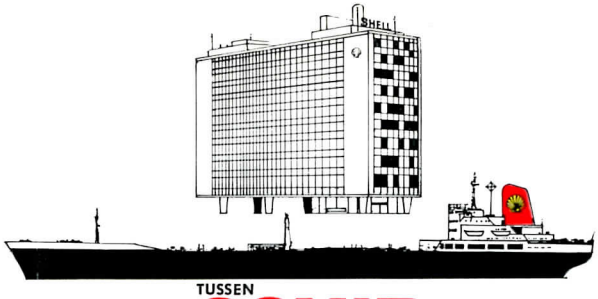


TUSSEN

SCHIP EN KA

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

JULI 1967

PRINSELIJKE DANK

Naar aanleiding van het telegram met gelukwensen dat de Raad van Commissarissen en de Directeuren der „Koninklijke" op 28 april aan Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Beatrix en aan Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Claus der Nederlanden zonden ter gelegenheid van de geboorte van hun zoon Prins Willem-Alexander, werd op 8 juni jl. de volgende brief ontvangen:

„In opdracht van Hunne Koninklijke Hoogheden Prinses Beatrix en Prins Claus der Nederlanden heb ik de eer u hun dank te betuigen voor de hartelijke gelukwensen ter gelegenheid van de geboorte van hun zoon.
Hunne Koninklijke Hoogheden hebben mij verzocht om uw bemiddeling in te roepen om hun dank ook te willen overbrengen aan het personeel van de Koninklijke/Shell Groep.

De Particulier Secretaresse,
(w.g.) M. C. C. Wijnen."

Uw speciale aandacht wordt gevestigd op onderstaande mededeling van de President-Directeur van Shell Nederland N.V., mr. J. R. H. van Schaik.

MEDEDELING AAN HET PERSONEEL VAN DE KONINKLIJKE/SHELL GROEP IN NEDERLAND

De vijandelijkheden in het Midden-Oosten zijn weliswaar gestaakt, maar de menselijke ellende die daardoor is veroorzaakt duurt nog voort.
Hoewel de Groep zich ook bij voorgaande acties steeds op het standpunt heeft gesteld dat iedere employé voor zichzelf behoort te bepalen op welke wijze en in welke mate hij aan hulpacties wenst bij te dragen, zou ik in dit geval alle employés die zulks nog niet gedaan hebben willen opwekken een bijdrage te geven aan de instelling hunner keuze.
De Maatschappij heeft ten behoeve van de slachtoffers een bedrag ter beschikking gesteld aan het Nederlandsche Roode Kruis."

MEDEDELINGEN VAN DE DIRECTIE

In de op 19 juni jl. gehouden vergadering van de Raad van Beheer van Shell Tankers N.V. zijn de heren G. den Bakker en L. F. van den Belt, beiden voorheen Algemeen Procuratiehouder, met ingang van dezelfde datum benoemd tot Adjunct-Directeur van Shell Tankers N.V.

De nieuw-benoemde Adjunct-Directeuren van Shell Tankers N.V.

G. DEN BAKKER
Hoofd van de afd. Technische en Nautische Diensten (DFT).

L. F. VAN DEN BELT
Hoofd van de afd. Personeel (DFP).

De Raad van Beheer van Shell Tankers N.V., die op 19 juni jl. in vergadering bijeen kwam.

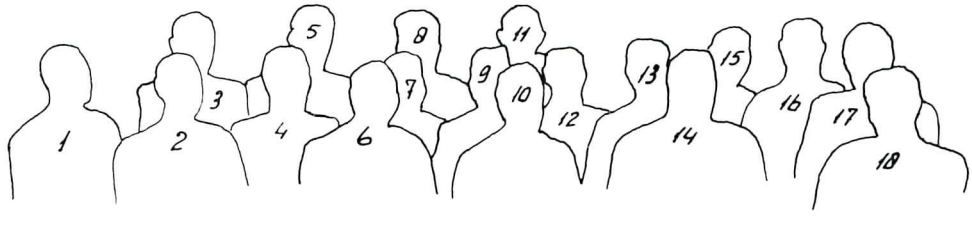
V.l.n.r. de heren M. de Jong, D. Rodenburg, mr. G. A. Wagner, mr. J. R. H. van Schaik, mr. J. H. Diephuis en mr. J. van den Berg.

BIJ DE VOORPLAAT — entree tot de Benelux-tunnel. Meer over deze nieuwe tunnel vindt u op de pagina's 8, 9 en 10.
(Foto: Bart Hofmeester, R'dam)

ZEVENDE ORIËNTATIEBIJEENKOMST VOOR GEZAGVOERDERS EN HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN, DIE OP 19 JUNI JL. IN HET SHELL-GEBOUW WERD GEHOUDEN

Op de foto v.l.n.r.:

1. *J. R. Cupido - DFP/13*
2. *M. de Jong - DFF*
3. *G. W. Bakker - DFC*
4. *kapt. P. G. C. M. Passieux*
5. *hfd.wtk. J. M. de Jong*
6. *hfd.wtk. J. P. Hasenack*
7. *hfd.wtk. A. W. Brakel*
8. *kapt. H. C. Mantel*
9. *hfd.wtk. O. K. Nicolai*
10. *kapt. W. Kuyper*
11. *kapt. F. van Tongeren - DFB*
12. *kapt. N. H. van der Heiden*



13. *hfd.wtk. W. Balvers*
14. *kapt. C. Vriend*
15. *kapt. C. J. van de Weijer - DFA*
16. *kapt. D. J. E. Boonstra*
17. *L. F. van den Belt - DFP*
18. *G. den Bakker - DFT*

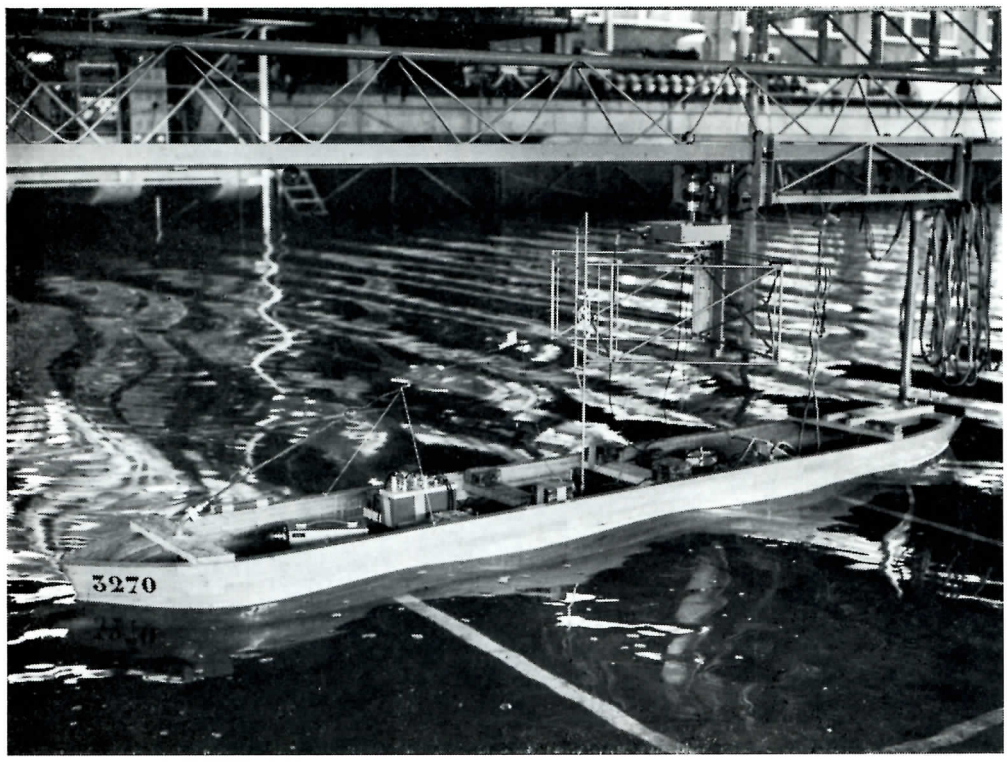
POST VOOR DE OPVARENDEN VAN ONZE SCHEPEN

Ter rede van Kaapstad

Onlangs heeft de Maatschappij besloten aan de gezagvoerders van onze schepen toe te staan, voorlopig bij wijze van proef, om op de rede van Kaapstad een kort oponthoud te hebben teneinde voor het schip bestemde post aan boord te nemen, indien deze haven op een lange reis wordt gepasseerd.
Wij willen onze lezers, in het bijzonder de familieleden van opvarenden, op deze nieuwe faciliteit wijzen. Om de post voor dat doel tijdig in Kaapstad beschikbaar te hebben is het gewenst dat de voor een schip bestemde post een week voor de vermoedelijke datum van aankomst ter rede van Kaapstad op het kantoor te Rotterdam is ontvangen.
Het is een bekend feit dat de ontvangst van particuliere post door de opvarenden altijd zeer wordt gewaardeerd. Wij hopen dan ook dat van bovengenoemde mogelijkheid van postverzending veel gebruik zal worden gemaakt.

In het Midden-Oosten

De moeilijkheden in het Midden-Oosten hebben ons begin juni parten gespeeld bij de aflevering van post aan boord van onze schepen liggende in of op weg naar havens in dit gebied.
Zoals gebruikelijk bij iedere deroutering van een schip, worden de agenten in de haven die, in afwijking van het oorspronkelijke reisschema, niet door het schip wordt aangedaan, verzocht de post door te sturen of aan ons terug te zenden. Dit ging door het conflict in het Midden-Oosten met enige moeilijkheden gepaard, daar — zoals u ook uit kranteberichten zal zijn gebleken — alle brief-, telex- en telegramverkeer enige tijd is gestagneerd geweest. Helaas moet dan ook met enige vertraging in de aflevering van de in die tijd verzonden post rekening worden gehouden.
Juist onder de huidige omstandigheden is het raadzaam de post voor de opvarenden via ons kantoor te verzenden, daar wij uiteraard tijdig de beschikking hebben over opgave van routewijziging en dergelijke.
Als de afzenders van brieven aan de schepen voor zichzelf de datum willen noteren waarop zij hun post aan ons kantoor voor verdere doorzending afzonden, zullen wij bij navraag met vrij grote zekerheid kunnen antwoorden op de vraag of de post het schip al bereikt kan hebben of niet.
In ieder geval wordt aan de verzending de grootste aandacht besteed en wordt alles in het werk gesteld om de vertraging tot een minimum te beperken.



Schaalmodel van een reuzentanker (met pantograaf).

Foto: N.S.P., Wageningen

DE GEUL

Voor onderstaand artikel ontleenden wij enkele gegevens aan „De Tijd/Maasbode" van 16 maart jl., terwijl het Nederlandsch Scheepsbouwkundig Proefstation ons de laatste bijzonderheden deed toekomen met betrekking tot de modelproeven die aldaar, in opdracht van de Rijkswaterstaat-Directie Benedenrivieren, worden genomen.

Op 15 december 1966 voer de Franse Shell-tanker „Sitala" als eerste door de vaargeul, die als proef door middel van boeien voor de ingang van de Nieuwe Waterweg is uitgezet. Daarmee begon een serie proeven naar het gedrag van tankers die Europoort binnenlopen, ter bepaling van de breedte van de geul die daarvoor gegraven moet worden.

De veelbesproken Rotterdamse vaargeul voor 200.000 tons olietankers zal noordelijk worden gegraven van het hiervoor bedoelde proeftraject. Weliswaar kan, vanwege de beperkte diepte in de proefgeul, slechts worden gewerkt met schepen van 50.000 tot ongeveer 130.000 ton, maar met de gegevens die hier verkregen worden, kan het Nederlandsch Scheepsbouwkundig Proefstation in Wageningen verder werken.

