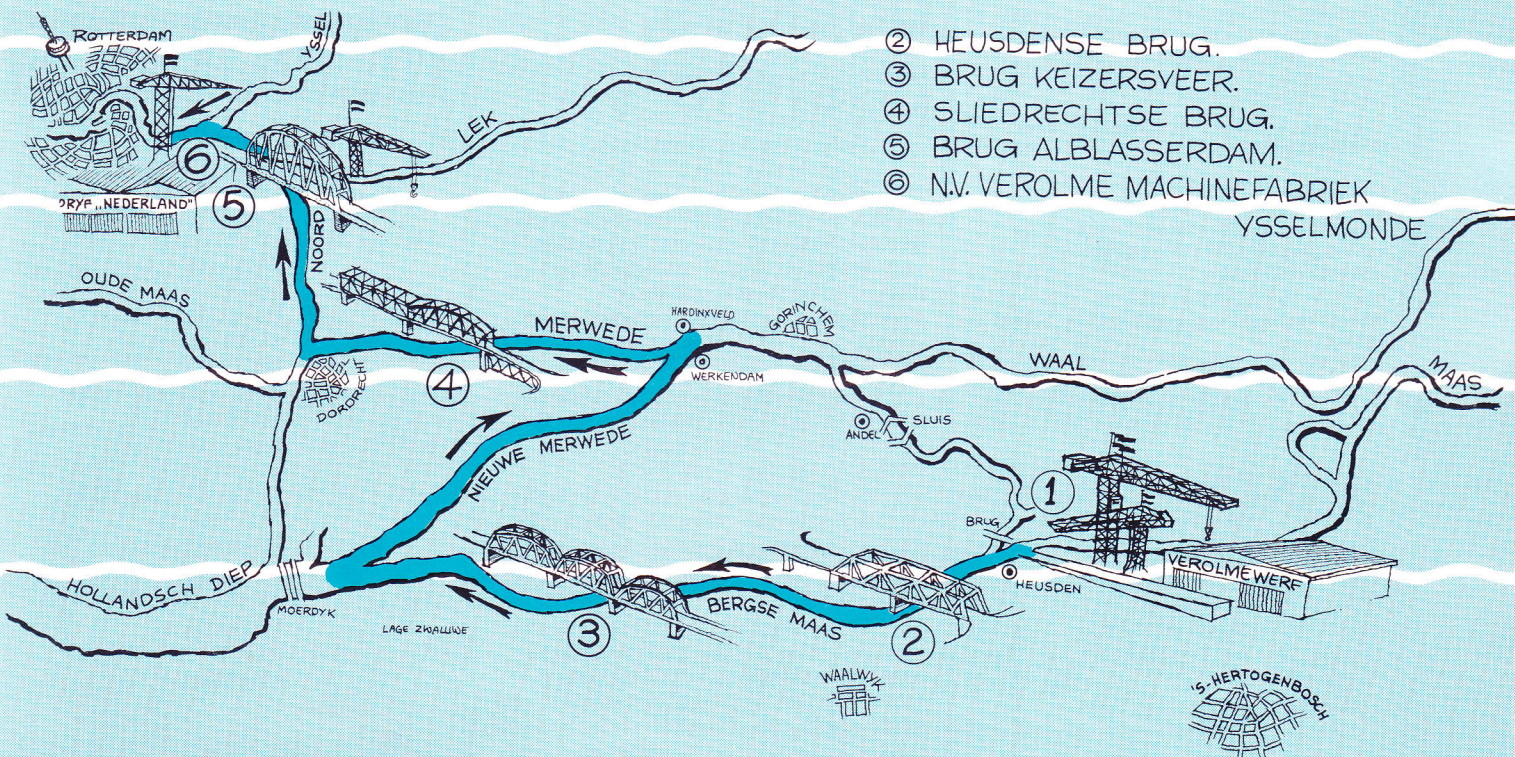


SCHEEP



ENNIKA

21e jaargang
nummer 9
mei 1982



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

Enentwintigste jaargang, nummer 9
mei 1982

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.

Tenzij anders vermeld, zijn alle geplaatste illustraties Shell-foto's of tekeningen.

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

25-jarig jubileum van kapitein Hirs	4
Nieuws van de nieuwbouw	6
Personalia	8
Schoon Schip	10
Eindelijk: de 'Sepia'	2

Personeelsdonatieplan

Voor 1982 gepro- longeerd!

In 1981 keerden de Nederlandse Groepsmaatschappijen totaal f 149.000 uit aan medewerkers die via het PDP bijdragen aanvroegen voor de verenigingen en andere instellingen, waarvan zij zelf, dan wel hun echtgenoten of kinderen actief deel uitmaken. In 1980 was dat nog maar f 37.000!

In totaal bedroeg het aantal aanvragen 484 (in 1980 slechts 131), waarvan 470 werden toegewezen, te weten 307 financiële bijdragen en 163 bijdragen in de vorm van geschenkartikelen voor fancy fairs en dergelijke, goodwill-advertenties en overtollig bedrijfsequipment. De gemiddelde bijdrage bedroeg f 500,—.

Voor nadere inlichtingen over de mogelijkheid zelf ook een aanvraag in het kader van het Personeels Donatie Plan in te dienen: 010-696126.

Paspoorten, monster- boekjes, pasfoto's

Het blijkt dat vernieuwingen van paspoorten en monsterboekjes vaak pas gemeld worden bij bezoek aan kantoor voor tewerkstelling. In veel gevallen dienen de gegevens van deze documenten echter reeds in een eerder stadium naar de desbetreffende opstaphaven te worden doorgegeven. Er wordt daarbij gewerkt met, naar dan pas later blijkt, gegevens die niet meer up-to-date zijn. Men wordt daarom vriendelijk verzocht om, zodra vernieuwingen hebben plaatsgevonden, dit onverwijld door te geven aan de sectie DFP/113, Services en Passages (tel. 010-696156).

Ook zijn er nog steeds vlootpersoneelsleden die zonder de vier reserve pasfoto's aan boord komen. Indien men aanvulling of vernieuwing van foto's wenst, kan dit bij kantoorbezoek aan de balie (DFP/113) geregeld worden.

O.M.S. S.M.S.

Indienen rekeningen

Het bestuur van het O.M.S./S.M.S. brengt de leden in herinnering, dat rekeningen betrekking hebbende op het jaar 1981 vóór 1 juli a.s. bij de fondsen dienen te worden ingediend. Rekeningen die na genoemde datum worden ingediend, kunnen alleen dan in behandeling worden genomen, indien kan worden aangetoond, dat dit voor 1 juli 1982 niet mogelijk was.

Algemene ledenvergadering O.M.S.

Op 26 mei a.s., 's middags om 14.30 uur, zal er te Rotterdam een algemene ledenvergadering worden gehouden. De agenda van deze vergadering luidt als volgt:

1. Opening
2. Notulen Algemene Ledenvergadering 14 mei 1981
3. Mededelingen
4. Jaarverslag
5. Benoeming bestuurslid
6. Wijziging Huishoudelijk Reglement
7. Rondvraag
8. Sluiting

Bij punt 5 van deze agenda zal worden voorgesteld de heer L. A. Volkerijk tot bestuurslid te benoemen. Eventuele tegenkandidaten dienen, conform artikel 5, lid 4 van de Statuten te worden aangemeld. Bij punt 6 zal worden

VLOOTCIRCULAIRES

Nr	Datum	Onderwerp
1839	18.3.82	Verkeerswijzigingstelsel Bosporus (PCOR)
1840	19.3.82	Voorkoming olievertreiniging Oostzegebied
1841	31.3.82	Rapportage brandstofbesparingen (PCOR)
1842	31.3.82	Algemene informatie (PCOR)
1843	31.3.82	Koersen (PCOR)
1844	31.3.82	Vakatures (PCOR)
1845	31.3.82	Handslijpmachine (PCOR)
1846	31.3.82	Prijscompensatie (PCOR)
1847	6.4.82	Indexcijfers 1982 (PCOR)
1848	7.4.82	Stagiaire de Vries overleden (PCOR)

YARD NO 987
 LUBRICATION OIL CARRIER
 LXXBH 160X22.70X13.90M
 19990 TON DEADWEIGHT
 SHELL TANKERS BV

Besloten is de tweede produktentanker in aanbouw bij R.S.V. te Heusden de naam 'Cardissa' te geven. De kiel van dit schip werd gelegd op 10 november 1981, de doop en tewaterlating zouden begin september kunnen plaatsvinden, waarna eind januari 1983 de oplevering wordt verwacht.



