

TUSSEN
**SCHIP
EN KA**
MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.
M A A R T 1 9 7 2



Shell-top niet

Nieuwbouwworder

Shell International Marine Ltd heeft twee tankschepen met een draagvermogen van 301.000 ton besteld bij de Lindö scheepswerf van A. P. Möller in Denemarken. Shell heeft de werf bovendien opgedragen het draagvermogen van vier tankschepen die al eerder waren besteld, te vergroten van 256.000 tot 301.000 ton.

F. S. McFadzean wordt chairman van de „Shell” Transport and Trading Company Ltd.

Sir David Barran heeft de wens te kennen gegeven op 30 juni a.s., de datum van zijn pensionering als Groepsdirecteur, af te treden als voorzitter van de Raad van Beheer (chairman) van de „Shell” Transport and Trading Company Ltd. Sir David blijft managing director van deze maatschappij.

De heer F. S. McFadzean zal hem per 1 juli 1972 als chairman opvolgen. De heer McFadzean blijft Groepsdirecteur, een functie die hij sinds 1964 vervult.

Meer aardgas naar Japan

In Japan is een tweede overeenkomst gesloten die betrekking heeft op de levering van door Brunei Shell geproduceerd aardgas aan Tokyo Gas en Osaka Gas.

De totale waarde van de op grond van dit contract en van de in 1969 gesloten overeenkomst te leveren hoeveelheden aardgas zal meer dan 2,6 miljard dollar bedragen.

De uit het nieuwe contract voortvloeiende levering zal in juli 1973 beginnen en de hoeveelheden zullen oplopen tot ongeveer 1½ miljoen ton per jaar in 1975. Gedurende 20 jaar zal voor een waarde van ruim 1 miljard dollar aan vloeibaar gemaakt aardgas worden geleverd.

Bij de voorplaat

Een blik op het Shell-Gebouw aan het Hofplein in het vroege voorjaar 1972. Nu nog één gebouw, doch over enige tijd zal het nieuwe torengebouw, zoals aangekondigd in ons november-nummer, hiernaast verrijzen.

„De Koninklijke/Shell Groep gaat gewoon door. Ondanks alle sombere voorspellingen meent President-Directeur mr. G. A. Wagner, dat er voorlopig geen tekort aan energie zal ontstaan. Wel zal die energie duurder worden. Dat is al een goede reden om er wat zuiniger mee om te springen.”

Aldus luidt de inleiding van het vraaggesprek dat in het Financieel-Economisch Magazine („FEM”) van 2 februari jl. werd gepubliceerd, en dat werd gevoerd met mr. G. A. Wagner, ir. E. J. C. Toxopeus, Coördinator Research, ir. E. Lelyveld, Coördinator Chemie en ir. J. H. Choufoer, Coördinator Verwerking-Olie. Uiteraard kwam in dit artikel de computerberekening van een team van het Massachusetts Institute of Technology (MIT) ter sprake, die voorziet welke toekomst ons te wachten staat. Als voornaamste variabelen werden door het MIT-team genomen de grondstoffenvoorraad, de kapitaalinvestering, het bevolkingsaantal, de voedselproductie en de vervuiling. Het MIT-rapport, uitgebracht aan de zogenaamde Club van Rome, vermeldt o.a. de volgende somber stemmende conclusies: er is nog voor 14 jaar aardgas en voor 20 jaar olie aanwezig. Zelfs bij een verdubbeling van de meest optimistische schattingen van onontdekte reserves wordt niet meer dan tien tot dertig jaar respijt verkregen.

Tegenover deze mening staat echter de optimistischer kijk van in het bijzonder mr. G. A. Wagner. Wij vermelden uit het interview de, naar onze mening, belangrijkste uitspraken en citaten.

Grondstoffenvoorraad

Dit schrikwekkend perspectief heeft mr. Gerrit Abram Wagner (55) niet nerveus gemaakt. Wagner prijst het initiatief de complexe factoren die het fysieke bestaan bedreigen in een model te vangen, wijst op het voorlopige van de berekeningen, stelt dat mis-calculaties van enkele procenten op onderdelen het hele model overhoop halen en meent dat er zeker nog voor dertig tot vijftig jaar voldoende aardgas- en oliereserves zijn. Wagner: „Het gevaarlijke van het naar buiten brengen van onrijpe studies is, dat ze een hardnekkig eigen leven gaan leiden.”

Shell blijft, voor de te voorziene toekomst, in de olie, daarbij gesteund door het repeterende grapje dat verhaalt hoe Marcus Samuel — de eerste voorzitter van Shell Transport and Trading — reeds in 1899 alle overredingskracht moest gebruiken om duidelijk te maken dat er voldoende reserves zouden zijn.

De wereldproductie was toen 400.000 barrellen per dag. Nu 50 miljoen. Maar ook nu blijft er overredingskracht nodig, want de werkelijk bewezen en thans produceerbare wereldoliereserves bedragen 70 miljard ton, genoeg voor de komende vijftien jaar. Wil men in 1980 weer een reserve van vijftien jaar hebben, dan zal er een hoeveelheid olie moeten worden aangetoond, die gelijk staat aan meer dan de helft van de in de afgelopen negentig jaar door de olie-industrie aangeboorde reserves.

Hoewel de gemakkelijkst toegankelijke bronnen nu in exploitatie zijn, heeft Shell er het volste vertrouwen in dat er voldoende olie zal zijn. De industrie verwacht met name in Alaska, Europa en het Verre Oosten — ook onder de zeebodem — nieuwe voorkomens te kunnen aantonen. „Verder,” aldus Wagner, „liggen er grote olievoorraden opgeslagen in schalies en teerzanden. Bovendien zijn er nog de enorme kolenvoorraden waar vooral de Verenigde Staten over beschikken.”

Research

Hoe weinig Shell geneigd is aan te nemen dat de rol van olie en aardgas als energiedrager binnen afzienbare tijd zou zijn uitgespeeld, blijkt uit de researchactiviteiten. Verreweg het grootste deel van het budget (f 500 miljoen) heeft betrekking op de productie van olie en aardgas en op de daarvan gemaakte producten. Het onderzoek richt zich met name op diepzee-exploraties en op mogelijkheden olievoorkomens meer uitputtend te exploiteren. Research-coördinator ir. E. J. G. Toxopeus: „Niet meer dan

bang voor energie-tekort

veertig procent van de gevonden hoeveelheden olie is produceerbaar met de huidige technieken. Om dat te verhogen, is veel onderzoek nodig." Het is duidelijk dat al deze factoren kostprijsverhogend werken. Diepzeeboringen tot 200 meter vergen investeringen die driemaal zo hoog zijn als het bedrag dat nodig is om olie te winnen in het Midden-Oosten. Gaat men dieper, dan komt men tot een factor tien.

Kernenergie

Hoewel kernenergie alleen wordt gebruikt voor de opwekking van elektriciteit, kan het aandeel in de totale energievoorziening aanmerkelijk worden vergroot als bijvoorbeeld de elektrische auto — waaraan ook Shell werkt — gerealiseerd zou worden. Alhoewel Shell niet direct actief is op het terrein van de kernenergie, blijft zij de ontwikkeling nauwlettend volgen. In het research-budget is er echter geen geld voor uitgetrokken. Wagner: „Behalve in de Verenigde Staten is deze sector geheel in handen van de overheden die allemaal hun nationale belangen laten prevaleren. Het is voor een organisatie als de onze erg moeilijk daar tussen te gaan zitten. Bovendien liggen onze interesses natuurlijk niet in de kerncentrales. Het bouwen van drukvaten en installaties is ons vak niet. Waar wij wel in zijn geïnteresseerd is de splijtstofcyclus.”

Temporisering

Wagners devies is: consolidatie, rendementsverbetering, evenwichtige groei. Die consolidatie — in de zin van temporisering van de uitbreidingen — is bij de Koninklijke/Shell Groep in de chemische sector — het concern behoort tot de tien grote chemische bedrijven — het eerst ingezet. Behalve Moerdijk hebben alle door Shell in Europa geplande projecten daarvan de gevolgen ondervonden. Het meest spectaculair was het voor een belangrijk deel stopzetten van het reeds in aanbouw zijnde complex in Carrington (Engeland), dat in totaal 1,3 miljard gulden zou gaan kosten. Het project is gehalveerd.

Leze temporisering, waartoe ook andere chemie-giganten zijn overgegaan, heeft de overcapaciteit doen afnemen. Ir. E. Lelyveld, Manufacturing-coördinator Chemie: „De snelheid waarmee de prijzen werden afgebroken, is vorig jaar afgenomen. Die prijzen moeten echter omhoog. Op olie gebaseerde chemische pro-

dukten zullen gemiddeld vijf procent per jaar duurder moeten worden. Een derde daarvan komt op rekening van de stijging der olieprijsen." De schaalvergroting — die voorheen tot prijsverlaging en tot het openleggen van nieuwe markten voor chemische produkten leidde — acht Lelyveld nauwelijks meer mogelijk. De limiet van wat technisch mogelijk is, is nagenoeg bereikt. Groei-percentages van vijftien zijn niet meer te verwachten. „Bovendien is de materiële welvaart voor velen niet meer zo primair. Er komt dus minder geld beschikbaar voor chemische produkten. Al met al verwacht ik voor de komende tien jaar een jaarlijkse groei van tien procent, wat nog altijd beduidend meer is dan de gemiddelde industriële groei; t/m 1973 zal dat nog wel iets lager zijn." Veel van de factoren die sindsdien de chemische industrie in moeilijkheden hebben gebracht, zijn ook in de olie-industrie naar voren gekomen. Ook hier zijn de investeringen teruggebracht. Ir. J. H. Choufoer, Manufacturing-coördinator Olie: „De zeer krappe marges van het ogenblik maken een haarfijne afstemming van vraag en aanbod noodzakelijk. Tien procent overcapaciteit betekent tien procent hogere produktiekosten. Voor Europa verwachten wij de komende jaren nog een overcapaciteit. Voor Shell verwachten wij dat niet.”

Prognose

In antwoord op een laatste vraag betreffende de toekomstverwachtingen geeft mr. Wagner de stellige prognose dat ook in de verre toekomst geen energietekort is te verwachten. In de eerste plaats zullen hier niet-conventionele olie- en alternatieve energievormen tot ontwikkeling komen. In de tweede plaats zullen er krachten in het leven worden geroepen die de exponentiële groei zullen afremmen. Wagner: „In bepaalde gebieden zal de ontwikkeling worden vertraagd. Dat vereist natuurlijk wijsheid. Wij zijn bereid in het Rotterdamse industriegebied voorzichtig te investeren omdat de arbeidsmarkt en het milieu daartoe alle aanleiding geven." Bovendien meent hij dat er aandacht zal moeten worden geschonken aan een minder verkwistend energieverbruik. „Het klinkt natuurlijk gek dat iemand uit de olie-industrie dit zegt, maar het is — om een voorbeeld te noemen — weinig efficiënt dat een man in een ton staal en op vele kilo's rubber zich door de stad begeeft." Mr. G. A. Wagner is een voorstander van efficiënt openbaar vervoer.

5e bijeenkomst 1e stuurlieden en 2e werktuigkundigen gehouden in het Shell-Gebouw op dinsdag 25 januari 1972

Staan v.l.n.r.: de heren P. M. de Graaf — 1e stuurman, E. van 't Slot — chef Sectie Arbeidsvoorwaarden (DFP/6), A. Baljet — chef Technische Dienst (DFM/2), H. M. Stoll — hoofd Geneeskundige Dienst (DF/1), C. H. de Koning — 2e werktuigkundige, S. Noordenbos — 1e stuurman, J. Mieras — 1e stuurman, D. Jongeneel — chef Sectie Dekdienst (DFM/12), J. Klein Roseboom — 1e stuurman, G. H. van Leeuwen — chef Sectie Scheepsofficieren (DFP/1), J. B. Kerkhoven — sectie Scheepsofficieren (DFP/1), T. Bakker — 2e werktuigkundige.

Zittend v.l.n.r.: de heren F. de Roos — 2e werktuigkundige, J. Drog — 1e stuurman, J. van der Zouwen — 1e stuurman, P. F. Buil — 2e werktuigkundige, G. G. Wolsink — 2e werktuigkundige, C. W. H. Holthuysen — 2e werktuigkundige.



