

tussen schip en ka

derde jaargang no. 10 - juni 1964



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





no. 3735

ONZE NIEUWE COMMODORE

Met ingang van 26 mei jl. werd kapitein R. India benoemd tot Commodore van onze vloot, als opvolger van kapitein J. W. G. van der Horst, die per 1 juni d.o.v. onze Maatschappij met pensioen verliet. Tijdens een korte plechtigheid aan boord van ons vlaggeschip het s.s. „Ondina” vond op 26 mei de Commodore-overdracht te Pernis plaats. Onze Directeur, de heer D. Rodenburg hield daarbij de volgende toespraak:



De heer Rodenburg overhandigt oud-Commodore Van der Horst een replica van de Commodorevlag.
Geheel rechts: 1e stuurman C. Vriend.

„Kapitein India

Op deze belangrijke dag in Uw carrière bij Shell wil ik graag enkele woorden tot U richten.

Wanneer deze dag zou zijn, lag in het begin van de vorige week nog volkomen in de mist door de versperring in het Suez-kanaal, maar eindelijk is het dan toch zover.

In het leven van elk mens zijn er mijlpalen. Graag wil ik enkele mijlpalen uit Uw leven opnoemen: Ik denk hierbij aan de 20e juli 1933

toen U als stuurmansleerling bij de N.I.T. in dienst trad en daarmee de eerste sport van de in die dagen lange en ongewisse stuurmansladder betrad.

Zeven jaar later, toen Nederland in de tweede wereldoorlog werd betrokken, zien wij U als derde stuurman

op het m.s. „Merula”. Op 13 februari 1942 hebt U zich op de „Merula” bijzonder onderscheiden, toen dit schip door vijandelijke vliegtuigen werd gebombardeerd.

Aan het einde van de oorlog zien wij U als tweede stuurman op de „Brigida”.

Met ingang van 1 januari 1956 werd U als gezagvoerder aangesteld, in welke rang vele van onze product carriers en grote crude carriers onder Uw commando zijn geweest. Sedert april van dit jaar hebt U het commando over ons vlaggeschip.

Vandaag bent U bevorderd tot de hoogste rang die een stuurman op de vloot kan bereiken, en wel de rang van Commodore van de Nederlandse Shell vloot.

U wordt Commodore in een periode dat onze vloot sterk wordt uitgebreid. Zoals U bekend is, zullen in 1966 verschillende nieuwe schepen van 65.000 ton worden opgeleverd waarvan er reeds vier in Nederland zijn besteld.

Evenals Uw voorganger, kapitein Van der Horst, hebt U het bij onze Maatschappij gebracht van stuurmansleerling tot Commodore, een carrière waarvan wel iedere stuurmansleerling droomt maar die maar voor weinigen is weggelegd.

Wij zijn ook blij dat hierdoor de band met Uw geboorte-eiland en woonplaats Terschelling weer is verstevigd, het eiland dat zoveel officieren en gezagvoerders heeft voortgebracht voor de Nederlandse Koopvaardij en voor Shell Tankers in het bijzonder.

BIJ DE FRONTPAGINA

Na de symbolische overdracht van het Commodoreschap — overhandiging van de Commodorevlag — wenst oud-Commodore J. W. G. van der Horst de nieuw-aangestelde Commodore R. India geluk met zijn benoeming.

Een deputatie van de Chinese opvarenden van de „Ondina” biedt Commodore en mevrouw India gelukwensen aan.

Met deze benoeming wens ik U gaarne geluk en ik hoop dat U in deze hoogste en meest representatieve functie een voorspoedige vaart zult hebben op de „Ondina”.

Kapitein India, ik verzoek U, wanneer kapitein Van der Horst U straks de Commodore-vlag heeft overgedragen, deze zelf te willen voorhijzen.

Kapitein Van der Horst

Voor U is dan het ogenblik aangebroken om aan de vooravond van Uw pensionering het commodoresymbool, de eigen vlag, aan Uw opvolger over te dragen. Tot de vorige maand hebt U vanaf oktober 1962 onder deze vlag gevaren.

Het is mij een behoefte U mijn erkentelijkheid te betuigen voor de U eigen wijze waarop U aan deze functie gestalte hebt gegeven.

Hoewel Uw officiële afscheid eerst volgende week op ons kantoor zal plaatsvinden, wil ik U op deze meer toepasselijke plaats dank brengen voor de waardevolle diensten die U onze Maatschappij tijdens Uw loopbaan hebt bewezen en ik spreek de hoop uit dat U tezamen met Uw echtgenote nog tal van jaren van Uw welverdiend pensioen zult mogen genieten.

Mag ik U dan thans verzoeken de commodore-vlag aan kapitein India over te dragen.”

Nadat Commodore India zijn vlag had voorgehesen en hij door alle aanwezigen met zijn benoeming was gelukgewenst, begaven de genodigden zich naar de gezagvoerderssalon, waar de overdracht met een oorlam werd bezegeld.

Tijdens het samenzijn in de salon bood de heer Rodenburg, met enkele toepasselijke woorden, aan oud-Commodore Van der Horst een replica aan van de Commodorevlag waaronder hij ruim 19 maanden



had gevaren. De plechtigheid, waarbij leden van de staf en van de bemanning van de „Ondina” tegenwoordig waren, werd onder meer bijgewoond door enkele top-functio-

narissen van het kantoor van Shell Tankers N.V.

Voor een beschrijving van de loopbaan van oud-Commodore Van der Horst verwijzen wij naar pagina 14.

MEDEDELING VAN DE DIRECTIE

De Koninklijke/Shell Groep heeft aan de Nederlandsche Dok- en Scheepsbouw Maatschappij (v.o.f.) te Amsterdam opdracht gegeven voor de bouw van een motortanker van circa 65.000 d.w.t., waarvan de levering zal plaatsvinden in het tweede halfjaar van 1966.

Het schip, dat onder Nederlandse vlag zal varen, zal worden uitgerust met een 9 cilinder Stork hoofdmotor met een vermogen van ongeveer 19.000 PK.

Bovendien zullen nog drie motortankschepen van 65.000 ton worden besteld, eveneens voor oplevering in de tweede helft van 1966.

In de loop van 1966 zal onze Nederlandse Groepsvloot dus worden uitgebreid met totaal zeven schepen van 65.000 ton, waarin begrepen zijn de drie 65.000 tons motortankschepen die opgeleverd zullen worden in de eerste helft van 1966.

Rotterdam, mei 1964.