► voorgesteld de volgende wijzigingen in het Huishoudelijk Reglement aan te brengen:
 Na artikel 2, sub b, wordt het volgende nieuwe sub-artikel c ingevoegd:
 'c geen aanspraak bestaat op vergoeding van kosten die het gevolg zijn van of verband houden met oorlogsgeweld, kernexplosies, ongevallen met kerncentrales, oproer, enige georganiseerde vorm van terrorisme of daarmede in feite overeenkomende toestanden'.
 Het bepaalde in de huidige sub-artikelen c, d en e blijft ongewijzigd van kracht nu

echter als d, e en f. Na sub-artikel f (huidige c) wordt een nieuw sub-artikel g toegevoegd:
 'g het recht op uitkering als bedoeld in dit artikel kan bij besluit van het bestuur tot een door het bestuur te bepalen bedrag vervallen worden verklaard indien van de uit het lidmaatschap voortvloeiende rechten door een lid misbruik wordt gemaakt dan wel een lid de vereniging op onredelijke wijze benadeelt'.
 Het bepaalde in het huidige sub-artikel f blijft ongewijzigd van kracht nu echter als h.
 De leden die deze vergadering willen

bijwonen worden verzocht dit, in verband met de reservering van zaalruimte, vóór, 15 mei a.s. schriftelijk mede te delen aan: Administratie O.M.S. t.a.v. de heer E. v.d. Gaag p/a Postbus 1222, 3000 BE Rotterdam. Aan hen zal de agenda voor deze vergadering en de daarbij behorende bijlagen worden toegezonden.

Het Bestuur

N.B.: Degenen die de vergadering niet kunnen bijwonen doch wel willen kennis nemen van het Jaarverslag 1981 kunnen dit bij de administratie aanvragen.

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. Vitrea
m.s. Acteon	m.s. Felania	m.s. Fossarus	s.s. Latirus	s.s. Ondina	s.s. Zafra
m.s. Cinulia	m.s. Felipes	m.s. Fulgur	s.s. Lepton	s.s. Onoba	s.s. Zaria
m.s. Crania		m.s. Fusus	s.s. Macoma		

De redactie stelt het zeer op prijs om verhalen of verhaaltjes te ontvangen van gebeurtenissen die aan boord of tijdens binnenliggen hebben plaatsgevonden. Dat kunnen reisverhalen zijn ('wie verre reizen doet kan veel verhalen'), een hulpverlening op zee of een ooggetuigeverslag van een aan boord gehouden feestje. Wij kregen van 3e

stuurman Klaas Winters en 4e werktuigkundige Dick Struijck van de 'Zafra' een verslag van een jubileumviering. Om het verhaal wat aanschouwelijker te maken stuurden ze ook wat foto's mee. We laten nu de beide 'reporters' aan het woord.

25-jarig jubileum van

kapitein Hirs

speciaal papier werd 'getekend'. Verder werd in samenwerking met kantoor geregeld, dat het cadeau, een hakblok, naar zijn huisadres zou worden gestuurd. Als alternatief werd er aan boord een klein hakblokje gemaakt. In de maand voorafgaande aan het feest waren er enkele vergaderingen, waarin plannen werden gesmeed en waarin tevens een dagindeling werd gemaakt om de

De kapitein had, toen hij net aan boord was, al laten doorschemeren dat er een feestje in de lucht zat, hetgeen bevestigd werd door de januari-editie van Schip en Ka. Toen deze editie aan boord arriveerde kwamen de voorbereidingen voor het feest, dat op 13 februari zou gaan plaatsvinden, pas goed op gang. Eén van de wachtassistenten was in het bezit van een trompet en al spoedig kwam men op het idee om de 'Koninklijke Harmonie Zafra Doedel' op te richten. Maar wat is nu een muziekkorps zonder trommels? Dus werden er 2 sootremoverdrums omgetoverd tot echte trommels, die, hoewel enigszins aan de grote kant, zeer goed aan onze verwachtingen voldeden. Een ander probleem vormde de uniformen voor het korps, maar het behulp van nieuwe overalls en geverfde bovenstukken van oude overalls was dit probleem al bijna opgelost. Heel veel tijd was er gemoeid met het vervaardigen van bijpassende hoofdtooiën. Met een bezemsteel, uitgeplozen touw en afgekeurde veiligheidshelmen werden er hoofdeksels vervaardigd, die de dragers in echte 'Zombies' veranderden.

Te vaak thuis

Alle stuurlieden hadden de opdracht gekregen om hun oren wagenwijd open te houden, om informatie uit het illustere verleden van de ouwe op te vangen. Dit met het doel om één van de medewerkers gelegenheid te geven een, voor zulke gelegenheden gebruikelijk, gedicht in



elkaar te draaien. Op deze manier kwamen er echter veel te weinig gegevens binnen, waardoor het noodzakelijk was geworden de – meevarende – mevrouw Hirs in te schakelen. Dat leverde nogal wat problemen op omdat de ouwe veel te vaak 'thuis' was en dus werd met allerlei smoesjes getracht hem uit zijn hut te krijgen, hetgeen erg vaak mislukte. Voor hetzelfde doel werden ook zijn beide monsterboekjes in zijn geheel gekopieerd en uiteindelijk was het resultaat een 100-regelig gedicht dat vakkundig, op

Afgehaald door de 'Zafra' harmonie

feestdag zo soepel mogelijk te laten verlopen. Naarmate de feestdag dichterbij kwam werd er op alle fronten steeds harder gewerkt (waar de feestcommissie iedereen zeer dankbaar voor is), ten einde op tijd gereed te zijn. Op 12 februari waren we in verband met het slechte weer genoodzaakt om van de boei af te gaan en konden we ook de plannen om het schip te paviseren wel vergeten. Op diezelfde dag bleek overigens al het werk bijna voor niets te zijn geweest vanwege een misverstand omtrent de juiste datum. Op het laatste moment werd dit gecorrigeerd, zodat het feest gewoon kon doorgaan.

Harmonie

De dag zelf begon voor de jubilaris en zijn echtgenote met een ontbijt, dat in de hut werd geserveerd.

Om kwart over 10 haalde de stuurman van de wacht hem en zijn vrouw af en leidde hen naar de uitgang van de midscheeps. Daar werd het echtpaar opgewacht door de harmonie, die een fraaie versie van 'Waarheen leidt de weg' ten gehore bracht. De tamboermaître verzocht hen om de harmonie te volgen naar het achterschip en na een pittige mars arriveerde het gezelschap in de tot feestzaal omgetoverde bar/salon, waar

de jubilaris werd verzocht een levensgrote taart aan te snijden. Doordat er, zoals gebruikelijk bij dit soort partijen, het één en ander in het honderd liep, moest er op passende wijze en gelukkig met succes, geïmproviseerd worden. Tijdens de koffie werd de levensloop van kapitein Hirs in dichtvorm voorgelezen en dit gedicht werd na afloop aan hem overhandigd. Na een massaal gezongen 'Lang zal die leven' werd de jubilaris overladen met cadeaus. De bemanning schonk de messen behorende bij het hakblok en deze waren in een model van de 'Zafra' verpakt. Namens de officieren werd het mini-hakblokje overhandigd. Door de staf van het Auk-platform (waarvan de afvaardiging door de weersomstandigheden niet kon komen) werd een foto-album over het Auk-Alpha-platform cadeau gedaan. Eén van de wachtassistenten overhandigde een meesterwerk, nl. een koperen plaquette van de 'Zafra' op schaal. Toen hij dit cadeau kreeg, was het de jubilaris zichtbaar te veel en hij had even de tijd nodig om het allemaal te verwerken. Daarna kreeg hij van het Auk-personeel, dat van de diensten van het hotelschip 'Zafra' gebruik maakt, een trui aangeboden. Alle telexen die op dit jubileum betrekking hadden en die zowel naar de agent in Teesport als naar het kantoor in Rotterdam waren verzonden,

gebracht. Rond het middaguur stond een uitgebreid en zeer smakelijk koud buffet gereed. Na het broodnodige middagutje was iedereen, bemanning, Aukgasten en officieren, weer in de bar aanwezig, waar eerst een drankje genomen werd om de keel te smeren. Dit laatste was noodzakelijk, omdat er even later een optreden volgde van 'De Zafra Sängerknaben', die met muzikale begeleiding van de harmonie en onder leiding van dirigent David Boskovsky een episode vertolkten uit Farce Majeure's opera 'Es ist aus dem Leben genommen' (met Nederlandse tekst overigens). De gebruikelijke rol met de tekst erop werd ook aan de jubilaris overhandigd. De rest van de avond werd in een gezellige sfeer doorgebracht in de feestruimte en uiteraard ging dit door tot in de kleine uurtjes. Wij hopen, dat we hiermee kapitein Hirs en zijn echtgenote een onvergetelijke dag hebben bezorgd en we wensen hem nogmaals het allerbeste voor de toekomst.

