.s. Acteon	m.s. Daphne	s.s. Katelaysia	s.s. Lovellia	m.s. Niso	s.s. Vlieland
s.s. Arca	m.s. Diadema	s.s. Kelletia	s.s. Macoma	s.s. Ondina	s.s. Zafra
s.s. Atys	m.s. Diloma	s.s. Kermia		s.s. Onoba	s.s. Zaria
s.s. Capiluna	m.s. Dione	s.s. Khasiella		s.s. Patro	
s.s. Capisteria	m.s. Dosina				

1109 Kiezers trokken ter stembus!

Na een lange aanlooptijd – onvermijdelijk bij de verkiezing van een ondernemingsraad voor de vloot – konden op 12 mei jl. de stembussen worden geopend. Het verkiezingsbureau, bestaande uit de heren

P. Buisman, F. W. A. van Deursen, J. A. M. Sneek en A. G. M. Witten, werd bij het tellen geassisteerd door 7 secondanten, zodat met 11 man sterk binnen record-tijd de uitslag kon worden vastgesteld.

Gekozen zijn (alfabetisch):

In Groep „A”	Groep „B”	Groep „C”
H. H. J. Dijkhuizen	J. P. P. van Alebeek	F. W. A. van Deursen
D. Gooris	C. P. Donken	C. F. van der Ende
	A. H. van Haften	H. A. Groenendijk
	C. Hemmer	J. G. Koek
	J. de Jager Sr.	B. R. Pronk
	J. A. van Kesteren	C. G. M. v. Schuppen
	H. Oldeboom	T. H. van Vlijmen
	R. W. Overdijkink	F. B. Wayers
	J. H. S. van der Pas	
	E. K. G. Schiefer	
	J. A. M. Sneek	
	P. A. van Splunter	
	M. Waalewijn	
	A. G. M. Witten	

Zij zullen gedurende een periode van drie jaar zitting hebben in

De ondernemingsraad van het vlootbedrijf van Shell Tankers B.V.

Gesteld mag worden, dat de opkomst voor de verkiezing bijzonder groot is geweest. Voor Groep „A” was dit maar liefst 92,2 %, voor Groep „B” 81,2 % en voor Groep „C” 71,8 %, hetgeen een gemiddelde oplevert van 79,9 %. Totaal kiesgerechtigd waren 1388 collega's, waarvan dus 1109 gehoor gaven aan de oproep tot deelneming.

In één geval moest door loting de kandidaat worden aangewezen, namelijk in Groep „C”, waarin

zowel Scheepsvoorman B. R. Pronk als Hoofdbediende G. J. Vrielenk 64 stemmen verwierven. De loting vond plaats door buitenstaanders, waarbij na driemaal trekken Scheepsvoorman Pronk tweemaal als de gekozen kandidaat uit de bus kwam.

Helaas was onder de uitgebrachte stembiljetten er een aantal dat als ongeldig terzijde moest worden gelegd, en wel om de volgende redenen:

Stembiljetten door de kiezers van toevoegingen voorzien	14
Stembiljetten met meer dan het toegestane max. aantal stemmen	7
Blanco stembiljetten	25
Gestemd in verkeerde groep	1
Totaal	47

Hieronder volgt de volledige uitslag van deze verkiezing, waarbij achter het aantal stemmen dat op elke kandidaat is uitgebracht is aangegeven of zij zich verkiesbaar hadden gesteld als vrije kandidaat (V), dan wel namens de Nederlandse Vereniging van Kapiteins Grote Vaart (K) of de Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart (F).



Uitslag Groep „A” (2 zetels)

Rang	Naam	Aantal Stemmen	
1.	Gezagvoerder H. H. J. Dijkhuizen	63	K.
2.	Hoofdwerktuigkundige D. Gooris	57	F.
3.	Hoofdwerktuigkundige L. Buitenkant	51	V.
4.	Gezagvoerder S. Harders	43	K.
5.	Gezagvoerder E. H. Brameijer	31	F.
6.	Hoofdwerktuigkundige C. Heeres	26	V.

Uitslag Groep „B” (14 zetels)

1.	1e Stuurman J. de Jager Sr.	281	V.
2.	3e Werktuigkundige J. P. P. v. Alebeek	240	F.
3.	2e Werktuigkundige J. H. S. v. d. Pas	239	V.
4.	1e Stuurman A. H. v. Haften	238	V.
5.	2e Stuurman R. W. Overdijkink	238	V.
6.	2e Stuurman J. A. M. Sneek	224	V.
7.	4e Werktuigkundige P. A. v. Splunter	197	V.
8.	5e Werktuigkundige E. K. G. Schiefer	191	V.
9.	1e Stuurman J. A. v. Kesteren	190	V.
10.	2e Werktuigkundige A. G. M. Witten	187	F.
11.	5e Werktuigkundige H. Oldeboom	185	V.
12.	2e Werktuigkundige C. Hemmer	180	F.
13.	1e Stuurman C. P. Donken	179	F.
14.	2e Stuurman M. Waalewijn	179	F.
15.	1e Stuurman J. Baard	177	F.
16.	5e Werktuigkundige C. Castelijns	175	F.
17.	3e Stuurman P. H. Jacobs	161	F.
18.	4e Werktuigkundige W. v. d. Dobbelssteen	157	F.
19.	2e Werktuigkundige H. M. Westerveld	146	F.
20.	3e Stuurman P. N. van Duyn	142	F.
21.	5e Werktuigkundige W. Kool	131	F.
22.	5e Werktuigkundige F. S. Koolen	130	F.
23.	3e Stuurman M. J. Loozen	122	F.
24.	3e Stuurman E. v. d. Zwaal	102	F.
25.	3e Stuurman D. Dankaart	101	F.

Uitslag Groep „C” (8 zetels)

1.	Scheepsvoorman T. H. v. Vlijmen	173	F.
2.	Hoofd Voeding H. A. Groenendijk	156	F.
3.	Hoofd Voeding C. F. v. d. Ende	101	F.
4.	Scheepsgezel A/W J. G. Koek	96	V.
5.	Hoofd Voeding C. G. M. v. Schuppen	87	V.
6.	Scheepskok F. W. A. v. Deursen	85	F.
7.	Hoofd Voeding F. B. Wayers	76	F.
8.	Scheepsvoorman B. R. Pronk	64	F.
9.	Hoofdbediende G. J. Vrielenk	64	V.
10.	Hoofd Voeding A. Onderstal	63	F.
11.	Scheepsgezel A/W J. H. L. Nahapiet	60	V.



Het verkiezingsbureau beschouwt na het vaststellen van de uitslag haar taak als afgedaan, waarbij het dank uitsprekt voor de in de afgelopen maanden van vele zijden ondervonden medewerking.

- **Constructurale tekortkomingen zijn zelden oorzaak van scheepsrampen.**
- **De meeste scheepsrampen ontstaan als gevolg van stranding en aanvaring.**
- **Niet houden van goede uitkijk (in de ruimste zin) en slecht georganiseerde brugbezetting zijn veelal de oorzaak daarvan.**

Scheepsrampen

OORZAAK EN GEVOLG

Tijdens de **Intasafcon III** – de derde grote conferentie op het gebied van veilig varen, die werd georganiseerd door de ICS, de „International Chamber of Shipping” – hield de president van het classificatiebureau Det Norske Veritas een lezing over ongevallen met tankschepen in de laatste jaren. Daarbij toonde hij, aan de hand van een statistiek aan, dat stranding en aanvaring de voornaamste oorzaak zijn van scheepsrampen. Analyse van de ongevallen levert als conclusie dat nalatigheid bij het de hand houden aan basisprincipes en het niet tijdig nemen van de noodzakelijke maatregelen tot de ramp hebben geleid. Veel, bijzonder veel publicaties zijn in het verleden reeds verschenen om de officieren van de koopvaardij te attenderen op het belang van het houden van een goede uitkijk en een goed georganiseerde brugbezetting. Ook door ons is in oktober 1972 nog een leidraad voor de navigatie geïntroduceerd, dit alles in een poging om toch steeds maar weer te wijzen op het belang van zich houden aan de basis-principes van goede en veilige navigatie. Ongetwijfeld zullen velen bij het lezen van deze regels reageren met „ouwe koek, dat weten wij wel” of „zoiets gebeurt ons niet”. En al moet worden toegegeven dat het aantal bij scheepsrampen betrokken schepen gering is in verhouding tot het totaal aantal in de vaart zijnde schepen, er valt niet te ontkomen aan de conclusie dat ook goede gezagvoerders in sommige gevallen, wellicht naar aanleiding van bijzondere omstandigheden, een van de basisprincipes niet hebben aangehouden. Met in een enkel geval catastrofale gevolgen. Laten wij eens wat dieper ingaan op het begrip „houden van een goede uitkijk”.

Voorschrift 5 van de nieuwe „Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee 1972”, begin 1977 van kracht wordend, luidt:

„Elk schip dient te allen tijde goede uitkijk te houden door te luisteren alsook door gebruik te maken van alle beschikbare middelen die in de heersende omstandigheden en toestanden passend zijn ten einde een volledige beoordeling van de situatie en van het gevaar voor aanvaring te kunnen maken”. Als je over deze volzin goed na gaat denken, dan houdt de nieuwe definitie nogal wat in. Om het nog erger te maken betekent een juiste interpretatie ook:

- het voortdurend op de hoogte zijn van alle situaties rondom, inclusief schepen en land;
- het voortdurend beoordelen van weersveranderingen, vooral met betrekking tot het zicht;
- het nauwkeurig per **kompas waarnemen** van de bewegingen van schepen in de nabijheid (noteer de peilingen en tijden);
- de noodzaak om op de juiste wijze navigatielichten en walvuren te beoordelen;
- het op de juiste wijze interpreteren van radar- en echoloodgegevens;
- het op geregelde tijden controleren van de gestuurde koers en controle daarop bij koersveranderingen.

De „International Chamber of Shipping” kwam na bestudering van talloze ongevallen tot de conclusie dat een **slecht georganiseerde brugbezetting** in veel gevallen de oorzaak van een ramp is geweest. Zij stellen:

Een gezagvoerder dient zijn instructies duidelijk te hebben vastgelegd in het wachtorderboek.

In ieder geval dient er voor de officier van de wacht geen twijfel te bestaan omtrent de actie die de gezagvoerder van hem verwacht.

Van zeer groot belang bij het voorkomen van aanvaringen is het juiste gebruik van de radar

De Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee 1972 zeggen hieromtrent:

Voorschrift 7 (b) Er dient een juist gebruik te worden gemaakt van

a. radarapparatuur, indien aangebracht en goed werkend, met inbegrip van waarnemingen over grote afstand ten einde een vroegtijdige waarschuwing te verkrijgen van het gevaar voor aanvaring;

b. plotten of een gelijkwaardige stelselmatige waarneming van ontdekte voorwerpen.

(c) Er dienen geen gevolgtrekkingen te worden gemaakt op grond van summier gegevens, vooral niet van summier gegevens verkregen met behulp van radar.

