

TUSSEN

SCHIP EN KA

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

FEBRUARI 1967



„BLIJDE INCOMSTE" VAN HET M.S. „NISO"

Belangrijke gebeurtenissen werpen hun schaduw vooruit.

Zo ook de eerste aankomst in Shell Euro-poort van ons nieuwe vlaggeschip en tevens grootste Groepstanker, het circa 120.000 ton metende m.s. „Niso", onder commando van Commodore H. A. H. Hylkema, dat volbeladen, als grootste tankschip dat ooit Euro-poort was binnengelopen, op zondag 15 januari verwacht werd. Pers en radio hadden hun lezers en luisteraars al op de komende gebeurtenis voorbereid.

Werd aanvankelijk op een aankomst in de ochtenduren van de bewuste zondag gerekend, zodat het schip het tij van 7 uur zou kunnen halen, vertraging doordat in Straat Dover van de gebruikelijke vaar-route moest worden afgeweken haalde een streep door de rekening.

Zo moest de „Niso" in het zicht van de haven buitengaats blijven en kon het schip eerst bij hoog water in de avonduren de laatste mijlen, die het nog van de eindbestemming scheidde, afleggen.

Ondanks het late uur waren er vele honderden belangstellenden naar Hoek van Holland getogen om het binnenvaren van de oceaaneus gade te slaan.

Maandagmorgen 16 januari lag het schip, feestelijk gepavoiseerd, aan de walsteiger van Shell Euro-poort, terwijl intussen de lading Kuwait-crude gelost werd.

Om half elf werd een persbijeenkomst aan boord gehouden, waarvoor zowel van de zijde van de pers als van radio en televisie grote belangstelling bestond. Tezelfdertijd kwamen vele vooraanstaande figuren uit de scheepvaart- en scheepsbouwwereld aan boord, die gevolg gaven aan een uit-

nodiging om het schip te komen bezichtigen.

Zo had de „Niso" al spoedig meer weg van een passagiersschip dan van een tanker.

Onder de aanwezigen bevond zich ook onze 80-jarige oud-gezagvoerder A. J. Konings, die niet uitgekeken raakte op dit voor hem onwezenlijk-grote schip.

In de eetsalon voor de officieren waar de genodigden, waaronder vele tientallen journalisten, zich van 10 uur af begonnen te verzamelen, was tegen half elf geen plaats meer onbezet. De airconditioning kon het dan ook nauwelijks meer aan, met als gevolg dat het gezelschap binnen een half uur zichtbaar verhit was, een verhitte die gelukkig niet op de gemoederen oversloeg.

Voorafgaande aan de persbijeenkomst bood ir. T. P. van den Bergh, Directeur van Shell Nederland Raffinaderij N.V., aan Commodore Hylkema ter herinnering aan deze dag een klok aan; op de wijzerplaat was een wereldkaart afgebeeld, toepasselijk symbool van de wereldwijde vaart van onze tankers.

Na een welkomstwoord door onze Directeur, de heer D. Rodenburg, hield ir. Van den Bergh een aansluitende inleiding, waarin hij wees op de afhankelijkheid van de raffinaderijen ten opzichte van de zee.

„In 1959 begon Euro-poort te leven en amper 7 jaar later, in 1966, ontving Shell-Euro-poort alleen al rond 20 miljoen ton aan aardolie en aardolieproducten. Dat zijn enorme hoeveelheden, die evenwel ook snel verwerkt en weer afgevoerd moeten worden. Tot nu toe is dat goed gegaan, maar de vraag gaat zich nu voordoen of

het voor de steeds groter wordende tankers aantrekkelijk blijft om Euro-poort aan te doen. Er wordt veel aardolie vanuit het Waterweggebied naar andere Westeuropese raffinaderijen doorgepompt.

Dat is een gevolg van de filosofie, die men sinds 1954 heeft aangehangen, toen men het systeem van de grote export-raffinaderijen aan zee wilde loslaten en meer heil zag in kleine raffinaderijen in het hart van de consumptiegebieden.

Inmiddels hebben zich evenwel bezwaren tegen deze wijze van werken aangemeld. Ruwe olie is door pijpleidingen te verpompen, doch veel moeilijker en kostbaarder wordt dit voor de zware stookolie. Uit elke honderd ton olie, die in de lokale raffinaderijen wordt verwerkt, ontstaat 95 procent aan gereede producten en die dienen zo snel mogelijk te worden afgevoerd. Want, opslag is bijzonder kostbaar. Wat in het consumptieland zelf niet kan worden afgezet, moet terug naar de grote exportraffinaderijen om te worden afgevoerd dan wel tot andere producten te worden verwerkt.

Dat vervoer en dat herverwerken is omslachtig en dus kostbaar en vandaar de verwachting dat de activiteiten van de kleine raffinaderijen zich zullen gaan beperken tot de werkelijke lokale behoeften, waarbij de grote export-raffinaderijen voor de aanvulling zullen gaan zorgen.

Daarvoor is veel scheepsruimte nodig. Ik verwacht dat over een vijftal jaren de 18.000 tonners hier zijn verdwenen en wij als kleinste schepen alleen nog maar 60.000 en 70.000 tonners hier zullen ontvangen."

Vervolgens werden de verslaggevers in de gelegenheid gesteld hun vragen af te vuren, vragen die voornamelijk betrekking hadden op „de geul", die Euro-poort straks toegankelijk zal moeten maken voor tankers van circa 210.000 ton en op de vooruitzichten van de tankerbouw.

Voor de beantwoording van specifieke vragen over de „Niso", de bevindingen tijdens haar eerste reis, vooral bij het aanlopen van Euro-poort, stond Commodore Hylkema „stand-by".

Op een vraag van een der verslaggevers of het waar was dat de oliemaatschappijen aan de betrokken autoriteiten een ultimatum hadden gesteld inzake het graven van de geul, antwoordde ir. Van den Bergh ontkennend. „Wel is met klem op het graven van de geul in de Noordzee aangedrongen. Nog maar enkele jaren geleden luidde de vraag: „Wie zal de eerste zijn: de tankers of de haven?" Het antwoord is gevallen. De tankers zijn klaar en ten aanzien van de havenaccommodatie is dus de grootste haast geboden. De oliemaatschappijen hebben echter geen ultimatum gesteld.

V.l.n.r.: De heer D. Rodenburg, Directeur van Shell Tankers N.V., Commodore H. A. H. Hylkema, gezagvoerder van het m.s. „Niso", en ir. T. P. van den Bergh, Directeur van Shell Nederland Raffinaderij N.V., tijdens een gesprek op de brug van het schip.





Verfilming van een vraaggesprek dat een verslaggever van de Westdeutsche Rundfunk met de heren Rodenburg, Van den Bergh en Hylkema op de brug van de „Niso” had.

Er is altijd sprake geweest van een goede verstandhouding en die moet er blijven. De autoriteiten hebben de redelijkheid van het verzoek der oliemaatschappijen erkend, want het is beslist niet denkbeeldig dat de zeer grote tankers die momenteel op stapel staan, straks, bij gebrek aan vaardiepte voor onze kust, buitenlandse havens zullen moeten aanlopen. Wij weten dat Le Hâvre aan het einde van dit jaar gereed zal kunnen zijn voor de ontvangst van 200.000 tonners. De gezamenlijke oliemaatschappijen hebben op het ogenblik tachtig van deze schepen in bestelling en dit aantal geeft toch duidelijk aan dat de tankerredereien vertrouwen hebben in deze klasse. Als Europoort straks niet klaar is voor de ontvangst van deze schepen, dan zullen zij, om hun diepgang te verminderen, eerst een gedeelte van hun lading in een andere Westeuropese haven moeten lossen."

„Waarom wordt de olie niet vanuit Zuid-Europa per pijpleiding naar het noorden verpompt?" luidde een der volgende vragen.

„Omdat verpompen over zulke grote afstanden duurder is dan vervoer per tanker."

In zijn slotwoord vestigde ir. Van den Bergh er de aandacht op dat aan het al dan niet realiseren van de geul nog meer consequenties vastzitten.

„Wanneer zij er tijdig komt, dan zal de olie-aanvoer in Rotterdam nog verder in omvang toenemen. Rond 1970 zouden wij dan zo'n 180 tankers van 200.000 ton per jaar kunnen verwachten. Komt zij er niet, dan zullen verscheidene industriële projecten, die nu reeds in studie zijn, geen doorgang kunnen vinden. De geul is niet alleen voor de aardolie-industrie, maar

voor de gehele Nederlandse economie een uiterst belangrijke zaak!"

Daarna was er gelegenheid om het schip groepsgewijs, onder deskundige leiding, te bezichtigen, waarvoor begrijpelijk veel animo bestond.

Was bij terugkeer in de salon de geestelijke honger van de genodigden bevredigd, de materiële honger kon toen, onder het genot van een aperitief, eveneens gestild worden.

Er werd druk nagepraat en het uur van scheiden, dat op 13 uur was gesteld, kwam voor velen dan ook veel te vroeg.

Geleidelijk aan keerde het gewone leven op de „Niso" terug en onderscheidde het schip zich alleen nog maar door grootte en pavoisering van de overige schepen, waaronder de 90.000 tons „Bergepilot", die eveneens in Shell-Europoort lagen te lossen.