Weerwoord van de jubilaris

Het zal wel meer mensen zijn overkomen dat, als zij in het middelpunt van de belangstelling gaan komen, zich lichtelijk opgelaten voelen. Menigmaal als ik op de brug enige van mijn 'sterke verhalen' ten beste gaf, dacht ik: 'pas op, want straks gaan ze dat gebruiken, de schurken'. Alhoewel ik kennelijk veel in mijn flatje vertoef (nauwelijks te verwonderen bij het prettige weer op de Noordzee) kwam ik op het schip zo nu en dan dingen tegen die weinig verband hielden met een normaal scheepsbedrijf. Ik heb me er ook bewust van weerhouden om tussendoor eens in de machinekamer te gaan kijken, want ik had het idee dat als ik er bijvoorbeeld eens wat post bezorgde, ze me konden missen als kiespijn. Het opgelaten gevoel viel op de dag zelf wel mee en als je dan door een complete drumband met zeer ernstige gezichten wordt opgehaald moet je je gewoon mee laten sleuren door de gebeurtenissen. De cadeaus waren overweldigend, het mini-hakblokje kwam eerst bij me over als een bijzettafeltje, maar de messenset van de bemanning die kunstig was verpakt in een 'Zafra ketjil' legde het verband naar een hakblok. Inderdaad, de koperen 'ZAFRA' gaf me enige moeilijke momenten, hetgeen wel zal komen omdat ik er in de 25 jaar nu voor de derde maal opzit. Ik kan alle medewerkers verzekeren dat de 13e februari 1982 inderdaad voor ons een dag was om nooit te vergeten en bepaald geen ongeluksdag. Ik wil hierbij, mede namens mijn vrouw iedereen, ook diegenen die met verlof zijn, het kantoor, in Teesport alsook op Auk-A nogmaals hartelijk bedanken.

Lo Hirs



Aanbieden geschenk van bemanning

waren in een willekeurige volgorde tot een rol samengevoegd en voorzien van een crewlist en een lijst van medewerkers van buiten het schip.

Zafra Sängerknaben

Na een kort dankwoord van de jubilaris opende de harmonie de bar, door af te marcheren met 'Ein Prosit'. Ter gelegenheid van dit jubileum had de chef al zijn culinaire kennis in de praktijk

Nieuws van de Nieuwbouw

Het nadeel van een maandblad, zoals 'Schip en Ka', is dat de actualiteit wel eens in het gedrang komt. Zo ook met de doop en tewaterlating van de 'Caurica', de eerste van de twee bij R.S.V.-Heusden in aanbouw zijnde produktentankers van 19.900 ton draagvermogen. Nu deze gebeurtenis op 24 april jl. heeft plaatsgevonden, zou je verwachten dat in deze mei-editie een verslag, met foto's, daarvan zou verschijnen. Echter, op 24 april lagen de drukproeven voor dit nummer reeds ter correctie en was het onmogelijk alsnog een verslag op te nemen. Dit ook omdat strikt wordt vastgehouden aan postbezorging van elke editie op de eerste maandag van elke maand.

Toch willen we in deze mei-editie iets vertellen over de tewaterlating in Heusden. Tevens hoe het schip nog deze maand onder de Heusdense brug en de brug bij Keizersveer wordt gemanoevreerd, om daarna op de R.S.V.-werf in IJsselmonde verder te worden afgebouwd.

In de juni-editie komen wij dan nog terug op de festiviteiten op 24 april jl.

in Heusden gebeurt het in de lengterichting, mede mogelijk omdat de Bergse Maas aldaar breder is gemaakt dan voor riviervaart noodzakelijk, juist vanwege de tewaterlatingen van de werf. Eind maart jl. was men reeds druk bezig om naast de twee rijen blokken waarop het schip rust, houten gootstukken onder het schip aan te brengen; twee rijen over bijna de gehele lengte, net op die plek waar de langsschotten zitten. In die goten komen sleden die, zoals de naam al aangeeft, gemakkelijk 'glijden', mede omdat in de goten een dikke laag speciaal vet is aangebracht. Tussen de bovenkant van de sleden en de onderkant van het schip worden houten blokken en keggen geslagen. Het schip rust dan niet meer alleen op de bouwblokken, maar ook op de sleden.

Tegen het moment van tewaterlating worden de houten keggen die op de bouwblokken liggen, weggeslagen, waarna het schip alleen nog rust op de sleden in de goten. Om een voortijdige tewaterlating te voorkomen, is er een klink, die het schip nog tegenhoudt, onder de romp. Wordt door de doopmoeder met

de doopbijl een touwtje doorgeslagen, dan slaat niet alleen de fles champagne tegen de boeg, maar valt ook de klink. Het duurt dan enige seconden voordat het waarneembaar is, maar wel degelijk komt er als de klink valt, al beweging in het schip, die daarna snel toeneemt. Tevoren zijn in het water peuren gelegd, zeg maar kettingrossen, die het schip afremmen zodra het drijft. Die peuren zijn met ankers in de bodem van de rivier vastgemaakt. Hoewel de dijk aan d'overzijde van de werf vrij hoog is, zijn er steevast mensen die toch nog natte voeten krijgen, omdat zij het schouwspel van de overzijde af beslist niet willen missen. Eenmaal afgeremd, wordt het schip door gereed liggende slepers langszij de werf getrokken. De diepgang van het dan nog lege schip is 2.30 meter.

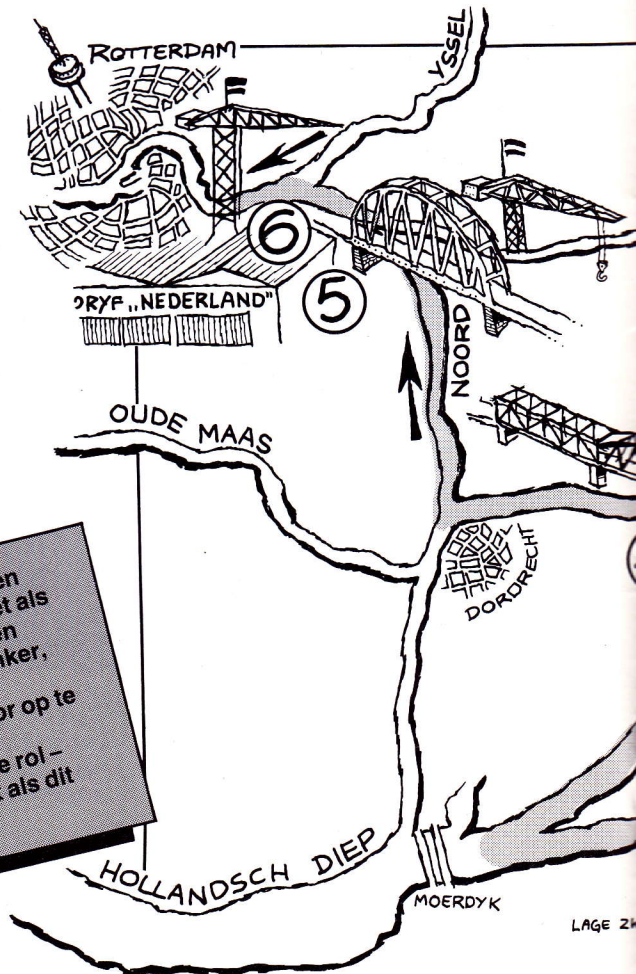
Bruggen

Een nadeel van een zo ver landinwaarts gelegen werf bij een zo dicht wegennet als in Nederland is, dat heel wat bruggen moeten worden genomen. En ook een

Tewaterlating

Je kunt een schip op verschillende manieren te water laten. Veel toegepast, vooral in het buitenland, is tegenwoordig de bouw van een schip in een dok. De tewaterlating kan dan nauwelijks spectaculair worden genoemd. Immers, na afbouw van de romp wordt water in het dok toegelaten, waarna het schip heel geleidelijk in z'n element komt. Nee, dan een tewaterlating van een helling, dwars of in lengterichting. Dat dwars te water treffen we vooral aan in het noorden van ons land, waar werven langszij smalle rivieren of kanalen zijn gelegen. Bij R.S.V.

