

SCHIP



ENNIKA

21e jaargang
nummer 1
sept. 1981



SCHIP EN KA

Maandblad voor
het vloot- en walpersoneel van Shell
Tankers B.V.

Postbus 874
3000 AW Rotterdam
Tel.: 010-696911

*Indien het toestelnummer van degene met wie
u wilt spreken bekend is, kan men rechtstreeks
de verbinding tot stand brengen door
aansluitend na 69 dat nummer te draaien.*

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk Werk 696105
Kamer 5.06

Ondernemingsraad Vloot 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696689

Eenentwintigste jaargang, nummer 1
september 1981

Redactie
R. Kleijn, W. N. Wouters
010-696127

'Schip en Ka' wordt gratis toegezonden aan het
huisadres van alle personeelsleden en
gepensioneerden van Shell Tankers B.V.
Buitenstaanders kunnen te allen tijde een
jaarabonnement nemen door overschrijving
van f 17,50 op girorekening 10349 t.n.v. Shell
Tankers B.V. Rotterdam, of door overmaking
van dit bedrag op bankrekening No.
42.17.83.249 bij de Amrobank, Coolsingel 119,
Rotterdam, onder vermelding 'Abonnement
Schip en Ka'.

Hoewel Shell-maatschappijen een eigen
identiteit hebben, worden zij in deze publikatie
soms gemakshalve met de collectieve
benaming 'Shell' of 'Groep' aangeduid in
passages die betrekking hebben op
maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep of
wanneer vermelding van de naam van de
maatschappij(en) gevoeglijk achterwege kan
blijven.

*Voor het geheel of gedeeltelijk overnemen of
bewerken van artikelen dient men de
toestemming van de redactie te vragen. In de
meeste gevallen zal die graag gegeven
worden.*

Vormgeving
Tijl Den Haag

Druk
Tijl Zwollebv

IN DIT NUMMER

| | |
|--------------------------------------|----|
| Eerste OR-kandidaten over de brug | 2 |
| Regeling reserveoverdracht | 4 |
| N.S.-jaarabonnementen | 5 |
| Nieuws van de nieuwbouw | 6 |
| Tien dagen zeebenen | 8 |
| Een van de velen | 10 |
| Schoonschip | 12 |
| Vlootpersonalia | 14 |

Eerste OR kandidaten over de brug!



Wie volgt? Ja, u zult in de eerstkomende
tijd in 'Schip en Ka' en in andere
mededelingen nog wel het een en ander
te lezen krijgen over de aanstaande
OR-verkiezingen. Per slot van rekening is
het onderwerp belangrijk genoeg om alle
aandacht te krijgen. Een goed
functionerende OR, bemand met mensen
die het OR-werk met plezier en toewijding
doen is van grote waarde. Voor het bedrijf
maar niet in de laatste plaats voor haar
werknemers zelf. En dan niet alleen in
tijden dat het goed gaat. Nee, ook nu, als
de toekomst er wat minder rooskleurig uit

Werkgroepen

De directie heeft twee werkgroepen
ingesteld, die tot taak hebben om
respectievelijk

- de problemen rond de continuïteit aan
boord van de schepen te inventariseren
- een onderzoek in te stellen naar een
aantal dokaspecten, t.w. de hoogte van
de dokkosten en de lengte van de
dokperiode.

Nadere bijzonderheden hierover zijn eind
augustus naar de schepen verzonden en
op kantoor bekendgemaakt. In het
oktober-nummer van dit blad zullen wij
hier eveneens aandacht aan besteden.

is komen te zien door de aangekondigde
vlootreductie.
Ontegenzeggelijk vergt het OR-werk tijd en
energie. Maar vele handen maken licht
werk. En op 1 maart 1982 gaan we met
één OR van Shell Tankers B.V. van start.
Geen aparte raad voor de vloot en een
andere voor de walorganisatie. Nu één
groep van 23 mensen, waarvan 18
gekozen uit onze vlootmedewerkers en 5
uit onze walorganisatie.
De verkiezingscommissie zit niet stil.
Bekendmakingen 1 en 2 zijn al naar de
schepen verzonden. Ook een grote,
opvallende, verkiezingsposter heeft z'n
weg op kantoor en de schepen gevonden.
Pamfletten met aanmoedigingsleuzen
worden met de regelmatigheid van de
klok op de vloot en aan de wal verspreid.
Gehoopt wordt dat alle inspanningen het
gewenste resultaat zullen hebben,
namelijk voldoende kandidaten. En dat
iedere stemgerechtigde in december a.s.
zijn of haar stem zal uitbrengen.
Op 16 september a.s. is de
sluitingsdatum voor de kandidaatstelling
voor de diverse werknemersorganisaties
en op 30 september die van de zg. 'vrije
kandidaten'.
Als u uzelf geen kandidaat wilt stellen,
steun dan de kandidatuur van een
collega. Plaats uw handtekening op het
ondersteuningsformulier.

VLOOTCIRCULAIRES

| Nr | Datum | Onderwerp |
|------|---------|--|
| 1741 | 17.7.81 | Tanker port performance – kosten per dag |
| 1742 | 29.7.81 | Schaderapport No. 155 |
| 1743 | 30.7.81 | Barverstrekking bij gesloten zegelkast |
| 1744 | 31.7.81 | Koersen (PCOR) |
| 1745 | 4.8.81 | Verkoop 'Dione' (PCOR) |

Jaarlijkse bijeenkomst

Wat vroeg, zult u zeggen. Echter, de praktijk heeft uitgewezen, dat het vroegtijdig opgeven van de datum van de jaarlijkse bijeenkomst ertoe bijdraagt, het bezoek te stimuleren. En dat is ook de bedoeling, want die ene keer per jaar dat we alle in Nederland vertoevende collega's en ex-collega's kunnen uitnodigen, wordt maximale opkomst op prijs gesteld.

De lunchkamer heeft weliswaar ook z'n beperkingen qua afmeting, doch dit neemt niet weg dat alle echtgenoten ook van harte welkom zijn. En mocht de man op zee zijn en de echtgenote wil toch graag komen, ook van harte welkom. Hetzelfde geldt uiteraard voor het walpersoneel en de gepensioneerden. De jaarlijkse bijeenkomst, geleidelijk

Walbaan

In aansluiting op wat vorige maand onder hetzelfde opschrift als hierboven op deze plaats te lezen viel, brengen wij ditmaal een omscholingscursus voor Shell employés voor automatiseringsfuncties onder de aandacht van het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers. Shell Nederland Informatieverwerking (in de wandeling SNI genoemd) organiseert in 1982 tweemaal een 9 maanden durende opleiding tot programmeur/applicatieontwerper voor Shell employés, die geen ervaring in automatisering maar wel aanleg en interesse daarvoor hebben. Van die aanleg zal men blij moeten geven na een test (te weten de al vele jaren door SNI gebruikte Brandon aptitude test), die men moet afleggen nadat de selectieprocedure positief is verlopen. Na 6 maanden – het moment waarop de klassikale training overgaat in een 'on the job' training –

valt de definitieve beslissing en gaat men – indien de resultaten voldoende zijn – over in dienst van de maatschappij waar men als programmeur/ontwerper tewerkgesteld zal worden.

Mensen van verschillende opleidingsniveaus (ten minste HAVO met het accent op wiskunde en Engels, maar vooral die met een HBO-opleiding) komen in aanmerking. Voor Shell-kandidaten worden geen duidelijke leeftijdseisen gesteld. De ambitie en het vermogen om via de opleiding tot een ander beroep een nieuwe carrière op te bouwen zijn doorslaggevend. Ruwweg gezegd kan men stellen, dat bij ons vlootpersoneel de kandidaten gezocht moeten worden onder jongere 1e stuurlieden/2e werktuigkundigen en in de lagere rangen en onder ons walpersoneel in de salarisgroep 6 en lichter.

Geïnteresseerden kunnen zich voor nadere informatie wenden tot de heer M. Pronk (DFP/12, tel. 010-696139 – kamer 07.10).

uitgegroeid tot een reünie, zal dit jaar worden gehouden op

woensdag 16 december 1981

De deuren van de grote lunchkamer zwaaien open om 16.00 uur. Een uur eerder kunt u, voor het doen van wat inkopen, al terecht in de personeelswinkel

op de 1e etage. Er wordt voor gezorgd dat u, na het beluisteren van de toespraak van onze directeur en het nuttigen van een hapje en drankje, in ieder geval nog de maag kunt vullen met wat steviger kost alvorens naar huis te gaan. Noteer die datum in uw agenda, wij rekenen op uw komst.



VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

| (010) 130954 | (010) 130955 | (010) 130956 | (010) 130957 | (010) 130958 | (010) 130959 |
|--------------|--------------|-----------------|---------------|---------------|--------------|
| m.s. Abida | m.s. Dallia | m.s. Ficus | s.s. Kylix | s.s. Marinula | s.s. Sepia |
| m.s. Acila | m.s. Daphne | m.s. Flammulina | s.s. Laconica | s.s. Meta | m.s. Tagelus |
| m.s. Acmaea | m.s. Diadema | m.s. Fossarina | s.s. Latia | m.s. Niso | s.s. Viana |
| m.s. Acteon | m.s. Dione | m.s. Fossarus | s.s. Latirus | s.s. Ondina | s.s. Vitrea |
| m.s. Cinulia | m.s. Felanía | m.s. Fulgur | s.s. Lepton | s.s. Onoba | s.s. Zafra |
| m.s. Crania | m.s. Felipes | m.s. Fusus | s.s. Macoma | | s.s. Zaria |

Mededelingen van het OMS/SMS

Indienen ziektekostendeclaraties

Doordat vele leden met het indienen van hun rekeningen wachten tot het begin van het jaar volgend op dat waarop die rekeningen betrekking hebben, plegen jaarlijks in het eerste kwartaal een zeer groot aantal declaraties te worden ingediend, hetgeen uiteraard vertraging in de behandeling ervan tot gevolg heeft. Ten einde deze piek in de werkzaamheden zoveel mogelijk te verkleinen, zou het bestuur het op prijs stellen, indien de leden die voor een tegemoetkoming in aanmerking denken te komen, hun rekeningen meer gespreid, bij voorkeur gedurende het betrokken kalenderjaar, zouden willen indienen. Hierdoor wordt het mogelijk het werk op een meer efficiënte wijze over het gehele jaar te verdelen en zal de tijd welke thans in het begin van het jaar verloopt tussen de ontvangst van de rekeningen en de behandeling daarvan, naar verwachting aanzienlijk kunnen worden bekort.

Ledenvergaderingen

Op de gehouden ledenvergaderingen van het O.M.S. en S.M.S. zijn verschillende zaken ter sprake gekomen, die het vermelden waard zijn. Op de vergadering van het Sociaal Medisch Steunfonds vormde de behandeling van het jaarverslag de hoofdschotel. Daarnaast werd er nogmaals op gewezen dat – anders dan aanvankelijk in de bedoeling lag – de structuur van het Onderling Medisch Steunfonds zó is geworden, dat alleen die S.M.S.-leden die niet verplicht verzekerd zijn, lid van het O.M.S. kunnen worden. Het O.M.S. biedt namelijk alleen een verzekering voor kosten die naar aard en omvang overeenkomen met verstrekkingen die een verplicht verzekerde al via zijn ziekenfonds ontvangt.

Daarnaast moest de voorzitter met spijt een somber geluid laten horen. Het betrof hier een aantal fraudegevallen, waarbij rekeningen bij het fonds waren ingediend, waarin opzettelijk veranderingen waren aangebracht om op deze wijze voor een vergoeding in aanmerking te komen.

Alhoewel voor het bestuur de mogelijkheid bestaat om in dergelijke gevallen het betrokken lid bij de ledenraad voor royement voor te dragen, heeft het tot nu toe gemeend hiervan niet gebruik te moeten maken. De gebeurtenissen van de afgelopen tijd nopen echter tot strenger optreden en de voorzitter liet dan ook een ernstige waarschuwing horen, dat mocht zich in de toekomst onverhoopt wederom een geval van fraude voordoen, het bestuur zich tot zijn spijt genoodzaakt zal zien de ledenraad te adviseren het betrokken lid te royeren.

Op de algemene ledenvergadering van het Onderling Medisch Steunfonds werd er nog de aandacht op gevestigd dat – anders dan bij het S.M.S. het geval is – het O.M.S. als verzekeringsmaatschappij ook vergoedingen toe zal kennen voor medische kosten welke mogelijkverwijs verhaalbaar zijn op derden, zoals kosten voortvloeiende uit een ongeval. Over de behandeling van dergelijke gevallen zijn nog besprekingen gaande.

