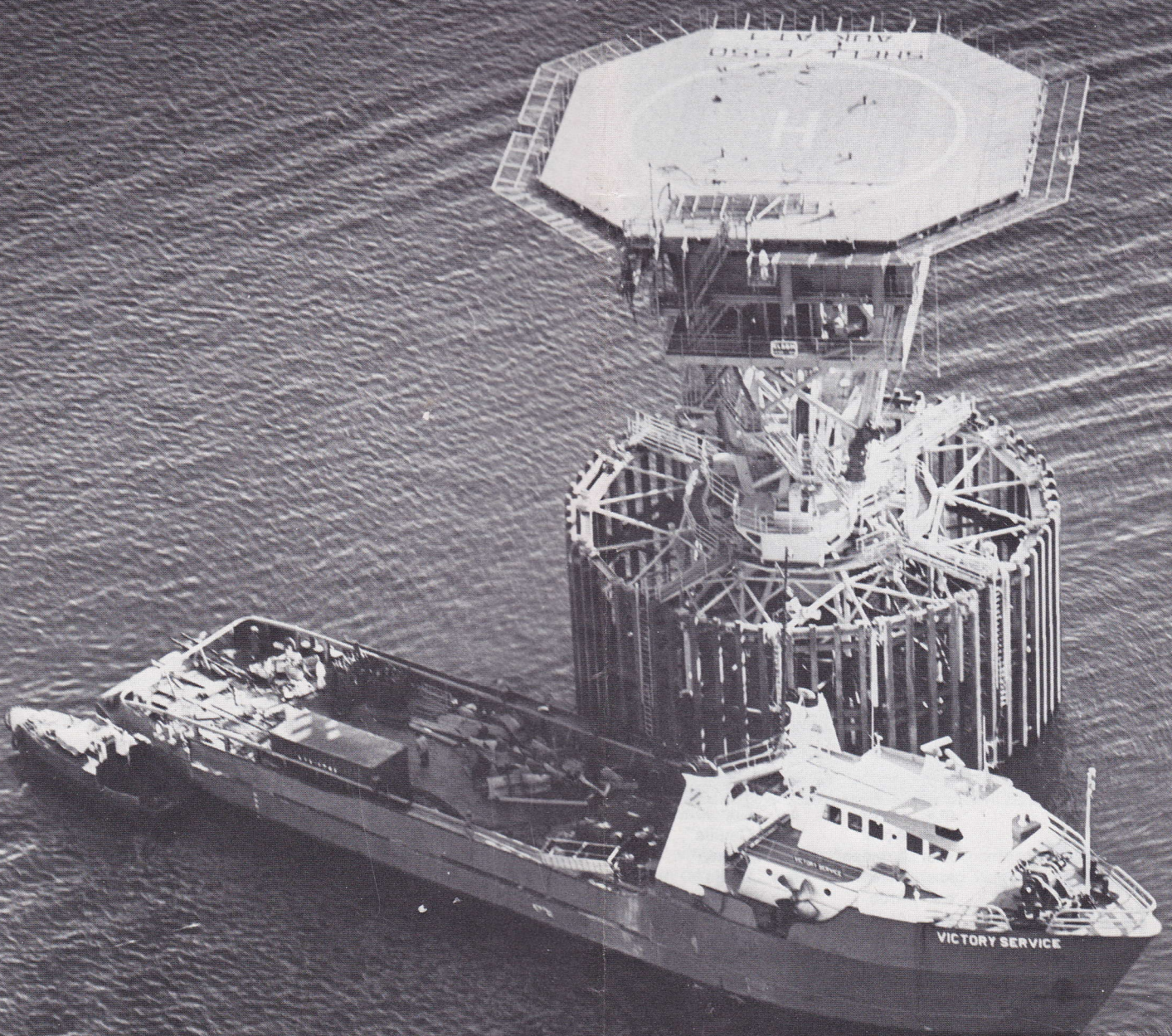


TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS B.V.
M E I 1 9 7 4



**Internationaal
milieubeschermingsinstituut
opgericht door
oliemaatschappijen**

Vertegenwoordigers van een aantal grote oliemaatschappijen hebben op een vergadering in Londen besloten een internationaal instituut ter bescherming van het milieu in het leven te roepen, de international petroleum industry environmental conservation association (ipieca).

Dit instituut zal samenwerken met de aangesloten maatschappijen en namens hen optreden bij de Verenigde Naties en bij andere internationale organisaties die zich met milieubeschermingszaken bezighouden. Bovendien is het de bedoeling dat ipieca fungeert als centrum voor milieu-informatie over de olie-industrie. Elke oliemaatschappij, ongeacht land van herkomst of grondslag (staatsbedrijf of particuliere onderneming) die internationaal werkzaam is of belangen heeft op het gebied van produktie, transport of raffinage van aardolie, kan toetreden als lid van dit instituut. Ook staat het lidmaatschap open voor industriële organisaties die zich met de milieu-problemen van de olie-industrie bezighouden. Vijftien ondernemingen, die gezamenlijk het grootste deel van de olie-industrie vormen, en vier organisaties zijn al lid geworden, andere zullen binnenkort volgen.

Ipieca wordt in Londen gevestigd.



Bij de voorplaat

De ELSBM die bij het Auk-veld zal worden gestationeerd. Meer over deze indrukwekkende boei op de pagina's 12 t/m 14 onder de kop „Noordzee-boei”. Tevens in dit nummer een reportage uit Haugesund, waar de eerste "F"-klasse tanker voor onze vloot, de „Fulgur”, zijn voltooiing nadert, alsmede een uitgebreid artikel over de Nieuwbouw aan het Hofplein.

Legioen van Eer

Op 18 april jl. is Mr. G. A. Wagner, President-Directeur van de N.V. Koninklijke Nederlandse Petroleum Maatschappij, benoemd tot Officier in het Legioen van Eer. De bij deze hoge Franse onderscheiding behorende versierselen zijn hem uitgereikt tijdens een dejeuner ten huize van ambassadeur Senard. Met het verlenen van deze onderscheiding heeft de Franse regering uitdrukking willen geven aan haar waardering voor het werk van de heer Wagner als hoofd van de Koninklijke/Shell, die zulke nauwe banden met Frankrijk heeft.



Ridder

Ter gelegenheid van de verjaardag van H.M. de Koningin is de heer J. P. Hasenack, hoofdwerktuigkundige bij onze maatschappij, benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau. Op de uitreiking van de bij deze onderscheiding behorende versierselen komen zij binnenkort terug.



**Collectieve ongevallen-
verzekering. Aanmelding van
ongevallenschaden**

Van R. Mees en Zonen, assurantiën, Stadhuisplein 9 te Rotterdam, ontvingen wij het dringend verzoek het volgende onder de aandacht te brengen van de deelnemers aan de collectieve ongevallenverzekering

„Het komt veelvuldig voor dat ongevallenschaden te laat worden aangemeld. Het blijkt derhalve nodig er nog eens met nadruk op te wijzen, dat wanneer aan een verzekerde of aan diens medeverzekerde echtgenote een ongeval overkomt, zulks onverwijld aan R. Mees en Zonen dient te worden doorgegeven, onverschillig of het al dan niet vaststaat of blijvende of gedeeltelijke invaliditeit het gevolg van het desbetreffende ongeval zal zijn, aangezien anders de mogelijkheid bestaat dat ingeval van werkelijk blijvende invaliditeit alsdan geen uitkering door assuradeuren kan worden verleend, omdat niet duidelijk meer nagegaan kan worden of een en ander werkelijk een gevolg van het (te laat) aangemelde ongeval is.

**VERZOEKE
VOOR
SCHEEPS-
INFORMATIE
TE BELLEN:**

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. „Abida"	s.s. „Capulonix"	s.s. „Kabylia"	s.s. „Kopionella"	s.s. „Macoma"	s.s. „Philippia"
m.s. „Acila"	m.s. „Cinulia"	s.s. „Kalydon"	s.s. „Koratia"	s.s. „Marinula"	s.s. „Sepia"
m.s. „Acmaea"	m.s. „Crania"	s.s. „Kara"	s.s. „Korovina"	s.s. „Marisa"	s.s. „Vasum"
m.s. „Acteon"	m.s. „Dallia"	s.s. „Katelysia"	s.s. „Kosicia"	s.s. „Metula"	s.s. „Viana"
s.s. „Arca"	m.s. „Daphne"	s.s. „Kelletia"	s.s. „Kryptos"	m.s. „Niso"	s.s. „Vitrea"
s.s. „Atys"	m.s. „Diadema"	s.s. „Kermia"	s.s. „Kylix"	s.s. „Ondina"	s.s. „Vivipara"
m.s. „Camitia"	m.s. „Diloma"	s.s. „Khasiella"	s.s. „Lovellia"	s.s. „Onoba"	s.s. „Vlieland"
s.s. „Capiluna"	m.s. „Dione"			s.s. „Patro"	s.s. „Zafra"
s.s. „Capisteria"	m.s. „Dosina"			s.s. „Phillidora"	s.s. „Zaria"
				s.s. „Philine"	

s.s. „Marinula“ overgenomen

Zoals wij in ons vorig nummer reeds berichtten, is het 198.628 ton metende s.s. „Marinula“ op 20 maart jl. door onze Maatschappij in beheer overgenomen van Shell Tankers (UK) Ltd. Van de gelegenheid dat de overname plaatsvond in Europoort, werd gebruik gemaakt om aan deze jongste toevoeging aan onze vloot, die hiermede is gekomen op een totaal-tonnage van 2.610.429 ton, een extra feestelijk tintje te geven. Met de bus die was gehuurd om 's morgens een aantal van de officieren, alsmede enkele echtgenoten en een aanzienlijke hoeveelheid bagage naar het schip te brengen, reisden ook een aantal collega's van de wal mee om van het feestelijke gebeuren getuige te zijn. Inmiddels waren reeds aan boord Mr. I. M. L. MacLean van Shell Tankers (UK) Ltd., alsmede de heer H. den Ouden, adjunct-Directeur van onze Maatschappij. In feite vond de overdracht plaats tussen deze beide vertegenwoordigers van de Groepsmaatschappijen, waarbij zij — alvorens de Britse vlag aan de vlaggestok op het achterschip werd gewisseld voor de Nederlandse driekleur — enkele woorden spraken.

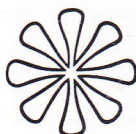
Mr. MacLean begon zijn toespraak met de opmerking, dat het weggeven van schepen nooit een prettige aangelegenheid is. Echter — aldus spreker — wanneer je iets weggeeft aan vrienden dan verzacht dit het geheel, met name wanneer het, zoals in het geval van de „Marinula“, aan de Hollandse vrienden van de Britse Shell-vloot is. Hij wenste zowel de Maatschappij als de Gezagvoerder en alle andere opvarenden van deze „M“-tanker goede vaart en veel voorspoed.

De heer H. den Ouden repliceerde dat het niet de eerste keer is dat wij een schip van de Britse Shell-vloot overnemen. In 1949 namen wij zelfs niet minder dan zeven 12.000 tonners over, terwijl in het begin van de zestiger jaren verschillende 18.000 tonners van vlag wisselden. In 1968 volgden daarop nog de vijf „Hercules“-tankers, terwijl nu reeds de tweede van de vijf „M“-klasse tankers door ons is overgenomen. Alhoewel — aldus de heer Den Ouden — deze VLCC's bij de Engelse vloot zullen worden vervangen door nieuwere en nog grotere tankers, geeft het inderdaad een gevoel van verlies als men op deze wijze een schip kwijtraakt. Er is immers een zekere hoeveelheid energie en werk ingestoken, nodig om met het schip economisch te varen. Maar, u overhandigt het aan goede en trouwe vrienden en u kunt ervan verzekerd zijn, dat wij ons uiterste best zullen doen om ook dit schip te blijven exploiteren op een wijze die getuigt van de traditie van een goede rederij.

Vervolgens vond in de salon een receptie plaats, waarbij velen van hun belangstelling blij gaven en de opvarenden een goede en voorspoedige reis met deze nieuwe aanwinst toewensten.



Na de vlagwisseling schudden kapiteins Thompson (links) en Paulussen elkaar de hand, onder het toezien van een aantal gasten.



Nieuwbouw Hofplein

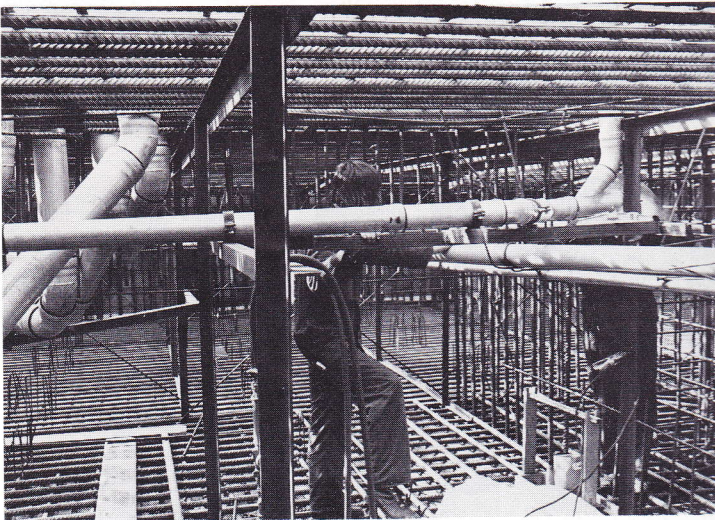
Om 06.15 uur op 25 maart kwam de eerste betonmixer aanrijden. Het was de voorloper van een gehele vloot van auto's met de bekende, draaiende betontrommels, die het mengsel aanvoerden voor de betonplaat van 25 x 35 meter, met een dikte van 2.32 meter. Rustende op 268 palen, zal deze betonplaat het ruim 94 meter hoge torengebouw gaan torsen. Tot laat in de avond bleven de auto's af en aan rijden, 80 m³ beton per uur. En zo ging het ruim drie dagen door, met andere woorden, de lieve hoeveelheid van ruim 2000 m³ beton is gestort, alleen al voor de plaat. Tijdens de nachtelijke uren werd het werk onderbroken, hetgeen echter — om alle ongerustheid maar tegelijk weg te nemen — niet ten nadele van de kwaliteit is gegaan. Gaat men normaliter door met storten, zonder onderbreking, om een homogeen geheel te krijgen, in dit geval was dit niet nodig. Aan het mengsel was een vertrager voor 30 uur toegevoegd.

gemonteerd, over het gehele terrein kon worden verplaatst. Aldus werd, vanaf een geringe hoogte om het zogenaamde ontgrinten te voorkomen, het beton op zijn plaats gestort.

Nu de betonplaat gereed is gekomen — eigenlijk 21 dagen eerder dan aangegeven in het bouwprogramma — kon reeds medio april een aanvang worden gemaakt met het aanbrengen van de glijkist. Op 6 mei a.s. wordt dan aangevangen met het optrekken van de kern in glijbekisting.

