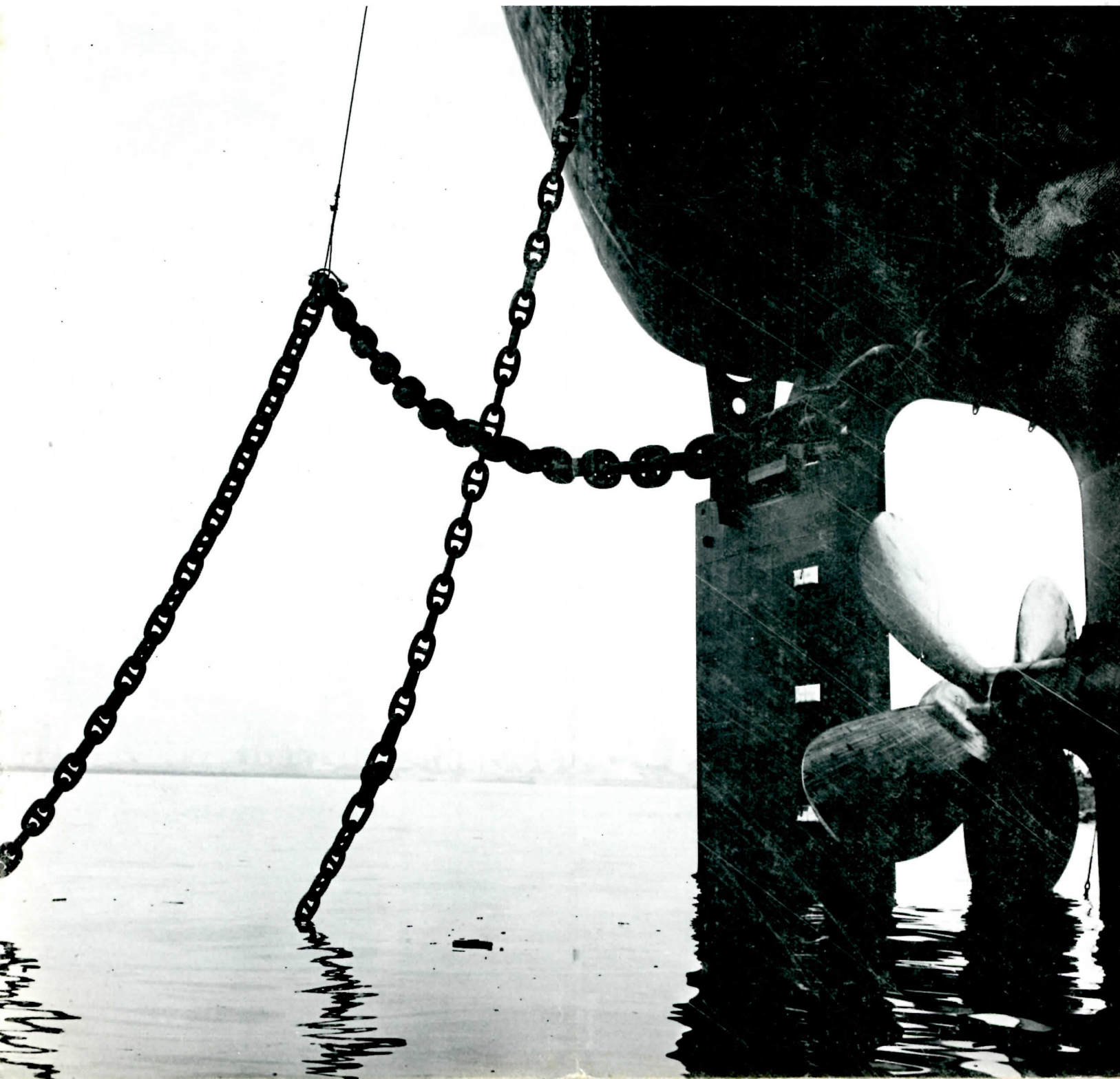


TUSSEN
**SCHIP
EN KA**

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT-ENWALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.

M E I 1 9 7 2



Reünie in 't Noorden

De N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij werd in vroeger jaren wel eens bestempeld als de „Terschellinger Lloyd”, en niet ten onrechte, want vele officieren die als bakermat dat waddeneiland hadden, werden hetzij permanent dan wel voor kortere tijd aan eerdergenoemde maatschappij toegevoegd voor het bemannen van de „mosquito fleet” in het Caraïbische gebied. Maar ook de diepzeevloot telde vele stafleden die Terschelling als geboortegrond hadden. Geen wonder dat een aanzienlijk aantal gepensioneerde vlootofficieren — C.N.O.O.K.S.-leden en niet-C.N.O.O.K.S.-leden — daar na hun pensioendatum voor anker zijn gegaan. Wat dan tevens inhoudt, dat zij door de wat moeilijke verbindingen de bijeenkomsten die regelmatig door het bestuur van de „Oud-Roest-Club” worden georganiseerd, zelden bijwonen. De hoogste tijd dus om degenen onder hen die daar prijs op stellen, de gelegenheid te bieden de banden met Shell Tankers N.V. eens te verstevigen of nauwer aan te halen.

Tegen de paasdagen is het gebruikelijk dat de Hogere Zeevaartschool „Willem Barentsz” op het eiland wordt bezocht om

Mededeling

De heer H. den Ouden, Hoofd Vlootbeheer, en de heer J. W. Paans, Hoofd Afdeling Personeel, beiden thans Algemeen Procuratiehouder van Shell Tankers N.V., zijn met ingang van 1 mei 1972 benoemd tot adjunct-Directeur van onze Maatschappij.



Hr. H. den Ouden



Hr. J. W. Paans

met de diverse jongelui te spreken die daar voor Maatschappij-rekening worden opgeleid, en uiteraard ook met de directeur, ten einde de vorderingen van de bursalen op de voet te blijven volgen.

Op 24 maart jl. was het weer zo ver; en van deze gelegenheid maakte de heer Van Leeuwen, chef van de Sectie Scheepsofficieren (DFP-1), gebruik om namens de Directie van Shell Tankers N.V. en met me-

dewerking van de directeur van de school, de heer Van Leunen, 's avonds een bijeenkomst in Hotel Europa te organiseren voor de vele ex-Shell-officieren en hun dames. De samenwerking strekte zich tevens uit tot de „Vereniging van Oud-Leerlingen” van de Willem Barentszschool. Wat niet zo verwonderlijk is als men bedenkt, dat onze ex-officieren daar vrijwel zonder uitzondering tot de oud-leerlingen behoren. De voorzitter van deze vereniging, de heer Cupido — reeds jaren loods te Terschelling — deelde mede deze gelegenheid aangegrepen te hebben om ook van die zijde weer eens tot actie over te gaan.

Hoe dit ook zij, met name de Shell-films, die voor de pauze werden vertoond, vielen bijzonder in de smaak. En het borreltje na afloop dat aan de oud-Shell-officieren en hun dames werd aangeboden, droeg bij tot een bijzonder gezellig samenzijn. Bovendien gaf een tweetal van onze „varende” gezagvoerders, die toevallig met verlof waren, met hun echtgenote acte de présence, te weten Commodore W. Kuyper en kapitein J. L. Muyskens.

Het was geruime tijd na middernacht alvorens een ieder kon besluiten huiswaarts te keren, wel een bewijs dat deze samenkomst ruimschoots aan de gestelde verwachtingen heeft voldaan. Wat overigens nog eens werd bevestigd door de waardevolle woorden die velen bij het afscheid nemen, naar voren brachten.

Kennisgevingen

De heer B. E. Blakely, Marine Co-ordinator, is met ingang van 15 maart 1972 benoemd tot lid van de Raad van Beheer van Shell International Petroleum Company Limited.

Wegens ziekte van de heer F. Engels is de heer G. Veldt (DFM/23) met ingang van 20 maart 1972 tijdelijk belast met de leiding van de sectie Technische Ontwikkelingen (DFM/21).



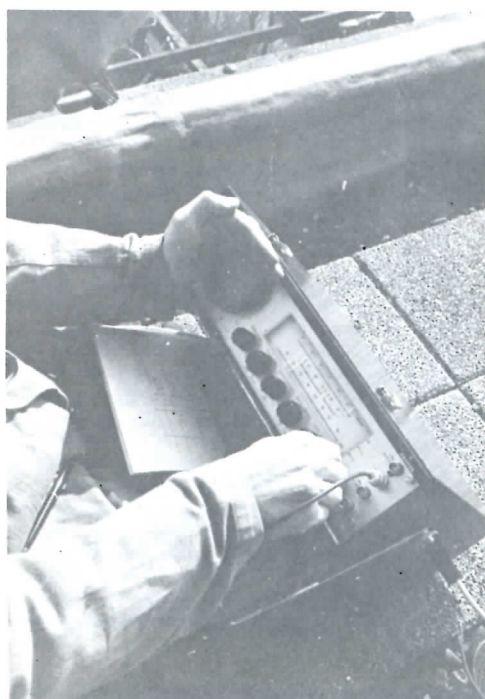
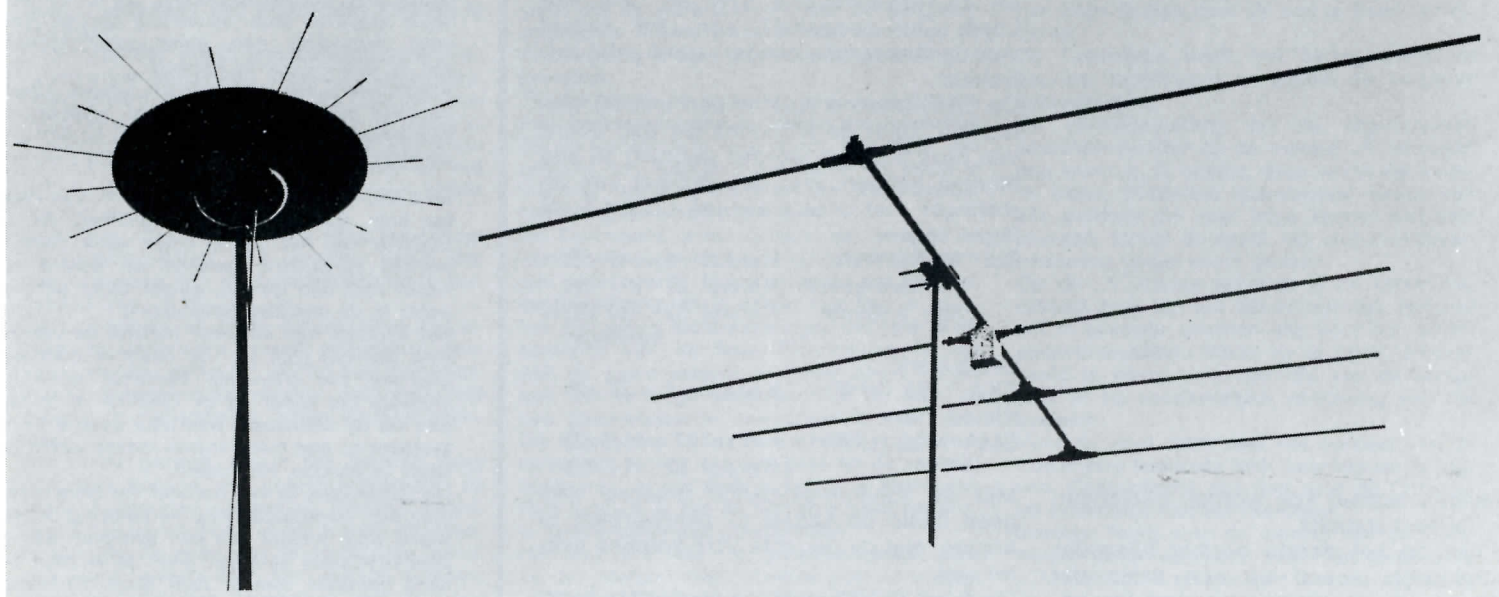
29e bijeenkomst van gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen

welke op 23 maart 1972 in het Shell-Gebouw werd gehouden.

Op de foto staand v.l.n.r. de heren: J. B. Kerkhoven - sectie Scheepsofficieren (DFP/1); P. C. Hoek - gezagvoerder; G. H. van Leeuwen - chef sectie Scheepsofficieren (DFP/1); J. M. Nobels - hoofdwerktuigkundige; P. J. P. Siebesma - gezagvoerder; K. Poort van Ingen - gezagvoerder; J. L. 't Mannetje - hoofdwerktuigkundige, J. de Bruyn - hoofdwerktuigkundige; H. M. Stoll - chef Geneeskundige Dienst (DF/1); H. Bax - hoofdwerktuigkundige; D. Rodenburg - Directeur; F. van Dalen - hoofdwerktuigkundige; M. de Jong - hoofd afd. Financiën en Administratie (DFF).

Zittend v.l.n.r. de heren: F. Minkels - gezagvoerder; G. F. de Boer - gezagvoerder; R. G. Pieters - hoofdwerktuigkundige; H. H. Hacken - gezagvoerder.