(w.g.) D. RODENBURG



Het fraaie,
nieuwe hoofdkantoor
van Phs. van Ommeren N.V.
aan de Westerlaan
te Rotterdam

1839 21 mei 1964

PHS. VAN

lijn „Nippon Yusen Kaisha” en dit gaf aanleiding tot oprichting van het eerste buitenlandse kantoor te Antwerpen in 1899. Achtereenvolgens vestigde Van Ommeren kantoren in Londen, Hamburg en Bremen. Deze kantoren zijn niet alleen agenten voor de hierbovengenoemde lijndienst maar ook voor een aantal Nederlandse lijnvaartrederijen. Overigens was Antwerpen niet de eerste nederzetting buiten Rotterdam, want in 1876 na de opening van het Noordzeekanaal werd door Van Ommeren en P. A. van Es & Co., de firma Van Es en Van Ommeren te Amsterdam opgericht. In 1896 stelde de toenmalige Koninklijke Nederlandsche Mij. tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië Van Ommeren aan als haar expediteur. Deze expeditie-werkzaamheden namen geleidelijk in omvang toe en thans behartigen zij de belangen van alle Shell tankers in het Rotterdamse havengebied. Andere oliemaatschappijen volgden, zodat Van Ommeren thans als de specialist op het gebied van agentuur van tankschepen geldt. Het agentuurbedrijf te Rotterdam werd in 1949 in een aparte N.V., Phs. van Ommeren (Rotterdam) N.V., ondergebracht. Een bedrijf met een zeer grote veelzijdigheid, dat thans ook assurantie- en luchtvaartbelangen heeft.

Zeereiderijbedrijf

De kleinzoon van de oprichter, Phs. van Ommeren Jr., richtte in 1891 een eigen zeevaartbedrijf op. Hieruit kwam in 1899 de N.V. Stoomvaartmaatschappij „De Maas” voort, welke onder de directie van de firma Van Ommeren kwam te staan. In 1947 kwam er tussen deze twee bedrijven een fusie tot stand. Sinds augustus 1950 is de naam van het bedrijf Phs. van Ommeren N.V. Het rederijbedrijf legde zich aanvankelijk toe op de wilde vrachtvaart, maar geleidelijk aan vond er een specialisatie plaats op het gebied van olievervoer in bulk.

Sedert 21 mei 1839, toen Phs. van Ommeren zich als scheepsmakelaar en expediteur aan de Bierhaven te Rotterdam vestigde, is er veel veranderd. Driemasters lopen de haven van Rotterdam niet meer aan en de geuren van citroenen, uien en tabak hebben een bij-smaakje gekregen van rook en roet. In enkele generaties is Van Ommeren uitgegroeid tot een wereldomvattend concern met werkkraft en zekerheid, waarvan het nieuwe gebouw, dat begin van deze maand geopend werd, als een monument zal getuigen.

Agentuurbedrijf

Kort na zijn vestiging aan de Bierhaven in Rotterdam kreeg Van Ommeren het agentschap van een geregelde zeilvaart op Londen. Aan het eind van de vorige eeuw verkreeg hij een agentuur van de Japanse Scheepvaart-

In 1912 werd het eerste zeetankschip „De Mijdrecht” met een draagvermogen van 4600 ton in dienst gesteld. Tijdens de tweede wereldoorlog kreeg Van Ommeren de gelegenheid om met gelden van haar tegoed ter compensatie van door oorlogsgeweld verloren gegane schepen te Londen een Engelse rederij van trampschepen te kopen. Na 1945 werd haar belang bij het droge ladingvervoer uitgebreid door het verwerven van een drietal schepen die in de lijndienst van de VNS voeren. Omstreeks 1955 ging het bedrijf in de zgn. droge bulk-

oliemaatschappijen bouwde Van Ommeren in de loop der jaren een eigen binnenvaarttankerbedrijf op. Thans vervoeren de motorschepen, sleepschepen en duwbakken vele produkten naar Duitse, Zwitserse, Franse en Belgische relaties op de Rijn tot Bazel alsmede op alle belangrijke binnenwateren in West-Duitsland, Frankrijk en België.

Tankopslagbedrijf

In 1942 vond een verdere uitbreiding plaats door aan-

OMMEREN (ROTTERDAM) N.V.

trampvaart, het vervoer van onverpakte massaprodukten, zoals erts, granen en kolen. Een zestal 17.000 tons schepen werden na 1957 voor dit doel in de vaart gebracht. In 1962 volgde opnieuw een uitbreiding en wel door aankoop van een serie kustvaartschepen die gerund worden door P. A. van Es & Co. De schepen die onder Engelse vlag varen, zijn op één na ingericht voor het vervoer van droge lading. Door bijzondere omstandigheden werd in 1960 een 32.000 tons tanker aan deze vloot toegevoegd. Onder Franse vlag vaart, naast enkele kustvaarttankers en grote tankers, één schip dat speciaal ingericht is voor het vervoer van wijn in bulk. Het heeft de toepasselijke naam „Bacchus” gekregen. Tevens werd in 1960 een 16.000 tons bulkcarrier in de vaart gebracht.

Binnentankvaartbedrijf

In 1902 werd door de „Koninklijke” en Van Ommeren de Benzin Werke Rhenania G.m.b.H. opgericht. Te Düsseldorf-Reisholz werd een raffinaderij gebouwd. De opslagtanks verzezen in Ludwigshafen. In 1903 bracht Van Ommeren haar eerste binnenvaarttanker Rhenania in de vaart waarmede voor het eerst benzine op de Rijn vervoerd werd. Eind 1903 nam de „Koninklijke” het aandeel van Rhenania G.m.b.H. van Van Ommeren over. De omvang van het vervoer voor de Koninklijke/Shell nam zo toe dat in 1929 werd besloten de voor dit vervoer in gebruik zijnde tonnage onder te brengen in een aparte door de Koninklijke/Shell en Van Ommeren op te richten rederij de N.V. Internationale Riviertank-scheepvaart Maatschappij (Intritas) onder directie van Van Ommeren. Dank zij haar goede relaties met andere

koop van de tankopslaginstallatie „De Nieuwe Matex N.V.” te Vlaardingen.

Na de oorlog ontstond er een grote vraag naar tankruimte en in 1952 werd een tweede installatie aan de 2e Petroleumhaven te Pernis in bedrijf gesteld. In 1957 werd in het Botlekgebied aan de 3e Petroleumhaven wederom een installatie gebouwd.

Na ingebruikneming van deze installatie werd het terrein aan de 2e Petroleumhaven verkocht. Behalve bovengenoemde installaties heeft het Van Ommeren Tankopslagbedrijf ook nog belangen bij tankinstallaties te Amsterdam (Matex), Hamburg (Hansamatex) en Immingham (Imatex). De gezamenlijke tankinstallaties hebben thans een capaciteit van circa 2 miljoen m³. Verdere uitbreidingsplannen zijn in een vergevorderd stadium.

Tankerleaning

In 1956 nam Van Ommeren het initiatief tot de bouw van een schoonmaakinstallatie voor tankschepen te Schiedam in samenwerking met het reeds bestaande schoonmaakbedrijf „Unitas”. De olieresten en gevaarlijke gassen worden hier uit de tanks verwijderd.

De samenstelling van de vloot was op 31-12-1963 als volgt:

Varende schepen	Schepen in bestelling	Totaal draagvermogen	
		Varende schepen	Schepen in bestelling
21 tankschepen		261.533 ton	
22 vrachtschepen		265.737 ton	
	4 vrachtschepen		128.800 ton
24 kustvaarders		17.745 ton	
	3 kustvaarders		3.000 ton
6 sleepboten		7.430 ton	
1 duwboot		1.200 ton	
	1 duwboot		1.530 ton
231 binnenvaartschepen		243.189 ton	

Kortom, Van Ommeren is een in hoge mate imposant bedrijf, met niet alleen spreiding in de scheepstypen en te verlenen diensten, maar ook spreiding over de gehele wereld. Een bedrijf dat de vaart er reeds 125 jaar in weet te houden.

