

TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.

A P R I L 1 9 6 7



MUTATIE IN DE DIRECTIE VAN SHELL TANKERS (U.K.) LTD.

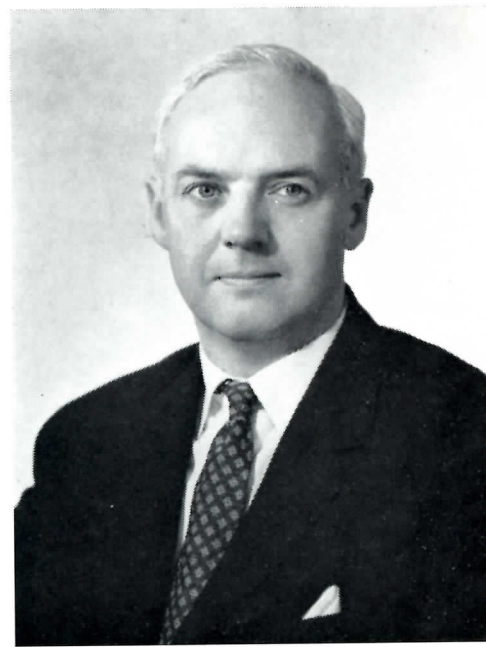


MR. S. G. READ

Met ingang van 1 april jl. is Mr. S. G. Read opgevolgd door Mr. B. E. Blakely als Directeur van Shell Tankers (U.K.) Ltd.

Na 36 jaar werkzaam te zijn geweest bij Eagle Oil and Shipping Company Ltd., laatstelijk als beheerder van de tankvloot van deze maatschappij, werd Mr. Read in januari 1960 in de Directie van Shell Tankers Ltd. te Londen gekozen.

In 1964 werd hij benoemd tot Directeur van Shell Tankers (U.K.) Ltd., welke functie hij tot aan zijn pensionering heeft vervuld.



MR. B. E. BLAKELY

Mr. Blakely trad in 1949 in dienst van The Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd., waar hij werd tewerkgesteld in de financiële sector. Hij is een bekende figuur in Britse scheepvaartkringen: sinds 1960 was Mr. Blakely als waarnemend Directeur van „Shell International Marine's chartering” verantwoordelijk voor de Shell-charters.

Zesde oriëntatiebijeenkomst voor gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen

Nevenstaande foto werd gemaakt tijdens de zesde oriëntatiebijeenkomst voor gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen, die op 1 maart jl. werd gehouden.

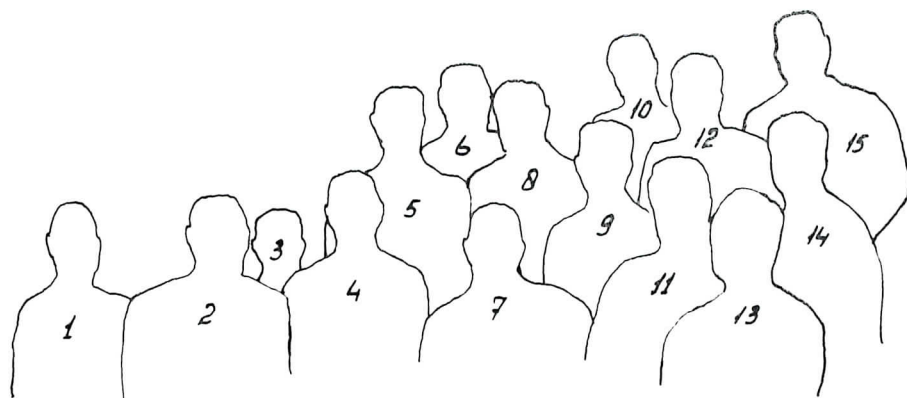
Evenals bij de vorige bijeenkomsten werden de aanwezigen om 8.30 uur verwelkomd door onze directeur, de heer Rodenburg, die de belangrijkheid van deze vergaderingen nog eens onderstreepte.

Nadat in de voormiddag de financiële aspecten van de vloot onder de loep waren genomen, had in de namiddag een bespreking plaats van de ingediende vragen; het daartoe gevormde panel werd voorgezeten door de heer Rodenburg.

Tenslotte volgde een uiteenzetting over het uitbreidingsprogramma van onze vloot.

Ook ditmaal kan worden teruggezien op een alleszins geslaagde en leerzame dag.

1. hfd.wtk. G. W. van Essen; 2. kapt. K. Drent; 3. J. R. Cupido - DFP/13; 4. kapt. G. P. Paulussen; 5. kapt. J. Grilk; 6. hfd.wtk. P. D. J. H. Slegtenhorst; 7. kapt. A. Boddé; 8. kapt. F. van Tongeren - DFB; 9. hfd.wtk. W. A. van Rooyen; 10. D. Rodenburg - Directeur; 11. kapt. E. J. Stapper; 12. kapt. C. J. van de Weijer - DFA; 13. kapt. J. de Graaf; 14. hfd.wtk. H. Tukker; 15. hfd.wtk. E. Rouw.



BIJ DE PLAAT OP DE OMSLAG:

Foto van Willemstad op Curaçao, de „tweede thuishaven” van de onder beheer van Shell Tankers N.V. varende tankschepen.

Havens in Europa voor de toekomst

Op 10 februari jl. werd bekend gemaakt dat de Nederlandse regering, mede gelet op het advies van de door haar ingestelde interdepartementale werkgroep „Vaargeul in de Noordzee naar Europoort”, onder bepaalde voorwaarden bereid was te voldoen aan het verzoek van de gemeente Rotterdam en de daar gevestigde oliemaatschappijen om Europoort zo spoedig mogelijk toegankelijk te maken voor schepen met een draagvermogen van 225.000 ton en een diepgang van 62 voet.

Deze toegankelijkheid zou door uitbreiding en vervroeging van de Europoortwerken omstreeks 1970 bereikt kunnen worden, maar reeds in de jaren 1968 en 1969 zullen de bedoelde zeer grote tankers, afgeladen tot een diepgang van respectievelijk ongeveer 55 en 59 voet, Europoort via de bestaande (tijdelijke) toegang kunnen binnenlopen.

Nu voor de uitvoering van het geulproject het groene licht is aangegaan, zal het onze lezers ongetwijfeld interesseren te weten hoe andere Europese havens er voor staan.

Wij brengen daarom hierbij een vertaling van een artikel dat wij over dit onderwerp in de februari '67-editie van de „Petroleum Press Service” aantreffen.

Zoals uit de passage over „de geul” zal blijken, werd dit artikel geschreven vóór de bovenaangehaalde beslissing van de Nederlandse regering bekend was.

Het aantal havens in Europa waar tankers van meer dan 200.000 ton kunnen binnenlopen is klein; thans worden in Europa plannen ter tafel gebracht om aan deze situatie een einde te maken. In West-Europa, dat in zo'n belangrijke mate afhankelijk is van de invoer van ruwe olie, heeft het vraagstuk van havens met een waterdiepte geschikt voor de toekomstige mammoettankers, veel aandacht. Enkele reeds lang gevestigde havens zijn slechts geschikt voor schepen met een tonnage die bij de huidige maatstaven als middelmatig moet worden beschouwd. Deze havens kunnen ten gevolge van natuurlijke belemmeringen niet worden uitgebreid. Hieronder valt ook de haven van Hamburg, die ten gevolge van de diepte van de rivier de Elbe slechts toegankelijk is voor schepen die maximaal 36 voet steken. Ook de haven van Antwerpen zal, ondanks de kostbare voorzieningen die daar worden getroffen, slechts toegankelijk zijn voor geladen schepen tot 65.000 ton draagvermogen.

De tankvaartroutes over de wereldzeeën zullen in toenemende mate worden bepaald door de waterdiepte. Het Suezkanaal is

slechts toegankelijk voor schepen met een diepgang van 38 voet (tegen 1972 zal dit 45 voet zijn); de Oostzee voor schepen tot ongeveer 39 voet en voor de Straat van Malakka geldt 59 voet. Zelfs de routes door het Nauw van Calais en de Noordzee kunnen in de komende jaren voor de grote tankschepen problemen gaan opwerpen.

In het Nauw van Calais zal de maximaal toegestane diepgang voor tankers 75-80 voet zijn. Deze beperking kan er toe leiden dat meer intensief gebruik zal worden gemaakt van Franse havens aan de Atlantische kust of aan Het Kanaal, waar de ruwe olie dan zou kunnen worden overgepompt in kleinere tankers voor het laatste deel van de reis naar de raffinaderijen in Noordwest-Europa.

Tot dusverre is er in Europa slechts één definitief plan waarin tankers van meer dan 200.000 ton zijn opgenomen. De Gulf heeft het voornemen 6 tankers van 276.000 ton draagvermogen te charteren om ruwe olie van Nigerië en Koeweit te vervoeren naar een loshaven in de Bantry Bay in Zuidwest-Ierland, waar de olie zal worden overgeladen in kleinere tankers voor de voorziening van Europese raffinaderijen. Met de bouw van de hiervoor benodigde faciliteiten is een aanvang gemaakt en de werkzaamheden moeten tegen het midden van 1968 beëindigd zijn, waarmee een bedrag van 80-100 miljoen gulden is gemoeid. De haven zal op een eiland worden aangelegd, waar opslagcapaciteit beschikbaar zal komen voor 1 miljoen ton. De tankers zullen meren langszij een losplatform, ongeveer honderd meter uit de kust.

De faciliteiten welke thans in de Europese havens ter beschikking zijn kunnen niet worden vergeleken met die welke in de Bantry Bay ter beschikking zullen komen. Zoals uit de tabel op pag. 4 blijkt, is op het ogenblik de maximaal toegestane diepgang 55 à 56 voet en wel in Finnart (Schotland) en in Las Palmas. Deze diepgang geldt min of meer voor tankers van maximaal 200.000 ton draagvermogen. Maar de grootste thans in de vaart zijnde tanker, de „Idemitsu Maru”, meet 209.000 ton en door de oliemaatschappijen worden al orders voor nog grotere tankers geplaatst, terwijl zij reeds denken aan tankers van 500.000 ton.

Hieruit blijkt dus duidelijk dat nieuwe faciliteiten voor havens en aan water gelegen raffinaderijen moeten worden ontwikkeld. De hiermee verbonden werkzaamheden zouden wel eens zo omvangrijk kunnen zijn dat het voor de oliemaatschappijen raadzaam wordt om de aanleg en de exploitatie van dergelijke loshavens gezamenlijk te verrichten, iets wat in het verleden nog nooit is voorgekomen.

