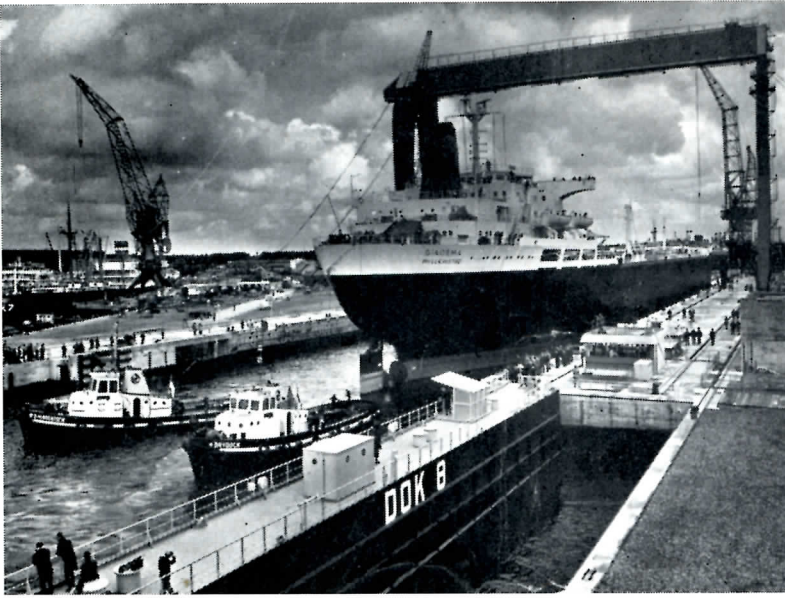




tussen schip en ka

Bouwno. 786 werf



De „Diadema” wordt voor een laatste generale inspectie in dok 8 van „Wilton-Fijenoord” gesleept (21 juni jl.).

Foto: Fotopersbureau Behrens & Consenheim, Rotterdam



De heer Rodenburg (links) bekijkt het wandbord dat kapt. L. H. de Vries (midden) op 21 juni jl. aan boord van het m.s. „Diadema” ontving uit handen van de heer C. H. Meenwisse, Directeur van Dok- en Werf-Maatschappij Wilton-Fijenoord N.V. (rechts), als aandenken dat de „Diadema” als eerste van dok 8 gebruik maakte.

BIJ DE VOORPLAAT:

28 juni 1966, 11.15 uur — aan boord van het m.s. „Diadema”: het moment waarop de werfvlag gestreken en de Shell-vlag gebesen werd. Links op de foto 4e stm. L. N. Saal, rechts: 3e stm. R. van Kranen.

Het gebeurt hoogst zelden dat een nieuwbouwschip tussen stapelloop en oplevering in het nieuws komt, en dan nog wel in feestelijke zin. Dit feit deed zich voor bij het m.s. „Diadema”. Immers, een week vóór de opleveringsdatum, en wel op 21 juni, viel dit schip de eer te beurt om — voor een laatste generale inspectie — als eerste gebruik te maken van het nieuw-gegraven dok 8 van „Wilton-Fijenoord”, dat 's morgens door Z. K. H. Prins Bernhard was geopend.

Als aandenken ontving de gezagvoerder van de „Diadema”, kapt. L. H. de Vries, uit handen van de heer C. H. Meeuwisse, Directeur van de werf, een fraai uitgevoerd wandbord, waarop een „artist's impression” van het feestelijk gebeuren was afgebeeld.

Op dinsdag, 28 juni, vond onder grote belangstelling de overdracht van het m.s. „Diadema” op het commandobrugdek plaats.

Ir. O. J. van der Vorm, Directeur van „Wilton-Fijenoord”, heette, namens de Directie van de werf, de vele gasten en met name de doopmoeder van het schip, mevr. F. M. Wijckerheld Bisdom-Bruyn, hartelijk welkom.

„Indien een schip klaar is”, aldus de heer Van der Vorm, „dan wil de bouwer er liefst zo snel mogelijk van af. De combinatie bouwer/reder is trouwens in de geschiedenis nooit gelukkig gebleken.”

Alvorens echter de heer Rodenburg te verzoeken de „Diadema” over te nemen, wilde spreker eerst nog enige redenen noemen, waarom de werf aan de „Diadema” bijzondere herinneringen zal bewaren.

„Dat is allereerst de opdracht zelf: die kwam op een tijdstip toen bij ons juist „de plank leeg was”. Bovendien is dit schip het grootste, dat tot dusver op onze werf werd gebouwd. De derde reden is gelegen in de omstandigheid dat de „Diadema” behoort tot een serie van schepen waarvan de uitwerking van het ontwerp, in goede harmonie met de rederij, geschiedde door de drie

M.S. „DIADEMA”

werven die hiervoor bouwopdrachten ontvingen; de R.D.M., de N.D.S.M. en „Wilton-Fijenoord”. De ervaring van drie werven is derhalve in dit project verwerkt. Een vierde bijzonderheid is, dat dit schip uiterst modern is en een zeer ver doorgevoerde automatisering erop is toegepast.”

Als vijfde reden noemde ir. Van der Vorm het feit dat de „Diadema” het eerste schip was dat gebruik maakte van dok 8.

Na vervolgens alle medewerkers, onder wie ook de Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr. N.V., die de hoofdmotor heeft gebouwd, te hebben bedankt, richtte spreker zich speciaal tot de heer Rodenburg. Hij sprak de verwachting uit dat de „Diadema” tot volle tevredenheid van haar eigenaars zou mogen varen.

Tenslotte overhandigde de heer Van der Vorm de gebruikelijke papieren, waaronder het Certificaat van Deugdelijkheid, dat, naar hij hoopte, voor de heer Rodenburg mede aanleiding zou mogen zijn om het schip te aanvaarden.

De heer Rodenburg sprak, in antwoord daarop, de volgende toespraak uit:

Mijnheer Van der Vorm, dames en heren,

Alvorens in te gaan op uw invitatie en op wat u zojuist tot ons hebt gezegd, mijnheer Van der Vorm, zou ik willen beginnen met ook van mijn kant mevrouw Wijckerheld Bisdom welkom te heten.

Uw belangstelling voor uw dopeling, mevrouw Bisdom, wordt door ons erg gewaardeerd. Ik hoop, zij het dan ook niet helemaal zonder eigenbelang, dat u tot in lengte van jaren getuige zult mogen zijn van een voorspoedige vaart van de „Diadema”.

Mijnheer Van der Vorm, twee weken geleden heb ik het genoegen gehad met u een deel van de technische proeftocht van dit schip mee te maken, met al z'n wel en wee.

Het schip heeft aan onze verwachtingen beantwoord, anders stonden we niet hier. Verwachtingen die niet



De feitelijke overdracht.

Ir. O. J. van der Vorm, Directeur van Dok- en Werf-Maatschappij Wilton-Fijenoord N.V. (rechts), overhandigt aan onze Directeur, de heer D. Rodenburg, het Certificaat van Deugdelijkheid en overige scheepsdocumenten betreffende het m.s. „Diadema”.

Achter de heer Rodenburg: de gezagvoerder van het schip, kapit. L. H. de Vries; tussen de heren Rodenburg en Van der Vorm: mevr. F. M. Wijckerheld Bisdom-Bruyn, doopmoeder van het m.s. „Diadema” en de heer Tb. F. Prause, hoofd der afd. Financiën en Administratie (DFF) van Shell Tankers N.V.

alleen op de tekeningen waren gebaseerd, maar vooral op de ervaring die wij sedert de eeuwwisseling met uw werf hebben opgedaan en waarop u zoëven zinspeelde. Met deze ervaring en in de geest van goede samenwerking is dit schip gebouwd, goede samenwerking ook met de heren van Scheepvaartinspectie, van de Dienst van het Stoomwezen, van Lloyd's en vele anderen.

Ik dank hierbij allen die aan de bouw hebben meegewerkt, waarbij ik in het bijzonder wil noemen de nieuwbouwtechnici. In de eerste plaats de nieuwbouwtechnici van „Wilton-Fijenoord” onder leiding van de heer De Haan, voor wie de „Diadema” het laatste schip was, daar hij binnenkort na zijn pensionering van een welverdiende rust zal gaan genieten. Verder de nieuw-

bouwtechnici van Shell Tankers onder leiding van de heer Den Bakker, waarin ik vanzelfsprekend betrek de hoofdwerktuigkundige van de „Diadema” — de heer Balvers — en andere officieren.

De „Diadema” is het tweede 65.000 tons schip, gebouwd op een Nederlandse werf, dat dit jaar aan de Nederlandse Shell-vloot wordt toegevoegd. Onze vloot bestaat thans uit 41 schepen.