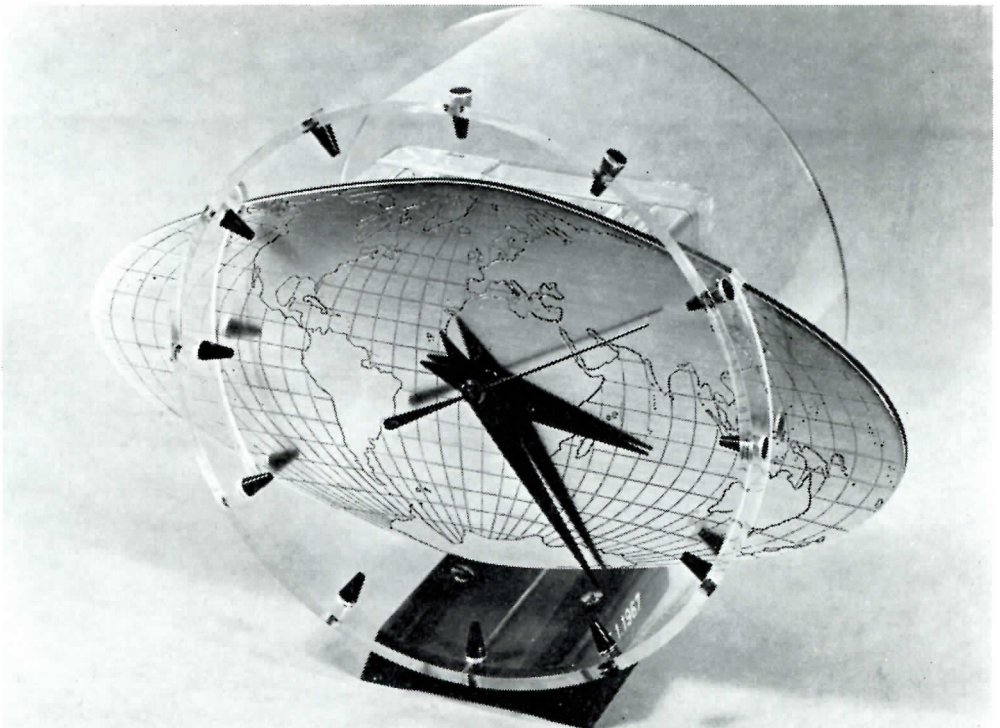
Om 4 uur 's middags bracht de doopmoeder van het m.s. „Niso", mevrouw L. J. M. Starrenburg-Linders, echtgenote van ir. W. F. G. L. Starrenburg, een der Directeuren van N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, een bezoek aan boord.

In tegenwoordigheid van de heer Rodenburg bood zij aan Commodore Hylkema een tweetal fraaie fotoboeken aan voor de bibliotheek van het schip.

Woensdagmiddag 18 januari keerde de „Niso" terug naar de Perzische Golf om een nieuwe lading te halen, en kon worden teruggezien op een alleszins geslaagde manifestatie, waaraan Commodore Hylkema, voortreffelijk gastheer als hij is, in niet geringe mate heeft bijgedragen. Snel als wij leven, zien wij nu al weer uit naar de aankomst van het s.s. „Macoma", onze eerste 210.000 tonner, die in december van dit jaar in Japan zal worden opgeleverd.

Maar voor en aleeer dit schip, zoals de „Niso", Europoort volbeladen zal kunnen bereiken, moet er nog wel het een en ander gebeuren.

In ieder geval heeft het openhartig gesprek aan boord van de „Niso" het voor alle betrokken partijen eens te meer duidelijk gemaakt hoe de kaarten liggen.



De klok die ir. Van den Bergh aan Commodore Hylkema schonk als herinnering aan de eerste aankomst van het m.s. „Niso" in Shell-Europoort.

OPLEVERING VAN HET M.S. „DIONE”

Na de vlagwisseling, tijdens het spelen van het „Wilhelmus”; de staf van de „Dione” temidden van een aantal genodigden. Geheel links: ir. C. Scherpenhuijsen, Directeur van de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Mij. (v.o.f.); op de voorgrond, recht vóór kapitein B. van Bon, kapitein ter zee A. de Jong, Commandant Maritieme Middelen te Amsterdam.



Amsterdam, 31 januari 1967. Een voorjaarsachtige winterdag waarop, als altijd op verjaardagen van leden van ons Koninklijk Huis, de Oranjezon — zij het nu en dan — doorbrak.

Bovendien een feestdag, zowel voor de N.D.S.M. als voor Shell Tankers N.V., in verband met de overdracht van onze vijfde — vierde en laatste in Nederland gebouwde — „D”-tanker, het m.s. „Dione”. Op het commandobrugdek van het schip, waar de genodigden zich van half drie af begonnen te verzamelen, nam ir. C. Scherpenhuijsen, directeur van de Nederlandse Dok en Scheepsbouw Mij. (v.o.f.), om drie uur het woord.

Na alle aanwezigen welkom te hebben

geheten, wendde hij zich in het bijzonder tot de doopmoeder van de „Dione”, mevrouw A. F. M. Metz-Wemelsfelder, die met haar echtgenoot, de heer J. Metz, Inspecteur-Generaal van Scheepvaart, als eregasten aanwezig waren.

„Wij zijn u dankbaar mevrouw Metz dat u hier uw dopeling wel met uw aanwezigheid hebt willen vereren. Wij hadden gehoopt dat, na uw zo voortreffelijke voordracht bij de tewaterlating, de goden en speciaal de Griekse godinnen ons op de eerste proefvaart van wat beter ketelvoedingwater, waswater en drinkwater hadden willen voorzien. Ik heb ook al horen verluiden, dat er een Jonas aan boord zou zijn. Dat zou dan een andere Griekse god

geweest zijn, die meer van een andere vloeistof hield dan van water en die Dione op deze wijze op de betrekkelijkheid van alle dingen gewezen zou hebben.

Schepen zijn altijd instrumenten geweest voor handel, vrijheid en vooruitstrevendheid. Vanzelfsprekend is daardoor het bouwen van schepen een belangrijke, zinvolle en bovenal een bevredigende taak die wij met alle werkers op onze werf met volle inzet vervuld hebben. De tijdsomstandigheden zijn voor de scheepseigenaars moeilijk. Voor de mensen en de industrieën die nauw met scheepvaart en scheepsbouw te maken hebben, soms wel benauwend. De ontwikkeling gaat met steeds groter snelheid voorwaarts, en dan noemen we afstandsbediening, automatisering, onbemande machinekamers. Het komt, en eer we een jaar verder zijn is het er. En als je dan leest dat er over 100 jaar vrijwel geen scheepvaart in de klassieke betekenis van het woord meer zal zijn, schrik je wel wat. Wat er dan vaart zullen bemanningsloze spookschepen zijn, door operators bestuurd, vanachter een bedieningstableau aan de wal of zou ook daar de computer de taak van mensen al hebben overgenomen? Zal dat nieuwe ras van slaven van elektronische apparatuur met een ontstellend hoog intelligentie-quotiënt, die zichzelf kan herstellen en zelfs vermenigvuldigen, ons mensen dan, als onbruikbare luiaards vernietigen of zullen wij altijd de meesters van deze elektronische breinen blijven?

Heer Rodenburg.

Wij N.D.S.M.-ers voelen ons een stuk van de Shell-Groep, onze werkers hebben met volle overgave de „Dione” voor u gereedgemaakt. Wij hopen dat de „Dione” nu onder gezagvoerder Van Bon en haar hoofdwerktuigkundige De Bruyn, alsook onder hun opvolgers, een goed schip zal zijn voor uw Maatschappij.

Onze Directeur, de heer D. Rodenburg, toast met kapitein B. van Bon op de goede vaart van de „Dione” en haar opvarenden.

**BIJ DE
VOORPLAAT:**

Na de overdracht van de „Dione” hees vierde stuurman J. Zwart de Shell-vlag voor.



Mag ik u dan nu vragen, heer Rodenburg", zo besloot ir. Scherpenhuijsen, „of u bereid bent om deze „Griekse godin" van ons te willen overnemen."

In antwoord hierop sprak de heer Rodenburg de volgende toespraak uit:

„Heer Scherpenhuijsen, dames en heren. Voor de tweede maal binnen de negen maanden zijn wij hier bijeen om een nieuw tankschip in ontvangst te nemen dat door de N.D.S.M. is gebouwd, de „Dione". Dit is de op één na laatste van de zes tankers van de „D"-klasse die voor Shell Tankers N.V. in de vaart zal worden gebracht.

Wij stellen het allen zeer op prijs dat u, mevrouw Metz, vandaag hier hebt willen zijn. Wij herinneren ons nog als de dag van gisteren de zeer interessante en imponerende toespraak die u zo spontaan hebt gehouden bij de doop van de „Dione". Wij hopen u straks uw dopeling klaar en gereed voor de maidentrip, te kunnen laten zien.

Ging dit schip bij de doop als een 65.000 tonner te water, het wordt nu — mede als gevolg van de herziene internationale uitwateringsbepalingen — met een draagvermogen van bijna 71.000 ton opgeleverd. Terugkomend op uw woorden van zo even, heer Scherpenhuijsen, hoop ik met u dat wij, na het wel en wee van de technische proeftocht, het „wee" nu achter de rug en het „wel" voor de boeg hebben.

In ieder geval zal de „Dione" wanneer haar bestemming Europoort is, geen geul-

De „Dione" gezien vanuit het stuurhuis; op de achtergrond het in aanbouw zijnde m.s. „Neverita", dat op 31 augustus a.s. zal worden tewatergelaten.



problemen oproepen. Ook het m.s. „Neverita" — een kleine 110.000 ton — dat eveneens op deze werf in aanbouw is en aan het eind van dit jaar in de vaart zal komen, zal in dit opzicht geen problemen met zich brengen. Deze zullen echter komen wanneer eind december onze eerste 210.000 tonner — de „Macoma" — in het buitenland gebouwd, in de vaart komt. De binnenkomst in Europoort van dit schip, geheel of gedeeltelijk geladen, zal van de geul afhankelijk zijn.

Terugkerend naar het heden, dank ik allen die aan de bouw van de „Dione" hebben meegewerkt, zowel van de zijde van de N.D.S.M. en Shell Tankers als van Scheepvaartinspectie, de Dienst van Stoomwezen, Lloyd's en vele anderen. Uiteraard en zeker niet in de laatste

plaats gaat mijn erkentelijkheid ook uit naar de hoofdwerktuigkundige van de „Dione", de heer De Bruyn, en verdere officieren, voor hun aandeel in de inbedrijfstelling van dit schip.

Met groot genoegen, heer Scherpenhuijsen, wil ik dan nu de „Dione" van u overnemen. Ik overhandig u hierbij de traditionele cheque en vertrouw dat u aan het bedrag ervan een juiste bestemming zult weten te geven.

Graag wil ik dan nu nog enkele woorden zeggen tot kapitein Van Bon:

Dit is de tweede maal dat u met het commando van één van onze nieuwbouwschepen zal worden belast. De eerste keer was het de „Diloma", vorig jaar mei, die eveneens op deze werf werd gebouwd. Het is dan ook met het volste vertrouwen dat ik hierbij het commando over de „Dione" aan u opdraag.