Glijbekisting

Een ieder die zijn ogen de kost geeft wanneer hij door een moderne kantoorwijk in aanbouw wandelt, zal het opvallen dat tegenwoordig de hoge gebouwen als paddestoelen uit de grond rijzen. Nieuwe methoden en ontwikkelingen hebben dit mede in de hand gewerkt, waaron-



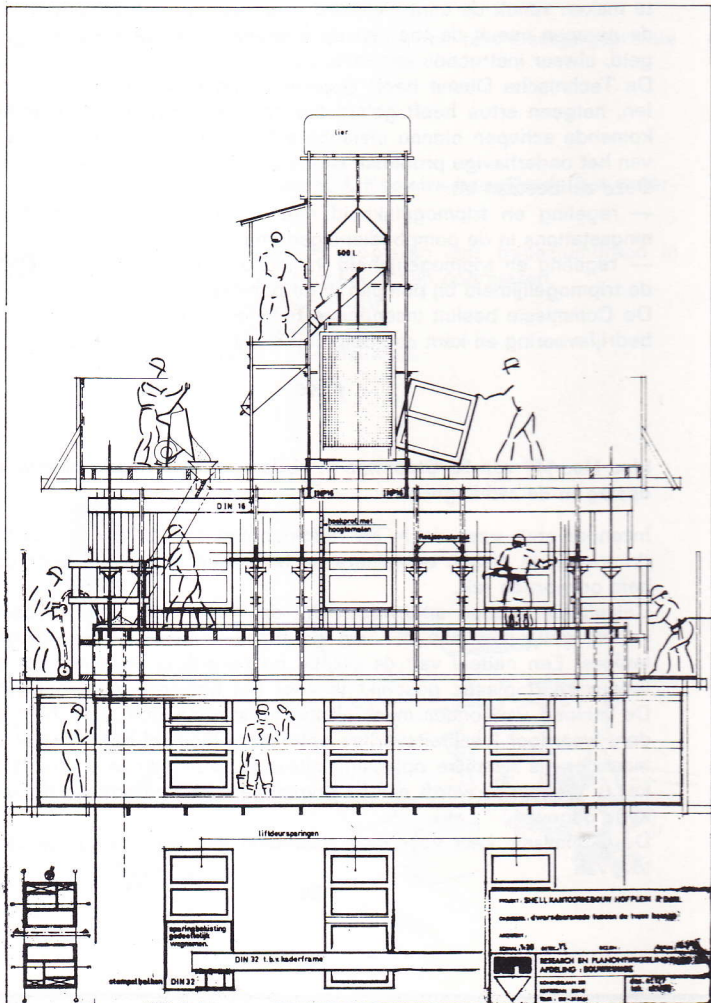
Overigens, de kwaliteit van de plaat is nog uitvoerig gecontroleerd. In de hal van het huidige Shell-Gebouw stond een kast opgesteld, die door talloze draden was verbonden met op verschillende plaatsen in de plaat opgestelde voelers. Op deze wijze kon de temperatuur in de betonplaat worden gemeten en een grafiek samengesteld, waarin het temperatuurverloop is vastgelegd. Bovendien, nog tijdens het storten werden per dag 18 kubussen van ongeveer 15 cm vierkant gevuld met de gebruikte specie. Deze kubussen zijn opgezonden naar diverse instanties en, aldaar niet alleen gecontroleerd op temperatuur en vochtigheidsgraad, doch tevens hydraulisch getest op een druk van 300 kg/cm².

Zijn wij meestal gewend, dat de kubus met beton per kraan boven de te storten plaats worden gehesen en aldaar geledigd, in dit geval was door de enorme afmeting van de betonplaat een andere wijze van aanvoer noodzakelijk. De wagens stortten de inhoud van hun molen op een lopende band die, omdat deze op een zware mobiele kraan was

der het systeem van optrekken in glijbekisting. Glijbekisting is een uitvoeringsmethode voor het maken van omhooggaande bouwonderdelen in gewapend beton, waarbij de bekisting met behulp van pneumatische vijzels tijdens het beton storten in een regelmatig tempo omhoog wordt geheven. Als wij nu bedenken dat, zoals voorheen al eens geschreven, bij het nieuwe torengebouw van Shell Onroerend Goed aan het Hofplein, de kantoorruimten in wezen komen te liggen rond een kern, dan is het duidelijk dat bij het spreken over optrekken in glijbekisting men zich beperkt tot die kern zelf. In die kern komen later een aantal liften, trappen, kanalen voor allerlei leidingen, enz. Die kern bestaat bij het nieuwe gebouw eigenlijk uit twee aparte kernen, die wel degelijk los van elkaar staan (althans in het beginstadium), maar wel tegelijk worden opgetrokken.

Allereerst is nu op de betonplaat de bekisting gemaakt, 1.20 meter hoog, bestaande uit geplougde vurenhouten delen, die met messing en groef in elkaar zijn gezet. Daarboven, onder en omheen zijn in wezen

een drietal vloeren. Erboven zijn ook twee lierinstallaties, waarmee het beton, betonijzer, en de bouwonderdelen worden aangevoerd. Wanneer men een blik werpt op bijstaande tekening, zal men zien dat het materiaal en beton, na met de zogenaamde kubels (kleine liften) te zijn omhooggevoerd, naar de werkvloer daaronder worden geleid. De gehele glijkistconstructie staat op totaal 72 vijzels, die pneumatisch worden bediend, waarbij elke stap een „trede” omhoog geeft van ongeveer 13 mm. Indien noodzakelijk, kunnen de vijzels ook afzonderlijk worden bediend, doch dit zal slechts bij uitzondering plaats vinden. Met name wanneer zou blijken dat door ondervonden weerstand de toren uit het lood zou raken. Overigens behoeft in dit opzicht geen angst te worden gekoesterd, want tijdens het optrekken wordt op drie verschillende wijzen nauwkeurig nagegaan of de toren geheel in de juiste positie blijft.



Op de werkvloer wordt voortdurend nieuw betonijzer aangebracht, gevlochten, uitsparingen voor buizen gemaakt, enz. Juist de vele aansluitingen die op elke verdiepingvloer moeten komen zullen het meest arbeidsintensief zijn. In de twee kernen moet rekening worden gehouden met niet minder dan 5000 in te storten voorzieningen. En om nog even een paar getallen te noemen: de hoeveelheid beton voor de twee kernen gezamenlijk is 2.700 m³, de hoeveelheid betonijzer weegt maar liefst 270 ton.

Klimmen

Wij noemden hiervoor reeds de 72 vijzels die er voor zorgen dat per uur gemiddeld 18 cm omhoog wordt gegleden. Het ligt in de bedoeling dat continu met twee ploegen wordt gewerkt — elk bestaande uit ongeveer 40 man — waardoor men per dag de toren bijna 4 meter omhoog zal zien gaan. Onwillekeurig vraagt men zich als toeschouwer af hoe die vijzels nu toch hun houvast vinden om de glijkist, met drie vloeren, omhoog te werken. Hiervoor heeft men een zeer ingenieuze oplossing, namelijk toepassing van zogenaamde klimstaven. Stalen buizen van ongeveer drie meter lengte, die in elkaar worden geschroefd. Niet dat de glijkist tot het hoogste topje blijft rusten op dergelijke staven, want na een lengte van ongeveer vier meter staven volgt verbinding met het gereed gekomen gedeelte van de toren. De vijzels zelf kunnen per stuk maximaal 4 ton dragen.

In het toekomstige trappenhuis wordt voorlopig een noodtrap aangelegd om de werknemers in staat te stellen de glijkist te bereiken. Naarmate men hoger komt, zal dit een steeds omslachtiger karwei worden, want wij geven het niet graag een ieder te doen om — ten einde zijn werk te bereiken — nog even 40, 50 tot 94 meter hoog te klimmen. Echter, is men eenmaal boven gekomen, dan is men wel van alles voorzien. Er zijn onderaan in de glijkist twee kleine schaftlokalen ondergebracht, een chemisch toilet, EHBO-post, enz. Ook is zoveel

mogelijk getracht om bij slecht weer de hoogwerkers bescherming te bieden, want het werk onderbreken is er niet bij. Dag en nacht gaat het glijden door. De maximale duur dat de glijkist stil kan staan zonder te veel vast te raken met het reeds gestorte beton is 1 vol uur. Tijdens de weekeinden zal het werk wel worden onderbroken, doch daarvoor is het nodig de kist langzaam vrij te maken van de reeds gestorte toren. Daarmee is wel een verlies in tijd van ongeveer 5 à 6 uur gemoeid. Dankzij het gestage klimmen van de toren hoopt men de constructie in vijf weken klaar te hebben.

Kranen

Er staat thans op het bouwterrein reeds een kraan opgesteld, die tot zo'n 40 meter hoogte materiaal kan aanvoeren. Alhoewel voor het optrekken van de kern voornamelijk gebruik zal worden gemaakt van de twee lierinstallaties met kubels die met de glijkist mede omhoog gaan, zal, bij latere afbouw, een nieuw te plaatsen zwaardere kraan hard nodig zijn. Grote kolommen van 17 meter hoogte zullen de etages van de kantoorruimten schragen, doch zijn die eenmaal geplaatst dan dienen alle voorgefabriceerde balken, kolommen en vloerplaten met deze kraan te worden aangevoerd. Echter, hoe moet dit geschieden?

Na lang en diepgaand onderzoek heeft men hiervoor een oplossing gevonden. Alhoewel wij in latere reportages hierop nog zullen terugkomen, willen wij wel het principe gaarne uit de doeken doen.

Tijdens het optrekken van de in wezen uit twee kernen bestaande kolom, die gezamenlijk een buitenmaat hebben van 9 x 17 meter, wordt tussen die twee kernen in een torenkraan opgebouwd. De giek hiervan, dat wil zeggen de arm met aan de andere zijde het tegengewicht, kan zich — vertikaal — tussen de twee kernen in bewegen.

Met katrollen e.d. klimt de torenkraan (die per trein naar het Centraal Station in Rotterdam wordt gevoerd) omhoog, steeds verder naarmate de twee kernen tot stand zijn gekomen. Uiteindelijk steekt de arm van de torenkraan uit boven de twee kernen, op het hoogste punt, en kan dan vrij zwaaien. Op die wijze is de aanvoer van zwaar materiaal tijdens de verdere afbouw van de Shell-toren verzekerd.

Een probleem apart is uiteraard weer het verwijderen van de torenkraan nadat het gebouw is voltooid. Wij zullen daarop te zijner tijd gaarne terugkomen, want ook hiervoor heeft men een zeer ingenieuze oplossing gevonden. Helaas was het spectaculaire afvoeren van de kraandelen met behulp van een heliocopter onmogelijk, zodat in dit opzicht de bewoners van het huidige Shell-Gebouw van enkele spannen uren zullen moeten afzien.

Veiligheid

Tijdens het optrekken mag onder geen voorwaarde stagnatie optreden in de aanvoer van vers beton. Twee betontrucks worden hiervoor ingeschakeld, waarbij men een route heeft uitgestippeld waarop zo weinig mogelijk vertraging wordt verwacht. Vanuit de Spaanse polder rijden de wagens via het Kleinpolderplein over de Schiekade naar de bouwplaats. Een derde wagen, met chauffeur, staat dag en nacht gereed om eventueel in te vallen.

Met behulp van portofoons wordt voortdurend contact tussen de directie, de glijkist en het personeel op de betonplaat onderhouden.

Om te voorkomen dat bij storing in de gemeentelijke elektriciteitsvoorziening het licht op de verschillende vloeren van de glijkistconstructie zou uitvallen (en de veiligheid in gevaar zou kunnen komen), staat een noodagregaat klaar om de stroomvoorziening over te nemen.

Dranghekken rondom de grote betonplaat zullen het publiek tijdens het optrekken van de kern op een afstand houden. Werknemers en ook de betontrucks, zullen via een sleuf naar de ingang worden geleid, waarbij zoveel mogelijk een afdak zal worden gemaakt om ongelukken als gevolg van eventueel vallend materiaal te voorkomen.

Maar al zal men aldus noodgedwongen slechts op enige afstand kunnen toekijken, belangstelling zal het optrekken van de grote kern — midden in het hart van Rotterdam — ongetwijfeld trekken.

De ideeënbuscommissie vergaderde op vrijdag 1 maart jl. onder voorzitterschap van de heer D. Rodenburg. Voor nautische zaken was aanwezig de heer C. E. van 't Woudt en voor technische zaken de heer A. Baljet. Tevens werd de vergadering bijgewoond door de heer H. den Ouden. Secretaris was de heer R. J. F. van Stuijvenberg.

Idee No. 445 van 4e Werktuigkundige W. J. H. M. Toussaint betreffende regeling van de ladingpompturbines.

Inzender stelt voor de regeling van de ladingpompen ook mogelijk te maken vanuit de controlekamer. Momenteel is de situatie zo, dat de pompen vanuit de top van de pompkamer kunnen worden geregeld, alwaar instructies aanwezig zijn.

De Technische Dienst heeft deze wijziging reeds eerder aanbevolen, hetgeen ertoe heeft geleid dat op alle hiervoor in aanmerking komende schepen binnen afzienbare tijd een alternatieve oplossing van het onderhavige probleem wordt geboden.

Deze zal bestaan uit:

- regeling en tripmogelijkheid met „overriding” van alle bedieningsstations in de pompbedieningsruimte

- regeling en tripmogelijkheid in „control room” en lokaal alsmede tripmogelijkheid bij pompen in de pompkamer.

De Commissie besluit inzender te belonen voor zijn interesse in de bedrijfsvoering en kent een beloning toe van

f 200

Idee No. 447 van 3e Stuurman P. H. Jacobs betreffende drinkwateropslag in de reddingboten.

Inzender stelt voor de in de reddingboten benodigde hoeveelheid drinkwater in plastic containers op te bergen in een daarvoor door hem ontworpen rek.

Calculaties hebben uitgewezen dat de kosten van deze oplossing vrijwel gelijk zijn aan die van de thans verstrekte roestvrijstalen tankjes. Een nadeel van de plastic containers is evenwel, dat niet iedere soort plastic geschikt is voor het bewaren van drinkwater.

De invloed van onder meer ultraviolet-straling doet zich hier gelden, waardoor kwaliteitsverlies optreedt. Alhoewel het voorstel van inzender als tijdelijke oplossing alleszins bruikbaar is en reeds vaker is toegepast, wordt aan roestvrijstalen drinkwatertanks de voorkeur gegeven.

De Commissie kent voor deze inzending een aanmoedigingspremie toe van

f 50

Idee No. 448 van 5e Werktuigkundige A. M. den Bakker betreffende kunststoflagers

Inzender stelt voor kunststoflagers voor de brand- en algemene dienstpompen te monteren ten einde snelle slijtage van de thans gemonteerde lagere te voorkomen.

Vervanging van bestaande lagere door kunststoflagere met glazen kogels is niet mogelijk, daar deze alleen geschikt zijn voor zeer lage belastingen en omtreksnelheden. De Technische Dienst heeft reeds onderzoeken gedaan naar de toepassingsmogelijkheden van dit soort lagere, doch voor de aangehaalde doeleinden zijn deze (nog) niet beschikbaar.