Tankschepen zijn nu eenmaal niet zo spectaculair en tankerredereijen krijgen niet zo vaak de gelegenheid om met de vlag te zwaaien. Toch is het wel interessant te vermelden, dat onze schepen het afgelopen jaar een afstand hebben afgelegd van ruim 150 maal de omtrek van de aarde of om meer in hedendaagse begrippen te spreken, 16 x de afstand



*Bar in de rooksalon voor de officieren.
De allegorische voorstelling op de achterwand van de bar werd geschilderd door de heer Teus van den Berg uit Rotterdam.*



In de recreatiezaal voor de scheepsgezellen is ruimschoots gelegenheid voor een partijtje tafeltennis.

van de aarde tot de maan. Indien onze gehele vloot op 1 dag zou binnenlopen en achter elkaar zou afmeren aan de Nieuwe Waterweg, zou dit een afstand in beslag nemen van Hoek van Holland naar Maassluis.

Mijnheer Van der Vorm, het is met groot genoegen dat ik nu door het accepteren van de papieren, ongezien — de papieren dan altijd — het schip van u overneem.

Ik overhandig u hierbij de traditionele cheque. Ik vertrouw dat u aan dit bedrag een juiste bestemming zult weten te geven.

Nu we plotseling van gast tot gastheer zijn bevorderd, wil ik graag een paar woorden tot Kapitein De Vries zeggen:

Kapitein De Vries, 28 jaar geleden trad u bij onze Maatschappij in dienst als aspirant derde stuurman op het m.s. „Clea”, ook een nieuwbouwschip, zij het dan met een draagvermogen van 12.000 ton en gebouwd bij een andere Nederlandse werf. Ruim zes jaar bent u gezagvoerder en vele van onze grote tankers zijn reeds onder uw commando geweest. Ik noem daarvan de „Vasum”, „Philippia”, „Ondina” en „Sepia”.

Met het volste vertrouwen draag ik dan ook het commando over dit nieuwe schip aan u op.

Moge de „Diadema” en haar opvarenden onder uw leiding en onder die van uw opvolgers steeds voorspoedig varen.

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

Alvorens het sein voor de vlagwisseling te geven, sprak kapt. De Vries, mede namens alle opvarenden van de „Diadema”, een woord van dank tot de heer Rodenburg en tot de Directie en medewerkers van „Wilton-Fijenoord”.

Na de vlagwisseling trad ir. Van der Vorm naar voren om „als eerste gast” de aanwezigen te verzoeken een dronk uit te brengen op de „Diadema” en haar opvarenden.

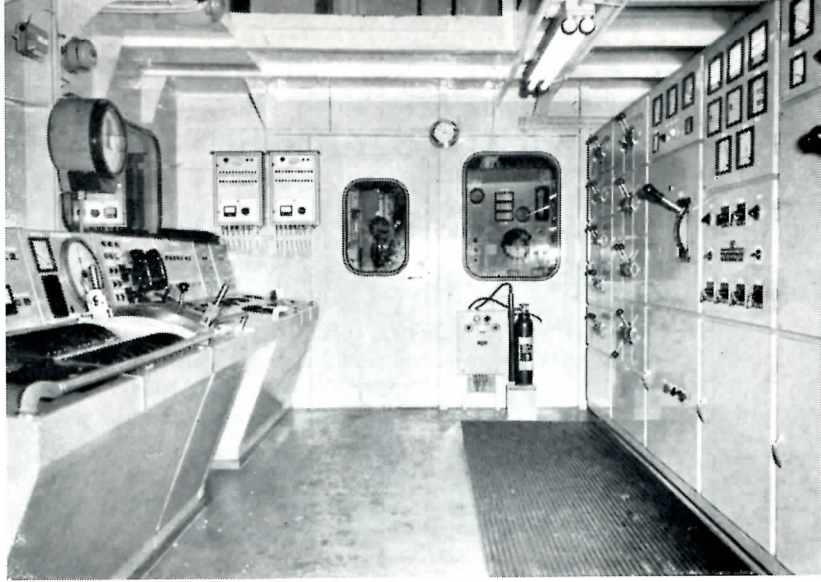
Tijdens een lunch in kleine kring, in de officiers-eetsalon, bood mevrouw Wijckerheld Bisdom aan kapt. De Vries enige prachtige fotoboeken van Nederland aan, die, als geschenk voor alle opvarenden, een plaats hebben gevonden in de bibliotheek van het schip.

In de machinekamer van het m.s. Diadema

De gecentraliseerde bedieningskamer.

Links zijn zichtbaar: a) de manoeuvreerstand van de hoofdmotor en signalering van de brugbediening; b) enige panelen met instrumenten; c) de temperatuurmonitors van de hoofdmotor.

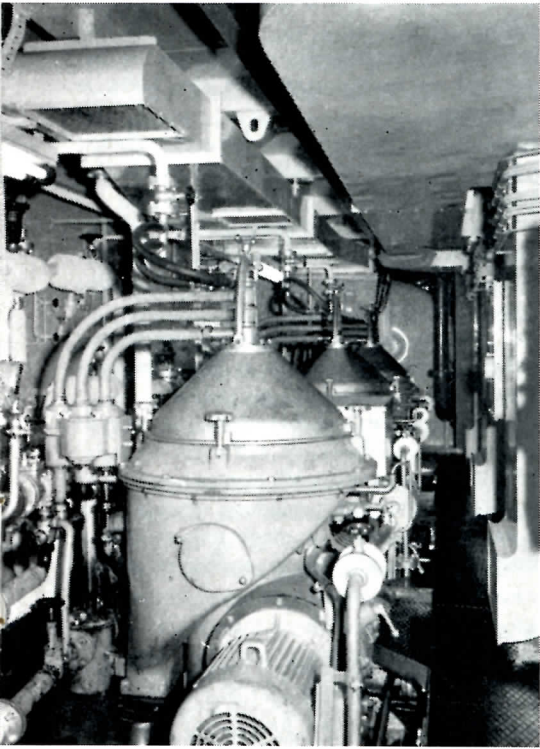
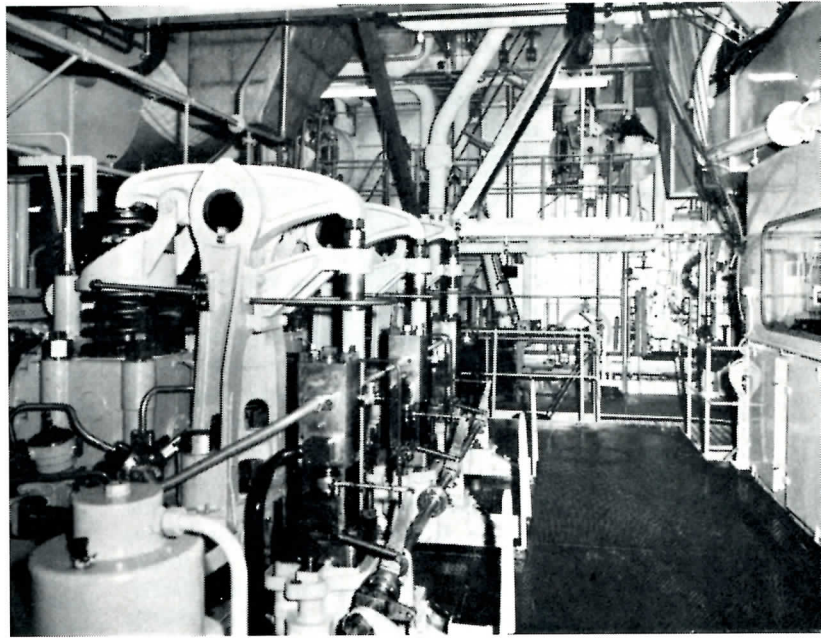
Rechts: een deel van het hoofdschakelbord met het synchroniseerpaneel. Door de ramen aan de achterzijde is het stookbord te zien. ▶



Bovenaanzicht van cilinders 7, 8 en 9.

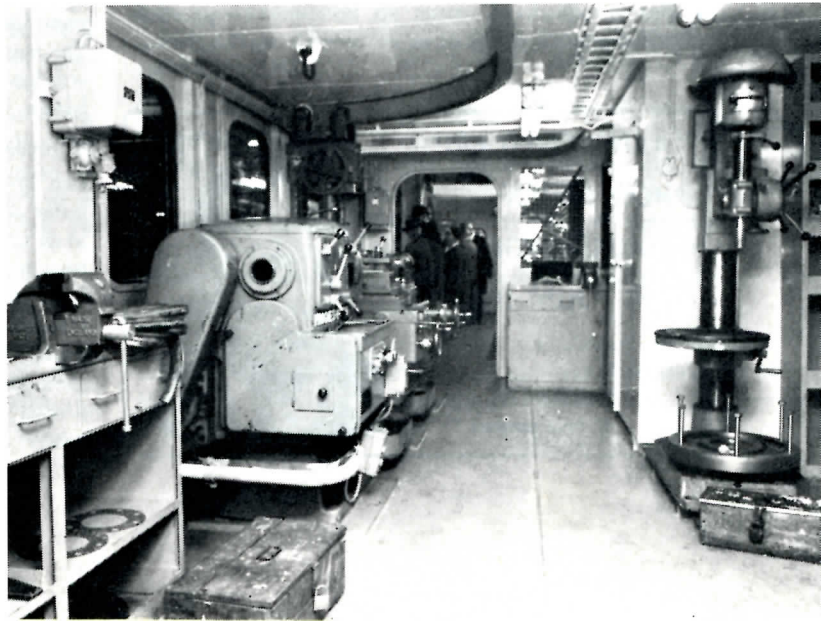
Het stookfront van de bakboord-ketel is ook zichtbaar.