Degenen die bij de verlating van de uitnodigingskaarten voor de doop en tewaterlating van de 'Caurica' een 'niet' hebben getrokken, krijgen - net als alle anderen die daarvoor alsnog in aanmerking wensen te komen - een tweede kans bij de doop en tewaterlating van de tweede produktentanker, die de naam 'Cardissa' krijgt. Wanneer die festiviteiten zullen plaatsvinden alsmede hoe u daarvoor op te geven, zullen wij zo spoedig mogelijk in dit blad bekend maken. Ook zal getracht worden - maar daarbij speelt de planning een grote rol - de 'Caurica' na afbouw door het personeel te laten bezichtigen, net als dit met de 'Lepton' is gebeurd.



LAGE 20

hele weg moet worden afgelegd alvorens het schip bij de afbouwwerf aankomt (zie kaartje). Die bruggen hoeven op zichzelf geen probleem te vormen, mits er maar een klapbaar deel in zit. Maar dat is nu juist niet het geval bij Heusden en bij Keizersveer. Vandaar ook dat uitsluitend de romp van het schip in Heusden te water wordt gelaten, zonder verdere opbouw. Niet dat het dekhuis en de schoorsteen niet aldaar worden gebouwd, maar die worden pas in IJsselmonde met een bok op hun plaats gebracht. Behalve het schip zelf moeten daarom nog 4 bakken met accommodatieopbouw (gedeeltelijk al ingetimmerd, zoals dat heet) en schoorsteen naar IJsselmonde worden verslept.

Het ballasten van het schip om het onder de bruggen door te kunnen manoeuvreren, begint – onvoorziene omstandigheden voorbehouden – al op 3 mei. En met schoon water, geen rivierwater dus, omdat dit eerste ballastwater in 12 ladingtanks gaat, die beslist niet door slijk of zand van de rivierbodem mogen worden vervuild. In lichters worden vijf ladingen schoon water

aangevoerd, totaal 9000 ton, waarna het schip 5.30 meter steekt. Per 30 ton water zakt het schip ongeveer 1 cm dieper!

Twee sleepboten van 1800 pk pakken het schip nog voor het morgenkrieken op 11 mei bij de achterstevan, twee van 600 pk voor. Voorzichtig wordt de 'Caurica'-romp dan naar de Heusdense brug gemanoevrerd. Die grote sleepboten liggen achter vast om het schip in de stroming in bedwang te kunnen houden.

Het moet namelijk voor die eerste brug, in de sleuf van de rivier gelegen, verder worden geballast. Nu met bijna 7000 ton rivierwater, die in de ballasttanks gaat.

Tevens nog ruim 1600 ton schoon water uit een lichter in de ladingtanks. Inmiddels zijn we dan wel zes uur verder, maar dan steekt ze ook al 8.15 meter. Bij de waterstand om 8 uur 's morgens bij de brug bij Heusden (± 50 cm + N.A.P.), blijft de 'Caurica' dan nog ongeveer 40 cm vrij van de brug.

Daarna volgt gedeeltelijk ontballasten, om voor de brug van Keizersveer opnieuw te worden geballast met

ongeveer 6200 ton. Daarna kan het schip ook onder die brug door, wederom met ongeveer 40 cm speling.

Op woensdag 12 mei heeft het de brug bij Keizersveer achter zich en met een diepgang van 3.80 bij 3.60 wordt de 'Caurica' door de Nieuwe Merwede, de Merwede, de Noord naar IJsselmonde gesleept, waar het schip omstreeks 12 uur aankomt. Op die tocht wordt het schip uiteraard gewoon gesleept, door sleepers van Smit Internationale.

De hoogte van vlak tot bovendeck van deze nieuwe produktentanker is 17.15 meter. Wanneer het onder de twee bruggen zonder klapdeel wordt gesleept, is de totale hoogte boven de waterlijn 9 meter. Het hoogste deel wordt gevormd door enkele afsluiters, dus niet de bak of kampanje.

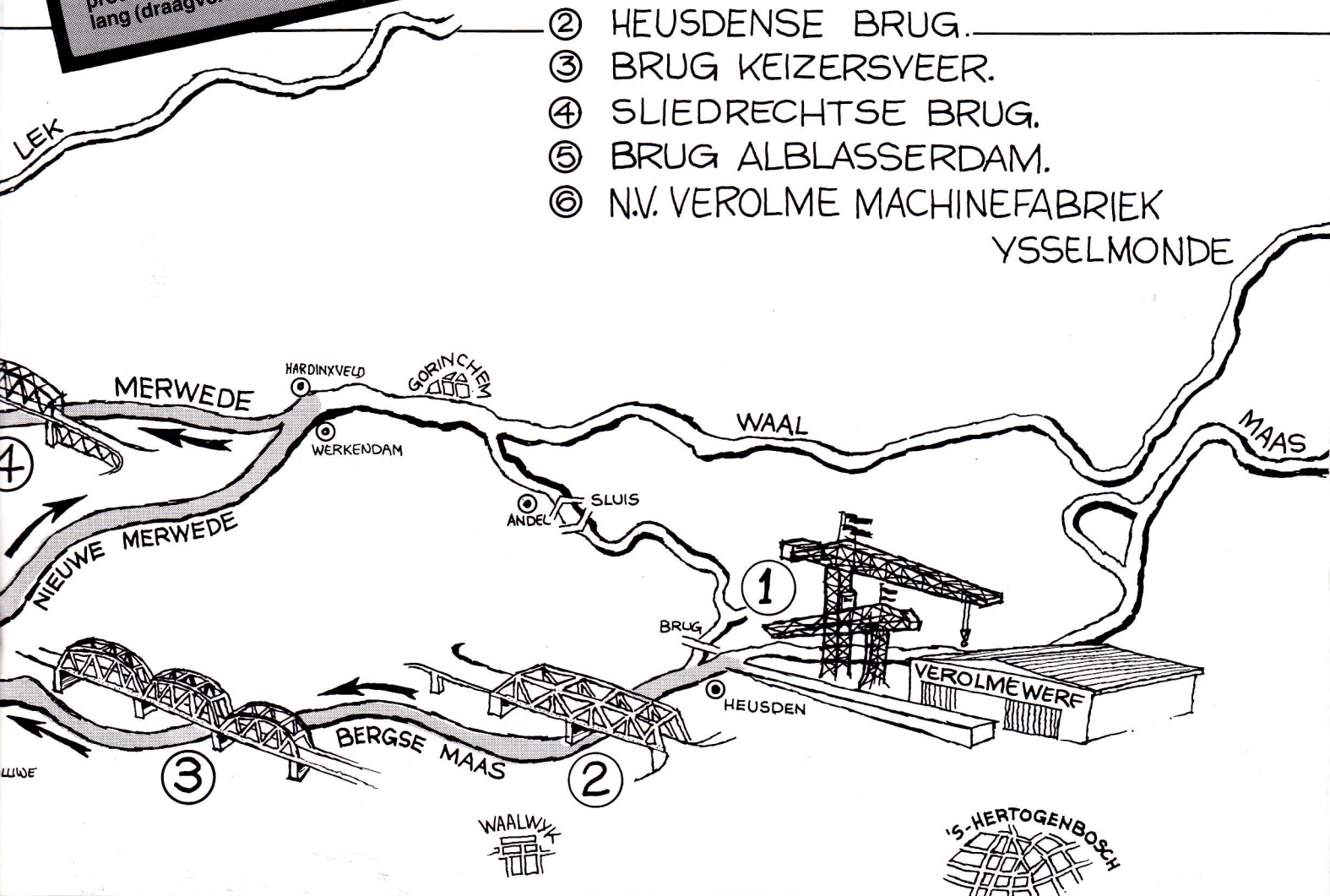
De tocht van Heusden naar IJsselmonde, een lengte van ongeveer 90 km, wordt in ongeveer 33 uur afgelegd. Wanneer het schip in de rivieren wordt gesleept, is de snelheid ongeveer 4 km per uur.

IJsselmonde

Langsij de afbouwwerf krijgt de 'Caurica' reeds op 14 mei zijn hart aan boord, de hoofdmotor. Tevens twee oliegestookte ketels. De dekhuisgedeelten worden op 24 mei op het schip (en op elkaar) gezet. Ook de schoorsteen volgt dan, die overigens tijdens het transport op z'n kant moet om de bruggen te kunnen nemen.

Op de 'Pegasus' na, een bulk carrier die in 1972 van de R.S.V.-werf te Heusden te water gleed, zijn de 'Caurica' en 'Cardissa' de grootste schepen ooit aldaar gebouwd. De lengte van onze nieuwe produktentankers is 169,75 meter over alles, de 'Pegasus' was 175 meter lang (draagvermogen 26.299 ton).

