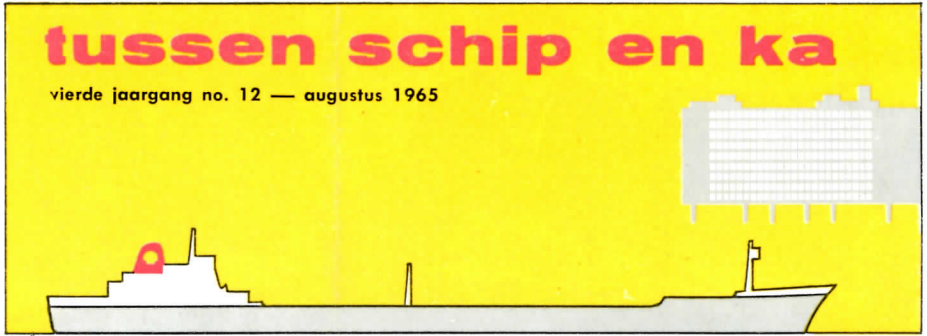




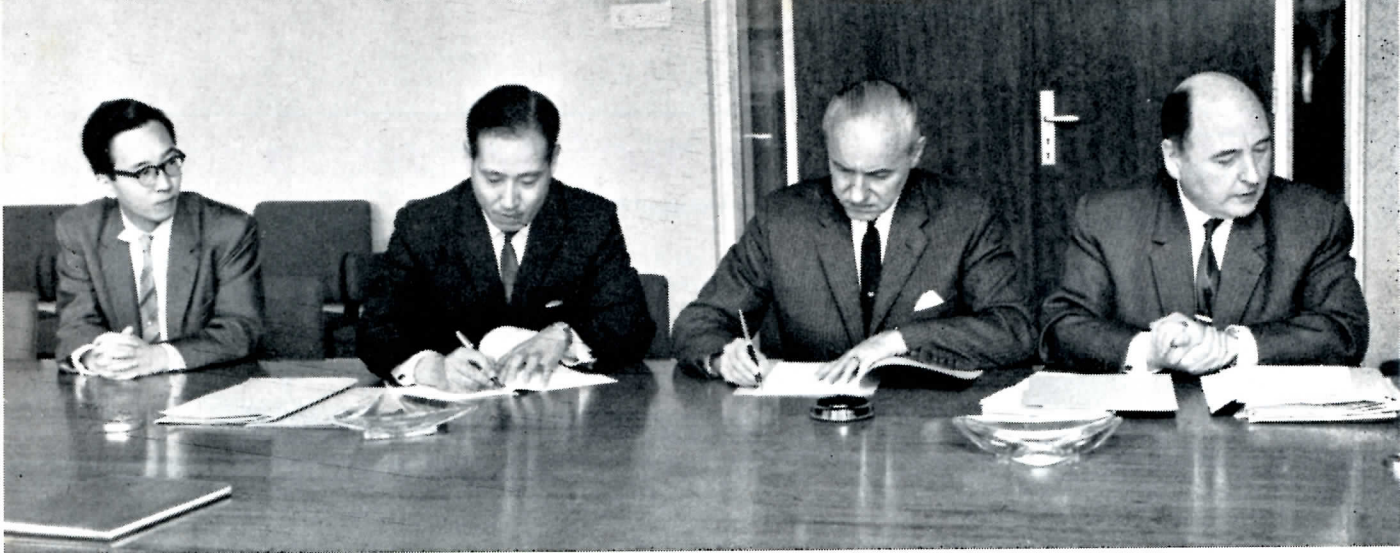
tussen schip en ka

vierde jaargang no. 12 — augustus 1965



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





Zoals wij in de vorige editie van dit maandblad vermeldden, vond op 5 juli jl. in het Shell-Gebouw de ondertekening plaats van een addendum aan het contract voor de bouw van de „I.H.I.-650”, in verband met de vergroting van het draagvermogen van dit schip van 69.470 tot 108.600 ton.

Op bovenstaande foto, welke tijdens de ondertekening gemaakt werd, v.l.n.r. de heren Y. Shinpo en T. Tanimura, vertegenwoordigers van Isbikawajima-Harima Heavy Industries Co. Ltd., D. Rodenburg, Directeur van Shell Tankers N.V. en Th. F. Prause, chef van de afdeling Financiën en Administratie (DFF) en Algemeen Procuratiehouder van Shell Tankers N.V.

MEDEDELING VAN DE DIRECTIE

Kapitein F. van Tongeren, laatstelijk werkzaam bij Shell Curaçao N.V., is met ingang van 29 juli jl. belast met de leiding van de sectie Nautische Dienst (DFT/4) van onze Vennootschap. In verband hiermede heeft kapitein L. van den Ende, die sedert 1 januari jl. de leiding van voornoemde sectie waarnam, van 29 juli af zijn werkzaamheden als Inspecteur Nautische Dienst hervat.

NIEUWE COMMODORE VAN SHELL TANKERS (U.K.) LTD

Kapitein C. A. Milligan, M.B.E., is met ingang van 1 juli jl. benoemd tot Commodore van Shell Tankers (U.K.) Ltd., als opvolger van Commodore C. A. Waters, O.B.E., die na een diensttijd van ruim 35 jaar met pensioen is gegaan.

De nieuwe Commodore, die zijn loopbaan bij de Groep in 1939 als 2e stuurman begon en in 1945 zijn eerste commando kreeg, vaart thans als gezagvoerder van het s.s. „Solen”. Voor zijn moedig en beleidvol optreden in de tweede wereldoorlog na de torpedering van het m.s. „Donax” in oktober 1942, op welk schip Commodore Milligan toen als eerste stuurman dienst deed, werd hij benoemd tot „Member of the Order of the British Empire”.



NIEUWS VAN DE NIEUWBOUW

De eerste B. & W.-motor voor het nieuwbouwprogramma heeft bij P. Smit Jr. proefgedraaid

Het is nu omstreeks dertig jaar geleden dat de machinefabriek van P. Smit Jr. te Rotterdam de licentie heeft verworven van de scheepsmotorenfabriek Burmeister & Wain te Kopenhagen.

De meeste ontwerpers van scheepsvorstuwingsmotoren zijn er de laatste tijd toe overgegaan motoren te bouwen met een zeer grote cilinderboring, ten einde de hoge vermogens die voor de steeds groter wordende tankers worden gevraagd te kunnen leveren. Bij hen heeft zich ook B. & W. geschaard.

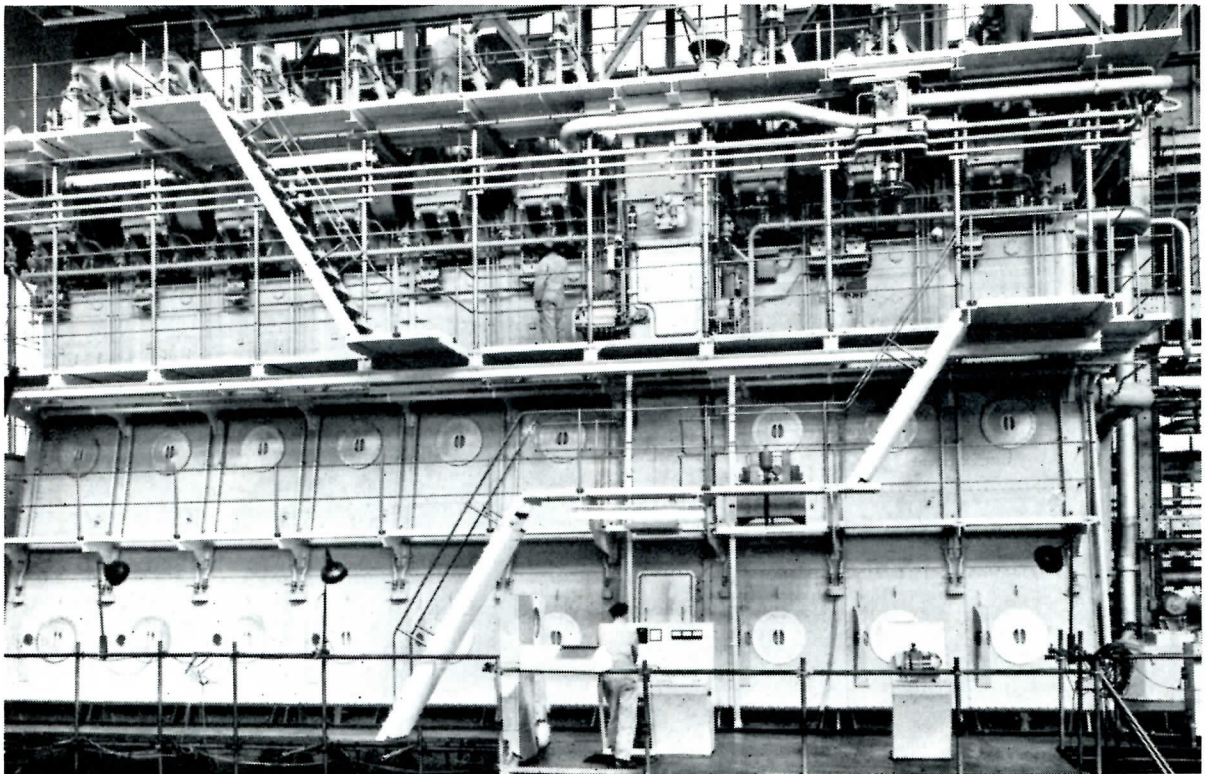
De eerste motor van dit grote type (P. Smit Jr. bouwnummer 762) — tevens de eerste in Nederland en bestemd voor de „Diloma” (N.D.S.M./499) — heeft nu een succesvolle proef achter de rug.

Maandag 21 juni, des morgens om 9 uur, werd voor het eerst de motor gestart en gingen de negen zuigers met het bekende ritme, de meeste werktuigkundigen wel bekend, hun arbeid leveren aan de waterrem.

