

tussen schip en ka

Een lengte van haast 200 meter. Te groot om in het Olympisch Stadion te kunnen draaien.

Eigenlijk mooier dan mijn kamer thuis. Nog één jaar, dan word ik derde. Nog niet zo gek als je 22 bent.

De mens beheerst de machine en de hartslag van de machine begeleidt het hele leven aan boord.

Er is wel heel wat veranderd in de scheepvaart... maaár... de traditie van goed zeemanschap leeft voort.

Intussen hebben ze aan boord tijd om een zuiger te trekken van de hoofdmotor, die nu eindelijk even stilstaat.

En zo vaart het schip voort. Bestuurd door de denkende mens. Door een boeiend en zinvol samenspel.

Vaart het schip voort. Dat is varen. Varen op Shell Tankers. Voortvaren.....

VOORT VAREND

„De Rotterdammer“

...s, schepen van 11½ miljoen ton varen en
ubeck. tegen eind 1967 liefst 50 van ruim twee miljoen ton.

ret Ge „Voort Varend is een knappe bedrijfs-
se met film, die alle facetten van de tankvaart
0 mel. belicht. Han van Gelder maakte (vaak
spektaculaire) opnamen in het Midden
Oosten, de West en in de havens aan
de Oostzee (ijsgang). Naast het werk
van alle dag aan boord, laat hij ook het
een en ander zien van landen en havens
waar Shelltankers regelmatig komen.

Daardoor heeft „Voort Varend“ naast
het commerciële facet, zeker ook do-
cumentaire waarde.

De 23 minuten durende film wordt
begeleid door tekst van Jan W. Hols-
bergen, die gesproken wordt door Bert

„Rotterdamsch Nieuwsblad“

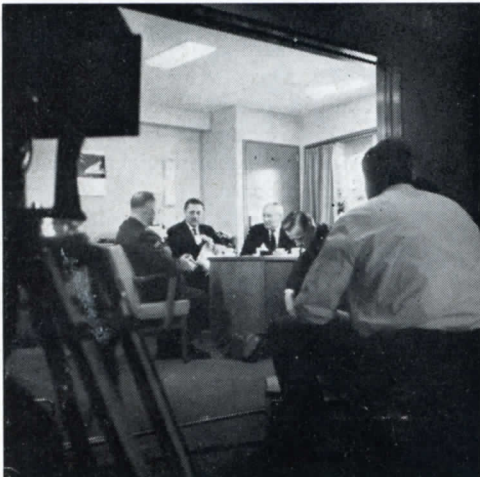
hell we film „Voort Varend“ zal daartoe moe-
ter- ten bijdragen. En dan mag worden ge-
wee- constateerd dat het niet ligt aan cineast
ste- Han van Gelder als de mannelijke jeugd
den met wat zilt in het bloed niet wordt ge-
dag- pakt door deze beelden. Hij heeft een 23
film- minuten lang filmje vervaardigd dat van
ten de eerste tot de laatste meter in hoge
oan- mate boeit. Het is geen epos van de tank-
de- vaart geworden wat ook niet in de bedoe-
oord- ling lag. Het is in al zijn dynamische
ter- wisselingen en zijn uitwerking een beeld
oor- geworden van de mens op de tankvaart,
film- zijn werk, zijn vrije tijd aan boord, de
land- landen waar de tanker komt, door het ijs
in de winterse Oostzee, in vlakke tropen-
art- zeeën met buitendele dolfijnen voor de
en- boeg, door de stormen van de Noord At-
lan- lantic, de romantische havensteden van 't
midden Oosten en de havens van de West.
het Een filmisch mozaïek, uitmuntend samen-
ieel- gesteld uit juweeltjes van camerawerk.

„Het Vrije Volk“

FILM

deren De cineast Han van Gelder met
sep- cameraman Theo Hogers, hebben
edra- echter méér dan een bedrijfsfilm ge-
maakt. 'Voort Varend' is vaak sub-
liem van fotografie en kleur en de
rend' film is bovendien door Van Gelder
knap gemonteerd met verrassende
beeldovergangen. De muziek van En-
rico Neckheim volgt het beeldritme
goed.

Deze nieuwe Shell-film verdient
ook buiten de direct geïnteresseerde
kring vertoond te worden.



MEDEDELING VAN DE DIRECTIE

Shell bestelt twee 175.000 tons tankers bij N.D.S.M.

Rotterdam, 12 mei 1966

De Koninklijke/Shell Groep heeft bij de Nederlandse Dok en Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam een belangrijke bestelling geplaatst.

Twee tankschepen, elk met een draagvermogen van 175.000 ton, zullen door deze Amsterdamse werf worden gebouwd.

Enkele weken geleden heeft de Shell twee van dergelijke schepen in Denemarken besteld en één in Frankrijk; eerder al werden acht van deze mammoet-

schepen besteld bij werven in Engeland, Frankrijk, Duitsland en Japan.

De schepen krijgen een lengte van 328 meter over alles, een breedte van 47,17 meter en een holte van 24,5 meter. De diepgang zal 16,46 meter bedragen. Het zijn hiermede veruit de grootste schepen die ooit bij een Nederlandse werf in opdracht zijn gegeven. Zij zullen worden voortgestuwd door een turbine-installatie van 28.000 a.p.k., waarmee een snelheid van bijna 16 knopen kan worden bereikt.

Filmpremière „VOORT VAREND”

Onder deze titel is een nieuwe Shell-kleurenfilm in roulatie gebracht, in het bijzonder gericht op de adspirant-scheepsofficieren. Deze film, die in opdracht van Shell Tankers N.V. werd vervaardigd door Han van Gelder, geeft een beeld van werk en leven aan boord van onze moderne zeetankers.