I. J. A. v. D.

AUTOMATISERING EN MECHANISATIE

In deze tijd van voortschrijding der techniek is het gebruik van atoomkracht voor de voortstuwing van een koopvaardijship vooralsnog met de grootste reserve naar voren gebracht.

Weliswaar is door de Verenigde Staten reeds een vracht/passagiersschip met atoomvoortstuwing in de vaart gebracht, de „Savannah”, doch dit schip mag nog zelfs bij benadering niet als een economische propositie worden beschouwd en moet worden gezien als een zuiver onderzoek en prestige object.

Het bijgaande artikel, ontleend aan „Business Week” van 8 juni 1963, is niet opzienbarend, maar geeft niettemin een inzicht in welk tempo er naar wordt gestreefd, atoomkrachtinstallaties te ontwerpen, welke met grote zekerheid uiteindelijk zullen resulteren in installaties waarvan de toepassing in koopvaardijshipen wél economisch verantwoord zal zijn.

Terecht zult u opmerken dat het artikel nu niet bepaald van recente datum is. Toch hebben wij gemeend het artikel alsnog te moeten opnemen; het onderwerp blijft actueel en de inhoud interessant.

Atoomkracht voortstuwing

KOSTEN VAN EEN NUCLEAIRE KOOPVAARDIJVLOOT

Type:	Snelheid:	Laadvermogen:	Bouwkosten:	Bedrijfskosten per ton lading**:	Totale jaarlijkse kosten:
Conventionele machines	21 knopen	14.200	\$ 12.000.000	\$ 39.10	\$ 18.000.000
Vervanging					
Conventionele machines	30 knopen	14.200*	\$ 31.000.000	\$ 28.20	\$ 24.100.000
Hoge snelheid			tot \$ 32.200.000		
Nucleaire installatie	30 knopen	14.200*	\$ 34.200.000	\$ 28.20	\$ 23.900.000
Hoge snelheid					

Nucleaire schepen economisch verantwoord?

Een technologische ontwikkeling die geleid heeft tot vermindering van zowel de grootte als de kosten van reactors en reactorkernen, heeft een nieuwe impuls gegeven aan het verlangen, een geheel nucleaire koopvaardijvloot op te bouwen.

De Ver. Staten staan momenteel op de drempel van een nucleaire revolutie in de koopvaardijvloot, gelijk aan die waarmee de Marine meer dan 10 jaar geleden werd geconfronteerd. Dit streven tot verwezenlijking van een koopvaardijvloot met kernvoortstuwing, die de Amerikaanse vlag weer op de eerste plaats in de wereldscheepvaart zou kunnen brengen, wordt gesteund door een ontzaglijke, technische ontwikkeling in de bouw van en het werken met kernreactors.

In het afgelopen jaar zijn de extra kosten van het installeren van een kernvoortstuwingsinstallatie t.o.v. de conventionele voortstuwingsinstallatie van een schip met ongeveer 30 % verminderd. Ondanks de algemene opvatting dat het nog slechts een kwestie van tijd is

* Gemechaniseerde ladingbehandeling
** Noord Atlantische Dienst
Gegevens: George Sharp Inc.

voordat de kernvoortstuwing een leidende rol bij de vaart over de wereldzeeën zal gaan spelen — zoals dit reeds het geval is bij onderzeeërs — bestaat er een groot verschil van mening over het hoe en wanneer deze revolutie zal worden verwezenlijkt.

Aan de ene kant hebben zich de voorstanders geschaard van nucleaire installaties — onder aanvoering van de Marine; aan de andere kant bevinden zich de scheepvaartmensen die nooit de kosten uit het oog verliezen. Tussen deze twee stromingen bevindt zich de „Savannah”, de eerste Amerikaanse poging tot een door atoomkracht voortbewogen koopvaardijship. Lamgelegd door een werknemersgeschil ligt de „Savannah”, zonder bemanning, in Galveston, Texas. Waarschijnlijk zal het 4-6 maanden duren voordat er een nieuwe bemanning voor dit schip is opgeleid.

Tempo van vooruitgang

De technologische vooruitgang op het gebied van schepen welke door kernenergie over het oceaan-oppervlak worden voortbewogen is zo snel, dat schepen die eerst onlangs in de vaart zijn genomen reeds ouderwets zijn. De krachtinstallatie van de „Savannah” is bijna driemaal zo zwaar en omvangrijk als de nieuwe systemen die nu op de markt komen.

De Marine zegt nu dat vier reactors momenteel dezelfde kracht kunnen leveren als de acht van het vliegdekschip „Enterprise”, en de „Enterprise” werd slechts twee jaar geleden aan de vloot toegevoegd. De reactorbrandstofkosten zijn met 40-60 % gedaald. Marineautoriteiten beweren dat de vermindering van de kosten van kernvoortstuwning deze aantrekkelijker maakt dan de conventionele machines voor grote schepen. Dit standpunt wordt grotendeels gestaafd door een nieuw onderzoek dat voor de U.S. Maritime Administration is verricht door George G. Sharp Inc., een New Yorkse maatschappij voor scheeps- en werktuigbouw.

In het Sharp-verslag, waarin beweerd wordt dat onder bepaalde omstandigheden kernenergie voor koopvaardij-schepen kan concurreren met conventionele machines, wordt bepleit dat de scheepvaartindustrie met één sprong de buitenlandse concurrentie voor kan zijn door het bouwen van een schip van standaardklasse dat veel sneller is dan elk ander schip dat in dienst is of momenteel gebouwd wordt. Voorgesteld wordt een „pakhuis”-schip te bouwen, dat grotendeels geautomatiseerd is en toch flexibel genoeg is om normale bulk-lading, lading op stapelborden of in containers te vervoeren, evenals vrachtwagens. In plaats van schepen met een snelheid van 18-21 knopen, die nu over het algemeen worden gebouwd, worden in het verslag schepen met een snelheid van 30 knopen aanbevolen.

Twee nieuwe reactors

In het rapport wordt als argument, waardoor de vergelijking ten gunste van de nucleaire installatie uitvalt, gebruikt de mogelijke toepassing van twee nieuwe kernreactors, de ene de „630A” in ontwikkeling bij de General Electric Company, de andere een geconsolideerde kernstoomgenerator (CNSG) ontworpen door Babcock & Wilcox Co. Als voorbeeld worden genomen schepen — met een snelheid van 30 knopen — van verschillende grootte voor zowel de routes over de Atlantische Oceaan als de langere routes over de Stille Oceaan, waarbij rechtstreeks naar de bestemmingshaven aan gene zijde van de oceaan wordt gevaren.