De belasting werd gedurende de eerste uren geleidelijk opgevoerd tot 4750 pk. Er werd enige malen gestopt voor inspectie van de bewegende delen in de krukkast; daarbij bleek al gauw dat alles, letterlijk en figuurlijk, „gesmeerd” liep.

De volgende dag werd door middel van de simulator

Opstelling van de hoofdmotor bestemd voor het m.s. „Diloma” (N.D.S.M. bouwno. 499) op de proefstand in de Machinefabriek van P. Smit Jr. N.V. te Rotterdam



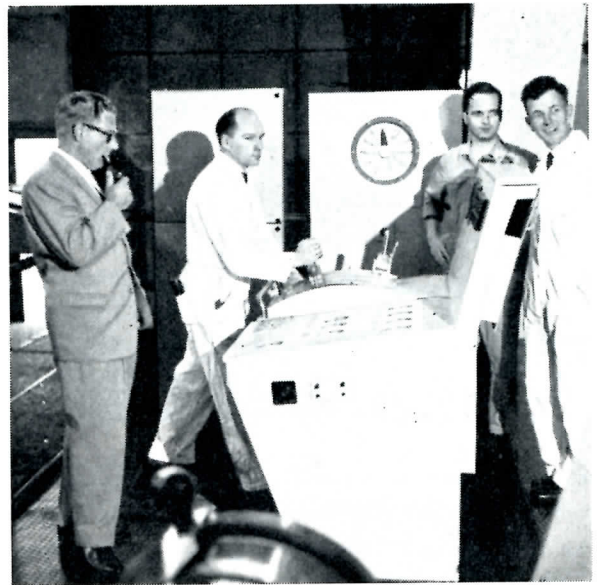
bij stilstaande machine de afstandsbediening ingesteld. Hiertoe is in het bedieningspaneel dat zich in de controlekamer in de machinekamer bevindt, een tachometer/potentiometer ingebouwd waarmee alle bedrijfstoestan- den van de hoofdmotor kunnen worden gesimuleerd. Woensdag 23 juni werd de motor met brugbediening gestart; ook deze wijze van bediening verliep zonder moeilijkheden.

Volgens de eisen van Shell Tankers N.V. moeten deze motoren een maximum continu belasting van 18.900 apk. bij 112 omwentelingen per minuut kunnen leveren. De gemiddelde geïndiceerde druk bedraagt dan 9,5 km/cm². Alle hulpwerktuigen nodig voor de voort- stuwingsinstallatie zijn hierop dan ook berekend.

Op de proefstand werden bij resp. 100 en 110 % belas- ting de volgende resultaten verkregen:

BELASTING	I.P.K.	E.P.K.	n	Pi	η mech.
100 %	20.458	18.809	111,3	9,21	91,6 %
110 %	22.398	20.700	115	9,76	92,4 %

Gedurende deze week van proefdraaien werd een zeer uitgebreid programma afgewerkt. Dit omvatte hoofd- zakelijk het opnemen van drukken, temperaturen en trillingen, doch ook aan bijzondere bedrijfsomstandig- heden zoals bijvoorbeeld het draaien van de motor met één van de turboblouwers buiten bedrijf, werd aandacht besteed.

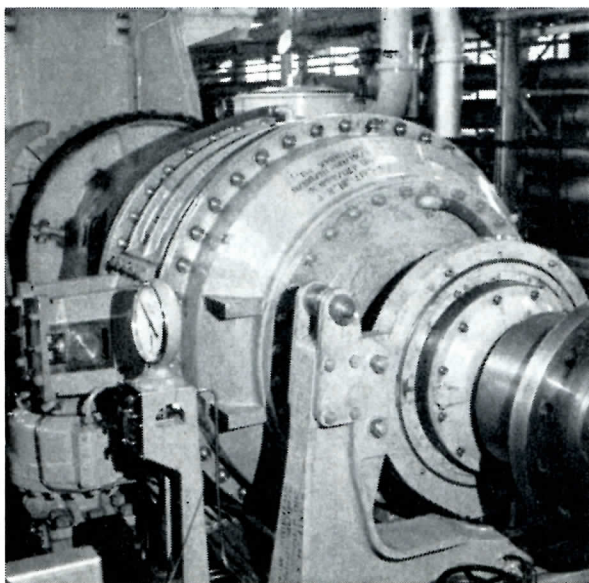


1

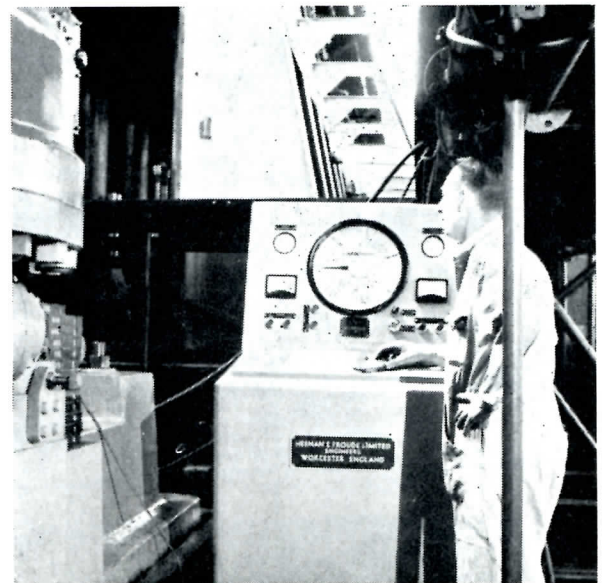
In de hierop volgende week werd de motor gepresen- teerd aan vertegenwoordigers van verschillende officiële instanties, waarbij de belangstelling vooral uitging naar de mogelijkheden die de afstandsbediening biedt.

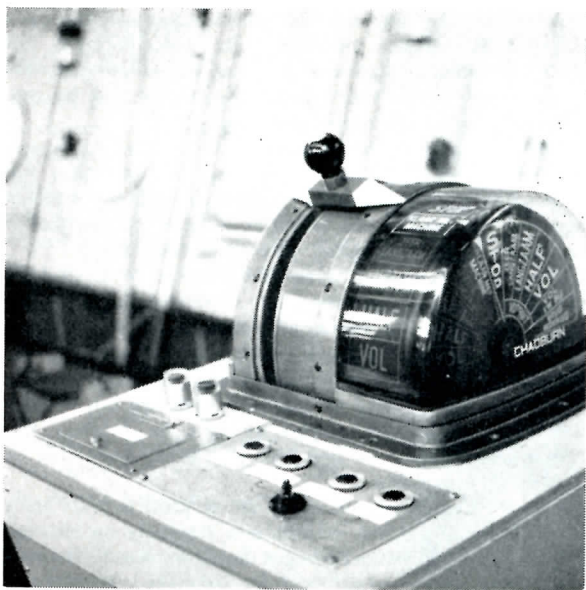
Vóór de motor waren de panelen voor de machine- kamerbediening en de afstandsbediening naast elkaar opgesteld. Duidelijk kwam hierbij naar voren dat de werktuigkundige in de machinekamer, ongeacht de plaats vanwaar de motor bediend wordt, altijd onmid-

2

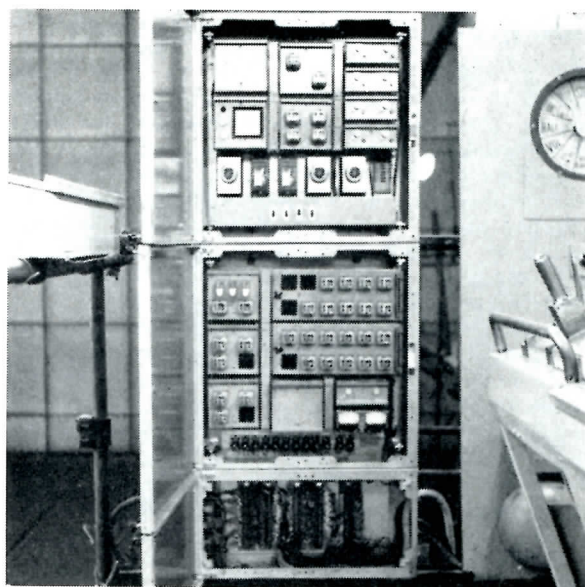


3





4



5

dellijk kan ingrijpen indien hij dit nodig acht voor de bediening of de belasting van de hoofdmotor.

De verkregen resultaten hebben aangetoond dat onze vloot met deze motoren de toekomst met vertrouwen kan tegemoet zien.

*Foto's ter beschikking gesteld door
Machinefabriek en Scheepswerf van
P. Smit Jr. N.V. te Rotterdam*

Foto 1. Maandag, 21 juni 1965: de motor is voor de eerste maal gestart

Foto 2 en 3: De waterrem met bedieningsstand

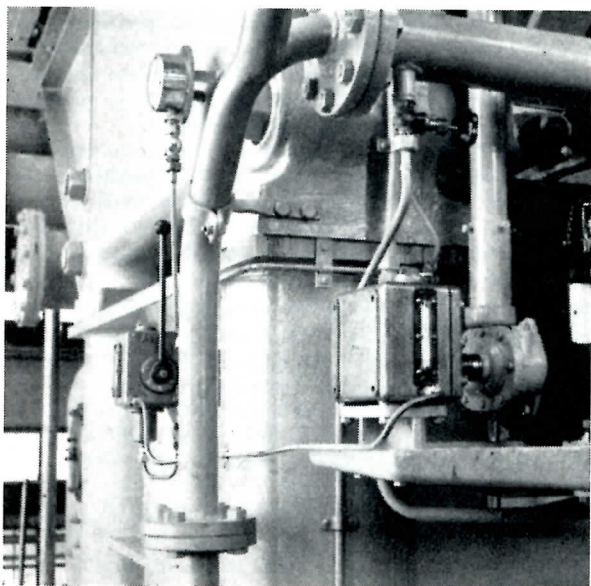
Foto 4: De telegraaf waarmee bij afstandsbediening tevens gemanoeuvreeerd wordt

Foto 5: De controlepanelen van de hoofdmotor welke opgesteld worden in de controlekamer