HALVE BOL OF HARK



De lezer zou zich kunnen afvragen wat nu een halve bol met een hark heeft te maken. In letterlijke zin natuurlijk niets, je zou zelfs kunnen zeggen: het slaat als een tang op een varken.

Maar wanneer wij over televisie-ontvangst praten ligt de situatie geheel anders. Beide benamingen worden namelijk gebruikt voor verschillende soorten antenne. De halve bol, al dan niet uitgerust met voelsprietten, ziet er uit als een soort vliegende schotel, maar is in werkelijkheid een voor signaal rondom-gevoelige televisie-antenne. Het is zelfs een meervoudige televisie-antenne, die de TV-banden III, IV en V kan ontvangen, d.w.z. VHF en UHF. De dipool-antennes zitten ingegoten in polyurethaanschuim aan de binnenzijde van de bol. Vaak ook bevinden zich nog voorversterkers en aanpassingstransformatoren voor de verschillende impedanties (schijnbare wisselstroomweerstand) ingegoten binnen in de halve bol.

Rondom-gevoelig betekent, dat zonder de antenne te hoeven draaien, vanuit alle

HALVE BOL OF HARK

(vervolg)

richtingen signaal kan worden ontvangen van TV-zendstations.

Dit lijkt op het eerste gezicht bijzonder aantrekkelijk, vooral op een schip dat voortdurend van plaats verandert ten opzichte van TV-zendstations. Voor schepen die veelal niet ver buiten het bereik van TV-zendantennes zijn — en hierbij denken wij vooral aan kleine schepen, zoals pleziervaartuigen en binnenvaartschepen — is dit dan ook wel aantrekkelijk.

Maar er zijn ook nadelen aan deze rondom-gevoelige antennes. Door het ontbreken van een richteffect worden signalen uit alle richtingen ontvangen. Het signaal van één station kan hierbij echter ook binnenkomen als een gereflecteerd signaal. De reflectie kan ontstaan door ieder voorwerp, muur, huis, of opbouw met een plat vlak. Daar dit signaal later ontvangen wordt dan het directe „line-of-sight“-signaal of direct naar de zender kijkend signaal, treden fasevershoven signalen op, die zich manifesteren als „ghost“ = spookbeelden op het televisiescherm. Soms kunnen dat er wel acht zijn!

Aan boord treden ook van deze valse echo-signalen op door de reflecties van schoorsteen en opbouw.

Een nog groter nadeel is echter het povere ontvangstsignaal dat van de halvebolantenne wordt ontvangen. Dit maakt de vaste halve bol niet meer zo aantrekkelijk voor oceaantankers.

Hark

De hark of multi-elementen yagi, d.w.z. gerichte antenne met een groot aantal richtantennes en enkele reflectoren, ontvangt een signaal dat 5 à 6 maal sterker is dan dat van de halve bol. De horizontale openingshoek waaronder dit wordt ontvangen, is ongeveer 45 graden. Binnen deze hoek blijft het ontvangen signaal tamelijk constant van sterkte. Alles wat daarbuiten valt is echter zeer zwak t.o.v. het hoofdsignaal, dus weinig last van echo's.

Metingen

Medio maart zijn op het dak van het gebouw van Van Rietschoten en Houwens aan de Sluisjesdijk te Rotterdam metingen verricht om na te gaan hoe de ontvangst met de twee typen antennes zich verhiel. Metingen werden verricht op de kanalen 4 en 27 respectievelijk VHF en UHF van Lopik. Ook kanaal 62, een UHF kanaal van de Antwerpse zender, werd erbij betrokken.

De UHF-antenne was er een met 26 elementen. Daar de antennes die aan boord van onze schepen worden gebruikt 18 elementen hebben, zou de uitkomst van de metingen met onze antennes 1,0 à 1,5 dB lager liggen.

Bol ANT-DYNA	Kanaal 4	-6 dB
rondom-gevoelige antenne	Kanaal 27	-2-7 dB
	Kanaal 62	-20 dB = minimum

Grote Hark		
SKA 1104 (VHF)	Kanaal 4	+22 dB
Kleine Hark		
SMA 1426 (UHF)	Kanaal 27	+11,5 dB
	Kanaal 62	-14 dB

Met de rondom-gevoelige antenne was geen beeld op kanaal 62 (Antwerpen) te krijgen, met de gerichte VHF-antenne echter wel.

Op band III VHF-antenne (middelste hark) konden geen metingen worden verricht, daar hier te lande geen stations in die band zijn.

Conclusie

Harken zijn natuurlijk echte windvangers; zij moeten ook steeds worden gericht naar de TV-zender en omdat ze van aluminium zijn, zijn ze ook sterk aan corrosie onderhevig. Ongetwijfeld zijn dit nadelen, die duidelijk spreken.

De bol heeft echter als nadeel dat hij weinig signaalversterking geeft en niet zo regelmatig rondom-gevoelig is als men op het eerste gezicht zou denken; bovendien bestaat hierbij kans op gereflecteerde ontvangst, resulterend in „ghost“-beelden.

De zeevarende die zich voor het thans bijzonder geapprecieerde televisietoestel aan boord neervlijt, wil er zijn gemak van nemen; maar daarbij wil hij ook een helder, duidelijk beeld en niet een sneeuwstorm waarin iemand staat te brabbelen.

Of de ontvangst nu met de halve bol of hark plaatsvindt, het televisiemedium zal de gemoederen aan boord wel blijven bezig houden; en de kwaliteit van de ontvangst ook.

H. Snel

De Ideeënbuscommissie vergaderde op 9 februari jl. Daar de heer Rodenburg deze vergadering niet kon bijwonen, trad de heer H. den Ouden als voorzitter op. Tevens waren aanwezig de heren L. Kerstens en A. Baljet (Technische Zaken), D. Jongeneel (Nautische Zaken) en R. J. F. van Stuijvenberg (Secretaris).

Op deze vergadering kon de inzending van 1e stuurman G. C. van Malland worden afgehandeld (Idee No. 400, betr. targetbepaling voor het lossen van ladingen met een hoge dampspanning). Inzake deze inzending is nog contact opgenomen met Shell International Marine Ltd., doch de door stuurman Van Malland voorgestelde werkwijze zal om praktische redenen niet worden toegepast. De Commissie heeft evenwel toch aanleiding gezien voor deze inzending een aanmoedigingspremie van **f 100,—** toe te kennen.

Verder werd een groot aantal nieuwe ideeën op deze vergadering behandeld, waarvan de navolgende inzendingen voor een beloning of aanmoedigingspremie in aanmerking kwamen.

Idee No. 404 van 2e stuurman A. H. van Haaf ten betr. Sallog. Inzender signaleert dat de oliefilter van het Sallog nogal eens dient te worden verwijderd, gelegeerd en daarna opnieuw met olie gevuld, omdat blijkt dat ook water in de oliefilter terechtkomt.

Het voorstel van inzender behelst de vervanging van het glas van de oliefilter door een glas met een draincock. Hierdoor wordt het mogelijk het water uit de oliefilter af te tappen via de draincock, waardoor de olie in het systeem nu niet meer vrijwel iedere wacht behoeft te worden verwisseld.

De Commissie is van oordeel dat deze inzending een werkbesparende verbetering behelst welke door middel van een schrijven aan de desbetreffende schepen dient te worden bekend gemaakt, teneer daar deze modificatie zelf aan boord kan worden uitgevoerd.

Het is de Commissie echter bekend dat deze of een soortgelijke wijziging op diverse schepen reeds is uitgevoerd, zodat deze inzending in feite niet als idee kan worden beschouwd. De Commissie kent evenwel een aanmoedigingspremie toe van **f 100,—**.

Idee No. 410 van scheepsvakman J. B. Slagboom

Betr.: Smeerolietvoerleiding

Inzender stelt voor de stalen smeerolietvoerleiding naar de blowers van de hulpmotoren aan boord van de „A“ en „C“-schepen te vervangen door een flexibele leiding, daar deze leiding meerdere malen scheurt, hetgeen de oorzaak kan zijn van brand als deze lekolie op de isolatie van de uitlaatgassenleiding terechtkomt. Tevens stelt hij voor, boven deze uitlaatgassenleiding een vaste sprinklerinstallatie aan te brengen daar afkoeling reeds voldoende is om branden als bovenomschreven te doven.

De Commissie is van oordeel dat de voorgestelde flexibele leiding een zeer nuttige suggestie is welke op de desbetreffende schepen in de praktijk zal worden toegepast en kent voor dit deel van de inzending een beloning toe van **f 100,—**.

De desbetreffende schepen zullen door de Technische Dienst ter zake worden geïnstrueerd.

Tot het aanbrengen van een sprinklerleiding boven de uitlaatgasleiding wordt niet overgegaan. Immers elke geïsoleerde uitlaatgasleiding, verse-stoom- en afgewerkte-stoomleiding kan na de isolatie-doordrenking met lekollie in brand geraken.

Het is absoluut ondoenlijk en bovendien uiterst kostbaar om al deze plaatsen te beschermen met sproeileidingen.

Primair in dit verband is het opheffen van oorzaken die oliekkage tot gevolg kunnen hebben en aan de oplossing van dit probleem is door inzender een aandeel geleverd.

Idee No. 411 van 2e stuurman W. van den Born

Betr. „Temporary and Preliminary Notices to Mariners”

Door inzender wordt, evenals alle andere inzenders van suggesties inzake dit onderwerp, gesignaleerd dat geen uniform systeem van registratie bestaat. Deze kwestie is reeds in studie bij de Nautische Dienst. Getracht is om ook op dit gebied te gaan samenwerken met S.T. (U.K.) Ltd., doch hiervoor bestaat aldaar onvoldoende interesse.

Ook deze inzending bevat in feite geen nieuwe gezichtspunten. Aan inzender wordt dan ook eveneens een aanmoedigingspremie toegekend van **f 50,—**.

De Commissie wil thans benadrukken dat inzake dit onderwerp zoveel suggesties naar voren werden gebracht, dat nu nog binnenkomende Ideeënbusinzendingen niet meer als zodanig in behandeling zullen worden genomen.

Als reeds gezegd, wordt ten kantore deze complexe materie, met gebruikmaking van de reeds ingezonden suggesties, intensief bestudeerd. De verwachting is dat binnen afzienbare tijd van de zijde van de Nautische Dienst van Shell Tankers N.V. één uniform systeem van administratieve verwerking aan de vloot zal worden gepresenteerd. Verdere suggesties op dit terrein zullen derhalve aan de desbetreffende vaksectie ten kantore ter behandeling worden voorgelegd.

Idee No. 412 van 3e stuurman J. E. Tebbe
Betr. Pompkamer m.s. „Niso”

Inzender constateert dat bij eventueel vollopen van de pompkamer door de flood-afsluiters het niet mogelijk is deze met de bakboordstrippingpomp weer leeg te pompen omdat het bedieningspaneel van de twee overboordafsluiters dan onbereikbaar is.

De Commissie is van oordeel dat dit probleem zich alleen in noodgevallen kan voordoen bij een geladen schip. Het probleem is reeds tijdens het ontwerpstadium onderkend. Duidelijk dient echter in het oog te worden gehouden dat de pompkamer van de „Niso” van een bilge-alarm is voorzien. Bovendien is er een groot niveau-verschil tussen de flood-afsluiters en het bedieningspaneel van de bakboordstrippingpomp, te weten ca. 4 meter, hetgeen naar de mening van de Commissie voldoende tijd biedt om maatregelen te nemen.

Het door inzender gestelde probleem is slechts zeer theoretisch denkbaar; alleen in geval van calamiteiten is dit een reëel probleem, waarvoor dan nog op andere manieren ter plaatse een oplossing kan worden gevonden.

De door inzender aangegeven oplossing toont evenwel inzicht en de Commissie kent voor deze inzending een aanmoedigingspremie toe van **f 50,—**.

Idee No. 413 van 2e werktuigkundige E. Dal-linga

Betr. Tankschoonmaakbeveiliging (V.L.C.C.'s)
Indien tijdens het tankwassen de toevoer van ventilatielucht wordt geblokkeerd door een te grote hoeveelheid water op de tankbodem, kan in korte tijd de gasconcentratie in de tank tot onaanvaardbare hoogte oplopen.

Inzender stelt voor op de gasfreeing fan een DP-cell aan te sluiten, welke een pressure-switch bedient die zowel een alarmsignaal geeft als de watertoevoer naar de gunclean-apparatuur afsluit. Deze DP-cell dient dus de druk in de gasfreeing fan discharge-leiding te bewaken.

Tevens geeft de inzender nog de suggestie een pressostaat aan te sluiten die inschakelt als de luchtdruk te laag wordt, bijv. door een getripte fan, waardoor eveneens het alarm in werking wordt gesteld en de watertoevoer naar de guns wordt afgesloten.

De Commissie is van oordeel dat de door inzender aangegeven beveiligingsmethode toch wel waardevol is. Inzender denkt aan **drukmeter-beveiliging**, dit is echter niet aan te bevelen. Het aantal luchtwisselingen per tank is afhankelijk van de **flow**. Flow-meting is dan ook de juiste aanpak. Inzender denkt verder aan een te hoge waterstand in de tank bij een geconstateerde overschrijding van L.E.L. De Commissie wil in dit verband nog memoreren dat, indien men het **gaas op de ventpijp** aanbrengt, er wel **druk** is, terwijl er toch geen **flow** behoeft te zijn en derhalve geen adequate luchtwisselingen plaatsvinden.