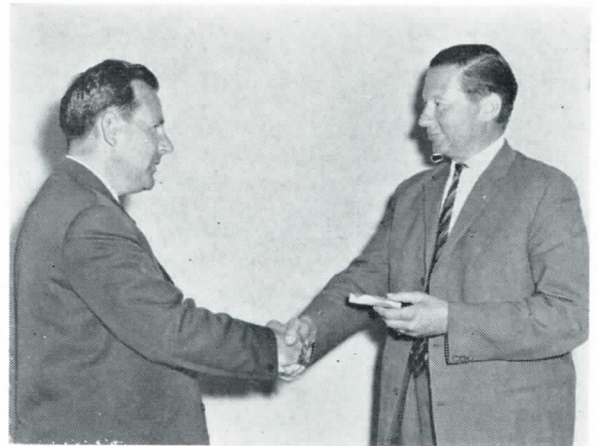
De bouwkosten van een vrachtschip van 14.200 ton met een snelheid van 30 knopen en een conventionele voortstuwingsinstallatie, dat dienst doet op de Atlantische routes, worden in het rapport geschat op 31,4 miljoen dollar. Indien gebruik wordt gemaakt van een „630A” reactor, die ontworpen werd voor door atoom-

NIEUWS VAN DE VIJF AZEN CLUB

Blijkens een proces-verbaal dat wij ontvingen, maakte 4e wtk. F. Spoor zich op 29 maart jl. aan boord van het s.s. „Vivipara” schuldig aan „ernstige verstoring van de openbare orde door het schaamteloos werpen van vijf azen ineens”.

De betrokkene, die verklaarde „dat de gewraakte handeling in zijn onschuld was geschied”, werd een onvoorwaardelijke boete opgelegd van „24 bier”.

Door gebrek aan ruimte is het helaas niet mogelijk een gedicht van een der getuigen hierbij weer te geven, doch wellicht is er in de toekomst nog gelegenheid daartoe.



Bij een bezoek aan ons kantoor op 25 mei jl. ontving 2e stuurman J. S. Schregardus, die onder no. 50 in het ledenregister van de Vijf Azen Club is ingeschreven, naast een boekenbon van f 25,—, een gasaansteker, die als extra prijs voor het vijftigste lid was uitgelooft. Namens de heer Van den Belt, die op het laatste moment door onvoorziene omstandigheden verhinderd was de uitreiking te verrichten, nam de secretaris van de V.A.C., de heer Schuller, de honneurs waar.

De gezagvoerder van het m.s. „Acila” deelde ons mee dat 3e wtk. J. P. Hendrikse op 9 mei jl. te 17.36 uur zijn mede-pokeraars verraste door in één gooi vijf azen op tafel te deponeren. De heer Hendrikse gaf van het gebeurde het volgende verslag:

„We zaten met z'n vijven een knobeltje te maken om een potje bier of een limonade. Het was tij (tie) en dus een klappie terug. Ik kwam aan de beurt en...

Ik pakte de beker met stenen,
De spanning nog lang niet verdwenen,
Ik gooi, schrik, ontgaan
Kijken vijf azen me aan,
De kreet BIER gleed langs me henen!”

Mede namens de heer Van den Belt wensen wij de heren Spoor en Hendrikse geluk met hun pokersucces, waarvoor hun de traditionele boekenbon wacht.

(vervolg op pagina 10)

Eerste oriëntatiebijeenkomst van Gezagvoerders





Op 21, 22 en 23 april jl. vond de eerste Oriëntatiebijeenkomst van Gezagvoerders plaats. In de sfeervolle omgeving van het hotel „t Kerckebosch” te Zeist werden tien onzer Gezagvoerders in de gelegenheid gesteld, om in de ruimste zin van het woord met onze directie van gedachten te wisselen.

In tegenstelling met de „Vlootstafcurcus” vermeldde het programma ook onderwerpen welke door docenten van buiten onze Shell-gemeenschap werden gebracht. In dit verband moge genoemd worden het Nederlandsch Paedagogisch Instituut, dat grote bekendheid heeft verworven in Nederland, en een lezing van drs. W. Z. Mulder, oud-Gezagvoerder en bekend uit televisieprogramma's. Het succes van deze bijeenkomst is een waarborg dat er meerdere zullen volgen, waarbij uiteraard ook rekening zal worden gehouden met deelname door onze hoofdwerktuigkundigen.

Het was een prettige ervaring om geheel los van kantoor en schip, ook buiten het programma, de doelstellingen onzer Maatschappij te belichten. Wederzijds begrip en solidariteit kenmerkten in alle opzichten deze bijeenkomst waarbij zonder twijfel het gestelde doel werd bereikt.

FOTO LINKS:

Van links naar rechts:

Th. J. van de Vrie	— Gezagvoerder
P. C. D. Sandee	— Gezagvoerder
C. Wortel	— Gezagvoerder
A. G. van Gent	— Gezagvoerder
B. van Bon	— Gezagvoerder
H. E. Glansbeek	— Gezagvoerder
H. A. Ilgen	— Docent
G. Hoving	— Gezagvoerder
L. F. van den Belt	— Chef DFP
Kapt. H. Bakker	— Chef DFB
D. Rodenburg	— Directeur
Th. F. Prause	— Chef DFF
H. A. H. Hijlkema	— Gezagvoerder
Kapt. H. Aschmoneit	— Cursusleider
H. J. Roncken	— Gezagvoerder
D. J. E. Boonstra	— Gezagvoerder
G. den Bakker	— Chef DFA

FOTO BOVEN:

Van links naar rechts:

P. C. D. Sandee	— Gezagvoerder
H. E. Glansbeek	— Gezagvoerder
A. G. van Gent	— Gezagvoerder
Kapt. H. Aschmoneit	— Cursusleider
Kapt. H. Bakker	— Chef DFB
G. den Bakker	— Chef DFA
H. A. H. Hijlkema	— Gezagvoerder
Th. J. van de Vrie	— Gezagvoerder
C. Wortel	— Gezagvoerder

INTRODUCTIEBIJENKOMSTEN VOOR ASPIRANT-

DEELNEMERS AAN DE INTRODUCTIEBIJENKOMST OP WOENSDAG 1 APRIL 1964

Zittend van links naar rechts:

W. J. Grapendaal — asp. wtk.
 R. G. M. Kauffeld — asp. wtk.
 F. J. M. Donker — asp. stm.
 L. Davelaar — asp. stm.
 B. W. van Druten — asp. stm.
 W. Beekman — asp. stm.
 Kapt. H. Aschmoneit — cursusleider

M. Pronk — sectie DFP/13
 C. J. van der Geest — asp. wtk.
 M. K. Jansen — asp. wtk.
 G. E. Abbink — asp. stm.
 J. C. N. Brakeboer — asp. wtk.
 G. van Dalen — asp. wtk.
 D. van Huffelen — asp. wtk.

Op 1 en 2 april jl. vond in het Shell-Gebouw een introductiebijeenkomst plaats voor de kandidaten die in juli a.s. de verschillende zeevaartscholen hopen te verlaten en als stuurmansleerling of leerling-werktuigkundige op onze vloot in dienst te treden.

Tijdens deze bijeenkomsten werd de kandidaten het een en ander uiteengezet over de Maatschappij en hun toekomstige taak aan boord.

Staan van links naar rechts:

A. Baljeu — asp. wtk.
 E. J. Doldersum — asp. wtk.
 W. S. M. Drent — asp. wtk.
 R. J. Bosman — asp. wtk.
 L. Boone — asp. wtk.
 F. van der Holst — asp. wtk.
 R. J. Doorneveld — asp. wtk.
 R. J. Kleine Budde — asp. wtk.
 H. J. C. C. van Duijne — asp. wtk.
 J. B. H. Lutmers — asp. stm.
 M. de Wachter — asp. stm.