Voorschrift 19 (d) Een schip dat alleen met behulp van radar de aanwezigheid van een ander schip ontdekt, dient vast te stellen of zich een situatie ontwikkelt waarin men elkaar te dicht nadert en/of gevaar voor aanvaring bestaat. Is dit het geval, dan dient het bijtijds maatregelen ter vermindering daarvan te nemen, met dien verstande dat wanneer zulke maatregelen bestaan uit een koersverandering, voor zover mogelijk dient te worden vermeden:

(i) een koersverandering naar bakboord voor een schip voorlijker dan dwars, dat niet is een schip dat wordt opgelopen;

(ii) een koersverandering in de richting van een schip dwars of achterlijker dan dwars.

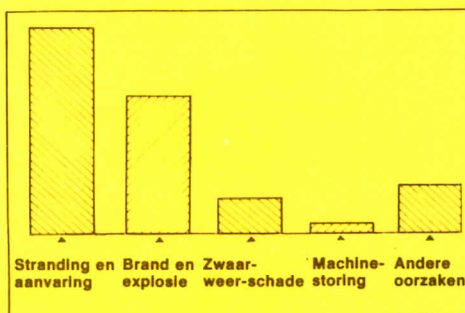
Het is bijzonder belangrijk dat men zich realiseert dat een efficiënt gebruik van radar nooit bereikt zal worden als niet op regelmatige tijden tijdens helder zicht met plotten wordt geoefend.

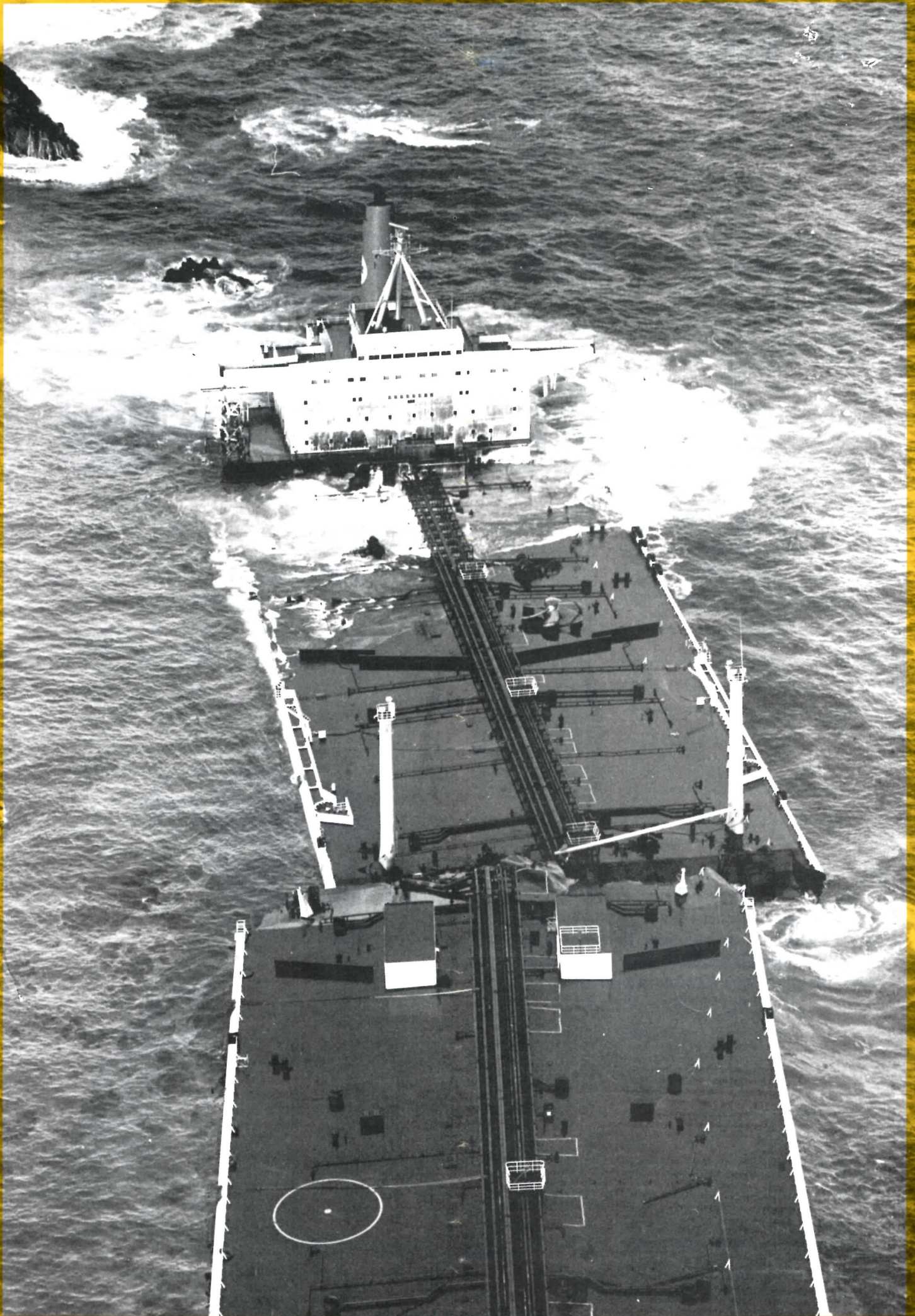
Verder wordt ten sterkste aanbevolen dit oefenen na een lange reis, tijdig voor het aanlopen van nauwe of drukke vaarwateren, uit te voeren ten einde de officier van de wacht te prepareren op mogelijke slecht-zicht-situaties.

Het is duidelijk dat een goede uitkijk in de zin zoals omschreven gecombineerd met een efficiënte brugbezetting zullen bijdragen tot het terugbrengen van het te grote aantal ongevallen.

Wij wisten het allemaal al, wij worden al overstroomd door een papierlawine en toch heeft het zin over de inhoud van dit artikel nog eens na te denken.

Oorzaken van Ongevallen met tankers in de laatste jaren





De eerste van het alfabet

De eerste van het alfabet

Van de vier tot heden door Shell Expro, werkend voor Shell en Esso, ontdekte olievelden in de Noordzee, is het Auk-veld het eerste dat olie levert. Van die vier velden, die zeevogelnamen hebben gekregen en wier beginletters tevens de eerste vier letters van het alfabet vormen, namelijk Auk, Brent, Cormorant en Dunlin, is Auk ook het kleinste. Zelfs qua produktie zo klein dat het leggen van een pijpleiding naar de kust niet verantwoord werd geacht. De geschatte maximale produktie van het Auk-veld is 50.000 barrels per dag, een kleinigheid vergeleken met de verwachte produktie van het Brent-veld, dat nog deze zomer olie zal gaan leveren. In het begin van de tachtiger jaren zal het Brent-veld naar schatting een piekproduktie hebben van zo'n 450.000 barrels per dag, waarbij nog een grote hoeveelheid aardgas wordt verwacht. Cormorant, de derde van het alfabet, zal ook in produktie oplopen tot zo'n 50.000 barrels per dag, terwijl Dunlin – waarin Shell/Esso een aandeel van 60 % hebben – in het begin van de tachtiger-jaren ongeveer 100.000 barrels per dag zal leveren.

Het Auk-veld, het derde Noordzeeveld dat olie

produceert, is dus maar een kleintje, maar het eerste dat het zwarte goud aan Shell/Expro levert. De investeringen voor de ontwikkeling bedroegen overigens het lieve sommetje van f 300 miljoen. Aangezien voor max. 50.000 barrels per dag de aanleg van een speciale pijpleiding dus niet lonend is, wordt gebruik gemaakt van de „Exposed Location Single Buoy Mooring” waarover wij reeds herhaalde malen schreven. Aan onze „Zafra” en „Zaria” de taak deze olie beurt om beurt in te nemen en naar Teesport af te voeren.

Laden

Vanaf het produktieplatform wordt de olie per pijpleiding, 1 zeemijl lang, naar de ELSBM gevoerd. In tegenstelling tot gebruikelijke SBM's, waar gebruik wordt gemaakt van drijvende slangen, moet de laadslang van de Auk-ELSBM als het ware worden opgehaald bij de boei. Wordt de slang losgelaten, dan rolt deze zich vanzelf weer op. Alvorens te kunnen beginnen met laden, stoomt de tanker voorzichtig op naar de boei en pikt er met een dreg, een op het water drijvende, witte polypropylene tros op, de zgn. messenger. Deze zit vast aan het einde van de hoofd-meertros en wordt om de spe-

ciaal hiervoor aan boord geplaatste winch gelegd. Daar aanvankelijk nogal moeilijkheden werden ondervonden met het schatten van de juiste afstand tot de boei, zijn nu merken aan de meertros bevestigd, waardoor het voor de stuurman op de bak gemakkelijker is om de afstand schip - ELSBM te schatten.

Wanneer eenmaal met de maximale snelheid kan worden geladen – hetgeen naar verwachting pas in 1977 - 1978 het geval zal zijn – kan de tanker per dag zo'n 50.000 barrels innemen. Dit betekent dat, zelfs onder optimale omstandigheden, de „Zafra” en de „Zaria” nog altijd zo'n vijf dagen lang aan de boei gemeerd moeten blijven, tijdens welke periode voortdurend de zware meertros onder spanning moet worden gehouden. Met andere woorden, vijf dagen lang moeten de machines met ± 35 rpm draaiend worden gehouden, achteruit! Geen enkele voortstuwingsinstallatie is echter ontworpen om gedurende zo'n lange periode achteruit te draaien in verband met de hoge stoomtemperatuur van 450 °C. De „Z”-klasse schepen echter bleken met eenvoudige voorzieningen hiervoor wel geschikt te kunnen worden gemaakt. Deze voorzieningen bestonden uit het aanbren-

Het Auk-veld is, net als alle andere door Shell/Esso in het Britse gedeelte van de Noordzee aangeboorde velden, naar een zeevogel vernoemd. In het Nederlands noemen wij deze vogel een alk. Het dier heeft een forsgebouwde romp, met grote zwemvliezen en korte, smalle vleugels.





gen van een extra leiding, afgetakt van de de-superheated stoomleiding, stoomtemp. $\pm 290^{\circ}$ C. Deze leiding werd aangesloten met een extra afsluiter na de achteruitmanoeuvreruafsluiter. Na het manoeuvreren voor aankomst produktieplatform wordt, zodra alles normaal is, overgegaan op de-superheated steam. Met deze voorziening is de temperatuur van de achteruitturbine binnen redelijke grenzen te houden.

Als wij rekening houden met vijf dagen aan de boei en de reis van zo'n 15 uur naar Teesport, de losperiodes daar en het weer naar de ELSBM opstomen, dan betekent dit, dat gemiddeld eens per week het ene schip het andere aflost aan de boei als de maximale laadsnelheid is bereikt. Dit dan nog afgezien van vertraging door weersomstandigheden, al dient hierbij te worden opgemerkt, dat zelfs bij windkracht acht het laden veilig kan doorgaan. Momenteel worden nog moeilijkheden ondervonden met de uitrusting op de boei zelf, zodat de boei voorlopig nog bemand wordt door „opvarenden” van het Auk-platform. Echter, binnen niet al te lange tijd hoopt men deze problemen te hebben opgelost, waarna geheel volgens schema kan worden gewerkt, dat wil zeggen dat dan de ELSBM in principe onbemand blijft.