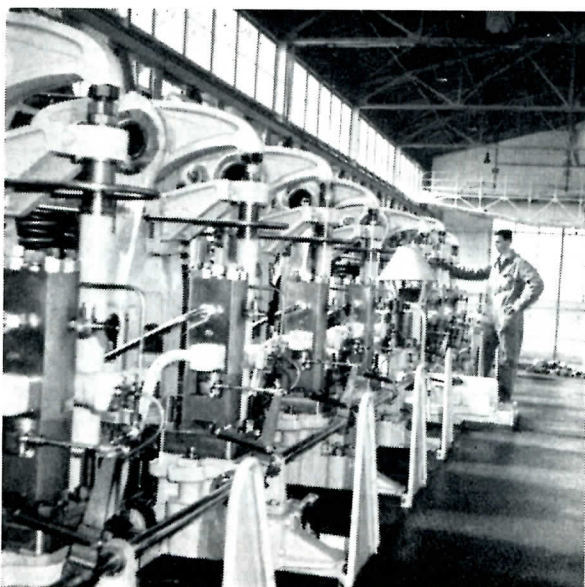
Foto 6: Apparatuur voor automatische smering van de bewegende delen op de top van de hoofdmotor

Foto 7: De top van de motor

6



7



Hoe groot worden de tankschepen?

door G. A. J. Bovens

Als om strijd bestellen de oliemaatschappijen thans schepen van een grootte die men luttele jaren geleden nauwelijks voor mogelijk zou hebben gehouden. Men kan evenwel niet zeggen, dat de stoutste verwachtingen worden overtroffen, want ten tijde van de Suezcrisis, toen het streven naar „economy of size" voor het eerst kenbaar werd, was er al iemand die voorstelde 500.000-tonners te bouwen. Ook mag men niet zeggen dat deze figuur nooit gelijk zal krijgen, want daarvoor is de ontwikkeling te snel gegaan.

Zoals de zaken thans staan gaan de verwachtingen tot ongeveer 250.000 ton. Dit blijkt in de eerste plaats uit de uitspraak die jhr. J. H. Loudon, tot voor kort president-directeur van de Koninklijke/Shell Groep op dit punt heeft gedaan. Hij ziet de beperking van de scheepsgrootte bij de laad- en losfaciliteiten en bij de reparatiemogelijkheden liggen.

Zijn visie vindt steun in de gegevens die een directeur van de Idemitsu Tanker Co., de rederij die eigendom is van de „Nissho Maru", met ruim 130.000 ton d.w. thans het grootste in de vaart zijnde schip, onlangs heeft verstrekt. Naar diens mening is het van belang dat zeer grote schepen zo zwaar mogelijk worden beladen om de doeltreffendheid van het vervoer te vergroten. Ook zal men naar zijn mening de efficiency van de bedrijfsvoering zo hoog mogelijk moeten zien op te voeren zonder dat daarbij de eisen van een veilige navigatie in het gedrang komen.

Zowel de belading als de eisen van veilige navigatie houden nauw verband met de diepte van het water dat dergelijke schepen zullen moeten bevaren. Dit geldt niet alleen voor de waterdiepte in de aanloophavens, maar ook voor de toegangswegen daarheen.

Tussen deze twee waterdiepten bestaat vaak een essentieel verschil, zoals de ontwikkeling ten aanzien van Rotterdam aantoonde. Immers, de toenemende grootte der schepen brengt mee dat niet alleen de diepgang in stil water van belang is, maar ook de diepgang in woelig water, omdat door de grote afmetingen van deze schepen de diepgang nog toeneemt wanneer zij uit hun evenwichtsstand worden gebracht door slingeren. Dit komt in een haven als die van Europoort niet voor, maar wel in de toegangsweg daarheen, in casu de Noordzee. Voorts kan men een haven desnoods door baggeren op diepte brengen, maar dit is bij een vaarwater als de Noordzee niet mogelijk. Niet alleen de omvang van het vaarwater speelt

daarbij een rol, maar ook de voortdurende veranderingen waaraan de zeebodem onderhevig is. Onderzoekingen van Shell International Marine hebben dan ook uitgewezen, dat de maximum grootte voor schepen die de Noordzee bevaren ongeveer 200.000 ton zou kunnen zijn.

Het blijkt, dat het aantal havens dat over een „eigen" waterdiepte beschikt die voldoende is voor het ontvangen van grote schepen van het onderhavige type, snel afneemt wanneer men van diepgangen van 15 meter overgaat op diepgangen van 16,5 meter (de diepgang van een 160.000-tonner).

Terwijl er een vijftiental havens is dat schepen met een diepgang van 15 meter en meer kan ontvangen, bedraagt het aantal havens dat schepen van 16,5 meter en meer kan hebben slechts vier, waarvan er thans slechts één in West-Europa te vinden is, namelijk Finnart. De overige drie havens zijn Mena al Ahmadi, Kharg en Tokayama. Schepen van de kleinere categorie kunnen volgens de door de directeur van Idemitsu in Europa ook nog Milford Haven, Rotterdam en Port de Bouc bereiken.

Intussen wijzen de tekenen erop, dat de groei naar de grens van 200.000 à 250.000 wellicht niet zeer lang op zich zal laten wachten. De voorbereidingen die de werven treffen voor schepen van grotere afmetingen dan de thans bestaande zijn naar de jongste berichten melden reeds in volle gang.

Hier te lande heeft de heer Verolme al medegegeeld schepen van 250.000 ton te kunnen bouwen en in Engeland hebben de directies van John Brown & Company te Clydebank (bouwer van de „Queens") en Vickers (bouwer van de eerste Britse 100.000-tonner) aangekondigd plannen te hebben voor 260.000-tons tankers.

Ook de R.D.M. heeft plannen klaarliggen voor de bouw van dergelijke grote schepen. Anderzijds ziet men uit de onderzoekingen van Shell International Marine en de voorbereidingen die de Koninklijke/Shell Groep reeds in het Euro-poortgebied heeft getroffen, dat men ook daar rekening houdt met tankers van het allergrootste type.

De vraag rijst dan of met dit zeer grote schip inderdaad het eindpunt is bereikt en zo ja, wat er dan zou gebeuren. Het staat wel vast dat het technisch mogelijk is nog grotere schepen te laten bouwen. Dit wil evenwel niet zeggen, dat de in de schepen geïnvesteerde kapitalen ook gerechtvaardigd zullen zijn. Stelt men de kosten per ton d.w. van een tankschip van 23.000 ton d.w. op 100, dan zullen die voor een 120.000 tonner ongeveer 55 bedragen, waaruit de voorkeur voor grote schepen onder meer duidelijk wordt.

Hoe groter het schip hoe groter evenwel de mate van efficiency die bij de exploitatie vereist wordt. Dit betekent onder andere, dat de vertragingen die dergelijke grote schepen ondervinden zeer kostbaar kunnen zijn. Stelt men de kosten per uur voor een 23.000-tonner op 100, dan zullen zij voor een 80.000-tonner 200 zijn.

Dit betekent dat rederijen en havens om het voordeel dat het grote schip biedt, volledig uit te buiten, investeringen zullen moeten doen in faciliteiten om de vertraging te voorkomen. De vrachtkosten zullen hierbij mede een rol spelen. Hieruit blijkt wel, dat men niet ongestraft de grootte van het schip kan opvoeren, temeer niet omdat men reeds nu klachten hoort dat de havens door de komst van grote schepen op onkosten gejaagd worden.

Uit de door de directeur van Idemitsu verstrekte gegevens blijkt dat bij het aanzienlijk groter worden van de tankers dan ongeveer 250.000 ton het aantal havens dat deze schepen

AANGESTELD ALS GEZAGVOERDER



C. J. J. ROZEMA
per 24.6



G. HEISING
per 27.6

ONZE ZILVEREN VLOOTJUBILARIS

Op 24 juni jl. reikte de heer D. Rodenburg aan hoofdwerktuigkundige J. Broersen het embleem voor 25-jarige dienst uit.

Op nevenstaande foto ziet u het moment waarop onze directeur de heer Broersen zijn gelukwensen aanbiedt.

Na de uitreiking werd de heer en mevrouw Broersen een lunch aangeboden waarbij tevens de heren G. den Bakker, Th. F. Prause, A. H. W. Karelse, P. Vis van Heemst en kapitein C. J. van de Weijer aanwezig waren.

Bij de foto: v.l.n.r. mevrouw N. Broersen-Woudenberg, hoofdwerktuigkundige J. Broersen en de heer D. Rodenburg



nog zal kunnen bedienen, verder zal afnemen. Wellicht zal het nodig zijn om geheel nieuwe havens aan diepe toegangswegen te bouwen.

Voor West-Europa zou dit kunnen betekenen dat dergelijke havens verder weg zullen komen te liggen van de thans aanwezige raffinagecentra, zodat men deze eventueel door middel van pijpleidingen met de bestaande raffinaderijen zou kunnen bedienen. Dit betekent evenwel dat in een aantal gevallen de aldus te geschieden investeringen het voordeel van de grote tanker teniet zouden doen.

Een ander bezwaar van de nieuw te ontwikkelen haven zou kunnen zijn, dat de schepen niet meer geregeld in de buurt van geschikte reparatiewerven zouden komen. Bijgevolg zouden zij om te repareren leeg of althans gedeeltelijk zonder lading naar de reparatiehaven moeten opstomen, wat een aanzienlijk tijdverlies zou veroorzaken, een tijdverlies dat juist voor deze schepen uitzonderlijk kostbaar zou zijn. Ook hier rijst dus de vraag of de ter voorkoming van al deze vertragingen te maken onkosten gewettigd zullen zijn.

Het lijkt er daarom op dat bij 250.000 ton een rustpunt ligt — voorlopig althans, omdat evenals bij de havens het geval was, de faciliteiten aan de wal aan de toekomstige ontwikkeling zullen moeten worden aangepast vooraleer men grotere schepen zal kunnen bouwen. Deze aanpassing blijkt overigens reeds aan de gang te zijn. Wij denken hierbij b.v. aan de werf die door Nederlandse, Zweedse en Portugese scheepsbouwers thans in Lissabon — dus aan de route voor de zeer grote schepen in het verkeer met Europa — wordt gebouwd.