Mededeling Stichting Shell Pensioenfonds

REGELING RESERVEOVERDRACHT

Verandering van werkgever betekent in het algemeen gesproken uittreding uit de ene pensioenregeling gevolgd door toetreding tot een andere pensioenregeling. Deze overgang leidt in veel gevallen tot pensioenverlies. Reeds geruime tijd werd door het Shell Pensioenfonds gestudeerd over de vraag of, en zo ja, hoe het Fonds de gevolgen van dit pensioenverlies, de zogenaamde pensioenbreuk, zo goed mogelijk zou kunnen opvangen. Hierbij werd met name gedacht aan de mogelijkheid van reserveoverdracht bij verandering van werkgever.

In het zojuist verschenen Jaarverslag 1980 werd vermeld, dat deze studie intern was afgerond. Thans kan worden medegedeeld, dat het College van Gedelegeerden van de Stichting Shell Pensioenfonds een regeling inzake reserveoverdracht heeft goedgekeurd. Deze regeling is per 1 juli 1981 van kracht geworden. Vanaf deze datum is het dus mogelijk, onder bepaalde voorwaarden, de waarde van bij een niet Groeps pensioenfonds opgebouwde pensioenen, de premiereserve, over te brengen naar het Shell Pensioenfonds. Omgekeerd wordt aan de vertrekkende werknemer de mogelijkheid geboden de waarde van zijn bij het Shell Pensioenfonds opgebouwde pensioenen

mee te nemen naar een nieuw fonds. Het ligt in de bedoeling in een afzonderlijke publicatie aan alle fondsleden, welke omstreeks begin deze maand verschijnt, nader op de details van de regeling in te gaan. Daarom wordt hier volstaan met een korte weergave van enkele belangrijke punten.

1. Overdracht van de premiereserves van en naar de Stichting Shell Pensioenfonds is alleen mogelijk naar en van een bedrijfs- of ondernemingspensioenfonds als bedoeld in de Pensioen en spaarfondsenwet en andere naar de mening van het College van Gedelegeerden vergelijkbare instellingen.
2. De overdracht van en naar de Stichting Shell Pensioenfonds vindt plaats op een door dit Fonds te bepalen datum.
3. De overdracht is afhankelijk van de verkrijging van de benodigde vrijstellingen van de Minister van Sociale Zaken en de Belastingdienst.
4. Het bedrag van de door het Shell Pensioenfonds over te dragen reserve is gelijk aan de door de actuaris berekende contante waarde van de daarin omgezette pensioenen.
5. De door het Shell Pensioenfonds ontvangen reserve wordt omgerekend tot pensioenjaren, welke voor de berekening

van het Shell pensioen worden geacht in Nederland te zijn doorgebracht.

6. Het verzoek tot omzetting van een meegebrachte reserve in pensioenjaren bij het Shell Pensioenfonds, moet worden gedaan binnen één jaar na aanvang van het lidmaatschap van het Shell Pensioenfonds. Voor fondsleden, die op 1 juli j.l. in actieve dienst zijn, geldt hiervoor een periode van één jaar ná deze datum.

7. De regeling kan te allen tijde door het College van Gedelegeerden worden gewijzigd en/of ingetrokken. De regeling is met name van belang voor de volgende twee categorieën fondsleden:

- a. fondsleden in actieve dienst die vóór zij bij een Groepsmaatschappij in dienst traden elders pensioen hebben opgebouwd.
- b. fondsleden aan wie bij de beëindiging van hun dienstverband bij de Groep een uitgesteld pensioen wordt toegekend. Zij die van bovengenoemde regeling gebruik willen maken, of hierover eerst nader willen worden geïnformeerd worden verzocht zich **uitsluitend** schriftelijk te wenden tot de Stichting Shell Pensioenfonds, Postbus 162, 2501 AN Den Haag. Zo spoedig mogelijk zal dan nader contact met hen worden opgenomen.

N.S.-jaarabonnementen

Zoals u wellicht bekend is kunnen Shell-werknemers reeds enige jaren tegen gereduceerde prijs een jaarabonnement van de Nederlandse Spoorwegen kopen.

Aangezien onze vlootpersoneelsleden niet dagelijks tussen woonplaats en de plaats van hun werk heen en weer reizen, was deze regeling voor hen niet van kracht.

De regeling is dit jaar uitgebreid tot de gezinsleden van de Shell-werknemers. Het is dan ook om deze reden dat wij, in aansluiting op de mededeling die wij medio augustus naar het huisadres van onze vlootpersoneelsleden hebben gezonden, hier de regeling nog eens uit de doeken doen om er ruime bekendheid aan te geven.

Wie kunnen een kaart aanschaffen?

De werknemer, zijn echtgenote/haar echtgenoot. De eigen, stief- of pleegkinderen van onze werknemers van 4 tot en met 15 jaar. Kinderen van 16 tot en met 26 jaar komen ook in aanmerking indien zij geheel of grotendeels ten laste van bovenbedoelde persoon/personen komen. Zoals bekend, mogen kinderen tot vier jaar gratis meereizen.

Welke kaarten kunnen worden gekocht?

Bijzonder Trajectabonnement (BM)

Een persoonlijk jaarabonnement dat recht geeft op onbeperkt reizen op het traject waarvoor het werd afgegeven ($\pm 28\%$ korting). De geldigheidsduur van deze kaart loopt van 1 oktober tot en met 30 september. Het is niet noodzakelijk dat de werknemer ook een abonnement heeft, indien een gezinslid een kaart wil aanschaffen.

Traject-schooljaarabonnement

Dit is een persoonlijk abonnement dat recht geeft op onbeperkt reizen op het

traject waarvoor het werd afgegeven ($\pm 32\%$ korting). De geldigheidsduur van deze abonnementen loopt van 1 september tot en met 31 juli. Ook hierbij is het niet noodzakelijk dat de werknemer een abonnement heeft, indien men voor een kind een kaart wil aanschaffen. In afwijking op de algemene regel kunnen deze kaarten worden gekocht voor jeugdigen tot en met 18 jaar.

NS-jaarkaart (JK)

Een persoonlijke kaart, die recht geeft op onbeperkt reizen op alle NS-lijnen. Voor het meenemen van een hond en voor het gebruik maken van D-treinen is geen toeslag verschuldigd. Door het betalen van toeslagen kan de kaart gelden voor maximaal vijf gezinsleden, waarbij ieder een eigen kaart ontvangt. De korting hiervoor bedraagt f 50,— per jaar voor tweede klasse en f 70,— voor reizen in de eerste klasse. De geldigheidsduur van deze kaart loopt van 1 oktober tot en met 30 september.

Openbaar Vervoer (OV)-jaarkaart

Deze geeft, tenzij anders is bepaald, recht op reizen op alle lijnen van de NS en op alle lokale en interlokale metro-, tram- en buslijnen in Nederland volgens de dienstregeling geëxploiteerd door Nederlandse ondernemingen (met als uitzondering het KLM-autobusbedrijf). Ook deze kaart kan worden aangevraagd voor individuele personen en – met toeslag – voor gezinnen en is geldig van 1 oktober tot en met 30 september.

Stad, Streek Suppletiekaart (S-kaart)

Deze kaart geeft recht op onbeperkt vervoer op metro-, tram- en buslijnen binnen de op de kaart vermelde zones en aansluitend op de op het bijbehorende trajectabonnement aangegeven NS-stations. De S-kaart is niet geldig op lijnen van de NS en het KLM-autobusbedrijf.

Indiensttreding na 1 oktober

Bij indiensttreding in de loop van het jaar kunnen ook abonnementen worden aangeschaft. Deze hebben dan een kortere looptijd dan de gebruikelijke twaalf maanden (of elf maanden voor een traject-schoolabonnement).

Betaling

De rekening van de NS voor de bestelde abonnementen wordt door de Maatschappij betaald. Het door de employé verschuldigde bedrag wordt in twaalf maandelijks termijnen bij vooruitbetaling ingehouden.

Beëindiging of onderbreking van het abonnement

Voor een eventuele restitutie wegens beëindiging of onderbreking van het gebruik van een trajectabonnement wordt onderscheid gemaakt in de reden van de (tijdelijke) beëindiging van dit gebruik. In geval van een beëindiging wegens een 'goedgekeurde reden' wordt een hoger bedrag gerestitueerd dan wegens een 'andere reden'. Een compleet overzicht van de voorwaarden zal, na aanpassing aan de nieuwe mogelijkheden, beschikbaar zijn bij de personeelsafdeling.

Aanmelding

Gezien de tijd die de administratie van de Nederlandse Spoorwegen nodig heeft om de abonnementen voor verzending gereed te maken, zal het u duidelijk zijn dat de aanmeldingsperiode voor de kaarten voor het jaar 1981/1982 is verstreken. Personeelsleden en hun gezinsleden die op grond van deze uitgebreidere informatie alsnog tot de aanschaf van een of meer kaarten zouden willen overgaan, gelieven zich te melden bij de sectie DFP/3, kamer 06.11 of telefoon 010-696110. Er zal dan – in overleg met de Spoorwegen – worden bekeken of eventueel alsnog een kaart kan worden verstrekt.



Nieuws van de nieuwbouw

Wij vervolgen onze serie over de eerste bij RSV-Heusden in aanbouw zijnde smeerolietanker, met een globale beschrijving van de indeling van de achteropbouw. Globaal, omdat in dit stadium nog niet te veel in detail kan worden ingegaan op uitrusting en inrichting. Echter, ook dat komt aan de beurt zodra meer definitieve gegevens ter beschikking komen.

Laten we eerst duidelijk maken, dat de gehele opbouw eigenlijk uit twee delen bestaat, zoals ook valt te zien op de 'artist impression' op deze pagina's afgedrukt. Geheel achter is de E.R. casing waarin de ketels voor het verwarmen van de thermische olie van het verwarmingssysteem staan opgesteld; door deze ruimte gaan tevens de verschillende afvoergasleidingen naar de top van de schoorsteen. Daarvòòr een werk- en woongedeelte, waarbij is getracht om de werk- en woonruimten van elkaar gescheiden te houden, namelijk op verschillende dekken.

Hoofddek

Lopend over het hoofddek en de ruimte binnenkomen via een van de gangboorden, vinden we geheel voorin, aan bakboord, een centrale 'safety control'. Hier is alles geconcentreerd wat met veiligheid te maken heeft, zoals de bediening van de foam-pompen, firemen's outfit, persluchtmaskers alsmede al het materiaal nodig om een en ander te onderhouden. Meer naar achter gaand, komen we bij de ziekenboeg, met 2 bedden, de apotheek

en een badkamer. Juist omdat ongevallen eerder plaatsvinden bij werkzaamheden aan dek en in de werkplaats dan elders, is de ziekenboeg op het hoofddek geprojecteerd. De werkplaats zelf vinden we dus ook op dit dek, met als noviteit, dat deze ruimte uitzicht biedt naar buiten. Je kunt vanuit de werkplaats over het dek, vooruit, kijken.

De werkplaats heeft een volledig voor zijn taak berekende uitrusting, zoals draaibank, werkbank (met 4 bankschroeven), grote boormachine (tot 32 mm dia), kleine boormachine (tot 15 mm dia), dubbele slijpsteen, lastrafo (300 Amp.) en gas- en zuurstofapparatuur. De flessen hiervoor zijn – ingevolge de voorschriften – buiten opgesteld. Er bevindt zich in de werkplaats een luik, waardoor alle te repareren apparaten en onderdelen uit de machinekamer kunnen worden gehesen. De hijsbalk loopt door de werkplaats, de zich eveneens op dit dek bevindende storeruimte in. De loopkat heeft 3½ ton hijsvermogen. De storeruimte bevat niet alleen alle benodigde materialen, maar ook is er een zaagmachine opgesteld, waardoor lengtes staal, pijpen e.d. aldaar kunnen worden afgekort alvorens naar de werkplaats te worden getransporteerd. Ook is hier een pijpenbuigmachine opgesteld, mede omdat de store meer ruimte biedt bij verwerking van 'lange' materialen. Ook is aldaar een hydraulische pers opgesteld (cap. tot 5 ton), een onmisbaar, maar niet dikwijls gebruikt onderdeel van de scheepsuitrusting.

