



TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET

VLOOT-EN WALPERSONEEL

VAN SHELL TANKERS N.V.

OKTOBER 1971



Diek Stalmink

aardgas als motorbrandstof?

Een onderwerp dat de gemoederen onlangs weer in beweging heeft gebracht is het gebruik van aardgas als motorbrandstof. In de pers verschenen koppen, zoals „Europa's eerste aardgas-auto rijdt in Groningen”.

Het gebruik van gas als brandstof voor auto's is echter reeds lang bekend. Vele lezers zullen zich nog een beeld uit de Tweede Wereldoorlog herinneren, toen auto's rondreden met grote ballons op het dak, die het toenmalige lichtgas of stadsgas bevatten. Andere auto's waren voorzien van een zware batterij persgasflessen of een houtgasgenerator. In Frankrijk rijden in de omgeving van het Lacq-aardgasveld sedert vele jaren auto's op gecompriemd aardgas en het Groningse experiment is dan ook stellig géén primeur. Ook in Amerika worden sinds enige jaren praktijkproeven genomen.

Aangezien bij velen weer de vraag is gerezen of aardgas de benzine gaat verdringen, menen wij er goed aan te doen dit onderwerp wat nader te beschouwen.

Comprimeren of condenseren

Voor het verbrandingsproces in een verbrandingsmotor met vonkontsteking moet de brandstof met de juiste hoeveelheid lucht worden vermengd en dit mengsel moet vóór de verbranding in gasvormige toestand worden gebracht. Dit geldt met name voor vloeibare brandstoffen. Zowel aardgas als petroleumgassen hebben hier een voorsprong.

Het nadeel van iedere gasvormige brandstof is dat het zeer grote volume vergt om een redelijke hoeveelheid energie te kunnen meenemen en zodoende de auto een acceptabele actie-radius te geven.

Er zijn twee mogelijkheden om het grote volume van gas enigszins te verkleinen, namelijk door comprimeren of door condenseren. Door comprimeren tot bijvoorbeeld 200 atmosfeer, wordt het volume slechts 200 maal kleiner en dat is eigenlijk niet voldoende.

Toch moeten de reservoirs bij comprimeren tot 200 atmosfeer reeds zeer zwaar worden uitgevoerd.

Nog hoger gaan in druk is niet praktisch en niet acceptabel en brengt ook grotere risico's mee. Bovendien loopt de nuttige last die het voertuig kan vervoeren sterk terug, terwijl met het oog op de wegenbelasting al dat „ijzerwerk” evenmin aantrekkelijk is.

Condenseren lijkt meer perspectief te bieden

Soms lukt dat condenseren op zeer eenvoudige wijze, namelijk door het gas onder een lichte overdruk te brengen. LPG (= Liquefied Petroleum Gas) is daarvan een goed voorbeeld. Bij een druk van circa 3 atmosfeer condenseert dit gas en neemt dan nog slechts één vierhonderdste deel van het oorspronkelijke volume in. Met aardgas lukt dat echter niet! Men moet namelijk aardgas eerst koelen tot beneden de zogenaamde kritische temperatuur, alvorens men het door compressie kan condenseren.

Om technische redenen geeft men er dan ook de voorkeur aan het gas zó sterk te koelen dat de vloeistof nagenoeg drukloos kan worden opgeslagen. Hiervoor is een temperatuur nodig van -161° Celsius en de vloeistof neemt dan ca. één zeshonderdste deel van het oorspronkelijke gasvolume in.

Het Slochteren-aardgas wordt daarbij ontdaan van de daarin aanwezige

Bij de voorplaat

Een impressie aan boord, op papier gezet door tekenaar Dick Stolwijk, die een aantal jaren geleden met een onzer schepen meever.

14 pct stikstof, zodat vrijwel puur methaan overblijft.

De extreem lage temperatuur vereist echter het gebruik van zeer goed geïsoleerde tanks, vervaardigd van speciale legeringen, aangezien normaal staal veel te bros zou worden. Zou men deze werkwijze willen toepassen in auto's dan moet men er bovendien rekening mee houden dat ondanks het gebruik van een speciaal vervaardigde tank, toch altijd een geringe hoeveelheid warmte naar binnen zal lekken. Hierdoor verdampt er vloeistof en zal in de tank druk worden opgebouwd. Aangezien deze tank slechts weinig overdruk kan weerstaan kan men het beste het verdampende gas tijdens het gebruik van het voertuig, naar de motor voeren. Tijdens stilstand moet men het echter laten ontsnappen en om veiligheidsredenen dient het dan door middel van een kleine fakkel te worden verbrand. Het resultaat is dat ook wanneer de auto niet wordt gebruikt, een volle tank toch na ca. 3 weken leeg zal zijn.

Over het verbruik kan verder nog worden opgemerkt dat weliswaar alle lichte koolwaterstoffen per kilo ongeveer dezelfde hoeveelheid energie vertegenwoordigen, maar dat dit per liter **niet** het geval is. Hierbij speelt het soortelijk gewicht een rol. Een liter vloeibaar aardgas weegt slechts 420 gram. LPG, benzine en dieselolie wegen respectievelijk 550, 735 en 830 gram per liter.

Een liter vloeibaar aardgas is derhalve niet gelijkwaardig aan een liter dieselolie, benzine of LPG, en het verbruik van een motor is dan ook voor vloeibaar aardgas het hoogst.

De compressieverhouding

De mate waarin het gas-luchtmengsel in de motor wordt gecompriemd, heet de compressieverhouding. Naarmate deze hoger is wordt het warmte-nuttig effect van de motor groter. Men kan echter bij motoren met vonkontsteking de compressieverhouding niet ongelimiteerd opvoeren, aangezien op een bepaald moment het gas-luchtmengsel in de cilinder tot zelfontbranding komt. Wij kennen dat verschijnsel als kloppen of pingelen. De ene brandstof komt sneller tot zelfontbranding dan de andere en het octaangetal van een brandstof is een maat voor de klopvastheid. Naarmate die klopvastheid hoger is kan men hogere compressieverhoudingen toepassen en een gunstiger nuttig effect bereiken.

Superbenzine heeft momenteel in Nederland het octaangetal 98. LPG heeft 102 en aardgas spant de kroon met 120!

Dit hoge octaangetal is een punt in het voordeel van aardgas, maar in de praktijk betekent het dat men, om uit de motor bij het gebruik van aardgas het uiterste te halen, de compressieverhouding van die motor moet aanpassen en dat vereist een verandering in de motorconstructie. Met andere woorden: Bij gebruik van aardgas in een **niet aangepaste** motor, wordt bij lange na niet het resultaat bereikt dat mogelijk zou zijn, terwijl een motor die wél is aangepast **ongeschikt** is geworden voor het gebruik van benzine of LPG.

Hetzelfde probleem doet zich in mindere mate ook voor bij ombouw voor LPG.

Men laat daarbij echter de benzine-installatie bestaan en wijzigt de motor niet. Daardoor is het mogelijk altijd benzine als reserve-brandstof te blijven gebruiken en desnoods onder het rijden van de ene brandstof over te schakelen op de andere. Het gaat echter ook hier ten koste van de prestatie. Al is het verlies kleiner dan bij overgang op aardgas in een niet aangepaste motor.

Het vermogen van een motor wordt namelijk **altijd** kleiner wanneer men op een gasvormige brandstof overgaat, omdat het vermogen ondermeer wordt bepaald door de hoeveelheid brandstof die men in de cilinder kan verbranden.

Die laatste hoeveelheid is vervolgens weer afhankelijk van de hoeveelheid lucht die men in de cilinder kan brengen.

Bij de benzinemotor wordt lucht aangezogen die vermengd is met fijne druppeltjes benzine. Die druppels gaan pas in de hete cilinder in gasvorm over en nemen dan pas veel meer plaats in. Wanneer echter een mengsel van lucht en gas wordt aangezogen, eist het gas daarin al direct een veel grotere plaats op dan de benzinedruppels. Er is daardoor minder plaats voor lucht; er kan minder brandstof worden verbrand en dat betekent verlies aan vermogen.

Uit hetgeen hierboven is uiteengezet is wel duidelijk geworden dat zelfs wanneer alle andere technische problemen bij het toepassen van aardgas als motorbrandstof opgelost zouden zijn, men toch de beschikking zou moeten hebben over een netwerk van aardgas-tankstations dat even dicht is als het huidige benzinestation-netwerk, ten einde te voorkomen dat de gebruikers zonder brandstof komen te staan. Het meenemen van reserve-brandstof is dan immers onmogelijk geworden, evenals het overschakelen op een andere brandstof, zoals dat gebeurt bij het gebruik van LPG.



Hr. G. den Bakker

Zoals reeds in het vorige nummer van dit maandblad medege-deeld, zal met ingang van 1 januari 1972 de heer G. den Bakker, adjunct-Directeur en Hoofd Afdeling Vlootbeheer (DFM), de dienst van onze Maatschappij met pensioen verlaten.

Met ingang van dezelfde datum zal Kapitein H. den Ouden, Chef Nautische Dienst (DFM/1), worden belast met de leiding van de Afdeling Vlootbeheer.

In de komende nummers van „Tussen Schip en Ka” zullen vraag-gesprekken worden opgenomen met zowel Kapitein Den Ouden als met de scheidende adjunct-Directeur, de heer Den Bakker.



Kap. H. den Ouden

Luchtverontreinigingsaspecten

Voor een goede verbranding moeten brandstof en lucht in een bepaalde verhouding gemengd zijn. Dit geldt voor alle toerentallen en belastings-toestanden van de motor. Bovendien moet het mengsel homogeen en zonder dat er ontmenging optreedt, gelijkmatig over alle cilinders worden verdeeld.

Dit is een moeilijke opgave bij benzinemotoren, omdat het mengsel lucht/brandstof uit een gas (= lucht) en een vloeistof (= benzinedrup-pels) bestaat, die elk aan verschillende natuurkundige wetten gehoorza-men.

Men kan dan ook om een goede verbranding te krijgen niet uitgaan van de ideale mengverhouding, maar moet het mengsel veelal rijker maken dan om milieuhygiënische redenen gewenst is.

Er komt dan onverbrand, of gedeeltelijk verbrand produkt uit de uitlaat en dat betekent in meer of mindere mate luchtverontreiniging.

Bij het gebruik van gassen ligt dat anders. LPG en aardgas gedragen zich op dezelfde wijze als lucht en het is daardoor gemakkelijker om de ideale verhouding gas/lucht te bereiken, onder de steeds variërende be-drijfsomstandigheden. Betere verbranding en minder luchtverontreiniging zijn het gevolg. Hoewel het zwavelpercentage van benzine reeds zo laag is dat het geen rol speelt bij de luchtverontreiniging, is toch het percen-tage zwavel in aardgas en LPG nog weer vele malen lager.

De cijfers met betrekking tot het CO-gehalte in de uitlaatgassen tenslot-te, zijn eveneens aanzienlijk lager bij gas dan bij benzine en de uitlaat-gassen van gas-gestookte motoren zijn ook minder actief t.a.v. de zoga-naamde smogvorming. LPG- of aardgasmotoren behoeven bij koude start niet te worden „gechoked” en leveren direct na de start reeds hun volle vermogen. Zij lopen rustiger en geven, zoals wij reeds zagen, een zó vol-ledige verbranding dat zich géén afzettingen vormen op de cilinderwan-den, de kleppen enz.

Een ander aspect is ook nog dat LPG en aardgas van nature een hoge klopvastheid hebben. Men behoeft er geen lood aan toe te voegen om de klopvastheid te verbeteren.

Dat laatste kán ook nadelig zijn. Loodverbindingen hebben namelijk een zekere smerende werking tussen klep en klepzitting. Motoren die op gas lopen ondervinden dan ook vaak klepmoeilijkheden door het ontbreken van die droge smeerfilm. Door het toepassen van speciale materialen voor klep en klepzitting kan dit euvel overigens worden ondervangen.

Zeer veel vulstations vereist

Wij spraken reeds van de noodzaak te beschikken over een zeer dicht net van aardgas-vulstations. Ook de opslag van het produkt op de sta-tions, alsmede het vullen van de tanks van de auto's verdient de aan-dacht.

Benzine wordt als regel opgeslagen in ondergrondse tanks van waaruit het produkt zeer snel kan worden overgepompt in de tank van de auto. Bij LPG is de gang van zaken al anders. Hier wordt het gas opgeslagen in bovengrondse druktanks die veel ruimte vragen, aangezien er rondom de tank een minimum ruimte moet worden aangehouden, waarbinnen geen gebouwen, open vuur enz. aanwezig mogen zijn. Het vullen van de tank van de auto kost niet meer tijd dan het vullen met benzine of diesel-brandstof.