Voor deze suggestie kent de Commissie een aanmoedigingspremie toe van

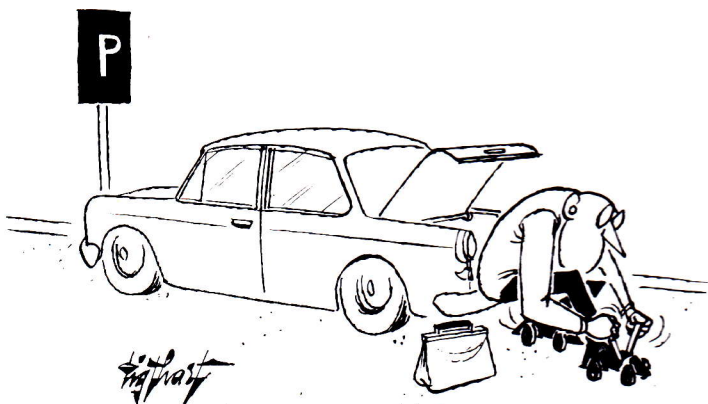
f 100

Idee No. 449 van 4e Stuurman H. J. Koolstra betreffende het water-vrij maken van afsluiters

Inzender stelt voor proppen te monteren met trapeziumdraad in plaats van de thans gevolgde procedure van doorblazen.

Inzender haalt twee dingen door elkaar:

- Proppen in de expansiestukken.
- Proppen in de slijkplaatjes der afsluiters.



a. Leverde gevaar op, daar bij slijtage dezer proppen het expansiestuk zou moeten worden vervangen. Inmiddels is of wordt hierin op de lub-oil schepen voorzien door de proppen der expansiestukken permanent vast te zetten.

b. Op de lub-oil schepen geldt dat deze regelmatig worden geopend tijdens het testen der afsluiters. Twijfelachtige proppen worden direct compleet met slijkplaatje vervangen, waarvoor voldoende spare aan boord is. Op de afsluiterproppen is dus voldoende controle. Overigens nacontrole in laadhaven door persen met lucht.

Proppen met trapeziumdraad hebben iets meer houdkracht en kunnen minder gemakkelijk scheef worden ingedraaid; ze zijn echter net zo onderhevig aan slijtage door in-/uitdraaien als de bestaande proppen.

Indien men zou overgaan tot proppen met trapeziumdraad, zou dit het volgende inhouden.

- Het laten maken van een voldoende aantal nieuwe proppen + spares door een machinefabriek.
- Van alle benodigde slijkplaatjes aan boord de draad uitboren en nieuwe draad tappen.
- Het aanschaffen van een trapeziumdraad-tapmechanisme.

Gezien de grote consequenties wordt besloten dit voorstel niet toe te passen.

Inzender krijgt een aanmoedigingspremie van

f 50

Idee No. 450 van 5e Werktuigkundige A. J. M. Jansen betreffende anodes

Inzender stelt voor een aftapleidinkje te plaatsen op de stalen tussenpijp van de anodedrager in de tekening in „Tussen Schip en Ka” van november 1973. Hiermede kan worden gecontroleerd of de schuifafsluiter inderdaad goed gesloten is.

De Commissie, evenals de Technische Dienst, acht deze aanvulling nuttig. Deze modificatie zal dan ook op het evaluatiemodel worden aangebracht ter beproeving.

De Commissie kent voor deze suggestie, onder meer voor de uitstekende presentatie van deze suggestie, een beloning toe van

f 150

Idee No. 452 van 2e Stuurman G. Zoetendal betreffende het Walter Kilde CO₂ total flooding systeem

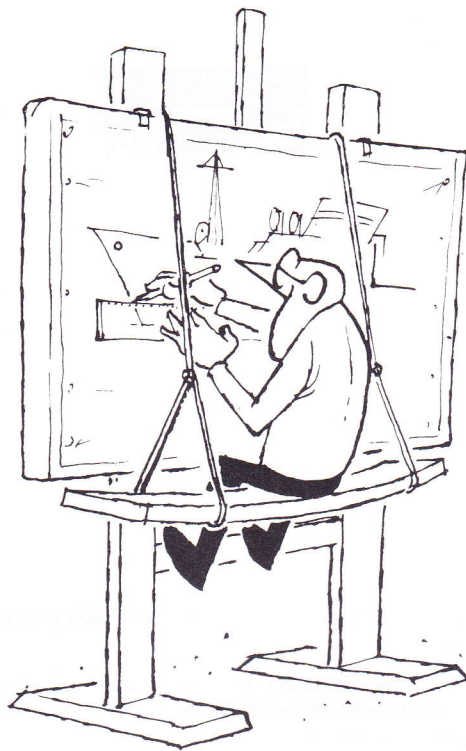
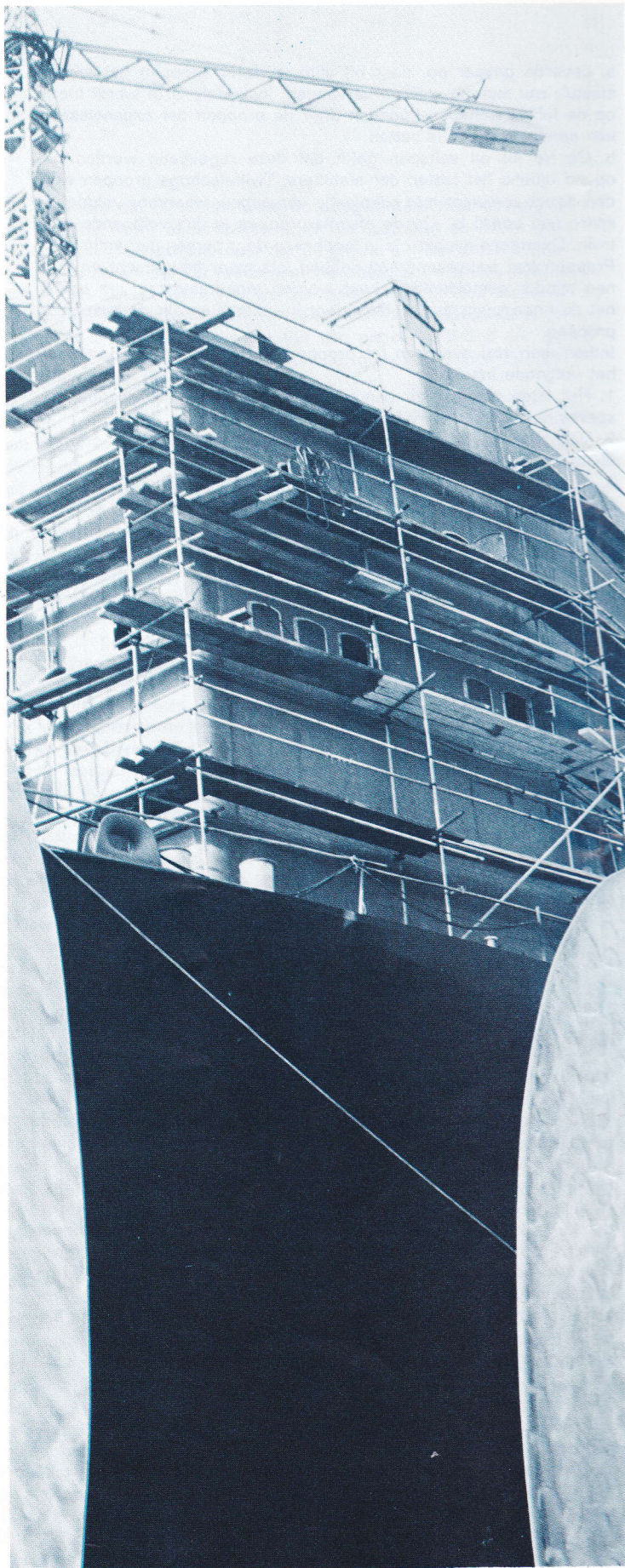
Inzender stelt voor de non-return valve in de CO₂-leiding tussen de secties van machinekamer en pompkamer te vervangen door een afsluiter en eventueel de noodstops voor de machinekamer-ventilatie (bediend door CO₂-systeem) te koppelen aan die van de pompkamerventilatie.

Het uitgangspunt van dit voorstel berust op een foutieve veronderstelling. De thans aanwezige hoeveelheid flessen CO₂ is niet voldoende voor zowel de pompkamer als de machinekamer. Hierdoor wordt het onmogelijk deze modificatie uit te voeren zonder uitbreiding van het aantal flessen CO₂. De keuze van de thans aanwezige installatie is een weloverwogen beleidsbeslissing geweest en er wordt geen aanleiding gezien om op deze beslissing terug te komen.

Aan inzender wordt een aanmoedigingspremie toegekend van

f 100

De bovengenoemde inzenders zijn inmiddels gedetailleerd over de overwegingen van de commissie en de toegekende beloningen dan wel aanmoedigingspremies ingelicht.



Signhart

De schipper van het ogenschijnlijk uit het begin van deze eeuw daterende bootje, dat de verbinding onderhoudt tussen enkele dorpen rondom Haugesund, had het al spoedig in de gaten. Een van de weinige passagiers had het kennelijk op de hoog uit het water rijzende nieuwbouwtanker begrepen. En de schipper wilde — ook al sprak hij geen woord Engels — best behulpzaam zijn. Hij stuurde prompt het kleine puffertje in de richting van de werf van HMV en, nadat de afstand was gemeten, maakte hij foto-opnamen mogelijk zou maken, zette hij de motor stil. Kijk, zo leerde de schipper, men in het nog geen 30.000 inwoners tellende Noorse plaatsje Haugesund mee met alles wat de nieuwe produktentankers van de Koninklijke Shell betreft.

SCHEPEN

„Fjordshell”

Slechts enkele uren voordat de „Fjordshell”, de eerste van een serie van 9 nieuwe produktentankers van 32.000 ton voor de Shell-vloot, de werf van Haugesund Mekaniske Verksted ging verlaten, kregen we de gelegenheid het schip te bezichtigen. Dit schip kan echter niet zonder meer worden vergeleken met de „Fulgur”, „Felania”, „Fossarina” en „Fossarus”, die onze vloot komen versterken. De „Fjordshell” zal voor minstens 50 pct. door de Noorse Shell worden gebruikt in de kustvaart op Skandinavië d.w.z. elke 2 à 3 dagen een fjord in of een nauwe inham uit. Het vervoerspatroon zal daardoor anders zijn dan bij onze produktentankers. Bovendien gelden krachtens de Noorse wetgeving andere eisen voor de samenstelling van de bemanning: in totaal tellen de opvarenden slechts 27 man. Het schip heeft verder een andere brugindeling, ander type voortstuwingsmotor, een boegschroef en één dek minder om maar een paar afwijkende facetten te noemen. Maar toch geeft het een indruk omtrent het vakmanschap van de — relatief gezien — kleine Noorse werf. En die indruk is alleszins gun-



VAN DE 'F' KLASSE

stig. Niet alleen qua afwerking valt de „Fjordshell” op, maar ook is bijzonder opvallend de wijze waarop de accommodatie door Hauge-sund Mekaniske Verksted is uitgevoerd. Veel houten wandbekleding; zelfs in die hutten waarin kunststofplaten als wandafdekking zijn toegepast, zijn deze uitgevoerd met een houtnerf. Grote vierkante ramen geven het geheel een ander aanzien dan men op de meeste tankers gewend is.

De rooksalon van de officieren heeft een bijzonder huiselijk aanzien. Een door de Noorse Shell employé Haakon Fr. Sørlië vervaardigd schilderij, waarmede hij op de Shell Art Exhibition in Londen de 1e prijs behaalde, is hier door de Noorse Shell opgehangen. De messroom voor de scheepsgezellen is bijzonder modern en kleurrijk. Qua binnenhuis-architectuur heeft Noorwegen reeds vele jaren de toon aangegeven. Door schuifdeuren te openen kan de aangrenzende ruimte bij de messroom worden getrokken, waardoor een voor vele doeleinden geschikt geheel wordt verkregen.

In alle hutten, van hoog tot laag, is een eigen douche plus toilet. Wel valt op, dat men op dit Noorse-vlaggeschip voor de kustvaart geen re-

kening hoefde te houden met het veelvuldig meevaren van echtgenoten. In de meeste hutten is het bed — naar Nederlandse maatstaven gemeten — klein te noemen. Gelukkig echter is het mogelijk gebleken om van het door de Noorse werf ontworpen standaardschip in details af te wijken.

HMV

De Hauge-sund Mekaniske Verksted is een kleine werf, waar zo ongeveer 1300 employés werkzaam zijn. Geen wonder dat zij — met hun gezinnen — een belangrijk stempel drukken op het plaatsje Hauge-sund en dat een ieder daar met het wel en wee van de scheepsbouwers meeleeft. HMV, zoals de werf kortweg wordt aangeduid, is overigens een werf die in de Noorse scheepsbouwindustrie een belangrijk woordje meespreekt.

De werf werd onlangs onderscheiden als „The Company of the Year 1972”, dit vanwege de goede arbeidsverhoudingen in het bedrijf en de plaats die de werf inneemt op de lijst van Noorse exportfirma's. Zij leverde vorig jaar onder andere de achtste uit een serie standaard bulk

Fulgur en Felania in beeld

carriers van 23.700 ton op. Qua vorm en constructie kan men een bulk carrier natuurlijk niet vergelijken met een tanker, maar toch vertoont het algemeen plan van deze carriers trekken die men ook terugvindt in de door de werf ontworpen produktentankers van 32.000 ton.

Ook hiervan heeft HMV er reeds een aantal gebouwd, namelijk voor Mobil Shipping and Transportation Co. De eerste voor de Shell, namelijk de „Fjordshell”, is in maart jl. opgeleverd; de volgende wordt de „Fulgur”, bouwnummer 49, voor onze Maatschappij.

„Fulgur”

De heren Harris en Scott, bij de werf gedetacheerd namens S.I.M., en de a.s. hoofdwerktuigkundige Gooris en 3e werktuigkundige Verhoog, hebben het er maar druk mee. Want de „Fulgur” nadert zienderogen zijn voltooiing. Na de tewaterlating in februari jl. zijn de machines in het schip ondergebracht, doch — zoals het betaamt — in de MK is alles zorgvuldig afgedekt, zodat wij de lezers in dit opzicht geen foto's kunnen laten zien. Op deze pagina's echter trachten wij in een reeks foto's een indruk te geven van de voortgang van de werkzaamheden. De opnamen die een schip in het begin van het bouwstadium tonen, zijn genomen van bouwnummer 50 — de „Felania”, die in oktober a.s. zal worden opgeleverd.

Vanuit het raam waar de heren Gooris en Verhoog hun kantoorverblijf hebben, heeft men een goed uitzicht op de voortgang van de werkzaamheden. Opvallend is de hoge achteropbouw van het schip, vooral als men bedenkt dat het stuurhuis hierop nog niet is aangebracht. De verschillende secties en dat niet alleen van de romp, maar ook van de opbouw, worden zoveel mogelijk in de opvallend goed geordende werkhallen samengesteld, roestwerend behandeld en vervolgens naar het schip-in-aanbouw gebracht. Met twee, bij grote stukken zelfs met drie kranen worden zij op hun plaats gehesen en vastgelast.

