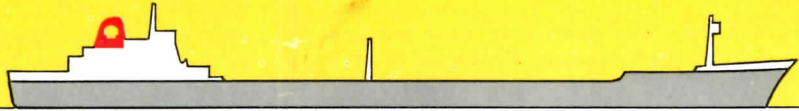




tussen schip en ka

vierde jaargang no. 11 - juli 1965



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



„DE KONINKLIJKE” 75 JAAR

Op 16 juni jl. was het 75 jaar geleden dat de N.V. Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië werd opgericht.

Deze maatschappij, wier naam later werd gewijzigd in N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, is in Nederland en daarbuiten bekend als „de Koninklijke” of „Royal Dutch”.

In het jubileum-nummer van het maandblad „Olie” dat op 6 juni jl. verscheen, zijn de verschillende aspecten beschreven van de plaats die „de Koninklijke” en de met haar verbonden maatschappijen binnen de Nederlandse gemeenschap innemen.

Tijdens een informele bijeenkomst in Hotel „Kasteel Oud-Wassenaar” heeft Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Bernhard op dinsdagavond, 15 juni jl., aan de vooravond van het 75-jarig jubileum, hoge koninklijke onderscheidingen uitgereikt aan Jhr. Mr. J. H. Loudon, de thans afgetreden President-Directeur (foto 1), en aan de heer F. A. C. Guépin, voorheen Voorzitter van de Raad van Commissarissen der „Koninklijke” (foto 2). Jhr. Mr. J. H. Loudon werd bij bevordering benoemd tot Groot-Officier in de Orde van Oranje-Nassau en de heer F. A. C. Guépin bij bevordering tot Kommandeur in de Orde van Oranje-Nassau.

1



2



NIEUWBOUW-NIEUWS

In aanvulling op het contract dat op 10 februari jl. te Tokio werd getekend voor de bouw van een motortankschip van 69.470 ton op de werf van Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co. Ltd., werd op 5 juli te Rotterdam een addendum aan dit contract getekend in verband met het feit dat de tonnage van dit schip met circa 40.000 ton zal worden vergroot tot 108.600 ton draagvermogen. Als gevolg van deze tonnage-vergroting valt het schip, dat destijds de naam „Daphne” was toegewezen, niet langer onder de „D”-klasse.

De nieuwe naam zal binnenkort bekend worden gemaakt.

De naam „Daphne” zal nu worden toegewezen aan het onder bouwnummer 187 bij Rosenberg Mekanische Werksted A/S te Stavanger voor onze Maatschappij in aanbouw zijnde motortankschip, dat oorspronkelijk de naam „Diana” was toegedacht.

Laatstgenoemde naam komt derhalve te vervallen.

DECCA getransistoriseerde radars typen TM 629 en RM 429

Radar is thans wel haast een onmisbaar hulpmiddel bij de navigatie en bij vele moderne schepen ziet men tegenwoordig vaak zelfs twee radarapparaten. Hiermede wordt 100 procent reserve gevormd, waardoor de veiligheid bij het navigeren ten zeerste wordt bevorderd. Met de aanwezigheid van twee soorten radars gelijktijdig, zowel true motion als relatief, kan men gemakkelijk een aantal nautische problemen oplossen.

Aan boord van de „Khasiella”, „Katelysia”, „Koscicia”, „Koratia”, „Kara” en „Kylix” heeft Shell Tankers N.V. voor deze laatste mogelijkheid gekozen en aan Radio-Holland N.V. opdracht gegeven voor de plaatsing van de Decca radarcombinatie type TM 629/RM 429. Deze radartoestellen zijn uit de nieuwe serie TRANSAR, die een aantal grotendeels getransistoriseerde zeeradars omvat. De TM 629 is een true motion radar en de RM 429 een relatieve radar. Beide hebben een 12 inch beeldscherm.

Deze radartoestellen zijn met elkaar gecombineerd. Elke radar heeft zijn eigen voeding, beeldkast en zender-ontvanger, maar samen gebruiken ze één 9 voet sleufgolfgeleiderantenne, waarvan de golfgeleider d.m.v. een flexibele verbinding op één van beide zenders kan worden aangesloten. Op een aparte schakelkast kan men nu de TM 629 en de RM 429 op verschillende manieren combineren, t.w.:

- 1e. Beeldkast TM 629 en beeldkast RM 429 op de zender/ontvanger van de TM 629;
- 2e. Beeldkast TM 629 en beeldkast RM 429 op de zender/ontvanger van de RM 429;
- 3e. Beeldkast TM 629 op de zenderkast van de TM 629;
- 4e. Beeldkast TM 629 op de zenderkast van de RM 429;
- 5e. Beeldkast RM 429 op de zenderkast van de RM 429;
- 6e. Beeldkast RM 429 op de zenderkast van de TM 629.

Beschrijving TM 629

De zender/ontvanger is grotendeels getransistoriseerd. Het zendpiekvermogen bedraagt 25 kW. De keuze uit meerdere impuls lengten, impulsherhalingsfrequenties, bandbreedten en andere speciale voorzieningen verzekert een optimale werking op alle schaalafstanden. De zenderontvanger heeft o.a. een balans mengtrap met twee parallel geschakelde kristallen. Hierdoor zal het toestel, bij defect raken van één van die kristallen, toch blijven werken.

De beeldkast is op een voetstuk geplaatst, waarin de true motion-eenheid bovenin verwerkt is. Bij onderhoudswerkzaamheden of het verhelpen van een defect, kan men makkelijk bij de eenheden in de beeldkast komen.

De true motion-eenheid is beschermd ingebouwd tegen stof- en zoutaanslag.

Er kunnen vijf verschillende beeldpresentaties worden

gekozen: ongestabiliseerd relatief beeld met „voorschip boven”, gestabiliseerd relatief beeld met „Noord boven”, relatief beeld met „Noord boven” en eigen positie uit het middelpunt en tenslotte „true motion beeld”.

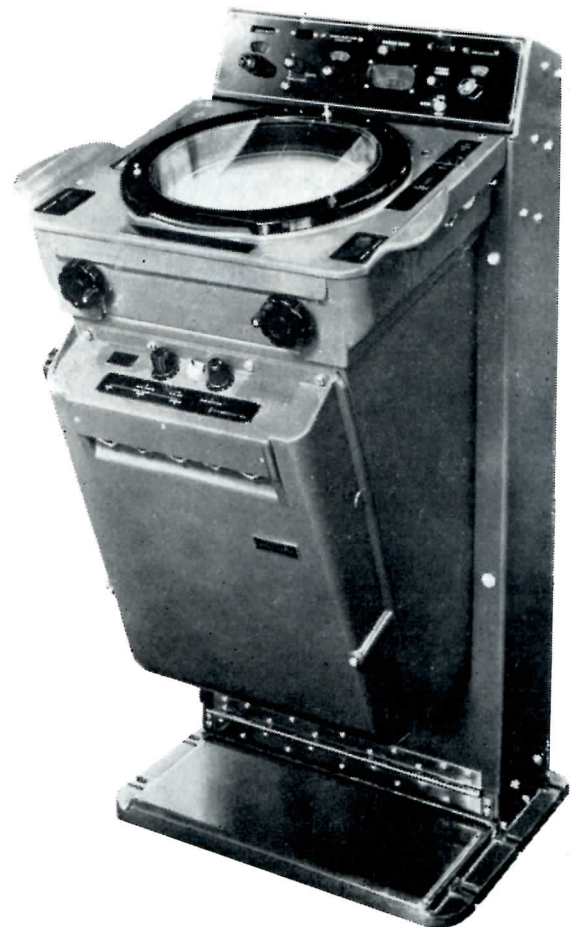
Bij true motion kan de snelheid van het schip met de hand worden ingesteld of op de log worden aangesloten.

Met de bereikschakelaar kiest men uit acht bereiken tussen een halve en 48 zeemijlen.

De true motion beeldpresentatie kan men tussen de 3/4 en de 24 mijl bereiken toepassen, en een „off centred” relatief beeld tussen de halve en 24 mijl bereiken.

De ingevoerde snelheid bij true motion loopt van 2 tot 36 knopen. Het gebruik van true motion op het 24 mijl bereik biedt een waardevol beeld voor schepen met hoge snelheden.

Voorts heeft de TM 629 een waarschuwingssysteem,



De beeldkast van de „true motion radar TM 629”. Boven in het voetstuk is de „true motion”-eenheid, met de bedieningsknoppen daarvan, gebouwd.

zowel hoorbaar als zichtbaar, voor het geval dat de eigen positie de rand van het beeld nadert en dus verzet moet worden.

