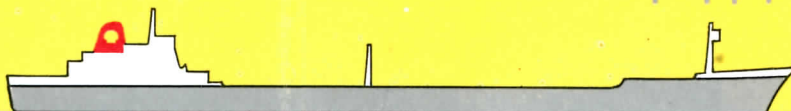
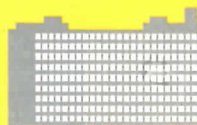


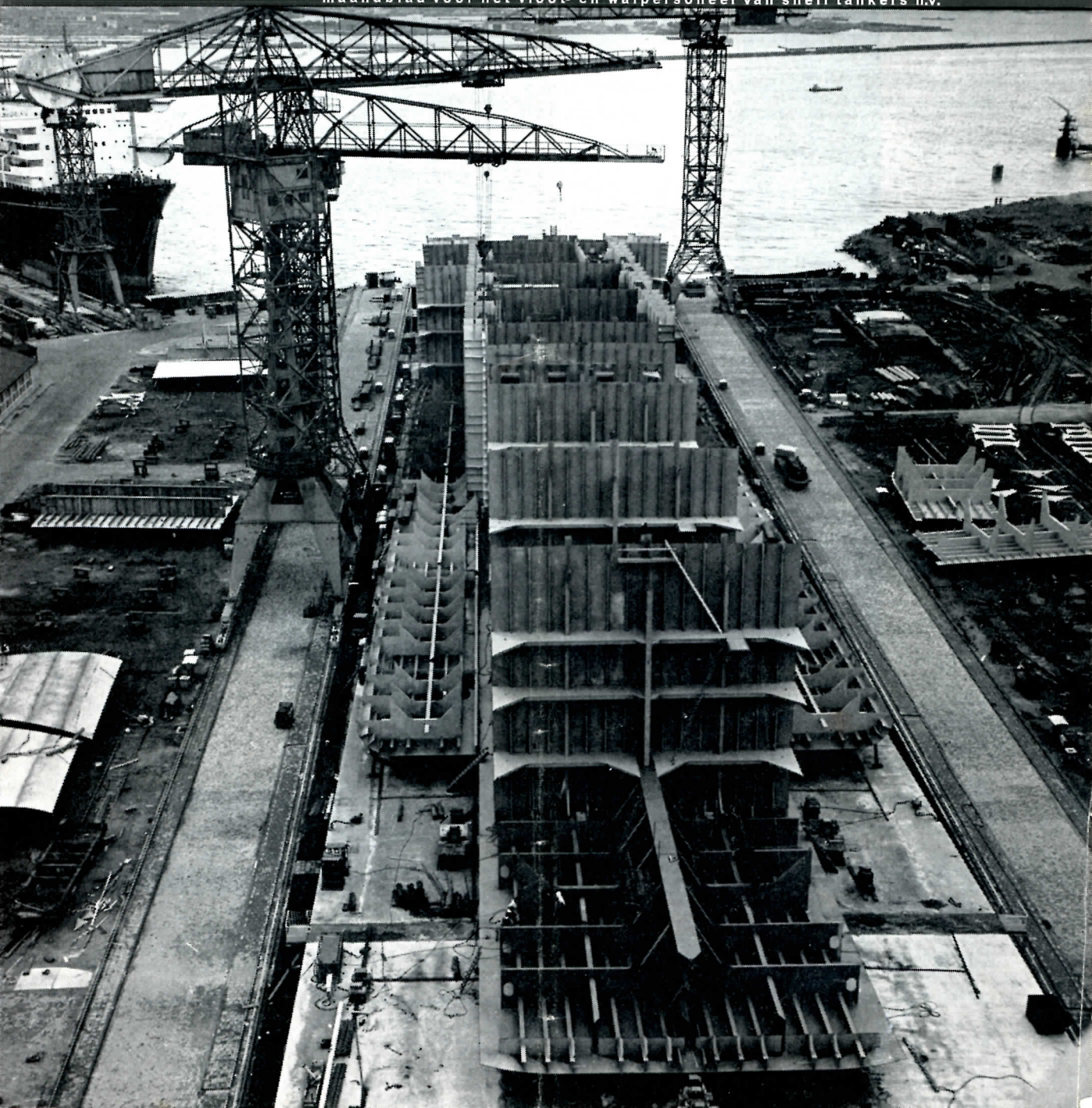


tussen schip en ka

vierde jaargang no. 6 — februari 1965



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





SIR WINSTON CHURCHILL

*Eresaluut aan de „Grand Old Man” die de voor hun vrijheid
vechtende volkeren door de donkere oorlogsjaren heen naar een
nieuwe dageraad leidde*

NIEUWE SHELL TANKERS-WERVINGSFILM

Reeds geruime tijd bestaat er bij onze Maatschappij behoefte aan een moderne film, die een objectief en duidelijk beeld geeft van het leven aan boord van onze schepen, voor de werving van jongelui ter opleiding tot scheepsofficier.

De vorige (zwart/wit) wervingsfilm, „Wij varen olie” — een Nederlandse versie van de Engelse Shell-film „Proud Ships” — dateerde van 1954 en deze film heeft zijn tijd dan ook verre overleefd.

Onze Directie heeft nu haar goedkeuring gehecht aan het maken van een nieuwe film (in kleuren), waarvoor opdracht werd gegeven aan de heer H. van Gelder, een film-producer, die reeds de Shell-film „Paleontologie” op zijn naam heeft staan.

Dit bracht en brengt vanzelfsprekend zeer veel voorbereidend en uitvoerend werk met zich mede.

Het „script” werd inmiddels vervaardigd en goedgekeurd en met de uitvoering van de film werd in de maand januari een begin gemaakt. Terwijl wij dit schrijven bevindt de filmploeg zich aan boord van het m.s. „Acila” dat op 11 januari jl. van Genua naar Houston vertrok en in de komende maanden zal deze ploeg nog enkele reizen met andere tankers medemaken. De opzet is namelijk dat het filmen grotendeels zal plaatsvinden op schepen die reizen naar de West, de Perzische Golf en de Oostzee.

Dit zal een zeker ongerief voor de opvarenden van deze schepen met zich brengen, maar ongetwijfeld zullen alle officieren en overige bemanningsleden, die aan boord zijn, bereid zijn hun volle medewerking te geven wanneer die van hen gevraagd wordt.

Wij zullen U regelmatig op de hoogte houden betreffende de voortgang van dit project.

Het laat zich aanzien dat wij te zijner tijd ook een beroep moeten doen op de assistentie van verschillende secties van ons kantoor, teneinde met de film het resultaat te bereiken dat ons voor ogen staat.

L. F. VAN DEN BELT

AANSTELLINGEN ALS GEZAGVOERDER



J. L. F. VERMEULEN
per 19.12.1964



J. MOS *)
per 1.1.1965
*) Kapitein Mos zal bin-
nenkort een walfunctie
in Qatar aanvaarden.

BIJ DE FRONTPAGINA :

Er komt tekening in de „499”,
in aanbouw op de werf van
de N.D.S.M. te Amsterdam.

N.D.S.M.-foto
dd. 5-2-1965.

GEAUTOMATISEERD VERPOMPEN VAN OLIELADINGEN

Een volledig geautomatiseerd systeem voor het laden en lossen van olie of andere vloeistoffen is door Nippon Kokan, K.K., Tokio geperfectioneerd. Het systeem, „Aut-O-Cargo” genaamd, wordt door het indrukken van een knop in werking gesteld, waarna de laad- of loswerkzaamheden automatisch worden verricht volgens een van te voren in een computer vastgelegd programma. Volgens de fabrikant zijn de voordelen:

Snel, veilig en efficiënt laden en lossen, met een minimum aan kosten, tijd en arbeidskrachten.

Nog steeds is bij het laden en lossen van tankers veel dekpersoneel nodig voor het verrichten van een serie ingewikkelde handelingen. Bijzonder gecompliceerd is hetgeen wordt verricht bij het verminderen van de snelheid van de hoofdloading-pomp wanneer het laden bijna is voltooid en tevens bij het overschakelen van de hoofdloading-pomp op de strippingpomp tijdens het lossen.