Bijzonder nieuw voor de toekomstige bezetting zal zijn het varen met een schroef met verstelbare bladen, die goede manoeuvreerbaarheid bevorderen bij meren en ontmeren. Schepen van de „F”-klasse (lengte 170,6, breedte 25,9, diepgang 11,3 meter) tellen — van voren naar achteren — de volgende tanks onder het hoofddek: voorpijptank met daarboven opslagruimte, dieptank voor waterballast, vóór-pompkamer, 7 midden/BB/SB ladingtanks en achter-pompkamer.

In de MK zijn zijtanks voor zware stookolie. Boven de achterpijpe is — zoals te verwachten — de stuurmachineruimte en daarbij zijn zoetwatertanks ondergebracht. Na een aanlooperperiode van enige maanden zal op deze schepen worden gevaren met 0-mans-wachtbezetting.

De controlekamer voor de lading- en ballast-afsluiters, ladingtankniveau- en temperatuurmeting wordt ondergebracht in de opbouw, op het campagnedek.

Met de gegevens die wij onder de kop „Nieuws van de Nieuwbouw” enkele malen in dit blad brachten, vertrouwen wij hiermede de toekomstige opvarenden van de „F”-klasse tankers reeds enigszins vertrouwd te hebben gemaakt met de nieuwe aanwinsten voor onze vloot. Wel hopen wij binnenkort in een afzonderlijk artikel te kunnen terugkomen op de schroef met verstelbare bladen.



1 De heren Gooris en Verhoog — respectievelijk hoofd- en 3e werktuigkundige — hebben vanuit hun kantoor op het terrein van HMV een goed uitzicht op onze nieuwbouwschepen.

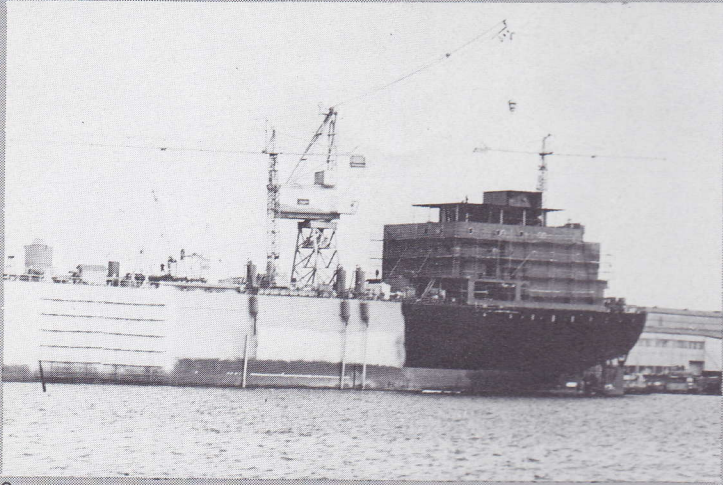
2 Langs de afbouwkade nadert de „Fulgur” haar voltooiing. De nog niet afgewerkte, horizontale plaat bovenop de accommodatie is het dek van het stuurhuis. Wanneer men deze foto vergelijkt met de opname van de „Fjordshell” zal het duidelijk zijn, dat onze „F”-tankers qua opbouw een iets ander aanzien krijgen.

3 Blik over het dek in de richting van de achteropbouw van de „Fulgur”.

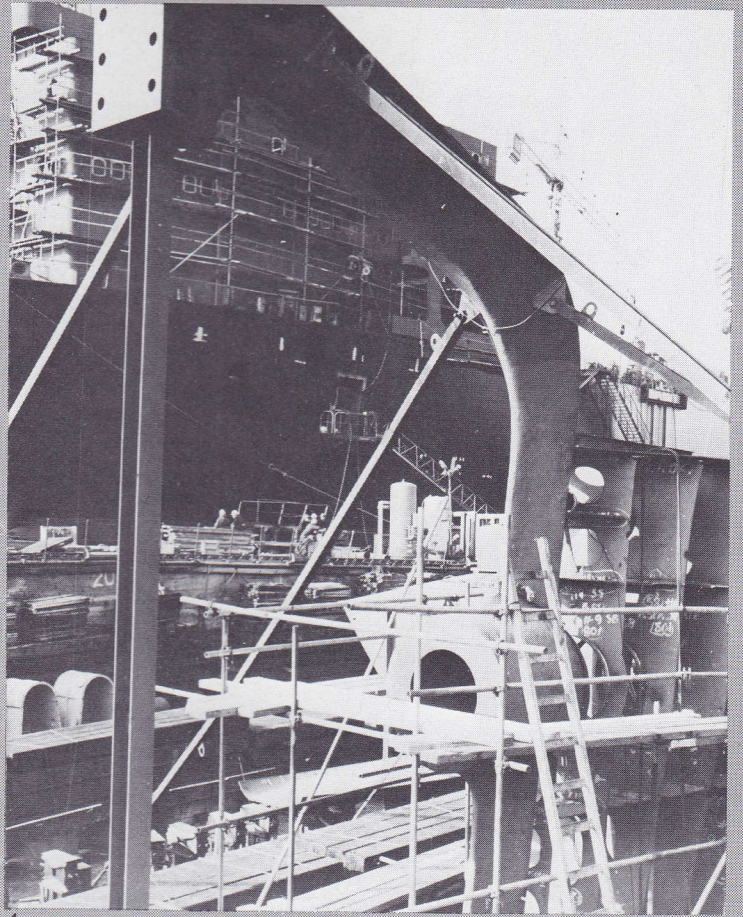
4 Door het schroefraam van de „Felania” is de achteraccommodatie van de „Fulgur” zichtbaar.

5 Met behulp van door de computer gevoede tapes wordt de automatische vlamsmachine bestuurd, die — aan twee zijden — de scheepsplaten (in dit geval voor de „Felania”) op het juiste formaat snijdt.

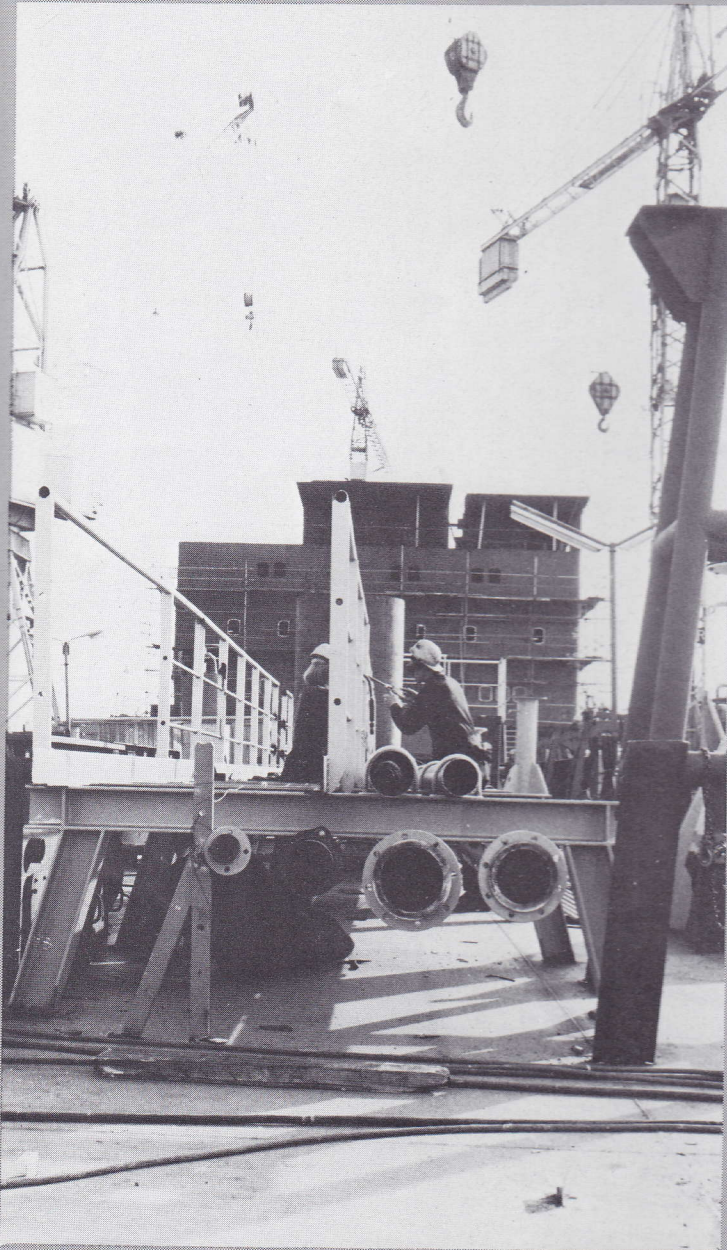
6 De „Felania” op de helling, met links — nog net zichtbaar — de „Fulgur” langs de afbouwsteiger.



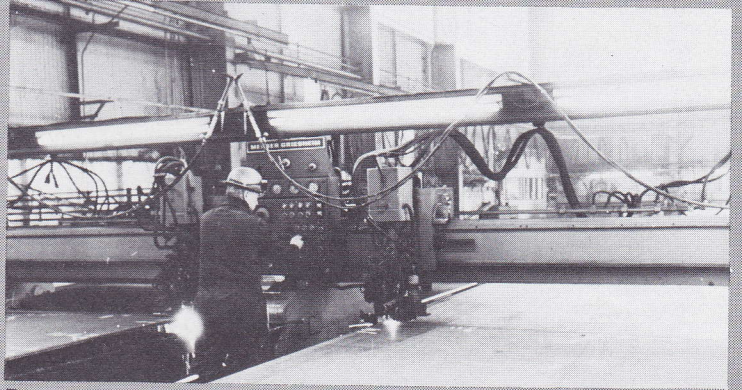
2



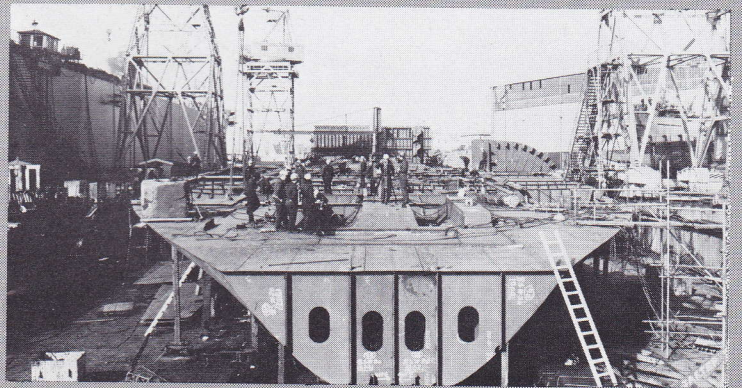
4



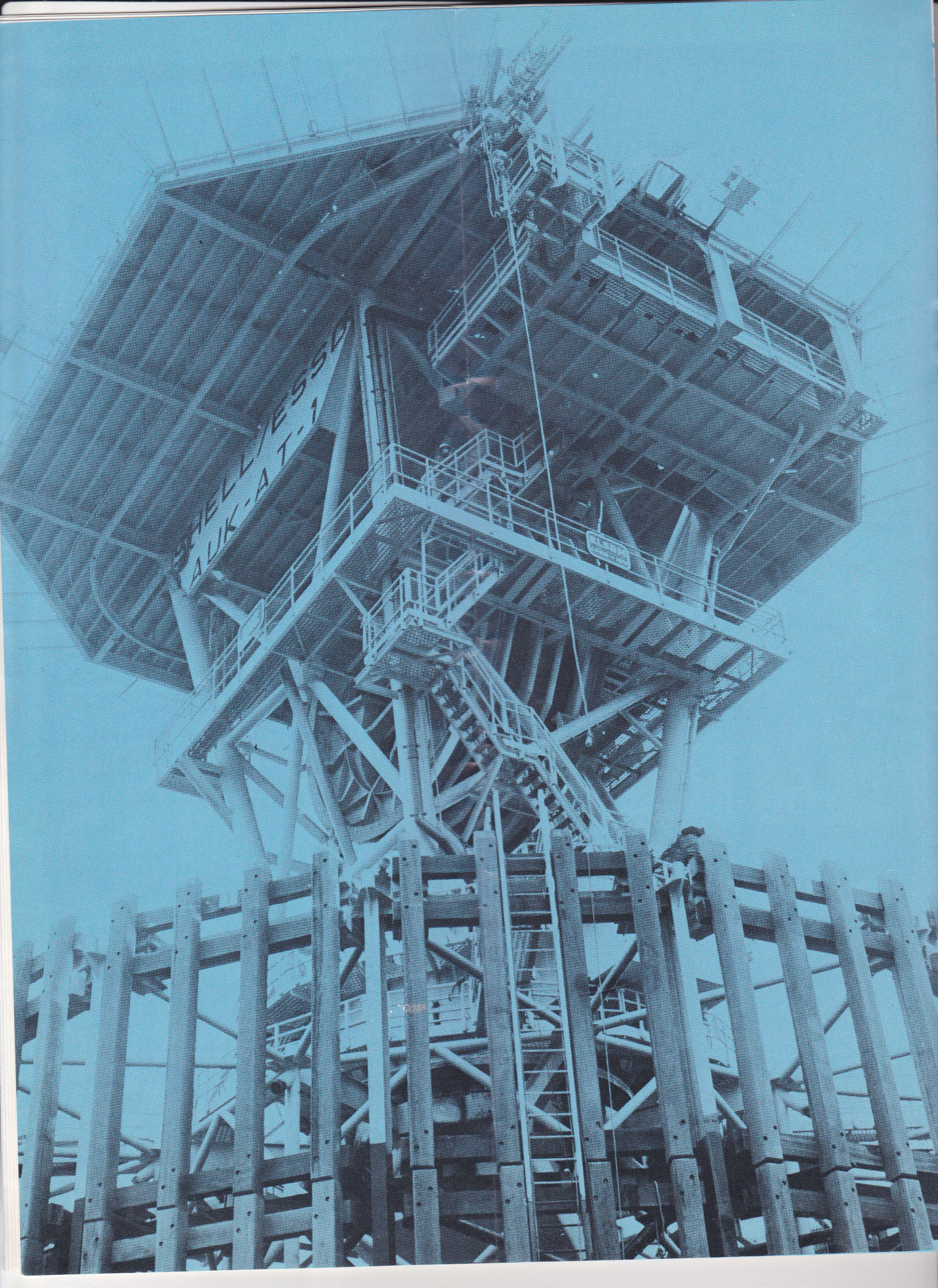
3



5



6



HELLYESS
ALIK-AT-1

NOORDZEE-BOEI

Alhoewel in dit blad reeds enige malen bijzonderheden konden worden gegeven omtrent de Noordzee-SBM (de Exposed Location Single Buoy Mooring), die voor het Auk-veld werd ontwikkeld, moesten wij tot nu toe volstaan met het verstrekken van technische gegevens aan de hand van de ontwerptekeningen. Nadat deze bij IHC/Gusto geconstrueerde boei, liggende op een ponton naar Stavanger in Noorwegen was gesleept en aldaar tewatergelaten, hadden wij gelegenheid deze tijdens de verdere beproevingen te bezichtigen. In onderstaand artikel, rijkelijk geïllustreerd, willen wij de werking van deze toch wel bijzonder grote boei nader belichten.