Door de ramen van de bedieningskamer (rechts) kan het bovenste gedeelte van de machinekamer geheel waargenomen worden. ▶



▲ *De separatorenkamer, waarin twee brandstofseparatoren en een smeerolie-separator opgesteld zijn met de daarbij behorende apparatuur.*

Een deel van de werkplaats. ▶



Nieuwe Franse Shell-tanker kan door één man worden „gevaren”

Brugbediening van machinekamer s.s. „Dolabella”

De Shell heeft een revolutionair, nieuw systeem ontwikkeld van geautomatiseerde machinekamerbediening, waardoor een olietanker, onder normale omstandigheden, door één man vanaf de brug kan worden bediend, terwijl de machinekamer onbemand is.

De 65.000 tons tanker „Dolabella”, onlangs te St. Nazaire afgebouwd voor de Société Maritime Shell, Frankrijk, zal een drijvend proefstation zijn voor het onder dienstomstandigheden beproeven van deze geavanceerde technieken.

Een groep experts van Société Maritime Shell en de Marine Technical Division van Shell International Marine Ltd. te Londen hebben bijna 2½ jaar gezamenlijk in Parijs aan dit nieuwe systeem gewerkt. Deze groep heeft in nauwe samenwerking met de bouwers, Chantiers de l'Atlantique, die ook technisch advies gaven, het ontwerp van de gehele automatische installatie verzorgd.

De werking is als volgt:

De wachtdoende stuurman op de brug van de „Dolabella” staat voor de telegraafbedieningslessenaar en verzet alleen maar een hendel langs een normale schaalindeling (van volle kracht achteruit tot volle kracht vooruit); hierdoor wekt hij een elektrische impuls op waardoor de stoomafsluiter zover wordt geopend dat de gewenste snelheid wordt bereikt. Op die manier kan hij het aantal omwentelingen van de schroef en de snelheid van het schip zonder verdere tussenkomst tot stand brengen. De normale telegraaforder — zoals „halve kracht vooruit” of „volle kracht achteruit” — wordt, zowel op de centrale machinebedieningspost (ondergebracht op het brugdek) als op het paneel in de machinekamer door oplichten aangegeven. De machinekamer is onbemand, maar op zes punten opgestelde televisiecamera's geven de in de centrale machinekamer-

controlepost dienstdoende werktuigkundige permanent een beeld van wat zich beneden afspeelt.

In noodgevallen kan hij de afstandsbediening van de machine onmiddellijk naar zijn lessenaar overschakelen door het omzetten van de hendel „hand”. De brug geeft dan als tot dusver een telegraaforder met de snelheidsbedieningshendel, nu wordt echter alleen een „verzoek” aan de machinebedieningslessenaar doorgegeven.

De order wordt bevestigd door een bel-, lichten- en drukkoppensysteem, gelijk aan dat van het conventionele telegraafstelsel. Als extra beveiliging in geval van falen van het afstandsbedieningssysteem, is een conventioneel handbedieningssysteem in de machinekamer gehandhaafd.

CENTRALE MACHINEKAMERCONTROLEPOST

De centrale machinekamercontrolepost is het zenuwcentrum van het gehele systeem. Hiervandaan kan de werktuigkundige:

de prestaties van alle belangrijke regelketens in het systeem controleren en de bediening van elke keten te allen tijde overnemen;

de brugtelegraaforders nagaan en het op afstand manoeuvreren met de machine op elk tijdstip overnemen van de brug;

zich in verbinding stellen met de machinekamerofficieren en assistentie inroepen in noodgevallen;

belangrijke afsluiters openen en sluiten en belangrijke hulpwerktuigen stoppen en aanzetten;

de apparatuur voor de ketels aanzetten en controleren; kritische drukken en temperaturen in de machinekamer aan de hand van afstands-aanwijzers controleren.

Zijn paneel geeft hem een zichtbare indicatie van de stand van alle op afstand bediende afsluiters en hulp-apparatuur. Faalt er iets, dan wordt reserve-apparatuur onmiddellijk, volgens een vaste procedure, ingeschakeld. De machine kan automatisch op manoeuvreercondities worden ingesteld bij vertrek uit of aankomst in een haven.

Computer en alarmsysteem

Een op de brug van de „Dolabella” opgestelde computer controleert eveneens de temperaturen en drukken in de machinekamer; deze worden, met vooraf ingestelde tussenpozen, met een schrijfmachine op een logblad geschreven. Het nuttig vermogen van de ketel, turbine en schroef wordt ook berekend, evenals het bunkerverbruik, maar dit maakt geen deel uit van het brugbedieningssysteem. Op een alarmpaneel met meer dan 100 verlichte drukkoppen wordt de stand en het soort van „alarm”-punten aangegeven.

AANGESTELD ALS

HOOFDWERK-

TUIGKUNDIGE

PER 1 JUNI 1966



J. VAN DUUREN

Elke afwijking van de normale toestand wordt door de computer opgespoord en wordt aangegeven door een daarmee corresponderende lamp die gaat knippen, terwijl een claxon gaat loeien tot de werktuigkundige de knop indrukt ten teken dat hij er nota van heeft genomen. Een speciale schrijfmachine die aan de computer is gekoppeld, vermeldt wat het alarm heeft veroorzaakt. Op de bedieningslessenaar wordt eveneens het alarm weergegeven met lichten.

In de laatste jaren zijn de machinekamers minder ingewikkeld gemaakt om kapitaal- en onderhoudskosten te verminderen en de bediening te vereenvoudigen. Minder werktuigen betekent minder instrumenten en bediening, bijgevolg vermindering van de kosten van automatisering.

Vooropgesteld dat de bedienings- en gegevenspanelen voldoende zijn, kan één man de machineprestaties nagaan, zowel vanaf de brug als vanuit het bedieningscentrum in de machinekamer. Deze man dient echter in rechtstreeks contact te staan met de officier op de brug, zodat beiden van elkaanders problemen op de hoogte zijn.

Gezamenlijke ontwikkelingsgroep

In samenwerking met de Marine Technical Division van Shell International Marine in Londen, verrichtte Société Maritime Shell nadere onderzoekingen in Frankrijk op het gebied van het centraal opstellen van instrumenten in de machinekamer en van brugbedieningssystemen voor de hoofdmachines van hun twee grootste tankers, de 80.000 ton metende „Sivella” en „Sitala”.

Tegen het einde van 1963 was de opgedane ervaring voldoende om over te gaan tot het ontwerpen van verder doorgevoerde automatische systemen. Een nieuwe ontwikkelingsgroep werd gevormd door het samenvoegen van de technische afdeling van S.M.S. en de Marine Technical Division in Londen, met als doel een volledig instrumenterings- en bedieningssysteem voor de „Dolabella” te ontwerpen. Zetel voor de groep werd Parijs.

De „Dolabella” wordt voortgestuwd door stoomturbines en het ontwerp van de machine-installatie is in principe gelijk aan dat van de andere tankers van het huidige Shell-nieuwbouwprogramma.

Uit het oogpunt van automatisering is het op de „Dolabella” toegepaste systeem een logische ontwikkeling van de met vroegere installaties opgedane ervaringen en geen geheel nieuwe conceptie. De totale kosten van de automatiseringsapparatuur bedragen niet meer dan 5% van de totale bouwkosten van het schip.

LADINGBEHANDELING

Het verpompen van lading en het lossen wordt geregeld vanuit een centrale ladingpost op het hoofddek, van waaruit alle belangrijke ladingafsluiters hydraulisch op afstand worden bediend, de tanks continu op afstand

ONZE VLOOTJUBILARISSEN



J. S. SCHREGARDUS
2e stuurman
1956 - 7.5 - 1966



E. JOUSMA
2e werktuigkundige
1956 - 9.7 - 1966



M. BRONS
voorman
1956 - 30.7 - 1966

worden gepeild en ook de ladingpompen op afstand worden bediend. De computercapaciteit is zodanig dat in de toekomst de laad- en loshandelingen kunnen worden geprogrammeerd.

BEMANNING

Met zulk een nieuwe bedieningsinstallatie als op de „Dolabella” en met daarbij geautomatiseerde behandeling van lading, neemt men aan dat een totale bemanningsterkte van 30 man voldoende zal zijn, mogelijk nog enkelen minder nadat meer ervaring is opgedaan. De traditionele scheiding tussen dek- en machinekamerpersoneel is niet langer logisch; de bemanning zal dan ook als volgt worden ingedeeld:

Gezagvoerder: algehele commando, coördineert exploitatie en onderhoud door tussenkomst van het hoofd exploitatie en het hoofd reparatie en onderhoud.

(vervolg op pag. 10)



Afscheid van onze gepensioneerden

Op 24 juni jl. werd door onze Directie de traditionele afscheidsreceptie gehouden voor de gepensioneerden van onze vloot.