- ② HEUSDENSE BRUG.
- ③ BRUG KEIZERSVEER.
- ④ SLIEDRECHTSE BRUG.
- ⑤ BRUG ALBLASSERDAM.
- ⑥ N.V. VEROLME MACHINEFABRIEK



Gehuwd:

19.03.82: M. M. Scheele, 2e stm., met mw. I. van der Wedden.
 26.03.82: I. Snoek, alg. sch. vakman, met mw. R. Slegers.
 25.03.82: M. Kumentas, alg. sch. vakman, met mw. J. Oey.
 25.03.82: W. D. Anthonio, hoofdbediende, met mw. N. Horster.

Geboren:

11.03.82: Daphne, dochter van P. L. van der Vos, 2e stm., en mw. A. J. M. van der Vos-Verzoo.
 24.03.82: Isabella Helena Maria, dochter van A. M. P. B. Fluitsma, 2e wtk., en mw. B. M. Fluitsma-Sledzinska.
 26.03.82: Myrna Leonie, dochter van P. J. W. Hoogendoorn, 3e wtk., en mw. K. Hoogendoorn-Van der Lee.
 01.04.82: Antoon Maarten Adrianus, zoon van M. W. M. van der Burgh, 3e wtk., en mw. M. van der Burgh-Verwey.
 01.04.82: Gitte Diliiana, dochter van H. Waitz, 3e wtk., en mw. E. M. Waitz-Janssen.
 02.04.82: Nelis Frederik Johannes, zoon van F. A. J. Boot, 2e wtk., en mw. S. H. Boot-Timmermans.

Aflossingen

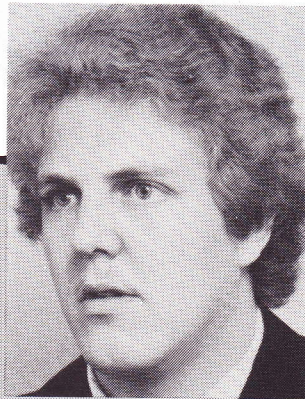
gezagv.: W. Welbie, H. K. Paauw, H. van Slegtenhorst, K. Poort van Ingen, L. J. Hirs, J. Post, W. Bosma, P. Cammel;
 1e stl.: H. J. de Vries, S. Termeer, W. C. Padmos, G. C. Peeters, M. A. D. Hartlief, R. van Kranen, G. A. M. van Dorren, A. J. Verheul, H. Slot, J. J. B. Roest, N. Venendaal, J. Priester, A. H. van Haften, H. Wijnberg;
 2e stl.: R. J. E. van Haarst, J. B. Winkelhuis, D. J. Mittelmeyer, D. Dankkaart, C. M. Bianchi, R. P. Regout, K. P. Cupido, R. van Der Voort, M. Ponsen, R. M. van der Aa;
 3e stl.: J. H. Oort, R. C. J. Koreman, W. van Dijk, J. B. Weyland, H. E. Becht, P. J. T. Knapstein, M. C. Swart, M. van der Woud;
 4e stm.: R. Rodenburg;
 radio-off.: G. E. Miller, P. W. Veygen, B. Immerzeel, J. H. ten Pas, M. H. B. Roobol, F. K. van Westen;
 hfd. wtk.: H. Buiten, F. W. Gakes, H. de Jong, O. K. Nicolai, J. D. Donken, C. J. den Hollander;
 2e wtk.: M. Schmidt, H. Brand, J. W. van Putten, J. J. J. Ludekuse, T. Bakker, D. Smit, W. Vroling, K. J. Faasse, J. B. H. de Gloppe;
 3e wtk.: C. L. M. Mazairac, J. G. Kuit, F. R. R. Smit, P. D.

Koudenburg, T. H. van Leeuwen, K. Elshout, M. P. Roon, G. Dekker, R. Bos;
 4e wtk.: Y. S. Attema, T. M. Brandts, P. P. van der Wilt, R. J. van der Schans, D. Struyk, K. van Zijderveld, H. G. Besselink, R. Roor, A. W. J. Beunis, J. H. M. Stoffelen, P. van Nierop, E. J. H. Visscher;
 5e wtk.: C. H. V. Leenders, F. Piek, E. Smit, J. H. M. Bos, J. W. Goldstein, H. Hendrikse, C. J. Blijleven, J. W. Bodegraven, R. H. J. Bos, W. G. van Megen;
 sch. voorman.: R. P. L. Verhoeve, B. R. Pronk;
 sch. vakman 1: G. A. Vermeer, J. P. de Landes;
 sch. vakman 1w: G. A. Cornelissen, J. Doolaar, F. Oostdijk, D. Kipperman, B. J. P. van Dorp, C. A. Wijnschenk Dom;
 sch. vakman 2w: R. J. Sellier, G. C. Wiegant, P. J. C. M. Coenegracht, J. J. M. van den Beld, O. A. Koetje;
 alg. sch. vakman: H. de Vries, A. de Baat, G. Struik, G. Ekkelenkamp, B. L. Quist, A. A. O. Schenk, F. F. Beekhuis, W. H. Reimerink, E. R. van Engel;
 sch. gezal a/w: J. H. T. M. Visser, J. G. Klein Hesselink, J. P. Almeida, J. A. Schaarman, J. Booy, R. B. A. Spronck, P. Raams, F. G. M. van Kleef;
 aank. sch. vakman: P. A. Raas, D. A. C. Wink, A. I. M. J. van den Broek, H. C. Weenink, J. Jager, S. H. J. Gieling, P. den Hamer, J. J. van Hulst;
 aank. sch. gezal a/w: T. J. van der Maat;
 hoofd voeding: W. A. van Noort, R. A. de Lange, C. F. van der Ende, J. H. A. J. Orië, W. F. H. van der Moezel, M. W. B. Kitzen, M. van Hagen, J. van der Horst, O. A. Looyen, J. L. Menger, B. Gohres;
 sch. kok: G. Datema;
 aank. kok: F. P. Lammerse, A. J. J. Ceelen, B. J. van Gelderen, C. Westbroek, R. A. Snel;
 bediende: H. Wezenaar, A. Scheffer, A. Hansen, L. L. Teveer;
 bediende a/d: J. G. Koek, H. van den Enk;
 jongen a/w: C. M. van Scheyndel, J. Korthuis, R. M. Becks, R. Rook, R. A. J. W. Coppens, P. J. Kruithof, S. G. Hoedjes, R. Spiering;

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida:
 2e stm. D. A. L. Hitz, hfd. wtk. E. Jousma, 3e wtk. J. L. B. de Bruin, 4e wtk. P. R. Schol, 5e wtk. B. J. Krakowczyk, sch. vakman 2w R. H. M. van Bohemen;
m.s. Acila:
 1e stm. A. T. van Es, 5e wtk. H. L. P. Hutter, sch. vakman 2w G. B. Wekking;
m.s. Crania:
 wnd. 3e stm. H. J. M. van der Sijp, 2e wtk. E. E. Kreune, 3e wtk. J. C.