Bij het „Aut-O-Cargo” systeem is dit alles geautomatiseerd en vereenvoudigd; er zijn beveiligingen ingebouwd ter verzekering van de stabiliteit van het schip en tevens zijn alle bedieningspunten automatisch beveiligd.

Desgewenst kan van automatische bediening op handbediening worden overgegaan, waarbij dan afstandsbediening mogelijk is.

Twee soorten systemen kunnen door de fabrikant worden geleverd, een „conventioneel” systeem en een „aanbevolen” systeem dat gebaseerd is op het vereenvoudigde leidingsysteem van N.K.K. Het „conventionele” systeem kan voor elke laad- of losmethode of bestaand pijpleidingsysteem worden gebruikt. De belangrijkste kenmerken van dit systeem zijn:

Het is geschikt voor elk leidingsysteem; het werkt geheel automatisch, het indrukken van een knop is voldoende. Het is voorzien van alle denkbare beveiligingen, zodat het laden en lossen met een minimum aan toezicht kan plaatsvinden.

Beveiligingen

Deze beveiligingen omvatten tevens voorzieningen tegen het overlopen van tanks tijdens het laden of lossen, tegen het optreden van overmatige ongelijkmatigheid of overhelling, voorzieningen om de stabiliteit van het schip

Reeds eerder hebben wij in deze rubriek een artikel opgenomen over toepassing van afstandscontrole, afstandsbediening en automatisering van de ladingbehandeling. Het onderstaand artikel over ditzelfde onderwerp hebben wij uitgezocht omdat het een duidelijk inzicht geeft hoe men tot een praktisch-verantwoorde wijze van automatisering kan komen.

De kostprijs van het in het artikel behandelde systeem is ons niet bekend, en of het reeds een economisch aanvaardbare installatie is, is twijfelachtig. Niettemin ontwikkelt zich deze materie in een verbluffend tempo en men mag verwachten dat deze toepassing over enkele jaren algemeen ingang zal vinden en een reële besparing zal opleveren.

te waarborgen wanneer met maximum snelheid wordt geladen of gelost en voorzieningen om het op hol slaan van de pompen te voorkomen.

Daar het laad- of losprogramma van te voren is vastgesteld kan dit in de kortst mogelijke tijd worden uitgevoerd. Het is ook mogelijk het systeem vollediger te maken met een „data-logger” en een „locator”.

Temperatuurswisselingen beïnvloeden het systeem niet, zelfs niet in tropische gebieden, omdat in de belangrijkste onderdelen van het rekenkundig circuit magneetrelais zijn aangebracht.

Volledige voorzieningen zijn aangebracht voor noodgevallen, zoals het uitvallen van de elektriciteit of, indien enig onderdeel van het systeem niet goed werkt. Door middel van een steker-schakelbord kunnen tevens wijzigingen in alle vaste waarden gemakkelijk worden aangebracht.

Bij het „aanbevolen” systeem wordt de volledige automatische behandeling van de lading verwezenlijkt door een gerationaliseerd pijpleidingsysteem.

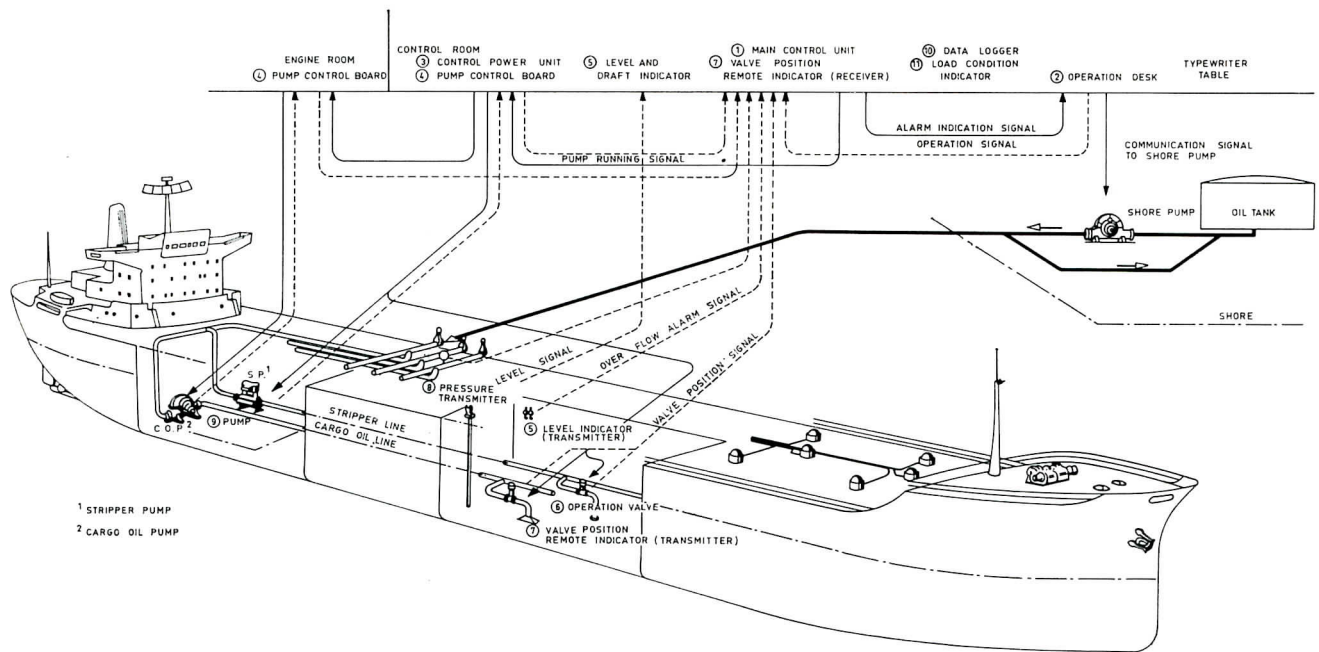
Dit systeem heeft nagenoeg dezelfde mogelijkheden als het „conventionele” systeem. Maar bovendien, zegt de fabrikant, is hier een uniek vereenvoudigd leidingsysteem toegepast, resulterend in lagere exploitatiekosten dan bij het „conventionele” systeem.

Dit systeem kan behalve op tankers ook worden gebruikt voor het laden en lossen van ladingen welke uit andere vloeistoffen dan olie bestaan. Bovendien kan het worden aangewend voor het ballasten en ontballasten van ertschepen.

Beide „Aut-O-Cargo” systemen zijn opgebouwd uit 12 bestanddelen voor het controleren van alle factoren, zowel aan de wal als op het schip.

Deze bestanddelen zijn:

Hoofdregeelbord. Het hoofdregeelbord ontvangt impulsen over vloeistofhoogten, pijpleidingen in gebruik en de stand van de afsluiters, het hoofdregeelbord zendt op zijn beurt weer opdrachten uit naar bedieningsafsluiters, pompen en andere functionerende delen zulks volgens een van te voren vastgelegd programma. Het regelbord, het hart van de „Aut-O-Cargo”, bestaat uit 5 elementen: inbreng-geheugendeel, uitgang-geheugendeel, overzichtbord, rekenkundig circuit (programma) en hulp-regel-elementen.



Bedieningslessenaar. De bedieningslessenaar is voorzien van meters en schakelaars die de werking van de onderscheidene waarschuwingssignaallampen bevestigen en — wanneer de „Aut-O-Cargo” bijstaat — het verloop van de handelingen en de werking van het mechanisme controleren.

Krachtregelinstallatie. Dit is een bedieningsinstallatie voor het opwekken van oliedruk. Zij bestaat uit solenoid-afluiters, een oliedrukeenheid en een gecompriëerde-lucht-eenheid.

Na het ontvangen van een opdracht van het hoofdregelbord om een afluiter te openen of te sluiten, stelt de installatie, door middel van de solenoid-afluiter, hydraulisch of pneumatisch een bekrachtiger in werking, welke bekrachtiger de afluiter opent of sluit. Nadat de opdracht is uitgevoerd, laat de krachtregelinstallatie ten bewijze daarvan op het overzichtspaneel van het hoofdregelbord een lampje aangloeien.

