

TUSSEN  
**SCHIP  
EN KA**

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

DECEMBER 1966





c / Daer en is die met dien

en bader / hoe worden. / f-tafelken ge- / de / Joannes onderden haer

men mont ge- / maect, ] ende

se over alle die n 't geheele ge- / gespoken van

den 6 namen al doch dit kin- / ut des Heeren

bader wiert est / ende pro-

ere / de Godt gesocht / ende / sijnen volc-

oorn der salig- / Davids sijns

heeft dooz den n / die 70 van / zijn, ]

inge van onse er der gene die

schept dede aen igh ware sijns

ien hy Abza- / ft / om ons te

re upt de hant souden sonder

gerechtigheyt ebens.

sult een Pro- / oemt woode / ht 73 des Hee- / e wegen te be-

ennisse der sa- / gebinge harer

rwegingen der i / met welke langh upt der

den genen die nde schadulwe- / richten op den

wies op / ende / ende was in / sijnert ver- /

ute ofte spruce / ge- / 64. 12. maer het boe- / cher genomen woer.

m. 8 ende sijns ge- / beken gemaect, / er een loffangh Godt / m om her kin te sien / ian geseght was / hee- / eden / ende JESUS / booz gesleit. 25 al- / m / ende na eem lof-

vangh van hem propheteert. 35 Desgehele doer dook Anna de Prophetesse. 41 Christus twaelf jaren oudt zijnde / rept met sijn ouders na Jerusaleem. 45 woer van haer gebonden in den Tempel onder de Leerars. 51 keert wederom na Nazareth / ende is sijn ouders onderdanigh / ende neemt toe in wijs- / beyt / grootte / ende genade.

1 Ende het geschiedde in die selve da- / gen datter een gebodt uptgingh van den Keyser Augusto / dat de geheele wer- / relt beschreuen soude worden.

2 Dese eerste beschrijvinge geschiedde als Cyprenius over Spzien Stadthouder was.

3 Ende sy gingen alle om beschreuen te worden / een pegelick na 7 sijn eygen stad.

4 Ende Joseph gingh oock op van Galilea / upt de stad Nazareth na Judam / tot de stad Davids / die Bethlehem genacmt wort / (om dat hy upt den hupfe ende geslachte Davids was)

5 Om beschreuen te worden met Maria sijn ondertzoutot wijf / welke bezucht was.

6 Ende het geschiedde als sy daer waren / dat de dagen verbult warden / dat sy haren soude.

7 Ende sy daerde haren eerstegebo- / ren soon / ende wandt hem in doerken / ende leyde hem neder in de kribbe / om dat booz haerlieden geen plaats en was in de herberge.

8 Ende daer waren herders in die selve lantsche / haer houdende in het velt / ende hielden de nachtwacht over hare kudde.

9 Ende siet een Engel des Heeren front hy haer / ende de heerlichheyt des Heeren omfcheemse / ende sy vreesden met groote vreesse.

10 Ende de Engel seyde tot haer / En vrees niet / want siet ick verkhondige u groote blydship / die alle den volcke wesen sal.

11 [Namelick] dat u heden gebozen is de Salighmaker / welke is Christus de Heere / in de stad Davids.

12 Ende dit sal u het tecken sijn / Sy sult het kindken binden in doerken gewon- / den / ende liggende in de kribbe.

13 Ende van stonden aen was [daer] met den Engel een menigheyt des hemel- / schen heyligheyt / prysende Godt ende seg- / gende /

14 Eere [zy] Godt in de hooghste [he- / melen] / ende vrede op aerden / in den men- / schen / ende welbehagen.

15 Ende het geschiedde / als de Engelen van haer 22 weelgeboren waren na den he- / mel / dat de herders tot malkanderen sey- / den / Laet ons dan henen gaen tot Bethle- / hem / ende laet ons sien het woort dat daer geschiet is / r welck de Heere ons heeft kondt gedaen.

16 Ende sy quamen met haeste / ende bon- / den Mariam / ende Joseph / ende het kind- / ken liggende in de kribbe.

17 Ende als sy het gesien hadden maech- / ten sy alomme bekent het woort / dat haer van dit kindken geseght was.

18 Ende alle die het hoozen vertwonder- / den haer / over het gene haer geseght wiert van de herders.

19 Doch Maria bewaerde dese woorden alle te samen / overleggende [die] in haer herte.

1 Namelick / ter- / wijle Maria waer- / getingh.

2 Dese was de tweede Roomse Keyser / volgende op Julius Caesar den ces- / sen / ende onder sijn- / ner regeringe was het Roomse Rijck in sijn meeste harte ende ruste. Dese ge- / regeert onzen sel- / en bistigh jaren / en- / de is dit geschiet onzen het twee en veer- / tighste jaer sijn- / ners Rijcks.

3 Gr. alle her be- / woende, namelick / aerdrick: hetwelck verstaen moet woer- / den soo verre hem- / het Roomse Rijck doen wylrecht.

4 Namelick / om daer upt te warden de menigheyt der on- / derden des Room- / schen Rijcks / ende haer vermogen / op dat een peder na het selve soude mogen gesicht worden.

5 Dese beschrij- / vinge woer te ge- / noemt / ten aensien / van noch een twee- / de / die daer na ge- / schiet is / waer van gewaagh gemaect wort Act. 5. 37. en- / de hy Joseph. Antiq. lib. 18. cap. 1.

6 Dese woer te in de Roomse bishop- / pen genaemt Quir- / tus die sijn honden was over gantsch Spzien / waer van Judea doen ter 19e ende deel was.

7 Namelick van waer hy afkomstigh was / ende daer sijn geslachte woonde. a Micha. 5. 1.

8 1. Sam. 16. 4. Or. b. 1. Sam. 17. 42.

9 1. Sam. 17. 42. Or. b. 1. Sam. 17. 42.

10 1. Sam. 17. 42. Or. b. 1. Sam. 17. 42.

11 1. Sam. 17. 42. Or. b. 1. Sam. 17. 42.

12 1. Sam. 17. 42. Or. b. 1. Sam. 17. 42.

13 1. Sam. 17. 42. Or. b. 1. Sam. 17. 42.

14 1. Sam. 17. 42. Or. b. 1. Sam. 17. 42.

15 1. Sam. 17. 42. Or. b. 1. Sam. 17. 42.

16 1. Sam. 17. 42. Or. b. 1. Sam. 17. 42.

17 1. Sam. 17. 42. Or. b. 1. Sam. 17. 42.

18 1. Sam. 17. 42. Or. b. 1. Sam. 17. 42.

19 1. Sam. 17. 42. Or. b. 1. Sam. 17. 42.

20 1. Sam. 17. 42. Or. b. 1. Sam. 17. 42.

21 1. Sam. 17. 42. Or. b. 1. Sam. 17. 42.

22 1. Sam. 17. 42. Or. b. 1. Sam. 17. 42.

23 1. Sam. 17. 42. Or. b. 1. Sam. 17. 42.

24 1. Sam. 17. 42. Or. b. 1. Sam. 17. 42.

25 1. Sam. 17. 42. Or. b. 1. Sam. 17. 42.

26 1. Sam. 17. 42. Or. b. 1. Sam. 17. 42.

27 1. Sam. 17. 42. Or. b. 1. Sam. 17. 42.

28 1. Sam. 17. 42. Or. b. 1. Sam. 17. 42.

20 Ende de herders kerden wederom / verheerlickende ende prysende Godt over al- / les wat sy gehoort ende gesien hadden / ge- / lijck tot haer gespoken was.

21 Ende als acht dagen verbult wa- / ren / dat men het kindken besnijden soude / soo wiert sijn name genacmt JESUS / welke genaemt was van den Engel / eer hy in den lichame ontfangen was.

22 Ende als de dagen haer e repni- / ginge verbult waren na de wet Moyses / bzachten sy hem te Jerusalem / op dat sy [hem] den Heere boozdeschen.

23 [Gelijck] geschreuen is in de wet des Heeren / Al wat manlick is dat de moe- / der opent / sal den Heere hepligh genaemt worden

24 Ende op dat sy offerhande gaven na het gene dat in de wet des Heeren geseght is / een paer toezelduyben / ofte twee jonge duyben.

25 Ende siet daer was een mensche te Jerusalem / wiens name was Simeon / ende dese mensche was rechtverdig ende Godt- / vreesende / verwachtende de vertzoofinge Jisraels / ende heplige Geest was op hem.

26 Ende hem was een Godtlike open- / baringe gedaen dooz den Hepligen Geest / dat hy den doot niet sien en soude / eer hy den Christus des Heeren soude sien.

27 Ende hy quam dooz den Geest in den Tempel / ende als de ouders het kindken Jesium inbzachten / om na de gewoonte der wet met hem te doen :

28 Soo nam hy het selve in sijne armen / ende loofde Godt / ende seyde /

29 Nu laet gy Heere / uwen dienst- / knecht Gaen in vrede / na uwo woort.

30 Want mijne ooghen hebben 38 utwe- / saligheyt gesien /

31 Die gy bereept hebt booz het aenge- / sichte van alle de volckeren :

32 En siet tot verlichtinge der Hep- / denen / ende tot heerlichheyt uwes volcks Jisraels.

33 Ende Joseph ende sijne moeder ver- / wonderden haer over het gene dat van hem geseght wiert.

34 Ende Simeon zegende haerlieden / ende seyde tot Mariam sijne moeder / Siet / dese woer 41 geset tot eenen bal ende opstan- / dinge veler in Jisrael / ende tot een tecken / dat wedersproken sal worden /

35 [Ende oock] een sweert sal dooz uwo- / selfs ziele gaen / op dat de gedachten upt- / velt herten geopenbaert worden.

36 Ende daer was Anna een propheteffe / ende dochter Phanuels / upt de stamme Iasari : Dese was 45 tot grooten ouderdom gekomen / welke met [haren] man seben jaren hadde geleest van haren maeghdom af.

37 Ende sy was een weduwe van on- / trent vier en tachtentigh jaren / dewelcke 46 niet en weck upt den Tempel / met vast- / ende bidden / dienende nacht ende dagh.

38 Ende dese te dier selver ure daer hy ko- / mende heeft insgelijck den Heere 47 beleeden / ende spake van hem tot allen die verlof- / singe in Jerusalem verwachteden.

39 Ende als sy alles volpndicht had- / den / wat na de wet des Heeren [te doen] was / kerden sy wederom na Galileam / tot haer stad Nazareth.

40 Ende het kindken wies op / ende

49 wiert gester- / vult met wijf / was over her- /

41 Ende / na Jerusalem

42 Ende / worden was / gaen waren / daeghs :

43 Ende / hadden / doe- / Jhesus te Jeru- / moeder en wijf

44 Daer- / schap op den v- / repse / ende soch / onder de beke-

45 Ende / kerden sy w- / soekende.

46 Ende / dat sy hem do- / in het midden / ende haer on-

47 Ende / deden haer over- / den.

48 Ende / slagen / ende sy / waarom hebt

49 Ende / 50 uwo bader en / gesocht.

49 Ende / dat gy my g- / niet / dat ick u / Daders :

50 Ende / niet / dat hy tot /

51 Ende / quam tot Naz- / danigh. Ende / dese 59 dingen /

52 Ende / ende in 60 groc / ende de menscl

53 Ende /

54 Ende /

55 Ende /

56 Ende /

57 Ende /

58 Ende /

59 Ende /

60 Ende /

61 Ende /

62 Ende /

63 Ende /

64 Ende /

65 Ende /

66 Ende /

67 Ende /

68 Ende /



## Oud, en toch... nieuw!

Als U dit leest zal dat ongeveer zijn: op of rond de kerstdagen of de jaarwisseling. Dagen, die je altijd wat doen.

Ze roepen herinneringen wakker. Dat bedoel ik hierboven met: oud. Maar, ze doen ook verlangens herleven, waardoor we bij de toekomst, bij het nieuwe worden bepaald. Ja, het oude en toch ook weer het nieuwe.

Enerzijds de herinneringen, anderzijds de verlangens.

