

TUSSEN  
**SCHIP  
EN KA**

MAANDBLAD VOOR HET  
VLOOT-ENWALPERSONEEL  
VAN SHELL TANKERS N.V.  
SEPTEMBER 1972





## Twée onzer officieren onderscheiden door Carnegie Heldenfonds

Op 11 augustus jl. vond in het Shell-Gebouw een korte plechtigheid plaats, waarbij door de heer H. den Ouden, adjunct-Directeur, aan **hoofdwerktuigkundige C. de Witte**, namens het Carnegie Heldenfonds een „Loffelijk Getuigschrift” en een souvenir in de vorm van een tinnen bonbonschaal met inscriptie, werden uitgereikt.

Oorspronkelijk zou tegelijk met de heer De Witte, **1e stuurman H. A. Kuling** door de Directie onzer Maatschappij worden ontvangen, daar deze onderscheiding aan beiden is toegekend. Echter, door vakantie van de heer Kuling en de aanstaande tewerkstelling van hoofdwerktuigkundige De Witte op de „Sepia”, werd besloten reeds op 11 augustus aan laatstgenoemde, die vergezeld was van zijn echtgenote, een en ander aan te bieden, terwijl na terugkeer van zijn vakantie aan de heer Kuling de onderscheiding zal worden uitgereikt.

Zoals door de heer Den Ouden in een korte toespraak werd gememoreerd, was de actie genomen door beide officieren, toen in juli 1971 bij het tewaterlaten van een reddingboot aan boord van de „Zafra” een Chinese scheepsgezel in het water was gevallen en dreigde te verdrinken, voor de Maatschappij aanleiding om het Carnegie Heldenfonds hiervan in kennis te stellen. Dit fonds zag in het moedige optreden van beiden reden om hen te onderscheiden; alhoewel hiervan reeds in mei jl. bericht werd ontvangen, kon door het dienstverband van beide heren tot nu toe hieraan geen uitvoering worden gegeven. Nu echter aan de heer De Witte het getuigschrift kon worden uitgereikt en de heer Kuling ook spoedig hiervan in het bezit zal worden gesteld, is het goed de gebeurtenissen ten tijde van het ongeval nogmaals te memoreren.

Bij het tewaterlaten van de bakboordsloep van de „Zafra” in juli 1971 ging — door het niet geheel volgen van de juiste procedure — de boot te vroeg te water, waarbij een der Chinese opvarenden — Grade 2 seaman Cheng Kam Chi — overboord viel. Hoofdwerktuigkundige De Witte, die vlak voor het tewatergaan bij deze sloep kwam, gooide onmiddellijk een redding-

boei overboord, waarna hij zo snel mogelijk via de statietrap zelf ook in het water sprong.

Eerste stuurman H. A. Kuling, die nog de bijzondere handicap had dat hij enkele jaren daarvoor bij een ongeval een ernstige verwonding aan een been had opgelopen, waardoor hij zichzelf nog moest ontzien, sprong ook te water. Een bijzonder reliëf aan de daad van beide officieren wordt gegeven als men bedenkt, dat ter plaatse — het was in de Perzische Golf — niet alleen veel haaien voorkomen maar er bovendien een vrij sterke stroom staat.

Juist de sterke stroom was er de oorzaak van dat, ondanks prompte actie, de heer De Witte ongeveer 250 meter moest afleggen alvorens de drenkeling — die reeds het bewustzijn had verloren en op zijn buik dreef — te bereiken. Samen met 1e stuurman Kuling slaagde de heer De Witte erin hem vervolgens over de reddingboei te leggen, waarna allen werden opgepikt door de inmiddels bemande en ter plaatse gearriveerde reddingboot.

Een woord van lof is ook op zijn plaats voor de prompte actie die onmiddellijk na het overboord raken van de Chinese scheepsgezel door de overige officieren werd genomen. Echter, het was voor alles de moedige daad van de beide thans onderscheiden officieren, die het mogelijk maakte de drenkeling nog tijdig te redden.

Na uitreiking van het getuigschrift met souvenir bleven de heer en mevrouw De Witte nog enige tijd napraten over de gebeurtenissen met de aanwezigen, waaronder de heer J. W. Paans, adjunct-Directeur, en de heer G. H. van Leeuwen, Chef sectie DFP/1 - Scheeps-officieren.

## Nautische Ontwikkelingen en Scheepsveiligheid

In de serie tweemaandelijks bijeenkomsten voor een steeds andere groep walpersoneelsleden, vond op woensdag 26 juli jl. de tweede plaats, ditmaal onder leiding van Kapt. M. A. Busker van de sectie DFM/11 - **Nautische Ontwikkelingen en Scheepsveiligheid**.

Het was wederom een bijzonder heterogene groep dames en heren, in leeftijd variërend van rond de twintig tot in de vijftig, die zich om 16.15 uur rond de tafelschaarden om, na een inleiding van 10 minuten door de gespreksleider over de verantwoordelijkheden van zijn sectie, vragen te kunnen stellen.

De aard van het behandelde onderwerp, met name studie van de „**Nautische Ontwikkelingen**” zoals die plaatsvindt in de sectie DFM/11, zou doen vermoeden dat slechts zeer weinigen aan de discussie konden deelnemen, doch het bleek dat wel degelijk — ook bij degenen die in de meer administratieve sector werkzaam zijn — belangstelling voor de behandelde punten bestond, zodat in dit opzicht het nut van een dergelijke gespreksgroep wederom is bewezen.

Duidelijk werd gesteld door kapitein Busker in hoeverre — met een Marine Coordinator's-organisatie in het kantoor te Londen, waarin tevens een sectie „Application & Development” — er toch behoefte bestond om binnen het raam van Shell Tankers N.V. aan nautische ontwikkelingen aandacht te schenken. Bij een vloot van 51 schepen doen zich in de loop der tijd ook velerlei kleinere problemen voor,

### Bij de voorplaat

Een gouache, voorstellende een havengezicht, vervaardigd door 1e stuurman R. van Kranen. Meer over de hobby van deze stuurman op de pagina's 4 en 5.

## Mededeling

De opdracht van de Koninklijke/Shell Groep aan de Franse werf Chantiers de l'Atlantique te St. Nazaire tot de bouw van 6 schepen van 272.000 ton draagvermogen (zie het nummer van juli-1971) is gewijzigd in 2 schepen van genoemd tonnage en 2 schepen elk van ongeveer 530.000 ton draagvermogen.

De twee schepen van 530.000 ton zullen onder Franse vlag varen voor de Société Maritime Shell te Parijs en voornamelijk worden gebezigd voor het vervoer van ruwe olie uit het Midden-Oosten naar Frankrijk.

De afmetingen van deze tankers, die in 1976 zullen worden opgeleverd, bedragen: lengte over alles ongeveer 415 meter, breedte 63 meter, terwijl — volbeladen — de diepgang 28.5 meter zal zijn.

Met twee schroeven en twee roeren zullen deze schepen even manoeuvreerbaar zijn als kleinere schepen met een enkele schroef. De schepen worden uitgerust met een dubbele stoom-turbine-installatie, met een totaal-vermogen van 65.000 aspk.

waarvoor een oplossing moet worden gevonden. Degenen die op ons kantoor met de exploitatie van de vloot zijn belast, vinden dikwijls geen tijd om op korte termijn een studie te verrichten om tot een juiste beslissing te komen; deze problemen nu kunnen worden gedelegeerd naar DFM/11. De problemen die in Londen voor de gehele vloot van de Koninklijke/Shell worden behandeld, zijn merendeels van omvangrijker aard en verlangen daarom een langere studie.

Alvorens kan worden besloten met welke navigatie-apparatuur bij voorbeeld nieuwbouwschepen moeten worden uitgerust, wordt de gehele internationale markt verkend; tevens moet rekening worden gehouden met de velerlei wettelijke eisen die in verschillende landen worden gesteld. Is dan eenmaal vastgelegd wat voor type apparatuur vereist is, dan moeten de fabrikanten die deze aanbieden worden benaderd, de apparaten op betrouwbaarheid worden getest en dit zijn typisch zaken die in Londen thuishoren. Anderzijds, alhoewel de nautische uitrusting op onze schepen als bijzonder geavanceerd mag worden beschouwd en verre uitgaat boven wat wettelijk is vereist, dient deze te zijn aangepast aan de vaart en aan de brugbezetting. De opstelling zelf dient weloverwogen te zijn en bij dit alles moet nog rekening worden gehouden met typisch Nederlandse opvattingen. Dus ook bij deze in Londen behandelde zaken heeft DFM/11 wel degelijk een stem in het kapittel.

Vanzelfsprekend is men hier op kantoor ook geheel op de hoogte van de eisen die door de Nederlandse autoriteiten worden gesteld of voor de toekomst worden overwogen. Doch het gaat niet alleen om de nautische uitrusting; de in de sectie behandelde onderwerpen variëren van vergaarkakken voor kombuisvuil (nodig in b.v. Canadese havens waar bijzonder stringente bepalingen heersen) tot de bescherming van het milieu in het algemeen.

Bijzonder actief houdt DFM/11 zich dan ook bezig met de verfijning van het load-on-top systeem, zulks door middel van eventuele plaatsing van separatoren en meters. Uit de gestelde vragen bleek duidelijk hoe zeer een ieder in onze organisatie zich betrokken voelt bij de maatregelen die zijn genomen door de Koninklijke/Shell om verontreiniging van de zee en havens te voorkomen. Men was zich ervan bewust dat het load-on-top systeem, bij de invoering in het begin van de zestiger jaren, de wetgever jaren vooruit was. In hoeverre is het nu mogelijk — aldus een der vraagstellers — deze gunstige situatie te handhaven? Immers, bijzonder moeilijk wordt dit bij de nieuwbouwschepen, waarvoor men toch kan uitgaan van een levensduur van ongeveer 20 jaar, terwijl niet bekend is hoe de wetgevers in de komende jaren de voorschriften zullen opvoeren nu de belangstelling voor bescherming van het milieu zo zeer toeneemt.

Het doen bouwen van tankers met ge-



scheiden tanks voor lading en voor ballast, de zogenaamde „segregated ballast tankers”, is een mogelijkheid, maar een bijzonder kostbare. De vervoerskosten zullen — afgezien nog van de bouwkosten — stijgen en uiteindelijk moeten worden verhaald op de verbruikers van de producten. En zo lang andere rederijen bij gebrek aan wettelijke voorschriften hier niet toe overgaan, zou een dergelijke beslissing in onze organisatie de concurrentiepositie in gevaar brengen. Vandaar dat voorlopig wordt gezocht naar een oplossing die even veilig is wat milieubescherming betreft, maar is gebaseerd op bestaande principes, maar dan met de nodige extra verfijning en instrumenten, om elk menselijk falen te voorkomen. Zoals vergroten van de slopstank, door ze over de gehele scheepsbreedte in te bouwen hetgeen tevens als een extra veiligheid tussen pompkamer en ladinggedeelte kan worden beschouwd; het nagaan in hoeverre de afsluiters automatisch kunnen sluiten als bij het uitpompen van water uit de slopstank sporen olie worden meegepompt. Dit alles maakt deel uit van het Maatschappijstreven om de waterverontreiniging door olie minimaal te houden.

Een van de aangesneden onderwerpen was ook het vervoer van vloeibaar gas in tankers. Alhoewel in onze eigen vloot dergelijke tankers nog niet zijn opgenomen, mag — met de nodige reserve — toch worden verwacht dan over 5 à 10 jaar ook gastankers onder ons beheer zullen vallen. Met dit voor ogen is het zaak reeds nu nauw contact te houden met de gasvervoerders, de ontwikkelingen bij te houden, op de hoogte te blijven van maatregelen die reeds zijn genomen of nog worden overwogen om de veiligheid te betrachten bij het vervoer van een produkt dat is gekoeld tot niet minder dan 160 graden

onder het vriespunt. Tevens om de wettelijke voorschriften die thans allerwegen worden overwogen, op hun merites te beoordelen en, indien nodig, hierbij een adviserende stem uit te brengen.

Uit een en ander vloeit voort dat door DFM/11 een aanzienlijke hoeveelheid tijd wordt besteed in studiegroepen, werkommissies, en zulks op allerlei gebied: nautische zaken, veiligheid, technische ontwikkelingen, milieubescherming, e.d. En, zoals reeds gezegd, ook aandacht voor allerlei kleinere problemen die dringend om een oplossing vragen en bij delegatie naar de Marine Co-ordinator's-organisatie te veel tijd zouden vergen, te meer daar men zich daar voornamelijk bezighoudt met studies op langere termijn omtrent aangelegenheden die meer als internationaal moeten worden gezien.

Ook fouten bij de ladingbehandeling passeerden de revue in deze gespreksgroep. In 99,9% van de gevallen gaat alles juist, maar het zijn die paar gebeurtenissen waarbij, door een kleine fout, grote gevolgen kunnen ontstaan. De sectie Nautische Ontwikkelingen wordt hierbij betrokken; de situatie dient dan te worden bestudeerd, nagegaan moet worden hoe zulks mogelijk is geweest, welke maatregelen er moeten worden genomen om herhaling te voorkomen.