Een goede schaal van beeldpresentatie kan worden verkregen door een relatief beeld in het halve mijl bereik met eigen positie uit het midden.

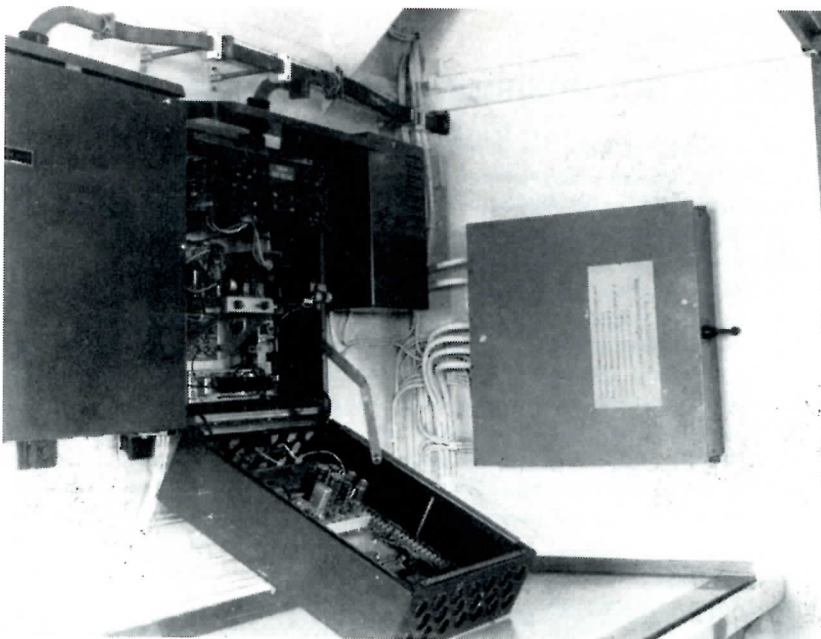
Er kunnen een variabele afstandsring en vaste ringen toegepast worden, en de radar heeft golf-echo-onderdrukking.

De voeding wordt verzorgd door een motorgenerator.

Beschrijving van de RM 429

Het zendpiekvermogen van de RM 429 bedraagt eveneens 25 kW, en ook de andere technische gegevens zijn gelijk aan die van de TM 629, met uitzondering van de beeldpresentaties: „true motion” en „relatief met eigen positie buiten het middelpunt”.

De beeldkast is op een voetstuk geplaatst. De schakelingen zijn grotendeels getransistoriseerd.



De beide radarzenderkasten, waarvan één opengeklapt. Daarboven de omschakelbare golfgeleiderpijp. Rechts de schakelkast waarmee de combinaties tussen de beeldkasten en zender/ontvangers gekozen kunnen worden.

De opstelling van de knoppen en schakelaars is bij deze radar gelijk aan die van de TM 629.

Ook dit type toestel wordt gevoed via een motorgenerator uit het scheepsnet.

Internationaal overleg over eenpunts-meerboeien

De eenpunts-meerboei biedt het voordeel dat een hieraan gemeerd schip er 360 graden omheen kan draaien, waarbij de weerstand door wind, stroom en golven aanzienlijk wordt verminderd. Het schip kan worden geladen en gelost met behulp van drijvende leidingen, die draaibaar zijn om het middelpunt van de boei en van daar als onderzeese pijpleiding naar de wal lopen.

Eenpunts-meerboeien maken het laden en lossen van zeer grote tankschepen mogelijk op plaatsen waar de aanleg van vaste havenfaciliteiten niet uitvoerbaar is; zij zijn momenteel op tal van plaatsen in gebruik.

Teneinde nu meer eenheid te brengen in de exploitatiemethoden van eenpunts-meerboeien, hebben oliemaatschappijen en tankvaartrederijen een gezamenlijke commissie van overleg in het leven geroepen. Het is de bedoeling, dat daardoor alle tankers de eenpunts-meerboeien kunnen gebruiken, onafhankelijk van de vraag wie de boei in eigendom heeft. Dit is reeds lang met de laad- en losfaciliteiten aan de vaste wal het geval.

Daarnaast beoogt het overleg nog het onbeperkt uitwisselen van kennis en ervaring omtrent ontwikkeling en exploitatie van eenpunts-meerboeien in het dagelijks gebruik.

De commissie van overleg, waarvan de heer J. H. Kirby,

coördinator zeetransport van de Koninklijke/Shell Groep, voorzitter is, heeft een tweetal studiegroepen ingesteld, een in New York en een in Londen. Deze beide studiegroepen komen geregeld bijeen om vraagstukken van gemeenschappelijk belang te bestuderen. Zij brengen van hun bevindingen verslag uit aan de commissie van overleg.

De besprekingen van deze commissie zijn niet vertrouwelijk en alle belanghebbenden kunnen gebruik maken van de verbeteringen die uit deze activiteiten voortvloeien.

RECTIFICATIES:

In het vorige nummer van dit maandblad werd

- a) bij de op pagina 10 afgedrukte foto van het Nederlandse ereveld „Mill Hill” te Londen, genomen tijdens de openingsplechtigheid op 12 mei jl., verzuimd te vermelden dat deze foto gemaakt werd door *Associated Press Photo, London*;
- b) in de rubriek „In dienst getreden walpersoneel” op pagina 16 onder de foto van Mej. A. Reurich vermeld „sectie DPF/5”, hetgeen uiteraard moet zijn „DFP/5”.



**R. W. H. BUITENRUST
HETTEMA**
per 7.5



D. GOORIS
per 13.5



J. TEKELENBURG
per 22.5



J. E. WEIDEMA
per 26.5

Aangesteld als



W. A. VAN ROOIJEN
per 27.5

hoofdwerktuigkundige



L. F. VELDHOUIS
per 28.5



H. STOBBE
per 1.6



N. W. GROEN
per 21.6



J. VAN DER STEL
per 27.6

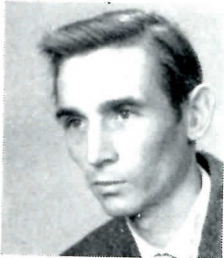


Th. BAKKER
3e werktuigkundige
1955 — 17.7 — 1965

Onze vlotjubilaren



J. E. DEKKER
2e stuurman
1955 — 17.7 — 1965



P. M. DE GRAAF
2e stuurman
1955 — 19.7 — 1965



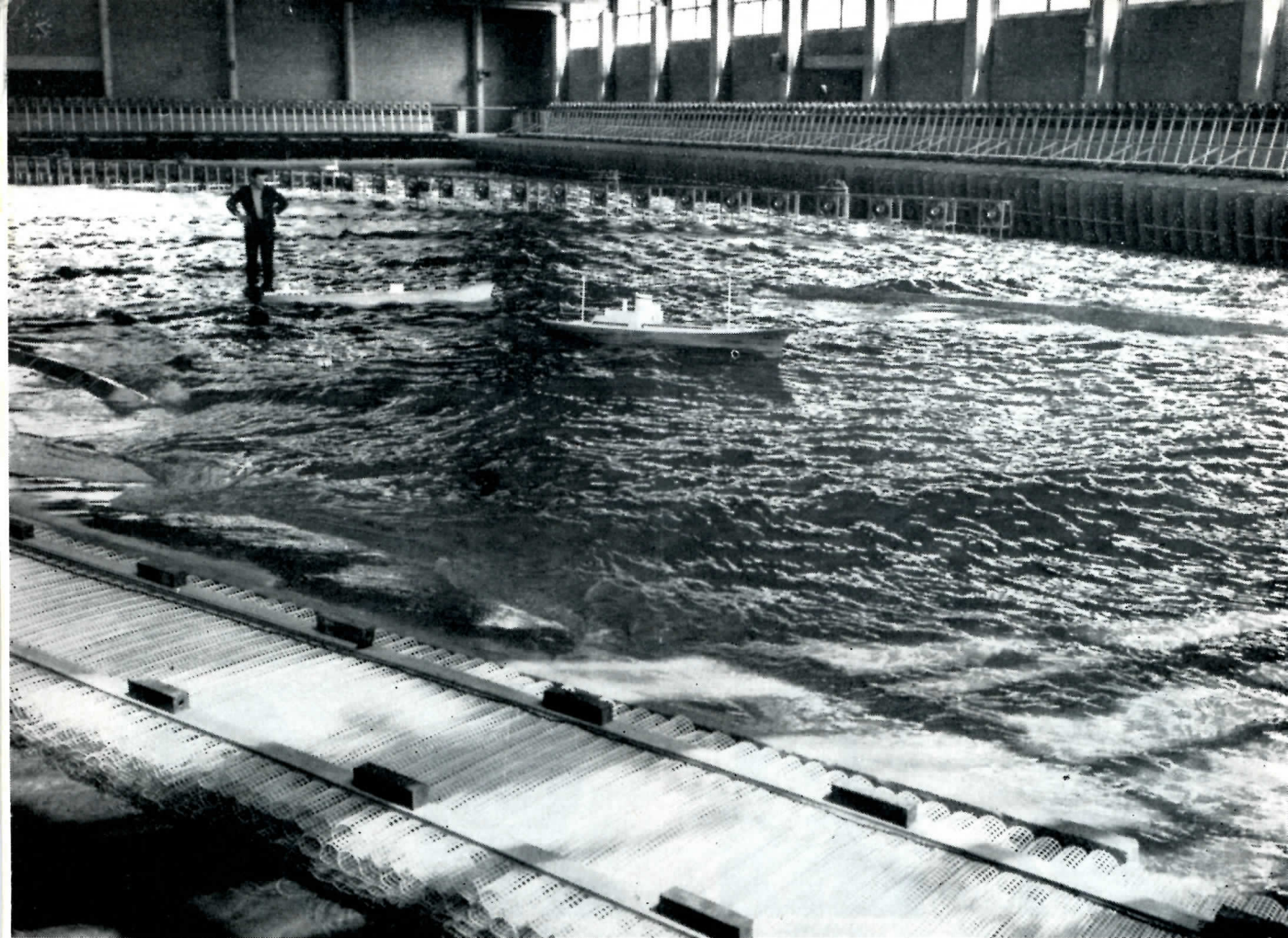
G. VERBRUGH
2e stuurman
1955 — 19.7 — 1965