Als we nu eens trachten daarin een beetje met elkaar mee te denken, dan geloof ik, dat er wel niemand van U aan boord zal zijn, die zich niet zal herinneren, dat het kerstfeest zijn oorsprong dankt aan het kerstevangelie, zoals het door de eeuwen heen steeds is gelezen en verkondigd. Maar, hoe vaak die oude boodschap ook gedrukt of — we zien het hiernaast — herdrukt werd, het bleef steeds dezelfde inspirerende bron tot een hernieuwde viering van het kerstfeest. Daarbij rijst natuurlijk de vraag: kunnen wij nu anno 1966 dat feest nog vieren? Die vraag zullen wij, naar het mij voorkomt, dan alleen kunnen beantwoorden als we de moeite willen nemen daarover na te denken vanuit het kerstevangelie. Want daar komt het vandaan. Natuurlijk kan hier niet alles genoemd worden.

Maar door de komst van Jezus Christus heeft God een nieuwe inhoud gegeven aan wat minstens zo oud is als de wereld, en waardoor deze door allerlei oorzaak geworden wereld alleen kan bestaan en voortbestaan. En dat is: de LIEFDE! Het kerstevangelie brengt de liefde in rechtstreeks verband met GOD! Een van de meest merkwaardige feiten uit het kerstgebeuren is, dat de herders dat hebben aanvaard, toen de engel hun boodschapte: „En dit zal U het teken zijn: U zult een kind vinden in doeken gewikkeld en liggende in een kribbe”. En zo hebben die herders, waarvan men werkelijk niet kan zeggen dat zij onder gunstige omstandigheden leefden en werkten, daar in Bethlehem dat kind gevonden. Dat kind was Jezus Christus. Daardoor was het ècht kerstfeest in hun leven geworden. Zij keerden terug: God lovende en prijzende om alles wat zij gehoord en gezien hadden.

Nu zou ik dit willen zeggen: hoe meer ook wij aan Hem een plaats geven in ons denken en handelen des te meer beleven we de eigenlijke zin van het kerstfeest als Gods nabijheid. Ik geloof, dat de schrijver van het hier volgende gedicht juist deze kerstgedachte op zo treffende wijze vertolkt.

Een mens is zo zwak en klein  
en ik kan alleen maar gelukkig zijn  
bij dingen die dicht bij mij bestaan,  
woorden die ik herken,  
de troost van een ander  
de taal met elkander  
en liefde voor mij bestemd.  
Eenmaal kwam in een kleine stal  
Hij die de sterren stuurt.  
Daar kan ik Hem groeten  
die mij wil ontmoeten  
dichtbij en ieder uur. \*

Ds. K. S. G. Zijlstra,  
Koopvaardijpredikant.

\* Deze dichtregels werden ontleend aan een „Kerstlied”, dat geschreven werd door Ds. J. C. de Bruine.  
(Op de grammofoonplaat die zich in de kerstkist van het „Comité Kerstfeest op Zee” bevindt, wordt dit lied gezongen door de zangeres Mies den Boeft).

◀ Het kerstverhaal naar de beschrijving van de evangelist Lucas. (Fotokopie van een bladzijde uit de Statenbijbel die in het jaar 1729 gedrukt werd bij Jacob en Pieter Keur te Dordrecht.)

BIJ DE VOORPLAAT:

De Westerkerk te Amsterdam in wintertooi  
Foto: KLM Aerocarto N.V.

## Aanvaarding van Jezus Christus

De Geboorte van Jezus Christus is een geschiedkundig feit. Men is er de jaren in de geschiedenis naar gaan tellen in de zesde eeuw, vroeger rekende men vanaf de stichting van de stad Rome. De persoon van Christus en Zijn prediking en daden hebben dus wel vanaf het begin de bijzondere aandacht van de mensen getrokken. De preziese datum van Christus' geboortedag was wel niet gevonden maar men plaatste deze datum zo ongeveer met de wedergeboorte van het licht.

Christus heeft van zichzelf gezegd „Ik ben het licht der wereld”. Door Hem te aanvaarden wandelen we niet in de duisternis. Door in Hem te geloven, geven we ons totaal aan Hem over en voor dit blijk van vertrouwen zegt Hij ons het eeuwig leven toe. Tijdens Zijn aardse leven onder de mensen werden Zijn woorden door velen niet aanvaard, niet geloofd. Dat is in onze levensdagen niet anders.

Door de vooruitgang in kennis, van geschiedenis, van alle positieve wetenschappen en kritiek, meent de mens dat hijzelf de maat is van alle dingen en zo wordt aanvaarden op gezag van een en ander voor hem een moeilijke zaak. De aanvaarding van Jezus Christus en Zijn prediking kan echter nooit het resultaat zijn van onze redenering en wetenschappelijk onderzoek. Dat kan alleen gebeuren door het Geloof. Tijdens Zijn aardse leven heeft Christus niemand gedwongen te aanvaarden en Hij doet dat ook nu nog niet. We zijn vrij dit te doen of niet.

Met Kerstmis vieren we Zijn geboortedag, Zijn komst in de wereld. Zozeer heeft God de wereld liefgehad dat Hij Zijn enige Zoon tot ons zond.

Als we de wereld en de mens beschouwen is deze liefde van God voor ons een onbegrijpelijke zaak. Ook Zijn klein worden, Zijn beloften en toezeggingen zijn onbegrijpelijke dingen. We kunnen dit alleen aanvaarden op Zijn gezag.

Een andere belofte en een andere verwachting hebben we niet. Dat aanvaarden op Zijn gezag is een genade die Hij ons allen wil geven. We mogen die aanvaarden en Hij helpt er ons nog bij ook.

Pater P. Koevoets, S.C.J. Havenaalmoezenier.





# HET M.S. „DOSINA” IN BEDRIJF GESTELD

Zes dagen na de „Daphne” werd op 31 oktober jl. onze vierde „D”-tanker opgeleverd. Het was het 68.880 ton metende m.s. „Dosina” dat bij De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. gebouwd werd.

De doopmoeder van de „Dosina”, mevr. C. P. Stikker-Van der Scheer, echtgenote van Mr. D. U. Stikker, Commissaris van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, die vier maanden tevoren de naamgeving en tewaterlating van het schip verrichtte, was speciaal voor deze gelegenheid uit Italië overgekomen.

Nadat alle genodigden zich omstreeks vier uur op het commandobrugdek verzameld hadden, nam Ir. K. van der Pols, Directeur van de R.D.M., het woord.

Hij heette allen hartelijk welkom en richtte zich daarbij in het bijzonder tot mevrouw Stikker en onze Directeur, de heer D. Rodenburg.

In de loop van zijn toespraak zei Ir. Van der Pols dat de „Dosina” het grootste tankschip is dat ooit bij de R.D.M. werd gebouwd. Met betrekking tot de moderne uitrusting van het schip noemde hij spe-

*Tijdens de vlagwisseling:  
3e stm. P. Puype  
hijst de Shell-vlag  
voor, terwijl  
4e stm. W. A.  
Mostert de  
werfvlag strijkt*



*Na de overname: v.l.n.r. onze Directeur, de heer D. Rodenburg, Ir. K. van der Pols, Directeur van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V., mevrouw C. P. Stikker-van der Scheer, doopmoeder van de „Dosina”, en kapitein W. Kuyper, gezagvoerder van het nieuwbouwschip*

ciaal de voortstuwing, waarbij van de nieuwste vindingen gebruik is gemaakt en die tijdens de technische proeftocht in alle opzichten aan de verwachtingen heeft beantwoord.

Hij herinnerde zich hoe hij in juni 1927 als leerling-koperslager de technische proeftocht heeft meegemaakt van het circa 10.000 ton metende s.s. „Trocas” dat onder bouwnummer 99 bij de R.D.M. voor The Anglo-Saxon Petroleum Co., Ltd. te Londen werd gebouwd. Een vergelijking van de „Trocas” met de „Dosina” laat zich, volgens spreker, niet onder woorden brengen.

Ir. Van der Pols bracht dank aan allen die aan de totstandkoming van het m.s. „Dosina” hebben meegewerkt en sprak de hoop uit dat het schip en zijn opvarenden steeds een behouden vaart beschoren zou mogen zijn.

Tenslotte verzocht hij aan de heer Rodenburg de „Dosina” van de R.D.M. te willen overnemen.

De heer Rodenburg aanvaardde het schip met de volgende toespraak:

Mijnheer Van der Pols, dames en heren. Voordat ik inga op Uw uitnodiging dit schip te aanvaarden, mijnheer Van der Pols, wil ik beginnen met U, mevrouw



Stikker, welkom te heten aan boord van de „Dosina”.

Ik weet welke lange reis U hebt gemaakt om deze overdracht bij te wonen en Uw dopeling te kunnen bezichtigen. Uw belangstelling wordt door ons allen zeer op prijs gesteld.

Ik hoop dat de goede wensen die U de „Dosina” bij de naamgeving meegaf, haar blijvend zullen vergezellen en dat U daar nog lang getuige van zult mogen zijn.

Mijnheer Van der Pols,

Met de „Dosina” is de vierde Nederlandse Shell-tanker van de „D”-klasse gereed gekomen, wat voor onze vloot in een half jaar tijd een uitbreiding betekende van een kwart miljoen ton.

Met deze schepen is een belangrijke stap gezet op de weg naar de onbemande machinekamer en gecentraliseerde ladingbehandeling. Met de andere Nederlandse reders hebben wij goede hoop, dat de onbemande of liever onbezette machinekamer binnen niet al te lange tijd een feit zal kunnen zijn op onze nieuwe schepen.

De Koninklijke/Shell Groep en de R.D.M. kunnen terugzien op een zestigjarige relatie in goede samenwerking. In 1908 werd de eerste tanker voor de Groep door Uw werf opgeleverd.

Het was het m.s. „Drente”, een motortankschip van 1564 ton, dat onder Nederlandse vlag gevaren heeft tot het in 1930 werd opgelegd om daarna verkocht te worden.

Wanneer wij de olie die dit tankschip kon vervoeren, zouden kunnen overpompen in de „Dosina”, dan zouden wij daarvoor maar één van de 19 ladingtanks nodig hebben, die dan nog maar voor de helft gevuld zou zijn!

Ik dank allen van hoog tot laag die aan de bouw van het schip hebben medegewerkt, zowel van de zijde van de R.D.M. als van Shell Tankers N.V.

Wanneer ik spreek over goede samenwerking, denk ik vanzelfsprekend ook aan de heren van Scheepvaartinspectie, van de Dienst van Stoomwezen, van Lloyd's en vele anderen.

Zeker niet in de laatste plaats gaat mijn erkentelijkheid ook uit naar de hoofdwerktuigkundige van de „Dosina”, de heer Moerland, en verdere officieren, voor hun aandeel in de inbedrijfstelling van dit schip.

Met groot genoegen, mijnheer Van der Pols, neem ik de „Dosina” van U over. Als contra-prestatie bied ik U hierbij de traditionele cheque aan.

Ik vertrouw dat U aan het daarop vermelde bedrag een juiste bestemming zult weten te geven.

Nu het moment is angebroken dat deze nieuwe „Dosina” onder beheer van Shell

## MEDEDELING VAN DE DIRECTIE

De heer M. de Jong van Compañía Shell de Venezuela Ltd. is naar onze Maatschappij overgeplaatst. Met ingang van 7 november 1966 is hij belast met de leiding van de afdeling Financiën en Administratie (DFF) van onze Venootschap.

Tankers is gekomen, wil ik graag enkele woorden zeggen tot de gezagvoerder, kapt. Kuyper, die het commando over dit schip zal voeren.

Kapitein Kuyper,

In 1939 trad U in dienst van onze Maatschappij en bijna zes jaar geleden werd U aangesteld als gezagvoerder.

In de loop van die zes jaar zijn al enige van onze grote tankschepen onder Uw commando geweest, zoals de „Onoba”, „Philidora” en de „Zafra”. U bent van onze gezagvoerders de jongste die met het commando over een van de huidige nieuwbouwschepen wordt belast. Dit bewijst het vertrouwen dat wij in U en Uw capaciteiten hebben, temeer daar U stamt

uit de vanouds bekende Terschellingse school, waaruit reeds zo vele voortreffelijke gezagvoerders zowel voor de Nederlandse Koopvaardij als voor Shell zijn voortgekomen. Moge de „Dosina” en haar opvarenden onder Uw leiding en die van Uw opvolgers steeds voorspoedig varen.