Tot slot werden nog enige vragen gesteld omtrent de mogelijkheid van zelfplottende radars en radiobesturing van schepen, over de conventie die in 1973 zal worden gehouden omtrent „Oil Pollution”, over walontvangstfaciliteiten voor slops, moderne navigatie-apparatuur en satellietnavigatie. Een scala van onderwerpen, die aantoonde hoe zeer de belangstelling was gewekt voor het onderwerp in deze gespreksgroep: „Nautische Ontwikkelingen en Scheepsveiligheid”.

# EEN HOBBY VAN EEN VAN ONS



Met een zes die hij kreeg voor het vak tekenen in de tweede klas van de H.B.S., had niemand in de familie van 1e stuurman R. van Kranen ooit kunnen denken, dat ze later met trots een gouache van zijn hand in de huiskamer zouden hangen. De stuurman gaf ook niets om tekenen. Kleurcompositie, ja, dat lag hem wel, maar dat strookte niet met de verplichte tekenopgave. Toch is het dankzij dezelfde leraar die hem een zes gaf, dat hij later zoveel plezier beleefde aan zijn hobby: het maken van fijne gouaches, in de vrije ogenblikken die hij aan boord tijdens zijn dienstperioden heeft.

Als je in de ruime huiskamer van de familie Van Kranen bij Nunspeet zit, valt je een ding onmiddellijk op: kleur, overal kleur. Kleuren waarvan men eigenlijk niet zou verwachten, dat ze bij elkaar passen, maar die juist in hun totaliteit een ruimte en frisheid aan het vertrek verlenen, die je niet ontgaan.

„In de derde klas kreeg ik de kans eens af te wijken van de gebruikelijke tekenopgave; ik mocht kleurcomposities maken. En plotseling kreeg ik negens en tiens voor mijn werk. Ja, sterker nog, de leraar oefende meer en meer aandrang op mij uit om later naar de tekenacademie te gaan en een akte te halen. Maar ik zag er geen brood in om als leraar voor de klas te staan, ik wilde naar de zeevaartschool en ging daarna als leerling-stuurman naar zee”. En zo kwam er niets terecht van de artistieke carrière van 1e stuurman Van Kranen. Niet dat hij daar zelf spijt van heeft, oh nee. Hij schildert toch nog steeds veel, getuige de enorme hoeveelheid werken die hij thuis heeft, maar hij doet dat zuiver voor zijn plezier.

Nadat de bewuste tekenleraar had ontdekt, dat zijn leerling in tekenen maar heel matigjes was, maar wel gevoel voor kleuren had, gaf hij hem ook volop de kans daarin verder te gaan. Hij kreeg aanwijzingen en de resultaten werden steeds beter. Het moet dan ook voor deze leraar een teleurstelling zijn geweest, dat zijn pupil het verder wel geloofde en een varende carrière ging zoeken.

Als je, op verzoek, de talloze gouaches te zien krijgt, vraag je je natuurlijk af of zo iets nu eigenlijk al in de familie zat. In het huidige gezin Van Kranen in ieder geval wel, want ook mevrouw Van Kranen blijkt artistieke aanleg te hebben, hetgeen zich uit in de fraaie, ook door hun kleuren opvallende produkten die van „pot-tenbakken” getuigen.

Maar in het ouderlijk huis van de stuurman was dit niet het geval. Wel hingen er bijzonder veel schilderijen van de hand van een aange trouwde oom, die kunstschilder was. Hij was het ook die Van Kranen als jongen nogal eens meenam als hij met ezel en palet de vrije natuur in trok. Hij gaf hem dan ook een paar kleurtjes en een stukje linnen en, met een paar aanwijzingen,

kwam er een produkt tot stand dat de oom wel beviel. Maar ook toen al waren het abstracte kleurcomposities die tot stand kwamen.

Eenmaal als leerling op zee, kwam er van het schilderen in de vrije ogenblikken niets terecht. Alles was nog zo nieuw aan boord, het werk, de sfeer, je staat er nog onwennig tegenover. Maar als 4e stuurman, op het eerste bootje in die rang al, waren een oude zeekaart en een paar waspotloden die voor kaartcorrectie worden gebruikt, toch te veel voor hem. Op de achterzijde van de kaart kwam weer een tekening tot stand. Aanvankelijk behield hij zich tijdens de dienstperioden met dit materiaal, waarbij ook nog wat kaartverbeterinkt van pas kwam. Maar alras begon hij, wanneer hij zijn koffer pakte om weer naar zee te gaan, wat plakkaatverf mee te nemen, een rol papier, wat penselen. En naarmate hij in zijn vrije tijd zich meer toelegde op schilderen, met name het maken van gouaches, begon hij zich verder te ontwikkelen. Het abstracte dat in zijn schilderijen uit de beginperiode opvalt, wordt vervangen door strakkere composities, later duidelijker vormen. Als men het werk uit de verschillende perioden doorneemt, moet de geleidelijke ontwikkeling, het steeds zoeken naar nieuwe wegen, wel opvallen. Het zijn geen kleuren zoals ze in een kleurenfoto staan, maar ze zijn fascinerend, zonder meer.

Stuurman Van Kranen is zelf erg bescheiden over zijn produkten: „Voor mij is het tijdverdrijf, ik heb er plezier in. Ik heb nog wel eens inlichtingen ingewonnen om een schriftelijke cursus te gaan volgen, maar daar vroegen ze maar liefst f 1300 voor, in die tijd voor mij een te groot bedrag. Ik was bezig voor mijn 2e rang en kon mijn gage wel beter gebruiken. Trouwens, ik vind dat men zichzelf net zo goed kan ontwikkelen. Naarmate je het meer doet, krijg je niet alleen meer vaardigheid, maar je merkt dat je een ontwikkeling doormaakt. Toen ik op mijn eerste schip als 1e stuurman ging varen, kwam er niets meer van. Je moet een paar uur achter elkaar ongestoord eraan bezig kunnen zijn, je kunnen concentreren. Maar nu ga ik toch weer verder, al ben ik van plan over te stappen op olieverf, wat meer mogelijkheden biedt. Wat schilderslinnen op een rolletje kan altijd nog wel in de koffer, dat weegt haast niets”.

Al doet hij het dan voor z'n plezier, belangstelling voor zijn werken is er genoeg. En dat niet alleen bij zijn familieleden; ook collega's hebben nu werken van zijn hand thuis hangen.

Het meest merkwaaardige is eigenlijk dat, wanneer hij met verlof is, er van zijn hobby niets komt. Thuis heeft hij eigenlijk alles beschikbaar, ook een schildersezal, een attribuut dat wel eens als onmisbaar wordt beschouwd bij het schilderen. Maar aan boord behelpt hij zich: het papier wordt eventueel vastgemaakt op de



onderzijde van een lade, de lade schuin op het bureau en dan maar composities maken.

„Ja, aan commentaar is er aan boord geen gebrek. Maar daar moet je je niets van aantrekken. Je moet het gewoon voor jezelf doen, er plezier in hebben, je op papier uitleven. En . . . ik heb me nooit verveeld na mijn wachten. Wel moet ik toegeven, dat ik toch nooit die belangstelling voor deze hobby zou hebben gehad, als ik niet zoveel stimulans had gekregen van de tekenleraar die mij aanvankelijk zo slecht vond”. Veel werken heeft hij op zolder hangen, gewoon als decoratie. Op bepaalde momenten stapte hij daar eens rond om te genieten van wat door doe-het-zelf-werkzaamheid tot stand is gekomen, zoekt dan een gouache uit die hij weer eens een tijd in de kamer beneden, achter glas, hangt, om 'm na verloop van tijd weer te vervangen door een andere.

„Een kostbare geschiedenis is het beslist niet. Zo'n f 30 ben je kwijt aan papier, aan penselen en plakkaatverf, en je kunt er al menige dienstperiode mee vullen. En alhoewel tegenwoordig mooie affiches voor zo'n f 7,50 te koop zijn en ook door zeevarenden worden aangeschaft voor decoratie in de hut, geeft het mij toch meer voldoening om een zelf vervaardigde gouache te hebben hangen, of anderen 'm nu mooi vinden of niet”.

#### BIJ DE FOTO'S

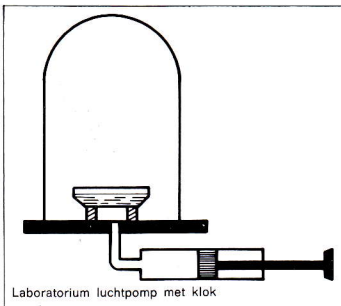
De voorplaat geeft een gouache weer die stuurman Van Kranen niet veel maakt. „Dit is eigenlijk niet mijn stijl”, zo zei hij zelf. De fijne prent links dateert al weer uit het begin der zestiger jaren. Eigenlijk zouden deze opnamen in kleur beter uitkomen, maar in zwart-wit krijgt de lezer toch ook een indruk van het werk, waarbij de opname hieronder de stijl weer geeft die deze hobbyist zichzelf thans heeft verworven.



# Gas-extractie-systeem voor ladingpompen

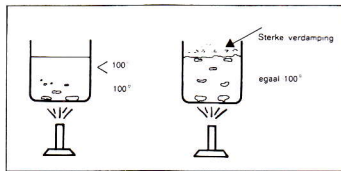
Gepaard met het grote aantal tankers in bestelling voor de vloot van de Koninklijke/Shell, is er allerwegen een streven om deze schepen te voorzien van de meest geavanceerde uitrusting. Hiervoor is in het verleden reeds veel onderzoek verricht, waarbij met de ervaring opgedaan in de praktijk aan boord steeds rekening is gehouden. Bij de werktuigen die bijzondere aandacht verdienen, nemen pompen een belangrijke plaats in. In onderstaand artikel — van de hand van kapitein M. A. Busker — wordt hierop nader ingegaan.

Uit keukenervaring is bekend, dat water bij een bepaalde temperatuur begint te koken, hetgeen zich kenmerkt door een plotselinge hevige dampvorming. Hoewel met deze wetenschap perfecte maaltijden zijn te bereiden, is voor ladingverpomping verdere definiëring van de begrippen „koken en kookpunt” gewenst. Elke vloeistof heeft haar eigen specifieke kookpunt, hetwelk afhankelijk is van de druk welke op het vloeistofoppervlak wordt uitgeoefend. In de natuurkundeles is met de proef met de luchtpomp gedemonstreerd hoe door drukverlaging water, zonder enige warmtetoevoer, gaat koken en zelfs onder een laagje ijs kan koken.

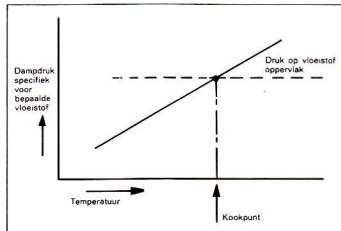


Uit het voorgaande blijkt, dat „natuurkundig koken” beter kan worden omschreven als het vergelijken van drukken en wel van de druk die op het vloeistofoppervlak wordt uitgeoefend en de druk in de dampbellen in de vloeistof gevormd, afhankelijk van de temperatuur. De invloed van de temperatuur wordt duidelijk gedemonstreerd door het „razen”, voorafgaand aan het koken van water in de ketel. De oorzaak is de ongelijke temperatuurverdeling in de vloeistof. Nabij de bodem is de temperatuur voldoende hoog om dampbellen te doen ontstaan, welke oprijven. Op hun weg naar het oppervlak komen ze in kouder water, met gevolg dat de dampdruk in deze

bellen daalt en ze in elkaar worden gedrukt.

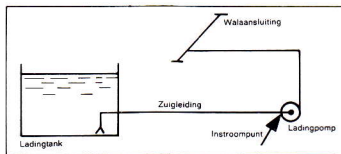


De met het koken verband houdende grootheden zouden als volgt in een diagram kunnen worden uitgezet.



Tankers vervoeren ladingen met sterk verschillende eigenschappen. De dampdrukken van deze ladingen lopen uiteen van vergelijkbaar met water tot de „spiked crude oils”, welke bij atmosferische druk en normale omgevingstemperatuur koken.

## Wat zijn de gevolgen voor de pompinstallatie?



Aan boord is de situatie als hierboven schematisch aangegeven. De pompwerking dient te worden bekeken aan de pomp of, nauwkeuriger, nabij het instroompunt van de pompwaaier. Voor een efficiënte pompwerking dient de op dit punt heersende druk boven de dampspanning van de verpompte vloeistof te liggen.