Daar worden de schepen op schaal nagemaakt voor het uitvoeren van vaarproeven. De resultaten van deze proeven worden dan vergeleken met die van de proeven op ware grootte. Als de uitslagen met elkaar kloppen kunnen natuurgetrouwe proeven genomen worden met schaalmodellen van supertankers, die nu Rotterdam/Europoort nog niet — volbeladen — aandoen.

De proefgeul is vier mijl lang. De boeien liggen twee mijl van elkaar af. De breedte is driehonderd meter. In verband met het grote belang van de vaargeul — zowel voor Rotterdam als voor de olie-maatschappijen — verlenen o.a. Esso en Shell hun medewerking aan het „proef"-varen.

In maart jl. is een proef gehouden met de „Niso", de grootste Shell-tanker, geladen met 117.000 ton ruwe olie uit Koeweit, lengte over alles 265 meter, breedte 42,10 meter, diepgang ruim 15 meter.

Voor de proefnemingen wordt een speciale meetploeg van Rijkswaterstaat — bestaande uit vier man — met de loodsboot aan boord gebracht. Veel apparatuur wordt medegenomen, onder andere de voor een zo nauwkeurig mogelijke plaatsbepaling speciaal ontwikkelde mobiele „Hi-Fix"-ontvanger.

„Hi-Fix" is, voor beperkt gebied, een nauwkeurige methode van plaatsbepaling. Op drie plaatsen aan de wal staan zenders: de hoofdzender in Nieuwerhoorn aan het Voornse Kanaal en twee hulpzenders in Monster en Goeree.

Van hieruit worden radiogolven uitgezonden; bij de plaatsbepaling worden de faseverschillen tussen de ontvangen signalen bepaald door de ontvanger aan boord, die de resultaten door middel van tellers weergeeft.

De proefgeul is zodanig gesitueerd dat één der tellers een constante waarde geeft langs de gehele as van de geul.

Afwijkingen van deze constante waarde geven dus in het algemeen de afwijkingen van het schip ten opzichte van de as.

Het andere getal bepaalt de plaats waar het schip zich op of naast die aslijn bevindt. De werkelijk gevaren route kan dan op kaarten worden ingetekend.

Behalve de „Hi-Fix"-waarnemingen worden ook continu de koershoek en de roerhoek gemeten en geregistreerd. Aan de wal wordt het schip bovendien constant in de gaten gehouden door een radarwaarnemer, die de posities noteert zoals hij die op het radarscherm afleest. Bij de uiteindelijke verwerking van de gegevens op tekeningen dienen de posities van de radar en van de „Hi-Fix" elkaar te dekken.

Aanvankelijk werd op zicht tussen de boeien door gevaren, met de Hi-Fix als controle. Daarna is men begonnen de Hi-Fix niet als controlemiddel maar als navigatiemiddel te gebruiken, de loods ging er op varen en dat betekende een aanmerkelijke verbetering.

De mogelijkheid bestaat dan ook dat in de toekomst, bij de definitieve geul, niet volstaan zal kunnen worden met radar, geleidelichten, enz., maar dat wellicht aanvullende apparatuur nodig zal blijken, bijvoorbeeld „Hi-Fix", om zeker te zijn van een nauwkeurige plaatsbepaling van het reuzenschip in de diepe, maar relatief smalle doorgang.

Wat de minimale diepte en breedte moet worden van de vaargeul naar het nieuw te bouwen laad- en losgebied in Europoort zal in het Nederlandsch Scheepsbouwkundig Proefstation te Wageningen nader worden onderzocht. Hierbij houdt men er rekening mee dat de afmetingen van tankers in de 200.000 tons klasse zullen zijn: ca. 300 meter lang en 47 meter breed, bij een diepgang van ca. 19 meter. De waterverplaatsing is om en nabij 237.000 ton.

Ten behoeve van deze proeven voor de Rijkswaterstaat werd een houten scheeps-

model vervaardigd op schaal 1 : 82,5, voorzien van roer en schroef. Ook de gewichtsverdeling van het model is op schaal nagebootst naar de werkelijkheid. Dit is noodzakelijk, omdat de proeven worden uitgevoerd onder zogenaamde dynamische omstandigheden (manoeuvreren in golven en stroom), waarbij de gewichtsverdeling een belangrijk effect heeft op de bewegingen van het schip.
Het uit te voeren programma bestaat uit twee delen, te weten een onderzoek in regelmatige golven en één in onregelmatige golven.
Bij het onderzoek in regelmatige golven wordt alleen het gedrag in achterinkomende golven onderzocht.
Bij onregelmatige golven wordt ook nog het gedrag van het schip bij een golfrichting die een hoek van 45° maakt met de vaarrichting van het schip, onderzocht.
Het hele programma wordt uitgevoerd bij waterdiepten die 10 %, 15 % en 20 % groter zijn dan de diepgang van het geladen schip.
De schroef van het model wordt aangedreven door een elektromotor. Het servomechanisme, dat het roer bedient, ontvangt zijn commando's van een koersgyro in het model.
De roerbewegingen (aantal en grootte) die nodig zijn om het model op een door een automatische piloot opgegeven koers te houden, worden radiografisch naar de wal geseind en geregistreerd op grafiekenpapier of geponst in ponsband voor uitwerking op een elektronische rekenmachine.
Op dezelfde wijze worden de zes bewegingscomponenten, te weten stampen, slingeren, gieren, verzetten, schrikken en dompen, verwerkt. Deze signalen worden gemeten door middel van potentiometers, die aan een speciaal voor dit doel ontwikkeld volgsysteem bevestigd zijn. Deze zogenaamde pantograaf is op de foto op pag. 4 duidelijk te zien.
De ponsband met de meetresultaten wordt aan de rekenmachine van het N.S.P. toegevoerd en zodanig verwerkt, dat beoordeling van het gedrag van het schip onder de omstandigheden die in de vaargeul kunnen optreden, mogelijk is.
De kosten verbonden aan het uitdiepen en verbreden van de vaargeul zijn hoog. Men wil dus zo nauwkeurig mogelijk weten, welke de minimale waterdiepte en geulbreedte is om onder gegeven omstandigheden veilig de plaats van bestemming te kunnen bereiken. De aan de uitvoering van de proeven gestelde eisen van nauwkeurigheid zijn dan ook zeer groot.
Uit het voorgaande blijkt dat op alle mogelijke manieren getracht wordt de veilige vaart van de toekomstige supertankers in Europoort te verzekeren.

De NISO in de proefgeul. Naast roerganger Kwong Kwok Ming de loods C. Sparling, daarnaast Commodore H. Hylkema.
Foto: Ary Groeneveld

„Hi-Fix"- en televisie-ontvanger.

RAMP MET DE „TORREY CANYON"

De ramp die zich aan dit schip heeft voltrokken en zulke verstrekkende gevolgen heeft gehad, is behalve via de vele publikaties in wereldpers en vakbladen ook per Maatschappij-circulaire No. 290 van 28 april 1967 onder uw aandacht gebracht. Hieronder volgt een exposé omtrent de toedracht van dit ernstige ongeval zoals dit werd vastgesteld door de Raad van Onderzoek van de Republiek Liberia.

Het s.s. „Torrey Canyon" was een enkelschroef-schip met een turbinevermogen van 25.000 P.K.; een brt. van 61.263 en was met 119.328 ton ruwe olie op weg van Mena al Ahmadi naar Milford Haven. De gemiddelde diepgang was 52'-9" bij vertrek uit Mena.

Het schip was voorzien van een stuurinrichting met zowel automatische als handbediening, terwijl bovendien door middel van een „control handle" van koers veranderd kon worden. Het schip was verder uitgerust met radar, loran, richtingzoeker, echolood en koersschrijver. Het middagbestek op 17 maart gaf een positie van 45°06' noord en 08°51' West; deze positie week niet af van de reeds gevolgde koerslijn van 018°, die het schip bewesten de Scilly eilanden zou doen passeren. Er werd automatisch gestuurd en een roerganger, die tevens als uitkijk dienst deed, stond stand-by op de brug. Radarcontact met de Scilly's werd verwacht op 18 maart om 6 uur.

De gezagvoerder had schriftelijke instructies op de brug achtergelaten, dat hij geroepen wenste te worden indien radarcontact met de eilanden werd gemaakt. De 1e stuurman kwam op 18 maart om 4 uur op wacht. De vaart over de grond was ± 15.75 mijl. Het weer was lichtelijk heiig, maar het zicht goed, wind noordwestelijk, kracht 5, en de zee matig. Om 5 uur werd de radar bijgezet op het 40 mijls bereik. Om 6.30 uur werden de Scilly's op de radar waargenomen op ± 24 mijl afstand, en iets over **bakboord** boeg. De 1e stuurman, constaterend dat de voorliggende koers van 018° het schip **beoosten** de Scilly's zou doen passeren, bracht ten 6.55 uur het Bishop Rock vuur recht vooruit op een koers van 006°, het aan de gezagvoerder overlatend hoeveel verdere koersverandering over bakboord gewenst zou zijn om de Scilly's bewesten te passeren. Hij rapporteerde de situatie aan de gezagvoerder per telefoon. Deze vroeg of de oorspronkelijke koers van 018° het schip vrij en beoosten van de Scilly's zou brengen, hetgeen de 1e stuurman bevestigde. Hierop gaf de gezagvoerder orders om de oude koers weer te gaan sturen, hetgeen werd opgevolgd.

De reden dat de gezagvoerder beoosten de Scilly's langs wilde gaan, was, dat dit onder de omstandigheden een bekorting van 8 mijl betekende ten opzichte van de langere route bewesten de Scilly's. Aangezien hij het hoogwatertij nabij Milford haven om 23 uur van dezelfde dag wilde halen, omdat het schip anders 5 dagen moest wachten in verband met de grote diepgang tot het volgende gunstige getijde, oordeelde hij het nodig de kortere route te nemen.

Deze beslissing werd mede bepaald door zijn oordeel, dat geen risico's waren verbonden aan het vaarwater beoosten de Scilly's. Verder wilde hij in rustig vaarwater nog lading doen overlopen, in verband met sagging, waarvoor hij 4 of 5 uur dacht nodig te hebben, hoewel de 1e stuurman dat reeds onder de reis in de buurt van de Scilly's wilde doen. Er is evenwel gebleken dat zelfs de route bewesten de Scilly's langs, slechts een afstand van 145 mijl betekende of ± 10 uur varen, waardoor zelfs met een oponthoud voor het shiften van lading, het tij ruim gehaald had kunnen worden.

Uit het onderzoek is tevens gebleken dat de gezagvoerder praktisch geen ervaring had in de wateren beoosten de Scilly's. Om over zevenen kwam de gezagvoerder op de brug toen de „Torrey Canyon" zich ± 15 mijl bezuid zuid-oosten van Bishop Rock bevond. Hoewel het daglicht was, waren de Scilly's nog niet zichtbaar. Er werd nog steeds automatisch gestuurd.

Om 8 uur, toen de 3e stuurman op wacht kwam, was de positie 5 mijl bezuid-oosten de Peninnis Head vuurtoren (zie bijgaande situatieschets). De lucht was gedeeltelijk bewolkt, zicht ± 12 mijl, wind NNW.-lijk. Het was hoog water, de stroom zuidoostelijk, stroomsterkte ± 1 mijl. De posities werden nu zowel met zichtpeilingen als op de radar bepaald. Ten 08.18 was de positie 4,7 mijl beoosten Peninnis Head. Op dat ogenblik besloot de gezagvoerder te passeren tussen St. Martin en Seven Stones. Nog steeds automatisch sturend, veranderde de gezagvoerder zelf van koers, eerst tot 16°, enige minuten later tot 13°.