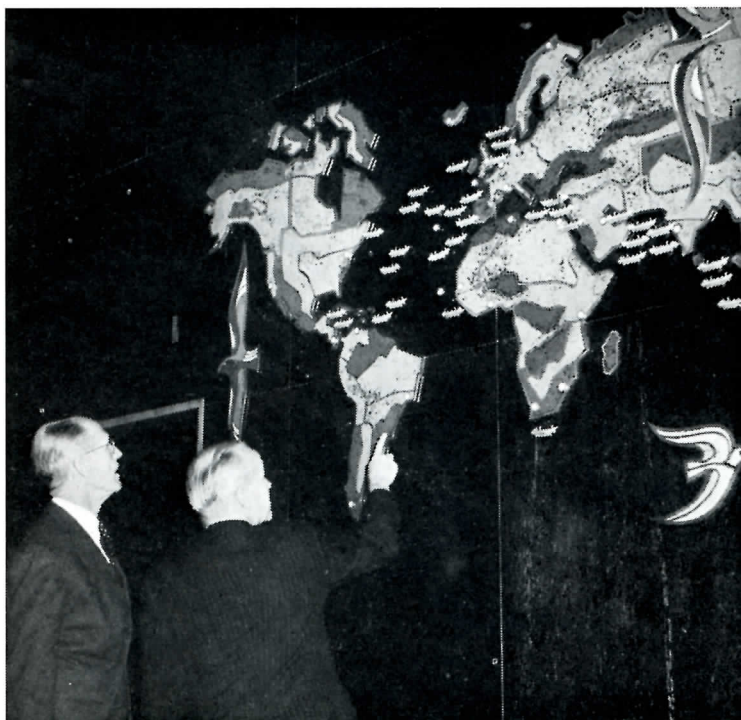
Ik verzoek U nu het sein te geven de werfvlag te strijken en de Shell-vlag voor te hisjen.

Na afloop bood mevrouw Stikker in bijzijn van enkele officiële genodigden in de salon van de gezagvoerder aan kapitein W. Kuyper een tweetal fraaie boekwerken aan ten behoeve van de bibliotheek voor de opvarenden, die hij met grote dank in ontvangst nam.



*Tezamen met zijn dochter en echtgenote bekijkt Kapitein Kuyper een van de uitzonderlijk mooie boekwerken die mevrouw Stikker aan het schip schonk*





Op 2 november jl. bracht Ir. L. E. J. Brouwer, President-Directeur van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, een bezoek aan Shell Tankers N.V.

Aan het slot van zijn bezoek bezichtigde Ir. Brouwer (links op de foto) de wereldkaart in de zuidhal van het Shell-Gebouw, waarop de posities van onze tankschepen worden aangegeven; onze Directeur, de heer D. Rodenburg, lichtte een en ander nader toe.

## NIEUWS VAN DE NIEUWBOUW

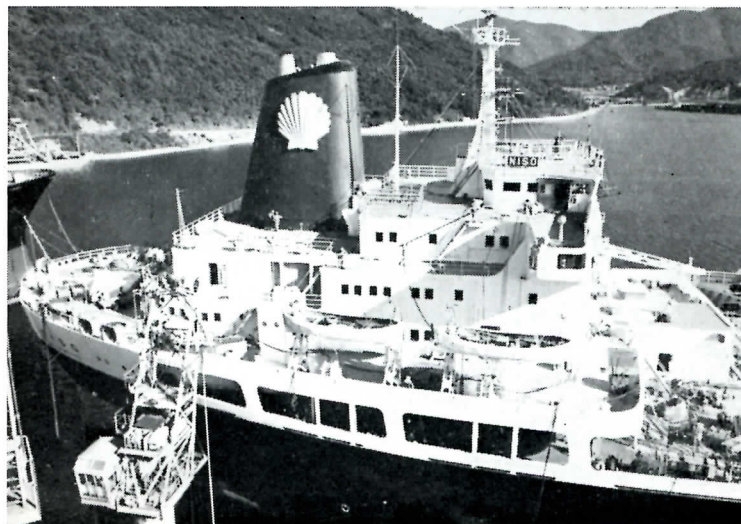
**Het m.s. „Niso” in de vaart: de eerste Nederlandse Shell-tanker die door een Sulzer motor wordt voortgestuwd**

Op 23 november jl. is het m.s. „Niso” in bedrijf gesteld en afgezien van het feit dat dit schip voorlopig de grootste tanker is die onder ons beheer vaart en tevens de grootste Groeps-tanker, zijn er nog andere nieuwigheden.

Hiervan noemen wij in de eerste plaats de hoofdmotor van het fabrikaat: Sulzer, type 9 RD.90. In het juli-nummer van „Tussen Schip en Ka” werd hierover reeds iets verteld.

De belangrijkste gegevens zijn:

cilinderdiameter	:	900 mm
slag	:	1.550 mm
totale lengte	:	19.820 mm
aantal cilinders	:	9
effectieve gemiddelde druk:		7,98 kg/cm <sup>2</sup>
aantal omwentelingen	:	116
vermogen	:	18.252 apk
totaalgewicht	:	± 730.000 kg



De RD-motor van Sulzer is een enkelwerkende, direct omkeerbare, tweetaktscheepsdieselmotor met oplading en dwarsspoeling.

De fundatie en kolommen zijn alle gelast. De fundatie is met het cilinderblok verbonden door middel van trekankers en kolommen.

De motor is ontworpen om op zware brandstofolie te draaien en voorzien van een dubbele afscheiding tussen de krukast en de cilinders.

Door de korte zuiger kunnen de spoel- en uitlaatpoorten, als de zuiger in de bovenste stand staat, worden geïnspecteerd. Tussen de cilinders en de uitlaatgassenpijpen zijn de roterende uitlaatkleppen gemonteerd. Deze zijn aan elkaar gekoppeld en worden door een gemeenschappelijke ketting gedreven. De kleppen draaien met de halve snelheid van de krukas. Zij zorgen er onder andere voor dat geen oplaadlucht door de uitlaat ontsnapt als de zuiger boven de poorten van de cilinder staat.

De oplaadgroepen (gemaakt in licentie van Brown Boveri Co.) staan op het bovenste platform op de oplaadlucht-receiver. De lucht van de oplaadgroepen gaat door luchtkoelers en via terugslagkleppen naar de onderzijde van de zuigers.

De oplaadruimte wordt deels verkregen door de oplaadgroepen en deels door de onderzijde van de zuigers. De neerwaartse beweging van de zuigers geeft drukstoten in de bufferruimten, welke het mogelijk maken de motor eventueel met verminderd vermogen zonder oplaadgroepen te laten draaien.

De volgende delen van de motor worden met zoet water gekoeld: de cilinders, de uitlaatklephuizen, de brandstofhuizen, de zuigers en de oplaadgroepen. De oplaadluchtkoelers worden daarentegen met buitenboordwater gekoeld. De smeerolie- en koelwaterpompen worden alle elektrisch gedreven en zijn respectievelijk van het fabrikaat Kawasaki en Shinkokinzo. De hoge-drukbrandstofpompen bevinden zich op het tussenrooster en zijn verdeeld in groepen ten einde de hoge-drukleidingen zo kort mogelijk te houden. Eveneens bevinden zich hier de smeertoestellen van het fabrikaat Shimadzu





## Onze zilveren jubilaris

Op 23 november jl. was onze Directeur, de heer D. Rodenburg, 25 jaar in dienst van de Koninklijke/Shell Groep.

Op die datum bevond hij zich echter in Japan, in verband met de oplevering van het m.s. „Niso”.

Na terugkeer in Nederland werd de heer Rodenburg op 2 december door mr. G. A. Wagner, een der Directeuren van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Mij., in het Centraal Kantoor te Den Haag ontvangen, bij welke gelegenheid laatstgenoemde hem het 25-jarig dienstembleem uitreikte.

Op de dag van zijn jubileum werd de heer Rodenburg door de heer L. F. van den Belt, hoofd van de afdeling Personeel, telegrafisch namens het gehele vloot- en kantoorpersoneel van onze Maatschappij geluk gewenst.

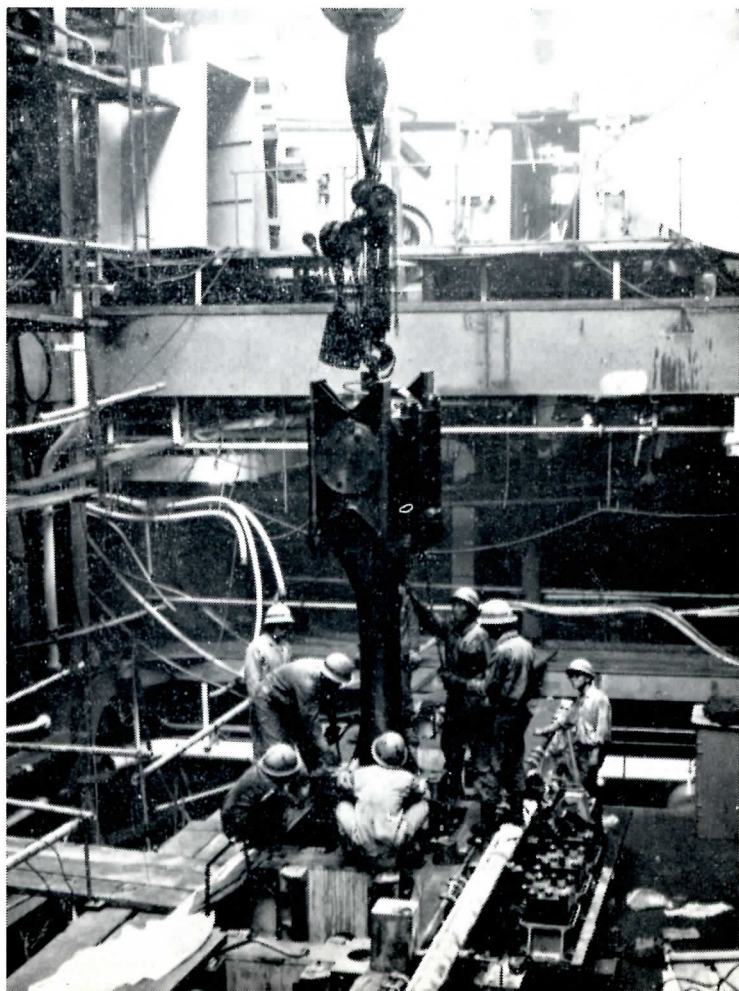
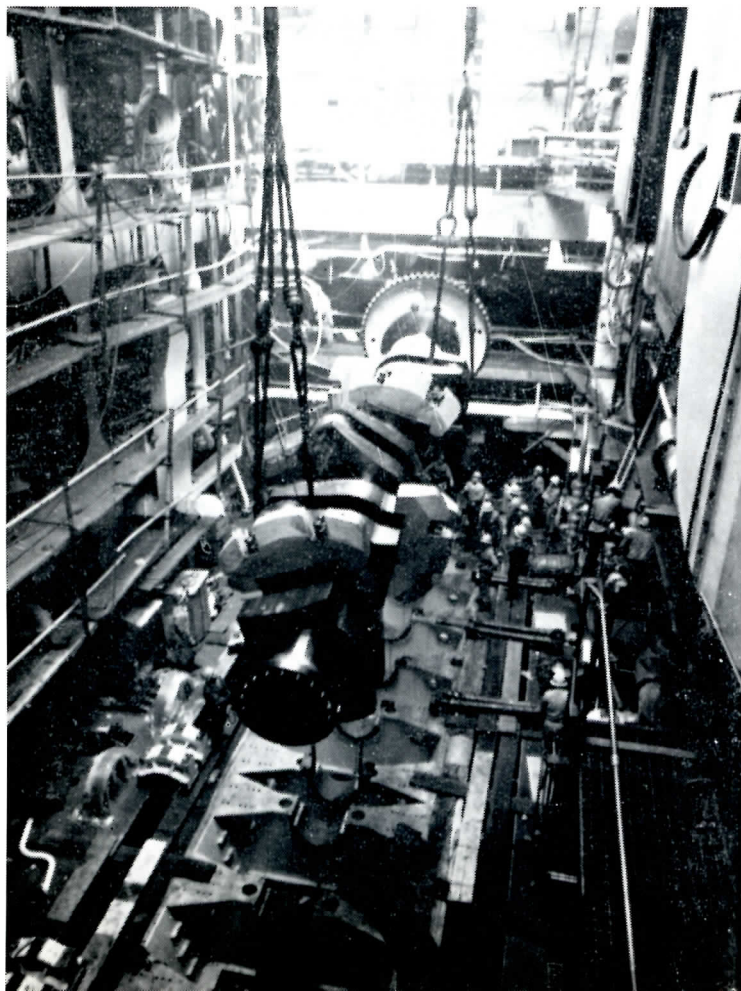
Seisakusho, waarin de olie automatisch op een constant niveau wordt gehouden vanuit een voorraadtank.

