



tussen schip en ka

vijfde jaargang no. 8 — april 1966



maandblad voor het vloot- en walpersoneel van shell tankers n.v.



REUZEN TER ZEE

Waar ligt de grens voor steeds grotere tankschepen?

In onderstaand artikel, dat in „Lloyd's List Annual Review 1965" (bijlage van „Lloyd's List & Shipping Gazette" van 31.12.1965) verscheen, schetst de heer J. G. Robinson, Technical Director van Shell International Marine Ltd., de achtergrond van de opvallende toename in tonnage van Shell-tankers.

Hij vestigt er de aandacht op dat er technisch geen enkel bezwaar is tegen het ontwerpen van een tankschip van 300.000 ton en bespreekt de factoren die op het ogenblik de groei in tonnage aan banden leggen.

In de afgelopen tien jaar zijn de afmetingen van de tankschepen enorm toegenomen en er is niets dat er op wijst dat de uiterste grens reeds bereikt zou zijn. Integendeel, wat ontwerp en bouw betreft, zelfs met de nu ter beschikking staande materialen, zijn tonnages van vele 100.000 tonnen draagvermogen mogelijk. Nog steeds is er een economische stimulans om grotere tankschepen te bouwen. De kapitaals-, exploitatie- en bunkerkosten worden alle, naar verhouding, lager per ton vervoerde lading naarmate de schepen in afmetingen toenemen. Op het ogenblik wordt het voordeel van grotere schepen echter grotendeels beïnvloed door de investering in schip en lading en de grote sommen gelds nodig voor walopslag- en havenfaciliteiten, met inbegrip van de toegangswegen daartoe.

Er zijn nu slechts betrekkelijk weinig werven geschikt voor het bouwen van de grotere schepen en er zijn zelfs nog minder droogdokken beschikbaar waarin zulke schepen kunnen worden gerepareerd. Bovendien vereist het gebruik van grote tankschepen in de eerste plaats dat de laad- en loshavens, die door deze schepen worden aangedaan, modern zijn opgezet om de lading snel te kunnen verpompen. Er moet ook een goede toegang tot deze havens zijn, diep genoeg voor deze schepen, met voldoende olieopslagcapaciteit aan de wal.

Aan het einde van de tweede wereldoorlog had de grootste in dienst zijnde tanker een draagvermogen van 25.000 ton. In de laatste twintig jaar zijn de raffinaderijen meer en meer opgezet in die landen waar veel olie wordt verbruikt — vooral in West-Europa — in plaats van in de olie-producerende landen van het Midden-Oosten en Latijns Amerika. Er rees daarom de vraag naar middelen om grote hoeveelheden ruwe olie te vervoeren ter verwerking in deze installaties in plaats van verscheping van kleinere partijen afgewerkte produkten. Vandaar de ontwikkeling van grote tankschepen.

Shell-mijlpalen

De belangrijkste mijlpaal in de geschiedenis van de met vervoer van olie belaste Shell-maatschappijen was de indienststelling van de VELUTINA (28.000 ton d.w.) in 1950. Toen dit schip in dienst kwam, was het draagvermogen ervan 75% groter dan van de tot dan toe grootste tanker van de Shell-vloot.

Sedertdien zijn de afmetingen van de schepen snel toegenomen. In 1961 werd een aantal 65.000 tons schepen in dienst genomen, gevolgd in 1963 door de SIVELLA (79.000 ton),

thans het grootste schip. Naast orders voor meer 64/65.000 tonners en een paar 105.000 tonners heeft de Shell sedert maart 1965 orders geplaatst voor een aantal zeer grote ruwe-olie-schepen die als 165.000 tonners zijn aangekondigd en daarmee tot de grootste in bestelling zijnde schepen moeten worden gerekend; zij hebben een draagvermogen van meer dan tweemaal dat van de SIVELLA.

Deze snelle toename in afmetingen is mogelijk geworden door de werkelijk opmerkelijke vorderingen die zijn gemaakt in de scheepsbouwtechniek. De technische ontwikkelingen hebben gelijke tred gehouden met de eisen en het groeitempo is in elk stadium bepaald door rekenkundige overwegingen die bijna geheel waren afgestemd op de capaciteit in de laad- en loshavens en de beperkingen die gelden voor de vaarroutes tussen deze havens.

Lichtere schepen

Voor een schip van bepaalde afmetingen geldt dat des te lichter het schip is (leeggewicht-tonnen), des te meer draagvermogen het kan hebben. De verhouding draagvermogen/leeggewicht is gunstiger geworden naarmate de schepen groter werden en het verschijnsel dat bij een groter schip het totale gewicht aan staal lager wordt in verhouding tot het draagvermogen, wordt door de toepassing van beter staal nog verder geaccentueerd.

Bovendien heeft de toepassing van kathodische bescherming en het gebruik van „epikote" verven als beproefde methoden om corrosie te beperken, het mogelijk gemaakt de staaldikte-toeslag die vroeger noodzakelijk was vanwege de staaldiktevermindering in de tankruimten tengevolge van corrosie, te verlagen.

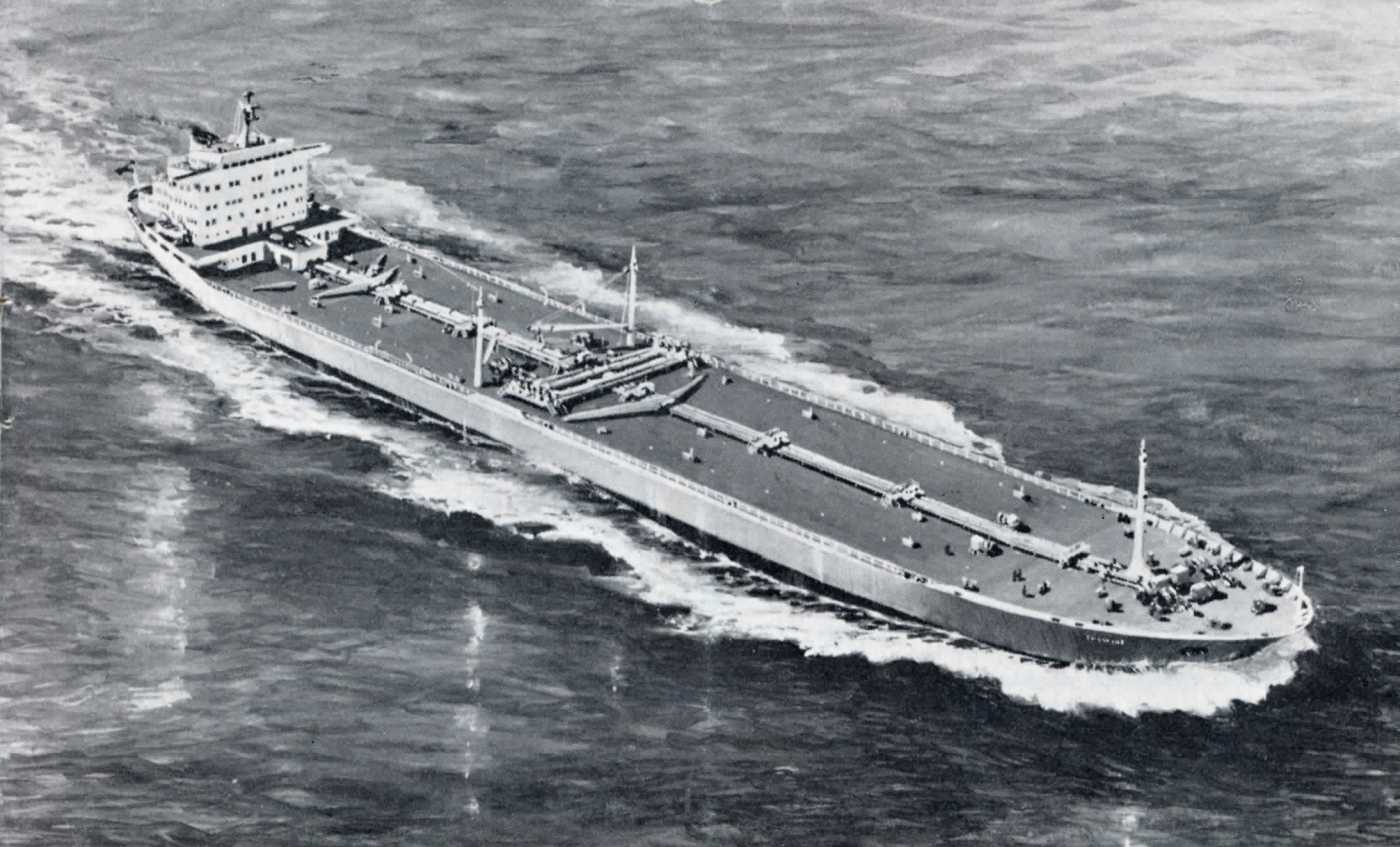
De betere soorten verf die in het schip worden gebruikt om het te beschermen tegen corrosie en aan de buitenkant worden aangebracht om de wrijvingsweerstand van de huid te verminderen zijn veel duurzamer en beter dan vroeger. Deze verven maken het mogelijk om met minder krachtige voortstuwingsmachines te volstaan. Door gebruik van deze verbeterde epoxy verven op het dek en op de bovenopbouw moet verfwerk tussen de dokkingen kunnen worden vermeden. Dit is vooral belangrijk bij schepen van deze afmetingen, waar aan buitenoppervlak alleen al ongeveer 21.000 m² moet worden geverfd.

De tanks mogen nu aanmerkelijk langer zijn en het kleiner aantal dwarsschotten heeft geleid tot een werkelijk opmerkelijke verlaging van het totaalgewicht aan staal.

In verhouding is het extra benodigde voortstuwingsvermo-

BIJ DE VOORPLAAT:

De „Keukenhof" te Lisse in volle bloei



„Artist's impression” van een 165.000 tons Shell-tanker

gen veel kleiner dan de toename in vervoerscapaciteit zou doen verwachten. In zijn totaal gezien kan gezegd worden dat de kapitaalsinvestering voor het grote schip en de exploitatiekosten ervan (met inbegrip van een gunstig bunkerverbruik) ertoe hebben geleid dat de kosten om 1 ton olie over een bepaalde afstand in een tanker van zo'n 165.000 ton d.w. te vervoeren slechts ongeveer 1/3 zijn vergeleken met die van een schip van 20.000 ton d.w., dat zo'n twintig jaar geleden als een groot schip gold.