FRANSE HAVENS

In Frankrijk heeft men zich gerealiseerd dat de havens aan de Middellandse Zee of aan de kust van de Atlantische Oceaan of Het Kanaal in de toekomst wel eens belangrijker zouden kunnen worden dan die aan de Noordzee-kust. De hiervoor

Aangesteld als hoofd- werktuigkundige



J. POLET
per 19.2

Onze zilveren vlootjubilaris



H. J. MELSE
hoofdwerktuigkundige
1942 - 1.4 - 1967

Onze waljubilaris



P. DE LEEUW
VAN WEENEN
DFT/2
1957 - 1.3 - 1967

verantwoordelijke minister heeft er dan ook in toegestemd dat in Frankrijk een overslaghaven wordt aangelegd, maar omtrent de plaats waar deze moet komen zal pas worden beslist nadat enkele studies zijn beëindigd. Men heeft hierbij faciliteiten voor ogen die aanvankelijk geschikt zullen zijn voor tankers tot 275.000 ton, daarna voor 500.000 ton en in een later stadium wellicht voor nog grotere tankers. De mogelijkheden worden onderzocht door een regeringscommissie en, geheel onafhankelijk, door de Société d'Etudes d'un Port Pétrolier-Relais en Eau Profonde, gevormd door de CFP, Antar en de UGP.

Op het ogenblik lijken Cherbourg, Le Havre en Brest de meeste kans te maken. De Kamer van Koophandel van Cherbourg heeft voorgesteld om een begin te maken met de aanleg van overslagmogelijkheden in de baai van Becquet, ten oosten van de huidige haven, waar op een afstand van slechts drie zeemijl uit de kust de diepte 50 meter is (166 voet), waardoor schepen bij het naderen van deze haven weinig risico lopen; met andere woorden uitdiepen is niet nodig wanneer men supertankers in minimaal 30 meter water (100 voet) aan een boei wil meren of aan een platform, vanwaar de ruwe olie via pijpleidingen naar opslagtanks aan de wal wordt gepompt. Kleinere tankers tot 80.000 ton zouden ligplaats kunnen vinden aan drie nieuwe steigers met een diepte langs zij van 12-13 meter (40-43 voet). Een pijpleiding zou de steigers voor de kleinere tankers kunnen verbinden met de pijpleiding in gebruik voor de mammoettankers. Met inbegrip van opslagcapaciteit voor 1 miljoen ton komen de kosten van dit project naar schatting op 30 miljoen francs (f 22 miljoen); verdere uitbreiding in een later stadium zou nog mogelijk zijn na de aanleg van een golfbreker.

De haven van Brest ligt aan een baai, waar de diepte altijd minstens 65 voet is. Tankers tot een diepgang van 75 voet kunnen tot op 1 mijl afstand van de kade komen. Voorgesteld is om een 600 meter lange pier te bouwen die aan twee reuzentankers accommodatie biedt; de minste diepte langs zij de steiger zou dan 65 voet zijn. Andere nabijgelegen steigers zouden plaats bieden aan de kleinere tankers. Hier zou dus de ruwe olie rechtstreeks van de ene tanker in de andere tanker worden overgepompt, hetgeen echter zou kunnen leiden tot moeilijkheden wat betreft het tijdschema van aankomst/vertrek en tot kosten in verband met wachten. Voor het eerste stadium zou een bedrag van 45 miljoen francs (f 32,5 miljoen) moeten worden uitgetrokken, waarin een uitgave van 12 miljoen francs voor uitdiepen is begrepen.

Voor het tweede stadium zou de baai en het kanaal erheen moeten worden uitgediept tot ongeveer 100 voet, waarna de supertankers aan een boei zouden kunnen meren. In Brest is reeds een reuzendok in aanbouw voor tankers van maximaal 250.000 ton; wanneer dit dok in 1967 gereed is, zal het het grootste dok in Frankrijk zijn, maar aangezien nog grotere tankers aan de kim kunnen verschijnen zal het wellicht spoedig te klein blijken. Er zijn al vaste plannen, bijvoorbeeld te Lissabon, voor een droogdok voor tankers van 500.000 ton draagvermogen.

In Le Havre is kortgeleden een nieuwe steiger gereed gekomen, waaraan tankers van 200.000 ton kunnen meren; aangezien het in het voornemen ligt hier tot uitdiepen over te gaan, zal tegen 1969 deze haven toegankelijk zijn voor schepen van 300.000 ton. Vergeleken met Cherbourg en Brest heeft Le Havre het voordeel reeds thans een belangrijke eindhaven voor tankers te zijn van waaruit raffinaderijen aan de Seine en in de omgeving van Parijs worden bevoorrad. De raffinaderijen zijn die van de C.F.R. te Gonfreville (10,6 miljoen ton/jaar), van de Shell te Petit Couronne (9,2 miljoen ton/jaar), de Esso te Port Jerome (4 miljoen ton/jaar) en van Mobil te Notre Dame de Gravenchom (3,6 miljoen ton/jaar), die gezamenlijk beschikken over 1/3 van de totale Franse raffinage-capaciteit. Le Havre is ook de meest oostelijk gelegen haven van de drie en daarom het dichtst bij de nadere

LAAD-/LOSHAVENS IN EUROPA MET FACILITEITEN VOOR GROTE SCHEPEN

Haven	Lengte (voet)	Diepgang (voet)
Brindisi	*	52½
Finnart	*	55
Genua	853	49
Lavera	1.500	50
Las Palmas	*	56
Le Havre	900	49
Milford Haven	1.000	55
Rotterdam	1.000	50
Slagenstangen (Oslo Fjord)	1.520	49
Wilhelmshaven	950	49

* Geen beperking wat de lengte van tankers betreft.

Overgenomen uit: Tanker Directory of the World 1966.

raffinage-centra van Noord-Europa. Welke van de drie de meest geschikte haven is om tot ontwikkeling te worden gebracht zal echter moeten blijken uit de diepgaande studie die door de regeringscommissie en door de SEPREL worden verricht.

ROTTERDAM

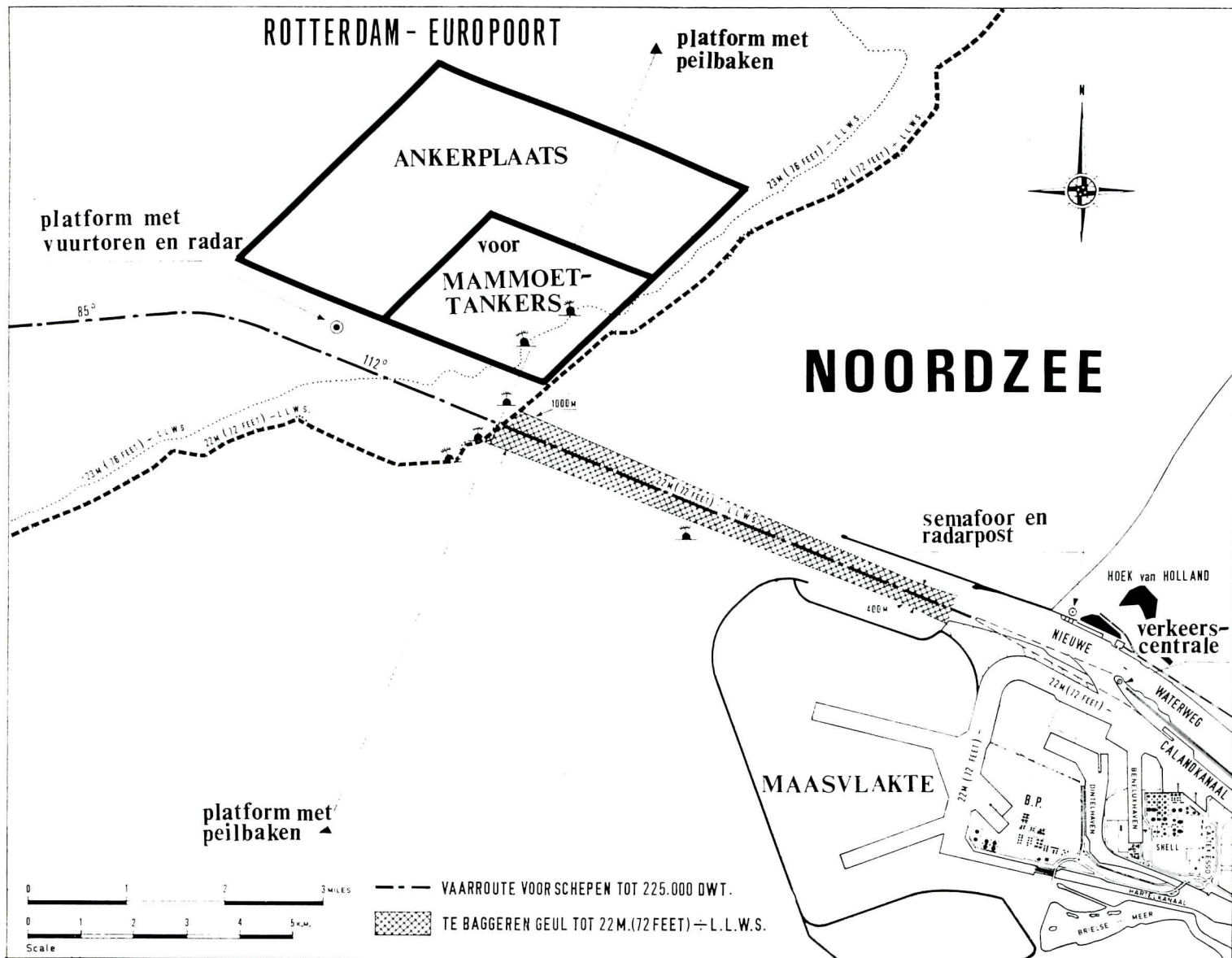
In het Noordzee-gebied van continentaal Europa zijn er op het ogenblik de volgende diepe havens: Rotterdam (Europoort), Wilhelmshaven en Slagenstangen (Oslo Fjord). In Europoort kunnen op het ogenblik tankschepen worden behandeld met een draagvermogen van maximaal ca. 120.000 ton, doch verdere uitbreiding is afhankelijk van de diepte van de kustwateren. Proeven worden thans ondernomen om een diepe geul in de zeebodem door de ondiepten voor de kust te graven om zodoende schepen met een diepgang van 57 voet en later wellicht van 62 voet toegang te kunnen verlenen in plaats van de huidige 52 voet.