Het is eveneens nog belangrijk te weten dat de smering van de glijlagers van de oplaadgroepen vanaf het hoofdsysteem van de motor geschiedt. Een belangrijk deel van de verbindingen in de motor kan met hydraulisch gereedschap worden aangezet of losgenomen.

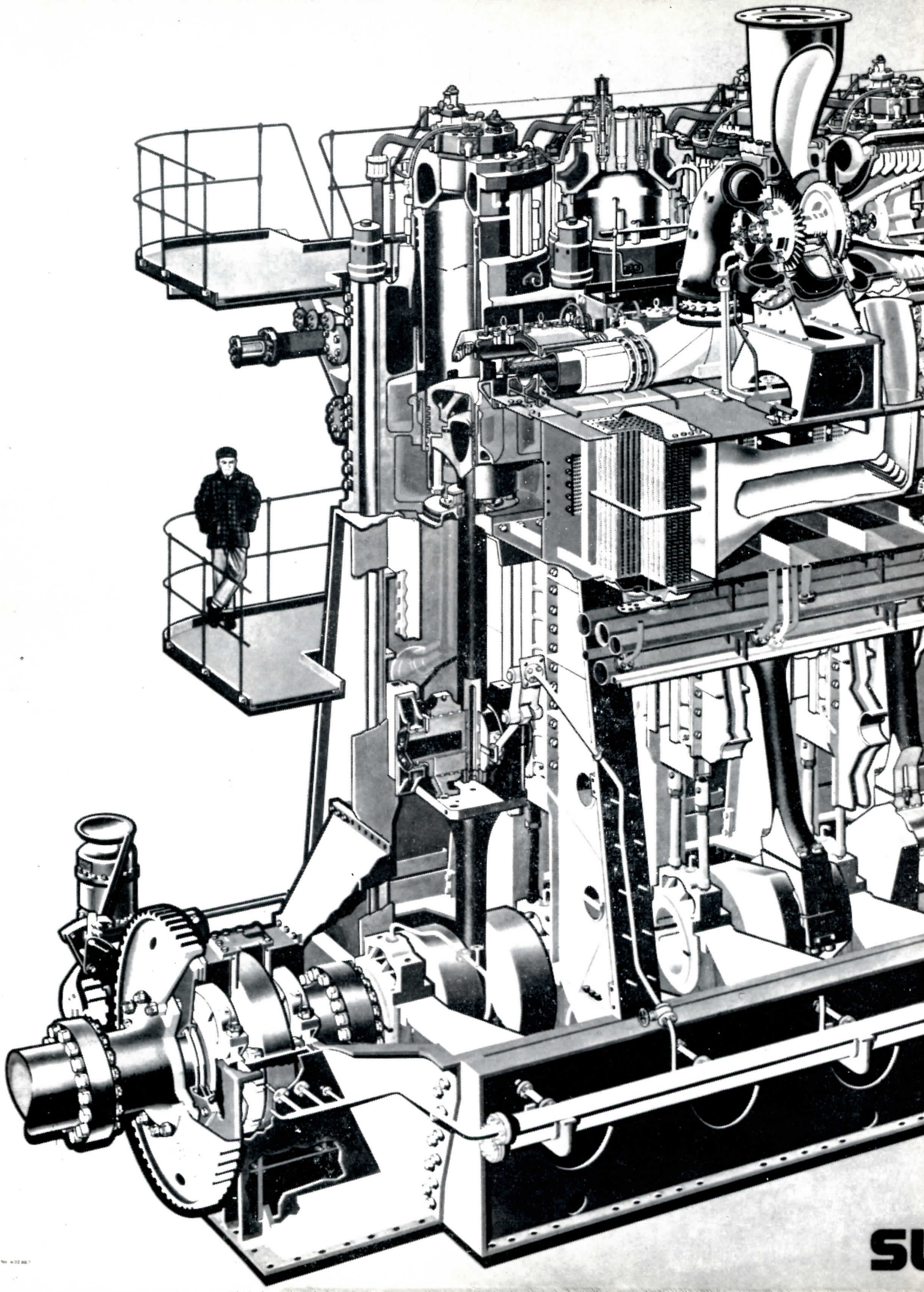
dingen in de motor kan met hydraulisch gereedschap worden aangezet of losgenomen.

Op de, gedeeltelijk opengewerkte, illustratie die U op pag. 8 en 9 aantreft, zult U de punten die in dit artikel besproken zijn, ongetwijfeld kunnen terugvinden.

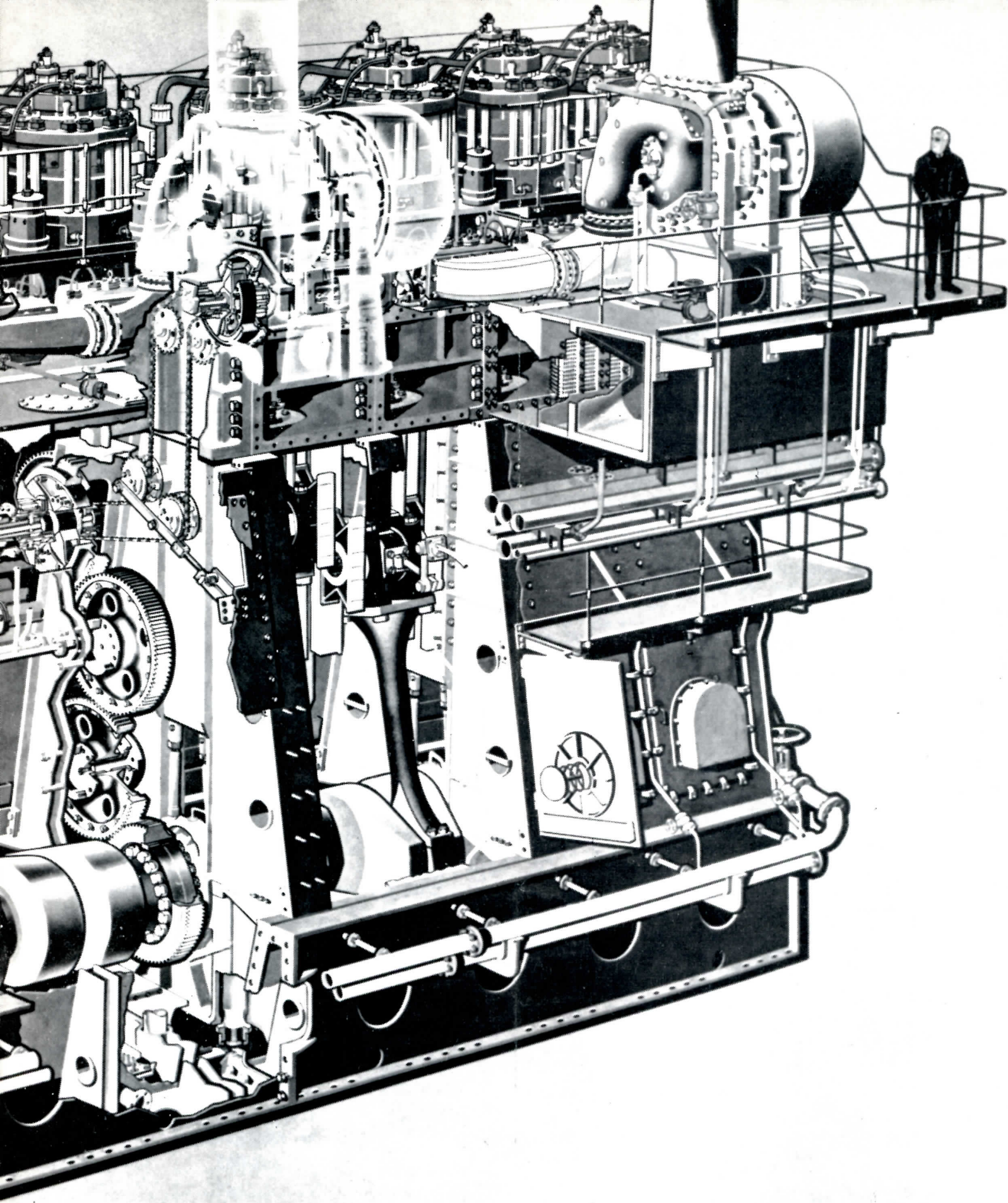
*Inbouw van de hoofdmotor:  
de 4-slagkrukas hangt nu nog boven de fundatie het monteren van een drijfstang*











**ALZER** Marine Diesel Engine RD Type



# INTERNATIONAAL UITWATERINGSVERDRAG

In een vorig artikel\* zijn in hoofdzaak de belangrijkste wijzigingen van de grenzen van de vaargebieden beschreven; dit neemt evenwel niet weg dat de veranderingen die zijn aangebracht op technisch gebied van de uitwatering zeker zo ingrijpend zijn. (\* in de juni '66 editie van dit blad.)

Naast een enigszins eenvoudiger opzet en samenstelling van de diverse artikelen en het invoeren van nieuwe of aangepaste definities kunnen de hierna genoemde wijzigingen van de technische uitwatering in de nieuwe Conventie ten opzichte van die van 1930, als de voornaamste worden beschouwd.

1. De voorschriften voor het vaststellen van de minimum-uitwatering (vrijboord) zijn ondermeer van belang voor degenen die de schepen ontwerpen en voor hen die op het ontwerp zelf, alsmede op de bouw en uitvoering ervan controle moeten uitoefenen, zoals classificatie-bureaus, Scheepvaart-Inspectie, enz. Ten behoeve van de berekening van het vrijboord is een basis-vrijboord in tabelvorm vastgelegd voor twee typen standaardschepen, te weten:

a) **Type „A” schip** — Een schip dat ontworpen is voor het vervoer van vloeibare lading in bulk en waarvan de ladingtanks slechts van kleine openingen met vaste, waterdichte, van staal of gelijkwaardig materiaal vervaardigde afsluitingen zijn voorzien. (Dit sluit het vervoer van graan en andere denkbare geschikte tankladingen niet uit). Een dergelijk schip moet de volgende eigenschappen hebben: grote sterkte van het aan de zee blootgestelde dek en grote veiligheid door de kleine resterende vulbare ruimte van de beladen tank en de mate van onderverdeling die op deze schepen gewoonlijk wordt toegepast.

Indien dit type schip langer is dan 150 meter en is ontworpen met lege compartimenten (b.v. permanente-ballasttanks) dan moet het, wanneer afgeladen tot zomerdiepgang, het vollopen van één van deze lege compartimenten kunnen verdragen bij een aangenomen, nog vulbare ruimte van 95 %.

Is de lengte meer dan 225 meter dan gelden verzwarende bepalingen en zal ook de machineruimte (nog vulbare ruimte 85 %) als een zogenaamd „vulbaar” compartiment worden beschouwd.

b) **Type „B” schip** — Een schip dat niet behoort tot type „A”. Het vrijboord (uitwatering) van dit type schepen wanneer langer dan 200 meter is vastgesteld op 90 % van het vrijboord van die van 1930 voor stoomschepen.

Indien echter een schip van type „B” met een grotere lengte dan 100 meter voldoet aan bepaalde voorwaarden inzake de waterdichte indeling en luikafsluiting dan mag het vrijboord worden verminderd met maximaal 60 % van het verschil tussen de vrijboordkrommen van typen „A” en „B”.

Is de lengte meer dan 225 meter dan gelden verzwarende bepalingen met betrekking tot de waterdichte indeling van het schip.

Bij nog stringentere bepalingen van de waterdichte indeling mag zelfs worden gegaan tot 100 % van het verschil, zoals bijvoorbeeld bij ertsschepen met zijtanks.

Het vrijboord voor type „B” geldt voor schepen die stalen luiken hebben op blootgestelde gedeelten van het vrijboorddek en op enkele plaatsen op andere in de voorschriften genoemde dekken.

Worden op de hierbovengenoemde dekken houten luiken toegepast dan betekent dit dat het vrijboord vermeerderd wordt met een maat afhankelijk van de lengte van het schip (voor kleine schepen 2” — voor grotere 0”).

Het basis-vrijboord voor een type „A” en „B” schip wordt in de hierna vermelde verkorte tabellen aangegeven; deze gelden voor een standaardschip.