De bouw

Toen werd besloten om met de constructie van deze zeer grote schepen een aanvang te maken speelde de overweging omtrent de bestaande bouw-, meer- en dokfaciliteiten (of die welke waarschijnlijk ter beschikking zouden komen) een belangrijke rol bij de planning, hetgeen resulteerde in een voorlopig ontwerp voor een tanker van 165.000 ton draagvermogen, met een lengte over alles van meer dan 283 meter, een breedte van 44 meter en een diepgang van ongeveer 15 meter.

Tegen de tijd dat de 165.000 tonners in gebruik zijn, zullen er in het Verre Oosten vier droogdokken en in Europa eveneens vier droogdokken zijn om deze schepen te herbergen.

Deze schepen zullen in de eerste plaats worden gebruikt voor het vervoeren van ruwe olie van het Midden-Oosten naar West-Europa, een route waarop de hoeveelheid vervoerde olie in de loop van de laatste tien jaar meer dan verdubbeld is (van 93 miljoen ton tot 183 miljoen ton in de periode

1955-1964). Wanneer volgeladen, kunnen deze schepen rond de Kaap varen en op de terugweg, in ballast, door het Suezkanaal.

De voornaamste laadhavens voor ruwe olie in het Midden-Oosten zullen geschikt zijn voor schepen van deze afmetingen en zowel Europoort in Nederland als Le Havre in Frankrijk zullen in staat zijn om volgeladen ruwe-olie-schepen van deze afmetingen tegen het einde van 1967 te ontvangen. Verwacht wordt dat andere grote havens gebruikt voor de aanvoer van ruwe olie dit voorbeeld zullen volgen.

Verbeterde faciliteiten in laad- en loshavens zullen het deze schepen mogelijk maken om even snel als schepen met de helft van deze tonnage naar zee terug te keren en verwacht wordt dat uiteindelijk in sommige gevallen de belading in ongeveer tien uur mogelijk zal zijn. Gekomen aan het einde van hun reis zullen ze binnen zestien uur leeg kunnen pompen in zeer grote opslagtanks.

Bemanning

Met de toenemende automatisering en de panelen op de brug die langzamerhand de aanschouwer de indruk geven dat hij zich bevindt in de stuurhut van een vliegtuig, is het onvermijdelijk dat nieuwe gedachten doorbreken omtrent de omvang en samenstelling van de bemanningen nodig om deze zeer grote schepen te exploiteren.

Instrumenten voor de controle en het bedrijf worden meer en meer centraal opgesteld op bepaalde commandopunten, zulks om de wachten te vereenvoudigen door toepassing van moderne systemen voor de automatische verwerking van

gegevens. Het is niet meer nodig om de bemanning te verdelen in dek- en machinekamerdienst, een meer logische oplossing ligt in de verdeling „operationele afdeling” en „onderhoudsafdeling”.

De gezagvoerder van zo'n schip, alhoewel hij nog steeds „schipper naast God is”, kan in alle ernst worden vergeleken met de directeur van een maatschappij, waarvan het welzijn afhangt van de meest nauwe samenwerking tussen het hoofd van de operationele afdeling en het hoofd van de onderhoudsafdeling.

Het heeft evenwel geen zin om de overeenkomst te ver door te trekken. Waar hiervoor de vergelijking getrokken werd tussen een vliegtuig en een oceaan-tanker behoeft slechts in herinnering te worden gebracht dat voor een Viscount 10 vier mensen in de stuurhut nodig zijn tijdens de korte perioden dat het vliegtuig in de lucht is en er op de grond een veel grotere technische staf noodzakelijk is voor onderhoud aan het vliegtuig tussen de vluchten door. Anderzijds is een tanker weken achtereenvolgend op zee (afgezien van korte perioden in de haven voor verpompen van de lading) en dient men te bedenken dat op zee het schip ook onderhoud behoeft terwijl ook de routinewacht moet doorgaan. Dit onderhoud moet zodanig zijn dat het schip tussen twee dokkingen — een periode van, naar verwachting, achttien maanden — in de vaart kan blijven.

De omvang van de bemanning moet daarom zodanig worden gekozen dat de totale bemanningskosten (gage en overhead), kosten van reparaties in het dok en offhire zo laag mogelijk zijn. Voor de grote schepen is de bemanningskwestie nog niet geheel afgerond, maar de gedachten gaan uit naar een totale bemanning van dertig tot vijfendertig man, met welk aantal ook het onderhoudswerk kan worden verricht.

De toekomst — 300.000 tonners?

De huidige toename in tonnagen van de in aanbouw zijnde tankers weerspiegelt een zeer belangrijke vooruitgang in de geëördineerde ontwikkeling van vervoer van ruwe olie over

zee. Er zijn geen technische bezwaren tegen het ontwerpen van 300.000 tons tankers en heden ten dage zijn zelfs de faciliteiten voor de constructie ervan bijna beschikbaar. De praktische en handelsbeperkingen op de te bevaren routes, de bestaande conventionele havens en de investering voor het vervoer van olie en de opslag ervan zullen ongetwijfeld uitmaken of het de moeite waard is over te gaan tot nog grotere afmetingen.

Met andere woorden, het creëren van zulke reuzeschepen gaat nu afhankelijk worden van de wetten der natuur. Op zee is de ruimte onder de kiel een belangrijke factor en een schip van 165.000 ton zal, wanneer het slechts 1° slingert, een 18" grotere diepgang krijgen. De bodem van de zee is niet vlak, maar is bezaaid met pieken, waarvan sommige op de belangrijkste handelsroutes. Het is deze beperking, tezamen met de steeds hoger wordende kosten voor opslag aan de wal die de groei van tankschepen zal matigen, wat voor overtuigends er ook over de grotere schepen moge worden gezegd.

Op het ogenblik zijn de beperkende factoren de diepte van het water in de laad- en loshavens en het beschikbaar zijn van droogdokfaciliteiten. Ongetwijfeld zullen deze beperkingen op den duur uit de weg worden geruimd en het toenemende gebruik van de één-puntsmeerboei schijnt, op langere termijn, vooruitzicht op ruimere mogelijkheden te bieden.

Het tankschip van 165.000 ton draagvermogen is nog niet het einde. Indien de kosten voor het vervoeren van 1 ton olie over een bepaalde afstand verder kunnen worden verlaagd door gebruik te maken van nog grotere schepen dan men nu overweegt, dan is dit de weg die de olie-industrie moet inslaan. De problemen verband houdend met de veilige vaart van deze reuzen tijdens hun rechtmatige deelname aan het handelsverkeer moeten en zullen met even veel vastberadenheid overwonnen worden als die waarmede men te maken heeft bij het ontwerpen van zeer grote tankers.

„By courtesy of Lloyd's List”

Tentoon- stelling Arti et Pectini 1967

Begin volgend jaar, en wel van 17 tot en met 23 januari, zal in Pulchri Studio te Den Haag een tentoonstelling worden gehouden van kunstwerken vervaardigd door leden en gepensioneerde leden van het personeel der Nederlandse Groepsmaatschappijen.

Het zal voor de vierde maal zijn dat een dergelijke expositie — onder de passende naam „Arti et Pectini” — wordt gehouden.

Evenals in 1954, 1958 en 1962 zal dan in Den Haag en vermoedelijk ook elders in het land voor alle employés de mogelijkheid bestaan kennis te nemen van de prestaties van hun collega's op het gebied der beeldende kunsten, terwijl deze laatsten de gelegenheid wordt geboden hun werkstukken te tonen aan een groter publiek dan gevormd uit eigen familie- of kennissenkring.

Er zal werk kunnen worden ingezonden in vijf categorieën, t.w.:

- a) schilderijen,
- b) aquarellen en gouaches,
- c) tekeningen en grafiek,
- d) beeldhouwwerk en
- e) glasmozaïek.

De jury, die de inzendingen zal beoordelen en de prijzen zal toekennen, zal door dezelfde kunstenaars/kunstkeners worden gevormd als in 1962, namelijk de heren J. Franken Pzn., F. Hamers en W. Hartman.

Bijzonderheden zoals tentoonstellingsdata elders in het land, de voorwaarden van deelneming en de wijze van inzending zullen op een latere datum worden bekend gemaakt.

SCHEEPS



VEILIGHEID

Door het veiligheidsinstituut te Amsterdam wordt maandelijks een veiligheidsaffiche uitgegeven, waarmee de aandacht wordt gevestigd op veel voorkomende ongevallen of waarmee aanbevelingen worden gedaan om het aantal ongevallen te beperken.

Met ingang van 1966 worden deze veiligheidsplaten ook aan onze schepen verstrekt.

Deze platen hebben evenwel veelal betrekking op situaties bij walbedrijven en ofschoon wij de waarde hiervan zeker niet willen verkleinen, menen wij dat het toch mogelijk moet zijn ook de gevaren aan boord van schepen hierin tot uitdrukking te brengen.

Om deze reden doen wij een beroep

op onze lezers om met ontwerpen voor veiligheidspropaganda die mede op onze vloot toepasselijk zijn, uit de bus te komen. Als voorbeeld hierbij een tweetal tekeningen met opschrift, waaruit onze bedoeling zal blijken.

Voor elk door een commissie goedgekeurd ontwerp zal een beloning worden toegekend.

Om degene die niet over tekentalent beschikt toch in de gelegenheid te stellen aan de actie deel te nemen, zullen inzenders van ideeën voor het ontwerpen van een plaat, met bijvoorbeeld een pakkend onderschrift of slagzin, een even grote kans maken.

Voorts vestigen wij er de aandacht op dat de inzendingen

a) origineel moeten zijn en

b) een algemeen karakter moeten hebben, d.w.z. niet slechts betrekking hebben op een kleine groep mensen.

De inzendingen, die wij zowel van het wal- als van het vlootpersoneel verwachten, staan los van de ideeënbus, worden het eigendom van de Maatschappij, en dienen te worden gezonden aan:

Shell Tankers N.V. (DFT/4)
Postbus 874,
ROTTERDAM.