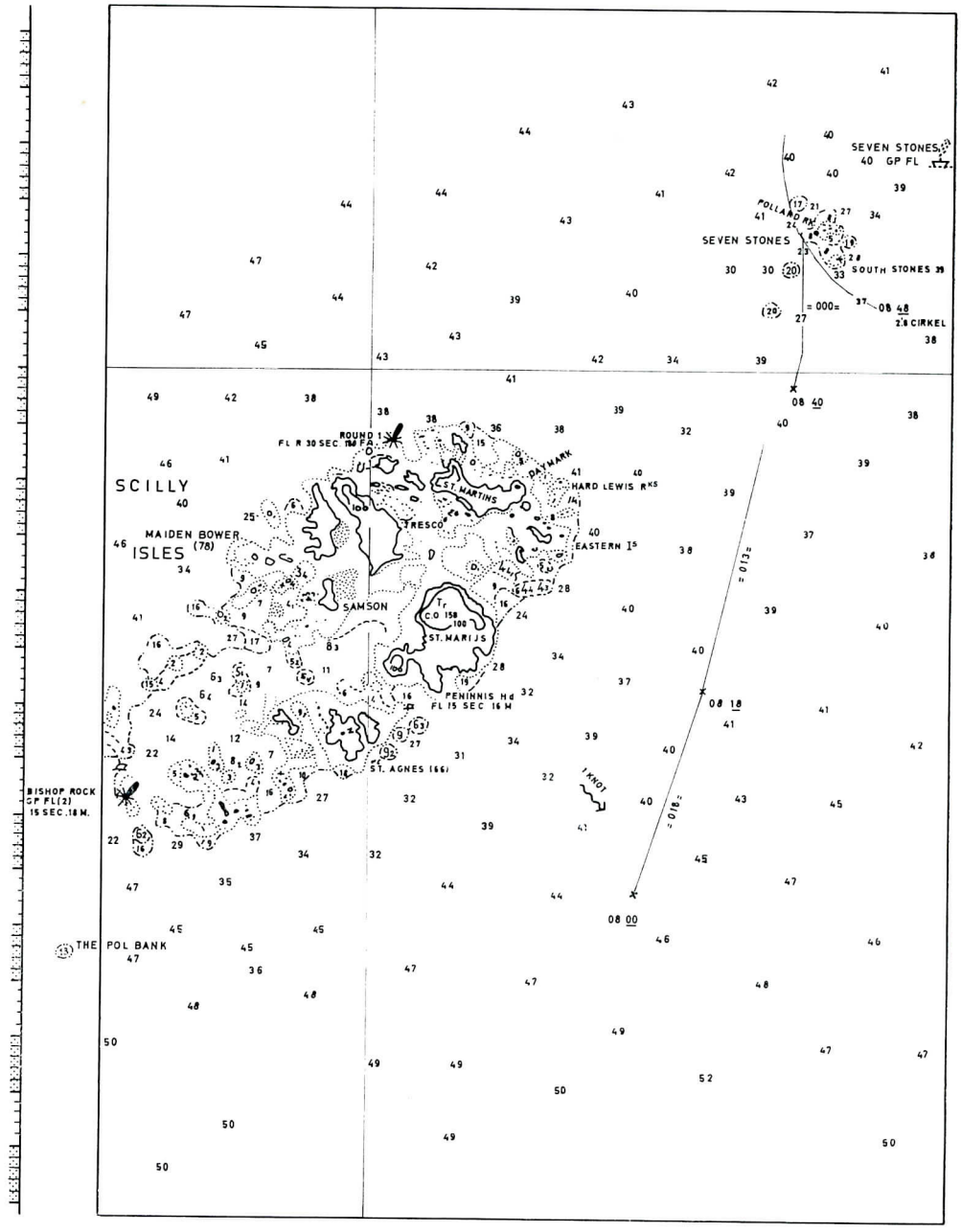
Enige kleine vissersvaartuigen werden aan bakboord vooruit waargenomen, doch er kon niet bepaald worden of het meeliggers of koerskruisers waren. Tevens werden er rode ballen, visnetten markerend, gezien. Het was de bedoeling van de gezagvoerder om een koers van 325° te gaan sturen als het schip het midden van de doorgang tussen de Scilly's en St. Martin's Head bereikt zou hebben.

Daar aangekomen lag een van de vissersboten nog aan bakboord en verhinderde de voorgenomen koersverandering. Om 8.38 werd een peiling genomen, die door de gezagvoerder onbetrouwbaar werd geacht, en een nieuwe peiling ten 08.40 gaf een positie van 4,8 mijl van Seven Stones'

Veel is reeds gepubliceerd over de scheepsramp van de „Torrey Canyon". Door deze publiciteit en het spectaculaire aspect van deze scheepsramp is ineens de grote tanker gebrandmerkt als het zwarte schaap van de koopvaardij.

Wij menen er daarom goed aan te doen om in ons maandblad een uittreksel van het officiële onderzoek naar de scheepsramp op te nemen, daar hieruit blijkt, zoals reeds eerder in het openbaar beklemtoond, dat deze ramp geen enkel verband houdt met de grootte van het schip, de uitrusting daarvan of de aard van de lading, doch zuiver en alleen met beoordelings- en beleidsfouten van de scheepsleiding.

Dit neemt evenwel niet weg, dat de scheepsramp vele vragen heeft opgeworpen, welke door de „Inter Governmental Maritime Control Organization" (I.M.C.O.) nader zijn geformuleerd en vastgelegd, met het oogmerk om hierover internationale overeenkomsten te sluiten.



lichtschip verwijderd, met een peiling van 033°, dat wil zeggen nog slechts **2½ mijl zuid ten westen van de Seven Stones' rotsen.** De gezagvoerder, zich nu realiserend dat hij zich dichter bij de rotsen bevond dan hij verwachtte, besloot **noord** te gaan sturen, en veranderde wederom ten 08.42 persoonlijk van koers, daarbij overgaand van automatische op handbesturing en op de nieuwe koers voorliggend heeft hij volgens zijn zeggen weer op **automatisch overgeschakeld.** Hij heeft verklaard dat een verdere koersverandering aan bakboord wederom niet mogelijk was door de aanwezigheid van een vissersboot.

Om 8.48 werd door de 3e stuurman wederom een positie bepaald en bleek de afstand tot het lichtschip slechts 2,8 mijl te zijn (geen peiling opgegeven). De gezagvoerder, constaterend dat zijn schip zich gevaarlijk dicht bij de Seven Stones bevond, schreeuwde de roerganger/uitkijk, die zich op de stuurboordbrugvleugel bevond, toe het roer te nemen en hard bakboord te geven. Het schip reageerde evenwel niet toen deze order werd uitgevoerd. De roerganger waarschuwde, waarop de gezagvoerder, ziende dat de „selector switch" op „control" stond, deze op handbediening zette.

De boeg van de „Torrey Canyon" ging bakboord uit, maar bij een koers van 350° liep het schip ten 08.50 op „Pollard Rock". De machines werden gestopt, tanks werden gepeild, waarbij bleek dat tenminste de zes stuurboord ladingtanks waren opengescheurd.

Het verdere lot van de „Torrey Canyon" en de gevolgen van deze ramp, mogen als bekend worden verondersteld. De conclusies van de Raad van Onderzoek luiden als volgt:

De gezagvoerder alléén is geheel verantwoordelijk voor deze ramp. Het was uitsluitend zijn beslissing tussen de Scilly's en de Seven Stones door te gaan. Hij heeft zijn officieren niet geraadpleegd, noch hen van zijn bedoelingen op de hoogte gesteld. De Raad stelt vast dat de gezagvoerder geen blijk van een weloverwogen oordeel of van goed zeemanschap gegeven heeft, noch kan hij geacht worden onder de gegeven omstandigheden de juiste beslissing te hebben genomen. Bewezen vond de Raad dat geen technische storingen op de „Torrey Canyon" zijn opgetreden, die medegewerkt zouden kunnen hebben aan de oorzaken van de ramp.

Het werd onvoorzichtig bevonden de Scilly eilanden ten oosten te ronden in plaats van de oorspronkelijke bedoeling bewesten langs te passeren. Met een dergelijk diepgeladen en groot schip werd, mede door de onbekendheid met het vaarwater, hiermede een onnodig risico genomen.

Bovendien werd de gezagvoerder nalatig bevonden op de volgende punten:

a) dat hij probeerde tussen de Scilly's en de Seven Stones door te gaan in plaats van tussen Seven Stones' lichtschip en Land's End. Zowel de „Channel Pilot No. 1" als de Sailing Directions (U.S. Naval Oceanographic Office) stellen, dat een schip uit de zuid komende, Seven Stones' lichtschip op een peiling van minder dan 343° moet houden;
b) dat hij ten 8.40 uur alsnog niet over stuurboord is rondgegaan;
c) zijn schip in een beperkt vaarwater, in de aanwezigheid van vissersschepen nog automatisch liet besturen;
d) er geen vaart verminderd werd, toen de „Torrey Canyon" in gevaar dreigde te komen;
e) er geen voldoende bekendheid bleek te bestaan met de inrichting en het gebruik van de stuurinrichting.

Het diploma van de gezagvoerder is ingetrokken.

DE BENELUX-TUNNEL GEOPEND

(en de mogelijkheden die dit voor de zeevarenden en hun familie biedt)

Voor degenen onder onze zeevarenden die in Europoort of in de Petroleumhavens te Pernis van hun schip afmonsteren, met verlof gaan of anderszins in de gelegenheid worden gesteld hun schip voor korte tijd te verlaten, biedt de opening van de Benelux-tunnel nieuwe mogelijkheden. Vooral voor degenen die niet speciaal naar Rotterdam moeten doch in Schiedam woonachtig zijn of vandaar met de trein verder reizen, kan deze nieuwe tunnel, die op 5 juni jl. door H.M. de Koningin is geopend, een aanmerkelijke besparing op reistijd betekenen.