Ditmaal gold het de gezagvoerders P. Schaap en N. P. N. Reus, de hoofdwerktuigkundigen G. Bravenboer en A. Bollen en tweede werktuigkundige J. P. M. de Leeuw, die de dienst van onze Maatschappij in de eerste helft van 1966 hebben verlaten.

Kapitein Schaap en tweede werktuigkundige De Leeuw waren echter verhinderd aan de uitnodiging gevolg te geven.

In zijn afscheidstoespraak tot de gepensioneerden gewaagde de heer Rodenburg van het vele dat zij hadden zien veranderen in de jaren dat zij bij onze Maatschappij hebben gevaren. In dit opzicht memoreerde spreker in het bijzonder de technische en sociale ontwikkelingen die zich, vooral na de tweede wereldoorlog, in een steeds sneller tempo hebben voltrokken.

„U hebt al deze ontwikkelingen meegemaakt en u hebt steeds goed gevaren met elk schip waarop u dienst deed, of het als vijfde werktuigkundige was of als gezagvoerder. Dit alles heeft veel aanpassingsvermogen en vakmanschap van u gevraagd, waaraan u steeds ruimschoots hebt beantwoord en ik dank u dan ook voor de vele goede diensten door u aan onze Maatschappij bewezen.”

In zijn dankwoord betrok onze Directeur ook de echtgenoten, die dan wel niet een aantal jaren van leiding op de brug of in de machinekamer achter zich hadden

Bij de foto, genomen tijdens de toespraak van de heer Rodenburg:

V.l.n.r.: N. P. N. Reus, gezagvoerder; W. de Loos, arts, chef DF/1; L. F. vanden Belt, hoofd afd. Personeel (DFP); C. J. van de Weyer, manager vloot „A”; Tb. F. Prause, hoofd afd. Financiën en Administratie (DFF); mevrouw C. E. Bollen-van den Berg; mevr. J. C. Reus-Burghardt; mevr. O. M. Bravenboer-Teal; H. den Ouden, chef DFB/1; G. Bravenboer, hoofdwerktuigkundige; A. Bollen, hoofdwerktuigkundige; A. H. W. Karelse, chef DFP/1; J. W. Paans, chef DFP/11.

liggen, maar daartegenover met gerechtvaardigde trots een zeer lange staat van dienst konden stellen als „Commandant van het gezin”. „Ondanks het feit dat u nog steeds niet bent en wellicht ook nimmer zult worden gepensioneerd, gaat op deze gelezenheidsdag mijn waardering en erkentelijkheid toch zeer zeker ook mede naar u uit.”

De heer Rodenburg besloot met onze nieuw-gepensioneerde officieren en hun echtgenoten nog vele jaren van uitstekende gezondheid toe te wensen, opdat zij met volle teugen konden gaan genieten van datgene waarop zij in hun arbeidzame leven slechts hadden kunnen hopen.

Hij sprak de hoop uit dat hij tijdens de lunches van de C.N.O.O.K.S. nog een lange reeks van jaren zou mogen constateren dat deze wens inderdaad in vervulling is gegaan.

IDEËËNBUS

Wederom kunnen wij melding maken van enkele ideeën waarvoor beloningen werden toegekend. Onderstaand volgt een beschrijving van deze ideeën.

- 1) Ass. wtk. F. A. M. Vergroesen betr. „Smering van onderlagers der ladingpompen”. Ned. No. 290. Beloning: £ 10.

De heer Vergroesen stelde voor om de handsmeerolie-pompjes, thans opgesteld in de pompkamer, te verplaatsen naar de machinekamer. Hierdoor kan de 5e wtk. de onderlagers der ladingpompen zelf smeren zonder steeds (voor controle) in de pompkamer te gaan. Als voordelen noemt inzender werkbesparing en de zekerheid die de chef van de wacht heeft ten aanzien van de smering van meergenoemde lagers.

Het voorstel werd uitstekend uitgewerkt met duidelijke tekeningen en een berekening van de benodigde materialen. Hierom werd de beloning toegekend, ofschoon op grond van de volgende overwegingen het voorstel niet in de praktijk toegepast zal worden.

Alvorens de ladingpomp gestart wordt moeten diverse afsluiters in de pompkamer door de pompman bediend worden, waarbij tevens de pomplagers gesmeerd kunnen worden. Bij in bedrijf zijnde pompen blijft regelmatige controle op eventuele lekkage van pomp-glands e.d. noodzakelijk; tijdens deze controleronden levert het smeren der lagers overeenkomstig de bestaande instructies geen bezwaar op.

- 2) Wnd. 4e wtk. H. van Ommering betr. „Beveiligingssysteem Hoofdturbine”. Ned. No. 292. Beloning: £ 5.

Aan boord van de „Ondina” werden moeilijkheden ondervonden met de wisselklep welke in verbinding staat met de stoomleiding voor de noodstopafsluiter. De heer Van Ommering gaat in zijn idee uitvoerig in op de vermoedelijke oorzaak en concludeert dat vervanging van genoemde wisselklep door een driewegkraan met cilindrische plug en een „klinger sleeve”-afdichting de oplossing zou zijn. Inzender maakte tekeningen van het stoomgedeelte van de hoofdturbine-beveiliging, van de wisselklep in normale en in noodstand en van de driewegkraan, eveneens in normale en in noodstand. Gezien de wijze waarop dit idee werd uitgewerkt en de interesse voor het vak welke eruit blijkt werd genoemde beloning toegekend.

De Ideeënbuscommissie achtte echter het in de praktijk brengen niet wenselijk. Men was van mening dat in feite geen wezenlijke verbetering wordt bereikt in het onderhavige beveiligingssysteem. De thans toegepaste wisselklep is eenvoudiger en sneller te bedienen dan een

driewegkraan, terwijl bij vrij veelvuldig gebruik (noodzakelijk in verband met het beproeven van de noodstop-installatie) een driewegkraan geen grotere waarborg geeft voor afdichting dan een goed geconstrueerde wisselklep. Afgezien hiervan werd in twijfel getrokken of klingerkranen, welke continu moeten afdichten tegen stoom van 40 kg/cm² bij een temperatuur van 450°C, het lang zullen uithouden.

- 3) 2e stm. J. Post betr. „Ullage pijpen”. Ned. No. 291. Beloning: £ 5.

De heer Post heeft ondervonden dat in bepaalde gevallen bij het aftoppen van de tanks van een crude-schip de gassenleidingen de ontwijkende gassen niet konden verwerken. Het gevolg was dat bij het ullage nemen de aan de stok hangende olie door de uittredende gassen als een fijne regen plm. 1½ m. omhoog werd geblazen, hetgeen niet alleen de aflezing van de ullage bemoeilijkte doch ook niet ongevaarlijk is bij bepaalde soorten crude-oil. In het bijzonder was dit het geval bij de tanks achter en ter weerszijden van het centre-castle.

De heer Post stelde voor om in genoemde tanks de ullage pijpen tot plm. 8 voet onderdeks te laten doorlopen; zodra deze pijp aan de onderzijde in de olie komt kan men, zonder direct in de gassenstroom te staan, aftoppen. De poortjes dienen dan echter wel opengehouden te worden, daar anders de overdruk in de tank de olie in de pijp zal opdrukken. Alternatief stelt inzender voor de ullages door de peilkokers te nemen, waarbij correcties toegepast zouden moeten worden daar de peilkokers niet in het midden van de tank zijn aangebracht.

Tevens stelt de heer Post voor om Meco-afzuigfans in de masten aan te brengen. Een capaciteit van max. 4000 cub.ft. per Meco-fan lijkt inzender voldoende om een laadsnelheid van 100 ton per minuut per geplaatste fan aan te houden. Als voordeel wordt nog vermeld dat het grote waterverlies dat bij het gebruik van ejectoren optreedt komt te vervallen.

De Ideeënbuscommissie bracht haar waardering voor de uitwerking van dit idee tot uitdrukking door voorlopig £ 5 toe te kennen; een definitieve beslissing werd niet genomen, daar eerst meerdere gegevens over het door de heer Post beschreven geval (o.a. laadsnelheid) bekend moeten zijn. Zodra inzender een en ander nader heeft toegelicht, zal de Ideeënbuscommissie zich nader op deze voorstellen beraden, over de uitslag waarvan wij t.z.t. in dit blad melding zullen maken.

Gaarne feliciteren wij de inzenders met het behaalde succes.



Onze stand op de tentoonstelling „Bij de Tijd“ („Manifestatie van Ambacht en Persoonlijk Vakmanschap“) die van 17 tot en met 25 juni jl. in de Jaarbeursballen te Utrecht werd gehouden.

Onze tweede werktuigkundige A. J. G. Weitzel was tijdens de duur van de tentoonstelling als „informatie“ in de stand aanwezig, bijgestaan door mej. I. M. Verbagen — werkzaam op sectie DFF/5-cc (Correspondentie) — die als receptioniste optrad.

(vervolg van pag. 7)

Hoofd exploitatie: loopt geen wacht maar is permanent beschikbaar. Zijn staf bestaat uit drie officieren, drie matrozen en een marconist; onder bijzondere omstandigheden wordt deze staf aangevuld met personeel uit de reparatie- en onderhoudsdienst.