Lossen

Merkwaardig is, dat tijdens de levensduur van het kleine, maar toch in deze tijd wel belangrijke Auk-veld, zo'n 10.000 ton olie nimmer zal worden gelost. Immers, kan normaliter een tanker na lossing water innemen als ballast, in het geval van onze „Z”-klasse schepen zou dit betekenen, dat deze ballast bij de boei weer moet worden gescheiden in slops en schoon water.

De slops zouden weer moeten worden gelost in Teesport, de regelmatige thuishaven van deze schepen. Maar aldaar is geen installatie voor het in ontvangst nemen van slops, zodat besloten is om de „Zafra” en „Zaria” in plaats van ballastwater steeds zo'n 10.000 ton olie als ballast aan boord te laten houden. Op zichzelf niet economisch, doch in dit geval strikt noodzakelijk om verontreiniging van het Noordzeewater onder alle omstandigheden te voorkomen.

Toch komt bij het laden altijd nog water met de olie mee. Weliswaar is op het platform een installatie, die een gedeelte van het water uit de ruwe olie

afscheidt, maar niet alles. De in Teesport geloste olie bevat dus nog een zeker percentage water, reden waarom men de Auk-olie als „natte” lading beschouwt. Op de raffinaderij heeft men hiervoor twee speciale tanks moeten bouwen, grijsgroen geschilderde 40.000 tons tanks, met daarbij speciale uitrusting voor verpompen, verwarmen en meten. De aangevoerde olie wordt in een van de twee tanks gepompt, alwaar ze eerst kan bezinken. Na verwarming wordt het water gedraineerd en de ruwe olie wordt vervolgens naar de tweede tank verpompt, die dan „droge” lading bevat. Het meten vindt plaats bij het verpompen van de eerste naar de tweede tank en dient om vast te stellen welke „royalties” en belastingen moeten worden geheven op de aangevoerde Noordzee-olie. Zou het water niet in de eerste tank van de olie zijn gescheiden, dan zouden ook over het water heffingen plaatsvinden!

Teesport

Op deze raffinaderij, waar zo'n 500 man werken, wordt dus de Noordzee-olie verwerkt tot diverse produkten. Weliswaar zijn de tot nu toe getrokken monsters nog niet zodanig, dat met zekerheid kan worden gezegd welke mogelijkheden zich voor de toekomst bieden, doch één ding is zeker: Auk-olie heeft een laag zwavelgehalte. De uit Kuwait ingevoerde en in Teesport verwerkte olie heeft een hoog zwavelgehalte, terwijl die uit Oman een middelmatig gehalte vertoont. Met andere woorden, de olie uit het Auk-veld kan worden gebruikt ter vervanging van duurdere, laag-zwavelige oliën die tot nu toe ook voornamelijk uit het Midden-Oosten moesten worden betrokken. Na verwerking wordt in de Teesport-raffinaderij van de Noordzee-olie in ieder geval o.a. benzine en kerosine gemaakt. Toch zal geen enkele automobilist ooit kunnen zeggen, dat zijn voertuig uitsluitend op Auk-benzine rijdt, altijd vindt bij de produktie een zekere menging plaats. Maar zelfs zonder op zuivere Auk-benzine te rijden, geeft het menigeen in Groot-Brittannië voldoening gedeeltelijk te rijden op „produkt uit eigen bodem”.

Nog meer zal dit gaan gelden als in 1982 alle Shell/Esso-velden op het Britse gedeelte van de Noordzee in totaal meer dan 40 miljoen ton olie per jaar produceren, hetgeen neerkomt op ongeveer 50 % van het huidige Britse verbruik.

Spoedbericht

Vanwege de voortschrijdende automatisering van het telexnet ontstonden nogal wat moeilijkheden, waardoor het onmogelijk bleek ons telex „antwoordapparaat” te handhaven. Dit apparaat werd buiten kantooruren in werking gesteld en verzocht oproepers, die een bericht met een spoedeisend karakter voor het kantoor in Rotterdam hadden, een telegram te sturen met als eerste woord het woord „getim” (= get him).

De kneep zit hem hierin, dat indien door een telexabonnee met onze telex na kantoortijd contact werd gezocht, hij natuurlijk bij het antwoordapparaat terecht kwam, dat na zijn eigen identificatie (naamgever, zeggen de telexmensen) te hebben gegeven, daaropvolgend het hele relaas: „Please send cable. Insert as first word the word getim”, begon te spuien.

Sommige automatische telexcentrales aan de andere zijde van de lijn zijn hier niet op ingesteld. Na ontvangst van de „naamgever” wacht hij twee tellen en geeft dan de identificatie (= naamgever) van de oproeper. En zo doorkruisen dan het verhaal van ons antwoordapparaat en de naamgever van de verbindingzoekende telex elkaar, hetgeen tot verwarring leidt en in sommige gevallen verbreking van de verbinding.

Een ander aspect, alhoewel van minder betekenis dan het eerste, treedt op bij computer gestuurde telexapparatuur. De computer „leest” de naamgever terug van de telex met wie hij verbinding heeft gezocht. Krijgt hij teveel (ons relaas) dan wordt de verbinding automatisch verbroken.

Begrijpelijk dus, dat in vele gevallen de goed bedoelde boodschap van ons antwoordapparaat een averechts effect had. Inmiddels is dit apparaat dan ook met ingang van 7 mei buiten bedrijf gesteld.

Willen de kantoorsecties buiten kantoortijd toch graag antwoord op een uitgaand bericht ontvangen, dan wordt geadviseerd in dit bericht de volgende tekst op te nemen:

— If reply sent outside our office hours, please cable. Insert as first word the word „getim”. — Ingevolge een afspraak met de PTT en Scheveningen Radio wordt, bij ontvangst van telegrammen buiten kantooruren voorafgegaan door het woord „getim” door deze instanties telefonisch contact gezocht met de wachtdoende collega, die uiteraard onmiddellijk actie zal nemen.

Indien wenselijk mag men aan de tekst van het uitgaande bericht ook toevoegen: — Our office hours 07.00 - 17.00 Greenwich mean time. — De tijdsverschillen over de wereld willen wel eens tot vergissingen leiden, vandaar.

Met andere woorden: indien men van vlootzijde een spoedbericht heeft buiten kantooruren, dan dient een telegram te worden gezonden met als eerste woord „getim”.

GROOTSE SPORTDAG



In het nabij Brunei-baai gelegen Labuan is het hoofdkwartier voor Sabah en Serawak van de Maleisische Marine gevestigd. Hun patrouilleboten zijn dan ook een bekende verschijning tussen de in deze baai opgelegde schepen, die vanaf het moederschip, de Shell-tanker „Marinula“, met belangstelling worden gevolgd. Maar ook van de zijde van de Navy is de belangstelling voor de „Marinula“ groot, met name voor de aan boord aanwezige sjoelbakken, die voor de militairen een volkomen nieuwe vorm van ontspanning bleken. Uit de wederzijdse contacten ontsprong van lieverlee de gedachte om eens een sportdag te houden tussen de ook op sportgebied goed getrainde marinemensen en de „Marinula“-opvarenden. Nu zijn ook onze mensen goed getraind, o.a. in het op- en afklimmen van loodsladders, maar of die training nu wel voldoende zou zijn om het tegen de navy op het sportieve vlak op te nemen was beslist niet zeker toen als „ontmoetingsdag“ 10 april werd vastgesteld.

Wellicht hadden de „Marinula“-opvarenden zelf ook een gevoel van dreigend onheil bij het naderen van de grote dag; althans, men kan het opvatten als „zich moed inpraten“ dat meer en meer spandoeken aan boord werden vervaardigd, met krachtige leuzen. Het werk was tevoren zodanig ingedeeld, dat op 10 april een maximum aan opvarenden met de verschillende boten mee kon naar Labuan, waar de gastheren niet alleen over een prima sportveld beschikken, maar ook over het nodige organisatietalent. Allerhande spelen stonden op het programma, met een officiële puntentelling, waar „Spel zonder grenzen“ nauwelijks aan kan tippen.

Bespannen met de Nederlandse driekleur, met Shell-vlaggen en spandoeken, voer de Nederlandse invasievloot onder geloei van diverse misthoorns het bescheiden haventje van Labuan binnen. Het lawaai was voldoende voor de Labuanen om al het werk in de haven stil te leggen, vooral toen de Nederlandse ploegen beslag dreigden te

leggen op het bescheiden verkeersplein. Onder grote belangstelling van de inwoners – zelfs de politie kwam een kijkje nemen – stapten de Nederlandse deelnemers met hun supporters in navy-wagens om naar het „slagveld“ te gaan. Aldaar waren speciale tenten opgericht, opdat men tijdens de spelen ook eens de brandende zon kon ontvluchten. In Labuan was tevoren bij een kleermakertje bescheiden sportuitrusting besteld, waarop met minder bescheiden letters „Marinula“ was aangebracht. Zo op het eerste gezicht maakten de Nederlandse deelnemers een bijzonder krijgshaftige indruk, temeer daar hun postuur verre uitstak boven dat van hun gebruikte tegenstanders. Dit was aanvankelijk ook de reden dat de scheepswerflieden in Labuan alle weddenschappen afsloten op een „Marinula“-overwinning. Beide teams stonden onder leiding van de commandant van de vloot, aan gene zijde in de vorm van de kolonel zelf en aan deze zijde in de persoon van kap. Croes. Nu had Sabah Shell een fraaie wisselbeker uitgelooft, waarop beide commandanten met welgevallen het oog lieten vallen, zodat het de deelnemers aan krachtige aansporingen van „hogerhand“ niet ging ontbreken.

Voetbalwedstrijd

De voetbalwedstrijd, waarmee de sportdag werd geopend, was echter – ondanks luide aansporingen van allerlei Shell-families uit de kontreien – geen onverdeeld succes voor het Nederlandse team. Oorzaak hiervan was ongetwijfeld de brandende zon en gebrek aan adem aan onze zijde. Weliswaar stond daar tegenover dat scheepsvorman Verhoeve een bijzonder grote en goede keeper bleek, die van de vele ballen er slechts twee doorliet in de eerste helft, maar het overwicht in postuur van de Nederlanders haalde niet altijd genoeg uit, omdat de tegenstander gewoon sneller was. Na de rustpauze nam 4e stuurman Van der Zee het van de scheepsvorman over. Vanwege de koperen ploert had hij een hoofddeksel met bijzonder grote klep opgezet, waardoor hij echter niet eens merkte, dat er een bal aan kwam, waar-



Welcome to K.D. SRI LABUAN.

K.D. SRI LABUAN (Ks) S.S. MARINULA.