Verontreiniging van de zee door olie

VOORKOMEN VAN OLIEVERONTREINIGING DOOR ONGEVALLEN OP ZEE

De noodlottige stranding van de „Torrey Canyon” heeft de bestudering van maatregelen ter voorkoming van scheepsrampen met daaruit voortvloeiende olieverontreiniging, aanzienlijk versneld.

Volgens een recente analyse van tankerongevallen, uitgevoerd op last van de Amerikaanse regering, zijn in de jaren 69 en 70 in totaal 1416 tankers bij een ongeval betrokken geweest, d.w.z. 11 pct. van de wereldtankervloot. Als gevolg hiervan ontstond in 269 gevallen olieverontreiniging. Opgemerkt kan worden dat deze cijfers vrij conservatief mogen worden genoemd.

De incidenten met verontreiniging tot gevolg kunnen als volgt worden onderverdeeld.

Oorzaak	Aantal	Percentage
Aanvaring	81	30,5
Stranding	70	26,0
Brand	20	7,4
Explosie	16	5,9
Steigerschade	24	8,9
Constructief gebrek	51	18,6
Breuk	4	1,5
Andere oorzaak	3	1,2

Op het ogenblik worden internationaal maatregelen voorbereid om verontreiniging op grote schaal als gevolg van scheepsrampen te beperken.

Aanvaring

- Een herziening van de reglementen ter voorkoming van aanvaring op zee wordt voorbereid. Getracht zal worden om ook voor mistnavigatie duidelijk te interpreteren regels vast te stellen, welke bij voorkeur overeen dienen te stemmen met de regels voor goed zicht.
- Routeringsgebieden worden uitgebreid en waar mogelijk worden routes verplicht gesteld.
- Maatregelen tegen de overtreders van routeringsvoorschriften zijn in voorbereiding.
- Ontwikkelingen in radarplot en predictiesystemen worden gesteund als zijnde een mogelijkheid om aanvaringen te verminderen.
- „Traffic Control” en de instelling van loodsdiensdiensten in bepaalde drukke vaarwaters worden overwogen.
- Het vormen van een olievrije barrière, zoals bij een Duokleen tanker, zal het aantal olieverontreinigingen t.g.v. aanvaring verminderen.
- De afmetingen van de ladingtanks zullen nauwkeurig worden gedefinieerd, teneinde de uitvloeit van olie na een scheepsramp te beperken.

Stranding

- De invoering van vastgelegde navigatieprocedures ter voorkoming van menselijke fouten wordt aanbevolen.
- De navigatiemiddelen voor de zeevaart zijn in voortdurende ontwikkeling.

- In bepaalde gevallen kan een dubbele bodem de mate van olieverontreiniging na een stranding beperken.

Brand

- Vaste schuiminstallaties worden verplicht.
- Door brandwerende schotten van juiste specificatie toe te passen zal de achteraccommodatie worden getransformeerd in een brandvrije citadel. Op die wijze zal de bemanning een betere kans hebben het schip te behouden of in geschikt water te brengen om een nog grotere ramp te voorkomen.
- In de IOTTSG richtlijnen zijn eensluidende maatregelen ter voorkoming van brand en maatregelen bij brand vastgelegd.

Explosie

- Voor grote schepen is de installatie van inert gassystemen om de tankatmosfeer niet explosief te maken, voorgesteld.
- Richtlijnen voor een veilige operationele procedure bij tankschoonmaken zijn vastgelegd in de IOTTSG.

Aanvaring met steigers

- Doppler-systemen worden geïnstalleerd om, als de tanker langs zij wordt gebracht, de naderingssnelheid nauwkeurig te kunnen vaststellen.
- Steigers voor grote schepen worden voorzien van remmingwerk dat in staat is de kinetische energie te absorberen van het er tegen vallende schip.
- Het gebruik van boegschroeven om de dwarsscheepse beweging beter in de hand te houden, is in studie.

Constructieve gebreken

In scheeps- en werktuigbouw zijn voortdurende ontwikkelingen waar te nemen, gericht op het scheppen van veiliger schepen. Genoemd kan worden de „explosie-barrière” voor de pompkamer, waardoor tankgedeelte en machinekamer door drie schotten zijn gescheiden. De regels van wetgever en classificatiebureaus worden voortdurend aangepast aan opgedane ervaringen.

VERONTREINIGING VEROORZAAKT DOOR LADINGOPERATIES

Het merendeel der verontreinigingsgevallen is te wijten aan:

- „overflow”
- schade aan slangen of laadarmen.

Overflow

Hoewel in het merendeel der gevallen een overflow kan worden toegeschreven aan gebrek aan toezicht, worden tal van mogelijke verbeteringen bestudeerd. Genoemd kunnen worden:

- afstand-aflezing ullages
- „High level” alarmen.
- verbetering communicatie aan boord en tussen schip en steiger.

Schade aan laadarmen en slangen

Periodieke inspecties, beperking van de maximale levensduur en een juiste behandeling zullen slangbreuk door slijtage in het gebruik uitsluiten.

Als gevolg van afdrijving bij minder gunstige weersomstandigheden treden regelmatig breuken in slangen en vooral laadarmen op. De laadarmen zijn door hun uiterst beperkt bereik bijzonder kwetsbaar. Afdrijving tracht men te voorkomen door:

- „all wire moorings” in combinatie met tensioning winches;
- extra meerdraden van zware uitvoering, te geven vanaf de wal;
- een minimum diepgang voor te schrijven, om zodoende de hoogte van

het schip boven het water te beperken. Door aangepaste leidingsystemen kunnen ballast en lading gelijktijdig worden behandeld; — vanaf het dek bedienbare inrichtingen, waarmee de pompen in nood-geval direct kunnen worden gestopt, beperken de omvang van de verontreiniging als slangbreuk optreedt.

TOEPASSINGEN OP KORTE TERMIJN

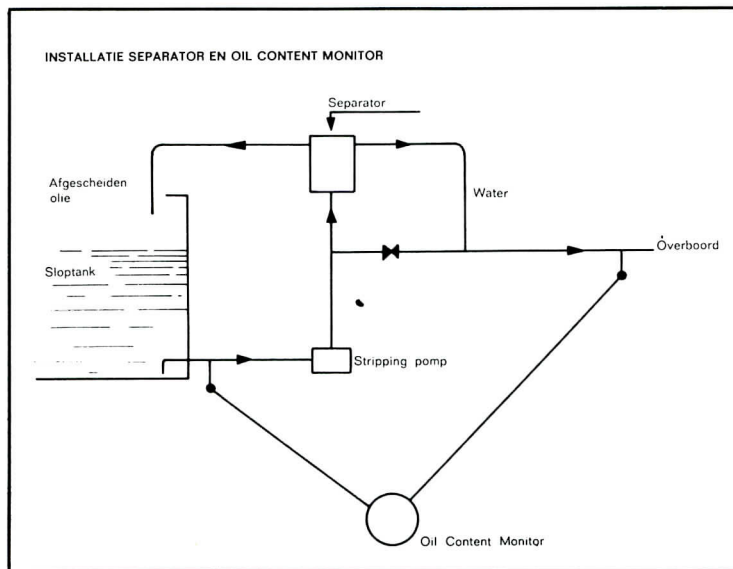
De genoemde methoden en toepassingen om zowel operationele als accidentele verontreiniging van het zeewater door olie te verminderen of geheel uit te sluiten, zijn in onderzoek. Bepaalde voorzieningen zijn o.a. bij de Shell al vele jaren in gebruik; het streven is dergelijke voorzieningen internationaal voor te schrijven.

EGALISATIE VAN OPERATING COSTS

Op het ogenblik is de situatie ontstaan, dat de tankereigenaar die zich van een zekere verantwoording jegens de gemeenschap bewust is, met een duurder schip vaart dan een wilde reder. Commercieel gezien is dit een onaantrekkelijke toestand. Alleen door internationale wetgeving kan de huidige situatie worden rechtgetrokken.

TOEPASSINGEN OP KORTE TERMIJN IN SHELL

Binnen de nu volgende 2 jaar zullen alle grote crude schepen van de Shell zijn voorzien van separatoren of nog in onderzoek zijnde alternatieve voorzieningen en mogelijk ook van „oil content monitors” zoals thans in onderzoek bij IMCO. Deze hulpmiddelen zijn bedoeld om het LOT-systeem te verfijnen, zodat geen olie meer in zee terecht hoeft te komen; de overboord-uitlaten worden dan bewaakt, zodat bij het passeren van een olie-watermengsel onmiddellijk een alarm gaat. Het installatie-principe van de separatoren is aangegeven op onderstaande schets.



ONTWIKKELING SEPARATOR

Separatoren voor afscheiding van olie uit water of van water uit olie zijn reeds vele jaren in gebruik. Men denke aan de warmwaterbak en de centrifuges in brandstof- en smeeroliesystemen. De gemeenschappelijke negatieve eigenschap van al deze systemen is de geringe capaciteit. Teneinde een separator te maken geschikt voor gebruik bij ballastbehandeling, zijn de volgende principes en methoden in overweging genomen.

Separatie door zwaartekracht of centrifugale kracht.

Het werkprincipe van deze soorten separator is het verschil in soortelijk gewicht tussen water en olie. Nadert dit verschil nul, dan is het separatie-effect ook te verwaarlozen.

Separatie door toepassing van sonische en ultra-sonische energie.

Bepaalde emulsies kunnen door sonische of ultrasonische energiegolven

worden gebroken. Hoewel dit principe toegepast kan worden op een olie-watermengsel, zijn de gewenste omstandigheden uiterst specifiek en zal dit principe, indien toegepast op grotere doorstromingen, weinig effectief werken.

Dialyse

Bepaalde membranen laten wel olie maar geen water door. Een dergelijk membraan heet semipermeabel; uiteraard is een dergelijk „filter” zeer fijn en indien de residuen van aardolie worden gefiltreerd, blijkt het membraan zeer spoedig door de vaste bestanddelen uit de olie verstopt te raken.

Verder is de viscositeit van grote invloed op het rendement van een dergelijk membraan.

Gebruik oplosmiddelen

Proeven zijn genomen om lichte ruwe-oliesoorten of dieselolie te gebruiken om zware olie en wax op te lossen. Er blijken dan echter bijzonder stabiele mengsels te worden gevormd, hetgeen een groot nadeel is.

Opdrijven van olie d.m.v. lucht

Het oliegehalte van een olie-watermengsel kan worden gereduceerd tot 75 à 100 ppm door luchtbellen in het mengsel te brengen. Deze methode is ongeschikt voor scheepstoepassing, omdat de afmetingen van een dergelijke installatie ontoelaatbaar zijn.

Absorptiemethode

Oppervlakken kunnen oleofiel of hydrofiel worden gemaakt, hetgeen betekent: olie- of wateraantrekkend. Hoewel in principe eenvoudig is deze methode niet toe te passen, daar de lage capaciteit enorm grote oppervlakken noodzakelijk maakt om bij voorbeeld bij ontballastoperaties de te verwachten hoeveelheden olie te binden.

Filtreren

Vele materialen, meestal met oleofiele eigenschappen, zijn gebruikt om betrekkelijk kleine hoeveelheden olie van water af te scheiden. Gebruikt zijn bijv. gaasfilters, grind, zand, spons en vilt. Al deze materialen hebben één eigenschap gemeen, nl. het filtermateriaal wordt vlug vuil en met olie verzadigd en is dan bijzonder moeilijk schoon te krijgen voor hernieuwd gebruik.

RESULTAAT ONDERZOEKINGEN

Het onderzoek van de diverse separatieprincipes heeft geleid tot de beslissing om de zwaartekracht-separator, werkend op basis van het verschil in soortelijk gewicht, verder te ontwikkelen en aan te passen voor scheepsgebruik.

Na uitgebreide proeven met separatoren aan boord, waarbij wederom de Shell ten nauwste betrokken is geweest, werd een specificatie voor een separator samengesteld, die voldoet aan de praktisch te stellen eisen. De realisatie van deze specificatie is de separator gebouwd door de in Frankrijk gevestigde fabriek SEREP; het als T-27 aangeduide model zal op de Shell VLCC's worden aangebracht.

SEREP — T 27 separator

Deze separator werkt op het verschil in s.g. tussen water en olie. Hoe groter het verschil in s.g. des te effectiever werkt de separator. Dit betekent o.a. dat een mengsel olie-zoutwater beter is te scheiden dan een mengsel van olie met zoet of brak water.