Is dit niet het geval dan wordt damp (gas) gevormd, welke met de vloeistof mee wordt verpompt. Deze toestand is niet gewenst, omdat:

- a. waar gas is kan geen vloeistof zijn, dus de opbrengst van de pomp wordt minder;
- b. zodra het gas aan de perszijde van de waaier komt, neemt de druk van de omhullende vloeistof toe, met als gevolg dat de dampbellen worden ingedrukt (razen van de waterketel). Dit gaat dermate krachtadig, dat door de imploderende dampbellen metaaloppervlakken gaan eroderen. Het vrij lawaaiige verschijnsel op zich noemt men „cavitatie”;
- c. door ongelijke belasting van de zowel damp- als vloeistofverwerkende pompwaaier, treden trillingen op, welke ongewenst zijn voor o.a. de lagers van de pomp;
- d. de dampvorming kan dermate hevig worden dat de vloeistofstroom wordt onderbroken en de pomp afslaat.

## Is cavitatie een belangrijke grootheid?

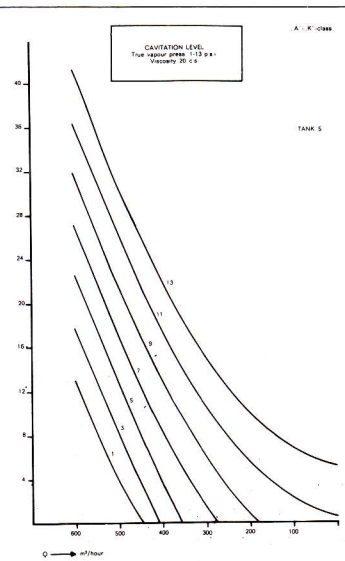
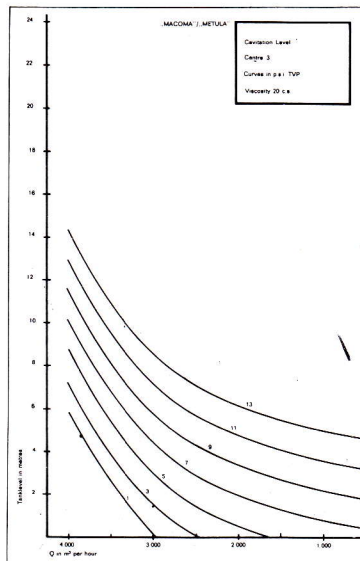
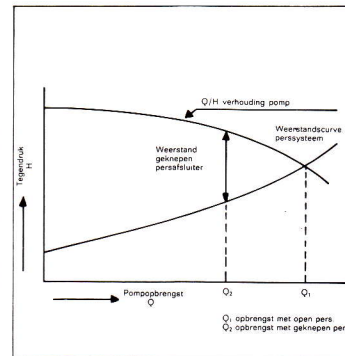
Voor een bepaalde dampspanning kan worden uitgerekend bij welk vloeistofniveau in de tank de pomp zal gaan cavitieren. In de volgende diagrammen is dit gedaan voor een tank op halve scheepslengete van respectievelijk een 18.000 tons „K”-klasse en een 210.000 tons „M”-klasse schip. Het zal weinig explicatie behoeven dat gedurende het lossen langdurig met cavitierende pompen

wordt gewerkt. Gezien de eerder genoemde nadelige invloeden zal het ook duidelijk zijn dat getracht is middelen te vinden en toe te passen, welke de cavitatie zoveel mogelijk beteugelen, maar desondanks een redelijk efficiënte losoperatie mogelijk maken.

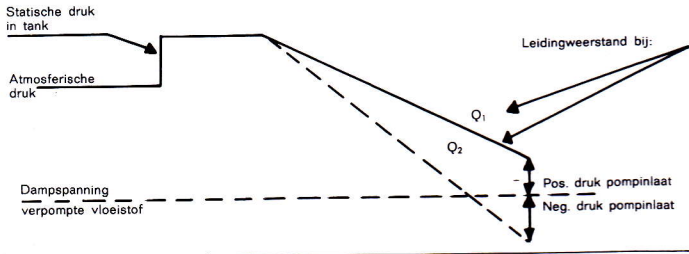
## Drukregeling

Op de „D”, „N”- en „M”-klasse schepen zijn voorzieningen aangebracht om op eenvoudige wijze de persdruk van de pompen te regelen. Meer tegendruk betekent een lagere pompopbrengst. De hiermede gepaard gaande vermindering in stromingssnelheid door de zuigleiding verbetert enigszins de zuigcondities, waardoor de cavitatie wordt verminderd.

## Regeling pompopbrengst door persafsluiter te knijpen



### Invloed verminderde pompprest op zuigconditie



### Gas-extractie-systemen

Een meer directe methode om eenmaal gevormde damp weg te werken is deze af te voeren vlak vóór de zuigzijde van de pomp. Hoewel er diverse systemen op de markt zijn, is het principe van de meeste gelijk. Zo kort mogelijk voor de zuig van de pomp wordt een tank geplaatst. Eventuele damp wordt hier van de vloeistof gescheiden en verzamelt zich boven in de tank, vanwaar het wordt afgevoerd. De vloeistof wordt door de pomp uit de tank weggezogen.

De afvoer van het gas vindt plaats d.m.v. een ejector, pompje of vloeistofplunjer.

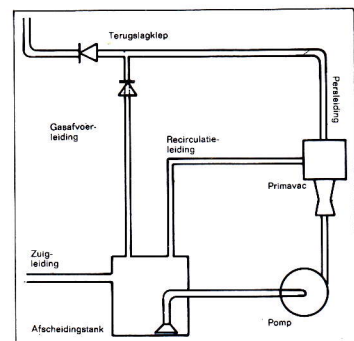
### Primavac systeem

Shell International Marine Ltd. heeft op ons m.s. „Acila” ter evaluatie een Primavac installatie op een der ladingpompen geplaatst. Deze installatie gebruikt een vloeistofplunjer om het verzamelde gas af te voeren. Het grote voordeel van de Primavac is de bijzonder eenvoudige constructie en daarmee samenhangend de grote mechanische bedrijfszekerheid. Uit een veiligheidsoogpunt kan de gasafvoer via de persleiding nog worden genoemd.

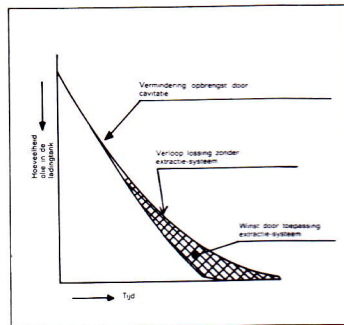
Na een 2-jarige testperiode kan worden gesteld, dat de Primavac mechanisch goed voldoet, maar dat de efficiency van het systeem te wensen overlaat. Tevens wordt gevreesd dat parallelwerkende pompen elkaars werking ernstig zullen verstoren.

Hoewel het beschreven systeem niet is gekozen, is het gas-extractie-principe als zodanig aanvaard als oplossing van het cavitatieprobleem.

### Ladingpomp met Primavac eenheid



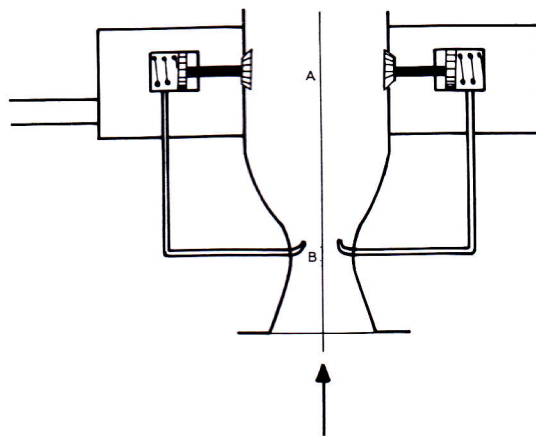
In het volgende diagram is aangegeven in welke mate het pomprendement wordt verhoogd door toepassing van een extractiesysteem.



Een verder uiterst belangrijke bijkomstigheid is de mogelijkheid om nazuigpompen met bijbehorend leidingsysteem achterwege te laten.

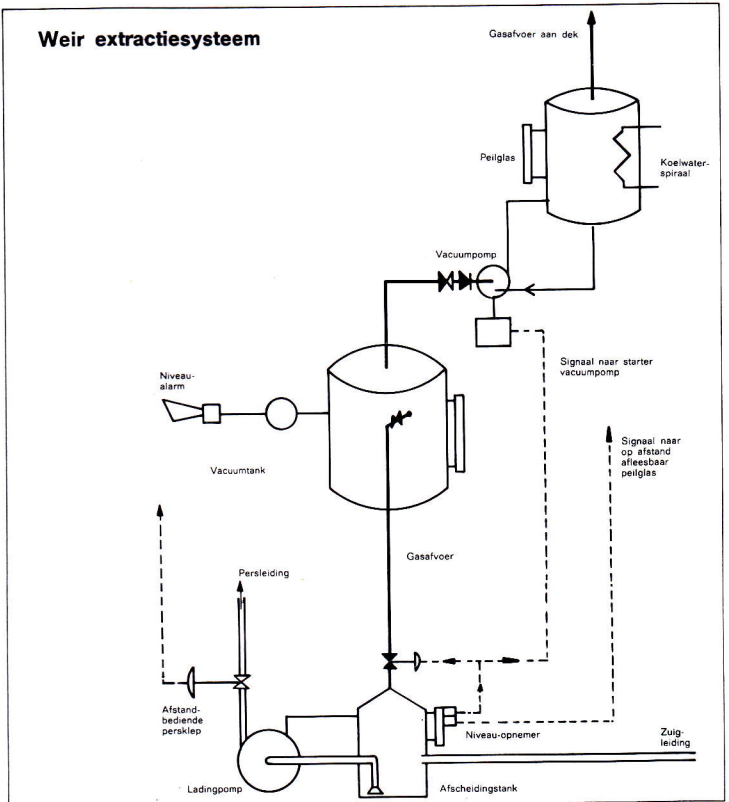
Om deze en eerder genoemde

### Primavac



De Primavac-eenheid werkt op het venturiprincipe. Bij normale lossing worden de kleppen bij A gesloten gehouden, omdat dan de druk in A groter is dan in B; dit volgens de eigenschappen van de venturi. Wordt de vloeistofstroom onderbroken — gas in de pomp — dan is de druk in A gelijk aan de druk in B. Door de veer wordt nu de klep geopend en de vloeistof welke zich bevindt tussen de Primavac-eenheid en de nu gesloten terugslagklep in

### Weir extractiesysteem



redenen is voor de nieuwbouwschepen het extractiesysteem, ontwikkeld door de bekende pompen turbinebouwers „Weir”, geaccepteerd, waarvan hierboven een schema.

### Weir extractiesysteem

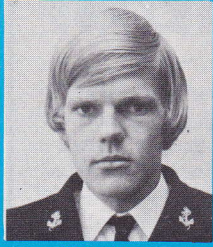
Geheel automatisch wordt het vloeistofniveau in de afscheidingstank gecontroleerd. Zodra zich gas verzamelt, daalt het vloeistofniveau en deze verandering veroorzaakt stuursignalen naar een elektrisch gedreven pomp, welke een vacuüm schept in de vacuümtank. Tevens wordt een signaal aan de afsluiter in de gasafvoerleiding gegeven. Deze opent en het gas wordt uit de afscheidingstank naar de vacuümtank gezogen en vandaar via een waterreservoir met koeler naar een afvoerleiding aan het dek geleid.

Om de vacuümpomp, waardoor in principe geen vloeistof stroomt, te koelen en een behoorlijke glandafdichting te waarborgen, wordt koelwater uit een reservoir gezogen, hetwelk samen met het gas weer hierin terugkomt.

Het is van groot belang dat via het gasafvoersysteem geen (brandbare) vloeistof wordt afgevoerd naar dek. Naast de automatische regeling van de afsluiter aan de afscheidingstank, welke sluit zodra het vloeistofniveau stijgt, alsmede de besturing van de vacuümpomp, welke afslaat als het niveau in de tank stijgt, is geheel separaat van deze regelsystemen op de vacuümtank een niveau-alarm aangebracht.