	KDSL (P's)	S.S.M. (P's)	Total	
1. Volley Ball	W 2	L 1	2	1
2. Soccer	W 2	L 1	2	1
3. Table Tennis	L 1	W 2	2	1
4. BOAT RACE	L 1	W 2	2	1
5. Shuttle	L 1	W 2	2	1
6. Flag of War	L 1	W 2	2	1
7. DARTS	W 2	L 1	2	1

Malaysian Navy legde het af tegen de „Marinula”



door de achterstand tot 3-0 opliep. Tweede werktuigkundige De Goede spoorde voortdurend zijn medespelers aan met kreten die niet op papier gezet kunnen worden, terwijl de gezagvoerder himself „per abuis” een tegenstander in de heupzwaai nam. Gelukkig erkende het slachtoffer het verschil in rang, zodat het bij een schouderklopje bleef om het bij te leggen. Pompman Klein scoorde uiteindelijk toch nog een doelpunt, zodat de einduitslag 1 - 3 werd.

Volleybal

Ook bij het volleybal dolf de „Marinula” het onder-spit, hetgeen niet wil zeggen dat het Nederlandse team tegelijk de moed liet zakken. Zij hadden nog een paar pijlen op hun boog, waar de tegenstanders niets van wisten.

De lunch werd broederlijk—nog steeds—genuttigd onder het toezien van de Shell Regional Manager uit Londen. Voor een goed begrip diene, dat deze vriendelijke man niet voor de wedstrijd was overgekomen, maar voor geheel andere zaken, waarvan echter op deze dag niets meer kwam. Dat hij zijn echtgenote bij zich had was een prettige bijkomstigheid: uiteindelijk krijg je een beker liever van een vrouw dan van een man. Al was nog steeds niet beslist wie nu de beker ging krijgen.

Verborgene krachten

Na twee gewonnen wedstrijden dacht de navy de overwinning al in hun zak te hebben. Temeer toen ze ook bij „darts” de meerdere van de „Marinula” bleken. En dat nog wel terwijl de Nederlanders danig hiermede hadden geoefend om geen al te slecht figuur te slaan! Toch zank de moed van onze mensen niet in de schoenen. Sterker, zij bleven vol vertrouwen, hetgeen zeker ook kwam door het enthousiasme van de toeschouwers, van wie zeer velen zo langzamerhand de „Marinula” boys als goede vrienden zijn gaan beschouwen.

Als volgend spel stond een „bootrace” op het programma. Nu moeten we niet gelijk aan water en bootjes gaan denken, maar aan het typische marine-spel, een kunstje dat onze deelnemers ook goed konden. Van elk team zes man tegenover elkaar, elk met een vol glas bier. Bij het woord „go” ledigde de eerste het bierglas, zet het ondersteboven op z'n hoofd, waarop de volgende mag beginnen met zijn glas te ledigen. Nu gaat een glaasje bier er altijd wel in, zeker als het zo warm is, met als resultaat, dat toen de zes Nederlanders klaar waren, de derde tegenstander nog met kleine teugjes stond te drinken.

Vanwege de belangstelling van de navy voor het

sjoelen, was ook dit spel in het programma opgenomen, waartoe een sjoelbak was meegebracht. Dankzij de gelegenheid die de marinemensen tevoren was geboden om hiermede te oefenen, dachten zij waardige tegenstanders van de „Marinula” te zijn geworden. Echter, veeljarige oefening aan boord gaat nooit verloren, zodat ook het resultaat van dit spel ten gunste van de „Marinula” uitviel.

Het laatste onderdeel van het programma moest nu de uitslag brengen. Touwtrekken! Nu hadden we het al over het formaat van voorman Verhoeve, daarbij gevoegd nog enkele potelingen van de „Marinula” en het resultaat laat zich raden. Eén ruk van het „Marinula”-team en de hele navy lag over de streep. Ondanks dat hele legerscharen Labuanen, Sabanen en Serawakezen zich daarna aan navy-zijde schaarden, gaf het „Marinula”-team geen krimp. Als vastgeroest stonden ze. Voorman Verhoeve had het touw om zijn middel gebonden en met zijn medestrijders stond hij als een rots in de branding.

De totaal-uitslag was dan ook ten gunste van de „Marinula”, tot groot genoegen van de scheepswerflieden die aanvankelijk hun inzet verloren dachten.

De afsluiting werd gevormd door enkele pittige toespraken van de kolonel en de kapitein, waarbij een herdenkingsschild aan de navy werd overhandigd en de „Marinula” de wisselbeker kreeg uitgereikt. Men kon terugkijken op een bijzonder prettige en sportieve dag, waarbij de goede contacten die in het verleden waren gekweekt, opnieuw werden bekrachtigd.

TERUG VAN WEGGEWEEST

Auto's, auto's, auto's, bij duizenden. Dat was wat 1e stuurman R. J. de Wit in vier maanden tijd vervoerde, zo'n 1500 tegelijk. En dat terwijl hij niets om auto's geeft.

De eerste stuurman is eigenlijk een beetje verbaasd als wij hem vragen eens iets te vertellen over zijn ervaringen op de „Bussum”, een car/bulk carrier van de N.V. Stoomvaart Maatschappij „Oostzee”.

„Er valt eigenlijk niet veel te vertellen. Het was net als bij ons een homogene lading, allemaal auto's, 6 ruimen, elk 7 dekken hoog.”

Op onze verwonderde vraag, dat het laden en lossen voor hem, als tankerman, toch een wat vreemde ervaring moet zijn geweest, geeft hij ten antwoord, dat hij daar minder bemoeienis mee had dan hij zichzelf voorstelde. „Het laden wordt door



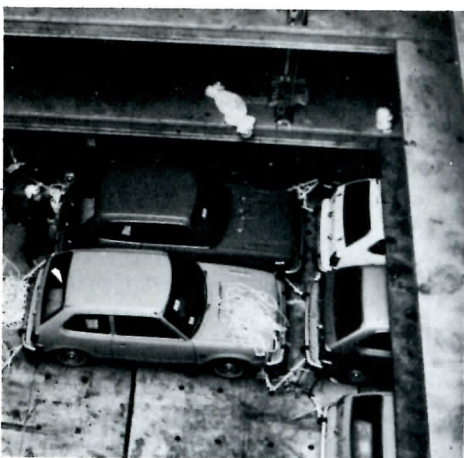
een stuwadoorsbedrijf gedaan, die hebben hun eigen tally-mensen, hun eigen surveyors die naziën of er schade is veroorzaakt. De auto's worden allemaal, met vier sjorrings elk, vastgebonden aan op het dek gelaste ogen. Bij slingerend of stampend schip is het dan dagelijks sjorrings controleren. Voor de rest heb je als stuurman hoofdzakelijk het toezicht op het laad- en losgerei, met alles wat daarbij hoort.”

Ook het lossen geschiedt door stuwadoors, alhoewel dan van scheepside wat meer toezicht is vereist dan bij het laden. De merken die werden vervoerd waren voornamelijk Volkswagen, Toyota en Honda. Bij de volkswagentjes allerlei modellen, van hele series kevers en Golfs tot en met Porsches toe. Ook tussen de Toyota's en Honda's zaten, naast de middenklassers, wel eens uitschieters naar boven. Een autoliefhebber, zo dachten wij, zal hier wel eens hebben staan watertanden. Maar stuurman De Wit niet: „Ik ben geen liefhebber van auto's, het is een noodzakelijk kwaad”.

De „Bussum”, een 20.000 tonner, qua aanblik nog conventioneel, met brug dus achterop, maakte reizen van Europa naar Amerika, vandaar weer eens naar Japan en zo maar heen en weer: auto's laden, auto's lossen.

Overigens is er altijd de mogelijkheid om op een terugreis bulkclading in te nemen. Daarbij worden de autodekken — als een soort luxaflex — opgeheven. De autodekken hangen namelijk als het ware aan de zijden van het schip; het overblijvende middengedeelte van elk dek, bestaande uit losse pontons, wordt dan tijdens de bulkreis aan dek gestuwd. Maar daar heeft stuurman De Wit nauwelijks mee van doen gehad. Bij het aan boord komen was de „Bussum” nog graan aan het lossen en toen hij werd afgelost, gingen ze aan boord net klaarmaken voor een bulkclading petcoke. Voor hem waren het — op een ballastreis V.S.-Japan na — dus alleen maar auto's en nog eens auto's.

„Nee, echt niet, er valt niet veel bijzonders te



vertellen. De stemming aan boord was goed, de maaltijden goed tot uitstekend; we hadden 1 filmvoorstelling per week en, ja, we lagen meestal ook maar één dag binnen om te lossen of te laden, net als bij ons."

Dat laden en lossen was veelal in havens als Yokohama en Chiba in Japan, Vancouver in Canada en Los Angeles in de Verenigde Staten en dan in Europa havens als Emden, Cherbourg en Antwerpen. Dit korte binnenliggen betekende dus, dat er van eens aan de wal gaan niet veel terecht kwam. Trouwens, veelal lagen ze in een industriegebied, dus „sightseeing” was er toch niet bij. Nu hoeft dat ook niet weer tegelijk voor stuurman De Wit, maar na een oversteek wil je wel eens een andere omgeving dan de scheepsgemeenschap.

Het totaal-aantal opvarenden op een dergelijk auto-voervoerschip blijkt ook 34 te zijn; de scheepsgezellen waren. Philippijnen. „Uitstekende zeelieden, 90 % spreekt goed tot zeer goed Engels. Met enkelen gaat het iets beter in het Spaans.” Uiteraard waren de maaltijden iets anders klaargemaakt dan op onze schepen, door de landaard van het keukenpersoneel, maar het eten kon volgens de stuurman toch echt worden gekwalificeerd als goed tot zeer goed.

Natuurlijk werden, vooral de eerste tijd, nogal eens bij de gesprekken gegevens uitgewisseld over hoe het bij de ene maatschappij varen is en hoe bij de andere. De 2e werktuigkundige van de „Bussum” was een officier die Oostzee van Van Ommeren had geleend.

„Maar, en dat mag u gerust schrijven, ik ben toch wel tot de ontdekking gekomen, dat ik het bij de Shell nog zo gek niet heb. De gages liggen daar aanzienlijk lager, terwijl de verlofregeling wel sterk afwijkt van de onze. Toen ik na bijna vier maanden dienst werd afgelost, keek men eigenlijk wel wat vreemd op. Want de meesten varen zes maanden. Nu moet ik er aan toevoegen, dat er ook collega's op de „Bussum” waren die vier maanden toch

echt een te korte dienstperiode vonden, maar onder de ouderen waren er, die veel voelden voor vier maanden varen”.

Een bar, zoals thans op onze schepen gebruikelijk, was op de „Bussum” niet aanwezig. Als je behoefte had aan gezelligheid, dan nodigde je iemand in je hut of je ging zelf eens buurten. Echtgenoten meevaren is er wel toegestaan onder bepaalde voorwaarden, maar veel gebruik wordt er niet van gemaakt. Misschien komt dat omdat de kosten van aan- en afmonsteren, dus ook de reiskosten, altijd voor eigen rekening zijn. Daarentegen is men erg soepel in het meevaren van kinderen, hetgeen door de aard van de lading mogelijk is. „De hoofdwerktuigkundige, bijvoorbeeld, had zo'n 2 maanden lang niet alleen zijn echtgenote aan boord, maar ook z'n dochter van een jaar of 12 en een zoon van pakweg 9 jaar”.