Pompregelbord. Nadat daartoe van het hoofdregelbord de opdrachtimpuls is ontvangen, worden de laad-, stripping- of ballast-pompen automatisch door het pompregelbord in werking gesteld, gestopt of omgeschakeld.

Vloeistofstand- en diepgangmeter. Deze meter meet de vloeistofstand in de olietanks en ballasttanks, als ook de diepgang van het schip. In de meter bevindt zich een omvormer, die door impulsen de metingen doorgeeft aan het hoofdregelbord en het steker-schakelbord dat vooraf op de gewenste vloeistofhoogte is ingesteld.

De meter bestaat uit vloeistofstandaanwijzers, cijfer-aanduidingen van het vloeistofpeil, een steker-schakelbord voor de vloeistofstandimpulsomvormers en alarm-schellen.

Bedieningsafluiters. Elke tank en pijpleiding is voorzien

van bedieningsafluiters, waaronder vlinder-, globe- en schuifafsluiters, die alle voorzien zijn van een bekrachtiger voor afstandsbediening.

Afstands-afluiteraanwijzer. Waar nodig is deze meter aangebracht om afluiters te openen en te sluiten en tevens om de stand van de klep te regelen en te controleren. De aftaster is op het huis van de afluiter gemonteerd, de meter die de aanwijzing geeft is in het regelbord aangebracht.

Drukmeter. De drukmeter is op de hoofdleiding gemonteerd en zendt impulsen naar de regelinstallatie wanneer de druk in de leiding het maximum of minimum bereikt en regelt de afluiteropening dienovereenkomstig, zodat de tegendruk ten opzichte van de wal op een bepaald niveau wordt gehouden.

Pompen. Drie soorten pompen worden gebruikt: ladingpompen, strippingpompen en ballastpompen.

Data-logger. Op vaste tijdstippen of indien hieraan behoefte bestaat worden door de data-logger via een schrijfmachine geregistreerd: de hoeveelheid olie, diepgang, trim, aantal omwentelingen van de pomp, zuigen persdruk van iedere tank, druk op de olie die wordt gelost, stoomdruk en olietemperatuur in de tanks en pijpleidingen.

Lodicator. De door dit apparaat ontvangen gewichts-impulsen worden omgezet in vloeistofniveau en verbruikte hoeveelheden. Het berekent en geeft bovendien aan het laadvermogen, de door- en opbuiging in kalm water, de spanningen waaraan de romp dientengevolge bloot staat en de metacenterhoogte.

Olietemperatuurmeter. Deze meter meet en geeft automatisch de temperatuur in elke tank aan.

NIEUWE OLIEVELDEN

In 1966 komen de installaties gereed die het de twee buiten de kust gelegen olievelen van de Shell mogelijk zullen maken $7\frac{1}{2}$ miljoen ton per jaar te produceren, wat dus een aanvulling betekent op de huidige produktie van de Qatar Petroleum Company uit haar Dukhan-terrein, dat sinds de piek van bijna 9 miljoen ton, een teruggang vertoont. De nieuwe concessionaris — Continental — voert thans een seismisch onderzoek uit.

In een land met slechts één produktief veld, dat reeds in 1940 werd ontdekt, is het vooruitzicht dat twee buiten de kust gelegen olievelen een behoorlijke produktie te zien zullen geven, bemoedigend. Voor de Shell Company of Qatar, die in 1952 de concessie verwierf, betekent deze aanwinst een gelukkig einde van een langdurige periode van teleurstellingen. Na twee „droge” putten te hebben geboord, ging het boorplatform verloren; een nieuw platform, de „Seashell”, werd door de Shell gebouwd en erheen vervoerd, waarmee in 1960 olie werd aangeboord bij de derde put, Idd-el-Shargi No. 2, 55 mijl uit de kust ten noordoosten van Doha. De waarde van de vondst was twijfelachtig en aan het eind van 1962 — toen de Maatschappij £ 15 miljoen voor de werkzaamheden nabij Qatar had uitgegeven en alleen al te Idd-el-Shargi 5 producerende olieputten had en twee droge — werd besloten op het terrein langdurige produktieproeven te nemen. Dit impliceerde dat een produktieplatform moest worden gemaakt met landingsmogelijkheid voor helikopters en een toegangsbrug, alsmede pijpleidingen en een aanlegplaats, hetgeen tezamen £ $1\frac{1}{2}$ miljoen kostte. Deze tijdelijke installatie heeft een capaciteit van 55.000 barrels per dag. Thans zijn er ongeveer 12 putten te Idd-el-Shargi en sedert februari 1964 hebben verscheidene ervan tegelijkertijd een produktie gehad van 20 tot 30.000 barrels per dag. De ruwe olie wordt gepompt naar de „Zenatia”, een tanker van 38.000 ton, die als opslagplaats fungeert; vandaar wordt ze overgepompt in tankers, zodat de afvoer plaatsvindt zonder dat gebruik wordt gemaakt van een walinstallatie.

Inmiddels zijn de exploratieboringen elders voortgezet en 2 producerende putten werden geslagen te Maydam Mazam, 12 mijl ten noordoosten van Idd-el-Shargi. De Shell brengt het drijvende boorschip „Sidewinder” in het begin van dit jaar van Borneo naar de Perzische Golf om hier verkenningboringen te gaan verrichten.

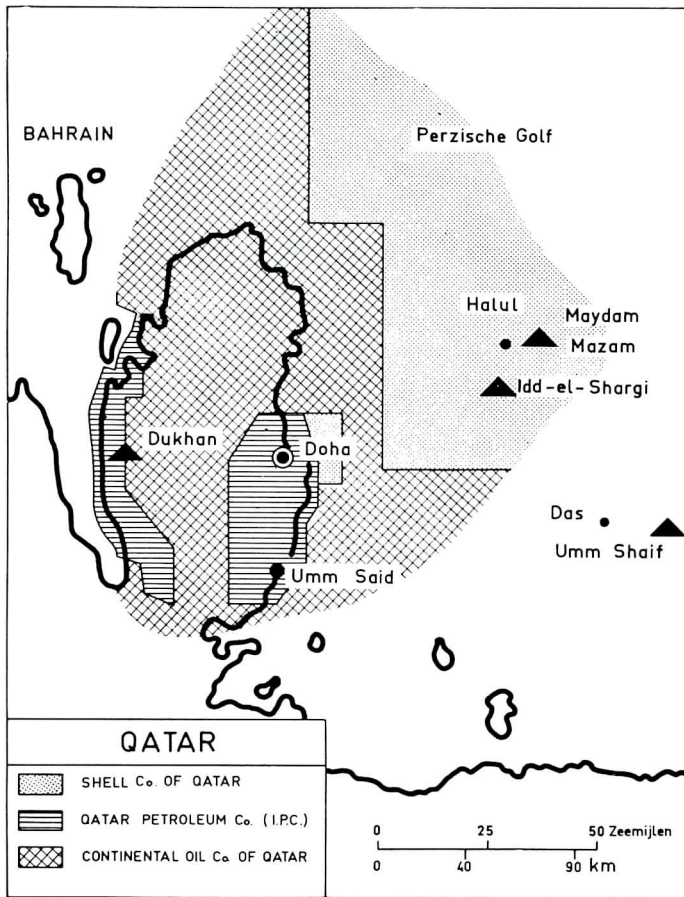
De schattingen van de oliereserves van deze twee velden maken het thans verantwoord ze tot ontwikkeling te brengen en de Maatschappij is begonnen aan de constructie van permanente installaties voor beide terreinen,

die een produktiecapaciteit hebben van 150.000 barrels per dag of $7\frac{1}{2}$ miljoen ton per jaar, waarmee een bedrag van £ 7 miljoen is gemoeid. Het gehele project omvat onder andere een laadhaven op het eiland Halul, 10 mijl ten noorden van Idd-el-Shargi. De ruwe olie zal worden gepompt naar een in zee gelegen ontgassingsstation en vandaar naar vier op het eiland gelegen tanks met een inhoud van elk 335.000 barrels. Het laden aan de permanente installaties zal plaatsvinden — zoals thans reeds gebeurt bij de tijdelijke — door middel van één enkele laadmeerboei, waaromheen de tankers een volledige cirkel kunnen beschrijven. De Shell is enthousiast over dit systeem, dat met succes wordt toegepast in Serawak in Noord-Borneo en bij Port-Dickson in Maleisië.