Het idee is echter niet geheel origineel, daar op de „Metula” met hetzelfde doel voor ogen reeds een **flow-meter** in de persleiding van de gasfreeing fan werd aangebracht.

De combinatie pressure switch/solenoïde valve voor bediening van de watertoevoer naar de gunclean-apparatuur acht de Commissie niet aanbevelenswaardig, denkend aan de optredende gevaren bij het plotseling stoppen tijdens heetwassen. Wel lijkt het aantrekkelijk als de DP-cell een zichtbaar alarmsignaal geeft bij **onvoldoende flow**. Zichtbaar dus voor de man die ter plaatse de gun-clean-afsluiters regelt. De resultaten van de proefneming op het s.s. „Metula” dienen echter te worden afgewacht en geëvalueerd.

Daar echter is besloten ook de bestaande V.L.C.C.'s van een inert-gasinstallatie te voorzien, zijn voorzieningen als bovengenoemd niet meer geheel opportuun.

De Commissie wil evenwel benadrukken dat deze ideeënbusinzending getuigt van een diepgaande interesse in de veiligheidsaspecten van tankschoonmaakoperaties aan boord van V.L.C.C.'s en kent een aanmoedigingspremie toe van **f 100,—**.

Idee No. 414 van hoofdwerktuigkundige E. Rouw

Betr. Smeeroliesysteem „K”-klasse schepen
Naar aanleiding van de verwijdering van een der smeerolie-purifiers op de „K”-schepen, stelt inzender voor de smeerolie-settling tank in te richten als verzameltank voor alle soorten afgewerkte olie, daar de beide sludge-

tanks in de bilge vaak te klein blijken te zijn. Verder stelt inzender voor de SB-purifier volledig af te koppelen van het smeeroliesysteem en te verbinden met deze settling tank. De afvoer van deze purifier dient dan uit te komen in een der dubbele bodems.

Indien er nu een behoorlijke hoeveelheid „waste oil” in de settling tank is gekomen, dient deze olie via de SB-purifier te worden afgevoerd naar genoemde dubbele-bodem-tank, waarna dit later mogelijk naar een der brandstof-settling tanks kan worden gepompt en vermengd met de fuel kan worden verstoekt. Hierdoor zou het volstrekt onnodig worden olie overboord te lozen, dan wel tegen hoge kosten door de wal te doen verwijderen.

De Commissie heeft met belangstelling dit voorstel bestudeerd en plaatst de volgende opmerkingen.

De veronderstelling dat de afgekoppelde smeerolie-purifier op de meeste „K”-schepen nog intact is, is onjuist; deze wordt als reserve benut. Wederom operationeel maken van alle purifiers zal zeer hoge kosten met zich brengen, terwijl de opzet van onderhoudsvermindering teniet wordt gedaan.

Op de „K”-klasse schepen is de smeerolie-settling tank op het BB-stringerdek bedoeld om in speciale gevallen olie voor het hoofdsmeeroliesysteem hierin op te slaan, bijvoorbeeld in geval van reparatie aan de sump-tank of bij noodzakelijke verversing van het systeem.

Voor dit doel dient naar het oordeel van de Commissie bedoelde tank beschikbaar te blijven. Contaminatie met fuel acht de Commissie bovendien niet aanvaardbaar.

Inzender heeft naar de mening van de Commissie grote aandacht voor het onderwerp „Oil Pollution” en getracht aan de oplossing van dit probleem, waarschijnlijk na diepgaande studie, zijn aandeel te leveren. De Commissie kent derhalve aan inzender een aanmoedigingspremie toe van **f 100,—**.

Idee No. 416 van 3e stuurman M. v. d. Heiden
Betr. „Oil Pollution”

Inzender stelt onder meer voor, lensputten zowel aan stuurboord als aan bakboord aan te brengen met een snel te openen afsluiter, in verbinding staand met bijv. center 11 of met de pompkamer-bilge.

De Commissie is van mening dat het aan boord aanbrengen van lensputten diverse bezwaren met zich brengt. Deze lensputten zullen immers vaak vol water staan, waardoor het effect van de putten grotendeels verloren gaat. Voor de afvoer van de putten zou een doorlopende pijp naar de tankbodem moeten worden aangebracht, een nogal kostbare aanwezigheid.

Bovendien is het niet waarschijnlijk dat Lloyd's aan een dergelijke constructie haar goedkeuring zal hechten.

De Commissie heeft evenwel waardering voor de betoonde belangstelling in dit steeds actueler wordende onderwerp en kent inzender een aanmoedigingspremie toe van **f 50,—**.

Bovengenoemde inzenders alsmede de inzenders van suggesties welke niet voor een beloning of een aanmoedigingspremie in aanmerking kwamen, zijn inmiddels gedetailleerd op de hoogte gesteld.

Sedert eind 1970 worden geregeld 3e en 4e werktuigkundigen voor een periode van zes weken in de walorganisatie tewerkgesteld. Zij krijgen hierbij niet alleen de gelegenheid zich in verschillende secties te oriënteren omtrent de daar te verrichten werkzaamheden, maar ook worden zij voor een aantal weken als stagiair geplaatst in walbedrijven die regelmatig reparaties verrichten aan die werktuigen of onderdelen aan boord waarmee juist werktuigkundigen op zee ook te maken hebben. Wat zijn hun ervaringen na een dergelijke periode, zo zou men zich kunnen afvragen. Daar inmiddels een tiental werktuigkundigen hun bevindingen op papier hebben gezet, lijkt het interessant na te gaan in hoeverre hieruit positieve en eventuele negatieve reacties zijn voortgekomen.



STAGE LOPEN

Programma

Voor iedere werktuigkundige die voor zes weken aan de wal stage gaat lopen, wordt tevoren een programma opgesteld. Hierbij wordt vanzelfsprekend rekening gehouden met de noodzaak betrokkenen niet alleen de kans te geven in de diverse walbedrijven het nodige te leren, doch ook in de secties op kantoor inzicht te verwerven in hetgeen daar wordt verricht en in hoeverre van scheepszijde hiermee rekening kan worden gehouden.

Voor werktuigkundigen gelden hierbij met name de secties

- DFM-21 - Technische ontwikkelingen
- DFM-22 - Werktuigkundige Dienst vloot A
- DFM-23 - Werktuigkundige Dienst vloot B
- DFM-24 - Elektrotechniek
- DFM-3 - Materialendienst
- DFM-4 - Vlootadministratie

Voor het bezoek aan elk dezer secties wordt een halve tot hele dag uitgetrokken, alhoewel in enkele gevallen op een der bovengenoemde secties meer dagen zijn doorgebracht, met name wanneer onderwerpen ter sprake kwamen die kennelijk de bijzondere belangstelling van de stagiair hadden. De bezoekende werktuigkundige wordt daarbij niet alleen gewijs gemaakt in de taak van de sectie zelf, doch ook wordt getracht hem te wijzen op de noodzaak aan boord op diverse zaken attent te blijven.

Kantoorsecties

Uit de rapporten door elke stagiair aan het eind van de zes-weekse walperiode opgemaakt, spreken in dit verband enkele markante opmerkingen, zoals „Het simpelweg aan boord komen van onderdelen in het buitenland blijkt in de praktijk nogal wat voeten in de aarde te hebben en achteraf kan men er slechts verbaasd over zijn dat alles nog op tijd aan boord komt.”

Anderzijds leest men de opmerking, dat bijzonder veel extra werk blijkt te worden veroorzaakt door onvolledige aanvragen, waarbij het in een enkel geval zelfs noodzakelijk blijkt het schip telegrafisch om meer nauwkeurige gegevens te vragen, soms zelfs om de aanvragen duidelijk te schrijven.

Natuurlijk valt het niet altijd mee om, zo van de vloot, achter een bureau op kantoor plaats te nemen en het allemaal over je heen te laten gaan. In een van de rapporten lezen wij dan ook, dat bijvoorbeeld op de werktuigkundige dienst, waar de aanvragen van verbruiksgoederen worden behandeld, zoveel onderwerpen in drie dagen zijn behandeld, dat je er — onvoorbereid als men is — begin noch eind aan weet vast te knopen. In deze dagen werden door de stage-lopende werktuigkundige o.a. behandeld: nieuw systeem voor schadebehandeling, nieuw ontwerp dokmap, het afdoen van garantiezaken van een M-klasse schip, algemene werkzaamheden zoals smeerolierapporten, reisrapporten, onderhoudsrapporten van verstuivers, kleppen en zuigers, en wat dies meer zij. Inderdaad een veelvoud van onderwerpen, die zich moeilijk uitvoerig laten behandelen in drie dagen. Anderzijds geeft het de bezoeker een indruk wat in een enkele sectie wordt gedaan, welke moeilijkheden er aan zijn verbonden om een vloot van 52 schepen op aanvraag van alle benodigde goederen, onderdelen en complete werktuigen te voorzien. En dat dikwijls bij varende eenheden, waarvan ook de bestemming op het kantoor slechts korte tijd tevoren bekend is. Terwijl deroutheringen voor degenen die met de expeditie zijn belast nog eens extra roet in het eten kunnen gooien.

Anderzijds blijkt toch wel veel, ook tijdens de dagen op kantoor, te worden opgestoken: bijzonder gefrasseerd blijken de stagiairs te zijn door de laatste technische ontwikkelingen waarvan zij op de hoogte worden gesteld; even geïnteresseerd hebben zij aantekening gehouden omtrent aangelegenheden die met elektrotechniek te maken hebben. „Ik heb belangrijke ideeën opgedaan voor het werk aan boord,” zo concludeert een der schrijvers van de rapporten dan ook.

Toch, zo mag wel worden geresumeerd, kan het per werktuigkundige verschillen. En hiermee doelen wij niet op de belangstelling van de bezoeker zelf, doch meer op de situatie zoals die zich ten tijde van het bezoek op een sectie voordoet. Het kan zijn dat degene aan wie hij tijdelijk is toegevoegd, zelf ook gepresseerd is met werk. De bezoeker wordt dan even ingeschakeld en het kan zijn dat zijn bijdrage uitsluitend bestaat uit het opstellen van een lijst van de aan boord van een onzer schepen gemonteerde elektromotoren. Anderzijds zal op de ontvangende sectie worden

getracht de werktuigkundige daarna bij meer interessante onderwerpen te betrekken, zoals de vervanging van een huidige elektromotorbediende stuurinrichting door een elektro-hydraulische installatie (fabrikaat Sperry), met het hoe en waarom.

Andere bedrijven

Het grootste deel van de stage wordt echter door de werktuigkundigen doorgebracht bij andere bedrijven, zoals Stork Werkspoor, De Hoop, Manotherm, Machinefabriek P. Smit Jr., Groenpol.

Er wordt de nodige medewerking van deze bedrijven ondervonden, mede omdat men het belang inziet van het initiatief dat eind 1970 door Shell Tankers is ontplooid om jongere werktuigkundigen een blik achter de schermen te gunnen en hen te wijzen op de problemen waarmee men ook aan de wal wordt geconfronteerd.

Maar het kan ook wel eens teleurstellend uitpakken, zoals wij in een van de rapporten lezen: „Mijn indruk is dat de weken bij dit bedrijf doorgebracht zonde van de tijd zijn geweest. Wat ik in vier weken opstak, was mij ook in één week bij te brengen geweest.” Dit lijkt een negatief geluid, in zoverre dat betrokkene er de voorkeur aan had gegeven meer omtrent meet- en regeltechniek te vernemen. Anderzijds kan het gebeuren dat juist in de week of weken waarin een werktuigkundige bij een van de bedrijven wordt gedetacheerd, geen werk wordt verricht dat voor hem nieuw of interessant is. Desalniettemin worden dergelijke eerlijke reacties op prijs gesteld, opdat men er bij het opstellen van nieuwe programma's voor volgende stagiairs rekening mede kan houden.

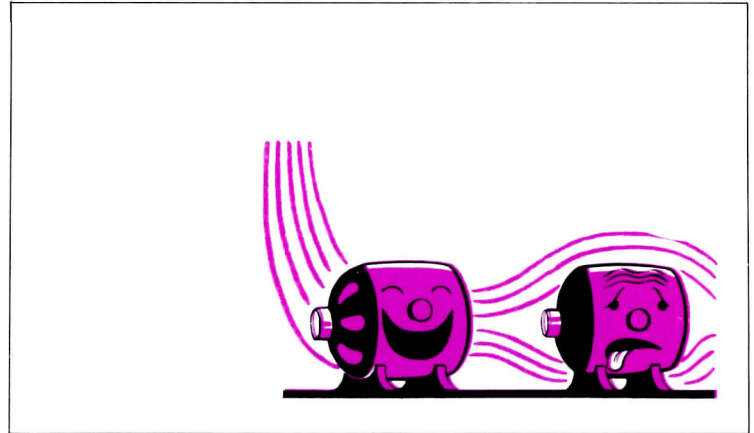
Er zijn een paar bedrijven die er als het ware uitspringen, die kennelijk de bijzondere interesse hebben van de bezoekende werktuigkundigen. Een ervan is de firma De Hoop, waaromtrent wij hieronder enkele opmerkingen uit de rapporten laten volgen.