A. C. WEIDE
2e stuurman
1955 — 21.7 — 1965



M. A. MESSELAAR
2e stuurman
1955 — 22.7 — 1965



Interieur van het golfstromingslaboratorium te Wageningen dat op 15 juni jl. door Z.K.H. Prins Bernhard werd geopend

Foto: Ned. Scheepsbouwkundig Proefstation

EUROPOORT II in WAGENINGEN

De plaatsnaam Wageningen heeft een tweeledige weerklank. De landman zal hij doen denken aan de Landbouwhogeschool, terwijl de zeeman hem zal vereenzelvigen met het Nederlandsch Scheepsbouwkundig Proefstation.

Het zal bij niemand enige bevreemding wekken dat de Landbouwhogeschool in Wageningen gevestigd is, maar het „Proefstation” zou men toch eerder in het westen van het land verwacht hebben.

Dat echter in de jaren twintig het oosten verkozen werd, komt omdat het gewapend betonnen bassin dat voor de proefnemingen gebouwd moest worden, geen millimeter mag verzakken. Op de zachte grond in het westen van ons land zou een kostbare onderheing noodzakelijk zijn geweest. Op de harde zandgrond in Wageningen konden deze kosten bespaard worden, wat uiteindelijk ten goede kwam aan de kostbare inventaris van het proefstation. Ervan uitgaande dat een schip met optimale eigenschap-

pen niet zo maar op een tekenplank kan worden ontworpen, maar dat dit alleen kan gebeuren na proefnemingen met een model in een tank of bassin, ziet het Proefstation als zijn voornaamste taak bijdragen te leveren tot de oplossing van de volgende twee problemen: ten eerste de ontwikkeling van optimale vormen voor schepen, schroeven en roeren of — meer in het algemeen — de ontwikkeling van optimaal hydrodynamische eigenschappen voor elk varend of drijvend object, en ten tweede het verhogen van de nauwkeurigheid van alle voorspellingen met betrekking tot de eigenschappen van schepen, gebaseerd op proeven met modellen van deze schepen in een daartoe speciaal ingericht bassin.

Het zal zo, op het eerste oog, al duidelijk zijn, dat het moeilijk is deze twee problemen volledig van elkaar gescheiden te houden.

Enerzijds kan het vaststellen van de beste hydro-

dynamische eigenschappen van een bepaald object afhankelijk zijn van omstandigheden waarmee gedurende de modelproeven geen rekening kan worden gehouden. Zo zullen bij voorbeeld golfbeweging, stroom en wind, afmetingen van de vaargeul, ruwheid van de scheepshuid van invloed zijn. Het hangt gedeeltelijk van soort en uitrusting van het desbetreffende bassin af, hoeveel van deze factoren buiten beschouwing blijven.

Anderzijds dient men te bedenken dat, hoe belangrijk het vaststellen van de beste hydrodynamische eigenschappen onder de in het bassin heersende omstandigheden ook mag zijn, het voor scheepsbouwers en reders uitsluitend van belang is of de optimale eigenschappen die in de bassins zijn vastgesteld, in de praktijk al dan niet verwezenlijkt zullen worden, en, zo ja, in hoeverre. Om nauwkeurige voorspellingen in dit opzicht te kunnen doen, is het noodzakelijk de omstandigheden zoals die in werkelijkheid op zee zijn, zo nauwkeurig mogelijk na te bootsen. Afgezien hiervan dient de kennis omtrent de invloed van de schaalverhouding te worden vergroot om zodoende correcties te kunnen aanbrengen voor het verschil tussen de werkelijke en de in het bassin gesimuleerde omstandigheden.

De onderzoeken en de proeven in het Proefstation zijn daarom altijd sterk gericht geweest op de ontwikkeling van speciale inrichtingen voor bepaalde soorten proeven.

Zeegangstank

Dientengevolge werd in 1956 een zogenaamde zeegangstank in gebruik genomen voor het beproeven van scheepsmodellen. Hierin kunnen golven worden opgewekt van variabele lengte en hoogte die men uit iedere

Model van snelvarend schip in diepwater bassin

Foto: N.S.P.

Het Nederlandsch Scheepsbouwkundig Proefstation te Wageningen werd in 1929 opgericht door de Staat der Nederlanden en een viertal grote scheepvaartmaatschappijen, te weten N.V. Stoomvaart Maatschappij „Nederland”, N.V. Koninklijke Rotterdamsche Lloyd, N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij en N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij (thans Shell Tankers N.V.). Het Proefstation werd in 1932 in gebruik genomen. Directeur is Prof. Dr. Ir. W. P. A. van Lammeren.

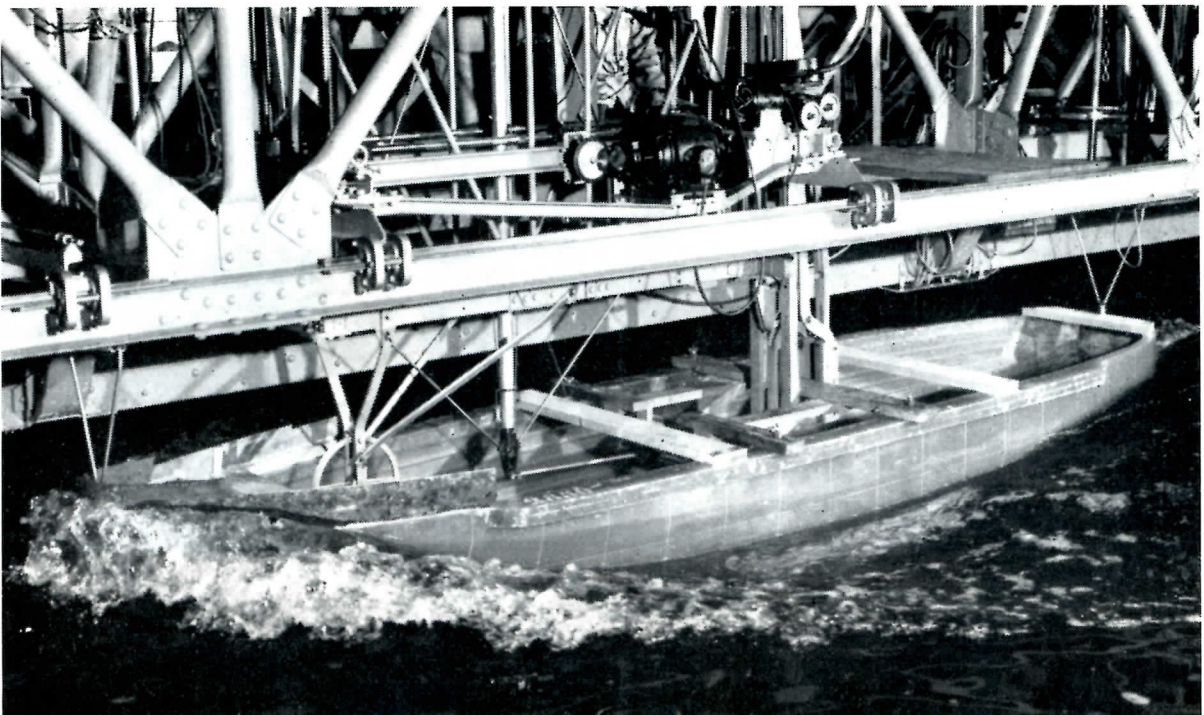
Als adviserend college voor de Raad van Beheer van het Proefstation is een Commissie van Bijstand ingesteld, waarin de grote Nederlandse rederijen en scheepswerven en de Nederlandse Centrale Organisatie voor Toegepast-Natuurwetenschappelijk Onderzoek (TNO) vertegenwoordigd zijn.