# Nieuwe leerling-stuurlieden

# Nieuw



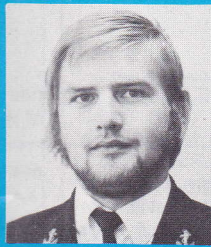
S. S. Abma



P. Bode



E. M. M. van den Bosch



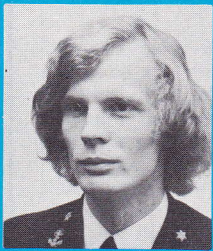
J. W. H. B. ter Braak



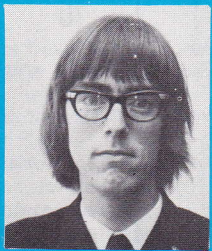
A. Breevaart



W. J. Adema



J. F. Breys



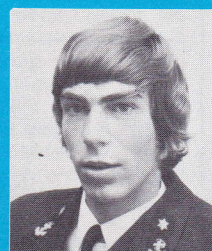
J. van Dam



M. van Dijke



C. J. van Essen



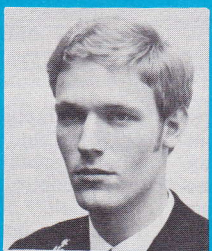
P. Haas



T. den Dekker



E. Hietbrink



J. Jongeneel



N. C. M. Jonker



H. A. Kamsteeg



P. H. A. M. Kasius



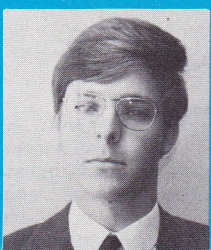
T. J. van het Kaar



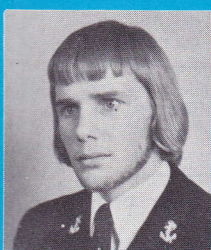
G. J. Krone



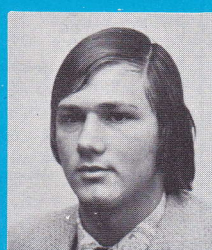
T. Kreek



A. P. Kruidenberg



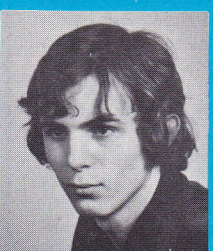
A. G. Lenting



M. Lokker



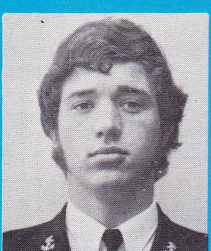
P. J. van Kuyk



R. H. M. Meiland



R. J. Moeke



J. M. M. van Rossum



D. A. P. Sluimer



W. P. van Stek



B. A. Rumeser



D. Venema



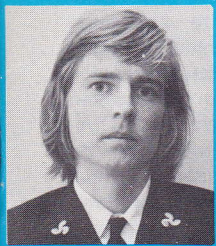
M. W. Vermeiden



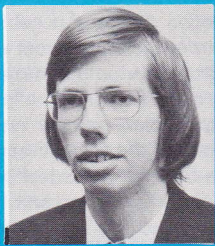
P. C. Telle



# de leerling-werktuigkundigen



M. J. Bakker



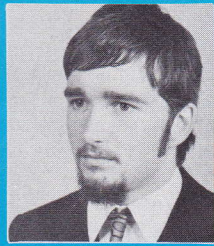
D. J. Bastiaans



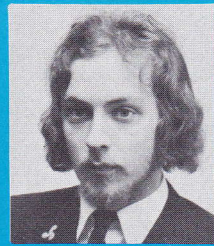
L. Blokpoel



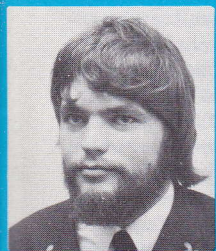
H. J. de Bordes



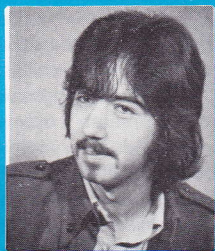
M. J. M. Borghouts



L. Busé



R. Dorrenboom



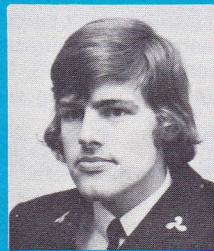
M. A. P. M. Fischer



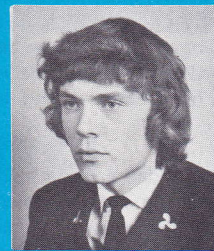
J. A. Geerdinck



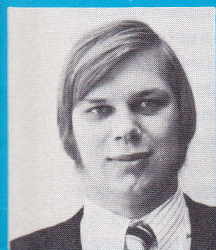
E. J. Genemans



C. G. A. Hoenders



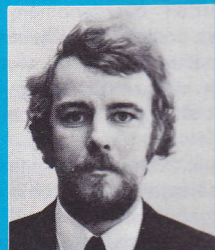
A. J. M. Janssen



C. J. J. v. d. Kerkhoff



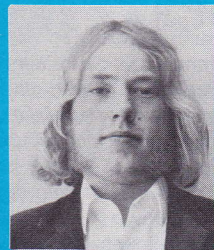
H. A. J. Kiljan



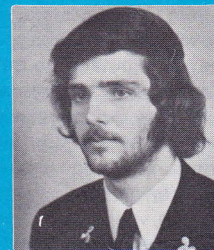
M. Klein



A. Korf



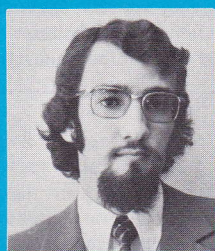
R. Koudstaal



E. Krook



K. J. Kuyper



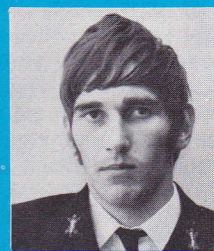
C. B. van het Maalpad



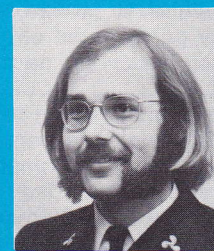
B. Maaskant



P. A. G. van der Meer



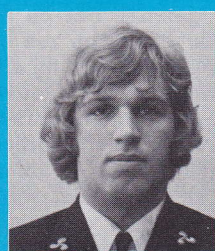
J. D. ten Napel



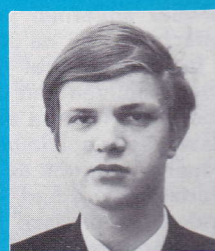
J. L. M. Peeters



R. Romijn jr.



P. P. Rolff



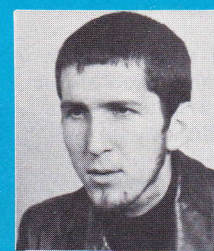
C. J. M. van der Slikke



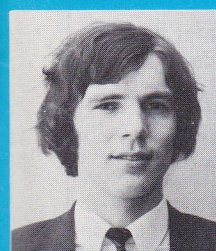
H. M. Smit



J. Snapper



J. Starkenburg



H. M. D. Thesingh



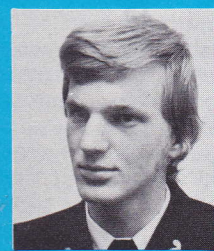
F. Vos



D. de Vries



T. P. Zutt



H. M. Zwanenburg

# Recrutering

Ook in deze september-editie van „Tussen Schip en Ka” twee volle pagina's met foto's van nieuwe leerling-officieren. Waarbij al snel de vraag opkomt hoe onze Maatschappij erin slaagt om toch elk najaar het officierenbestand weer voldoende aan te vullen.

In dit verband kan eraan worden herinnerd dat in de artikelenreeks omtrent verschillende secties van de walorganisatie, met name in het september-1970-nummer, een uitgebreid artikel verscheen over de sectie DFP/1 - Scheepsofficieren, waarbij jammer genoeg geen gewag werd gemaakt van de activiteiten van deze sectie omtrent de recrutering. Echter, toentertijd was er een aparte sectie, namelijk DFP/3 - Recrutering en Cursussen, die zich hiermede belaste, welke sectie later, namelijk per 1 mei 1971, met DFP/1 is samengesmolten.

Juist nu wederom een groot aantal jongeren voor het „Leerlingjaar” op de vloot is geplaatst, de werving van bursalen voor de vorige maand begonnen opleidingen aan diverse zeevaartscholen is afgesloten en al weer vooruit wordt gedacht aan de recrutering voor 1973, lijkt het gewenst alles wat hiermede verband houdt meer uitvoerig te belichten.

## Planning

Het spreekt vanzelf dat aan de aanname van personeel een zekere planning ten grondslag ligt; en zeker als er aan het moment van indiensttreding een periode van scholing van een aantal jaren vooraf moet gaan. Het merendeel van onze scheepsofficieren wordt immers aangetrokken door het verstrekken van studiebeurzen voor een opleiding aan een Hogere Zeevaartschool.

Bij het opstellen van een wervingsprogramma wordt ten eerste in aanmerking genomen: de vlootsterkte gedurende b.v. de komende vijf jaar, dus nieuwbouw, eventuele sloop en alle andere factoren die hierbij van invloed zijn. Vervolgens de bekende aantallen te pensioneren officieren plus een schatting van het verloop, welke op ervaringscijfers wordt gebaseerd. Dan wordt rekening gehouden met het aantal jongelui dat reeds voor onze rekening op school zit, en op grond van dat alles kan ten naaste bij worden vastgesteld hoeveel nieuwe 5e werktuigkundigen en 4e stuurlieden gedurende de volgende vijf jaar, elk jaar nodig zijn. Maar daarmee is de zaak nog niet bekeken; er moet worden geschat welke aantallen officieren jaarlijks van de zogenaamde „vrije markt”

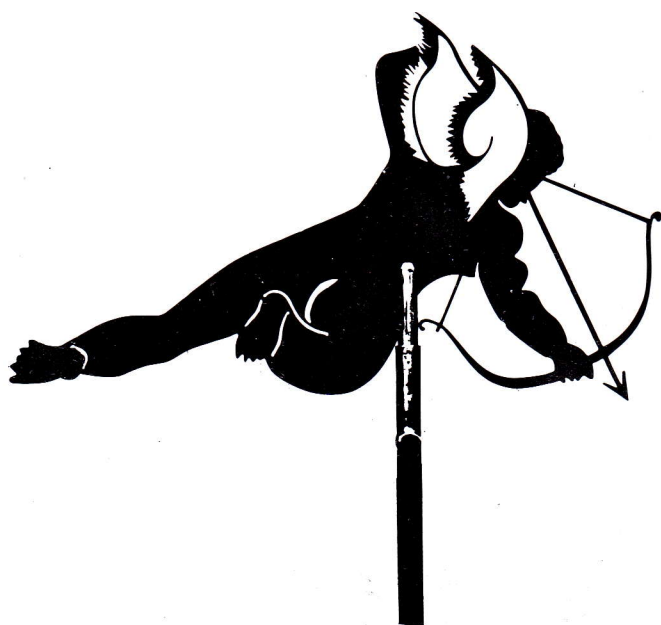
kunnen worden aangenomen. Het is daarom zaak te beschikken over voldoende gegevens en informatie om een redelijk beeld van de arbeidsmarkt te geven en de ontwikkelingen die op dat gebied te verwachten zijn. Bovendien moet rekening worden gehouden met eventuele wijzigingen in de plannen met betrekking tot de vlootsterkte, opdat er noch een surplus, noch een tekort zal optreden. Zodra dit alles is gebeurd kan worden vastgesteld hoeveel jongelui naar school moeten worden gestuurd. Waarbij dan nog de variaties komen van één-, twee- en driejarige BS-ers, twee- en driejarige BM-ers en sedert augustus 1971 ook de experimentele opleiding volgens de HTS-structuur, zowel voor stuurlieden als voor werktuigkundigen.

## Werving

Maar die jongelui komen natuurlijk niet zonder meer het kantoor binnenvandelen. Weliswaar komen er ieder jaar weer een aantal gegadigden op aanbeveling van familieleden die bij ons of een Groepsmaatschappij werken dan wel gewerkt hebben. Op zich natuurlijk een feit dat voldoende „bursalen” oplevert! Dus moet er een wervingscampagne worden opgesteld. Daarvoor is ook een budget aanwezig en natuurlijk is het de bedoeling dat de uitgaven de begroting niet overschrijden. Dus eerst het zorgvuldig wikken en wegen om met de financiële mogelijkheden maximale resultaten te behalen. Van welke media kan het meeste succes worden verwacht, hoe worden de advertenties opgesteld, zijn er bepaalde vakbeurzen of anderszins waaraan moet worden deelgenomen, kunnen eindexamenkandidaten van het voortgezet onderwijs wellicht via de tegenwoordig nogal veel gebruikte „direct mailing” methode worden benaderd? Is de campagne vastgesteld, dan eist de uitvoering weer veel tijd en aandacht en uiteindelijk resulteert dit in de beoogde aanvragen voor studiebeurzen.

## Selectie

Dat de selectie van geschikte bursalen uit het vrij grote aantal aanvragen geen sinecure is, zal duidelijk zijn. In een vaak langdurig gesprek met de kandidaat worden allerlei zaken terdege doorgepraat, waarna een zogenaamd „interview rapport” wordt opgemaakt, waarin o.a. wordt vermeld: korte beschrijving van zijn levensloop, welke scho-



## CUPIDO

Het is alweer anderhalf jaar geleden dat de heer J. R. Cupido afscheid nam na 36 jaar dienst op zee en aan de wal. Als toenmalige chef Recrutering had hij altijd nauw contact onderhouden met de verschillende zeevaartscholen in Nederland waarop de Shell Tankers-cursisten worden geplaatst voor opleiding tot koopvaardij-officier. Geen wonder daarom dat ook de besturen van de scholen goed waren vertegenwoordigd bij zijn afscheid, waarbij hem onder andere symbolisch (het cadeau was nog niet gereed) een windroos met windvaan werd aangeboden door de heer P. van Leunen, Directeur van de Hogere Zeevaartschool op Terschelling.