In het verleden is het graven van geulen en het onderhouden ervan altijd een kostbare, arbeidsintensieve en tamelijk gewaagde onderneming geweest. In de laatste jaren hebben modelproeven voor elk afzonderlijk geval het echter mogelijk gemaakt precies te bepalen waar de geul moet worden gegraven om de kosten van onderhoud aanzienlijk lager te houden. De kosten van een 12 km. lange vaargeul bij Hoek van Holland worden geschat op f 70 — f 100 miljoen. Deze kosten zouden door de Nederlandse staat moeten worden gedragen, aangezien de staat verantwoordelijk is voor het onderhoud van de toegangen over zee tot de Hollandse havens, terwijl de gemeentelijke autoriteiten — in dit geval de stad Rotterdam — de verantwoordelijkheid dragen voor het onderhoud en de uitbreiding van de haven zelf. Begin januari heeft de regering een beslissing omtrent het project uitgesteld tot een uitgebreide studie zou zijn voltooid en de resultaten met de proefgeul die thans wordt gegraven, bekend zijn.

Rotterdam heeft thans reeds zeer veel olie-aanvoer. De vier grote raffinaderijen van de Shell, Caltex, Esso en Gulf hebben een gezamenlijke capaciteit van 34 miljoen ton per jaar, terwijl voor de BP een raffinaderij in aanbouw is. Bovendien is er een netwerk van pijpleidingen vanuit Rotterdam naar West-Duitsland en naar Amsterdam. Ook hiervan is aanzienlijke uitbreiding waarschijnlijk wanneer het voor mammoettankers mogelijk is geworden Europoort aan te lopen. De ontwikkeling van verbeterde voorzieningen is daarom van uitermate groot belang.

Een aantal andere Europese havens, waaronder Genua, Napels, Triëst, Milford Haven, Hamburg en Marseille, zijn zich ervan bewust dat toekomstige tankers niet met de bestaande faciliteiten kunnen worden behandeld en overwegen hier iets aan te doen.

Een bijzonder ambitieus programma is opgezet voor mammoet-



tankers op het eiland Helgoland voor de Westduitse kust waarvan bijzonderheden zijn bekend gemaakt in het „Vorbericht zum Grossprojekt Helgoland“ door Professor dr. Karl Krüger en hoofdingenieur Hans Richter. Men heeft daarin een steiger voorgesteld waaraan tankers van 300.000 ton zouden kunnen meren in 85 voet water, met de mogelijkheid van uitbreiding tot 500.000 ton. De ruwe olie zou door een pijpleiding worden gepompt naar de kust van Holstein, een afstand van 28 zeemijl. Wanneer voor de olie-aanvoer van Helgoland gebruik zou worden gemaakt, moeten ook pijpleidingen naar verder landinwaarts gelegen raffinaderijen aangelegd worden. Naar de mening van de schrijver zou het goedkoper zijn ruwe olie over de lange route rond het noorden van Schotland naar Helgoland te vervoeren dan de olie in de Bantry Bay over te slaan. Ook projecten voor industriële en toeristische ontwikkeling van het eiland zijn in deze studie opgenomen.

RECTIFICATIE

De foto op de frontpagina van de vorige editie van „Tussen Schip en Ka“ — Stavanger in de sneeuw — werd gemaakt door fotograaf Ellingsen, aldaar.

De foto van het m.s. „Dallia“, afgedrukt op pagina 2 van bovengenoemde editie, werd welwillend afgestaan door de redactie van het dagblad „Morgenavis“ te Stavanger.

HET GEUL-PROJECT

Overgenomen uit „Rotterdamsch Nieuwsblad“

De geul die het tankers van 225.000 ton draagvermogen mogelijk moet maken om Europoort in volbeladen toestand te bereiken, zal een diepte krijgen van 72 voet, d.w.z. 22 meter.

Binnen de nieuw uit te bouwen pieren van de Waterwegmondung krijgt de geul een breedte van ca. 400 meter, die echter allengs wijder wordt, en eenmaal eindigend in zee op de zgn. 22 meterlijn (de dikke stippellijn) een breedte zal krijgen van ca. 1000 meter.

Aan het eind van de geul, in zee, is aan de noordzijde een ankerplaats voor schepen geprojecteerd, met in de zuidoosthoek een gedeelte, speciaal bestemd voor zeer grote tankers.

Een verkeerscentrale, die gedacht is op de zuidelijke oever van de Waterweg tegenover Hoek van Holland, zal in de toekomst het schepvaartverkeer moeten regelen.

Ten noordoosten en ten zuidwesten van de plaats in zee, waar de geul de 22 meterlijn bereikt, komen twee platforms met peilbakens.

Geheel nieuw is een voor oriëntering belangrijk licht, dat twee zeemijl buiten het eind en in de aslijn van de geul komt te liggen. Het wordt een platform met vuurtoren dat de uiterton zal vervangen, de eerste boei die het aanlopen van een zeegat aangeeft. Dit platform, dat in volle zee staat, is ook uitgerust met radar.

De geuldiepte van 22 meter wordt gerekend op laag laagwater bij springtij. Bij hoogwater krijgen de bovenbedoelde tankers, bij het aanlopen van het zeegat, meer dan tien voet water onder de kiel.

NIEUWS VAN DE NIEUWBOUW

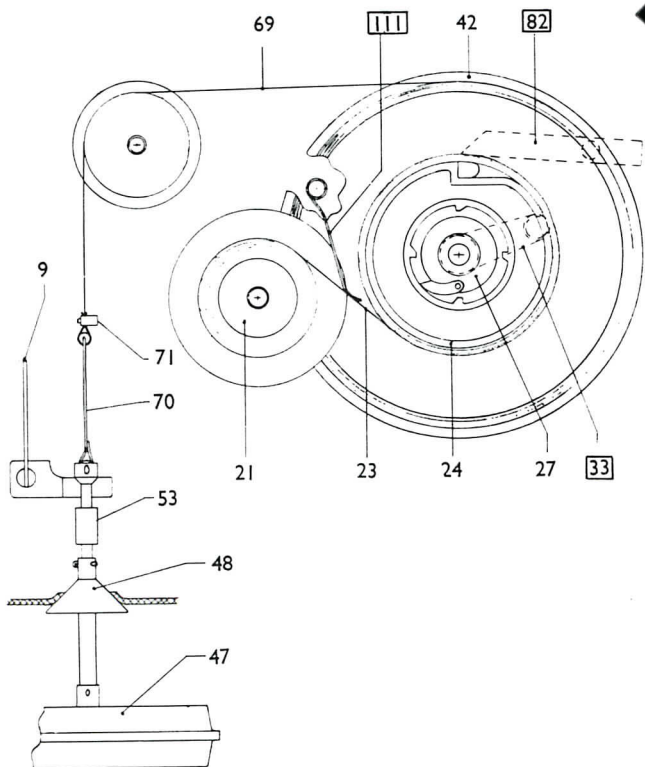
Peilen van de inhoud van tanks

Een belangrijke taak die aan boord met de meest mogelijke nauwkeurigheid veelvuldig wordt verricht, is het vaststellen van het vloeistofniveau in tanks. De inhoud van tanks kan zeer uiteenlopend zijn; we denken hierbij voornamelijk aan lading,

bunkers, drinkwater, gedestilleerd water en ballastwater.

De wijze waarop de peiling wordt verricht, kan in twee groepen worden ondergebracht:

- a) Met een draagbare, handbediende peilinrichting („tape-line”, peilstok, gecalibreerd touw en dergelijke).



Figuur 1

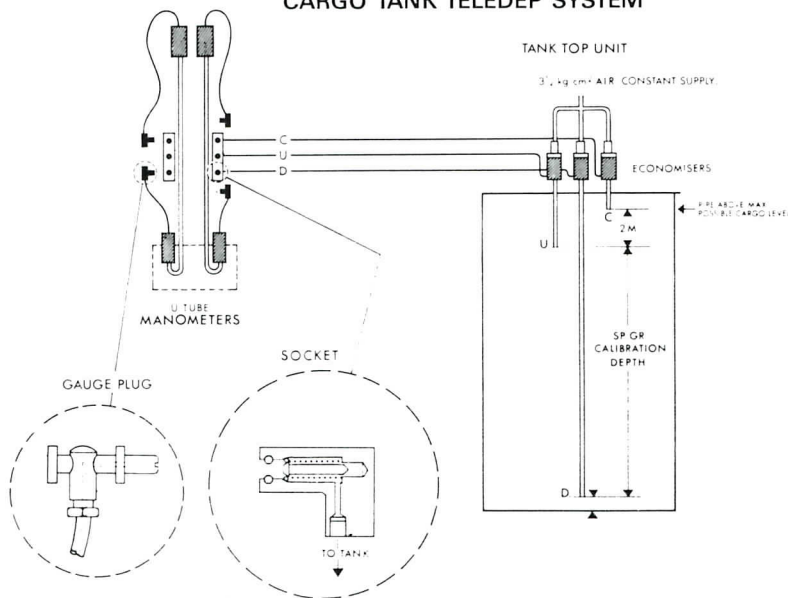
De veer (23) houdt het stalen lint (69) gespannen. Op spoel (21) wordt de veer geborgen, terwijl de andere spoel (24) voor de aandrijving vanaf de kruk (33) dient.

Indien de meetinrichting niet wordt gebruikt, draait men de vlotter (47) tot in de bovenste stand, waarbij het conische gedeelte (48) dat op het meetlint is bevestigd, de opening in dek afsluit. Met het handel (9) kan het lint in deze stand worden verzekerd.

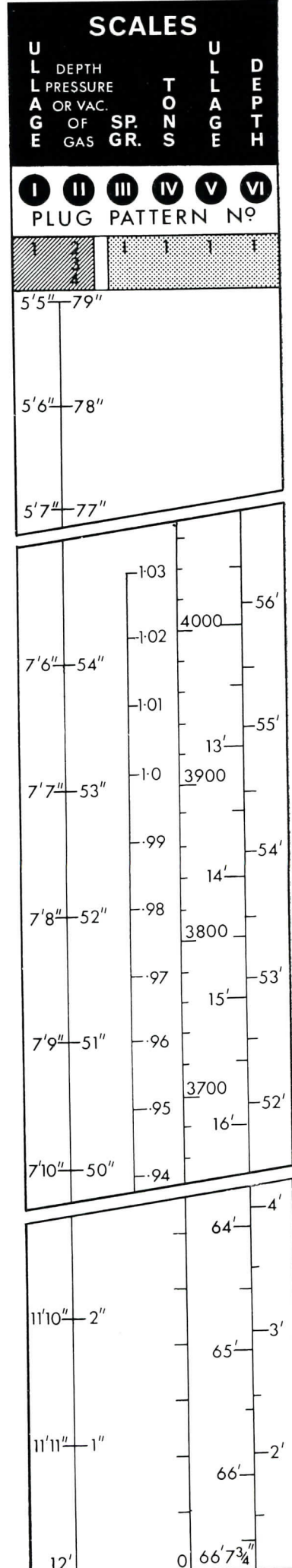
Wanneer men de meetinrichting nu weer in bedrijf wenst te stellen, dan doet men dit door de vlotter langzaam op het vloeistofoppervlak te laten vieren. De snelheid heeft men onder controle door middel van de kruk (33).