Afgezien van de wagens van Ten Kate uit Oostvoorne, die zesmaal per dag voor de gezagvoerder van een in Europoort gelegen Shell-schip ter beschikking staan voor vervoer van opvarenden en hun eventuele bagage, alsmede voor vervoer van het Centraal Station/Shell Gebouw te Rotterdam naar het schip om 12.00 uur 's nachts, zijn er slechts beperkte mogelijkheden tot vervoer uit Europoort. Men kan een taxi bestellen en rijden naar het veer van Rozenburg naar Maassluis, of men kan de R.E.T./R.T.M. bus — lijn 53 — van het dorp Rozenburg over Hoogvliet naar Rotterdam nemen, maar vooral door de vertraging nabij Rotterdam door de verkeersopstoppingen is deze laatste verbinding zeer tijdrovend.
Thans is er evenwel een overstapmogelijkheid in Hoogvliet, vanwaar men met buslijn 78 van de R.E.T./R.T.M. door de nieuwe tunnel naar het station te Schiedam wordt gebracht. Deze buslijn onderhoudt een ½ uur verbinding tot 's avonds 07.00 uur, waarna de frequentie eenmaal per uur wordt, evenals zondags. Tijdens de ½ uur-frequentieperiode rijdt eenmaal per uur de bus langs Station Vlaardingen-Oost. Op deze manier is het mogelijk de door velen vermaledijde Groene Kruisweg naar Rotterdam, met de daaraan verbonden vertraging wanneer de Maastunnel wordt bereikt, te omzeilen.
Logisch dat Shell, wier terreinen een panorama vormen voor de gebruikers van de Benelux-tunnel die vanuit de richting Vlaardingen in Pernis weer „boven komen", langs de weg gaat timmeren. Om dat oostelijk „gezicht" van het fabrieks-complex een representatief karakter te geven, dienen een aantal knalgeel geverfde tanks voorzien van een opvallend Shell-embleem, terwijl in de avonduren verlichting voor de finishing touch zorgt. Op een aantal tanks, die zijn geïsoleerd met polyurethaanschuim, zijn direct op de schuimlaag de letters Shell aangebracht. Het hekwerk langs de Butaanweg krijgt een opknapbeurt met behulp van de gele markeringsplaten van het type zoals ze ook zijn aangebracht op het hek langs de Nieuwe Waterweg. Naast een aantal verlichtingsmasten komen er bij de portiersloge van poort 14 ook nog vlaggemasten. Alles bij elkaar belooft het een fraai nieuw visitekaartje te worden.
Ligt het schip in de Petroleumhavens te Pernis, dan werd men tot heden meestal door de terreinbus gebracht naar het ponton, vanwaar het Maatschappij-bootje voor verbinding met Vlaardingen zorgt. Hierin is met ingang van 1 juli 1967 verandering gekomen in zoverre, dat men nu — na van de steigerman het telefoonnummer voor het bestellen van de terreinbus gekregen te hebben — deze bus kan oproepen, waarna deze u of naar het Zeemanshuis aan de Vondelingenweg brengt of naar de halte van de hiervoor reeds genoemde buslijn 78, die u door de tunnel naar Schiedam brengt. Komende uit Schiedam, dient u van deze zelfde halte naar Poort 5 te gaan en daar om busvervoer te vragen naar uw schip langs de terreinen te Pernis.
Er zijn nog andere vervoerdiensten om de zeevarende vanaf zijn schip naar huis of de stad te brengen — denken we slechts aan de busdienst die Seamen's Welfare 's avonds uitvoert van Europoort (18.15 uur) naar Rotterdam en terug van Centraal Station (23.00 uur) naar Europoort.
Voor degenen die per auto worden gehaald en gebracht of door familieleden met eigen auto bezocht, is er evenwel minder vertraging op de weg nu de Benelux-tunnel in gebruik is genomen. Immers, wanneer men niet uit Rotterdam zelf komt, is Europoort nu niet alleen te bereiken via de pont bij Maassluis, doch ook rechtstreeks vanuit Schiedam, dat door het Westland weer een goede verbinding heeft met Den Haag, Delft en omstreken.
Wanneer alle aansluitwegen eenmaal gereed zijn, zullen ook velen die naar of van Amsterdam en Utrecht rijden, ongetwijfeld meer gebruik gaan maken van deze nieuwe verbinding.
Hoe is het nu mogelijk dat deze nieuwe tunnel zo snel klaargekomen is ondanks de kapitaalschaarste waarmede het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zo zeer te kampen heeft? Uit het feit, dat deze nieuwe tunnel een toltunnel is (*f* 1,— voor personenauto, *f* 0,15 als passagier in bus 78 naar of van Schiedam) zal het u duidelijk zijn dat het particulier initiatief hier flink de hand in heeft gehad. Hij zal als toltunnel worden geëxploiteerd tot aan het tijdstip waarop het Rijk de tunnel zal overnemen tegen boekwaarde (bouwkosten + exploitatiekosten + rente — tolopbrengst). De tunnel zelf is een wonder van techniek en het zal u opvallen, dat de techniek waarlijk niet stil gestaan heeft tussen de bouw van de Maastunnel te Rotterdam en de Benelux-tunnel.
Zodra u met de auto de tunnel nadert, valt u het verschil al op. Men had hier nog de ruimte bij het bouwen, vandaar dat de gehele toevoer breder is opgezet en de congestie die de Maastunnel zo zeer kenmerkt, hier ontbreekt. Grote borden boven de weg sorteren het verkeer al in grote vrachtwagens, personenauto's met aanhangwagen, personenauto's wier berijders geen gepast geld bij de hand hebben en degenen die vlot willen doorrijden, d.w.z. hun gulden klaar hebben.
Voor deze laatsten is er een werkelijk vernuftig stalen mandje, waarin zij hun gulden kunnen werpen, die dan vanzelf de gleuf opzoekt en — wanneer de automaat eenmaal heeft geconstateerd dat het een echte is — het rode licht omzet op groen en de weg voor u vrijmaakt. Probeert u niet het met een knoop, een kwartje en dergelijke te doen. De automaat slikt het niet en stelt een sirene in werking, waardoor u duchtig aan de kaak wordt gesteld, afgezien van het feit, dat dit u uiteraard een bekeuring kan kosten.
Het enigszins angstaanjagende gezoem dat u in de Maastunnel soms beklemt, is hier volkomen afwezig. Dit komt niet alleen doordat de Benelux-tunnel nog niet die verkeersdrukte te verwerken heeft als de Maastunnel, maar ook doordat de wanden achterover-hellend zijn, zodat het

Het zonwerende aluminium rooster, dat weliswaar een gedeelte van het daglicht doorlaat doch de directe zonnestralen onderschept. Aan het begin van het gesloten gedeelte is een dubbel aantal T.L.-buizen aangebracht om de geleidelijkheid van de lichtval te bevorderen. 's Nachts, wanneer het donker is op de weg en licht in de tunnel, wordt de verlichting in de tunnel gedimd en wordt onder de zonwerende roosters de verlichting ontstoken.

Foto: Bart Hofmeester, Rotterdam

geluid naar het plafond wordt gekaatst, waar het door de akoestische bekleding wordt geabsorbeerd.
De snelheid waarmede u door de tunnel mag rijden is onbeperkt. Met andere woorden, doordat u vergeleken met de Maastunnel te Rotterdam, twee- of driemaal zo hard er doorheen rijdt, lijkt de tunnel veel korter, wat ook nog in de hand wordt gewerkt door de lichtval, die uw ogen zeer geleidelijk doet wennen aan het tunnellicht en u het idee geeft nog niet in de tunnel zelf te zijn gekomen. Vergist u zich echter niet: het gesloten gedeelte van de tunnel is nog altijd 795 meter lang; met de afritten mee is de totale tunnellengte 1300 meter. Niet minder dan 44.000 meter voorgespannen betonpalen zijn er gebruikt om deze tunnel, die een gebogen tracé heeft, stevig te funderen. Het diepste punt van het wegdek ligt op 22,50 meter onder N.A.P., waardoor op 13 meter —N.A.P. een vaargeul van 275 meter breedte beschikbaar blijft en bij een eventuele verdieping van de rivierbodem tot 16 meter —N.A.P., één van 125 meter breedte. De helling van het wegdek bedraagt 1 op 22.
De ventilatie zorgt ervoor dat de concentratie van de door de auto's uitgestoten gassen beneden de vereiste grens blijft en het zal u dan ook opvallen, dat u in deze tunnel er niet zo gauw toe zult komen de raampjes van uw auto dicht te draaien. iets wat de meeste automobilisten in de Maastunnel juist wel gewend zijn te doen. Geen wonder, als u bedenkt dat in deze nieuwe tunnel, per verkeersbuis, niet minder dan 800.000 m³ frisse lucht per uur kan worden geblazen.
In het gesloten gedeelte bevat de tunnel, welke uitsluitend voor motorverkeer bestemd is, twee gescheiden verkeersbuizen, ieder met twee rijstroken. Ter plaatse van het ventilatiegebouw aan weerszijden van de tunnel is er voor het opgaande verkeer een extra strook — de zogenaamde kruipstrook — waarop het zware verkeer dat daar snelheid verliest, kan uitwijken.
De rijbaan (twee rijstroken) in elke verkeersbuis is niet minder dan 7,25 meter breed, met aan de rechterzijde nog een schampstrook van 0,80 meter en aan de linkerzijde een voetpad voor het bedienend personeel van 1,20 meter breed.
Toch zal ook de Maastunnel in de toekomst wat soelaas bieden, afgezien van de verlichting die er nu al is door de ingebruikneming van de Beneluxtunnel. Immers, zodra de Metro in dienst wordt gesteld — en het ziet er naar uit, dat dit

De Spijkenisserbrug, thans nog een remmende factor voor een vlotte doorstroming van het verkeer naar Rotterdam.

begin 1968 het geval is — worden de busdiensten door de Maastunnel opgeheven en zullen alle bussen die thans op de zuidelijke oever van de Maas rijden, hun eindpunt krijgen bij Metro-station Zuid. Vandaar wordt u gedeeltelijk boven-, gedeeltelijk ondergronds, in ± 10 minuten naar het Hofplein of naar het Centraal Station vervoerd.

In dit kader is het van belang nog te vermelden, dat ook de Spijkenisserbrug, die overdag zo'n veertig keer omhoog gaat, in opdracht van Rijkswaterstaat, in september a.s. een chirurgische ingreep zal ondergaan.

In een vrij kort tijdsbestek zal de brug omhoog worden gebracht, een karwei dat is onderverdeeld in voorbereidende werkzaamheden en vier of vijf belangrijke fasen die in even zovele weekenden moeten worden gerealiseerd.

In die weekeinden kan de brug niet worden gebruikt van vrijdagavond acht uur tot maandagmorgen zes uur. Dan moet namelijk ononderbroken aan de operatie worden gewerkt.

De scheepvaart, die pas in de laatste fase zal worden gestremd, zal heel veel baat hebben bij de verbeteringen aan de brug. Thans bedraagt de hoogte zeven meter en is er voor schepen slechts één doorgang. In oktober zal die hoogte 10,50 meter boven N.A.P. zijn, terwijl aan de zijde van Hoogvliet nog een doorgang voor het waterverkeer komt. Die nieuwe doorgang, met een vaarbreedte van zestig meter, zal niet direct kunnen worden gebruikt, omdat nog baggerwerkzaamheden moeten worden uitgevoerd.

Het wegverkeer zal straks, nadat in de voorafgaande periode ongetwijfeld nog harder zal zijn gezucht dan ooit tevoren, de bult op moeten.

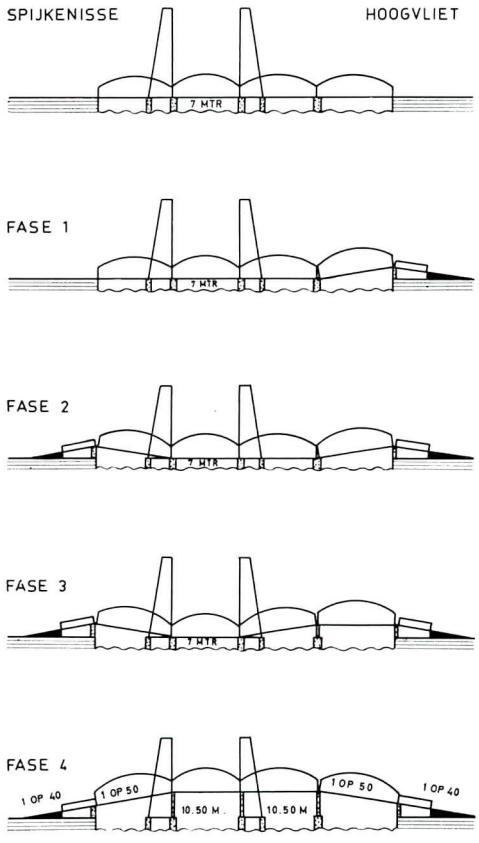
De geleidelijke verhoging wil men bereiken door aan beide zijden op de landhoofden een hulpbrug van 33 meter lengte te leggen, gevolgd door een geleidelijke verhoging van het wegdek met tachtig centimeter.