Die roos en vaan werden enige tijd later geplaatst in respectievelijk op de woning van de gepensioneerde Cupido. Gezaagd uit een 3 mm dikke koperen plaat, naar een ontwerp van een oud-leraar van de school, vormt de windvaan een wel bijzonder origineel afscheidscadeau in een zeer attractieve vorm, zoals uit de hiernaast geplaatste foto moge blijken.

len doorlopen werden en is er wel eens gedoubleerd; wat voor cijfers werden behaald en wat zijn met name de resultaten in de exacte vakken gedurende het voortgezet onderwijs. Een en ander leidt tot een conclusie, die mede bepalend is bij de uiteindelijke selectie. Daarbij zijn ook de keuringsrapporten van oog- en oorspecialisten belangrijk, en vooral dat van onze eigen medische adviseur. Maar in augustus gaan elk jaar weer vele jongelui voor onze rekening aan een Hogere Zeevaartschool studeren, waarvan het aantal kan variëren tussen 75 en 140.

### Begeleiding

De jongelui worden dan onzerzijds allerminst aan hun lot overgelaten, integendeel: door regelmatig bezoek aan scholen en internaten, en zo nodig ook aan de huisadressen, worden de bursalen tijdens hun studie begeleid. Vooral gedurende de beginperiode van het eerste schooljaar vergt dit veel aandacht, want de overgang van het leven thuis naar een internaat levert nogal eens wat probleempjes op.

Indien de resultaten van de leerlingen beneden de verwachtingen blijven, of als het gedrag reden tot ernstige kritiek oplevert, moet er ook van Maatschappij-zijde worden ingegrepen. Gesprekken met betrokkenen en/of hun ouders, brieven ter bevestiging van corrigerende maatregelen dan wel schriftelijke waarschuwingen over eventueel te nemen stappen, kunnen allemaal helpen om met de bursalen toch het beoogde resultaat te bereiken, namelijk zonder doubleren en met redelijke cijfers de studie volbrengen.

Gedurende het laatste studiejaar, en wel in de kerstvakantie, komen alle bursalen in groepen van 20 à 25 man een dag op kantoor voor een zogenaamde introductie-bijeenkomst. Diverse functionarissen van de walorganisatie houden dan een voordracht en geven de deelnemers de gelegenheid vragen te stellen over hun toekomstige taken, rechten, plichten en alles wat met het aanstaande dienstverband met onze Maatschappij te maken heeft.

Zodra het eindexamen achter de rug is komen de jongelui nog tweemaal — met een tussenpoos van ongeveer twee weken — op kantoor teneinde de laatste beletselen voor hun tewaterlating weg te nemen. Alle injecties worden verzorgd, bewijs van gezondheid uitgereikt, zeemanspapieren gecontroleerd, contracten getekend — de financiële afdeling doet uit de doeken hoe de gage-afrekeningen plaatsvinden, wat de mogelijkheden van delegaties, vrije bedragen zijn, enz. Een laatste „pep-talk” door een vertegenwoordiger van de stafafdeling, nog wat algemene richtlijnen van technici en nautici, en dan is de zaak rond. Er is weer een groep nieuwe officieren aan de vloot afgeleverd. Niet dat daarmee het werk van de personeelsafdeling ophoudt, maar we zouden het over rekrutering hebben. En dat onderdeel van het personeelswerk is op dat moment in feite afgesloten.

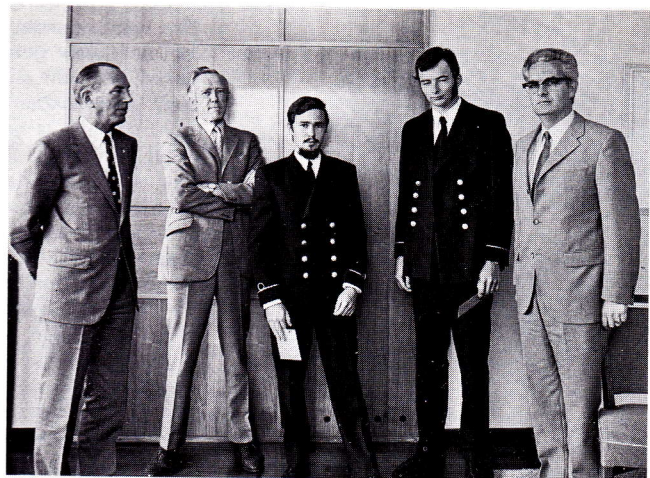
### Vrije markt

Natuurlijk is er ook de aanname van de „vrije markt”. Dat wil zeggen: sollicitanten die voor eigen rekening hebben gestudeerd en bij ons als leerling willen gaan varen. Om deze categorieën uit het oogpunt van „werving” te bereiken wordt ieder jaar zoveel mogelijk voor de hoogste klassen van de zeevaartscholen een excursie georganiseerd. Per klas worden ze dan eerst op kantoor ontvangen. Er is een kleine inleiding omtrent de dienstvoorwaarden, de film „Voort Varend” wordt vertoond en er is gelegenheid tot discussie. Ieder ontvangt bovendien een map met alle mogelijke informatie. Daarna volgt een lunch op de 9e verdieping in de lunchkamer en dan gaat het per bus naar Pernis of Euro-poort voor een rondleiding op één van onze binnenliggende schepen, waarbij ook altijd enige verlofgangers onder onze officieren wordt verzocht als rondleider op te treden. Het zou niet billijk zijn de aan boord dienstdoende officieren, die toevallig ook eens een keer Rotterdam aandoen met hun schip, daarmee op te zadelen!

Ook worden er ieder jaar film- en voorlichtingsavonden op Hogere Zeevaartscholen georganiseerd, waardoor alle facetten van ons bedrijf meer dan voldoende voor aanstaande officieren worden belicht.

Ten slotte komt het regelmatig voor dat jongere officieren van andere rederijen bij ons solliciteren. Hierbij blijkt nogal eens, dat gesprekken met bij ons in dienst zijnde collega's aanleiding waren om op een Shell-tanker zee te kiezen.

En zo gaat de cyclus door, elk jaar weer, om ons officierenbestand in de verschillende rangen steeds op peil te houden; om het reglementaire verlof aan een ieder te kunnen verlenen, evenals het studieverlof waardoor een volgend examen kan worden afgelegd, en uiteindelijk om de door pensionering vrijkomende plaatsen weer met ervaren officieren te kunnen opvullen.



## Met vlag en wimpel

Zoals wij vorige maand reeds schreven, behaalden een vijftal leerlingen die voor onze rekening aan de zeevaartscholen studeerden, bij de eindexamens in juni jl. zeer fraaie resultaten.

Nu stelt het Koninklijk College Zeemanshoop — het predikaat werd onlangs ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan verleend — jaarlijks een prijs beschikbaar voor de leerling die landelijk het beste BS-examen aflegt. Zoals velen bekend zal zijn, streeft dit te Amsterdam gevestigde college sedert 1822 „de bevordering van den bloei der Nederlandsche zeevaart en het welzijn der Nederlandsche zeevarenden” na.

Voor eerdere genoemde prijs kwam ditmaal onze aan de De Ruyterschool te Vlissingen opgeleide stuurmansleerling **E. Hietbrink** in aanmerking.

Op 4 augustus jl. werd hij door het volledige bestuur van het College ontvangen, waarbij tevens zijn verloofde Mej. Mathilde Immikhuizen aanwezig was, alsmede namens onze Maatschappij Kapt. C. E. van 't Woudt en de heer G. H. van Leeuwen, en namens de De Ruyterschool 1e officier B. Paul.

Na een toespraak door de voorzitter van het College, Kapt. W. F. J. Mörzer Bruins, stelde deze hem een sextant alsmede een oorkonde ter hand, waarna enige andere sprekers de lovende woorden van de voorzitter nog eens onderstreepten; Kapt. Van 't Woudt en de heer Hietbrink betuigden vervolgens hun waardering en dank.

Aangezien wij voor de adspirant-stuurmansleerlingen en -leerling-werktuigkundigen van onze groep bursalen, die op het eindexamen het hoogste gemiddelde cijfer scoren, telkenjare een tweetal boekenbonnen beschikbaar stellen, moest de heer Hietbrink op 11 augustus wederom voor het voetlicht treden, tezamen met de heer **F. Vos**, die aan de Schipluidenlaan te Amsterdam bij het examen voor het BM-diploma uiteindelijk alle overige bursalen wat eindcijfers betreft de loef afstak.

Uit handen van de heer J. W. Paans, adjunct-Directeur, mochten zij hun prijs in ontvangst nemen, bij welke gelegenheid bovenstaande foto werd gemaakt.



# JAN MET DE HANDJES

Een wat vreemde naam voor een verstekeling. Het is al weer geruime tijd geleden, dat hij aan boord van een onzer schepen was gevonden. Nou ja, gevonden is eigenlijk het woord niet, want ook dat is een hele geschiedenis, net zo goed als die wat vreemde naam die hem spontaan werd toebedeeld. Maar we zullen niet op de zaak vooruitlopen en bij het begin beginnen. Er was in de kleine haven waar het schip enkele dagen langszij had gelegen, bijzonder goed de wacht gehouden. Toch had het moeite gekost de vele werkwilligen die dagelijks langs het schip zwermden, van het dek te houden. Het gehele schip was voor alle zekerheid vlak voor ontmeren nog door de 1e en de 4e stuurman doorzocht. Maar net op het laatste moment moet hij nog kans hebben gezien aan boord te sluipen en zich te verstoppen.

Een paar dagen na vertrek opende de 1e stuurman de pompkamerdeur en bezeerde daarbij zijn voet. Het zag hem van de pijn waarschijnlijk even geel en groen voor de ogen, maar hoe dan ook, hij zag ook een zwart handje. Het kleurenpatroon werd aan de gezagvoerder medege-deeld, die voor alle zekerheid de pompkamer grondig deed inspecteren. Maar wat ook gevonden werd, geen zwart handje met daarbij behorend personage.

De 1e stuurman had bij de borrel om twaalf uur een paar moeilijke momenten te doorstaan. De zaak zou daarna in vergetelheid zijn geraakt, ware het niet dat later op de dag een toilet bijzonder lang bezet bleef, wel 1½ uur. Nu zijn toiletten om er kortstondig gebruik van te maken, dus de onrust onder de achteruit-gehuisvesten begon wel te stijgen, om het zo maar te zeggen. Een blik onder de kier van de toiletdeur om na te gaan of er nu iets met het slot aan de hand was of dat iemand het verblijf aldaar wat overmatig rekte, leerde dat er toch niet alleen een zwart handje aan boord was, maar ook zwarte voeten, waarmee de hallucinatie van de 1e stuurman tegelijk kon worden bezworen. Maar hoeveel voeten zouden er op het toilet wel zijn, met hoeveel daarbij behorende eigenaars?

Een van de schepelingen nam het zekere voor het onzekere en haalde de brandbijl, je kon immers nooit weten. De pompman verleende morele steun, waarna de eigenaars van donkere voeten vriendelijk doch dringend werden uitgenodigd om naar buiten te komen. Nu reikte de talenkennis ook weer niet zover, dat veel variaties konden worden gevonden op de uitnodiging „to get out”, maar welke woordkeuze men verder ook bezigde, het resultaat was nihil.

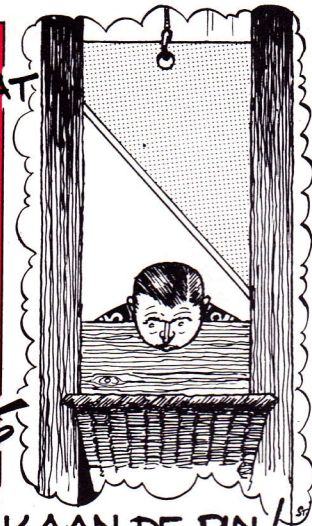
Goede raad is niet duur en die werd dan ook rijkelijk gegeven. De beste raad was evenwel om een sleutel te halen, waarmee het slot kon worden geopend en aldus geschiedde. Een met de brandbijl gewapende schepeling op wacht achterlatend, trok de pompman naar beneden om in de „emka” het benodigde te vergaren. Eenmaal teruggekeerd, was het zaakje gauw geklaard, de doos van Pandora kon worden geopend en een zielig hoopje verstekeling, bijzonder schaars gekleed in broekje en dun plastic jasje, kwam te voorschijn, met zijn zwarte handen druk gesticulerend. Het was op dat moment dat een van de aanwezige schepelingen nuchter

opmerkte: „Jan met de handjes”, een naam die de verstekeling gedurende zijn verder verblijf aan boord zou vergezellen.

In optocht ging het naar de kapitein om de vondst te melden, waarbij de eigenlijk overbodige strijdbijl per abuis werd meegenomen, doch dit zij de drager vergeven. Alhoewel, het moet een vreemde aanblik zijn geweest voor de gezagvoerder, die overigens beslist niet verheugd was over deze vondst.