Nog even terug van de store naar de werkplaats. Er is aldaar een aparte instrumenten-afdeling, alsmede een elektrische afdeling. Verder faciliteiten voor het testen van oliemonsters en koelwater. Eveneens op het hoofddek is zowel de paintstore (voor de voorraad) alsmede een aparte paint locker (voor aangebroken bussen). Verder een chemical store, trossenbergplaats en een

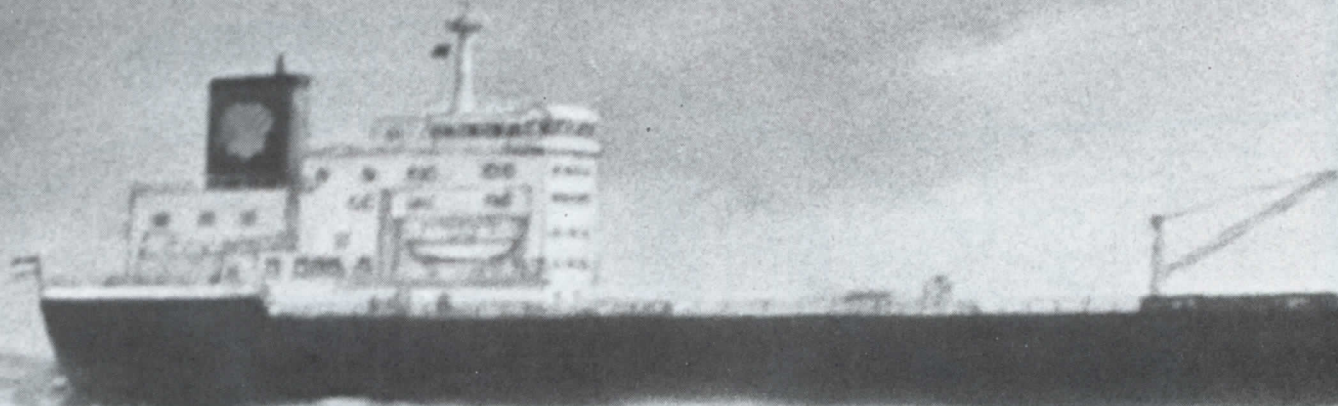
'dekoilet' voor degenen die aan dek werkzaam zijn.

In de opbouw op dit dek vinden we ook de scheepswasserij, waar niet alleen een grote wasmachine (12 kg), centrifuge (8 kg) en droger (6 kg), alsmede een mangel zijn opgesteld, doch die ook is voorzien van 2 huishoudwasmachines voor de 'eigen was', met centrifuges en uitklapbare strijkplank. Hierachter bevindt zich nog de linnenkamer, zijnde opslagplaats voor schoon linnengoed. Achteraan, geheel gescheiden van alle andere ruimten op dit hoofddek, is de accommodatie voor 6 Suezkanaal-werkers, alwaar zij slapen, eten en zich kunnen wassen.

E-dek

Je kunt je natuurlijk afvragen of eten en drinken nu bij de woon- of werkrumte behoren, feit is dat het restaurant en de lounge op het E-dek zijn ondergebracht. We beginnen weer vooraan, staande in de centrale hal, met het trappenhuis dat verder naar boven voert. Op dit dek vinden we de control room. Van hieruit wordt de m.k. installatie in de gaten gehouden. Ook de controle-apparatuur van de power units van de hydraulische dekuistrusting is hier ondergebracht. De handelingen nodig voor laden/lossen vinden op het dek zelf plaats. Wel is in de control room alarmering ondergebracht die aangeeft wanneer een tank vol is of de lading te warm dreigt te worden. Dus geen vol-automatische laad-/losmogelijkheden vanuit de control room.

Vlakbij de control room vinden we de 'conference room', zoals die ook op een aantal andere schepen van de vloot is ingericht. Met planborden dus, bureaus voor de hoofdwerktuigkundige en de 1e stuurman, vergadertafel en een ruim aantal stoelen. Geheel nieuw op dit dek is de 'captain's office'. Ook de gezagvoerder heeft dus hier zijn kantoor en niet meer bij zijn privévertrekken. Bezoekers van het schip, waarvan er in menige haven nogal wat zijn, stappen dus binnen in de lobby en kunnen hetzij naar de gezagvoerder gaan of, als die bezet is, even plaats nemen. Maar geen gewandel meer door de verdere accommodatieruimten. We keren ons nu naar de andere zijde van de centrale lobby, waar we in het midden van het schip (dus niet met direct uitzicht op zee) het restaurant vinden.



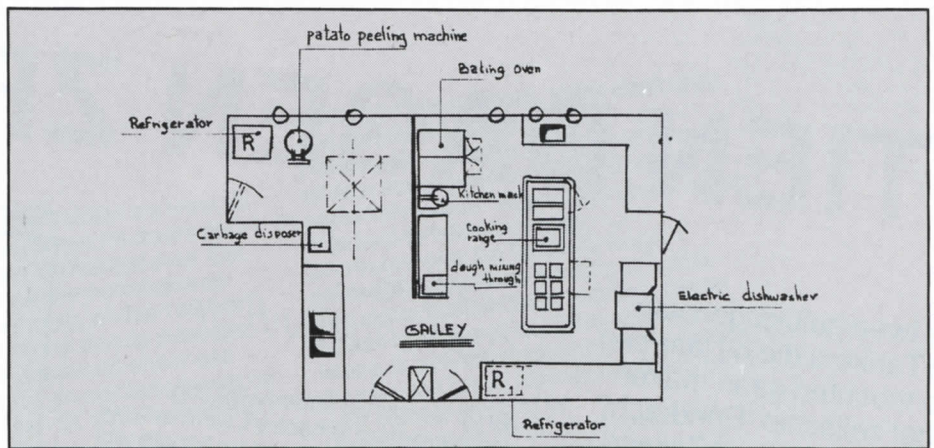
Ruim opgezet, met zo'n 30 zitplaatsen totaal (er in elders een kleine ruimte voor degenen die geen gelegenheid hebben zich om te kleden). Aan stuurboordzijde daarnaast is de lounge, met bar (7 krukken), 2 ruime zithoeken met bank en fauteuils, 2 aparte vierkante tafels met 4 stoelen, waarvan 1 stel in een nis (b.v. om rustig te schaken of een kaartje te leggen). Eveneens enigszins afgezonderd, doch nog steeds binnen deze ruimte, is de videoinstallatie opgesteld, met gemakkelijke stoelen ervoor om van beeld en geluid te kunnen genieten.

Aan de andere zijde van het restaurant, dus aan bakboordzijde, is de kombuis. Daartussen doorgeefluiken, dus geen verloop meer. De kombuis heeft, centraal opgesteld, een fornuis met zes kookplaten, grillplaat, twee zgn. frites-bakkers, alsmede bak- en braadoven. Verder zijn in de kombuis opgesteld een bakoven (voor brood), aardappelschilmachine, grote koelkast met diepvriesvak, vaatwasmachine, koffiezetapparaat, vleessnijmachine en keukenmachine. In de kombuis zijn 'natte' en 'droge' ruimten goed gescheiden gehouden (zie ook schema). Een noviteit is ook dat de kombuis en alle voorraadruimten op het zelfde dek zijn gesitueerd, nl. opslagplaatsen voor groenten (+3°C), voor vlees (-25°C) en proviand (+3°C). De voorraadruimten liggen zodanig, dat de goederen langs twee wegen kunnen worden ingevoerd, namelijk via kampanjedek of met de 'dwarsover'-kraan en dan door het luik tussen de opbouw voor accommodatie en machinekamer. Boven het 'natte' gedeelte van de kombuis is een luik van zodanige afmeting, dat een pallet er door kan; hiermee kan op bijzonder gemakkelijke wijze de proviand ter plekke worden afgeleverd.

Op het E-dek zijn verder een nood-diesel-kamer en, apart, een kamer voor het noodschakelbord. Verder de bonded store.

D-dek

In het gehele schip zijn voldoende hutten en kooien om 30 man te laten meevaren. Immers, altijd zal er rekening mee moeten worden gehouden, dat reparatie/onderhoudsploegen in de toekomst een reis meegaan. Alle hutten in het gehele schip zijn voorzien van eigen douche/toilet. Alle bedden zijn van



een lengte van 200 cm, bij een breedte van 140 cm. Er is één uitzondering, namelijk voor vier 'leerlingen', die in twee twee-persoonshutten zijn ondergebracht, op het B-dek.

Op het D-dek vinden we behalve een aantal hutten voor de bemanning de A/C-ruimte. Er zijn geen deuren die vanaf dit dek daar toegang toe geven, juist om iedere geluidshinder te voorkomen. De A/C-ruimte zelf is vanzelfsprekend geheel geïsoleerd.

Verder treffen we op dit dek een 'Games room' aan, een ruimte van ongeveer 4 x 7,5 meter, waar de tafeltennistafel wordt opgesteld.

Merkwaardig bij de nieuwe smeerolieschepen is, dat men, om naar buiten te gaan, niet via zij-deuren, maar altijd via de achteruitgang moet gaan. De enige uitzondering hierop zijn het hoofddek en het E-dek.

C-dek

De meeste hutten op dit dek zijn bestemd voor de officieren. Voor het eerst sedert vele jaren treffen we op dit schip ook zgn. 'binnen'-hutten aan, die dus geen blik opzij gunnen. Wel degelijk zijn er in deze binnenhutten, drie totaal, poortjes, maar die bieden uitzicht naar achteren. De eerlijkheid gebiedt te zeggen, dat dit een minder fraai uitzicht is, namelijk blik gevend op de m.k. opbouw. Vermoedelijk zullen dit in de praktijk wel de reservehutten worden.

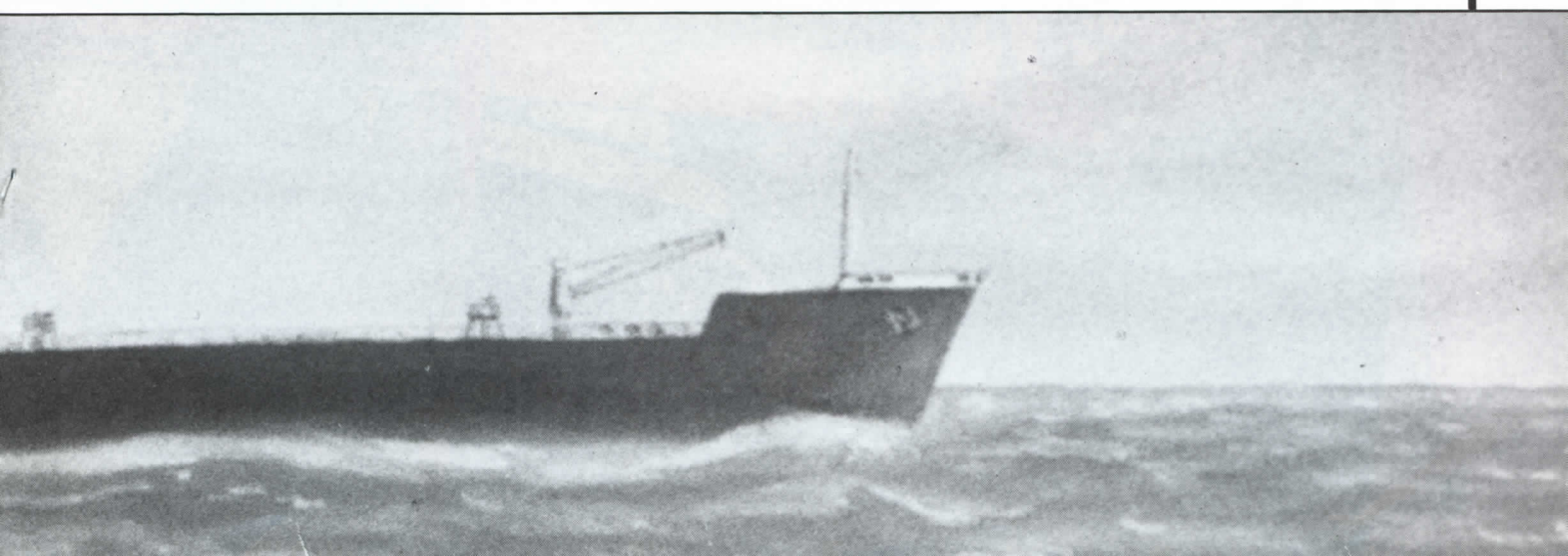
B-dek

Nog een trap hoger komen we op het dek waar zowel de gezagvoerder en

hoofdwerktuigkundige, als de 1e stuurman en 2e werktuigkundige hun woon- en slaapvertrek hebben. Let wel, op dit dek vinden we voor de gezagvoerder en hoofdwerktuigkundige géén 'kantoor' meer. Die is beneden, in het 'werkgedeelte', namelijk in en vlakbij de conference room. Ook de loodshut is op dit dek, evenals de twee twee-persoonshutten voor leerlingen waarover wij reeds schreven. Verder een kamertje voor het public/radio music system en een 'doka' voor foto-enthousiasten. En dan het 'gymnasium', een ruimte waar de spieren wat los kunnen worden gemaakt door indoor training. De ruimte is groot genoeg om er 'ballback' te spelen, maar andere lichamelijke ontspanningsmogelijkheden worden nog bekeken.