(vervolg van pagina 7)

kracht voortbewogen vliegtuigen, welke plannen nog niet volledig ontwikkeld zijn, zullen de vergelijkbare kosten ca 34.2 miljoen dollar bedragen.

Indien een CNSG reactor wordt geïnstalleerd — die veel verder ontwikkeld is — worden de kosten geschat op \$ 36.1 miljoen. Voor de langere vaarroutes over de Stille Oceaan zullen de kosten van een conventionele installatie ongeveer 800.000 dollar hoger liggen, maar de kosten van een nucleaire installatie blijven dezelfde. Het rapport geeft de volgende cijfers voor jaarlijkse bedrijfskosten voor zulke schepen (waaronder begrepen onderhoud, reparaties): bij de vaart over de Atlantische Oceaan voor een conventioneel schip 5.8 miljoen dollar, voor een „630A” schip 5.7 miljoen dollar en voor een CNSG schip 5.6 miljoen dollar. Dezelfde verhoudingen zijn ongeveer van toepassing bij de vaart over de Stille Oceaan.

Ter verklaring van de behoefte aan schepen met een snelheid van 30 knopen wijst het rapport er op dat de vraag naar snel transport groter is dan met de huidige schepen bevredigd kan worden. Ladingen zoals machineonderdelen, auto's, machines, elektronische onderdelen, chemicaliën en tabak worden bij voorkeur verscheept met snellere koopvaardischepen. Daarom, zo redeneert het rapport, zal een schip, dat 30 knopen kan maken, meer lading kunnen aantrekken; de extra snelheid zal dergelijke schepen ook in staat stellen aanvallen van onderzeeërs te ontlopen.

Bedenkingen van de industrie

Ondanks het verlokkelijke aspect van een zich uitbreidende koopvaardijvloot van de Verenigde Staten, is het rapport met zeer veel reserve door de scheepvaartindustrie ontvangen. De reders wijzen erop dat koopvaardischepen moeten worden ontworpen voor de routes waarop zij dienst doen; wat ideaal is voor de ene route kan ongeschikt zijn voor een andere. Bijgevolg zou een gestandaardiseerd schip dat uitgerust is om welke vracht dan ook te accepteren voor de meest, sterk gespecialiseerde vaarten, oneconomisch zijn. De Grace Line, die een route op Zuid-Amerika heeft, verscheept bijvoorbeeld zeer veel bananen, die grote koelruimten vereisen. De United States Lines, die op Europa vaart, heeft deze niet nodig. Het vervoer van geladen vrachtwagens naar Europa is prachtig, maar in vele kleine havens is er slechts weinig vraag naar dit soort vervoer. Industriële kringen onderkennen enkele voordelen in schepen die 30 knopen kunnen maken, in het bijzonder op de lange routes over de Stille Oceaan, maar over het algemeen bestaat er slechts weinig enthousiasme voor. Indien het schip eenmaal de Oceaan over is, zo voeren deze kringen aan, zal het tussen de 6-12 havens aanlopen. De aankomsttijden worden zo geregeld dat deze gunstig vallen i.v.m. werkdagen en dat overwerk en verblijf gedurende de nacht in de haven zo mogelijk wordt vermeden. De reders trachten ook te bereiken dat hun schepen vóór het weekend zee kiezen om de havenkosten te verminderen. Daarom zou de snelheid van een schip dat 30 knopen kan maken, indien dit tot

STUURLIEDEN EN -WERKTUIGKUNDIGEN

Van de gelegenheid tot het stellen van vragen werd ruimschoots gebruik gemaakt.

Na het eindexamen zal een tweede introductiebijeenkomst worden gehouden.

Wij wensen betrokkenen veel succes toe bij het eindexamen en hopen straks allen op onze vloot te kunnen begroeten.

DEELNEMERS AAN DE INTRODUCTIEBIJEENKOMST OP DONDERDAG 2 APRIL 1964

Zittend van links naar rechts:

C. Loman — asp. wtk.
D. J. Plate — asp. wtk.
A. van Rijswijk — asp. wtk.
J. B. Krijnen — asp. wtk.
W. Verhagen — asp. wtk.
B. R. de Ridder — asp. wtk.

Kapt. H. Aschmoneit — cursusleider
M. Pronk — sectie DFP/13
P. H. M. Maessen — asp. wtk.
J. C. Lanser — asp. wtk.
B. J. K. van Vliet — asp. wtk.
J. Priester — asp. stm.

Staan van links naar rechts:

E. E. Kreune — asp. wtk.
G. C. Sloof — asp. wtk.
R. Smits — asp. wtk.
D. Smit — asp. wtk.
J. G. Wienstjes — asp. stm.
K. Stobbe — asp. wtk.
E. L. de Ruiter — asp. stm.
J. G. Leenders — asp. stm.
H. Ruitenbeek — asp. wtk.
L. Vlastra — asp. wtk.
I. van der Veer — asp. wtk.
W. A. Vergouw — asp. stm.



gevolg zou hebben ongunstige aankomsttijden of extra havenkosten, een nadeel kunnen zijn. De industrie heeft de ernstigste bedenkingen tegen de in het Sharp-rapport genoemde bouwkosten. Het bouwen van een conventioneel schip van 14.000 ton met een snelheid van 21 knopen, vergt in de Verenigde Staten ongeveer 12 miljoen dollar. Hiervan betaalt de reder ongeveer de helft, de regering de rest in de vorm van bouwsubsidies. Voor een conventioneel schip vergt het verhogen van de snelheid tot 30 knopen een extra investering van 19,4 miljoen dollar; voor een nucleair schip wordt dit 22 tot 24 miljoen dollar. Wat de industrie graag zou willen weten is: wie brengt dit extra bedrag op tafel?

De houding van de regering

Hoge regeringsfunctionarissen zijn geneigd een groot deel van de argumenten van de industrie tegen het rapport terzijde te schuiven. De reders staan bekend om hun conservatisme en hun gebrek aan vindingrijkheid. Regeringsfunctionarissen wijzen erop dat de industrie bijna even terughoudend was om schepen met een snelheid van 21 knopen te bouwen als zij dit nu is ten aanzien van schepen met een snelheid van 30 knopen. Toen de beslissing aangaande de schepen met een snelheid van 21 knopen er echter werd doorgedrukt, was zowel regering als industrie tevreden over de resultaten. In geval van oorlog is een belangrijk voordeel van de door het rapport aanbevolen schepen de snelheid en de onbepaalde actieradius die met kernvoortstuwings mogelijk zijn. Het Amerikaanse departement van Marine

tracht de minister van Defensie, McNamara, te bewegen zijn standpunt in deze kenbaar te maken.

Indien hij het Amerikaanse Ministerie van Verdediging toestemming geeft een nucleaire koopvaardijvloot op te bouwen, zullen de Marineautoriteiten, zo hebben zij officieus reeds toegezegd, zelf al het mogelijke doen deze schepen te laten bouwen. Welk aandeel in de kosten voor rekening zal zijn van de regering, staat nog te bezien. De bouw- en de bedrijfssubsidies voor de koopvaardijvloot belopen nu rond de 300 miljoen dollar per jaar. Verwacht wordt dat dit bedrag voor 1970 tot 500 miljoen dollar per jaar zal zijn opgelopen.