In de linkerbovenhoek van de enveloppe te vermelden „Veiligheidsaffiche”.



VERHOOGING KINDERBIJSLAG

Vooruitlopend op de loonontwikkeling in 1966 heeft de Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid met ingang van 1 januari 1966 de volgende wijzigingen in de kinderbijslagbedragen voorgesteld:

	Oud	Nieuw
1e kind	f 83,46	f 90,48 per kwartaal
2e en 3e kind	f 95,16	f 103,74 per kwartaal
4e en 5e kind	f 127,92	f 138,84 per kwartaal
6e en 7e kind	f 142,74	f 155,22 per kwartaal
8e en volgende kinderen	f 158,34	f 171,60 per kwartaal

Hoewel bovenstaande — bij algemene maatregel van bestuur te wijzigen — bedragen eerst definitief zijn nadat zij zijn gepubliceerd in het Staatsblad, zal hierop vooruitlopend de verhoogde kinderbijslag over het eerste kwartaal van 1966 bij wijze van voorschot worden uitbetaald. Zoals gebruikelijk zal de betaling hiervan aan het vlootpersoneel in de tweede helft van april 1966 plaatsvinden. Wij moeten er de aandacht op vestigen dat eventueel teveel betaalde bedragen met de volgende uitbetaling van de kinderbijslag zullen worden verrekend.

SHELL POLYPROPYLEEN ALS GRONDSTOF



Een tros bestemd voor één van onze schepen

Een van de nieuwste thermoplastische kunststoffen is polypropeen, of polypropyleen, zoals het in vele gevallen nog wordt genoemd.

Het wordt bereid door zuiver propyleengas bij matige temperatuur en druk te polymeriseren in aanwezigheid van een katalysator die een organometaalverbinding bevat.

Het polymeer werd in feite in 1954 ontdekt door professor Natta, die katalysatoren gebruikte van het type dat reeds eerder door professor Ziegler was ontwikkeld voor de bereiding van lineair polyethyleen.

Buiten de Verenigde Staten, waar de octrooipositie nog niet is opgelost, werken alle polypropyleenfabrikanten onder een licentie van Montecatini, waaraan professor Natta zijn rechten heeft overgedragen.

Elke fabrikant heeft echter zijn eigen procédé ontwikkeld en onderling kan dit procédé aanzienlijke verschillen vertonen met betrekking tot bepaalde kenmerken, zoals de gebezigde katalysator, zodat de polymeren die onder de algemene naam polypropyleen op de markt worden gebracht geenszins identiek behoeven te zijn. Niettemin bezitten de in de handel verkrijgbare polypropyleensoorten in zoverre gemeenschappelijke eigenschappen dat het alle harde, taaie thermoplasten zijn.

Polypropyleen wordt o.a. in Pernis vervaardigd in de daar gevestigde fabriek van de Rotterdamse Polyolefinen Maatschappij N.V. (R.P.M.) waar onze Groep voor 60% in deel neemt.

Het door de R.P.M. gefabriceerde „CARLONA P” polypropyleen wordt geleverd in de vorm van kleine rechthoekige korrels („nibs”). Dit is één van de lichtste thermoplasten (soortelijk gewicht 0.91) zodat het dus op water drijft. Polypropyleen is brandbaar: na bij 170° te zijn gesmolten, begint het bij ongeveer 350° C. te verkolen; het ontvlamt bij temperaturen in de buurt van 600-700° C.; het smelt tot wasachtige druppels met een enigszins prikkelende brandlucht, terwijl het brandt met een niet-rookgevende vlam.

Polypropyleen wordt niet door water aangetast, en absorbeert het ook niet. Het lost langzaam op in bepaalde hete organische vloeistoffen, bijvoorbeeld kerosine, toluen enz., doch nimmer in dergelijke koude vloeistoffen. De thermische stabilisatoren die bij de verschillende „grades” „CARLONA P” worden gebruikt geven bescherming tegen kwaliteitsvermindering door ultraviolette stralen. Nog doeltreffender in dit opzicht zijn de kleurstoffen, in het bijzonder rode of gele, die bij het kleuren van polypropyleen worden toegepast.

De meest doeltreffende methode voor het voorkomen van ontleding door ultraviolette straling, is die waarbij gasroet in het polypropyleen wordt opgenomen. Een kleurenlaboratorium en een analytisch laboratorium zorgen voor de controle op kleur en kwaliteit.

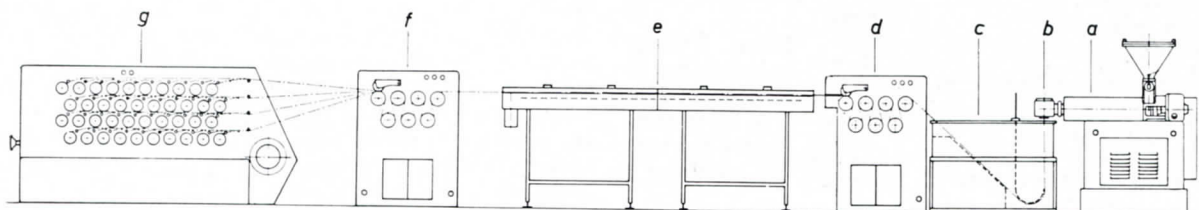
De polypropyleentrossen die wij thans op onze schepen gebruiken, worden gemaakt van „CARLONA P/KZ 61 twine brown”.

De eigenschappen van dit materiaal zijn: soortelijk gewicht 0.91; smeltpunt 165-170° C.; verwekingspunt 165° C.; wateropname bij 20° C. en 65% luchtvochtigheid: 0,1%; grote bestandheid tegen de inwerking van zonlicht.

De „nibs” worden in zakken van 25 kg afgeleverd bij de touwfabriek (in de toekomst zelfs in bulk) en in de onderstaande apparatuur verwerkt. (Zie schematisch overzicht.)

In het reservoir van de extruder (a) worden de korrels „CARLONA PK/Z 61” gestort. Aan het einde van dit reservoir loopt het gradulaat via een kanaal met draaiende worm naar een verstelbare filmkop (ab). De aanvoer uit de extruder beslist de breedte van de filmband die gespoten wordt. Vervolgens gaat de filmband naar het koelbad (c) om op te harden. Hierna gaat de filmband over zeven rollen (d) die met een bepaalde snelheid de filmband gelijkmatig uit de kop trekken. In de heteluchtoven (e) wordt de film-

SCHEMATISCH OVERZICHT



VOOR TROSSEN

band geschikt gemaakt om te verstreken. De filmband wordt hier zowel in de lengte- als breedterichting verstrekt en mede door vibratie wordt het slijtproces voltrokken. Op de zeven verschillende rollen die nu volgen (f) wordt de uiteindelijke verstreking overwegend bepaald. Een vezelachtig lint is het resultaat. Het vezelachtige lint loopt dan vervolgens naar het opwickelapparaat teneinde op spoelen opgewikkeld te worden (g). In de spinnerij wordt dit lint dan tot garen gesponnen. Het nu volgende proces is gelijk aan de fabricage van manillatrossen. In het kader van dit artikel zullen wij hierop niet nader ingaan aangezien wij in 1961 hieraan reeds een uitvoerig artikel hebben gewijd.

Voor deze trossen geldt als algemene benaming: polypropyleen gespleten film.

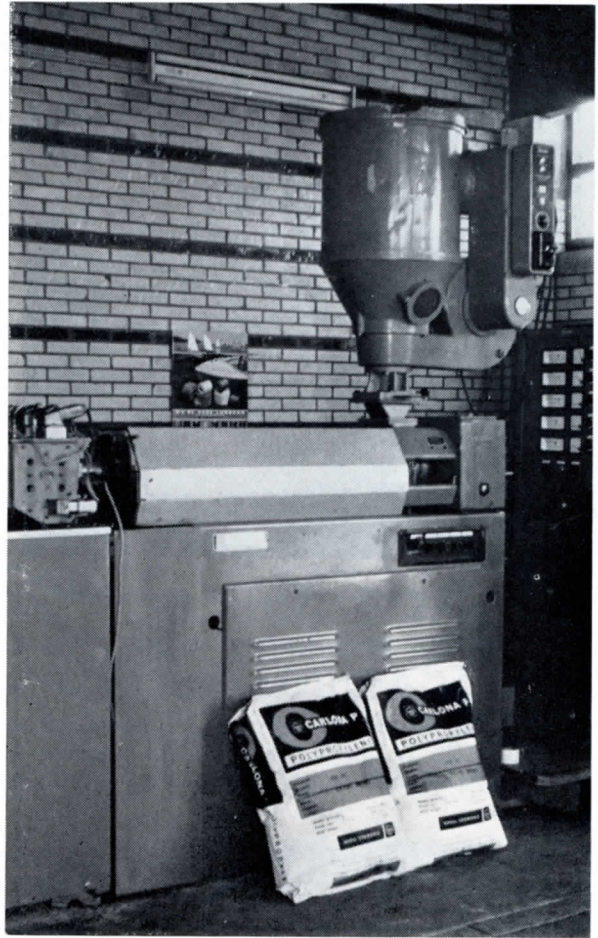
Een touwfabriek waar wij op dit moment trossen van betrekken brengt deze in de handel onder het geregistreerde handelsmerk „POLYFILENE”.

Als direct aanwijsbare voordelen noemen onze fabrikanten:

- a) hogere breeksterkte (men kan dus met een kleinere omtrek volstaan);
- b) laag gewicht per meter (makkelijker hanteerbaar);



Het Shell-produkt waar de trossen van gemaakt worden



Een gedeelte van een extruder in bedrijf

- c) rek gelijk aan manilla;
- d) rot- en schimmelvrij;
- e) geen vochtopname (blijft dus soepel en is onder alle omstandigheden makkelijk in gebruik);
- f) uitstekende chemische bestendigheid;
- g) drijft op water.

Onze Directie heeft steeds met bijzondere interesse de ontwikkeling gevolgd van de uit kunstvezelstoffen vervaardigde scheepstrossen. Ter stimulering van de ontwikkeling werd enige tijd geleden besloten een aantal van onze tankschepen — bij wijze van proef — met enkele polyfilene trossen uit te rusten. De met deze kunstvezeltrossen in de praktijk opgedane ervaringen blijken dermate gunstig te zijn, dat inmiddels is besloten onze zeven nieuwbouwschepen, die thans in aanbouw of bestelling zijn volledig met polyfilene trossen uit te rusten.