Een belangrijke eigenschap is verder de coalescerende werking. Kleine oliedeeltjes worden gedurende het separatieproces samengevoegd tot grotere delen, welke gemakkelijker opdrijven.

De olie-afscheiding geschiedt in 3 trappen. Elke trap heeft een trechtervorm; via de tuit wordt het olie-watermengsel ingevoerd. Op weg naar de tuit drijft de olie op (door verschil in s.g.) en wordt bovenin de separator verzameld en afgevoerd. De werking van de separator is nader verklaard in de figuur aan ommezijde.

De capaciteit van de separator is 300 m³ per uur. Eventuele vaste bestanddelen verzamelen zich onderin het separatorlichaam en kunnen worden uitgespoeld.

Toepassing

Oorspronkelijk werd de separator geïnstalleerd met het doel het direct overboord gepompte vuile ballastwater afdoende schoon te maken. Deze werkwijze was niet succesvol.

Gebruik van de separator met het doel om zonder kans op verontreiniging de sloptank „af te romen“, betekent dat de te separeren hoeveelheden veel minder zijn en dat de stroomsnelheid dus veel lager kan zijn. Om die reden wordt dan ook een capaciteit van 300 m³ ruim voldoende geacht.

Pompen

Het type pomp dat de toevoer van het olie-watermengsel naar de separator verzorgt is zeer belangrijk. Helaas zijn zowel centrifugaal- als heen en weer gaande zuigerpompen minder geschikt. Deze pompen maken een fijn verdeelde olie-wateremulsie, die moeilijk is te scheiden.

SEREP OLIE SEPARATOR

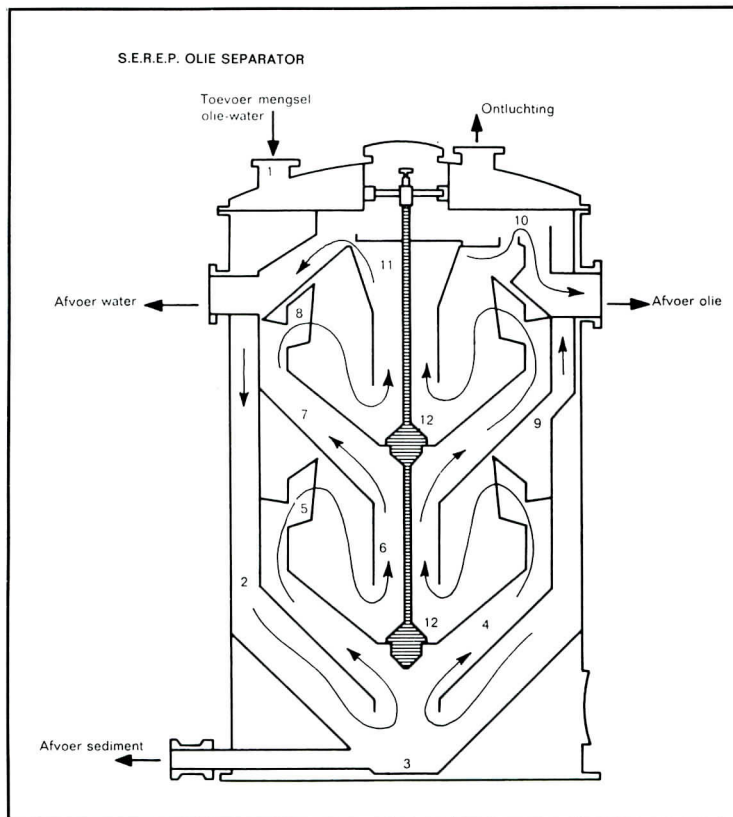
Werking

a. Het olie-watermengsel komt bij 1 in de separator en stroomt via de „dubbele wand“ naar beneden.

Dit is de eerste separatietrap en de grote oliedelen drijven op

b. Via de trechter bij 3, komt het mengsel in de tweede trap. Via de leid-schoepen 5 gaat een deel der olie via kanaal 9 omhoog. Op de schoepen vindt coalescentie plaats.

c. Via trechter 6 komt het water met de resterende olie in de derde sepa-



ratietrap, waar het mengsel wederom langs geleidschoepen wordt ingevoerd. De geïsoleerde olie drijft op en wordt verzameld en naar de olieafvoer geleid. Het inmiddels olievrij geworden water loopt weg via de waterafvoer.

d. Afhankelijk van het verschil in s.g. tussen water en olie bestaat er een niveauverschil tussen het uitstromende water en de afgevoerde olie. De olieverzamelpijp 10 dient op de vereiste hoogte te worden ingesteld.

e. Eventueel sediment wordt onderin de separator bij 3 verzameld. Via de sedimentafvoer kan het worden weggewassen

f. Voor schoonmaken van de separator kan stang 12 met de daaraan bevestigde kleppen worden uitgenomen, waarna het interieur kan worden schoon gespoten.

De meest geschikte pompen om de separator te voeden blijken tandrad-

en wormpompen te zijn. Het beste resultaat wordt bereikt als deze pompen dan nog op halve capaciteit of minder werken.

MONITOR VOOR METING OLIECONCENTRATIES

Diverse principes uit de natuurkunde kunnen worden toegepast om de olieconcentratie in een olie-watermengsel te meten.

Fotometrie

De mate waarin lichtabsorptie in een olie-watermengsel plaats vindt is een geaccepteerde laboratoriummethode om de concentratie van een emulsie te meten.

Koolwaterstofanalyse

Door een monster van de oplossing te verbranden in een waterstofvlam, treedt ionisatie van koolstofatomen op. De op die wijze ontstane ionenstroom is een aanwijzing voor de olieconcentratie van de oplossing.

Fluorescentie

Organische stoffen, zoals aardolie, zenden stralingsenergie uit, nadat ze door licht van een bepaalde frequentie zijn beschonen. De mate van straling is maatgevend voor de olieconcentratie van de oplossing.

Infrarood straling

Organische stoffen (oliedeeltjes) kunnen worden onderscheiden door de absorptie van infrarood licht. De exact geabsorbeerde golflengte is afhankelijk van de chemische eigenschappen van de betreffende oliesoort.

Verkleuring

Stoffen welke verkleuren onder invloed van oliedeeltjes kunnen door de intensiteit van de verkleuring een aanwijzing geven voor de olieconcentratie.

Geleidingsvermogen

Het elektrisch geleidingsvermogen zal afhankelijk zijn van de hoeveelheid olie in het gemeten mengsel.

Radio-isotopen

Radioactief gemaakte stoffen, oplosbaar in olie, kunnen aan de lading worden toegevoegd. Na de lossing zullen desondanks ballastwater en waswater ook radioactief zijn. De intensiteit van de radioactieve straling is dan afhankelijk van de olieconcentratie in de olie-watermengsels. Met een Geigerteller is de mate van radioactiviteit en dus de olieconcentratie te meten.

Gewichtsanalyse

Oliehoudend water kan regelmatig worden gewogen en het gevonden gewicht kan een aanwijzing vormen voor de mate van verontreiniging.

Analyse van vaste bestanddelen

Aardolie bevat o.a. nikkel en vanadium; kan dit snel worden aangetoond, dan is het een methode om olie in een mengsel te herkennen.

Filter-fluorescentiemeter

De tot voor kort gebruikte meters ter bepaling van de olieconcentratie werkten op het fluorescentie principe. Oorspronkelijk werd een monster genomen uit het te meten mengsel en opgelost in ether. Na filtratie werd een gegeven hoeveelheid in een reageerbuis belicht met gepolariseerd ultraviolet licht. Een receptor zette het ontvangen lichtsignaal om in een elektrische stroom en de meteraanwijzing was identiek aan een bepaalde concentratie olie.

De methode was nauwkeurig maar operationeel niet erg bruikbaar. Omstreeks 1966 werd door de Shell laboratoria een automatisch werkende meter, volgens het beschreven principe, ontwikkeld.

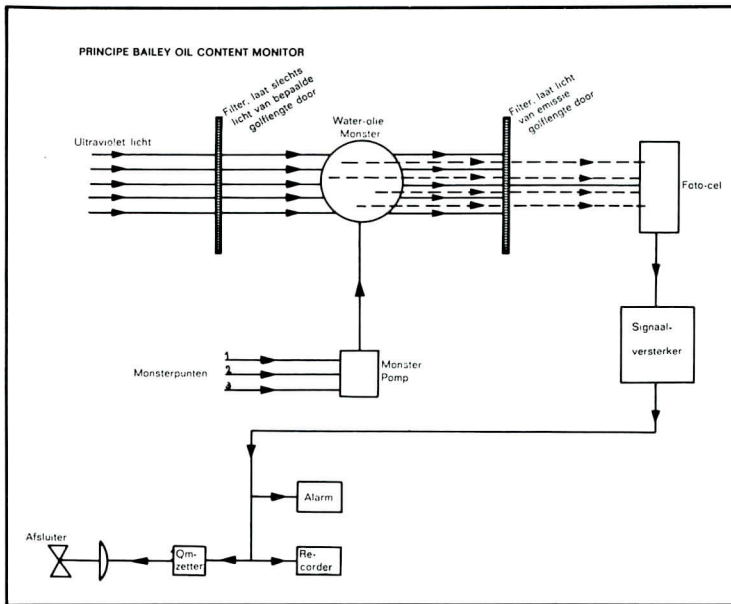
Bailey heeft thans een filter-fluorescentiemeter gebouwd, die geen oplosmiddelen nodig heeft.

BAILEY METER

Hieronder is het werkingsprincipe van deze meter geschetst.

Van het te meten mengsel wordt een monster genomen en dit wordt met gefilterd ultraviolet licht beschonen. Het fluorescentie-verschijnsel houdt in, dat u.v. licht door oliedeeltjes in het mengsel wordt geabsorbeerd. Onder invloed van deze energie-absorptie gaat het oliedeeltje u.v. licht van afwijkende, langere golflengte emitteren. Dit licht passeert een filter dat slechts licht van de emissie-golflengte doorlaat. Dit licht wordt in een fotocel opgevangen en omgezet in een uiterst zwak elektrisch signaal.

De mate van emissie is bepalend voor de sterkte van het opgewekte



stroompje. Daar de olieconcentratie op zijn beurt de intensiteit van de emissie bepaalt, is dus het stroomsignaal afhankelijk van en maatgevend voor de olieconcentratie.

Het zwakke signaal wordt versterkt en kan dan worden gebruikt om een alarm te activeren, de concentratie te registreren en zelfs, na omzetting in een pneumatisch signaal, afsluiters te bedienen.

Het te meten monster wordt vanaf het meetpunt d.m.v. een pompje aangevoerd. In principe zijn locatie en aantal meetpunten niet belangrijk. Gedacht wordt monsters te nemen van zuigleiding sloptank en inlaatkassen van de pompkamer.

Indien gewenst of noodzakelijk, kan het metersignaal worden gebruikt om

geheel automatisch de nodige afsluiters te bedienen om de overboord gaande water-oliestroom terug naar de sloptank te leiden.

Normaal zal dit niet nodig zijn, omdat de separator een dergelijke toestand dient te voorkomen.

Mogelijke nadelen meter.

Het nadeel van de meter is de hoeveelheid elektronische componenten, welke naar alle waarschijnlijkheid in een „vijandige” omgeving moeten worden geïnstalleerd.

Verder moet de meter voor diverse oliesoorten opnieuw worden ingesteld. Dit laatste is echter geen groot bezwaar, daar men in het algemeen niet in nauwkeurige concentraties is geïnteresseerd. De meter zal in hoofdzaak dienen om aan te geven: geen olie, wel olie.

CASCADETANK

Als directe bijdrage van Shell Tankers NV kan nog worden genoemd de cascadetank, ontwikkeld volgens het principe van de warmwaterbak.