van Koten, 5e wtk. P. H. van der Meulen, sch. vakman 2w H. W. Nusselder;
m.s. Dallia:
 1e stm. C. D. Kromhout, sch. vakman 2w J. A. Huissoon, capataz J. Lago Alonso, man. esp. J. Araujo Garcia, 2e man. J. Fernandez Dacosta, G. Gago Costas, mar. int. J. Alvarez Conde, G. Comesana Fernandez, A. Cordeiro Santos, A. Fernandez Fernandez, E. Gonzalez Fernandez, J. L. Seoane Fervenza, J. Soage Avendano, S. Villanueva Aquino, jefe de f. J. S. Duran Barros, coc. A. Lorenzo Miguez, cam. maydo. E. Cruz Buyo, cam. F. Gonzalez Vidal, F. Loureiro Gonzalez;
m.s. Daphne:
 2e stm. A. Leffers, 3e stm. K. Cramer, hfd. wtk. A. P. de Groot, radio-off. I. F. H. Bridge, sch. gezal a/w D. Hensen, J. van der Sluis, hoofd voeding H. A. Groenendijk;
m.s. Diadema:
 2e stm. H. J. Lenstra, hfd. wtk. C. L. H. Stocking Korzen, hoofd voeding J. M. Maaskant;
m.s. Felania:
 radio-off. J. Gerritsen, 4e wtk. C. J. J. Verhart, hoofd voeding H. Seegers, bediende R. R. van den Berg, W. J. Fenstra, mar. int. S. Dominguez Castro, M. Pensado Doldan, F. Perez Fernandez, C. Rodriguez Barral, J. M. Oliveira Santos;
m.s. Felipes:
 1e stm. W. C. Moll, alg. sch. vakman J. R. Ecoma Verstege, I. Snoek, aank. sch. vakman N. H. van der Geugten, G. L. Barendse, hoofdbediende D. Seip, jongen a/w F. Smagge, M. H. H. Bosch;
m.s. Ficus:
 2e stm. A. Zwiërs, 3e stm. P. J. Veenman, 4e stm. R. de Leur, 2e wtk. R. J. Doorneveld, 3e wtk. J. H. A. Schulten, alg. sch. vakman R. F. Huysers, aank. sch. vakman J. H. G. M. Coppelmans, hoofd voeding A. W. Jacobs, bediende a/d P. J. Geenen;
m.s. Flammulina:
 gezagv. R. Knol, 2e stm. J. Teertstra, hfd. wtk. C. L. Fehrmann, 4e wtk. J. A. Uitermark, aank. sch. gezal a/w M. Meelis, V. P. M. Zhurbijn, hoofd voeding G. Barnhard, sch. kok R. Bakker, hoofdbediende J. L. F. Romen, bediende A. Jansen;
m.s. Fossarina:
 gezagv. H. J. Allaart, 1e stm. A. J. de Kraker, 3e stm. J. Kuiken, 4e wtk. K. G. Visser, alg. sch. vakman J. J. F. M. Coppelmans, aank. sch. vakman R. J. S. Vrugteman, aank. sch. gezal a/w H. C. J. van Laarhoven, bediende M. P. H. M. Coppelmans-Couwenberg, mar. int. A. Boulosa Dacosta, E. Gestido Martinez, P. Lorenzo Alonso, J. Martinez Perez, A. Sotelo Barroso;
m.s. Fossarus:
 gezagv. J. van der Zouwen,



IN MEMORIAM

R. A. J. de Vries

Tot onze grote ontsteltenis ontvingen wij het bericht dat op 5 april 1982 in Canada is overleden stagiaire-werktuigkundige R. A. J. de Vries. De 23-jarige Rob de Vries was aan boord van het m.s. 'Daphne' onwel geworden en vervolgens opgenomen in een ziekenhuis in St. Remuuld, Canada, alwaar hij kort daarna overleed.

In het kader van zijn opleiding tot stuurman heeft Rob tijdens zijn stagejaar, van augustus 1979 tot en met augustus 1980, met onderbreking voor verlof, dienst gedaan op het m.s. 'Crania' en het m.s. 'Dosina'. Daarna ging hij terug naar school om de genoemde studie af te ronden. Vervolgens begon hij in augustus 1981 aan de opleiding van een half jaar voor het 'Plus-diploma', waarvoor Rob in januari 1982 slaagde. Begin februari 1982 begon hij, met nog zeven andere studiegenoten, aan de zes maanden vaartijd voor het diploma 'A' als scheepswerktuigkundige aan boord van de 'Daphne'.

Aan het bouwen van een carrière als scheepsofficier is nu abrupt een einde gekomen. Een halt werd toegeroepen aan een jong leven vol met idealen voor de toekomst.

Een ieder die Rob heeft gekend zal zich hem herinneren als een sympathieke jongeman, die over een buitengewoon groot doorzettingsvermogen beschikte. Dit is onder meer gebleken ten tijde van zijn opleiding aan de Zeevaarschool waar hij, ondanks een hem overkomen ongeval, alles op alles heeft gezet om bij te blijven met zijn studie. En daarin ook volledig is geslaagd.

De beoordelingen die meerdere gezagvoerders op de schepen over hem hebben uitgebracht getuigen unaniem van zijn grote belangstelling voor zijn vak en de uiterste nauwgezetheid waarmee hij de hem opgelegde taken ten uitvoer bracht.

Wij wensen zijn ouders, verloofde en verdere familieleden alle sterkte toe bij dit onverwachte, intens droevige verlies.

s.s. Zafra:
gezagv. J. H. Kersen, 1e stm. J. A. van Kesteren, 2e stm. A. J. Kappers, hfd. wtk. H. Kuiper, 2e wtk. M. J. Parent, 3e wtk. L. J. Criens, 4e wtk. J. Blaak, sch. vakman 1 L. A. T. Blankemeyer, W. H. Klein, sch. vakman 2w M. J. van der Veen, P. C. Jansen;
s.s. Zaria;
5e wtk. H. J. P. M. van Pinxteren;

Uit dienst getreden:

2e stm.: C. H. M. Buckens, M. Ponsen;
3e stm.: R. C. M. Brunia;
2e wtk.: P. Dekker;
4e wtk.: F. Spijker;
5e wtk.: R. J. Tielman;
sch. vakman 1w: A. C. Hasenbalg;

Tijdelijke tewerkstelling:

hfd. wtk.: J. B. J. Jonker - Shell Tankers B.V. walorg. afd. DFMD/3;

Overplaatsing

1e stm.: R. P. Jager - Tunirex
e wtk.: J. W. van der Plas - Tunirex
2e wtk.: J. A. Maassen - Tunirex
3e wtk.: J. G. van der Poel - Tunirex

Met pensioen:

hfd. wtk.: R. M. F. van den Berg;

Behaalde diploma's

1e Stuurman G.H.V.: J. Jongeneel;
1e Stuurman G.H.V.-th.: C. J. v. Essen, A. J. Kappers;
2e Stuurman G.H.V.: P. J. Veenman;
2e Stuurman G.H.V.-th.: J. de Boer, K. Cramer;
'C': J. J. F. Govers;

radio-off. C. H. E. J. van der Ploeg, 2e wtk. H. Japin, wnd. 4e wtk. P. Roelvink, 5e wtk. S. A. Dijkwel, alg. sch. vakman A. C. Kusters, aank. sch. vakman R. G. van den Brink, aank. sch. gezeg. a/w A. J. de Gooyer;

m.s. Fulgur:

gezagv. W. Bosma, 1e stm. M. F. D. Beex, 3e stm. C. Groenendaal, 4e wtk. E. M. Bosch;

m.s. Fusus:

wnd. gezagv. M. de Graaf;

s.s. Kylix:

2e wtk. W. J. M. Braeken, 4e wtk. W. Overeem;

s.s. Laconica:

gezagv. W. Croes, 1e stm. R. Agema, 2e stm. P. H. Jacobs, 2e wtk. A. van Ryswyk, 5e wtk. R. G. P. Zelis, sch. vakman 1w R. S. Brak, hoofd voeding P. C. Bergmans;

s.s. Latia:

hfd. wtk. S. Neeleman;

s.s. Latirus:

gezagv. D. de Boer, 1e stm. L. A. Groendijk, 3e stm. H. Hennis, 4e stm. J. N. M. Sinnige, radio-off. J. H. ter Horst, 2e wtk. A. K. van 't Blik, 3e wtk. C. J. Tanis, hoofd voeding A. G. Freeth;

s.s. Lepton:

sch. voorman T. H. van Vlijmen, sch. vakman 1 E. L. Boldewijn, L. J. C. van Kuyen, sch. vakman 2w J. L. Greving, sch. gezeg. a/w L. H. A. T. van Dijk, M. G. W. Koomen, T. C. J. G. Schuit, H. Sandifort, G. A. Brand, D. A. Emanuels, D. Rovers, hoofd voeding C. van der Waal, sch. kok E. J. Eradus, hoofdbediende G. J. Vrielenk, bediende E. P. Warnies, bediende a/d A. Cumming;

s.s. Macoma:

3e wtk. H. de Rhoter, 4e wtk. J. F. Bijlsma, sch. gezeg. a/w C. H. Moerkerk;

s.s. Marinula:

1e stm. G. Buma, radio-off. M. K. Bierlee, 2e wtk. F. D. Dieleman, 5e wtk. W. R. H. van der Meer, sch. vakman 2w A. H. Duister;

s.s. Meta:

gezagv. S. Harders, 2e stm. J. van der Tuin, 4e stm. D. Gadradj, 4e wtk. E. Boeve, sch. vakman 2w E. M. Brouwer;

m.s. Niso:

2e stm. H. A. van der Want, 3e stm. M. R. Vogelpoel, 2e wtk. A. J. A. de Groot, 5e wtk. J. C. Paul, G. Ipreburg;

s.s. Ondina:

1e stm. B. Ritman, 2e stm. C. J. de Boer, radio-off. H. E. Haalmeyer, 3e wtk. D. J. Blom, 5e wtk. A. M. P. Dekker, hoofd voeding A. P. Maat;

s.s. Onoba:

hfd. wtk. J. W. van Wegen, 3e wtk. J. Kruize, 4e wtk. P. Hesselink;

s.s. Sepia:

1e stm. F. B. Schoder, A. Vlaar, 2e stm. F. G. de Bruyn, 5e wtk. P. A. van Tilborg;

s.s. Tagelus:

2e wtk. G. de Goede;

s.s. Vitrea:

1e stm. J. F. Casimiri;

'C-th': J. J. Feenstra;
'B': J. Blaak, J. F. Bijlsma, G. J. Harlaar, J. Gijsbertsen, C. M. Abrahams;

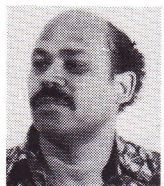
Onze vlotjubilaren:



J. S. Duran Barros
hoofd voeding
10 jaar op 10.04.82



E. L. Boldewijn
sch. vakman 1
10 jaar op 07.06.82



R. E. Hubbard
sch. gezeg. a/w
10 jaar op 14.06.82



D. Dankaart
2e stm.
10 jaar op 16.06.82



E. B. de Niet
alg. sch. vakman
10 jaar op 19.06.82

WAL WAL WAL

In dienst



F. A. van der Bas, DFF/1
(overgekomen van Shell Inter nationale Petroleum Mij. BV)

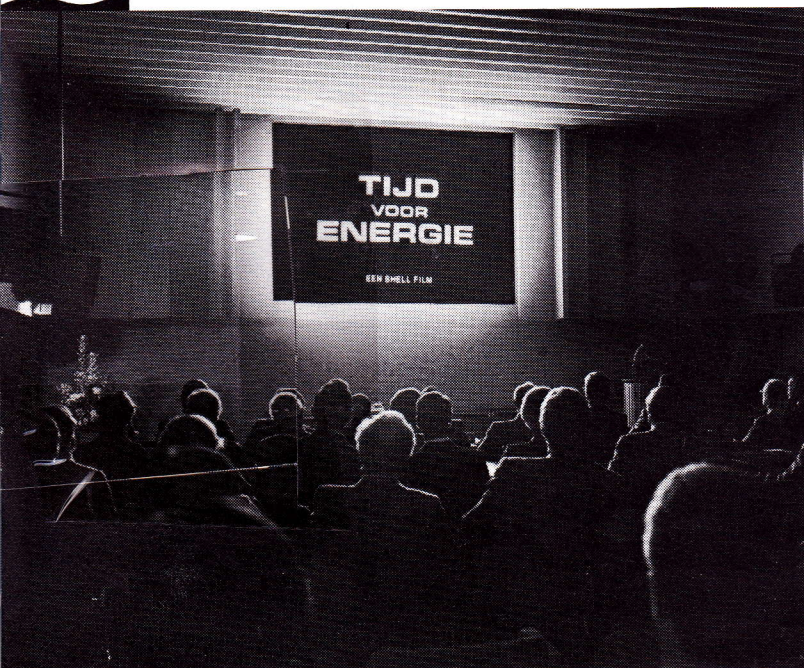
Uit dienst

Mw. Y. de Jong, DFP/3

Gehuwd

2-4-1982, Mw. A. E. van de Vreugde, DFP/3, met de heer R. Hoppenbrouwer
15-4-1982, Mw. E. de Wild, DFF/1, met de heer J. Juursema.

SCHOON SCHIP



Tijd voor Energie

Een nieuwe Shell-film 'Tijd voor Energie' is in april jl. in première gegaan. De film geeft een overzicht van mogelijkheden die er op het gebied van alternatieve energie zijn: windenergie, waterkracht, biomassa (energie uit natuurproducten, zoals hout- en plantenaafval en suikerriet), zonne-energie, aardwarmte, kernenergie en, mogelijk op kortere termijn, steenkool. De film is ook op video verkrijgbaar, reden voor ons om onmiddellijk voor onze met video-apparatuur uitgeruste schepen een exemplaar te bestellen, ter uitbreiding van de aanboord zijnde videotheek. Primair is de film natuurlijk bestemd voor verenigingen, bedrijven, onderwijs en andere

instellingen. Zij kunnen deze, net zoals de vele andere Shell-films die ter beschikking staan, schriftelijk of telefonisch aanvragen – onder vermelding van de voorgenomen datum van vertoning – bij Shell Nederland Filmcentrale, Arnhemsestraatweg 17, 6881 NB Velp, telefoon 085-629189.

Willen zij eerst een volledig overzicht van de beschikbare Shell-films, vraag dan om de Shell-film brochure onder 010-696127. Ook geldt dit uiteraard voor onze employés die voor hun vereniging, de school van hun kinderen, enz. een ochtend of middag vullen met een praatje over hun beroep. Ook verder voorlichtingsmateriaal wordt hun dan toegezonden.

Brochure jaarverslag

Aan alle medewerkers van Shell in Nederland en aan alle gepensioneerden is vorige maand een brochure toegezonden, waarin de voornaamste informatie uit het jaarverslag over 1981 van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij is samengevat. Het volledige jaarverslag kan worden afgehaald/ aangevraagd bij de sectie DFP/4, kamer 06.01, tel. 010-696127.

Tuinfeest

Ook dit jaar wordt er weer een tuinfeest / open huis op het Internationaal Centrum voor Zeevarenden 'De Beer' en in de

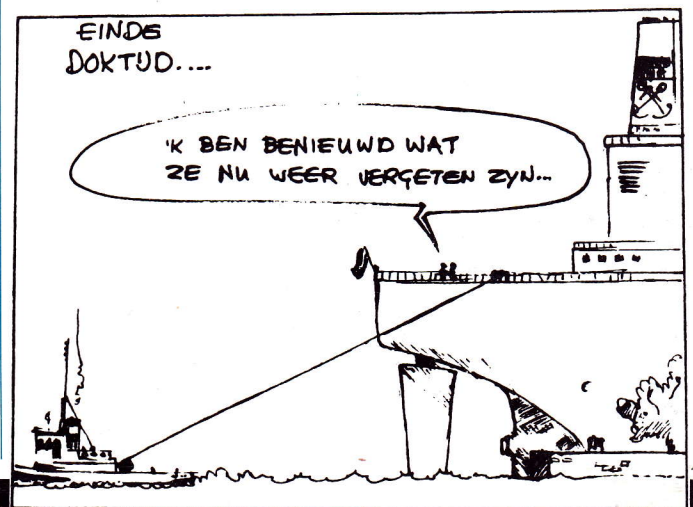
Noorse Kong Olavs Kapell in Europoort georganiseerd. Op zaterdag, 19 juni aanstaande is jong en oud daar van harte welkom.

Er zijn vele attracties, zoals stands van buitenlandse en Nederlandse zeemansinstellingen met artikelen uit Noorwegen, Zweden, Denemarken, Finland, Engeland en de Duitse Bondsrepubliek, demonstraties, gekostumeerd voetballen, muzikale shows, kinderspelen enz.

Vanuit Rozenburg is er op het hele en halve uur autobusvervoer naar het centrum.

Einde doktijd

Bij de correspondentie over WOD's met een onze F-schepen werd onlangs een wel heel opvallende Workorder Dry Dock aangetroffen. Het daarop gemaakte tekeningetje behoeft echter nauwelijks toelichting.



SCHOON SCHIP

Een aanzoek

De sectie Personeelsinformatie (DFP/4) ontvangt veel verzoeken om gegevens over de tankvaart, foto's van tankschepen, e.d. Dag in dag uit rollen brieven en briefkaarten in onze postbus. Veel verzoeken zijn afkomstig van kinderen. Meestal wordt hierop wel ingegaan, tenminste als de tijd dat toelaat en het gevraagde materiaal voorhanden is.

Wordt er om een foto van een nog in de vaart zijnd STBV-schip gevraagd dan kan zo'n verzoek gemakkelijk worden ingewilligd. Moeilijker wordt het als verzocht wordt om 'foto's van uw hele vloot, ook die van schepen uit het verleden zijn zeer welkom'.

En wat denkt u hiervan: 'Kunt u mij stikkertjes en soldatenboeken sturen?'. Je kijkt bij dit laatste nog even naar de adressering, ja toch aan Shell Tankers gericht en niet aan het Ministerie van Defensie. We hebben toen maar wat algemene gegevens over de tankvaart gestuurd. Nog een: 'Geachte heer van de Shell, mag ik u dit keer een aanzoek doen?'