Indien ballast ingepompt wordt tot dekpeil, is het raadzaam vóór die tijd de vlotter op te trekken tot in afgesloten toestand, zoals hierna beschreven.

CARGO TANK TELEDEP SYSTEM



Figuur 2



Figuur 3

b) Met een mechanisch gedreven peilinrichting.

De onder a) genoemde methode is ons allen op meer of minder aangename wijze wel bekend. Het minder aangename komt dan in hoofdzaak door de hardnekkigheid waarmee sommige vloeistoffen aan het lint, aan handen en soms aan kleding willen blijven hangen.

Op de nieuwbouwschepen worden als standaard de onder b) genoemde peilinrichtingen ingebouwd en wel in de eerste plaats op de lading- en ballasttanks. Op het m.s. Neverita zullen de zijbunkers en de voordieptanks (de laatste tot één tank gecombineerd) ook door middel van een mechanische inrichting kunnen worden gepeild.

De mechanische inrichtingen werken in hoofdzaak volgens één van de volgende principes:

- 1) Door middel van een vlotter.
- 2) Door middel van een medium, dat gewoonlijk lucht is.

Er zijn reeds veel fabrikaten op dit terrein verkrijgbaar, doch we zullen ons beperken tot het nader bespreken van die apparatuur die tot heden op onze nieuwbouw is of zal worden toegepast.

Het peilen door middel van een vlotterinrichting

Voor dit type is de „Whessoe gauge” toegepast. De werking ervan berust op een vlotter die, indien gevierd, op het vloeistofoppervlak drijft. Een stalen lint met een gecalibreerde peilschaal (in voeten, duimen en delen daarvan) beweegt onder een ruitje door. Hierdoor kan dan de „ullage” worden afgelezen. Bij de „Whes-

soe gauge” wordt het stalen lint door middel van een veerinrichting strakgehouden, zowel gedurende beweging als tijdens stilstand.

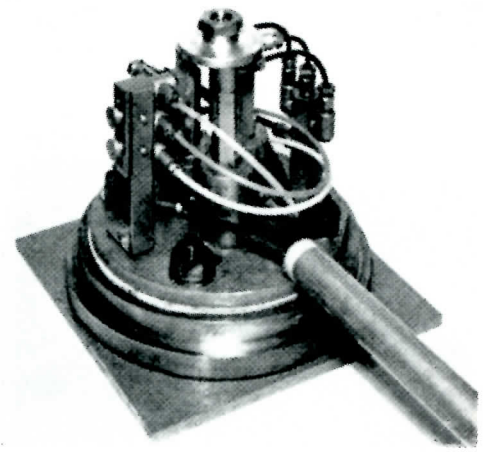
Het peilen door middel van luchtdruk

Het eerste schip van Shell Tankers N.V., dat met een dergelijke peilinrichting zal worden uitgerust, is het m.s. Neverita (nu in aanbouw bij de N.D.S.M. te Amsterdam). Dit schip zal voor de ladingbehandeling worden voorzien van een gecentraliseerde ladingcontrolekamer. Deze kamer bevindt zich boven de pompkamer, ter hoogte van het kampanjedek. In deze ruimte, welke geklimatiseerd is, zijn o.a. 21 peilinrichtingen gemonteerd, vervaardigd door de firma Dobbie McInnes Ltd. te Glasgow. Het systeem wordt „Teledep” genoemd.

Op figuur 2 kunt u de beschrijving volgen. In de controlekamer zijn per tank twee U-buizen naast elkaar opgesteld. Eén U-buis is gevuld met kwik en heeft een bereik van 78 voet, terwijl de andere U-buis gevuld is met ethyleen-glycol.

Het bereik van deze kolom is 6'7". Deze U-buis wordt ook wel de „waterkolom” genoemd. Daar laatstgenoemde U-buis de peiling van de kwikkolom 12 maal vergroot, zult u begrijpen dat deze voor het nemen van de „ullages” wordt gebruikt, zowel bij laden als bij lossen.

De aansluiting C in de tank dient om eventueel enige overdruk of onderdruk in deze ruimte te compenseren op de meetkolommen. Doordat men met het aansluitingsbordje dat bij iedere tankpeilinrichting is aangebracht (zie figuur 2 en 3), kan manipuleren, is het mogelijk vanuit de



Figuur 4

controlekamer de volgende metingen te verrichten:

- 1) Peilingen in Engelse of metrische maten;
- 2) Peilingen in volume-eenheden;
- 3) Ullages;
- 4) Het soortelijk gewicht;
- 5) De werking van de druk- en vacuümkleppen;
- 6) De verpompsnelheid.

Op iedere tank bevindt zich een zgn. „tank top unit” (figuur 4), waarvandaan drie leidingen de tank in leiden. Een luchtleiding langs al deze „tank top units” houdt deze leidingen, welke ieder doorverbonden zijn met de controlekamer, onder druk. In deze controlekamer worden behalve de lading- en ballasttanks ook de zijbunkers continu gepeild. De „Teledep” peilinrichting van de voordieptank staat onder het bakdek opgesteld.

„ZEE”-POST

Mevrouw H. E. van der Ham-Zwaard, echtgenote van onze tweede stuurman W. S. van der Ham, zond ons de volgende bijdrage, die wij onze lezers zeker niet willen onthouden.

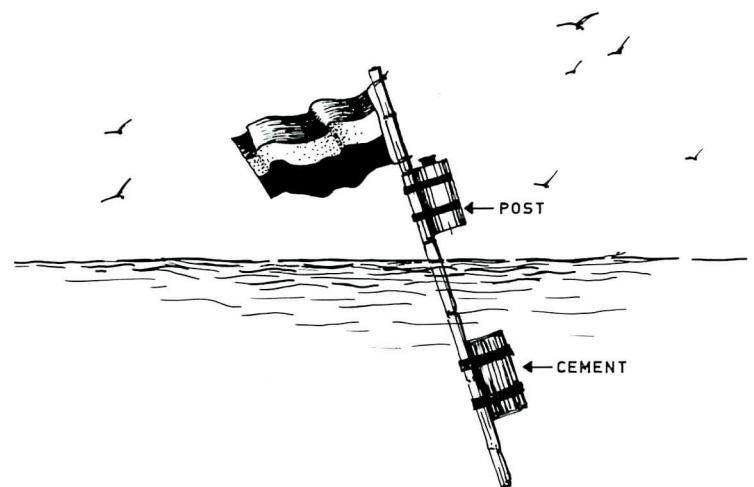
Wat echter allerminst betekent dat wij deze wijze van postverzenden zouden aanbevelen!

„Op 2 maart jl. ontving ik een brief van mijn man. Op zichzelf niet zo vreemd, maar daar de brief uit Kaapstad kwam, terwijl de „Sepia” een reis van Mena om de Kaap naar Thameshaven maakte, keek ik toch wel wat raar toen de postbode met „de blauwe brief” het tuinpadje op kwam.

Mijn brief was geen flessen-, maar een „bussen-brief”, zoals uit de inhoud bleek.

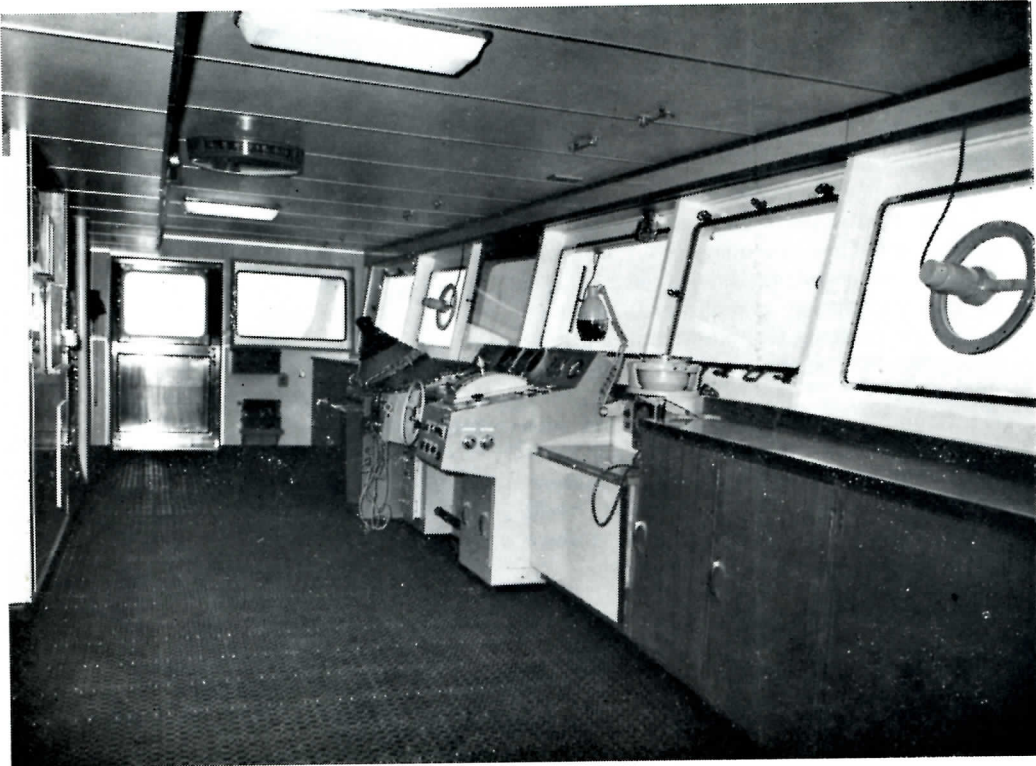
Voor de verzending van schip naar ka was gebruik gemaakt van een tweetal oranje geverfde bussen, bevestigd aan een bamboestok. De onderste bus was gevuld met cement en de bovenste met de brieven van de opvarenden en het officiële verzamel-formulier, zodat de vinder niet voor kosten zou komen te staan, plus 'n fles whisky als beloning.

De zo vervaardigde dobber kreeg de vaderlandse driekleur in



top, en werd bij het rondenvan de Kaap overboord gezet. Het oppikken heeft niet lang op zich laten wachten, want m'n brief was gedateerd 15 februari en gepost in Kaapstad op 27 februari. Vindt u nog dat onze Hollanders zo nuchter zijn?"