De kok van de werkboot waarmee wij naar de bij Stavanger gemeerde boei zouden varen, leek uit een opname voor de TV-serie „Rawhide” te zijn weggelopen. Witte puntbaard, felle oogjes, witte muts en rad van tong. „A giant, Sir, that buoy of yours, nothing for me”. Onze tegenwerping, dat we er ook niet gingen wonen, maar alleen kijken, was slechts aanleiding tot een extra ei in de pan. “You will need it, it's cold up there”. Nou, dat was het ook op die koude, druilerige dag in maart, maar toch was het wel boeiend.

De ijzig hoge ladder die je eerst moest beklimmen, bezorgde wel enige benauwde ogenblikken, maar eenmaal op het onderste dek, stond je goed versted. Hier was dan de draaitafel, alsmede de kleine haspel met de tros waarmee de tankers „Zafra” en „Zaria” aan de boei zullen worden gemeerd. Hoog boven ons was nu ook de grote haspel beter zichtbaar, met 2 laadslangen en op de middelste schijf de messenger. De haspel was veel groter dan je aan de hand van zo'n tekening zou vermoeden. Hoger klimmend kwam je op verschillende dekken, vanwaar je een nog betere blik had op het enorme wiel, met een doorsnee van maar liefst 9 meter.

In wezen kan je het onderste deel van de boei vergelijken met een gebruikelijke SBM. Toch is de draaitafel niet geheel hetzelfde. Want op deze boei werkt de tafel niet naar gelang daarop door de op zee en wind rondzwaaiende tanker met de tros kracht wordt uitgeoefend. De tafel wordt door motoren bewogen nadat een van twee strak gespannen lijnen door de opzij zwenkende slang is beroerd. Het vrij rondzwaaien van de tanker blijft dus wel degelijk mogelijk, maar de draaitafel wordt motorisch in de juiste stand gebracht.

Door de enorme hoogte van de boei was de verbinding tussen olieaanvoerleiding en laadslang ook een probleem. Weliswaar was de in Stavanger gelegen ELSBM nog niet tot de juiste diepte geballast, maar toch vraagt een hoogte van maar liefst 73 meter totaal, met als afsluiting een laadslang op een haspel, wel om een bijzondere voorziening. De olie uit de 10" onderzeese leiding wordt — na via een gewapende rubberslang onder in de boei te zijn gekomen — door een pijp omhooggevoerd, om daarna — via twee afzonderlijke leidingen —

te komen bij de as van de haspel. En daar zijn deze twee leidingen, draaibaar, aangesloten op de twee zware laadslangen. Een hiervan wordt uitgevierd naar de gemeerde tanker, de andere is reserve.

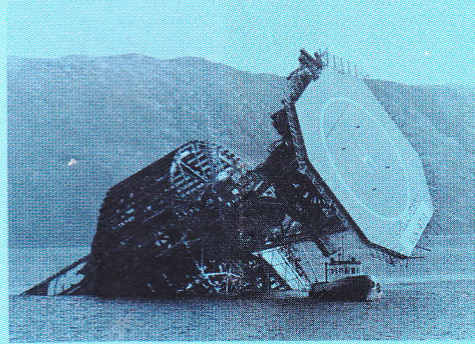
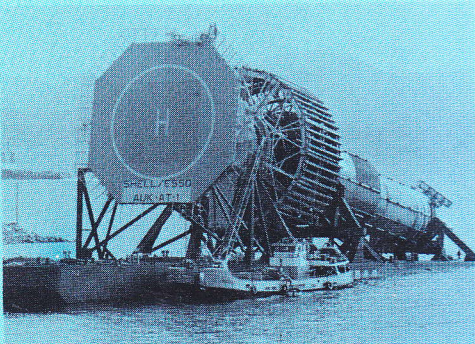
Door de kern van de boei glijdt in een schacht een groot conragewicht dat bij uitvieren van de staaldraad messenger, met daaraan een van de twee slangen, omhoog komt. De laadslang kan slechts zoveel worden uitgevierd als de meertros lang is. Daarna treedt automatisch de blokkeerinrichting in werking. Wordt de laadslang in een noodgeval door het schip onverwacht gevierd, dan stopt — zoals in een vorig artikel reeds uiteengezet — automatisch de olietoevoer. Normaliter wordt de afsluiter bij de ELSBM radiografisch vanaf het productieplatform bediend. Daar vandaan kunnen ook radiografisch de navigatie-lichten worden ontstoken of gedoofd, alsmede de compressors bediend, de misthoorn, enz. Omgekeerd, wanneer een van deze niet goed zou functioneren, treedt automatisch op het productieplatform het alarm in werking.

Wij noemden hiervoor reeds hoe de draaitafel, wanneer de laadslang een van twee vertikaal gespannen kabels beroert, in de juiste richting gaat draaien. Wanneer een tanker de boei nadert om tros en slang op te pikken, kan ook radiografisch vanaf het productieplatform de draaitafel in de gewenste stand worden gezet. Opvallend is ook de blokkeerinrichting die, wanneer de slang wordt opgerold, automatisch in werking treedt nadat hetzelfde aantal omwentelingen is bereikt als tevoren bij het uitvieren. Ook wanneer door breuk van de slang het conragewicht deze te ver zou willen terugspoelen, treedt automatisch de blokkeerinrichting, of met andere woorden de rem, in werking.

De gehele radiografische apparatuur is inmiddels door Radio-Holland gecontroleerd en in orde bevonden. Zij is ondergebracht bij de machiniekamer onder het heli-dek, waar ook een nachtverblijf is voor drie man, die reparaties of onderhoud verrichten. Ten tijde van ons bezoek was de boei nog niet gereed voor de proeven met de „Zafra” en „Zaria”. Tijdens de tewaterlating van de Noordzee-boei is, als gevolg van niet geheel juist liggende balanceerpunten, de constructie enigszins gekanteld op het moment dat ze te water ging. Hierdoor is enige schade aan de boei ontstaan, die echter inmiddels is verholpen. De boei is thans versleept naar het Auk-veld.

Vanzelfsprekend moet de boei, hoe groot en zwaar ook uitgevoerd, nog ter plaatse worden verankerd. Hiervoor zijn ankers van speciale constructie ontworpen, acht in getal, die deze reus onder de SBM's in precies de juiste positie moeten houden.

Met opzet plaatsen wij bij dit artikel een gehele fotopagina, want beter nog dan in woorden laten de opnamen zien hoe doordacht de gehele constructie is. Wanneer in de loop van 1975 het Auk-veld z'n eerste tonnen olie gaat leveren, is dit mede mogelijk geworden door de samenwerking tussen de verschillende werkmaatschappijen en de Centrale Kantoren.



Boei(end) beeld

1 Bovenaan, de haspel met een doorsnee van 9 meter. Hierop zijn de twee laadslangen gewikkeld (waarvan één als reserve dient), met in het midden de messenger. Er onder ziet men nog juist de halve-bolvormige stopper aan het eind van de meertros op de kleine haspel.

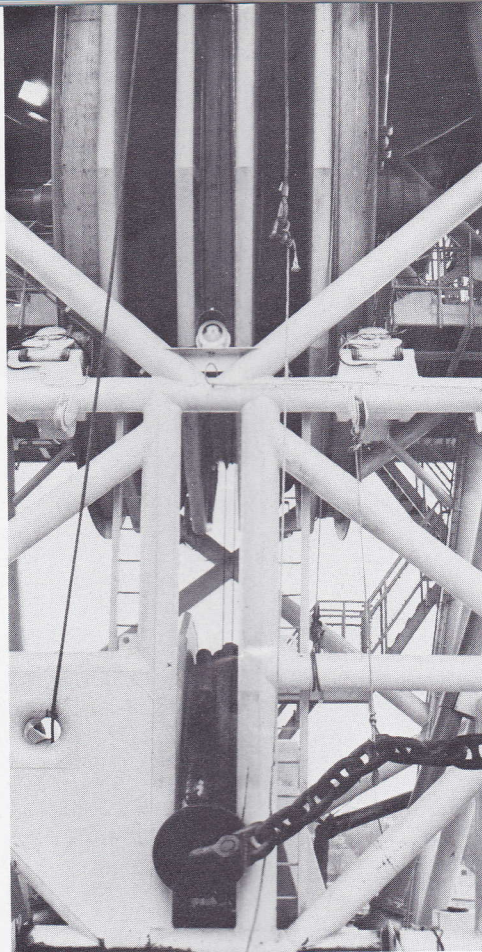
2 De aansluiting van een der twee omhoogvoerende ruwe-oliepijpleidingen op een laadslang.

3 De automatische blokkeerinrichting. De haspel kan ook met een afzonderlijke, met de hand te bedienen inrichting worden vastgezet.

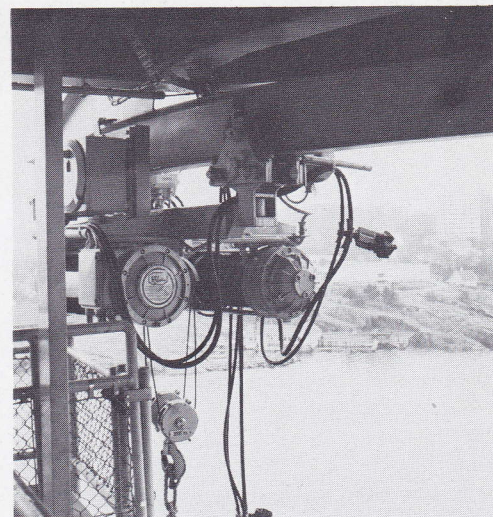
4 Een elektrisch gedreven takel, gemonteerd onder een van de bovenste dekken van de ELSBM. Op deze hoogte — ongeveer 50 meter — begint men wel versted te raken van de enorme afmetingen van de boei.

5 Nog sterker spreekt dit als men op het helikopterdek staat. Hangende over de rand van dit dek, een blik op het platform, waarover de laadslang naar het te laden schip wordt geleid.

6 Een van de speciaal ontwikkelde ankers, die de Noordzee-boei op z'n plaats moeten houden.



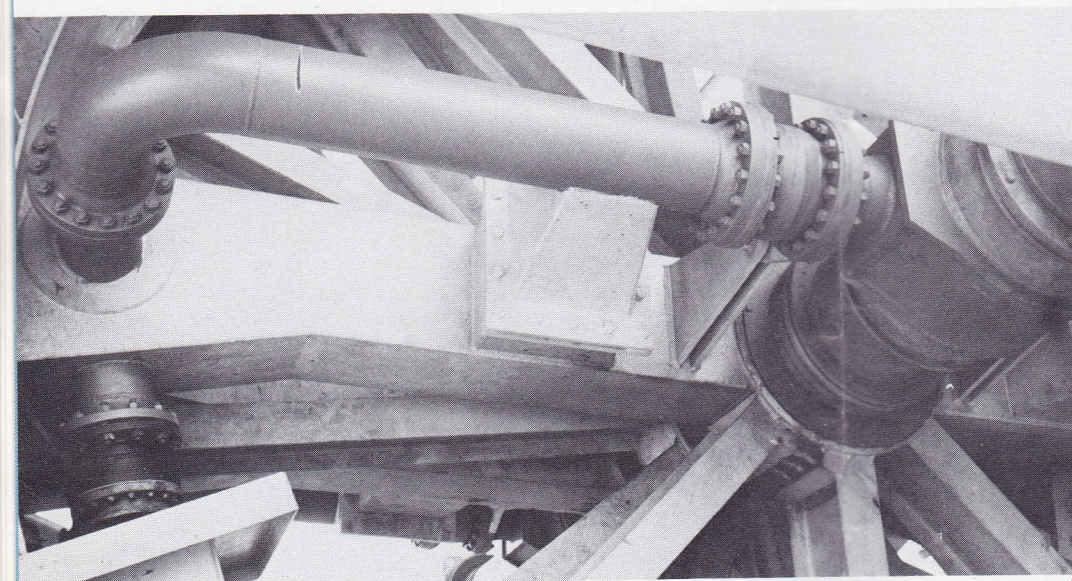
1



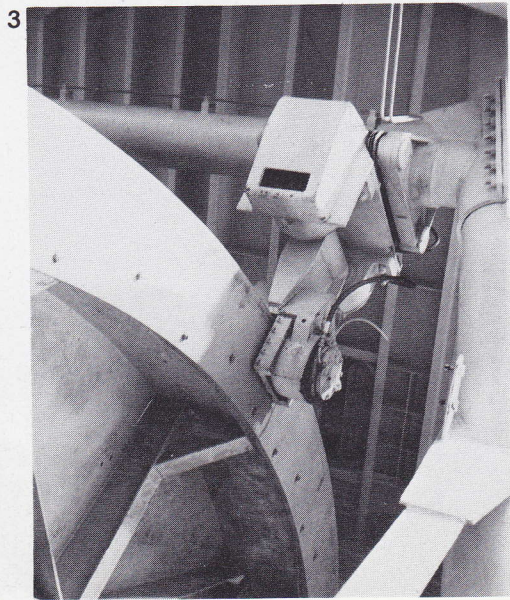
4



5



2



3



6

HIJ ZAG HET NIET MEER ZITTEN!

Een van de collega's werkzaam op kantoor, die nauw betrokken is bij de tewerkstelling van officieren op onze schepen, zag het op een gegeven moment niet meer zitten. De diploma-eisen, verzoeken om vervroegd verlof alsmede wensen van andere vaksecties brachten hem in een stadium waarin grijze haren met opgevoerde snelheid zijn welbegroeide hoofd begonnen te kronen. Onder het genot van een kop koffie zette hij zich 's avonds thuis aan het denken en — om alle moeilijkheden bij plaatsing aan boord met één stoot uit de weg te ruimen — kwam hij — mede door ludieke voorstellen van nog een collega — op de volgende ondervervdeling van ons officierencorps. Hoewel doorvoering van deze, je zou haast zeggen ideeënbusbijdrage niet zal plaatsvinden, ruimen wij graag een kolom in voor het originele voorstel.

De verdeling voortaan te baseren op de familienamen van onze officieren.

1. Uitgaande van een „natuurlijke” volgorde beginnen wij met de dier- en plantkundige groep, geplaatst in een agrarisch kader:

De Beer, Schelvis, v. d. Valk, Paauw, De Haan, De Vos, Muis, Vis, Haas, Van Lammeren, De Lijster, Hoenders, De Leeuw, Van Os, Moll, De Wolf, De Hond, Ros, Vlas, Bos, Mos, Gras, v. d. Tuin, Knol, Boon, Van Riet, Lindeboom, Hortulanus, Groeneboom, De Boer, v. d. Boogaard, Kroos, Veygen, Kool, Struyk, Bloem etc.

2. De volgende groep is wellicht van nut op schepen waarvoor een daadkrachtige staf wordt verlangd. Zoals u ziet symboliseren deze namen louter aktie:

Stapper, Jager, De Kraker, Stoker, Lokker, Sluimer, Bakker, Brouwer, Den Heyer, Swemmer, Rader, Lagcher, Denker, Snapper etc.

3. Een derde groep biedt mogelijkheden waar vakmanschap een eerste vereiste is. Deze namen hebben alle een ambachtelijk karakter:

Timmermans, Kistenmaker, Schoenmakers, Olieman, Dokter, Bode, Koppendraaier, Priester, Molenaar, Ankerman, Koster, Schipper, Visser, Schilder, Butler, Ardts, De Ruiters etc.