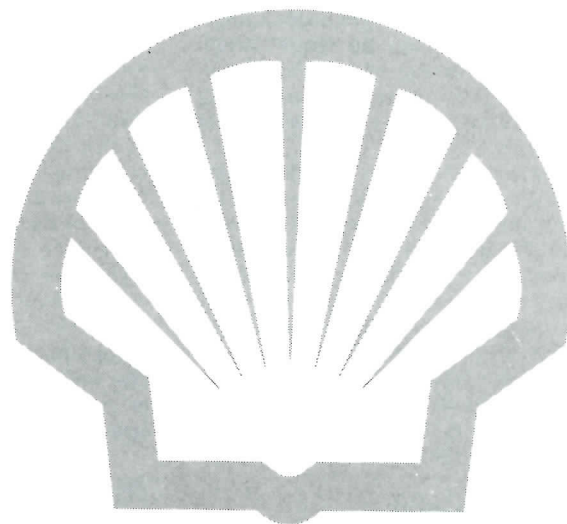
Voor een auto die is uitgerust voor het gebruik van gecomprimeerd aard-gas, zou dat op de vulstations een krachtige compressor vergen, die het gas op de vereiste druk (wij spraken van 200 atmosfeer), kan brengen.

Dit comprimeren kost erg veel tijd. Bovendien zou men heel dikwijls op deze tijdrovende manier moeten tanken omdat nu eenmaal, zelfs in de gecomprimeerde vorm, slechts relatief weinig brandstof kan worden mee-genomen.

Wanneer het aardgas in de vloeibare vorm zou worden getankt onder

een temperatuur van -161° C, zal de procedure niet veel verschillen van die voor het tanken van andere vloeibare brandstoffen. De opslag- en af-leveringsapparatuur op het station zijn dan echter uitermate kostbaar, daar zij van zeer hoogwaardige materialen moeten zijn vervaardigd. Zo moeten bijvoorbeeld de leidingen dubbelwandig worden uitgevoerd en de mantel moet hoogvacuum zijn gepompt, om warmteverliezen zoveel mo-gelijk tegen te gaan. Enorme investeringen zullen in de brandstofprijzen tot uitdrukking moeten komen.

Uit hetgeen onze technici in dit artikel hebben gezegd, mogen wij conclu-deren dat, hoewel aardgas als motorbrandstof op enkele punten voorde-len biedt, er nog zoveel technische èn financiële problemen moeten wor-den opgelost, dat dit produkt in ieder geval voorlopig geen kans maakt om een deel van de markt voor conventionele brandstoffen over te ne-men.



Nieuw Shell-embleem

Het schelpembleem, het handelsmerk waaronder onze maat-schappijen over de gehele wereld bekend zijn, is in de meer dan zeventig jaar dat het bestaat, steeds met zijn tijd meegegaan. In 1904, 1930, 1948, 1958 en 1961 hebben ontwerpers zich over onze schelp gebogen om het embleem een nieuw, eigentijds jasje te geven. Dit is kortgeleden opnieuw gebeurd.

De bekende kleurencombinatie: een gele schelp op een rode, vierkante achtergrond, blijft bestaan voor Shell-servicestations. Maar het nieuwe schelp-ontwerp heeft acht ribben in plaats van de „klassieke” dertien en de naam Shell komt niet meer in het embleem te staan. Wel kan het woord „Shell” op een apart bord onder het embleem worden opgehangen. Op alle produkten, tank-auto's, in advertenties, op briefpapier en op literatuur zal het embleem een brede rode silhouetrand krijgen in plaats van de rode, vierkante achtergrond. Uit een oogpunt van kostenbespa-ring zal het nieuwe Shell-embleem niet plotseling worden inge-voerd, maar over de gehele wereld zullen de oude emblemen ge-leidelijk aan door de nieuwe worden vervangen.

De IDEEENBUSCOMMISSIE vergaderde op 5 augustus 1971. Daar de heer Rodenburg deze vergadering niet kon bijwonen, trad de heer G. den Bakker als Voorzitter op. Verder waren aanwezig: de heren L. Kerstens en A. Baljet (Technische Zaken), H. den Ouden (Nautische Zaken) en R. J. F. van Stuijvenberg (Secretaris).

Op deze vergadering werden zes nieuwe ideeën behandeld; tevens werd het idee van **3e stuurman R. A. Sweetnam** (No. 388) betr. Stripperleidingsysteem op „Ph“-schepen afgedaan, dat op de vorige vergadering van de Ideeënbuscommissie reeds ter sprake was gekomen, doch om een nadere bestudering ten kantore vroeg. Inzender stelde voor de stripperleiding en de zee-aanzuigleiding van hoofdadingleiding no. 1 met elkaar te verbinden.

Uit eerdergenoemde studie is echter naar voren gekomen, dat het aanbeveling verdient de zuigzijde van de stripperpompen te verbinden met hoofdleiding 1, 2, 3 en 4 door middel van 8" stalen verbindingen met 8" double-sealed schuifafsluiters. Deze voorziening schept de mogelijkheid om per reis meer lading aan de walinstallatie af te dragen, terwijl bovendien de tankschoonmaakprocedure gemakkelijker is uit te voeren.

Dit arrangement schept tevens de mogelijkheid om vóór aanvang van het ballasten met een der strippers vacuüm te trekken op de zeezuig, hetgeen aanbeveling verdient om Oil Pollution te voorkomen. Dit laatste wordt door de Commissie zeer belangrijk geacht, immers het onderwerp Oil Pollution krijgt — terecht — allerwegen steeds meer aandacht. De Commissie is van oordeel dat deze modificatie op de „Ph“-schepen dient te worden uitgevoerd en kent voor het ingezonden idee een beloning toe van

f 500,-

Drie ideeën werden ontvangen met als onderwerp de „Temporary and Preliminary Notices“ namelijk van de **tweede stuurlieden E. E. J. Eelman, A. H. van Haafden en E. A. Bik**, respectievelijk Idee No. 390, 391 en 392. Door deze inzenders wordt gesignaleerd dat voor de verwerking van deze Notices geen uniform systeem bestaat, waardoor in deze administratie onoverzichtelijkheden kunnen ontstaan. Het veiligheidsaspect in dezen wordt door de Commissie van groot belang geacht. Echter heeft geen der inzenders een oplossing naar voren gebracht die aan de voor een dergelijk systeem te stellen eisen voldoet.

Mede gezien het feit dat reeds eerder inzendingen van vergelijkbare waarde over dit onderwerp werden ontvangen, kon de Commissie voor geen van deze inzendingen een beloning toekennen, echter voor de wijze waarop inzenders hun suggesties

hebben gepresenteerd heeft de Commissie veel waardering, zodat elk een aanmoedigingspremie wordt toegekend van

f 50,-

Het probleem zal echter door de Nautische Dienst nog nader worden bestudeerd, terwijl bovendien zal worden getracht ook op dit gebied met de andere Operating Companies te gaan samenwerken.

Idee No 393 van **1e stuurman G. C. van Malland** heeft als onderwerp een wijziging van het ladingleidingsysteem op G.P.-tankers. Inzender stelt voor in bakboordtank No. 6 de binnenleiding door te trekken en aan te laten sluiten op de buitenleiding, de verbinding tussen ladingleiding No. 1 en 2 in bakboordtank No. 6 te laten bestaan en ladingleiding No. 1 door te laten lopen tot in bakboordtank no. 4, alsmede een afsluiter te plaatsen in de voortgezette binnenleiding in bakboordtank No. 6.

Inzender deed hiermede een oplossing aan de hand om de ladingverwerking van drie ladingen tegelijkertijd te realiseren, waarbij de opzet van het oorspronkelijke leidingsysteem blijft gehandhaafd.

Gezien de gunstige ervaringen opgedaan met double-sealed afsluiters in de tankcrossovers van G.P.-tankers is echter reeds in de Groep besloten van alle G.P.-tankers bij hun eerstvolgende dokking de bestaande schuifafsluiters te laten vervangen door Blakeborough double-sealed afsluiters.

Uit technisch oogpunt is uitvoering van dit idee mogelijk; de kosten van een dergelijke modificatie zijn echter slechts weinig lager dan die van het aanbrengen van eer-

dergenoemde double-sealed afsluiters. Aangezien de tijdwinsten aan boord van schepen uitgerust met double-sealed afsluiters zeer afhankelijk zijn van de lading en laad- en loshaven en soms slechts uiterst gering, zal het duidelijk zijn dat voor een schip met minder mogelijkheden deze tijdwinsten geheel te verwaarlozen zijn. De kostenbesparing, uitgaande van dit idee, wordt dan ook wederom teniet gedaan. De Commissie is daarom van oordeel dat niet tot toepassing van dit idee moet worden overgegaan.

Inzender heeft zich echter intensief beziggehouden met de mogelijkheid tot verbetering van de Port Performance van G.P.-tankers voor mogelijk geringere kosten; mede op grond van de uitwerking en presentatie van dit idee kent de Commissie een beloning toe van

f 100,-

Derde stuurman R. v. d. Voort zond een idee in (No. 395) om de losse inventarisonderdelen van de reddingboten op te bergen in 1 of 2 containers, die luchtdicht worden afgesloten. Veel werk om verroeste inventarisonderdelen wederom gangbaar te maken kan hierdoor worden voorkomen. Het voorgestelde systeem is echter momenteel niet te verwezenlijken in verband met de door de autoriteiten gestelde voorschriften terzake van periodieke inspectie.

De Commissie is van oordeel dat deze inzending enkele aanlokkelijke aspecten bevat en heeft waardering voor de door inzender betoonde belangstelling; zij kent aan inzender een beloning toe van

f 100,-

Niet in aanmerking voor een beloning kwam de inzending van **derde stuurman J. K. Terpstra** betreffende Formulier 96 N. Omtrent de redenen hiervan is inzender inmiddels gedetailleerd op de hoogte gebracht.

Shell boorschip voor diepzee-exploratie

Binnenkort zal de Koninklijke/Shell Groep de beschikking krijgen over een van de modernste boorschepen ter wereld. Het schip, de Sedco 445, dat geschikt is voor alle zeeën en is uitgerust met complete onderwaterapparatuur, zal voorlopig exploratieboringen verrichten in waterdiepten tot ongeveer 650 meter. Hiermede wordt een nieuwe periode van diepzee-exploratie ingeluid.

De Sedco 445 werd volgens Shell-specificaties ontworpen en zal na de oplevering in november a.s. op kontrakt-basis voor S.I.P.C. verkenningsboringen verrichten. Met moderne radio-navigatiemiddelen, o.a. een „satellite navigation system“ kan

de boorlokatie zeer nauwkeurig worden bepaald. Door het „dynamic positioning system“ zal het mogelijk zijn het schip binnen zeer nauwkeurige grenzen te houden in water dat voor normaal ankeren te diep is. Dit systeem werkt met behulp van een akoestisch baken, dat op de zeebodem wordt neergelaten en dat signalen uitzendt die door onder het schip geplaatste „hydrofoons“ worden opgevangen. De positie van het schip t.o.v. het baken wordt berekend door een digitale computer, die stuursignalen doorgeeft aan elf dwars geplaatste scheepsschroeven en aan de hoofdschroef. De bouwkosten bedroegen bijna f 60 miljoen, inclusief de complete boorapparatuur.



verlof voor leerlingen

Het overgrote deel der leerlingen die door ons worden aangenomen — en dit geldt zowel voor de dek- als de werktuigkundige dienst — hebben nog geen dag vaar- c.q. werktijd en moeten derhalve 360 zeedagen volmaken. In het verleden was ons streven er op gericht dat dit aantal dagen zo snel mogelijk werd behaald — een streven, dat gewoonlijk de volle instemming van de leerlingen zelf had.

Tijden veranderen nu eenmaal en wij kunnen ons voorstellen, dat — ongetwijfeld mede onder invloed van de kortere dienstperioden van de andere stafleden — de leerlingen hun vaartijd graag voor een kort verlof willen onderbreken, hoewel ons uit ervaring bekend is, dat nog immer een aantal jongelui er prijs op stelt de vereiste 360 dagen zo snel mogelijk achter de rug te hebben.

Hoe dit ook zij, wij hebben gemeend de keuze in dezen aan de leerlingen zelf te laten. Derhalve hebben wij ieder een brief geschreven dat in het vervolg tussentijds verlof zal worden verleend. Maar waaraan wij hebben toegevoegd, dat — indien op een dergelijk verlof geen prijs wordt gesteld — er altijd de mogelijkheid bestaat ons dat mede te delen, in welk geval wij onze medewerking zullen verlenen bij het zo snel mogelijk completeren van de vereiste vaardagen.

Een en ander brengt overigens geen wijziging in ons streven om iedere leerling zijn vaartijd op minstens twee verschillende schepen te laten volmaken.

Oplossing zomerpuzzel

Het was deze keer een moeilijke puzzel, zo moeilijk dat een aantal puzzelaars zelfs de Redactie belden om mede te delen, dat ze er al menig uurtje aan hadden besteed doch het voor het eerst in de geschiedenis van de „Tussen Schip en Ka“-puzzel moesten opgeven. Het totaal aantal inzendingen bedroeg deze reis slechts 24, waarvan er 16 nog fout waren. Resterden 8 goede oplossingen, waarvoor de prijzen moesten worden getrokken.

In aanwezigheid van de heer J. W. Paans, Hoofd van de Afdeling Personeel, alsmede van mej. F. J. Bijl, lid van de Ondernemingsraad, vond op 14 september jl. de trekking plaats door mej. J. F. Schilt, die zich thans tweemaal per jaar over de inzendingen buigt om ze te schiften in goede en foutieve oplossingen.