I. J. A. van D.



TRIPULANTES ESPAÑOLES DEL „KENIA” INVITADOS POR RADIO NEDERLAND WERELDOMROEP

Por la segunda vez nuestro buque tanque „Kenia” tenía las primicias. El día 21 de setiembre de 1964 los miembros de la tripulación española de este barco fueron los primeros

LA SALIDA DEL BARCO (het vertrek van board):

En la foto de la izquierda a la derecha (op de foto van links naar rechts): fogonero/engrasador (st./olieman) Constante Gulin Garcia, marinero/pañolero (matr./kgb.) José Rodríguez Goberna, los camareros (de bedienden) Amando Ferro Vazquez y Antonio Perez Rodríguez, fogonero/engrasador Ramón Crespo Rivas, cocinero 2a/panadero (2e kok/bakker) Andrés Gonzales Montes, marinero (matroos) Manuel Lagares Chantrero, pinche (stokersjongen) José L. Osorio Sayanes, grumete (matrozenjongen) Antonio Gil Arce, los

marineros Alfonso Guisande Martínez y Constantino Boo Davila, y ayudante de engrasadores (handlanger) José A. Alonso Fernandez.

LA CANCION DEL KENIA (het lied van de „Kenia”):

En la foto de la izquierda a la derecha: reportero Eduardo Olona de la Radio Nederland Wereldomroep, Sr. Schuller tot Peursum de la sección DFP/2, camarero Amando Ferro Vazquez, ajustador (bankwerker) Antonio Lopez Fernandez, ayudante de engrasadores José A. Alonso Fernandez, camarero Antonio

Perez Rodríguez, marinero Rodríguez Goberna, pinche Sayanes, cocinero 2a/panadero Montes, marinero Montero, bombero 1a/ajustador Iglesias, marinero Alfonso, fogonero/engrasador Constantino, grumete Antonio Gil Arce, Constantino Boo Davila.

LA GRABACION DE LA OPNAME DER GROETEN): En la foto Don Eduardo Olona los dos pinches de a bordo y José L. Osorio Sayanes



tripulantes españoles empleados en nuestra flota, de quienes, a bordo del buque, se grabaron saludos a los familiares para ser radiados por Radio Nederland.

El día 26 de febrero ppdo. fue la primera vez que la grabación de tal programa de saludos no tuvo lugar a bordo del barco, sino en uno de los estudios de Radio Nederland Wereldomroep en Hilversum. Y de nuevo se trató de los tripulantes del „Kenia”.

Era posible armar la grabación de esta manera, puesto que el buque se encontraba en dique seco en Amsterdam en un momento tal, que la radiodifusión de los saludos pudo efectuarse a los dos días de la grabación de los mismos (lunes, el día 28 de febrero). Como se sabe, en los programas españoles de Radio Nederland solamente se destina tiempo de emisión para los saludos a familiares el cuarto lunes de cada mes.

A las dos de la tarde los 14 tripulantes que querían participar en el programa de saludos salieron en autobús a Hilversum, acompañados entre otros por Sr. Muller de la sección DFP/12. A la llegada al edificio de estudios, Don Eduardo Olona de la sección española de Radio Nederland Wereldomroep los esperaba a los tripulantes en el atrio. Después de un refresco en la cantina el grupo se fué al estudio.

Primeramente se ensayó „la canción del Kenia” compuesta por Señor Olona especialmente para este programa en una melodía entonada. Después de unos ensayos la canción sonó excelentemente; ningún coro de cantores ejercitados hubiera podido hacerlo mejor.

La grabación de los saludos alternados con intervius cortas, fue precedida y concluida de este coro y se realizó a pedir

Mú.

*Buque tanque Kenia, tu eres al buque
tú te cimbras, desde babor a estribor
Cuando zarparamos, hacia otro puerto
pues los del Kenia somos, lo mejor*

*Ay que bueno, A que bueno,
Ay que bueno es este barco.
Con cerveza y con petróleo
y su gran tripulación.*



de boca. Poco más o menos después de una hora todos regresaron contentos a la cantina para tomar otra vez un refresco antes de emprender el viaje de regreso a Amsterdam por el paisaje invernal de Holanda.

Para concluir el día, todos, con inclusión de Don Eduardo Olona, se reunieron en el restorán „Costa Brava” en el centro de Amsterdam. El ambiente animado que ya se había notado desde el comienzo de la tarde entre los participantes, culminó durante la cena colectiva que se tomó allí. Tanto los españoles como los compañeros holandeses sintieron que aproximadamente a las nueve tuvieron que quitarse de la mesa y subir al autobús para volver al buque „Kenia”.

Por último, mientras tanto se recibieron noticias de que los familiares en España pudieron escuchar los radio-saludos a plena satisfacción.

pañolero José Ro-
José L. Osorio
ro Andrés Gonzal-
al Lagares Chan-
Manuel Salgado
Guisande Martínez,
nte Gulín García,
y marinero Con-

in gesprek met de twee jongens van de „Kenia”).

EN EL RESTAURANTE „COSTA BRAVA”:

En la foto de la izquierda a la derecha: Sr. Muller, Don Antonio Perez, Don Manuel Salgado, Don Ramón Crespo, Don Alfonso Guisande, Don Constante Gulin, Don Andres Gonzalez, Don Antonio Lopez, Sr. Schuller tot Peursum, Don Manuel Lagares, Don José Rodríguez, Don Antonio Gil, Don José Luis Osorio, Don Eduardo Olona, Don José Antonio Alonso, Don Constantino Boo, y Don Amando Ferro.

S SALUDOS (de
lona hablando con
Antonio Gil Arce
on Eduardo Olono

ANCION DEL KENIA

: Polka del Barril de Cerveza

o mejor
or.
mayor
e lo mejor.

*Fuí a Lisboa a Huelva y Rotterdam
a Tenerife a Palma también fui.
Y nunca más podré olvidar
las chicas que yo conocí.*

*Echa petróleo, en el Kenia de la Shell
que navega por los mares
muy seguro y con placer.*

SPAANSE „KENIASTEN” TE GAST BIJ RADIO NEDERLAND WERELDOMROEP

Voor de tweede maal had ons s.s. „Kenia” een primeur. Op 21 september 1964 waren de Spaanse scheepsgezellen van dit schip de eersten van de op onze vloot tewerkgestelde Spanjaarden van wie groeten, voor hun familieleden, aan boord werden opgenomen voor uitzending door Radio Nederland.

Op 26 februari jl. was het de eerste maal dat een dergelijk groetenprogramma niet aan boord maar in een der studio's van Radio Nederland Wereldomroep te Hilversum werd opgenomen en ook hier gold het de scheepsgezellen van de „Kenia”.

Dit was mogelijk doordat het schip te Amsterdam dokte en wel in een zodanige periode dat reeds twee dagen na de opname (maandag, 28 februari) de uitzending kon plaatsvinden.

Zoals bekend is slechts op de vierde maandag van iedere maand in de Spaanse programma's van Radio Nederland zendtijd uitgetrokken voor familiegroeten.

De veertien scheepsgezellen die zich voor deelname aan het groetenprogramma hadden aangemeld, vertrokken om twee uur in gezelschap van o.m. de heer J. C. Muller van sectie DFP/12 per bus naar Hilversum, waar zij in het studio-gebouw werden opgewacht door de heer Eduardo Olona,

(vervolg pag. 10)



De vestiging van het S.B.C.C. in het Shell-Gebouw



Het aanbrengen van de verhoogde vloer

In de editie van oktober 1965 werd in dit blad de mededeling gepubliceerd dat alle „data processing/computer“-werkzaamheden in de Benelux zullen worden gecentraliseerd in een „Shell Benelux Computing Centre“ (S.B.C.C.), dat zal worden ondergebracht in het Shell-Gebouw in Rotterdam. Het S.B.C.C. zal ten dienste staan van de werkmaatschappijen en onderzoekingslaboratoria in de landen van de Benelux en de Service Companies in Den Haag. Deze concentratie van de werkzaamheden op het gebied van de ontwikkeling van informatieverwerking (data processing) met behulp van computers beoogt mede het toepassingsgebied uit te breiden alsmede de efficiency bij het gebruik ervan te verhogen. Shell Tankers N.V. maakt van de computers gebruik voor het voeren van haar financiële administratie in alle facetten alsmede voor het opstellen der gageberekeningen. Deze concentratie staat op het punt te worden gerealiseerd na een periode van intensieve voorbereiding en tamelijk ingrijpende veranderingen, welke hoofdzakelijk op de huisvesting en op bouwkundige voorzieningen betrekking hadden. Over deze twee facetten willen wij u het een en ander toelichten.

I Huisvesting der in het Shell-Gebouw werkzame Maatschappijen

Tot voor kort werd de 8e verdieping van het Shell-Gebouw bezet door de Nederlandse Aardolie Maatschappij. Deze Maatschappij verliet eind januari 1966 ons gebouw, waar-

door de 8e verdieping vacant kwam. Het bleek echter niet mogelijk, in verband met de vloerbelasting, om het machinepark van het computer-centrum op deze verdieping onder te brengen. Dit kon alleen op de 1e verdieping gebeuren. Dit betekende echter dat de bewoners van de gehele 1e verdieping, waar onder andere de secties DFP/12 (scheepsgezellen), DFF/3 (salarissen en lonen) en DFF/1 (boekhouding) gevestigd waren, moesten verhuizen. Ten einde de communicatielijnen zo kort mogelijk te houden, was het niet wenselijk om deze secties naar de 8e verdieping te verhuizen. In overleg met alle in het Gebouw gevestigde Maatschappijen werd een nieuwe indeling overeengekomen. Op nevenstaande tekening kunt u het resultaat van deze herindeling zien. U zult begrijpen dat deze herindeling een massale verhuizing tot gevolg had, waarbij geen verdieping onberoerd werd gelaten. Deze verhuizing, met alles wat er aan vast zat (verplaatsing van tussenschotten, af- en aansluiten van telefoons, verbouwingen, herstellingen en schilderwerk), is nu achter de rug. Dank zij de volle medewerking van allen verliep een en ander precies volgens schema en met een minimum aan tijdverlies.