Hoofd reparatie en onderhoud: heeft een staf onder zich van 14 man, bijna allen specialisten. Zij hebben de zorg voor het onderhoud van en de reparaties aan de machines en uitrusting, en het met de hand bedienen van onmisbare apparatuur als het automatische systeem faalt of wordt gerepareerd. Reparatie en onderhoud wordt in dagdienst verricht; normaal zal gedurende de nacht de machinekamer onbemand zijn.

De staf van de „Dolabella“ zal uit het huidige officierenbestand worden samengesteld. Zij hebben echter speciale cursussen gevolgd in het ontwerp, de werking en foutopsporing van alle belangrijke delen van de automatiserings-apparatuur. Alle hogere officieren kunnen, indien noodzakelijk, beide wachten waarnemen. Deze nieuwe technieken eisen echter een algehele herwaardering van de opleiding en indeling van alle opvarenden. Onbevarenen zullen een basisopleiding ontvangen, waardoor ze óf voor dek- óf voor machinekamerdienst geschikt zullen zijn. Een kern van officieren wordt gevormd met ervaring met het soort apparatuur dat zij in de nabije toekomst waarschijnlijk zullen gaan gebruiken.

MEDEDELING VOOR C.N.O.O.K.S.-LEDEN

De ledenvergadering en najaars-reünielunch zullen dit jaar plaatsvinden op WOENSDAG 28 SEPTEMBER a.s. in Restaurant „Esplanade“ te Utrecht. Volledige bijzonderheden zullen U begin september per rondschrijven worden toegezonden.

Secretaris CNOOKS.

Op verzoek van de Reünie-Commissie van de

VERENIGING VAN OUD-LEERLINGEN DER ZEEVAARTSCHOOL TERSCHELLING

plaatsen wij onderstaande OPROEP VOOR DE REUNIE die op 23 SEPTEMBER a.s. zal worden gehouden.

Aan de leden en donateurs,

Zoals u waarschijnlijk reeds weet, zal in augustus a.s. onze nieuwe Zeevaartschool worden geopend.

Om dit heuglijke feit niet onopgemerkt voorbij te laten gaan, hebben wij gemeend een reünie te moeten houden, waaraan de leden, donateurs en weduwen van oud-leerlingen kunnen deelnemen.

Hiertoe is een commissie samengesteld, die zich met de organisatie heeft belast.

In deze commissie hebben zitting:

C. Schaap, oud-gezagvoerder N.V. Cur. Scheepv. Mij.;

J. v. d. Molen, oud-gezagvoerder K.N.S.M.;

W. J. Nobel, gezagvoerder m/s „Arctic“;

R. Bloem, Hoofd-wtk. Loodswezen;

G. van Leunen, leraar Zeevaartschool.

In verband met de zomerdrukke, kunnen wij tot onze

spijt de reünie niet laten samenvallen met de opening van de school, doch wij hebben besloten deze op 23 september a.s. te houden.

Wij stellen ons het volgende programma voor:

9.30 uur: Vertrek 1e boot uit Harlingen

11.15 uur: Aankomst te Terschelling, ontvangst door Bestuur

Hierna bezoek aan Internaat en school

15.00 uur: Aanvang diner

20.00 uur: Aanvang feestavond in gebouw Dellewal.

De kosten van het diner bedragen f 10,- p. p., exclusief de wijn en komen voor rekening van de deelnemers.

De leden, die aan de reünie wensden deel te nemen, kunnen dit bevestigen door storting van f 10,- p. p. op giro 877252 van de Amro-bank te Harlingen, t.n.v. oud-leerlingenvereniging Terschelling, onder vermelding „Reünie 1966“. Een definitief programma etc. zal u na storting worden toegezonden.

Indien het vinden van nachtlgies moeilijkheden oplevert, kunt u zich wenden tot onderstaande correspondentie-adressen.

Wij hopen spoedig blijken van instemming van u te ontvangen.

R. Bloem, Lutineweg 8, West-Terschelling, tel. 05620—2031; W. J. Nobel, Parnassiaweg 15, West-Terschelling, tel. 05620—2066; G. van Leunen, W. B. Kade 29, West-Terschelling, tel. school: 05620—2155.

Op den duur zal het gehele opleidingssysteem op de helling moeten worden gezet. Aan toekomstige officieren die hoofden van dienst zullen worden op geautomatiseerde schepen, zal een gelijke basistraining worden gegeven, gevolgd door een gespecialiseerde opleiding in navigatie, elektronica en werktuigbouw.

Officieren in al deze takken zullen uiteindelijk gezagvoerder kunnen worden. Met het nieuwe tijdperk van de „complete officier“ wordt in verschillende maritieme naties serieus rekening gehouden en in de eerstvolgende jaren zal de aanvaarding van een logische benadering van de bemanningsaspecten van de maritieme automatisering zich meer en meer manifesteren.

DE TOEKOMST

Alhoewel de „Dolabella“ een baanbreker is wat betreft de automatisering van de zeevaart, is dit slechts een stap naar het uiteindelijke doel van algehele automatisering. De volgende stap zal zijn, de computer te koppelen aan de bedieningssysteem, zodat de werking niet alleen wordt gecontroleerd maar ook beheerst. Slechts tijd en ervaring kunnen aantonen of deze stap, een veelomvattende en kostbare, de moeite waard is om te worden genomen.

Noot van de Redactie: Wij stellen ons voor in het a.s. augustus-nummer van dit blad enkele foto's van de „Dolabella“ te plaatsen.

„BOMBAY BY BUS”

Steunend liet Amando Ferro-Vazquez zich als laatste langs de loodsladder in het bootje zakken. Hij was eigenlijk al moe vóór de tocht begon, maar als je na zessen eerst negen kooien moet opmaken, dorstigen moet laven met verse koffie en dan ook nog vierentwintig enorme lunchpakketten moet samenstellen, mag je om half tien gerust eens diep zuchten.

Na een voorspoedige vaart naar de Ballardpier, brachten we eerst een discreet bezoekje aan de agent om

onze financiële noden te doen lenigen. Daarna rukten wij op naar het Zeemanshuis voor een heerlijk glas limonade (Bombay „ligt droog”), want het beloofde een warme dag te worden.

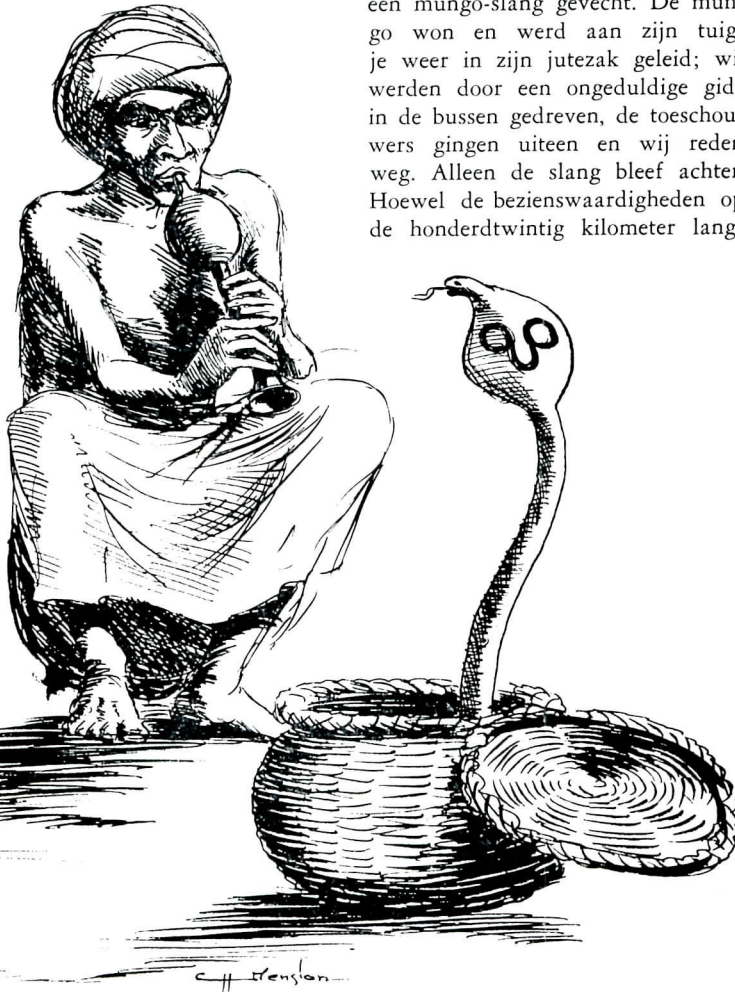
Een uurtje later stonden wij bij de Green Gate, waar het wachten op de autobussen werd veraangenaamd door een bejaarde heer, die een valse cobra verticaal uit zijn mandje lokte door middel van een nóg valser, schril toetertje. Terwijl de twee bussen, reeds half gevuld met Indiase toeristen, voorreden, rondde opa zijn voorstelling mooi af met een mungo-slang gevecht. De mungo won en werd aan zijn tuigje weer in zijn jutezak geleid; wij werden door een ongeduldige gids in de bussen gedreven, de toeschouwers gingen uiteen en wij reden weg. Alleen de slang bleef achter. Hoewel de bezienswaardigheden op de honderdtwintig kilometer lange

tocht het bezien waard waren, gebiedt ons de oprechtheid te bekennen dat menige blik afdwaalde naar een van de drie gidsen, een beeldschone dame in een hagelwitte sari. Dat zal niet de bedoeling van het toeristenbureau geweest zijn, maar dan hadden zij uitsluitend mannen moeten aanstellen, of oude heksen. Eigen schuld. Verder schoot de service echter in niets te kort.