Van deze voorbereidende werkzaamheden zal het verkeer, naar men verwacht, niet al te veel hinder ondervinden.

Hiermede komt dus een eind aan de eindeloze files auto's met zuchtende automobilisten, die deze toegang tot Rotterdam versperd zagen.

Concluderend mogen wij dus wel zeggen, dat er hard wordt gewerkt om de verbindingen in de omgeving van Rotterdam verder uit te breiden en uw reistijd te bekorten, hetgeen ook wel duidelijk blijkt uit onderstaand overzichtskaartje van Rotterdam-Europoort. Wij twijfelen er niet aan of ook de Benelux-tunnel zal hier het zijne toe bijdragen.

In dit schema is (terwille van de duidelijkheid wat overdreven) weergegeven hoe de werkzaamheden aan de Spijkenisserbrug in vier fasen (weekeinden) kunnen verlopen. Het is niet uitgesloten dat men vijf weekeinden zal nodig hebben.



Bevorderd tot onder-officier

R. KONING
bankwerker
per 26.5

G. A. MUTS
2e pompman/bankwerker
per 30.5

Onze waljubilaris

R. J. HARTING
DFF/3
1957 - 11.6 - 1967

Aanbieding van het afscheidsgeschenk door mevrouw M. van Malland-Luijk; geheel rechts: haar echtgenoot, 2e stuurman G. C. van Malland. Geheel links: 1e stuurman P. J. F. de Beus.

AFSCHEID VAN HOOFDWERKTUIGKUNDIGE B. C. SMIT

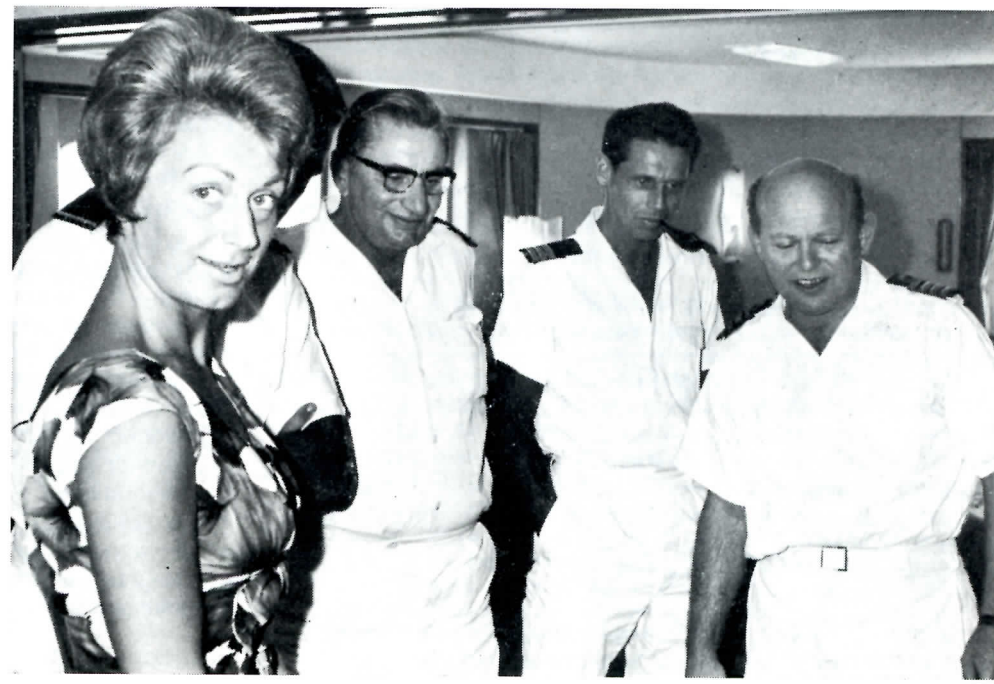
Tijdens een gezellig samenzijn aan boord van het s.s. „Vitrea" werd door de état-major afscheid genomen van hoofdwerktuigkundige B. C. Smit, die na ruim dertig jaar dienst te hebben gedaan op vele schepen van de Maatschappij, in Thameshaven het bovengenoemde schip verliet om na zijn verlof gepensioneerd te worden.
Door gezagvoerder W. Haeck werden in het kort enkele hoogtepunten uit de carrière van de heer Smit uit de vergetelheid naar voren gehaald, waarbij vooral ook de menselijke kwaliteiten door de spreker belicht werden. Hij dankte vervolgens de heer Smit voor de goede samenwerking die hij steeds van hem aan boord heeft mogen ondervinden.
Na deze welgemeende woorden viel aan mevr. M. van Malland-van Luijk, echtgenote van de tweede stuurman, de eer te beurt om namens de gehele staf enkele blijvende herinneringen aan te mogen bieden.
Een getekende herinnering aan zijn laatste schip, waaraan alle officieren hadden meegewerkt, werd allereerst overhandigd. De gezagvoerder had in zijn toespraak erop gewezen dat een afscheidsgeschenk meestal uit een hobbyset bestaat. Men had echter gemeend, dat na een leven dat ruim dertig jaar in dienst van de techniek gestaan heeft, nu de tijd gekomen was om het wat rustiger aan te doen en meer te gaan genieten van de goede dingen der aarde.
Vervolgens werd het tweede geschenk, bestaande uit een zilveren plateau met kristallen karaf en zes bijbehorende glazen, aangeboden.
Hierna werd door allen een toost uitgebracht op de gezondheid van de heer Smit en de wens uitgesproken, dat hij nog vele jaren van een welverdiende rust te midden van zijn gezin mag genieten.

ggokv.

Het afscheidsgeschenk met oorkonde.

Hoofdwerktuigkundige B. C. Smit temidden van v.r.n.l.: kapitein W. Haeck, 2e werktuigkundige K. F. Neher, 2e stuurman G. C. van Malland en diens echtgenote.

Foto's: 5e werktuigkundige J. F. A. Leurs



BESPARINGEN DOOR GROTERE TANKERS

In het eerste deel van de voordracht van Mr. A. D. Vas Nunes over de Rotterdamse olie-industrie en de Nederlandse dynamiek, opgenomen in de mei 1967 aflevering van „Tussen Schip en Ka" werden ook enkele gegevens gebracht betreffende de kosten van overzee-transport van olie met steeds groter wordende tankers.
Op het gevaar af eentonig te worden, willen wij hierbij toch ook nog een vertaling opnemen van een artikel over ditzelfde onderwerp, gebaseerd op een lezing die door de heer W. Ashford gehouden werd, dat wij aantroffen in de „Petroleum Press Service".
Door de goed vergelijkbare kostenweergave geeft het artikel duidelijk aan wat de verdiensten van zeer grote tankers zullen zijn.
Zoals u bekend is, heeft de Koninklijke/Shell Groep zich geconcentreerd op tankers van 210.000 ton deadweight (volgens de nieuwe „loadline" bepalingen).
Uit dit artikel mag — zij het ten overvloede — de conclusie worden getrokken dat de Groep in dezen de juiste beslissing heeft genomen.

In april heeft de heer W. Ashford, een bekende Londense scheepsmakelaar, voor het „Institute of Petroleum" te Londen een lezing gehouden over de te bereiken besparingen met grote tankers, die tot nadenken zal stemmen. Zijn kostenberekeningen maken de besparingen welke met de grootste ontworpen tankers van 300.000 en 500.000 ton zijn te bereiken, twijfelachtig. Zijn berekeningen, gebaseerd op het voor langere perioden op tijdbasis huren van turbineschepen, tonen een veel minder sterk stijgende besparingslijn na het passeren van de 200.000 ton grens. Het schijnt dat deze laatste tonnenmaat het evenwichtspunt is tussen vrachtkostenbesparingen enerzijds en de extra kosten voor de walvoorzieningen voor dergelijke grote tankers anderzijds.
De lezing veroorzaakte een geanimeerde discussie. In het algemeen was men het met de heer Ashford eens wat betreft zijn berekeningen en zijn twijfel aangaande de vooruitzichten voor 300.000 en 500.000 tonners, speciaal na de ramp met de „Torrey Canyon". Een van de toehoorders vestigde er de aandacht op dat het gebruik van grote tankers en het daarna overladen in kleine aantrekkelijk zou kunnen zijn voor maatschappijen met kleinere omzetten en kleinere raffinaderijen. Dit systeem zou deze maatschappijen in een betere concurrentiepositie kunnen brengen.
Allereerst berekende de heer Ashford de tarieven per ton voor de reis Mena al Ahmadi (Perzische Golf) naar Yokkaichi (Japan). Als uitkomst verkreeg hij: 100.000 tonner 16 sh. 9 d., 200.000 tonner 11 sh. 5 d., 300.000 tonner 9 sh. 10 d., 500.000 tonner 7 sh. 11 d. Deze getallen staven de betrekkelijk geringe besparing op transportkosten zodra het schip meer dan 200.000 ton meet. Daarna volgen berekeningen voor het traject Perzische Golf/Europa, het allerbelangrijkste traject waarop het Suezkanaal zoveel invloed heeft, waarbij werd aangenomen dat de kanaaldiepte geschikt wordt gemaakt voor schepen van ten minste 200.000 brt.

MENA AL AHMADI/ROTTERDAM

Tonnenmaat	Vaarroute	Kosten per ton *
80.000	heen en terug via Suez	27 sh. 5 d.
100.000	beladen via Kaap, in ballast via Suez	25 sh. 0 d.
200.000	idem	18 sh. 1 d.
300.000	heen en terug via Kaap	16 sh. 8 d.
500.000	idem	13 sh. 3 d.
100.000	heen en terug via Suez	24 sh. 3 d.
200.000	idem	20 sh. 2 d.

* inclusief kanaalgelden waar toepasselijk.

De eerste vijf bedragen tonen aan de progressieve vermindering in de kosten per ton. Maar, hoewel het iets goedkoper zou zijn een 100.000 tonner heen en weer via Suez te routeren dan via de Kaap beladen en via Suez in ballast, is dit niet het geval voor de 200.000 tonner. De voor de hand liggende reden is het enorme bedrag aan kanaalgelden verschuldigd bij toepassing van de huidige schalen. Hieruit volgt dat ingrijpende wijzigingen in de berekening van de kanaalgelden noodzakelijk zijn om het Kanaal aantrekkelijk te maken voor de grotere schepen.
Verder werden schattingen samengesteld voor het geval men zeer grote tankers zou benutten tot aan een opslag- of overslagpunt en doorvoer van daaruit met kleinere maar toch nog behoorlijk grote tankers — zoals het plan van de Gulf Oil voor de Bantry Baai in Ierland. De tankers moeten dan van de Perzische Golf naar Bantry Baai, en ook terug, om de Kaap varen.
De transportkosten zijn: voor een 300.000 tonner 15 sh. 10 d., voor een 500.000 tonner 12 sh. 6 d. De vrachtkosten van Bantry Baai naar Rotterdam zijn: 80.000 tonner 3 sh. 9 d., 100.000 tonner 3 sh. 5 d.. Voor opslag- en overslagkosten berekende de heer Ashford 2 sh. 6 d. per ton. Dit resulteerde in de volgende totaalkosten:

MENA AL AHMADI/ROTTERDAM VIA BANTRY BAAI

Tankergrootte	Transportkosten per ton
300.000 + 80.000	22 sh. 1 d.
300.000 + 100.000	21 sh. 9 d.
500.000 + 80.000	18 sh. 9 d.
500.000 + 100.000	18 sh. 5 d.