## Vrijboord-tabel voor Schepen Type „A”.

Lengte van het schip (meters)	Vrijboord (millimeters)	Lengte van het schip (meters)	Vrijboord (millimeters)	Lengte van het schip (meters)	Vrijboord (millimeters)
24	200	59	559	94	1044
25	208	60	573	95	1059
264	3095	298	3254	332	3363
265	3101	299	3258	333	3366
266	3106	300	3262	334	3368
267	3112	301	3266	335	3371
268	3117	302	3270	336	3373
297	3250	331	3361	365	3433

Het vrijboord voor schepen met een lengte liggende tussen de hierbovengenoemde, moet verhoudingsgewijs worden vastgesteld.

Voor schepen met een lengte van meer dan 365 meter dient het vrijboord te worden vastgesteld door de autoriteiten.

## Vrijboord-tabel voor schepen type „B”.

Lengte van het schip (meters)	Vrijboord (millimeters)	Lengte van het schip (meters)	Vrijboord (millimeters)	Lengte van het schip (meters)	Vrijboord (millimeters)
24	200	59	559	94	1154
25	208	60	573	95	1172
264	4201	298	4607	332	4975
265	4214	299	4618	333	4985
266	4227	300	4630	334	4995
267	4240	301	4642	335	5005
268	4252	302	4654	336	5015
297	4595	331	4965	365	5303

## ONZE VLOOT-JUBILARISSEN



P. J. VAN DER WAALS  
hoofdwerktuigkundige  
1936 - 11.12 - 1966



M. J. DE JONG  
4e werktuigkundige  
1956 - 14.12 - 1966



C. VLAS  
2e stuurman  
1956 - 28.12 - 1966

## AANGESTELD ALS HOOFDWERKTUIGKUNDIGE

m.i.v. 8-11-'66



J. VAN ESSEN



Het vrijboord voor schepen met een lengte liggende tussen de hierbovengenoemde, moet verhoudingsgewijs worden vastgesteld.

Voor schepen met een lengte van meer dan 365 meter dient het vrijboord te worden vastgesteld door de autoriteiten.

1. Voor afwijkingen van het standaardschip moeten correcties op de tabelwaarde worden toegepast voor de blokcoëfficiënt, holte, bovenbouw en zeeg; ook voor schepen van het type „B” waarvan de lengte kleiner is dan 100 meter, moet een correctie worden toegepast.
2. De sterkte van luiken is nader vastgelegd.
3. De bovenbouwen tellen alleen mee in de vermindering van het vrijboord, indien de toegangen zijn voorzien van waterdichte deuren, die het binnendringen van water voorkomen.
4. Sterktebepalingen van de romp zijn niet meer opgenomen.
5. Er is een minimum-boeghoogte vastgesteld welke afhankelijk is van lengte en blokcoëfficiënt. Hierdoor wordt de kans van overkomend water op de bak beperkt en de veiligheid van het schip bevorderd.  
De boeghoogte voor een schip met een lengte van 50 meter bedraagt ongeveer 2,50 meter en bij een lengte van 125 meter ongeveer 5,25 meter.
6. Op de Conferentie is lange tijd gediscussieerd over de „doorbuiging”, een verschijnsel dat dikwijls optreedt bij het varen met grote/ lange schepen. Na bestudering van dit onderwerp kon hiervoor geen voor de meerderheid van de vergadering aanvaardbare formule worden gevonden. Gezagvoerders zullen zich dus wat betreft het afladen aan het Plimsoll-merk moeten houden en rekening dienen te houden met eventuele diepgangsrestricties.

Hoewel de Conferentie voornamelijk de veiligheid in het oog hield, betekent een invoering van de nieuwe bepalingen dat schepen in het algemeen dieper kunnen afladen en daardoor meer lading kunnen vervoeren. Het draagvermogen van de wereldvloot wordt in één stap met zo'n 5 % verhoogd.

Het streven is naar maximale vermindering van het vrijboord. Dit houdt in dat in deze gevallen onder meer de voor het vrijboord meetellende bovenbouwen — de bak, niet altijd de brugruimte — van waterdichte deuren zullen moeten worden voorzien. Dit geeft echter meer bruto-tonnenmaat, dus een verhoging van haven- en kanaalgelden.

Het is tevens duidelijk dat vergroting van diepgang alleen zin heeft als de ladingruimte voldoende is om dit te kunnen realiseren. De maximum hoeveelheid lading welke door een schip kan worden vervoerd is niet alleen afhankelijk van de toegestane maximum diepgang. Andere factoren, zoals de beschikbare ladingruimten, het te bevaren traject en de duur van de reis, het soortelijk gewicht van de lading spelen hierbij een belangrijke rol.

Op tankers zou extra ladingruimte, indien nodig, gevonden kunnen worden door de permanente-ballasttanks voor lading geschikt te maken. Niet alleen zijn hiervoor kostbare verbouwingen nodig maar eerst dienen sterkte- en trimberekeningen te worden gemaakt om aan te tonen dat de schepen hiervoor voldoende sterk zijn. Ook moet men bedenken dat bij een eventuele uitvoering van de hiervoor genoemde plannen het voordeel van het hebben van permanente-ballasttanks grotendeels vervalt (tijdwinst in haven bij het lossen en laden). Om een idee te geven van de mate waarin het laadvermogen voor enkele klassen van schepen van onze Maatschappij zal toenemen bij de invoering van de bepalingen van de nieuwe Conventie geven wij hieronder enkele getallen.

„D” klas - ongeveer 3000—3500 ton  
 „O” klas - ongeveer 2500 ton  
 „S” klas - ongeveer 2300 ton  
 „V” klas - ongeveer 1600 ton  
 „Ph” klas - ongeveer 320 ton

Interessant is tenslotte te vermelden dat de vrijboordvoorschriften voor tankers en sommige bulk-schepen van meer dan 600 voet lengte niet gedekt worden door de nog van kracht zijnde Conventie van 1930 en daardoor internationale rechtskracht missen. Het staat de regeringen dus vrij om vooruitlopende op de ratificatie van de nieuwe Conventie, de daarin opgenomen richtlijnen voor de uitwatering van deze grote schepen reeds nu toe te passen. Enkele regeringen, waaronder de Engelse en Nederlandse, zijn hiertoe kortgeleden overgegaan. Dit brengt met zich dat onze schepen van meer dan 600 voet lengte nu direct op de nieuwe diepgangen mogen varen mits voldaan is aan alle bepalingen hieromtrent gesteld in de Conventie van 1966. Voor schepen van minder dan 600 voet lengte zal het nog wel enige tijd duren, alvorens alle belanghebbende landen het nieuwe Verdrag hebben geratificeerd en moet nog wat geduld worden uitgeoefend alvorens tot de nieuwe merken mag worden afgeladen.

## Verhoging kinderbijslag en onderhoudsnorm

In verband met de aanpassing aan het gestegen loonpeil werden, met ingang van 1 oktober 1966, de kinderbijslagen als volgt gewijzigd:

	Per kwartaal	
	Oud	Nieuw
1e kind	f 90,48	f 95,16
2e en 3e kind	f 103,74	f 109,20
4e en 5e kind	f 138,84	f 146,64
6e en 7e kind	f 155,22	f 163,80
8e en volgende kinderen	f 171,60	f 180,96

De verhoogde kinderbijslag over het laatste kwartaal van 1966 zal, voor wat betreft het vlootpersoneel, in de tweede helft van januari 1967 worden uitbetaald.

Voorts heeft de Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid de onderhoudseis voor het recht op kinderbijslag voor studerende kinderen, invalide kinderen en bepaalde categorieën van pleegkinderen gewijzigd in die zin, dat met ingang van 1 januari 1967 voor kinderen van 16 jaar af tenminste f 14,— (thans f 12,50) en voor kinderen beneden 16 jaar tenminste f 7,— (thans f 6,25) per week moet worden bijgedragen, wil er recht bestaan op kinderbijslag.



# Wij spraken met kapitein A. J. Konings

In zijn gezellige woning aan de Rochussenstraat zochten wij hem op: kapitein A. J. Konings, oud-gezagvoerder van de Nederlandse Shell-vloot, vroeger alom bekend als „Captain King”.

Een legendarische naam, maar de drager van die naam is nog allerminst legendarisch. Immers, met zijn tachtig jaren, een leeftijd die hij op 17 oktober jl. bereikte, staat hij nog midden in het leven en is hij vol belangstelling voor alles wat er in de wereld gebeurt en vanzelfsprekend in de eerste plaats voor de scheepvaart, en niet minder voor de scheepsbouw. De revolutionaire ontwikkeling die zich in de loop van die tachtig jaar op het gebied van scheepsbouw, voortstuwing en navigatie voltrok, heeft hij op de voet gevolgd en met ontzag spreekt hij over schepen van zo'n tweehonderduizend ton. „Die schepen zijn niks meer voor ons ouderen”, zegt hij, maar aan de andere kant zou hij toch graag een jaar of veertig jonger zijn om het commando over zo'n gigantisch schip te mogen hebben.

Dan duiken wij terug in het verleden, waarbij zijn geheugen hem geen ogenblik in de steek laat, en haalt hij de plakboeken te voorschijn die hij tijdens zijn zeevarend leven bijhield, nu bedoeld als geheugensteuntje voor zijn bezoeker.

Geboren in Raamsdonk op 17 oktober 1886, bezocht hij van 1899 tot 1902 de H.B.S. te Rotterdam en vervolgens tot 1904 de Zeevaartschool aldaar. In 1904 trad hij als stuurmansleerling in dienst bij de „Rotterdamsche Lloyd” en in 1906 als derde stuurman bij „Van Nievelt Goudriaan”, om tenslotte op 28 december 1907 zijn entree te maken bij de toenmalige N.V. Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië, thans N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij. Hij meldde zich op het kantoor van die Maatschappij, dat toen aan de Lange Vijverberg te Den Haag gevestigd was, werd aangenomen en uitgezonden naar Singapore, waar hij op 11 februari 1908 als 3e stuurman in dienst trad op het s.s. „Tancarville”. Een maand later werd hij als waarnemend tweede stuurman op het s.s. „Besitang” van de „Koninklijke” geplaatst.

In die tijd moest een stuurman, alvorens in de grote vaart hoger op te kunnen komen, praktische ervaring opdoen op zeeslepers, en zo zien wij hem achtereenvolgens als eerste stuurman op de „Ajax” en de „Hercules” en daarna als waarnemend gezagvoerder op de „Atlas”.

In 1916 werd hij aangesteld als gezagvoerder en het eerste schip dat onder zijn commando kwam was het s.s. „Halaban”, gevolgd door het m.s. „Utrecht” (1917), s.s. „Sumatra” (1918), m.s. „Artemis” (1921), s.s. „Palembang” (1922), s.s. „Iris” (1923) s.s. „Scopas” (1924), s.s. „Semiramis” (1925), m.s. „Phobos” (1927), m.s. „Murena” (1932), m.s. „Rapana” (1935), m.s. „Cymbula” (1938) en tenslotte het grootste tankschip van de Nederlandse Shell-vloot in die dagen het circa 15.000 ton metende m.s. „Tibia” (1939).



*Tijdens het onderhoud dat de heer Schuller op 23 november jl. met onze oud-gezagvoerder A. J. Konings had; geheel links zijn echtgenote, mevrouw J. A. Konings-de Roon*

Op 10 april 1940 verliet hij de Maatschappij met pensioen. Wij hebben opzettelijk de namen van die oude schepen nog eens de revue laten passeren, omdat deze bij vele onzer lezers, en wij denken daarbij in het bijzonder aan de leden van de C.N.O.O.K.S., ongetwijfeld, evenals bij kapt. Konings, tal van herinneringen — zowel goede als kwade — zullen oproepen. De prettigste herinneringen bewaart hij aan de tijd (1927 tot 1932) toen hij gezagvoerder van de „Phobos” (10.564 ton) was. Doordat hij ongeveer drie jaar lang continu met dezelfde officieren voer — het schip deed dienst tussen havens aan weerszijden van de Pacific en er was dus (!) geen aflosmogelijkheid — was er een prima teamgeest gegroeid.

Het jaar 1923 is echter wel het scherpst in zijn geheugen gegrift. Op 1 september van dat jaar werd Yokohama geteisterd door een zware aardbeving. Huizen, kerken en fabrieken stortten in en de pier voor de mailboten verdween in het water en sleurde het gehele douane-gebouw met zich mee. Een oorverdovend geraas weldde op uit de stad die binnen drie minuten één brandende puinhoop was. De aardschokken bleven aanhouden en de positie van de in de haven liggende passagiers- en vrachtschepen werd uiterst gevaarlijk, temeer daar zware rookwolken op vijftien plaatsen aan de baai aantonden dat de verschillende opslagplaatsen van petroleum ook vlam hadden gevat.