Eerst gingen wij naar het Powai meer. Dat lag in een prachtig park vol bloemen. De serene rust werd slechts verstoord door krijsende papegaaien en de verbaasde uitroepen van onze Spaanse medereizigers. Het volgende punt was het Vihar meer, dat terecht als bijzonder mooi te boek staat en vaak een rol speelt in Indiase films. Hier zagen wij niet alleen kans de adembenemende, regale gestalte van een onzer gidsen in verschillende standen, of liever: posen in onze camera's op het grijze celluloid vast te nagelen, te kijken en fotografisch te vereeuwigen, hier wisten bovendien enkele muzikaal geschoolden beslag te leggen op een aantal bamboe fluitjes-met-zuiger, waarmee zij ons de rest van de tocht — soms ultrasoon — naar het leven stonden. De heren Scheren en Scholtens weten wat wij bedoelen.

Verder. Hobbelen door armoedige wijken, waar de vrouwen hard werkten en hun echtgenoten onbezorgd een tukje deden (een benijdenswaardig instituut), geraakten wij tenslotte weer in een pastorale omgeving. De bus waarin de meeste Spanjaarden zich hadden geconcentreerd, reed deinend door de groene dreeven. De tweede pompman, een groot artiest op de mondharmonica, werd zingend, klappend, zelfs dansend op het middenpad, uitbundig begeleid. Zij bewezen een dagje echt uit te zijn.

Ons volgende doel was de geweldige fabriek van de Aarey Milk Colony. Capaciteit 1250 ton per dag. Hij lag op een heuvel, temidden van driehonderd hectare zeer grazige weiden. Terwijl de meesten in hoog tempo aandachtig de smakelijke inhoud van kleine melkflesjes verslonden,



„ . . . een bejaarde heer, die een valse cobra verticaal uit zijn mandje lokte door middel van een nóg valser, schril toetertje”.

speurde de heer Veldman in het hoge gras. Een schattig tienertje was haar zonnekap kwijt. Met een gebaar, alsof hij dagelijks zonnekappen in het gras vond, overhandigde de Sparks haar het kleinood. Had hij het daar soms verstopt, speculerend op een fijne beloning? Dan werd hij niet teleurgesteld, want zij zond hem een lief glimlachje.

Via het Borivli nationale park, waar wij niet stopten wegens tijdnood, bereikten wij de Kanheri grotten. Het grootste staande Boeddhabeeld ter wereld, monnikellen en een machtige zaal hadden het, sinds zij bijna tweeduizend jaar geleden met stenen werktuigen waren uitgehouwen, goed uitgehouden.

Onze Spaanse vertaling van de Engelse uitleg was wat stroef. Het is eenvoudiger te zeggen: „Zet die tros maar op deze bolder” dan: „De priesters voorzagen in hun onderhoud door de offeranden van gelovigen”. Maar er werd begrijpend geknikt. Vriendelijke, beleefde kerels.

Als sluitstuk van de dag stond het Juhu strand op het programma. Wie wat toefjes palmen in Scheveningen denkt, weet voldoende.

De avond was gevallen, toen wij „vermoeid doch voldaan” bij de Green Gate werden afgezet. De Spanjaarden putten nog eens uit hun verbazingwekkende voorraad energie en gaven, waar enige uren te-



voren de slang was gesneefd, een folkloristisch dansnummer weg, zonder enige (en dat is voor een koele Hollander het meest onbegrijpelijke) alcoholische stimulans. De Indiase passagiers keken glazig toe, maar onze mooiste gids was verrukt.

„Onderhoudende mensen”, zei ze. „Gezellig en sympathiek”.

Snel schaarden wij ons in de Spaanse gelederen want pluimpjes gaan er altijd in als koek.

F. A. Visser, 2de stm.



„Hier zagen wij niet alleen kans de adembenemende, regale gestalte van een onzer gidsen in verschillende standen, of liever: posen in onze camera's op het grijze celluloid vast te nagelen . . .”

Tekeningen: J. C. Mension - Kon./Shell Exploratie & Produktie Laboratorium te Rijswijk (Z.H.).

RECTIFICATIE

Oproep Reünie personeel Koopvaardij 1940/45

In tegenstelling tot het vorige bericht (zie juni-nummer T.S. en Ka), dat de reünie plaats zou vinden op zaterdag 17 september 1966, deelt het Comité ons mede, dat de datum thans definitief is vastgesteld op donderdag 15 september a.s. in verband met het 25-jarig bestaan van het Prinses Margrietfonds op laatstgenoemde datum.

Verzamelen aan boord van de Spidoboten aan het Willemsplein te Rotterdam tussen 9.00 en 10.30 uur voormiddag.

Opgave van deelname uiterlijk 25 augustus 1966 aan de heer J. W. Liebau, Adrianalaan 219, Rotterdam-12.

Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V. verzocht ons het volgende artikel op te nemen over

Het prijzenconflict op de Nederlandse benzinemarkt

Aan de situatie dat op de Nederlandse benzinemarkt overwegend uniforme prijzen aan de pomp gelden is, zoals U allen hebt kunnen constateren, sedert kort een einde gekomen. Door niet-ingewijden werd veelal verondersteld dat deze tot voor kort heersende uniformiteit der prijzen het gevolg zou zijn van bepaalde prijsafspraken tussen de grote benzinemaatschappijen. Dit misverstand heeft een hardnekkig leven, niet-tegenstaande de voor ieder waarneembare, felle concurrentie op het gebied van bijvoorbeeld huisbrand- en stookolie die het bestaan van dergelijke afspraken duidelijk logenstraft. Ook voor benzine is de concurrentie sedert jaar en dag bijzonder fel, doch deze speelde zich grotendeels af buiten de prijzensector. Zij kwam onder meer tot uiting in grote en kostbare advertentie-campagnes, bepaalde acties zoals met betrekking tot touring service, jeugdclubs, prijsvragen etc. De oorzaak van de uniforme prijzen ligt onder meer in het feit dat de gevoeligheid van de consument voor prijsverschillen tussen de bekende merken dusdanig groot is, dat een prijsverlaging van één maatschappij onmiddellijk door de overige gevolgd moet worden op straffe van debietverlies. Anderzijds zullen, indien een der grote maatschappijen zijn prijs verhoogt, de anderen alleen volgen indien de verhoging het gevolg is van kostenverhogende factoren, die voor alle aanbieders gelijkelijk optreden. Het is derhalve de concurrentie om het marktaandeel die de prijzen in de benzinemarkt nivelleert. De ietwat paradoxale situatie doet zich voor dat, terwijl het bestaan van vrijwel uniforme benzineprijzen in vele kringen steeds weer aanleiding blijkt te geven tot zekere gevoelens van onbehagen, dezelfde kringen thans ongerust schijnen te zijn over het voorkomen van afwijkende prijzen. In feite heeft men in de benzinemarkt reeds jaren kunnen constateren, dat naast de algemeen gangbare prijs, vrijwel steeds afwijkende prijzen voorkwamen. De omvang en betekenis van het ver-

schijnsel variëren met de marktomstandigheden en thans liggen deze dusdanig dat de grote maatschappijen zich genoodzaakt hebben gezien hun dealers te hulp te komen in hun strijd om het behoud van hun omzetten en daarmee van hun bestaansmogelijkheid. Op 27 mei j.l. gaf Esso hiertoe de eerste stoot en het is uit het voorgaande duidelijk dat alle andere maatschappijen hierop met hun prijzen moesten reageren.

Het produkt benzine staat dusdanig in de belangstelling van overheid en publiek, dat pers, radio en televisie en de gemotoriseerde weggebruiker deze in andere bedrijfstakken overigens normale ontwikkeling scherp hebben gecommentarieerd. Er werd commentaar gegeven op het bestaan van verschillende prijzen, nota bene een kenmerk van vrije concurrentie! Sommigen vroegen zich af waarom die prijzen niet veel eerder hadden kunnen dalen. Had men dan al die jaren te hoge prijzen moeten betalen?

Het behoefte geen betoog dat het aldus stellen van zaken irreal is en dat hier met verschillende maten wordt gemeten. In elke bedrijfstak ziet men dat surplus-voorraden tegen lagere prijzen op de markt worden gebracht. Als dit verschijnsel ernstige vormen aanneemt, dan heeft dit ongetwijfeld een zekere prijsaanpassing ten gevolge voor de bonafide handel.

Wel dient echter bedacht te worden dat de normale, geregelde voorziening van de totale markt nimmer kan geschieden c.q. kan worden verzekerd op basis van prijzen welke het gevolg zijn van tijdelijke overschotten.