Deze bedragen illustreren dat elk van deze alternatieven goedkoper is dan verscheping rechtstreeks vanuit Mena al Ahmadi naar Rotterdam met een 100.000 tonner, maar duurder dan rechtstreekse verscheping met een 200.000 tonner. Hieruit blijkt dat dit systeem alleen aantrekkelijk is wanneer de uiteindelijke bestemmingshaven geen schepen boven de 100.000 ton kan ontvangen. Bij beschouwing in breder verband en de daaruit voortvloeiende gevolgtrekkingen, tonen deze cijfers aan dat er onmiskenbaar directe besparingen aan transportkosten ontstaan bij gebruik van grotere tankers. Maar uit het gebruik van zeer grote tankers vloeien extra kosten voort die dienen te worden afgewogen tegen deze directe besparing. Deze extra kosten bestaan uit hoge uitgaven voor het verdiepen en verbeteren van havenmondingen (die waarschijnlijk in hogere havenrechten zullen resulteren), de extra kosten voor laad- en losinstallaties en die van extra opslagruimte. Bovendien wordt de flexibiliteit minder door het beperkte aantal eindbestemmingshavens en de beperkingen bij de te volgen routes.

Ontleend aan „Petroleum Press Service"
Vol. XXXIV No. 5 — mei 1967.

Van 5 t/m 9 juni jl. werd in het Shell-Gebouw de 38e Vlootstafcursus gehouden

Op de foto v.l.n.r.:

W. K. van Bezooijen	*- 3e wtk.*
H. Bijvank	*- 3e stm.*
W. van der Graaff	*- 3e stm.*
F. K. J. Spangenberg	*- 3e wtk.*
J. R. Cupido	*- chef DFP/13 - cursusleider*
J. W. Paans	*- chef DFP/4 - docent*
C. de Witte	*- 2e wtk.*
W. G. van der Velden	*- 2e wtk.*
J. Drogt	*- 3e stm.*
W. Roselaar	*- 2e stm.*
R. D. Kuil	*- 2e wtk.*
W. C. Padmos	*- 3e stm.*

DE AFWAS

Het is vreemd, maar de afwas waarbij ik 's avonds help, biedt mij meer recuperatie dan wat ook. De gehele dag ben je op kantoor bezig met het oplossen van grote en kleine problemen, waarbij een maximum aan concentratie is vereist wil je geen fouten maken. En het is bij de afwas dat deze geestelijke inspanning zo volkomen kan en mag ontbreken. Later op de avond word je weer geconfronteerd met andere problemen die om een oplossing vragen; hetzij problemen je voorgeschoteld door de beeldbuis of krant hetzij problemen, groot en klein, die je vrouw of je kinderen je toespelen. Maar bij de afwas heb je een geestelijk verzetje. De enige concentratie die is vereist bij de afwas is gericht op het voorkomen dat iets uit je handen glipt.
Mijn lofzang over het geestelijk herstel dat men bij de afwas kan beleven, zou echter niet volledig zijn als ik geen gewag maakte van de andere verlichting van de geest die uit deze alledaags wederkerende taak kan voortvloeien.
Als ik op audiëntie ben bij mijn superieuren en bescheiden wacht tot het woord tot mij wordt gericht, strelen mijn ogen soms het matglanzende, notehouten bureau waarachter de Shell-goden zetelen. Het kleed waarin mijn stoel (mits mij die is aangeboden) dan wegzakt, maakt mij in mijn gevoel kleiner dan ik ben. Wordt het woord eenmaal tot mij gericht, dan luister ik met ontzag; ja, is het een donderbui die over het met lederen onderlegger bedekte statussymbool naar me wordt toegezonden, dan voel ik me nietig. Alhoewel, er zijn er die bij gelegenheid het venijn vriendelijk over het bureau naar je toe schuiven en dan zou je ook willen wegkruipen.
Maar juist dan denk ik aan de afwas! Het is op dit moment, dat de voordelen van de afwas gaan spreken. Ik stel me dan zo voor, dat ook deze man 's avonds gelaten de afwas doet, wellicht met een schort voor om het op maat gemaakte kostuum van vlekken te vrijwaren. Heus, dat is onder dergelijke omstandigheden een ware steun; je voelt je dan beslist niet de mindere en je bent weer opgewassen tegen alles wat hij je verwijt of opdraagt. En verbeeldt u zich vooral niet, dat een superieur 's avonds niet bij de afwas helpt. Misschien dat hij volstaat met afdrogen, maar dat is dan het verschil in salarisgroep dat zich ook in het privé-leven wreekt. In ieder geval, overdag is er verschil in rang, 's avonds zijn wij gelukkig ergens allemaal collega's.

WOUW

DAAR GA JE DAN...

Na door de Directie ontvangen te zijn en in de koffiekamer spitsroeden te hebben gelopen tussen een dubbele haag applaudisserende collega's, nam de heer Wubbel, die deze dag de Maatschappij ging verlaten, met zijn echtgenote en giechelende dochter plaats onder de palmen, om te luisteren naar de afscheids-speech van zijn chef. Deze sprak aldus:
„Beste Wubbel, je hebt me gevraagd of ik in dit afscheidswoord eerlijk wilde zijn. Je hebt je er altijd aan geërgerd, zei je, dat er bij zulke gelegenheden alleen maar lovende en vriendelijke dingen worden gezegd. Kerel, voor het eerst in onze samenwerking kun je het van me krijgen zoals je het hebben wilt. *Negen-en-dertig jaar lang heb jij onze Maatschappij gediend.* Dat lijkt lang, maar als we er alle dagen aftrekken dat je zogenaamd met griep thuisbleef en de vele minuten dat je te laat kwam en alle uren waarin je de krant las, over voetbalwedstrijden praatte of je op andere wijze onledig hield, dan blijft er maar een bedroevend schijntje over. Wanneer ik zeg, dat je van die 39 jaar, vijf jaar werkelijk hebt gewerkt, zit ik niet ver mis. *Je ijver en nauwgezetheid zijn spreekwoordelijk,* althans je gebrek daaraan. Nog jarenlang zullen we nieuwkomers de afgesleten plek op je bureau wijzen, waarop je voeten altijd rustten. Als iemand op onze afdeling een berekening kreeg die jij gemaakt had, wist hij zeker dat er ten minste drie fouten in zaten. Je record staat meen ik op vijftien.
Je samenwerking met collega's was voor iedereen een voorbeeld hoe het niet moest. Je snauwde tegen je ondergeschikten en deed stroperig tegen je meerderen. *Iedereen heeft dan ook bijgedragen aan het afscheidscadeau,* zo blij was men, dat je ons nu voor goed gaat verlaten.
De ondernemingsraad had altijd je grote belangstelling. Er ging geen dag voorbij of je schold erop. Je noemde ze bij voorkeur een college van ja-knikkers, maar toen wij jou kandidaat wilden stellen, kroop je angstig in je schulp. Voor zover mij bekend, ben je ook nog nooit met een constructief idee naar het spreekuur geweest.
„Clubhuis Te Werve" verliest veel aan je, zeker vele jaren nooit betaalde contributie, want hoewel je geen lid was, maakte je vaak van haar faciliteiten gebruik op een kaart die je van een collega had geleend.
Bij het Fonds van Geëmployeerden zal men zich jou nog lang herinneren. Jij immers was de man die altijd probeerde met tandartsenrekeningen te goochelen en die urenlang kon zeuren om een paar onbeduidende medicijnnotaatjes toch nog vergoed te krijgen.
Je kennis van zaken was groot wat het voetbalwezen betreft. De hele maandag en een goed deel van de dinsdag besteedde je er altijd aan om ieder die je niet ontlopen kon, te vertellen waarom volgens jou ADO verloren of gewonnen had. De voetbalprognoses waarmee je de vrijdag vulde, waren voor je naaste medewerkers een beruchte kwelling.
We zijn blij dat je vrouw en dochter hier aanwezig zijn. Nu kunnen we die twee, waarover jij je altijd zo beklaagd hebt, eindelijk eens in werkelijkheid zien. We betuigen hun hierbij ons medeleven met het feit dat zij je nu voortaan de hele dag thuis over de vloer krijgen.
Je hebt één grote hobby, en dat is slapen voor het televisietoestel. Daarom bieden wij je als afscheidsgeschenk een verstelbare stoel aan, met een extra versterking in de laagste stand.
Beste Wubbel, het ga je goed, en laat je hier alsjeblieft nooit meer zien.
Nadat men de afscheidnemende onder het genot van een kop koffie wat had bijgebracht, maakten velen nog van de gelegenheid gebruik hem persoonlijk eens flink de waarheid te zeggen.
Met recht stamelde de heer Wubbel na afloop, dat het voor hem en de zijnen een onvergetelijke dag was geweest.

Mr. JIKE

WIJ SPRAKEN MET:

In de telefooncentrale van het Shell-Gebouw. Op de voorgrond mej. W. A. Kruller, chef-telefoniste; op de achtergrond een onzer telefonistes, mej. E. M. C. Martinot.

mej. W. A. Kruller,

chef-telefoniste

bij Shell Tankers N.V.

Bent u ook altijd zo nieuwsgierig om te weten hoe iemand, waarvan u alleen maar de stem kent, er uit ziet?
Je maakt je meestal een voorstelling en dan blijkt later dat de werkelijkheid vaak volkomen anders is.
Wij dachten zo dat onze lezers wel benieuwd zouden zijn naar de persoon die schuilt achter de vriendelijke en welluidende stem die men te horen krijgt wanneer men (010)-132500 draait. Daarom zijn wij eens binnengegaan in het enige kamertje van het Shell-Gebouw waar op de deur met grote letters staat: **„Verboden voor onbevoegden",** namelijk de telefooncentrale. Deze plek noemen wij „het visitekaartje van de Shell". Immers, mocht u opbellen en een norse stem te horen krijgen dan zou uw stemming gelijk bedorven zijn.