Marine plannen

McNamara is reeds door de Marine verzocht, toestemming te verlenen om alle nieuw te bouwen grote marineschepen te voorzien van kernvoortstuwingsinstallaties. Dit zouden schepen moeten zijn van een nieuwe fregatklasse — tussen de grootte van een torpedojager en een kruiser — van omstreeks 8.000 ton. De Marine beweert dat, bij een levensduur van 20 jaar, nucleair voortbewogen schepen hoogstens 20% meer kosten dan schepen met conventionele installaties. De verhoogde actieradius, snelheid en beweeglijkheid rechtvaardigen het verschil, aldus deze Marineautoriteiten. McNamara heeft het verzoek van de Marine niet afgevoerd maar hij heeft verzocht de merites hiervan verder te onderzoeken. Hij wenst dat de Marine er absoluut zeker van is dat de kosten voor nucleair voortbewogen schepen de extra uitgaaf waard zullen zijn. Men ver-

wacht dat de Marine hem in de loop van de eerstvolgende weken de aanvullende gegevens zal verschaffen.

Tevens wordt verwacht dat de Marine een verzoek zal indienen om het volgende vliegdekschip met een nucleaire installatie uit te rusten. Het congres heeft verleden jaar de bouw van een nieuw vliegdekschip goedgekeurd, maar op aandringen van de Marine zou dit met een conventionele voortstuwingsinstallatie worden uitgerust.

Nu, gewapend met nieuwe kostenschattingen gebaseerd op een voortstuwingsinstallatie met vier reactoren, wenst de Marine op haar besluit terug te komen. Eén enkele van de nieuwe reactoren, met een kernlading welke tweemaal de levensduur heeft van oudere kernen, zal ongeveer viermaal zo veel kracht ontwikkelen als een reactor van de „Enterprise” klasse. De vier reactoren voor een dergelijk vliegdekschip zouden ongeveer 1/3

minder kosten dan de acht reactoren van de „Enterprise”, zegt de Marine.

De bouwkosten voor een conventioneel vliegdekschip zouden ongeveer 300 miljoen dollar zijn en voor een vliegdekschip met vier kernreactoren 360 miljoen dollar. Marineofficieren hebben reeds lang gedroomd van de dag waarop zij zee zouden kunnen kiezen met een volledig nucleaire vloot, die niet belemmerd zou worden door brandstofproblemen. De brandstof is altijd de beperkende factor geweest. Indien een vloot manoeuvres verricht bij hoge snelheid, wordt dit probleem nog nijpend. De kleinere schepen moeten gemiddeld om de twee dagen bijgetankt worden, vliegdekschepen en kruisers ongeveer eenmaal per week. De Marine wijst erop dat zij te zijner tijd bevoorradingschepen met kernvoortstuwingsinstallaties zou bouwen om de door atoomkracht voortgedreven vloot te bevoorraden. Een koopvaardijship met kernvoortstuwingsinstallaties kan een grote stap in die richting zijn.



DIPLOMA-VOLMATROOS

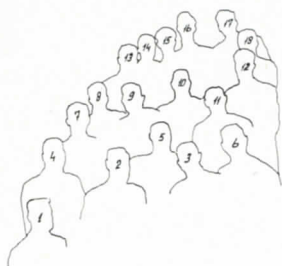
Na hetgeen wij hieromtrent schreven in het aprilnummer van dit blad, kunnen wij thans wederom een viertal leden van ons vlootpersoneel aan u voorstellen, die met succes aan het examen ter verkrijging van het diploma-volmatroos hebben deelgenomen.

De behaalde diploma's werden op woensdag, 20 mei jl., te onzen kantore aan de betrokkenen uitgereikt, waarna allen zich schaarde rond de tafel met „bami goreng”, die in de lunchkamer op de 9e verdieping van het Shell-Gebouw werd geserveerd.

Geflankeerd door de heren E. van 't Slot (links) en J. G. van 't Oever (rechts) — beiden van sectie DFP/12 — ziet u op bovenstaande foto de succesvolle kandidaten: v.l.n.r. de heren A. N. O. Rosendahl, G. Brak, E. J. van Hurck en O. van der Kooi.

34^E VLOOTSTAFCURSUS

27 april t/m 5 mei 1964



- | | |
|--|------------------------|
| 1. J. van Hoepen | — 4e werktuigkundige |
| 2. J. van der Meijde | — hoofdwerktuigkundige |
| 3. E. van 't Slot | — docent |
| 4. W. O. Kooi | — 2e stuurman |
| 5. Kapt. H. Aschmoneit | — cursusleider |
| 6. Mr. R. Hagen | — docent |
| 7. J. A. Krebbers | — 4e werktuigkundige |
| 8. J. Luik | — 4e werktuigkundige |
| 9. J. W. van Wegen | — 2e werktuigkundige |
| 10. C. N. P. M. van Koningsbruggen | — 3e stuurman |
| 11. D. de Knecht | — 4e werktuigkundige |
| 12. H. P. Abrahamse | — 3e stuurman |
| 13. P. van der Hoeven | — 4e werktuigkundige |
| 14. F. C. C. Baron van Tuijll van Serooskerken | — 3e stuurman |
| 15. M. Pronk | — sectie DFP/13 |
| 16. A. J. Baerveldt | — 3e werktuigkundige |
| 17. D. van der Hoek | — 4e werktuigkundige |
| 18. G. J. Spierenburg | — 4e werktuigkundige |

Op de foto ontbreekt 3e stuurman P. Puijpe.



IN MEMORIAM OUD-COMMODORE I. ROOS

Tot ons leedwezen moeten wij u mededelen dat kapitein I. Roos op 21 mei 1964 op zestigjarige leeftijd is overleden.

Toen kapitein Roos op 1 april 1958 onze Maatschappij verliet had hij een dienstverband van bijna 32 jaar volbracht en de hoogst mogelijke rang bereikt, namelijk die van Commodore, welke hij bekleedde vanaf 1 december 1956.

Kapitein Roos beschikte over groot zeemanschap, terwijl zijn karaktervastheid en opgewekte natuur hem tot een ideaal gezagvoerder maakten.

Zijn verdiensten vonden officiële erkenning in april 1957 toen hij benoemd werd tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau.

Na zijn pensionering heeft kapitein Roos zijn uitgebreide vakkennis in dienst gesteld van de Commissie voor de Stuurlieden-examens, waarvan hij plaatsvervangend voorzitter werd.

Onze gevoelens van medeleven gaan uit naar zijn echtgenote, zijn zoon en schoondochter, die hun man en vader zo vroegtijdig moeten missen.



MET PENSIOEN

Op 1 juni 1964 namen wij wederom afscheid van enkele van onze officieren die de dienst der Maatschappij onder toekenning van pensioen hebben verlaten. Als eerste noemen wij natuurlijk onze oud-Commodore, de heer J. W. G. van der Horst.

De heer Van der Horst trad op 23 juli 1932 als leerling-stuurman in dienst van de N.I.T. Diezelfde dag monsterte hij te Rotterdam op zijn eerste schip nl. het m.s. Maja.