II Bouwkundige voorzieningen i.v.m. de komst van het S.B.C.C.

De opstelling van de computers, ponsmachines en andere apparatuur op de 1e verdieping vereist zeer speciale voorzieningen en tamelijk ingrijpende verbouwingen. Door de

(vervolg van pag. 9)

omroeper van de Spaanse afdeling van Radio Nederland Wereldomroep.

Na een verfrissende dronk in de kantine van het studio-gebouw, begaf het gezelschap zich naar de studio, waar allereerst het „Kenia“-lied werd ingestudeerd dat de heer Olona voor deze gelegenheid geschreven had op een goed in het gehoor liggende melodie. Na enkele repetities kwam het er perfect uit: een geroutineerd mannenkoor had het niet kunnen verbeteren! De opname van de groeten, doorweven met korte vraaggesprekken, voorafgegaan en besloten met de bewuste koorzang, had een vlot verloop en ongeveer een uur na binnenkomst keerden allen voldaan terug naar de kantine, waar wederom verversingen wachtten, om vervolgens de

terugreis naar Amsterdam door het winterse Hollandse landschap te aanvaarden.

Tot besluit van de dag werd in het Spaanse restaurant „Costa Brava“ in het centrum van de stad gezamenlijk de maaltijd gebruikt, waaraan ook de heer Olona deelnam. Het geanimeerde verloop was kenmerkend voor de ongedwongen sfeer die van het begin van de middag af al onder de deelnemers geheerst had.

Zowel de Spanjaarden als de begeleidende Nederlanders betreurden het dan ook dat omstreeks negen uur het eindsignaal gegeven moest worden om de bus weer op te zoeken en „Kenia“-waarts te gaan.

Eind goed, al goed: uit Vigo werd inmiddels vernomen dat de uitzending prima werd ontvangen!

SHELL-GEBOUW ROTTERDAM

hitte die de computers ontwikkelen is koeling noodzakelijk, terwijl aan de relatieve vochtigheid in de gehele ruimte hoge eisen worden gesteld. De koelinstallatie van het Shell-Gebouw is voor dit doel om verschillende redenen niet geschikt en een apart koelsysteem moest ontworpen worden. Dit systeem koelt niet alleen de computers, doch tevens de gehele *computer-ruimte* op de 1e verdieping, welke dus een air-conditioning krijgt die onafhankelijk is van de rest van het Shell-Gebouw, waaronder ook het gedeelte van de 1e verdieping dat niet door de computer-ruimte wordt ingenomen.

De plaats van deze installatie is gevonden op de entresol, waar een ventilatorenkamer met een mengkamer worden gebouwd. De entresol ligt een verdieping lager dan de 1e verdieping en kanalen moesten worden geconstrueerd voor luchttransport. Voor de doorvoer van deze kanalen moesten aanzienlijke gaten worden gehakt in werkkasten, betonnen muren en betonnen vloeren. De koeling geschiedt door middel van freon en water en een speciale waterleiding en riolering voor waterafvoer moesten worden aangebracht. De air-conditioning en de stroomlevering voor de computers worden via een in de computer-ruimte opgesteld schakelbord bediend en gevoed over het transformatorhuis van het Shell-Gebouw, waardoor omvangrijke elektrische voorzieningen moesten worden getroffen. Een separaat werkend brandbeveiligingssysteem moet worden aangebracht, welke in geval van brand automatisch het schakelbord zonder spanning zet en de luchttoevoer afsluit.

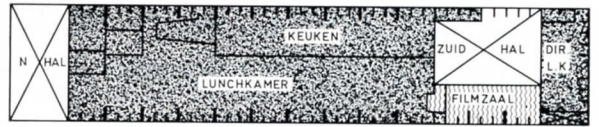
De computer-ruimte zelf werd gevormd door het uitbreken van alle gangwanden op de noordelijke helft van de 1e verdieping. In de aldus ontstane grote ruimte is een verhoogde vloer (± 25 cm) aangebracht, zoals op nevenstaande foto is te zien, en een verlaagd plafond, dat geluidsisolerende eigenschappen heeft en waardoor de lucht naar de afzuigkanalen kan worden gezogen. Op de plaats van de computers worden in de vloer openingen gemaakt. De lucht wordt onder de verhoogde vloer ingeblazen en koelt via deze gaten de computers.

De koeling (en verwarming) van de ruimte zelf geschiedt via de reeds bestaande luchtkanalen, welke op het nieuwe systeem zijn aangesloten en van de rest van de 1e verdieping zijn afgesloten. De computer-ruimte is aan beide kanten bereikbaar via een oprit, waarin zich een vloerschakelaar bevindt die de zwaai-deuren automatisch opent, hetgeen het vervoer van met papier beladen wagens vergemakkelijkt. Het is wellicht interessant hierbij aan te tekenen, dat de huidige computer 600 regels per minuut schrijft en tegelijkertijd nog allerhande berekeningen uitvoert, posten sorteert en groepeert, desgewenst gegevens uit het geheugen raadpleegt en bovendien zichzelf permanent controleert. Bij een continu-productie van 8 uur betekent dit een output van circa 1,2 km papier per machine. Daarnaast zijn er thans computers in bestelling, die onder gelijke omstandigheden 1100 regels per minuut schrijven.

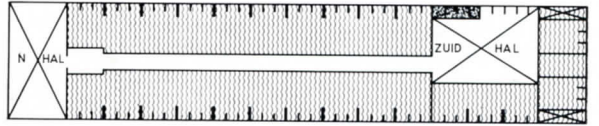
De rest van de 1e verdieping zal worden ingenomen door een ponskamer, een scheurkamer voor de kettingformulieren alsmede een ruimte voor technici van I.B.M. en door leidinggevend en administratief personeel.

Hoewel het een en ander nu nog in de rommelige en chaotische toestand verkeert aan elke bouw eigen, zullen over enkele weken alle touwtjes aan elkaar geknoopt zijn en kan het S.B.C.C. zijn intrek in het Shell-Gebouw nemen.

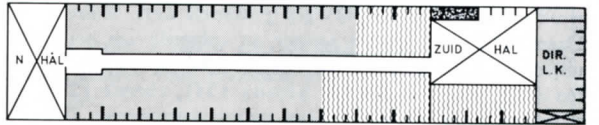
9e VERDIEPING



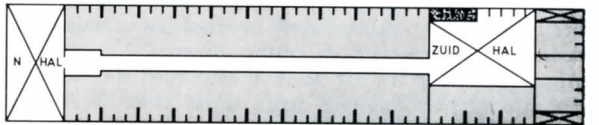
8e VERDIEPING



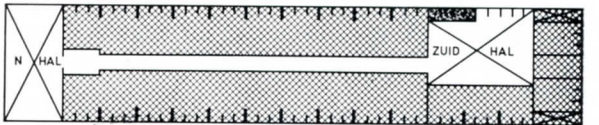
7e VERDIEPING



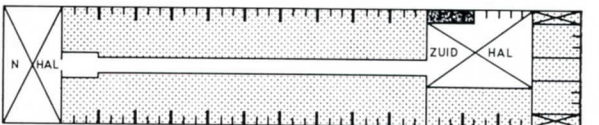
6e VERDIEPING



5e VERDIEPING



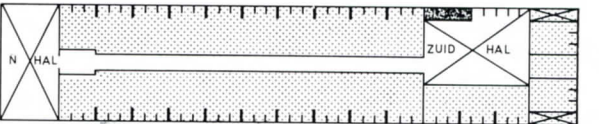
4e VERDIEPING



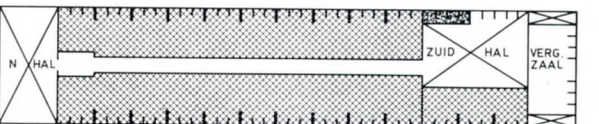
3e VERDIEPING



2e VERDIEPING



1e VERDIEPING



IN GEBRUIK BIJ:

	SHELL TANKERS		BUREAU DE WEGER
	SHELL NEDERLAND		S. B. C. C.
	LUNCHKAMERS		LUNCHKAMERS

Cursus meet- en regeltechniek - Pernis

Zoals wij reeds in de vorige editie van dit maandblad mededeelden, werd van 21 februari t/m 18 maart jl. in de Bedrijfsschool van Shell Pernis een experimentele cursus in meet- en regeltechniek gegeven voor vierde werktuigkundigen van onze Maatschappij.

Naast hoofdwerktuigkundige H. Stobbe, werd aan de cursus deelgenomen door de vierde werktuigkundigen L. A. J. W. Bink, N. J. Doorn, J. J. L. Geerink, C. G. Klitsie, C. P. Kortekaas, J. D. Muijskens, G. J. van Neuren, J. Ommering, J. P. J. Reichwein, T. Vromans en H. J. Wullink.

Van het totaal aantal lesuren (168, elk van 45 minuten) werd ruim een kwart (48) aan praktisch werk besteed.

Daarnaast vermeldde het rooster, in volgorde van het aantal uitgetrokken lesuren: pneumatische bediening en -instrumenten (40), elektronica (28), physica (24), chemie (20), afstandsbediening op de brug en tanker-instrumenten (8).

De heer L. F. van den Belt, hoofd der afdeling Personeel van Shell Tankers N.V., die op 21 februari de cursus opende, heeft op 18 maart met een korte toespraak tot organisatoren, docenten en deelnemers, de cursus gesloten.

Afgezien van het feit dat het wellicht aanbeveling zou verdienen om bij een volgende cursus enkele kleine wijzigingen in het rooster aan te brengen, kan terugziende, ook uit het enthousiasme van de deelnemers, zonder meer worden geconstateerd dat het „experiment” als ten volle geslaagd kan worden beschouwd. Het staat dan ook nu al wel vast dat er dit jaar nog twee soortgelijke cursussen op Pernis zullen volgen.

Een bijzonder woord van dank aan de heer drs. H. T. Vlaar, hoofd opleidingen van Shell Pernis, voor de door hem verleende medewerking bij het organiseren van de cursus en de uitvoering ervan, en aan de docenten die zich met zoveel toewijding van hun taak hebben gekweten, is hier alleszins op zijn plaats.