4. Voor schepen waar de staf als een hechte eenheid, laten we zeggen als „een grote familie” moet functioneren, hebben wij een groep samengesteld waarvan de namen familieverband en vriendschap symboliseren.

Vader, Moeke, Almekinders, Jongkind, Vierling, Soontiens, 't Jong, Broeders, 't Mannetje, De Voogd, Vriend etc.

5. Een meer kleurrijke categorie voor schepen die wat slechter in de verf zitten wordt gevormd door:

Groen C. R., Groen N. W., Groen R. N., Zwart J., Swart S. J., De Zwart C., De Wit A. G. J., De Wit M., De Wit P. C., De Wit L. M., De Wit J., De Bruyn J., De Bruin J. L. B., Bruin D. J., Blaauw, Roodnat etc.

Mocht een andere wijze van indeling worden geprefereerd, dan zijn er nog vele andere mogelijkheden, zoals een groep van drieletterige monosyllabische namen voor schepen waarop uiterste efficiëntie is geboden, b.v.: Bal, Pap, Ham, Kik, enz. of een groep voor „weather-routed” schepen: Zon, Maneschijn, Storm, Mooiweer, Van der Star, enz.

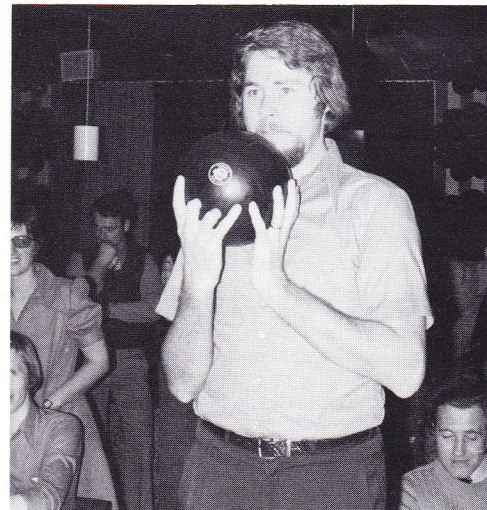
**O.V.
S.T.**
NIEUWS

Wel eens kennis gemaakt met bowling? De kans daartoe had u op 29 maart jl. Velen hebben de gelegenheid ook aangegrepen om — in O.V.S.T.-verband — met dit dynamische, uit Amerika overgewaaid spel kennis te maken. Daar het totaal aantal deelnemers op 32 moest worden gesteld (er waren 3 banen gereserveerd door onze ontspanningsvereniging), moesten zelfs 15 aanmeldingen worden afgevoerd. En van die 32 deelnemers kwam een aantal zelfs zo in de ban van het spel, dat zij voor een later uur op diezelfde avond in het Bowling-centrum in Rotterdam nog een baan huurden.

Alhoewel de routine uiteraard nog niet groot was — één deelnemer presteerde het zelfs de bal de verkeerde kant heen te gooien — kwam er natuurlijk toch een winnaar, namelijk de heer R. M. Willemstein van de sectie DFP/3 - Gages en Administratie Vlootpersoneel.

Frappant was, dat de spierballen hierbij ook tellen, althans, vermoeidheid was er kennelijk de oorzaak van dat bij de 10 hoogste plaatsen geen enkele vrouwelijke deelnemer was. Ja, het kost inspanning, hetgeen ook wel duidelijk is te merken aan de verbeterde uitdrukking op het gelaat van stuurman De Jager. Stuurman Waalewijn — met bal in handen — gunde zich uiterste concentratie alvorens een aantal punten te scoren.

Het nijvere O.V.S.T.-bestuur had nog geen



week later alweer een festiviteit, op vrijdagavond 5 april, in de vorm van de bekende klaverjasavond. Niet minder dan 40 deelnemers klaverjasten de stukken er af.

Bij de samenstelling van dit blad stonden nog 2 evenementen op het programma, namelijk zeevissen en een zogenaamde „koud-buffet-avond”. Het bestuur van de vereniging — thans onder voorzitterschap van de heer N. Schoots — heeft echter nog meer pijlen op zijn boog. En die activiteit vindt weerklank in het steeds groter enthousiasme van de leden, die thans uit alle gelederen van vloot- én walpersoneel komen.



Dank, dank... dank?

Een schip wordt tegen de Pasen in de P.G. verwacht; er is geen verder programma bekend, wel moet een aantal officieren worden afge-
lost. Dit behoort op de stafafdeling tot de dingen van de dag.

Tot en met donderdag vóór Pasen luiden de instructies: Mina al Fahal, wachten op orders. Dus alle aflossers voor de zekerheid geboekt naar deze laadhaven en geregeld, dat ze daar op Goede Vrijdag met een bootje aan boord zullen gaan. Wij zullen er hier over zwijgen wat het aan tijd, telegrammen, enz. kost om dit allemaal voor elkaar te krijgen. En dan, tegen sluitingstijd op donderdag, vlak voordat half Nederland zich klaarmaakt voor het lange Paasweekeinde, worden de orders veranderd. Toch de P.G. in en derhalve zal nu Grayswift moeten worden ingeschakeld. Alles wordt omgeboekt, alle betrokken agenten worden ingeklet — en er moeten ook nog twee trainees van de Pertamina uit Djakarta aan boord. Maar het lukt, totaal nu niet minder dan 29 telegrammen in en uit gegaan.

Op 1e Paasdag om 12.00 uur krijgt de wachtsman bericht uit Dubai, dat de afgeloste officieren diezelfde ochtend om plm. 08.00 uur op Schiphol „zullen arriveren”. Toch wordt besloten alle huisadressen nog even in te lichten, want het toestel is vertraagd en pas rond 10.00 geland. Iedereen blijkt reeds op de hoogte, deels zijn familieleden nog onderweg naar Schiphol om de verlofgangers op te halen. Op één van de opgebeldde adressen krijgt de wachtsman een narrige bloedverwant aan de lijn, die hem op zijn mededeling over de aankomst zuur toesnauwt: „Daar ben je lekker vlot mee, je hoort er wel meer van!”

Scheepsnamen

Het artikel „De varende agrariër” in het maart-nummer heeft nogal wat reacties opgeroepen. Wij wisten natuurlijk wel, dat er in Nederland huizen zijn die de naam van onze schepen dragen. Net zo goed als ons bekend was, dat er allerlei plezierjachtjes, enz. rondwalen over de binnenwateren, gesierd op boeg en achterstevan met de naam van een onzer (ex) tankers. Sterker nog, er zijn zelfs kinderen die de

naam van een onzer schepen dragen. Dat er echter zoveel verschillende soorten dieren waren die kwispelen, rechtop gaan zitten of naar de voedende hand van de eigenaar rennen zodra je een schip noemt, was ons niet bekend. Kanaries, honden, hamsters, poezen en konijnen, verspreid over het gehele land, blijken de faam van onze vloot uit te dragen. Overigens ontvingen wij uit St. Odiliëberg bericht, dat er weer een vaarskalf in de stal van boer Houben bij is: „Onoba”!

Veiligheid

Halve veiligheid is geen veiligheid, of anders gezegd: als u de veiligheid in acht wilt nemen, doe het dan ook goed. Het volgende is een waar verhaal.

Iemand had op het dak van zijn huis een karweitje te doen. Veiligheidsbewust als hij was, bond hij een veiligheidslijn om zijn middel. Het andere eind gooide hij over het dak van zijn gooiende en bond het vast aan de deurknop van zijn auto. Terwijl hij driftig aan het werk was, kwam zijn vrouw tot de ontdekking dat ze nog iets van de plaatselijke markt nodig had. Het

gevolg was dat hij in omgekeerde zin werd gekielhaald en beide benen brak bij de „crash landing”, vóórdat zijn vrouw bemerkte dat ze iets op sleeptouw had.

Nu kan men natuurlijk op een dergelijke gebeurtenis reageren met de opmerking, dat die man — laten we het maar rustig zeggen — vrij stom deed. Akkoord; maar hoe dikwijls komt het niet voor dat wij allemaal iets doen — of laten — waardoor de veiligheid in gevaar komt?

Verzonden

Verzonden aan alle schepen, tevens verdeeld op kantoor, zijn de publicatie „Shell in 1973” alsmede het Jaarverslag van de „Koninklijke” over 1973.

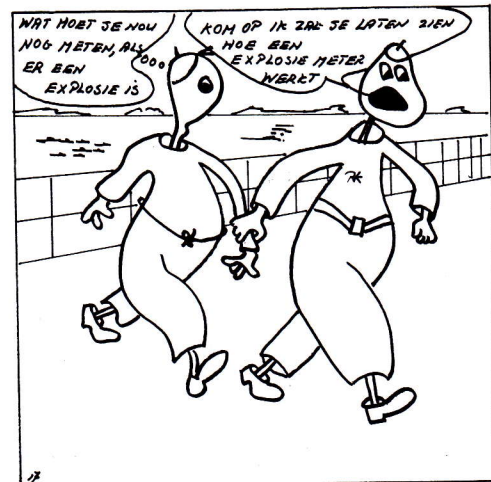
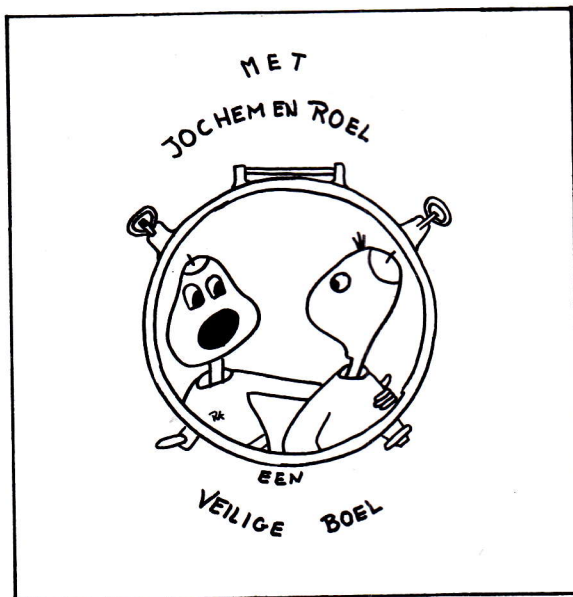
Risico

Geconfronteerd met enkele gevallen van ziekte in het buitenland, waarmede hogen kosten buiten de echtgenoten van officieren waren gemoeid, heeft dit ons aan het denken gezet. Het is vooral omdat blijkt dat, als gevolg van alle regelingen die moeten worden getroffen

om te kunnen meevaren, juist het verzekeren van dergelijke risico's wel eens wordt vergeten. Om nu onaangename verrassingen voor betrokkenen in de toekomst te vermijden hebben wij gemeend het afsluiten van een zogenaamde „koopvaardij-vrouwenverzekering”, in het vervolg verplicht te moeten stellen. Een en ander zal via de eerstvolgende correctieserie in het Scheepsreglement worden opgenomen.

Superlatief

Wie zijn vlootzakagenda goed bestudeert, zal het opvallen dat een respectabel aantal tankers van de „L”-klasse op stapel staat, nog dit jaar of in de loop van volgend jaar op te leveren. Van deze grote tankers — in de klasse van omstreeks 300.000 ton — is op 28 maart j.l. bij de werf van Bremer-Vulkan in Duitsland de „Lagena” gedoopt. Dit schip, inmiddels al in de vaart, is de grootste tanker ooit in de E.E.G. gebouwd. Hiermede is de vloot van de Duitse Shell Tankers gekomen op een draagvermogen van meer dan 1 miljoen ton, om precies te zijn 1,12 miljoen. De „Lagena” heeft een lengte van 351,5 meter,



Uiteindelijk is het met de fannen in orde gekomen en werd het de hoogste tijd, om ook eens de gasconcentraties te gaan meten. Want hoewel Jochem zei, dat de tank niet meer stonk, vond Roel het toch raadzaam het op een meer betrouwbare manier te onderzoeken.

schoon schip

is 55,4 meter breed en zal een vaarsnelheid hebben van 15,25 knopen. Een zusterschip daarvan, de „Lepton”, is thans bij Verolme in aanbouw en zal in 1975 onze vloot komen versterken.



Weggooiën

Wij houden allemaal wel eens opruiming, of het nu thuis is of op kantoor. Op een bepaald moment kom je tot de ontdekking dat je te veel hebt bewaard: bureaukasten worden dan leeggemaakt, zolders uitgedund en de boekenkast wordt gezuiverd van al datgene dat als niet aantrekkelijk meer, of als overbodig wordt beschouwd. Nu maken wij in gedachten even een sprongje en wel naar de artikelenreeks die wij in dit blad plaatsten onder de titel „Uit het Oud-Archief”. Vele dossiers die wij in het Oud-Archief hoopten aan te treffen, blijken reeds lang te zijn gesaneerd. Toch valt er over bepaalde onderwerpen nog genoeg stof te vergaren om nu en dan een — naar wij hopen — min of meer interessant artikel te kunnen plaatsen. Echter, wat illustraties betreft zitten wij wel wat krap, behoudens dan een „stafiefoto” van de oudere schepen die

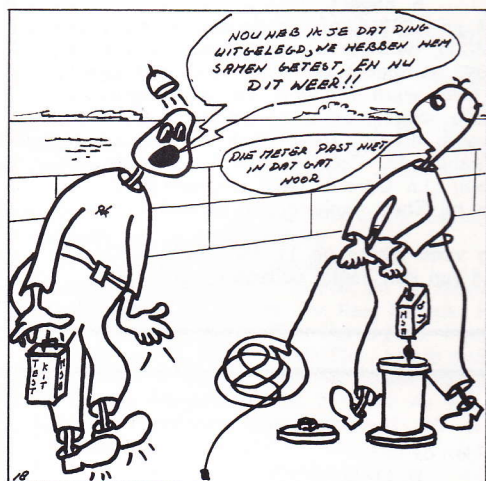
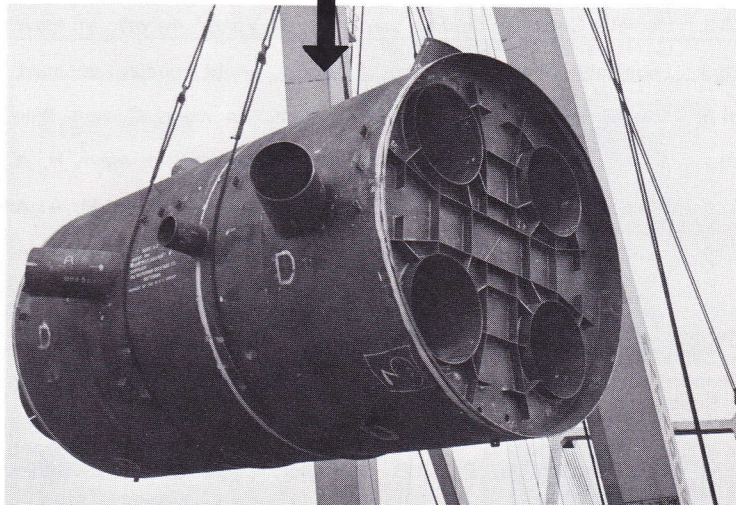
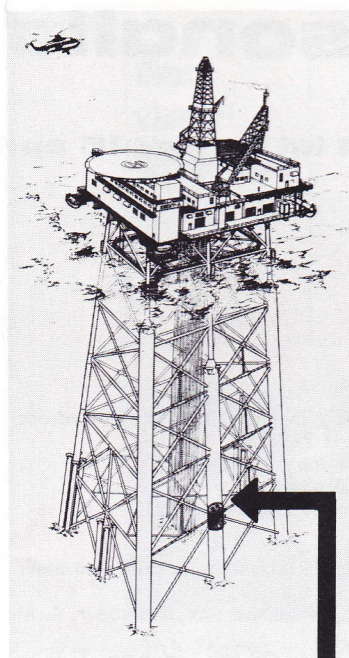
nog wel eens valt op te duikelen in vergrijsde albums. Echter, opnamen die juist een historisch artikel zo lekker kunnen illustreren zijn er niet. Wij denken met name aan interieurfoto's, opnamen waarop de dek- en machine-uitrusting is te zien. Of foto's die de situatie aan boord in vroeger tijden schetsen. Nu kwam ons onlangs ter ore, dat een van onze lezers die nog op die eerste schepen van de Shell-vloot gevaren heeft, thuis ook opruiming had gehouden en in hemelsnaam maar wat albums met foto's had weggedaan.