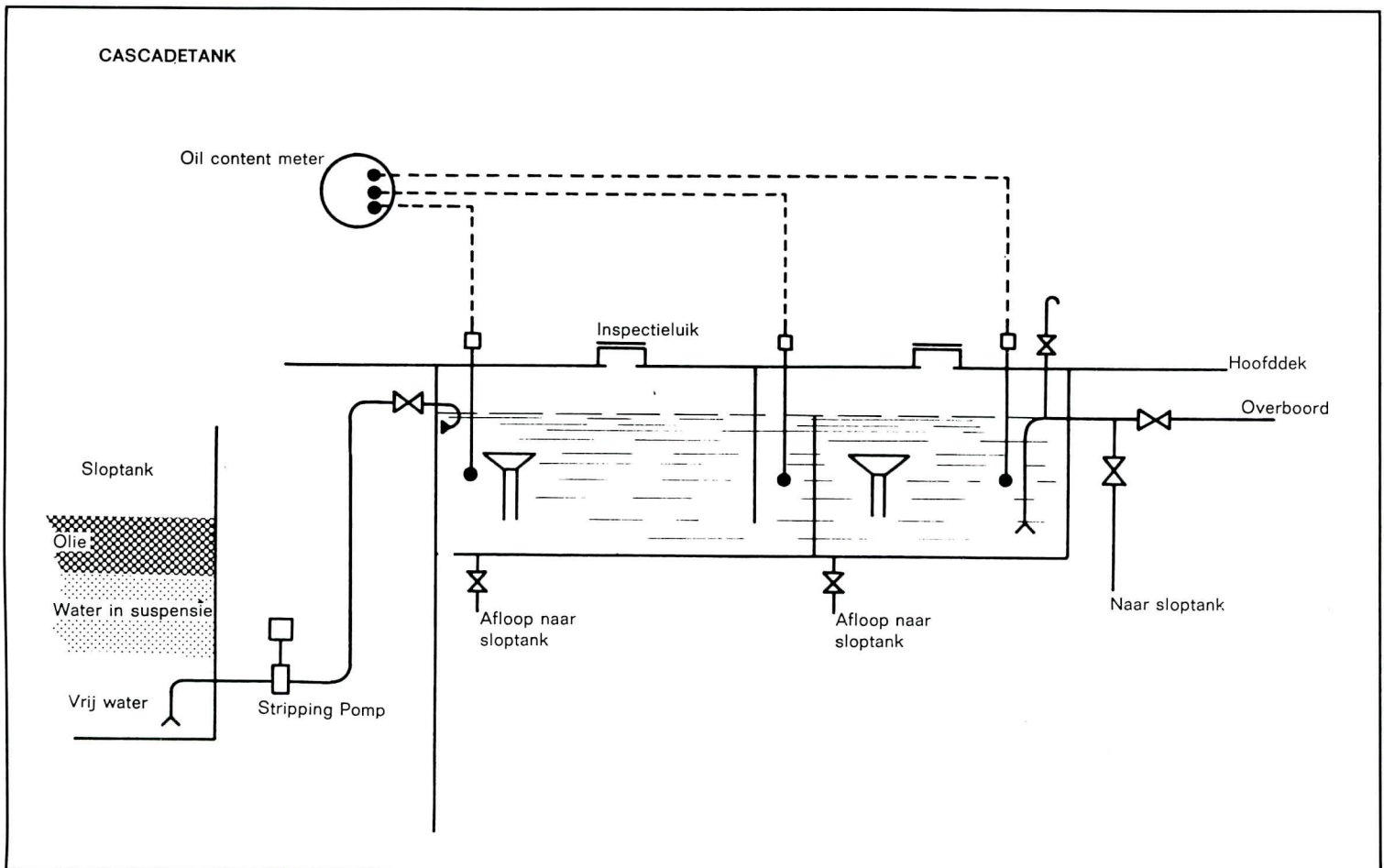
Het idee is om bij het wegdrainen van het water uit de sloptank, dit via de cascadetank naar buitenboord te leiden. Wordt olie meegepompt, dan zal de „oil content monitor” een alarm activeren. De inhoud van de cascadetank is dan maatgevend voor het tijdsverloop tussen alarm en het moment waarop olie overboord gaat.

Door een juiste verhouding tussen pompsnelheid en bakinhoud kan een voldoende grote vertraging worden gerealiseerd om positieve actie ter voorkoming van verontreiniging van de zee mogelijk te maken.

Het ontwerp is als Nederlandse bijdrage door de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging bij de International Chamber of Shipping ingediend en zal verder door de Inspecteur-Generaal voor de Scheepvaart aan de IMCO worden voorgelegd.

CONCLUSIE

Tot slot mag worden opgemerkt, dat met de installatie van olieconcentratiemeters en separatoren, de Koninklijke/Shell wederom, zoals in het voorgaande meerdere malen aangetoond, de eisen van de wetgever enkele jaren vooruit is.



Een hobby, van één van ons

Er zijn niet veel mensen die niet van geld houden, maar als 2e werktuigkundige A. K. van 't Blik zegt: „Ik ben altijd een liefhebber van geld geweest”, zulks in antwoord op de vraag hoe hij tot z'n hobby is gekomen, bedoelt hij het anders dan anderen. Toch is het nog maar drie jaar geleden dat de heer Van 't Blik met deze hobby begon, al intrigeerden munten hem reeds lang. Maar ondanks de korte spanne tijds nu besteed aan deze hobby, is zijn muntenverzameling reeds alleszins indrukwekkend, mede dankzij de medewerking van velen, ook van collega's aan boord, en ook doordat hij soms in de aanloophavens van de Shell-schepen nog ontbrekende munten kan achterhalen.

Het is natuurlijk puur toeval dat zijn woning in het vriendelijke plaatsje St. Annaparochie nu juist in de Nassaustraat ligt, maar feit is dat de beeltenis van de nazaten van het Huis van Oranje Nassau, met name vanaf koning Willem I, op het merendeel van zijn munten prijkt.

„Je komt, als je met deze hobby begint, al gauw tot de ontdekking dat je jezelf moet beperken tot bepaalde munten. Het is onmogelijk om de munten van allerlei tijdperken, laat staan van verscheidene landen, compleet te krijgen”. De heer Van 't Blik, die enthousiast raakt zodra zijn hobby ter sprake komt, slaat de bladen om van de albums waarin hij zijn munten bewaart. Zijn series zijn nog niet compleet, want wie denkt, dat van elke munt één exemplaar dient te worden verzameld, slaat de plank aardig mis. Een echte verzamelaar — en die hebben wij in deze 2e werktuigkundige gevonden — wil van elke munt één fraai onbeschadigd exemplaar, liefst een FDC zoals dat in verzamelaarskringen heet, wat zoveel wil zeggen als „Fleur De Coin”, dus met stempelglans; maar dan één exemplaar van elk jaar waarin de betrokken munten zijn geslagen.

Guldens en rijksdaalders, bijvoorbeeld, zijn in talloze jaren geslagen. Ook al ziet men in het dagelijks gebruik geen verschil, het is er wel. Nog afgezien van het jaar van aanmaak dat altijd is vermeld, is

ook nog met een minuscuul tekenje aangegeven waar de munt is geslagen. En als men, zoals de heer Van 't Blik, de Nederlandse munten vanaf het jaar 1813 verzamelt, het jaar waarin voor het eerst van het Koninkrijk der Nederlanden sprake is, dan is het verrassend dat juist in de oorlogsjaren een merkwaardige situatie is ontstaan, die voor elke verzamelaar van grote betekenis is. En hiermee doelen wij niet op de foeilelijke munten die door de toenmalige bezetters van ons land in omloop zijn gebracht en in een complete verzameling toch niet mogen ontbreken. Nee, frappanter is dat in 1941 in Nederland nog kwartjes werden geslagen in de tot dan bekende vorm, maar dat ten behoeve van de Nederlandse Regering in Londen in datzelfde jaar ook geldstukken werden geslagen in Amerika. De plaats waar ze zijn geslagen, is aangegeven met een P'tje (voor Philadelphia) of D'tje (voor Denver) of een S'tje (voor San Francisco). En op een onbeschadigd, zo weinig mogelijk gebruikt exemplaar van zulke munten is nu juist iedere verzamelaar tuk. Het liefst dus een FDC, zó van de munt, zonder krasje of slijtageplekje.

Misverstand

Eenmaal begonnen met zijn hobby — waartoe mede aanleiding was het krantebericht in 1968, dat de min of meer zilve-

ren rijksdaalders en guldens zouden worden vervangen door nikkelen exemplaren — riep de heer Van 't Blik de medewerking in van al zijn kennissen. En dat waren er velen, niet alleen in het wijde Friese land, maar ook aan boord van onze schepen.

Pas nu bleek welk misverstand er heerst omtrent deze hobby. Men kwam met oude, versleten munten, die daarom toch wel zeldzaam zouden zijn, zo dacht men. Of met munten die mooi waren opgepoetst, een handeling die geen enkele verzamelaar zich zal veroorloven. Het gebeurde nog tijdens de laatste dokking van de „Khasiella” te Amsterdam, dat een collega hem toefluisterde een paar munten van een nog ontbrekend jaartal te hebben: „mijn vrouw is ze nog even voor je aan het oppoetsen in de hut”. Als wij de echtgenote van de heer Van 't Blik mogen geloven — en waarom zouden wij dat niet — dan heeft haar man nog nooit zo hard gelopen om de betrokken munten te redden. Want het is juist het patina, de glans die vanzelf op munten ontstaat, die mede bekoring verleent aan een verzameling. En de munten in St. Annaparochie mogen dan nog geen complete serie vormen, mede gezien de nog korte aanlooptijd van slechts drie jaar, brengt ze de bezoeker al tot stilte. Rijen rijksdaalders, bijvoorbeeld, voor een leek op dit gebied allemaal hetzelfde, blijken bij catalogisering al bijzonder zeldzame te bevatten. Er zijn jaren waarin slechts weinig munten zijn geslagen, soms werden deze later weer geleidelijk aan de circulatie onttrokken door de Nederlandse Bank. Maar er moeten er nog zijn, maar krijg ze maar eens te pakken.

Opbouw

Een familielid van deze 2e werktuigkundige had een winkel. Niets bijzonders zult u zeggen, maar zijn kassa vormde — in de goede betekenis van het woord — een eldorado voor de beginnende verzamelaar. Want hij mocht naar hartelust geldstukken ruilen en zo bouwde hij het begin van z'n series op. Aan boord verrijkte hij zijn muntenkennis met behulp van een aantal boeken, die hij tegenwoordig op iedere reis meeneemt. In Bangkok wist hij recent nog een aantal zeldzame Hollandse rijksdaalders te pakken te krijgen, zeldzaam omdat er niet veel meer van in omloop zijn. Maar ook Curaçaose munten, tegenwoordig aangeduid als Nederlands-Antilliaanse geldstukken, vormen voor hem een aanvulling op zijn vaderlandse serie. Want wanneer je eenmaal aan deze hobby bent begonnen, blijkt het toch moeilijk om je helemaal te beperken tot die paar series die je voor ogen staan. Dat is dan ook de reden dat in menige Engelse haven deze hobbyist de stad in gaat, op jacht naar Britse munten. Want al doet hij de Britse geldstukken maar voor de aardigheid er bij, zoals hij het zelf uitdrukt, ook zo'n 280 verschillende munten uit dat land heeft hij inmiddels verzameld, en vele er-

van FDCI. Natuurlijk prijken ook de nieuwe Britse munten reeds in zijn albums, elk exemplaar gevat in plastic, zoals het in een goede verzameling hoort. Een paar honderd Franse, Duitse, Belgische, Zwitserse, Amerikaanse en andere munten, tezamen met de Koninkrijksmunten die hij dubbel heeft, vormen zijn voorraad ruilmunten, om op die wijze aan nog ontbrekende voor zijn vaste series te komen. En mocht de eigenaar van een gezochte munt zelf geen verzamelaar zijn, een kratje bier, of een langspeelplaat, alnaargelang de omstandigheden, doet wonderen.

En zo bouwt hij zijn verzameling verder op, stap voor stap, alhoewel hij er met spijt aan toevoegt, dat zelfs in geen honderd jaar de Nederlandse verzameling — zijn specialiteit — geheel compleet zal zijn. Natuurlijk, als je er talloze tienduizenden guldens tegenaan zou smijten (mits je ze hebt), kun je er nog vele kopen. Doch dat is niet de sport, al lijkt het wel aantrekkelijk. Het gaat om de jacht op ontbrekende, om het aftasten van ruilmogelijkheden, al kun je wel eens geluk hebben, zoals de heer Van 't Blok nog verleden jaar ondervond op de rommelmarkt in Leeuwarden.