Elektrotechnische Industrie en Installatiebedrijf A. de Hoop N.V.

„Het programma bij deze firma was zeer gevarieerd. Allereerst de vernieuwing van een starterbord op het s.s. „Katelystia”, waaronder het volgens tekening plaatsen en aansluiten van starters, thermische beveiligingen, enz. Hierna grondige inspectie, controle van het hoofdschakelbord, beproeven van automaten en testen op juiste werking. Alles toegelicht door de monteurs met hun grote praktijkervaring, met gebruik van speciale meetapparatuur. Als er zich storingen op schepen en in landinstallaties voordeden, werd dat gezamenlijk bekeken en tot een oplossing gebracht.

Het was vooral deze verscheidenheid in werkzaamheden die deze periode zo aantrekkelijk heeft gemaakt.”

Een andere stagiair, die bij dezelfde firma ook een week op de zogenaamde „proefvelden” werkzaam was, raakte onder de indruk van het



gemak waarmee de mensen daar elektrische schema's lezen, waarmee — zoals hij schreef — sommigen aan boord nogal eens moeite hebben. Ook anderen lieten zich uit over de grote verscheidenheid van werkzaamheden bij deze firma. Niet alleen liepen zij mede, doch zij werden zelf ook ingeschakeld bij die werkzaamheden die zich aan boord onverwachts kunnen voordoen. Het repareren en ombouwen van respectievelijk hoofd- en zijborden, het opsporen van fouten in schakelkasten. Het maken van nieuwe elektrische schema's, aanvankelijk nog met moeite, werd gaandeweg een aangelegenheid die met vaardigheid werd verricht. Ook bij plotselinge storingen op schepen in de haven gingen de stagiairs mede. Zo werden zij ingezet bij storingen op een sleepopperzuiger, op diverse typen schepen in de havens. Zij hielpen mede om op een schip met verbrande schakelborden o.a. de vriesmachine-installatie, het hulpketelbedrijf en de verlichtingsinstallatie weer in bedrijf te brengen. Anderen assisteerden bij het maken en installeren van schakelkasten van smeeroilpompen met de nieuwe Télémécanique-apparatuur. Vanzelfsprekend werd met eventuele wensen rekening gehouden voor zover die te realiseren waren. Er waren er die eerst om theorie vroegen om fouten te kunnen zoeken in elektrische schema's, anderen wilden juist de fitnesses leren van het testen en afstellen van starterkasten.

Conclusie

Maar bij welk bedrijf zij ook werden ontvangen, het enthousiasme — ook van de stage-lopende werktuigkundigen — was over het algemeen groot. De conclusie lijkt dan ook gerechtvaardigd dat ondanks de moeilijkheden in de beginfase, toen velen er nog wat vreemd tegenover stonden, dit initiatief weerklink heeft gevonden bij alle deelnemers.

6e bijeenkomst van 1e stuurlieden en 2e werktuigkundigen



welke op 6 april jl. in het Shell-Gebouw werd gehouden

Op de foto staand v.l.n.r. de heren: L. W. Jorissen — 2e werktuigkundige, K. L. J. Aertssen — 2e werktuigkundige, J. P. Hendriks — 1e stuurman, G. C. van Malland — 1e stuurman, F. K. Neuerburg — chef sectie Scheepsgezellen (DFP/2), A. Baljet — chef Technische Dienst (DFM/2), G. H. van Leeuwen — chef sectie Scheepsofficieren (DFP/1), A. P. J. Ham — 1e stuurman, H. M. Stoll — chef Geneeskundige Dienst (DF/1), F. W. Gakes — 2e werktuigkundige, J. B. Kerkhoven — sectie Scheepsofficieren (DFP/1), C. E. van 't Woudt — chef Nautische Dienst (DFM/1), E. van 't Slot — chef sectie Arbeidsvoorwaarden (DFP/6)

Zittend v.l.n.r. de heren: J. Ommering — 2e werktuigkundige, H. H. Apfel — 2e werktuigkundige, L. A. Veer — 1e stuurman, G. J. van Eijk — 2e werktuigkundige, A. C. Weide — 1e stuurman.



MET PENSIOEN

Hoofdwerktuigkundige K. Toereppel trad op 22 september 1939 in dienst bij de N.I.T. als leerling-werktuigkundige; zijn eerste schip was het s.s. „Saroena”. Aan boord van ditzelfde schip volgde zijn bevordering tot 5e werktuigkundige — op 9 november 1940 — in welke rang hij vervolgens dienst deed op de „Ocana”. Op 18 april 1942 ging hij tijdelijk over in C.S.M.-dienst en werd tewerkgesteld op het s.s. „Rosa”. Als 5e en wnd. 4e wtk. bracht hij verder de oorlogstijd door op de „Rosa”, „Rita”, „Rodas”, „Felipa”, „Ena” en „Murena”, totdat hij in januari 1946 met verlof in Nederland arriveerde.

Na ommekomst hiervan deed hij als 5e, 4e en wnd 3e wtk. dienst op een groot aantal schepen van de diepzeevloot. Zijn eerste schip als 2e werktuigkundige was de „Glessula” — november 1955. Na op 25 oktober 1955 zijn volledige „C” te hebben behaald, werd hij op 16 oktober 1961 als hoofdwerktuigkundige aangesteld op de „Koratia”.

Op schepen van diverse klassen deed hij daarna dienst in deze rang, zijn laatste schip waarvan hij afmonsterde was het s.s. „Philidora”. Op 1 mei is hoofdwerktuigkundige K. Toereppel, na bijna 33 jaar dienst op zee, met pensioen gegaan.

In het vlakke land, dat de bewoners van Noord-Holland zelf West-Friesland noemen, zie je Hoogwoud al van verre liggen. Over een smalle asfaltweg, die tussen oude stolpboerderijen doorkronkelt, rijdt je het dorp binnen, dat een en al vriendelijkheid ademt. Een bord verwijst de bezoeker naar de plaatselijke V.V.V. Kortom, een „plekke gronds” waar het goed toeven moet zijn en nog een zalige rust heerst. Dezelfde vriendelijkheid en rust tref je aan als je door de nu gepensioneerde hoofdwerktuigkundige K. Toereppel — Klaas voor zijn vele vrienden — in zijn woning bent genodigd. De ruim 32½ jaar dienst op de vloot van de Koninklijke/Shell Groep zie je hem niet aan, alhoewel hij niets uit die jaren is vergeten; en er is slechts een kleine aansporing voor nodig om hem aan het praten te krijgen.

Feilloos weet hij de schepen op te noemen uit het begin van zijn carrière, zelfs de reizen die zij maakten.

Toeval

Als kind zijnde, nam zijn moeder hem mee naar de kermis in Hoorn, een uitstapje dat de jeugdigen in het gezin Toereppel altijd bijzonder waardeerden. Alleen was onze, nu per 1 mei jl. gepensioneerde hoofdwerktuigkundige al gauw zoek. Hij trok naar de haven, waar de schepen hem meer boeiden dan alle draaimolens, schiettenten en andere attracties. Dat nu was merkwaardig in een familie, die puur agrarisch was ingesteld. Het zou wel een bevlieging zijn, zo dacht zijn vader, die hem daarom naar de landbouwschool stuurde. Maar dat duurde maar één jaar, hij wilde naar de HBS, als springplank voor de zeevaartschool. En zo gebeurde het ook.

De toenmalige directeur van de Hogere Zeevaartschool in Vlissingen, met wie hij eens ging praten, vertelde hem dat hij een beurs kon aanvragen bij de KJCPJ of de KPM; trouwens — zo

zei deze directeur, die zelf ook uit Hoogwoud afkomstig was — de Shell is er nu (en dat was in 1937) ook mee begonnen. Dat de heer Toereppel de Shell koos om een beurs aan te vragen is puur toeval. „Maar ik heb er nooit spijt van gehad, dat het de Shell is geworden. Ik heb altijd prettig gevaren,” zo voegt hij eraan toe. Een nieuwe pijp wordt gestopt en de heer Toereppel blaast een verse wolk door de gezellig ingerichte huiskamer van zijn landelijk gelegen woning. „Mijn eerste schip zou de „Mantantara” worden, maar die werd gederouteerd, dat had je toen ook al.”

De oorlogsjaren

En zo werd het de „Saroena”, spliksplinternieuw, de proeftocht moest nog gemaakt worden. „De vierde was Taconis, dat was mijn zeevader. Tjonge, wat was ik onder de indruk van die drie keteltjes en de triple-expansie-machine. Ik zei tegen Taconis: eer dat ik dat allemaal begrijp! Maar dat ging zo vlug, na een paar dagen hielp je even hard mee.”

Uiteindelijk kwam de „Saroena” met leerling-werktuigkundige Toereppel in de Oost. De oorlog in Europa werd intussen in alle hevigheid gevoerd, maar daar merkte je er niet veel van. Met alle lichten op, zonder konvooi, voer de „Saroena” tussen Pladju en Singapore heen en weer.

Op de „Ocana”, zijn tweede schip, ging het net zo: van Singapore naar Kaapstad, weer reisjes naar Curaçao, tot het schip naar het belegerde Engeland werd gedirigeerd. Nu wel in konvooi en er maar het beste van hopen. Want de aanvallen van vijandelijke U-boten werden steeds driester. Drie dagen vóór aankomst in Albion viel de klap: ongeveer tien schepen uit het konvooi gingen achter elkaar ten onder.

„Wij hadden een systeem aan boord ontwikkeld, waarbij wij in de

machinekamer nauwkeurig door de brug op de hoogte werden gehouden van de situatie boven. We voelden ons natuurlijk niet zo prettig, maar het enige wat ons overkwam was een aanvaring door een Engels vrachtschip, dat even dwars door het konvooi wilde. Eén wing tank volgelopen."

Na lossen van de lading in Glasgow moest de „Ocana" — in geballaste toestand — voor reparatie naar Amerika.

„Toen het schip weer gereed was voor de vaart, zaten wij wel met een probleem. Drie dagen na aankomst bij de Amerikaanse werf waren alle Chinese scheepsgezellen 'm gesmeerd, op drie na. Met een aantal andere tankers hebben we twee volle maanden voor anker gelegen voordat wij weer een bemanning bij elkaar hadden. Op het laatst voeren wij ook met officieren van andere nationaliteiten. Ik kan me nog een Engelse stuurman herinneren en een Poolse werktuigkundige zonder papieren; die laatste was eigenlijk binnenhuisarchitect, maar hij deed het verdraaid goed aan boord."

Toch heeft de heer Toereppel geboft: later misten 5 bommen het schip en toen het schip tot zinken werd gebracht, was hij net in Curaçao afgezwaaid, met ziekenverlof: malaria. Zijn „A" behaalde hij daarna op Curaçao.

Na tegen het einde van de oorlog met de „Ena" weer op de diepzeevloot te zijn terechtgekomen, maakte deze hoofdwerktuigkundige nog een aantal reizen op de „Murena" alvorens met verlof naar Nederland te gaan.



Eindelijk verlof

Natuurlijk was tussentijds in het buitenland wel kort verlof verleend, doch in 1945 begon iedereen — zowel zeevarenden als „expatriates" — reikhalzend uit te zien naar verlof in Nederland. Een ieder tegelijk verlof verlenen was onmogelijk en voor werktuigkundige Toereppel duurde het nog tot januari 1946. Steeds weer kwamen er nieuwe reizen tussen. Als het schip in de Middellandse Zee voer en allen aan boord op een gunstig bericht rekenden, gingen ze nog eens terug naar Aruba. Dan nog even naar Australië, en dat met een vaart van zo'n 10 mijl! Maar in januari 1946 stapte hij toch in Engeland aan wal, overgevaren uit Bombay met een troepentransportschip; aantal opvarenden: 5100! Na de oversteek met de Harwich-boot bleek vervoer door Nederland voor de zeevarenden prima geregeld: allemaal per Rode Kruis-auto, zodat hij op 16 januari voor de deur werd afgezet.

Wie nu denkt dat hij in die tijd lang verlof kon genieten, slaat de plank mis. Eén maand verlof voorlopig, met de mogelijkheid er nog één maand — op schriftelijk verzoek — bij te krijgen. Want een ieder wilde naar huis, dus eerst een kort verlof, daarna de rest. De resterende dagen — 7 maanden achter elkaar — kwamen voor de nu gepensioneerde in 1948, wat als een hele weelde gold.

„Ik heb toen eerst mijn „B" gehaald, ben daarna getrouwd," zegt de heer Toereppel lakoniek.

„En daarna zag ik hem twee jaar niet meer," vult zijn vrouw aan. „Dat kun je je nu haast niet meer voorstellen."