Voorts kan in dit verband gewezen worden op de bekendmaking die onlangs door de raad van bestuur van „Eriksbergs Mekaniska Verkstads A/B” te Göteborg gedaan werd dat „besloten werd een dok te laten bouwen waarin eenheden geconstrueerd kunnen worden die overeenkomen met de thans door de Japanse scheepsbouwers geplande types van 200.000 tot 250.000 d.w.t.”.

Ontleend aan „Het Financiële Dagblad” van 16.6.1965 en (slotlinea) aan „Handels- & Transport Courant” van 9.7.65.

IDEEËNBUS

Tijdens de laatstgehouden vergadering van de Ideeënbusscommissie op 18 juni jl. werd een Nederlandse inzending beloond met £ 10.

Het betreft hier een idee van *5e werktuigkundige Th. Stillebroer*, waarin een manier wordt beschreven om de doorgangen van de straalbuissegmenten in de onderste helft van de omkasting van de turbine door te steken zonder de rotor te lichten.

Hiertoe heeft de heer Stillebroer een half-cirkelvormige roodkoperen plaat gemaakt en in de praktijk getest.

De op deze wijze losgestoken metaaldeeltjes kunnen door de afsluiter van de 5-nozzlebox verwijderd worden. Het voordeel van deze werkwijze is volgens de inzender een niet onbelangrijke tijdwinst.

De Ideeënbusscommissie was van oordeel dat het zeer zelden zal voorkomen dat metaaldeeltjes door de stoomfilter geraken; de mogelijkheid dat genoemde doorgangen vervuilen door chemicaliën (tijdens het opkoken van de ketel), wordt groter geacht.

De tijdsbesparing vond men betrekkelijk gering, daar het toch noodzakelijk blijft om de bovenste helft van de turbine-omkasting te verwijderen. De Commissie geeft dan ook de voorkeur aan de klassieke werkwijze, namelijk het lichten van de rotor en deze dan grondig te reinigen.

Het feit echter dat dit idee zeer goed werd uitgewerkt, werd toegelicht met een tekening op schaal plus model, en inzender bovendien de moeite heeft genomen zijn idee in de praktijk te beproeven, heeft tot het toekennen van genoemde beloning geleid.

Gaarne feliciteren wij de heer Stillebroer met dit succes.

K.M.J.C.-ZEILWEDSTRIJDEN IN KOOPVAARDIJSLOEPEN

Als begin juni van de K.M.J.C. de bekende uitnodiging tot deelname aan de jaarlijkse zeilwedstrijden „op de Noordzee en ter rede van Texel” verschijnt, betekent dit voor enkele lieden op ons kantoor, dat een tijd van voorbereiding, organisatie en oefening is aangebroken. Er wordt druk geconferereerd, vele telefoontjes worden gewisseld met onze toekomstige concurrenten bij andere rederijen, contact wordt opgenomen met bestuursleden van de K.M.J.C., kortom er heerst gedurende een maand een grote bedrijvigheid.

Doch laten wij eerst iets over de voorgeschiedenis vertellen.

Reeds sinds 1958 is Shell Tankers een gevreesde concurrent bij de wedstrijden in koopvaardijsloepen op het Marsdiep: tot en met 1963 kwamen wij jaarlijks met twee aluminium reddingsboten, getuigd met een gespleten emmerzeil, aan de start en verlieten het strijdperk vijf maal met de hoofd- en wisselprijs, dit ondanks een zware handicap.

Hoewel het uiterst plezierig is prijzen te winnen, bevredigde deze situatie ons niet helemaal, om maar niet te spreken van onze tegenstanders.

Na enige malen met alle belanghebbenden bij deze wedstrijden rond de vergadertafel te hebben gezeten, waarbij enkele voorstellen werden uitgewerkt, die echter toch niet aller enthousiasme opwekten, werd het verlossende woord gesproken door de S.M.N. bij monde van kapt. Verbaan. Met één slag veegde hij alle moeilijkheden en bezwaren tegen het toenmalige systeem van tafel door namens zijn directie een aantal identieke overnaadse teakhouten sloepen, die overcompleet van de „Borneo” waren, aan de deelnemers te koop aan te bieden.

Zijn voorstel werd met veel enthousiasme ontvangen en het resultaat was, dat de volgende rederijen tot aankoop van een Borneo-sloep overgingen: de K.N.S.M., die hun

boot „Bennekom II” doopten, de V.N.S. noemden de hunne „Randfontein”, Shell Tankers vernoemde de „Onoba”, de K.R.L. gaven hun boot de toepasselijke naam „Lloyd Rapide”, de H.A.L. kortweg „Dam” en last but not least de S.M.N. zelf, die hun sloep de romantische naam „Samalona” toebedeelden. Deze transactie betekende voor de deelnemers aan de wedstrijden dat hun moeilijkheden voorgoed waren opgelost: geen handicap, geen zure gezichten; het zouden voortaan wedstrijden met volkomen gelijkwaardige boten worden, waarbij de beste bemanning met de prijzen zou gaan strijken.

Reeds in 1964 bleken de verwachtingen niet te zijn beschaamd. Vielen de prijzen voordien meestal bij één, hoogstens twee deelnemers, in 1964 verdeelde men de beschikbare prijzen broederlijk door allemaal éénmaal een prijs te winnen. Dit jaar wilden we het nog wat beter doen, vandaar de spanning en de intensieve voorbereiding op een strijd die sportief maar fel beloofde te worden.

In een oefenwedstrijd op het IJsselmeer bleek al gauw dat we geen „walk-over” zouden krijgen. In een spannende wedstrijd rond een boei bij Marken en rond Pampus bleek de „Bennekom II” (K.N.S.M.) de snelste te zijn, gevolgd door de „Onoba” (S.T.N.V.) en de „Samalona” (S.M.N.).

We hadden de smaak ervan beet en het plan werd geopperd aan de wedstrijden te Den Helder een aanbrengrace te doen voorafgaan. Aldus werd besloten en dank zij de grote medewerking die alle deelnemers ondervonden van kapt. Verbaan en zijn mannen werd het mogelijk gemaakt op donderdag 8 juli om 08.30 uur vóór de haven van IJmuiden te starten met als einddoel de jachthaven van de K.M.J.C. in Den Helder. Aan deze aanbrengrace werd deelgenomen door de sloepen van H.A.L., K.R.L., S.M.N. en S.T.N.V.;

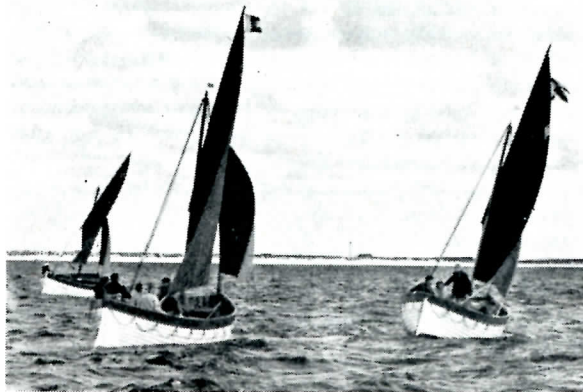
Bij de eerste boei

V.l.n.r. „Bennekom II”, „Onoba”, „Lloyd Rapide”, „Dam” en „Samalona”



Onder de Texel-wal

... wisten we ons toch naar voren te werken ...
V.l.n.r. „Dam”, „Onoba” en „Samalona”





*De „Onoba” in actie
De bemanning van deze sloep bestond v.l.n.r. uit de heren
J. W. van den Berg (stuurman), J. R. Cupido, J. E. Rakers,
K. E. J. Watz en D. de Lelij*

K.N.S.M. en V.N.S. waren tot aller spijt om verschillende redenen verhinderd.

De woensdagnacht aan de wedstrijd voorafgaande was „veelbelovend”: hevig onweer met slagregens en de vroege donderdagmorgen beloofde al niet veel beters, evenals het K.N.M.I., dat om 05.45 uur somber, koud en regenachtig weer voorspelde met een N.N.W.-wind, windkracht 6/7. De stemming onder de „Onoba”-bemanning, die al om half zes per auto op weg naar IJmuiden toog, had er gelukkig niet veel onder te lijden, maar de regenachtige aankomst om 07.00 uur in de Haringhaven was mistroostig genoeg om de grootste optimist de p. in te jagen. Niet alzo de bemanningen van de sloepen.

Welgemoed — na zich in allerhande truien en oliegoed te hebben gehesen — begonnen zij de sloepen op te tuigen om zo snel mogelijk buiten te zijn, teneinde het volle profijt van de vloedstroom te kunnen hebben. Ook al weer dank zij kapt. Verbaan (waar zorgde deze onvolprezen zeilenthousiast eigenlijk niet voor?) werden we nog door een motorboot van de Rijkswaterstaat een eindje buiten de pieren gesleept, waarna de wedstrijd kon beginnen. Lloyd, Nederland en Shell stuurden met

een B.B.-slag een eind zee in, de H.A.L. beproefde zijn geluk onder de wal.

Na circa 8 à 9 mijl gingen Nederland en Shell overstag en verloren al spoedig het contact met de Lloyd, die bleef doorliggen met de bedoeling om bij de heersende N.N.W.-wind in één slag Den Helder te kunnen aanlopen. De H.A.L.-boot was al spoedig na de start uit zicht.

Nederland en Shell bleken goed te hebben gegokt: in de voormiddag kromp de wind naar W.Z.W., in de buien soms aanwakkerend tot windkracht 8, zodat het ruim bezeild over stuurboord werd. Met de vloed achter ging het razend snel. Om 14.00 uur werden wij dwars van Petten gesignaleerd; op de navloed liepen we tot grote verbazing van de Kon. Marine al om 15.40 uur de Jachthaven van de K.M.J.C. binnen met een achterstand van circa 50 meter op de „Samalona” (S.M.N.). De „Lloyd Rapide” (K.R.L.) liep ongeveer een uur later binnen; de „Dam” (H.A.L.) kon nog maar net de ebstroom doodzeilen en meerde eerst om circa 22.30 uur af. Om 20.30 uur was een barkas van de Marine naar buiten gegaan om assistentie aan te bieden, doch deze werd beleefd doch beslist geweigerd. Bravo jongens, this is the right spirit! De ontvangst in de Marineclub maakte veel goed en de koude was dan ook gauw vergeten.