De verkoper van een verzameling ongeregelde goederen zoals dat heet, bleek eigenaar te zijn van een zevental knaken, waarvan hij wist dat verzamelaars er een welgevallig oog op zouden laten vallen. Hij had de prijs daarom nogal opgeschroefd en vroeg niet minder dan f 100,—. De heer Van 't Blok voelde er wel wat voor, de koop werd gesloten en eenmaal thuis bleek het een goede koop en een slechte verkoop te zijn geweest. Een van de knaken had een cataloguswaarde van f 75,—. En nu zegt de cataloguswaarde niet eens veel: een Neder-

lands drie-guldenstuk uit 1823 is recent op een veiling verkocht voor maar liefst f 20.000,—, ook al was de cataloguswaarde slechts f 2.500,—. Want soms zijn munten, alhoewel niet zeldzaam, gewoon niet in de handel, omdat geen enkele verzamelaar zijn munten graag van de hand doet, of hij moet ze dubbel hebben.

Kennis

De kennis omtrent munten die men uit boeken kan vergaren, moge zo op het eerste gezicht droog lijken, doch wanneer men eenmaal door deze hobby is geboeid, gaat het meer leven. Verrassend groot blijkt het percentage te zijn dat door banken aan de geldcirculatie is onttrokken; hoe hoger het percentage, hoe zeldzamer en meer waardevol de munten worden die nog in omloop moeten zijn, of reeds bij verzamelaars. Krijgt men er één, vasthouden en opbergen, totdat een nog fraaier exemplaar binnen bereik komt. Natuurlijk, een zogenaamde misslag ook vasthouden, want die is bijzonder zeldzaam. Evenals

een proefslag. Onze verzamelaar heeft een proefslag van een munt van de Verenigde Oost-Indische Compagnie uit het jaar 1758. Normaal werd deze in koper geslagen, maar als proef in zilver, en deze is natuurlijk van heel bijzondere waarde. Maar dat moet je allemaal weten uit de literatuur. Ook kennis van de geschiedenis omtrent het ontstaan van elke munt geeft een diepere betekenis aan de verzameling.

Wist u, dat op elke munt in uw portemonnaie een visje staat, of een haantje? Dit zijn de muntmeestertekens. Er staat ook nog een mercuriusstaf op, bekijkt u die gulden maar eens onder de loep. Maar het is daarom geen zeldzame munt, integendeel, alleen het bewijs dat ze in Nederland is geslagen. Staan er andere tekens op uw Nederlandse munten, of het jaartal 1823 op een gulden, of 1840 op een rijksdaalder? Vasthouden en de heer Van 't Blok vragen. Misschien heeft hij er belangstelling voor, of ... gaat u zelf ook een verzameling aanleggen?



Een viertal munten uit de verzameling van 2e wtk. A. K. van 't Blok. Linksboven: Een Nederlandse gulden uit 1737, geheel van zilver. Daarnaast: Nieuwjaarspenning uit 1759, even groot als de destijds in omloop zijnde kwart-guldenstukken, maar door de muntmeester speciaal voor zijn kennis- en strengste is verboden. Linksonder: Een proefslag voor een V.O.C.-munt, normaal van koper, doch hier in zilver. Daarnaast: Curaçaoe rijksdaalder, geslagen in Denver tijdens de oorlog (1944).

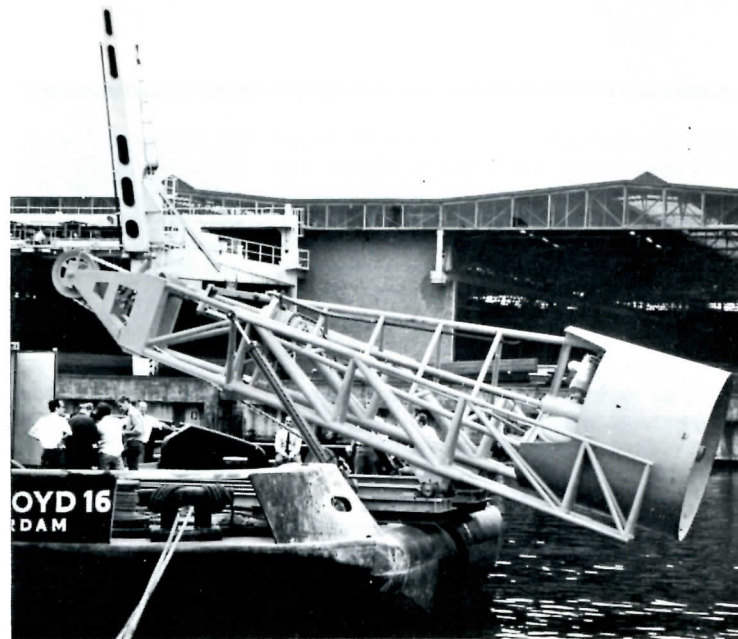
Onderwater- sondeerapparaat

Het Koninklijke/Shell Exploratie en Produktie Laboratorium in Rijswijk (Z.-H.) heeft in samenwerking met Shell Internationale Petroleum Maatschappij N.V. een apparaat ontwikkeld waarmee vanaf de bodem van de zee betrouwbare gegevens over het plaatselijk draagvermogen van de bodem kunnen worden verkregen. De apparatuur — een met een meetkop uitgeruste telescopische sondeerstang die gemonteerd is op een zuiganker — maakt het mogelijk ook onder minder goede werkomstandigheden sonderingen uit te voeren.

Tot nu toe geschiedde het sonderen van de zeebodem vanaf een schip waardoor men voor bijvoorbeeld metingen op de Noordzee gebonden was aan jaargetijden met gunstige weersomstandigheden.

Voor de winning van olie en gas op zee is het noodzakelijk het draagvermogen van de zeebodem te kennen. De betrouwbaarheid van funderingen van vaste platformen, de stabiliteit van hefeilanden, de hechte verankering van drijvende platformen en de juiste tracering van pijpleidingen hangen hiermee ten nauwste samen. Bij de nu ontwikkelde techniek wordt vóór het sonderen vanaf de bodem de apparatuur met behulp van een speciaal ontworpen kantelblok vanaf een schip op de zeebodem neergelaten. Het apparaat wordt stevig in de zeebodem verankerd door in het klokvormig zuiganker met behulp van een pomp een onderdruk te creëren. De sondeerstang wordt vervolgens hydraulisch de grond ingedrukt waarbij kleef- en drukweerstand continu worden geregistreerd door een meetkop aan de onderste punt van de sondeerstang. Hiermee kan het draagvermogen van de grondlagen ter plaatse worden bepaald.

Het laboratorium in Rijswijk heeft voor testdoeleinden een prototype gebouwd, geschikt voor het sonderen tot circa tien meter diepte in waterdiepten tot omstreeks zeventig meter. Met medewerking van de N.V. Nederlandse Aardolie Maatschappij hebben op de Noordzee en in het Europeoortgebied reeds een aantal succesvolle sonderingen plaatsgevonden. Een Smit-Lloyd-bevoorradingschip fungeerde daarbij als „lanceervaartuig”.



In de periode van 16.1.72 t/m 15.2.72 verschenen de volgende

vlootcirculaires:

No.	Datum	Onderwerp
720	17.1.72	Routing
721	18.1.72	Lezingen I.T.S.C. te Brighton
722	24.1.72	Rangen Chinese scheepsgezellen
723	24.1.72	Beloning barbekeer Chinese chief stewards
724	24.1.72	Tanker Manoeuvring Characteristics
725	24.1.72	Overdracht Commando/Beheer Werktuigkundige Dienst
726	26.1.72	Accommodatie voor opslag
727	27.1.72	Positie radio-officieren
728	28.1.72	Ship's Performance-resultaten 1971
729	28.1.72	Beschermingsmiddelen tegen geluidshinder
730	1.2.72	Meegeven bescheiden aan repatriërenden
731	2.2.72	Vliegpassages
732	4.2.72	Handleiding losprocedure
733	11.2.72	Haardracht

28e bijeenkomst van gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen welke 14 februari 1972 in het Shell-gebouw werd gehouden.



Op de foto: Staand v.l.n.r. de heren:
O. A. van der Want — hoofdwerktuigkundige, J. W. Paans — hoofd afd. Personeel (DFP), J. B. Kerkhoven — sectie Scheepsofficieren (DFP/1), A. G. van Gent — gezagvoerder, J. W. Sterringa — gezagvoerder, H. den Ouden — hoofd afd. Vlootbeheer (DFM), B. C. den Exter van den Brink — gezagvoerder, D. Rodenburg — Directeur, J. R. Alsmä — hoofdwerktuigkundige, J. L. van der Rijst — hoofdwerktuigkundige, H. M. Stoll, hoofd Geneeskundige Dienst (DF/1), M. de Jong — hoofd afd. Financiën en Administratie (DFF), M. Pronk — sectie Scheepsofficieren (DFP/1).

Zittend v.l.n.r. de heren:
W. J. van der Hoek — Hoofdwerktuigkundige, T. G. J. Roeten — gezagvoerder, S. A. Verhage — hoofdwerktuigkundige, H. J. Allaart — gezagvoerder, E. Jousma — hoofdwerktuigkundige.

Van pingpong naar tafeltennis

Vrijtijdsbesteding aan boord is op vele wijzen mogelijk. Een van de meest geliefde ontspanningsmogelijkheden is tafeltennissen. Velen aan boord van onze schepen zijn daarin zeer bedreven geraakt, anderen hebben er meer moeite mee.

Op verzoek van enkele opvarenden geven wij hieronder, na een korte inleiding over het ontstaan van deze tak van sport, de spelregels zoals die internationaal worden erkend, alsmede enige tips die de zwakkeren onder de spelers wellicht naar de top in de scheepscompetitie zullen helpen.

Zoals zo vele takken van sport, heeft dit spel waarschijnlijk zijn oorsprong gevonden in Engeland. Bekend is in ieder geval dat omstreeks 1890 reeds tafeltennis werd gespeeld in de toenmalige Britse koloniën.

Men serveerde als bij lawn-tennis, d.w.z. de bal moest direct op de tafelhelft van de tegenstander worden geslagen. De praktijk leerde echter dat voor dit spel andere regels moesten gelden, en vrij snel daarna werd dan ook de voorwaarde gesteld, dat de bal eerst op de tafelhelft van de serveerder moest worden geslagen, om vervolgens op de helft van de tegenstander te stuiten. Aldus was tafeltennis, in de vorm zoals wij het heden ten dage nog steeds kennen, geboren.

In 1899 kreeg tafeltennis vaste voet in Engeland en Europa. Echter... onder de naam „pingpong”.

De naam pingpong heeft een oorsprong. Als vroeger een bal met een bat in aanraking kwam, maakte dit een geluid als „ping/pong”.

Destijds gebruikte men namelijk als bat een verkleind soort racket van 2 à 3 cm dikte, met aan beide zijden een bespanning van perkament. Een groot nadeel hiervan was, dat door veelvuldig slaan het perkament spoedig slap werd, waarna men het enige tijd bij de kachel moest leggen om het perkament weer zijn vereiste spanning te geven.

Spoedig werden deze rackets vervangen door kurken bats, gevolgd door bats met rubber bekleding.

In 1902 won de speler die met een met rubber bekleed bat speelde, ronde na ronde, en men was er dan ook van overtuigd dat iemand die uitgerust was met een dergelijk bat, onverslaanbaar was. De plaatselijke bond in Bristol verbood daarom in het begin van deze eeuw het spelen met rubber-beklede bats. Maar aangezien vooruitgang, op welk gebied dan ook, niet

tegen is te houden, werden deze bats weer heel snel overal in gebruik genomen en nu speelt men daar nog steeds mee.

In 1922 werd in Engeland de „Ping Pong Association” opgericht, doch weldra

bleek het noodzakelijk een andere naam te kiezen, omdat „pingpong” de handelsnaam bleek te zijn van een sportfirma. De keuze viel op „Table Tennis Association”, een naam die tot op heden gangbaar is in ons „tafeltennissen”.



Het spel wordt gewonnen door degene die het eerst 21 punten heeft behaald. Wanneer door beide spelers 20 punten zijn behaald, is hij winnaar die het eerst twee punten meer scoort dan zijn tegenstander, dus b.v. 22-20 of 23-21.

Recht van service

Het recht om te beginnen met de service wordt bepaald door het lot.