Het bleek, dat op een reisje Cherbourg-Emden, dus een korte reis, maar liefst zeven echtgenoten met een aantal kinderen aan boord waren. Trouwens, ook de echtgenote van stuurman De Wit en hun zoon van 4 jaar voeren toen mee. Bij zo'n invasie is het natuurlijk wel behelpen met de slaapplekken. Men laat dit aan de opvarenden zelf over. Er zijn stretchers die je in de hut kunt plaatsen en je moet zelf goed beseffen, dat je verantwoordelijk bent voor je kinderen. Trouwens, ook het probleem schoolverzuim zal niet mis zijn, want niet elk kind kan het zich veroorloven al te lang van school weg te blijven. Maar goed, het was een nieuwe ervaring, ook voor stuurman De Wit, die het uiteraard wel eens leuk vond behalve zijn echtgenote ook z'n zoon aan boord te hebben.

„Ik vond het trouwens toch wel eens een leuke ervaring om deze periode op de „Bussum” gevaren te hebben. Je leert weer eens anderen kennen. Ik sluit het ook zeker niet uit, dat in de verdere toekomst ik best bereid ben nog eens elders te varen. Maar eerst wil ik toch weer een van onze eigen schepen. Ik ben uiteindelijk in dienst van Shell Tankers en dat wil ik graag blijven.”

Onze vlootjubilairissen:



F. Minkels
gezagv.
1951-12.06-1976



B. C. den Exter van den Brink gezagv.
1951-14.06-1976



F. Collarte Vazquez
marinero integrado
op 26.4.1976



F. Dieguez Garcia
camarero
op 10.5.1976

In dienst getreden vlootpersoneel:



A. M. Groenendaal
sch.vakman I



P. A. van der Hoek
sch.vakman I



W. Meyer
sch.vakman II

Bevorderd:



M. W. B. Kitzten
sch.kok per 19-4-76

Schoon-schip

Klaverjaswedstrijd

Hoofd Bediende D. Ploegers meldde ons dat, varend van Japan naar Singapore, aan boord van de „Felania” werd besloten om een klaverjaswedstrijd te houden. Mede aanleiding daartoe was dat de orders waren om te Bukom te laden voor Anchorage. Met andere woorden een reis van zo'n 18 dagen, dus alle tijd om te spelen. Een wedstrijd zonder prijzen is niets, dus laptten alle deelnemers een paar dollars van welk totaal in Singapore enkele prijzen werden gekocht.

Men zou met 14 deelnemers om de andere dag spelen. Oorspronkelijk waren er maar 13 man, maar scheepsgezel a/w J. Brederveld, aan boord „Puk” genoemd, werd in een week tijd, door middel van een stoomcursus, het klaverjassen bijgebracht. Iedere speelavond waren dus twee man vrij, die ervoor moesten zorgen dat de spelers niet verdroogden. De eerste de beste avond was de scheepsvoorman vrij, maar desondanks gierden hem, volgens zeggen, toch de zenuwen door het lichaam van de spanning. Scheepsgezel a/w P. C. Groen had het „geluk” om in de eerste de beste partij „Puk” als maat te loten, waardoor hij nu niet direct tot de koplopers behoorde. Vreemde toestanden kon men waarnemen tijdens de wedstrijden. Bierdrinkers gingen over op limonade, een overtuigd rum-cola-drinker werd een fervente thee-gebruiker. Krasse uitspraken kon men ook vernemen, zowel bij het verzaken, als bij het behalen van een pit. Halverwege de competitie stond Scheepsvakman II J. J. v. Triet aan kop met Hovo F. Tullmann als tweede en scheepsgezel a/w W. Mol als derde. Ook in de ranglijst van behaalde pitten stond J. J. van Triet als eerste. Naarmate het einde van de wedstrijd naderde, gierde het gestel van de Scheepsvoorman

meer en meer en werd door diegenen die geen kans meer hadden op een van de prijzen, weer overgegaan op wat pittiger drankjes dan koffie en thee. Het kwam zo uit, dat in de laatste ronde Tullmann moest samenspielen met Brederveld (resp. No. 1 en 14) en Mol met v. Triet (resp. 2 en 3). Doordat Puk de wedstrijd van zijn leven speelde, namelijk twee pitten plus voor het eerst een gewonnen wedstrijd, werd de Hovo winnaar van de wedstrijd. Twee man kwamen in aanmerking voor de pittenprijs. Na een beslissingswedstrijd werd die gewonnen door W. Mol. De volledige uitslag was:

1. F. Tullmann Hovo
2. P. C. Groen S.A.W.
3. J. J. v. Triet Scheepsvakman II
4. W. Mol S.A.W.
5. D. Ploegers Hoofd Bediende
6. R. J. Hageman Scheepskok
7. L. v. Wieren Scheepsvoorman
8. M. ten Kate S.A.W.
9. L. P. L. W. Dekkers Scheepsvakman I
10. F. Salome Bediende A/D
11. P. Dulfer S.A.W.
12. H. J. F. Stoffers S.A.W.
13. D. v. Eenige S.A.W.
14. J. Brederveld S.A.W.

De vrijdagavond voor aankomst in Anchorage vond de prijsuitreiking plaats.



Mede namens mijn echtgenote betuig ik alle staf- en bemanningsleden die hieraan bijdroegen onze hartelijke dank voor de fraaie geschenken die wij beiden bij ons afscheid op het s.s. „Macoma” mochten ontvangen. Zij zullen ongetwijfeld een blijvende herinnering vormen. Wij wensen u allen nog vele goede jaren in gezondheid toe.

J. J. Schouten en echtgenote.

Shell-winkel

De grote verhuizing naar het nieuwe Shell-Gebouw aan het Hofplein heeft inmiddels plaatsgevonden. Natuurlijk is ook de Shell-winkel meegegaan die nu een ruimer onderkomen heeft dan voorheen het geval was. Zij die gebruik willen maken van de altijd voordelige aanbiedingen in Shell- en aanverwante produkten, kunnen in de nieuwe winkel terecht tijdens de openingsuren van 12.00 tot 13.30 uur. Maar bezoekende zeevarenden kunnen ook buiten deze officiële openingstijd terecht in de winkel, die op de 1e etage is gehuisvest. Zij dienen wel even telefonisch Mw. C. M. van Drunen van de lunchkamer te waarschuwen (toestel 6392 vanaf 26 juli a.s.), die hen van 09.00 tot 16.00 uur gaarne zal bedienen.

Shell Haven

Kapitein G. A. Blackwood, Marine Superintendent te Shell Haven, zal op 30 september de Koninklijke/Shell Groep met pensioen verlaten. Als opvolger is met ingang van 30 september 1976 benoemd kapitein B. E. Ham, momenteel Terminal Superintendent te Bonny.

Aflossing per post

De gezagvoerder van de „Viana” zal vreemd opgekeken hebben bij ontvangst van een postspecificatie, waarin behalve de gebruikelijke correspondentie, circulaires, enz. tevens als inhoud werd geadviseerd „24 fresh crew members”. Om ons gerust te stellen berichtte hij, dat bij ontvangst te Durban allen de reis overleefd hadden en gezond aan boord waren gekomen.



s.s. „Batillus”

Op de werf van Chantiers de l'Atlantique in Frankrijk is de „Batillus” tewater gelaten, de eerste van de twee door de Koninklijke/Shell bestelde 550.000 tonners. Deze schepen krijgen een lengte van 414,20 meter, bij een breedte van 63 meter. Om nog even de enorme afmetingen van deze twee schepen van de „B”-klasse te benadrukken: het toch niet te verwaarlozen passagiersschip „France” kan er tweemaal in! De bemanning zal bestaan uit 12 officieren, 3 leerlingen en 25 scheepsgezellen, 40 in totaal dus. Deze voor een dergelijk schip slechts beperkte bezetting is mogelijk door het in hoge mate automatiseren van het schip. Het schip wordt uitgerust met twee voortstuwings turbines van elk 32.500 pk, twee schroeven en twee roeren.

Tezamen met het reeds in aanbouw zijnde zusterschip, de „Bellamya”, zal deze „B”-klasse de „Globtik Tokyo” en de „Globtik London” van 483.000 ton onttroenen. Zoals bekend, komen de „B”-schepen te varen voor Shell Française, voornamelijk voor de vaart tussen de P.G. en de Franse havens Antifer en Fos.



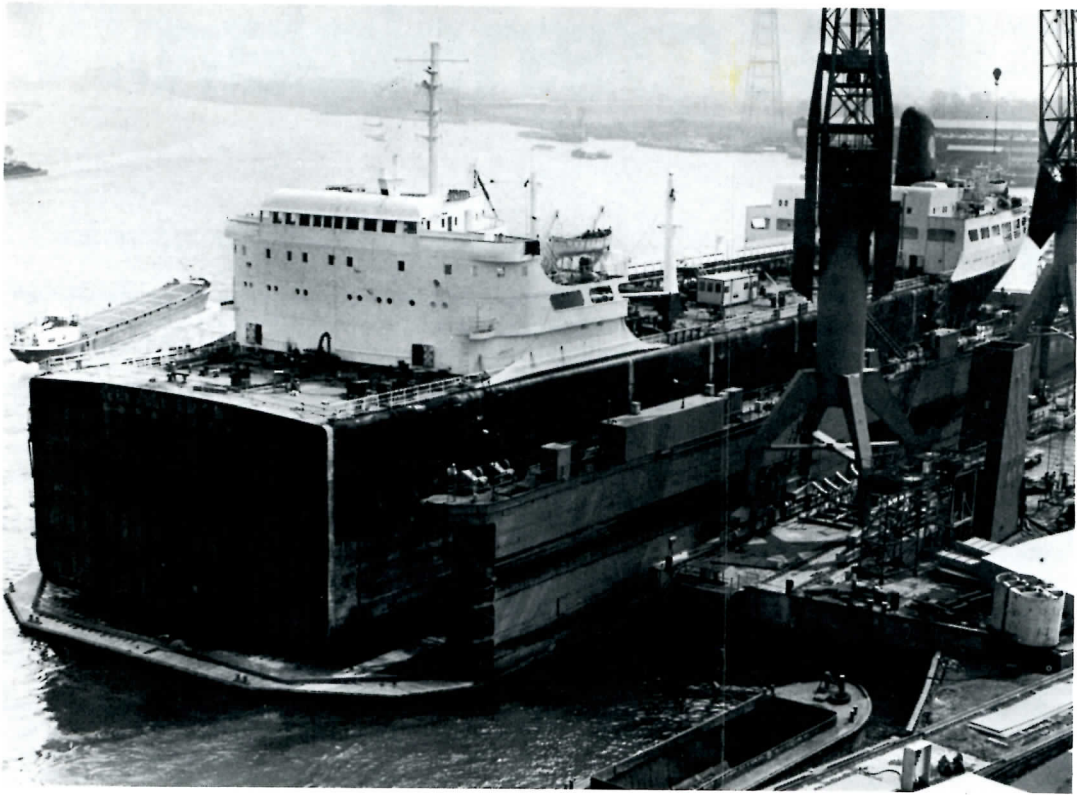
Liberiaanse Diploma's

De controle van de zijde van de Liberiaanse autoriteiten op de onder deze vlag varende schepen, wordt steeds scherper en in feite is dit alleen maar toe te juichen. Bij deze controles kan blijken, dat de benodigde diploma's niet aan boord zijn. In die gevallen is op onze schepen steeds wel het volgens de Nederlandse Wet benodigde aantal zeevaarddiploma's aanwezig, maar voor een aantal daarvan kan onze aanvraag voor het Liberiaanse equivalent nog in behandeling zijn. Wij trachten dan er voor te zorgen dat de Gezagvoerder een afschrift van deze aanvraag in zijn bezit heeft, zodat hij, indien nodig, de met de uitvoering van de controle belaste instantie kan aantonen dat in feite aan de Liberiaanse voorschriften wordt voldaan. Wij wijzen betrokkenen er nog eens uitdrukkelijk op, dat ieder natuurlijk wel alle betreffende bescheiden mee naar boord moet nemen. Voldoet men niet hieraan, dan kan het „vergeten mee te nemen” van het benodigde diploma een boete opleveren en derhalve geldelijke gevolgen hebben voor betrokkenen!