INTERIEUR-FOTO'S



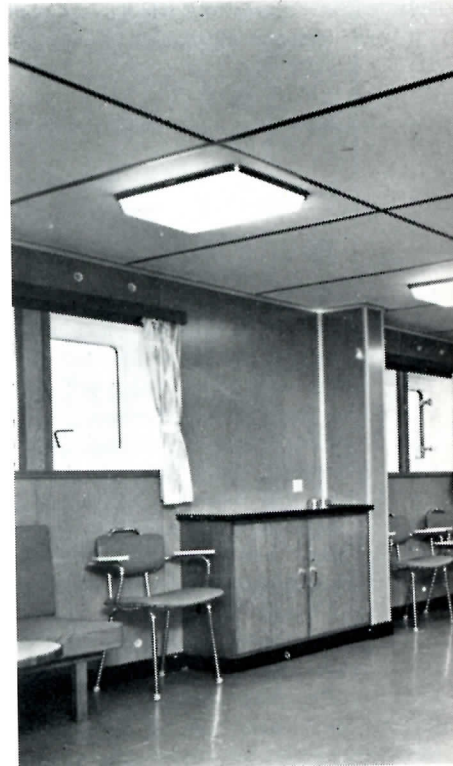
Stuurhuis



Hoofdwerktuigkundige Th. J. Feldb



Kapiteinstafel in de officiers-eetsalon. De decoratie op de achtergrond is een Japans wandkleed.



Recreatiezaal voor de

N HET M.S. „NISO”

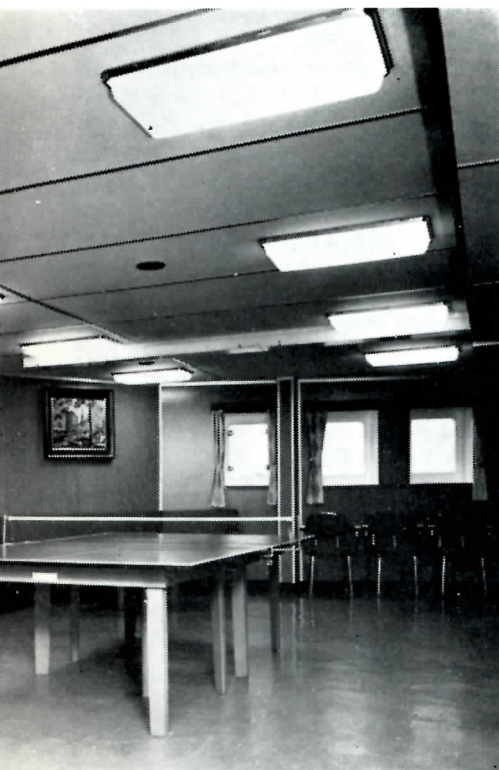


inmiddels afgelost — in zijn dagverblijf



Het bedieningspaneel in de controlekamer, die zich op het boventussendek aan bakboord in de machinekamer bevindt.

Foto: N. B. Morelis, Rotterdam



officieren en scheepsgezellen



Bar in de rooksalon voor de officieren. Tegen de achterwand een vitrine met Japanse pop en een wandkleed van Japanse makelij.

25-JARIG JUBILEUM VAN DE HEER F. ENGELS

Op vrijdag 17 maart jl. herdacht de heer F. Engels, werkzaam op sectie DFT/1, het feit dat hij 25 jaar in dienst was van de Koninklijke/Shell Groep.

De jubilaris, die vergezeld was van zijn echtgenote, werd om 10 uur ontvangen door onze Directeur, de heer D. Rodenburg, die hem het embleem voor 25 jaar dienst uitreikte.

Door het hoofd van de afdeling DFT, de heer G. den Bakker, werd hem in diens kamer het geschenk van zijn medewerkers en collega's overhandigd, dat bestond uit een „hobbyset”.

De heer Den Bakker gaf daarbij een kort overzicht van het dienstverband van de heer Engels, dat op 17 maart 1942 een aanvang nam. Op 28 oktober 1945 vertrok hij als supernumerary met het m.s. „Macoma” naar Curaçao.

Zijn eerste schip was het s.s. „Rodas” van de C.S.M., waarop hij als vijfde werktuigkundige aanmonsterde. Hierna volgde een indrukwekkende lijst van C.S.M.-schepen, welgeteld 17 stuks, waaronder grote tankers, zoals „Gouldia”, „Gena”, enzovoort.

Na het doorlopen van de verschillende



Het moment van de uitreiking. V.l.n.r.: de heer D. Rodenburg, de heer F. Engels en mevrouw J. Engels-Lieben

rangen op deze schepen, werd hij in november 1951 aangesteld als waarnemend tweede werktuigkundige op het s.s. „Felipa” en daarna op de „Rita”, „Ganesella” en andere schepen van de C.S.M.

Met het diploma C-theoretisch, dat hij in augustus 1953 behaalde, op zak werd de heer Engels overgeplaatst naar de diepzeevloot en wij zien hem dan als waarnemend tweede en met ingang van

1 januari 1956 als tweede werktuigkundige aan boord van de „Murena”, „Coryda”, „Kabylia”, „Koscia” en „Philippia”. Inmiddels was hij in juli 1957 geslaagd voor het diploma „C”.

In juni 1960 trad hij tijdelijk in dienst van Iranian Marine Services Ltd. en werd hij tot maart 1961 als waarnemend hoofdwerktuigkundige tewerkgesteld op de „Reza Shah the Great”.

Zijn zeemansloopbaan werd hiermede afgesloten en op 20 juni 1961 ging hij in onze waldienst over en wel naar de Technische Dienst, waar hij thans nog als inspecteur werkzaam is.

„Helaas”, zo besloot de heer Den Bakker, „heeft je gezondheid je verleden jaar parten gespeeld, waardoor je werktempo, na enige tijd thuis geweest te zijn, noodzakelijkerwijze wat langzamer moest zijn. Het geduld om dit op te brengen is niet alle mensen gegeven. Ik, en met mij al je collega's, wensen je een spoedig volledig herstel toe.”

Op het samenzijn bij de heer Den Bakker, dat ook werd bijgewoond door de heer L. Kerstens, chef DFT/1, volgde een receptie in de vergaderzaal op de eerste etage van het Shell-Gebouw.

Velen maakten daar van de gelegenheid gebruik om de heer Engels alsmede zijn echtgenote hun welgemeende gelukwensen aan te bieden.



Technische uitleg door de jubilaris. V.l.n.r.: de heren L. Kerstens, G. den Bakker, F. Engels, G. H. van Leeuwen en C. J. van de Weijer.

WIJ SPRAKEN MET...

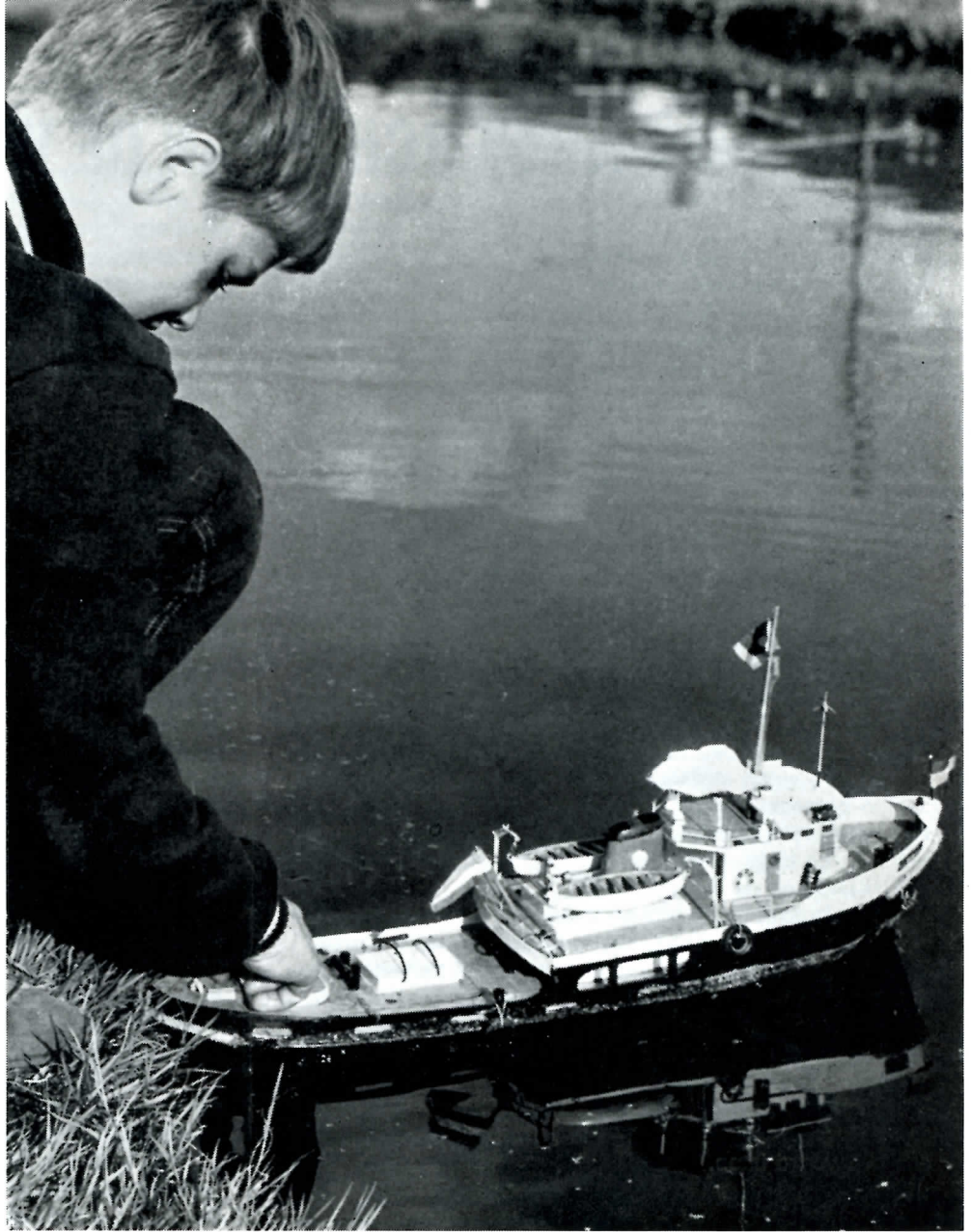
De redactie van „Tussen Schip en Ka” overweegt de opening van een rubriek onder bovenstaande titel, waarin aan de hand van een gesprek met een (oud-)collega van de vloot of van het kantoor over zijn of haar hobby's of wat dies meer zij, een boeiend en wellicht onverwacht portret uit de verf kan komen. De keuze van een „proefpersoon” was niet zo moeilijk.