De volgende dag werd tot rustdag geproclameerd en verder benut voor het in orde maken van de boten, zeilnummers innaaien, enz. Een borreltje hier, een praatje daar: het werd een onvergetelijke, zonnige dag, waarin wij ons mentaal op de komende strijd voorbereidden. Des avonds troffen wij in de Marineclub weer vele oude bekenden, waaronder onze nimmer ontbrekende vrienden van Te Werve.

Ook de zaterdag gaf heel mooi weer te zien, zonnig met matige W.-wind. Onze start om 08.30 uur was uitzonderlijk slecht, maar in de loop van de wedstrijd wisten we ons toch naar voren te werken en eindigden 2 à 3 meter achter de „Samalona”, die echter wegens het onjuist rondenvan een merkteken werd uitgesloten: voor ons betekende dit dus een eerste prijs; de tweede prijs was voor de „Lloyd Rapide”, de derde voor de „Bennekom II” (K.N.S.M.).

De start op zondag om 09.15 uur bij harde W.-wind en bewolkte lucht was van alle deelnemers voortreffelijk. De „Lloyd Rapide” was het eerste weg en deze eindigde dan ook op de eerste plaats, op enkele meters gevolgd door de „Onoba”; op de derde plaats wederom de „Bennekom II”. Hoewel de totale gezeilde tijd van de „Onoba” verreweg de kortste was, ging de hoofd- en wisselprijs dit jaar naar de K.R.L., aangezien het wedstrijdreglement voorschrijft, dat bij gelijk aantal punten de uitslag van de laatste wedstrijd de doorslag geeft.

Al met al een viertal onvergetelijke dagen, die om herhaling schreeuwen.

Doelmatig gebruik van onze communicatie-middelen

Van de mogelijkheden die ons in 1965 ten dienste staan voor communicatie met mensen buiten ons onmiddellijk gezichtsveld, is ongetwijfeld de brief het oudst. Weliswaar hebben we de koeriers te paard vervangen door een ultra-moderne, wereldomspannende PTT-organisatie, doch aan het principe, een boodschap op papier, die we bij de geadresseerde doen bezorgen, is niets veranderd. De vraag zou kunnen rijzen of de brief in deze tijd van radiotelegrafie, -telefonie, telefoon en telex nog niet zóver is verouderd, dat wij méér van de moderne middelen gebruik zouden moeten maken. En in vele gevallen zou het antwoord op die vraag bevestigend moeten luiden. Méér gebruik maken dus van de mogelijkheden van deze tijd! Uit de aard der zaak zal dit afhankelijk zijn van vele factoren, die wij in dit artikel nader zullen bekijken.

Het spreekt haast van zelf dat in het kader van dit artikel de communicatie binnen de „aluminium gordijn-gevel” van het Shell-Gebouw zelf praktisch buiten beschouwing kan blijven. Het zal iedere bewoner van deze „eye catcher” aan het Hofplein duidelijk zijn dat de \pm 150 telefoontoestellen die ten dienste van Shell Tankers N.V. hierin zijn opgesteld, primair ten doel hebben de communicatie op een efficiënte wijze mogelijk te maken, zodat onnodig geloop en geschrijf wordt voorkomen, tenzij telefonisch contact om bepaalde redenen op praktische bezwaren stuit.

Wij beperken ons hier verder tot de contacten met „buiten” en daarvoor staan ons drie, of eigenlijk vier mogelijkheden ter beschikking. Namelijk: brief, telex of telegram (radio) en de telefoon. Welke van deze mogelijkheden wordt gebruikt, wordt in eerste instantie bepaald door uzelf en het is moeilijk hiervoor strikte richtlijnen te geven. Er zijn evenwel een aantal regels die bij een juiste hantering behoorlijke besparingen kunnen opleveren.

DE TELEFOON

In vele gevallen zal de telefoon de voorkeur verdienen, vooral lokaal en op korte afstanden. Dit rechtstreekse communicatie-middel is snel en effectief met evenwel het nadeel dat men niets zwart op wit heeft. Ook is de telefoon duur! Vaak ziet men dat, om aan het bezwaar van „niets zwart op wit” tegemoet te komen, de gevoerde telefoongesprekken nog eens schriftelijk bevestigd worden, hetgeen in feite dubbel werk en ook dubbele kosten met zich brengt, en dus indien mogelijk vermeden moet worden.

Een ander nadeel bij het telefoongebruik is dat telefoongesprekken vaak langer duren dan strikt noodzakelijk is, doordat tijd wordt besteed aan wellicht iets te veel vriendelijkheid bij het uitwisselen van groeten, gesprekken over het slechte weer, de voetbalzondag of vakantieplannen. Onderwerpen die onze lijnen onnodig lang bezet houden en de gesprekken extra duur maken. Conclusie: alleen telefoneren naar buiten wanneer het nodig is en verder méér corresponderen, maar dán de juiste vorm kiezen.

TELEX OF BRIEF

Wij hebben eerst de telefoon bij de kop genomen, hoewel de eigenlijke opzet was, u te vertellen dat wij met elkaar belangrijke besparingen zouden kunnen bereiken, door nog meer dan reeds gebeurt de telex in te schakelen. Vooropgesteld moet worden, dat voor velen de overschakeling naar het telexbericht, zonder het keurige briefhoofd,

zonder het „Mijne Heren” en het „Met de meeste hoogachting”, een overgang is die niet prettig aandoet. Anderzijds is die overschakeling naar het communicatie-middel van de toekomst voor ons ook weer niet zó groot, omdat voor het contact met Groepsmaatschappijen in binnen- en buitenland het telexverkeer al vóór de oorlog werd ingevoerd en sindsdien algemeen is geaccepteerd. Immers de telex biedt een aantal onmiskenbare voordelen.

De weg van een uitgaande brief of telex is vanaf de concipiënt tot aan de type- of telexkamer niet geheel gelijk.

De concept-telexen moeten van de (strikt noodzakelijke) parafen zijn voorzien voordat zij de telex-afdeling bereiken, want vanaf de telexkamer gaat het bericht rechtstreeks naar de geadresseerde. Is de brief echter op de typekamer gearriveerd, dan begint ze daar aan een nieuwe lange etappe. De brief moet met minstens vier doorslagen worden getypt en dat typewerk vraagt veel aandacht, wil een verzorgd resultaat worden verkregen. De brief gaat van de typekamer terug naar de concipiënt, vandaar in vele gevallen naar diens directe chef en vervolgens naar een tot „tekenen” bevoegde functionaris en niet zelden nog naar één van onze afdelingschefs of onze directeur.

Pas daarna komt de postkamer in het geweer om voor de verzending zorg te dragen. Wij vertellen geen geheim wanneer we vaststellen dat met deze procedure veelal wel enkele dagen zijn gemoed. Een praktijkervaring van de afdeling Correspondentie is bovendien dat maar al te vaak in een getypte brief wijzigingen of doorhalingen worden aangebracht, waarbij men niet beseft dat daardoor de lange weg opnieuw moet worden afgelegd.

Is de brief te lang en leste in de postkamer gearriveerd, dan wordt ze in een envelop gestoken, die wordt gefrankeerd volgens het thans geldende posttarief van 18 cent voor de eerste 20 gram in het binnenlands verkeer. Vergelijken wij daarmee de tarieven voor het binnenlands telexverkeer, dan zien we dat in vele gevallen voor minder dan de kosten van de postzegel een telexbericht kan worden verzonden. In het district Rotterdam, en daartoe behoren ook nog gemeenten als Dordrecht, Gorinchem en Gouda, kan men 6 minuten telexen voor 15 cent. En in die 6 minuten kan men met be-

De „KOROVINA” 15.000e te Rotterdam

Toen het s.s. „Korovina” op 14 juli jl. Shell-Pernis binnenvoer, waren de opvarenden er zich niet van bewust dat dit voor Rotterdam een „historisch moment” was.

Onze tanker bleek namelijk het 15.000e schip te zijn dat sedert 1 januari jl. te Rotterdam arriveerde.

Het vorig jaar werd deze mijlpaal op 15 juli bereikt, twee dagen later dus, daar 1964 een schrikkeljaar was.

Het wachten is nu op de 20.000e!

(Ontleend aan het „Dagblad Scheepvaart” van 15.7.1965)

hulp van de automatische zender 360 à 420 woorden verzenden, hetgeen neerkomt op 36 à 40 regels tekst.

Het interdistrictsverkeer (dat wil zeggen met de rest van Nederland), is iets duurder en kost 25 cent per twee minuten. Maar twee minuten betekenen nog altijd 120 à 140 woorden. Een telexbericht van niet te grote omvang zal dus in het binnenland vrijwel altijd goedkoper zijn dan een brief. Daarbij komt dan nog de tijdwinst!

Wij zagen dat de procedure die een brief moet volgen meestal enkele dagen in beslag neemt. Hoe is dat met een telex? Over het algemeen kan worden gezegd dat een concept dat op een bepaalde dag op de telex-afdeling arriveert, nog diezelfde dag wordt verzonden en door de geadresseerde wordt ontvangen. Indien de geadresseerde dan voor het antwoord eveneens van zijn telex-aansluiting gebruik maakt, kan een gehele berichtenwisseling in 1 of 2 dagen worden afgewikkeld.