De gelukkige winnaars van de door de Directie beschikbaar gestelde prijzen zijn:

eerste prijs van f 60,— voor Kapt. P. G. C. M. Passieux

tweede prijs van f 30,— voor Kapt. P. J. Kalkman

derde prijs van f 10,— voor Hwtk. A. Modderman

De prijswinnaars zijn inmiddels van deze uitslag op de hoogte gesteld. Een compliment voor alle inzenders van een goede oplossing is overigens wel op zijn plaats: de jury had gevraagd om een niet te gemakkelijk ontwerp en kapitein S. Harders, de ontwerper van de Zomerpuzzel, is daar wonderwel in geslaagd.

Winterpuzzel

Zoals nu reeds jaren gebruikelijk, zal ook als bijlage van het aanstaande december-nummer van dit maandblad een puzzel worden uitgebracht, niet te moeilijk, maar ook niet te gemakkelijk, alhoewel daarover de meningen nogal eens verdeeld kunnen zijn. Ontwerpen hiervoor kunnen nog worden ingezonden door vloot- en walpersoneel.

Vanzelfsprekend dienen de ontwerpen origineel te zijn. De inzender van de puzzel die wordt geplaatst ontvangt een boekenbon ad. f 25,—.

Uw ontwerp, met los daarbij gevoegd een briefje met uw naam en adres/rang, te richten aan de Redactie van „Tussen Schip en Ka“, met op de envelop in de linkerbovenhoek „Puzzelwedstrijd“.

* Veel inzenders hebben voor de omschrijving paard (19 horizontaal) „ked“ ingevuld in plaats van „kid“; beide schrijfwijzen zijn volgens het Groot Woordenboek der Nederlandse Taal „Van Dale“ juist.

16 Vertikaal geeft dan als meisjesnaam „mea“ in plaats van „mia“, die ook officieel voorkomt. Beide oplossingen zijn derhalve goedgekeurd.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
1	C	I	N	U	L	I	A	A	A	R	D	O	L	I	E	P	E	C	A	M	I	T	I	A	
2	R	A	A	S	D	O	N	D	E	R	I	N	T	E	G	R	A	T	I	E	K	I	E	L	
3	A	L	V	A	N	N	P	O	R	E	L	E	S	D	O	O	R	N	S	T	K	E	P	I	
4	N	E	I	G	I	N	G	M	O	T	O	R	O	O	S	T	L	E	F	U	E	L	O	N	
5	I	N	C	A	S	O	M	S	D	E	M	E	N	T	I	E	U	V	E	L	R	O	O	D	
6	A	D	E	R	O	N	T	M	R	N	A	U	W	D	E	S	L	E	E	A	T	E	M	A	
7	T	E	L	I	G	L	O	O	O	I	T	S	E	I	N	T	E	R	R	A	S	T	B	C	
8	A	A	L	V	E	E	L	O	M	V	A	T	T	E	N	D	V	I	A	N	A	E	T	A	
9	R	A	A	D	R	N	M	I	E	O	S	O	E	R	O	R	E	T	I	T	E	L	W	P	
10	I	N	D	O	A	S	T	E	R	O	O	R	N	E	T	E	L	A	D	E	R	D	O	S	
11	A	D	O	R	A	T	I	E	E	R	A	E	D	N	A	V	E	N	A	N	T	O	P	A	
12	B	E	S	A	K	S	E	M	T	O	O	N	R	A	R	E	E	T	E	R	S	N	A	R	
13	E	E	I	N	T	E	R	N	O	N	P	E	R	R	I	L	L	E	N	O	A	K	L	E	
14	T	L	N	A	T	N	I	E	R	O	V	E	R	T	S	A	D	I	E	L	D	R	I	N	
15	I	C	A	D	I	T	G	S	I	B	I	S	A	S	E	R	E	K	R	I	V	A	A	S	
16	R	E	B	E	C	A	A	R	C	A	S	T	I	G	M	A	S	A	L	E	O	M	O	K	
17	I	L	I	N	G	U	R	K	A	S	A	E	R	O	F	L	A	M	E	I	K	M	O	E	
18	F	L	E	B	O	T	O	M	I	E	S	T	R	O	O	M	N	A	I	D	A	E	R	G	
19	E	I	S	E	R	O	M	E	N	R	I	E	K	T	K	I	*	D	R	O	S	A	L	I	A
20	L	I	S	E	T	A	A	L	M	I	E	R	A	L	F	A	P	I	E	T	T	A	N	D	
21	I	E	T	T	S	K	R	O	E	E	N	G	L	O	E	D	I	L	L	O	K	A	A	I	
22	P	R	E	S	I	D	E	N	T	E	G	O	M	E	Z	E	P	P	E	K	O	R	A	N	
23	E	G	E	L	E	E	R	I	R	D	E	E	V	N	S	E	E	L	D	E	T	A	N	I	
24	S	A	R	O	E	N	A	T	O	O	L	P	U	S	H	E	R	M	I	R	A	L	D	A	
25	S	A	N	C	A	M	I	T	I	O	I	D	O	O	L	A	N	G	L	O	F	I	E	L	
26	H	R	E	L	D	O	R	A	D	O	R	I	P	M	E	T	A	A	L	K	A	S	S	A	
27	E	M	E	R	I	T	U	S	E	K	S	T	E	R	G	M	T	R	E	C	U	M	A	K	
28	L	A	G	U	N	I	L	L	A	S	V	O	L	A	A	N	T	I	V	E	N	I	N	E	
29	L	D	A	G	D	E	L	A	A	N	P	A	S	N	A	M	I	C	A	L	A	D	I	T	
30	T	E	L	R	A	M	A	G	L	A	N	D	O	D	L	E	G	D	I	A	L	D	E	M	A
31	O	N	G	A	A	R	G	E	V	A	A	R	M	I	R	T	E	K	A	L	Y	D	O	N	
32	X	B	E	N	E	N	E	D	I	K	D	E	N	N	E	C	L	A	M	S	N	O	E	K	
33	S	L	A	G	R	A	A	R	T	I	E	N	O	G	I	E	F	D	A	M	E	S	R	E	
34	C	U	B	A	A	N	G	A	R	D	E	A	T	O	E	C	H	T	T	E	S	A	A	R	
35	H	C	A	D	A	T	A	S	I	O	N	L	I	D	T	H	E	L	I	D	O	M	U	S	
36	E	I	R	O	N	D	T	R	O	E	P	I	E	E	A	T	L	O	N	E	L	P	E	C	
37	L	T	S	E	N	A	H	O	O	N	S	N	E	E	G	O	E	D	E	B	I	L	L	S	
38	P	A	T	R	O	D	A	G	L	A	V	E	R	A	E	T	R	E	E	B	E	E	I	M	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		

TUSSEN SCHIP EN HELIKOPTER

„Beloodsing van schepen per helikopter, een wereldpremier voor Rotterdam”, zo schreven de kranten een paar jaar geleden. Inderdaad, maar inmiddels wel routine geworden voor de grote schepen, zelfs bij nacht. Maar voor een landrot toch een hele ervaring om dit eens te maken.



Vliegveld

Op het voormalige marine-vliegveld in Hoek van Holland maakten wij kennis met elkaar: de loods, een waarnemer van Rijkswaterstaat en uw verslaggever. Klokslag half vier aanwezig zijn was de opdracht, doch vijf minuten ervoor wees alleen de aanwezigheid van twee in overall gestoken mannen erop dat er iets te gebeuren stond. Doch Loodswezen en KLM-Noordzee Helikopters bleken instellingen te zijn, die van stiptheid getuigen. Precies twee minuten voor het afgesproken tijdstip verraadde een zacht motorgeronk de nadering van de wentelwiek, een Sikorsky S-61-N, die de afstand Schiphol — Hoek van Holland in precies 20 minuten had afgelegd en bij het slaan van de torenklok in De Hoek zijn wielen op het minuscule lijkende platform zette. De taak van de in witte werkkleding gestoken mannen bleef beperkt

tot het gereed houden van verrijdbare blussers, een voorschrift dat overbodig moge lijken bij de regelmaat waarmee thans loodsen in Hoek van Holland per helikopter veilig worden opgepikt, doch dat zijn diensten zou kunnen bewijzen in een exceptioneel geval.

Het zijn ware doe-het-zelvers daar bij KLM-Noordzee Helikopters, die niet alleen voor het beloodsen door de lucht van onze grote Shell- en andere schepen zorgt, doch tevens de in de Noordzee gelegen booreilanden van mensen, materiaal en levensmiddelen voorziet. Nauwelijks waren de grote deuren open of een in een oranje overall geklede assistent klapte de gangway uit, waarover het gezelschap aan boord stapte. „Riemen vastmaken en niet roken alstublieft tijdens het stijgen” was het verzoek van de nog jeugdige assistent, die zonder veel omhaal het trapje

weer naar binnen had geklapt, de deuren gesloten en zich nu speciaal wijdde aan de landrot, die kennelijk voor het eerst met deze wijze van beloodsing kennismaakte.

„Het is doodeenvoudig; U krijgt deze band onder uw armen, die maken wij met deze musketonhaak vast aan de lijn terwijl u nog in uw stoel zit en daarna doe ik de rest. U moet dan wel de lijn hierboven vasthouden”. Terwijl hij in minder dan een minuut tijd de simpel lijkende instructies vertelde, had de Sikorsky het platform bijna ongemerkt alweer verlaten en koerste over de mond van de Nieuwe Waterweg naar de op een 50 kilometer in zee gelegen mammoet-tanker van 209.000 ton, vol met ruwe olie uit de Perzische Golf en bestemd voor Shell Europort. Een blik door het raampje openbaarde een groot aantal schepen op weg naar of komende uit de Rotterdamse Waterweg. Degenen die nog niet overtuigd zijn van Rotterdam als werelddhaven-nummer-één zouden bekeerd worden als zij op een hoogte van zo'n tweehonderdvijftig meter met de rustige snelheid van een helikopter over de mond van de Waterweg zouden vliegen. Die rustige snelheid was er ook de oorzaak van dat pas na 20 minuten door het zijraam het doel van de vlucht in zicht kwam, een majestueuze tanker van 325 meter lang, met een enorme achteropbouw van meer dan 7 etages hoog, die als een vaste burcht in het toch nog woelige water op onze komst lag te wachten. Meestentijds vindt de beloodsing plaats bij varend schip, waarbij de vlieger de snelheid van de wentelwiek precies weet aan te passen aan die van de tanker. Doch in dit geval had de volgeladen Shell-mammoet ligplaats gekozen in het voorgeschreven ankergebied, om pas tegen hoogwater door de geul zijn weg naar Europort te vervolgen, daar deze een maximale diepgang toelaat van 65 voet, terwijl het schip 62 voet stak.

Nadering

Iedere handeling bij het aanvliegen van een te beloodsen tanker is volkomen uitgekiend; dit geldt niet alleen voor de wijze waarop het schip zelf wordt genaderd, doch evenzeer voor de tanker zelf, waarop een der officieren — uitgerust met een hoofdtelefoon, waardoor hij via de brug verbinding kan onderhouden met de piloot — staat opgesteld midden in de op het dek, aan stuurboordzijde gevestigde cirkel met een middellijn van 10 meter, waarop de heli zijn lading — in dit geval bestaande uit drie personen — moest neerzetten. Twee der opvarenden hadden op enige afstand plaats genomen, klaar om de zak met instrumenten van Rijkswaterstaat in ontvangst te nemen, te legen en wederom terug te geven met het vliegtuig. Vanzelfsprekend worden ook op het schip schuimbrandbluskanonnen klaargehouden voor eventuele noodgevallen.

Nu alle inzittenden met hun veiligheidsgordel in hun stoel vastzaten en de Sikorsky boven de cirkel wiekte, opende de assistent de grote schuifdeur opzij in de romp. Als nieuwlichter bij deze wijze van embarkeren verwacht men een hoop wind door een dergelijke grote opening in de romp, doch dit viel mee. Weliswaar had de Sikorsky, die nu als een grote biddende valk boven het schip hing, geen snelheid, doch ook de propellerbladen van enorme afmetingen veroorzaakten toch aanmerkelijk minder storm dan men zou verwachten. Daar de assistent in het vliegtuig heen en weer loopt om de inzittenden behulpzaam te zijn en de lier te bedienen, had hij zich vastgemaakt aan een gordel met aanzienlijke bewegingsvrijheid doch net niet genoeg om uit de grote opening te vallen, alhoewel hij wel er gedeeltelijk uit moet kunnen hangen, want hij is de man die de lier bedient, zodat een ruim blikveld naar beneden — hangende uit de deuropening — voor hem pure noodzaak is.

Nadat de lierdraad éénmaal is gevierd, om eventuele statische elektriciteit in het groenig schemerende water van de Noordzee te ontladen, krijgen de inzittenden beurt om beurt een brede band over hun hoofd heen, de armen worden erdoor gestoken en de twee uiteinden worden door een musketonhaak, vastverbonden met de lierdraad, bij elkaar gehouden. Na de normale veiligheidsriemen te hebben losgemaakt, staat men dan op, loopt naar de deuropening en — terwijl men aan een arm wordt vastgehouden door de assistent — neemt men plaats op de grond, met de benen naar buiten.