Op de vraag, of zij dikwijls een reis heeft meegemaakt, volgt een ontkennend antwoord. „Tweemaal. Niet dat ik er niet van genoot, die paar weken aan boord, maar helaas hebben we niemand in de familie die hier in huis kan komen om op onze kinderen te passen."

Ook mevrouw Toereppel is West-Friese, uit Sijbekarspel. En deze twee West-Friezen leerden elkaar kennen — hoe kan het anders — bij een cabaret-uitvoering in de West-Friese taal.

Wat nu?

Natuurlijk vraag je je af, in hoeverre men zich nu heeft voorbereid op een pensionering. Deze hoofdwerktuigkundige heeft er, zoals hij het noemt, beslist niet naartoe geleefd, alhoewel hij er onmiddellijk aan toevoegt, dat hij er blij mee is, ook al is hij pas 52 jaar.

„Ik heb 32½ jaar gevaren, met plezier gevaren mag ik wel zeggen, maar ik vind het toch lang genoeg geweest."

Reeds op zijn laatste schip, de „Philidora", is hij begonnen aan een cursus om zijn parate kennis van het Engels verder uit te breiden. Hij leest nog steeds graag, heeft nu ook eindelijk de kans de kinderen wat te helpen bij het huiswerk. En... ook in huis wil hij nog het nodige doen, om nog niet te spreken over de tuin die aan spitten toe is.

„Ik ben geen fervente knutselaar, maar er is altijd wat te doen. Verder geniet ik," zegt hij lachend. Maar ook eens wat wandelen of fietsen in het mooie West-Friese land trekt hem aan. En dat is in een omgeving als bij Hoogwoud, met zijn historische achtergrond, alleszins begrijpelijk. Hij voegde trouwens de daad bij het woord en nam zijn bezoeker mee naar de Koningspade, waar de museumboerderij „West-Frisia" is gelegen. Hier vlakbij was het dat geschiedenis werd geschreven: Willem II, die hier op 28 januari 1256 het onderspit moest delven tegen de vrijheidslievende Westfriezen. Floris V, die op deze historische plek het graf van zijn vader vond en er een klooster stichtte. Slechts een voorbijrijdende landbouwtractor herinnert ons eraan, dat we nu wel degelijk in de twintigste eeuw leven. Enkele bekende sterren van de vaderlandse T.V. hebben inmiddels ook de bekoring van deze streek leren kennen en er een woning verworven om te bekomen van de vermoeienissen. In dit zelfde mooie plaatsje zal hoofdwerktuigkundige Toereppel voortaan van zijn lange, lange verlof genieten.

Europa

De Europese markt voor lampolie werd in de negentiger jaren nog geheel beheerst door Amerikaanse en Russische petroleum. Door het bouwen van tankschepen en het aanleggen van tankinstallaties waren de producenten erin geslaagd, de kosten van vervoer en opslag tot een minimum terug te brengen.

In 1887 waren in de wijk Charlois van Rotterdam de eerste twee, nog houten tanks verzezen, gebouwd door de Nederlandse Stoomboot Maatschappij. „Eene lijmerij en kuiperij voor de petroleumvaten, geheel op de Amerikaansche wijze ingericht”, inclus. In 1888 liep in Rotterdam voor het eerst een speciaal voor vervoer van olie in bulk gebouwd tankschip binnen, de „Chester”. Meer en meer ging Rotterdam een rol meespelen bij de voorziening van Nederland en Duitsland met lampolie en naarmate ook de auto bij de eeuwwisseling in zwang kwam, met benzine.

Inmiddels hadden de pioniers van de „Koninklijke” een zware strijd geleverd in het toenmalige Nederlands-Indië, niet alleen om de produktie van aardolie op gang te brengen en te houden, doch ook om er een markt voor te vinden in het Verre Oosten, waar zij in concurrentie waren gewikkeld met een groot aantal maatschappijen, die elk een zo groot mogelijk deel van de markt wilden. Namen als Zijker, Deterding, Kessler, Loudon herinneren aan de moeilijke tijd die de zo jonge „Koninklijke” moest doormaken alvorens haar bestaan kon worden gerechtvaardigd. De greep die de combinatie van Russische en Amerikaanse importeurs op de Europese markt had leek zo stevig, dat het afzetten van de „Kroon”-produkten op de Europese markt een onmogelijkheid leek. Maar de Amerikaanse en Russische olie begon ook op de markt in het Verre Oosten te komen, zodat men zich bezon op de situatie die aan het ontstaan was. Het was in die tijd, dat werd besloten niet alleen olie te winnen, doch ook zelf te vervoeren en, zo mogelijk, aan de markt te brengen. Indien dus de „Koninklijke” erin slaagde haar kostprijs niet hoger te doen zijn dan die van de andere olieproducenten en haar geraffineerde produkten op de Oosterse markt bracht tegen dezelfde vrachtprijs als haar concurrenten, dan zou zij, bij gelijke verkoopprijzen, althans het door de korter af te leggen afstand voordelig „vracht”-verschil als extra winst kunnen boeken.

De produktie van de inmiddels in Pangkalan Brandan gevestigde raffinaderij was in 1895 gestegen tot 130.000 kisten met blikken kerosine. Een capaciteit die wat meer armslag gaf.



De „Koninklijke” wordt reder

Door reeds opgedane ervaringen gerijpt, zorgde de „Koninklijke” voor diep vaarwater in de onmiddellijke nabijheid van haar installaties in Nederlands-Indië, want hoe gemakkelijker toegankelijk de havens van afscheep en opslag, hoe lager de vrachten werden. Door diepere havens konden de kosten van het vervoer van verpakt produkt al tot bijna 1/3 dalen. Bij vervoer in bulk zouden zij tot 1/6 kunnen worden gereduceerd. De eerste bescheiden stappen werden gedaan om te komen tot een eigen vloot, die aan het volkomen afhankelijk zijn van gecharterde tonnage een eind zou maken en die bovendien meer vrijheid zou brengen in het kiezen van type, afmeting en inrichting van het schip voor een bepaalde vaart. Aan de meest dringende behoefte werd het eerst voldaan. De Aroebaai had een drempel, waar een schip dat Pangkalan Soesoe wilde aandoen, overheen moest. Schepen met enige diepgang konden geen volle lading in Pangkalan Soesoe innemen. Zij moesten vóór de drempel worden bijgeladen. Dit had kunnen worden gedaan door gesleepte tanklichters, doch besloten werd, hiervoor wat veelzijdiger vaartuigen te nemen, namelijk schepen die geschikt zouden zijn en als tankschepen en

De „Koninklijke”

BIJ DE FOTO'S

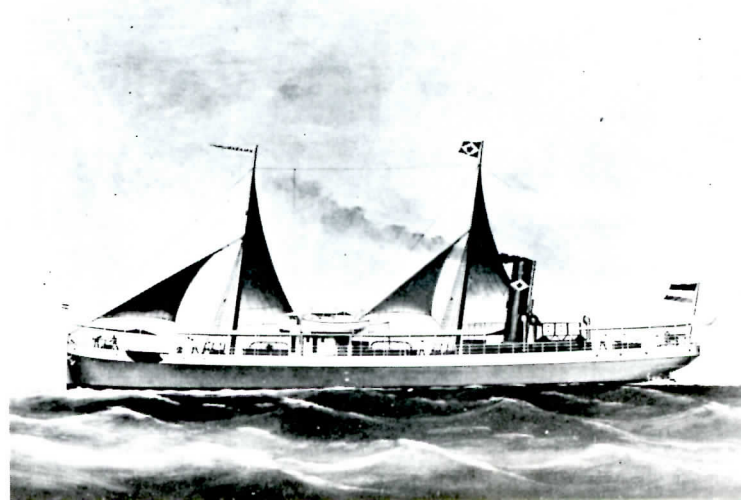
Linksonder: het s.s. „Batoum”, het eerste — gecharterde — schip dat ruwe benzine, aangevoerd uit Pulau Samboe, kon lossen aan de installatie van de Koninklijke in Rotterdam, juni 1902. Hieronder: Alhoewel de „Besitang” en de „Berandan”, beide schepen met een draagvermogen van 370 ton bij een gemiddelde snelheid van 7½ mijl, eerder in de vaart waren dan het hier getoonde stoomschip „Halaban”, waren eerstgenoemde schepen nog beperkt in de vaart. De „Halaban” alsmede de omstreeks dezelfde tijd in de vaart gebracht „Balaban” waren daarentegen meer zeewaardig en werden ingezet om de factorijen in Brits-Indië, China en Siam van „Kroon”-produkten te voorzien, zowel verpakt als onverpakt.

Hiernaast: Algemeen plan van het s.s. „Sultan van Langkat”, het eerste schip dat in opdracht van de Koninklijke was gebouwd voor de vaart over de oceanen. De bouw prijs bedroeg f 350.000, tonnage 2323 registertonnen. Enkele jaren na de indienststelling in 1898 is het schip verlengd, waardoor het laadvermogen met 400 ton toenam.

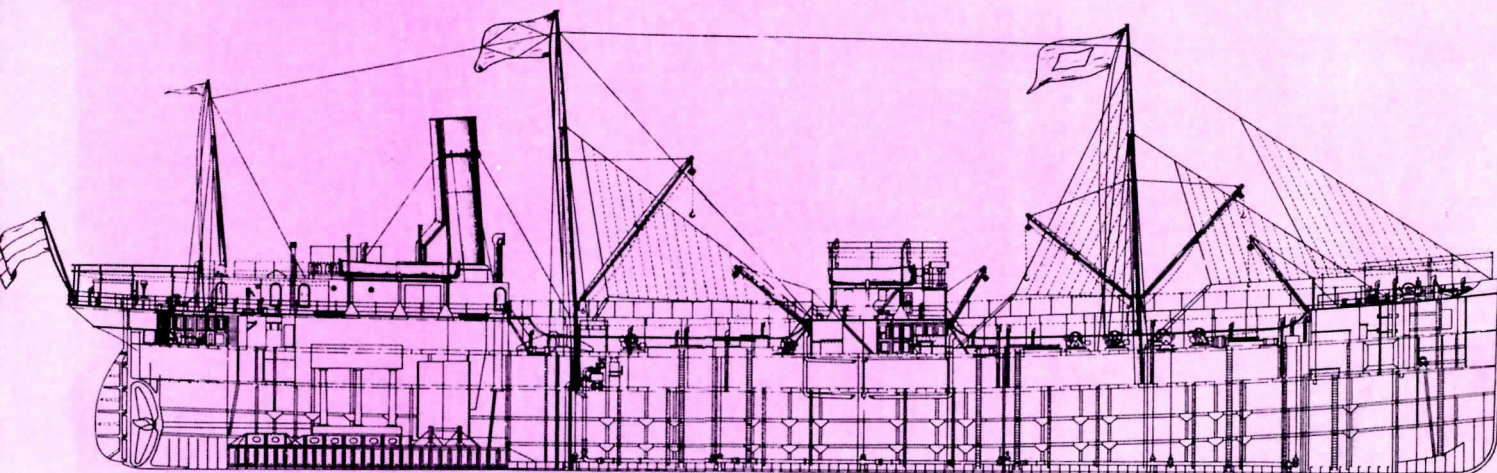
voor het transport van verpakt produkt, personeel en materiaal. In opdracht van de „Koninklijke” liep bij Ryke & Co. te Rotterdam in 1896 de „Besitang” van stapel en enige weken later bij een Engelse werf de „Berandan”. De beide schepen waren gebouwd volgens een Hollands ontwerp. In maart en april 1897 liepen zij Pangkalan Brandan binnen. Ze hadden met een lengte van circa 50 meter, een breedte van 8 meter en een holte van bijna 3½ meter, een bruto-tonnage van 470 ton en een draagvermogen van 370 ton. Hun gemiddelde snelheid was 7½ mijl per uur.

Reeds in oktober en november van hetzelfde jaar werden de iets grotere en iets meer zeewaardige „Halaban” en „Balaban”, ook ingericht voor het vervoer van verpakte en onverpakte lading, in dienst gesteld, voornamelijk voor de vaart naar Chinese, Siamese en Brits-Indische factorijen. De „Koninklijke” was hiermede reder geworden, doch nog steeds voeren haar schepen niet naar Europa en kon de aankomst van een harer schepen in Rotterdam niet worden verwacht.

Wel vond van december 1896 af de verscheping met grotere schepen plaats van onverpakte lampolie naar eigen installaties van de „Koninklijke” in China en Brits-Indië. Het waren echter nog gecharterde schepen, waarvan er één — de in 1889 gebouwde „Astral” — in augustus 1898 voor £ 17.500 eigendom werd van de Maatschappij. Het werd herdoopt tot de „Salahadji”, had een bruto-tonnage van 2280 ton en een lengte van bijna 90 meter. Dit was dus de eerste „grote” zeetanker van de „Koninklijke”, alhoewel daarvoor eigenlijk was voorbestemd de „Sultan van



en de Nieuwe Waterweg (slot)



Langkat", waarvan de kiel reeds op 10 februari 1897 op de Deptford-werf te Sunderland in Engeland was gelegd. De afbouw ervan was echter aanzienlijk vertraagd door — ook in die tijd al — langdurige staking van het werfpersoneel.