In de Commissie, die twee maal per jaar bijeenkomt onder voorzitterschap van Drs. L. Speelman, Directeur van Koninklijke Java-China-Paketvaart Lijnen N.V. en tevens Voorzitter van de Raad van Beheer van het Proefstation, wordt Shell Tankers N.V. vertegenwoordigd door haar Directeur, de heer D. Rodenburg.

richting kan laten komen. De golfslag kan zowel regelmatig als onregelmatig worden gemaakt.

In hetzelfde jaar werd een cavitatie-tunnel in gebruik genomen. Hierin kan men schroefmodellen onderzoeken bij een snelheidsverdeling die de werkelijkheid dicht benadert. Het bleek dat het waargenomen cavitatieverschijnsel inderdaad aanmerkelijk afweek van wat tot dusverre in een regelmatige stroming was waargenomen. Dit verschijnsel betreft het optreden van met water-

(Vervolg op pagina 10)





Met de herinnering aan de zo geslaagde Curaçaose avond op 31 oktober van het vorig jaar nog vers in het geheugen, waren de verwachtingen voor de Chinese avond hoog gespannen. Het maximaal aantal kaarten dat — met het oog op de beschikbare ruimte — kon worden uitgegeven, was dan ook in recordtempo verkocht.

Toen de 22e mei aanbrak was er achter de schermen al hard gewerkt. Onze chef-kok, de heer S. E. Koenraads, en zijn medewerkers stelden een menu samen dat door het meest exquise Chinese restaurant niet zou kunnen worden overtroffen.

Door bemiddeling van de heer A. H. W. Karelse, voorzitter der O.V.S.T. werden uit Hongkong tal van exotische attributen ontvangen en met behulp daarvan wisten de O.V.S.T.-bestuursleden en medewerkers van sectie DFP/5 de ruimte rond de koffiebar in de personeelslunchkamer een zodanige gedaantewisseling te doen ondergaan dat men er zich in een Chinese tuin waande. Tijdens het genot van een koele drank werd de Oosterse sfeer nog verhoogd door originele Chinese muziek van een eveneens uit Hongkong ontvangen geluidsband, een sfeer die bij aanwezigheid van enkele sing-song girls volmaakt zou zijn geweest. Tegen het eind van de feestelijke maaltijd haalde kap. H. den Ouden, vice-voorzitter der O.V.S.T., de heer Koenraads voor het voetlicht, om hem en de zijnen lof toe te zwaaien voor het gebodene; met een ovationeel applaus werden zijn woorden onderstreept.

Inmiddels hadden de leden van het „John Cox soiree orkest” op het podium plaats genomen en hun geestdriftig spel bracht al spoedig de benen van de vloer. Geleidelijk werd het tempo opgevoerd van slow fox en tango tot madison en plum plum jenka, waarbij de ouderen allerminst voor de jongeren bleken onder te doen.

In de loop van de avond werden decoratieve Oosterse voorwerpen op jaloerse blikken zagen velen de zo B. Het was al tegen middernacht toen „Wiederseh'n” besloot en zo het se naar de Westerse wereld terug te ke Onnodig te zeggen dat allen die de met spanning uitzien naar de aank



CHINESE AVOND

fraaie lampions, platen en overige
er de aanwezigen verloot, en met
eerde artikelen aan zich voorbijgaan.
met orkest met het traditionele „Auf
werd gegeven om van de Oosterse
n.
derde avond hebben bijgewoond al
liging van de vierde!



(Vervolg van pagina 7)

damp en lucht gevulde bellen of caviteiten doordat bij hoge snelheid van de schroefbladtop het water de schroefbladen niet meer kan volgen. Deze bellen kunnen dan met geweld op het oppervlak van de schroefbladen in elkaar klappen, waardoor een sterke aanvreting op deze bladen kan ontstaan.

Een verdere stap op de weg naar bijzondere inrichtingen voor speciale proeven, was de bouw van de ondiep-water-tank, de grootste van zijn soort ter wereld. Deze werd speciaal gebouwd omdat er steeds meer verzoeken kwamen onderzoeken te verrichten op het gebied van de duwvaart op de Amerikaanse zowel als op de Europese waterwegen. In dit verband kan worden opgemerkt, dat ongeveer 60 à 70 procent van de opdrachten uit het buitenland komen.

Deze ontwikkelingen trokken inderdaad veel commercieel researchwerk aan. In de consolidatieperiode die daarop volgde, werden echter twee dingen duidelijk: ten eerste was er een absolute toename van de belangstelling voor het beproeven van niet-stationaire verschijnselen op het gebied van de dynamica, zoals het gedrag van schepen in golven, de krachten die door het trillen van schroeven veroorzaakt worden, enz., en ten tweede werd er al verscheidene jaren van vele zijden gevraagd om proeven, zowel statische als dynamische, te nemen met betrekking tot velerlei werk dat in kustwateren en op het continentaal plat wordt uitgevoerd. Aan beide soorten verzoeken kon gedeeltelijk worden voldaan door in de ondiepwater-tank een golfopwekker te plaatsen.

Nieuw laboratorium

Ondanks al deze ontwikkelingen gevoelde het Ministerie van Verkeer en Waterstaat — vooral met het oog op de Delta-werken en Europoort — een grote behoefte aan een laboratorium waarin de door schepen uitgevoerde manoeuvres konden worden bestudeerd, onder omstandigheden die identiek zijn aan die van de kustwateren met inbegrip van de invloed van golven, stroom en wind.

Foto: Paul Huf

In een dergelijk laboratorium moesten onder andere proeven worden genomen die zouden leiden tot het meest geschikte ontwerp voor een haven, uit een oogpunt van de manoeuvreerbaarheid van schepen.

Tot dusverre waren havenontwerpen alleen waterloopkundig beproefd in het Waterloopkundig Laboratorium te Delft. Het zou met deze nieuwe inrichting mogelijk moeten zijn onderzoeken te verrichten die lagen in het vlak tussen de onderzoeken in de bassins voor het beproeven van scheepsmodellen, en die in de waterloopkundige laboratoria.

De plannen voor een dergelijk laboratorium werden door het Proefstation uitgewerkt in nauwe samenwerking met het Waterloopkundig Laboratorium te Delft. Dit betekent echter allerminst dat men zich op elkaars terrein gaat begeven; de activiteiten van het Proefstation zullen beperkt blijven tot alle aspecten van het gedrag van het schip.

Naast het onderzoek naar de manoeuvreerbaarheid van schepen in haveningangen, staat ook een meer algemeen probleem op het programma, namelijk het onderzoek naar het gedrag van kotters, baggerschepen, schuiten, kranen, enz. die worden gebruikt bij de aanleg van nieuwe dijken en havens. Voor deze vaartuigen is het, vooral in een wispelturig klimaat als het onze, uitermate belangrijk dat het aantal dagen per jaar waarop ze, met het oog op de weersomstandigheden, in bedrijf kunnen zijn, zo hoog mogelijk wordt opgevoerd.

Daarom dient met behulp van modellen — die alle in het Proefstation worden vervaardigd — een vergelijkend onderzoek te worden verricht aangaande de werkmethoden met deze vaartuigen.

Deze en soortgelijke problemen werden niet alleen door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan het Proefstation voorgelegd, maar worden ook steeds meer van particuliere ondernemingen ontvangen.