Tussen hemel en schip

Het is een vreemde gewaarwording om, zittende in de deurope-

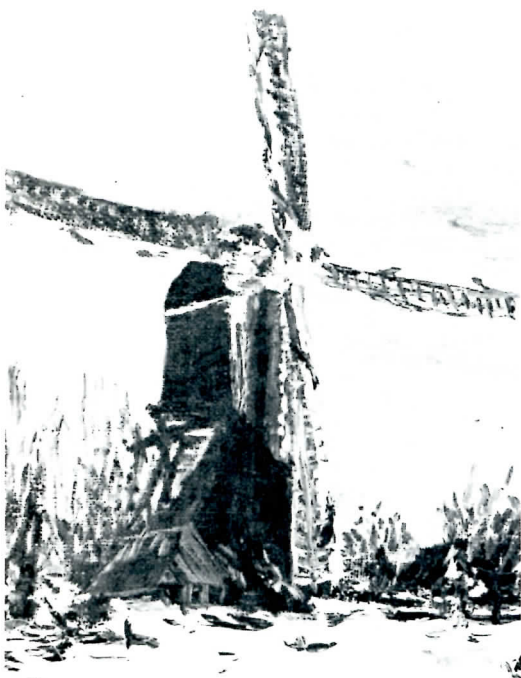
ning van een in de lucht hangende helikopter, een reuzentanker onder zich te zien. Op het dek, in het midden van de cirkel, wacht de scheepsofficier rustig af tot de komst van de volgende persoon. Alhoewel de hoogte waarop de helikopter boven het dek blijft hangen beslist niet groot is, lijkt het — zo in de deuropening gezeten — toch nog aanmerkelijk.

Het jawoord op de vraag of men klaar is voor de grote stap, roept — althans wanneer men voor de eerste maal deze ietwat ongebruikelijke landing ervaart — gedachten op aan vrouw en kinderen. Nog snel een blik of dat musketonhaakje nu heus wel goed vastzit doch dit kan niet zo snel gaan, of je bengelt reeds aan de buiten de deuropening stekende lierarm. Letterlijk tussen hemel en schip krijg je nog bewondering voor de accuratesse waarmee de helikopterpiloot boven de cirkel weet te blijven. De lierdraad wordt bijzonder voorzichtig en geleidelijk gevierd, zodat de landing op het dek zo behoedzaam plaatsvindt, dat het lijkt alsof je de laatste trede van een trap neemt. De neiging die iedere nieuweling in deze wijze van aan boord gaan wel zal hebben, namelijk om — indachtig de instructies die parachute-springers krijgen — de knieën iets in te trekken, is volkomen overbodig. Voordat men het weet is de gordel al langs het lichaam op de grond gegleden, men stapt eruit en begeeft zich — zoals tevoren geïnstrueerd — buiten de cirkel om ruimte te maken voor de volgende.

Nadat de loods en de waarnemer van Rijkswaterstaat, alsmede eventuele leerling-loods op deze wijze op het schip zijn afgezet, wordt de zak met instrumenten op dezelfde wijze neergelaten en leeg weer opgehesen, waarna met een zwaai afscheid wordt genomen van de bestuurder van de Sikorsky. De wentelwiek verheft zich langzaam, de afstand tot het schip wordt vergroot en met een grote cirkel koerst het vliegtuig weer huiswaarts, tot de volgende beloodsing.

Alhoewel uiteraard de meeste beloodsingen nog met de loodsboot plaatsvinden, komt — zeker bij de grotere schepen — deze wijze van beloodsen hoe langer hoe meer in zwang, op het ogenblik reeds met een gemiddelde van 30 keer per maand.





* et pectini a r t i

vanavond en ik geloof dat wij er trots op mogen zijn zoveel creatieve geesten, zoveel geduld, ijver en vakbekwaamheid in ons midden te hebben. Daarom in de eerste plaats hartelijk dank aan allen, die hun werk hebben willen inzenden".

Deze dank gold ook een tweetal inzenders van onze vloot, namelijk hoofdwerktuigkundige A. de Coninck en bediende M. te Hennepe.

Alhoewel door het grote aantal inzendingen er een keuze moest worden gemaakt, waardoor slechts 225 stukken konden worden toegelaten, drongen beide collega's met ieder twee werken door tot de beperkte expositieruimte.

De prijzen werden uitgereikt door mevrouw H. M. J. van Schaik-van den Berch van Heemstede; helaas vielen onze deelnemers niet in de prijzen, hetgeen echter niet wegneemt dat hun werk alle aandacht verdient. Ondanks dat in zwart-wit reproductie veel van het kleureffect verloren gaat, plaatsen wij van een werkstuk van elk onzer inzenders hierbij een foto: „bloemen" van de heer De Coninck, „molen" van de heer Te Hennepe.



Bij de verschijning van dit nummer van „Tussen Schip en Ka" is de „Arti et Pectini"-tentoonstelling van werken ingezonden door het personeel van de Koninklijke/Shell Groep in Nederland reeds in de laatste fase. Na in Den Haag, Assen en Amsterdam vele bezoekers te hebben getrokken, zijn de werken tot en met zondag 10 oktober in „De Vijfsluizen" te Vlaardingen te bezichtigen. Zoals mr. J. R. H. van Schaik, president-directeur van Shell Nederland N.V., in zijn toespraak ter gelegenheid van de opening op dinsdag 14 september 1971 opmerkte, is er in de 17 jaar die achter ons liggen en waarin vijfmaal een dergelijke tentoonstelling is georganiseerd, heel veel veranderd, met name ook met betrekking tot de verhouding werkgever-werknemer. „Wij verwachten van onze medewerkers een grote mate van creatief meedenken en wanneer sommigen van hen ook op ander gebied tot creatieve expressie komen, zien wij deze als deel van het totaal. Ook op ander gebied gebeurt dat. In tal van takken van sport en ontspanning zijn verenigingen van Shell-mensen actief. Wedstrijden en toernooien bevestigen en versterken de onderlinge band. Ook het schilderen, tekenen en boetseren worden wel in verenigingsverband beoefend, maar velen die zich daarmee bezighouden, doen dat toch in een sterk individuele sfeer. Ook voor hen hebben wij de gelegenheid willen scheppen aan anderen, en uiteraard in de eerste plaats aan hun vrienden en collega's in het bedrijf, te tonen wat zij presteren. Het resultaat ziet u

Studiebeurzen uitgereikt

„Zes voor meisjes"

Op woensdag 8 september jl. werden in de foyer van het Shell-Gebouw aan de Oostduin in Den Haag voor de zeventiende keer Shell-Studiebeurzen uitgereikt.

Bij de beurzenuitreiking in 1970, zo vertelde mr. W. J. de Vries, plv. Groepscoördinator Personeel, in zijn toespraak tot de bursalen, werd vermeld dat in 1971 ook meisjes de gelegenheid zou worden gegeven om mee te dingen naar een beurs, en wel drie dochters van employés of gepensioneerden. De aanvraag was

echter zo groot en de eindexamen- en studieresultaten alsmede de andere kwaliteiten zo hoog, dat het getal ditmaal, bij wijze van uitzondering, van drie tot zes is verhoogd, waardoor in totaal 23 in plaats van 20 beurzen beschikbaar werden gesteld.

In totaal verschenen er dit jaar 156 kandidaten voor de commissie — een recordjaar. In de afgelopen 17 jaar zijn er in totaal 323 beurzen uitgereikt, waarvoor meer dan 4 miljoen gulden beschikbaar werd gesteld.

Van deze beurzen lopen er thans nog ruim 120 (inclusief de beurzen van 1971).

Ook aan de zoon van de bij onze Maatschappij varende Gezavouder P. Buisman, namelijk de heer **P. Buisman Jr.**, kon een beurs worden uitgereikt voor het eerste jaar van zijn studie Sociale Aardrijkskunde aan de Rijksuniversiteit te Utrecht.



Wij spraken met mevrouw L. J. Kas-Remijn



Zeer velen van onze lezers hebben, als zij voor medische keuring op kantoor komen, hun papieren afgegeven aan mevrouw Kas. Maar de activiteiten buiten kantooruren van deze assistente op de sectie DF/1 liggen op een terrein, waarvan slechts weinigen kennis hebben. Als zij haar hobby op kantoor in praktijk zou brengen, zou U raar staan te kijken. Wat denkt U bijvoorbeeld van een jonge vrouw achter de balie, die via een handstandje de telefoon aanpakt, vervolgens een flik-flak maakt en U daarna Uw papieren aanreikt? Handstandjes, salto's en flik-flak's horen namelijk thuis in de gymnastiekzaal, waar U mevrouw Kas dan ook twee avonden per week kunt vinden. Ze heeft in deze sport heel wat bereikt. Tot viermaal toe is zij doorgedrongen tot de Nationale Bondskampioenschappen, waarbij ze het eenmaal, twee jaar geleden, heeft gebracht tot de zesde plaats. Voorwaar een hele prestatie, vooral als je bedenkt dat voor het dames-turnen de laatste jaren de eisen veel en veel zwaarder zijn geworden. Was het vroeger fantastisch als een meisje een salto kon maken, tegenwoordig behoort dat onderdeel tot de verplichte oefeningen.

„Wat moet je doen om tot een topploeg door te dringen”, vroegen wij mevrouw Kas. „Jong beginnen, dat in de eerste plaats”, antwoordde ze, „en dan trainen, trainen en nog eens trainen. Bovendien moet je een behoorlijke dosis lef hebben en die heb je meestal op jonge leeftijd het meest. Ben je wat ouder dan ga je de gevaren meer zien en word je wat voorzichtiger, wat je prestaties weer kan beïnvloeden. Ik ben dan ook heel jong begonnen. 4 Jaar was ik, geloof ik, toen ik voor het eerst naar gymnastiek ging. Al mijn zusters deden aan deze sport en dus wilde ik ook. Achteraf ben ik de enige thuis die erin is doorgedaan”.

De eerste wankel schreden op de ladder die moest leiden naar de top werden gezet in de vereniging Kracht en Vlugheid in Pijnacker. Voorlopig was er nog geen sprake van keurturnen. „Pas op mijn elfde jaar werd ik in de keurploeg opgenomen,

en toen moest ik ook de tweede sport die ik vrij serieus beoefende, namelijk het zwemmen, laten schieten. Deze twee sporten gaan slecht samen. Ik begon bij de Junioren, als jongste van de ploeg, die gewoonlijk uit tien personen bestaat. Onder leiding van de trainer wordt er dan heel hard gewerkt; zodra je in een keurploeg bent gekomen ga je voor wedstrijden trainen, maar eigenlijk ben ik daar helemaal geen type voor. De eerste keer dat ik aan een wedstrijd moest meedoen was ik vreselijk nerveus, ik stond te trillen op mijn benen. Je moet je oefeningen volkomen ontspannen kunnen doen, en dat vereist een heleboel ervaring, ervaring die ik nog steeds probeer op te doen. Dan ga je door naar de Regionale wedstrijden, waarvan de eerste acht geëindigde deelnemers mee kunnen doen aan de Gewestelijke wedstrijden en als je dan weer bij de eerste acht behoort, kan je eindelijk meedoen aan de Nationale kampioenschappen”. Om in vorm te blijven hoeft mevrouw Kas niets speciaals te doen, „ik eet normaal, er is maar een ding waar ik op moet letten, en dat is dat mijn spieren warm blijven als ik 's winters naar de training ga.



Als je zo uit de kou in een warme, en vooral lege, zaal binnenkomt, is de verleiding groot even een radslag te maken. Zijn de spieren koud en daardoor niet soepel dan ontstaat er snel een scheurtje.” Ongelukjes zijn niet altijd te voorkomen, een doorgesakte voet, een gebroken voet, tweemaal een hersenschudding en ook nu liep ze weer met een gescheurde spier in haar elleboog. Risico van het vak, zullen we maar zeggen. Toch liggen niet al haar liefhebberijen in het sportieve vlak. Creatief is mevrouw Kas ook. Ze maakt al haar kleren zelf, en wat meer is, ook de daarbij behorende sieraden. Als zij een lap stof koopt zoekt zij tegelijk bijpassende kralen uit en maakt, geheel naar eigen ontwerp, kettingen, armbanden, broches en oorbellen.

Sieraden die niet zouden misstaan in de etalage van een artistieke zaak. Met tangetjes, ijzerdraad, nylon en kralen en een oneindige dosis geduld — als het niet goed is haalt ze alles weer uit elkaar — ontstonden bijvoorbeeld de ketting en broche waarvan U op deze pagina een foto aantreft. Jammer dat het geen kleurenplaatje is, dan zou U pas kunnen zien hoe mooi zij zijn. Het zijn dan ook dankbaar aanvaarde cadeaus bij verjaardagen. Al met al heeft mevrouw Kas in haar vrije tijd meer dan genoeg te doen. Naast haar werk op kantoor, waar ze op de typekamer begonnen is, vrij snel daarna telefoniste werd om vervolgens eerst als vervangster en daarna als assistente bij de Medische Dienst te komen, is ze kort geleden getrouwd. Ze wonen nu in een eigen huis, oud, dat helemaal opgeknapt moest worden. Dat betekende 's-avonds schuren en schilderen, breken en nieuwe plafonds inleggen. Reden waarom ze tot haar grote spijt dit jaar een wisselbeker kwijt raakte die ze al twee jaar in haar bezit had, en die na de derde keer winnen voorgoed haar eigendom geworden zou zijn. Ze is dan ook vast van plan dit seizoen hard te trainen om opnieuw deze beker in haar bezit te krijgen en wij wensen haar van harte succes toe bij dit streven.