Het vermenigvuldigen van het uitgaande of ontvangen telexbericht kost bovendien minder tijd (en is voordeliger), zodat hier nog een extra tijdwinst wordt bereikt ten opzichte van de distributie van andere correspondentie. Het lijkt ons, dat met deze wetenschap de keuze niet moeilijk is. Steeds meer bedrijven en instellingen beschikken tegenwoordig over een telex-aansluiting. En als u dat in de toekomst — op de brieven die u dan niet meer ontvangt — niet kunt nagaan, beschikt de telex-afdeling over een complete lijst van abonnees, zodat u daar te allen tijde kunt informeren of uw relatie per telex bereikbaar is.

Telexen met het buitenland is duurder. Om een paar cijfers te noemen: twee minuten Italië reeds f 3,15, twee minuten Groot-Brittannië f 1,35. In voorkomende gevallen zal men er dan ook verstandig aan doen eerst deskundig advies in te winnen over de beste methode, via de correspondentie-afdeling.

GROEPSVERKEER

Een belangrijk deel van ons berichtenverkeer wordt gevormd door het verkeer binnen de Groep. Een vaste stelregel voor dit verkeer, over de hele wereld, kan al onmiddellijk worden gegeven: BINNEN DE GROEP TELEX! Wij beschikken namelijk over vaste lijnen met alle Groepsmaatschappijen in Nederland, inclusief de N.A.M., en via B.I.P.M. in Den Haag met de Shell-kantoren in Londen, New York, Curaçao, Venezuela (Caracas), Parijs, Toronto, Tokio, Lagos, Port Harcourt, Melbourne enz.

Voor de afwikkeling van het verkeer dat via Londen geleid wordt, is daar een automatische telegraafcentrale in gebruik en in Den Haag zal eenzelfde centrale over enkele jaren worden geïnstalleerd. Hierdoor kan het gehele verkeer zonder tussenkomst van een telex-operator in hoog tempo verwerkt worden. Deze centrales werken dag en nacht. De huurlijnen waarvan gebruik wordt gemaakt staan tegen een vast tarief gedurende 24 uur te onzer beschikking en het spreekt vanzelf dat de kosten per verzonden bericht dalen met de toename van het aantal berichten. Verder worden op de centrales de berichten voor Shell-kantoren in Europa (Zürich, Hamburg, Brussel enz.) en Shell-kantoren buiten Europa die wél per telex, maar niet via de vaste lijnen bereikbaar zijn, gecombineerd, waardoor ook hier de kosten lager blijven. Nog regelmatig wordt ons telexnet verbeterd en uitgebreid, hetgeen het mogelijk maakt het Groepsberichtenverkeer snel en efficiënt en derhalve zo goedkoop mogelijk te blijven verzorgen.

ONZE WAL-JUBILARIS



G. W. BAKKER
chef sectie DFT/6
1955 — 1.7 — 1965

TELEGRAM

De vierde en laatste mogelijkheid, waarvan eveneens in belangrijke mate gebruik wordt gemaakt, is het verzenden van telegrammen. Voor de gevallen waarbij een brief, zelfs per luchtpost, een te trage verbinding betekent en waar telefoneren niet mogelijk of te duur is, worden telegrammen verzonden. Iedereen weet dat telegrammen steeds kostbaarder worden en het spreekt dan ook vanzelf dat de Sectie Correspondentie en Communicatie er voortdurend op bedacht is, deze kosten zo laag mogelijk te houden. Een praktijkvoorbeeld illustreert misschien het best hoe men daarbij te werk gaat. Een bericht met bestemming Argentinië zou *per telex* een bedrag van f 33,— kosten (welk bedrag het minimumtarief voor Argentinië is en waarvoor men gedurende 3 minuten (d.i. maximaal 180 woorden) mag telexen). Als *volbetaald telegram* zou voor 180 woorden f 315,— in rekening worden gebracht, terwijl het als *uitgesteld telegram*, zgn. LT, waarbij de PTT pas voor doorzending zorgt wanneer alle volbetaalde telegrammen voor Argentinië zijn verwerkt, voor de halve prijs gaat, d.i. voor f 157,50. Door een bepaalde, uitvoerige tekst evenwel drastisch in te korten en alleen datgene over te seinen wat werkelijk niet uit de inhoud kan worden gemist, kan een bericht in vele gevallen worden teruggebracht tot 22 woorden, het minimumaantal voor een uitgesteld telegram, hetgeen in dit geval f 19,40 zou betekenen.

Wij hebben hierboven duidelijk aangetoond hoe groot de besparingen kunnen zijn en hoe belangrijk het is tevoren contact met de experts op dit gebied op te nemen en hun adviezen op te volgen. De correspondentie-afdeling is erop ingesteld steeds de goedkoopste weg te zoeken zonder daarbij de urgentie van het bericht te onderschatten. Zij vraagt daarvoor echter de medewerking van alle concipiënten om geen telegramconcepten aan te bieden in gevallen waar een luchtpostbrief nog ruimschoots op tijd zou zijn en vooral door in twijfelgevallen even te bellen (toestel 200 of 167).

SCHIP—WAL VICE VERSA

Het spreekt vanzelf dat de verbinding tussen het schip en de wal, wanneer het schip op zee is, per „radio” dient te geschieden wanneer de aard van het bericht zodanig is dat de tijd gemoeid met de verzending van een luchtpostbrief uit of naar de eerstvolgende aanloophaven niet aanvaardbaar is. Ook hier kan besparing worden verkregen door het verzenden van het bericht als SLT, althans wanneer de daarmee ge-

(Vervolg op pag. 13)

ONZE VLOOT-



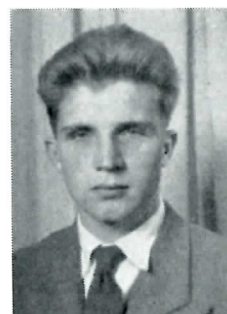
C. VAN ESSEVELD
3e werktuigkundige
1955 — 5.8 — 1965



J. W. VAN LEIJDEN
3e werktuigkundige
1955 — 10.8 — 1965



B. H. CORNELISSE
3e werktuigkundige
1955 — 13.8 — 1965



G. RIETDIJK
3e werktuigkundige
1955 — 13.8 — 1965



H. A. KULING
2e stuurman
1955 — 15.8 — 1965



A. J. BAERVELDT
3e werktuigkundige
1955 — 16.8 — 1965



J. B. J. JONKER
3e werktuigkundige
1955 — 16.8 — 1965



C. DE WITTE
3e werktuigkundige
1955 — 16.8 — 1965



J. VAN DER SCHEE
3e werktuigkundige
1955 — 17.8 — 1965



G. G. WOLSINK
3e werktuigkundige
1955 — 17.8 — 1965



A. DE BOER
2e werktuigkundige
1955 — 25.8 — 1965



A. DE HAAN
2e werktuigkundige
1955 — 25.8 — 1965



J. G. KUIT
3e werktuigkundige
1955 — 25.8 — 1965



J. L. VAN DER RIJNST
3e werktuigkundige
1955 — 25.8 — 1965



S. A. VERHAGE
3e werktuigkundige
1955 — 25.8 — 1965



H. J. A. SAVONIJE
bootsman
1955 — 1.8 — 1965

JUBILARISSEN



J. N. HELBERS
matroos/kabelgast
1955 — 8.8 — 1965



J. P. M. MENNEN
bediende
1955 — 10.8 — 1965



A. P. HARTEMINK
matroos/kabelgast
1955 — 10.8 — 1965



J. L. LANGSTRAAT
2e hofmeester
1955 — 11.8 — 1965



G. VAN DRIEL
chef kok
1955 — 15.8 — 1965



J. H. VAN ELTEREN
chef hofmeester
1955 — 15.8 — 1965



C. F. M. HARTMAN
matroos/kabelgast
1955 — 26.8 — 1965



C. DE JONG
bootsman
1955 — 26.8 — 1965

(Vervolg van pag. 11)

meide korte vertraging verantwoord is, waarbij rekening dient te worden gehouden met de iets grotere vertraging in aflevering tijdens de weekeinden.

Wanneer buiten Europa de scheepsagentuur in de volgende aanloophaven door een Groepsmaatschappij wordt waargenomen (b.v. in Curaçao en Venezuela), maakt ook de reeds hiervoor aangehaalde telexverbinding snelle en voordelige communicatie mogelijk. Binnen Europa kan naar en vanuit een haven bijna altijd snel een bericht worden verzonden per telex via de agent, van welke mogelijkheid helaas nog te weinig gebruik wordt gemaakt.

Een telegram via de agenten buiten Europa zal in de meeste gevallen aanzienlijk duurder zijn dan een vanuit zee verzonden bericht.

CONCLUSIE

Wij hebben in dit artikel vrij uitvoerig stil gestaan bij alle communicatiemiddelen die wij hier kennen. Zoals we reeds schreven was ons voornaamste doel u duidelijk te maken dat telexberichten meestal goedkoper en vooral ook sneller zijn dan brieven en dat veel meer van de voordelen die de telex biedt, gebruik zou moeten worden gemaakt.

Een telexbericht is kort en strikt zakelijk en beantwoordt daardoor voor de volle 100% aan de eisen die deze tijd stelt. In vergelijking met een telegram biedt het het voordeel dat de inhoud, zij het zonder franjes, toch in goed leesbare taal kan worden gesteld. Wel dient de concipiënt er rekening mee te houden dat zijn telexconcept tevoren moet zijn geparafeerd,

want wanneer het concept eenmaal op de telexkamer is gearriveerd, gaat het rechtstreeks de deur uit.

Bij brieven bestaat altijd nog de mogelijkheid om vóór verzending de tekst te herzien, hetgeen overigens met veel extra tijdverlies (en kosten) gepaard gaat. Belangrijk is het ook om achter het concept voor een brief *altijd* de correspondentie te voegen waarnaar wordt verwezen. Dit versnelt de behandeling ten zeerste terwijl het speciaal voor de adressering van berichten in het Groepsverkeer uitermate belangrijk is dat de juiste „reference-indicators” worden vermeld, waardoor de bezorging op het ontvangende kantoor wordt versneld. Bij telexen zorgt de Londense automatische telegraafcentrale met behulp van deze indicators ervoor, dat het bericht zelfs automatisch en rechtstreeks op de telexmachines van de betrokken afdelingen binnenkomt.