De taak om de Nederlandse markt te blijven voorzien van de steeds in omvang toenemende energiebehoefte, blijft in eerste instantie rusten bij de bonafide maatschappijen, die daarvoor enorme investeringen moeten verrichten, van put tot pomp, en een uitgebreide organisatie in stand moeten houden.

In dit licht gezien is ook deze huidige „prijzenoorlog“ een verschijnsel dat niet gedramatiseerd behoeft te worden, doch voortvloeit uit normale wetten van vraag en aanbod, zoals die voor alle andere bedrijfstakken gelden.

„Arti et Pectini 1967“

De tentoonstelling „Arti et Pectini“ (d.i. „Voor de Kunst en voor de Schelp“), welke zoals eerder werd bekend gemaakt *) van 17 tot en met 23 januari 1967 in Fulchri Studio te Den Haag zal worden georganiseerd, zal daarna tevens in Amsterdam en Vlaardingen worden gehouden. De juiste data zullen te zijner tijd worden gepubliceerd. Het zal de vierde maal zijn dat een dergelijke tentoonstelling wordt gehouden. Zowel de jury als de pers constateerde in 1962, dat het peil van de ingezonden werken over het algemeen verheugend hoog was. Het grote aantal goede werken maakte het dan ook voor de jury niet eenvoudig de prijzen te bepalen.

Er werden toen ruim tweehonderdzeventig werkstukken ingezonden, waarvan er na selectie ruim honderdtachtig werden toegelaten. Evenals in 1962 zal voor de komende tentoonstelling als richtlijn worden aangehouden, dat van elke inzender tenminste één werkstuk wordt geëxposeerd. Een novum in deze reeks van tentoonstellingen zal ditmaal zijn, dat naast het oordeel van de jury tevens de mening van de bezoekers omtrent de tentoongestelde werken zal worden gevraagd. Uiteraard blijft echter uitsluitend het oordeel van de jury bepalend voor de officiële uitslag.

Deelneming

Deelneming aan de tentoonstelling staat open voor alle leden en gepensioneerde leden van het personeel van tot de

Koninklijke/Shell Groep behorende Maatschappijen in Nederland. Er kunnen werken in de volgende vijf categorieën worden ingezonden:

- | | |
|----------------------------|-------------------|
| A) schilderijen, | D) beeldhouwwerk, |
| B) aquarellen en gouaches, | E) glasmozaïek |
| C) tekeningen en grafiek, | |

en een ander echter onder voorwaarde dat het *eigen* en *oorspronkelijk* werk betreft en het niet reeds eerder voor de tentoonstellingen „Arti et Pectini“ 1954, 1958 en/of 1962 werd ingezonden.

Aanmelding tot deelneming kan geschieden door het bijgesloten formulier in te vullen en vóór 12 november 1966 te zenden aan het daarop aangegeven adres. Meerdere exemplaren kunnen worden aangevraagd bij Shell Tankers N.V., DFP/2, Postbus 874, Rotterdam.

Jury

Een jury bestaande uit de kunstenaars en kunstkenners J. Franken Pzn., F. Hamers en W. Hartman, zal beoordelen welke werkstukken tot de tentoonstelling zullen worden toegelaten, waarbij er rekening mee zal worden gehouden dat van elke inzender tenminste één werkstuk dient te worden toegelaten tenzij de beschikbare tentoonstellingsruimten niet toereikend zouden zijn.

De jury kan voor elk der categorieën de volgende prijzen toekennen: een eerste prijs van f 200,-; een tweede prijs van f 150,- en een derde prijs van f 75,-. De beslissing van de jury is bindend; beroep daarop is niet mogelijk.

*) In april 1966 - nummer van „Tussen Schip en Ka“.

vlootpersoneel/personalia

(in de periode 16.5 t/m 15.6 1966)

GEHUWD:

- 17.5: matroos M. J. W. A. Schuurs met mej. G. Pisa;
 18.5: koksmaat/bakker A. de Roode met mej. P. J. E. Viergever;
 21.5: matroos C. A. de Jong met mej. A. F. W. Vultink;
 2.6: J. J. L. Geerink, 4e wtk., met mej. M. T. H. van Gemert;
 2.6: W. S. M. Drent, 5e wtk., met mej. M. Hendriks;
 9.6: matroos A. Hey met mej. M. A. M. de Vries;
 17.6: stoker/olieman E. A. L. A. Tran met mej. C. Sozef.

GEBOREN:

- 20.5: Marjolein, dochter van G. Rietdijk, 3e wtk., en mevr. H. Rietdijk-Kocken;
 25.5: Roland Maarten, zoon van M. Hus, 2e stm., en mevr. E. Hus-Rotmans;
 30.5: Hendrick Karel, zoon van H. K. Paauw, 2e stm., en mevr. A. M. Paauw-Klop;
 8.6: Bart Louis, zoon van L. A. Veer, 3e stm., en mevr. M. Veer-Santens;
 10.6: Marcel Peter Hendrik, zoon van H. van Ommering, 5e wtk., en mevr. J. van Ommering-Groenenberg.

MET VERLOF:

- gezagv.: K. Drent, A. Boddé, H. Faber, J. Griik, J. C. de Groot, J. Kramer, J. de Graaf, J. van der Velden, P. J. Kalkman;
 1e stl: J. H. A. Budding, T. W. Pals, H. A. Schelvis, D. Rijk, G. Arkema, B. R. Teuben, H. H. Hacken;
 2e stl: J. E. Dekker, W. Bosma, A. J. Bloem, R. van Westendorp, P. M. de Graaf;
 3e stl: W. Hoogendijk, C. J. Clarisse, C. Verburgt, M. F. D. Becc, J. L. Pelle, J. Tebbenhoff, J. de Kok, A. Vlaar, J. A. M. Elias, A. Th. van Es, J. Wagenvoort;
 4e stl: C. W. Vervest, J. Werkhoven, J. G. Leenders, H. van Groen, M. Klein, J. G. Wientjes, G. van der Oord, D. J. van Dijk, G. E. Abbink, D. van Dijk;
 hfd.wtk: Th. H. J. Feldberg, P. D. J. H. Slegtenhorst, J. van der Stel, H. Tukker;
 2e wtk: G. Braak, J. van Duuren, R. M. F. van den Berg, A. de Coninck, G. Vis van Heemst;
 3e wtk: K. G. Kossen, W. G. van der Velden, J. Wielart, D. de Knecht, J. C. Zwart, W. A. M. Bouma, J. Visser, P. F. Vermeulen;
 4e wtk: F. F. Ozinga, W. J. M. Braeken, J. A. de Groot, F. K. J. Spangenberg, A. Sloot, J. C. Pisa, P. F. Buil, K. P. Kaal;

IN MEMORIAM

F. Bruin, 83 jaar, oud-gezagvoerder van N.V. Ned.-Ind. Tankstoomboot Mij.
 Overleden op 6 mei 1966 te De Bilt.
 A. I. J. Hilckmann, 74 jaar, oud-gezagvoerder van N.V. Ned.-Ind. Tankstoomboot Mij.
 In 1937 de Maatschappij verlaten na 23 dienstjaren.
 Overleden op 5 april 1966 te Voorburg.
 J. L. van der Kuyl, 71 jaar, oud-hoofdwerktuigkundige van N.V. Curaçaosche Scheepvaart Mij.
 In 1947 de Maatschappij verlaten na 22 dienstjaren.
 Overleden op 16 mei 1966 te Rotterdam.
 W. A. Spoel, 51 jaar, oud-gezagvoerder van Shell Tankers N.V.
 In 1960 de Maatschappij verlaten na 23 dienstjaren.
 Overleden op 28 mei 1966 te Rijswijk (Z.H.).