Wisselen van service vindt plaats na elke 5 punten. Als beide partijen elk 20 punten hebben wordt er om beurten geserveerd tot er een verschil van 2 punten is.

Serveren

Bij het serveren gooit men de bal vanaf de vlakke hand in de hoogte en slaat dan, via zijn eigen helft van de tafel op die van de tegenstander. Bij het serveren mag de tafel niet worden aangeraakt en moeten bal en bat achter de witte lijn zijn.

Raakt de bal bij de service het net, dan mag eenmaal opnieuw worden geserveerd.

Terugslag

Bij de terugslag en alle daarop volgende slagen moet de bal direct in het speelveld van de tegenstander komen. Via het net is geen bezwaar. De bal mag nooit meer dan eenmaal op de speelhelft stuiten alvorens te worden teruggeslagen.

Een bal is ongeldig:

- als bij het serveren het net wordt geraakt (mag eenmaal over worden gedaan)
- als geserveerd wordt vóór de tegenstan-

der gereed is (hij moet dan ook geen poging doen de bal te raken).

Het winnen van een punt

Een speler wint een punt als zijn tegenstander:

- fout serveert
- wanneer de tegenstander met zijn hand het speelveld aanraakt, zolang als de bal in het spel is
- als de tegenstander bij het terugslaan de bal in het net slaat, of geen kans ziet de bal op de tafel te houden.

Dubbelspel

Bij het dubbelen, dus twee personen aan elke kant van de tafel, gelden vrijwel dezelfde regels, met uitzondering van

Serveren

Men serveert altijd van rechts naar links, waarbij de bal ook zuiver op de linkerhelft van de tegenspeler terecht moet komen. De witte lijn in het midden van de tafel is hierbij bepalend.

Wisselen

Dit gebeurt ook na elke 5 gescoorde punten, maar op het moment dat de tegenpartij aan service komt, moeten de andere twee spelers van plaats verwisselen. Hierdoor komen alle vier de spelers om beurten tegenover elkaar te staan.

Terugslag

Bij het dubbelen moeten de spelers aan elke zijde van de tafel om beurten terugslaan. Degene die serveert mag dus de terugkomende bal niet slaan, dat moet zijn partner doen.

Tot slot een paar grondregels met betrekking tot de techniek

Aanvallend spel

Hierbij krijgt de bal een zogenaamde topspin. Bij het slaan beweegt het bat zich over de bal heen. Hierdoor krijgt de bal extra snelheid. Dit geldt zowel voor de forehand als voor de backhand. De aanvallende staat zich mogelijk achter de tafel.

Verdedigend spel

Als men een bal met topspin krijgt toegespeeld — waardoor een hoge snelheid aan de bal werd gegeven — moet men deze snelheid afremmen door te kappen.

Dit bereikt men door het bat onder de bal door te halen, waardoor de draaiing van de bal verandert.

schoon schip

Misverstand

Met de vlootuitbreiding in het vooruitzicht, is het reeds nu noodzakelijk een groot aantal jongelui voor Maatschappij-rekening naar een Hogere Zeevaartschool te sturen voor opleiding tot stuurman of scheepswerktuigkundige.

Er schijnen nog misverstanden te heersen omtrent de vraag wie voor een studiebeurs van onze Maatschappij in aanmerking kunnen komen. Sommigen gaan van de veronderstelling uit, dat er nog restricties zijn omtrent bij voorbeeld het inkomen van de vader of de familierelatie van gegadigde met employés die bij een van de maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep werkzaam zijn, enz.

Om deze misverstanden voor eens en voor altijd uit de weg te ruimen: er is geen enkele restrictie, in principe kan iedereen met de vereiste vooropleiding, voor een studiebeurs in aanmerking komen. De selectie vindt plaats op basis van de uitslag van de medische keuring, de studieresultaten tijdens de vooropleiding en verder de indruk die wordt verkregen omtrent de geschiktheid van betrokkene voor het beroep van koopvaardij-officier.

De Stafafdeling (DFP/1) geeft op verzoek alle gewenste inlichtingen over de vereisten om zo'n opleiding te kunnen gaan volgen en de mogelijkheden die zich op dat gebied voordoen.

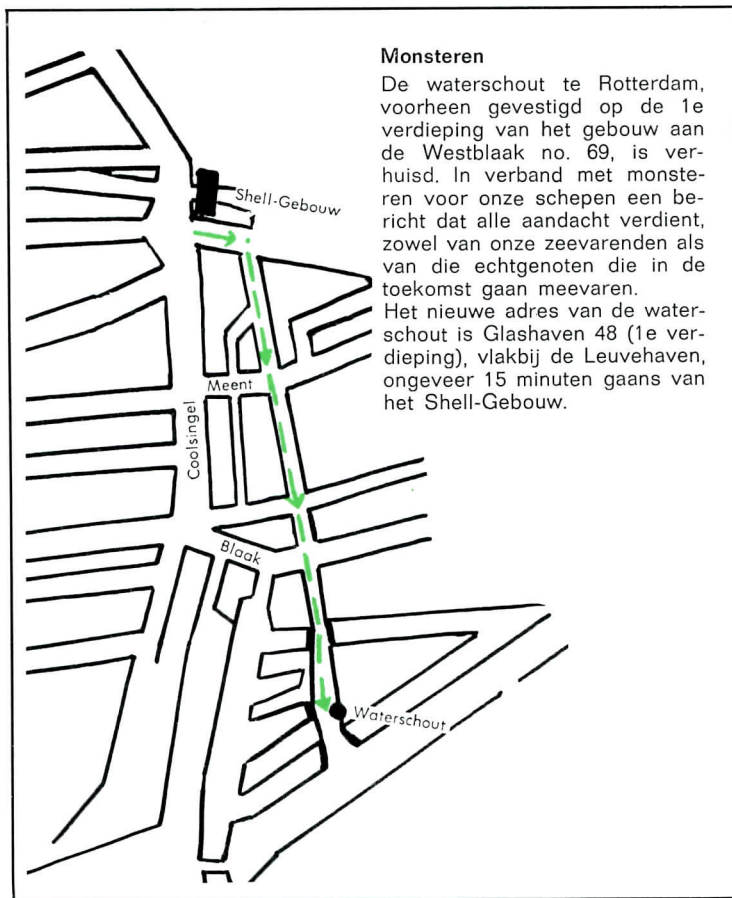
Nieuwe Stichting

Op 16 augustus 1971 werd opgericht de „Stichting Maritiem Centrum” te Amsterdam, die onder andere ten doel heeft het bevorderen van de belangstelling voor en de kennis van al hetgeen in de ruimste zin des woords samenhangt met de vaart ter zee en op de binnenwateren, zulks met inbegrip van de watersport.

Zij tracht dit o.a. te bereiken door het op een zo gunstig mogelijke wijze verkrijgbaar stellen van geschriften, plaatwerken, kaarten en andere publikaties verband houdende met de scheepvaart en de watersport. Alhoewel de Stichting niet moet worden gezien als een boekenclub, houdt dit wel in dat leden (het lidmaatschap is gratis) gerechtigd zijn tot aankoop van de door de Stichting aangeboden boeken

tegen stichtingsprijzen die aanzienlijk lager liggen dan de winkelprijzen. Ook vele van de boeken waarover in de loop der jaren een recensie verscheen in dit maandblad — zowel maritieme naslagwerken als ontspanningsliteratuur waarin de zeevaart een rol speelt — zullen daardoor een grotere lezerskring krijgen.

Voor nadere inlichtingen: Stichting Maritiem Centrum, Nieuwe Keizersgracht 96-98, Amsterdam.



Monsteren

De waterschout te Rotterdam, voorheen gevestigd op de 1e verdieping van het gebouw aan de Westblaak no. 69, is verhuisd. In verband met monsteren voor onze schepen een bericht dat alle aandacht verdient, zowel van onze zeevarenden als van die echtgenoten die in de toekomst gaan meevaren. Het nieuwe adres van de waterschout is Glashaven 48 (1e verdieping), vlakbij de Leuvehaven, ongeveer 15 minuten gaans van het Shell-Gebouw.



GEZIEN OP KANTOOR

„Eenhonderdzestig gebakjes”, zo kondigde de bezorger van deze stapel dozen aan op een recente maandagmorgen. De verbaasde blikken op de Sectie Scheepsofficieren, alwaar ze werden bezorgd, veranderden in blijde gezichten toen het aanvullend bericht kwam, dat een van de vlootjubilaren van het begin van het jaar de gedachte had opgevat om zijn jubileum wat meer luister bij te zetten, door de gehele kantoororganisatie op gebak te tracteren. Een door het walpersoneel, zeker op de maandagmorgen, bijzonder gewaardeerde geste, alhoewel hiermede geenszins wordt bedoeld dat dit nu van iedere jubilaris wordt verwacht.

Er moest overigens een soort bliksem-organisatie aan te pas komen om ieder nog bij de koffie van een „rechtmatig” aandeel te voorzien!

Jubilea koopvaardijpredikanten

Het beroep van koopvaardijpredikant is merkwaardig. In tegenstelling tot een dominee aan de wal hebben zij geen eigen gemeente, doch door hun contacten zijn zij toch overal bekend.

De onder zeevarenden welbekende Ds. J. W. Schokking en Ds. K. S. G. Zijlstra hebben zo langzamerhand internationale bekendheid gekregen. Geen wonder, als je 25 jaar in dit vak zit. Beide heren vierden hun jubilea in de afgelopen maanden en namens al degenen die het werk van deze dominees hebben leren waarderen, vanaf deze plaats een woord van dank voor hun grote inzet.



S.B.S.

In de Shell Briefing Service is een nieuwe uitgave verschenen, getiteld: Shell in the rubber industry. In september 1969 werd een S.B.S. gepubliceerd onder dezelfde titel, waarin uiteengezet werd wat de plaats van de synthetische rubberproductie van de maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep op de wereldmarkt was en hoe de vooruitzichten lagen. In twee jaar is de situatie echter veranderd en deze S.B.S. met gegevens die bij zijn tot december 1971, vervangt hiermee de uitgave van 1969.

Naar alle schepen zijn exemplaren verzonden, terwijl ook op kantoor op iedere sectie een exemplaar ter inzage ligt.

Wal- en vloot-jubilea



De heer M. A. Riteco, nautisch inspecteur op de Sectie Dekdienst (DFM/12), vierde op 17 januari jl. zijn vijftiengjarige dienstjubiläum bij de Koninklijke/Shell Groep. Uit handen van de heer D. Rodenburg, Directeur van onze Maatschappij, ontving hij — in aanwezigheid van de heer H. den Ouden, Hoofd Afdeling Vlootbeheer — het bij dit jubileum behorende dienstembleem.



De heer J. B. Kerkhoven van de Sectie Scheeps-officieren (DFP/1) trad op 1 februari 1947 in dienst van de Maatschappij. De heer J. W. Paans, Hoofd Afdeling Personeel, schroefde hem op 1 februari jl. de gouden schelp op, zulks in aanwezigheid van de heer G. H. van Leeuwen (Chef Sectie DFP/1) en de heer M. Pronk van dezelfde sectie, met wie de jubilaris nauw samenwerkt.



Op 9 januari jl., tijdens dienst aan boord van de „Cinulia”, herdacht kapitein J. van der Velden zijn zilveren jubileum. Op 10 februari jl., twee dagen na aflossing van zijn schip te Rotterdam, werden de jubilaris en zijn echtgenote door de Directie ontvangen, waarbij de heer D. Rodenburg hem het gouden dienstembleem opspeldde.



Bij dezelfde gelegenheid werd ook hoofdwerktuigkundige J. F. Spiering, met echtgenote, ontvangen. Hij was een van de weinige vloot-jubilarissen, die op de dag waarop het 25-jarig dienstverband wordt herdacht, in Nederland vertoeven. Aangezien deze dag voor hem op 5 februari viel, een zaterdag, en bovendien de heer Rodenburg buitenslands vertoefde, werd de ontvangst eveneens op 10 februari gesteld.

Vloot- personalia

periode 16 januari 1972

t/m 15 februari 1972

Gehuwd:

- 17.1.72: J. P. Daudey, hoofd voeding, met mej. A. J. Binte;
 28.1.72: G. M. Piera, 5e wtk., met Mej. M. van Dalen;
 9.2.72: R. F. M. Driessen, 3e stm., met Mej. C. van Belzen;
 9.2.72: H. de Bruin, vakman II, met Mej. A. van der Schoor.