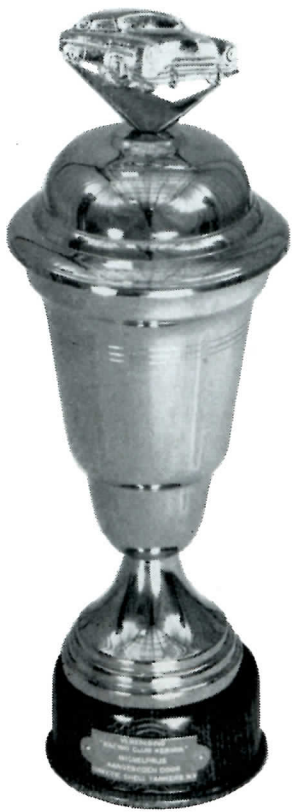
Bovendien is er grote belangstelling voor het gedrag van allerlei verankerde drijvende objecten, zoals booreilanden, installaties voor de opslag van allerhande materialen, drijvende pijpleidingen, meerboeistystemen en platforms voor het laden en lossen van schepen bij ontoegankelijke kusten.

In al deze gevallen gaat de interesse uit naar de manoeuvreerbaarheid en de bewegingen van het schip en naar de krachten die worden opgewekt, onder omstandigheden die te ingewikkeld zijn om met behulp van berekeningen of eenvoudige proeven te worden bepaald.

Na een diepgaande studie kwam het Proefstation in 1962 tot de slotsom dat het mogelijk zou

Overzicht modellenwerkplaats





„Racing-club KERMIA”

Reeds in ons maart-nummer maakten wij melding van de oprichting van bovengenoemde club, wier ledenaantal inmiddels is uitgebreid met twee ere-leden: de heren L. F. van den Belt en kapt. C. J. van de Weijer. De wisselbeker die door onze Directie voor de varende „racers” ter beschikking was gesteld, werd, naar wij van de secretaris van de club, de heer P. A. Jongman, vernamen, reeds voor de eerste maal uitgereikt, namelijk aan hoofdwerktuigkundige R. Romijn, waarvan nevenstaande foto een beeld geeft.

De volledige uitslag van de competitie was:

1. Romijn met „Bentley”.
2. Jongman met „Cooper”.
2. Wagenvoort/Breukel-combinatie met „Porsche G.T.”.
3. Japin met „Jaguar G.T.”.
3. Groen/Bloem-combinatie met „Van Wall”.
4. Leeuwangh met „Ferrari”.
5. Leussink met „Austin”.
6. De Roos met „Cooper”.
7. Priester met „Porsche Junior”.
7. Swakhoven met „Bentley”.
8. Rietdijk met „Porsche Junior”.
9. Duinker/Hoek-combinatie met „Van Wall”.
9. Turkenburg met „Cooper”.
10. Ruitenbeek met „Ferrari”.
11. Visser met „Ferrari”.

Het bestuur van de club zond met haar competitie-uitslag een groet toe aan alle niet meer aan boord zijnde leden, die wij langs deze weg gaarne doorgeven.

V.l.n.r.: 4e wtk. T. E. Leenwangh (voorzitter), 2e wtk. F. de Roos, radio-telegrafist P. A. Jongman (secretaris), kapitein P. C. Hoek, 5e wtk. G. J. Leussink en tenslotte met beker de kampioen: butk. R. Romijn.



zijn tegen redelijke kosten — ongeveer vier miljoen gulden — een laboratorium te bouwen waarin de meeste van deze problemen onder de loep konden worden genomen. In juli 1963 begon men met de bouw en op 15 juni van dit jaar werd het laboratorium door Z.K.H. Prins Bernhard officieel geopend.

Europoort-model

Zoals reeds gezegd, werd in feite de stoot tot de bouw van dit laboratorium gegeven door Rijkswaterstaat, onder andere met het oog op het Europoort-project en in verband met de vraag welke eisen aan de havenmond moeten worden gesteld en hoe het gedrag van de binnenlopende grote tankers onder verschillende omstandigheden zal zijn. In dit „golfstromingslaborato-

rium” zal een model van Europoort worden gebouwd, waarin modellen van 100.000 tons-tankers zullen in- en uitvaren onder verschillende getij-omstandigheden, windrichtingen en stromingen. Men kan dan de bewegingen van de schepen bestuderen bij het binnenvaren van de haven en nagaan hoeveel water er minimaal onder de kiel moet zijn, wat er gebeurt als verschillende schepen gelijktijdig in de haven manoeuvreren en wat de wederzijdse beïnvloeding is.

Mede als gevolg van het intensieve researchwerk van het Scheepsbouwkundig Proefstation, is het rendement van de scheepsvoortstuwing in de laatste twintig jaar ongeveer 25 procent verbeterd.

En het laatste woord is hierover nog niet gesproken!

„ODOSHELL” verdrijft het wel!

„Odoshell”, het produkt dat in België met zeer veel succes wordt verkocht, is nu ook in ons land als „Shell”-specialiteit verkrijgbaar.

Het is een dennegeur verspreidende luchtverfrisser met bacteriëndodende eigenschappen, die voor vele toepassingen is te gebruiken. In de woonkamer ter verdrijving van tabakslucht, in de auto tegen benzinegeur of in de keuken tegen etensluchten. Overal waar de atmosfeer verfrist dient te worden, kan door een enkele druk op de knop het verlangde resultaat worden bereikt.

Juist nu het toerisme aanbreekt en de grote trek naar buiten weer begint, is het in aller belang dat elke kampeerder en caravanbezitter een bus „Odoshell” meeneemt.

In tegenstelling tot veel luchtverfrissers bevat de spuitbus



een produkt dat een aangename, verfrissende geur afgeeft en dat de zuivere lucht van de dennebossen tot u brengt.

„Odoshell” zal binnenkort ook in de personeelswinkel te verkrijgen zijn tegen de prijs van f 2,50 per bus.

PRIJSVRAAG SHELL SUPER MOTOR OIL

In april jl. hebben alle werknemers documentatiemateriaal en een prijsvraagformulier ontvangen naar aanleiding van het op de markt brengen van „Shell Super Motor Oil”. Wij ontvingen thans de uitslag van de prijsvraag, waaraan ook door een aantal onzer zeevarenden werd deelgenomen.

Het totale aantal inzendingen bedroeg 403, ingezonden door medewerkers van letterlijk alle Groepsmaatschappijen in Nederland.

Bij de eerste selectie zijn door de jury uit alle inzendingen 16 slagzinnen geselecteerd, die voor verdere beoordeling in in aanmerking kwamen; bij een tweede selectie zijn daaruit 5 slagzinnen te voorschijn gekomen. Met toepassing van het gebruikelijke puntensysteem heeft de jury uiteindelijk één prijswinnende slagzin kunnen aanwijzen, nl.:

„Shell Super Motor Oil — voor alle zekerheid!”

Inzender is de heer K. M. Krijgsman, Medelsestraat 86E, Tiel (Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V., district Midden-Nederland).

De prijs bestaat uit een ITE-reis voor twee personen tot een totaal bedrag van f 1.000,—.

De jury is ten zeerste dankbaar voor het vele en veelal voortreffelijke werk, dat door de inzenders is geleverd en dat vaak inspirerend heeft gewerkt. In dit verband wil zij een eervolle vermelding toekennen aan de tekst „Zijn leven begint bij 10W/40” (ingezonden door de heer P. R. Dijkhuis, Hertenrade 410, Den Haag, B.I.P.M.-MFD).

Elke vijfde inzender ontving inmiddels per postwissel het bedrag, dat i.v.m. de aankoop van Shell Super Motor Oil op de bij het prijsvraagformulier gevoegde afleveringsbon stond vermeld.

Redactiecommissie:

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

tussen schip en ka

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF
BEWERKEN VAN ARTIKELLEN EN/OF HET REPRODU-
CEREN VAN FOTO'S OF AFBEELDINGEN IS SLECHTS
GEOORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE TOESTEMMING
VAN DE REDACTIE.

Administratie:

Mej. J. F. Schilt

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

DE ONDERWERELD VAN PALERMO

Een vreemde bezienswaardigheid, die nog niet door het hedendaagse tourisme wordt „gedaan“ of „genoten“, zijn ongetwijfeld de onderaardse catacomben van Palermo.

De voor ons onbegrijpelijke manier van leven met de doden van de Sicilianen van de laatste eeuwen is een voor ons wat lugubere sensatie.