A-dek

De laatste trap naar boven binnen de accommodatie brengt ons naar het brugdek. De gehele indeling hiervan zullen we binnenkort in een apart artikel belichten. Echter, we mogen wel stellen, dat – nog meer dan op de F-klasse schepen – het 'open-brug-idee' bereikt is. Dus met zicht bijna geheel rondom. De kaartenkamer is ook 'open', d.w.z. geen volledige scheidingwand, wel een kleine opbouw voor instrumenten tussen brug en kaartenkamer. Ook nieuw bij de brug is een smal dekje aan de voorzijde, zodat het ruiten-wassen niet meer zo'n ingrijpende affaire wordt als nog op sommige oudere schepen. Op dit dek treffen we eveneens de radiokamer aan.



TIEN DAGEN ZEEBENEN

Bij de twee gelukkigen van Shell Tankers die dit jaar een reisje mochten gaan maken met het zeilschip 'Eendracht' van de Stichting Het Zeilend Zeeschip was ook Joke Pronk, dochter van walemployé M. Pronk (DFP/5). Naar aanleiding hiervan zond zij ons onderstaand verslag. Dat het een reuze belevenis voor haar is geworden komt hier overduidelijk in tot uitdrukking. We schakelen over naar Joke's verhaal.



Op maandag 15 juni vertrokken wij om een uur of twee 's middags uit de haven van Scheveningen. Uitgezwaaid door familie en vrienden, wat onwennig ('want dat ding wiebelt zo') en met een antizeeziekte-pilletje achter de kiezen, want er stond een flinke bries. Tijdens een bespreking met de voltallige bemanning was democratisch besloten dat we naar Schotland zouden gaan. Dus: koers noord-west (en dan nog wat, maar dat heb ik niet zo gevolgd). Jammer genoeg had die eerdergenoemde flinke bries besloten om maar vanuit het noord-westen te blazen. Niet aardig, want dat had tot gevolg dat het schip bijzonder onrustig was, evenals de magen van veel bemanningsleden. De visjes werden dan ook flink gevoerd. Van mij kregen ze (tot mijn grote verbazing en opluchting) niks.

Richting Zuid-Engeland

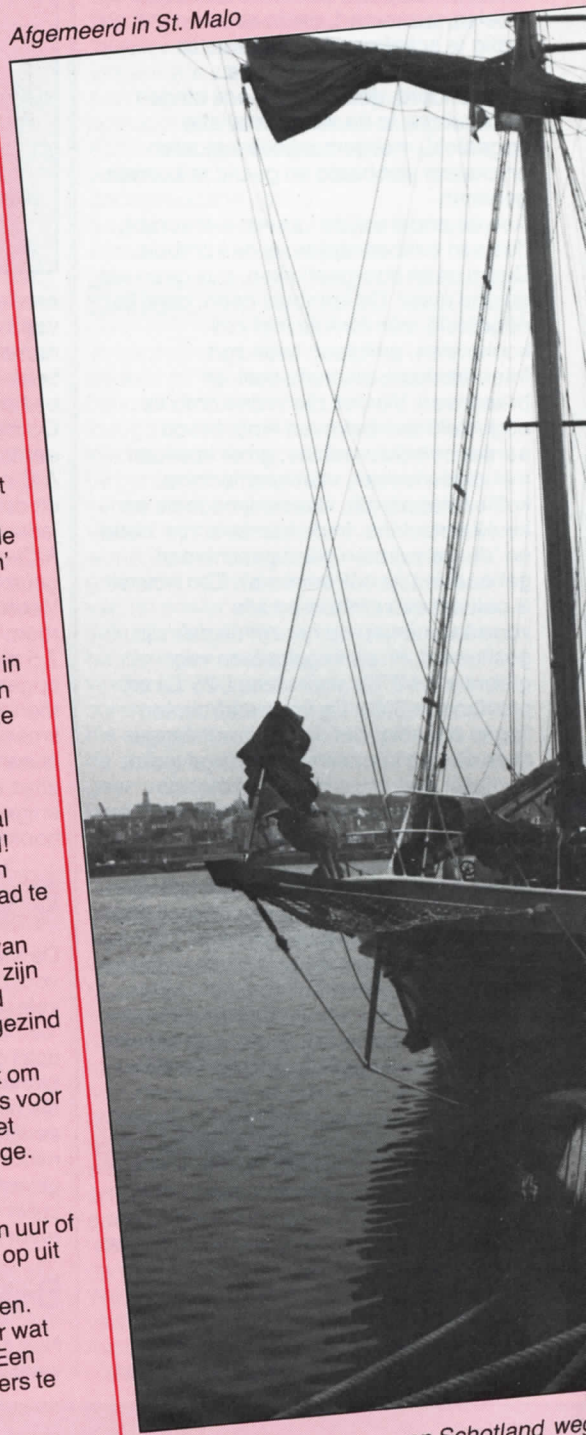
Na op die manier anderhalve dag doorgeploeterd te hebben, werd er weer vergaderd. We zaten pas ter hoogte van Den Helder. Zonde van de tijd, vonden we. Al weer heel democratisch werd besloten om van het noord-wester briesje te gaan genieten door richting Zuid-Engeland te gaan zeilen. Een goed besluit. Ik kon in elk geval weer veilig onder de douche, dus zonder blauwe plekken op te lopen (douchen moet je echt leren op een 'wiebelend' schip, nooit geweten).

Naarmate we zuidelijker kwamen werd de zee rustiger. We waren onze 'landbenen' wat kwijtgeraakt en konden met volle teugen gaan genieten van gezellige avonden en rustige wachten.

Op donderdagmiddag kwamen we aan in Weymouth, Zuid-Engeland. In de haven was geen plaats, dus gingen we voor de boulevard voor anker. Er lag ook een aantal marineschepen. De daarbij behorende helicopters wilden ons wel eens van dichtbij bekijken. Zo'n kabaal hadden we een tijd niet meer gehoord! Passagieren konden we door met een motorbootje heen en weer naar de stad te varen. Tot onze grote verbijstering 'wiebelde' het land: we hadden last van zeebenen! Een benauwd warenhuis zijn we ijlings ontvlucht. Het zou bepaald vreemd zijn geweest om daar eensgezind de visjes te gaan staan voeren!

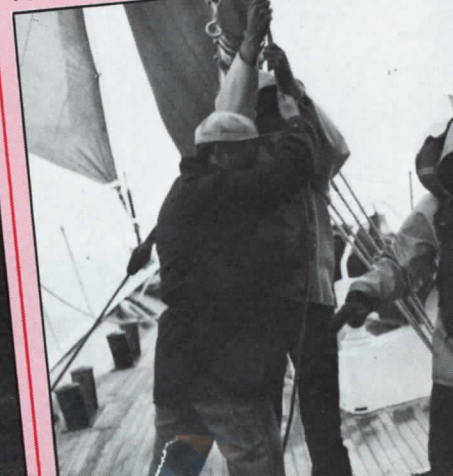
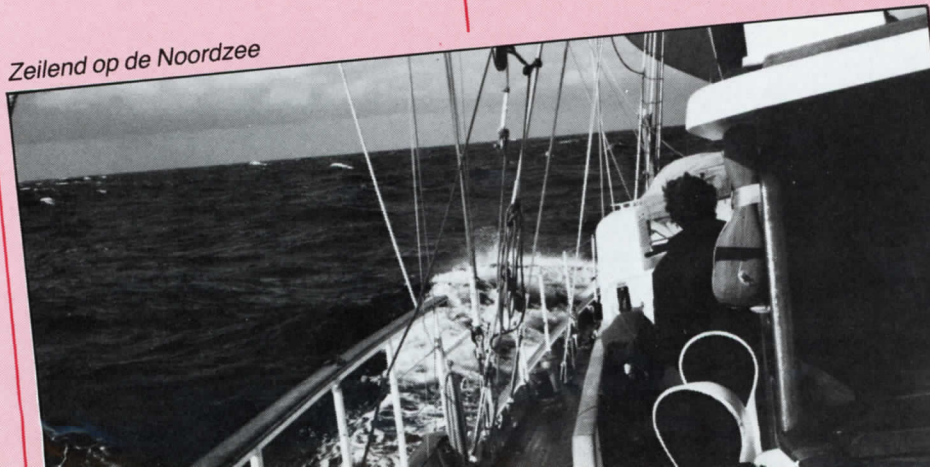
Desondanks waren we best in staat om wat inkopen te doen, o.a. presentjes voor de Schipper (zondag 21 juni was het immers Vaderdag) en voor een jarige. Uiteraard moest ook het Engelse nachtleven gekeurd worden. De honde(zee)wacht moest er om een uur of twee 's nachts nog met het bootje op uit om opvallend opgewekte bemanningsleden van land te halen. De volgende dag, vrijdag, werd er wat gesurfd en in de ra geklommen. Een rustige ochtend, geschikt om katers te verdrijven.

Afgemeerd in St. Malo



Verwoede pogingen om van Schotland weg

Zeilend op de Noordzee



St. Malo

Tegen de middag vertrokken we weer. In een druk gedeelte staken we dwars door de verkeersstroom het Kanaal over. Dat leverde wat spannende momenten op (verandert hij van koers, of doen wij het?). Heeluids kwamen we aan de overkant, waar we op zaterdagavond onder een strak blauwe hemel en met behulp van de motor de haven van St. Malo in Frankrijk binnenliepen.

Nadat we op slinkse wijze wat Franse Frans bemachtigd hadden, konden we ook daar flink de bloemetjes buiten gaan zetten. Gelukkig konden we daar zondags (Vaderdag) rustig van bijkomen onder het brandende zonnetje. Bikini's en zwembroeken waren inmiddels onder uit de plunjebalen gevestigd. De bewonderende blikken van Franse zondagswandelaars. ('wat heeft u een mooi schip . . .') lieten we gelaten over ons heen gaan. 's Avonds hebben we nog even stevig van de Franse keuken genoten en om een uur of tien was het weer tijd om 'op te stappen'.

De daarop volgende dagen konden we genieten van een strak blauwe hemel en een spiegelgladde zee. Dat had één nadeel: de zeilen waren volkomen nutteloos geworden. Werk voor de machinist: al gauw stegen de dieseldampen op. Jammer, maar donderdagmiddag om 4 uur werden we in IJmuiden verwacht. Naarmate we noordelijker kwamen werd het frisser. De bikini's en zwembroeken verdwenen weer onder in de plunjebalen.

Captain's dinner

Op woensdagavond zette de Schipper ons ter hoogte van Walcheren (Zeeland) aan het werk om voor anker te kunnen gaan. We hadden nog wat tijd over (dachten we) en konden dus met z'n allen gaan genieten van een overheerlijk Captain's Dinner met aansluitend een feestelijke afscheidsavond. We hebben er

inderdaad van genoten, mede dankzij de nog steeds vrij rustige zee. Helaas, donderdagochtend werd ik ruw uit mijn slaap gerukt omdat ik dreigde anderhalve meter lager op de grond naast mijn kooi te belanden. Mijn overbuurvrouw lag tegen de wand gekleefd. Waar zij de wand had, had ik een stormplank moeten hebben (slapen op een 'wiebelend' schip moet ik nog leren). Ik ben maar opgestaan. De laatste douche aan boord leverde nog even een paar blauwe plekken op.

Heeluids in de stuurhut aangekomen, hoorde ik dat we die middag niet op tijd (om vier uur) in IJmuiden zouden zijn. Wind en stroming hadden besloten ons nog even flink tegen te werken. Aan de reling stonden weer enkele dierenvrienden de vissen te voeren. Aan het begin van de middag kregen we in een telefoongesprek met de Stichting Het Zeilend Zeeschip te horen dat er al 'afhalers' in IJmuiden zouden staan. We hebben toen de Meester (machinist) maar om motor-assistentie gevraagd. Zo konden we de wachttijd van de afhalers althans enigszins beperken. Om ongeveer half zes 's avonds kwamen we aan in IJmuiden, waar we met wat moeite (er was een touw in het roer gekomen) bij de steiger van Wijsmüller aanlegden.