Op het moment van de ramp lag het Engelse passagiersschip „Empress of Australia” op vertrek, maar doordat een slippende ankerketting van een ander schip in een van de schroeven gekomen was, was het schip niet meer te manoeuvreren. „Ontkomen aan de steeds naderende vlammenzee scheen niet mogelijk”, zo lezen wij in de Nieuwe Rotterdamsche Courant van 6 november 1923, „daar geen der andere schepen assistentie kon verlenen. Toen besloot echter gezagvoerder Konings met zijn kleine „Iris” (5.377 ton), die volgeladen was met benzine, om door de dikke laag brandende stookolie heen, waarmede de geheele haven reeds bedekt was, de „Empress” te hulp te komen en haar achterwaarts de haven uit te slepen. Na een vijftal uren mocht hij er in slagen het zeekasteel in veiligheid te brengen. Onnodig te zeggen welk groot risico dit benzine-schip geloopt heeft om de „Empress” met haar honderden passagiers van een wisse ondergang te redden”.



Voor zijn moedige daad werd kapt. Konings benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau.

In het gebouw van de Engelse legatie te Den Haag ontving kapt. Konings op 28 juli 1924 uit handen van de toenmalige Engelse gezant, Sir Charles Marling, een zilveren sigarenkist met het inschrift: „Presented by His Britannic Majesty's Government to captain Arnoldus Johannes Konings, Master of s.s. „Iris”, owned by the Petroleum Maatschappij La Corona, in recognition of his valuable services to British persons and property most gallantly rendered in the face of imminent danger at the time of the great Earthquake at Yokohama, Japan, September 1923”.

Van de zijde van de Japanse autoriteiten werd hem een zilveren medaille met daarbij behorende bul toegekend, die hem door bemiddeling van The Anglo-Saxon Petroleum Co., Ltd. werd toegezonden.

Het Nederlandsche Roode Kruis kende hem het Kruis van Verdienste toe en Lloyd's de „Silver Medal for Meritorious Services”.

Communicatie in die dagen was nog niet wat zij nu is en dit verklaart de inhoud van de brief, gedateerd 6 november 1923, die kapt. Konings van de toenmalige Directeur van de Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij te Den Haag, de heer P. M. Tresfon, ontving:

„Mijnheer,

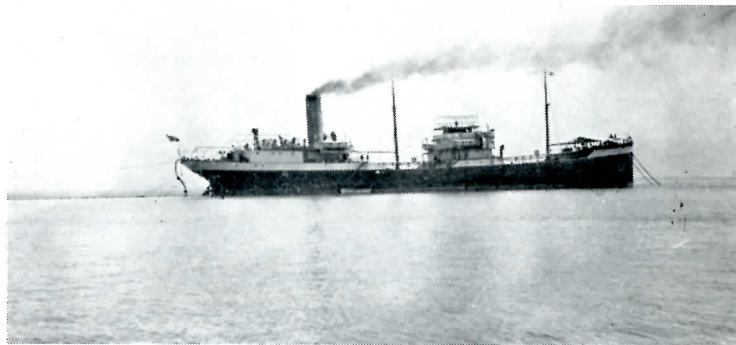
Uit verschillende persberichten, alsmede uit een schrijven van den Marine-Superintendent te Singapore, hebben wij met zeer veel genoegen kennis genomen van Uw onverschrokken optreden bij gelegenheid van de ramp te Yokohama, en wij stellen er prijs op U onze appreciatie te kennen te geven omtrent de wijze waarop U den naam van den Hollandschen zeeman hoog heeft helpen houden.

Wij mochten tot dusverre nog geen officieele mededeeling



De overhandiging van een zilveren sigarenkist aan kapitein A. J. Konings door de toenmalige Engelse gezant, Sir Charles Marling, in het gebouw van de Engelse legatie te Den Haag op 28 juli 1924.

(Overgenomen uit „De Wereldkroniek” dd. 2 augustus 1924)



Het s.s. „Iris”

omtrent den aard van de door het s.s. „Iris” verleende diensten ontvangen, doch wij twifelen niet of bij één der eerstvolgende mails zullen wij nader van U hooren.

Hoogachtend,

Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij,

P. M. Tresfon, Directeur.”

Kapitein Konings leest het album met de vele gelukwensen, die hem werden toegezonden, mijmerend door. Ongetwijfeld trekt het hele gebeuren in gedachte weer aan hem voorbij. „De meest gedecoreerde gezagvoerder” werd hij in publicaties genoemd. Hij is er steeds dezelfde bescheiden zeeman onder gebleven. Eigenlijk is hij wat verlegen met al dat huldebetoen, omdat het toch een eenvoudige daad van naastenliefde was.

Er is veel veranderd sedert 1923.

„Erger dan Yperen”, zo beschreef in die dagen een ooggetuige de ramp in Yokohama. Er zijn nadien nog veel erger dingen gebeurd.

Maar de persoonlijke moed van kapitein Konings, zijn plichtsbef als mens tegenover zijn medemensen en bovenal zijn beleidvolle besluitvaardigheid, onder de zwaarste omstandigheden betoond, zullen met gouden letters in de annalen van de Nederlandse zeevaart en ver daarbuiten tot in lengte van jaren geboekstaafd blijven.

## KINDERKAMPEN 1967

Van de Commissie Kinderkampen ontvingen wij bericht dat ook in de zomer van 1967 weer vakantiecampen zullen worden georganiseerd.

Doelneming staat open voor kinderen — van vloot- en walpersoneel — in de leeftijd van 9 t/m 12 jaar (gerekend per 1 juli 1967) en voor 8-jarigen voor zover er plaatsen beschikbaar zijn.

De kampen zullen worden gehouden

in de plaatsen:	gedurende de perioden:
Beek en Blaricum	1 juli t/m 15 juli
Beek, Blaricum en Ommen	15 juli t/m 29 juli
Beek, Blaricum, Ommen en Vierhouten	29 juli t/m 12 augustus

Voorts zal er een vaarkamp worden gehouden van 17 juli t/m 29 juli (alleen voor jongens en meisjes van 12 jaar in het bezit van een zwemdiploma).

De formulieren voor aanmelding van de in aanmerking komende kinderen van het vlootpersoneel zullen begin januari 1967 naar de huisadressen worden verzonden. Bij deze formulieren treft men tevens nadere bijzonderheden aan.

Voor het walpersoneel zijn de formulieren van maandag 9 januari 1967 af verkrijgbaar bij sectie DFP/31.

De aanmeldingsformulieren dienen vóór 28 januari 1967 te zijn ingeleverd.



# KERST-KRUISWOORDPUZZEL

De hierbij afgedrukte puzzel werd samengesteld door de heer J. G. C. Hegge, werkzaam op sectie DFF/6 I.k.

Deelname aan de puzzel staat open voor allen werkzaam bij Shell Tankers N.V. en voor hen die de Maatschappij inmiddels met pensioen hebben verlaten.

Voor de inzenders van een foutloze oplossing heeft onze Directie drie prijzen beschikbaar gesteld, te weten:

een eerste prijs van f 50,-,  
een tweede prijs van f 25,- en  
een derde prijs van f 10,-

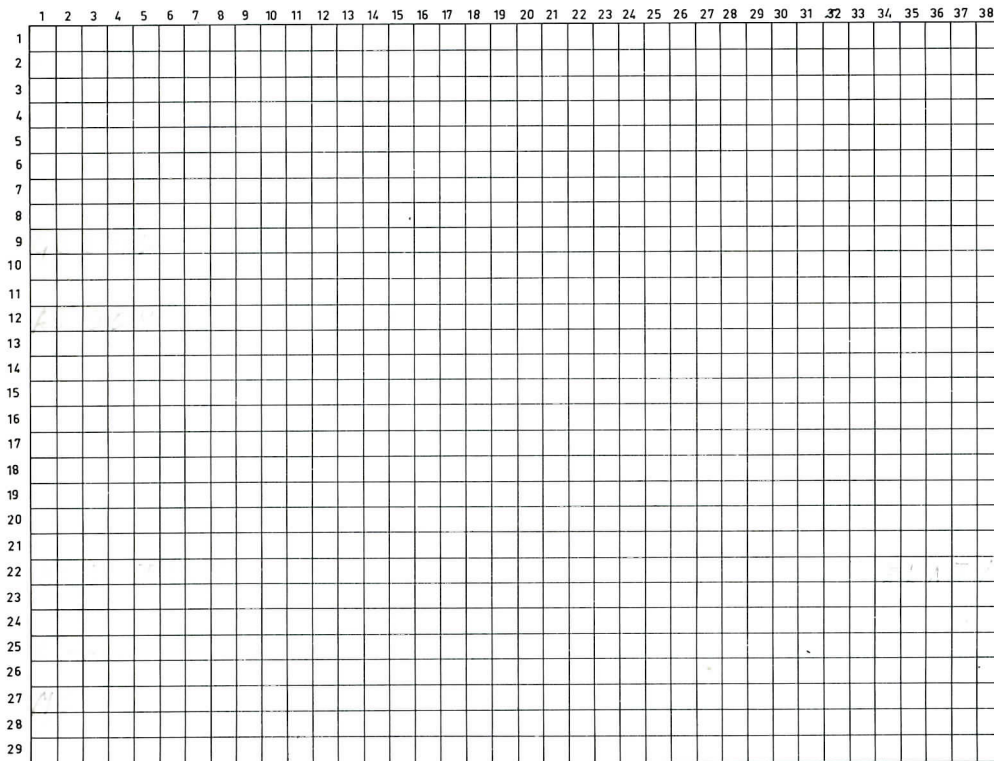
welke prijzen door loting zullen worden toegekend.

In elk exemplaar van dit blad is een extra invulformulier gelegd; ten gerieve van onze varende collega's zijn meerdere invulformulieren ingesloten bij de exemplaren die naar de vloot worden gezonden.

Het inzenden van meer dan één oplossing door één (oud-)employé is niet toegestaan.

Oplossingen, met vermelding van naam — eventueel rang — en adres, dienen uiterlijk medio februari 1967 in ons bezit te zijn.

In de maart 1967-editie van dit blad zullen de namen van de prijswinnaars worden bekend gemaakt, alsmede de juiste invulling van de puzzel.



## HORIZONTAAL:

- zes namen van Nederlandse Shell-tankers, merendeels uit vroeger jaren.
- pottenbakkersaarde, bijw. van tijd, leeftijd (Lat.), soort kleefband, afkerig.
- inborst, drab, soort stof, evenzo, soort delfstof, cijfer, lengtemaat, naam van waterlopen en kanalen in Friesland, benaming voor de drietenige luiaard.
- meek. lichaam, bittersap, maand, uitstekend, gelijkwaardig, aanw. voorn. woord.
- sterven, vreugde (Lat.), deel v.e. insect, ijzerhoudende grond, stad uit de oudheid, hok, bep. boomvruchten.
- malariamug, anonyms, gestyleerde vlakke voorstelling van Christus en heiligen, spitsboog, en andere (afk.), voegwoord, durf, bijgereedschap, meisjesnaam, toer.
- voorzetsel, bijzondere, overval (Eng.), verstand (volkstaal), dakbedekking (Ind.), ik (Lat.), eb en vloed, melkklier, schelpdier, voetbalclub.
- verfijning, titel, onbeduidend iemand, rivier in Afrika, azijn, voegwoord, fris, amfibie.
- hetzelfde, peillood, lof, kledingstuk, eilandbewoner, loomiddel, onjuiste gedachte, bladeren, lijfwacht.
- droog (Fr.), verweer, statiekleding, eerste reis, laatstgenoemde (afk.), kleine opening, paar.
- symbool voor selenium, hotelhouder, tijdperk, oud

gewicht, woudezel, plaats in Rusland, gast, deel van de dag, vr. munt.