30 JAAR
IN DIENST



A. H. W. KARELSE
DFP/1
1936 - 1.6 - 1966

- 5e wtk: W. J. Grapendaal, H. M. Westerveld, L. Vlastra, D. Smit, J. Kossen, P. H. M. Maessen, M. H. Criellaard, G. C. Sloof, J. M. M. Siemerink, J. A. M. Leer, F. A. J. Boot, J. P. Kalkman, J. Smid, C. Hemmer, H. A. Scherpenhuijzen, J. P. van Boven, C. Houwer, H. Ruitenbeek.
 bootslieden: G. van Delft, J. H. A. Elbers, H. J. A. Savonije, P. H. A. v. d. Putten, C. J. de Fouw.
 1e pomplieden/bankwerker: A. J. Tinkhof, J. van Leeuwen, L. J. C. van Kuijen.
 2e pomplieden/bankwerker: C. G. J. van 't Zelfde, P. J. Temmerman, R. W. H. Tadema.
 wachtassistenten: J. C. van Willigen, P. W. Luyten, R. W. van Rooyen.
 bankwerkers: J. P. Bijlsma, R. van Zuylen, J. L. Muns, J. Punt, chef-hofmeesters: J. L. van Oyen, C. Weyers, F. B. Wayers, J. H. van Elteren, H. Scharloo.
 chef-koks: A. H. Siemerink, H. J. Lieshout, F. v. d. Nat.
 TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:
m.s. Abida: gezagv. H. E. Glansbeek, 4e stm. C. M. Honig, bankwerker J. F. van Schie.
m.s. Acila: 1e stm. L. van der Valk;
m.s. Acteona: 4e stm. C. J. Koster, 5e wtk. D. J. Plate;
m.s. Acteon: bankwerker F. W. Bosson;
s.s. Arca: radio-officier G. Dekker i.p.v. G. Bakker zoals abusievelijk vermeld in vorige Tussen Schip en Ka, 3e wtk. H. W. R. van Deutekom, 5e wtk. J. van Pijkeren;
s.s. Atys: gezagv. W. van Brakel, 4e stm. Th. P. Holst, hfd.wtk. W. A. van Rooijen, 5e wtk. J. Groeneweg;
 1e pompman/bankwerker A. P. L. van Vrijaldenhoven, 2e pompman/bankwerker H. P. J. van der Lenden;
m.s. Camitia: 4e stm. L. Kazemier, hfd.wtk. P. F. Geel; radio-officier A. Kik;
m.s. Cinulia: 1e stm. P. Janssen, wnd. 2e wtk. A. P. de Groot, 5e wtk. A. P. Koers;
m.s. Crania: 4e stm. W. van der Graaff, 4e wtk. C. A. van den Kroonenberg, radio-officier H. T. Wigmans;
m.s. Daphne: hfd.wtk. J. H. M. Hanssen;
m.s. Diadema: gezagv. L. H. de Vries, 2e stm. W. O. Kooij, 3e stm. R. van Kranen, 4e stm. L. N. Saal, 5e wtk. J. W. Heiligers, radio-officier A. van Helden;
s.s. Kara: gezagv. A. Tijsma, 1e stm. B. C. den Exter van den Brink, wnd. 2e stm. O. A. van Druten, 4e stm. R. A. van Gelderen, 2e wtk. Chr. Pietersen, wnd. 3e wtk. L. A. J. W. Bink, wnd. 4e wtk. F. J. van der Vorm, 5e wtk. S. P. van Galen, 5e wtk. J. Almekinders, radio-officier J. de Muijnck; bootsman C. J. de Knecht, 1e pompman/bankwerker C. J. Meloen, 2e pompman/bankwerker G. W. Schouten, hoofd kombuis W. F. H. van der Moezel;
s.s. Katelaysia: wnd. 1e stm. E. Moll, 2e wtk. A. J. Baerveldt;
s.s. Kellietia: gezagv. J. I. Boer, 2e wtk. S. A. Verhage, radio-officier R. Krommenhoek;
s.s. Kermia: gezagv. C. J. J. Rozema, 3e stm. R. E. Sieders;
s.s. Khasiella: gezagv. Tj. Kuijper, wnd. 3e stm. J. B. Krul, 3e wtk. N. P. Dekker, 4e wtk. J. J. L. Geerink, 5e wtk.

- P. Zappeij, 5e wtk. J. H. S. Brijde, 5e wtk. J. H. C. Vier-
telhauzen, bootsman H. C. den Daas, 1e pompman/bank-
werker C. Stolk, 2e pompman/bankwerker B. Verburg,
bankwerker J. H. L. Delsman, voorman C. Noordijk, hoofd
kombuis M. van Hagen, scheepskok F. J. Verwayen;
- s.s. **Korenia**: 3e stm. G. C. H. Dijkstra, 4e stm. B. H. Weers-
ma, 3e wtk. P. Balt, 5e wtk. J. C. Stenekes, 5e wtk. J. H.
G. Nuij, bootsman K. E. J. Watz, 1e pompman/bankwer-
ker C. Voorspuy, 2e pompman/bankwerker A. de Ruyter,
bankwerker J. Pot, hoofd kombuis L. Deynen, scheepskok
P. E. L. v. d. Heuvel;
- s.s. **Korovina**: 2e stm. E. Q. Abbes;
- s.s. **Kosicija**: wnd. 2e stm. L. D. J. van Zuilekom, 4e stm. J. I.
Boon;
- s.s. **Kosmatella**: 2e stm. C. R. Groen, wnd. 3e stm. E. A. Bik,
chef-hofmeester J. Baard;
- s.s. **Kryptos**: wnd. 3e wtk. J. J. Jonkman, 4e wtk. J. Prinsze,
5e wtk. P. Enter, radio-officier C. Veeningen;
- s.s. **Ondina**: commodore H. A. H. Hijlkema, 1e stm. P. J. F.
de Beus, 2e wtk. J. de Jong, 5e wtk. T. Scholte, 5e wtk.
W. Wartena;
- s.s. **Onoba**: 2e stm. J. Klein Roseboom, 3e stm. J. S. de Jong,
2e wtk. J. R. Alsmas, wnd. 3e wtk. C. P. Kortekaas, wnd.
4e wtk. A. J. Koelewijn, radio-officier P. W. Veijgen;
- s.s. **Philidora**: wnd. 3e stm. J. W. Nieuwerf;
- s.s. **Philine**: 2e stm. G. W. Bouma, 3e stm. W. van den Borr,
hfd.wtk. J. Broersen;
- s.s. **Philippia**: gezagv. K. J. van Noortwijk, hfd.wtk. J. van
der Meijde;
- s.s. **Sepia**: 2e stm. J. Post;
- s.s. **Vasum**: gezagv. K. Prins, 3e stm. P. J. M. Arts, wnd. 3e
wtk. A. J. Hulzebos, 5e wtk. G. v. Dalen, 5e wtk. H. Doff;
- s.s. **Viana**: 3e stm. A. J. de Kraker, 2e wtk. R. Groeneveld,
wnd. 3e wtk. C. J. van der Zaag, 5e wtk. R. C. Hoeboer,
radio-officier G. A. van Egmond;
- s.s. **Vivipara**: 3e wtk. J. I. Brangert, 5e wtk. J. C. A. Stevens,
5e wtk. J. H. M. A. van Jaarsveld, chef-hofmeester A. On-
derstal;
- s.s. **Zafra**: 1e stm. C. Vessies, 2e wtk. P. J. de Lange, 4e wtk.
T. Vromans, 5e wtk. M. J. Parent, radio-officier W. de
Vries;
- s.s. **Zaria**: hfd.wtk. P. van der Hout, radio-officier H. Dam-
mers.

DE DIENST VERLATEN:

- 3e wtk.: J. Blok;
4e wtk.: L. C. W. Biesheuvel, F. A. van Rooijen;
5e wtk.: J. P. Sijbesma.
wachtassistenten: B. Wolven, M. Boomsluiters;
1e pomplieden/bankwerker: B. S. Roos, R. Böck;
2e pomplieden/bankwerker: A. C. van Baalen, N. van Mar-
wijk;
bankwerkers: A. S. v. d. Sluis, G. Denekamp, L. G. v. Raalte.

BEHAALDE DIPLOMA's:

- 1e stuurman G. H. V.: 2e stl. H. A. Kuling, C. R. Groen;
2e stuurman G.H.V.: 3e stm. P. J. M. Arts;
2e stuurman G.H.V. Th.: 3e stm. D. E. Krijgsman;
3e stuurman G.H.V.: II. stl. J. I. Boon, C. M. Honig;
„C” Th.: 2e wtk. H. W. van Diepen;
„B” Th.: 4e wtk. N. C. van der Vecht;

IN DIENST GETREDEN: walpersoneel



R. J. HAANSTRA
sectie DFF/3
per 1.6



per 1.6
J. PRONK
sectie DFF/6



M. J. VROLIJK
sectie DFF/6
per 1.6



D. WESTSTRATE
sectie DFF/6
per 6.6

„B” Th.: 3e wtk. C. J. van der Ent;
A/Bth: 5e wtk. P. Zappeij, J. H. M. A. van Jaarsveld;
MVD: R. G. Hoeboer, P. J. A. Palsenbarg.

AANGESTELD ALS:

hfd.wtk.: J. van Duuren;
4e stm.: J. I. Boon, C. M. Honig;
5e wtk.: R. G. Hoeboer, P. J. A. Palsenbarg;
2e pompman/bankwerker: J. van Weyen.

TIJDELIJK TEWERKGESTELD BIJ SHELL MALAYSIA TE SINGAPORE:

1e stm.: J. W. Rutten.

mutaties walpersoneel

(in de periode 16.5 t/ 15.6 1966)

UIT DIENST:

1.6: mej. C. G. Kraan - sectie DFF/3.

GEHUWD:

- 26.5: mej. N. W. Klut - sectie DFF/5 - met de heer R. G. A.
van Dijk;
27.5: mej. R. M. Stolk - sectie DFF/6 - met de heer W. J. T.
de Geus.

GEBOREN:

- 30.5: Anita-Denise, dochter van I. J. A. van Dommelen -
sectie DFT/5 - en mevrouw M. B. J. van Dommelen-
Tillema;
5.6: Hans, zoon van J. M. van Duijn - sectie DFP/12 - en
mevrouw H. G. van Duijn-Pistor.

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

vijfde jaargang no. 11 — juli 1966
maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF
BEWERKEN VAN ARTIKELEN 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