We kloppen op de deur van een oud monnikenklooster, het geluid van een schuifelende slof gaat het geknars van de deur vooruit.

Een oude, met rode baard vermomde, aftandse monnik kijkt ons aan en zegt met grafstem: „Aha, tourist“.

Waarschijnlijk ruikt hij onze interesse voor zijn vijf eeuwen oude logés diep beneden en laat ons binnen met 'n trots gebaar.

Een „houd je taai“ gevoel welt in mij op als we de oude stenen trap afdalen en 'n enge, witgekalkte gang inlopen. De monnik zien we ineens niet meer, achteromkijkend zie ik dat hij is achtergebleven en naar ons gebaart, dat we het zelf maar moeten uitzoeken. Enfin, even later slaan we linksaf en kuieren een lange, dichtbevolkte gang in. Mijn eerste indruk is die van een spookachtig verlichte lorrenwinkel.

Ontelbare, op elkaar gestapelde doodkisten flankeren de wanden, met daartussen een wandelpad van twee meter. Ik denk dat het ouderwetse air-condition-systeem eiste, dat de kisten aan de lange zijkant werden voorzien van kippegaas.

In vergaan wit linnen liggen de oude Maffianen gemakkelijk op hun zij naar „Aha, tourist“ te kijken. Ze liggen er rustig bij en wensen blijkbaar niet gestoord te worden. Van één kist is het gaas kapot en een „kippeboutjes“ vormige hand steekt er vragend doorheen. Wie het kleine niet eert, is het grote niet waerd en even later ligt er 'n Hollandse cent op 'n vingerkootje te balanceren.

Deze lieden waren de minder gesitueerden, die de eretribuutplaatsen niet konden betalen. Enkele kisten waren nog voorzien van naamkaartjes, waarop haast onleesbaar, de naam en sterfdatum stonden vermeld.

Het was in die oude tijd toch wel prettig voor de familieleden, om door de met oliepitjes verlichte gangen de weg te vinden

naar de stoeltjes om 'n poosje op zondagmiddag bij Opa of Opoe te gaan zitten. Het spreekwoord „uit het oog, uit het hart“, moet volgens 'n bekende Kethelse geschiedschrijver en sibbekundige, hier z'n oorsprong gevonden hebben.

De in die dagen beter gesitueerden zitten broederlijk en zusterlijk (wat nog heel goed te zien is door de blijkbaar in die dagen reeds bekende „bra's“) naast elkaar op 'n soort stalletjes, als toeschouwers bij een voetbalwedstrijd. Het lijkt me toe dat ze in trance verkeren en met glazige ogen het moment van de te nemen strafschoep in spanning afwachten.

Eén is zeker te moe geworden en ligt met haar hoofd op buurmans schouder. 'n Ander is door de spanning zijn hoofd verloren; op de plaats waar dit hoort is met chirurgische vakkennis een kachelhoutje met aangespijkerd bordje gestoken, waarop zijn naam en sterfdatum prijken.

Een in Palermo beroemde barkenner vertelde me later, dat sommigen reeds vóór hun dood 'n plaatsje reserveerden en daar de laatste ogenblikken van hun leven vast wilden wennen aan hun nieuwe omgeving. De rijksten en hoogsten in wereldse en kerkelijke hiërarchie hangen aan de wand in vol ornaat en wiegen zachtjes heen en weer. Sommige gezichten zijn nog aardig gaaf, maar té glazig is hun blik.

Jaren geleden is het gebeurd dat tijdens een bezoek van luidruchtige Amerikaanse touristen 'n ophangtuwtje aan de rug van 'n „muurbloempje“ brak en deze met een droge, krakerige smak voor de voeten van een dame neerkwam.

Ze hebben hem weer bijgehangen in 'n soort van „ongevallenwet“-houding, maar men heeft zich later wel verzekerd van beter, rotproef touwwerk.

De grootste bezienswaardigheden liggen aan het einde van 'n doodlopende gang. Daar ligt het dochtertje van 'n dokter Lombardo, gestorven in 1920, en de een of andere beroemde generaal, gestorven in 1840.

Het meisje Rosalia, 2 jaar oud, ligt met blozende wangen, glanzende, gekrulde haren met een rode strik, in 'n kistje onder glas te „slapen“, reeds 45 jaar lang. De vader komt tweemaal per jaar nog 'n bezoek brengen. De generaal, 'n martiale figuur met trotse knevel en sik, gehuld in een minder krijgshaftige pyama, ligt met z'n onbezorgde kijkers al 125 jaar naar het plafond te staren.

Mijn belangstelling ging ook uit naar zijn borstbeeld aan de muur met onderschrift, maar door de een of andere kromme volt in het lichtnet, viel het licht uit en stonden we ineens in het donker, temidden van de kisten en hangende en zittende bewoners. Gelukkig had onze chauffeur 'n weliswaar slecht werkende aansteker, maar tussen de zwakke lichtflitsen door, tastend en schuifelend langs kisten en lijkkleden, vonden we de uitgang en stonden we toch wel enigszins opgelucht weer buiten in het volle leven.

„Nou heb ik wel trek in 'n lekkere kip“, zei mijn collega 's avonds. Ik heb het toen ook maar genomen, maar bij elke hap moest ik aan die balancerende cent denken...

Ket(h)elbinkie.



MEI-REIS

Mei, stralende zon, windstil, en een vrije dag, voorwaar, een combinatie die het een landrot aangenaam kan maken als hij zich op het water waagt.

Lui liggend in een dekstoel genoot ik dan ook volop, met een satanisch genoegen denkend aan mijn collega's op kantoor die achter hun aquariumglas geacht werden te zwoegen.

De zachte deining van het schip droeg ertoe bij, dat, zo mijmerend, mijn gedachten teruggingen naar de brief die ik had gelezen op kantoor, waarin een gezagvoerder gewaagde van de representatiekosten die in sommige havens moeten worden gemaakt en de moeite die er moet worden gedaan om de medewerking van sommige autoriteiten te verkrijgen. Zo iets komt in onze contreien toch niet voor.

Ik werd uit mijn gedachtenwereld opgeschrikt door een stewardess (ik wist niet eens dat wij die hadden, — moet ik toch eens naziën, zo schoot mij door mijn hoofd) die mij met een beminlijke glimlach uitnodigde voor een kopje koffie bij de kapitein. Nou lag ik eigenlijk wel lekker, en wat mij betreft had die koffie best op het dek aangereikt mogen worden, desnoods met de stewardess erbij, maar mij bewust dat ik „gast” was, rees ik uit mijn stoel en volgde de schone jonkvrouw naar de hut — nou, noem het maar verblijven — van de kapitein.

Nu weet ik dat walemployés die voor een kustreis in aanmerking komen, aan boord altijd alle medewerking ondervinden, opdat hun verblijf niet alleen instructief is, maar ook aangenaam; doch de ontvangst die mij daar ten deel viel, overtrof toch wel mijn stoutste verwachtingen. Niet alleen de kapitein stond er opgesteld, doch tevens de chief, alsmede nog enige hogere officieren, die allen rezen en bogen als ware ik de president-directeur van de Koninklijke/Shell. Nu weet ik wel dat ik geen kwajongen meer ben, maar toch is mijn positie noch mijn leeftijd zodanig, dat ik nu overal op de vloot respect inboezem. Maar ja, het kan verkeren, en daarom nodigde ik de heren, die — ofschoon ik de ereplaats al ingenomen had — nog steeds stonden, uit eveneens plaats te nemen.

De kapitein, na aan mijn verzoek gehoor te hebben gegeven, kuchte eens en vroeg of ik over de diensten van hem en zijn officieren zou willen beschikken mocht er iets zijn dat ik gaarne wilde. Overigens had hij — om mijn eventuele dorst te lessen — een paar flessen Z.O. in mijn hut laten zetten, die hij, zo ik die wilde aannemen, gaarne voor zijn rekening nam.

Ook vroeg hij mijn privé-adres, want — zo verzekerde hij — het zou hem en zijn officieren een genoegen zijn als hij mij later nog eens wat sigaretten, drank en dergelijke mocht toesturen.

Ik verzekerde de heren dat dit alles waarachtig niet nodig was; inmiddels vroeg ik mij koortsachtig af, of soms met mijn introductieschrijven een vergissing was gemaakt, want deze ontvangst was toch wel een beetje te overdadig!