Door alle drukte (begroeten van familie en vrienden, bevoorraden van het schip) hebben we wat rommelig afscheid van elkaar genomen. Jammer, maar de reünie die we inmiddels gehouden hebben, heeft dat wel weer recht getrokken.

Mijn reis met de 'Eendracht' was een heel prettige kennismaking met de zee.
Bedankt Shell!



komen



Goed het kompas in de gaten houden . . .

Een van de velen

Als 22-jarige moet stuurman Duinker reeds enige ervaring bij andere rederijen hebben opgedaan, anders was hij nooit op 30 september 1919 door de Bataafsche Petroleum Maatschappij in Den Haag als 3e stuurman voor dienst op de Groepsvloot aangenomen. Zijn contract gold voor drie jaar. Zijn vertrek naar de Oost volgde pas bijna een maand later, met de tanker s.s. 'Juliana'. Hoewel in sommige gevallen van passagiersschepen gebruik werd gemaakt, werd er altijd de voorkeur aan gegeven collega's per maatschappij uit en thuis te laten reizen, als supernumerary. Na aankomst van de 'Juliana' in Singapore, werd Duinker als 3e stuurman geplaatst op de 'Dolphin Shell' tegen een gage van £ 20 per maand.

Ofschoon men in die tijd dikwijls lange tijd achtereen actief dienstdeed op een en hetzelfde schip, ging dat voor stuurman Duinker niet op. Steeds werd hij na enkele maanden overgeplaatst om een elders opgevallen plaats in te nemen, waarbij zijn rang ook nogal wisselde, wnd 2e gezagvoerder ('Antiope' - 1920), wnd 2e stuurman ('Dione' - 1921) en op diverse schepen in z'n contractuele rang van 3e stuurman. Op 1 december 1922 werd hij

Deze keer halen we niet een schip, maar een man uit de vergetelheid. Begonnen als 3e stuurman, in 1919, geëindigd als commodore, in 1952. Gezagvoerder Johannes Jupiter Duinker, geboren in Den Helder in 1897, die voor zijn heldhaftig optreden in 1941, aan boord

van de 'Adinda', werd onderscheiden met het Kruis van Verdienste, met gesp. Een van de velen die, vooral in moeilijke tijden, blijik geven van een dosis moed, opofferingsgezindheid en doorzettingsvermogen, die men niet van een ieder zal verwachten.



aangesteld tot 2e stuurman op de 'Vulcanus', welk schip hij enkele jaren lang trouw bleef, ook in de rang van wnd 1e stuurman.

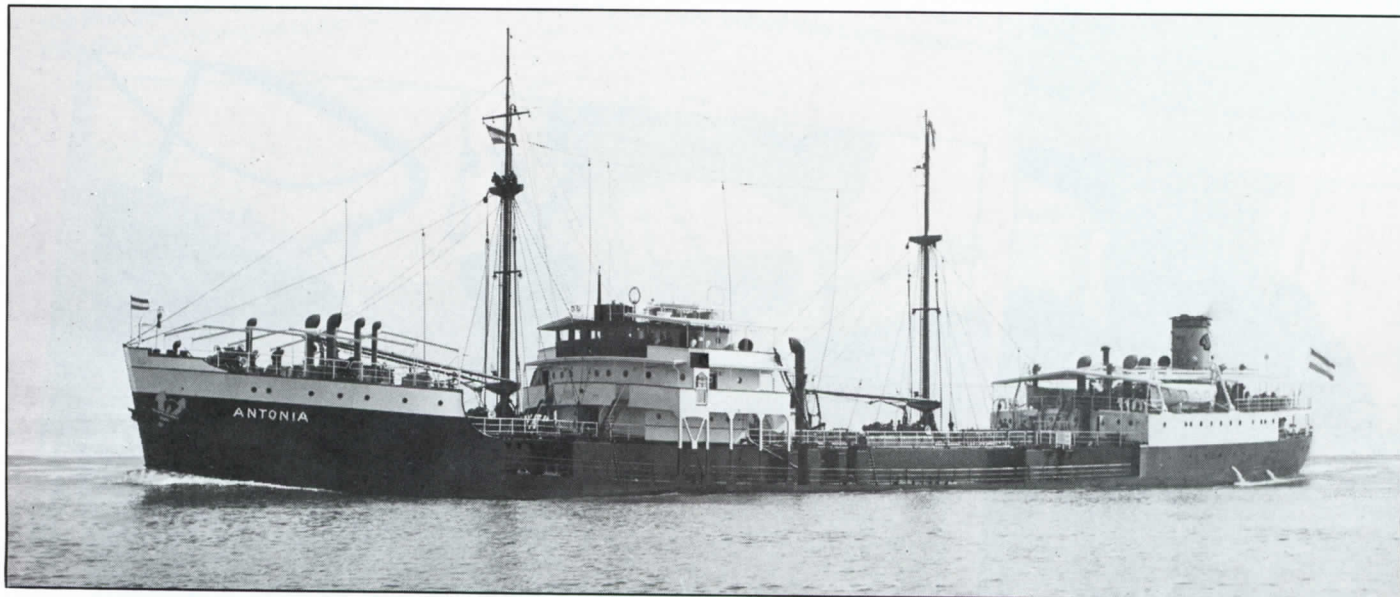
Zoals niet ongebruikelijk in die jaren had hij z'n eerste verlof (1922) doorgebracht in het toenmalige Batavia, dit om op die manier z'n volgende rang te kunnen halen. Na in 1926 verlof in Nederland te hebben gehad, tekende hij een nieuw contract, als 1e stuurman, waarbij zijn gage op f 300,— per maand werd

gesteld. Een normaal bedrag in die jaren, waarin de eerste tekenen van de crisis al merkbaar werden.

Hoewel de schepen waarop hij dienst deed een enkele keer naar Europese wateren werden gedirigeerd, was zijn werkterrein toch voornamelijk in de Oost, afwisselend als 1e stuurman en als wnd gezagvoerder. Het s.s. 'Iris' was het eerste schip waarop hij als permanent gezagvoerder dienstdeed (1935), gevolgd door de 'Agatha', de 'Paula' en op 17 januari 1939 de 'Adinda'. Dit schip zou tot mei 1943 min of meer zijn schip blijven, waarmee hij door de oorlogsomstandigheden ook wel een bijzonder vaste band kreeg.

Nieuw schip

De 'Adinda' was een in 's-Gravenhage geregistreerde tanker van de Nederlandsch-Indische Tank-Stoomboot Maatschappij, een Nederlandse Shell-tanker dus, met Nederlandse officieren maar een Chinese bemanning. Met de 'Antonia' en de 'Armilla' vormde dit begin 1939 opgeleverde schip zo ongeveer de laatste aanwinst voor de N.I.T.S.M., zoals de rederij kortweg werd aangeduid. Echter, de N.V. Petroleum Maatschappij 'La Corona', ook Shell (en gereed vanuit hetzelfde rederij-kantoor bij



de B.P.M. in Den Haag) had in 1939 een veel groter nieuwbouwprogramma afgewerkt en beschikte daardoor over een serie nieuwe 'C', 'O' en 'T'-klasse schepen die groter waren. De 'A'-klasse van de N.I.T.S.M. had slechts een bruto-tonnage van ongeveer 3360 ton en was nog van het trunkdek-type, zoals op de foto van het m.s. 'Antonia' waarneembaar.

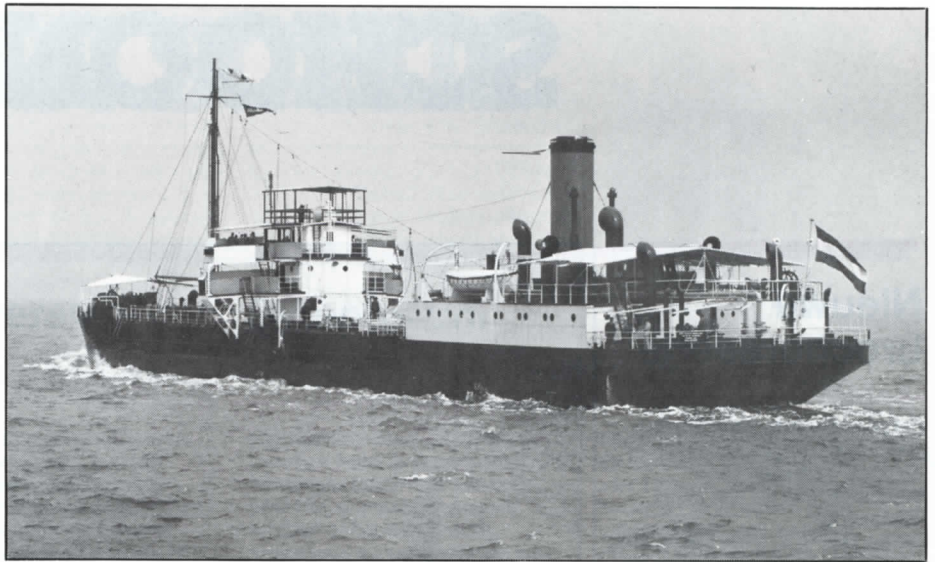
Net als alle andere Shell-tankers die uit handen van de asmogendheden hadden weten te blijven, was de 'Adinda' in een pool ondergebracht, waarvan er verscheidene waren gevormd in Engeland. Het beheer van een zo'n pool (van tankers) was opgedragen aan The Anglo-Saxon Petroleum Company in Londen, in wezen de voorloper van de huidige Marine Co-ordinator's organisatie. Uit die pool werden ook schepen beschikbaar gesteld aan de 'Admiralty', de Britse marine. Zo was o.a. de 'Adinda' aangewezen om de aanvoer te verzorgen naar Tobrouk, nu meer bekend als Mersa El Hariga in Libië, bij de grens met Egypte.

Tobrouk

In 1941 was ook in Noord-Afrika een verbeterde strijd begonnen tussen de geallieerden en de asmogendheden. Vooruitlopend op de komst van Rommel met zijn Duitse Afrika-leger leed de haven van Tobrouk onder voortdurende Duitse luchtaanvallen. Bij aankomst van de 'Adinda' begin februari 1941 konden de opvarenden dat met eigen ogen aanschouwen. Veel scheepswrakken, concentraties grote en kleine oorlogsschepen en de vermoede aanwezigheid van verraderlijke, magnetische mijnen. Bij de ingang van de haven, even voor negen in de ochtend, kwam een marinevaartuig langszij om een zekere commandant Fenwick aan boord te zetten. Kapitein J. J. Duinker kreeg van hem te horen, dat het nogal een 'tricky business' was. Weliswaar had de commandant een kaart bij zich, waarop stond aangegeven waar vermoedelijk magnetische mijnen lagen, maar helemaal daarop dichtvaren kon je niet. Met de machine op 'langzaam vooruit' zocht de 'Adinda' haar weg naar een positie waar reeds andere schepen lagen. Na net één minuut varen was er een explosie, aan stuurboord voor, die zo'n luchtdruk teweegbracht, dat gezagvoerder Duinker tegen wil en dank een salto op de brug maakte, terwijl het kompas – compleet – tegen het gezicht van de Chinese kwartiermeester sloeg.

Brand

Bijzonder ongelukkig was het, dat de overige Chinese bemanningsleden op dat moment net aan het schaften waren in het vooronder; zeventien van hen moeten op slag dood zijn geweest. Een tweede explosie, die vlak daarna volgde, veroorzaakte brand, die zich razendsnel langs de gehele stuurboordzijde verspreidde, rond de achtersteven trok en zelfs aan bakboord achter het schip in lichterlaaie zette.



Ten tijde van de explosie stonden de 1e stuurman en een Chinese timmerman op de bak, bij het ankerspil. Deze laatste was een persoon van middelbare leeftijd, met een nogal kromme rug. Hij maakte als gevolg van de explosie zo'n klap, dat hij drie maanden lang in het ziekenhuis moest verblijven. Daarna kwam hij er kerngezond weer uit en – merkwaardig detail – met z'n rug zo recht als een plank. De stuurman vertoonde geen uiterlijke verwondingen, maar had zo'n shock, dat hij diezelfde dag nog in het ziekehuis overleed.



Inmiddels dreef het brandende schip in de richting van de voorgenomen ankerplaats, waar talloze andere schepen lagen. Gezagvoerder Duinker bleef, ondanks zijn val, volkomen bij z'n positieven en besloot zo snel mogelijk te ankeren om de overige schepen niet in gevaar te brengen. Echter, toen hij samen met commandant Fenwick naar voren snelde om nu zelf het anker te laten vallen, werden zij door de hitte teruggedreven. Duinker snelde daarop naar de kaartenkamer om het journaal te halen en vervolgens naar z'n hut voor de scheepspapieren.