J. F. S.

Alhoewel de titel van deze bijdrage van de vloot een sportverslag doet vermoeden, is dit geenszins het geval. Het zijn de belevenissen van enkele opvarenden van het s.s. „Korovina” toen het schip op 19 juni jl. gemeerd lag in La Mede bij Martigues in Zuid-Frankrijk. Zij maakten daar een autotochtje langs de Rivièra, waarover stuurman J. H. G. Herbergs een verslag opstelde dat wij met genoeggen hieronder publiceren. Bij gebrek aan foto's zijn door hem enkele zelf vervaardigde illustraties meegezonden.

De tweede stuurman was op het idee gekomen een auto te huren en een tochtje te maken langs de kust. Liefhebbers waren er en dus toog men naar het kantoor van Avis, die echter helaas geen auto meer tot hun beschikking hadden. Het gezelschap, bestaande uit de tweede stuurman met ega, de echtgenote van de tweede werktuigkundige, de sparks en de vierde stuurman, moest zich dus tot een konkurrent wenden, waar alles in een wip was geregeld. Tegen elven vertrok men met de tweede aan het roer, pardon stuur, de vierde als kaartlezer; de rest van het gezelschap zorgde voor de muziek, bij gebrek aan een radio.

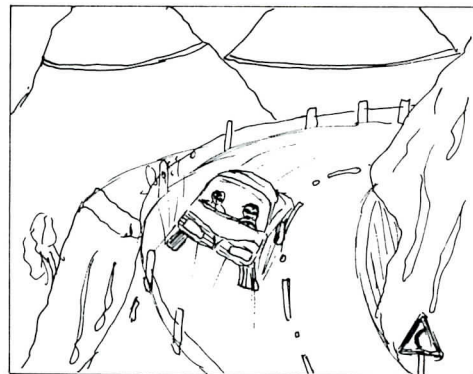
Het oorspronkelijke plan was om via de kustwegen naar Nice te rijden, maar toen de eerste etappe in de haven van Marseille eindigde en het een poosje vergde om de weg naar Toulon te vinden, besloot men niet verder dan Cannes te rijden.

De weg liep slingerend omhoog en we kregen een prachtig uitzicht over Marseille, met daarachter de blauwe Middellandse Zee. Er werd gestopt om even te verpozen en plaatjes te schieten, maar dit lukte niet zo best, want de sparks had geen rolletje in zijn kamera en de tweede stuurman, dat bleek naderhand, maakte dia's met een geelfilter; ongewild natuurlijk. We hadden ook peertjes gekocht, waar we ons aan tegoed deden. Die peertjes waren nog vrij jong, geloof ik, want ze waren niet groter dan knikkers; zij smaakten echter prima.

Na de kleine rustpauze dook de vierde achter het stuur en we stoven verder de berg op, echter niet voor lang, want er brandde een rood lampje op het dashboard en dan is er meestal wel iets aan de hand. Niemand kon precies zeggen wat het was: oliedruk, koelwater of accu?

Besloten werd, bij de eerstvolgende garage te stoppen en het bedrijf te laten controleren, maar dit bleek na een poosje niet meer nodig, want het was alleen maar de handrem die niet helemaal los stond. De opmerkingen aan het adres van de vierde waren niet van de lucht en hij had een hoop goed te maken als bestuurder. Dat probeerde hij door de bochten iets sneller te nemen, soms hoorbaar op twee wielen, maar volgens hem lag dat aan de wegligging van de auto en aan de banden.

Wij reden nu in de richting van Cassis (niet van Hero), maar daar werd niet gestopt, want in de volgende plaats, La Ciotat, zouden wij gaan eten en eventueel zwemmen. Het strand en het water zagen er daar zo aanlokkelijk uit, dat het hele gezelschap zich weldra in of op het water bevond, behalve de vierde, die op de spulletjes mocht passen. De anderen huurden waterfietsen en probeerden de Tour de France na te doen, te water. Na ongeveer een uur was het weer tijd om op te stappen, want de weg naar Cannes was nog heel lang, veel te lang bleek al



"op twee wielen door de bocht"

plaatjes te schieten (ook mislukt). Toen weer vol gas op weg, maar het was prachtig weer en dus overall erg druk, waardoor wij in de dorpen en steden niet erg opschoten.

Buiten de bebouwde kom draaiden wij evenwel een aardig tempo en nu waren ook bij de twee-



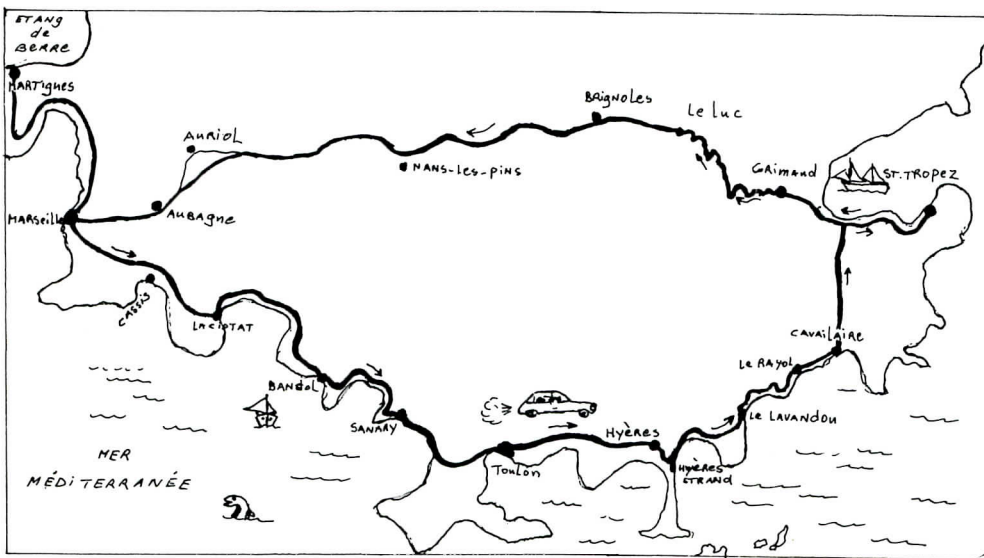
gaw en nu werd als eindpunt St. Tropez genomen.

Via Bandol naderden we Toulon, waar het roer weer aan de tweede werd overgegeven, want de vierde hield niet zo van de Franse rijstijl en Toulon leek wel een hel. Men zegt altijd dat de Fransen kunstenaars zijn en ook op dit gebied zijn ze bijna onverslaanbaar. We kwamen echter zonder brokken door de krikkemikken op de weg naar Hyères, de volgende grote stad, waar weer werd gestopt om ijs te kopen en enkele

de de banden af en toe hoorbaar. Naarmate wij St. Tropez naderden, ging het toch steeds langzamer en na een poosje ging het zelfs stapvoets in de file. Wij konden wel zien, dat we in de buurt van St. Tropez waren, want de bungalows en villa's werden steeds mooier, de auto's steeds groter en de bikini's kleiner. De heren hadden dan ook de grootste moeite om hun ogen op de weg te houden. Na veel dringen en duwen vonden wij een gratis parkeerplaatsje, om daarna op zoek te gaan naar een restaurant of eethuisje, want de maag rammelde en het was intussen al zeven uur.

St. Tropez heeft een geweldige jachthaven, die volgestouwd lag met schepjes van allerlei soort en maat. Wij keken onze ogen uit, maar stonden wel even perplex toen we op de boulevard kwamen. Aan de kade lag een rij onvoorstelbaar mooie zeil- en motorjachten, waarvan de lengte varieerde tussen twintig en tachtig meter. Er is hier wel een groot verschil tussen toeristen met een heel dikke beurs en normale toeristen. De dames durfden nog wel op de prijslijst te kijken, maar ons budget liet niet toe, hier een hapje te eten en wij zochten daarom de auto maar weer op. In file lieten wij St. Tropez met zijn schilders, hippies en filmsterren achter ons en keken uit naar een eethuisje. Het uitgaande verkeer was nog veel intensiever dan het binnenkomende en het was nu dringen, duwen, toeteren en zwaaien met de armen, maar de tweede was daar zeer bedreven in.

De benzine-meter was inmiddels een aardig eindje gezakt en wij besloten bij het eerstvol-



gende tankstation te stoppen. Dat was natuurlijk een Shell-station en zeer opvallend was hier wel de reclame: een welgevormde, in witte mini gestoken jongedame, die de automobilisten met een vriendelijke lach voorziet van benzine en andere benodigdheden. Alleen onder de auto kruipen doet ze niet. Misschien een idee voor Shell Nederland Verkoop?

Er kwam er een glimlachend naar ons toe, maar op dat moment ontdekte de vierde een patatkraam verderop en de jongedame werd met haar benzine en bekoorlijkheden in de steek gelaten voor een zakje patat of een keihard broodje (de honger was werkelijk doorslaggevend). De sparks wou zich even terugtrekken achter het tankstation, maar kwam met een geschrokken gezicht terug met een woest uitzien-de hond achter zich aan. Nadat iedereen verza-digd was, ook de hond, doken wij weer in de file.

Bij Gogolin verlieten we de kustweg omdat het via Brignoles, Nans-les-Pins en Aubagne waar-schijnlijk korter was. De vierde nam het stuur weer over en nu schoten we flink op, want deze weg was niet zo druk. Het was nu ongeveer acht uur en het werd al een beetje donker en de weg steeds bochtiger. De navigatielichten werden ontstoken, welke maar pover aan hun taak voldeden. Het was nu opletten en uitkijken geblazen.

Toch begon de tijd werkelijk te dringen, want het laatste bootje naar het schip zou om elf uur gaan en het begon daarom een beetje op een race tegen de klok te lijken. Er kwamen steeds meer haarspeldbochten, die vakkundig werden genomen, zij het met gillende banden en af en toe slechts op twee. Het gele licht van de tegenliggers, de onverlichte wegwijzers en de duisternis vergden veel van de bestuurder en de kaartlezer, die de auto veilig door de bochten en langs afronden stuurden. Na een wilde rit werd Marseille bereikt, waar even werd ge-twijfeld over de juiste richting. Bij een tanksta-tion stopten wij voor de inrit, zeer tot ongenoe-gen van de eigenaar, die echter toch een klein kaartje voor ons tekende, aan de hand waarvan wij voortraasden. Het ging allemaal goed, totdat we in een tunnel belandden, die de vierde, die aan aflossing toe was omdat hij het allemaal niet meer zo best zag, zo hard inreed, dat de auto begon te schuiven. Het werd doodstil in de auto, vooral toen wij in de richting van de tun-nelwand schoven, maar een kundige reactie bracht redding, al leek het heel wat; het was echter alleen het opspattende grind en het meepikken van de trottoirband. Het resultaat was wel aflossing van de vierde. Op de weg naar La Mede werd nog een crash-stop uitge-voerd door de tweede toen een Fransman, ko-mende van links, doorreed. De remmen bleken evenwel uitstekend en nu was de schade be-perkt tot een paar witte gezichten, maar dat zal ook wel door de vermoeidheid zijn gekomen.

De tweede veroorzaakte nog een beetje paniek, toen wij de steiger zagen, waar het schip vol-gens hem moest liggen. Daar lag namelijk geen schip meer, maar het was ook de verkeerde steiger. We hadden nu nog ongeveer tien minu-ten en de maximum snelheid moest een beetje worden overschreden. Maar om vijf voor elf ar-riveerden we bij het bootje, waar de auto op de afgesproken plaats werd neergezet. Moe doch voldaan terug aan boord, konden wij terugzien op een genoeglijke dag.



Indonesische feestavond aan boord van het S.S. Lovellia

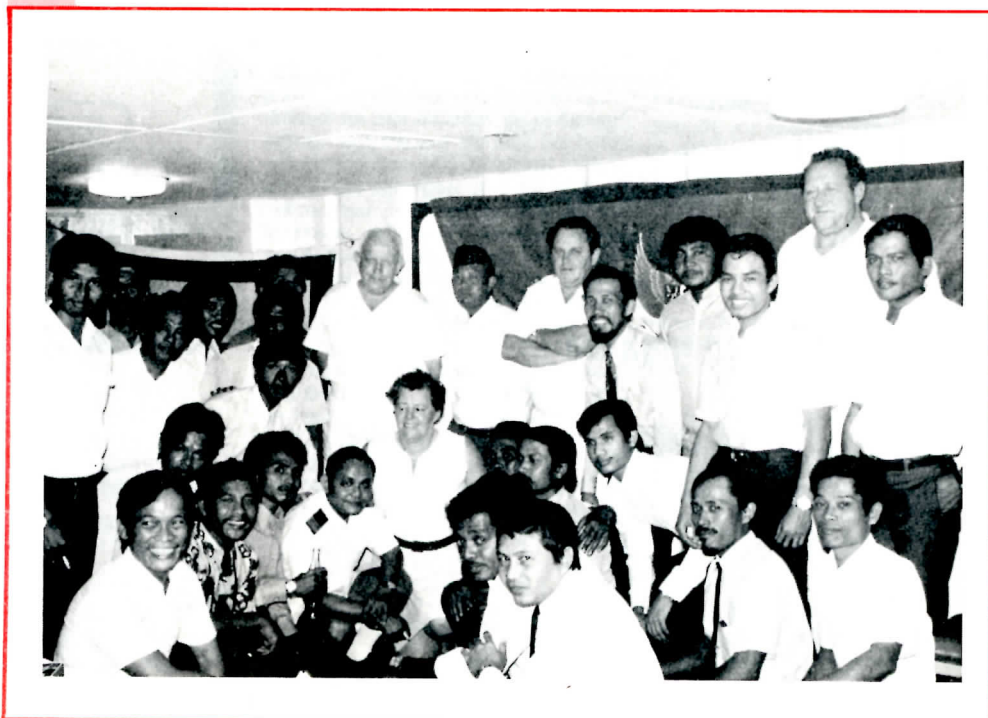
Van de „Lovellia” ontvingen wij enkele opnamen gemaakt ter gelegenheid van de viering van de Indonesische onafhankelijkheidsdag op 17 augustus, op welke datum het schip op weg was naar de Perzische Golf.