Geboren:

- 13.1.72: Peter, zoon van N. C. van der Vecht, 2e wtk., en Mevr. Th. van der Vecht-Ietswaard;
 19.1.72: Johanna Margrietha, dochter van B. P. Droogendijk, 4e wtk., en Mevr. M. C. Droogendijk-Breukhoven;
 20.1.72: Alf, zoon van G.A.H.A. Molenaar, 3e stm., en Mevr. C. J. R. Molenaar-Arntz;
 21.1.72: Claudia Kim, dochter van K. Stobbe, 3e wtk., en Mevr. M. L. Stobbe-Loke;
 22.1.72: Hester Alice, dochter van J. Haasjes, 5e wtk., en Mevr. G. E. Haasjes-Feijen;
 23.1.72: Eric Petrus, zoon van E. E. Heerenveen, sch.gezel a/w, en mevr. Th. J. M. Heerenveen-Edelbroek;
 24.1.72: Eric Johannes Willem, zoon van J. Poot, hoofd voeding, en Mevr. J. S. Poot-Jansen;
 25.1.72: Trijntje Johanna, dochter van M. C. Versloot, 5e wtk., en Mevr. J. Versloot-Epema;
 29.1.72: Melinda Martha Lena, dochter van W. Verhagen sr., 3e wtk., en Mevr. J. D. Verhagen-Ottevanger;
 30.1.72: Stella Desirée, dochter van A. J. Elmendorp, 3e wtk., en Mevr. H. Elmendorp-Verhage;
 4.2.72: Barbara, dochter van F. van der Holst, 3e wtk., en Mevr. C. M. M. van der Holst-Tielemans;
 7.2.72: Jeroen, zoon van C. A. Douwes, 3e wtk., en Mevr. M. J. Douwes-Reekers;
 9.2.72: Johanna Maria Jeanette, dochter van M. Bal, 3e stm., en Mevr. E. M. P. Bal-van der Meyde.

Aflossingen:

- gezagv.: J. W. Sterringa, K. Poort van Ingen, K. Drent, P. C. Hoek, H. J. Allaart, J. J. Osinga, J. C. de Groot, A. Boddé, J. van der Velden, G. F. de Boer, F. Minkels, G. P. Paulussen, K. Prins, F. Klaassen, H. Barth;
 1e stl.: J. Bosman, S. Termeer, G. C. H. Dijkstra, H. Steenstra, J. Baard, M. Hus, J. A. M. Elias, J. Post, W. Bosma, A. C. Weide, L. A. Veer, H. van Slegtenhorst;
 2e stl.: D. J. van Dijk, M. Stammes, F. M. J. van de Laar, A. B. Tuyl, W. van der Graaff, R. Hendriks, T. W. Scharrenburg, P. T. M. de Jonge, W. C. Padmos, L. G. P. de Groot, T. H. Tromp, J. F. Casimiri, M. C. Kalkman, J. I. Boon, A. J. Verheul, W. Beekman, R. Agema;
 3e stl.: B. M. Stubbe, R. J. Ruts, P. Hoeksema, W. J. Netelenbos, R. P. Regout, J. van Ruiven, P. Steynis, J. H. N. Pabbruwee, F. Hogenbirk, F. T. J. van Manen, J. H. G. Herbergs, J. D. van der Linde, R. A. de Boer, M. van der Heiden;
 4e stl.: D. J. Bruin, F. J. van der Vegte, A. J. M. van Kemenade;

- hfd.wtk.: C. W. Stolk, S. A. Verhage, F. van Dalen, J. M. Nobels, J. H. Veen, R. G. Pieters, H. Bax, K. Toereppel, W. Balvers;
 2e wtk.: L. Buitenkant, O. de Roos, J. C. Lanser, P. Stachelhausen, J. B. van Haaster, B. de Rooy, F. W. Gakes, L. W. Jorissen, A. de Boer, K. L. J. Aertssen, J. Wielart, J. Ommering, A. G. M. Witten;
 3e wtk.: J. A. Willems, H. Nijhof, A. P. Grootenboer, F. D. Dieleman, W. J. M. Peeters, E. Post, J. D. Compier, J. F. A. Leurs, A. E. de Bruin, J. J. J. Ludekuse, H. Wesselman, J. J. Timmers, A. J. Elmendorp, M. Schmidt;
 4e wtk.: H. de Rhoter, W. A. Smallegange, C. A. van Esveld, P. A. Post, J. T. Clements, J. J. F. Govers, J. Labeur, A. G. M. van de Pijpekamp, F. C. Sant, E. S. Petrusma;
 5e wtk.: W. de Beer jr., A. Bosch, J. Driesen, C. F. Wiessner, R. L. Rader, F. A. Wiemans, E. J. M. Bourgonje, G. H. Willems, P. Dekkers, D. H. J. de Vries, C. de Zwart, J. P. Kleijwegt, W. P. H. M. Coppens, C. N. M. van der Weyden, D. Roodnat, C. J. Tanis, H. Oldeboom, R. D. Peterson, J. R. Spoelstra, R. van Egmond, J. Hoorn, S. J. Swart, H. W. P. Schaaper, P. O. J. van der Horst, L. J. Stam, R. J. Ouwens;
 sch.voorman: I. Dijker, K. E. J. Watz, J. H. A. Elbers;
 sch.vakman I: J. B. Slagboom, B. J. Gelderman, C. Luykenaar, A. W. de Rooy, R. Bock;
 sch.vakman II: R. Groot, J. P. de Landes, A. E. G. de Rooy, J. Punt, R. L. Heyne, M. Linthout;
 sch.gezel a/w: L. Huisman, J. N. H. Steeman, H. A. T. J. v. d. Maat, A. Bravenboer, Th. de Man, L. W. Esajas, J. M. Estela, L. Neeleman, F. Oostdijk, E. G. J. Latina, B. R. Pronk, J. de Graaf, L. v. Ierland, A. E. Remeeüs, M. Pape, J. Jonker, J. G. Martis, H. A. Tevreden, L. A. Douma, C. Noordijk, M. W. Toet, J. K. v. Ballegooyen, M. A. G. Paardekooper, J. Meyer, P. de Vries, M. v. Zanten, J. J. W. Etienne, J. Karskens, J. Zandwijken, J. N. Katzenbauer;
 aank. sch.gez. a/w: W. L. Rijsewijk, J. C. Clemencia, T. Kulk, A. F. Figueroa, N. J. Hager, K. W. I. Halbach, B. E. Pourier, F. E. Leonard, R. v. d. Horst, H. C. Groenewegen, M. L. ten Bloemendal, R. L. Sopacua, H. de Vries;
 hoofd voeding: C. J. Guilliamse, L. T. R. Ernst, J. H. v. Elteren, E. T. P. v. Boles, J. J. A. Huyben;
 aank. kok: H. J. Jaakke, W. W. Huygen;
 bediende: O. H. Noorman, H. Wezenaar, E. C. Werkzam, K. Stigter, H. Moes, A. J. J. Ceelen, H. Kranendonk, E. H. Beudeker, H. F. v. Lier, F. G. Olde-Wolbers;
 bediende a/d: K. de Leeuw, J. J. P. Vaessen, R. B. T. Kerkhof, H. P. H. v. Boekel;
 koksmaat: J. v. d. Horst;
 jongen a/w: J. Lakkerwa.

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

- m.s. Abida:** gezagv. D. de Boer, hfd.wtk. A. J. Baerveldt, 2e wtk. P. A. Ankerman;
m.s. Acmaea: 2e stm. A. G. Kroon, 3e stm. D. J. Mittelmeijer, II.stm. H. J. Koolstra, sch.gezel a/w G. C. Kooning, J. C. A. Feller, aank. sch.gezel a/w D. A. Emanuels;
m.s. Acteon: wnd. 2e stm. J. Wassenaar, sch.vakman I L. de Cock, sch.vakman II R. W. v. Rooyen, sch.gezel a/w G. Calicher, P. Luyten;
s.s. Arca: wnd. 2e stm. J. van der Klooster, 3e stm. J. M. E. Korteweg, 5e wtk. C. Jasperse, radio-officier K. Keizer, sch.vakman I E. J. H. v. Arcken, sch.vakman II W. M. v. Lier, sch.gezel a/w H. A. C. v. d. Bronk, D. M. v. Walsum, J. Beekmans, bediende W. E. v. Straalen, bediende a/d A. Cumming;
s.s. Atys: gezagv. W. A. Kleine, radio-officier J. Valk, sch.vakman II W. A. C. v. Zonderen, sch.gezel a/w W. E. Evers, aank. sch.gezel a/w B. C. N. Retrae, hoofd voeding H. W. J. v. Haarst;
m.s. Camitia: wnd. 3e stm. R. A. J. van Vugt, hoofd voeding H. G. Mor-sink;
s.s. Capiluna: gezagv. J. P. Jongbloed, wnd. 3e wtk. J. W. van Velze, 5e wtk. H. L. Hendrison;