Dit alles vond binnen luttele minuten plaats. Aangezien het nog steeds langzaam voortdrijvende schip nu in lichterlaaie stond, gaf Duinker het sein 'schip verlaten'. Maar de op het water gestroomde benzine brandde, als gevolg waarvan de stuurboordsloep onmogelijk kon worden gebruikt. Tot overmaat van ramp dreef het schip nu tegen een ammunitievaartuig, dat onmiddellijk vlam vatte. Zodra de 'Adinda' weer afdreef, wist men gelukkig daar het vuur te blussen. Een marinevaartuig slaagde er inmiddels in even langszij de 'Adinda' te komen om de laatst aan boord zijnde opvarenden over te nemen. Kapitein Duinker en 3e wtk Vermoet slaagden er nog in de 1e stuurman en de Chinese timmerman ook over te brengen, waarop de 'Adinda' geheel verlaten was.

Terug aan boord

Even daarna bleef de 'Adinda' zodanig liggen, dat aan één zijde het schip te benaderen was. Duinker besloot terug te keren en vroeg om vrijwilligers; al zijn officieren meldden zich terstond. Ook commandant Fenwick bleek van het juiste hout gesneden; in plaats van naar z'n eigen kwartier aan wal te gaan, ging hij mee.

We zullen niet in detail ingaan op alle pogingen die drie dagen en nachten lang door de gezagvoerder en zijn mannen werden gedaan om de brand te blussen. Men had – met veel geluk – inmiddels het

vervolg pag. 16

SCHOON SCHIP

Nieuwe brochureserie

Onlangs heeft de Shell Briefing Service een begin gemaakt met de uitgave van een serie brochures, met als titel 'Shell Technology'.

De bedoeling is, meer bekendheid te geven aan de ontwikkeling en toepassing van wetenschap en technologie door Shellmaatschappijen. Als eerste verscheen – in het Engels en in het Nederlands – een 'inleiding tot oliewinningstechnieken'. Het is de koploper van een serie van drie over de winning van olie en gaat over de grondbeginselen van de primaire en secundaire methoden, die al meer dan 30 jaar op ruime schaal worden toegepast.

De bedoeling is op eenvoudige wijze het nodige basismateriaal te verschaffen voor de volgende twee afleveringen – één gewijd aan thermische procédés en één aan andere verbeterde winningsmethoden – waarbij speciaal zal worden stilgestaan bij de moderne technieken die Shell maatschappijen hebben ontwikkeld. Exemplaren van de genoemde brochures zullen naar de schepen worden gezonden.



Te letterlijk

Aan SHELL Tankers B.V.
(t.a.v. Dhr. D.F. Petrie)
Hofplein 20
te 3032 AG ROTTERDAM

De mensen van de kantoorsectie DFP/3 moeten vreemd opgekeken hebben toen ze de adressering zagen van een brief, afkomstig van een Ontvanger der Rijksbelastingen uit één van de zuidelijke provincies. Toch is wel te begrijpen hoe zo'n (voor ons)

grappige adressering kan ontstaan. 'Stuurt u de brief maar ter attentie van DFP/3, dan kan hij niet verkeerd terechtkomen'. De belastingambtenaar heeft dit telefonisch gedane verzoek een ietwat te letterlijk opgevat . . .

Nieuw Schip

Recentelijk heeft The Shell Company of Australia een nieuw schip in gebruik genomen. De 'Conus', zoals de tanker is genoemd, heeft een draagvermogen van 31.950 ton. Het bij de Mitsubishi scheepswerf in Japan gebouwde schip is ingericht voor het vervoer van producten alsmede een kleine hoeveelheid chemicaliën (4 centre tanks van elk 995 m³ inhoud). De voortstuwing bestaat uit een

Mitsubishi-Sulzer diesel van 11.400 bhp. waarmee een snelheid van 14,5 mijl per uur kan worden bereikt.

Buiten de 'Conus' beschikt Shell Australia over nog een produktschip, de 'Cellana', 25.169 ton draagvermogen en in 1968 in Australië gebouwd.

Reünie 'Abel Tasman'

Op zaterdag 21 november 1981 organiseert de Vereniging van Oud-leerlingen een groot feest ter gelegenheid van de 4e lustrumviering. Zij roept alle oud-leerlingen en -studenten van de scholen, die thans varen onder de vlag van de Noordelijke Academie voor Scheepvaart en Techniek 'Abel Tasman', op tot

deelname aan deze prachtige gelegenheid om oude schoolkameraden en leraren weer eens te ontmoeten. Geïnteresseerden kunnen contact opnemen met de voorzitter van de vereniging, de heer H. A. R. J. van Dijk, telefoon 05960-13708 of 12002.

SCHOON SCHIP

Information Handbook

Ieder jaar verschijnt er een nieuwe uitgave van het Information Handbook. Exemplaren ervan zijn naar alle schepen verzonden, terwijl op kantoor er ook een is verstrekt aan elke sectie. In de juli-1981-editie staan tot eind 1980 bijgewerkte feiten en cijfers over de olie- en gasindustrie, kolen, kernenergie, metalen en research. Ook is een apart hoofdstuk gewijd aan 'Marine', zowel wat de wereld-tankvaart betreft als de vloten van de Shell.

Aan het eind van het boekje is een heel handig hoofdstukje met omrekeningstabellen te vinden.

Een paar cijfers

Vorig jaar verwerkten Shell-raffinaderijen 3.768.000 barrels (1 barrel is ca. 159 liter) ruwe olie per dag. Vijfenzeventig procent van Shell's primaire destillatie-capaciteit (wereldwijd) werd hiervoor gebruikt.

Shell-maatschappijen produceerden 60 miljard m³ aardgas in 1980, ongeveer 6% (4 miljard m³) minder dan in het jaar daarvoor. De verkoop van kolen voor stoomopwekking bedroeg 8,6 miljoen ton (buiten de Verenigde Staten). Bovendien werden er nog hoeveelheden anthraciet en metallurgische kolen verkocht. De kolen werden verscheept uit vier landen en ze werden geleverd in twaalf landen in Europa, de Verenigde Staten en het Verre Oosten.

De verkoopopbrengsten van Billiton-maatschappijen bedroegen 720 miljoen pond, een daling van 50 miljoen pond ten opzichte van 1979.

De onderzoek- en ontwikkelingskosten van de diverse Shell-maatschappijen bedroegen 222 miljoen pond, 20 miljoen pond meer dan in 1979. Bij daadwerkelijk onderzoek in Shell-dienstverband waren 6500 mensen betrokken. Het aantal zeevarenden op eigen Shell-tankers was 6400.

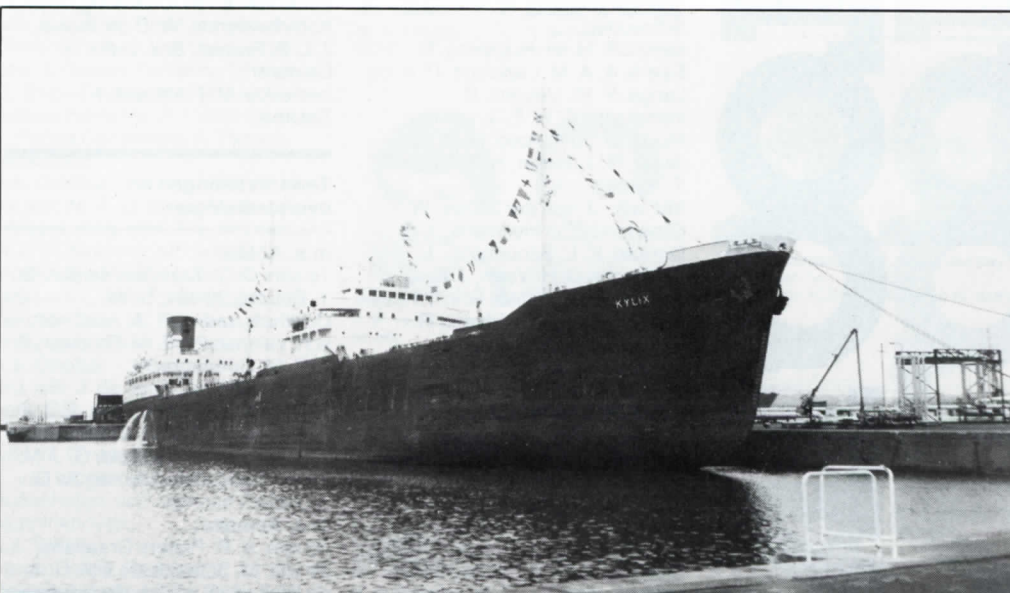
Personeel

Eind 1980 waren er, wereldwijd, 161.000 mensen in dienst bij Shell, 2000 minder dan in het jaar daarvoor. De totale loonkosten waren echter hoger: het Shell-personeel verdiende 2150 miljoen pond. Dit was 125 miljoen pond meer dan in 1979.

Jaarverslag COR

Het jaarverslag van de Centrale Ondernemingsraad, over de periode maart 1980 tot maart 1981, is verschenen. Het verslag is, wat de vorm betreft, in een nieuw jasje gestoken. De opzet is anders dan tot nu toe gebruikelijk was en op veel onderwerpen wordt, inhoudelijk gezien, nader ingegaan. Uw belangstelling gewekt? Vraag dan een exemplaar aan bij de sectie DFP/4 (telefoon 010-696127).

Feestelijk



Symposium

Op 15 oktober a.s. zal in het maritiem hotel Britannia op de Vlissingse boulevard een voor Nederland uniek symposium worden gehouden over de toekomstige mogelijkheden van scheepsvorstuwing. Het symposium, dat wordt georganiseerd onder auspiciën van het Vlissingse maritiem instituut De Ruyter, krijgt het thema 'De voortstuwing van de jaren tachtig'. Een aantal inleiders zal de mogelijkheden en stand van onderzoek van een aantal goedkopere bronnen van scheepsvorstuwing bespreken: wind, zon en kolen.

Het streven van de organisatoren van het maritiem instituut De Ruyter is er op gericht de theoretici-ontwerpers en onderzoekers alsmede potentiële klanten op één markt bij elkaar te brengen om zo de praktische toepassing van ontwerpen op gang te helpen brengen. De inleiders op het symposium zijn zowel uit de academische wereld

als uit het bedrijfsleven afkomstig. Zo zal onder meer de heer C. E. van 't Woudt, hoofd Technical and Nautical Services van onze maatschappij, een inleiding houden over de nieuwe toekomst voor kolen bij scheepsvorstuwing.

Inschrijving

In totaal zullen zo'n 250 deelnemers aanwezig kunnen zijn. Tachtig plaatsen blijven gereserveerd voor oud-leerlingen van het maritiem instituut (Het symposium op 15 oktober valt samen met de jaarlijkse reünie van de vereniging van oud-leerlingen). Vijftig plaatsen zijn beschikbaar voor genodigden. Voor de overblijvende 120 plaatsen kan worden ingeschreven. Men kan deelnemen door het storten van f 45 op girorekening 569243 t.n.v. Stichting Zeevaarschoolbelangen te Vlissingen, onder vermelding 'Symposium 81'. Inschrijving geschiedt in volgorde van ontvangst van de storting.

Woensdag 29 juli 1981. Feest in Engeland. Weet u het nog? Het was de dag van het huwelijk tussen Prins Charles en Lady Diana. In Eastham merkte je niet zo veel van hetgeen er in Londen plaatsvond. Aan slechts één binnenliggend schip was te zien dat er wat aan de hand was. En

dat ene schip trok daarmee zeer de aandacht. 't Was onze 'Kylix', die ter gelegenheid van het huwelijk feestelijk was gepavoiseerd. Hoofdwerktuigkundige C. J. van Essen maakte hiervan een paar foto's en stuurde ze ons op.