De installatie op Halul zal voorts omvatten: accommodatie voor 100 man, een waterdestilleerinrichting, een dok en een haven voor kleine vaartuigen met al hetgeen daarbij nodig is.

Volgens de plannen zal de buiten de kust van Qatar gelegen installatie in het midden van 1966 zijn voltooid. Idd-el-Shargi en Maydam Mazam zullen daarom eerder in produktie komen dan de nieuwe Oman-velden van de Shell, vanwaar een 156 mijl lange pijpleiding over de bergen naar de kust moet worden aangelegd, voordat de uitvoer begin 1967 mogelijk zal worden. Het boren op zee is kostbaarder en allerlei gevaren bedreigen de produktieplatforms, maar de terreinen op het vasteland hebben weer andere nadelen. Tegen het einde van 1967 zal de Koninklijke/Shell evenwel al in totaal 14 of 15 miljoen ton ruwe olie verkregen hebben uit haar eigen velden te Oman en Qatar in de Perzische Golf.

De reeds lang op dit schiereiland gevestigde Qatar Petroleum Company, die geassocieerd is met de L.P.C.-groep, had in de eerste elf maanden van 1964 een produktie van 8.127.000 Engelse tonnen, tegen 8.208.000 ton in dezelfde periode in 1963. De produktie in het gehele jaar 1963 was 8.953.000 ton, vergeleken met 8.671.000 ton in 1962 en 8.249.000 ton in 1961. Een boring naar diepere olielagen op het Dukhan-terrein en de exploratieboringen die in de loop der jaren in verschillende delen van het concessiegebied van de Qatar Petroleum Company zijn uitgevoerd, hebben geen succes gehad: de laatste boring, Musaymir No. 1, 12 mijl ten noordwesten van Umm Said, werd in september 1964 opgegeven toen een diepte van 12.030 voet was bereikt. In december 1961 gaf de Qatar Petroleum Company ongeveer 2500 km² van haar concessie prijs en in juli 1963 nogmaals 3200 km², zodat zij nog slechts ongeveer



LANGS DE KUST VAN QATAR

een vierde van de oorspronkelijke, het gehele land omvattende concessie behield, namelijk het westelijk gedeelte van het land met inbegrip van het Dukhan-terrein, en het oostelijk gedeelte rond Doha en Umm Said. De Shell heeft eveneens van haar concessie op de buiten de kust gelegen gebieden grote delen prijsgegeven; van de oorspronkelijk 25.600 km² grote concessie behoudt ze slechts ongeveer 40%, inclusief een strook gelegen op de hoogte van Doha en het gebied waar de thans in ontwikkeling zijnde terreinen liggen.

Alle prijsgegeven concessies, zowel die op het vasteland als buiten de kust, alsmede een strook in het zuiden waarvoor nog geen concessie was verkregen, werden in 1963 aan de Continental verleend, die thans met haar 23.000 km² grote concessie dus een deel van het centraal en het gehele noordelijk en uiterst zuidelijk gelegen gedeelte van het schiereiland bestrijkt, alsmede het grootste deel van het buiten de kust gelegen gebied. Deze concessie omvat ook het eiland Halul en de eromheen gelegen territoriale wateren, die drie mijl breed zijn. Deze maatschappij voert thans een seismisch onderzoek op het vasteland uit; aan de hand van de resultaten daarvan zal een boorprogramma worden opgesteld. Ten oosten van Qatar, aan de Verdragskust, is de Continental uit-

voerder in concessies waarin zij een belang heeft zowel op het vasteland als buiten de kust bij Dubai. Zij heeft reeds een boring in zee verricht, te Faez, en een boring op het vasteland te Qamer, maar beide zijn opgegeven wegens bij het boren ondervonden moeilijkheden; zij verricht thans een boring te Remah.

Qatar is een kaal schiereiland met slechts ongeveer 50.000 inwoners; de voornaamste bron van inkomsten wordt gevormd door de werkzaamheden van de Qatar Petroleum Company, die krachtens de overeenkomst op fifty-fifty-basis in 1963 in totaal £ 21,6 miljoen betaalde en in 1962 £ 20,3 miljoen. Hierin is begrepen een kleine rectificatie voortvloeiende uit de instemming van de Q.P.C. om de van de winst in mindering gebrachte vergoeding die zij ontvangt voor verkoopbemoedigen, te verlagen van 1% van de prijs van de geëxporteerde ruwe olie tot een halve dollarcent per barrel. Daar de reserves te Dukhan beperkt zijn, is het onwaarschijnlijk dat de inkomsten voortvloeiend uit de activiteiten van de Q.P.C. zullen toenemen, tenzij nieuwe ontdekkingen worden gedaan. Thans echter kan Qatar rekenen op een aanmerkelijke inkomstenstijging, namelijk wanneer de export van olie uit de nieuwe terreinen van de Shell-concessie — die eveneens een fifty-fifty-winstdeling ten grondslag heeft — winst gaat opleveren.



m.s. ABIDA

18.2 te Singapore verwacht



m.s. CRANIA

22.2 te Rotterdam verwacht (dokken)



s.s. KERMA

23.2 te Curaçao verwacht



m.s. ACILA

16.2 in het Panamakanaal verwacht op weg naar Yokohama



s.s. KABYLIA

17.2 te Pladju verwacht



s.s. KHASIELLA

17.2 te Boston verwacht, vermoedelijk Cardon



m.s. ACMAEA

15.2 te Rotterdam verwacht

Waar zijn o



m.s. ACTEON

15.2 te Gladstone verwacht, Brisbane



s.s. KALYDON

14.2 te Whitegate verwacht



s.s. KOPIONELLA

12.2 te Eastham verwacht, Hamble, vermoedelijk Rotterdam



s.s. ARCA

16.2 Singapore area



s.s. KARA

17.2 te Djakarta verwacht, Singapore, Saigon, Manilla



s.s. KORATIA

13.2 te Wellington verwacht, P. Bukom



s.s. ATYS

Kustreizen Nieuw Zeeland, daarna Singapore



s.s. KATELYSIA

21.2 te Curaçao verwacht



s.s. KORENIA

12.2 te Bombay, P. Bukom



m.s. CAMITIA

22.2 te Curaçao verwacht



s.s. KELLETIA

16.2 oostkust U.K.



s.s. KOROVINA

15.2 te Rotterdam, Oslo, daarna Rotterdam (dokken)



m.s. CINULIA

14.2 te Cardon verwacht, Mersey



s.s. KENIA

12.2 te Stanlow, Purfleet



s.s. KOSICIA

22.2 te P. Bukom verwacht



s.s. KOSSMATELLA

13.2 te Abadan verwacht, Lorenzo Marques, Beira, vermoedelijk Abadan



s.s. PHILINE

16.2 ter hoogte van Dakar op weg naar Bonny



s.s. VIVIPARA

15.2 te Mena al Ahmadi verwacht, Suez-kanaal, Hamburg



s.s. KREBSIA

15.2 te Bombay verwacht, Calcutta



s.s. PHILIPPIA

18.2 te Geelong verwacht



s.s. WORLD HEATH

16.2 Singapore area

onze tankers?