Inmiddels werd de koffie genuttigd, met cognac notabene, en dit voor een doodgewone employé! Het zweet parelde op mijn voorhoofd, want ergens — zo voelde ik — was er iets dat niet klopte. Die stewardess alleen al, die varen wij toch niet?

Het kostte mij wel moeite, maar ik slaagde erin mij na een uurtje te distantiëren en mijn ligstoel weer te vinden, waarin ik mij met een plof liet zakken. Rustig blijven, zo sprak ik tot mezelf, rustig blijven; representatie is O.K., maar met mate. Wat ze je nu aandoen is niet normaal, dus ergens klopt er iets niet. Ik piekerde en piekerde, maar kon er niet achter komen waar ergens de kortsluiting was ontstaan, tot mijn hart haast stilstond van de schrik, toen ik ruw bij de arm werd gegrepen en in mijn oor werd gesnauwd: „hé, wou je twee keer voor hetzelfde geld de havenrondvaart maken? Zit te pitten in plaats van te genieten van de mooie haven van Rotterdam! En horen die kinderen soms bij jou die daar op de kaai staan te grienen omdat zij hun vader kwijt zijn? En dat noemen ze vader, je moest je schamen!

WouW

Boekbespreking

TANKERS IN BEDRIJF

Een handboek door G. A. B. King. Nederlandse bewerking door A. I. J. Hilckmann, oud-gezagvoerder Shell Tankers N.V. Verschenen bij Uitgeverij C. de Boer Jr.

Prijs f 34,50.

Een prettig handboek, in juiste volgorde van uitgebreide hoofdstukken verdeeld, over een specifiek bedrijf waarvan de groei en ontwikkeling nog niet te overzien is.

Uit enkele hoofdstukken blijkt dit boek te zijn geschreven in die jaren, dat enorme veranderingen op diverse gebieden in de tankerwereld aan de orde waren, die heden ten dage als volkomen ingevoerd geacht kunnen worden.

Voor de niet ervaren tankerstuurman echter behandelt dit boekwerk de grondslagen en verschillende facetten van het tankerbedrijf op een duidelijke en goed leesbare manier. De stuurmansleerling, die zijn entree maakt bij de tankvaart en nog geen begrip heeft van dit bedrijf, heeft er een nuttig handboek aan om vlug in de duidelijke verdeling van de hoofdstukken wegwijs te worden en zijn kennis te verrijken. Voor al degenen, dus ook voor scheepswerktuigkundigen, die met dit bedrijf te maken krijgen of hebben, lijkt mij deze vertaling een nuttig werk, daar het begrip „tankvaart” in het algemeen duidelijker zal worden.

Enige onderwerpen zijn enigszins verouderd, de grote oliemaatschappijen voorzien echter door hun eigen instructieboeken over eventuele nieuw in te voeren methoden en gebruiken, zoals in de betreffende voetnoten is vermeld. Het handboek moet gezien worden als een globale basis. Het is evenwel toe te juichen, dat er nu een uit het Engels vertaald en bewerkt boek over de tankvaart in het Nederlands is verschenen.

Een volmaakte handleiding is het nog niet, daar het grote aantal soorten van ladingen niet stuk voor stuk behandeld konden worden; het boekwerk zou dan nog lijviger geworden zijn, maar door kritiek en reacties zal het, naar het zich laat aanzien, tot een standaardwerk uitgroeien.

Het formaat 23 × 30 cm lijkt onhandig, maar dit komt ten goede aan de tekeningen. Verder is de dubbele kolom als pagina-indeling duidelijk en van een goed lettertype, waardoor het boek in zijn geheel prettig door te werken is. Hulde aan de heer Hilckmann voor de uitstekende vertaling en bewerking van dit boek.

H. N. A. SNEL, 2e stm.

vlootpersonalia

(in de periode 16.5 t/m 15.6.1965)

GEHUWD:

19.5: J. Drog, 3e stm., met Mej. L. Mol.

GEBOREN:

- 12.5: Herman, zoon van W. Bosma, 2e stm., en Mevr. Ch. S. Bosma-van Berkel;
14.5: Pieter Tjeerd, zoon van F. F. Ozinga, 4e wtk., en Mevr. Tj. Ozinga-Keuning;
14.5: Maria Elizabeth, dochter van J. W. Plugge, 5e wtk., en Mevr. C. Plugge-van Kalsbeek;
25.5: Adriaan Leendert, zoon van J. van der Stel, 2e wtk., en Mevr. W. van der Stel-Hage;
26.5: Erica, dochter van J. P. Bes, 4e wtk., en Mevr. A. Bes-Dorhout;
25.5: Mirjam Nanda Johanna, dochter van J. Baard Jr., 3e stm., en Mevr. N. J. Baard-de Koekkoek;
28.5: Monique Elaine, dochter van H. S. Schlaghecke, 3e wtk., en Mevr. H. J. Schlaghecke-van Beest;
31.5: Willemien Kitty, dochter van J. Slottje, 4e wtk., en Mevr. J. Slottje-Jeurink;
8.6: Peter Uwe, zoon van P. Janssen, 1e stm., en Mevr. Th. I. A. F. Janssen-Vrugtman.

MET VERLOF:

Gezgv.: J. I. Boer, W. A. Kleine, L. H. de Vries, A. Verkerk, Th. G. J. Roeten, K. Drent, K. Prins, C. S. Duinker;
1e stl.: K. Poort van Ingen, K. van der Horst, F. Menninga, A. de Visser, C. E. van 't Woudt, F. Klaassen, A. Visser;
2e stl.: J. W. J. Corbee, P. E. van der Veld, D. M. Mos, J. de Jager, H. G. Willemsen, M. A. Messelaar, F. A. Visser, R. A. Kattenburg Schöler, L. Becker, L. J. Hirs;
3e stl.: G. C. van Malland, J. Baard Jr., B. R. Hoyer, B. J. Dul, L. A. Veer, J. H. F. Franken;
4e stl.: E. P. Kooijman, G. J. Olieman, J. A. van Kesteren, B. H. Weersma, G. A. M. Dorren;
hfd.wtk.: H. J. Melse, J. Tekelenburg, J. E. Weidema, L. F. Veldhuis, W. A. van Rooijen, S. Ham, F. in 't Veld, J. Broersen;
2e wtk.: P. Stachelhausen, H. de Jong, O. A. van der Want, C. G. Pusch, F. J. van der Velden, P. J. de Lange, R. N. Groen;
3e wtk.: J. L. van der Rijst, G. J. B. Hartman, G. Rietdijk;
4e wtk.: J. P. Bes, P. J. Quist, J. Schrale, J. Vreeker, J. H. van Veldhuisen, E. C. Paardekooper, M. F. Koens;
5e wtk.: M. J. Parent, R. B. Scherjon, W. C. C. R. Stappers, J. H. Nijhuis, P. A. de Zwarte, R. D. Bleeker, P. Enter, J. W. Heiligers, J. D. Muijskens, G. J. Walraven, J. J. M. van Kooten, H. L. Duivelaar, C. Loman, B. A. Sinnema, F. J. van der Vorm;
ll.wtk.: W. Verhagen, A. Baljeu;
bootslieden: H. L. Klop, G. Engelhardt, Ph. de Vries, C. J. de Fouw, J. H. Roos;
voorlieden: L. v. d. Wel, A. C. Versteeg;
1e pompl./bankw.: L. J. C. v. Kuyen, A. Brouwer, J. B. Slagboom, C. Voorspuy, M. v. d. Kruk;
2e pompl./bankw.: A. de Ruyter, C. J. van Tricht, R. Böck, H. v. d. Kley;



In memoriam

Ons bereikte het droeve bericht dat op 26 juni jl. voorman G. M. Quik te Rotterdam op 52-jarige leeftijd is overleden. De heer Quik vertoefde reeds zeer geruime tijd in verband met zijn gezondheids-toestand hier te lande aan de wal. Gedurende tien jaren gaf hij zijn beste krachten aan onze Maatschappij, waarbij hij zich een toegewijd medewerker en een prettig collega betoonde. Onze gedachten gaan uit naar zijn ouders en verdere familieleden. Moge het hun gegeven worden dit voor hen zo grote verlies met berusting te dragen. De crematie heeft op 30 juni jl. te Velsen plaats gevonden.