Uit de verdere inhoud van de brief blijkt dat het gaat om het verkrijgen van een bouwplaat . . .

Wel schuilt er een zeker risico in om zo veel mogelijk iedereen ter wille te zijn met documentatie.

Kort geleden kwam er een keurig briefje binnen om 'bouwstenen' voor een te houden spreekbeurt op school over de tankvaart. Het verzoek kwam uit Barneveld.

Enfin, het materiaal werd verzonden maar wat gebeurde er? Binnen een mum van tijd krom vrijwel de gehele Barneveldse schooljeugd in de pen en vroeg

ons om documentatiemateriaal. Als ze allemaal een spreekbeurt gaan houden op school dan komt er van de verdere leerstof weinig of niets meer terecht.

Noodgedwongen moet je dan de verstrekking in die richting wel een poosje stopzetten . . .

Van wie?

Wie mist z'n gouden ring?

Onlangs is in de koelkamer van de 'Latia' een gouden ring gevonden. De inscriptie luidt: 'Jenny 23-9-68 Cumulus'. De rechtmatige eigenaar kan het kleinood terug bekomen door even contact op te nemen met de redactie.

Ook ligt er nog een polshorloge op zijn rechtmatige eigenaar te wachten. Merk Timex, Automatic. Al eerder heeft hierover een berichtje in dit blad gestaan.

Niet meer varen

Volop kommer en kwel in de tankvaart. Lange wachttijden, langzaam varen, opleggen, slopen. Er valt weinig positiefs te melden. Zo lazen wij dat de grootste tanker ter wereld, de 564.763 ton draagvermogen metende 'Seawise Giant', waarschijnlijk niet meer zal varen. Het in 1976 gebouwde schip is verhuurd om voor langere tijd als opslagschip dienst te doen. Er is geen plaats meer voor zulke kolossale schepen om deel te nemen aan het vervoer van aardolie over de oceanen.

Lichterende zusters

Dat niet altijd bij lichter lading wordt overgebracht van een groot schip naar een kleiner bewijzen bijgaande foto's. De eerste foto, die we te leen kregen van stag. wtk. F. de Graaf, toont ons het overpompen van lading van de 'Latirus' naar de 'Latia', twee 278.000 tonners, in de PG, ergens in de tweede helft van januari jl.

Op de tweede foto liggen 2 'F'-schepen, de 'Fossarina' en de 'Fossarus' gezusterlijk naast elkaar te lichten. Plaats van handeling: Lomé in Togo. De opname ontvingen wij, samen met nog een paar die uit een andere hoek waren genomen, van de opvarenden R. de Bode en J. Post. Zeer attent om ons deze opmerkelijke plaatjes toe te sturen!



EINDELIJK: DE 'SEPIA'

Aan boord zijn fotobriefkaarten verkrijgbaar van het schip waarop men dienst doet. Een jaar of vijf, zes geleden was iedereen nog tevreden met een zwart/wit foto maar (om met de tijd mee te gaan) op een gegeven moment zijn we begonnen met de verstrekking van opnamen in kleur. Het besluit was echter sneller genomen dan de uitvoering ervan kon worden gerealiseerd. Maar nu we begin dit jaar de 'Sepia', na de dokking bij Wilton Fijenoord in Schiedam, hebben laten fotograferen, is van elk schip uit onze vloot een foto, in kleur, beschikbaar. Dat heeft nogal wat moeite en geduld gekost maar eindelijk zijn we zover. Onderstaand kunt u lezen hoe in dit verband het een en ander kan (tegen) lopen.

Een ideaal plaatje is een luchtopname met mooi weer, schip beladen, scheepsdek in onberispelijke toestand, opbouw smetteloos wit. Als al deze ingrediënten aanwezig zijn dan moet de deskundigheid van de fotograaf er borg voor staan dat we met genoeg naar het resultaat kijken.

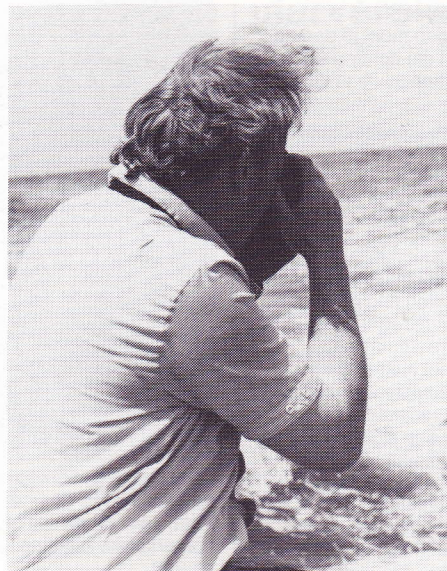
Problemen

Waar en door wie laten we de foto's nemen? Er is, voor zover ons bekend, maar een gering aantal plaatsen waar we acceptabele (lucht)foto's kunnen laten maken. Airfoto Malacca en Skyfoto's in Engeland hebben een zeer goede naam op dit gebied. Bijna de helft van de STBV-vloot is door deze, in scheepsfotografie gespecialiseerde, bedrijven 'op de kiek gezet'. Maar wat te doen als een schip geen gebruik maakt van de Straat van Malacca en ook niet in de buurt van het Engelse Kanaal komt? Ja, dan krijgen we wat problemen. Bij de 'Acteon' en de 'Vitrea' is één van de opvarenden zo vriendelijk geweest om vanaf een bootje het schip te fotograferen. Van de 'Ficus' moesten we een poosje geleden ook een ordentelijke

opname hebben. Een scheepsagent in Lyttelton, Nieuw Zeeland, zelf een enthousiast amateur-fotograaf, heeft zich bij het ochtendkrieken naar de haveningang begeven om het schip op de gevoelige plaat vast te leggen. De resultaten liggen nu aan boord. De 'Zaria' is gesnapt door eveneens een amateur-fotograaf, van professioneel onderwijzer, bij het verlaten van de haven van Valletta, op Malta, na een dokbeurt. De foto hebben we gebruikt voor onze STBV-kalender (september/oktober 1982).

Naar Rotterdam

Het kan lang of kort duren, toch komen alle schepen een keer voor de lens. Zoals gezegd, de laatste was de 'Sepia'. Het schip heeft voor langere tijd dienst gedaan als lichterschip op de Amerikaanse kust. Een jaar of twee geleden kwam ze vrij onverwachts naar Rotterdam. Camera's in aanslag, maar het zat dusdanig tegen wat de



weersomstandigheden betrof, dat het schip de Rotterdamse haven weer achter zich liet zonder dat maar één enkele maal de sluiters waren overgegaan . . . Toch boffen we dat we, bij onze schepen die een Nederlandse haven aandoen, een beroep kunnen doen op een aantal uitstekende professionele fotografen. We noemen o.a. de firma Rofoto, het nog niet zo lang geleden gestarte eigen bedrijf van Rob van der Veen, en Foto Sea-Sky Martin.

Dank zij deze twee is het eindelijk gelukt om de 'Sepia' op de film vast te laten leggen. Toen het schip eerder dit jaar bij Wilton Fijenoord haar periodieke dokbeurt onderging hebben we Rob van der Veen gevraagd om wat foto's te gaan maken op de werf. Tussen de sneeuwbuien door heeft hij wat leuke plaatjes kunnen schieten. Ook tijdens het verhalen van de werkhaven van de werf naar de rivierzijde stond zijn lens op de 'Sepia' gericht.

Martin van Vugt van Sea-Sky Martin was van het vliegveld Zestienhoven opgestegen om vanuit de lucht foto's te gaan nemen van een nieuw Nederlands vrachtschip, op proeftocht. Toen hij over Schiedam vloog kreeg hij de 'Sepia' in het vizier, juist op het moment dat voor een paar minuten een mager winterzonnetje door het wolkende brak. Snel nam hij wat foto's en het was één van die foto's die we hebben gebruikt om er afdrukken van te laten maken voor verstrekking aan boord. Een mooie foto, gemaakt door Rob van der Veen, zullen we waarschijnlijk bestemmen voor de STBV-kalender voor 1983.

Niet altijd zijn de foto's zonder meer bruikbaar voor Public Relations doeleinden. Meer dan eens is het aanzicht van het schip – vooral na een lange operationele periode waarin weinig of geen onderhoud kon worden gepleegd – er de oorzaak van geweest, dat de fotobriefkaarten later aan boord kwamen dan gewenst. En dat ondanks dat het schip Rotterdam had aangelopen.

Martin van Vugt, fotograferend vanaf het water

en de 'Sepia' vanuit de lucht