s.s. WORLD HILL

14.2 te Djibouti verwacht, Abadan



s.s. KRYPTOS

9.2 te P. Bukom, vermoedelijk Bangkok



s.s. SEPIA

19.2 te Mena al Ahmadi verwacht



s.s. ZAFRA

16.2 in de Middellandse Zee op weg naar Gibraltar voor orders, vermoedelijk Thames



s.s. KYLIX

18.2 te Singapore verwacht



s.s. VASUD

21.2 te Rotterdam verwacht



s.s. ZARIA

21.2 ter hoogte van Landsend verwacht, vermoedelijk Tranmere



s.s. ONDINA

17.2 te P. Bukom verwacht, daarna Mena al Ahmadi



s.s. VIANA

21.2 te Santos verwacht, vermoedelijk Curaçao



s.s. ONOBA

22.2 te Mena al Ahmadi verwacht



s.s. VIDENA

16.2 in de Rode Zee op weg naar Bandar Mashur



s.s. PHILIDORA

13.2 te Mena al Ahmadi verwacht, Whangarei



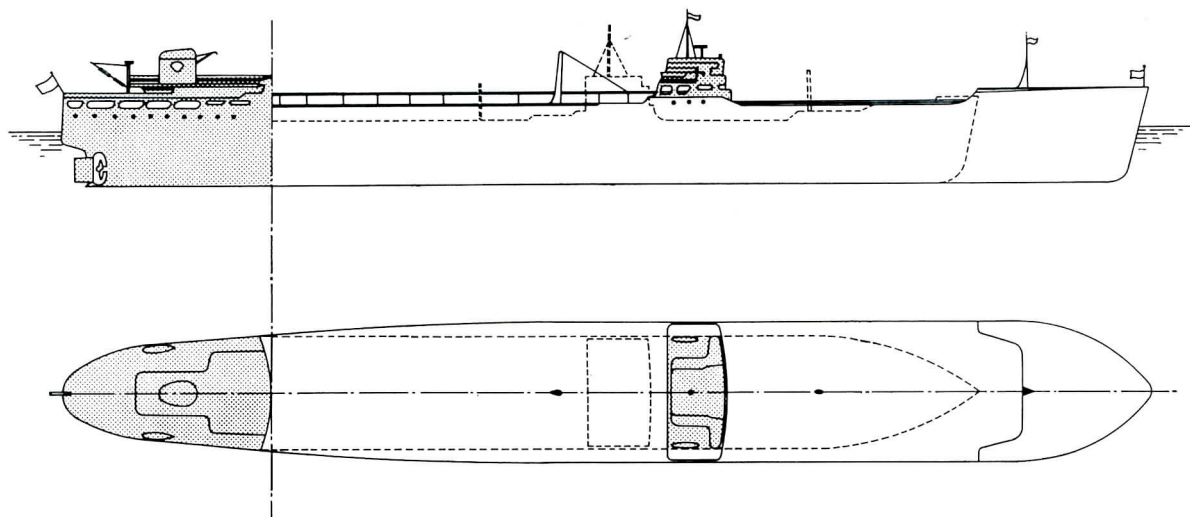
s.s. VITREA

15.2 te Aden verwacht, Bandar Mashur

De hierbij opgegeven posities en bestemmingen van onze schepen werden opgesteld aan de hand van gegevens die ongeveer een week vóór het verschijnen van dit nummer in ons bezit waren.

Men dient derhalve rekening te houden met de mogelijkheid dat in sommige gevallen, als gevolg van inmiddels gewijzigde orders, de vermelde bestemmingshavens werden geannuleerd.

„JUMBOÏSERING” VAN DRIE FRANSE GROEPSTANKERS



Door de „Société Maritime Shell” werd bij „Forges et Chantiers de la Méditerranée” (La Seyne) een order geplaatst voor het verbouwen van twee tankschepen van 32.000 ton d.w. tot tankers van 58.000 ton d.w. Per schip betekent dit ongeveer 600.000 arbeidsuren.

Het vergroten van een derde tanker van dezelfde klasse zou eveneens overwogen worden.

De beslissing van de „Société Maritime Shell” om de schepen te verbouwen vloeit voort uit het feit, dat het Suezkanaal weldra toegankelijk zal zijn voor schepen van grotere afmetingen dan dit tot nog toe het geval was. De twee schepen die voor, wat genoemd wordt, een „jumboïsering” in aanmerking komen, zijn de „Isidora” en de „Isanda”. Het derde tankschip, dat echter op de scheepswerven van Saint-Nazaire zou worden verbouwd, is de „Isocardia”.

Vanwaar het werkwoord jumboïseren? Eenvoudig, omdat het eerste schip dat op deze wijze op een Amerikaanse werf werd vergroot, „Jumbo” heette. De verbouwing bestaat uit het verbreden en verlengen van het schip, alsmede het vergroten van de diepgang.

Van het oorspronkelijke schip zullen slechts het achterschip (met de voortstuwingsinstallatie en de pompen) en de achteropbouw behouden blijven. Een nieuwe romp wordt gebouwd, die langer, breder en dieper zal zijn, met tien zijtanks (waarvan twee voor ballast), vier middentanks en het voorschip.

Zodra de romp klaar is zal het schip naar het droogdok worden overgebracht en geheel schoon en gasvrij worden gemaakt. Het achterschip zal worden losgesneden, de achteropbouw gescheiden. De nieuwe romp wordt dan aan het achterschip gelast. Ter hoogte van de lasnaad zal de scheepshuid iets worden omgebogen ten einde een mooie „lijn” te krijgen. De verbrede opbouw zal dan opnieuw op zijn plaats worden aangebracht.

Hoewel het verbouwen negen maanden werk vergt op de werf, zal het schip slechts gedurende drie maanden uit de vaart moeten worden genomen.

Enkele gegevens van de nieuwe tankschepen

Afmetingen, enz.	Vóór de verbouwing	Na de verbouwing
Lengte	201,11 m	239 m
Breedte	25,68 m	31 m
Holte tot bovendek	14,10 m	16,77 m
Diepgang - beladen	10,582 m	12,20 m
Draagvermogen	32.380 ton	58.700 ton
Snelheid	16,5 knopen	14,5 knopen

Bij een vermindering van de snelheid met ongeveer 12% zal het draagvermogen met 80% toenemen, terwijl de exploitatiekosten slechts iets hoger komen te liggen.

ONZE VLOOTJUBILARISSEN

SHELL-BOOREILAND



G. VIS VAN HEEMST
2e werktuigkundige
1940 — 23.2 — 1965



A. J. DE RONDE
2e stuurman
1955 — 10.2 — 1965



H. N. A. SNEL
2e stuurman
1955 — 18.2 — 1965



J. R. ALSMA
2e werktuigkundige
1955 — 21.2 — 1965



P. J. DE LANGE
2e werktuigkundige
1955 — 28.2 — 1965



H. E. DANIËLS
3e werktuigkundige
1955 — 21.2 — 1965



C. C. BARTELS
3e werktuigkundige
1955 — 28.2 — 1965



D. VAN DER LUGT
Chef-hofmeester
1955 — 1.2 — 1965



J. BATELAAN
Chef-hofmeester
1955 — 7.2 — 1965



L. DE VOS
2e hofmeester
1955 — 4.2 — 1965



J. A. LANGENBERG
2e hofmeester
1955 — 25.2 — 1965



J. J. KOOP
2e pompman/bankwerker
1955 — 14.2 — 1965

„ORIENT EXPLORER“ VAN BORNEO NAAR DE NOORDZEE

Op 1 december jl. vertrok de zee-sleper „Hudson“ van L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst te Rotterdam, met als sleep het 6000-tons verplaatsbare booreiland „Orient Explorer“, van Borneo naar de Noordzee, waar het zal worden gebruikt bij het zoeken naar aardolie en aardgas.

Verwacht wordt dat de sleep in de eerste week van maart zijn bestemming zal bereiken.

Shell U.K. Exploration and Production Ltd. zal haar exploratieboringen in de Noordzee, aanvang zomer 1965, vanaf dit booreiland beginnen. Voor deze maatschappij, die haar werkzaamheden namens Shell en Esso verricht, wordt reeds een booreiland — kosten 22,5 miljoen gulden — in Engeland gebouwd bij Smith's Dock, South-Bank-on-Tees.

De „Orient Explorer“ is aan de kust van N.W.-Borneo voor exploratiewerkzaamheden door maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep gebruikt en heeft begin december 1964 de sleepreis via het Suezkanaal naar Engeland aangevangen. Men verwacht dat het booreiland omstreeks maart 1965 in Engeland zal arriveren.

Het booreiland werd in 1958/59 in Southampton gebouwd en is uitgerust met een helikopterdek. Het heeft accommodatie voor 40 tot 50 man personeel.