Gehuwd:

12.08.81: L. A. van Beelen, 5e wtk., met mw. E. Settels
25.07.81: A. L. M. Nagelkerke, 2e stm., met mw. A. Olcak

Geboren:

04.08.81: Tanja Yvette Carina, dochter van R. J. E. van Haarst, 2e stm. en mw. E. van Haarst-van der Beek
12.08.81: Boudina Wilhelmina Cornelia, dochter van H. L. M. van Haelen, en mw. M. W. van Haelen-Weaver

Aflossingen:

gezagv.: P. C. Rakké, W. Welbie, D. Rijk, J. Bosman, J. Verhoeven, J. E. Dekker, H. W. Vermaas, H. K. Paauw, H. Unger;
1e stl.: R. Agema, B. Ritman, J. W. Nieuwerf, A. T. van Es, H. Steenstra, R. A. de Boer, J. Broekmeijer, H. J. de Vries, G. Buma, R. Dijkstra, F. B. Schröder;
2e stl.: F. van Bommel, J. C. Hilberding, N. C. M. Jonker, P. C. J. Dikkentman, A. Breevaart, M. M. Scheele, S. S. Abma, J. A. Koenraad, N. J. C. M. van der Palen;
3e stl.: J. Hooghiem, R. van der Bos, J. W. Torbijn, F. T. G. J. Mulder, C. Groenendaal, E. E. de Rijke, A. Bergsma, B. Timmerman, P. J. Veenman, J. van der Wees, E. E. de Rijke, H. Hennis, J. H. Oort, R. J. M. Herbes, G. E. H. Gerritsen;
4e stl.: R. H. Nagel, P. Vermaas, B. F. L. Cloet, F. B. A. van der Elsen, K. H. M. Smulders, B. H. Hoitink, H. G. van Boxtel, J. N. M. Sinnige;
stag. stl.: M. Verheul, R. Sipma, H. Hoogerbeets, G. D. Jolink, F. W. Groenendijk, G. W. J. Oosterbroek, C. P. M. van der Louw, J. Speelberg, P. H. Stegeman, M. A. M. van den Berg, A. J. A. Linthorst, R. Raap, D. Reefman, J. W. Beekelaar, F. H. Rohling, J. H. P. van Kol, H. Ris, E. A. van der A, J. A. A. Schreuder;
radio-off.: H. W. Hogeweg, N. Eijlers, A. A. M. Lapidaire, P. A. de Lange, P. W. Veygen, B. Immerzeel, C. H. E. J. van der Ploeg, G. Jongbloed, H. P. de Jager, R. J. Visser, R. P. Cooper, T. Neutel;
hfd. wtk.: J. van der Schee, W. Groenendijk, J. Heijmans, J. D. Donken, K. L. Schuring, C. L. Fehrmann, J. H. Veen, J. B. J. Jonker, O. K. Nicolai, F. in 't Veld, H. Kuyper, J. E. Weidema, R. Buitenrust Hetteema, G. J. Visscher, A. Bax;
2e wtk.: J. Klemann, J. W. van Velze, J. E. A. Westerbeek, J. Smid, J. A. de Groot, C. G. van der Zwet, T. J. van Lammeren, A. Houwaard, D. Smit, K. J. Faasse, T. Bakker, P. J. van den Ende, P. Stachelhausen;
3e wtk.: J. Water, R. Bos, F. R. R. Smith, E. K. G. Schieffer, W. J. Stam, A. Harkink, C. Brassier, G. Dekker, C. L. M. Mazairac, J. G.

Kuit, J. C. van Koten;
4e wtk.: L. van der Valk, R. R. Vijber, J. W. Jongkind, P. E. Statema, J. M. G. M. van Kooten, C. J. J. van der Kerkhof, K. R. Feddes, R. van der Heide, A. C. van der Ham, H. G. Besselink, G. T. Verwoert;
5e wtk.: F. C. H. Roete, R. M. van Schaik, G. J. M. Welten, A. F. den Hengst, M. B. van der Horst, M. P. Kesting, R. de Vries, P. R. Kesting, H. P. M. Wouters, T. E. Westra, A. M. van der Marel, N. A. Hoek, E. R. J. van der Sleen, J. Lijkelema, R. G. Kooiman, H. C. van Beek, J. F. Wind;
stag. wtk.: H. T. Stigter, R. F. C. Backx, M. Boersma, B. A. M. Overtoom, H. A. C. A. Heyns, J. H. van Stokkum, G. Stam, P. Kees, I. J. M. Lelkens, M. H. A. Huijbregtse, A. P. Kraat, R. M. van der Valk, J. J. A. M. Michielse, J. M. Kwanten, R. H. Hadders, A. den Dekker, S. A. H. J. Sturtewagen, G. J. Holtzer;
Sch. vakman 1: W. P. L. Broers, M. Temmerman, L. A. T. Blankmeyer;
sch. vakman 1w: J. Doolaar, J. Westerhuis;
sch. vakman 2w: A. Herbert, L. P. J. van Alphen, R. A. C. Bik, P. J. T. B. Vennegoor, R. J. Sellier;
alg. sch. vakman: J. H. Spaans, A. C. Dieckman, G. H. Clever, L. J. Afink, E. R. van Engel, C. Vogelzang, M. A. Oosterhof, S. J. van der Heide;
sch. gezal a/w: J. Booy, M. G. W. Koomen, H. Noordam, J. P. Almeida;
aank. sch. vakman: J. P. W. Dallmeyer, H. J. Mensinga, H. C. Wessemius, R. A. van de Sande, D. A. C. Wink;
aank. sch. gezal a/w: A. van Eijdsen, J. P. Kooymans, E. W. Becks, M. H. W. J. T. M. Biemans, M. Meelis, A. J. de Gooyer, H. C. J. van Laarhoven, R. Renders;
hoofd voeding: R. A. de Lange, J. M. Maaskant, H. Otter, G. H. H. Lammers, R. A. van Ringelstijn, J. H. A. J. Orië, W. G. Meuleman;
Sch. kok: B. J. Hoeneveld, B. Vos, A. Verbunt;
aank. kok: D. S. A. de Jong;
hoofdbediende: W. D. Anthonio, J. L. F. Romen, B. J. van Gelderen;
bediende: M. F. Velsink, F. Salomé;

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida:
1e stm. D. C. Tazelaar, 4e stm. G. Y. Bouma, 3e wtk. G. W. Goethals, radio-off. A. Akerman, sch. vakman 2w E. M. Brouwer, P. J. C. M. Coenegracht;
m.s. Acila:
3e stm. H. de Roo, 4e stm. E. J. D. de Leeuw, 4e wtk. D. J. Sandee, stag. wtk. H. Goldenbeld, G. J. M. Kaldenbach, sch. vakman 2w G. Ardon;
m.s. Acmaea:
3e stm. A. R. Pieters Graafland, 2e wtk. M. Schmidt, 3e wtk. G. A. de Wolf, stag. wtk. A. W. Nijkamp, W. M. G. Romijnders;

m.s. Acteon:
3e stm. B. Kerver, 4e stm. J. A. Valk, stag. stm. F. Blaauw, R. G. Lauffer, 2e wtk. M. F. Koens, 5e wtk. W. R. H. van der Meer, W. H. Kuyper, stag. wtk. G. van der Garde, R. V. van Olffen, N. Vos;
m.s. Cinulia:
4e stm. Y. de Boer, stag. wtk. D. T. Gelling; sch. vakman 1w J. Heeren, sch. vakman 2w H. C. A. Müller, mar. int. S. Dominguez Castro, E. Gonzalez Fernandez, J. Rodriguez Rodriguez, J. L. Rodriguez de Saa;
m.s. Crania:
1e stm. R. W. Overdijkink, 2e stm. C. H. M. Buckens, 3e stm. A. C. M. Morrien, 2e wtk. E. E. Kreune, 3e wtk. H. E. Daniels, 4e wtk. J. de Wit, sch. vakman 2w A. A. U. Pieters;
m.s. Dalia:
5e wtk. W. A. Koudijs, stag. stm. D. de Boer jr., stag. wtk. E. H. A. Atsma, W. W. Brokaar, L. A. J. Klaver, capataz J. Lago Alonso, man. esp. J. Gonzalez Davila, 2^o man. J. A. Amorin Lucio, A. Lago Alvarez, mar. int. A. Cordeiro Santos, A. Fernandez Fernandez, E. Guimerans Perez, A. Loureiro Gonzalez, J. M. Oliveira Santos, J. L. Seoane Fervenza, S. Villanueva Aquino, F. Zabala Calvino, coc. M. Abalo Prego, cam. maydo A. Lorenzo Figueiras, cam. F. Loureiro Gonzalez, C. Perez Counago;
m.s. Daphne:
4e stm. P. J. L. Mulder, hfd. wtk. E. Jousma, 5e wtk. J. A. Louws, A. C. J. J. van Unen, stag. stm. R. A. J. de Vries, radio-off. J. Evans, sch. vakman 1w J. M. H. Siepers, sch. vakman 2w D. van Vliet, sch. gezal a/w D. Rovers;
m.s. Diadema:
1e stm. W. J. H. van Dipten, 3e stm. H. Ammerlaan, 4e stm. R. Koers, hfd. wtk. C. L. H. Stocking Korzen, 5e wtk. P. A. Tilborg;
m.s. Dione:
2e stm. J. W. J. Rodenhuis, 4e stm. R. Rodenburg, 3e wtk. P. J. W. Hoogendoorn, 4e wtk. C. J. Spanjer, radio-off. C. E. van Wijk;
m.s. Felania:
2e stm. H. den Ouden, 3e wtk. T. H. van Leeuwen, alg. sch. vakman W. H. Reimerink, J. Vriendjes, aank. sch. vakman H. C. Weenink, aank. sch. gezal a/w R. Hulshoff, sch. kok E. J. Eradus, hoofdbediende N. G. Wehrmann, bediende H. H. P. Koppen;
m.s. Felipes:
1e stm. W. C. Moll, 2e stm. R. J. Moeke, alg. sch. vakman C. N. M. Prins, P. van Eenige, aank. sch. vakman F. T. M. Pisorowitz, R. Schaap, W. P. Schot, hoofd voeding H. Seegers, hoofdbediende F. G. Olde Wolbers;
m.s. Ficus:
gezagv. C. Vlas, stag. stm. C. Drijver, H. Rijnders, stag. wtk. T. G. Timan, P. M. Brender à Brandis, C. A. Swiecicki, radio-off. J. A. van der Leest, alg. sch. vakman J. R. Ecoma Verstege, aank. sch. gezal a/w J. van de Berg, hoofd voeding F. R. Stoker, jongen a/w J. Hart;
m.s. Flammulina:

In memoriam

Op 16 juli jl. is overleden de heer **C. W. van Hardeveld**, oud-gezagvoerder. De heer Van Hardeveld verliet de dienst der maatschappij op 1 december 1959, na bijna 20 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 75 jaar.

Op 12 augustus jl. is overleden de heer **P. D. J. H. Slegtenhorst**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Slegtenhorst verliet de dienst der maatschappij op 1 februari 1968, na ruim 32 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 66 jaar.

1e stm. M. C. Kalkman, hfd. wtk. J. I. Brangert, 2e wtk. G. J. A. de Ruiter, F. J. van der Vorm, stag. stm. C. A. Durchoot, P. C. Oosterhof, stag. wtk. C. G. Winkel, C. J. M. van Zantvoort, radio-off. M. Platschorre, aank. sch. gezel a/w P. K. J. van de Bunt;

m.s. Fossarina:
3e stm. C. J. Wijngaarden, alg. sch. vakman N. A. Valkering, A. Fredriks, aank. sch. gezel a/w R. P. A. Smeysters, hoofd voeding W. E. M. van Lieshout;

m.s. Fossarus:
gezagv. J. van der Zouwen, 1e stm. B. J. Wortelboer, stag. stm. E. G. Anita, M. J. K. Brons-Winkel, G. H. Mercera, stag. wtk. D. A. van Iperen, P. A. Steens, R. A. M. Vermaas, hfd. wtk. J. R. Almsa, 2e wtk. W. P. N. Kramer, radio-off. P. J. de Man; alg. sch. vakman J. H. F. M. van de Kerkhof, J. Brederveld, J. Donleben;

m.s. Fulgur:
1e stm. G. A. M. Dorren, 2e stm. A. Zwiars, 3e stm. J. R. N. de Bode, hfd. wtk. J. L. van der Rijnst, 4e wtk. E. Meyer, radio-off. J. N. de Visser; alg. sch. vk.m. K. van der Sluis, R. van Buuren, J. W. P. Grommen, aank. sch. vakman G. W. Specht, aank. sch. gezel a/w G. Bos, hoofd voeding L. H. Thibaudier, sch. kok T. van der Berg, hoofdbediende L. J. Schalk;

m.s. Fusus:
gezagv. F. Klaassen, 3e stm. A. A. Schmidt, stag. stm. T. Verduyn, R. van Ewijk, T. R. A. N. Brugman, 2e wtk. J. A. Willems, stag. wtk. K. Kik, A. Verhey, K. Veldhuizen, radio-off. M. R. Bierlee; aank. sch. vakman J. M. D. Theunisse; aank. sch. gezel a/w J. G. Constant;

s.s. Kylix:
4e wtk. E. Boeve, stag. stm. A. C. Boon, L. J. F. van Osch;

s.s. Laconica:
gezagv. D. de Boer, 2e stm. P. H. Jacobs, hfd. wtk. R. J. de Lange, 3e wtk. P. A. van Splunter, 4e wtk. J. F. Bijlsma, A. van der Ster, stag. wtk. J. Nijholt, D. T. E. Muller, S. J. van Amersfoort; sch. vakman 2w F. Caspers, hoofd voeding L. J. W. Broenink;

s.s. Latia:
gezagv. J. S. Schregardus, 3e stm. D. van der Heul, hfd. wtk. C. Pietersen, 2e wtk. J. M. van de Wal, 5e wtk. R. F. Wilmering, J. van der Harst, stag. stm. R. Boer, C. J. Dings, S. Gaastra; sch.