De „Sultan van Langkat", genoemd naar de vorst die de Maatschappij haar eerste ontginningsconcessie had verleend, was 2323 registertonnen groot en werd kort na aankoop van de „Salahadji" in 1898 in dienst gesteld; de bouwprijs bedroeg f 350.000,—. Enkele jaren later is dit schip door de Caledon Shipbuilding and Engineering Company Ltd. te Dundee verlengd, waardoor het laadvermogen 400 ton groter werd. Voorts werd toen besloten tot het doen bouwen van nog een nieuw tankschip „dat 6400 ton petroleum moest kunnen vervoeren".

De opdracht tot de bouw van dit nieuwe tankschip werd voor f 794.000,— bij contract van 18 juli 1901 gegund aan de Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw „Fijenoord" te Rotterdam. Het zou een „stalen spardek-schroefstoomschip" worden, dat de naam „J. B. Aug. Kessler" zou dragen, naar de op 14 december 1900 op 46-jarige leeftijd in het harnas gestorven directeur van de „Koninklijke".

Met deze schepen was het mogelijk te gaan deelnemen aan het transport van olie en olieprodukten van de winningsgebieden in het smaragdland naar ook andere delen van de wereld behalve het Verre Oosten.

Samen met Shell

In hetzelfde jaar —1901— besloot de „Koninklijke" om benzine verkregen in de raffinaderij de Pangkalan Brandan op de Europese markt te brengen. De vraag naar benzine als brandstof voor de auto's die op de nog primitieve wegen begonnen te verschijnen, werd immers steeds groter.

Op 31 oktober 1901 krijgt de „Koninklijke" de beschikking over een terrein bij Charlois, gelegen tussen de Hoogenoordsche Gracht en de Kortenoordsche Haven, westelijk van de reeds bestaande petroleumetablisementen, geschikt voor de opslag van 8000 ton ruwe benzine alsmede voor het bouwen van een raffinaderij voor de produktie van gezuiverde kookpuntbenzines. Nu zegt een cijfer van 8.000 ton benzine niets meer, maar dit was toentertijd een zo ongehoord grote hoeveelheid van deze brandstof, dat officieel de vraag werd gesteld of hier niet van een vergissing sprake was en 8.000 liter werd bedoeld.

Voor de „Koninklijke" werd dit de eerste walinstallatie in Europa, voor de stad Rotterdam de eerste werkelijk grote opslagruimte.

Deze beslissende stap van de „Koninklijke" om zich aldus in de Europese benzinehandel te begeven, kwam in Londen de „Shell Transport & Tra-

ding Company Ltd." ter ore. Deze was zo fortuinlijk geweest om in Londen de beschikking te krijgen over een bestaand tankpark. Waarom zouden deze twee maatschappijen concurrenten worden op de Europese markt, waar de Amerikanen en Russen reeds een felle strijd leverden? Spoedig was men het eens: de Sumatraanse benzine zou voor gemeenschappelijke rekening in Europa op de markt worden gebracht.

Het bouwen van de installatie, die uiteindelijk met 9 man bedrijfspersoneel en 2½ man kantoorpersoneel zou gaan draaien, kostte meer tijd dan men zich had voorgesteld. Een der oudere, gecharterde tankerschepen, de „Baku Standard", bracht op de nieuwe basis van samenwerking tussen de „Koninklijke" en de „Shell" de eerste benzine, om de Kaap, naar Europa; dat was in het voorjaar 1902. Daar de installatie in Rotterdam nog niet gereed was, werd het schip naar Londen gederouteerd. Het was overigens het eerste schip dat „benzine" naar Europa bracht vanuit het Verre Oosten.

Medio juni kwam het tweede schip aan, de „Batoum", dat op 27 april van dat jaar uit Pulau Samboe was vertrokken. Edoch, het ketelhuis op de installatie was nog niet gereed en het schip moest geruime tijd in de haven blijven liggen. De bemanning moest in de stad in logementen worden ondergebracht en het schip werd onder politiebewaking gesteld!

Met behulp van een geleende ketel werd op 23 juli 1902 de „Batoum" gelost (6.040.168 liter!) en met een proeftoestel van 50 liter werd de eerste destillatie verricht. De benzine-installatie draaide.

In januari 1903 wordt de Installatie officieel geopend. Dankzij de „Nieuwe Waterweg" konden de tankers zonder vertraging opzeilen en -stomen naar de distilleerderij die door steeds grotere expansie in 1936 naar Pernis moest worden verplaatst. De aangevoerde benzine alsmede de ter plaatse uit de olie verkregen produkten konden in die dagen echter reeds per tankwagon worden afgevoerd naar het achterland, maar ook per schip. Want omstreeks 1890 waren als transportmiddel speciale tanklichters verschenen, die de kosten van het transport tot een kwart van die per spoor reduceerden.

De produkten van de „Koninklijke" begonnen hun weg in Europa te vinden, per tanklichter over de Rijn, per spoor naar Frankrijk en België, per schip naar België en — soms nog in vaten — naar Engeland. Het begin van de distributie in Europa door de „Koninklijke" en door de Shell, na de volledige amalgamatie in 1907, door de „Koninklijke/Shell", was er. De snelle groei daarna is mede mogelijk geworden door de snelle doorvaart door het nieuwe kanaal naar Rotterdam, de Nieuwe Waterweg, waarop thans elke dag de schepen — in- en uitgaand — verdere welvaart brengen aan de stad aan de Maas.

schoon schip

Prijzenregen

De NEVAS, de Stichting voor Maritieme Jeugdvoorlichting, had bij haar 25-jarig jubileum een prijsvraag uitgeschreven om de kennis op maritiem gebied van de Nederlandse jeugd te testen.

Wie de lijst van 30 vragen doorneemt, kan slechts bewondering hebben voor de 928 jongelui — waarvan 35 pct. meisjes — die alle antwoorden goed hadden en in de prijzenregen vielen. Die prijzen varieerden van bouwplaten tot een tocht met een reddingsboot, van boeken en sleutelhangers tot kustreizen. Bij de prijzen die door onze Maatschappij beschikbaar waren gesteld, behoorde voor drie jongeren het bezoek aan een VLCC, dat de „Megara” is geworden alwaar de drie jongens bijzonder gastvrij werden ontvangen.

Zij kregen de gelegenheid om werkelijk alle delen van het schip te bekijken, gebruikten de lunch aan boord en keerden 's avonds, nog beladen met geschenken, weer huiswaarts, moe maar voldaan zoals zij het uitdrukten.

Nieuw

Je zou nevenstaande foto kunnen gebruiken als nieuw vignet voor „schoon schip”. De jongedame die zo ijverig het dek van het schip boent, heeft ook alle eigenschappen om deze rubriek aantrekkelijker te maken. In werkelijkheid gaat het echter om een nieuwe samenstelling van „Teepol” aan te kondigen, het reeds sedert 1942 bekende synthetische wasmiddel, waar men aan boord van onze schepen ook wel raad mee weet. In de nieuwe samenstelling bevat het een percentage van 15 pct. actief materiaal en is bovendien reukloos. Dit wasmiddel, dat nu nagenoeg 100 pct. biologisch afbreekbaar is, heeft een nog betere reinigende werking gekregen dan voorheen, in hard en brak water; daarbij is het schuimvermogen ook in hard en zacht water uitstekend.

Auto 2000

Medio mei verschijnt onder bovenstaande titel een nieuw autoblad, waarvan de inhoud en vormgeving in overeenstemming zijn met de belangrijke plaats die de auto tegenwoordig in onze samenleving en in het gezin inneemt, en dat zich vooral richt op de relatie gezin-auto.

De verspreiding vindt 10 x per jaar plaats in een oplaag van 250.000 exemplaren; uitreiking — gratis — vindt plaats via ongeveer 1200 Shell-stations.



Hondeband

Shell Nederland Chemie N.V. heeft een band geïntroduceerd, die honden vrijwaart van insecten en parasieten. Deze „Vapona hondeband”, die rond de nek van het dier wordt bevestigd, is uiterst effectief tegen vlooien, teken en luizen. De werkzaamheid tegen vlooien en luizen is 3 maanden, tegen teken 8 weken. De hondeband, vervaardigd van doorzichtig plastic en geïmpregneerd met 10 pct. dichlorvos als werkzame stof, is verkrijgbaar bij winkels voor dierbenodigdheden, bij hondentrimmers en dierenartsen. (Eveneens verkrijgbaar in de persoonswinkel voor f 6,90 incl. BTW).



Red Tape

Een kernachtige Engelse uitdrukking, die wij Nederlanders nogal moeizaam vertalen met „bureaucratie”. Maar die wel zeer van toepassing was op het volgende voorval. 't Is inmiddels al een aantal jaren geleden dat één van onze schepen in een Zuidafrikaanse haven aankwam. De inklinging zou zonder hapert zijn verlopen, ware het niet dat de douane-ambtenaar — kennelijk eentje van het zeer consciëntieuze soort — ontdekte dat er een groot aantal dieren aan boord waren, waarvoor geen aangifte was gedaan. Het betrof de vele vissen, die diverse opvarenden in hun hut hadden. De 1e Stuurman kreeg twee uur de tijd om een lijst in duplo te produceren, waarop alle aanwezige exemplaren met hun Latijnse naam waren vermeld.

Aldus geschiedde, en dankzij de inventiviteit van allen kon de gewenste lijst tijdig worden geproduceerd. Waarbij er echter niet voor werd ingestaan dat alle vermelde namen correct waren of zelfs maar enige gelijkenis met bestaande soort aanduidingen vertoonden. Kennelijk terecht werd verondersteld dat geen sterveling dat merken zou.

Maar toch kreeg de stuurman zijn lijst wegens onvolledigheid retour van de douane-ambtenaar — zoals gezegd — een zeer consciëntieus man.

Achter ieder visje moest namelijk nog vermeld worden: „male” of „female”.



Manifestaties

Reeds tien jaar lang wordt elk voorjaar in een van de hallen van het Jaarbeursgebouw te Utrecht een zogenaamde beroepenmanifestatie gehouden. Leerlingen van het voortgezet onderwijs krijgen, met hun leerkrachten, hier de gelegenheid om een inzicht te verwerven in de mogelijkheden die er voor hen open staan, hetzij in een bepaald beroep hetzij wanneer zij eerst nog verder studeren.

Bij de manifestatie 1972, die op 10 april jl. werd geopend door minister Boersma van sociale zaken, nam voor het eerst ook het Hoger Zeevaart Onderwijs aan deze expositie

deel in een gezamenlijke stand. Deze was mede mogelijk geworden door materiaal ter beschikking gesteld door de K.N.S.M. alsmede onze Maatschappij. Voor dit doel was door Shell Tankers niet alleen een bijzonder fraai model van de „Viana” ter beschikking gesteld, doch tevens werd voor het eerst de nieuwe audiovisuele presentatie „Varen bij Shell” vertoond. In een aantal lichtbeelden, met gesproken tekst en gelardeerd met muziek, krijgen de jongeren een duidelijk overzicht van de mogelijkheden die er zijn als zij op zee hun toekomst willen zoeken.

Jubilea

Vloot

Kapitein F. A. de Kaart en **Hoofdwerktuigkundige J. de Bruyn** behoorden tot de grote groep nieuwe officieren die na de oorlog de gelederen van Shell Tankers kwamen versterken, als gevolg waarvan zij tijdens hun recente dienstperiode de dag konden herdenken waarop zij 25 jaar tevoren in dienst kwamen. Om precies te zijn vielen de jubileumdata respectievelijk op 4 februari jl. en 30 november 1971. De gebruikelijke ontvangst door de directie vond plaats in de morgenuren van de 22e maart jl. en had een bijzonder geanimeerd verloop, hetgeen een ieder die deze officieren kent, niet zal verbazen.

Wal

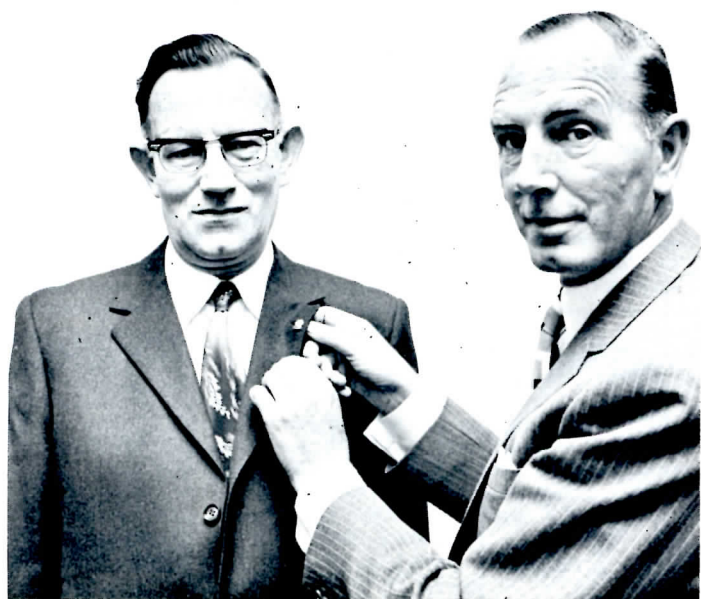
Maar ook onder de walemployés waren er in de afgelopen periode twee jubilarissen, die — op 1 april jl. — de dag herdachten waarop zij vóór 25 jaar in dienst traden bij de Koninklijke/Shell Groep.