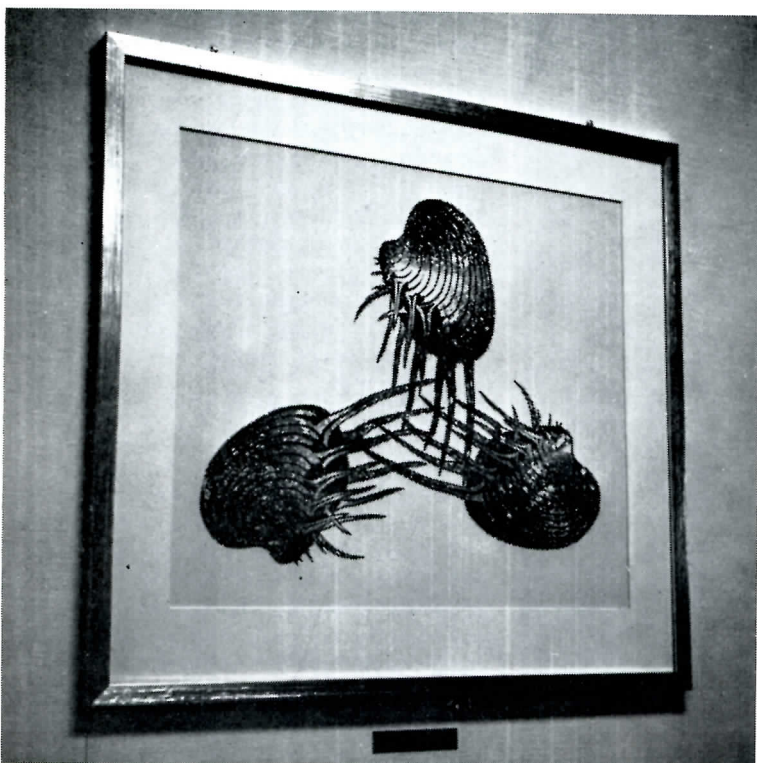
Dat de „Dione" onder uw leiding en die van uw opvolgers steeds voorspoedig moge varen en dat de goede wensen die mevrouw Metz het schip en haar opvarenden bij de tewaterlating meegaf in vervulling mogen gaan.

Ik verzoek u nu het sein te geven de werfvlag te strijken en de Shell-vlag voor te hijsen."

Onder de tonen van het Wilhelmus vond vervolgens de vlagwisseling plaats, waarna nog menigmaal geklonken werd op de voorspoedige vaart van de „Dione" en van allen die op haar zullen varen.

Vooraf had mevrouw Metz tijdens een te harer ere aangerichte lunch in de officierseetsalon van het schip vier prenten aangeboden aan kapitein Van Bon, die inmiddels een plaats hadden gekregen in een viertal verblijven.

De prenten waren vervaardigd door mevrouw G. M. Pot-van Regteren Altena, die daartoe geïnspireerd was door de schelp „Dione".



„Spelen met schelpen" — onder dit motto maakte mevrouw G. M. Pot-van Regteren Altena een viertal prenten, waartoe zij werd geïnspireerd door de schelp Dione.

De vier prenten vormden het geschenk van de doopmoeder van het m.s. „Dione", mevrouw A. F. M. Metz-Wemelsfelder, voor haar dopeling. De hiernaast afgebeelde prent heeft een plaats gekregen in de eetsalon voor de officieren.

AFSCHEID VAN DE HEER P. VIS VAN HEEMST



De heer Vis van Heemst met pensioen . . . een feit waaraan velen en hij zelf in het bijzonder nog moeten wennen. Bescheiden als hij altijd was, voelde hij niets voor een „afscheid onder de palmen”, maar uiteindelijk stemde hij er toch in toe dat zijn vertrek niet onopgemerkt voorbij zou gaan, vooropgezet dat het

De heer Rodenburg neemt afscheid van de heer Vis van Heemst. In het midden: mevrouw L. A. Vis van Heemst-Vis van Heemst.



Het gezin van de heer Vis van Heemst rondom de pas verkregen hobbyset — het afscheidscadeau van zijn collega's.

geheel een gemoedelijk karakter zou dragen.

Op 22 december jl. was het dan zover. Na om kwart over vier, tezamen met zijn echtgenote, door de heer Rodenburg ten afscheid te zijn ontvangen, werden de heer en mevrouw Vis van Heemst met hun drie dochters en schoonzoon door de heer L. F. van den Belt, hoofd van de afdeling Personeel, en zijn toenmalige chef kapitein H. Bakker — die inmiddels eveneens gepensioneerd is — naar de lunchkamer aan de zuidzijde van de 9e verdieping van het Shell-Gebouw geleid, waar een groot aantal collega's bijeen gekomen was.

In zijn toespraak tot de scheidende stelde kapitein Bakker voorop dat indien hij in de geest van de heer Vis van Heemst zou handelen, hij met een kort waarderend afscheidswoord zou kunnen volstaan.

„Ik meen echter de hier aanwezigen, en ook u, heer Vis van Heemst, tekort te doen als ik niet zou benadrukken waarom uw carrière bij onze Rederij zo voortreffelijk geslaagd is. Immers, u hebt uw beste krachten gegeven aan het welzijn van onze Maatschappij, onze schepen en vooral van hen die daarop varen.

Om dit te bereiken is kennis, werklust, doorzettingsvermogen en bovenal begrip voor samenwerking nodig. En van deze eigenschappen, die u in ruime mate bezit, hebt u uitstekend gebruik gemaakt.

Wanneer u ooit uw memoires zou gaan schrijven, zouden deze ongetwijfeld vele boekdelen beslaan. Echter, u kennend, zal dit niet gebeuren, daar de pen niet bepaald uw voorliefde heeft."

In maart 1933 scheepste de heer Vis van Heemst zich in op de „Christiaan Huygens", met bestemming Singapore, waar hij tewerkgesteld zou worden. „Dit was een mooi begin van een avontuurlijk leven dat u, in gedachten, tegemoet ging. Toen was de Oost ver weg en het duurde lang voor je weer terug kwam. Deze herinneringen doen je plotseling het verschil realiseren tussen toen en nu: toen contracten van drie jaar en reizen per schip, nu contracten van zes maanden en veelal reizen per vliegtuig."

Vervolgens schetste kapitein Bakker in vogelvlucht de loopbaan van de heer Vis van Heemst, die met een aanstelling als 5e werktuigkundige op het m.s. „Augustina" begon.

Wanneer hij, na verlof in Nederland, op 16 maart 1938 als 3e werktuigkundige op het m.s. „Ocana" naar de Oost vertrekt, zal het acht jaar duren voor hij in zijn vaderland, nu als 2e werktuigkundige, terugkeert. Met ingang van 3 mei 1952 wordt hij als hoofdwerktuigkundige aangesteld en op 2 juni van dat jaar wordt hij als zodanig op het m.s. „Ceronia" geplaatst. Na vijf overplaatsingen sluit hij op 14 september 1957 zijn loopbaan op zee af. Ruim twee maanden later wordt hij op het kantoor te Rotterdam, en wel op de toenmalige sectie R.O. (Reparatie en Onderhoud) tewerkgesteld.

Op 9 juni 1959 verwisselt hij deze sectie voor de sectie W.D. (Werktuigkundige Dienst) van de afdeling Scheepsexploitatie en op 1 juni 1961 volgt hij de heer Overzier op als chef W.D. Drie jaar later wordt hij als chef van de sectie DFB/3 (de Werktuigkundige Dienst van vloot „B") aangesteld, de functie die hij tot op zijn laatste werkdag heeft vervuld.

„Door uw grote technische kennis en ervaring heeft u in hoge mate waardering verworven, zowel van uw superieuren als van uw ondergeschikten en collega's.

Wat het vlootpersoneel betreft: zij verliezen in u een bekende figuur, naar wie aller sympathie uitging, met wie zij op hun gemak hun problemen konden bespreken en van wie zij altijd een oplossing konden verwachten.

Ik weet", zo besloot kapitein Bakker zijn toespraak, „dat u als een gelukkig en tevreden mens onze dienst verlaat. Namens ons allen wens ik u en uw echtgenote



De heer en mevrouw Vis van Heemst bij het betreden van de lunchkamer waar de afscheidsreceptie gehouden werd. Rechts op de foto: de heer L. F. van den Belt, Hoofd van de Afdeling Personeel en kapitein H. Bakker, ex-Manager van Vloot „B".

een uitstekende gezondheid toe, opdat u nog vele jaren, temidden van allen die u dierbaar zijn, zult kunnen genieten van uw pensioen."

Tot slot bood hij de heer Vis van Heemst, namens diens collega's een hobbyset als afscheidscadeau aan.

Met enkele welgekozen woorden dankte de heer Vis van Heemst kapitein Bakker voor zijn hartelijke woorden en voor het cadeau, waarvan hij nog tal van jaren een dankbaar gebruik hoopte te maken.

Na dit officiële gedeelte bleven de genodigden nog geruime tijd, onder het genot van enkele verversingen, bijeen.

Het was al laat toen de laatste van de

lange rij zijn afscheidswens met een hartelijke handdruk bezegelde.

Met de heer Vis van Heemst heeft ons een vriend en collega verlaten, die op de vloot en op het kantoor een bijzondere plaats innam, niet alleen vanwege zijn grondige technische kennis maar ook en vooral door zijn innemende persoonlijkheid.

Wij zouden dan ook de volgende woorden van kapitein Bakker tot de onze willen maken: „Ik ben ervan overtuigd dat uw naam nog vaak genoemd zal worden en dat allen het prettig zullen vinden om bij eventueel voorkomende gelegenheden nog eens een woordje met u te wisselen."

HUWELIJKSGESCHENK VAN DE NEDERLANDSE KOOPVAARDIJ VOOR H.K.H. PRINSES MARGRIET

Op 14 december jl. werd op Paleis Soestdijk aan H.K.H. Prinses Margriet en Mr. P. van Vollenhoven het huwelijksge­schenk van de Nederlandse koopvaardij aangeboden.