Hoe het ook zij, er was geen schijn van kans om hem in de eerstvolgende haven weer aan land te zetten, zodat men moeilijk anders kon doen dan de slechts gebrekkig Frans dialect sprekende gast onderdak te geven in een leegstaande hut. De taalbarrière was er ook de oorzaak van dat niet veel uit hem kon worden getrokken, zelfs niet zijn authentieke naam, zodat het Jan met de handjes bleef. Wel gaf hij blijk van een goede portie werklust, die zich vooral uitte op tijden dat de opvarenden nog ter ruste lagen. Als Jan om half zeven 's morgens wakker was geworden, nam hij onmiddellijk een bikhamer en bril, die hij steevast in zijn hut hield tijdens het slapen, en trok ermee naar de plek waar hij de vorige dag gebleven was. Het vrolijke gehamer van de jongeman, die in zijn eentje zat te bikken terwijl de overigen zich slechts met moeite uit Morpheus armen konden losrukken, verwekte heel wat hilariteit. Maar hij was van goede wil, al verspeelde hij weer sympathie door op een morgen een van de „modern-gekapte” bemanningsleden te verwelkomen met „bonjour fille”; maar uiteindelijk werd hem dit weer vergeven. De eerste stuurman begroette hij iedere morgen met „bonjour, monsieur le patron”; verder hield hij zich op grote afstand van de kapitein, van wie hij kennelijk niet veel goeds verwachtte. En terecht, want goed- of kwaadwillende verstekeling, hij moest er weer af, maar hoe? Zo lang geen officiële toestemming werd verkregen om hem te landen, werd hij in iedere aanloophaven in zijn hut opgesloten, met extra beveiliging voor de patrijspoort. Overigens, wat zijn hut betreft, voorbeeldig zoals hij die bijhield. Had hij aanvankelijk niets, maar dan ook niets, al spoedig hadden de opvarenden zoveel meelij met de verstekeling, dat hem niet alleen schoeisel, boven- en onderkleding werd toegestopt, maar ook bier, sigaretten en wat dies meer zij. Alles werd keurig opgeborgen, het bed was model opgemaakt, geen vouwtje ontsierde zijn kooi, die voor hem waarschijnlijk het summum van weelde was.

De taalcommunicatie bleef een probleem, alhoewel hij het woord „ijswater” snel had begrepen. Zodra men het in de mond nam, het woord dan, kwam hij al met een bekertje aangestormd, tot grote vreugde van de minder aktieve lopers. Maar hij werd ervoor beloond, zelfs een deel van de opbrengst uit de voetbalpool werd hem toebedacht, zodat het hem ongetwijfeld speet dat uiteindelijk in een haven toestemming werd verkregen de verstekeling te landen voor repatriëring. De gehele bemanning zwaaide hem na, met de handjes.



peilingen ernstig werden belemmerd door de beruchte regenbuien van dit vaarwater.

De „Korovina“, zo langzamerhand een van de oudere schepen doch desalniettemin met een goede radaruitrusting, was onder commando van kapitein Den Exter van den Brink ook ter plaatse, komende van Penang en op weg naar Singapore. Wat lag dus meer voor de hand voor de „Dallia“ om dit schip op te roepen en het hart eens uit te storten. Over kanaal 16 van de V.H.F. was al spoedig contact gelegd en van de „Korovina“ kwam collegiaal het aanbod: „blijf in de buurt, dan zorg ik voor de plaatsbepaling“. En zo geschiedde; gezamenlijk werd door de Straat van Malakka opgestoomd, waarbij op de radarschermen van de „Korovina“ de gehele situatie nauwlettend in het oog werd gehouden, niet alleen voor het eigen schip doch eveneens voor de „Dallia“, die om het kwartier haar positie opkreeg via de V.H.F. en zo, door nacht en regen, naar de uiteren van Port Dickson werd geloodst, als een trouwe hond in het kielzog van de „Korovina“.

Ach, gewoon een kwestie van elkaar even helpen.

### Wedstrijd

Het duurt altijd enige tijd voordat „lezers op zee“ de gelegenheid hebben om een inzending voor een wedstrijd aan de redactie van dit maandblad te doen toekomen. Dat was vorig jaar bij de fotowedstrijd het geval, het is evenzeer van toepassing op de zomer- en kerstpuzzel en geldt in dezelfde mate voor de thans uitgeschreven wedstrijd onder het motto „veiligheid“. De eerste inzending die wij ontvingen was, naar het oordeel van deskundigen, echter tegelijk raak. Weliswaar is door een onzer medewerkers het geheel nogmaals in tekening gebracht, daar het ingezonden idee was afgebeeld in meer kleuren en reproductie daarvan niet mogelijk is in „Tussen Schip en Ka“, doch het idee was goed. Vandaar de plaatsing ervan, met voor de inzender een prijs van f 50. Heeft U Uw idee al op papier gezet? Voor elk in dit blad geplaatste tekening f 50 voor de inzender, en bovendien kans op een van de drie hoofdprijzen.

### Brochures

Er is wederom een nieuwe brochure, getiteld „Maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep in Nederland“ - uitgave 1972 ter beschikking gekomen. Alhoewel aan alle schepen reeds twee exemplaren zijn verzonden en ook op alle secties een exemplaar ter beschikking is, kan een ieder die hiervoor belangstelling heeft een exemplaar voor zichzelf aanvragen op de sectie DFP/4, kamer 1.49.

Ook in de Shell Briefing Service is wederom een nieuwe uitgave verschenen, getiteld „Group and other Majors' Financial Results compared“. Distributie heeft op dezelfde wijze plaatsgevonden als hierboven vermeld.

### Scheepsfoto's

Het is ons gebleken dat luchtfotografen, o.a. de firma Skyfotos in Engeland, regelmatig aan boord van onze tankers scheepsfoto's aanbieden voor privé-aankoop. Daar is natuurlijk niets op tegen, ware het niet dat door opvarenden bestelde foto's niet altijd tijdens het binnenliggen in die haven worden afgeleverd en dan na enige tijd op de postkamer van het Shell-Gebouw binnenkomen, evenals de totaal-rekening, met als enige vermelding: de scheepsnaam! Aangezien op kantoor van dergelijke bestellingen in de regel niets bekend is veroorzaakt dat een heleboel uitzoekwerk. Wie hebben foto's besteld — veelal zijn de opvarenden intussen met verlof — en in welke uitvoering: groot, klein, gekleurd, zwart/wit, ingelijst, alleen gemonteerd, enz. Daarna moeten deze worden doorgezonden en de verschuldigde bedragen ingehouden. Daar het hier privé-aankopen betreft, is het veel eenvoudiger in een dergelijk geval de bestelde foto's naar de respectieve huisadressen te laten zenden en de kosten reeds bij bestelling te voldoen aan de desbetreffende firma.

### Elkaar helpen

Het is al weer enige maanden geleden, maar wij willen U het verhaal van de hulpverlening door de „Korovina“ aan de „Dallia“ toch niet onthouden. De „Dallia“, onder commando van kapitein Van Hassel, was op weg van de Perzische Golf naar Port Dickson en naderde, kort na zonsopgang, One Fathom Bank aan de westelijke ingang van de Straat van Malakka. Nu is de „Dallia“ toch een modern schip, met bijzonder goede radaruitrusting, maar U weet hoe dat gaat: ondanks alle voorzieningen kan ineens alles tegenlopen. Zo ook op de brug van dit D-klasse-schip, waar geen enkel radarscherm een betrouwbaar beeld vertoonde, terwijl de mogelijkheden tot zicht-

### Leerplicht

Er vinden besprekingen plaats tussen een aantal instanties, waaronder de Redersvereniging en de Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart, met het doel te komen tot uitvoering van de Leerplichtwet 1969 voor jeugdige zeevarenden. Alhoewel een en ander nog geen definitieve vorm heeft, ziet het er toch naar uit dat in november a.s. op de Outward Bound School te Ulvenhout een vormingscursus (in inter-naatsverband) zal worden gegeven voor een aantal partieel leerplichtige jongeren werkzaam in de scheepvaart, met een duur van 4 weken.

Alhoewel de cursussen het eerste jaar een experimenteel karakter zullen dragen, zal ook door onze Maatschappij een aantal jeugdige scheepsgezellen in de gelegenheid worden gesteld hieraan deel te nemen.

# schoon schip

### Gezocht...

de eigenaar of eigenaresse van een aantal foto's; het gaat hier om twee series. De eerste is van de film ons toegezonden over het bezoek van

Z.K.H. Neptunus aan boord van de „Camitia“ op 31 december jl., waarvan een aantal opnamen zijn geplaatst in ons juni-nummer. Als afzender stond onder de begeleidende brief „de schrijfsters“, doch bij telefonische navraag bleken zij niet de eigenaars van de film te zijn, die steeds verder was doorgegeven om uiteindelijk op de redactietafel te belanden.



De tweede serie foto's is aangekomen in de boekenkist die op 1 juli 1972 te Singapore aan boord van de „Zaria“ is gekomen. De kapitein zond ons de serie toe, met de mededeling dat de desbetreffende boekenkist kennelijk vlak daarvoor aan boord van de „Korenia“ was geweest. Altijd vrij moeilijk om de eigenaar van zo'n serie te vinden, doch wellicht — zo dachten wij — helpt het als wij nevenstaande foto uit deze tweede reeks plaatsen in deze rubriek. Films en foto's te verkrijgen op de Sectie DFP/4 - Personeelsvoorlichting.

# Vlootpersonalia

periode van 16 juli t/m 15 augustus '72

## Gehuwd:

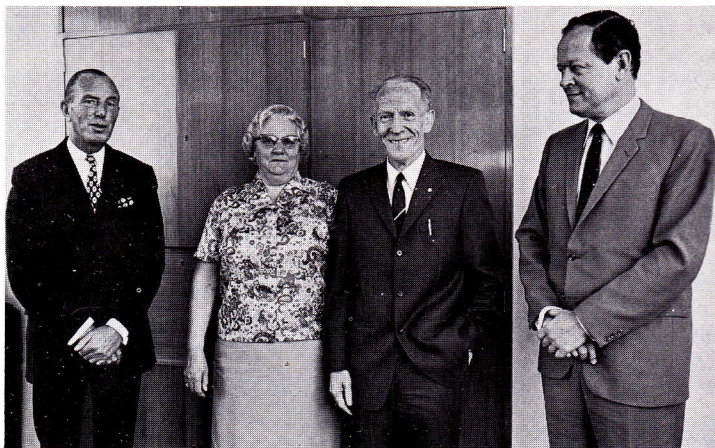
- 26.6: A. R. v. d. Geugten, sch.gez. a/w, met mej. E. v. Kuilenburg;  
14.7: L. de Cock, sch.vakman I, met mej. C. v. Ravenstijn;  
20.7: H. F. van der Hoek, 5e wtk., met mej. I. Petri;  
27.7: A. Stedehouder, bediende a/d, met mej. J. B. Derahman;  
28.7: H. L. Hendrison, 5e wtk., met mej. E. Ensberg;  
28.7: H. Sieders, 3e stm., met mej. E. M. G. de Groot;  
31.7: J. Esselman, 5e wtk., met mej. B. Lautenbach;  
4.8: H. H. van Dijk, 4e stm., met mej. J. van Dijk;  
18.8: P. A. B. de Ruiter, 3e stm., met mej. F. Kalfsbeek.

## Geboren:

- 14.7: Frank-Alexander, zoon van F. Pater, 3e wtk., en Mevr. M. Pater-Basten;  
3.8: Mirjam Quirina, dochter van J. Qualm, 4e wtk., en Mevr. P. M. Qualm-Both;  
3.8: Marcia Eliana, dochter van E. J. A. v. Arcken, sch.vakman I, en Mevr. L. H. v. Arcken-Dumas;  
4.8: Bruce Philip Randolph, zoon van R. J. de Wit, 2e stm., en Mevr. L. M. H. de Wit-Salie;  
7.8: Marije, dochter van A. Bosch, 5e wtk., en Mevr. M. A. Bosch-Borst;  
7.8: Remco Boudewijn, zoon van A. B. P. Dill, 3e wtk., en Mevr. H. Dill-Mense.

## Aflossingen:

Gezagvoerder: B. C. den Exter van den Brink, R. E. van der Miesen, M. G. C. Geerarts, J. Hagen, A. Post, J. van Beele, A. G. van Gent, D. A. C. Vermeulen, J. W. Sterringa, T. G. J. Roeten, F. Fekkes, H. E. Glansbeek;



## Afscheid C. Noordijk

Op 1 augustus j.l. heeft de heer C. Noordijk wegens het bereiken van de 65-jarige leeftijd de dienst van onze Maatschappij verlaten.

Hiermede is, na een dienstperiode van ruim 15 jaren, opnieuw een onzer vertrouwde scheepsgezellen van onze vloot verdwenen.