Na aankomst zal het verscheidene wijzigingen ondergaan, om het aan te passen aan de omstandigheden op de Noordzee.

Zo zullen een verwarmingsinstallatie en twee draaibare kranen worden aangebracht. Voorts zullen de poten die gedeeltelijk werden gedemonteerd met het oog op de stabiliteit tijdens de zeereis, wederom worden geassembleerd.

De „Orient Explorer“ zal de eerste boringen verrichten in het zuidelijk deel van het Engelse Noordzee Continentale Plat, in een van de Shell/Esso concessiegebieden. De juiste lokatie zal worden bepaald, nadat de verdere interpretatie van seismische gegevens zal zijn voltooid.

GROETEN UIT SKARAMANGA

Onder het genot van een glaasje Ouzo, een heerlijk Grieks — anijsachtig — drankje, in een open „taberne” (taverne), ergens tussen Athene en Corinthe en bestraald door een warme zon, denk je wel eens: wat zijn wij, Hollanders, toch stakkerds en regenwormen!

Een temperatuur van 20° C. en een heel zacht briesje zijn hier de juiste omlijsting om het leven voor een Griek en nog meer voor een Hollander tot een soort verblijf in Eden te maken. De mensen om je heen leven echt in de zon en proberen je deelgenoot te maken van de vreugde om hun heerlijk klimaat. Maar, met gebruik van armen, benen, drie woorden Grieks en vier woorden Engels kom je er dan achter dat toch niet altijd de zon schijnt, in figuurlijke zin dan wel te verstaan.

De man met wie ik een twee-talig en vier-ledematig gesprek voerde, bleek een schaapherder te zijn en was in dienst van een „heer” die in Athene woonde.

Zijn loon was zestig drachme per week, dat is f 7,20, daar moest hij dan zijn vrouw en kinderen van onderhouden. Dan mogen wij, mannen in Holland, toch niet mopperen. Een maaltijd in een Atheens restaurant kost 100 drachme, dus dat geeft wel te denken.

Is Griekenland voor onze begrippen een arm land, aan de rijkdom aan kunstschaten die er te vinden is kunnen

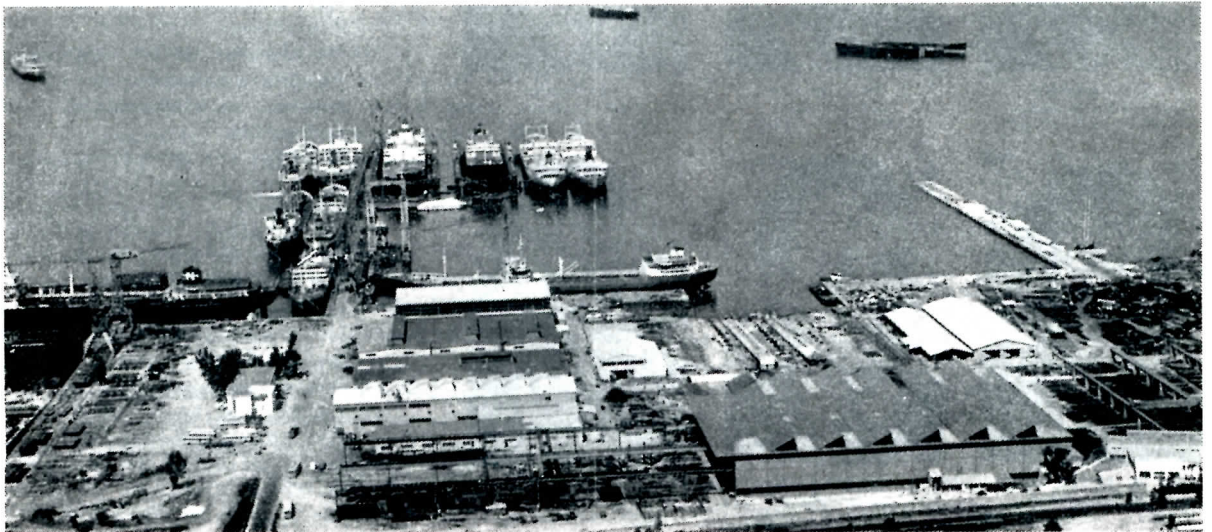
wij nauwelijks tippen. Wat is ons brokje oudheid, het Schiedams stedelijk monument „de Ruïne”, een zielig hoopje steen, vergeleken met een berg als de Akropolis van overweldigende omvang, waarop eens grote tempels met galerijen stonden, vanwaar de Griekse oppergod Zeus met welbehagen over zijn aardse schepselen kon uitzien.

De met stenen bezaaide, onvruchtbare grond heeft de herinnering aan deze kunstwerken als blijk van vruchtbare geestelijke rijkdom al zo'n twee à drieduizend jaar voor de nakomende geslachten bewaard. Even stil word je wanneer je staat op de plek waar eens Paulus tot de Grieken sprak over de hun bekende „onbekende God”. Bij al hun goden en godjes kenden zij toch ook nog een Wezen dat er wel was, maar waarvan zij niet wisten wie en wat Hij was. Vierhonderd jaar Turkse overheersing maakte van het „Erechteien” (een bijtempel) een Griekse harem. De Corinthise maagden, het serredak torsend, stonden in die tijd al met een onbezorgde kuise blik de taferelen te bestaren die de Turken aan hun voeten lieten afspeelen.

Het zal hun wel niet geïnteresseerd hebben na 1500 jaar maagd te zijn geweest.

De grootste tempel, het Parthenon, moet vóór 1687 een

De werf van Hellenic Shipyards Co. te Skaramanga.





Gezicht op Athene. Midden boven de stad torent de Akropolis.



Delphi.

Foto's van H. P. Kleiss.

voorbeeld zijn geweest van Griekse kunst, totdat een, per ongeluk afgeschoten, Lüneburger kanonskogel, een puinhoop van het dak maakte en een gedeelte verwoestte van het eens zo beroemde en trotse bouwwerk.

Voorwaar, het is een genoegen om 15 drachme te betalen als entreegeld op de Akropolis en zo een steentje bij te dragen in de kosten van de restauratie die kapitalen vergt, maar waardoor een stuk geschiedenis van tweeduizend jaar van de ondergang gered wordt.

Wanneer je het amphitheater aan de voet van de Akropolis beziet, is zonder moeite nog de sfeer te proeven die aanwezig was tijdens de spelen die hier opgevoerd werden.

De marmeren banken, half cirkelvormig om het toneel beneden, bezet met Griekse mannen en vrouwen in witte klederen met kleurrijk geborduurde motieven en handenklappend hun instemming betuigend met de opgevoerde spelen van Aristophanes, de begaafde spottdrijvende blijspeldichter uit de behoudende burgerij van Athene.

In Griekenland zie je het verleden van tweeduizend jaar, maar ook van twee à driehonderd jaar.

Dit laatste in het binnenland, waar je op een stoffige binnenweg een geheel in het zwart geklede jonge vrouw ziet voortstompelen, voorovergebogen onder een grote bos takken, terwijl twintig meter achter dit armzalige, niet-geëmancipeerde schepsel de heer des huizes schrijlings op zijn ezeltje, zijn onafscheidelijke „papastratos” (sigaret) in de mond, blijmoedig van het leven zit te genieten. Dit is geen zeldzaamheid, buiten Athene is dit een normaal verschijnsel. De ezel is min of meer „de vertraagde bromfiets” voor de man, en de vrouw zijn lastdier.

De prijs die deze vrouwen voor hun huwelijk betalen, en die eerst door haar oudste broer moet worden verdiend, is een bruidschat in geld of sieraden — liefst nog

een huisje en een compleet verlies van eigen naam en rechten — en dan pas mogen zij zich „gelukkig” voelen en een man hebben.

Hier gaat het woord van Paulus: „de vrouw zal de man onderdanig zijn” in al zijn glorie op. Hier de daad bij het woord, maar, „gelukkig” bij ons meer het woord dan de daad.

Hellas is een land waar je van gaat houden.

Na een verblijf van vijftien weken begin je je er thuis te voelen. Vrienden maak je hier gemakkelijk.