De Indonesische opvarenden van het schip hadden voor deze avond ook enkele officieren uitgenodigd, alsmede de echtgenote van Kapitein J. J. Schouten. De muziek werd verzorgd door het eigen „scheepsorkest”, waarvan de leden reeds menig uurtje hadden geoefend om met hun muzikale omljsting meer luister aan deze avond te kunnen bijzetten. Doch ook in de kombuis had men zich geweerd, met als resultaat een in alle opzichten geslaagde avond, waarop tevens nog onderstaande groepsfoto werd genomen.

Malam gembira Indonesia dikapal „Lovellia”

Dengan gembira kami terima dari kapal „LOVELLIA” beberapa potrét jang diambil dikapal tsb., ketika dilangsungkan upatjara KEMERDEKAAN INDONESIA tgl. 17 bulan Agustus 1971, pada waktu mana kapal tsb. sedang dalam pelajaran kelautan Iran.

Agar pertemuan tsb. dapat didjalankan dengan lantjar, maka awak kapal bangsa Indonesia telah mengundang beberapa opsir kapal, diantaranya isteri Nachoda J. J. Schouten. Malam gembira tsb. diriahkan oleh musik „orkès kapal” sendiri, dan anggauta2nja telah melatihkan diri beberapa djam lãmanja, guna upatjara tsb. dapat dilangsungkan dengan menjenangkan. Disamping itu, pekerdja2 dapur tidak lupa membanting tulang, supaja upatjara tsb. dapat berhasil dengan baik. Para hadirin malam Kemerdekaan Indonesia tertera dipotrét bawah ini.





Apollo-actie

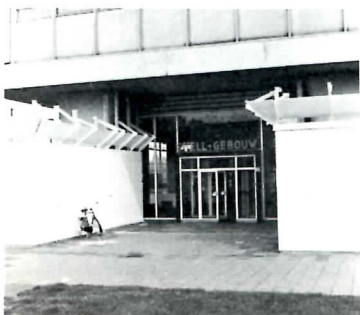
Shell Nederland Verkoopmaatschappij is op 17 september begonnen met een campagne die geheel in het teken zal staan van de tot nu toe uitgevoerde bemande ruimtevluchten in het kader van het Apollo-project. Gedurende deze campagne, die tot eind november zal lopen, ontvangt iedere weggebruiker die bij een deelnemend Shell-verkooppunt 20 liter Shell-benzine of Diesoline tankt, of 2 liter Shellina Premix, gratis een sticker.

Deze sticker, die een doorsnee heeft van circa 6,8 cm, is een afbeelding in kleur van NASA-emblemen van de eerder genoemde bemande ruimtevluchten; deze „vlucht“-emblemen zijn door de bemanningen zelf gekozen en werden op hun ruimtepakken gedragen. De complete serie bestaat uit 10 stickers, die geplakt kunnen worden op een zogenaamde verzamelaffiche, die gratis wordt verstrekt.



Shell-gebouw

Degenen die in de laatste maanden een bezoek aan kantoor brachten, moeten wel de schuttingen rondom



de gevelhoeken zijn opgefallen. Deze hebben ten doel de veiligheid van passanten te waarborgen tijdens onderhoudswerkzaamheden aan de gevelbekleding van ons gebouw. Begin mei is een van de gevelplaten losgeraakt, waarna Shell Nederland N.V. eind mei het TNO inschakelde om een onderzoek te doen instellen naar de kwaliteit van de bevestigingspunten van de gevelplaten. Thans is besloten alle platen van een extra bevestiging te voorzien. Naar verwachting zullen de onderhoudswerkzaamheden in december zijn beëindigd.



Redactie

De heer I. J. A. van Dommelen heeft niet minder dan 10 jaar zitting gehad in de redactie van dit maandblad en wat dit betreft zijn sporen zeker verdiend. Hij heeft echter gemeend na zo'n lange tijd zijn plaats te moeten afstaan aan een ander, welk verzoek wij onder dankzegging voor zijn bijdragen hebben gerespecteerd. In zijn plaats is aangezocht als redactielid kapitein M. A. Busker, Chef van de Sectie DFM/11 - Nautische Ontwikkelingen en Scheepsveiligheid, waarmee de Afdeling DFM - Vlootbeheer, met twee leden in de Redactiecommissie blijft vertegenwoordigd. De Redactie is ervan overtuigd dat in kapitein Busker — ook op de vloot geen onbekende — een waardevolle opvolger is gevonden.



Groetenprogramma

Bij de opname van het radiogroetenprogramma op 25 augustus jl. waren voor het eerst onder de

deelnemers ook enkele ouders van meevarende echtgenoten. De belangstelling hiervoor is bijzonder groot, doch het zal duidelijk zijn dat hiertoe alleen wordt overgegaan als dit door omstandigheden mogelijk is, daar in de eerste plaats de naaste familieleden van officieren en scheepsgezellen worden uitgenodigd. Hoe het ook zij, in het programma voor de „Dallia“ en „Sepia“ kregen de echtgenoten van 5e wtk De Graaf en J. W. Maas aan boord ook de stemmen van hun ouders te horen.

Nu wij het toch over het groetenprogramma hebben, van een deelnemer aan het programma voor de „Arca“, eind juli, ontvingen wij be-

houdens een dankbetuiging nog een tip die het doorgeven waard lijkt. De familieleden die aan een dergelijk programma meewerken, stellen het vanzelfsprekend op prijs ook zelf het programma te beluisteren. Dit is niet altijd even goed mogelijk, daar de uitzending gericht is op het gebied waarin het desbetreffende schip zich bevindt. Briefschrijver meldt ons echter dat, wanneer uitzending eveneens op de 13 meterband plaatsvindt, hetgeen veelal het geval is, de ontvangst ook in Nederland heel goed mogelijk is, een bericht dat door de Wereldomroep wordt bevestigd. Dit geldt eveneens voor de 49 meterband.



Onderscheiding

De Shell Oil Company in de Verenigde Staten van Amerika heeft een onderscheiding gekregen voor het door haar gedurende twaalf jaar verrichte speurwerk om boren naar olie en de productie in diep water mogelijk te maken. Het is de „Distinguished Achievement Award“ van de „Offshore Technology Conference“, waaraan negen grote wetenschappelijke en technische verenigingen deelnamen.

De onderscheiding werd onder andere verleend voor het boorschip „Eureka“, waarbij gebruik wordt gemaakt van een systeem waardoor het schip zonder ankers in een vaste positie kan blijven. De „Eureka“ wordt gebruikt om bodemonsters te trekken op diepten van bijna 1500 meter, waarbij golven van 6 meter hoogte geen enkele invloed



hebben op de positie die het schip heeft ingenomen. Deze methode wordt thans ook toegepast op grotere schepen die naar olie boren.



schoon schip



Klachten

Het komt nogal eens voor dat onze opvarenden zich beklagen over bedragen ingehouden voor taxi- en dokterskosten, voor medicijnen, enz. welke ten behoeve van hun echtgenoten in het buitenland door onze agenten zijn voldaan.

Deze klachten zouden kunnen worden voorkomen indien betrokkenen

de kosten — welke in elk geval voor eigen rekening komen — constant zouden voldoen en daarvoor uiteraard een kwitantie vragen. De benodigde buitenlandse valuta kunnen gewoonlijk via de gezagvoerder worden verkregen.





Op 26 april 1971 herdacht hoofdwerktuigkundige W. Balvers de dag waarop hij vijftienvintig jaar tevoren bij onze Maatschappij in dienst trad. Aangezien hij op dat moment op de „Acmaea” dienst deed, kon pas na zijn aflossing een uitnodiging voor hem en zijn echtgenote, voor een bezoek aan de Directie, worden verzonden, waarbij rekening moest worden gehouden met zijn reeds geregelde vakantie in Oostenrijk, zodat hij eerst op maandag 23 augustus het gouden dienstembleem uit han-



voor zilveren jubilarissen

den van de heer Rodenburg kon ontvangen.

De heer J. J. A. Meijers, werkzaam op de Sectie DFF/1 - Boekhouding en Begrotingen, herdacht zijn 25-jarig dienstverband op 1 september jl. In aanwezigheid van enkele van zijn naaste medewerkers ontving hij uit handen van de heer J. W. Paans, Hoofd van de Afdeling Personeel, op de eerste dag van de maand september het bij dit jubileum behorende gouden insigne.

Shell vraagt magnesiumconcessie

Shell Delfstoffen Nederland N.V. heeft op 19 augustus jl. bij Gedeputeerde Staten van Friesland een concessie aangevraagd voor de winning van magnesiumzouten in Friesland. De concessie-aanvraag is ingediend, omdat de resultaten van de exploratieboringen, de produktieproeven en de daarmee samenhangende studies en analyses hebben aangetoond, dat magnesiumzouten in exploiteerbare hoeveelheden aanwezig zijn. De concessie zal „Westergo” worden genoemd en beslaat een oppervlakte van 268 vierkante kilometer in de omgeving van Barradeel inclusief een strook van ca. 3 km breedte in de Waddenzee, grenzend aan de kust van Friesland. Deze strook is in het concessiegebied opgenomen omdat de zouten zich onder dit stukje zeegebied uitstrekken. De winning zal echter uitsluitend geschieden door middel van putten op het vasteland. Er zal dus niet op zee worden geboord.

De experimenten in de proeffabrieken van de Shell-laboratoria in Amsterdam en Thornton (Engeland) om het magnesiummetaal uit dit zout te winnen, hebben een veelbelovend verloop. Shell bestudeert nu de mogelijkheid voor de bouw van een magnesiumfabriek in Europa.



R. Groot
scheepsvakman II
per 21.8



H. Schippers
4e stm.
per 1.9.71



P. J. W. Hoogendoorn
5e wtk.
per 16.8.71

Bevorderd tot onderofficier



L. T. R. Ernst
hoofd voeding
per 22.8



D. A. Sinnema
hoofd voeding
per 27.8

In dienst getreden vlootpersoneel



F. Snel
5e wtk.
per 30.8.71



C. N. M. v. d. Weijden
5e wtk.
per 1.9.71



H. W. P. Schaaper
5e wtk.
per 6.9.71

VLOOTPERSONALIA

(gedurende de periode van 16.8 t/m 15.9.71)

Gehuwd:

- 20.7: C. J. Jongkind, 5e wtk., met mej. R. Doriisamy;
 17.8: R. A. Ratelband, 3e stm., met mej. M. van Luyn;
 18.8: S. J. Swart, 5e wtk., met mej. Z. Vedder;
 J. R. L. van Toornburg, bediende, met mej. P. Ketkaew;
 W. M. Beekman, bediende, met mej. Lee Kwoi Lan;
 21.8: T. J. W. A. Ploegmakers, 5e wtk., met mej. F. Joosten;
 1.9: M. Bal, 3e stm., met mej. E. van der Meyde;
 2.9: J. C. Spijkerman, 5e wtk., met mej. T. Reefman;
 3.9: M. P. de Haan, II.wtk., met mej. N. Feitsma;
 C. P. Plug, 4e wtk., met mej. G. van den Berg;
 P. H. Rebel, II.wtk., met mej. S. J. Verhagen;
 6.9: J. P. W. M. van Oorsouw, 4e stm., met mej. M. van Dijk;
 9.9: D. A. Gunst, 5e wtk., met mej. T. Dembinski;
 10.9: E. L. F. Nijhuis, 5e wtk., met mej. H. van Haaren;
 R. M. Eebes, II.wtk., met mej. Y. Noordam.

Geboren:

- 6.8: Femke Pauline, dochter van J. Klemann, 3e wtk., en mevrouw J. W. S. M. Klemann-Roodenburg;
 Deborah Regina, dochter van P. Stachelhausen, 2e wtk., en mevrouw A. Stachelhausen-de Leng;
 8.8: Lin Thye Irene, dochter van J. Sinnema, bediende, en mevrouw L. T. Sinnema-Ng;
 12.8: Jeroen, zoon van K. P. Biesiot, 3e stm., en mevrouw J. Biesiot-den Hartog;
 14.8: Marinus, zoon van M. de Bruijne, 4e stm., en mevrouw I. M. de Bruijne-van Druten;
 20.8: Natascha, dochter van M. C. H. Waaldijk, 5e wtk., en mevrouw H. Waaldijk-Dawson;
 26.8: Madoc, zoon van F. J. van der Vegte, 4e stm., en mevrouw J. W. van der Vegte-Voogd;
 1.9 Bartjan, zoon van J. W. Nieuwerf, 2e stm. en mevrouw J. Nieuwerf-van Veen;
 2.9: Elles Mirjam, dochter van L. Kazemier, 2e stm., en mevrouw A. J. Kazemier-Wieringa;
 6.9: Gloria, dochter van C. J. Clarisse, 1e stm., en mevrouw G. H. Clarisse-Gonzalez Miranda.