J. W. G. VAN DER HORST
Commodore
23.7.1932 — 31.5.1964

Na ruim een jaar als leerling te hebben gevaren ging hij voor zijn 3e rang studeren. Dit diploma werd hem op 9 februari 1934 toegekend, maar het duurde nog tot oktober 1934 alvorens de heer Van der Horst weer in onze dienst trad, en wel als 3e stuurman.

Hij vertrok met de „Marnix van St. Aldegonde” naar de Oost, waar hij sedertdien vele dienstperioden heeft volbracht.

De jaren 1940/1945 bracht kapitein Van der Horst in Nederland door en na de oorlog vertrok hij wederom naar de Singapore-area.

Aangesteld als gezagvoerder op 1 januari 1952, heeft hij vele schepen onder zijn commando gehad, waaronder ook nog enige tankers, die reeds tot het verleden behoren, zoals de „Aldegonda”, „Antonia”, „Rafaëla”, „Rotula” en „Cleodora”.

Van november 1958 af kreeg hij de nieuwere en grotere schepen onder zijn bevel, waarvan wij noemen: „Acila”, „Philippia”, „Viana”, „Zaria” en „Sepia”.

Na op 15 oktober 1962 tot Commodore te zijn benoemd heeft kapitein Van der Horst tweemaal een dienstperiode op ons vlaggeschip de „Ondina” dienst gedaan.

Op 28 februari 1964 verliet hij dit schip in Thameshaven om met ingang van 1 juni 1964 van een welverdiend pensioen te gaan genieten.

Hoofdwerktuigkundige P. S. Douglas trad op 29 december 1936 als 5e werktuigkundige in dienst van de C.S.M., maar vertrok eerst op 5 februari 1937 met de „Venezuela” naar Curaçao om aldaar dienst te gaan doen.

Zijn eerste dienstperiode in de Caraïbische wateren duurde tot april 1940, waarna hij als supernumerary met de „Perna” naar huis kwam.

Het was niet zo'n prettige thuiskomst want in Holland braken twee dagen later de vijandelijkheden uit en de heer Douglas was genoodzaakt de gehele oorlog in Nederland te blijven.

In september 1945 vertrok hij vanuit Engeland als 4e werktuigkundige met de „Berta” naar Curaçao, waar hij, met verscheidene tussenpozen voor verlof in Nederland, tot augustus 1954 dienst deed.

Na zijn overplaatsing naar de diepzeevloot heeft hij eerst voornamelijk in de Oost gevaren.

Op 1 juli 1957 werd hij als hoofdwerktuigkundige aangesteld, in welke hoedanigheid hij op vele tankers het beheer over de machinekamer heeft gehad, o.a. op de „Kopionella”, „Arca”, „Atys” en „Viana”.

Op de „Philippia” heeft hij drie dienstperioden, waaronder zijn laatste, volbracht.

Hij verliet de „Philippia” voor de laatste maal op 23 april 1964 in Le Havre. Na afloop van zijn verlof is hij met ingang van 1 juni jl. gepensioneerd.

Wij wensen de heren Van der Horst en Douglas nog vele jaren in goede gezondheid toe temidden van allen die hun dierbaar zijn.



P. S. DOUGLAS
Hoofdwerktuigkundige
29.12.1936 — 31.5.1964

RECTIFICATIE

In de rubriek „Onze Vlootjubilairissen” in de vorige editie van dit blad, stond als jaar van indiensttreding van 3e wtk. F. L. Alexandre abusievelijk vermeld 1939 in plaats van 1954.

Wij bieden de heer Alexandre onze verontschuldiging aan voor dit abus.

Redactiecommissie :

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

tussen schip en ka

Administratie :
Mej. J. F. Schilt

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

de per 1 mei 1964
aangestelde
gezagvoerders



W. VAN BRAKEL



J. VAN DER VELDEN



M. ZUILHOF

vlootpersoneel/personalia

(in de periode 16.4 t/m 15.5 1964)

GEHUWD:

- 22.4: D. de Knecht, 4e wtk., met Mej. A. Sterrenburg;
1.5: W. Fröhlich, 5e wtk., met Mej. Th. Tensen;
2.5: L. A. J. W. Bink, 5e wtk., met Mej. M. de Vrijer.

GEBOREN:

- 15.4: Fredricus Albertus, zoon van L. A. Veer, 3e stm., en Mevr. M. Veer-Santens;
15.4: Maarten, zoon van A. Th. van Es, 3e stm., en Mevr. I. M. van Es-Achterberg;
26.4: Simone Mariëtte, dochter van A. J. Stap, 5e wtk., en Mevr. S. Stap-Jonkers;
8.5: Jan Friedrich Pouw, zoon van J. P. Jongbloed, 1e stm., en Mevr. W. C. Jongbloed-Sandel;
8.5: Wilhelmus Jozef Cornelis, zoon van W. J. M. Braeken, 5e wtk., en Mevr. H. Braeken-Kerkhofs;
10.5: Pieter Harmen, zoon van P. Maarleveld, 5e wtk., en Mevr. A. Maarleveld-Nuis.

MET VERLOF:

- Gezagt.: C. Cupido, R. van der Vlucht, Th. G. J. Roeten, B. van den Born;
1e stl.: D. Fransen, G. Th. M. Lommerse, M. E. Wolper, P. G. C. M. Passieux, A. Post, Tj. Kuyper, D. A. C. Vermeulen, P. Buisman;
2e stl.: P. Hoogesteger, H. N. A. Snel, R. Verhoef;
3e stl.: H. van Veen, E. J. F. Douw van der Krap, L. A. Veer, J. H. B. Jongen, G. G. L. Wolters, L. I. Noort, J. Baard Jr.;
4e stl.: Th. W. Scharrenburg, A. H. van Haaften;
Hfd.wtk.: J. van der Meyde, P. S. Douglas, R. G. Pieters;
2e wtk.: F. J. van der Velden, B. Bijl, H. Tukker, J. E. Weidema, G. H. Germing, J. Heymans;
3e wtk.: B. van der Velden, C. L. Bakker, P. J. de Lange, J. W. Cadovius, D. Pleysier;

- 4e wtk.: J. Blok, F. A. van Rooijen, J. C. Zwart, C. P. Kortekaas, A. van der Hooft, W. Muis, J. B. Verveer;
5e wtk.: A. Hoekstra, G. J. van Neuren, F. S. Lausberg, H. A. E. Wenas, Th. P. M. Westhuis, H. J. Wullink, P. Zandstra, W. J. M. Braeken, K. L. J. Aertssen, H. G. van Jaarsveld, J. H. G. Nuy, H. G. W. Meijer.