Op het kantoor doen namelijk vele vreemde verhalen de ronde die alle betrekking hebben op mijnheer „X”. Wij besloten daarom dan ook eens een bezoek bij deze meneer „X” af te steken. Telefonisch werd een afspraak gemaakt om 's avonds een kopje koffie bij hem thuis te komen drinken. Wat wel enige bevreemding wekte was dat er voorzichtig werd geïnformeerd of de bezoeker van vrouwelijke kunne was en „piep” of „stok”. Wij schreven dit echter toe aan een zekere nervositeit. Niet iedere dag komt iemand je doopceel lichten per slot van rekening.

Afijn, op een donderdagavond was het dan zo ver dat ondergetekende de stoute schoenen aantrok en om klokslag acht uur bij het opgegeven adres aanbelde. Nadat het melodius geklingel was weggestorven werd de deur opengedaan door een kittig hitje in, laten we zeggen, een minimaal minirokje. Het meisje ging me voor en liet me binnen in „de werk-kamer van meneer”, dit laatste met enige nadruk op menéer.

Bij eerste aanblik was de kamer ietwat vol en het overdonderde me enigszins. Ze was van plafond tot vloer letterlijk behangen met foto's. Er stonden een heleboel makkelijke stoelen en er brandden talrijke schemerlampen. Nadat ik er zo'n minuut of vijf gezeten had en er nog geen sterveling was binnengekomen kon ik niet langer mijn nieuwsgierigheid bedwingen, stond op en bekeek de kamer wat nader. In het bijzonder werd mijn belangstelling geprikkeld door al die foto's in lijstjes, met punaises aan de muur geprikt en zelfs zag ik er twee die tegen het raam waren geplakt. Wij op kantoor wisten niet beter of meneer „X” had niet zo'n grote familie en daarom dacht ik dat het misschien verre verwanten waren. Net wilde ik zo'n foto aan een nader onderzoek onderwerpen, toen de deur openging.

Met open armen werd ik verwelkomd. „Dag, mijn lieve kleine...” klonk het welgemeend, „ga toch zitten, het spijt me dat ik je zo lang moest laten wachten, maar de telefoon hè, die staat maar niet stil”. Ik mompelde zoiets van „ja, ja, natuurlijk, die zaken laten je toch niet met rust”. De begroeting van zo even had me wat van mijn stuk gebracht. „Zaken, nou ja, zaken”. Er viel een korte pauze. Ik haalde eens diep adem en stak van wal. „Meneer „X”, u heeft zeker wel een druk bezet leven, nietwaar? Wat doet u zoal in uw vrije tijd, u begrijpt voor ons artikel...” Meneer „X” ging er eens uitgebreid voor zitten. Hij slaakte een diepe zucht en zei: „Ja kijk eens, een druk bezet leven zei je, ja dat wel. Als jullie thuiskomen dan kan je heerlijk voor jezelf rondknudderen, maar ik heb zo mijn verplichtingen, begrijp je”. Ik be-



long geleerd...

Hans Wouters, zoon van de heer W. N. Wouters, werkzaam op sectie DFFI5 en lid van de redactiecommissie van „Tussen Schip en Ka”, met een zelfgebouwd model van de motorsleepboot „Sugi”.

greep het niet zo best maar knikte medelevend. „Wat voor verplichtingen dan wel?” vroeg ik belangstellend. „Nu ja, zoals je weet ben ik verloofd”. Ik was een en al aandacht. Dit was groot nieuws. „Oh ja, dat wist ik niet, sinds wanneer en heeft u misschien een foto van haar”, vroeg ik. Meneer „X” stond op en haalde van de muur een van de lijstjes en legde dit trots op mijn schoot.

„Beeldig meisje nietwaar, prachtige ogen, dat blonde haar en een figuurtje...” Hij werd bepaald lyrisch. Ondertussen was ik opgestaan en had onwillekeurig naar een der andere foto's gekeken. Het vreemde was dat daar ook een meisje op stond, alleen had dit geen blond maar zwart haar „Is dit ook uw verloofde?”, vroeg ik, „ze heeft hier een andere kleur haar”. Er viel een pijnlijke pauze.

„Nee”, zei meneer „X”, „dat is mijn vorige verloofde, ook 'n aardig meisje hoor, daar niet van. Ze kon alleen geen plumpudding klaarmaken”.

De samenhang ontging me en om mijn verwarring te verbergen vroeg ik „en deze?”, daarbij wijzend op een van de minstens veertig andere foto's. „Oh, dat zijn allemaal verloofdes van mij geweest”, klonk het. Het leek me beter om van onderwerp te veranderen en daarom begon ik een algemeen gesprek over opleiding, collega's op kantoor, vakantie en dergelijke. Het gesprek nam daardoor inderdaad een andere wending en na een uurtje heel gezellig gebabbeld te hebben, vuurde ik mijn laatste vraag af. „Meneer „X”, heeft u eigenlijk hobby's en welke zijn dat?” Hij dacht diep na en zei toen: „Hobby's, nee die heb ik eigenlijk niet. Ik heb het altijd zo druk, ziet u”. Diep onder de indruk en met een laatste verwonderde blik op de kamer, nam ik afscheid. Wat moet het leven leeg zijn als je helemaal geen hobby's hebt.

Arme meneer „X”.

J. F. S.

„HET SCHIP VAN DE WEEK”

Op 19 maart jl. was het twintig jaar geleden dat het eerste radiogroetenprogramma voor opvarenden van een Nederlandse Shell-tanker, onder auspiciën van Radio Nederland Wereldomroep de aether inging.

Het uitverkoren schip was het m.s. „Gadila”.

In de loop van die twintig jaar hebben het programma en de entourage daarvan vele gedaantewisselingen ondergaan.

Om er maar enkele te noemen: het uitbreiden van het aantal schepen per maandelijks programma van één schip tot twee en later — tot op de huidige dag — drie; het vervangen van het oorspronkelijk naar de vast-opgestelde microfoon komen van de genodigden — wat de zenuwen nogal eens parten speelde — door het aan de tafeltjes komen van de gastvrouw; het aan- en later weer afkoppelen van een „vlaggeschip-programma”; het serveren van een wel-verzorgde koffietafel in plaats van het oorspronkelijke „broodje uit de hand”; enz.

Enkele jaren geleden nam de „Wereldomroep” haar intrek in een eigen studiogebouw, waar sedertdien de opnamen gemaakt worden, nadat vele jaren een der zalen van het hotel „Gooiland” te Hilversum als studio benut werd. In de beginjaren was men meestentijds te gast in een studio van de K.R.O.

Wat echter door de jaren heen gebleven is, is het enthousiasme van de heer G. A. Kal, die als chef van de groetenafdeling van de „Wereldomroep” en samensteller van het programma er iedere keer weer in slaagt de zeevarenden van de Nederlandse koopvaardij een uitzending voor te schotelen die ook door niet-direct-betrokkenen ongaarne gemist wordt.

Bij het bereiken van bovengenoemde mijlpaal willen wij dan ook graag de heer Kal — in bijgaand artikel — zelf aan het woord laten.

Wanneer je bij een onverwacht bezoek aan een van onze schepen aan een der opvarenden de vraag stelt: „Zeg, luisteren jullie op zee wel eens naar „Het Schip van de Week”, dat koopvaardij-programma van de Wereldomroep?”, dan blijkt het voor de een een uitgemaakte zaak te zijn om overal op de route dit programma uit zijn spreekwinkeltje te halen terwijl de ander de

schouders ophaalt en zegt dat hij, omdat zijn schip er nog nooit bij betrokken is geweest, er nooit naar luistert. Een hofmeester merkt wie ik ben en haalt de groepsfoto, in de studio gemaakt toen zijn vrouw een jaar geleden aan het programma deel nam, uit zijn portefeuille. Toont deze vol trots en heeft nog plezierige gedachten aan het moment waarop hij toen tijdens de reis naar zijn vrouw heeft kunnen luisteren.

Ben je met de rederij overeengekomen welke drie schepen er voor een bepaalde datum gekozen kunnen worden en zijn de uitnodigingen aan de in aanmerking komende families verstuurd, dan zijn de reacties ook zeer uiteenlopend. Een euvel waar wij bij de koopvaardijfamilies steeds mee te kampen hebben is de onbekendheid met dit soort radio-uitzendingen. Gelukkig dat een groot deel van de families terstond de komst naar de studio bevestigt, maar helaas is er nog altijd een percentage dat het aan de anderen overlaat.

Er kunnen zich natuurlijk omstandigheden voordoen, waardoor de echtgenote van een zeevarende niet kan komen. Blijkt dit ziekte te zijn of de komst van een nieuwe wereldburger dan verhuist onze microfoon, als de omstandigheden zulks toelaten, naar de huiskamer en wordt de vrouw toch in staat gesteld haar man persoonlijk toe te spreken. Er zijn helaas vele zeevarenden die, voor ze de thuishaven verlieten, moeder de vrouw recht in de ogen hebben gekeken en gezegd dat zij als zij voor zo'n programma een uitnodiging zou krijgen er nooit aan mee zou moeten doen . . .

Manlief is bevreesd met gouden krullen aan boord temidden van hoger en lager personeel zijn gezicht te verliezen wanneer „zij” hem iets te vertrouwelijk zou komen vertellen. En zoiets komt niet voor want degenen die dit programma samenstellen en zich met de deelnemende families verstaan, hebben persoonlijk de situatie op zee meegemaakt en weten als zodanig de deelnemers te adviseren omtrent hetgeen wel en wat niet tot de gezelligheid van een succesvol radioprogramma kan bijdragen voor de betrokkenen aan boord.

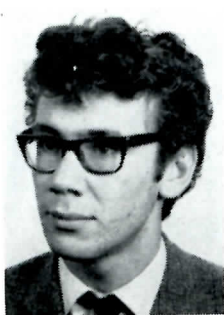
Dit zijn zo enkele van de achtergronden bij de samenstelling van ons koopvaardij-programma „Het Schip van de Week”. Het valt u, al of niet bevaren lezer of lezeres van dit blad, misschien een beetje tegen. U had misschien opgetogen verhalen willen lezen van voor de microfoon juichende familieleden en hoera-rondjes serverende luisteraars op zee. Nou die zijn er gelukkig ook en heel veel. Dit bewijzen wel de altijd in de 20 jaar van het bestaan onverflauwd enthousiaste reacties. Ja, het verveelt nooit en dat is dan meteen ons antwoord aan meewarig vragende lieden die in hun geest de koopvaardij en daarmee de man op zee al afgeschreven hadden.