Bijeenkomst voor gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen

Zoals reeds vermeld in de vorige editie van „Tussen Schip en Ka”, zal de eerstvolgende bijeenkomst voor gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen op 3 en 4 mei a.s. worden gehouden, ditmaal in het Shell-Gebouw te Rotterdam.

Diegenen die tot deelneming worden uitgenodigd, hebben inmiddels hieromtrent schriftelijk bericht ontvangen.

Op het programma van de bijeenkomst, die door onze Directeur, de heer Rodenburg, zal worden geopend, staat voor de ochtend van de eerste dag een uiteenzetting over costing en budgettering door de heer Th. F. Prause, hoofd van de afdeling Financiën en Administratie (DFF), met discussie na.

In de middaguren zal een „panel”, dat onder leiding staat van de heer Rodenburg, een aantal vragen behandelen die vooraf door de deelnemers zijn ingezonden.

In het „panel” zullen voorts zitting hebben de heren H. Bakker (DFB), G. den Bakker (DFT), L. F. van den Belt (DFP), Th. F. Prause (DFF) en C. J. van de Weijer (DFA). In de morgenuren van de tweede dag zal een uiteenzetting worden gegeven door de heer C. Plomp (chef sectie DF/2) over integratie van taken, gevolgd door een discussie onder leiding van de heer Rodenburg.



Deze foto werd genomen op de sluitingsdag van de cursus tijdens de nabespreking door drs. H. T. Vlaar, hoofd opleidingen van Shell Nederland Raffinaderij N.V. en Shell Nederland Chemie N.V.: V.r.n.l.: de heren drs. H. T. Vlaar, L. F. van den Belt, hoofd der afdeling Personeel van Shell Tankers N.V., J. Barends, docent Shell Pernis, J. D. Muijskens (4e wtk), H. J. Wullink (4e wtk.), C. G. Klitsie (4e wtk.) en C. P. Kortekaas (4e wtk.).

's Middags zal de heer Van den Belt spreken over personeelsaangelegenheden van het vlootpersoneel, waarna er wederom gelegenheid tot discussie zal zijn.

Vervolgens zal onze nieuwe wervingsfilm „Voort Varend” worden vertoond, waarvan de première binnenkort zal plaatsvinden.

Te circa 16.00 uur zal de bijeenkomst door de heer Rodenburg worden gesloten.

IDEËËNBUS

Idee no. 285 van bootsman A. Reekers.

1) Geleiderollen

De heer Reekers stelde voor om naast de bestaande Panama-kluisen op het voortankdek aan BB en aan SB een kam met geleiderollen aan te brengen. Inzender verwacht hiervan een langere levensduur van de staaldraden.

Bij onderzoek bleek dat dit inderdaad de slijtage aan staaldraden enigszins zal verminderen; eveneens is echter een feit dat vernieuwingen van staaldraden door normale slijtage minder voorkomen dan vernieuwingen van draden welke door geweld braken (b.v. door te snel voorbijvarende schepen, e.d.). Afgezien hiervan zouden de vrij geringe besparingen niet kunnen opwegen tegen de te maken kosten aan boord van varende schepen.

Aan boord van de nieuwbouwschepen worden de self-tensiondraden vanaf de trommel via een rol (of rechtstreeks) naar de Panama-kluis geleid.

2) Extra Jack Stay

Dit voorstel vestigt de aandacht op het tijdrovende werk verbonden aan het optuigen en neernemen van het hangerblok. Teneinde dit te voorkomen wil inzender een extra „jack stay” aan de buitenzijde van de paalmasten op het hoofddek-achter aanbrengen.

Een en ander werd reeds in de praktijk toegepast, o.a. aan boord van de ACILA. Gememoreerd werd dat deze voorziening, indien gewenst, op de doklijst aangevraagd kan worden.

SHELL TOURING SERVICE

Een van de vreugdevolle gebeurtenissen in de veelal lange en wisselvallige vaderlandse winter is het maken van vakantieplannen. De albums van de vorige jaren worden dan weer voor de dag gehaald, land- en wegenkaarten worden bestudeerd en de gedachten gaan heel in het bijzonder uit naar het bedrag dat straks in de reisbeurs moet worden meege dragen. En wie in die beurs dan ook nog de reserve heeft waarmee de fles Chianti zonder enigerlei bezwaar betaald kan worden is ontdaan van het financiële keurslijf. Het maken van prettige gebaren jegens de aanstaande toerist is één van de facetten van het werk van Shell Verkoop's sectie RECLAME/wegverkeer. Vele duizenden automobilisten heeft zij in de afgelopen jaren verrast met een toeringpakket dat heel eenvoudig door het invullen van een bestelkaartje kon worden aangevraagd. Zo'n pakket bevatte wegenkaarten, enkele geschenkjes, die toch altijd nog de vriendschap onderhouden, een folder, waarin het beschikbare pakket van onze producten en diensten duidelijk en overzichtelijk naar voren kwam en algemene toeristische informatie. Maar de samenstellers van het nog altijd unieke gratis pakket beseften terdege dat ook op dit terrein Shell in zijn ontwikkeling niet stilstaat. En zo vond voor het toeristenseizoen van dit jaar een belangrijke vernieuwing plaats, die bovendien wederom gratis en nu extra aantrekkelijk binnen het bereik van de reislustige automobilist komt. Onze ruim 3000 wederverkopers kunnen er weer eens goed voor gaan zitten want zij kunnen met en door deze vernieuwde aanpak Shell en zichzelf weer goede diensten bewijzen, die uiteraard primair de automobilist ten goede komen.

Gratis

Dit jaar zullen de klanten gratis ontvangen, na wederom een bestelkaartje op ons verkooppunt te hebben ingevuld, een zeer grote en overzichtelijke kaart van Europa met op de achterzijde een uitgebreide overzichtskaart van de beste routes naar de diverse vakantie-oorden. Deze „gigant" is vanuit Londen ontwikkeld voor alle Shell-verkoopmaatschappijen in Europa en wordt vervaardigd door een Italiaanse cartografische industrie. Voorts ontvangen zij een kaart van het land waar de vakantie uiteindelijk zal worden doorgebracht. Ook zal een handig Shell-vakantie-notitie-boekje vele nuttige diensten kunnen bewijzen. Shell biedt niet alleen de volwassen toerist méér, ook de jeugd komt aan haar trekken. Naast het toezenden van een jeugdpaspoort zit er een aan-

(vervolg van pag. 12)

3) *Sliphaak reddingboten*

Deze sliphaak zit verborgen achter het wiel van de borghaak, hetgeen te weinig ruimte overlaat om de spanschroef van de sliphaak (wanneer de spansjoring vastgezet moet worden) met een pen aan te draaien.

Hoewel inzonder dit juist heeft gezien, was het reeds gebruikelijk om bij vernieuwing van de spansjoring de sliphaak verder naar buiten aan te brengen.

Met de beschreven voorstellen gaf de heer Reekers blijk van interesse voor zijn vak; enkele der voorgestelde verbeteringen zijn reëel, werden goed doordacht uitgewerkt en toegelicht met duidelijke tekeningen. Hierom werd door de Ideeënbus-commissie tot ons genoegen besloten de heer Reekers een beloning van £ 5 toe te kennen, waarmee wij hem gaarne feliciteren.

SPAANSE AVOND

Het bestuur van O.V.S.T. heeft besloten de traditionele jaarlijkse feestavond te houden op zaterdag 7 mei a.s., van 18.30 uur tot 24.00 uur, wederom in het Shell-Gebouw. Ditmaal nemen wij u mee naar Spanje, het land van zon, dans en muziek.

Na het apéritief wordt een Spaanse maaltijd gereserveerd, met als hoofdschotel „arroz con pollo", waarna tot middernacht gelegenheid zal zijn tot dansen.

Zoals altijd is iedere wal- en vloot-employé van onze Maatschappij, met eventuele introducé(e)s, van harte welkom.

De entreprijs, inclusief de kosten van apéritief en maaltijd, bedraagt voor leden van O.V.S.T. f 4,— en voor niet-leden en introducé(e)s f 5,50 per persoon.

Voor het verkrijgen van consumpties tijdens het dansen, worden in de zaal bonboekjes verkocht.

Als u van plan bent te komen, geeft u dit dan even persoonlijk of telefonisch, in beide gevallen uiterlijk 3 mei a.s., op aan de secretaresse van O.V.S.T., mej. P. M. M. Hoogmoed, (010)-132500-toestel 137, die u gaarne eventuele nadere bijzonderheden zal verstreken.

trekkelijke beloning in het verschieft voor de meisjes en jongens, die een volgestempeld jeugd paspoort insturen. De toezending van het reismateriaal geschiedt in een handige omslag, die reeds vele pagina's interessante tips en gegevens bevat. De presentatie is dus in alle opzichten esthetisch verantwoord.

Shell-foto-cup

U behoeft er niet vreemd van op te kijken wanneer wij met een stalen gezicht beweren, dat de cup „in" is. Hele menigten lopen er gloeiend warm voor. Neemt u bijvoorbeeld de Europa-cup voor landskampioenen voetbal. Wanneer er op een woensdagavond een wedstrijd om die beker verspeeld wordt zijn stad en dorp verlaten. Dit jaar is er in de reeks van cup-wedstrijden één bijgekomen en wel de Shell-foto-cup. Het is een nationale foto-wedstrijd, waaraan behalve de beker vele waardevolle prijzen te winnen zijn. Alle bijzonderheden hierover vindt de toerist in zijn toeringpakket. Wanneer hij dus met de camera in Madrid, aan het Lago Maggiore, ergens op de Balkan, of waar dan ook, fotografisch Shell-toerisme en dienstbetoon op de plaat vastlegt, doet hij als het ware al een greep naar de prijzen.

De weg naar morgen

Het is duidelijk dat een maatschappij als Shell Verkoop de aandacht op gerichte wijze gevestigd moet houden op de automobilist van vandaag en op die van morgen. Naast producten van bijzonder goede kwaliteit staat hem dan ook een pakket van andere diensten ter beschikking, die hem het leven veraangenamen. Op zich in deze tijd een prettig geluid.