In dienst
getreden
vloot-
personeel



G. V. W. F. van Hemert
tot Dingshof
4e stm.
per 6.2.72



H. F. van der Hoek
5e wtk.
per 9.2.72



L. H. Nizing
sch.vakman II
per 26.1.72



H. J. F. S. Hopman
sch.vakman II
per 11.2.72



J. Franx
sch.vakman II
per 14.2.72

s.s. Capisteria: radio-officier J. M. J. M. van der Vorst;
s.s. Capulonix: gezagv. J. H. Korsen, wnd. 2e stm. B. de Vreeze;
m.s. Cinulia: gezagv. D. A. C. Vermeulen, 4e wtk. J. T. van Lith, 5e wtk. H. F. van der Hoek, II.wtk. G. W. Slotboom, radio-officier A. W. C. Wouterson, capataz J. Perez Perez, 2° man. J. J. Freire Rodal, mar.int. A. Areses Fontenla, F. Casete Lestayo, R. Fernandez Piñeiro, J. Lopez Pena, F. A. Moreira Viñas, M. Pereira Rodriguez, M. Rial Vernet, R. Rivas Cabaleiro, J. Rodriguez Goberna, 2° mar.int. G. F. Alfaya Alonso, M. Paz Curra, coc. J. Amorin Iglesias, cam. J. Barros Barros, P. J. Rodriguez Solino, A. A. Slagueiro Rodriguez, cam.trip. J. Ferro Alvarez, hoofd voeding T. J. Melchers;
m.s. Crania: 1e stm. P. Hoogesteger, 3e stm. L. Marees, hfd.wtk. H. Buiten, 2e wtk. W. J. M. Braeken, 3e wtk. H. A. Meissner, 5e wtk. A. N. Zeldenrust, II.wtk. A. H. A. M. Molenaar, radio-officier L. Maasen, hoofd voeding R. Hoogendoorn;
m.s. Dallia: gezagv. P. B. Hibma, wnd. 3e stm. C. P. Weerheim, radio-officier J. M. J. C. Nederpelt, sch.vakman II P. C. Groen, sch.gezel a/w D. Bergen, C. Ouwehand, N. L. P. Stans, bediende P. C. H. Floresse;
m.s. Daphne: 2e stm. G. van der Oord, 5e wtk. J. Verlinde, sch.vakman II G. Jonkman, sch.gezel a/w H. G. Schouten, G. J. v. Delft, P. J. M. v. Dillen, W. Mol, bediende J. C. A. den Haan, G. Doyer;
m.s. Diadema: wnd. 3e stm. E. J. Frölich, II.stm. B. G. ten Cate, 3e wtk. P. Dekker, 4e wtk. A. M. P. B. Fluitsma, 5e wtk. G. Bijvank, sch.voorman Th. v. Vlijmen, sch.vakman II R. P. v. Veen, J. A. Clarijs, P. D. den Engelsman, R. Krotwaar, sch.kok C. v. d. Waal, bediende M. te Hennepe;
m.s. Diloma: 2e wtk. F. Bakker, wnd. 3e wtk. A. J. A. de Groot, sch.gezel a/w H. N. Dekker, aank. sch.gezel a/w F. A. Morales, J. G. Voormolen, hoofd voeding W. F. H. v. d. Moezel, bediende a/d A. C. G. M. v. d. Akker;
m.s. Dione: wnd. 3e stm. A. P. Margadant, II.stm. P. J. Urban, 2e wtk. L. P. A. de Winter, 3e wtk. C. J. M. de Jong, aank. sch.gezel a/w N. A. J. Lang, bediende P. L. M. Smelt;
m.s. Dosina: 4e stm. G. V. W. F. van Hemert tot Dingshof;
s.s. Kabylia: gezagv. G. Heising, 2e stm. J. Zwart, 4e stm. P. A. D. Bouwman, II.stm. J. L. A. M. Peek, wnd. 4e wtk. T. J. van Lammeren, 5e wtk. C. Scholten, radio-officier M. M. Spanjersberg;
s.s. Kalydon: wnd. 2e stm. H. J. Schaaf, 5e wtk. E. T. van de Pijpekamp;
s.s. Kara: gezagv. C. Vriend, 3e stm. J. W. Hendriks, sch.voorman J. C. v. Willigen, L. v. d. Velden, sch.gezel a/w R. G. Kemink, J. H. L. Nahapiet, H. T. Goverts, aank. sch.gezel a/w C. C. Groenfelt, H. S. Elia, C. de Ridder, sch.kok G. H. Valk, bediende J. A. Small;
s.s. Katelysia: 4e wtk. J. W. van Hoof, 5e wtk. A. D. Salomons, radio-officier H. Burger;
s.s. Kellelia: 1e stm. J. V. Kruid, 2e wtk. A. de Jong, 5e wtk. P. A. van Splunter;
s.s. Kenia: gezagv. J. W. Bakker, capataz J. Aragunde de la Torre, man. esp. E. M. Perez Agra, 2° man. R. Regades Hermo, mar.int. M. Alonso Perez, V. Crespa Fontenla, M. D. campo Rial, R. Insua Santamaria, J. M. Lage Muinos, A. Matilde Montero, J. Soage Avendano, R. J. Trabazos Fernandez, E. Valverde Alonso, 2° mar.int. J. R. Lopez Nieto, J. C. Perez Fernandez, lefe de f. J. Duran Barros, coc. A. Martinez Amoedo, cam. J. M. Freire Bouzas, J. Galiane Linares, F. Gonzalez Vidal, cam.trip. J. C. Comesaña Rey;
s.s. Kermia: 1e stm. R. Jousma, 2e stm. R. J. de Wit, wnd. hfd.wtk. J. B. J. Jonker, 2e wtk. P. F. Buil, 5e wtk. J. H. Verhaaf, radio-officier K. van der Hoek, capataz A. Puime Amorin, man. esp. J. Gonzalez Davila, 2° man. F. Diaz Prado, mar.int. J. Bernandez Alfaya, J. L. Seoane Fervenza, J. Duran Rodriguez, E. Gestido Martinez, J. Lopez Martinez, E. Moldes Nogueiras, A. Nogueira Nuñez, J. Rios del Rio, R. Vicente Dominguez, 2° mar.int. F. Alvarez Carrera, S. Nogueira Nogueira, coc. G. Castro Gomez, cam. E. Cruz Buyo M. Fernandez Pazos, A. del Rio Lorenzo, cam.trip. J. R. Somoza Vazquez;
s.s. Khasiella: 4e wtk. B. van Os;
s.s. Kopionella: 1e stm. H. W. Vermaas, 2e stm. R. P. Jager, II.stm. A. G. den Dekker;
s.s. Koratia: gezagv. C. Wolse, 2e stm. J. B. Krul, 2e wtk. W. Muis, 4e wtk. J. P. van de Water;
s.s. Korenia: 1e stm. G. Verbrugh, 5e wtk. W. Bekooy;
s.s. Korovina: 1e stm. R. Knol, 3e stm. C. Kamminga, hfd.wtk. H. de Jong, 5e wtk. B. Groeneboom, hoofd voeding J. P. Daudey;
s.s. Kosicia: 3e stm. J. van Rooyen, 2e wtk. A. K. van 't Blik, wnd. 3e wtk. R. F. M. ten Hoonte, radio-officier F. W. Rietbroek;
s.s. Kosmatella: 1e stm. C. P. Donken, 4e stm. W. F. G. Hartung, 4e wtk. J. V. W. M. Daniëls, 5e wtk. R. F. van Loon, 5e wtk. K. P. Beumer;
s.s. Krebsia: 1e stm. H. Wijnberg, 5e wtk. N. van Gent, sch.vakman I R. Stuifzand;
s.s. Kryptos: wnd. 2e stm. R. Lawerman, wnd. 3e stm. W. Holwerda, hfd.wtk. C. G. Pusch, 2e wtk. G. de Goede, 3e wtk. G. Pos, 5e wtk. H. J. Nieuwenhuis, radio-officier C. Jongbloed;
s.s. Kylix: gezagv. E. H. Brameijer, wnd. 2e stm. J. H. Schurink, II.stm. P. J. M. Regouin, 5e wtk. P. H. Rebel, 5e wtk. G. D. Reybroek;
s.s. Lovellia: gezagv. A. Post, 2e stm. S. B. M. Breukel, wnd. 3e wtk. R. Bos, 5e wtk. W. Baris, radio-officier L. Toutenhoofd;

Onze vlot-jubilarissen



J. Kramer
gezagvoerder
1947 - 15.3 - 1972



J. Hendriks
bediende
1962 - 23.2 - 1972

Bevorderd tot onderofficier



W. A. C. van Zonderen
scheepsvakman II
per 16.1.72



G. Jonkman
scheepsvakman II
per 23.1.72



P. C. Groen
scheepsvakman II
per 26.1.72

s.s. Macoma: 2e wtk. J. C. J. Walraven, 5e wtk. B. Slagmolen, sch.vakman I F. W. Bosson, sch.vakman II L. H. Niezing, sch.gezel a/w A. Sterenberg, G. J. F. Kolenbrander, J. Blom, J. Zipp, D. F. W. Abraham, aank. sch.gezel a/w M. L. Delhay, H. M. Kraamer, P. J. M. Cluitmans, H. de Goede, aank. kok J. S. W. Martens, bediende J. J. Scholte, C. W. P. Frederiks;
s.s. Metula: 2e stm. G. J. Olieman, 2e wtk. J. Smid, 5e wtk. W. E. A. Sliedrecht, bediende D. F. Wendersteyt, bediende a/d G. Mieloo;
m.s. Niso: hfd.wtk. J. Tekelenburg;
s.s. Ondina: gezagv. J. J. Schouten, 5e wtk. H. J. Advocaat;
s.s. Onoba: 2e stm. J. A. van Kesteren, 2e wtk. T. Middelkoop, 4e wtk. W. B. Grund;
s.s. Patro: 1e stm. G. Buma, 5e wtk. E. K. G. Schiefer, II.wtk. H. A. H. van de Wal;
s.s. Philidora: 1e stm. R. J. Wyrdeman, hfd.wtk. A. J. G. Weitzel, wnd. 3e wtk. A. Vis;
s.s. Philine: 1e stm. W. Hoogendijk, 4e wtk. D. W. de Boer, 5e wtk. J. H. F. Bron;
s.s. Philippia: 3e stm. J. Kerkhof, wnd. 2e wtk. F. C. de Winter, 3e wtk. G. J. A. de Ruiter;
s.s. Sepia: wnd. 2e stm. G. van Riet;
s.s. Vasum: gezagv. P. Cammel, wnd. 2e stm. F. L. A. Bloot, wnd. 3e stm. C. J. de Boer, hfd.wtk. J. W. van Wegen, 5e wtk. M. J. T. N. M. Gremmen, radio-officier J. A. Stevens;
s.s. Viana: sch.voorman J. den Heyer, sch.gezel a/w H. A. Schot;
s.s. Vitrea: 1e stm. M. de Graaf, wnd. 2e stm. H. Sieders, 5e wtk. J. P. de Visser;
s.s. Vivipara: 4e stm. H. Schippers, hfd.wtk. J. B. Biondina, 2e wtk. K. J. Faasse, 5e wtk. G. W. Goethals;
s.s. Zafra: gezagv. M. E. Wolper, 2e stm. P. Buys, hfd.wtk. J. H. M. Hanssen, radio-officier T. P. de Swart;
s.s. Zaria: 1e stm. L. B. A. van Bruinisse, 2e stm. W. J. Stoker, 4e wtk. J. Boon.

In memoriam

De heer A. H. Treffers, oud-gezagvoerder van N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij, verliet op 1 november 1938 de dienst met vervroegd pensioen, na ruim 21 dienstjaren.
 Hij overleed op 3 februari jl. en bereikte de leeftijd van 76 jaar.

Uit dienst getreden:

2e stl.: R. P. F. J. Ruiter, G. J. van der Ham;
3e stl.: R. Westerbeek, D. van Eijk;
5e wtk.: A. H. W. Klomp;
vakman II: R. L. Heyne;
hoofd voeding: F. R. v. d. Plank;
sch.kok: M. v. Deventer.

Naar militaire dienst:

4e stm.: A. J. M. van Kemenade.

Uit militaire dienst:

4e stm.: J. J. J. van Beek.

Terug van tijdelijke tewerkstelling Shell B.P. Nigeria Limited:

1e stm.: L. B. A. van Bruinisse.

Over in tijdelijke dienst Compania Shell de Venezuela Limited te Cardon:

2e wtk.: H. E. Nijzink.

Aangesteld als:

4e stm.: J. S. de Vos;
5e wtk.: W. Baris, W. E. A. Sliedrecht, J. P. de Visser, C. Jasperse, E. T. van de Pijpekamp.

Behaalde diploma's:

1e stm. G.H.V.-th.: M. A. D. Hartlief, J. Tebbenhoff, A. J. de Kraker;
2e stm. G.H.V.: H. J. Schaaf, J. Wassenaar, B. de Vreeze, F. L. A. Bloot;
2e stm. G.H.V.-th.: A. van Leeuwen, M. Waalewijn, P. G. van der Horst, H. van Popta;
3e stm. G.H.V.: J. S. de Vos;
„C-th.“: C. C. Bartels, W. van Kemp, C. P. de Waard, W. G. van der Velden;
„A/Bth.“: P. A. van Splunter;
„A“: T. J. van Lammeren, H. L. Hendrison, H. J. Advocaat, J. Haasjes;
„MVD“: W. Baris, W. E. A. Sliedrecht, C. Jasperse;
„ASS“: J. P. de Visser, E. T. van de Pijpekamp.

Onze waljubilaris



30



J. Prins
DFM/23
1942 - 31.1 - 1972

In dienst getreden wal- personeel



mej. A. M. v.d. Stoep
sectie DFF/4
per 17.1



H. A. van der Schilt
sectie DFP/2
per 1.2

Huwelijk van de maand



Deze maand onze speciale gelukwensen naar een Spaans echtpaar, waarvan de bruidsfoto ons met enige vertraging bereikte. scheepsvakman I Jaime Fernández Dacosta, die thans dienstdoet aan boord van het m.s. „Niso“, trad op 28 november jl., te Nigrán, in het huwelijk met Mej. Antonia González Pérez.

Boda del mes

Este mes dirigimos nuestras felicitaciones especiales a un joven matrimonio español, cuya foto de boda nos llegó con cierto retraso.

El maniobrista especializado Jaime Fernández Dacosta, que actualmente presta sus servicios a bordo de la m/n „Niso“, celebró el 28 de noviembre pasado, en Nigrán, su enlace matrimonial con la señorita Antonia González Pérez.

MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode van 16.1.72 t/m 15.2.72)

Overgeplaatst:

18.1: mej. C. H. Roobol van DFP/6 naar DFM/1;
1.2: K. J. Wiessner van DFM/22 naar DFM/23.

Uit dienst:

1.2: H. Stobbe - sectie DFM/23;
1.2: mej. L. A. Berloth - sectie DFF/4.

tussen schip en ka

elfde jaargang no. 7 - maart 1972

Redactiecommissie:

M. A. Busker
J. van Duuren
G. H. van Leeuwen
E. van 't Slot
W. N. Wouters, voorzitter
010-145144-2065

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

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF BEWERKEN
VAN ARTIKELN EN/OF HET REPRODUCEREN VAN FOTO'S OF
AFBEELDINGEN IS SLECHTS GEOORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE
TOESTEMMING VAN DE REDACTIE

Administratie:
Mej. J. F. Schilt

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