IN NEDERLAND AANGEKOMEN:

- Bootslieden: H. J. A. Savonije, A. Gonlag, G. Engelhardt;
Voorlieden: H. v. d. Doel, L. v. d. Wel;
1e pomplieden/bankw.: A. A. van Ginkel, J. W. S. Werkhoven, R. W. H. Tadema;
2e pomplieden/bankw.: M. v. d. Kruk, C. P. Hazelbag, A. J. J. Vermeulen;
Bankwerkers: F. W. Bosson, L. A. T. Blanke-Meyer;
Chef hofmeesters: C. N. M. v. d. Werf, A. A. Turkenburg, P. S. L. Donders;
Chef koks: W. F. van Valen, J. A. Franken, P. J. M. v. d. Ende.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Abida*: 3e stm. W. Kalkman; hfd.wtk. W. Balvers;
m.s. Acila: wnd 4e wtk. L. C. W. Biesheuvel;
m.s. Acteon: 3e wtk. A. de Haan, 4e wtk. B. Dob, 5e wtk. M. A. Visser, 11.wtk. E. R. Oldenboom, telegrafist J. Thomas;
s.s. Atys: 1e pompman/bankw. A. de Ligt;
m.s. Camitia: 1e stm. A. W. C. van Schendel, 3e stm. J. Mieras, 4e stm. D. C. Vermeulen, wnd. 3e wtk. C. H. J. van Dijk, 5e wtk. J. H. S. van der Pas, telegrafist N. J. C. de Troye;
m.s. Cinulia: 2e stm. A. J. de Ronde, hfd.wtk. H. Bax, telegrafist J. Versteeg;
m.s. Crania: 3e stm. B. Ritman, 4e stm. J. Tebbenhoff;
s.s. Kalydon: wnd. 1e stm. L. van der Valk, 2e wtk. J. M. de Jong, 4e wtk. R. J. Smit, chef hofmr. J. L. van Oyen;

- s.s. *Kara*: 2e stm. P. J. P. Siebesma, 3e stm. P. H. van der Ham, hfd.wtk. F. M. Ruizenaar, 2e wtk. H. J. Nieuwenstein, 3e wtk. J. Vos, 4e wtk. J. Gansevoort, telegrafist F. W. A. van der Louw;
- s.s. *Kelletia*: 1e stm. M. G. C. Geerarts, hfd.wtk. J. de Bruyn, 1e pompman/bankw. C. Voorspuy, bankw. M. Temmerman;
- s.s. *Kenia*: ass.wtk. A. P. Koers;
- s.s. *Kermia*: 3e stm. P. E. van der Veld;
- s.s. *Khasiella*: 3e wtk. A. van Vliet, wnd. 4e wtk. H. B. Wegh, ll.wtk. A. A. J. Cornelissen;
- s.s. *Korenia*: gezagv. H. J. Roncken, 3e stm. H. P. Abrahamse, 3e wtk. A. de Coninck, 3e wtk. H. H. Apfel, 4e wtk. J. Schrale, 5e wtk. E. Boelens, telegrafist J. C. de Prielle, bootsman T. H. van Vlijmen, 1e pompman/bankw. A. P. L. v. Vrijaldenhoven, 2e pompman/bankw. C. F. de Ruyter, bankw. C. G. J. van 't Zelfde, chef hofmr. A. Onderstal, chef kok A. Versteeg;
- s.s. *Korovina*: 2e stm. T. van Heuveln;
- s.s. *Kosicia*: wnd. 3e wtk. W. J. Quirijns, 4e wtk. F. G. Krijgsman, telegrafist J. Vooijs;
- s.s. *Krebsia*: gezagv. H. E. Glansbeek, 1e stm. H. R. van Sas, 2e stm. G. Verbrugh, 4e wtk. A. L. Bouman, bootsman H. H. van Oostrum, 1e pompman/bankw. C. J. Meloen, 2e pompman/bankw. K. H. Baven, bankw. H. L. B. Brussé, chef hofmr. J. H. van Elteren, chef kok H. J. Lieshout;
- s.s. *Kryptos*: 1e stm. G. G. J. Alfrink; ass.wtk. W. P. Volker;
- s.s. *Kylix*: 2e stm. P. R. van Kranen, 4e stm. G. L. A. Martens, wnd. 3e wtk. C. H. de Koning, bankw. A. S. v. d. Sluis;
- s.s. *Onoba*: 2e wtk. H. W. van Diepen.
- s.s. *Philidora*: wnd. 4e wtk. F. K. J. Spangenberg, telegrafist A. D. Sinjorgo;
- s.s. *Philine*: 5e wtk. H. A. Scherpenhuizen;
- s.s. *Philippia*: gezagv. S. J. de Geus, 1e stm. J. L. F. Vermeulen, hfd.wtk. B. C. Smit;
- s.s. *Sepia*: 3e stm. G. M. Schipper, 3e wtk. R. Ouwehand, 4e wtk. J. Slot, 5e wtk. W. Schok;
- s.s. *Viana*: 4e stm. A. B. M. Pot;
- s.s. *Zaria*: gezagv. G. Hoving, 1e stm. J. Hagen, 2e wtk. K. F. Neher.



ONZE VLOOTJUBILARIS

L. BECKER
2e stuurman
1954 — 20.6 — 1964

IN DIENST GETREDEN:

4e stl.: J. Tebbenhoff, G. L. A. Martens, D. C. Vermeulen, A. Vlaar;
2e pompman/bankw.: J. M. Wigleven.

UIT DIENST GETREDEN:

3e wtk.: P. L. Bessem, J. A. Klem;
4e wtk.: F. Dane, B. Bouwmeester, C. H. H. Wisse;
5e wtk.: J. C. Vos;
Bootsman: J. Hoogendoorn;
1e pomplieden/bankw.: C. P. J. Maas, P. J. Timmers;
2e pompman/bankw.: W. B. Kleijn;
Bankwerker: J. P. Schoenmaker.

MET PENSIOEN:

Commodore: J. W. G. van der Horst;
1e stm.: J. Goudriaan;
Hfd.wtk.: P. S. Douglas.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stm. G.H.V.-Th.: 2e stl. P. Snel, J. Post;
B: 3e wtk. S. Straub, W. C. H. M. de Kok, 4e wtk. C. H. de Koning;
B. th: 3e wtk. H. H. Apfel;
A/B. th: 5e wtk. F. K. J. Spangenberg, G. P. Hoogeven, K. P. Kaal, J. Kruijsse;
A: 5e wtk. P. A. Ankerman.

PER 1/5 AANGESTELD ALS:

Gezagv.: W. van Brakel, J. van der Velden, M. Zuilhof;
2e stm.: C. P. Donken;
3e stl.: A. Th. van Es, J. de Jager Jr., W. J. Moréllis, J. Broekmeijer;
2e wtk.: C. J. Vermeulen;
3e wtk.: R. Groeneveld, J. P. Hendrikse, H. H. Apfel, C. de Witte, W. F. A. van Mossevelde, G. Braak, A. van Vliet, J. Quak, R. Ouwehand, J. I. Brangert.

GEPROMOVEERD TOT:

2e pompman/bankw.: C. F. de Ruyter;
Chef kok: A. Versteeg.

mutaties walpersoneel

(in de periode 16.4 t/m 15.5 1964)

UIT DIENST:

19.4: Mej. J. A. Stuifzand — sectie DFP/32.
13.5: Mej. M. Martens — sectie DFF/5.

OVERGEPLAATST:

1.5: F. A. Voogt van sectie DFP/12 naar sectie DFT/5.

GEHUWD:

5.5: Mej. W. M. Gordon — sectie DFP/32 — met de heer T. Janssen.

GEBOREN:

20.4: Linda, dochter van H. Timmerman — sectie DFP/32 — en Mevr. H. J. Timmerman-Cornelissen.