Wij kunnen daarvoor alle begrip opbrengen, doch hebben toch een verzoek: wanneer u bij een opruiming foto's wegdoet die beantwoorden aan de hierboven geschetste wensen wat betreft onderwerp, zulks ter illustratie van onze historische artikelen, denk dan eens aan de redactie van uw lijfblad. Voorwaarde is wel, dat de foto's zwartwit en scherp zijn. Wellicht wilt u bij toezending er ook bij vermelden op welk schip het was, en wanneer ongeveer genomen. Bij voorbaat onze redactionele dank.



Kolos

Herhaaldelijk bereiken ons foto's van onderdelen voor boorplatforms, boeien en dergelijke, waarbij men wel onder de indruk komt van de afmetingen, doch geen idee heeft waarvoor deze delen nu eigenlijk dienen. Zo ook met onderstaande foto, waarop een deel van een poot voor het platform bestemd voor het Brent-A-veld in de Noordzee. Om een indruk te geven waarvoor de afgebeelde kolos gaat dienen, hebben wij een schets van het gehele boorplatform ernaast geplaatst en — met pijl — aangegeven waar de kolos zal komen. De doorsnede van de poot — ook wel „node” genaamd — is naar liefst 24 voet = 7,31 meter. Het vraagt zeer nauwe samenwerking tussen bouwers in Frankrijk, Engeland, Oostenrijk, België en Nederland (Rijn-Schelde-Verolme Groep en Bronswerk) om de verschillende onderdelen zodanig te fabriceren, dat deze bij opbouw van het platform nauwkeurig op elkaar aansluiten.



Dat Jochem niet op zijn achterhoofd is gevallen beweest hij deze keer, door op een uiterst vakkundige wijze met de explosiemeter om te springen. Nadat aldus was bewezen, dat de tank veilig was om te wassen, werd het tijd de slangen te gaan optuigen.



Met z'n tweeën waren ze toch nog heel wat mans, en daarbij leverde Jochem nog een knap staaltje schiemannen.



Het is wel zaak logisch en ordelijk te werken, bij elk karwei!

Vlootpersonalia

periode van 16 maart tot en met 15 april 1974

Gehuwd:

- 21.3: H. W. J. van Haarst, hoofd voeding, met mej. J. C. H. Ouwkerk;
22.3: H. Smeding, 4e wtk., met mej. J. H. Zeelen;
29.3: W. van der Meulen, 2e stm., met mej. A. Bakker;
29.3: J. Lagcher, 5e wtk, met mej. H. Aret;
4.4: D. M. Alderlieste, 2e stm., met mej. E. D. Peetoom.

Geboren:

- 18.3: Gertruda Johanna, dochter van J. M. J. Hamers, 4e wtk., en mevr. M. H. G. Hamers-Schulz;
20.3: Manon Miriam, dochter van T. Scholte, 3e wtk., en mevr. J. M. Scholte-Fuykschot;
20.3: Michiel Niels, zoon van H. J. de Vries, 2e stm., en mevr. T. P. de Vries-Voorneveld;
23.3: Daniëlle-Claudina, dochter van W. K. de Voogd, 4e wtk., en mevr. C. H. de Voogd-Minderhoud;
28.3: Leon John Gerard zoon van L. Deynen, hoofd voeding, en mevr. R. H. W. C. Deynen-v. d. Putten;
31.3: Maarten, zoon van J. van Dijk, II.stm., en mevr. C. van Dijk-Sandberg;
9.4: Mark Vincent, zoon van J. A. Willems, 3e wtk., en mevr. H. A. Willems-Bolier;
12.4: Anascha, dochter van B. Oudkerk, 2e wtk.: en mevr. M. A. A. Oudkerk-Hartsteen;
13.4: Elizabeth Macelien, dochter van F. B. Schröder, 2e stm., en mevr. M. Schröder-de Jong.

Aflossingen:

- gezagv. F. Minkels, D. de Boer, B. C. Visser, P. Buisman, P. J. P. Siebesma, J. de Jong, D. Fransen, A. Post;
1e stl.: H. W. Vermaas, C. P. Donken, P. E. van der Veld, J. A. van Kesteren, J. Baard, P. M. de Graaf;
2e stl.: A. J. Verheul, J. Zwart, S. Bos, F. T. J. van Manen, F. L. A. Bloot, W. J. H. van Dipten, G. van Riet, J. P. Hendrikse, L. G. P. de Groot, H. Slot, M. Klein sr, P. A. B. de Ruiters, C. P. C. van Goethem, H. J. Schaaf;
3e stl.: H. H. van Dijk, P. A. D. Bouwman, J. Ricken, E. J. B. Seele, M. Parlevliet, K. Cramer, W. L. Westhoff, H. de Roo, C. W. Kuyper, W. T. van den Berg, R. P. Regout;
4e stl.: J. L. A. M. Peek, J. P. Molenaar, P. H. A. M. Kasius, M. W. Vermeiden, C. J. van Essen, A. Breevaart, T. Krook;
radio-off.: J. A. Stevens, J. M. J. M. van der Vorst, H. J. Aten, G. A. Remijnse, B. Bessels, J. Thomas, J. Mellegers, J. Valk, J. P. Cnossen, J. J. van Gessel, J. A. Griffioen, A. Spruit, F. K. van Westen, C. P. Verschoor, D. Bins, L. Postma;
hfd.wtk.: W. J. van der Hoek, P. van der Hout, W. A. van Rooyen, A. Bax, J. J. Binkhorst, A. J. Baerveldt, J. B. J. Jonker, E. Rouw, C. de Witte, J. de Bruyn, A. J. G. Weitzel, H. H. Apfel, J. van Bon, J. G. Bron, J. H. M. Hanssen;
2e wtk.: W. D. Hoogland, A. G. M. Witten, J. Ommering, S. Neeleman, P. F. Buil, M. J. Parent, N. C. van der Vecht, F. J. van der Vorm;
3e wtk.: J. J. Schuddemat, H. Tesink, R. G. M. Kauffeld, E. P. Walop, N. P. Dekker, L. J. Feunekes, R. Bos, J. Almekinders, H. J. Lammer-tink, H. A. Meissner, R. F. M. ten Hoonte;
4e wtk.: N. J. Gras, J. P. P. van Alebeek, M. C. H. Waaldijk, R. M. van Ham, R. F. Hamar de la Brethonière, J. J. van Vondel, H. de Rhoter, F. W. Mooiweer, W. Willems, G. de Graaf, C. W. van der Vos, J. Kruize, P. C. Ildel, H. J. Advocaat, R. C. Duyts, H. Koster;
5e wtk.: J. C. Ranshuysen, M. A. E. M. Krom, C. G. A. Hoenders, B. S. J. Spierenburg, E. K. G. Schiefer, D. J. Blom, C. R. van Santen, P. C. M. Drost, J. Moerbeek, H. A. M. Jamin, A. J. M. Janssen, R. F. van Loon, G. A. van Niel, W. H. Lentink, R. Dorrenboom, T. den Dekker, D. Knook, B. C. de Kubber, P. P. Rolff, H. J. Nieuwenhuis, J. Starckenburg, H. van Os, F. Niehorster, A. H. Grevelink, D. W. Smit, H. L. Castens, H. J. de Bordes, F. A. Wiemans, E. C. A. Vierling, A. W. van Sluys, J. A. Goudzwaard, R. J. Flokstra, H. W. P. Schaaper, J. C. Stek, F. Vos, J. B. van der Veer, A. Oosten, J. Water, L. Busé;
ass.wtk.: H. Struyk;

sch.voorman: H. H. van Oostrum, H. L. Klop, A. J. Tinkhof;
sch.vakman I: G. J. v. d. Heuvel, F. W. Bosson, R. Stuijzand, G. A. Muts;
sch.vakman II: M. A. J. Veen, J. P. M. Kanthers, R. Vijlbrief, F. A. B. Minderhoud, A. Vlaming;
wnd. sch.vakman II: W. J. Zijta, J. Jansen;
sch.gezel a/w: W. R. v. d. Broek, J. B. v. d. Heuvel, L. P. L. W. Dekkers, J. N. H. Steeman, M. v. d. Zwaag, J. C. Lemmens, W. de Vries, R. K. P. M. Niec, J. H. Winands, H. Merton, R. de Bruijn, C. den Boer, M. W. Toet, J. G. Koek, P. Schilt, C. W. F. Heemskerk, B. R. Pronk, J. G. T. van Eekert, M. H. Grootveld, L. Diestelhof, H. Krotwaar, G. van Osselen, T. Spoelstra;
aank. sch.gezel a/w: C. G. Macnack, D. van Eenige, F. G. Steggink, A. T. Tollenaar, R. Cornelissen, C. v. d. Wal, F. I. T. The, W. J. A. Borsboom;
hoofd voeding: R. M. Bruno, A. P. Maat, J. L. Menger, A. A. Turkenburg;
sch.kok: H. Otter, F. A. Faber;
aank. kok: C. van Hoeck;
hoofd bediende: F. G. Olde-Wolbers, L. J. Wulder, L. de Vos, E. J. Eradus, F. P. Lommerse;
bediende: H. de Ruig, C. H. Adriaanse, A. Scheffer, J. C. A. den Haan;
bediende (a/d): A. Cumming, J. W. Barnhoorn;
koksmaat: A. H. J. de Croock, J. A. F. Eckstein;
jongen a/w: P. de Vries, J. H. Geelen, J. Smit.

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida: II.stm. K. T. Wiegert;
m.s. Acila: 2e wtk. S. J. Punt, 3e wtk. C. A. Douwes, 5e wtk. G. van Berghem, 5e wtk. A. Nonnekes;
m.s. Acmaea: wnd. 3e stm. J. M. B. van Kessel, hfd.wtk. W. Balvers, 3e wtk. P. Kooyman;
m.s. Acteon: wnd. 2e stm. R. A. de Boer, hfd.wtk. P. J. de Lange, 4e wtk. A. B. M. Peeters, 5e wtk. J. Key, radio-off. C. van der Hoek;
s.s. Arca: 2e stm. J. F. Casimiri, wnd. 3e stm. R. J. S. M. Timmerman, wnd. 2e wtk. L. Vlastra;

IN MEMORIAM

Op 12 april 1974 is te Reeuwijk plotseling overleden de heer
F. Engels.

De heer Engels, tot 1 juli 1972 Chef van de sectie Technische Ontwikkelingen (DFM/21), bereikte de leeftijd van 52 jaar. Hij was op 17 maart 1942 in dienst getreden van de Koninklijke/Shell Groep; in 1945 werd hij wnd. 5e werktuigkundige, doorliep vervolgens alle rangen, om voor het eerst als hoofd-werktuigkundige te varen op de „Resa Shah the Great”, een schip van de Anglo-Iranian Oil Co., waaraan hij door de N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona” was uitgeleend. In 1961 werd de heer Engels bij Shell Tankers aan de wal tewerkgesteld.

De teraardebestelling vond plaats op 17 april 1974 te Gouda, mede in aanwezigheid van een aantal collega's van kantoor.

IN MEMORIAM

Op 1 april jl. is overleden de heer

B. Elzinga.

oud-gezagvoerder der maatschappij. Hij bereikte de leeftijd van 78 jaar. De heer Elzinga verliet de dienst der maatschappij met pensioen op 28 februari 1947, na ruim 18 dienstjaren.

s.s. Atys: gezagv. H. H. Hacken, wnd. 1e stm. J. W. Nieuwerf, 3e stm. G. Terpstra, wnd. 2e wtk. H. E. Daniëls, 3e wtk. E. Hendrikse, wnd. 4e wtk. C. J. Jongkind, 5e wtk. J. H. A. Schulten, hoofd voeding C. G. M. van Schuppen;

m.s. Camitia: gezagv. B. R. Teuben, hfd.wtk. H. W. Bosman, 3e wtk. P. F. van Dijk, 5e wtk. J. Lagcher, 5e wtk. W. Bekooij;

s.s. Capiluna: 5e wtk. B. J. Huizing, 5e wtk. R. van Egmond, 5e wtk. A. Verschoor, II.wtk. W. H. A. van Weert, radio-off. J. H. van Mechelen, sch.vakman I E. J. H. van Arcken, sch.gezel a/w E. J. B. Janssen-Andeweg, N. Delicaat, H. A. Gard, jongen a/w J. R. Timmers, J. J. A. T. Uljee;

s.s. Capisteria: gezagv. H. E. Glansbeek, wnd. 2e stm. B. Koppe, wnd. 3e stm. A. J. Kappers, 5e wtk. P. A. van Rosmalen, 5e wtk. J. R. Spoelstra, radio-off. D. J. Hage, capataz M. Nieto Dacosta, man.esp. C. Martinez Reboreda, 2° man. J. M. Perez Mera, mar.int. A. Alegreta Hermida, A. Alonso Casal, F. Casete Lestayo, J. Coejo Piñon, F. Costa Cruz, A. Ginartes Bugarin, J. M. Grandal Grandal, S. Portela Dominguez, M. L. Rodriguez Vieitez, 2° mar.int. C. Rodriguez Barral, B. Taboas Rey, coc. S. Martinez Gomez, cam.may.do. P. Lamosa Taboas, cam. J. Villaverde Boullon, J. R. Somoza Vazquez, cam. (trip) J. R. Anido Mosquera;

s.s. Capulonix: gezagv. S. Harders, wnd. 3e wtk. J. E. Buitendijk, 5e wtk. J. Snapper, sch.gezel a/w M. Martinez, C. M. G. J. v. d. Bos, H. S. Elia, L. v. d. Sluis, L. E. Rapmund, aank. sch.gezel a/w J. M. Kramer, H. F. Winia, hoofd bediende W. D. Anthonio, aank. kok H. J. K. Bredeveld;

m.s. Cinulia: 3e stm. B. W. Bakker, 4e stm. R. J. Moeke, wnd. 2e wtk. R. J. Bosman;