bankwerkers: L. C. v. Raalte, R. v. Zuylen, A. C. v. Baalen, J. Punt;
chef hofmeesters: C. Boogaarts, H. Vrugt, A. Markesteijn, C. E. Bestebroer;
chef koks: A. M. Heeringa, C. Lokhorst, L. J. W. Broenink, W. F. Knoester.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. Abida: 1e stm. H. Barth;
m.s. Acaëa: 5e wtk. H. G. W. Meyer, radio-officier G. P. van Brenkelen;
s.s. Arca: 2e stm. P. M. de Graaf;
s.s. Atys: wnd. 3e wtk. C. P. Kortekaas;
m.s. Cinulia: wnd. 2e wtk. W. A. M. Bouma, radio-officier W. M. Hart;
m.s. Crania: wnd. 3e stm. J. Wagenvoort, 4e stm. R. J. de Wit, hfd.wtk. F. M. Ruizenaar, wnd. 4e wtk. K. L. J. Aertssen;
s.s. Kabylia: 1e stm. H. H. Hacken, wnd. hfd.wtk. W. Groenendijk, 4e wtk. R. Huisman;
s.s. Kalydon: 3e stm. A. H. van Haaften;
s.s. Kara: 3e stm. G. Buma, hfd.wtk. C. W. Stolk, 4e wtk. F. Fresow, 5e wtk. H. M. Westerveld;
s.s. Katelaysia: gezagv. G. Th. M. Lommerse, 5e wtk. E. Hendrikse;
s.s. Kelletia: gezagv. A. Boddé, 3e stm. S. Termeer, 4e stm. D. J. van Dijk, 5e wtk. H. A. Scherpenhuijzen, bootzman T. H. v. Vlijmen, 1e pompm./bankw. C. W. v. Duivenboden, 2e pompm./bankw. N. v. Marwijk, bankwerker J. v. Weyen, chef hofmeester F. Jimmink, chef kok A. H. Siemerink;
s.s. Kenia: 2e stm. J. E. Dekker, 5e wtk. H. W. Diehl, 5e wtk. H. Brand, radio-officier J. T. Borgmans;

s.s. Kermia: 1e stm. P. Cammel, 3e wtk. R. Ouwehand, radio-officier W. G. J. Gevers;

s.s. Khasiella: wnd. 2e stm. H. v. Veen, 2e wtk. K. F. Neher, 4e wtk. H. J. Wullink, 5e wtk. A. G. M. Witten, ll.wtk. J. J. J. Ludekuse, radio-officier J. de Muijnck, bootsman P. v. Duin, 1e pompm./bankw. J. Slob, 2e pompm./bankw. A. de Ruyter, bankwerker J. F. v. Schie, chef hofmeester J. Batelaan, chef kok F. J. Verwayen;

s.s. Koratia: gezagv. L. Brink, 4e stm. R. P. Jager, wnd. 2e wtk. S. A. Verhage, bootsman C. Poot, 1e pompm./bankw. B. S. Roos, 2e pompm./bankw. M. J. J. v. d. Linden, bankwerker G. H. M. Sauren, chef hofmeester H. J. Nuis, chef kok W. F. H. v. d. Moezel;

s.s. Korenia: 3e stm. J. Broekmeijer, bootsman G. van Delft, 1e pompm./bankw. A. J. Tinkhof, 2e pompm./bankw. C. G. J. van 't Zelfde, bankwerker L. Konings;

s.s. Korovina: gezagv. P. van Hassel;

s.s. Krebsia: 1e stm. J. H. Korsen, 2e stm. P. Hoogesteger, 3e stm. G. C. Peters, hfd.wtk. J. H. M. Hanssen, 2e wtk. F. L. Alexandre, 5e wtk. A. K. van 't Blik, 5e wtk. G. P. Hoogeveen, radio-officier A. Veldman, bootsman C. J. de Knegt, 1e pompm./bankw. G. v. Beek, 2e pompm./bankw. G. W. Schouten, bankwerker A. S. v. d. Sluis, chef hofmeester J. N. Krans, chef kok A. Brugmans;

s.s. Kryptos: wnd. 2e stm. W. Kalkman, wnd. 3e wtk. J. C. Zwart, 5e wtk. A. Sloot;

s.s. Ondina: 1e stm. C. Wolse, hfd.wtk. G. Houwer;

s.s. Onoba: 2e stm. R. Verhoef, 4e wtk. J. J. Jonkman, 5e wtk. J. P. Sybesma, radio-officier N. Eylers;

s.s. Philidora: wnd. 2e stm. H. Steenstra, 5e wtk. J. Kruijsse;

s.s. Philine: gezagv. J. J. Schouten, 1e stm. W. Th. Spier, 4e wtk. G. de Boer;

s.s. Philippia: 2e wtk. W. C. H. M. de Kok, radio-officier P. Mers;

s.s. Sepia: gezagv. H. A. H. Hylkema, 1e stm. J. P. Jongbloed;

s.s. Vasum: gezagv. H. J. Roncken, 1e stm. D. Fransen, 2e stm. P. Snel, hfd.wtk. P. Taconis, 2e wtk. J. L. 't Mannetje;

s.s. Videna: gezagv. E. J. Stapper;

s.s. Vitrea: 3e stm. G. Gerritse, hfd.wtk. C. Heeres, radio-officier A. van Helden, bootsman J. R. Elsinga, 1e pompm./bankw. C. Stolk, 2e pompm./bankw. G. M. Ras, bankwerker A. J. v. Hellemans;

s.s. World Hill: gezagv. C. Vriend, wnd. 2e stm. R. van Westendorp, 3e wtk. Th. Bakker, 5e wtk. C. Goudsblom, 5e wtk. J. P. Kalkman;

s.s. Zafra: 1e stm. J. Priest, hfd.wtk. R. A. J. Ruesink, wnd. 4e wtk. E. Dallinga, radio-officier F. H. van Rijswick;

s.s. Zaria: 2e stm. C. P. Schoenmakers, 4e wtk. W. K. van Bezooijen.

TERUG IN DIENST:

Gezagv.: J. J. Schouten (ex-S.I.P. Co., Londen).

DE DIENST VERLATEN:

1e stm.: G. G. J. Alfrink;
 2e wtk.: B. van der Velden;
 3e wtk.: J. Quak;
 4e wtk.: A. M. C. Ras, M. A. Lamper;
 1e pompm./bankw.: A. A. v. Ginkel;
 2e pompl./bankw.: C. E. R. Lafontaine, A. Voituron;
 bankwerkers: J. B. Verhoeks, G. Liefing, F. A. Nijhuis.

IN DIENST GETREDEN: Vlootpersoneel



R. J. DE WIT
4e stuurman
per 24.5



D. J. VAN DIJK
4e stuurman
per 24.5



R. P. JAGER
4e stuurman
per 26.5



J. J. J. LUDEKUSE
leerling-
werktuigkundige
per 9.6



G. W. SCHOUTEN
bankwerker
per 20.5



G. VAN BEEK
1e pompm./
bankwerker
per 14.5

UIT MILITAIRE DIENST:

3e stl.: G. Buma, D. E. Krijgsman, G. C. Peters.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

2e stuurman G.H.V.: 3e stl. W. Kalkman, R. van Westendorp, J. M. Huijgens;
 2e stuurman G.H.V.-Th.: 3e stm. S. Termeer;
 C: 2e wtk. G. H. Germing;
 B.th.: 4e wtk. H. G. F. Heynen;
 A/B.th.: 5e wtk. J. P. Kalkman, H. Brand, W. M. J. de Kwant, H. A. Scherpenhuyzen, A. G. M. Witten;
 A: 5e wtk. A. Sloot, G. van Wijhe;

AANGESTELD ALS:

1e pompm./bankw.: J. Slob;
 2e pompl./bankw.: N. v. Marwijk, C. G. J. van 't Zelfde;
 bankwerkers: J. v. Weyen, F. W. Bosson.

Mutaties walpersoneel

(in de periode 16.5 t/m 15.6.1965)

UIT DIENST:

15.6: Mej. S. H. Dietzel - sectie DFF/3.

GEHUWD:

21.5: Mej. J. Vollemans - sectie DFP/5 - met de heer F. Spanjersberg.

GEBOREN:

17.5: Ronald Peter, zoon van de heer F. A. Voogt - sectie DFT/5 - en Mevr. I. Voogt-Guis;
 1.6: Marcia Gisela, dochter van de heer A. Vasbinder - sectie DFF/3 - en Mevr. C. Vasbinder-Mackenbach;
 2.6: Johanna Aleida, dochter van de heer R. J. Harting - sectie DFF/3 - en Mevr. E. Harting-Exel.



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

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

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

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



IA
IA
VINA
A
ATELLA
A

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

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

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