De heer Noordijk trad op 8 november 1956 in onze dienst als stoker/olieman en werd op 21 augustus 1958 bevorderd tot voorman/donkeyman. Zijn functie werd per 1 mei 1969 gewijzigd in scheepsgezel algemene werkploeg en hij is in laatstgenoemde functie tot het einde van zijn dienstverband aan boord van onze schepen werkzaam geweest. Wij hebben de heer Noordijk leren kennen als een zeer loyaal, ijverig en bekwaam medewerker.

In verband met zijn afscheid werd hij op 31 juli j.l. door onze adjunct-Directeur de heer J. W. Paans ontvangen. Daarna werden tijdens een gezellig dineetje met de heer en mevrouw Noordijk vele oude herinneringen opgehaald.

Mede namens zijn collega's op de vloot wensen wij de heer Noordijk toe, dat hij met de zijnen nog vele jaren in goede gezondheid van een welverdiende rust zal mogen genieten.

- 1e stl.: G. Verbrugh, M. de Graaf, P. Puype, P. M. de Graaf, J. Klein Roseboom, M. F. D. Beex, N. A. Jager, J. Drog, O. A. van Druten, J. M. Huygens, C. Vlas, J. J. van Schagen, J. Mieras, J. Bosman;  
2e stl.: R. Hendriks, H. Bijvank, W. van der Meulen, E. J. J. Eelman, S. B. M. Breukel, W. van den Born, D. J. van Dijk, A. B. Tuyl, F. J. Kronenberg, G. Grilk, W. F. van der Lei, R. Dijkstra, W. J. C. den Boer, R. Agema, D. Schonenberg, L. G. P. de Groot, H. J. Schaaf;  
3e stl.: B. M. Stubbe, J. H. G. Herbergs; M. Bal, M. Kruyshaar, I. W. A. van Thienen, B. J. H. Wortelboer, E. J. B. Seele, C. D. Kromhout, P. Hoeksema, J. de Nes, G. J. C. van Eeten, H. de Roo, R. Drenth, R. J. Ruts;  
4e stl.: W. F. G. Hartung, A. J. Kappers, C. Timmers, W. T. van den Berg; Radio-off.: R. van den Berg, A. J. Hamaker, F. W. Rietbroek, A. J. Eggink, P. F. Wouters, B. Immerzeel, A. Boutkan, P. van Wijk, L. Toutenhoofd, C. P. Verschoor, K. Keizer, P. L. Linders, A. W. C. Wouterson, C. H. van Herp, J. A. Griffioen, L. de Soete, L. Maarse;  
Hfd.wtk.: J. L. van der Rijst, L. J. van Onselen, J. F. Spiering, W. J. van der Hoek, G. Vis van Heemst, W. J. J. van den Berg, H. Blaauw, J. J. Binkhorst, J. R. Alsmas, E. Jousma, R. M. F. van den Berg, T. H. J. Feldberg, J. E. Weidema, L. C. Spoon;  
2e wtk.: H. R. Godlieb, M. F. Koens, E. Dallinga, G. G. Wolsink, J. C. Lanser, W. J. M. Braeken, P. Stachelhausen, N. C. van der Vecht, F. J. van der Vorm;  
3e wtk.: R. R. Brouwer, C. Parrel, P. Dekker, R. Bos, B. R. Verhoog, C. H. Kleywegt, J. H. S. Brijde, R. F. M. ten Hoonte, B. P. Droogendijk, G. J. Vingerhoed, A. P. Grootenboer, L. J. Feunekes, J. F. Vernooy;  
4e wtk.: R. L. Schultz, A. M. P. B. Fluitsma, R. R. Witteveen, P. A. van Schuppen, E. P. R. van Zelst, J. S. Machiels, J. D. Berends, J. W. Maas, J. Labeur, L. A. ten Harkel, R. J. J. Rodolf, P. J. van den Ende, J. Slagter;  
5e wtk.: W. H. Lentink, N. W. Kuilman, S. Y. T. M. Andela, W. Eydenberg, G. Bijvank, W. Baris, P. C. Ildel, J. C. Ranshuysen, J. J. Feenstra, A. Verwijs, H. Sterrenburg, P. J. W. Hoogendoorn, C. P. Louiszoon, A. L. M. Nagelkerke, R. F. van Loon, R. C. Duyts, H. E. Engels, W. Rijnveld, J. M. R. W. Rutters, R. F. Hamar de la Brethonière, J. A. W. Schulte, G. M. Piera, A. Oost, C. J. J. de Vos, J. Lagcher, J. Driesen, H. van de Water, A. M. den Bakker, W. van der Plas, J. G. van der Poel, H. C. P. Schmit Jongbloed, W. A. 't Jong, J. S. Machiels, C. J. Tanis, J. A. Boerema, M. F. Stoltink, F. A. Wiemans, R. Schokker, D. Roodnat, G. H. Willem, A. N. Zeldenrust, W. M. G. M. van Loon;  
II.wtk.: W. Hol, R. J. Houwers, A. H. A. M. Molenaar, C. J. M. van Meer, A. J. Bruining;  
sch.voorman: A. B. v. Essen, R. Rietveld, N. v. d. Steen, G. v. d. Bent, J. den Heyer;  
sch.vakman I: L. v. d. Velden, R. Stuifzand, J. H. Bijl, R. Böck.  
sch.vakman II: J. Franx, P. C. Groen, R. P. v. Veen, J. v. Scherrenburg;  
sch.gez. a/w: P. J. de Bruin, G. Calicher, R. G. v. d. Pol, F. A. W. Huppertz, T. A. A. Stokvis, D. Bergen, C. Ouweland, N. L. P. Stans, R. G. de Boer, J. H. L. Nahapiet, J. H. Winands, R. Berghuys, C. Cammenga, A. A. Tielenburg, J. A. Clarijs, P. D. den Engelsman, R. Krotwaar, W. Bredewold, M. J. W. A. Schuurs, P. H. Buis, J. G. Klein Hesselink, A. Sterenborg, D. F. W. Abraham, F. Oostdijk, J. Booy, G. Baak, A. F. Figaroa, J. H. Meyering;  
aank. sch.gez. a/w: J. M. Pronk, M. L. Martina, A. P. C. M. Vrolijk, M. L. Delhaye, H. M. Kraamer, P. J. M. Cluitmans, H. de Goede, W. L. Rijsewijk, R. v. d. Horst;  
hoofd voeding: H. W. J. v. Haarst, H. G. Morsink, P. C. Bergmans, J. P. Daudey, T. de Vos;  
sch.kok: P. M. H. Bellwinkel, C. v. d. Waal, J. H. Konert, W. W. Huygen;  
aank. kok: R. J. Hageman;  
bediende: J. L. de Winter, W. E. v. Straalen, P. C. H. Floresse, M. te Hennepe, D. Seip, W. D. Anthonio, L. A. v. Zunderen, J. J. Scholte, C. W. P. Frederiksz, J. Breijer, H. F. v. Lier;  
bediende a/d: J. H. Drexler, R. A. Herrmann;  
jongen a/w: P. Plat, A. T. Tollenaar, C. G. Janmaat;  
koksmaat: D. L. Meinsma.

## Tewerkstellingen en overplaatsingen:

- m.s. ABIDA: 4e stm. G. J. Gerritsen, II.stm. J. P. Molenaar, II.wtk. H. J. de Gooyert, sch.voorman P. Sloover, sch.vakman II R. W. v. Rooyen;  
m.s. ACILA: Gezagv. C. Vessies;  
m.s. ACMAEA: Gezagv. L. Brink, 2e stm. P. Buys, wnd. 3e stm. E. J. Frölich, 4e stm. A. Dijkhuizen, 2e wtk. H. de Hoog, 5e wtk. A. W. M. M. Mey, 5e wtk. W. Bekooy, II.wtk. M. J. M. Borghouts, sch.vakman I B. J. P. v. Dorp, sch.gez. a/w R. J. Brokman, bediende A. de Vries;  
m.s. ACTEON: 2e stm. J. Knip, wnd. 4e wtk. P. D. Koudenburg, sch.voorman P. H. A. v. d. Putten, sch.vakman II A. E. G. de Rooy, sch.gez. a/w P. de Vries, J. Bles, J. Bonte, bediende E. L. Boldewijn;  
s.s. ARCA: 1e stm. L. J. Hirs, 4e stm. J. M. B. van Kessel, 5e wtk. N. H. Bijl, radio-officier A. Spruit, bediende E. de Jong;  
s.s. ATYS: 2e stm. B. de Vreeze, hfd.wtk. G. W. van Essen, wnd. 2e wtk. R. Ouweland, 4e wtk. W. B. Grund, 5e wtk. P. van Noort, radio-officier

P. A. van Room, sch.voorman C. F. M. Hartman, sch.gezel a/w J. Buurman, L. E. Rapmund, aank. sch.gezel a/w J. Bosch, hoofd voeding J. Disse;

m.s. CAMITIA: Gezagv. J. W. Rutten, 1e stm. W. Kalkman, 2e stm. J. van der Klooster, 4e stm. J. Ricken, hfd.wtk. L. F. Veldhuis, 4e wtk. R. van der Does, hoofd voeding A. P. Maat;

s.s. CAPILUNA: wnd. 3e stm. P. J. J. M. Verspeek, 5e wtk. R. M. Eebes, 5e wtk. R. G. Visser;

s.s. CAPISTERIA: II.stm. D. A. P. Sluimer, II.stm. J. F. Breys, 5e wtk. P. H. Veldhoen, 5e wtk. A. D. Salomons, II.wtk. C. G. A. Hoenders;

s.s. CAPULONIX: 4e stm. J. A. P. Donks, II.stm. R. H. M. Meiland, 2e wtk. K. J. Faasse, wnd. 4e wtk. J. H. Verhaaf, 5e wtk. A. N. T. Tushuizen, II.wtk. A. J. M. Janssen, sch.voorman H. H. v. Oostrum, sch.vakman I W. H. Klein, sch.vakman II W. H. Welling, sch.gezel a/w W. Pronk, D. Hogeveen, P. Raams, E. M. G. Smits, P. Luyten, B. C. M. Jongbloets, V. H. Heymans, M. v. d. Vrie, aank. sch.gezel a/w I. E. Dompri, B. C. N. Retrae, J. W. Scheffers, aank. kok G. Riem, bediende P. A. Swikker, H. Roowaan, H. A. Gard, bediende a/d P. C. J. L. H. Smetsers, koksmaat R. Vermeulen;

m.s. CINULIA: Gezagv. J. Priest, wnd. 2e stm. F. B. Schröder, 3e stm. F. Makkee, 4e stm. F. Riethoff, 2e wtk. G. de Goede, 5e wtk. R. W. H. Bos, 5e wtk. A. B. Blomberg, 5e wtk. J. Verhagen, II.wtk. M. A. E. M. Krom, II.wtk. J. A. Goudzwaard, capataz A. Puime Amarin, man. esp. C. Martinez Reborada, 2° man. F. Diaz Prado, mar. int. A. Alonso Alvarez, J. C. Chamorro Troncoso, J. Dopazo Soto, E. Goce Moldes, A. Leyenda Carneiro, J. Rajo Fernandez, F. Toucedo Pintos, J. Vicente Alcalde, F. Zabala Calviño, 2° mar. int. J. C. Perez Perez, J. Rodriguez Cabral, coc. G. da Rocha Valverde, cam. A. Barros Miguez, E. Cruz Buyo, F. Loureiro Gonzalez, cam. trip. H. Chapela Malvido;

m.s. CRANIA: 4e wtk. J. Boon, 5e wtk. J. Esselman, 5e wtk. A. B. M. Peeters, II.wtk. H. M. D. Thesingh, radio-officier G. G. Bruininge;

m.s. DALLIA: Gezagv. W. Haeck, 1e stm. R. van Kranen, 2e stm. J. G. Wientjes, hfd.wtk. C. L. Fehrmann, 3e wtk. J. A. Maassen, wnd. 4e wtk. G. A. Dieterich, 5e wtk. M. P. de Haan, sch.vakman II P. Logmans, sch.gezel a/w G. A. Bleiksloot, A. v. Sloten, D. Bovens, bediende C. M. Vervloet;

m.s. DAPHNE: 1e stm. J. H. F. Franken, 3e stm. J. J. J. van Beek, hfd.wtk. O. K. Nicolai, aank. sch.gezel a/w E. T. Boerleider, bediende a/d E. J. A. Peters;

m.s. DIADEMA: 1e stm. D. J. van der Mast, wnd. hfd.wtk. N. J. Doorn, wnd. 4e wtk. W. K. de Voogd, 4e wtk. R. M. van Ham, 5e wtk. J. Schipper, sch.voorman A. L. H. Botinga, sch.vakman I F. J. Trijzelaar, sch.gezel a/w C. M. G. J. v. d. Bos, G. Z. Spaans, W. de Vries, aank. sch.gezel a/w F. A. B. Minderhoud, H. A. M. Hamers, aank. kok F. A. Faber, bediende F. J. Stoffels, J. Bles;

m.s. DILOMA: Gezagv. M. Zuilhof, 2e stm. J. W. IJkel, wnd. 3e stm. M. J. van Loozen, 4e wtk. J. V. W. M. Daniëls;

m.s. DIONE: 1e stm. C. P. Donken, 2e wtk. A. K. van 't Blik, 5e wtk.