Dit geschenk bestond uit een 17e eeuw­schilderij van de bekende zeeschilder J. A. Beerstraaten en een Louis XV klokje — een hartewens van de Prinses.

Door de spontane wijze waarop in alle geledingen van de koopvaardij, ook door de opvaren­den van onze vloot en ons walpersoneel, op de inzamelingsactie werd gereageerd, was het mogelijk het Bruidspaar deze bijzonder mooie cadeaus aan te bieden.

Zowel H.K.H. Prinses Margriet als Mr. P. van Vollenhoven lieten zich op zeer enthousiaste wijze uit over het geschenk, en nog dezelfde dag zonden zij het volgende telegram aan alle Nederlandse koopvaardij­schepen:

*Aan alle zeevarenden der Koopvaardij.
Onze heel hartelijke dank aan u allen voor het
prachtige schilderij en de mooie klok, die wij
als huwelijksge­schenk van u mochten ontvan­
gen.*

Margriet en Pieter van Vollenhoven



De aanbieding van het schilderij, namens het „Koopvaardij Comité Huwelijksge­schenk H.K.H. Prinses Margriet”, door Jhr. H. Reuchlin, (tot 1 februari jl.) Voorzitter van de Raad van Bestuur voor de Zeevaart (links) en de heer D. Opmeer, Voorzitter van de Centrale van Zeevarenden ter Koopvaardij en Visserij (rechts).

Foto: Nationaal Foto Persbureau Stevens & Magielsen, Amsterdam



Met schildpad en brons ingelegd Louis XV klokje, daterend van omstreeks 1740, ge­signeerd door B. Lieutaud.

Foto: Swank Shot Studio's, Amsterdam

Het schilderij, dat vervaardigd werd door Jan Abrahamz. Beerstraaten, die van 1622 tot 1666 in Amsterdam leefde, stelt voor: Nederlandse koopvaardij­schepen, ten anker in de haven van Rome, terwijl een vorstelijke stoet langs de kade trekt.



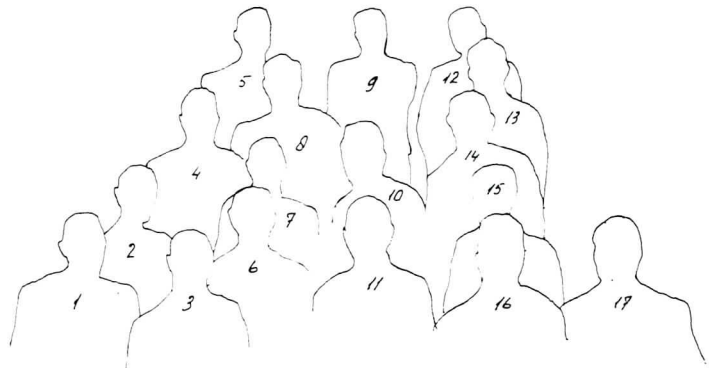
Foto: A. Dingjan, Den Haag

Vijfde bijeenkomst van Gezagvoerders en Hoofdwerktuigkundigen

Op woensdag 18 januari vond wederom een bijeenkomst van gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen plaats.

De ochtend werd benut om de deelnemers wat meer achtergrond-informatie te verstrekken over aangelegenheden van financiële aard welke direct of indirect weer verband houden met de exploitatie van de vloot en het beheer aan boord.

Na de lunch schaarde men zich om de tafel om met een panel, bestaande uit de heer Rodenburg en enkele afdelingschefs, van gedachten te wisselen over een aantal door de deelnemers schriftelijk ingediende vragen van de meest uiteenlopende aard. Hoewel voor dit deel van de bijeenkomst twee uur werd uitgetrokken bleek ook ditmaal de discussie zo uitvoerig, levendig en vruchtbaar te zijn dat niet alleen de tijdslimiet werd overschreden doch enkele onderwerpen ook nog tijdens de „aangeklede” borrel later in de middag op een meer ongedwongen wijze stof tot praten hebben gegeven. Wij geloven niets te veel te zeggen wanneer wij stellen dat het wederom een nuttig contact tussen schip en ka is geweest.



1. kapt. J. C. de Groot; 2. kapt. C. S. Duinker; 3. hfd.wtk. H. van Manen; 4. hfd.wtk. W. Eeuwijk; 5. hfd.wtk. J. E. Weidema; 6. kapt. C. J. van de Weijer - DFA; 7. hfd.wtk. P. van der Hout; 8. hfd.wtk. J. Broersen; 9. D. Rodenburg - Directeur; 10. kapt. Tj. Kuyper; 11. kapt. J. I. Boer; 12. L. F. van den Belt - DFP; 13. hfd.wtk. W. Groenendijk; 14. kapt. F. van Tongeren - DFB; 15. kapt. H. Faber; 16. kapt. F. A. de Kaart; 17. J. R. Cupido - DFP/13.

Nieuwe commodore

van

Shell Tankers (U.K.) Ltd.



Kapitein W. S. Atkinson is met ingang van 1 januari jl. benoemd tot Commodore van Shell Tankers (U.K.) Ltd., als opvolger van Commodore C. A. Milligan, M.B.E., die, na ruim 41 jaar op de Britse Koopvaardijvloot te hebben gevaren, waarvan 27 jaar bij Shell, met pensioen is gegaan.

De nieuwe Commodore begon zijn loopbaan bij de Groep in 1938 als derde stuurman en kreeg in 1947 zijn eerste commando.

De technische ontwikkeling in de Nederlandse scheepvaart in de loop der tijden



Foto van een gravure die zich bevindt in het Maritiem Museum „Prins Hendrik” te Rotterdam.

(Haring buysen groot omtrek zo Last

* 14 kantjes haring (boordverpakking) = 12 vaten (walverpakking) = 1 last.

Z.K.H. Prins Claus heeft op 13 december jl. een Bestuursvergadering van de Koninklijke Nederlandsche Reedersvereniging bijgewoond. Bij die gelegenheid hebben enkele leden van het Bestuur elk, in een korte causerie, een facet van de Nederlandse scheepvaart belicht. In dit verband hield onze Directeur, de heer D. Rodenburg, een inleiding over de technische ontwikkeling in de loop der tijden. De tekst van deze causerie is hierbij afgedrukt.

Koninklijke Hoogheid, Mijnheer de Voorzitter, Mijne Heren, Toen de Voorzitter mij vroeg of ik vandaag een korte inleiding zou willen houden over de technische ontwikkeling in de Nederlandse scheepvaart, heb ik even gearzeld. Niet vanwege het onderwerp, maar vanwege de mij toegemeten tijd. Ik zal trachten in enige minuten deze ontwikkeling in grote trekken te schetsen. Daartoe moet ik eerst teruggrijpen naar het verleden.

Gelegen zowel aan de delta van drie grote rivieren: Rijn, Schelde en Maas, als aan de zee, waren de bewoners van ons land van oudsher aangewezen op het water.

Door de zeevisserij waren wij genoodzaakt in plaats van de oorspronkelijke kano's en vlotten, zeewaardige schepen te bouwen. Zo zien we dan ook dat de Nederlanders ten tijde van de kruistochten met zeshonderd „buizen” — dat waren vissersvaartuigen, die bijna net zo lang als breed waren — zeventuizend bewoners van ons land naar het Heilige Land brengen. Weliswaar zijn er weinigen teruggekomen maar wij hadden ontdekt dat er handel viel te drijven. Wij hadden echter nog geen export: dat zou pas komen toen in 1350 Willem Beukelszoon het zogenaamde „haringkaken” — het conserveren van de gevangen haring — uitvond. Met dit exportartikel kwam eigenlijk pas de geweldige opgang van Nederland als zeevarende natie.

In de tijden van de ontdekkingsreizen van Columbus, Bartholomeus Dias en Vasco da Gama, was het kompas bekend geworden, dat in China was ontwikkeld.

In ongeveer 1530 werd de chronometer uitgevonden, mede waardoor de bestekken nauwkeuriger konden worden bepaald. Vooral was dit het geval nadat Mercator zijn, op het platte vlak geprojecteerde, kaart had ontworpen.

Onze scheepsbouwindustrie kwam tot bloei tegen het einde der 16e eeuw in de Zaanstreek en de orders stroomden binnen van alle kanten, zoals uit Engeland, Polen, Duitsland en vele andere landen.

Zo gingen wij als zeevarende natie en als scheepsbouwer van de eerste orde de Gouden Eeuw in. Dat was de eeuw waarin wij met twee miljoen inwoners ongeveer twintigduizend schepen in de vaart hadden. Jaarlijks werden er ongeveer tweeduizend schepen bijgebouwd *).

Om ons te kunnen handhaven tegenover de nog machtiger landen, Engeland, Spanje, Portugal en Frankrijk, beseften wij dat een concentratie van krachten essentieel was. Zo richtten wij in 1602 de Verenigde Oost-Indische Compagnie op en in 1621 de West-Indische Compagnie. In feite redersverenigingen met het doel de belangen van hun leden naar binnen en naar buiten te behartigen. Bijna tweehonderd jaar is deze concentratie blijven bestaan.

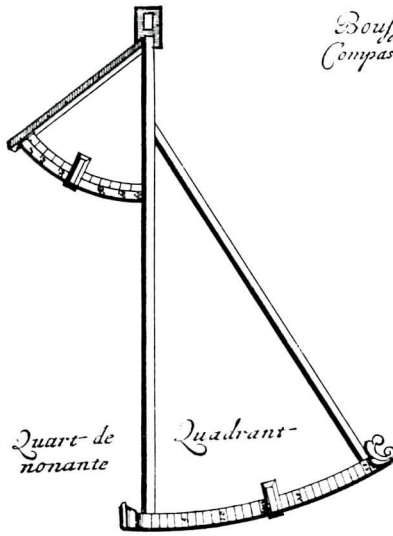
Na de welvaart in onze Gouden Eeuw begint geleidelijk aan een sterke teruggang. Wanneer in 1650 Cromwell de acte van navigatie tekent, worden wij in onze export naar Engeland gehandicapt. Het zou nog tot 1848 duren voor wij de vrije handel op Engeland zouden terug krijgen.