Oude bekende

De opvarenden van de „Vlieland”, welk schip in april in Singapore ging dokken, keken elkaar even aan toen hun schip voor korte tijd langs de Lapu-Lapu werd afgemeerd. „Die kennen wij toch”, zo vroegen zij elkaar. Inderdaad, het was de oude getrouwe „Camitia”, die thans onder Philippijnse vlag als „Lapu-Lapu” door het leven gaat en eveneens bij de Keppel-werf een grote beurt onderging.





Dok

De Scheepswerf Boele in Ridderkerk heeft de Britse Shell-tanker „Venassa” van 35.000 ton draagvermogen aangekocht. Het schip wordt thans verbouwd tot droogdok.



Nostalgie

Een treffend stukje nostalgie van rond de eeuwwisseling, zoals 4e Werktuigkundige Lex Mey en 4e Werktuigkundige Harry Zwanenburg op de „kiek” kwamen. Van het hoe en waar berichtte ons 2e Stuurman M. Westhoff. Op een gegeven moment kreeg het s.s. „Kosicia” orders voor Geelong (Australië). Eenmaal daar aangekomen bleek dat we er een week binnen zouden liggen, hetgeen kapitein H. G. Willemsen de gelegenheid bood om via zijn op vorige reizen opgedane kennis een en ander te organiseren. Zo trok op een zondag een gedeelte van de bemanning, op uitnodiging, naar Ballarat. Daar is Sovereign Hill, een goudgraversnederzetting uit de vorige eeuw, met winkels uit die

tijd, inclusief een smederij en een koper- en tinslagerij, alwaar deze oude ambachten worden uitgeoefend. Goudgraven en het erts wassen kan je er ook, na aankoop van een certificaat, en het goud dat je vindt mag je meenemen.

Een postkoets rijdt er en er is ook een authentieke fotograaf. Dit was dé gelegenheid voor Harry en Lex. Na een moeilijke keuze van de te dragen kleding, kwamen zij aldus te voorschijn en lieten zich op een „bruine” prent vereeuwigen. Weliswaar geen bruidspaar van de maand, doch wel een plekje in schoon schip waard.

Bezoek



Op 26 april jl. bracht het hoofd van de Medische Dienst van Shell Brunei per helikopter een kort bezoek aan de „Marinula”. Met de toenmalige gezagvoerder, kapt. W. Croes, werd de procedure doorgenomen die in geval van nood moet worden gevolgd om een zieke of gewonde zonder vertraging naar het ziekenhuis in Brunei over te brengen. Alhoewel te hopen valt dat de noodzaak daartoe zich nimmer zal voordoen, is gebleken dat, per heli, een patiënt binnen 20 minuten kan zijn overgebracht van de oplegplaats naar het ziekenhuis.

Gele koorts en studieverlof

Ieder die met verlof komt krijgt steeds een brief waarin de aandacht wordt gevraagd voor de inenting tegen gele koorts. Deze dient bij vertrek namelijk minstens voor nog zes maanden geldig te zijn. Daar deze injectie niet gelijktijdig met de overige eventueel noodzakelijke revaccinaties kan geschieden, maar met minstens een week tussenruimte dient te gebeuren, is het dus zaak om de gele koorts-injectie tegen de tijd dat deze verloopt (geldigheidsduur 10 jaar) tijdens het verlof te laten verlengen.

Nu worden we regelmatig geconfronteerd met officieren die na afloop van hun studieverlof naar zee gaan en dan blijkt op dat moment pas dat de gele koorts-injectie is verlopen dan wel binnenkort verlopen zal zijn. De revaccinatie tijdens een dienstperiode in het buitenland laten doen kan vrij hoge kosten met zich meebrengen, nog afgezien van de vraag of het te verzeuenlijken is.

In het vervolg zullen wij ook degenen die met studieverlof gaan op deze kwestie schriftelijk attenderen. Maar inmiddels willen we met name allen die thans met de studie bezig zijn, erop wijzen dat een nog minstens zes maanden geldige gele koorts-injectie op het tijdstip van naar zee gaan een kwestie is, waar ieder zelf tijd voor moet zorgen.



Met pensioen



Kapitein H. Barth trad op 17 maart 1948 in dienst als 4e stuurman. Op 17 april ging hij te Rotterdam als jongste stuurman aan boord van de sleepboot „Oemar”, waarmee hij naar Nieuw Guinea voer. Vervolgens deed hij dienst op de „Antonia”, „Cleodora” en „Murena”, waarvan hij op 9 oktober 1950 afmonsterde voor verlof; tijdens dit verlof behaalde hij zijn 2e rang.

Hierna volgde wederom een dienstperiode in de Oost, o.a. op de „Mirza”, „Macoma”, „Paula” en „Rafaëla”.

Na het hierop volgende verlof, waarin hij zijn 1e rang behaalde, vertrok hij in april 1954 met de „Ovula” weer naar zee en werd enkele maanden later te Curaçao overgeplaatst naar de „Gyrotoma” van de C.S.M. Echter slechts voor luttele weken, waarna tewerkstelling op de sleepboten aldaar volgde. En hiermede werd een vrij langdurige periode voor hem ingeleid, die tot mei 1965 voortduurde. Gedurende deze jaren heeft hij zich o.a. ingezet om lokale krachten voor het commando over de sleepboten op te leiden en op dit gebied zag hij kans zeer goede resultaten te boeken. Vanaf 17 mei 1965 keerde hij terug naar de diepzee-vloot en was hij o.a. tewerkgesteld op de „Kalydon”, „Abida”, „Korenia” en „Vivipara”. Op 30 juli 1967 werd hij waarnemend gezagvoerder op de „Krebsia” en op 14 februari 1968 volgde zijn aanstelling in deze rang. Hierna voerde hij het bevel over nog een twaalfal schepen, waarvan wij noemen de „Acteon”, „Viana”, „Lovellia”, „Sepia”, „Dione” en „Marisa”. Op 12 januari jl. droeg hij op het hem zo welbekende Curaçao zijn laatste commando over aan zijn opvolger.



Hoewel niet wat leeftijd betreft is de heer **W. Balvers** qua diensttijd de senior van het viertal hoofd-officieren waarvan wij thans afscheid nemen. Op 26 april 1946 tekende hij een arbeidsovereenkomst met onze maatschappij en trad dezelfde dag te Rotterdam in dienst op de „Perna”.

In hoeverre deze eerste tewerkstelling op een motorschip daaraan heeft bijgedragen is moeilijk na te gaan, maar geconstateerd kan worden dat hij zich in de loop der jaren heeft ontwikkeld tot een specialist op het gebied van de scheepsdieselmotoren, waarin zijn gelijke op dat niveau moeilijk gevonden zal kunnen worden.

Echter hem kan allerminst eenzijdigheid worden verweten, want niet alleen met de turbo-elektrische installaties op de „Theobaldius”, „Koratia”, „Korenia” en „Kosmatella”, maar ook met de stoomturbine op de „Macoma” en „Metula” maakte hij kennis. In de loop der jaren hadden de motorschepen echter wel duidelijk de overhand. Met name zijn kennis van en ervaring met de installaties op dat soort schepen maakten hem tot een waardevolle adviseur bij het oplossen van technische problemen, die zich aan boord in de loop der jaren hebben voorgedaan. Zijn rapportages en aanbevelingen hebben een schat van informatie opgeleverd, en in de vele commissies waaraan door functionarissen van ons bedrijf – tot nut van de Nederlandse Koopvaardij in het algemeen – veelvuldig wordt deelgenomen heeft een en ander ongetwijfeld waardevol bijgedragen. Het was dan ook zeer verdiend dat de heer Balvers ter gelegenheid van Haar verjaardag onlangs door H.M. Koningin Juliana tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau werd benoemd.



Rest ons nog te vermelden dat met de heer Balvers tevens zijn echtgenote als een van onze meest „bevaren” dames ons heeft verlaten.

Na de beëindiging van de tweede wereldoorlog in 1945 was de heer **R. Romijn** één van de eerste die, toen de opleiding van werktuigkundigen voor onze rekening aan de De Ruyterschool werd hervat, daaraan in september van dat jaar ging deelnemen. Dat geschiedde echter in Nijmegen, waar de school toen onder dwang van de omstandigheden tijdelijk naar was geëvacueerd.

In juli 1947 behaalde hij het BM-getuigschrift en op 9 augustus daaraanvolgend tekende hij een „Model B Arbeidsovereenkomst” voor het behalen van zijn vaartijd.

Met de „Oranje” reisde hij naar Singapore, als Supernumerary op de „Erinna” naar Miri, waar hij op 12 november van dat jaar als leerlingwerktuigkundige op de „Mirza” in actieve dienst trad. Ruim een jaar later volgde op dit schip zijn aanstelling tot 5e werktuigkundige en na op nog enige schepen afwisselend in deze rang en als waarnemend 4e werktuigkundige te hebben dienstgedaan, werd hij op 28 december 1950 bij aankomst te Amsterdam voor verlof van de „Cistula” afgelost. Die vaste dienstperiode van ruim drie jaar vormde wel een scherpe tegenstelling met de 4 à 5 maanden waar we thans aan gewend zijn.