(links onder)

De heer P. C. L. van Harten ontving het gouden embleem op 4 april uit handen van de heer J. W. Paans, Hoofd Afdeling Personeel, zulks in aanwezigheid van de heer G. H. van Leeuwen, Chef van de Sectie Scheepsofficieren, alwaar de jubilaris nu reeds zo vele jaren werkzaam is.

(rechts onder)

De heer A. F. H. Kragten, Chef van de Sectie Vlootadministratie (DFM/4), kreeg, in aanwezigheid van zijn echtgenote, op 11 april jl. het dienstembleem opgeschroefd door de heer H. den Ouden, Hoofd Vlootbeheer.



Vlootpersonalia

(periode 16 maart 1972
t/m 15 april 1972)

Gehuwd:

- 3.3.72: J. A. Willems, 3e wtk., met mej. H. A. Bolier;
30.3.72: A. J. Zon, 5e wtk., met mej. J. Koens;
10.4.72: H. H. A. Ahrendt, 5e wtk., met mej. M. G. M. Dijkhuis;
15.4.72: P. A. Janssen, 4e stm., met mej. M. L. Bulters.

Geboren:

- 18.3.72: Heidron Lucretia, dochter van P. G. Venema, 5e wtk., en Mevr. A. R. Venema-Vos;
19.3.72: Irfan, zoon van J. L. de Bondt, 3e wtk., en Mevr. G. F. de Bondt-Mulder;
19.3.72: Erwin Jasper, zoon van E. C. van Eijk, sch.gezel a/w, en Mevr. H. E. van Eijk-Saarloos;
24.3.72: Welmoed, dochter van O. de Roos, 2e wtk., en Mevr. W. de Roos-Blok;
25.3.72: Jeroen, zoon van L. Vlastra, 3e wtk., en Mevr. F. M. Vlastra-Mooijman;
4.4.72: Koos, zoon van J. A. de Groot, 2e wtk., en Mevr. R. de Groot-Taal;
5.4.72: Evelyn Mariska, dochter van J. H. S. van der Pas, 3e wtk., en Mevr. K. E. van der Pas-de Kam;
7.4.72: Kasper, zoon van K. Koch, 3e wtk., en Mevr. C. Koch-Verboom.

Aflossingen:

- gezagv.: W. Welbie, W. Haeck, S. Harders, H. A. Schelvis, H. H. J. Dijkhuizen, H. Unger, L. van der Valk, P. J. Kalkman, H. J. Roncken;
1e stl.: P. F. L. Schölvincq, J. P. Hendriks, P. C. Rakké, B. Ritman, J. Broekmeijer, J. S. Schregardus, H. Wijnberg, A. J. Bloem, A. Visser, P. R. Brunet de Rochebrune;

Lager bedrag kinderbijslag op belastingaangifte

Blijkens een bericht dd. 11 februari 1972 B72/2130 van het Ministerie van Financiën mag voor de aangifte inkomstenbelasting 1971 i.p.v. de op de aan u verstrekte loonopgave vermelde kinderbijslag een iets lager bedrag worden aangegeven, aangezien de verhoging van de bijslag met terugwerkende kracht tot 1 oktober 1971 buiten aanmerking mag blijven. Indien u in het gehele vierde kwartaal 1971 voor het hierna te vermelden aantal kinderen bijslag ontving, kunt u het op de loonopgave vermelde bedrag met het daarbij opgegeven bedrag verminderen. Indien u uw aangifte reeds hebt ingezonden en het verschil zou invloed hebben op uw aanslag, dan raden wij u aan eerst bij ontvangst van de aanslag via een bezwaarschrift verlagings van de aanslag te verzoeken.

1 kind	f 6,24	7 kinderen	f 59,28
2 kinderen	f 13,26	8 kinderen	f 70,20
3 kinderen	f 20,28	9 kinderen	f 81,12
4 kinderen	f 29,64	10 kinderen	f 92,04
5 kinderen	f 39,—	Voor elk kind boven de 10	f 10,92.
6 kinderen	f 49,14		

- 2e stl.: I. W. A. van Thienen, W. J. H. van Dipten, C. L. Heijboer, L. Kazemier, J. Werkhoven, W. J. C. den Boer, J. G. Wientjes, A. H. van Haften, H. J. Schaaf, G. W. J. Jacobs, W. C. Moll, H. Slot;
3e stl.: H. den Ouden, J. K. Terpstra, C. B. Slieker, F. van der Meyden, A. Terpstra, P. A. Janssen, C. D. Kromhout, W. L. Westhoff, R. van der Voort, C. van de Vrie, J. P. Fockema Andreae, H. R. R. van de Riet, J. A. M. Sneek, H. J. Lenstra;
4e stl.: R. J. S. M. Timmerman, F. W. Roëll, H. de Vos, H. Weerman, C. Doolaard, R. F. Mesker, R. C. Pabbruwee;
hfd.wtk.: R. M. F. van den Berg, J. F. van den Bogaard, C. J. Vermeulen, H. J. Melse, J. D. Donken, P. van der Hout, P. J. de Lange, J. Broersen;
2e wtk.: J. A. de Groot, H. E. Daniëls, H. H. Apfel, J. H. S. Brijde, W. Vrooling, G. C. Sloof, H. G. W. Meijer, M. de Boer, G. J. Leussink, J. P. Kalkman, J. P. J. Reichwein, C. H. J. van Dijk, J. Zijp;
3e wtk.: J. M. Grimme, J. E. A. Westerbeek, J. B. H. de Gloppe, R. J. Bosman, H. C. den Ouden, D. Smit, L. Vlastra, A. Verwey, H. M. Westerveld, E. Hendrikse, P. Kooyman;
4e wtk.: R. A. M. Haffert, T. H. van Leeuwen, J. A. Deelen, A. E. A. van Velde, J. Hofkamp, E. L. F. Nijhuis, P. G. Venema, J. P. A. M. Ghuyts, M. W. M. van der Burgh, R. M. van Ham;
5e wtk.: M. J. van de Linde, G. A. van Niel, J. H. Maneschijn, J. W. Holtrop, C. J. Bier, E. J. Swemmer, W. T. van Leeuwaarden, Y. Vreugdenhil, A. Nonnekes, P. C. M. Drost, K. W. J. A. Soontjens, A. Belder, W. P. N. Kramer, M. Klumper, D. C. de Jong, M. van Bethlehem, C. J. van Eyk, J. H. Jansen, H. C. Nagelkerken, S. J. Breedveld, D. J. Blom, A. Middelkoop, B. K. Frans, D. L. Elsmann, J. F. van Est;
sch.voorman: R. P. L. Verhoeve, A. J. Tinkhof, J. C. van Willigen, A. L. H. Botinga, C. Voorspuys;
sch.vakman I: G. A. Muts, J. M. H. Siepers, L. v. d. Velden, W. Cevaal, B. Verburg;
sch.vakman II: A. F. G. Suykerbuyk, H. J. Wesker, A. A. de Rooter, J. W. van Muyen, P. v. d. Toorn;
sch.gezel a/w: H. M. G. Bongaerts, W. M. Berkepeis, W. J. Engels, F. W. J. Salari, J. Jansen, C. H. Roozendaal, J. T. M. Lemmens, H. A. Westhoff, A. Loor, J. E. Groot-Bleumink, A. v. d. Weiden, E. K. Smit, S. de Groot, E. J. H. Wilming, H. Gerritsen, M. Oliemans, W. de Graaf, P. Dulfer, R. G. Kemink, J. H. L. Nahapiet, H. T. Goverts, H. J. Groeneveld, J. G. T. van Eekert, C. Bovens, A. A. van Klei, P. Schilt, J. C. Lemmens, W. R. v. d. Broek, S. E. Kommer, M. H. Grootveld, J. Bonte, F. J. Linders, J. M. Pierneef;
aank. sch.gezel a/w: M. N. Gouverneur, D. A. Emanuels, S. J. S. de Bruijn, C. W. F. Heemskerck, H. F. Winia, R. M. J. Walters, C. C. Groenfelt, H. S. Elia, C. de Ridder, H. de Jong, H. H. Filemon, A. Streekstra, E. T. Boerleider, L. Scholten;
hoofd voeding: J. van Bokhoven, J. Roosenburg, C. G. M. van Schuppen, G. van Driel;
sch.kok: G. H. Valk;
aank. kok: W. N. Top, T. H. Niesten, G. S. Sinnema;
bediende: D. Ploegers, F. v. d. Heyden, J. Bles, E. E. Louwerse, P. A. M. A. van Aghoven, D. van Ginkel, J. G. L. M. Dijkers, J. A. Small, A. M. M. Wintjens, B. J. van Gelderen, A. Jansen, G. J. Vrielenk, C. J. de Graaf, D. F. Wendersteyt;
bediende a/d: H. J. Mondria, D. E. Hertig, H. J. Krüger, L. T. Roodakker, G. Mieloo;
jongen a/w: S. R. Veenema;
koksmaat: F. Duran.

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

- m.s. Abida: wnd. 1e stm. S. Termeer, 5e wtk. H. C. P. Schmit Jongbloed, sch.vakman II J. Punt, sch.gezel a/w J. de Graaf, R. Schoneveld, G. Struik, aank. sch.gezel a/w F. V. Monsauret, aank. kok H. J. Jaakke, bediende H. Wezenaar;
m.s. Acila: gezagv. A. G. van Gent, hfd.wtk. J. van Bon, wnd. 3e wtk. P. A. Post, 5e wtk. A. B. M. Peeters, II.wtk. T. W. P. B. Vermolen, radio-officier R. M. Hijmans, sch.vakman II H. de Bruin, sch.gezel a/w D. Worseling, R. W. T. Beljaars, W. A. A. van Hattum, H. Hendriks,

Aangesteld als Gezagvoerder

P. J. P. Siebesma
aangesteld per 17.1.1972
en medio april 1972 belast met het commando over het s.s. „Viana“.



Bevorderd tot onder-officier



R. Croese
sch.vakman II
per 22.3.'72

Onze vloot-jubilaris



M. E. Wolper
Gezagvoerder
1947-29.5-1972

aank. sch.gezel a/w B. A. Amstelveen, V. H. Hupkens, bediende H. de Ruig, bediende a/d J. J. P. Vaessen, jongen a/w H. Krotwaar;

m.s. Acmaea: 2e wtk. J. C. Lanser, 5e wtk. F. A. Wiemans, 5e wtk. R. Schokker;

m.s. Acteon: 2e wtk. C. Hemmer, sch.gezel a/w R. G. v. d. Pol, hoofd voeding L. T. R. Ernst;

s.s. Arca: gezagv. J. C. de Groot, 4e wtk. F. C. Sant, sch.voorman C. Luykenaar, sch.gezel a/w E. G. J. Latina, H. A. Tevreden, sch.kok B. F. P. J. Sebregts, bediende H. P. H. van Boekel, J. Hendrikk;

s.s. Atys: wnd. 2e stm. G. Grilk, 4e stm. J. Houtkamp, hfd.wtk. W. J. van der Hoek, 2e wtk. N. C. van der Vecht, 5e wtk. J. S. Machiels, sch.voorman R. Rietveld, sch.gezel a/w T. A. A. Stokvis;

m.s. Camitia: 4e stm. A. J. Kappers, II.wtk. W. Hol, radio-officier A. L. Wijnberg, capataz M. Santome Santome, man.esp. M. Rios Meyide, 2° man. A. Lago Alvarez, mar.int. J. Alvarez Conde, M. Carballo Suppo, E. Costas Fernandez, A. Fernandez Garcia, E. Lago Alvarez, R. Magdalena Potti, J. Pousada Perez, A. R. Rial Vernet, M. B. Torres Gomez, 2° mar.int. J. M. Pena Castro, J. J. Santome Barros, coc. A. Gonzalez Vidal, cam. J. M. Alonso Alvarez, R. Campaño Chedas, A. Lorenzo Filgueiras, cam. trip. M. Santos Rodriguez;

s.s. Capiluna: 5e wtk. H. E. Engels;

s.s. Capisteria: 1e stm. J. C. Aartsen, 2e wtk. J. Wielart, 5e wtk. J. G. van der Poel, 5e wtk. W. van der Plas;

s.s. Capulonix: 3e stm. P. A. B. de Ruiter, 2e wtk. M. F. Koens;

m.s. Cinulia: wnd. 2e stm. A. B. Tuyl, 4e stm. A. L. M. Nagelkerke, 5e wtk. P. J. W. Hoogendoorn, 5e wtk. C. P. Louiszoon;

m.s. Crania: 4e wtk. P. J. van den Ende, 5e wtk. R. G. Visser, radio-officier L. Maarse;

m.s. Daphne: 1e stm. J. Bosman, 3e stm. R. J. Ruts, 4e wtk. R. F. Schippers;