Aflossingen voor verlof:

- Gezavg.: J. J. Osinga, G. Arkema, C. Vessies, J. W. M. Vollebregt, L. van der Valk, H. J. Roncken, F. Fekkes, D. Fransen, P. Buisman, N. H. van der Heiden;
 1e stl.: B. C. Visser, J. S. Schregardus, J. P. Hendriks, P. F. L. Schölvinc, H. Wijnberg, H. G. Willemsen, E. Moll, L. J. Hirs, J. Mieras, E. Q. Abbas, H. Edens, J. Post, B. Ritman, G. M. Schipper;
 2e stl.: E. A. Bik, J. de Jager, M. van den Belt, F. Kuijt, G. Zoetendal, D. Schonenberg, W. J. H. van Dipten, C. P. van Hoek, W. A. Mostert, A. Vlaar, G. J. Scholtens, J. Werkhoven, C. L. Heyboer, C. Verburt, A. H. van Haafften, D. M. Alderlieste;
 3e stl.: J. A. M. Sneek, R. G. de Haan, W. L. Westhoff, C. van de Vrie, P. H. Jacobs, J. K. Terpstra, P. G. van der Horst, H. den Ouden, R. van der Voort, H. J. Lenstra, R. A. Sweetnam, J. P. Fockema Andreae, G. A. H. A. Molenaar;
 4e stl.: J. J. Honders, P. A. Janssen, J. M. Huisman, A. Terpstra;
 II. stl.: C. W. Kuyper, W. J. de Vreeze, Th. Kik, C. Timmers, S. J. P. Lyczak, J. Houtkamp, R. F. Mesker, A. Dijkhuizen, G. van Seters, W. T. A. B. Verstraeten, R. J. M. Timmerman, A. P. Zonjee, P. H. Teunissen, J. Koek;
 Hfd. wtk.: J. M. de Jong, A. de Coninck, P. J. de Lange, R. M. F. van den Berg, R. Romijn, H. J. Kievit, J. Broersen, J. Heijmans, P. van der Hout, R. N. Groen;
 2e wtk.: R. van den Berg, J. Prinsze, W. Wartena, A. Bax, A. J. Verkerk, N. J. Doorn, W. D. Hoogland;
 3e wtk.: J. H. C. Viertelhausen, L. Vlastra, L. Timmer, J. A. Starreveld, H. E. Daniëls, F. A. M. Vergroesen, G. C. Sloof, M. van der Meulen, A. Verwey, A. van Rijswijk, J. J. J. Ludekuse, K. Verf;
 4e wtk.: J. M. Grimme, J. E. Buitendijk, E. L. F. Nijhuis, J. B. H. de Gloppe, J. J. de la Fuente, M. J. C. Broeders, K. Elshout, E. Hendrikse, H. Waitz, C. N. A. Vreke;
 5e wtk.: J. J. Ceelen, H. L. Castens, C. J. Bier, P. A. van Splunter, S. A. G. M. van Nijnatten, R. A. M. Haffert, H. H. A. Ahrendt, L. Westendorp, S. van der Meulen, A. J. Goudriaan, R. Schokker, A. B. M. Peeters, B. K. Frans, J. G. van der Poel, J. H. Maneschijn, A. W. Ros;
 J. A. W. Schulte, H. L. Hendrison, H. Koster, J. D. van der Pas, R. G. Visser, H. van de Water, H. J. Advocaat, G. A. van Niel, W. van der Plas, T. van de Ruit, R. M. van Ham, M. J. Kleijn, P. Lautenbach, P. J. Doest, J. B. van der Veer, D. E. F. Bernardus, R. Helmig, J. A. Deelen, J. Douma, A. Nonnekes, L. M. Dijkhuizen, J. P. A. M. Ghijs.
 II. wtk.: W. J. L. de Gee, J. F. van Est, J. A. de Bakker, M. P. de Haan, N. H. Bijl, C. J. van Eijk, A. B. Blomberg, P. J. Zwartelé, M. J. van de Linde, W. A. 't Jong, D. Motshagen, W. P. van Dam, P. Mulder, P. H. Re-



R. E. van der Miesen
gezavg.
1946 - 8.10 - 1971



25



10



J. Prinsze
2e wtk.
1961 - 20.10 - 1971

ONZE
VLOOT-
JUBILA-
RISSEN



A. L. H. Botinga
scheepsgezel a/w
1961 - 1.9 - 1971



10



10



R. Stuifzand
scheepsvakman I
1961 - 6.9 - 1971

bel, J. Verhagen, C. Castelijns, R. W. H. Bos, R. Denker, J. P. de Visser, J. J. M. G. Tervoort, C. W. Ardts.

Afgemonsterd:

- Scheepsvoorlieden: B. T. Hoogervorst, H. C. den Daas, P. Sloover, C. Voorspuy, J. R. Elsinga;
 Scheepsvakman I: W. Cevaal;
 Scheepsvaklieden II: M. te Nuyl, W. E. P. Starreveld, P. A. Janse, P. van der Toorn;
 Scheepsgezellen a/w: D. van Minnen, M. Martinez, M. Kumentas, H. B. Scharrenberg, B. A. J. Simons, J. K. van Ballegooyen, V. Osnaburg, E. M. J. Kanters, R. G. van Boltog, P. Schilt, H. T. Goverts, J. Stamkot, W. H. Lodema, C. G. Domenie, J. G. Klein-Hesselink, E. M. G. Smits, W. M. van der Poel, E. M. Meyer, A. J. Hessing, H. Hendriks, F. J. W. Salari, H. M. A. J. Lemmens, H. F. Winia, J. M. Pierneef, F. W. J. Buys, V. E. Wels, A. Loor, W. Pronk, W. J. van der Veer, H. A. Roefs, J. H. Meyerling, P. H. Buis, J. J. van Triet;
 Aankomend scheepsgezellen a/w: H. de Jong, W. J. E. Bouwels, B. E. Lobato, W. T. Lemmers, M. J. L. Smetzers, H. Kooyman, D. Gevers, R. Conradi;
 Hoofden voeding: J. Roosenburg, J. van Bokhoven, L. H. H. Leithuysen, E. H. Hoeboer, W. F. H. van der Moezel, H. Scharloo, J. Disse;
 Aankomende koks: C. van der Waal, F. Tüllmann, C. P. van Esch, L. J. van der Zande;
 Bedienden: C. J. de Graaf, G. J. Vrielenk, G. W. Scheltens, E. H. Beudeker, D. van Ginkel, A. Jansen, R. Deuster, A. Gort, H. van Lier, H. J. Denies, J. Sinnema, R. L. Sopacua, C. M. Vervloet, H. F. Boekhoudt;
 Bedienden a/d: A. C. van Lent, H. P. M. van Boekel, G. van der Veen.
Tewerkstellingen en overplaatsingen:
m.s. ABIDA: Hfd. wtk. C. W. Stolk, Aankomend kok J. H. van 't Hof;
m.s. ACILA: 2e stm. R. P. Jager, wnd. 3e stm. R. A. Reddering, 4e stm. J. de Nes, II. stm. B. G. ten Cate, II. stm. J. J. Engelbrecht, 5e wtk. J. Moerbeek, 5e wtk. P. C. Ildel, II. wtk. A. J. Overheul, Scheepsvakman II W. Gerritsen, scheepsgezellen a/w: T. Toering, K. G. J. Schefferlie, K. de Bruyn, aankomende scheepsgezellen a/w: F. L. Brocx, J. W. Willemstein, H. van Ieperen, H. M. van Zilfhout, bediende a/d A. Bijkerk;
m.s. ACMAEA: 1e stm. J. C. Aartsen, wnd. 3e wtk. J. C. van Baasbank, 5e wtk. F. Snel, Scheepsvorman H. van Oostrum, scheepsvakman J. L. Lubberts, scheepsgezellen a/w: J. M. Pierneef, T. H. Beye, J. Drummen, aankomende scheepsgezellen a/w: H. Dijkstra, J. Bles, R. M. Helleman, P. A. C. Bicker, aankomend kok A. J. Rondeel, bedienden: J. Bles, F. P. Lommerse;
m.s. ACTEON: 3e stm. M. Kruijshaar, 5e wtk. G. H. Willems, Scheepsvorman N. van der Steen, Scheepsvakman II M. Temmerman,

RECTIFICATIE

In het september-nummer van Tussen Schip en Ka is bij de foto's, geplaatst in verband met het 10-jarig dienstjubileum van de 2e werktuigkundigen A. K. van 't Blik en E. Dallinga, als rang abusievelijk 3e werktuigkundige vermeld, waarvoor hierbij onze verontschuldiging aan de betrokkenen.

scheepsgezel a/w F. L. Coomans, aankomend scheepsgezel a/w W. G. Metz, bediende J. Breyer;

s.s. ARCA: 2e stm. W. C. Padmos, 5e wtk. L. J. Stam, radio-officier D. J. Hage;

s.s. ATYS: Gezagv. A. Boddé, II. wtk. H. J. Reusien, Scheepsvoorman A. J. Tinkhof, scheepsgezellen a/w: S. de Groot, A. R. van der Geugten;

m.s. CAMITIA: 3e stm. J. H. N. Pabbruwee, 4e stm. G. J. C. van Eeten, 5e wtk. J. L. B. de Bruin, Hoofd voeding L. T. R. Ernst;

s.s. CAPILUNA: 1e stm. J. J. van Schagen, 2e stm. F. Kuyt, wnd. 2e wtk. N. P. Dekker, 4e wtk. H. Wesselman, 5e wtk. C. F. Wiessner, radio-officier G. A. van Egmond;

s.s. CAPISTERIA: wnd. 3e wtk. H. R. Muysson, 5e wtk. C. J. L. Jordan, radio-officier J. H. A. M. Suilen;

s.s. CAPULONIX: Gezagv. K. Drent, wnd. 2e stm. T. H. Tromp, wnd. 3e stm. P. Hoeksema;

m.s. CINULIA: Gezagv. J. van der Velden, 5e wtk. C. de Zwart, II. wtk. J. Gijsbertsen, radio-officier H. J. Homoet;

m.s. CRANIA: Hfd. wtk. S. A. Verhage, II. wtk. A. W. M. M. Mey, lefe del Servicio de Fonda J. S. Duran Barros;

m.s. DALLIA: Gez. P. C. Hoek, wnd. 3e stm. W. J. Netelenbos, hfd. wtk. J. de Bruijn, 3e wtk. J. L. de Bondt, 5e wtk. C. R. van Santen, radio-officier C. H. van Wijngaarden;

m.s. DAPHNE: 2e stm. W. van der Graaff, 4e wtk. A. J. Elmendorp, 5e wtk. G. van Eijk, Scheepsvakman II J. Punt, scheepsgezellen a/w: J. de Graaf, L. van Ierland, A. E. Remeeüs, bediende: E. C. Werkzam, K. Stigter;

m.s. DIADEMA: wnd. 3e stm. B. M. Stubbe, 3e stm. J. van Ruiven, hfd. wtk. M. J. Moerland, 4e wtk. A. E. de Bruyn, 5e wtk. P. J. Steevensz, II. wtk. M. F. Quaedvlieg, II. wtk. A. Verschoor, Aankomend scheepsgezel G. W. J. Schoorman, bediende H. Moes;

m.s. DILOMA: 4e wtk. E. Post, Scheepsgezel a/w H. A. Tevreden, Aankomend scheepsgezellen a/w: J. C. Clemencia, W. L. Rijsewijk, hoofd voeding J. H. van Elteren, bediende a/d J. J. P. Vaessen, koksmat/bkr. J. van der Horst;

m.s. DIONE: 2e stm. J. J. B. Roest, II. stm. C. G. Schipper, hfd. wtk. J. van Essen, 2e wtk. J. B. van Haaster, wnd. 3e wtk. J. F. A. Leurs, 5e wtk. H. Hof, II. wtk. C. J. M. van Meer, II. wtk. C. L. Flipse, Scheepsgezel a/w J. A. Dijkers, aankomende scheepsgezellen a/w: T. Kulk, J. van Opstal, hoofd voeding A. G. Freeth, bediende A. J. J. Ceelen;

m.s. DOSINA: II. stm. L. A. C. M. van der Bruggen, 5e wtk. T. J. W. A. Ploegmakers, II. wtk. A. Harkink, II. wtk. D. J. Sandee;

s.s. KABYLIA: 2e stm. W. Beekman, wnd. 3e wtk. J. H. Burger, 4e wtk. E. S. Petrusma, 5e wtk. P. Dekkers, radio-officier A. G. Plaisier;

s.s. KALYDON: 2e stm. R. Hendriks, 4e stm. A. P. Margadant, II. stm. P. J. Urban, 5e wtk. H. W. P. Schaaper, II. wtk. E. S. R. Noordhuis;