Sedertdien deed hij zoals gebruikelijk op alle wereldzeën en classeschepen dienst, in Oost en West, op de „Ena”, „Acila”, „Dallia” en „Dosina” – maar ook ter afwisseling van de motorschepen op de „K”-klasse, „Viana”, „Zaria” en „Onoba”. Overigens verdwijnt met zijn vertrek de naam R. Romijn niet van onze pay-roll. Junior drukt namelijk de voetsporen van zijn vader en vaart bij ons als waarnemend 4e werktuigkundige, zij het dat hij momenteel is uitgeleend aan Chevron Tankers!

In het begin van de tweede wereldoorlog volgde de heer **E. Rouw** zijn theoretische opleiding, maar de situatie liet niet toe om in aansluiting daarop naar zee te gaan. Zodoende werd het eerst een functie bij een rijksinstelling en vervolgens onderduiken om tewerkstelling in Duitsland te ontgaan. Dit alles was wel in hoofdzaak de reden dat het tot 14 juni 1948 duurde aler hij bij onze maatschappij als 5e werktuigkundige in dienst kon treden. Reeds de volgende dag stapte hij te Rotterdam aan boord van de „Clavella”.

Gedurende een aantal jaren deed hij op de motorschepen dienst (andere hadden we toen trouwens niet!) van „Boedoek” tot „Sunetta”, maar in 1956 maakte hij kennis met de „K”-klasse, een kennismaking die zich sindsdien uiteraard vele malen herhaald heeft.

Maar toch werden ook toen de motorschepen niet vergeten, gezien zijn tewerkstellingen op de „Camitia”, „Cinulia” en „Crania”, weer afgewisseld door dienstperioden op de „Philippia”, „Vitrea”, „Zaria” en „Onoba” om er een paar te noemen. Inmiddels was hij begin 1964 tot hoofdwerktuigkundige gepromoveerd en sedertdien werd de leiding van de werktuigkundige dienst op vele schepen – waaronder een aantal van de bovengenoemde – aan hem toevertrouwd.

De „Onoba” – voor hem reeds een „oude bekende” – was zijn laatste werkterrein en op 12 april jl. werd hij daarvan te Baytown afgemonsterd.

Vlootpersonalia

in de periode van 16 april t/m 15 mei 1976

Gehuwd:

02.04: J. A. Geerdinck, 5e wtk., met mw. N. E. Veltman;
07.05: M. B. H. van den Brandeler, 4e stm., met mw. D. van Zonneveld;
07.05: W. Hol, 5e wtk., met mw. L. Couvée;
07.05: J. H. van der Sluys, 5e wtk., met mw. L. Hoogvliet
08.05: R. P. Regout, 3e stm., met mw. V. Simons;
12.05: P. Reid, 5e wtk., met mw. A. Foekema.

Geboren:

18.04: Joost, zoon van J. J. de Groot, 4e wtk., en mw. G. W. de Groot-van Rees;
20.04: Jacob Stefanus, zoon van A. Dijkhuizen, 3e stm., en mw. A. Dijkhuizen-van Rijn;
21.04: Mark, zoon van B. M. Stubbe, 3e stm., en mw. C. S. W. Stubbe-van der Ploeg;
21.04: Olivier, zoon van K. Cramer, 3e stm., en mw. N. Cramer-Hoogerwerff;
29.04: Pieter Jan, zoon van H. J. Schaaf, 2e stm., en mw. C. J. G. Schaaf-Brekelmans;
03.05: Tamara Georgina, dochter van M. F. Stoltink, 4e wtk., en mw. H. H. Stoltink-Schultz.
03.05: Ronnie, zoon van Q. A. P. de Wit, sch. vakman II, en mw. A. de Wit-Postma.

Aflossingen:

gezagv.: C. Wolse, W. Welbie,
B. C. den Exter van den Brink, N. A. Jager,
H. A. Kuling, J. J. Schouten, R. Verhoef,
J. E. Dekker, K. Drent, G. F. de Boer, J. de Jong, K. Prins;
1e stl.: W. Beekman, M. F. D. Beex, J. de Jager sr.
M. A. D. Hartlief, G. L. A. Martens, W. Drost,
R. A. Kattenburg Schüler, J. Bosman, G. Gerritse,
A. J. Both;
2e stl.: F. Hogenbirk, C. P. van Hoek, B. Koppe,
F. G. Franken, G. J. Gerritsen, J. van Ruiven,
D. J. Mittelmeyer, K. P. Biesiot,
C. P. C. van Goethem, W. A. M. Bouma;
3e stl.: A. Leffers, A. Breevaart,
C. T. J. van Oosten, P. L. van der Vos,
C. M. Bianchi, F. van Bommel, R. van der Voort,
H. Reiling;
4e stl.: H. A. van der Want, J. H. Oort, J. J. Smit,
C. H. M. Buckens, S. I. van der Zee,
E. J. G. Kraszewski;
radio-off.: J. M. J. C. Nederpelt, J. Hofstee,
W. F. Kieskamp, H. J. van Homoet, T. de Vries,
J. Buitendijk, A. van Huissteden, J. H. ten Pas,
A. Narold, C. Jongbloed, J. van Hees;
hfd.wtk.: L. Buitenkant, G. J. Visscher,
J. I. Brangert, C. H. J. van Dijk;
2e wtk.: J. Kruysse, M. de Wit, A. G. M. Witten,
W. J. Meuldijk, P. Dekker, J. B. van Haaster,
G. J. Leussink, J. J. Timmers, C. G. van der Zwet,
W. Muis, J. H. M. A. van Jaarsveld, A. J. Verkerk,

In memoriam

Op 3 mei jl. is overleden de heer

C. de Vet

in de leeftijd van 56 jaar. Gedurende 21 jaar heeft hij op onze schepen dienstgedaan, waarvan 18 als bootsman/scheepsvoorman. In 1973 kwam er door zijn arbeidsongeschiktheid een einde aan zijn eervolle dienst bij onze maatschappij.

L. Vlastra, W. Vroling, J. J. J. Ludekuse, A. Verwey;
3e wtk.: A. M. Vink, K. Elshout,
J. P. van de Water, A. O. J. de Groot,
H. E. Daniëls, T. J. M. H. Bakker, E. Hendrikse;
4e wtk.: W. Hol, C. J. Bier, A. J. Zon,
J. van der Werk, W. J. L. de Gee, J. Key,
J. J. M. G. Tervoort, P. O. J. van der Horst;
5e wtk.: E. A. Rumeser, M. F. de Boer, A. Oost,
H. M. Zwanenburg, C. G. A. Hoenders,
A. R. Seraus, J. Marijs, E. S. R. Noordhuis,
N. W. Kuilman, J. F. de Feyter, B. L. C. Maas,
E. Dubbeldeman, H. W. J. Schoonbergen,
G. R. Spijkerman, J. A. Goudzwaard;
II.wtk.: R. G. Boonstra;
sch. voorman: C. Luykenaar, J. M. Wigleven;
H. H. van Oostrum;
sch. vakman I: L. P. L. W. Dekkers,
L. J. C. van Kuyen, M. J. W. A. Schuurs;
sch. vakman II: V. H. Heymans, J. P. Kilkens,
R. W. B. M. van Huet, B. A. Amstelveen,
Q. A. P. de Wit, W. Abels;
sch. gezeg a/w: P. N. E. Hermans, A. van Sloten,
G. N. Hartman, I. Snoek, H. J. Groeneveld,
J. van der Sluis, H. de Vries,
E. J. B. Janssen-Andeweg, J. G. Klein-Hesselink,
E. R. van Engel, R. A. Curial, W. J. van Strijland,
J. Booy, H. J. F. Stoffers, W. Mol, A. C. Dieckman,
C. N. M. Prins;
aank.sch.gezeg a/w: B. L. Quist,
H. Sandifort, P. B. Klaassen,
H. Wigchert, C. T. M. Kneppers;
sch.kok: C. J. L. van der Linde;
hoofd bediende: R. Bakker, D. J. Bakker,
D. Ploegers, J. L. F. Romen;
bediende: M. F. Velsink, W. M. Beekman,
H. Moes, R. van Ginkel;
bediende (a/d): C. J. de Graaf, P. J. M. Fruytier,
R. E. van Wijk;
koksmaat: W. A. van Noort;

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida: 1e stm. J. H. F. Franken, wnd. 2e stm. R. A. J. van Vugt, II.stm. J. C. Runnenburg, wnd. 2e wtk. G. J. A. de Ruitter, 5e wtk. A. Verschoor, 5e wtk. P. J. Steevensz, radio-off. B. C. Koestering;
m.s. Acila: gezagv. D. M. Mos;
m.s. Acmaea: 4e stm. D. van der Heul, 4e wtk. A. Nonnekes, 5e wtk. M. Klein;
m.s. Acteon: hfd.wtk. C. de Witte, 5e wtk. T. J. van Loo;
s.s. Arca: 1e stm. C. P. Donken, 2e wtk. O. de Roos, 5e wtk. G. W. Slotboom, radio-off. J. H. ter Horst;
s.s. Atys: 2e wtk. A. de Jong, radio-off. M. van Buren;
s.s. Capiluna: gezagv. P. J. P. Siebesma, 2e stm. H. van Popta, sch. voorman G. J. van Delft, bediende L. de Vos, bediende (a/d) M. W. A. M. de Beer;
s.s. Capisteria: wnd. 2e wtk. J. M. Huisman, wnd. 2e wtk. F. D. Dieleman, 4e wtk. J. Esselman, 2° man. C. Perez Fernandez, mar. int. F. Collarte Vazquez;
m.s. Cinulla: 1e stm. F. de Vries, 2e stm. F. L. A. Bloot, 3e stm. B. G. ten Cate, hfd.wtk. F. L. Alexandre, 2e wtk. J. H. C. Viertelhausen;
m.s. Dallia: 2e wtk. C. Hemmer, 5e wtk. C. W. Bouman, sch.vakman II J. W. Wolters, sch. gezeg a/w P. J. M. van Dillen, M. Kumentas, J. H. Winands, G. Buys, aank. sch. gezeg a/w H. R. Rikken, hoofd bediende M. te Hennepe;
m.s. Daphne: 1e stm. R. A. M. van Hooydonk, 3e stm. R. F. Mesker, 5e wtk. E. J. Kolet, 5e wtk. J. A. Elbert, sch. voorman A. de Kuyper, sch. vakman II W. Meyer, aank. kok J. van der Horst, hoofd bediende E. J. Eradus, bediende P. J. Gijse;
m.s. Diadema: 1e stm. J. Post, 2e stm. H. den Ouden, 2e wtk. E. E. Kreune, sch.