由錄者帶問候香港親人

一月十二日 "KATELYSIA" 船到荷時
 有十二名中國海員在錄者帶內
 問候香港親人此帶由二月
 十日在香港公司辦公室
 報告改訖共有十人
 二月十四日 "KRYPTOS" 船已錄
 來日也在香港報告
 已在本公司的船隻到荷時
 時都有期會在錄者帶內
 問候親人

Groeten van Chinese scheepsgezellen aan hun familieleden in Hongkong

In januari jl. zijn wij er mee begonnen om aan boord van onze schepen, bemand met Chinese scheepsgezellen uit Hongkong, bij aankomst in een Nederlandse haven, familiegroeten van een aantal hunner op de band op te nemen.

De band wordt dan per luchtpost naar Hongkong gezonden om in het Shell-kantoor, aldaar, te worden beluisterd door de betrokken familieleden, die daartoe uitgenodigd worden. Het eerste schip waarvan familiegroeten per band naar Hongkong werden gezonden, was het s.s. „Katelysia”; de opname — waaraan door twaalf scheepsgezellen werd deelgenomen — vond op 12 januari te Pernis plaats en op 10 februari d.o.v. werd de band, ten aanhore van twintig familieleden, afgedraaid.

Een tweede groetenprogramma werd op 14 februari aan boord van het s.s. „Kryptos” opgenomen.

Gezien de gunstige reacties die wij uit Hongkong mochten ontvangen, ligt het in ons voornemen om ook in de komende maanden op de ingeslagen weg voort te gaan.

Greetings to Hong Kong

In January last, the first greetings for relatives in Hong Kong of Hong Kong seamen employed on board a Netherlands Shelltanker were recorded.

This took place on board the KATELYSIA, during her stay at Rotterdam, on 12th January.

Twelve ratings sent a greeting. The tape was played back through the Hong Kong office on 10th February; twenty relatives listened to the greetings.

A second series of greetings was recorded on board the KRYPTOS on 14th February.

It is intended to record — when possible — regularly greetings of Hong Kong seamen on board our vessels, arriving in a Netherlands port, for their relatives at home.

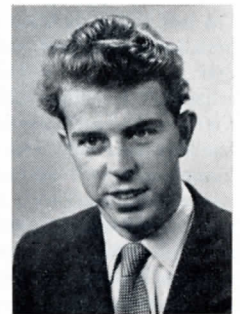
OPLOSSING KERSTKRUISWOORDPUZZEL

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26				
1	A	N	K	E	R	K	E	T	T	I	N	G	K	E	N	T	E	R	S	C	H	A	L	M	E	N				
2	N	A	R	N	A	A	R	R	U	K	U	I	L	N	A	A	M	A	C	T	E	N	A	I	D	A				
3	K	O	O	G	D	A	G	O	B	E	R	T	E	G	E	N	E	C	H	A	L	E	T	D	A	T				
4	E	R	T	S	A	R	K	S	E	P	I	A	P	A	R	K	E	K	I	E	P	M	A	D	I	T				
5	R	A	D	A	R	P	L	O	T	T	A	F	E	L	I	L	L	L	E	G	I	O	M	E	D	E				
6	K	R	O	M	O	L	I	E	R	O	L	S	F	L	A	N	A	D	A	T	L	O	O	N	N	A	R			
7	E	E	K	E	M	O	P	R	A	P	E	N	S	P	A	D	E	A	L	E	N	N	E	Z	A	U				
8	T	I	E	N	V	T	D	R	A	N	K	O	P	E	N	D	A	T	O	V	I	S	S	A	E	I				
9	T	E	L	E	O	P	E	E	N	O	E	R	A	N	K	E	L	K	O	E	R	S	T	A	R	T				
10	I	N	S	T	R	U	C	T	E	U	R	S	N	A	A	R	A	L	D	A	S	Z	I	T	O	E				
11	N	T	T	A	M	L	A	T	E	N	T	T	R	O	K	E	P	J	A	H	W	E	H	N	N					
12	G	R	A	G	E	P	O	O	P	P	R	E	E	K	I	E	P	O	M	O	I	D	O	A	W					
13	P	O	K	E	R					A	L	U	I	N					E	R	L	O	O	P	K	M	U	U	I	
14	A	N	E							K	U	I	L						K	U	I	L			S	T	T	S		
15	T	E	L																							I	R	I	S	
16	E	N	A																								R	A	C	E
17	N	E	N	E	R	T	S	A	N	T	I	F	O	U	L	I	N	G	K	A	B	W	E	B	A	R				
18	T	R	A	L	A	N	I	T	A	L	K	O	L	I	E	K	A	R	A	B	I	E	B	I	J	N	V			
19	S	L	A	G	B	E	D	D	I	N	G	E	U	B	E	R	M	E	N	S	C	H	U	N	I	E				
20	L	A	V	A	I	J	L	E	A	N	N	E	L	E	A	M	E	L	A	N	D	E	R	D	A	A	R			
21	U	W	E	S	N	O	B	K	K	A	L	I	B	A	B	A	A	F	T	A	P	P	G	E	R	F				
22	I	R	N	A	D	O	R	S	T	L	A	N	G	S	A	A	N	T	A	L	S	I	E	R	C	C				
23	T	O	T	A	A	R	U	I	M	E	G	G	E	R	A	L	G	A	T	O	A	U	T	O	H	O				
24	I	L	I	N	D	O	P	S	A	L	M	L	E	O	L	A	S	S	O	P	A	S	T	O	O	R				
25	N	U	L	S	E	P	T	E	R	A	E	E	S	E	L	A	S	T	I	E	K	M	E	N	S	R				
26	G	R	A	M	L	E	U	K	E	M	I	E	T	R	E	K	C	E	N	S	U	U	R	D	E	O				
27	P	K	T	E	I	J	L	U	T	O	P	I	A	A	B	E	A	H	O	I	T	R	U	I	I	L	S			
28	O	O	I	E	K	P	R	E	I	R	N	L	R	U	R	N	O	O	K	T	N	O	N	N	E	I				
29	R	O	E	R	U	I	T	S	L	A	G	M	A	S	T	S	T	R	E	V	E	L	G	A	G	E				

ONZE VLOOT-JUBILARISSEN



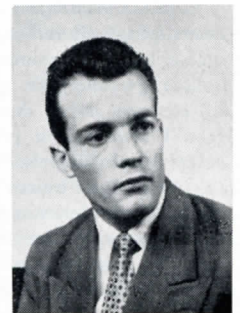
A. BOLLEN
 hoofdwerktuigkundige
 1936 — 23.4 — 1966



P. E. VAN DER VELD
 2e stuurman
 1956 — 20.4 — 1966



C. P. DONKEN
 2e stuurman
 1956 — 23.4 — 1966



T. VAN HEUVELN
 2e stuurman
 1956 — 30.4 — 1966

Telefoonnummers waaronder tankschepen aan steigers van Shell Pernis en Shell Europoort te bereiken zijn

Met ingang van 1 maart jl. zijn tankschepen aan steigers van Shell Pernis allen telefonisch te bereiken onder: 010-162200, zulks in afwijking van hetgeen daaromtrent is vermeld in onze vlootzakagenda-1966.

Tankschepen aan steigers van Shell Europoort blijven onveranderd bereikbaar onder: 01888-225.

TOEGANG TOT SHELL PERNIS

Poort 1 van Shell Pernis is uitsluitend geopend van 07.00 tot 23.30 uur. Tussen 23.30 en 07.00 uur dient gebruik te worden gemaakt van poort 5.

ONZE WALJUBILARIS



H. A. VAN KOOIJ
Sectie DFT/2
1956 — 1.3 — 1966

Daar een gedeelte van dit blad abusievelijk reeds voor de gehele oplage gedrukt was, toen de drukproef aan ons verzonden werd, konden enkele correcties op pag. 4 niet meer worden aangebracht.

REDAKTIE

vlootpersoneel/personalia

(in de periode 16.2 t/m 15.3.1966)

GEHUWD:

- 18.2: L. J. Feunekes, 5e wtk., met Mej. H. C. Spruyt;
- 24.2: H. Doff, 5e wtk., met Mej. A. de Haan;
- 24.2: H. B. van Ommen, 5e wtk., met Mej. S. J. van Gorkum;
- 28.2: N. H. J. M. Lodde, 5e wtk., met Mej. S. E. Klaassen;
- 8.3: F. M. J. v. d. Laar, 4e stm., met Mej. B. M. Th. B. Roks;
- 15.3: O. A. van Druten, 3e stm., met Mej. F. Siemons;
- 15.3: J. Slob, 1e pompman/bankwerker, met Mej. F. M. Jonathans.

GEBOREN:

- 23.1: Jean P., zoon van D. E. Krijgsman, 3e stm., en Mevr. M. Krijgsman-de Graaf;
- 9.2: Petra Antoinette, dochter van P. Stachelhausen, 2e wtk., en Mevr. A. Stachelhausen-Leng;
- 12.2: Karoline, dochter van R. Hendriks, 4e stm., en Mevr. E. M. Hendriks-Witte;
- 14.2: Sylvia Anna Wilhelmina, dochter van J. L. M. van Eyndt, 5e wtk., en Mevr. J. M. van Eyndt-van Rossum;
- 15.2: Axel, zoon van L. Buitenkant, 3e wtk., en Mevr. A. B. Buitenkant-Mantel;
- 15.2: Janet, dochter van A. A. Stok, volmatroos/kabelgast, en Mevr. M. H. A. Stok-Nijhof.