s.s. KARA: 4e stm. J. D. van der Linden, Jongens a/w: M. G. Adamus, J. F. Dambruck;

s.s. KATELYSIA: 1e stm. A. J. Schumm, 4e stm. R. A. J. van Vugt, II. stm. B. G. ten Cate, 5e wtk. H. de Photer, II. wtk. E. J. van den Brink;

s.s. KELLETIA: wnd. gezagv. P. J. P. Siebesma, wnd. 1e stm. S. Termeer, II. stm. L. H. Stevens, 5e wtk. E. J. M. Bourgonje, 5e wtk. A. D. Salomons, Scheepsvoorman J. M. Wiglevan, scheepsvakman II C. de Koning, scheepsgezellen a/w: A. A. M. van Hoeck, M. J. Heiligers, J. den Hoed, G. Ammeraal, L. M. Vermaire, W. A. M. van Amelsfort, R. van Buuren, hoofd voeding D. A. Sinnema, aankomend kok R. M. Bruno, bediende: P. Koks, R. de Graaf;

s.s. KENIA: wnd. 2e stm. M. Groothuis;

s.s. KERMIA: Gezagv. S. Harders, 1e stm. J. Bosman, 2e stm. G. J. van der Ham, wnd. 3e stm. G. Besier, 2e wtk. J. C. Lanser, 3e wtk. E. E. Kreune, 5e wtk. P. O. J. van der Horst, 5e wtk. H. van Os;

s.s. KHASIELLA: 1e stm. H. Unger, 4e wtk. R. H. de Haan, 4e wtk. A. G. M. van de Pijpekamp, 5e wtk. L. C. H. van der Werve, 5e wtk. P. J. W. Hoogendoorn, 5e wtk. H. H. Heinrich;

s.s. KOPIONELLA: wnd. 2e stm. P. T. M. de Jonge;

s.s. KORATIA: Gezagv. F. Minkels, II. stm. M. B. Kwakkelstein, 2e wtk. F. W. Gakes, 3e wtk. F. van der Holst, 5e wtk. J. Labeur, II. wtk. M. P. M. Boonen, II. wtk. C. M. Bianchi, II. wtk. F. R. R. Smith, Capatez de buque A. Alfonso Cela, maniobrista especializado J. Castro Romero, 2º maniobrista: A. Abalde Bastos, C. Gulin Garcia, marinero integrado: M. Amoede Aguite, J. M. Dominguez Gonzalez, J. Dopazo Soto, E. Lago Perez, A. Loureiro Gonzalez, R. Martinez Perez, B. Oya Collazo, B. Rey Lorenzo, J. A. Villar Alonso, 2º marinero integrado: M. Bouzada Pazo, A. Gonzalez Alvarez, G. Suarez Tajas, cocinero del buque S. Martinez Gomez, camarero: S. Castro Lopez, C. Magdaleno Gonzalez, J. L. Rodriguez de Saa, camarero de la tripulation V. S. Fernandez Moreno;

s.s. KORENIA: 1e stm. W. Bosma, wnd. 2e wtk. J. P. Hendrikse, 4e wtk. B. N. van der Kolk, 5e wtk. F. A. Wiemans, 5e wtk. D. W. Smit;

s.s. KOROVINA: wnd. 1e stm. G. C. H. Dijkstra, hfd. wtk. G. J. Visscher, Aankomend kok G. C. J. de Deugd, bediende A. R. Tanasale;

s.s. KOSICIA: 3e wtk. B. de Rooy, 5e wtk. A. M. den Bakker, radio-officier A. L. Wijnberg;

s.s. KOSSMATELLA: 5e wtk. H. J. Nieuwenhuis;

In de periode van 16.8.1971 t/m 15.9.1971 verschenen de volgende vlootcirculaires:

No.	Datum	Onderwerp
677	16.8.1971	Officiële inspecties van schepen onder Liberiaanse vlag
678	17.8.1971	Kantoororganisatie
679	20.8.1971	Weerrouting - Noord-Atlantische Oceaan
680	25.8.1971	Kantoororganisatie
681	1.9.1971	Brochure „Welkom aan boord”
682	6.9.1971	Aanzuivering van documenten voor douane-goederen

s.s. KREBSIA: Jongens a/w: C.O.A. La Pas, M. L. Martina;

s.s. KRYPTOS: 2e stm. F. M. J. van de Laar, 3e stm. K. P. Biesiot, hfd. wtk. F. van Dalen, 5e wtk. R. J. Ouwens, radio-officier H. P. M. van Toren;

s.s. KYLIX: Gezagv. G. F. de Boer, 4e stm. H. Schippers, 5e wtk. C. N. M. van der Weyden;

s.s. LOVELLIA: 2e wtk. C. H. de Koning, 5e wtk. W. P. H. H. M. Coppen;

s.s. MACOMA: 1e stm. J. Klein Roseboom, hfd. wtk. W. J. van der Hoek, 4e wtk. R. F. M. ten Hoonte, 5e wtk. R. A. de Lijster, II. wtk. L. Buijert, II. wtk. II. Deurloo;

s.s. METULA: 2e stm. M. Stammes, 4e stm. R. P. Regout, 2e wtk. L. Buitenkant, 3e wtk. E. de Jong, 4e wtk. B. J. F. Meulenbeld, 5e wtk. C. Brasser, 5e wtk. D. Roodnat, II. wtk. E. J. Kolet, II. wtk. L. B. Veerman, radio-officier L. de Soete, Hoofd voeding P. C. Bergmans, koksmat/bkr. D. L. Meinsma;

m.s. NISO: 3e stm. J. Tebbe, II. stm. P. J. M. Regouin, hfd. wtk. W. Balvers, II. wtk. W. L. Verhage, II. wtk. H. A. H. van de Wal, radio-officier C. Wijnmaalen, Hoofd voeding Th. de Vos;

s.s. ONDINA: Gezagv. G. P. Paulussen, 5e wtk. H. Oldeboom;

s.s. ONOBA: wnd. 2e stm. A. J. Verheul, 2e wtk. A. G. M. Witten, radio-officier G. K. A. Vormer;

s.s. PATRO: 1e stm. M. Hus, 5e wtk. J. P. Kleywegt;

s.s. PHILIDORA: 1e stm. L. A. Veer, 3e stm. L. G. P. de Groot, 5e wtk. A. P. van der Schagt, 5e wtk. J. Hoorn;

s.s. PHILINE: 1e stm. J. Baard, hfd. wtk. J. van der Stel, wnd. 3e wtk. P. N. Droog, 4e wtk. C. A. van Esveld, 5e wtk. R. L. Rader, 5e wtk. S. E. Grimm, 5e wtk. H. van Hall;

s.s. PHILIPPIA: 3e stm. M. van der Heiden, hfd. wtk. J. van Bon, 3e wtk. H. Nijhof, 5e wtk. L. A. ten Harkel, 5e wtk. J. Lagcher, II. wtk. G. W. Slotboom, II. wtk. J. A. Elbert;

s.s. VASUM: Gezagv. K. Prins, 3e stm. F. T. J. van Manen, hfd. wtk. J. M. Nobels, 5e wtk. F. O. Schlüter, 5e wtk. J. D. Berends, radio-officier R. H. Richie;

s.s. VIANA: 2e stm. W. van den Born, hfd. wtk. C. L. H. Stocking Korzen, 3e wtk. M. Schmidt, 5e wtk. E. van der Linden, 5e wtk. A. M. Vink, radio-officier J. A. Griffioen;

s.s. VITREA: 1e stm. A. C. Weide, wnd. 2e stm. W. van der Meulen, II. stm. H. J. Koolstra, 2e wtk. C. J. den Hollander, wnd. 3e wtk. K. M. van Harpen, 5e wtk. C. J. Tanis, II. wtk. C. F. Meerding, II. wtk. J. H. van Leuven, II. wtk. J. H. A. Schulten;

s.s. VIVIPARA: Capatez de buque E. Santos Avilleira, maniobrista especializado J. Lago Alonso, 2º maniobrista G. Gago Costas, marinero integrado: M. Alvarez Fernandez, J. Cabaleiro Alvarez, J. Cabral Duran, M. Dopazo Soto, M. Garcia Malvido, P. Gonzalez Perez, P. Lorenzo Alonso, J. M. Misa Gonzalez, D. Vidal Miguez, 2º marinero integrado: J. Coejo Piñon, D. Fañdino Rodriguez, A. Vecino Sequeiros, cocinero del buque J. Suarez Tajas, camarero: J. Amoedo Otero, R. R. Freire Ferreira, R. Lorenzo Mejuto, camarero de la tripulation C. Perez Couñago;

s.s. ZAFRA: wnd. 4e wtk. W. J. van der Veer, 5e wtk. J. J. F. Govers, radio-officier S. Groenhuyzen;

s.s. ZARIA: 1e stm. H. van Slegtenhorst, wnd. 2e stm. R. F. M. Driessen

MET PENSIOEN

De heer P. J. Engelsma trad op 20 april 1950 als 5e werktuigkundige in dienst van onze maatschappij.

Na vervolgens de rangen van 4e en 3e werktuigkundige te hebben doorlopen werd hem per 1 juli 1961 zijn aanstelling als 2e werktuigkundige verleend.

Met ingang van 1 november a.s. zal hem eervol ontslag worden verleend, onder toekenning van vervroegd pensioen. Wij wensen de heer Engelsma toe dat hij nog vele jaren van zijn pensioen mag genieten.





E. C. Paardekooper
sectie DFM/23
1961 - 17.8 - 1971

Wal- jubilaris



MUTATIES WALPERSONEEL

(gedurende de periode van 16.8 t/m 15.9.71)

In dienst:

- 1.9: M. Gerritsen - sectie DFP/2 (ex S.I.P.M.);
- 1.9: Mej. M. E. Pop - sectie DFF/4;
- 1.9: Mej. M. J. Miog - sectie DFF/4;
- 1.9: Mej. N. Paardenkooper - sectie DFF/1;
- 1.9: Mej. M. E. Odijk - sectie DFF/4;
- 1.9: G. M. J. Debets - sectie DFF/1;
- 13.9: J. M. J. Schilt - sectie DFP/1.

Uit dienst:

- 1.9: Mej. N. van Rijn - sectie DFF/1.

Overgeplaatst:

- 1.9: E. van der Werf van DFM/14 naar DFM/11.

Uit militaire dienst:

- 10.9 G. L. Timmermans - sectie DFF/3

3e stm. A. B. Tuyl, 4e wtk. P. A. Post, 5e wtk. J. M. R. W. Rutters, radio-officier D. G. van de Mheen.

Uit dienst getreden:

2e wtk.: E. Hoogvorst, H. L. de Koning;
3e wtk.: W. F. A. van Mossevelde;
4e wtk.: J. P. Hoogwerf;
5e wtk.: S. A. G. M. van Nijnatten, M. Koelemey, H. D. Hozee;
II.wtk.: N. W. Kuilman;
Scheepsvakman I: P. H. Hietbrink;
scheepsvaklieden II: J. H. J. van Deursen, F. A. W. van den Dungen, G. van der Sijde, L. A. Graus;
Hoofd voeding: P. Leer.

Aangesteld als:

Gezagnv.: J. W. Rutten, J. J. Osinga, L. van der Valk;
Hfd.wtk.: H. J. Kievit;
3e stm. J. E. Tebbe;
5e wtk.: A. D. Salomons.

Behaalde diploma's:

1e stuurman G.H.V.: 2e stm. W. C. Padmos;
2e stuurman G.H.V.: 3e stl. T. H. Tromp, J. I. Boon;
2e stuurman G.H.V.-th.: 3e stl. H. Slot, F. G. Franken;
„C-th.“: 2e wtk. J. van der Schee;
„A“: 5e wtk. L. Puper.

Verhoging kinderbijslag-bedragen

In verband met de aanpassing aan het gestegen loonpeil zijn met terugwerkende kracht tot 1 juli 1971 de kinderbijslag-bedragen als volgt verhoogd:

	per kwartaal	
	oude bedrag	nieuwe bedrag
1e kind	f 140,40	f 148,98
2e en 3e kind	f 158,34	f 167,70
4e en 5e kind	f 211,38	f 223,86
6e en 7e kind	f 234,—	f 248,04
8e en volgende kind	f 258,96	f 274,56

De verhoogde bedragen zullen, voor wat betreft het vlootpersoneel, in de loop van oktober 1971 worden uitbetaald.



Bruidspaar van de maand

Op 18 augustus jl. werd in Singapore het huwelijk voltrokken tussen bediende W. M. Beekman en Mej. Lee, Kwoi Lan. Aan dit bruidspaar, dat zich volgend jaar permanent in Nederland hoopt te vestigen, deze maand onze speciale gelukwensen.

In dienst getreden wal- personeel



mej. N. Paardenkooper
sectie DFF/1
per 1.9



mej. M. J. Miog
sectie DFF/4
per 1.9



mej. M. E. Odijk
sectie DFF/4
per 1.9



mej. M. E. Pop
sectie DFF/4
per 1.9



M. Gerritsen
sectie DFF/2
per 1.9



tussen schip en ka

elfde jaargang no. 2 - oktober 1971

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

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

Administratie:
Mej. J. F. Schilt

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

Redactiecommissie:

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