voorman B. R. Pronk, sch. vakman II
W. M. van der Poel, sch. gezeg a/w G. Z. Spaans,
M. Vliemans, P. J. Mirrer, F. H. A. van Kommer,
H. de Jong, aank. sch. gezeg a/w F. A. B. Helmich,
G. A. A. Tielemans, sch. kok M. W. B. Kitzen,
bediende L. J. Schalk;
m.s. Diloma: 2e wtk. B. Oudkerk, wnd. 4e wtk. R. M. Eebes, 5e wtk. M. J. M. Borghouts, sch. voorman P. H. A. van der Putten, sch. vakman II D. Kipperman, sch. gezeg a/w J. Poot,
R. R. van Walstijn, F. B. B. Bodelier, G. Ammeraal,
R. F. Huysers, sch. kok G. H. H. Lammers;
m.s. Dione: bediende A. Scheffer;
m.s. Felania: hfd.wtk. J. van der Schee, 2e wtk. H. L. de Koning, sch. gezeg a/w P. Harmans, aank. sch. gezeg a/w J. L. Halsema, hoofd bediende H. Domselaar;
m.s. Fulgur: 1e stm. C. J. Clarisse, hfd.wtk. O. K. Nicolai, bediende (a/d) J. J. P. Vaessen;
m.s. Kalydon: 2e stm. R. de Bordes;
s.s. Kara: 4e stm. L. van Doren, wnd. 4e wtk. F. S. Koolen, 5e wtk. D. J. Sandee;
s.s. Katelysia: 3e stm. P. Haas;
s.s. Keletia: wnd. 3e wtk. P. Naaktgeboren;
s.s. Khasiella: II.stm. R. G. Pieters, II.stm. A. E. R. van de Griend, wnd. 3e wtk. W. I. van der Burght, 5e wtk. L. A. T. Kersten, radio-off. C. P. Joziassie;
s.s. Kopionella: 4e stm. J. W. J. Rodenhuis, 2e wtk. F. H. de Jong, 4e wtk. G. H. Willems, radio-off. G. T. Mebius;
s.s. Kosica: 1e stm. P. E. van der Veld, 2e wtk. P. Stachelhausen, 5e wtk. L. Buizert, 5e wtk. J. M. G. M. van Kooten, radio-off. P. W. Veygen;
s.s. Kryptos: gezagv. R. J. Wyrdeeman, 2e wtk. F. J. van der Vorm, 4e wtk. D. W. Smit, radio-off. J. D. Dieker;
s.s. Lovellia: gezagv. C. Vriend, 2e stm. A. J. W. Rommes, 3e stm. A. L. M. Nagelkerken, hfd.wtk. J. P. Hasenack, hfd.wtk. G. Braak, 4e wtk. G. Dekker, 5e wtk. S. J. F. 't Hooft, radio-off. T. Westra;
s.s. Macoma: gezagv. J. van der Velden, hfd.wtk. A. J. Baerveldt, 2e wtk. F. Bakker, 5e wtk. J. Meeldijk, sch. gezeg a/w C. Verlind, J. P. W. Dallmeyer, hoofd bediende F. P. Lommerse;
s.s. Marinula: 4e stm. E. E. de Rijcke, 5e wtk. J. J. Timmermans, 5e wtk. L. Busé, 5e wtk. R. Linsen, sch. voorman J. C. van Willigen, sch. vakman I F. W. Bossen;
s.s. Meta: gezagv. J. van Beele, 2e wtk. A. van Rijswijk, wnd. 3e wtk. J. Kruize, 5e wtk. P. P. Rolff, capataz A. Lopez Fernandez, man. esp. A. Abalde Bastos, 2° man. J. Crespo Gonzalez, mar. int. G. Gago Salgueiro, R. Magdalena Potti, J. Rajo Fernandez, J. A. Sanroman Conde, M. Santome Cañedo, J. L. Seoane Ferverza, J. Soage Vieitez, R. J. Trabazos Fernandez, R. Vicente Dominguez, 2° mar. int. E. Guimerans Perez, E. Peon Cajide, coc. A. Martinez Amoedo, cam. may. do. A. Lorenzo Figueiras, cam. J. M. Freire Bouzas, A. Perez Martinez, cam. (trip.) S. Vilar Iglesias;
s.s. Mitra: 3e wtk. E. P. R. van Zelst, 4e wtk. A. Belder, sch. vakman I G. J. C. Dudink;
s.s. Mytilus: gezagv. P. B. Hibma, 2e stm. R. W. Overdijkink, 3e stm. J. J. Engelbrecht, 4e stm. J. L. Assendorp, 5e wtk. C. G. Storm, radio-off. D. Bins;
s.s. Niso: 1e stm. A. H. van Haaften, 1e stm. L. A. Veer, 2e stm. F. B. Schröder, 2e wtk. F. B. Visser, 5e wtk. P. C. Farro, radio-off. H. Zwolle, capataz A. Aragunde de la Torre, man. esp. J. Gonzalez Davila, mar. int. J. Giraldez Rodriguez, J. B. Gonzalez Cortes, J. Lopez Pena, M. Pensado Doldan, F. Perez Fernandez, U. Riobo Riobo, a.d. coc. J. L. Pousada Perez;
s.s. Ondina: 2e stm. E. J. B. Seele, 5e wtk. J. Schipper;
s.s. Patro: 1e stm. H. W. Vermaas, 2e stm. R. Dijkstra, 2e wtk. R. J. Bosman, 4e wtk. J. C. Ranshuysen, hoofd voeding E. Kost;
s.s. Philippia: gezagv. J. van der Zouwen;
s.s. Viana: gezagv. A. J. Schumm, 2e wtk. P. A. Ankerman, wnd. 4e wtk. A. B. Blomberg, radio-off. P. van Dijk;
s.s. Vitrea: hfd.wtk. C. C. Bartels, 2e wtk.

H. Nijhof;

s.s. Vlieland: gezagv. J. H. Korsen,

3e wtk. R. Bos, 5e wtk.

C. P. J. de Hond;

s.s. Zafra: 4e stm. J. C. Hilberding;

s.s. Zaria: gezagv. K. Poort van Ingen, 3e stm.

A. H. den Breems, 4e stm. R. M. van der Aa, 3e

wtk. R. F. M. ten Hoonte.

In dienst getreden vlootpersoneel:

1e stm.: J. H. F. Franken.

Uit dienst getreden vlootpersoneel:

2e stm.: T. T. Rison;

3e wtk.: J. P. Hendrikse, R. G. M. Kauffeld;

5e wtk.: H. Deurloo, C. J. M. van Meer;

sch. vakman II: H. P. M. Oosterveer.

Terug van tijdelijke tewerkstelling „Chevron Tankers B.V.”:

4e stm.: M. Hofman.

Aangesteld als:

gezagv.: H. A. Kuling;

2e stm.: A. Terpstra, F. Hogenbirk,

G. Besier, E. J. B. Seele;

3e stm.: P. C. J. Dikkentman, M. van Dijke;

4e wtk.: W. H. Lentink, R. F. van Loon,

A. Nonnekes, G. A. van Niel, J. R. Spoelstra,

G. A. de Wolf, C. N. M. van der Weyden, R. Denker,

J. F. van Est, W. S. de Graaf, A. Belder, P. Mulder,

J. P. de Visser, H. C. Nagelkerken;

5e wtk.: C. W. Bouman, R. Floor;

sch. vakman I: R. Croese;

sch. vakman II: W. M. van der Poel.

Behaalde diploma's

1e stm. G.H.V.: R. Dijkstra, F. B. Schröder,

F. L. A. Bloot, D. C. Tazelaar;

1e stm. G.H.V.-th.: P. G. van der Horst,

J. F. Casimiri;

2e stm. G.H.V.: R. F. Mesker, M. M. Scheele;

2e stm. G.H.V.-th.: D. Dankaart,

F. T. J. van Manen;

„C-th.”: G. J. van Eyk;

„B””: G. Dekker, E. P. R. van Zelst;

„A””: H. A. J. Kiljan, B. van den Ban.

Gepensioneerd:

Gezagv.: D. Fransen, M. Zuilhof.

Mutaties walpersoneel

in de periode 11-4-1976 t/m 10-5-1976

In dienst



Mw. A. M. den Besten
DFM/DFD (ex. S.N.V.)
1-5-1976



R. L. N. Olleroock
DFP/4
1-5-1976

Militaire dienst

26-4-1976 P. W. L. Bode - DFP/1

Interne mutaties

12-4-1976 Mw. W. J. M. Miltenburg van DFF/4 naar DFF/1

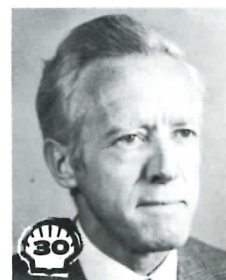
1-5-1976 R. J. F. Stuyvenberg van DFM/3 naar DFF/1

1-5-1976 G. M. J. Debets van DFF/1 naar DFF/2

Jubilea



H. Sierat
DFP/5 - 25 jaar
24-5-1976



G. H. van Leeuwen
DFP/1 - 30 jaar
17-6-1976

Geboren

3-5-1976 Timo Josbert Henri, zoon van J. A. M. Lindeman - DFP/2 - en Mevr. R. B. C. Lindeman-Landheer

Vlootcirculaires

In de periode 12 april tot en met 15 mei 1976 verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR-berichten:

No. Datum Onderwerp

1159	12.4.76	Metrieke computer data (PCOR).
1160	12.4.76	Tankschoonmaakrapportage-Form 41.
1161	22.4.76	GAK-Veiligheidsboekje.
1162	28.4.76	Aanpassing gages Europees vlootpersoneel (PCOR).
1163	29.4.76	Koninklijke onderscheiding hfd.wtk W. Balvers (PCOR).
1164	29.4.76	Aanstellingen (PCOR).
1165	29.4.76	Uurverdiensten officieren en Eur. scheepsgezellen (PCOR).
1166	30.4.76	Gagewijzigingen C.A.O. vlootpersoneel per 1 mei 1976.
1167	29.4.76	Koersen (PCOR).
1168	5.5.76	Register verdovende middelen.
1169	6.5.76	Suezkanaalgelden.

tussen schip en ka

vijftiende jaargang no. 11 – juni 1976

Maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers B.V. Het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen en/of het reproduceren van foto's of afbeeldingen is slechts geoorloofd met schriftelijke toestemming van de redactie.

Redactiecommissie

A. de Coninck

D. Jongeneel

G. H. van Leeuwen

Redactie

W. N. Wouters

010 - 145.144 - 2065

Administratie

Toestel 2065

Kopij

In te zenden aan:

Redactie „Tussen Schip en Ka”,

p/a Shell Tankers B.V.,

Postbus 874

Rotterdam

Het is iedere maand, bij het samenstellen van dit blad, weer een probleem om een bruidspaar te strikken dat pas in het huwelijk is getreden (uiteindelijk willen we ook op dit gebied actueel blijven) en nog voor de sluitingsdatum over de bruidsfoto's beschikt. In mei zat het ons wat dit betreft erg tegen. De foto's konden niet meer op tijd worden ingeleverd, terwijl een bruidspaar uit februari of maart nu niet van actualiteit getuigt. Net ging dit blad echter op de pers, of alsnog kregen wij van 4e stuurman M. B. H. van den Brandeler een bruidsfoto te pakken, waarop hij met zijn liefvallige bruid – Mej. D. G. W. van Zonneveld – in het zonnetje staat. Hun huwelijk werd voltrokken in Sassenheim op 7 mei jl., dus zeker actueel voor het juni-nummer.

Bruidspaar
van de maand