Zij zelf immers hebben Europa binnen het bereik van het gaspedaal en waarom om te zien naar die groep van Nederlanders die zich zelf wel redt. Ja en toch: een man die daar voor het nut van het algemeen zijn taak tegenover onze landgenoten vervult en onder vaak moeilijke omstandigheden zijn werk volbrengt, die man heeft er recht op dat wij van de wal uit met hem meeleven. Neen, niet alleen in materieel opzicht, ook geestelijk. Vandaar dat wij, die een aantal radiozenders ter beschikking hebben die dagelijks de wereld met honderden Kilowatts omspannen, die de vakmensen hebben en de uren kostbare zendtijd, een deel hiervan inzetten ten dienste van deze zeevarende luisteraars. Dit is een service van de radio-thuis aan de man-op-zee. Daarom stellen wij het op prijs als er van de kant van de koopvaardij uitgebreide belangstelling voor bestaat. Stellen wij het op prijs wanneer verwanten die van een echtgenote te horen krijgen dat ze voor zo'n programma wordt uitgenodigd haar een

Bevorderd tot Onder-officier



P. LEER
scheepskok
per 6.3



C. W. M. KOOLS
2e pompman/bankwerker
per 26.2



P. C. JONGBLOED
bankwerker
per 24.2

ruggesteuntje geven indien nodig. Zij gaat dan met veel meer plezier naar Hilversum.

En hoe gaat het bij ons in Hilversum toe. Heel gezellig. Dat beamen allen, deskundigen op koopvaardij-gebied of niet, ze hebben het allemaal leuk gevonden. Kort geleden nog een kreet dat het onmogelijk was dat men voor zoiets zou bedanken. Het is onze taak de komst voor deze families naar de studio tot een zeer prettige dag voor hen te maken. De rederijen zijn hierin zeer behulpzaam en zo worden alle reiskosten en kosten voor consumpties vergoed. Bij de kennismaking gedurende de voorbereiding worden foto's van schip en opvarenden bekeken, worden vaak afspraken gemaakt voor nader contact van de families, worden allerlei nuttige dingen besproken met de aanwezige rederij-vertegenwoordigers. Bij de gezamenlijke koffiemaaltijd ontdekt men pas de grote onderlinge band van allen die betrokken zijn bij deze programma's.

In de studio gaat het al evenmin officieel toe. Het ijs is spoedig gebroken en er heerst een heel gemoedelijke en gezellige sfeer. Het is een desillusie voor vele buitenstaanders: deze programma's herbergen geen sensatie. Men is zich bewust van de taak jegens de mensen op zee en men doet zijn best om elk voor zich zo goed mogelijk uit de bus te komen. Het is een lust om de mensen zo bezig te zien. Er worden leuke opmerkingen gemaakt, onze gastvrouw en omroeper vangen dit vlot op en met elkaar wordt er een sfeer opgebouwd waar (zoals uit een reactie van een schip bleek) geen twintig brieven tegenop kunnen. Dat is het geheim van „Het Schip van de Week”, de mensen bouwen het zelf op, wij zijn slechts het doorgeefmiddel. En wij zeggen wel bij ons verzoek om het de mensen aan boord gezellig te maken: „wat u met elkaar doet is het uitdragen over de radio van ons wekelijks visitekaartje voor de koopvaardij”. Wij hopen dit nog vele jaren te mogen doen en wij zijn erkentelijk en dankbaar als er bij de koopvaardij-families begrip bestaat dat dit extraatje naast de brief of het geluidsbandje-van-thuis ook een radertje blijft betekenen in het overal op de wereld zo nodige contact-met-thuis.

Hilversum, maart 1967.

RADIO NEDERLAND WERELDOMROEP

G. A. Kal

Chef Groetenafdeling

GRIEKSE AVOND

Het bestuur van O.V.S.T. heeft besloten de traditionele jaarlijkse feestavond te houden op zaterdag 22 april a.s. van 19.00 tot 24.00 uur, wederom in het Shell-Gebouw. Ditmaal nemen wij u mee naar het om zijn dans en muziek vermaarde, zonnige Griekenland.

Na het aperitief wordt een Griekse maaltijd geserveerd, waarna tot middernacht gelegenheid zal zijn tot dansen. Het menu van de maaltijd zal zijn:

voorgerecht:

ΤΟΝΟΣ ΣΑΛΑΤΑ ΜΕ ΕΛΙΕΣ
Tonos salata me elies

soep:

ΣΟΥΠΑ ΑΥΤΟΛΕΜΟΝΟΝ
Soupa avgolemonon

hoofdschotel:

ΓΟΥΡΟΥΝΟΠΟΥΛΟΝ ΣΤΟΝ ΦΟΥΡΝΟΝ
Gourounopoulon ston fournon

nagerecht:

ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ ΜΕ ΣΤΑΦΥΛΙΑ
Portokali me stafilia

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 aperitief en maaltijd en wijn, bedraagt voor leden van O.V.S.T. f 5.- en voor niet-leden en introducé(e)s f 6,50 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 18 april a.s., op aan de secretaresse van O.V.S.T., mej. J. E. W. van der Have, (010)—132500 toestel 370, die u gaarne eventuele nadere bijzonderheden zal verstrekken.

O.V.S.T.-NIEUWS

BINGO-AVOND

Op 3 februari jl. werd in het Shell-Gebouw een door de O.V.S.T. georganiseerde bingo-avond gehouden.

Evenals op de vorige avonden werd er verwoed en met grote concentratie gespeeld, ditmaal onder de bezielende leiding van de heer H. Sierat.

Tussen de ronden door was er gelegenheid een drankje te halen aan de bar, waarbij de lekkere hapjes die door de heer Koenraads en zijn staf klaargemaakt waren een gretige aftrek vonden. De spanning steeg ten top toen de hoofdprijs, een leren poef, aan bod kwam.

Een luid hoera steeg dan ook op toen de winnaar daarvan zich met een keihard „Bingo” meldde.

Hiermee was er een eind gekomen aan een alleszins geslaagde en vooral gezellige avond.

Op nevenstaande foto een spelmoment: achter de prijzentafel de heer H. Sierat geassisteerd door mej. J. R. R. Wils.



MET PENSIOEN



P. TACONIS
Hoofdwerktuigkundige
25.8.1936—31.3.1967



F. M. RUIZENAAR
Hoofdwerktuigkundige
31.5.1938—31.3.1967

Op 1 april 1967 namen wij afscheid van hoofdwerktuigkundigen P. Taconis en F. M. Ruizenaar, die met ingang van deze dag de dienst der Maatschappij verlieten onder toekenning van pensioen.

De heer Taconis trad op 25 augustus 1936 als 5e werktuigkundige in dienst van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Op 13 september 1936 vertrok hij met de „Amastra” vanuit Rotterdam met Curaçao als bestemming. Bij Rouen ontving de „Amastra” echter orderverandering en de heer Taconis monsterde af en vertrok 2 dagen

daarna met het m.s. „Corbis” naar Curaçao, waar hij op 9 oktober 1936 aankwam.

Zijn eerste schip aldaar was het s.s. „Elena”. Tot 9 november 1939 heeft de heer Taconis in het Caraïbische gebied zijn werkzaamheden verricht. Op genoemde datum werd hij overgeplaatst naar de N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij en sedertdien heeft hij, de oorlogsjaren niet uitgezonderd, op de diepzeevloot dienstgedaan.

Op 1 januari 1960 werd de heer Taconis aangesteld als hoofdwerktuigkundige en in die hoedanigheid heeft hij het beheer over de machinekamer gehad op de volgende schepen: „Kellia”, „Korovina”, „Vasum” (3 x), „Videna”, „Philippia”, „Viana”, „Ondina” (3 x), en „Onoba” (2 x). Zijn laatste schip was het s.s. „Vitrea” waarvan hij op 24 november 1966 te Geelong afmonsterde.

De heer Ruizenaar trad op 31 mei 1938 als 5e werktuigkundige in dienst van de N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij.

Op 6 juli van dat jaar vertrok hij met de „Jan Carstanz.” naar zee. Op 18 oktober 1938 werd hij te Singapore naar het m.s. „Rotula” overgeplaatst, waarop hij tot eind januari 1941 onafgebroken heeft dienstgedaan.

Tijdens de eerste 20 jaren van zijn dienstverband heeft de heer Ruizenaar hoofdzakelijk de Oosterse wateren bevaren.

Eind 1958 werd hij voor de duur van 12 maanden tewerkgesteld bij de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij voor de lokale vaart in het Caraïbische gebied. Het grootste deel van deze periode bracht hij door op de „Sandpiper”.

In 1960 werd hij weer geplaatst op de diepzeevloot.

Na eerst ruim 8 maanden in waarnemende rang als hoofdwerktuigkundige op de „Kellia” te hebben dienstgedaan werd hij op 1 juli 1961 als zodanig aangesteld.

Sedertdien werd de werktuigkundige dienst aan boord van de „Kryptos” (3 x), „Kara” en „Crania” aan zijn zorgen toevertrouwd.

Zijn laatste schip was het m.s. „Cinulia” waarvan hij op 22 november 1966 op Curaçao afmonsterde.

Wij wensen de heren Taconis en Ruizenaar nog vele jaren van goede gezondheid temidden van allen die hen dierbaar zijn.

VLOOTPERSONALIA

(in de periode 16.2 t/m 15.3 1967)

GEHUWD:

- 1.3: M. van den Belt, 4e stm., met mej. W. A. van der Ploeg;
- 3.3: J. Vreugdenhil, matroos, met mej. A. van Staalduinen;
- 7.3: K. P. Kaal, 4e wtk., met mej. F. van Tilburg;
- 14.3: W. J. M. Peeters, 5e wtk., met mej. A. A. Lugtigheid;
- 16.3: J. J. H. Vessies, 2e stm., met mej. W. C. Hühl.