In de verdere ontwikkeling van de zeevaart zien wij dan in 1731 een belangrijke vinding, en wel die van de sextant. Hierdoor was eindelijk een instrument voorhanden waardoor, tezamen met de chronometer, in plaats van de positie van het schip te moeten gissen, lengte en breedte behoorlijk konden worden bepaald, en sneller en beter kon worden gevaren.

Aan het einde van de achttiende en het begin van de negentiende eeuw zien wij het stoomschip, zij het aarzelend, zijn intrede doen, dat het zeilschip gaat vervangen.

In 1807 komen de Amerikanen met de eerste raderboot en in 1827 maakte de Koninklijke Marine als eerste met een raderschip, de „Curaçao”, een reis over de Oceaan. Voor de

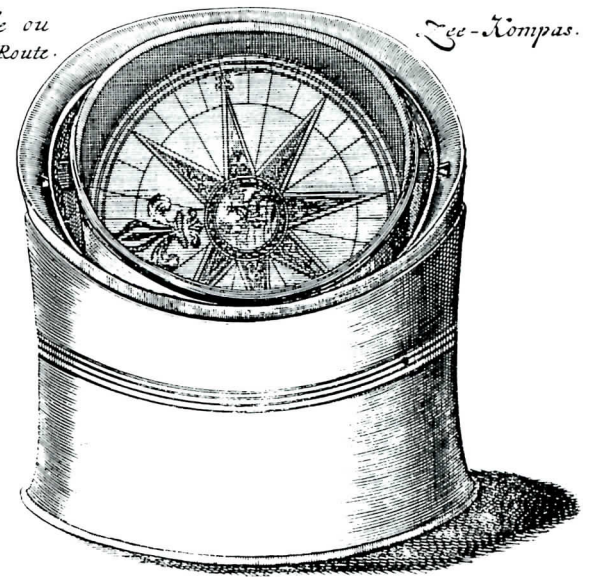
Beide tekeningen werden overgenomen uit de tweede druk van de „Dictionnaire de Marine contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale”, die in 1736 werd uitgegeven.



Links:
Voorloper van de huidige sextant

Rechts:
Voorloper van het huidige kompas

Bouffole ou
Compas de Route.



handelsvaart bouwden wij echter nog steeds onze fraaie schoeners en barken.

Toen echter in 1840 de schroefvoortstuwing en de ijzeren schepen hun intrede deden, konden wij er niet meer onder uit, omdat alras bleek dat hiermede goedkoper kon worden gevaren dan met een zeilschip.

De introductie van stoomturbines op schepen vond plaats in het laatste gedeelte van de negentiende eeuw en rond 1900 kondigde de dieselmotor zich aan. Het was een Nederlands schip, dat als eerste met een dieselmotor werd uitgerust, nl. de tanker „Vulcanus”.

Zoals wij het in onze maritieme historie meermalen gekend hebben, was het vaak een oorlog die tot snellere vervolmaking van nieuwe vindingen leidde.

Zo ging het o.a. met de radiotelegrafie, die in 1896 door Marconi werd uitgevonden en in de jaren na 1918 nagenoeg op alle schepen werd ingevoerd, later gevolgd door radiotelefonie.

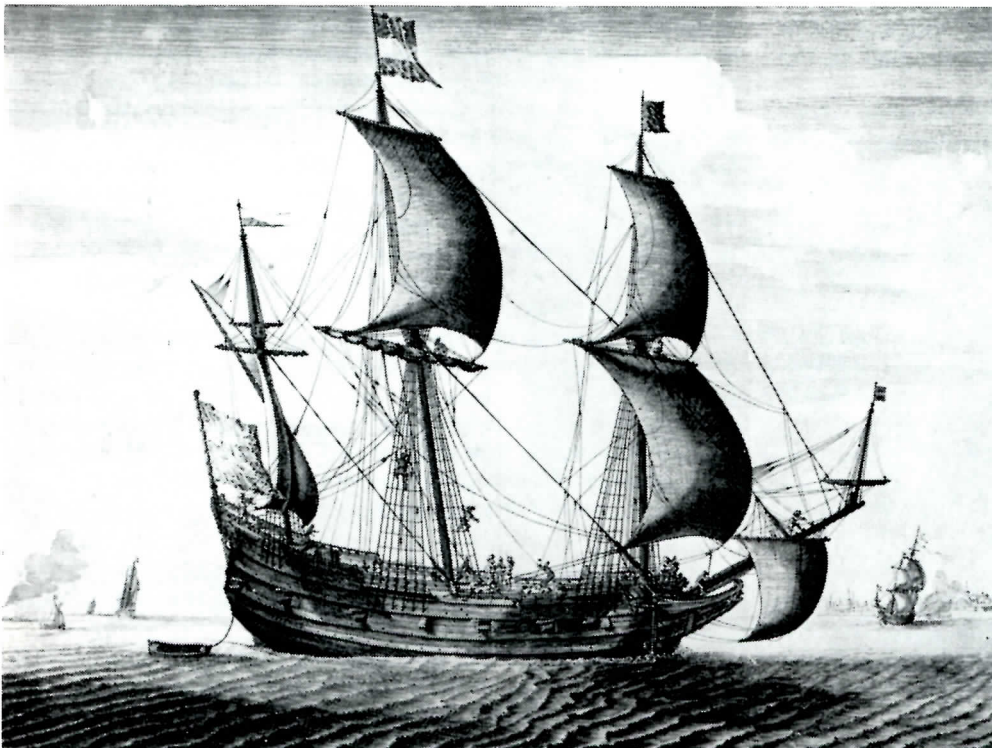
In de tweede wereldoorlog zien we de radar als belangrijk

hulpmiddel bij de navigatie tot ontwikkeling komen. Andere ontwikkelingen waren: het echolood, de radiorichtingzoeker, het gyrokompas, de deccanavigator, de automatische stuurmachine, auto alarm, etc.

In deze gehele ontwikkeling moeten wij nog noemen het atoomschip. Met de „Savannah” werden de eerste schreden gezet op de weg naar de verwezenlijking van dit type schip. De „Savannah” — onder Amerikaanse vlag — met haar 13.000 brutoregisterton bleek echter nog lang niet rendabel te zijn.

Als laatste ontwikkeling wil ik in het bijzonder noemen de automatisering, afstandsbediening en de technische centralisatie die in velerlei opzicht reeds op nieuwe schepen worden toegepast. Hierdoor is het mogelijk om de hoofdmotor met behulp van de telegraaf direct vanuit het stuurhuis te bedienen. Vanzelfsprekend kom ik dan op de nieuwste schepen van morgen met onbemande machinekamer, computers en televisiecontrole.

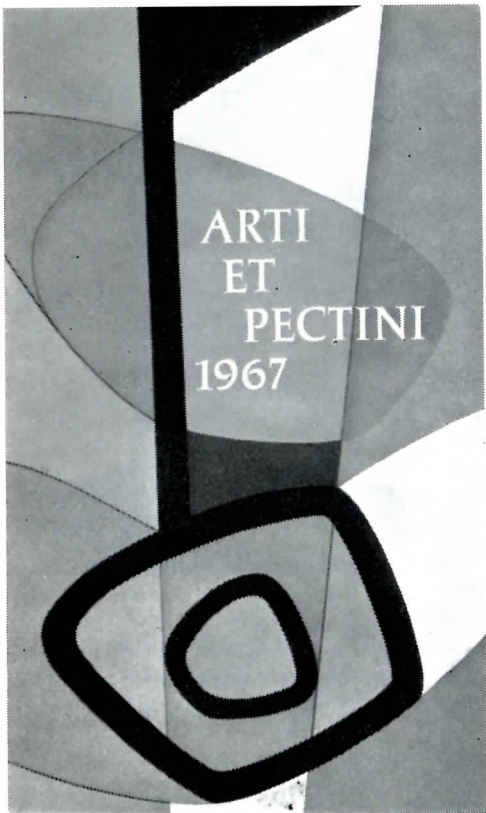
(vervolg op pagina 12)



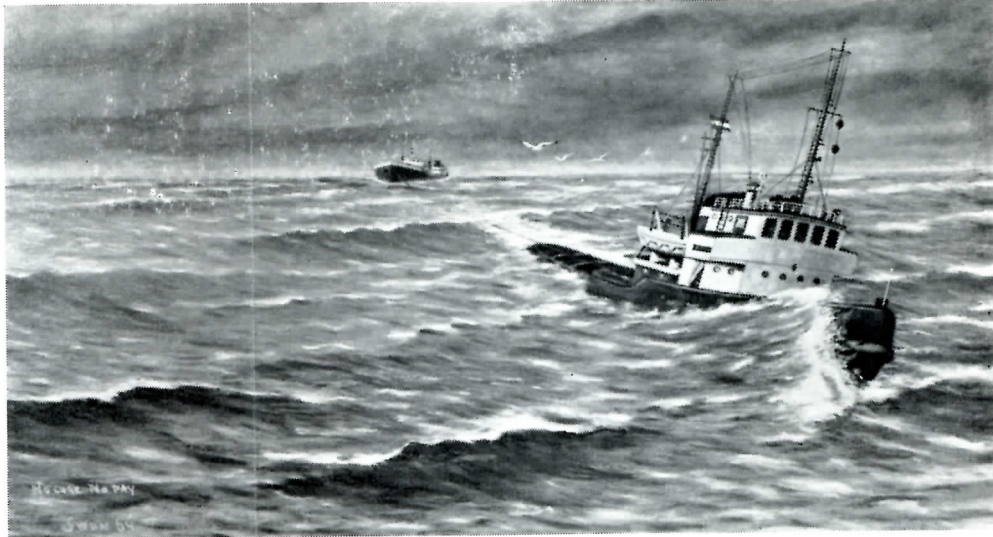
Aan het einde van de 16e eeuw werd door de Hollanders een nieuw type vrachtschip, de fluit, in de vaart gebracht.

Deze schepen hadden kleinere bemanningen, waren voordeliger in de scheepsmeting (er is niets nieuws onder de zon - Red.) en sterker van bouw dan de in die tijd gebruikelijke schepen.

Foto van een gravure door S. Savery (ca. 1594 - ca. 1670), voorstellende een gewapende fluit. De gravure bevindt zich in het Maritiem Museum „Prins Hendrik” te Rotterdam.