Onze eerste indruk toen wij de kamer binnenkwamen was die van een gonzende bijenkorf. Zoemers die almaar overgaan, lichtjes die aan- en uitfloepen. Ondanks deze drukte was mej. Kruller bereid ons iets over zichzelf te vertellen. Tussen de telefoongesprekken door hoorden wij dat ze niet altijd als telefoniste werkzaam is geweest. Na eerst tien jaar bij de Bataafse de centrale bediend te hebben werd haar een andere baan aangeboden, ook bij de B.I.P.M. weliswaar, maar in een heel ander vlak. Er was namelijk een administratrice nodig voor de Ontspannings Vereniging „Shell". „Een reuze leuke baan", zoals ze zelf zei. „Het organiseren van feestavonden en het daaruit voortvloeiende contact met de artiesten was wel zeer afwisselend." Op een gegeven ogenblik ging de O.V.S. samen met „Te Werve" en daardoor werd haar toenmalige functie overbodig. Tezelfder tijd ging onze vorige chef-telefoniste de Maatschappij verlaten en haar plaats werd nu ingenomen door mej. Kruller, die haar sporen op dit terrein al meer dan verdiend had. Nu ze niet meer in het verenigingsleven zat, zocht ze een andere manier om in het sociale vlak haar steentje bij te dragen en nam zitting in onze Ondernemingsraad.
Op onze vraag of ze bij de telefoon wel eens iets geks beleefd had, schoot mej. Kruller in de lach. „Ach, zoveel dingen", zei ze, „ik herinner me onder andere dat er op een keer een meneer belde die dringend de Directie wenste te spreken. Ik vroeg waarvoor het precies was, maar dat wilde hij niet zeggen, het enige wat er uit kwam was „ik wil de Directie spreken". Toen ik zei dat dat zo maar niet ging, zei die meneer eindelijk „ik wil closetrollen aanbieden, juffrouw". Zo ziet u maar weer hoe belangrijk het is dat er een goede telefoniste zit. „Ook vragen de mensen dikwijls naar meneer Dinges, eh, ja, eh, zijn naam weet ik niet meer, maar hij heeft van die grote zeiloren. Zoek dan maar eens uit wie of dat is."
Het is in ieder geval de eer van onze telefonistes te na om iemand onverrichterzake van de lijn te sturen.
Ondertussen verliep het gesprek zo geanimeerd dat we bijna het doel van onze komst vergaten. Op het laatste moment informeerden we naar de hobby's die mej. Kruller ongetwijfeld had. Dat bleken er vele te zijn. Naast enkele zeer vrouwelijke, zoals naaien, borduren en breien, beoefent mej. Kruller een denksport, het puzzelen. Niet alleen het oplossen van kruiswoordpuzzels, maar ook het zelf maken van deze, in onze ogen, zo ingewikkelde dingen. Wij hebben dan ook van de gelegenheid gebruik gemaakt haar een zachte wenk te geven in de richting van onze kerstkruiswoordpuzzel, met als resultaat dat naar alle waarschijnlijkheid in het decembernummer van „Tussen Schip en Ka" een denkertje van haar hand zal verschijnen. Mocht u bij het oplossen daarvan volkomen overstuur raken omdat hij zóóó moeilijk is dan weten wij een goede oplossing. U pakt de telefoon, draait 010-132500 en een kalmerende stem zegt dan tot u „Shell-Gebouw, waar kan ik u mee van dienst zijn meneer?"

VLOOTPERSONALIA

(in de periode 16.5 t/m 15.6. 1967)

GEHUWD:

5.5: B. R. de Ridder, 5e wtk., met mej. J. A. M. Ridder;
18.5: J. H. Oldert, 4e stm., met mej. M. Puik;
19.5: J. Klemann, 5e wtk., met mej. J. W. S. M. Roodenburg;
23.5: J. M. M. Siemerink, 4e wtk., met mej. A. van Es;
2.6: J. Schenk, matroos, met mej. A. C. de Reus;
5.6: J. W. G. Vonkeman, 3e stm., met mej. J. Timmerman.

GEBOREN:

2.5: Kornelis Gerardus, zoon van P. C. Bergmans, hoofd kombuis, en mevr. G. Bergmans-Broek
4.5: Elisabeth Louise, dochter van W. G. van der Velden, 2e wtk., en mevr. L. D. van der Velden-Belterman;
8.5: Petrus Johannes, zoon van C. P. Schoenmakers, 2e stm., en mevr. C. C. M. Schoenmakers-Verheyen:
11.5: Hans, zoon van IJ. C. de Jong, 4e wtk., en mevr. J. de Jong-Krol;
12.5: Hendrika Elly Johanna, dochter van A. M. Heeringa, hoofd kombuis, en mevr. P. Heeringa-Dikkerboom;
15.5: Simone Liane, dochter van C. J. Meloen, 1e pompman/bankwerker, en mevr. C. Meloen-Pronk ;
23.5: Carel Anthony, zoon van S. Neeleman, 3e wtk., en mevr. A. M. Neeleman-Oostveen;
25.5: Nicole Desiree, dochter van J. Kruysse, 4e wtk., en mevr. M. E. C. Kruysse-Fierinck;
25.5: Esther, dochter van J. Th. IJskes, 5e wtk., en mevr. J. H. IJskes-van der Dussen;
3.6: Annemarie, dochter van A. de Boer, 2e wtk., en mevr. H. H. de Boer-Jurgens;
7.6: Trijnette Geziene, dochter van H. Bijvank, 3e stm., en mevr. K. Bijvank-Pietersen;
13.6: Marie Jeannette Elise, dochter van P. H. Bakker, 5e wtk., en mevr. A. R. Bakker-van Munster.

MET VERLOF:

gezagv.: D. J. E. Boonstra, G. F. de Boer, K. J. van Noortwijk, H. C. Mantel, W. de Beer, J. L. F. Vermeulen, C. Vriend, M. Zuilhof, H. A. H. Hylkema;
1e stl.: H. G. Willemsen, D. M. Mos, R. Verhoef, P. Hoogesteger, P. Buisman, H. A. de Visser, A. Visser, P. Cammel, W. O. Kooi, J. W. M. Vollebregt, P. de Regt, J. Verhoeven, J. H. Korsen;
2e stl.: W. S. van der Ham, C. Vlas, C. Haas;
3e stl.: J. Drogt, C. A. Koppendraaier, J. M. Huygens, G. J. Olieman, G. J. Scholtens, B. H. Weersma, W. van der Graaff, S. B. M. Breukel, J. Broekmeyer;
4e stl.: T. P. Holst, L. N. Saal, T. H. Tromp, R. A. van Gelderen, W. J. Stoker, E. L. de Ruiter, R. Vos, R. P. A. Huizinga, H. J. P. M. Vennix, A. H. G. C. van der Beesen;
hfd.wtk.: W. Balvers, A. W. Brakel, R. Romijn, G. Houwer;
2e wtk.: A. de Boer, J. W. Keesmaat, P. G. Eekman, Ch. J. van Dijk, J. I. Brangert, A. J. Verkerk, F. van Dalen, H. Steenhuis;
3e wtk.: J. W. van Leyden, L. A. J. W. Bink, J. C. Zwart, L. W. Jorissen, J. Ommering, L. J. M. Verhaegh, R. Ouwehand, F. Fresow;
4e wtk.: J. H. T. van Schaik, J. Kruysse, S. J. Punt, G. van Wijhe, A. Bakelaar, P. J. Warnier, A. G. M. Witten, F. F. M. Scheren, W. Schok, H. W. Diehl, J. A. Hagedoorn;
5e wtk.: J. Th. IJskes, P. H. Bakker, J. A. Maassen, J. Groeneweg, B. J. K. van Vliet, P. Zappey, A. J. Goudriaan, P. J. A. Palsenberg, H. Japin, W. de Hon, P. G. L. M. van Aken, A. A. Hultermans, A. J. Breeuwsma, P. P. G. M. Gijbels, D. F. L. van Velzen, H. M. Kleevens, H. Nijhof, K. Stobbe;
II.wtk.: J. H. Kalkwarf;
1e pompman/bankwerker: A. G. Freeth;
2e pompman/bankwerker: C. Luykenaar;
wachtassistent: J. A. Scholtens;
hoofden kombuis: A. Brugmans, J. H. van Elteren.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. Abida: wnd. 2e stm. G. C. H. Dijkstra, wnd. 3e stm. J. B. H. Lutmers;
m.s. Acila: 2e stm. H. Steenstra, 2e wtk. J. L. van der Rijnst, 4e wtk. H. J. Bolsenbroek, bootsman K. E. J. Watz, 1e pompman/bankwerker N. van der Steen, 2e pompman/bankwerker J. P. Pauli, bankwerker R. Koning, wachtassistent J. M. P. Simons, hoofd kombuis J. Kooi, scheepskok R. N. Morel;
m.s. Acmaea: wnd. 2e stm. A. J. Both, hoofd kombuis P. C. Bergmans;
s.s. Arca: 5e wtk. K. Elshout;
s.s. Atys: wnd. 2e wtk. W. J. Meuldijk, 1e pompman/bankwerker J. den Boef, 2e pompman/bankwerker A. J. van der Raad, wachtassistent W. Feith, chef kok H. J. Lieshout;
m.s. Camitia: wnd. 2e stm. P. Puype, 3e stm. C. L. Heyboer, wnd. 4e wtk. M. de Koning, radio officier M. Platschorre;
m.s. Cinulia: wnd. 2e stm. S. Termeer, 4e stm. H. J. Schaaf, hfd.wtk. J. Polet, 3e wtk. W. J. M. Braeken, 5e wtk. J. J. M. van Kooten, II.wtk G. D. Reybroek;
m.s. Crania: 1e stm. G. Arkema, wnd. 2e wtk. P. F. Buil, 5e wtk. B. N. van der Kolk;
m.s. Dallia: 3e stm. J. W. G. Vonkeman, hfd.wtk. M. J. Moerland, 3e wtk. C. C. van Essen, 5e wtk. R. J. Doorneveld, 5e wtk. G. Pos;
m.s. Daphne: gezagv. S. J. de Geus, 3e stm. R. E. Sieders, II.stm. M. R. van Assum, hfd.wtk. H. Bax, radio officier J. A. Dieker;
m.s. Dosina: radio officier K. Kamminga, bootsman M. van der Vlag, 1e pompman/bankwerker C. J. Meloen, 2e pompman/bankwerker F. W. Bosson, bankwerker C. Beyer, hoofd kombuis P. van de Veur;
s.s. Kabylia: 4e stm. P. Hartog, II.stm. G. J. Jonge Poerink, 5e wtk. K. Verf;
s.s. Kalydon: 3e wtk. S. Warmenhoven, 5e wtk. W. Verhagen, radio officier A. Overduyn;

IN MEMORIAM

C. VAN WIJK, 58 jaar, oud-tweede werktuigkundige van N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona".
Op 19 november 1947 verliet de heer Van Wijk de dienst van de Maatschappij na 12 dienstjaren.
Hij overleed op 29 april jl. te Rotterdam.

W. F. FRITSCHY, 59 jaar, oud-eerste stuurman van N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij en N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij.
De heer Fritschy was laatstelijk tewerkgesteld in een walfunctie op Curaçao.
Hij overleed op 7 mei jl. te Bussum.

MET PENSIOEN

G. HOUWER
Hoofdwerktuigkundige
12.8.1935 - 30.6.1967

Op 1 juli 1967 namen wij afscheid van hoofdwerktuigkundige G. Houwer, die met ingang van deze datum de dienst van onze Maatschappij met pensioen heeft verlaten.
De heer Houwer trad op 12 augustus 1935 als 5e werktuigkundige in dienst van de N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij en kreeg als eerste schip het m.s. „Murena" toegewezen.
Aangezien hij op 17 september 1939 te Rotterdam van de „Perna" afmonsterde en daarna voor de militaire dienst werd opgeroepen, verbleef hij gedurende de oorlogsjaren in Nederland.
Na het beëindigen van de vijandelijkheden volgde tewerkstelling op het m.s. „Paula" als waarnemend 2e werktuigkundige.
De heer Houwer heeft gedurende een groot deel van zijn diensttijd de Oosterse wateren bevaren.
Op 1 januari 1956 werd hij als hoofdwerktuigkundige aangesteld. Als zodanig heeft hij het beheer over de machinekamer gehad van de „Taria", „Kopionella", „Kara", „Zafra" (2 x), „Zaria" en „Ondina" (5 x), van welk schip hij op 12 juli jl. te Tranmere voor de laatste maal afmonsterde.
Wij wensen de heer Houwer nog vele gelukkige jaren toe temidden van zijn gezin.