vakman 2w P. L. Koppel, S. D. Kuik, hoofd voeding H. Vrugt;
s.s. Laturus:
stag. stm. R. R. van Kranen, 5e wtk. D. W. van Heyst, stag. wtk. B. A. Glas, F. de Graaf, D. G. Goedknecht;

s.s. Lepton:
3e stm. A. Leffers, 5e wtk. E. van der Holst, sch. vakman 2w J. F. Boers, sch. gezel a/w P. M. van der Toorn, G. A. Brand, H. Geelen, R. E. Hubbard, hoofd voeding W. W. Huygen, sch. kok J. J. Coppoolse;

s.s. Macoma:
gezagv. P. Hoogesteger, 3e stm. R. I. de Roos, stag. stm. R. Mente, hfd. wtk. W. J. van der Hoek, 2e wtk. T. Scholte, 3e wtk. T. J. H. H. Bakker, 4e wtk. G. A. Mellonius, 5e wtk. T. M. Brandts, D. J. Galama, sch. kok M. A. Kerkhof, bediende a/d R. E. Specht;

s.s. Marinula:
1e stm. D. J. M. Rijk, 2e stm. P. J. van der Driest, stag. stm. W. P. Kolijn, A. N. H. Vossen, L. Pool, 5e wtk. P. H. Bastin, stag. wtk. F. C. P. de Waard, B. Hagers, T. J. N. van Giesen, sch. vakman 2w S. Y. Tijsma;

s.s. Meta:
hfd. wtk. C. H. J. van Dijk, sch. vakman 2w L. Kruijk;

m.s. Niso:
gezagv. J. M. Hillen, 1e st. T. W. Scharrenburg, 2e stm. H. Rijpkema, hfd. wtk. L. J. van Onselen, 2e wtk. C. Hemmer, 3e wtk. J. L. B. de Bruin, 4e wtk. A. H. Oonk, 5e wtk. J. van Dalen, man. esp. J. Crespo Fontenla, 2^o man. G. Gago Costas, mar. int. A. A. Areses Fontenla, F. Costa Cruz, J. Farina Cacabelos, A. Pereira Mosquera;

s.s. Ondina:
1e stm. M. F. D. Becx, 3e stm. K. Winters, stag. stm. T. L. Mustens, R. L. H. Mooring, hfd. wtk. D. Gooris, 3e wtk. P. Naaktgeboren, radio-off. L. van Toutenhoofd, sch. vakman 2w J. W. Hemmes, hoofd voeding H. J. van Alphen;

s.s. Onoba:
hfd. wtk. J. de Jong, 2e wtk. A. K. van 't Blik, wnd. 3e wtk. J. H. van Leuven, 4e wtk. A. J. Leget, 5e wtk. W. G. van Megen, stag. wtk. E. van Oogen, J. Bakker, J. Bunschoten, sch. vakman 2w L. Nunninkhoven;

s.s. Sepia:
1e stm. W. C. Padmos, J. Boonstra, radio-off. H. P. de Jager;

m.s. Tagelus:
1e stm. S. Noordenbos, 2e wtk. W. J. M. Braeken;

s.s. Viana:
3e stm. K. Cramer, stag. stm. J. Buren, hfd. wtk. J. Polet, 2e wtk. A. van Rijswijk, 4e wtk. P. Hesselink, 5e wtk. A. W. J. Beunis, stag. wtk. H. Ippen, H. J. van Megen; sch. vakman 2w D. J. Kwakkel;

s.s. Vitrea:
stag. stm. P. van der Burg, G. Engelsma, M. J. Willemstein, hfd. wtk. F. G. Krijgsman, stag. wtk. C. Douma, W. K. Soeters, H. W. de Vries; sch. vakman. 2w F. S. J. van Rossum;

s.s. Zafra:
3e stm. P. S. Jaarsma, 2e wtk. F. A. M. Vergroesen, stag. wtk. R. N. T. M. Overes, M. W. A. M. van der Pas;

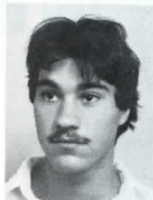
s.s. Zaria:
gezagv. L. van der Valk, stag. stm. S. A. Griede, hfd. wtk. R. N. Groen, 3e wtk. C. Parrel, 5e wtk. R. H. Kuik, J. C. Paal, radio-off. A. A. J. Donker; sch. vakman 2w J. A. Dekker;



J. H. Steur
sch. vakman 2w



S. W. Steensma
sch. vakman 2w



D. van Vliet
sch. vakman 2w



W. A. J. M. Nas
sch. vakman 2w



J. F. Boers
sch. vakman 2w



A. Hartsuiker
sch. vakman 2w



D. Kwakkel
sch. vakman 2w

In dienst getreden



J. A. Valk
4e stm.



G. B. H. Stienissen
4e stm.



W. A. Koudijs
5e wtk.



Y. de Boer
4e stm.



J. W. van Bodegraven
5e wtk.



J. C. Paul
5e wtk.



H. C. A. Müller
sch. vakman 2w



C. G. J. Broeders
sch. vakman 2w

Onze vlootjubilaren:



C. H. Roozendaal
sch. vakman 1w
10 jaar op 01.10.81



F. P. van der Star
4e wtk.
10 jaar op 12.10.81



R. A. Kattenburg Schüller
gezagv.
25 jaar op 15.10.81



F. D. P. Croes
sch. vakman 2w
10 jaar op 15.10.81



B. van den Ban
4e wtk.
10 jaar op 20.10.81



G. W. Bouma
gezagv.
25 jaar op 22.10.81



J. C. Butler
5e wtk.
10 jaar op 25.10.81

Uit dienst

4e wtk.: C. J. J. van den Kerkhoff

sch. vakman 2w: F. van Laar, R. Kamst;

Overplaatsing:

3e wtk.: P. Versluis – N.A.M. te Assen;

Tijdelijke Tewerkstelling:

1e stm.: S. Bos – Sarawak Shell Berhad;

1e stm.: E. J. J. Eelman – Shell Petroleum Development Co. of Nigeria Ltd.;

Terug van tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: D. C. Tazelaar – Curacao Oil Terminal;

3e wtk.: C. Parrel – Shell Curacao;

Behaalde diploma's:

1e Stuurman G. H. V.: J. van den Driest;

1e Stuurman G.H.V.-th.: A. E. R. van de Griend;

3e Stuurman G.H.V. + A/B-th.: A. M. M. Duyn;

'B': C. J. Spanjer;

'A/C-th.': J. B. A. Heerbaart, J. G. Verbeek, B. Scholten, H. J. Pietersma, M. Punter, P. J. Veldhuizen, H. T. J. Meyer, W. A. Koudijs;

WAL WAL WAL

Mutaties walpersoneel



In dienst
M.i.v. 1-8 M. A. Busker – DF (ex S.I.P.C.)



Jubileum
1-9 G. M. J. Debets (DFF/2) – 10 jaar



1-10 J. J. Maljers (DFF/1) – 10 jaar.

schip langs zij een kade weten te krijgen; maar steeds weer als men dacht de brand meester te hebben, laaide het vuur weer op. Mede met behulp van andere vrijwilligers, Britse mariniers en Australische soldaten, lukte het uiteindelijk. Daarbij was een deel van de lading, o.a. bestaande uit blikken smeerolie van 5 gallon, overboord gezet, die nog uit het water zijn opgevist ook. Want brandstof en smeerolie waren broodnodig voor de geallieerde oorlogsmachine.

Door verandering van wind sloeg het schip nog één keer, brandend en wel, los van de kade, maar weer slaagde men erin, mede dankzij hulp van Britse marinevaartuigen, de 'Adinda' te weerhouden van een onvrijwillige rondvaart door de verder stampvolle haven. De militaire commandant van Tobrouk was er zo zeker van, dat de 'Adinda'-strijd een verloren gevecht was, dat hij vast een aanvraag indiende voor bepaalde machinedelen. De gezagvoerder van de Shell-tanker 'Christa' zag het ook niet meer zitten; hij wilde graag de reservedelen uit de machinekamer van de 'Adinda'. Steeds weer gaf Duinker ten antwoord: 'Nee, hoe moet ik dan met m'n schip weer varen?'

Weer mijnen

Nadat uiteindelijk de brand was geblust, verankerden Australische genietroepen de gebroken schotten voor in het schip. Onder water werden de gaten provisorisch gedicht. Vervolgens werd het restant van de lading gelost, zijnde meer dan 9000 kisten met blikken benzine en

1400 blikken smeerolie. Dat was meer dan de helft van de oorspronkelijke lading.

Reeds veertien dagen later maakte de 'Adinda' een succesvolle proeftocht. Weer kroop ze door het oog van de naald bij binnenkomst van de haven, omdat vlak achter haar twee mijnen met vertraagde werking explodeerden. Na deze proeftocht vertrok het schip op 27 februari om in Alexandrië definitieve reparaties te ondergaan.

Admiraal Cunningham, Commander-in-Chief van de Britse Middellandse Zee vloot, schreef over 'splendid work' voor hetgeen Duinker en z'n mannen hadden gepresteerd. 'A most gallant piece of work' zoals topfunctionarissen in de rederij-wereld het noemden. Gezagvoerder Duinker en al zijn officieren werden door de Nederlandse regering onderscheiden. Ook de maatschappij bleef niet achter en keerde een speciale beloning uit.

Torpedering

Kapitein Duinker bleef niet van verdere rampen gespaard met zijn schip. Op 14 juli 1942 – varend in konvooi van Beirut naar Haifa – werd hij om 03.45 uur wakker geschud door een explosie. Naar boven stormend ontdekte hij, dat het schip slagzij naar bakboord maakte. Van de 1e en 3e stuurman op de brug vernam hij dat een torpedo het schip moest hebben getroffen en dat het schip schade had opgelopen tussen tanks 2 en 3 bakboord. Door ballast te verpompen was terstond getracht het schip weer recht te krijgen. Maar een aantal Egyptische bemanningsleden had, zonder dat de

order daartoe was gegeven, de bakboordsloep al laten zakken en de rest stormde al naar de stuurboordsloep.

Samen met de 1e stuurman rende kapitein Duinker naar het bootdek en herstelde orde onder de door paniek gegrepen bemanningsleden. Door stom vieren was de bakboordsloep al onder water gelopen en het is te danken aan de Egyptische bootsman, een van de weinigen die z'n verstand bij elkaar had gehouden, dat uiteindelijk deze sloep nog op de blokken kon worden gezet.

Ofschoon de motor was gestopt, waren er gelukkig geen vitale delen geraakt. Om 06.45 uur slaagde men erin de motor weer op gang te krijgen en aangezien het schip geen neiging tot zinken vertoonde ondanks de huidschade, werd geleidelijk de snelheid weer opgevoerd.

Commodore

Gezagvoerder Duinker had daarna nog een jaar lang het bevel over de 'Saidja', maar in juni 1944 werd hij voor verlof naar Engeland gezonden. Ruim twee maanden duurde die thuisreis, op de 'Duchess of Bedford', als passagier.

Vervolgens werd het weer varen, nog jaren achtereen. In het begin van de 50er jaren werd hij helaas herhaaldelijk door ziekte gekweld. Op 1 juli 1951 werd hij nog benoemd tot commodore van de Nederlandse Groepsvloot, maar helaas overleed hij reeds op 9 juni 1952, op de toch nog vrij jeugdige leeftijd van 55 jaar. Zijn as werd, geheel in overeenstemming met zijn laatste wens, aan de zee toevertrouwd vanaf de Shell-tanker 'Geomitra'.