## Onze vloot-jubilarissen



**M. G. C. Geerarts**  
Gezagv.  
1947 - 5.9 - 1972



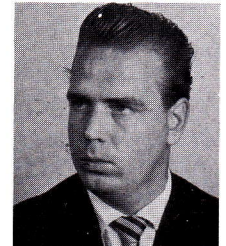
**J. J. Binkhorst**  
Hfd.wtk.  
1947 - 15.9 - 1972



**G. F. de Boer**  
Gezagv.  
1947 - 15.9 - 1972



**J. M. Nobels**  
Hfd.wtk.  
1947 - 22.9 - 1972



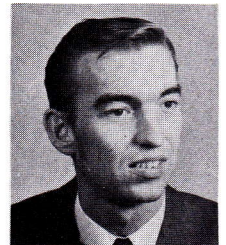
**H. Brand**  
2e wtk.  
1962 - 2.9 - 1972



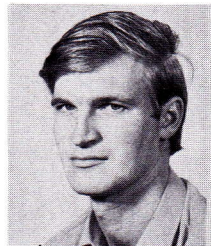
**E. Hendrikse**  
3e wtk.  
1962 - 3.9 - 1972



**F. F. Ates**  
2e stm.  
1962 - 5.9 - 1972



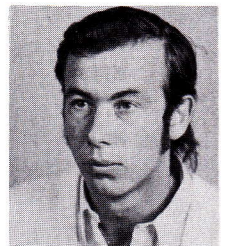
**T. Middelkoop**  
2e wtk.  
1962 - 5.9 - 1972



**J. H. S. van der Pas**  
2e wtk.  
1962 - 5.9 - 1972



**R. Vijlbrief**  
sch.vakman II  
1962 - 21.8 - 1972



**J. K. v. Ballegooyen**  
sch.gezel a/w  
1962 - 27.8 - 1972

## In dienst getreden vloot-personeel



**W. H. Welling**  
sch.vakman II  
per 19.7.72



**L. A. Graus**  
sch.vakman II  
per 1.8.72

## In de periode van 16.7.72 t/m 15.8.72 verschenen de volgende vlootcirculaires:

No.	Datum	Onderwerp
768	31.7.72	Ship's performance computerrapportages
769	2.8.72	Nieuwe onderhoudsadministratie voor de vloot van S.T.N.V.
770	4.8.72	Britse wettelijke regeling inzake routing
771	11.8.72	Verwerking navigatorische informatie

R. J. Flokstra, radio-officier D. G. van der Mheen, sch.voorman A. J. Tinkhof, sch.vakman I R. Groot, sch.gezel a/w M. J. L. Smetsers, R. de Groot, J. Solleveld, J. P. Schuurbijs, sch.kok G. Slenema, bediende J. P. Faas, P. J. Gijse, bediende a/d P. J. Witteveen, koksmaat A. J. J. P. Advocaat, jongen a/w M. W. G. Jansen;

m.s. DOSINA: 1e stm. R. A. Kattenburg Schöler, 2e wtk. T. Middelkoop, radio-officier J. Thomas, sch.voorman R. P. L. Verhoeve, sch.vakman I J. Brobbel, sch.vakman II M. A. J. Veen, L. A. Graus, sch.gezel a/w G. J. Bosch, G. H. de Visser, A. A. M. v. Hoeck, C. den Boer, R. U. Huisden, H. A. Creutzburg, A. W. M. v. Koesveld, aank. sch.gezel a/w S. P. E. de Palm, R. A. Meijer, P. C. v. Boekel, hoofd voeding B. M. de Roode, aank. kok C. P. v. Esch, bediende R. Bakker, J. G. L. M. Dijkers, A. M. M. Wintjens, bediende a/d G. v. d. Kooy;

s.s. KABYLIA: 3e stm. R. de Bordes, hfd.wtk. J. Tekelenburg, 3e wtk. G. J. A. de Ruiter;

s.s. KALYDON: wnd. 3e stm. P. A. Janssen, II.stm. A. Breevaart, II.stm. P. Haas, 4e wtk. T. J. van Lammeren, 5e wtk. H. J. Geurts, II.wtk. P. Reid, II.wtk. F. Vos, II.wtk. L. J. Keus, II.wtk. T. den Dekker;

s.s. KARA: wnd. 2e stm. J. A. Koenraad, 5e wtk. E. van der Linden, 5e wtk. C. G. Thijssen, 5e wtk. R. Denker, sch.gezel a/w H. Hendriks;

s.s. KATELYSIA: wnd. gezagv. P. de Regt;  
s.s. KELLETIA: hoofd voeding H. Vrugt;  
s.s. KENIA: 3e stm. M. A. F. Wanders, hfd.wtk. R. N. Groen, wnd. 3e wtk. D. de Bruyne;  
s.s. KERMIA: Gezagv. P. J. F. de Beus, 3e stm. C. van de Vrie, wnd. 4e wtk. A. G. A. de Graaf, 5e wtk. M. C. Versloot;  
s.s. PHILINE: 3e stm. C. J. de Boer, hfd.wtk. P. van der Hout, 2e wtk. H. Brand, wnd. 3e wtk. C. N. A. Vreke;  
s.s. KHASIELLA: wnd. 1e stm. G. C. Peters, 2e stm. W. J. Stoker, 3e stm. J. A. M. Sneek, 3e wtk. R. G. Hoeboer, radio-officier C. J. M. Mullaart, sch.gezel a/w T. v. d. Langenberg, E. W. v. d. Horst, aank. sch.gezel a/w A. v. d. Vorst, I. A. Paling, sch.kok G. H. Valk;  
s.s. KORATIA: 4e stm. G. van Seters, hfd.wtk. B. Veldhuis, 5e wtk. F. S. Koolen, 5e wtk. H. L. Hendrison;  
s.s. KORENIA: 1e stm. C. R. Groen, 2e stm. J. Priester, 3e stm. F. B. Visser, wnd. 3e wtk. P. F. van Dijk, radio-officier M. K. Bierlee;  
s.s. KOROVIINA: Gezagv. J. W. M. Vollebregt, wnd. 2e stm. H. J. de Vries, 5e wtk. A. M. Vink; hoofd voeding T. C. A. Geelen, sch.kok W. v. d. Korf;  
s.s. KOSICIA: Gezagv. B. de Boer, 2e stm. G. van der Oord, hfd.wtk. C. Heeres, wnd. 3e wtk. J. A. Kamberg;  
s.s. KREBSIA: wnd. 2e wtk. F. C. de Winter, 5e wtk. J. van den Berg; sch.vakman I J. Doolaar, sch.gezel a/w D. M. v. Walsum, H. S. Elia;  
s.s. KRYPTOS: 5e wtk. A. J. Zon, II.wtk. R. Dorrenboom, II.wtk. J. Starckenburg;  
s.s. KYLIX: wnd. 3e stm. W. Holwerda, II.stm. M. van Dijke, 5e wtk. C. Casteljns, II.wtk. L. Busé, II.wtk. H. A. J. Kiljan;  
s.s. LOVELLIA: Gezagv. A. W. C. van Schendel, 1e stm. B. R. Teuben, 2e stm. A. J. de Kraker, 3e stm. D. J. Mittelmeijer, 4e stm. A. A. J. van der Markt, hfd.wtk. J. Polet, 3e wtk. B. R. A. Jansen, 4e wtk. W. J. van der Veer, 5e wtk. J. Douma, radio-officier P. A. Jongman;  
s.s. MACOMA: 2e stm. M. van den Belt, 3e wtk. R. H. de Haan, 5e wtk. P. Lautenbach, sch.vakman I J. v. Weijen, sch.gezel a/w E. C. v. Eijk, A. v. d. Weiden, aank. sch.gezel a/w J. ten Kate, P. Borst, L. L. Collard, R. K. P. M. Niec, bediende C. Westbroek, W. Wesselink, jongen a/w W. Kuiper;  
s.s. METULA: sch.gezel a/w E. M. Krakowczyk;  
m.s. NISO: Gezagv. W. de Beer, 2e stm. A. G. Kroon, 2e wtk. J. C. J. Walraven, 5e wtk. W. J. L. de Gee, 5e wtk. P. Bakx;  
s.s. ONDINA: 3e stm. M. M. Scheele;  
s.s. ONOBA: II.stm. J. van Dam;  
s.s. PATRO: capata P. Raimundez Collazo, man. esp. J. Gonzales Davila, 2° man. B. Regades Hermo, mar. int. M. Alvarez Fernandez, M. Amoedo Aguite, M. Carneiro Marquez, M. Garcia Malvido, E. Gonzalez Fernandez, J. Guisande Martinez, R. Lago Vilas, L. Martinez Duran, B. Matilde Montero, 2° mar. int. S. Nogueira Nogueira, J. Nouvelle Cabaleiro, coc. F. Vidal Pereira, cam. J. Alen Barreiro, F. Dieguez Garcia, C. Rodriguez Rodriguez, cam. trip. J. R. Somoza Vazquez;  
s.s. PHILIDORA: Gezagv. D. Fransen, 5e wtk. W. A. 't Jong, 5e wtk. J. A. de Bakker;  
s.s. PHILIPPAA: 1e stm. P. Snel, 2e stm. R. P. Jager, hfd.wtk. E. Rouw, wnd. 4e wtk. M. J. C. Broeders, 5e wtk. L. P. Lucking;  
s.s. SEPIA: hfd.wtk. C. de Witte;  
s.s. VASUM: 1e stm. E. Q. Abbas, 5e wtk. D. Westdorp, 5e wtk. H. R. P. Tesser, 5e wtk. W. E. A. Sliedrecht;  
s.s. VIANA: Gezagv. J. H. Korsen, 1e stm. A. J. Both, 3e stm. J. B. van Opbergen, 5e wtk. W. P. van Dam, radio-officier A. K. Deurloo;  
s.s. VITREA: 1e stm. F. A. Visser, II.stm. R. J. Moeke, 4e wtk. J. Hofkamp, II.wtk. E. J. Genemans, II.wtk. P. P. Rolff, II.wtk. R. J. van Kuyk;  
s.s. VIVIPARA: 2e stm. W. A. Mostert, 5e wtk. P. H. van Beusekom;  
s.s. ZAFRA: 1e stm. M. P. J. Hage, wnd. 4e wtk. J. Penning, 5e wtk. D. Motshagen;  
s.s. ZARIA: 5e wtk. M. J. van de Linde, 5e wtk. P. J. Zwartelé.

#### Terug van tijdelijke tewerkstelling kantoor:

2e wtk.: N. J. Doorn.

#### Uit dienst getreden:

3e wtk.: C. J. M. de Jong;  
4e wtk.: M. Veenstra, J. T. van Lith;  
5e wtk.: N. van Gent, J. H. F. Bron, C. Scholten;  
II.wtk.: C. M. Bianchi;  
sch.vakman I: J. H. Bijl, J. J. M. Lous.

#### Behaalde diploma's:

2e stm. G.H.V.: S. Bos;  
„B-th.“: J. Almekinders;  
„A/B-th.“: J. van den Berg, A. J. Zon;  
„A“: M. J. C. Broeders.

#### Aangesteld als:

sch.vakman I: B. J. P. v. Dorp, W. H. Klein.



### Bruidspaar van de maand

Deze maand een onzer scheepsgezellen, die met zijn bruid het bruidspaar van de maand vormt. Het is scheepsvakman I L. de Cock, die op 14 juli jl. te Delft in het huwelijk trad met Mej. C. van Ravenstijn, waarmede onze hartelijke gelukwensen.

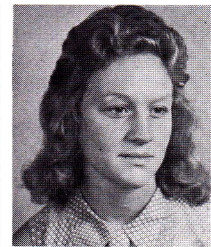
### Mutaties walpersoneel

(periode 16.7.72 t/m 15.8.72)

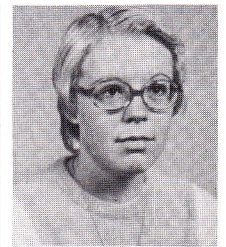
#### In Dienst



Mej. J. P. J. Stok  
sectie DFF/4  
per 1-8-72



Mej. J. A. Verhoéve  
sectie DFF/4  
per 1-8-72



Mej. R. A. Kornaat  
sectie DFF/4  
per 14-8-72

#### Geboren

- 17.7 Caroline, dochter van R. Kleijn - sectie DFF/5- en Mevrouw E. C. M. Kleijn-Winkel  
1.8 Barbara Caroline, dochter van J. Janssen - sectie DFF/3- en Mevrouw T. Janssen-Koppers

### tussen schip en ka

twaaftde jaargang no. 1 — september 1972

Maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.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:

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

#### Administratie:

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