m.s. Diadema: 1e stm. O. A. van Druten, hfd.wtk. T. H. J. Feldberg, sch.vakman I H. J. Gelderman, sch.vakman II E. G. Bakker, sch.gezel a/w P. v. d. Vooren, J. Tuinebreyer, R. Vijlbrief, aank. sch.gezel a/w A. P. C. M. Vrolijk, R. W. A. Geurts, R. Kortman, bediende W. M. Beekman, bediende a/d G. Carree;

m.s. Diloma: gezagv. R. E. van der Miesen, 2e stm. W. van der Meulen, wnd. 3e stm. P. W. Kamperman, 4e wtk. J. Labeur;

m.s. Dione: gezagv. A. Tijmsa, 1e stm. J. J. van Schagen, wnd. 4e wtk. P. Dekkers, wnd. 4e wtk. J. M. Hogenstein, 5e wtk. G. H. Willems, 5e wtk. P. van Santen, II.wtk. P. C. A. Versluys, radio-officier L. de Soete;

m.s. Dosina: 3e stm. I. W. A. van Thienen, wnd. 4e wtk. C. F. Wiessner, wnd. 4e wtk. J. F. Govers, II.wtk. G. A. Mellonius;

s.s. Kalydon: 2e stm. W. van der Graaff, 2e wtk. A. G. M. Witten, 5e wtk. N. W. Kuilman, II.wtk. C. J. M. van Meer, hoofd voeding J. Poot;

s.s. Kara: wnd. 2e stm. D. Schonenberg, hfd.wtk. S. A. Verhage, 5e wtk. J. Driesen, 5e wtk. H. van de Water;

s.s. Katelysia: wnd. 2e wtk. N. P. Dekker, wnd. 3e wtk. F. D. Dieleman, 5e wtk. H. P. C. Eken, 5e wtk. H. H. Heinrich, II.wtk. W. L. Verhage, radio-officier J. P. Bijl;

s.s. Kelletia: wnd. 3e stm. R. P. Regout, 4e stm. P. H. Teunissen, hfd.wtk. C. L. H. Stocking Korzen, 4e wtk. C. A. van Esveld, 5e wtk. J. Sprey;

s.s. Kenia: wnd. 2e wtk. C. A. Douwes, 3e wtk. J. F. Vernooij;

s.s. Kermia: gezagv. M. G. C. Geerarts, wnd. 3e wtk. A. P. Grootenboer, hoofd voeding H. Scharloo;

s.s. Khasiella: 2e stm. R. Dijkstra, 3e stm. P. Hoeksema, sch.voorman W. van Dongen, sch.vakman I G. J. v. d. Heuvel, sch.vakman II A. Vlaming, sch.gezel a/w J. H. Groen, G. H. Wessel, M. A. G. Paardekooper, L. L. Monk, bediende A. Scheffer, jongen a/w L. G. Smit, S. Eilander;

s.s. Kopionella: 1e stm. H. W. Vermaas, 4e stm. R. A. Jongejan, 5e wtk. W. de Beer;

s.s. Koratia: 5e wtk. R. C. Duyts;

s.s. Korenia: 3e stm. B. M. Stubbe;

s.s. Korovina: 2e stm. R. Hendriks, sch.gezel a/w N. J. M. Muris;

s.s. Kosicia: gezagv. J. W. Sterringa;

s.s. Kossmatella: wnd. 2e stm. F. J. Kronenberg, wnd. 3e stm. G. Terpstra, 2e wtk. P. Stachelhausen;

s.s. Krebsia: wnd. 1e stm. W. C. Padmos, wnd. 4e wtk. R. D. Peterson;

s.s. Kryptos: 5e wtk. F. W. Mooiweer, 5e wtk. D. Roodnat;

s.s. Kylix: 3e stm. B. J. H. Wortelboer, 4e stm. G. V. W. F. van Hemert tot Dingshof, hfd.wtk. J. van Essen, wnd. 2e wtk. P. H. Bakker, 3e wtk. J. A. Willems;

s.s. Lovellia: 5e wtk. L. Helmig;

s.s. Metula: sch.voorman B. T. Hoogervorst, sch.vakman I J. M. Kools, sch.vakman II R. Croese, sch.gezel a/w I. van Spaandonck, B. R. Pronk, J. Boelee, W. Abels, G. Buys, M. W. B. Kitzen; aank. sch.gezel a/w N. B. de Jongh, J. R. Ecoma-Verstege, B. Leegwater, L. H. M. Konings, sch.kok W. J. F. de Deugd, bediende F. Deen, F. J. J. Dekker, H. C. Ooms, bediende a/d K. N. Smit, jongen a/w J. Lakkerwa;

m.s. Niso: wnd. 2e stm. L. G. P. de Groot, 5e wtk. C. J. Tanis;

s.s. Ondina: 2e stm. J. I. Boon, 5e wtk. C. N. M. van der Weyden, radio-officier E. R. Kats;

s.s. Onoba: 3e stm. W. J. Netelenbos, 3e wtk. W. J. M. Peeters, 5e wtk. P. Naaktgeboren;

IN MEMORIAM J. VAN LEEUWEN

Op 25 maart jl. is in de Dr. Daniël den Hoed Kliniek te Rotterdam op 65-jarige leeftijd overleden de heer J. van Leeuwen. Hij is sedert 28 mei 1946 onafgebroken in onze dienst geweest, aanvankelijk als stoker/olieman, later als pompman, 1e pompman/bankwerker en met ingang van 1 mei 1969 als scheepsvakman I. De heer Van Leeuwen hebben wij leren kennen en waarderen als een zeer betrouwbaar en bekwaam medewerker op wie wij nooit tevergeefs een beroep hoefden te doen. Hij is altijd een voorbeeld geweest voor onze jongere scheepsgezellen en wij zullen hem node missen. Op 29 maart jl. heeft de teraardebestelling plaatsgevonden op de Algemene Begraafplaats te Vlaardingen, waarbij ook onze Maatschappij was vertegenwoordigd. Zijn echtgenote en overige verwanten wensen wij de kracht toe dit verlies met berusting te dragen.

IN MEMORIAM I. H. PEUTE

De heer I. H. Peute, oud-hoofdwerktuigkundige van N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij verliet op 1 oktober 1948 de dienst met pensioen na ruim 21 dienstjaren. Hij overleed op 17 maart jl. en bereikte de leeftijd van 79 jaar.

IN MEMORIAM T. G. J. J. MEINEN

Op 3 april jl. overleed oud-gezagvoerder T. G. J. J. Meinen — ex. C.S.M. — op 69-jarige leeftijd. Hij verliet de Maatschappij op 1 februari 1953 met pensioen na 27 dienstjaren.

IN MEMORIAM A. SWANEVELD

De heer Swaneveld, oud-gezagvoerder van Shell Tankers N.V. en laatstelijk werkzaam bij onze walorganisatie als Nautisch Inspecteur, verliet op 1 september 1958 de Maatschappij na ruim 32 dienstjaren. Hij overleed op 4 april 1972 te Vlaardingen en bereikte de leeftijd van 69 jaar.

In de periode van 16.3.72 t/m 15.4.72 verschenen de volgende

Vlootcirculaires

No.	Datum	Onderwerp
740	17.3.72	Niet ankeren in Venezolaanse territoriale wateren
741	21.3.72	Schadeclaims
742	4.4.72	Port Performance — Kosten per dag
743	7.4.72	Handleiding losprocedure

In dienst getreden vlootpersoneel



A. L. M. Nagelkerke
4e stm.
per 21.3.72



E. van der Zwaal
4e stm.
per 15.4.72



A. Vlaming
sch.vakman II
15.3.72

s.s. **Patro**: II.stm. B. van Gulpen, hfd.wtk. O. A. van der Want, wnd. 3e wtk. E. S. Petrusma, 5e wtk. P. O. J. van der Horst;
s.s. **Philidora**: gezagv. T. G. J. Roeten, wnd. 2e stm. M. C. Kalkman, 5e wtk. E. J. M. Bourgonje;
s.s. **Philine**: 3e stm. R. Drenth;
s.s. **Philippia**: 1e stm. J. Drogth, 2e stm. R. Agema, II.stm. A. G. den Dekker, II.stm. R. M. Deriga, 5e wtk. J. A. W. Schulte, radio-officier H. J. Homoet;
s.s. **Sepia**: 1e stm. S. Noordenbos, wnd. 2e wtk. J. P. Hendrikse, 4e wtk. H. de Rhoter, 5e wtk. G. Dekker, 5e wtk. G. van Berghem, 5e wtk. A. Storm, radio-officier H. W. Ranselaar;
s.s. **Vasum**: 1e stm. J. van der Zouwen, 5e wtk. S. J. Swart;
s.s. **Viana**: gezagv. P. J. P. Siebesma, wnd. 3e stm. F. J. van der Vegte, wnd. 2e wtk. J. H. S. van der Pas;
s.s. **Vitrea**: 3e stm. R. A. de Boer, wnd. 4e wtk. R. J. Rodolf;
s.s. **Vivipara**: 3e stm. G. A. H. A. Molenaar, wnd. 3e wtk. D. van Dongen, wnd. 4e wtk. D. H. J. de Vries, capataz V. Perez Cachaldora. man.esp. E. D. Francisco Quiroga, 2° man. J. Vila Nieto, mar.int. O. Alonso Lopez, J. Arcos Gonzales, E. Bastos Duran, A. Fernandez Fernandez, C. Huertas Vega, R. Martinez Andrade, J. M. Pineiro Alonso, M. Quiteiro Perez, 2° mar.int. M. Costas Ezcurdia, G. Figueiro Garcia, M. Laje Santos, iefe de f. M. J. Rey Rafales, coc. J. L. Dominguez Garcia, cam. B. Otero Requejo, A. Rodriguez Soto, J. M. Trabazos Fernandez, cam.trip. J. E. Pineiro Martinez;
s.s. **Zafra**: wnd. 1e stm. G. C. Peters, 2e wtk. O. de Roos, wnd. 3e wtk. W. A. Smallegange;
s.s. **Zaria**: Gezagv. T. W. Pals, 3e stm. J. van Ruiven, hfd. wtk. F. in 't Veld, 2e wtk. L. W. Jorissen, 3e wtk. T. J. M. H. Bakker, 5e wtk. C. J. J. de Vos, 5e wtk. A. Oost.

Uit dienst getreden:

2e stm.: F. M. J. van de Laar;
3e wtk. A. J. Elmendorp, F. van der Holst, K. Stobbe;
5e wtk.: G. van Ochten;
sch.vakman II: M. Lindhout, P. A. Janse, R. Vroegop.

Pensionering per 1 juni 1972:

wnd. hfd.wtk.: A. Buren.

Over in tijdelijke dienst van The Shell Company of Qatar Ltd. te Doha

2e wtk.: L. Buitenkant.

Over in permanente waldienst:

gezagv.: C. E. van 't Woudt;
hfd.wtk.: A. de Coninck.

Over in tijdelijke dienst van Petroleum Development (Oman) Ltd:

1e stm.: J. Post.

Terug van tijdelijke tewerkstelling DFM/12

3e stm.: P. A. B. de Ruiter.

Wederom in dienst getreden:

5e wtk.: N. W. Kuilman.

Aangesteld als:

gezagv.: W. Welbie, H. Unger;
5e wtk.: A. Oost;
sch.voorman: C. Luykenaar.

Behaalde diploma's:

1e stuurman G.H.V.th: F. de Vries, J. de Kok;
2e stuurman G.H.V.: F. J. Kronenberg, D. Schonenberg;
2e stuurman G.H.V.th: H. J. de Vries, R. de Bordes, D. M. Alderlieste;
„B-th.“: J. W. van Putten;
„A/B-th.“: H. van de Water, G. Dekker, R. G. Visser, P. Naaktgeboren, R. C. Duyts, F. A. Wiemans;
„A“: C. P. Louiszoon, J. Sprey, A. B. M. Peeters, J. A. W. Schulte, W. van der Plas, J. G. van der Poel, G. van Berghem, A. Storm;
„MVD“: A. Oost.



Bruidspaar van de maand

In de trouwzaal van het stadhuis te Haaksbergen werd op 4 april jl. het huwelijk voltrokken tussen 5e werktuigkundige H. H. A. Ahrendt en mej. M. G. M. Dijkhuis. Onze hartelijke gelukwensen aan dit bruidspaar.

Mutaties walpersoneel

(in de periode 16.3.72 t/m 15.4.72)

In dienst:

1.4.72: C. E. van 't Woudt - DFM/1 (Ex vloot);
1.4.72: A. de Coninck - DFM/23 (Ex vloot).

Overgeplaatst (tijdelijk)

20.3.72: G. Veldt van DFM/23 naar DFM/21.

Naamswijziging

G. W. Bakker in G. W. van Teijlingen Bakker - DFM/5.

**30 jaar
in dienst**



F. Engels
DFM/21
1942-17.3-1972

tussen schip en ka

elfde jaargang no. 9 — mei 1972

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

Redactiecommissie:

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

Administratie:
Mej. J. F. Schilt

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