m.s. Crania: wnd. 2e stm. J. K. Terpstra, 5e wtk. P. C. A. Versluys, wnd. 5e wtk. J. Splinter, radio-off. H. W. Hogeweg;

m.s. Dalia: gezagv. K. Prins, wnd. 3e stm. P. H. Teunissen, 2e wtk. M. de Wit, 3e wtk. J. T. Clements, 5e wtk. H. R. P. Tesser, 5e wtk. C. G. Volmer, sch.vakman II M. Temmerman, sch.gezel a/w L. Neeleman, G. J. F. Kolenbrander, G. Ammeraal, L. A. Douma, hoofd bediende G. Braster, bediende (a/d) R. E. van Wijk;

m.s. Daphne: wnd. 2e stm. M. C. Kalkman, sch.vakman II G. Jonkman;

m.s. Diloma: wnd. 3e stm. G. van Seters, 4e wtk. R. M. Hendriks, 5e wtk. J. D. ten Napel, 5e wtk. H. C. P. Schmit Jongbloed, radio-off. G. Dekker, hoofd voeding C. v. d. Waal, sch.kok C. P. van Esch, bediende C. W. P. Frederiksz, T. F. van Anraat, jongen a/w F. B. B. Bodelier, F. M. E. v.d. Berg, koksmaat D. H. Beusekamp;

m.s. Dione: 4e wtk. A. R. de Wilde, wnd. 4e wtk. P. Holtring, 5e wtk. M. J. Viergever, radio-off. J. A. Doets;

m.s. Dosina: 4e stm. W. P. van Stek, II.stm. W. J. Noortman, II.stm. A. J. M. van der Loo, 5e wtk. C. A. de Koning, 5e wtk. T. van de Ruit, II.wtk. J. Polak, II.wtk. L. G. M. Koop, sch.vakman I A. W. Jansen, C. Luykenaar, wnd. sch.vakman II W. Abels, aank. sch.gezel a/w P. P. Corver;

s.s. Kalydon: 3e stm. H. J. Lenstra, hfd.wtk. O. A. van der Want, 5e wtk. H. Deurloo, radio-off. P. A. van Room;

s.s. Kara: II.stm. J. C. Hilberding, 2e wtk. P. Stachelhausen, 4e wtk. R. M. van Ham, radio-off. H. T. Wigmans;

s.s. Katelysia: 1e stm. H. Wijnberg, wnd. 3e wtk. C. A. van Esveld, 4e wtk. D. C. de Jong;

s.s. Kelletia: wnd. 2e stm. J. B. van Opbergen, 4e stm. L. H. Stevels, wnd. hfd.wtk. C. P. de Waard;

s.s. Kermia: 3e stm. J. D. van der Linde, radio-off. C. H. E. J. van der Ploeg;

s.s. Khasiella: 4e stm. A. M. Borgart;

s.s. Kopionella: hfd.wtk. C. H. J. van Dijk, wnd. 3e wtk. T. J. van Lammeren, 5e wtk. J. H. Jansen;

s.s. Koratia: 3e stm. F. Hogenbirk, 5e wtk. J. C. Vendelbos, radio-off. S. Groenhuysen;

s.s. Korovina: gezagv. J. Verhoeven, 3e stm. W. Koeze, 4e stm. E. W. van den Brink, 3e wtk. J. Klemann, 5e wtk. J. Teule, H.wtk. P. H. Diemers, II.wtk. C. Vreugdenhil, ass.wtk. P. van Hoewijk, radio-off. M. K. Bierlee;

s.s. Kryptos: 2e stm. G. van der Oord, 4e wtk. W. J. H. M. Toussaint, radio-off. M. M. Spanjersberg;

s.s. Kylvik: 2e stm. C. M. Honig, hfd.wtk. J. L. 't Mannetje;

s.s. Lovellia: 1e stm. P. R. Brunet de Rochebrune, hfd.wtk. J. E. Weidema, 2e wtk. J. H. S. van der Pas, 5e wtk. P. J. W. Hoogendoorn, 5e wtk. P. Mulder, II.wtk. F. J. Scheepers, II.wtk. F. C. M. Waals, aank. sch.gezel a/w L. H. A. T. van Dijk, hoofd bediende J. L. F. Romen;

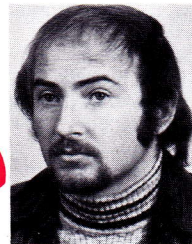
s.s. Macoma: 1e stm. J. Klein Roseboom, 3e stm. P. A. Janssen, hfd.wtk. W. C. van Megen, 2e wtk. J. Smid, 4e wtk. C. J. L. Jordan, 5e wtk. J. L. F. Vermeulen, sch.voorman T. H. van Vlijmen, sch.vakman I J. Brobbel, sch.gezel a/w M. Oliemans, E. J. H. Wilmink, H. N. Dekker, F. W. J. Buys, H. J. Groeneveld, aank. sch.gezel a/w P. Harmans, sch.kok G. Riem;

s.s. Marinula: 2e stm. D. J. van Dijk, 3e stm. R. A. J. van Vugt, 4e stm. B. G. ten Cate, II.stm. J. L. Assendorp, 4e wtk. M. W. M. van der Burgh, 5e wtk. J. H. Maneschijn, 5e wtk. J. van der Werk, 5e wtk. P. L. H. Schmitz, 5e wtk. E. J. Kolet, II.wtk. J. J. van Herk, II.wtk. W. H.

Onze vlot-jubilarissen



J. F. van den Bogaard
hfd.wtk.
1949 - 14.5 - 1974



F. J. Trijselaar
scheepsvakman I
1964 - 26.3 - 1974



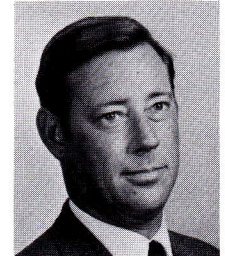
G. L. A. Martens
2e stm.
1964 - 1.5 - 1974



A. Vlaar
2e stm.
1964 - 27.5 - 1974

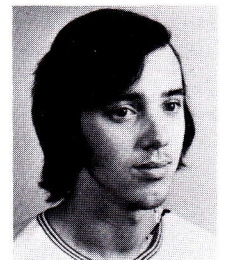
Aangesteld

B. R. Teuben
per 8.1.1974 aangesteld
als gezagvoerder en op
13 maart 1974 belast
met het commando over
het m.s. „Camitia”



Bevorderd tot onderofficier

G. Riem
scheepskok
per 11.4.74



Heyveld, radio-off. A. Boutkan, capataz F. Ruiz Veiga, man.esp. R. Crespo Rivas, 2° man. M. Lagares Chantrero, mar.int. J. Arcos Gonzalez, M. Costas Ecurdia, E. Costas Fernandez, J. Gomez Vila, A. Guisande Martinez, P. Lorenzo Alonso, R. Martinez Andrade, G. Pardavila Simes, J. Soage Avendaño, 2° mar.int. J. A. Amorin Lucio, J. Vieitez Alvarez, coc. M. V. Vazquez Santiago, cam.may.do. A. Perez Rodriguez, cam. J. M. Freire Bouzas, S. Soto Carballo, cam(trip) S. Perez Counago, 2° man. G. Cago Costas, hoofd voeding C. P. Hoogesteger;

s.s. Marisa: gezagv. E. J. Stapper, 2e stm. W. van der Graaff, 4e stm. W. A. van Essen, wnd. hfd.wtk. J. Wielart, 3e wtk. J. P. G. A. Plantinga, 4e wtk. A. P. van der Schagt, 4e wtk. R. L. Schultz, radio-off. H. W. Snip, sch.vakman I J. M. Kools, sch.vakman II P. Logmans, sch.gezel a/w F. J. Linders, E. M. Krakowczyk, B. A. Amstelveen, M. J. Heiligers, A. J. v. d. Kuip, J. Boelee, aank. sch.gezel a/w F. D. P. Croes, G. A. Brand, N. A. J. Lang, sch.kok T. M. A. Simonis, hoofd bediende D. Ploegers, bediende J. Kramer, koksmaat G. P. M. Kraanen;

s.s. Metula: 3e wtk. H. G. de Boer, 5e wtk. B. van den Ban, sch.voorman J. H. A. Elbers, sch.gezel a/w H. A. Schot;

m.s. Niso: 2e stm. R. Dijkstra, 4e stm. N. J. C. M. van der Palen, 2e wtk. W. Vroling, 3e wtk. J. V. W. M. Daniëls, 5e wtk. C. J. Tanis, 5e wtk. C. L. Flipse;

s.s. Ondina: hfd.wtk. W. van Kemp, wnd. 4e wtk. J. S. M. Jocker;

s.s. Onoba: 3e stm. R. P. le Coultre, hfd.wtk. J. Heymans, wnd. 4e wtk. C. P. den Heyer, 5e wtk. T. L. M. Ahlers;

s.s. Patro: 3e stm. R. A. Reddering, 5e wtk. A. D. Salomons, 5e wtk. J. J. Feenstra, radio-off. M. Platschorre, capataz E. Santos Avilleira, man. esp. J. Castro Romero, 2° man J. Araujo Garcia, mar.int. J. C. Chamorro Troncoso, A. Dopazo Soto, S. Cuadrado del Castillo, A. Fernandez Fernandez, D. Fernandez Pintos, J. Guisande Martinez, C. Gulin Garcia, A. Loureiro Gonzalez, D. Vidal Miguez, 2° mar.int. G. F. Alfaya Alonso, J. R. Vidal Rodriguez, Jefe de f. M. J. Rey Rafales, coc. J. C. Collazo Perez, cam.may.do. F. Dieguez Garcia, cam. J. Rajo Costas, J. L. Rodriguez de Saa, cam. (trip) A. Gonzalez Alvarez;

s.s. Philidora: hfd.wtk. R. M. F. van den Berg, 4e wtk. P. D. Koudenburg, radio-off. J. W. Koop, aank. sch.gezel a/w L. M. F. Thomassen, J. A. H. de Bruijn, hoofd bediende O. H. Noorman;

s.s. Philine: hoofd voeding J. H. van Elteren;

s.s. Philippia: wnd. 4e wtk. J. G. van der Poel, 5e wtk. G. Dekker, 5e wtk. F. R. R. Smith, 5e wtk. H. J. Reusien, bediende (a/d) M. Bomhof;

s.s. Sepia: II.wtk. J. Verwijs, II.wtk. C. van Kampen, radio-off. P. L. Linders;

s.s. Vasum: 5e wtk. R. W. H. Bos, 5e wtk. C. J. M. van Meer;

s.s. Viana: 1e stm. A. P. J. Ham, wnd 3e stm. J. M. Huisman, II.stm. J. C. D. Thiermann, II.stm. P. H. Visser, wnd. 3e wtk. H. Waitz, 5e wtk. A. Harkink, hoofd voeding R. B. Vos;

s.s. Vitrea: gezagv. J. W. M. Vollebregt;

s.s. Vivipara: 3e stm. C. J. de Boer, 5e wtk. P. O. J. van der Horst;

s.s. Vlieland: 2e stm. B. de Vreeze, 5e wtk. J. A. de Bakker, II.wtk. T. van Luttkhuizen, II.wtk. J. A. Drenth, radio-off. E. Aardema;

s.s. Zafra: hfd.wtk. R. D. Kuil, radio-off. A. K. Deurloo;

s.s. Zaria: 5e wtk. J. H. van der Sluys.

Uit dienst getreden vlootpersoneel:

3e stm.: H. Dokter;
5e wtk.: R. J. Houwers, C. P. Louiszoon, W. Rijnveld;
sch.vakman I: F. A. Nijhuis.

Terug van tijdelijke tewerkstelling „Shell Tankers U.K. Ltd.”:

2e stm.: H. Slot (m.s. „Drupa”);
2e stm.: M. A. D. Hartlief (m.s. „Darina”).

Tijdelijk tewerkgesteld „Shell Tankers U.K. Ltd.”:

gezagv.: F. Menninga (m.s. „Naticina”).

Tijdelijk tewerkgesteld „Shell Tankers - walorganisatie” - DFM/12:

1e stm.: H. A. Kuling.

Tijdelijk in dienst „Shell Tankers B.V.”:

5e wtk.: J. C. Vendelbos;
ass. wtk.: P. van Hoewijk, F. R. E. Szrama.

Aangesteld als:

4e stm.: R. J. Moeke, A. M. Borgart, E. W. van den Brink, W. P. van Stek;
hfd.wtk.: A. Bax;
5e wtk.: P. A. van Rosmalen, J. D. ten Napel, B. J. Huizing, J. Snapper.

Behaalde diploma's:

1e stuurman G.H.V.: G. van der Oord, C. M. Honig;
1e stuurman G.H.V.-th.: R. J. de Wit, R. Hendriks;
2e stuurman G.H.V.: G. Terpstra, H. J. Lenstra;
2e stuurman G.H.V.-th.: E. van der Zwaal;
3e stuurman G.H.V.: R. J. Moeke, A. M. Borgart, E. W. van den Brink, W. P. van Stek;
„B”: J. Klemann;
„B-th.”: K. M. van Harpen;
„A/B-th.”: P. A. van Rosmalen, J. D. ten Napel, J. A. de Bakker, B. J. Huizing, J. Snapper, J. H. Jansen;
„A”: A. Nonnekes, B. Slagmolen, W. Bekooij;
sch.kok: J. J. Dalmayer, G. S. Sinnema, C. v. d. Wildt, G. Riem.

Mutaties walpersoneel

in de periode 11.3.74 t/m 10.4.74

Uit dienst

1.4 Mevr. E. Bolderheij-Benschop - DFF/1.

Gehuwd

2.4 Mej. N. Paardenkooper - DFF/1 - met de heer J. P. van der Vaart.



Bruidspaar van de maand

Nu eens geen collega van de vloot, maar een liefvallige bruid werkzaam op kantoor, om precies te zijn op de sectie DFF/1 - Boekhouding en Begrotingen. Het is Mej. N. Paardenkooper, die op 2 april jl. in Vlaardingen in de echt werd verbonden met de heer J. van de Vaart. Waarschijnlijk is het door „vakanties op een boerderij” dat het jonge paar zich op deze wijze liet ver-eeuwigen voor dit blad, want verdere connecties met het boerenbedrijf zijn er niet.

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

vlootcirculaires

No.	Datum	Onderwerp
909	22.3.74	Port Performance - Kosten per dag
910	25.3.74	Training aan boord van Indonesische Scheepsgezellen
911	27.3.74	Overzicht reparatiekosten e.d. 1973
912	2.4.74	Vlootinformatiebulletin No. 67
913	4.4.74	Aanvulling gereedschapskist stuurlieden
914	8.4.74	Vaartverminderingsinstructies van Charterers

tussen schip en ka

dertiende jaargang no. 9 — mei 1974

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

Redactiecommissie:

A. de Coninck, D. Jongeneel, G. H. van Leeuwen, W. N. Wouters, voorzitter, 010-145144-2501

Administratie:

Mej. J. F. Schilt, toestel 2065
Kopij in te zenden aan: Redactie „Tussen Schip en Ka”, p/a Shell Tankers B.V., Postbus 874, Rotterdam