Hoewel door de jury van „Arti et Pectini 1967” voor geen van de werkstukken die door (oud-)employés van Shell Tankers N.V. werden ingezonden, een prijs werd toegekend, willen wij niet nalaten enkele van de tentoongestelde werken hier af te beelden.



1

2

1. „No cure no pay” — geschilderd door onze oud-gezagvoerder A. Swaneveld.
2. Portret — getekend door 4e stm. D. van Dijk.
3. „Don Quichotte” — plastiek van 2e wtk. A. de Coninck.
4. „De gouden kapitein” — plastiek van 2e wtk. A. de Coninck.
5. „Striptease danseres” — plastiek van 4e wtk. W. M. J. de Kwant. Dit werkstuk, dat niet kon worden tentoongesteld omdat het te laat binnenkwam, mag ons inziens op deze pagina niet ontbreken.



(vervolg van pagina 11)

Deze nieuwe technieken brengen onherroepelijk met zich mede een algemene herwaardering van de opleiding en een herindeling van de opvarenden.

De exploitatiekosten zijn echter hoog. De Nederlandse reder moet er op het ogenblik mee rekenen dat de personeelskosten van zijn schepen ongeveer veertig à vijftig procent van zijn dagkosten bedragen.

Ook de laad- en loskosten zijn bijzonder hoog. Deze bedragen bijna veertig procent van de totale exploitatiekosten.

Het is dan ook begrijpelijk dat de reders, aan de hand van deze cijfers, zijn overgegaan tot een intensieve research om te komen tot rationalisering en modernisering van het bedrijf en daardoor tot lagere exploitatiekosten, dus lagere transportkosten per eenheid. Ik denk hierbij o.a. aan de bouw van zogenaamde container-schepen, aan schepen met het „roll-on and off” systeem, grote bulkcarriers en tankschepen van 200.000 ton en groter.

Aan het begin van de laatste oorlog hadden wij een koopvaardijvloot van drie miljoen ton, waarvan in de jaren 1940/1945 ongeveer de helft verloren ging.

De wederopbouw van onze koopvaardij werd snel ter hand genomen en zo zien wij dat wij op 1 januari 1966 weer een vloot hebben van bijna vijf miljoen brutoregister-ton, bestaande uit 46 passagiersschepen, 127 tankers, 394 vrachtschepen en 910 coasters, in totaal 1477 schepen.

Bekijken wij hoe het met onze koopvaardijvloot gesteld is, dan

zien wij dat de leeftijd van deze schepen gemiddeld acht jaar bedraagt, terwijl dit voor de wereldkoopvaardijvloot gemiddeld twaalf jaar is. De snelheid van onze schepen is gemiddeld 15,3 mijl per uur, tegen 14 mijl worldwide gezien. Wij beschikken dus over een bijzonder goede en moderne vloot, waarmede wij de zware concurrentie het hoofd kunnen bieden.

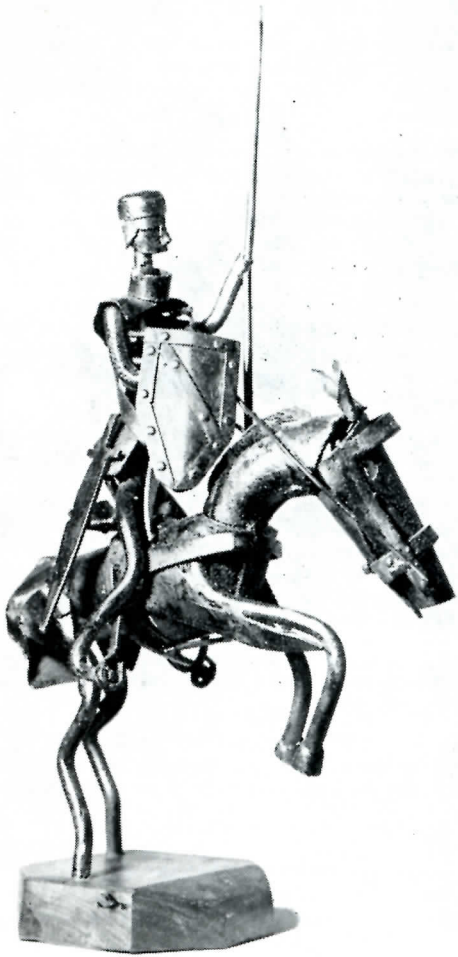
Wanneer wij bedenken dat wij in 1914 de zeeën bevoeren met ongeveer 65 andere landen, dat dit onmiddellijk na de tweede wereldoorlog is opgelopen tot 85 en dat wij nu al ruim honderd vlaggen op de zeeën tellen, dan is het duidelijk dat alleen de beste en meest efficiënte dienstverlening zich op den duur zal kunnen handhaven.

Het verleden heeft ons geleerd dat wij de bakens tijdig zullen moeten verzetten en ons moeten aanpassen, ook op technisch gebied.

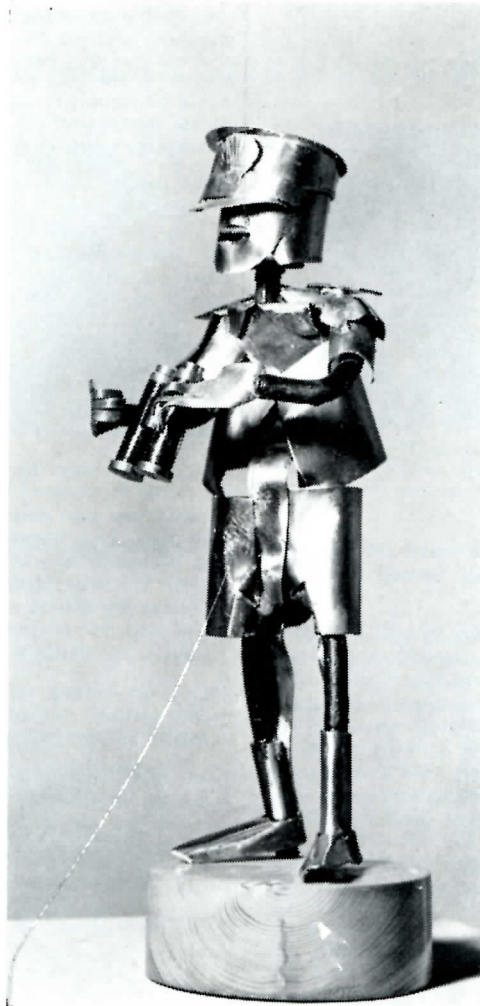
Indien ons volk, en in het bijzonder de jeugd, de blik gericht blijft houden op de zee dan zal het, naar het woord van onze grote admiraal Tromp, met zeevarend Nederland ook in de toekomst „waerachtigh wel gaen”.

*) De „leeftijd” die de schepen in die tijd bereikten bedroeg ongeveer een derde van die van onze hedendaagse schepen. Daarenboven was het verlies, door de vele oorlogen, groot.

Ontleend aan informatie die ons werden verstrekt door de heer H. A. Corsten, oud-Commodore van de N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij, thans verbonden aan het Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart te Rotterdam.



3



4



5

Ons s.s. „Khasiella” was op 9 november 1966 het eerste schip dat afmeerde aan de nieuwe pier in de bauxiethaven van Kaiser Bauxite Company te Port Rhodes (Discovery Bay), Jamaica.

In verband met dit voor de K.B.C. zo belangrijke feit, waaraan ook door de plaatselijke pers en televisie aandacht werd besteed, werd op 10 november aan boord van het inmiddels gepavoiseerde schip een zeer geslaagde ontvangst met lunch voor de Directie en staf-employés van deze Maatschappij georganiseerd.

Met hun brief van 29 november jl. sprak de Directie van The Shell Company (West Indies) Ltd. te Kingston haar bijzondere waardering uit voor de gastvrijheid die door de gezagvoerder, kapitein T. Kuyper, en officieren van de „Khasiella” werd betoond.

De witte koepel, rechts op de foto, is de opslagplaats van de bauxiet.

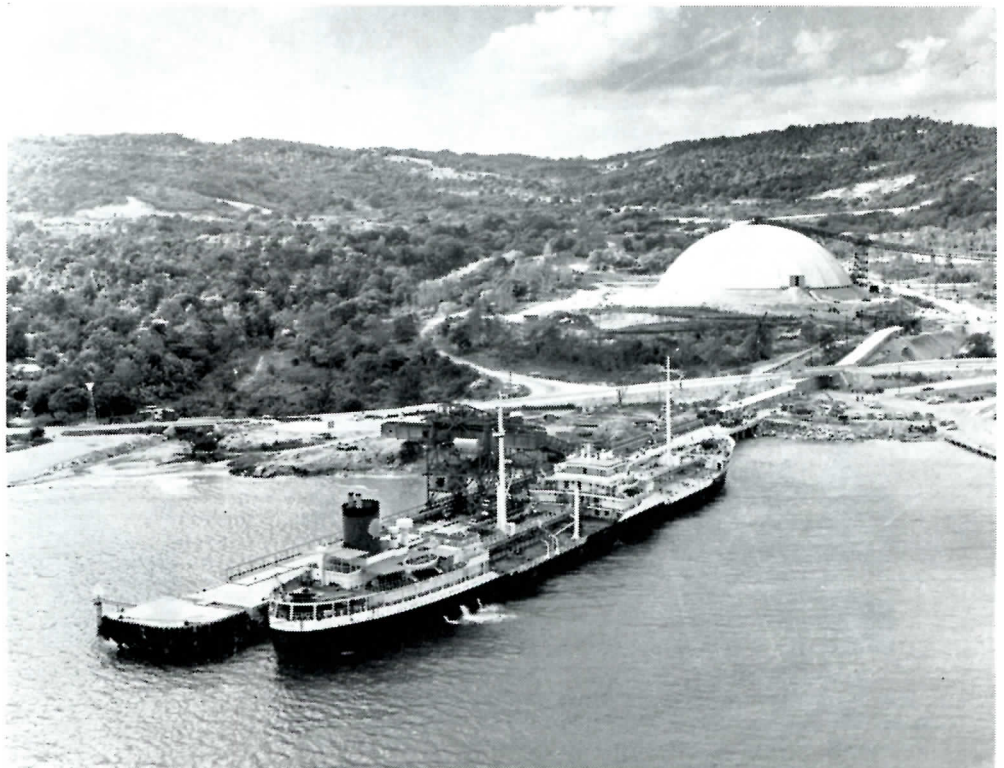


Foto: J. S. Tyndall-Biscoe

ILLUSIE

Jan had altijd naar zee gewild. Van jongsafaan al stond dat voor hem vast. „Wat wil je worden, Jan”, zo vroeg zijn vader toen Jan net met z'n hoofd boven de tafelrand kwam. „Kaptein, vader”, was het vaste antwoord van de dreumes. En dat was zo gebleven, ook later, toen hij op de lagere school zat. Vader deed hem van de lagere school op de mulo, met de gedachte, dat dit toch in ieder geval de goede richting was. Mocht hij nog veranderen van mening, dan was deze opleiding altijd nog een stevige basis voor elk ander beroep. Maar Jan veranderde niet van mening. Zeeman wilde hij worden, zeeman zou hij worden. En zo meldde vader hem aan voor de Zeevaarschool.