MET VERLOF:

- gezagv.: C. S. Duinker, L. H. de Vries, A. Verkerk, D. P. Klip, H. A. H. Hylkema, K. Prins;
- 1e stl.: P. J. P. Siebesma, E. H. Brameyer, J. W. M. Vollebregt, W. Welbie, P. de Regt, P. F. J. de Beus, W. Croes, P. B. Hibma;
- 2e stl.: J. C. Aartsen, G. W. Bouma, L. Becker, L. A. Groendijk, J. Post, E. Q. Abbas;
- 3e stl.: O. A. van Druten, P. J. M. Arts, C. A. Koppendraaier, H. P. Abrahamse, R. van Kranen, W. van den Born, J. S. de Jong;
- 4e stl.: S. B. M. Breukel, E. P. Kooyman, J. C. Koster, C. van Hardeveld, W. Beekman, M. Tijssen, C. J. Koster, G. J. Scholtens, L. Kazemier, B. H. Weersma, R. Vos;
- hfd.wtk.: P. J. van der Waals, J. Tekenburg, P. v. d. Houdt;

IN MEMORIAM

J. van den Ent, oud-hoofdwerktuigkundige van Shell Tankers NV. Overleden op 13 maart 1966 te Rotterdam, oud 60 jaar.

- 2e wtk.: A. Bax, P. Stachelhausen, G. Veldt, R. Groeneveld, K. F. Neher, C. G. Pusch, S. A. Verhage, G. H. Germing, Joost de Jong;
- 3e wtk.: H. L. de Koning;
- 4e wtk.: L. A. J. W. Bink, C. C. van Essen, J. J. Jonkman, T. Vromans, E. C. Paardeckooper, J. Prinsze, F. A. v. Rooyen, M. J. Baak, P. Balt, C. J. v. d. Zaag, G. P. Hoogeveen;
- 5e wtk.: L. T. de Quartel, F. J. v. d. Vorm, H. L. Duivelaar, H. W. Diehl, A. J. Koelwijn, G. Pos, G. J. Leussink, G. J. van Eyk, C. J. T. Baarslag, A. D. Schreuder, J. W. Kögeler, T. Scholte, E. Hendrikse, M. de Koning, T. P. Kool, J. C. Stenekes, M. J. Parent;
- 11.wtk.: P. J. A. Palsenbarg;
- 2e pompman/bankwerker: A. W. de Rooy;
- chef hofmeesters: W. F. H. v. d. Moezel, A. Onderstal.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Abida:** 3e stm. J. den Uyl, wnd. 4e wtk. J. Kruijsse;
- m.s. Acila:** hfd.wtk. G. J. Uitenbogaard, 2e wtk. T. E. Timmermans;
- m.s. Acteon:** 4e stm. L. Davelaar, wnd. 3e wtk. A. W. v. Wijnen;
- s.s. Arca:** 4e wtk. J. H. T. van Schaik, 5e wtk. D. Smit;
- s.s. Atys:** 1e stm. J. J. Osinga, chef hofmeester A. A. Turkenburg, chef kok J. A. Franken;
- m.s. Cnulia:** 4e stm. W. A. Mostert, 11.wtk. A. A. Hultermans;
- m.s. Crania:** 1e stm. J. Priest, 2e stm. M. Hus, 2e wtk. G. J. Visscher, 5e wtk. R. J. Doorneveld;
- m.s. Diadema:** 1e stm. C. E. van 't Woudt;
- m.s. Diloma:** 3e stm. L. A. Veer;
- s.s. Kabylia:** wnd. 2e stm. W. Drost, wnd. 2e wtk. J. P. Hendrikse, 5e wtk. J. H. S. Brijde;
- s.s. Kalydon:** 3e stm. J. Baard, 4e stm. J. W. G. Vonkeman, wnd. 2e wtk. S. C. Koning, 4e wtk. J. C. v. Weele, 5e wtk. R. Lenz;
- s.s. Kara:** hfd.wtk. C. W. Stolk;
- s.s. Kalletia:** wnd. hfd.wtk. C. L. H. Stocking Korzen, wnd. 4e wtk. W. C. C. R. Stappers;
- s.s. Kenia:** gezagv. P. C. D. Sandee, 2e stm. F. A. Visser, 3e stm. J. Mieras, wnd. 4e wtk. F. F. M. Scheren, wnd. 4e wtk. H. J. Bolsenbroek, 5e wtk. W. Verhagen, 11.wtk. C. H. Kleywegt, radio-officier A. Veldman;
- s.s. Kermia:** wnd. 1e stm. S. Noordenbos, 4e stm. G. J. van der Ham, 4e wtk. A. Warmenhoven, 11.wtk. I. Lobs, radio-officier J. B. Kints, chef hofmeester J. G. Nijman;
- s.s. Khasiella:** 2e stm. B. Langendoen, 4e stm. L. H. J. Blank, wnd. 2e wtk. F. W. Gakes, radio-officier W. J. Koster;
- s.s. Kopionella:** gezagv. C. Vriend;
- s.s. Koratia:** gezagv. G. T. M. Lommerse, 2e stm. W. Kalkman, wnd. 3e wtk. B. Dob;

s.s. **Korovina**: 1e stm. K. Poort van Ingen, wnd. 3e stm. J. C. de Leeuw, 4e stm. W. J. Stoker, 4e wtk. K. L. J. Aertsen;

s.s. **Kosicia**: 2e wtk. C. H. J. van Dijk, 3e wtk. J. W. Langezaal;

s.s. **Kosmatella**: 1e stm. J. H. Korsen, 4e wtk. W. K. van Bezooyen, 5e wtk. G. van Dalen, radio-officier P. L. Linders;

s.s. **Krebsia**: gezagv. N. H. v. d. Heiden, 2e stm. P. F. L. Schölvinc, wnd. 3e wtk. G. de Boer;

s.s. **Kryptos**: 2e stm. A. C. Weide, 3e stm. J. Drog, 2e wtk. H. T. de Zwart, radio-officier J. Thomas;

s.s. **Ondina**: gezagv. H. Faber, 2e stm. H. Verbaas, 3e stm. G. A. M. Dorren, hfd.wtk. G. Houwer, II.wtk. M. J. C. Broeders;

s.s. **Onoba**: gezagv. D. J. E. Boonstra, 4e stm. R. P. Jager;

s.s. **Phildora**: 1e stm. D. Jongeneel, 2e wtk. P. J. Engelsma;

s.s. **Philine**: wnd. 2e wtk. C. de Witte;

s.s. **Philippia**: hfd.wtk. T. H. J. Feldberg, wnd. 3e wtk. J. Luik;

s.s. **Sepia**: gezagv. E. J. Stapper;

s.s. **Vasum**: 2e stm. M. A. Messelaar, 4e stm. C. P. van Hoek, 5e wtk. J. M. M. Siemerink;

s.s. **Videna**: 1e stm. J. P. Jongbloed, wnd. 3e stm. R. Hendriks, hfd.wtk. R. A. J. Ruesink, wnd. 3e wtk. M. D. v. d. Veen, wnd. 4e wtk. E. Aanen, 5e wtk. J. W. v. d. Plas;

s.s. **Vivipara**: gezagv. W. de Beer, 1e stm. A. Visser, hfd.wtk. C. Heeres, 2e wtk. J. B. J. Jonker;

s.s. **Zafra**: wnd. 3e stm. G. J. Olieman;

s.s. **Zaria**: 4e stm. R. Agema.

DE DIENST VERLATEN:
 3e stm.: J. H. B. Jongen;
 3e wtk.: A. v. d. Hoofft;
 4e wtk.: J. P. Bes;
 5e wtk.: Jan Jansen;
 1e pompman/bankwerker: G. van Beek;
 2e pompman/bankwerker: R. Stuifzand;
 voorman/donkeyman: C. Brandenburg;
 chef hofmeester: J. Brussé.

OVER IN DIENST SHELL BOMBAY:
 gezagv.: R. van der Vlugt.

IN MILITAIRE DIENST:
 3e stl.: H. W. van Loon, R. J. Westerbrink.

BEHAALDE DIPLOMA'S:
 1e stuurman G.H.V.: 2e stm. C. R. Groen;
 2e stuurman G.H.V.: 3e stl. J. Mieras, L. A. Veer, S. Termeer;
 2e stuurman G.H.V.-Th.: 3e stl. J. de Jager, P. J. M. Arts;
 3e stuurman G.H.V.: II.stm. W. A. Mostert;
 „C”: 2e wtk. C. L. H. Stocking Korzen;
 C.th: 2e wtk. B. Veldhuis, J. D. Donken;
 „B”: 4e wtk. J. Ommering;
 A/Bih: 5e wtk. W. C. C. R. Stappers, F. F. M. Scheren, W. P. Volker;
 „A”: 5e wtk. H. J. Bolsenbroek;
 MVD: II.wtk. F. T. de Boer;
 volmatroos: matrozen W. F. J. van Ravenstijn, M. Bottema, A. M. M. Strijbos, J. M. Kools.

AANGESTELD ALS:
 4e stm.: W. A. Mostert;
 5e wtk.: F. T. de Boer.

IN DIENST GETREDEN: Vlootpersoneel



C. H. KLEYWEGT
II.wtk. per 25.2



M. J. C. BROEDERS
II.wtk. per 7.3



A. A. HULTERMANS
II.wtk. per 7.3



H. C. DEN OUDEN
II.wtk. per 14.3



I. LOBS
II.wtk. per 14.3



Meij.
M. H. W. MEIJER
sectie DFF/6
per 1.3

Wal- personeel

mutaties walpersoneel

(in de periode 16.2 t/m 15.3.1966)

IN DIENST:

1.3: P. Driessen - sectie DFT/1 (ex vloot).

UIT DIENST:

25.2: Meij. J. C. Ros - sectie DFF/1 (naar Shell Nederland N.V., Rotterdam);

1.3: Meij. B. Gerritse - sectie DFF/5;

1.3: Meij. M. Luxen - sectie DFF/5;

1.3: J. H. Allebé - sectie DFT/6;

1.3: H. Aschmoneit - sectie DFP/13;

1.3: Meij. M. Groeneveld - sectie DFP/11.

OVERGEPLAATST:

23.2: Meij. J. C. T. Lodder van sectie DFF/5 naar sectie DFP/11.

GEHUWD:

18.2: J. H. de Koning - DFA/3 - met Meij. H. M. C. Heestermans.

Redactiecommissie:

G. W. Bakker
 A. Baljet
 I. J. A. van Dommelen
 G. H. van Leeuwen
 J. C. W. Schuller tot Peursum
 (voorzitter)
 W. N. Wouters

tussen schip en ka

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF
 BEWERKEN VAN ARTIKELN EN/OF HET REPRODU-
 CERN VAN FOTO'S OF AFBEELDINGEN IS SLECHTS
 GEORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE TOESTEMMING
 VAN DE REDACTIE.

Administratie:

Meij. J. F. Schilt

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