's Avonds op een terrasje in de hoofdstraat van Athene voel je je als op een terras aan de Champs Elysées in een zeldzame Westeuropese zomer.

Maar meer geniet je dan nog van zo'n kleine Griekse jongen van een jaar of twaalf, die met al zijn energie duidelijk staat te maken dat je schoenen nodig een beurt moeten hebben. Ik had ze zojuist laten poetsen, maar hij kon het toch veel beter, bleek uit zijn gebarentaal. Voor twee drachme is het een genot de ceremonie van het schoenpoetsen te zien voltrekken. Allereerst wordt een soort tromgeroffel weggegeven met twee borstels op zijn kistje, als een soort ouverture.

Dan werpt de „dirigent” zijn twee borstels een paar meter in de lucht en als een volleerd jongleur vangt hij de razendsnel draaiende borstels op. Hierna maakt hij met een plechtig gebaar zijn apotheek open en met allerlei zwarte zalfjes begint hij te zepen, tussen schilderen en smeren in.

Enfin, het effect is meer een spiegel dan gepeetste schoenen. Maar, geef beslist niet meer dan twee drachmen, want anders borstelt hij van pure dankbaarheid met dezelfde borstels je kostuum ook nog af.

Als hij je dan vraagt: „Americain?” en je collega antwoordt: „No, he is a ketelbinkie”, is zijn commentaar: „O yes, I see!”

H.P.K.

BINGO-AVOND

Het woord „bingo” zal ongetwijfeld bij velen gedachtenassociaties oproepen aan rood-verhitte gezichten, aan naar voren stormende lieden die het eerst „bingo” hopen te roepen, maar die het op het beslissende ogenblik niet verder brengen dan een rauwe kreet, kortom aan spanning die van uithoudingsvermogen en zelfbeheersing het uiterste vergt.

Dat zij de plank niet ver mis slaan, bewees de bingo-avond die op 15 januari jl. in het Shell-Gebouw werd gehouden. Een kleine zestig deelnemers hadden plaats genomen vóór het podium waarop de spelleider, de heer J. G. Holtrop, de trommel met gecijferde pingpongballen — beschikbaar gesteld door de Marine Vliegbasis te Valkenburg — liet draaien en kapit. H. den Ouden de afgeroepen getallen op het score-bord aangaf, waarbij zijn spreekwoordelijke „flux de bouche” hem allerminst in de steek liet. Om weer op adem te komen, werd hij bij toerbeurt afgelost door de



Foto: Startklaar voor een nieuwe ronde.

heren H. C. J. Nieuwenhoff en E. van 't Slot.

De heer Koenraads en zijn staf hadden er voor gezorgd dat ieder na afloop van elk spel weer snel op krachten kon komen door heerlijke hapjes die in ruime mate geserveerd werden.

Waren zo successievelijk alle — zorgvuldig uitgezochte — prijzen, benevens een aantal troostprijzen, stormenderhand veroverd, de spanning steeg ten top toen aan het slot van de avond om de

hoofdprijs, een koffie-filtrerapparaat, gespeeld werd.

Na een adembenemende strijd werd deze gewonnen door mej. W. Donker, werkzaam op sectie DFF/1.

Al met al een zo geslaagde avond dat bij voorbaat mag worden aangenomen dat het bij een herhaling over enkele maanden storm zal lopen! Wij zullen die avond tijdig in dit blad aankondigen, zodat dan ook onze verlofangers van de partij kunnen zijn.

vlootpersoneel/personalia

gedurende de periode 17.12.1964—16.1.1965

GEHUWD:

- 17.12: M. de Koning, 5e wtk., met Mej. J. den Breejen;
18.12: R. D. Bleeker, 5e wtk., met Mej. M. Troost;
22.12: W. Hoogendijk, 3e stm., met Mej. L. Prins;
29.12: J. Truyens, 4e wtk., met Mej. C. Polman;
7. 1: J. de Jager, 3e stm., met Mej. G. van den Arend.

GEBOREN:

- 7.1: Michel, zoon van J. van Hoepen, 4e wtk., en Mevr. A. J. A. van Hoepen-Bakker;
10.1: Margreet, dochter van W. Fröhlich, 5e wtk., en Mevr. T. M. Fröhlich-Tensen;
11.1: Petronella Maria, dochter van C. Goudsblom, 5e wtk., en Mevr. G. P. Goudsblom-Kos.

MET VERLOF:

Gezagt.: J. L. F. Vermeulen, H. J. Roncken, J. J. Schouten, R. van der Vlugt, P. C. D. Sandee;

- 1e stl.: J. W. Sterringa, H. Barth, R. E. van de Miesen, T. W. Pals, H. R. van Sas;
2e stl.: B. C. Visser, W. O. Kooi, J. B. P. Imming, R. J. Wyrdeeman;
3e stl.: W. S. van der Ham, W. Hoogendijk, P. H. van der Ham, H. P. Abrahamse, W. Kalkman;
4e stl.: A. Vlaar, Th. W. Scharrenburg;
Hfd.wtk.: W. J. J. van de Berg, P. Driessen, P. Taconis, J. van Bon, J. F. Spiering;
2e wtk.: H. Th. de Zwart, L. C. Spoon, K. F. Neher, H. Stobbe, H. J. Nieuwenstein, J. P. M. de Leeuw, G. J. Visscher;
3e wtk.: A. van Vliet, A. P. van Burgh;
4e wtk.: H. G. F. Heynen, H. de Vin, J. Gansevoort, J. van Hoepen, A. L. Bakker, R. J. Smit;
5e wtk.: H. B. Wegh, W. H. Hennink, N. H. J. M. Lodde, L. T. de Quartel, P. J. Warnier, J. van Pijkeren, E. Boelens, E. Hendrikse, W. M. J. de Kwant, Jan Jansen.

IN NEDERLAND AANGEKOMEN:

Bootslieden: H. C. den Daas, J. R. Elsinga;
1e geplieden/bankwerker: C. Stolk, A. A. van Ginkel;

2e pomplieden/bankwerker: E. Westerveld, J. A. F. van der Knaap;
 Bankwerkers: E. G. Bakker, G. M. Ras;
 Chef Hofmeesters: F. Jimmink, L. Deynen, F. B. Wayers, P. L. den Breejen;
 Chef Koks: F. J. Verwayen, H. Larkens, G. Timmerman, W. F. van Valen.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. Abida: 2e wtk. A. J. G. Weitzel;
m.s. Acila: gezagv. J. Grillk, wnd. 3e stm. R. E. Sieders, 4e stm. W. v. d. Graaff, hfd.wtk. W. Balvers, 4e wtk. W. J. M. Braeken, 5e wtk. J. H. M. A. van Jaarsveld, 5e wtk. D. Lavoo, ll.wtk. F. C. Koens, telegrafist A. R. van 't Hoff, bootsman P. van Duin, 1e pompm./bankw. J. Wulffraat, 2e pompm./bankw. M. J. J. van der Linden, bankwerker G. Denekamp; chef hofmeester M. van Hagen, chef kok C. Heeneman;
m.s. Acmaea: chef hofm. W. Henderson;
s.s. Ganesella: wnd. gezagv. D. P. Klip, 1e stm. W. Welbie, wnd. 2e stm. L. A. Groendijk, wnd. 3e stm. G. van Kernebeek, wnd. hfd.wtk. L. J. van Onselen, wnd. 2e wtk. K. J. Faasse, wnd. 3e wtk. J. P. L. Marcussen, 4e wtk. A. J. Hulzebos, 5e wtk. H. A. M. Heyens, telegrafist S. C. Vos;
s.s. Gari: wnd. gezagv. Tj. Kuyper, wnd. 1e stm. J. van der Zouwen, wnd. 2e stm. B. Ritman, wnd. 3e stm. E. A. Bik, wnd. hfd.wtk. F. van Dalen, wnd. 2e wtk. A. P. de Groot, wnd. 3e wtk. C. J. van der Ent, wnd. 4e wtk. L. C. W. Biesheuvel, 5e wtk. S. J. Punt, telegrafist J. S. Schaafsma;
s.s. Gemma: wnd. gezagv. J. de Graaf, wnd. 1e stm. J. J. van Schagen, wnd. 2e stm. A. L. A. M. Wilmering, wnd. 3e stm. C. Verburgt, wnd. hfd.wtk. J. Heymans, wnd. 2e wtk. C. C. Bartels, wnd. 3e wtk. G. de Goede, wnd. 4e wtk. M. D. van der Veen, 5e wtk. T. Scholte, telegrafist H. K. Tuinman;
s.s. Gouldia: wnd. gezagv. D. A. C. Vermeulen, wnd. 1e stm. S. Noordenbos, 2e stm. C. P. Donken, wnd. 3e stm. A. B. M. Pot, wnd. hfd.wtk. A. de Jong, wnd. 2e wtk. J. Visser, wnd. 3e wtk. C. J. den Hollander, 4e wtk. B. Dob, 5e wtk. L. J. Feunekes, telegrafist R. van Vliet;
s.s. Kalydon: 1e stm. J. W. M. Vollebregt, 4e wtk. H. L. de Ridder, wnd. 4e wtk. W. Schok, 5e wtk. W. C. C. R. Stappers;
s.s. Kara: gezagv. F. A. de Kaart, 2e wtk. Th. E. Knijff, 4e wtk. M. F. Koens;
s.s. Katelysia: gezagv. Th. G. J. Roeten, wnd. 1e stm. P. R. van Kranen, 4e stm. J. A. J. Johannisse, hfd.wtk. M. J. Moerland, chef kok C. Lokhorst;
s.s. Kermia: 4e stm. M. A. J. Swakhoven, hfd.wtk. R. Romijn, 4e wtk. Th. E. Leeuwangh;
s.s. Kbsiella: 3e wtk. H. van Rossum, 5e wtk. F. J. van der Vorm, 5e wtk. M. de Koning;
s.s. Korenia: gezagv. J. van der Velden, wnd. 3e stm. J. den Uyl, hfd.wtk. J. J. Binkhorst, 5e wtk. H. Doff;