s.s. Kara: gezagv. C. J. J. Rozema, 3e stm. A. Vlaar, wnd. 2e wtk. J. Hensbroek, 3e wtk. P. K. Polman, 4e wtk. H. A. E. Wenas, 5e wtk. R. Smits, radio officier T. W. H. van der Louw;
s.s. Katelysia: gezagv. L. Brink, 2e stm. M. de Graaf, wnd. 2e wtk. H. E. Daniels, 3e wtk. M. J. de Jong;
s.s. Kelletia: 2e stm. P. C. Rakké, 3e wtk. F. C. de Winter, radio officier A. F. Brands;
s.s. Kenia: wnd. 1e stm. J. Post, 4e stm. W. R. J. Saeijs, radio officier J. P. de Baat-Doelman;
s.s. Kermia: 1e stm. J. W. Sterringa, wnd. 3e stm. D. J. van Dijk, 4e stm. G. van Riet, 4e wtk. M. de Wit, radio officier W. Miedema;
s.s. Khasiella: 1e stm. E. H. Brameijer, wnd. 2e wtk. S. Neeleman, 4e wtk. J. D. Slink, 5e wtk. A. Meesters, radio officier C. P. Verschoor, 2e pompman/bankwerker G. A. Muts, hoofd kombuis A. M. Heeringa;
s.s. Kopionella: wnd. 3e stm. F. M. J. van de Laar, 5e wtk. B. R. de Ridder, radio officier J. H. ten Pas;
s.s. Koratia: 2e stm. N. Veenendaal, wnd. 3e wtk. H. C. van der Weijde, II.wtk. A. Leschot, bankwerker H. van Daalen;
s.s. Korovina: 2e stm. W. Drost, wnd. 3e stm. R. Dijkstra;
s.s. Kossmatella: wnd. 2e stm. J. de Jager jr., 3e stm. E. A. Bik;
s.s. Krebsia: 5e wtk. P. de Groot, 5e wtk. J. C. N. Brakeboer, 5e wtk. F. T. de Boer;
s.s. Kryptos: wnd. gezagv. T. W. Pals, II.stm. P. R. Lammers;
m.s. Niso: gezagv. L. H. de Vries, 2e stm. J. V. Kruit, 5e wtk. J. J. Bakker;
s.s. Ondina: wnd. 1e stm. H. Verbaas, 4e stm. J. Zwart, hfd.wtk. W. J. J. van den Berg, 2e wtk. L. C. Spoon;
s.s. Onoba: 2e stm. P. E. van der Veld, 3e stm. M. Klein, 2e wtk. W. C. van der Pluym, 4e wtk. G. J. van Eijk, 5e wtk. S. P. van Galen, 5e wtk. J. W. van der Plas, radio officier H. R. Kleyn;
s.s. Philidora: 3e stm. G. L. A. Martens, radio officier P. J. van Elswijk; wnd. 4e wtk. B. A. Sinnema;
s.s. Philine: gezagv. W. J. de Haan, wnd. 1e stm. J. E. Dekker, 4e stm. W. K. G. de Waard, radio officier C. H. van Herp;
s.s. Philippia: 3e stm. C. W. Vervest, 5e wtk. R. J. Bosman;
s.s. Sepia: gezagv. J. Ruyg, 1e stm. H. Edens, 2e stm. A. J. Bloem, 3e stm. J. L. Pelle, 5e wtk. R. H. de Haan, 5e wtk. J. M. J. Hamers, radio officier L. de Soete;
s.s. Viana: 2e stm. J. H. L. van Veghel, wnd. 3e stm. W. Beekman, 4e stm. W. A. Mostert, 3e wtk. N. P. Dekker, 5e wtk. F. C. Koens;
s.s. Videna: gezagv. G. Hoving, 3e stm. J. den Uyl, 3e wtk. C. van 't Wout;
s.s. Vitrea: 5e wtk. J. J. J. Ludekuse;
s.s. Vivipara: gezagv. A. G. van Gent, 5e wtk. M. J .C. Broeders, radio officier K. de Vries;
s.s. Zafra: wnd. 1e stm. M. Hus, 3e stm. J. G. de Leeuw, 4e stm. E. J. J. Eelman, 2e wtk. H. H. Apfel, 3e wtk. J. G. Kuit, 4e wtk. J. M. M. Siemerink, 5e wtk. Th. M. H. Bakker, 5e wtk. H. Rump;
s.s. Zaria: 1e stm. P. B. Hibma, 5e wtk. A. E. M. Hermans, 5e wtk. P. C. M. Verbeek.

OVER IN DIENST THE SARAWAK SHELL OILFIELD TE MIRI:

1e stm.: H. Unger.

UIT DIENST GETREDEN:

3e stm.: R. Bergman;
4e stm.: J. A. J. Johannisse;
II.stm.: B. A. Alberts;
4e wtk.: E. Boelens;
5e wtk.: W. de Hon;
2e pompman/bankwerker: E. van de Berkt.

In dienst getreden vlootpersoneel

H. KRONEMEYER
2e pompman/bankwerker
per 5.5

BEHAALDE DIPLOMA's:

1e stuurman G.H.V.: 2e stm. H. Steenstra;
1e stuurman G.H.V.-th: 2e stm. R. A. Kattenburg Schuler, 2e stm. G. Verbrugh;
2e stuurman G.H.V.: 3e stl. J. den Uyl, C. L. Heyboer;
2e stuurman G.H.V.-th: 3e stm. G. C. Peters;
3e stuurman G.H.V.: 4e stl. H. J. Schaaf, G. van Riet;
B: 3e wtk. W. J. Meuldijk, G. P. Hoogeveen;
B/th: 3e wtk. J. Klok;
A/Bth: 5e wtk. B. R. de Ridder, A. Houwaard, M. de Koning, R. J. Doorneveld;
A: 5e wtk. B. A. Sinnema, J. W. van der Plas, T. J. M. H. Bakker, J. Almekinders, S. P. van Galen;
M.V.D.: 5e wtk. H. Rump, C. H. Kleywegt, M. J. C. Broeders;
volmatroos: matroos W. L. M. Janzen.

AANGESTELD ALS:

4e stm.: H. J. Schaaf, G. van Riet;
5e wtk.: H. Rump, C. H. Kleywegt, M. J. C. Broeders;
hoofd kombuis: A. M. Heeringa;
2e pompman/bankwerker: F. W. Bosson.

MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode 16.5 t/m 15.6. 1967)

UIT DIENST:

16.5: mej. C. J. T. M. van der Wijngaart - sectie DFP/11;
20.5: mej. P. M. M. Hoogmoed - sectie DFF/6;
1.6: mevr. H. E. J. Put-de Vos - sectie DFF/6;
1.6: mej. J. M. van Reeuwijk - sectie DFF/5.

OVERGEPLAATST:

5.6: mej. J. den Rooijen van sectie DFF/5 naar sectie DFF/6.

GEBOREN:

18.5: Catharina, dochter van J. van de Merwe - sectie DF/3 - en mevr. F. van de Merwe-Boudesteijn.

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

tussen schip en ka

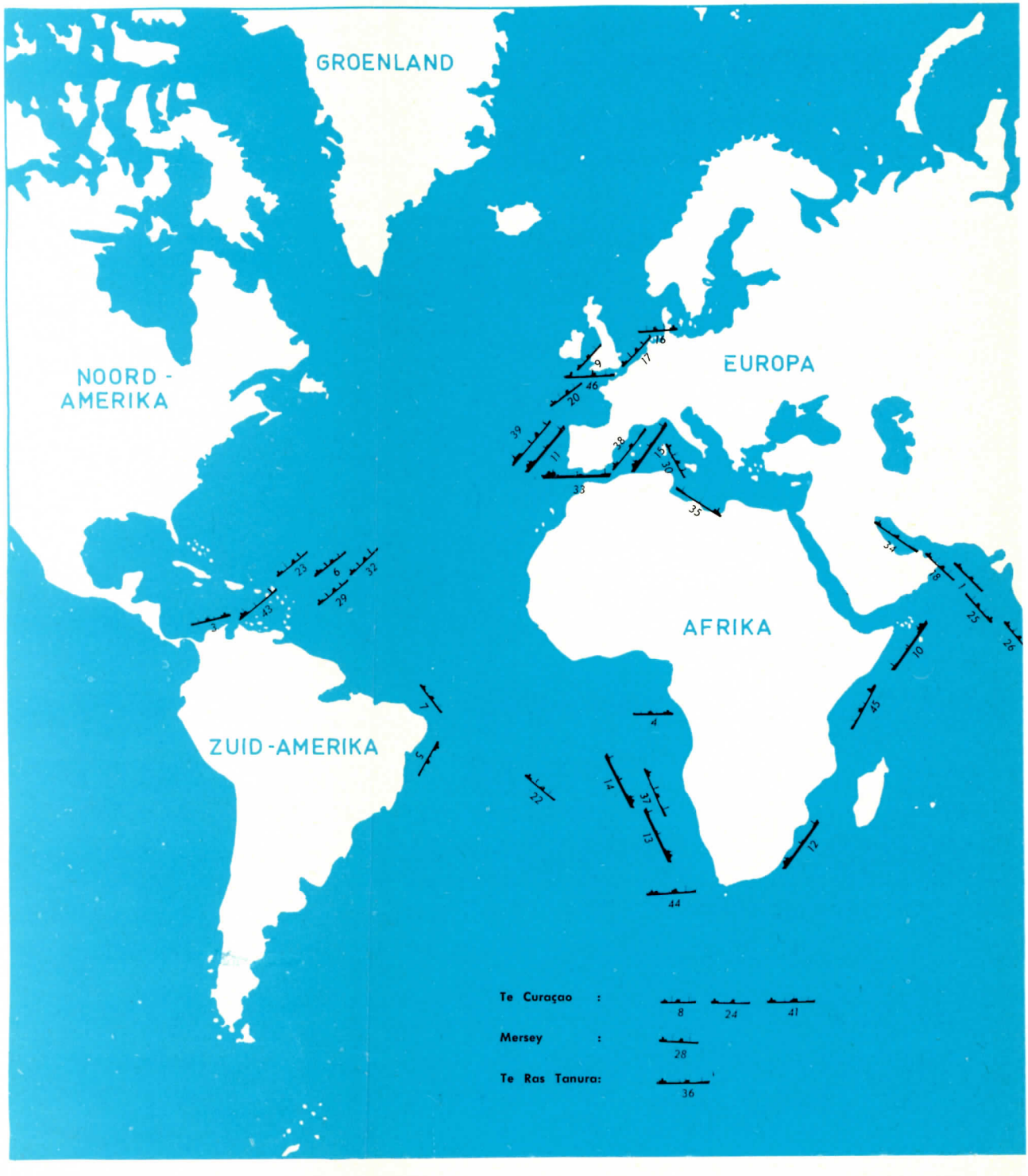
zesde jaargang no. 11 — juli 1967

maandblad voor het vloot- en waipersoneel van Shell Tankers N.V.
HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF BEWERKEN VAN ARTIKELEN EN/OF HET REPRODUCEREN VAN FOTO'S OF AFBEELDINGEN IS SLECHTS 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.

SHELL TANKERS N.V.

DE POSITIES VAN ONZE TANKSCH



1. m.s. ABIDA
2. m.s. ACILA
3. m.s. ACMAEA
4. m.s. ACTEON
5. s.s. ARCA
6. s.s. ATYS
7. m.s. CAMITIA
8. m.s. CINULIA
9. m.s. CRANIA
10. m.s. DALLIA
11. m.s. DAPHNE
12. m.s. DIADEMA
13. m.s. DILOMA
14. m.s. DIONE
15. m.s. DOSINA
16. s.s. KABYLIA
17. s.s. KALYDON
18. s.s. KARA
19. s.s. KATELYSIA
20. s.s. KELLETIA
21. s.s. KENIA
22. s.s. KERMIA
23. s.s. KHASIELLA
24. s.s. KOPIONELLA

EPEN OP 13 JULI 1967

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

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