- deel van een molecule, dier, geschrift (Lat.), mensenvager, Indon. eiland, streep.
- tik, stad in de oudheid, réchaud, bolgewas, schelpdier, nachterrie, voegwoord, gelijke.
- voorzetsel, naastwonende, in zekere tijd, dagtekening, tussen schip en ka, duivel, in het lopende jaar, middag, strooptocht (Eng.).
- bijzonder, gestel om te doden, genre, kleur, Eng. graafschip, betrekking, voorzetsel, corps diplomatique (afk.), iel, daar.
- slang, verbindingsstuk, onder meer (afk.), vlak, buisrand, telwoord, voorzetsel, landbouwwerktuig, U edele (afk.), onthouding van zingenot.
- maand, plaats op Ameland, hoogstaand, de Morgenlanden, achterbout van een varken, bep. grammofoonplaat (afk.), rij, deel v.h. oog, wortel, deel v.h. been.
- schitterend, kraan, vogel, hoofddekkel, pers. vnw., laatstleden (afk.), kostuum, windrichting, jongensnaam, verbouw.
- ammoniumchloride, bedrijven, rund, deel v.e. rund, mondwater, schuurmiddel, zo, uitbarsting van plezier.
- deel v.e. huis, en dergelijke (afk.), hechtkram, ivoor, symbool voor selenium, streek in Frankrijk, kookketel, gelijkmaken, ligplaats.
- daar, prikkelbaar, ziekelijke angst voor dokters, anonyms, het dwingend zijn, pers. voorn. woord, borrel.

- mannelijke varkens, afgesneden takje, insectenkenner, draadloze omroep, lasten, oude lengtemaat, voegwoord, Ned. Taleninstituut (afk.).
- jongensnaam, dierenverblijf, zwart agaaststeen, muziekinstrument, volstrekt, bep. huidziekte, Indon. eiland, getal.
- plaats in België, kenmerkend, voorzetsel, lof, beeldverhaal, mannelijk schaap, onzelfstandige volging, uitholling in de muur, pers. voorn.w., tweespan.
- akelig, kolk, zandheuvel, bosje haar, telganger, uitgebakken stukje vet, slot, var, opschudding.
- deel v.h. lichaam, spie, registratietoestel, dunne worst, plaats in Gelderland, laatstleden (afk.), lange sneeuwschoen.
- motorschip (afk.), voorzetsel, hetzelfde, oude lengtemaat, smeerbare stof, gebladerte, inval, slot, keus, voertuig.
- vogelprodukt, edele, het gezworene, eind, snuiftabak, opzet, wiskundig adviseur, zie ommezijde (afk.).
- zes namen van Nederlandse Shell-tankers, merendeels uit vroeger jaren.

## VERTICAAL:

- viijf namen van Nederlandse Shell-tankers uit vroeger jaren.
- watergezwollen, verlies, voegwoord, vogel, eerste vrouw, bijw. v. tijd, zo staat er woordelijk (Lat.).
- lof, vormloos, maat, onderdampeling, symbool v. illinium, laatstleden (afk.), kadaver, betalingssysteem.
- deel, bijvoorbeeld (Fr.), noot, vastgelegd beeld, plantengeslacht, opsommen, grendel.
- de lezer zij heil (afk.), kledingstuk, retour, regeringszetel, verzameling liederen van oude Scandinaviërs.
- schoorvoetend, plaats in België, recht stuk, ronde staaf, verdict verhaal, leidmaan.
- dubbelzout, lof, verharde huid, schel, ongewijd, wat, daar, spraakvermogen.
- titel, plaats in de staat Oklahoma, rode verfstof, echtgenote, titel, groot glas, slot, bid (Lat.).
- Europeaan, methode, trekvisnet, vlek, plakbriefje, vogel.
- hellend, kolk, gebogen priem, bep. aantal exemplaren, dril, gerecht.
- de dato (afk.), soort stof, paar, afgod, bep. vis, voegwoord, honingdrank.
- spil, chocolaatje, deel v.h. hoofd, s.c., leger, waterstand, symbool van astatium, dit is (Lat.), tropische waterlelie.
- paling, energie, alsmede, voorzetsel, vis, waterdier.
- vrouwelijke hond, ranonkelachtige plant, diereengeluid, gespuis, deel v.e. schip, plant, eiland in de Middell. Zee.
- bep. races, zuur, bep. erts, drietenige Zuidamerikaanse loopvogel, oude munt, Moh. vrouwenverblijf.
- en andere (afk.), vordering, gekheid, spil, vlek na vlooiende, aanw. vnw., schil, gulden (afk.), edele, noot.
- motorschip (afk.), sierlijk, totalisator, vogel, afscheiding, dierentuin, boom, gulden (afk.), soortelijk gewicht (afk.).
- buitenechtelijk, bijw. v. tijd, bar, dandy, onder andere (afk.), rond ding, paardekracht (afk.), stad (Maleis).
- noot, bij, Duitse N.V., roem, s.k., boom, pers. vnw., rookgerei, eind weg.
- bedrijvig, gespierd, doorn, vogel, 1000-armige reus (Hind. myth.), tijdperk.
- plaats in N.-Brabant, ontkenning, verstand, uitzoeken van bonen, dubbelgebruik van betekenissen, verpakking.
- lijm, bep. open meubel, mast, ranzig, Gewoon Lager Onderwijs (afk.), halfbloed, vogel, meek. getal.
- stad uit de oudheid, wildeboek, lofzang, ontkenning (Eng.), ambacht, reinigingsmiddel, vogel, kleintje, of dergelijke (afk.), laagtij.
- rechterlijke uitspraak, lus, bedreiger, bejaard, vlaktemaat, meek. getal.
- t.n., oprecht, dood dier, voorzetsel, radioovereniging, plaats in Z.-Holland, symbool van selenium, bergplaats.
- in partibus infidelium (afk.), op een rij wachtende personen, rijkdom aan wild, lofzang, verbond, ad vocem (afk.).
- namelijk (afk.), bep. watersport, voorzetsel, duidelijk, overeenkomstig, troefkaart, Europeaan, bijw. v. tijd.
- Germaanse godheid, draaibare schoorsteenkap, immer, anonyms, vordering, dun stuk hout, bouwval, laagte.
- aanw. vnw., overzetplaats, zonder permissie, bijw. v. hoeveelheid, dierengeluid, pedale (Ital. afk.), godsdienst, inhoudsmaat.
- Constantinopel, vooringenomenheid, lef, Griekse letter.
- oorpijn, landelijke verhoging, bekende Rotterdamse rondvaartboot, bijw. v. tijd, Europese Unie (afk.), telwoord (Fr.).
- meisjesnaam, delfstof, heilig boek der Moh., kroes, lidwoord, inval, vogel, bijb. figuur.
- loven, kunstmatig, spil, uitkijktoren, vrucht.
- bijw. v. hoeveelheid, Nationale leger van Indon. (afk.), eerste kwartier (afk.), wild gedoe, cent (afk.), plaats in Korea, vette rook, ter nagedachtenis.
- grote boor, bevestigd, soortelijk gewicht (afk.), ranatie, nummer (afk.), graveerwerk in blanke metalen, noot.
- noot, naam van waterlopen en kanalen in Friesland, open plek in het bos, vogel, naam van waterlopen en kanalen in Friesland, Eng. graaf, anonyms, kledingstuk, te zijner tijd (afk.).
- land in Azië, vogelprodukt, titel, lidwoord, file, uitvinder van bep. type inwendige verbrandingsmotor, symbool v. cerium, verl. tijd van eet, deel v. d. dag, rei.
- viijf namen van Nederlandse Shell-tankers uit vroeger jaren.





**IN MEMORIAM J. S. VAN DER GRIENDT**  
**22.6.1945 - 29.10.1966**

Op 29 oktober jl. is tengevolge van een noodlottig verkeersongeval op 21-jarige leeftijd overleden stoker/olieman J. S. van der Griendt. De heer Van der Griendt, die met verlof van het m.s. „Acteon” in Nederland vertoefde, stond bekend als een rustige en zeer betrouwbare medewerker die als gevolg van zijn goede eigenschappen een snelle carrière bij onze Maatschappij heeft gemaakt. De 19e januari 1962 trad hij als jongen in onze dienst en na de rangen van handlanger en stoker/olieman te hebben doorlopen, zou hij na omme-komst van zijn verlof als wachtassistent worden tewerkgesteld. Dit heeft echter niet zo mogen zijn. Op 3 november 1966 heeft de teraardebestelling plaats gevonden, waar-bij ook onze Maatschappij was vertegenwoordigd. Wij wensen zijn ouders en overige verwanten de kracht toe om dit ver-lies met berusting te dragen.



**IN MEMORIAM CHEF-HOFMEESTER**  
**H. TH. KAALE 5.12.1912 - 6.11.1966**

Zondag 6 november 1966 overleed op 53-jarige leeftijd in het ziekenhuis te Leeuwarden Chef-hofmeester H. Th. Kaale. Hoewel ons bekend was dat de gezondheid van de heer Kaale — die sedert juli 1965 met ziekteverlof in Nederland verbleef — de laatste we-ken was achteruit gegaan, heeft het plotselinge bericht van zijn verschei-den ons allen diep geschokt. Velen, zowel van vloot- als walpersoneel, die de heer Kaale tijdens zijn leven hebben gekend, herinneren zich hem als een ingetogen en zeer betrouwbaar Chef-hofmeester. Gedurende zijn langdurige dienst op zee had hij zich een uitgebreide vakkennis eigen gemaakt, waarmee hij ook vele jongeren aan boord tot steun is geweest. Chef-hofmeester Kaale zal nog lang in onze gedachten blijven voortle-ven als een uitstekend zeeman, die de hem opgelegde taken aan boord immer met grote toewijding heeft vervuld. De heer Kaale trad op 21 februari 1950 in dienst van onze Maatschappij; zijn eerste schip was het m.s. „Rotula”, waarop hij als Chef-kok werd tewerkgesteld. Na enige maanden volgde zijn bevordering tot Chef-hof-meester en werd hij aan boord met de leiding van de civiele dienst bel-ast. Als zodanig heeft hij vervolgens nog aan boord van vele onzer schepen dienstgedaan, onder meer op alle vijf de V-schepen. Hij ver-keeg voorts nog bekendheid toen hij in de nazomer van 1961 tijdelijk werd belast met de leiding van de verzorgingsploeg op het booreiland „Triton”, dat destijds boringen verrichtte in de Noordzee. Op 8 juli 1965 moest hij te Curaçao, wegens ziekte, van het s.s. „Atys” achterblijven; hij arriveerde op 14 juli d.o.v. per vliegtuig in Nederland. Onze gedachten gaan uit naar zijn echtgenote en kinderen. Mogen zij de kracht vinden dit zware verlies met berusting te dragen. Onder grote belangstelling — ook van de zijde van Shell Tankers N.V. en van verschillende onzer op Terschelling woonachtige oud-gezagvoer-ders — vond op donderdag 10 november 1966 de teraardebestelling plaats op de begraafplaats te West-Terschelling.

**IN MEMORIAM**

J. H. Mulder Drenth, 73 jaar, oud-gezagvoerder van N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Op 1 februari 1946 verliet hij de dienst van de Maatschappij met pen-sioen na 18 dienstjaren. Hij overleed op 2 november 1966 te Vlaardingen.

**Vlootpersoneel/personalia**

(in de periode 16.10 t/m 15.11.1966)

**GEHUWD**

- 21.10: J. J. v. d. Kley, 1e pompman/bankwerker, met mej. L. v. d. Houven;
- 28.10: C. L. Heyboer, 3e stm., met mej. J. M. Kakebeeke;
- 4.11: A. H. van Haaften, 3e stm., met mej. C. van Arnhem;
- 4.11: H. Japin, 5e wtk., met mej. W. van Onlangs;
- 16.11: W. H. Nieman, 4e wtk., met mej. A. E. B. Wassenaar.

**GEBOREN:**

- 15.10: Harald Peter Arno, zoon van P. J. Warnier, 4e wtk., en mevr. A. M. Warnier-Greif;
- 19.10: Raimond Jan, zoon van Th. W. Scharrenburg, 3e stm., en mevr. S. C. Scharrenburg-Lamme;
- 23.10: Henriëtte Caroline, dochter van E. Boelens, 5e wtk., en mevr. H. Boelens-Pol;
- 24.10: Rudolph Christian, zoon van J. Slob, 1e pompman/bankwerker, en mevr. F. M. Slob-Jonathans;
- 25.10: Robert, zoon van J. N. Krans, hoofd kombuis, en mevr. J. M. A. Krans-Ouwerkerk;
- 31.10: Yvonne Adriana, dochter van C. G. Klitsie, 4e wtk., en mevr. M. A. G. Klitsie-Goes;
- 2.11: Frank Willem, zoon van A. Modderman, 2e wtk., en mevr. G. Modderman-Jensen;
- 6.11: Ella Karen, dochter van R. B. Scherjon, 5e wtk., en mevr. C. P. Scherjon-Mögelin.