Groot was evenwel de consternatie toen bij de keuring van Jans ogen het advies van de oogarts was, niet naar zee te gaan. Hij had nog geen bril nodig, nee, zo erg was het niet, maar er waren toch wel tekenen die erop wezen dat in de loop der tijd zijn gezichtsvermogen zodanig zou worden dat het beroep van stuurman op de Grote Vaart uitgesloten moest worden geacht.

Quo Vadis? Jan wist het niet, het kon hem ook niets schelen, zijn teleurstelling was te groot om nu tegelijk een ander beroep te kunnen kiezen.

En zo verzeilde Jan op kantoor. Om de waarheid geen geweld aan te doen, moet gezegd worden dat hij niet verbitterd was, alleen dwaalden zijn gedachten, ook onder zijn werk, nog wel eens naar de zee, de wijde lucht erboven, het trillend dek onder hem, het contact met de eeuwigheid. In de weekeinden kon men hem vinden langs de stranden van onze kust; nee, niet uitsluitend bij mooi weer, ook 's winters, als de koude vrieslucht het zand feller deed blinken, of als een zilte zeewind en donkere wolken hem zijn kraag deden opslaan, maakte hij nogal eens een stevige wandeling, „om de muffe kantoorlucht kwijt te raken”, zoals hij het noemde.

Was hij thuis niet bezig aan studie om zijn mogelijkheden op kantoor uit te breiden, dan knutselde hij nog wel eens; een zeilboot, modellen

van slanke oceaanreuzen, een stoere sleper, met geduld en volharding gemaakt, sierden zijn kamer.

En zo gleed zijn leven voorbij; hij had een lieve vrouw gevonden, kinderen grootgebracht, zijn jubileum gevierd en was na een groot aantal dienstjaren als eerbaar kantoofunctionaris — na de gebruikelijke afscheidsviering — gepensioneerd.

Maar zijn verlangen naar de zee had hem nooit losgelaten. De oogarts uit zijn jeugd had gelijk gekregen, zijn ogen waren achteruitgegaan. Hij had al gauw een bril moeten aanschaffen en nu — als oud man — was zijn gezichtsvermogen wel bijzonder slecht. Maar al kon hij dan niet alles meer zo goed onderscheiden, de zilte zeelucht die hij bij een wandeling kon opsnuiven, deed hem nog steeds goed.

Ook nu vanmorgen, na de koffie thuis, had hij de tram genomen naar het strand; hij stapte welgemoed langs de branding, luisterde naar het krijsen van de meeuwen, die — hij kon het niet zo goed meer onderscheiden, vooral omdat zijn bril zo snel besloeg — kennelijk hongerig waren en elkaar de vis niet gunden.

Heerlijk, die zee, die vrijheid, die ruimte die je voelt, die eenzaamheid hier vlak bij de stad met al die mensen die elkaar in de weg liepen en waarvan zovelen elkander het licht in de ogen niet gunden. Dat geruis, als komende uit de eeuwigheid, beving hem haast. Vochtig was de lucht, het was hem gewoon als voelde ze hard aan, op zijn wang vooral. De zoute lucht — die hij anders zo weldadig opsnoof — was nu toch wel erg scherp vandaag. Had hij al te veel gelopen? Hij moest wel haast een uur onderweg zijn geweest langs het strand. Even stil zijn, zo dacht hij; dadelijk gaat het wel weer over.

Pas in de middag vond men de oude man, voorover op het strand, zijn wang gedrukt in het zand als ware het een hoofdkussen. Het water omspoelde hem, het was vloed geworden.

Niet velen wisten dat deze grijsaard, die moest zijn gestruikeld vlak langs de branding en daarna het bewustzijn moest hebben verloren, toch bereikt had wat in zijn jeugd zijn mooiste droom was geweest, contact met de eeuwigheid, op zee.

WOUW

Onze Wal-jubilarissen



I. J. A. VAN DOMMELEN
DFT/5
1957 - 1.1 - 1967



F. HAAK
DFT/5
1957 - 1.1 - 1967



P. J. HUIGEN
DFT/5
1957 - 1.1 - 1967



J. VAN DE MERWE
DF/3
1957 - 1.1 - 1967



J. A. VIS
DFA/B 2
1957 - 1.1 - 1967



T. VAN DIJKE
DF/6
1957 - 6.1 - 1967



J. G. VAN DE WEIJER
DF/3
1957 - 1.1 - 1967

Onze vloot-jubilarissen (10 jaar diensttijd)



**P. R. BRUNET
DE ROCHEBRUNE**
2e stuurman
1957 - 7.2 - 1967



L. J. HIRS
2e stuurman
1957 - 13.2 - 1967



R. OUWEHAND
3e werktuigkundige
1957 - 18.2 - 1967



H. L. CUNY
wachttassistent
op 22.1

Vlootpersoneel/personalia

(in de periode 16.12.'66 t/m 15.1.'67)

GEHUWD:

- 16.12: P. A. de Zwarte, 5e wtk., met mej. E. Bräuer;
16.12: H. N. Dekker, stoker/olieman, met mej. P. Lammers;
19.12: P. C. W. Enders, 5e wtk., met mej. J. Schuren;
20.12: A. J. de Kraker, 3e stm., met mej. H. Dekker;
20.12: A. Warmenhoven, 4e wtk., met mej. W. van der Gulik;
21.12: R. W. Overdijkink, 4e stm., met mej. C. E. de Pous;
22.12: P. H. van der Ham, 3e stm., met mej. E. Voorschuur;
27.12: S. Termeer, 3e stm., met mej. H. Schipper;
29.12: G. J. van Neuren, 3e wtk., met mej. P. J. van der Schraaf;
30.12: P. Leer, 2e kok/bakker, met mej. M. A. Walters.

GEBOREN:

- 21.12: Ronald Reinier, zoon van J. Klok, 3e wtk., en mevr. G. Klok-Elfering;
21.12: Erwin Johannes, zoon van J. W. Heiligers, 5e wtk., en mevr. R. W. C. Heiligers-Stein;
30.12: Michael Josephus Maria Lambertus Johannes, zoon van J. J. L. Geerink, 4e wtk., en mevr. M. T. H. Geerink-van Gemert;
1. 1: Maryse, dochter van C. J. Lambregts, 3e wtk., en mevr. C. A. Lambregts-van Splunder;
9. 1: Miranda Maria, dochter van P. J. de Lange, 2e wtk. en mevr. M. C. de Lange-Krab.

MET VERLOF:

- gezagv.: H. E. Glansbeek, H. R. van Sas, C. Wortel, Tj. Kuyper, J. I. Boer, J. C. de Groot, G. Heising, A. Boddé;
1e stl.: H. H. J. Dijkhuizen, H. K. Paauw, B. R. Teuben, P. Janssen, B. C. Visser;
2e stl.: O. A. van Druten, P. E. van der Veld, P. R. Brunet de Rochebrune, H. A. Kuling, G. Verbrugh;
3e stl.: W. R. Muusze, W. van den Born, D. E. Krijgsman, J. B. Krul, J. M. Abbink, R. E. Sieders, F. de Vries, J. J. B. Roest;
4e stl.: G. E. Abbink, S. P. van Geuns, C. C. Wabeke, F. Kuyt, J. K. Bartelds, R. J. J. F. Zeegers;
hfd.wtk.: P. van der Hout, W. Eeuwijk, P. Taconis, W. A. van Rooijen;
2e wtk.: S. A. Verhage, C. G. Pusch;
3e wtk.: E. C. Paardekooper, P. Balt, H. W. R. van Deutekom, N. P. Dekker, F. C. de Winter, A. P. de Groot, J. J. Jonkman, A. J. Hulzebos;
4e wtk.: B. Ozinga, C. A. van den Kroonenberg, J. D. Muijskens, H. van Ommering, C. Hemmer, J. Homminga;
5e wtk.: J. A. Starreveld, R. Smits, J. G. N. Beekman, H. R. Godlieb, J. C. Ganzinga, C. J. M. de Jong, J. H. M. A. van Jaarsveld, J. C. A. Stevens, F. van der Holst, F. A. J. Boot, M. K. Jansen, J. P. van Boven, C. W. H. van Holthuysen, G. C. Sloof, P. H. M. Maessen, A. E. M. Hermans, A. B. P. Dill;
bootsman: H. C. den Daas;
1e pompman/bankwerker: C. Stolk;
2e pompman/bankwerker: B. Verburg;
bankwerker: J. H. L. Delsman;
voorman/donkeyman: C. Noordijk;
hoofden kombuis: G. van Driel, W. F. H. v. d. Moezel.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Abida:** gezagv. R. E. van der Miesen, 2e stm. L. A. Veer, 3e stm. A. Vlaar, hoofd kombuis R. B. Vos;
m.s. Acmea: gezagv. Th. G. J. Roeten, 3e stm. R. P. F. J. Ruiter, 4e stm. W. van der Meulen;
s.s. Arca: 1e stm. C. Vessies, hfd.wtk.: J. Mostert;
s.s. Atys: hfd.wtk. C. Heeres;
m.s. Cinulia: gezagv. D. P. Klip, 1e stm. J. Verhoeven, 4e stm. Th. P. Holst, 2e wtk. A. de Coninck, wnd. 4e wtk. H. Brand;
m.s. Crania: gezagv. K. van der Horst, wnd. 4e wtk. O. de Roos, 5e wtk. F. T. de Boer;
m.s. Dione: gezagv. B. van Bon, radio officier R. van den Berg;
s.s. Kabylia: 2e wtk. A. Bax, 5e wtk. W. de Hon, radio officier P. A. Jongman;
s.s. Kalydon: 1e stm. W. Welbie, 5e wtk. B. R. A. Jansen;
s.s. Kara: 2e stm. J. de Jager Sr., II.stm. P. R. Lammers;
s.s. Katelaysia: wnd. hfd.wtk. B. Veldhuis, wnd. 4e wtk. P. Zandstra;
s.s. Kelletia: wnd. gezagv. A. W. C. van Schendel, 2e stm. H. van Slegtenhorst, 2e wtk. J. L. 't Mannetje;
s.s. Kermia: 3e stm. S. Termeer, 4e stm. T. H. Tromp;
s.s. Khasiella: gezagv. A. Tijmsa, 3e stm. A. J. de Kraker, 4e stm. B. de Vreeze, bootsman Ph. de Vries, 1e pompman/bankwerker L. de Cock, 2e pompman/bankwerker H. P. J. v. d. Lenden, bankwerker J. Pot;
s.s. Kopionella: 4e stm. H. J. P. M. Vennix, 2e wtk. J. R. Almsa;
s.s. Koratia: 1e stm. J. P. Jongbloed, 3e stm. L. Kazemier;
s.s. Korenia: 3e wtk. W. F. A. van Mossevelde;
s.s. Korovina: wnd. 3e wtk. C. G. Klitsie, 5e wtk. E. de Jong;
s.s. Kosmatella: 5e wtk. A. Verwey;
s.s. Krebsia: wnd. gezagv. F. Menninga, 1e stm. J. L. Muijskens, 3e stm. P. H. van der Ham, 4e stm. J. G. Wientjes, wnd. 2e wtk. F. W. Gakes, radio officier G. A. van Egmond;
s.s. Kryptos: 5e wtk. R. G. Hoeboer;
s.s. Onoba: 4e wtk. J. Kruijsse;
s.s. Philidora: 4e stm. R. Vos, 2e wtk. P. J. Engelsma, 5e wtk. H. Japin, radio officier W. J. Koster;
s.s. Philine: 3e stm. J. A. van Kesteren;
s.s. Philippia: 2e stm. R. Knol, 4e wtk. W. H. Nieman, 5e wtk. H. M. Kleevens;
s.s. Vasum: 3e wtk. F. Fresow;
s.s. Viana: gezagv. A. Verkerk, 5e wtk. H. M. Westerveld;
s.s. Vitrea: 5e wtk. J. A. Willems;
s.s. Vivipara: 4e stm. J. H. Oldert, II.stm. H. W. A. Versluys, 5e wtk. A. Baljeu, ass. wtk. R Emmelt Dijkstra;
s.s. Zafra: 3e stm. C. A. Koppendraaier, 5e wtk. R. R. Brouwer;
s.s. Zaria: 4e stm. P. Buys, 4e wtk. H. B. van Ommen, 5e wtk. H. Nijhof, radio officier J. de Muynck.

IN MEMORIAM

G. Willijns, 62 jaar, oud-gezagvoerder van Shell Tankers N.V. Op 1 oktober 1956 verliet hij de dienst van de Maatschappij met pensioen na 29 dienstjaren. Hij overleed op 29 november 1966 te Santpoort.

IN DIENST GETREDEN (EX-SHELL OMAN LTD):
1e stm.: J. L. Muijskens.

UIT DIENST GETREDEN:
II.stm.: W. F. van der Lei;
3e wtk.: C. J. van der Zaag;
5e wtk.: A. A. A. Overschie;
wachtassistent: R. Bakker;
1e pomplieden/bankwerker: P. Niezing, C. Stolk, M. J. J. v. d. Linden;
bankwerker: J. H. L. Delsman;
hoofd kombuis: F. Jimmink;
chef-hofmeester: W. Henderson.

OVER IN DIENST SHELL MALAYSIA LTD TE SINGAPORE:
1e stm.: J. W. Rutten.

OVER IN DIENST SHELL CURAÇAO N.V.:
1e stm.: J. Priest.

BEHAALDE DIPLOMA'S:
1e stuurman G.H.V.: 2e stm. B. Ritman;
1e stuurman G.H.V.-Th.: 2e stm. H. Steenstra;
3e stuurman G.H.V.: II.stl. J. H. Oldert, W. van der Meulen, P. Buys,
B. de Vreeze, H. J. P. M. Vennix, T. H. Tromp;
Bth: 3e wtk. J. W. Langezaal;
A/Bth: 5e wtk. H. M. Westerveld;
A: 5e wtk. P. Zandstra;
Ass.: II.wtk. E. de Jong, R. R. Brouwer, A. Verwey, B. R. A. Jansen;
MVD: II.wtk. H. M. Kleevens, H. Nijhof, W. de Hon.

AANGESTELD ALS:
1e stm.: A. J. de Ronde, E. Moll, H. K. Paauw, R. Verhoef, W. O. Kooi,
P. Snel, B. van Hardeveld, H. N. A. Snel, P. Hoogesteger, D. M. Mos,
J. Klein Roseboom;
2e stm.: J. J. H. Vessies, H. Wijnberg, P. J. M. Arts, J. Baard, G. Buma,
C. J. Clarisse, J. P. Hendriks, J. H. L. van Veghel, R. van Kranen,
L. A. Veer;
3e stm.: R. Hendriks, J. J. B. Roest, C. W. Vervest, F. de Vries, W. van
der Graaff, L. Kazemier, J. W. G. Vonkeman, G. J. van der Ham,
G. J. Scholtens, M. Klein;
4e stm.: P. Buys, B. de Vreeze, H. J. P. M. Vennix, T. H. Tromp, J. H.
Oldert, W. van der Meulen;
2e wtk.: C. C. Bartels, C. P. de Waard, J. I. Brangert, R. D. Kuil, H. J.
Kievit, N. J. Doorn;
3e wtk.: L. J. Verwey, K. de Jong, L. J. M. Verhaegh, W. K. van
Bezooijen, F. Bakker, G. van 't Wout;
4e wtk.: J. A. Hagedoorn, F. M. C. Kramers, C. Hemmer, A. G. M.
Witten, P. C. W. Enders, G. J. van Eijk, J. C. Wichmann;
5e wtk.: E. de Jong, R. R. Brouwer, H. M. Kleevens, H. Nijhof, A. Ver-
wey, W. de Hon, B. R. A. Jansen.

BEVORDERD TOT:
1e pompman/bankwerker: L. de Cock.

Mutaties walpersoneel

(in de periode 16.12.'66 t/m 15.1.'67)
IN DIENST (EX-VLOOT):
1. 1: A. de Ligt - DFB/1;
1. 1: C. E. van 't Woudt - sectie DFT/4.

UIT DIENST:
1. 1: mej. T. Tinkhof - sectie DFF/5;
1. 1: mevr. H. J. Nordsiek-Veldhuizen - sectie DFF/6;
1. 1: mej. V. A. Mulder - sectie DFP/11;
1. 1: mevr. R. M. de Geus-Stolk - sectie DFF/6;
1. 1: mevr. P. H. Canters-Bocser - sectie DFF/6;

In dienst getreden vlootpersoneel



H. VAN DAALEN
bankwerker
per 2.1

walpersoneel



MEJ. I. BROUWER
sectie DFF/6
per 1.1



MEJ.
M. MOERKERKEN
sectie DFF/6
per 1.1



MEJ. A. G. WELTERS
sectie DFF/6
per 1.1



MEJ.
W. J. WIJNINGA
sectie DFF/6
per 1.1

1. 1: P. Vis van Heemst - DFB/3 (pensioen);
1. 1: H. Bakker - Manager Vloot B (pensioen).

OVERGEPLAATST:
19.12: A. C. van Spijk van DFA/3 naar sectie DFT/1;
27.12: mej. W. Gommers van sectie DFF/3 naar sectie DFP/11.

GEHUWD:
23.12: mej. H. E. J. de Vos - sectie DFF/6 - met de heer P. F. Put.

GEBOREN:
3. 1: Monique, dochter van F. Haak - sectie DFT/5 - en mevr. L.
Haak-van Bruggen.

tussen schip en ka

zesde jaargang no. 6 — februari 1967

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

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

Administratie:
Mej. J. F. Schilt

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



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

- 7. m.s. CAMITIA
- 8. m.s. CINULIA
- 9. m.s. CRANIA
- 10. m.s. DALLIA (in aanbouw)
- 11. m.s. DAPHNE
- 12. m.s. DIADEMA

- 13. m.s. DILOMA
- 14. m.s. DIONE (in aanbouw)
- 15. m.s. DOSINA
- 16. s.s. KABYLIA
- 17. s.s. KALYDON
- 18. s.s. KARA

- 19. s.s. KATELYSIA
- 20. s.s. KELLETTIA
- 21. s.s. KENIA
- 22. s.s. KERMIA
- 23. s.s. KHASIELLA
- 24. s.s. KOPIONELLA

EPEN OP 13 FEBRUARI 1967

Bijlage van de februari 1967-editie van „Tussen Schip en Ka”,
maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.



- | | | | |
|----------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| 25. s.s. KORATIA | 31. s.s. KRYPTOS | 37. s.s. PHILINE | 43. s.s. VITREA |
| 26. s.s. KORENIA | 32. s.s. KYLIX | 38. s.s. PHILIPPJA | 44. s.s. VIVIPARA |
| 27. s.s. KOROVINA | 33. m.s. NISO | 39. s.s. SEPIA | 45. s.s. ZAFRA |
| 28. s.s. KOSICIA | 34. s.s. ONDINA | 40. s.s. VASUM | 46. s.s. ZARIA |
| 29. s.s. KOSSMATELLA | 35. s.s. ONOBA | 41. s.s. VIANA | |
| 30. s.s. KREBSIA | 36. s.s. PHILIDORA | 42. s.s. VIDENA | |