Resumerend enkele richtlijnen die vooral belangrijk zijn:

- 1) Het telefoonverkeer beperken tot spoedeisende gevallen.
- 2) Berichten voor buitenstaanders in Nederland altijd per telex.
- 3) In het Groepsverkeer binnen en buiten Europa telex gebruiken, indien de geadresseerde telexaansluiting heeft.
- 4) Telegrammen alleen wanneer een brief te lang onderweg zal zijn.
- 5) Altijd de bijbehorende correspondentie bij uw concept-brief voegen.
- 6) In gevallen waarbij u niet zelf kunt overzien welke de beste weg zal zijn, even inlichtingen vragen via toestel 200 of 167.

Bewerking van artikel uit „Onder de Vlam” van 14.5.1965

MET PENSOEN



W. BIESHEUVEL
hoofdwerktuigkundige
25.6.1936 — 31.7.1965

Met ingang van 1 augustus 1965 heeft hoofdwerktuigkundige W. Biesheuvel de dienst van onze Maatschappij onder toekenning van pensioen verlaten.

Na op 25 juni 1936 als 5e werktuigkundige te zijn aangenomen, vertrok hij kort daarna met de „Mirza” naar Curaçao om in genoemde rang op de schepen van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij te worden tewerkgesteld.

Gedurende vele jaren, waaronder begrepen de periode 1940/1945 deed hij in diverse rangen in de Caraïbische wateren dienst, totdat hij eind 1954 op de diepzeevloot werd tewerkgesteld als 2e werktuigkundige.

In de jaren 1958 en 1959 keerde hij voor ongeveer tien maanden naar zijn oude werkterrein in de West terug, waarna hem in waarnemende rang het toezicht op de werktuigkundige dienst aan boord van het m.s. „Malea” werd toevertrouwd. Op 1 januari 1960 volgde zijn aanstelling tot hoofdwerktuigkundige.

Zijn laatste schip was het s.s. „Arca”, waarop hij 25 maart jl. te Singapore werd afgelost.

Wij wensen de heer Biesheuvel nog vele jaren van goede gezondheid temidden van allen die hem dierbaar zijn.

10e Shell Wereld Golf Tournoi

Op zaterdagochtend 11 september 1965, vanaf 9.30 uur zal de gezamenlijke wedstrijd voor het tournoi wederom kunnen worden gespeeld, en wel op de Noordbrabantse Golfclub „Toxandria” te Dorst bij Breda.

Deze wedstrijd is open voor werknemers en gepensioneerden van Maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep en hun echtgenoten.

Shell International Petroleum Co. Ltd. en Shell Nederland N.V. hebben respectievelijk voor de heren en voor de dames de prijzen beschikbaar gesteld, die blijvend in het bezit zullen komen van de winnaars.

Aan alle speelsters en spelers die de vorige jaren aan de gezamenlijke of individuele wedstrijd deelnamen, zal medio augustus a.s. een rondschrĳven met aanduiding van de wedstrijdvoorwaarden, alsmede een inschrijfformulier worden toegezonden met het verzoek dit laatste vóór 1 september 1965 te retourneren.

Degenen, die niet aan de gezamenlijke wedstrijd kunnen deelnemen, kunnen ook op zondag 12 september a.s. individueel deze wedstrijd spelen.

Aan allen die op 20 augustus 1965 nog niet zulk een rondschrĳven, met inschrijfformulier, hebben ontvangen en toch wensen deel te nemen aan dit tournoi, wordt verzocht zich onverwijld in verbinding te stellen met Mejuffrouw E. C. S. van Lare, Shell Nederland N.V., Hofplein 20, Rotterdam, telefoon 010-132500, toestel 312.

NOOT:

Het eerste Shell Wereld Golf tournoi werd georganiseerd door de Shell Golfclub op Curaçao ter gelegenheid van haar 25-jarig bestaan. De eerste prijs bestond, zowel voor de dames als voor de heren, uit een „Zilveren Cactus”, gemaakt naar voorbeeld van het beruchte rijtje cacteeën op de zevende fairway.

Deze wedstrijd sloeg zo in, dat de Shell-Maatschappijen, waartoe de winnaars behoorden, een nieuwe prijs ter beschikking stelden. De centrale administratie van de uitslagen liep vanaf dit tweede tournoi via Londen.

Het lofwaardig initiatief van de Curaçaose Shell Golfclub heeft thans geleid tot de tiende wedstrijd in successie. Waarlijk een succes!

„SHELL” AANSTEKERGAS

Gasaanstekers, de verre nazaten van de familie der tondeldozen, hebben de laatste tijd veel furore gemaakt. Geleidelijk aan heeft de benzine-aansteker, die enige jaren geleden nog algemeen werd gebruikt, het veld moeten ruimen voor aanstekers met gasvulling. De vluchtige benzine maakte plaats voor het reukloze, vloeibare gas, waarmee tegelijkertijd het probleem van een snelle verdamping — het euvel van benzine-aanstekers — was opgelost.

Gasaanstekers kunt u in twee groepen verdelen: die met verwisselbare tankjes en aanstekers, die u zelf met gas kunt vullen. Voor deze laatste categorie wordt „Shell” Aanstekergas geïntroduceerd: een handig busje met vloeibaar gas, voldoende voor ongeveer twaalf vullingen. Het bijzondere van dit nieuwe Shell-produkt is, dat u er vrijwel alle navulbare gasaanstekers mee kunt vullen. In de dop van het busje zitten namelijk drie gekleurde losse „ventieltjes” en met behulp hiervan kan de aansteker met het gasbusje worden verbonden. Hoe dat precies moet gebeuren leest u op het zakje, waarin het busje wordt geleverd.

Algemeen wordt verwacht, dat er van de zijde van het publiek grote belangstelling zal bestaan voor dit artikel, dat in vergelijking met soortgelijke vulsystemen erg aantrekkelijk in prijs is en bovendien een grote capaciteit heeft.

„Shell” Aanstekergas is ook in de personeelwinkels verkrijgbaar voor f 1,75 per busje.



vlootpersoneel/personalia

(in de periode 16.6 t/m 15.7.1965)

GEHUWD:

- 23.6: J. N. A. van de Giessen, 4e stm., met Mej. H. van der Zedde;
8.7: G. Rietdijk, 3e wtk., met Mej. H. Kocken;
9.7: M. J. Parent, 5e wtk., met Mej. C. C. Sohier;
13.7: R. Hendriks, 4e stm., met Mej. E. M. Witte.

GEBOREN:

- 16.6: Robert Hendrik, zoon van H. A. Groenendijk, Chef Hofmeester, en Mevr. M. Groenendijk-Kreikamp;
17.6: Johannes Maria, zoon van J. A. M. Elias, 3e stm., en Mevr. W. M. Elias-Hakkeling;
19.6: Monique Harmina, dochter van W. Muis, 4e wtk., en Mevr. H. J. Muis-Vélo;
29.6: Ronald Frank, zoon van H. van Slegtenhorst, 2e stm., en Mevr. A. Slegtenhorst-Maaskant;
5.7: Edwin, zoon van J. de Vos, Chef kok, en Mevr. H. de Vos-Verhoeff;
6.7: Frans Bart, zoon van B. Ozinga, 5e wtk., en Mevr. D. Ozinga-Dijkstra;
8.7: Anna Katja, dochter van R. B. Scherjon, 5e wtk., en Mevr. C. P. Scherjon-Mögelin.

MET VERLOF:

- gezagv.: H. E. Glansbeek, C. J. J. Rozema, G. Heising, G. Hoving, N. P. N. Reus, G. P. Paulussen, S. J. de Geus, T. J. van de Vrie, F. Fekkes;
1e stl.: D. A. C. Vermeulen, J. Verhoeven, H. Barth, P. J. P. Siebesma, L. van der Valk;
2e stl.: C. Vlas, C. P. Donken, S. Noordenbos, R. Jousma, M. Hus, H. K. Paauw;
3e stl.: J. S. de Jong, J. V. Kruit, O. A. van Druten, D. J. van der Mast, J. Okkema, L. D. J. van Zuilekom, A. J. de Kraker;
4e stl.: R. Hendriks, J. W. Nieuwerf, G. C. van Apeldoorn, G. van Kernebeek, M. Stammes, J. de Kok, R. Bergman, J. J. B. Roest, S. B. M. Breukel, M. A. J. Swakhoven, F. M. J. van Laar, L. Kazemier;
11.stm.: W. de Boer;
hfd.wtk.: N. W. Groen, J. van der Stel, H. Lesuis, G. Bravenboer, J. van der Meijde, H. van Manen, P. van der Hout;
2e wtk.: T. E. Knijff, A. de Boer, F. van Dalen, J. R. Alisma, H. W. van Diepen;
3e wtk.: J. Visser, K. J. Faasse, G. G. Wolsink, J. M. ten Haaft, C. Kloosterboer, S. Neeleman, F. de Roos;
4e wtk.: S. Warmenhoven, J. J. Langendoen, B. Oudkerk, A. J. Hulzebos, C. C. van Essen, H. Sukkel, F. F. Ozinga, C. J. Lambregts, J. Slotje, R. A. Risseeuw, W. D. Hoogland, T. E. Leeuwangh;
5e wtk.: H. A. E. Wenas, L. J. Feunekes, W. Wartena, J. H. S. van der Pas, J. C. Stenekes, C. A. Douwes, C. Houwer, J. Zijp, J. C. Ganzinga, A. A. J. Cornelissen, A. G. P. Jansen, G. J. Leussink, P. H. Bakker;
bootslieden: C. Poot, P. H. A. v. d. Putten;
1e pomplieden/bankwerker: A. G. Freeth, B. S. Roos;
2e pomplieden/bankwerker: M. J. J. v. d. Linden, R. Stuifzand;
bankwerker: G. H. M. Sauren;
chef hofmeesters: J. Kooi, A. van Santen, H. J. Nuis, A. A. Turkenburg, J. Brussé;
chef koks: B. C. Eygendaal, W. F. H. v. d. Moezel, G. H. Valk.