GEBOREN:

- 11.2: Elisabeth Margaret Petronella, dochter van C. C. Wabeke, 4e stm., en mevr. M. G. Wabeke-Krijnen;
- 17.2: Catharina Wilhelmina Maria, dochter van P. J. M. Arts, 3e stm., en mevr. J. C. J. Arts-Vlekke;
- 5.3: Richardus Simon, zoon van S. Warmenhoven, 3e wtk., en mevr. M. A. Warmenhoven-Bruin;
- 10.3: Anna Maria Catharina, dochter van H. Tukker, hfd.wtk., en mevr. W. A. Tukker-de Nijs;

MET VERLOF:

- gezagv.: J. Grilk, C. J. J. Rozema, J. van der Velden, S. J. de Geus, J. Ruyg;
- 1e stl.: H. A. Schelvis, H. Unger, J. M. Hillen, E. H. Brameijer, G. Arke-ma, J. W. Sterringa;
- 2e stl.: L. A. Groendijk, R. van Westendorp, F. W. van Oerle, A. J. Bloem, J. V. Kruit, P. M. de Graaf, T. van Heuveln;
- 3e stl.: A. Th. van Es, C. Verburgt, J. L. Pelle, C. W. Vervest, J. de Jager Jr.;
- 4e stl.: E. G. B. B. Oonk, T. G. P. Appel, J. Priester, G. van der Oord, R. P. Jager, J. A. Wallensteyn, W. K. G. de Waard, B. Smit;
- hfd.wtk.: W. C. van Megen, J. Polet, N. W. Groen, H. Tukker, R. G. Pie-ters, J. van der Stel, M. J. Moerland, H. Bax;

2e wtk.: G. Braak, J. L. van der Rijnst, K. F. Neher, J. de Ruiter, W. C. van der Pluym;

3e wtk.: J. B. van Haaster, G. van 't Wout, N. C. van der Vecht, J. C. Pisa, J. Hensbroek, W. J. Meuldijk, J. Walraven;

4e wtk.: M. de Wit, J. Smid, F. M. C. Kramers, J. D. Slink, M. J. de Jong;

5e wtk.: N. H. J. M. Lodde, W. J. M. Peeters, A. van Rijswijk, J. J. Dom-misse, R. Lenz, T. P. M. Westhuis, H. J. Lammertink, J. J. Bakker, F. C. Koens, A. Meesters, H. R. Muysson, H. J. Bolsenbroek;

ll.wtk.: C. H. Kleywegt, H. Rump, M. J. C. Broeders.

bootsman: H. H. van Oostrum;

1e pompman/bankwerker: J. den Boef;

2e pompman/bankwerker: A. J. J. Vermeulen;

wachtassistent: A. J. H. Kolbrink;

voorman/donkeyman: M. Brons;

hoofden/kombuis: S. van Kooy, P. C. Bergmans;

scheepskok: A. M. Heeringa.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. Acmaea: hfd.wtk. P. F. Geel, 3e wtk. P. Balt, 4e wtk. P. C. W. Enders, radio officier F. H. M. van Rijswijk;

s.s. Arca: gezagv. C. Wortel, 2e stm. D. J. van der Mast, 4e stm. H. Slot, ll.stm. S. Bos, 2e wtk. S. A. Verhage, 3e wtk. C. J. van der Ent;

bootsman P. Sloover, 1e pompman/bankwerker A. de Ruyter, 2e pompman/bankwerker C. W. M. Kools, wachtassistent J. C. van Willigen, hoofd kombuis B. M. de Roode;

s.s. Atys: 3e wtk. C. J. den Hollander, wnd. 4e wtk. C. W. H. van Holt-huysen, radio officier G. Dekker;

m.s. Camitia: 4e stm. G. W. J. Jacobs, 5e wtk. D. J. Plate;

m.s. Cinulia: 5e wtk. E. Hendrikse;

m.s. Crania: 3e wtk. B. Oudkerk;

m.s. Dallia: bootsman S. Visser, hoofd kombuis W. F. H. van der Moezel;

m.s. Daphne: gezagv. L. H. de Vries, 1e stm. H. H. J. Dijkhuizen, 4e stm. G. A. IJsveld, wnd. 3e wtk. A. G. P. Jansen, 4e wtk. J. L. M. van Eijndt, 5e wtk. A. B. P. Dill, scheepskok P. Leer;

m.s. Dosina: hfd.wtk. P. van der Hout, 5e wtk. J. H. M. A. van Jaarsveld;

s.s. Kabylia: 5e wtk. F. van der Holst;

s.s. Kalydon: 5e wtk. B. R. Verhoog;

s.s. Kara: 3e stm. G. Gerritse, 4e stm. J. van der Klooster, hfd.wtk. W. Eeuwijk;

s.s. Katelysia: 5e wtk. J. G. N. Beekman;

s.s. Kelletia: 4e stm. W. J. C. den Boer, ll.stm. H. J. de Vries, wnd. hfd.wtk. J. F. van de Bogaard, 5e wtk. G. C. Sloof, 2e pompman/bank-

werker R. C. R. van Rooyen, voorman/donkeyman M. Brons, hoofd kombuis G. van Driel;
 s.s. **Kenia**: 4e stm. L. N. Saal, 5e wtk. J. H. Nijhuis;
 s.s. **Kermia**: wnd. 3e wtk. J. J. L. Geerink;
 s.s. **Khasiella**: 2e stm. P. R. Brunet de Rochebrune, 4e stm. R. F. H. Kobessen, 5e wtk. G. van Dalen;
 s.s. **Kopionella**: wnd. 1e stm. H. A. Kuling;
 s.s. **Koratia**: II.stm. G. Zoetendal;
 s.s. **Korenia**: 1e stm. H. K. Paauw, 2e stm. L. B. A. van Bruinisse, 4e stm. J. W. Ilkel, wnd. 2e wtk. G. J. B. Hartman, hoofd kombuis H. A. Groenendijk;
 s.s. **Korovina**: 1e stm. B. R. Teuben, 3e stm. G. C. H. Dijkstra, 4e stm. J. G. Leenders, II.stm. F. B. Schröder;
 s.s. **Kosicia**: gezagv. H. R. van Sas, 4e stm. S. P. van Geuns, hfd.wtk. J. van der Meyde, 4e wtk. B. Ozinga, 5e wtk. P. H. Bakker, 5e wtk. J. W. Kögeler, radio officier B. Immerzeel;
 s.s. **Kosmatella**: 4e wtk. J. Homminga, radio officier H. Altena;
 s.s. **Krebsia**: II.stm. M. Groothuis, hfd.wtk. J. Tekelenburg, wnd. 4e wtk. J. C. A. Stevens, II.wtk. C. P. Plug, II.wtk. H. Waitz;
 s.s. **Kryptos**: 1e stm. P. Snel, 3e stm. M. A. J. Swakhoven, 4e stm. M. A. Diehl;
 s.s. **Kylix**: wnd. 2e stm. W. R. Muusze;
 s.s. **Ondina**: gezagv. F. A. de Kaart, 2e stm. G. M. Schipper, 4e wtk. H. van Ommering, 5e wtk. B. Tienstra;
 s.s. **Onoba**: 1e stm. B. C. Visser;
 s.s. **Philine**: 2e wtk. A. de Jong;
 s.s. **Philippia**: 4e stm. F. Kuyt, 5e wtk. M. H. D. Demkes, II.wtk. A. G. M. v. d. Pijpekamp, radio officier E. J. Lucas;
 s.s. **Sepia**: 4e stm. F. G. Franken, 2e wtk. H. W. van Diepen;
 s.s. **Vasum**: 3e stm. J. M. Abbink, 4e stm. J. K. Bartelds, 2e wtk. J. B. J. Jonker, 5e wtk. A. Hoekstra, radio officier A. van Helden;
 s.s. **Videna**: 2e stm. O. A. van Druten, wnd. 4e wtk. J. P. van Boven, radio officier J. B. A. Walop;
 s.s. **Zafra**: 4e wtk. C. Hemmer;
 s.s. **Zaria**: gezagv. H. E. Glansbeek, 2e stm. H. Wijnberg, 3e stm. J. B. Krul, 2e wtk. H. Th. de Zwart, 3e wtk. L. J. Verwey.

UIT DIENST GETREDEN:

3e wtk.: H. J. Wullink, J. van Hoepen, J. Pap, H. W. R. van Deutekom, K. G. Kossen;
 4e wtk.: G. J. Walraven, J. D. Muyskens;
 5e wtk.: F. J. Snippe, wachtassistent: P. W. Luyten; 2e pompman/bankwerker: A. C. van de Gaarden.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman G.H.V.: 2e stl. G. M. Schipper, D. J. van der Mast, H. Wijnberg; 2e stuurman G.H.V.: 3e stm. W. R. Muusze; 3e stuurman G.H.V.: II.stl. H. Slot, W. J. C. den Boer, F. G. Franken; C.: 2e wtk. H. W. van Diepen, J. F. v. d. Bogaard; B.: 3e wtk. G. J. B. Hartman, L. J. Verwey, L. P. H. Teune; B.th: 3e wtk. W. D. Hoogland; A/Bth: 5e wtk's. J. H. Nijhuis, J. C. Lanser, R. B. Scherjon; Ass. II.wtk. B. Tienstra; Volmatroos: de matrozen: J. Vreugenhil, J. R. F. L. van Beek, B. J. Hermanns, F. W. H. Geelkens.

AANGESTELD ALS:

hfd.wtk.: J. Polet; 4e stm.: H. Slot, W. J. C. den Boer, F. G. Franken; 5e wtk.: B. Tienstra.

BEVORDERD TOT:

hoofd kombuis: P. C. Bergmans.

IN DIENST GETREDEN VLOOTPERSONEEL



C. P. PLUG
II.wtk.
per 22.2



H. WAITZ
II.wtk.
per 8.3



J. H. L. DELSMAN
bankwerker
per 13.3



C. BEYER
bankwerker
per 21.2



G. D. C.
VAN DER LINDEN
bankwerker
per 20.2

MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode 16.2 t/m 15.3 1967)

UIT DIENST:

- 15.2 J. J. de Jonge - sectie DFT/1 (over in dienst van Shell International Marine Ltd., Londen)
- 1.3 C. L. Greshof - sectie DFF/1 (pensioen)
- 1.3 Mevr. E. Hoogendoorn-Haasnoot - sectie DFF/1
- 1.3 Mej. L. H. Lucas - sectie DFF/3
- 8.3 H. J. Brouwer - sectie DFT/ 2 (over in dienst van Shell International Marine Ltd., Londen)
- 8.3 E. J. Buijs - sectie DFT/3 (over in dienst van Shell International Marine Ltd., Londen)
- 8.3 K. J. Wiessner - sectie DFT/1 (over in dienst van Shell International Marine Ltd., Londen)
- 8.3 H. A. van Kooy - sectie DFT/2 (over in dienst van Shell International Marine Ltd., Londen).

OVERGEPLAATST:

- 13.3 N. J. T. M. Schoots van sectie DFP/12 naar sectie DFP/11.

GEHUWD:

- 8.3 Mej. M. C. J. Kelder - sectie DFF/1 - met de heer H. H. van Aesch.

GEBOREN:

- 21.2 Anton, zoon van A. van Munster - sectie DFF/6 - en mevrouw J. C. van Munster-Lingmont.

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

zesde jaargang no. 8 — april 1967

maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.
HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF BEWERKEN VAN ARTIKELN EN/OF HET REPRODUCEREN VAN FOTO'S OF AFBEELDINGEN IS SLECHTS GEOORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE TOESTEMMING VAN DE REDACTIE

Administratie:

Mej. J. F. Schilt

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