**MET VERLOF:**

- gezagv. A. de Ligt, T. G. J. Roeten, T. J. van de Vrie, P. C. Hoek, A. Verkerk, A. Tijsma, D. P. Klip, W. A. Kleine;
- 1e stl.: A. W. C. van Schendel, W. Welbie, C. Vessies, F. Menninga, P. de Regt;
- 2e stl.: H. van Slegtenhorst, J. Klein Roseboom, L. B. A. van Brui-nesse, R. Knol, R. A. Kattenburg Schüler, G. C. van Malland, J. Post;
- 3e stl.: J. A. van Kesteren, S. Termeer, C. A. Koppendraaier, A. J. de Kraker, J. S. de Jong;
- 4e stl.: R. A. van Gelderen, R. Hendriks, L. Kazemier, Th. P. Holst, C. van Hardeveld;
- II.stl.: W. Goedegebuure, J. H. Schurink, L. H. Kramer;
- hfd.wtk.: P. J. van der Waals, W. C. van Megen, J. van Duuren, J. Teke-lenburg, J. van Essen, K. Toereppel;
- 2e wtk.: J. R. Almsa, A. Bax, J. B. J. Jonker, P. J. de Lange, C. J. Ver-meulen, J. H. Veen, P. J. Engelsma, H. Th. de Zwart; R. Groeneveld;
- 3e wtk.: F. W. Gakes, P. K. Polman, D. van der Hoek, F. Fresow, G. J. van Neuren, Th. Bakker;
- 4e wtk.: C. G. Klitsie, W. C. C. R. Stappers, W. H. Nieman, H. B. van Ommen, J. C. J. Walraven, A. Warmenhoven, A. J. Koelewijn;
- 5e wtk.: R. B. Scherjon, H. Brand, H. Japin, F. J. van de Vorm, H. A. M. Heijens, J. C. Stenekes, L. J. Feunekes, J. C. Lanser, T. Scholte, W. Wartena, J. Groeneweg, R. G. Hoeboer, W. P. Volker, P. A. de Zwarte;
- II.wtk.: J. J. Timmers, I. J. Albrechts, F. W. J. Fischer, K. Stobbe, F. Overveld;
- bootslieden: P. H. A. v. d. Putten, C. J. de Knegt;
- 1e pomplieden/bankwerker: M. J. J. v. d. Linden, C. J. Meloen;
- 2e pomplieden/bankwerker: R. van Zuylen, G. W. Schouten;
- wachtassistenten: C. Valentijn, W. Feith;
- chef kok: P. J. M. v. d. Ende;
- hoofden kombuis: C. Lokhorst, R. B. Vos, A. Onderstal;
- chef hofmeester: A. Markestein.

**TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:**

m.s. Acteon: 3e stm. W. C. Padmos, hfd.wtk. R. W. H. Buitenrust Het-tema, wachtassistent P. J. M. Toussaint, hoofd kombuis P. S. L. Donders, chef kok P. E. L. v. d. Heuvel;

**RECTIFICATIE**

In de editie van november jl. vermeldden wij op pagina 15 onder „In Memoriam” o.m. het overlijden van onze oud-hoofdwerktuig-kundige D. d’Hulst. Abusievelijk noemden wij hem „oud-gezag-voerder”; voor deze incorrectheid bieden wij zijn nabestaanden onze welgemeende verontschuldigen aan.



**s.s. Atys:** 2e stm. H. Verbaas, 4e stm. A. G. Kroon, 5e wtk. M. van der Meulen;  
**m.s. Camitia:** 3e stm. J. Mieras, wnd. 2e wtk. C. P. de Waard, 3e wtk. M. D. van der Veen, 5e wtk. J. J. M. van Kooten;  
**m.s. Cinulia:** 2e stm. A. P. J. Ham, radio-officier C. J. M. Mullaart;  
**m.s. Crania:** 3e stm. P. J. M. Arts;  
**m.s. Dallia:** hfd.wtk. R. Romijn, 2e wtk. A. J. G. Weitzel;  
**m.s. Daphne:** hfd.wtk. W. Balvers;  
**m.s. Diloma:** hfd.wtk. A. L. Moerland;  
**m.s. Dione:** 1e stm. D. Jongeneel, 3e wtk. R. van den Berg, 4e wtk. I. C. de Jong;  
**m.s. Dosina:** bootsman C. J. de Fouw, 1e pompman/bankwerker G. P. I. B. Spruit, 2e pompman/bankwerker K. H. Baven, bankwerker C. v. d. Spoel, hoofd kombuis D. v. d. Lugt, scheepskok G. W. K. L. Heyblom;  
**s.s. Kabylia:** 1e stm. H. G. Willemsen, hfd.wtk. K. L. Schuring;  
**s.s. Kara:** gezagv. C. Vriend, 2e stm. H. N. A. Snel, 4e stm. M. van den Belt, 4e wtk. A. Bakelaar, radio-officier A. Veldman, bootsman G. van Delft, 1e pompman/bankwerker L. J. C. v. Kuyen, 2e pompman/bankwerker R. W. H. Tadema;  
**s.s. Katelysia:** 3e stm. J. M. Huygens;  
**s.s. Kelletia:** wnd. 3e wtk. L. J. M. Verhaegh, 4e wtk. H. C. van der Weyde, 5e wtk. H. R. Muijsson;  
**s.s. Kenia:** wnd.hfd.wtk. J. D. Donken, radio-officier R. C. op den Kelder.  
**s.s. Kermia:** 4e wtk. F. F. M. Scheren, radio-officier P. A. van Leeuwen;  
**s.s. Khasiella:** 1e stm. H. A. Schelvis, 2e wtk. J. W. Keesmaat, radio-officier J. Mellegers;  
**s.s. Kopionella:** 3e wtk. R. A. Risseeuw;  
**s.s. Koratia:** gezagv. J. L. F. Vermeulen, chef-hofmeester H. Vrugt;  
**s.s. Kosmatella:** gezagv. P. C. D. Sandee;  
**s.s. Krebsia:** 2e stm. W. Roselaar, II.stm. L. O. Statie, wnd. 4e wtk. F. M. C. Kramers, II.wtk. W. J. Smit, hoofd kombuis L. H. H. L. Leit-huysen;  
**s.s. Kryptos:** wnd. gezagv. G. F. de Boer, 2e stm. D. M. Mos, 2e wtk. C. de Witte;  
**m.s. Niso:** gezagv. H. A. H. Hylkema, 2e stm. C. Haas, 3e stm. J. Drog, 4e stm. J. B. H. Lutmers, radio-officier A. Weldering;  
**s.s. Ondina:** 1e stm. J. W. M. Vollebregt, 5e wtk. P. C. M. Verbeek, 5e wtk. K. Verf, radio-officier W. G. J. Gevers;  
**s.s. Onoba:** 2e stm. B. Langendoen, 3e stm. S. B. M. Breukel, 2e wtk. P. G. Eekman, 5e wtk. P. G. L. M. van Aken, 5e wtk. A. A. Hultermans, radio-officier K. Stapper;  
**s.s. Philidora:** 2e wtk. A. Buren;  
**s.s. Philine:** 1e stm. A. Visser, 5e wtk. F. A. M. Vergroesen, radio-officier M. K. Bierlee;  
**s.s. Philippia:** wnd. 3e stm. G. J. Scholtens;  
**s.s. Sepia:** gezagv. D. J. E. Boonstra, 1e stm. P. Buisman, 2e stm. W. S. van der Ham, 4e stm. R. J. de Wit, hfd.wtk. J. P. Hasenack, II.wtk. R. Drost;  
**s.s. Vasum:** wnd. 1e stm. A. J. de Ronde, 2e stm. P. F. L. Schölvinck, II.wtk. J. V. W. M. Daniëls;  
**s.s. Viana:** 2e stm. C. Vlas, wnd. 3e stm. B. H. Weersma, hfd.wtk. H. J. Melse, 2e wtk. G. Vis van Heemst, 4e wtk. J. H. Th. van Schaik, 5e wtk. A. Kerremans, radio-officier H. K. Tuinman;  
**s.s. Videna:** wnd. 3e stm. W. van der Graaff, 5e wtk. M. Schmidt;  
**s.s. Vitrea:** gezagv. G. Hoving, 2e wtk. J. J. F. Reitsma, wnd. 4e wtk. A. G. M. Witten;  
**s.s. Vivipara:** gezagv. M. Zuilhof, wnd. 2e wtk. C. C. Bartels, 4e wtk. C. J. Th. Baarslag, 5e wtk. P. Zappey, radio-officier R. van den Berg;  
**s.s. Zafra:** 1e stm. P. Cammel, 2e wtk. C. H. J. van Dijk, 3e wtk. J. Pap, 5e wtk. A. D. Schreuder.

**TERUG UIT MILITAIRE DIENST:**

3e stm.: W. C. Padmos.

**OVER IN DIENST VAN THE SHELL COMPANY OF QATAR LTD.:**

Gezagv.: P. M. Overschie.

**DE DIENST VERLATEN:**

3e stm.: F. C. C. Baron van Tuyl van Serooskerken;

## In dienst getreden vlootpersoneel



**R. DROST**  
II.wtk.  
per 31.10



**R. BÖCK**  
2e pompm./bankw.  
per 17.10

4e stm.: G. C. van Apeldoorn;  
 5e wtk.: E. A. Smith, Th. Stillebroer;  
 II.wtk.: C. J. Hortensius, A. van Klink;  
 wachtassistent: J. B. Kraan;  
 chef hofmeesters: A. van Santen, C. Weijers.

**BEHAALDE DIPLOMA'S:**

1e stuurman G.H.V.: 2e stm. W. Roselaar;  
 1e stuurman G.H.V.-Th.: 2e stl. G. M. Schipper, M. A. Messelaar, 3e stm. H. Wijnberg;  
 2e stuurman G.H.V.: 3e stm. J. A. M. Elias;  
 2e stuurman G.H.V.-Th.: 3e stm. M. F. D. Becx;  
 3e stuurman G.H.V.: II.stl. J. Wassenaar, P. Hartog, J. A. Wallensteyn;  
 C: 2e wtk. J. J. F. Reitsma, J. D. Donken;  
 C.th.: 2e wtk. C. L. Fehrmann, H. Steenhuis;  
 B: 3e wtk. J. I. Brangert, C. C. Bartels;  
 A/B.th.: 5e wtk. J. H. S. van der Pas, E. Boelens, H. L. Duivelaar;  
 Ass.: II.wtk. A. Kerremans, M. van der Meulen, P. C. M. Verbeek, P. de Groot, J. C. N. Brakeboer, P. P. G. M. Gijbels, H. Tesink;  
 MVD: II.wtk. H. R. Muijsson, M. Schmidt, P. G. L. M. van Aken, K. Verf, A. A. Hultermans.

**GESLAAGD VOOR KOKSDIPLOMA:**

2e kok/bakker: R. Hoogendoorn;  
 chef hofmeester: P. S. L. Donders.

**GESLAAGD VOOR DIPLOMA VOLMATROOS:**

matrozen: J. A. Keizer, F. A. W. Hofmann;  
 matroos/kabelgast: C. F. M. Hartman.

**AANGESTELD ALS:**

hfd.wtk.: J. van Essen;  
 4e stm.: J. Wassenaar, P. Hartog, J. A. Wallensteyn;  
 5e wtk.: A. Kerremans, M. van der Meulen, P. C. M. Verbeek, P. de Groot, J. C. N. Brakeboer, P. P. G. M. Gijbels, H. Tesink, H. R. Muijsson, M. Schmidt, P. G. L. M. van Aken, K. Verf, A. A. Hultermans.

## Mutaties walpersoneel

(in de periode 16.10 t/m 15.11.1966)

**IN DIENST**

17.10: mej. J. J. van Geenen - sectie DFF/5;

**UIT DIENST:**

1.11: mej. D. A. N. Seijkens - sectie DFF/5.

**OVERGEPLAATST:**

26.10: mej. C. J. T. M. van der Wijngaart van sectie DFF/5 naar sectie DFF/11.

**GEBOREN:**

21.10: Astrid Louise, dochter van de heer J. van der Linden - sectie DFF/3 - en mevrouw M. L. C. E. van der Linden-Groffen.

**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. 4 — december 1966

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.