30 JAAR IN DIENST



J. C. HUBERT
sectie DFT/1
1935 — 4.7 — 1965



G. HOUWER
hoofdwerktuigkundige
1935 — 12.8 — 1965

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Abida:* gezagv. H. Faber, chef hofm. P. S. L. Donders;
m.s. Acila: 2e wtk. A. Bax;
m.s. Acmaea: wnd. 2e stm. W. Drost, wnd. 3e stm. H. W. van Loon, 2e wtk. H. Th. de Zwart, 4e wtk. R. van der Berg, radio-officier C. Voogd;
m.s. Acteon: wnd. 4e wtk. W. M. J. de Kwant, 5e wtk. A. Hoekstra;
s.s. Arca: 3e stm. C. L. Heijboer;
s.s. Atys: gezagv. N. H. van der Heiden;
m.s. Camitia: 4e stm. J. G. de Leeuw, wnd. 4e wtk. L. P. A. de Winter;
m.s. Cinulia: 2e stm. M. de Graaf, 11.stm. R. A. van den Bosch;
m.s. Crania: 2e stm. F. W. van Oerle, 11.stm. W. A. Vergouw, 2e wtk. G. Veldt, wnd. 4e wtk. J. L. M. van Eijndt;
s.s. Ganesella: 3e stm. D. E. Krijgsman, wnd. 2e wtk. H. W. R. van Deutekom, wnd. 4e wtk. J. P. J. Reichwein;
s.s. Gari: wnd. hfd.wtk. A. de Jong;
s.s. Kabyliya: chef hofm. R. B. Vos;
s.s. Kalydon: wnd. 2e wtk. H. van Rossum;
s.s. Kara: 2e stm. A. C. Weide, 2e wtk. G. H. Germing, wnd. 3e wtk. J. D. B. Ewers, radio-officier T. W. A. van der Louw, bootsman C. J. de Fouw, 1e pompman/bankwerker L. J. C. van Kuyen, 2e pompman/bankwerker R. W. H. Tadema, chef hofm. H. Scharloo;
s.s. Katelysia: 5e wtk. W. H. Hennink;
s.s. Kelleitia: 4e stm. J. A. J. Johannisse, hfd.wtk. J. van Bon, 3e wtk. H. S. Schlaghecke, 11.wtk. J. J. Dommissie;
s.s. Kenia: 5e wtk. G. J. Verbeek;
s.s. Kermia: wnd. 3e stm. H. J. Pasman, 2e wtk. A. Modderman, wnd. 4e wtk. J. C. van Weele, 5e wtk. G. J. van Eijk, chef hofm. A. Onderstal;
s.s. Khasiella: wnd. 3e wtk. H. J. Wullink, wnd. 4e wtk. A. G. M. Witten;
s.s. Koratia: wnd. 1e stm. A. J. Schumm, 2e stm. H. Verbaas, wnd. 3e stm. G. J. Knol, wnd. 3e wtk. H. J. Kievit, 5e wtk. F. C. Apontoweil, 5e wtk. W. Verhagen;
s.s. Korovina: 1e stm. E. H. Brameyer, hfd.wtk. W. A. van Rooijen, 5e wtk. A. Baljeu, chef kok M. L. v. d. Graaf;
s.s. Kosicia: gezagv. C. Wortel, 2e stm. H. A. Kuling, 3e stm. J. M. Huijgens, 4e wtk. B. Dob;
s.s. Kosmatella: wnd. 3e wtk. C. J. den Hollander, 4e wtk. J. Prinsze, radio-officier G. Dekker;
s.s. Kylix: wnd. 4e wtk. A. K. van 't Blik;
s.s. Ondina: radio-officier J. B. Agricola;
s.s. Onoba: hfd.wtk. T. H. J. Feldberg;

- s.s. *Pholidora*: 3e stm. J. Baard, wnd. 4e wtk. G. van Wijhe;
 s.s. *Philine*: 4e wtk. C. G. Klitsie;
 s.s. *Philippia*: gezagv. J. Ruys;
 s.s. *Sepia*: hfd.wtk. K. Toereppel, wnd. 3e wtk. N. J. Doorn, radio-officier A. Weldering;
 s.s. *Viana*: gezagv. J. H. R. Broersma, hfd.wtk. J. J. Binkhorst, 3e wtk. H. Steenhuis, 5e wtk. J. C. Wichmann, radio-officier J. B. Kints, bootsman M. J. van der Neut, 1e pompman/bankwerker A. P. L. v. Vrijaldenhoven, 2e pompman/bankwerker C. Luykenaar, bankwerker L. Roet, chef hofm. M. L. Verschoor, chef kok H. J. Lieshout;
 s.s. *World Hill*: hfd.wtk. R. G. Pieters, radio-officier F. M. van Wageningen;
 s.s. *Zafra*: gezagv. W. J. de Haan.

TEWERKGESTELD BIJ:

Petroleum Development of Oman Ltd.: 1e stm. J. L. Muyskens.

DE DIENST VERLATEN:

2e wtk.: J. W. van der Veen;
 3e wtk.: P. van der Hoeven;
 4e wtk.: F. S. Lausberg;
 bootsman: G. Engelhardt;
 1e pompman/bankwerker: A. Brouwer;
 chef hofmeester: K. H. Nanninga;
 chef kok: J. de Vos.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stm. G.H.V.: 2e stl. F. W. van Oerle, M. de Graaf, B. Langendoen, P. F. L. Schölvinck;
 1e stm. G.H.V.-Th.: 3e stm. W. S. van der Ham;
 2e stm. G.H.V.: 3e stm. W. Drost;
 2e stm. G.H.V.-Th.: 3e stl. C. A. Koppendraaier, P. H. van der Ham, H. P. Abrahamse;
 „C”: 2e wtk. H. Blaauw;
 „C”-Th.: 2e wtk. C. L. H. Stocking Korzen, J. van Essen;
 „B”: 3e wtk. A. Bax, 4e wtk. N. J. Doorn, H. J. Kievit, P. Balt;
 „B”-Th.: 3e wtk. W. J. Meuldijk, J. I. Brangert, 4e wtk. M. J. de Jong;
 „A”: 5e wtk. J. J. L. Geerink;
 „Ass.”: 5e wtk. W. Verhagen, A. Baljeu;
 Volmatroos: matroos L. Huisman;
 Scheepskok: chef kok P. J. M. v. d. Ende, C. G. M. v. Schuppen.

AANGESTELD ALS:

gezagv.: C. J. J. Rozema, G. Heising;
 1e stm.: J. de Jong, B. R. Teuben, P. R. van Kranen;
 2e stm.: C. R. Groen, P. F. L. Schölvinck, W. Kalkman, B. Ritman, L. B. A. van Bruinisse;
 3e stm.: T. W. Scharrenburg, J. Wagenvoort, A. J. de Kraker, J. M. Abbink, F. F. Ates, A. P. J. Schets, R. J. Westerbriink;
 2e wtk.: H. Buiten, J. H. Veen, A. Bax, A. de Haan;

IN DIENST GETREDEN:

Vlootpersoneel



J. J. DOMISSE
 leerling-
 werktuigkundige
 per 21.6



R. W. H. TADEMA
 2e pompman/
 bankwerker
 per 14.6



L. ROET
 bankwerker
 per 28.6

Walpersoneel



R. M. WILLEMSTEIN
 sectie DFP/12
 per 1.7

3e wtk.: D. de Knecht, J. Wielart, W. C. van der Pluym, A. van der Hooft, J. W. Keesmaat, C. J. van der Ent, F. G. Krijgsmann, H. Kuyper, J. Walraven, W. Vroling;
 4e wtk.: K. P. Kaal, K. L. J. Aertssen, C. G. Klitsie, J. Prinsze, J. H. T. van Schaik;
 5e wtk.: W. Verhagen, A. Baljeu;
 wachtassistent: J. Feteris;
 1e pompman/bankwerker: W. P. M. Samuels;
 2e pompman/bankwerker: C. Luykenaar;
 bankwerker: J. P. Pauli.

Mutaties walpersoneel

(in de periode 16.6 t/m 15.7.1965)

GEHUWD:

18.6: Mej. E. Haasnoot - sectie DFF/1 - met de heer P. Hoogendoorn.

UIT DIENST:

1.7: Mevr. G. van den Ende-Vitters - sectie DFF/3;
 1.7: Mevr. W. C. van Buiren-Moll - sectie DFF/5;
 1.7: Mevr. G. Jansson-van der Schans - sectie DFP/5.

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:

Mej. J. F. Schilt

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



- 1. m.s. ABIDA
- 2. m.s. ACILA
- 3. m.s. ACMAEA
- 4. m.s. ACTEON
- 5. s.s. ARCA
- 6. s.s. ATYS

- 7. m.s. CAMITIA
- 8. m.s. CINULIA
- 9. m.s. CRANIA
- 10. s.s. KABYLIA
- 11. s.s. KALYDON
- 12. s.s. KARA

- 13. s.s. KATELYSIA
- 14. s.s. KELLETIA
- 15. s.s. KENIA
- 16. s.s. KERMIA
- 17. s.s. KHASIELLA
- 18. s.s. KOPIONELLA

- 19. s.s. KOR
- 20. s.s. KOR
- 21. s.s. KOR
- 22. s.s. KOR
- 23. s.s. KOR
- 24. s.s. KRE

SCHEPEN OP 8 AUGUSTUS 1965

Bijlage van de augustus 1965-editie van „Tussen Schip en Ka”,
maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.



25. s.s. KRYPTOS
26. s.s. KYLIX
27. s.s. ONDINA
28. s.s. ONOBA
29. s.s. PHILIDORA
30. s.s. PHILINE

31. s.s. PHILIPPJA
32. s.s. SEPIA
33. s.s. VASUM
34. s.s. VIANA
35. s.s. VIDENA
36. s.s. VITREA

37. s.s. VIVIPARA
38. s.s. WORLD HILL
39. s.s. ZAFRA
40. s.s. ZARIA