30 JAAR IN DIENST



H. BAKKER
 Manager vloot „B”
 1935 — 4.1 — 1965



H. LESUIS
 Hoofdwerktuigkundige
 1935 — 8.2 — 1965

s.s. Korovina: 1e stm. L. van der Valk, bootsman H. Buurman, voorman M. Addeson, 1e pompm./bankw. J. van Leeuwen, 2e pompm./bankw. T. J. Dieters, chef hofm. J. M. Boogerman, chef kok J. de Vos;
s.s. Kosicia: 2e wtk. A. J. Verkerk, 3e wtk. H. Steenhuis, chef hofm. D. van der Lugt;
s.s. Krebsia: gezagv. F. Fekkes;
s.s. Kryptos: gezagv. P. Schaap, wnd. 2e wtk. J. Vos, ll. wtk. R. G. Hoeboer, 1e pompm./bankw. H. van Ommering, bankwerker H. P. J. van der Lenden, chef hofm. J. H. van Elteren, chef kok C. P. Hoogsteger;
s.s. Kylix: 1e stm. J. W. Rutten, hfd.wtk. J. B. Biondina;
s.s. Onoba: hfd.wtk. H. van Manen, 3e wtk. W. J. Quirijns;
s.s. Philine: 4e stm. H. Bijvank, 5e wtk. Th. J. M. H. Bakker, 5e wtk. J. A. Starreveld;
s.s. Philippia: gezagv. G. Hoving, 1e stm. P. J. F. de Beus;
s.s. Viana: 1e stm. A. W. C. van Schendel, 2e stm. J. Bosman, telegrafist E. J. Lucas;
s.s. Vivipara: wnd. 1e stm. B. R. Teuben, 5e wtk. H. J. Lammertink, chef hofm. H. A. Groenendijk;
s.s. World Hill: 3e wtk. R. Groeneveld;
s.s. Zafra: 2e stm. P. C. Rakké, 5e wtk. A. A. J. Cornelissen;
s.s. Zaria: 2e wtk. T. E. Timmermans.

IN DIENST GETREDEN:

4e stl.: J. A. J. Johannisse, J. W. G. Vonkeman, L. Kazemier;
 5e wtk.: H. J. Lammertink;
 ll.wtk.: R. G. Hoeboer, F. C. Koens.

UIT DIENST GETREDEN:

3e stm.: J. A. Wormser;
 3e wtk.: B. Strijbis, S. Rol;

4e wtk.: E. G. Arp, A. R. F. van der Steen;
5e wtk.: P. F. de Bree;
Voorman: B. Siermans;
1e pompm./bankw.: J. D. d'Achard van Enschut;
2e pompm./bankw.: E. Westerveld.

OVER IN DIENST SHELL INDONESIA:
1e stm.: J. Hagen.

BEHAALDE DIPLOMA'S:
1e stm. G.H.V.: 2e stl. R. A. M. van Hooijdonk, G. W. Bouma;
1e stm. G.H.V.-Th.: 2e stm. W. Bosma;
2e stm. G. H. V.: 3e stl. O. A. van Druten, J. C. Aartsen;
„C"-th: 2e wtk. H. Blaauw, J. de Ruiter;
„A"/„B"-th: 5e wtk. J. C. Pisa, A. J. Koelewijn;
Ass.: ll.wtk. J. A. Starreveld;
MVD: ll.wtk. Th. J. M. H. Bakker, A. P. Koers.

AANSTELLING ALS:
Gezagv.: J. L. F. Vermeulen, J. Mos;
1e stm.: H. A. de Visser, P. J. P. Siebesma, H. Unger, W. Welbie, H. J. Allaart;
2e stm.: P. C. Baijs, P. R. Brunet de Rochebrune, L. J. Hirs, A. G. de Grooth, B. Langendoen, C. P. Schoenmakers, P. E. van der Veld, M. de Graaf, F. W. van Oerle;
3e stm.: W. C. Padmos, M. F. D. Becx, G. C. Peters, A. H. van Haaften, F. J. W. Koopman, J. W. Lodewijk;
2e wtk.: P. J. de Lange, E. Jousma, R. N. Groen, J. J. F. Reitsma, G. Veldt, A. J. G. Weitzel, O. A. van der Want, B. van der Velden, J. de Ruiter, J. R. Alsmas, C. G. Pusch, A. de Coninck, A. de Boer;
3e wtk.: A. P. van Burgh, P. van der Hoeven, H. van Rossum, L. Buitenkant;
4e wtk.: A. J. Hulzebos, M. A. Lamper, H. B. Wegh;
5e wtk.: J. A. Starreveld, Th. J. M. H. Bakker, A. P. Koers.

IN MEMORIAM

B. Bats - oud-employé kantoor Shell Tankers N.V. (destijds afdeling Rederij van N.V. De Bataafse Petroleum Maatschappij).

Gepensioneerd in 1949.

Overleden op 3 december 1964, oud 72 jaar.

mutaties walpersoneel

in de periode 16.12.1964—15.1.1965

IN DIENST:

1.1.65: Mej. M. Luxen - sectie DFF/5;
1.1.65: P. J. Geerlink - sectie DFP/12;

UIT DIENST:

27.12.64: G. Schokker - sectie DFP/32;
1. 1.65: Mej. G. A. van Veen - sectie DFP/32;
1. 1.65: Mevr. C. In 't Veld-Klop - sectie DFP/12;
1. 1.65: Ir. A. Oosterveld - Chef DFT (naar Shell International Marine Ltd., Londen).

OVERGEPLAATST:

1.1.65: G. den Bakker van DFA naar DFT;
1.1.65: J. F. Schleicher van DFA/3 naar sectie DFT/1;
1.1.65: C. J. van de Weyer van sectie DFT/4 naar DFA;
7.1.65: Mej. H. E. Letterman van sectie DFF/5 naar sectie DFP/32;
7.1.65: Mej. H. L. Moret van sectie DFF/5 naar sectie DFP/12;
15.1.65: D. van Zanen van sectie DFF/3 naar sectie DFF/2.

Redactiecommissie:

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

tussen schip en ka

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF BEWERKEN VAN ARTIKELN EN/OF HET REPRODUCEREN 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.