De première, waaraan een feestelijk tintje was gegeven, vond plaats op 12 mei jl. in het Lumière-theater te Rotterdam en werd door vele genodigden uit het gehele land bijgewoond.

Ter inleiding van de film werd door onze Directeur, de heer D. Rodenburg, een toespraak gehouden, waaraan wij het volgende ontlenen:

„Shell-tankers varen onder vele natievlaggen. Deze film evenwel bepaalt zich tot de tankers die varen onder beheer van Shell Tankers N.V. In dit jaar en de volgende jaren zal onze vloot een dynamische uitbreiding ondergaan.

Met 39 schepen nu, met ruim een miljoen ton draagvermogen, hopen wij aan het einde van dit jaar te beschikken over 46 schepen met totaal anderhalf miljoen ton en eind volgend jaar over 50 schepen met ruim 2 miljoen ton. Verder kunt u vanavond in de krant lezen, dat de Koninklijke/Shell Groep juist 2 schepen van 175.000 ton elk heeft besteld in Nederland bij de N.D.S.M. te Amsterdam voor oplevering in de herfst van 1968 resp. 1969.

Deze uitbreiding nu schept een gunstig klimaat voor

Scenario,

regie en montage

Camera

Camera-assistent

Muziek

Tekst

Gesproken door

Productie

Productieleiding

Technische afwerking

Eastmancolour

Vertoningsduur

Han van Gelder

Theo Hogers

Peter Smaling

Enrico Neckheim

Jan W. Holsbergen

Bert Steinkamp

H. v. G. Filmproductie

Arend van Gelder

N.V. Cinecentrum

23 minuten

onze varende werknemers en voor hen die hiertoe nog gaan behoren. Speciaal voor onze vlootofficieren betekent dit een verruiming van hun promotiemogelijkheden en voor newcomers een gelegenheid om een carrière bij onze Maatschappij op te bouwen. Op dit ogenblik studeren er voor onze rekening ongeveer 200 toekomstige koopvaardijofficieren aan de diverse Hogere Zeevaartscholen. Onze wervingscampagne is er verder op gericht dat dit aantal in september a.s. zal zijn toegenomen tot 250. Het accent ligt hierbij in het bijzonder op de adspirant-scheepswerktuigkundige dus de technische officier aan boord.

Het is dan voor deze en verdere uitbreidingen van ons officierenkorps dat we onze toevlucht hebben genomen tot de kleurenfilm.

Tot nu toe hadden wij de beschikking over een zwart-wit film, die dateerde van 1954, maar deze was, door de revolutionaire ontwikkeling op het gebied van

BIJ DE VOORPLAAT:

Teksten uit de nieuwe Shell-film VOORT VAREND met enkele recensies en een foto gemaakt tijdens de opname.

De heer en mevrouw D. Rodenburg (midden) en de heer en mevrouw H. van Gelder brengen een toast uit op de goede ontvangst van de nieuwe Shell-film VOORT VAREND.



scheepsbouw en techniek, binnen tien jaar volslagen verouderd. De schepen die er in voorkwamen zijn alle reeds uit de vaart genomen.

Zo werd dan het vorig jaar de kiel gelegd voor de film „Voort Varend”, die een beeld geeft van het werk en leven aan boord van onze tankschepen, en daarbij speciaal is afgestemd op aspirant-scheepsofficieren. In

deze film worden wij door de cineast Han van Gelder, die hier met u in de zaal is, en zijn filmploeg meegenomen op een drietal reizen met een tanker naar het Midden-Oosten, naar de West en — in hartje winter — naar havens aan de Oostzee. De opdracht was om zonder enige taboes, alle facetten van de tankvaart zowel aan boord als aan de wal natuurgetrouw te ver-



Tijdens de receptie na de première



Na de eerste voorstelling werd gretig gebruik gemaakt van de mogelijkheid wat meer over Shell Tankers N.V. te weten te komen

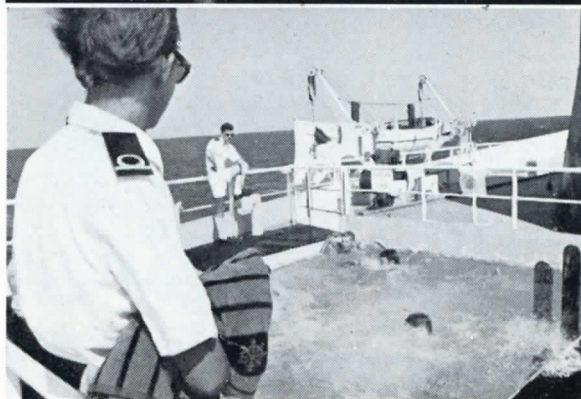
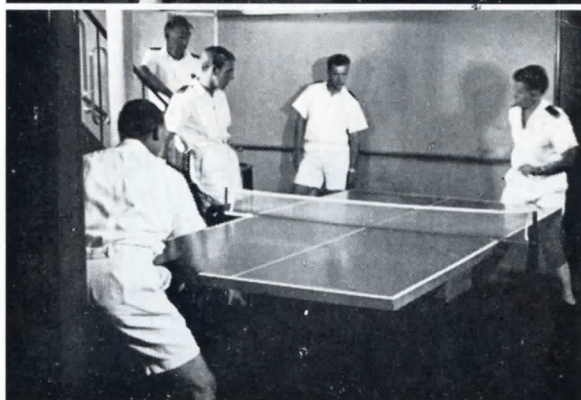
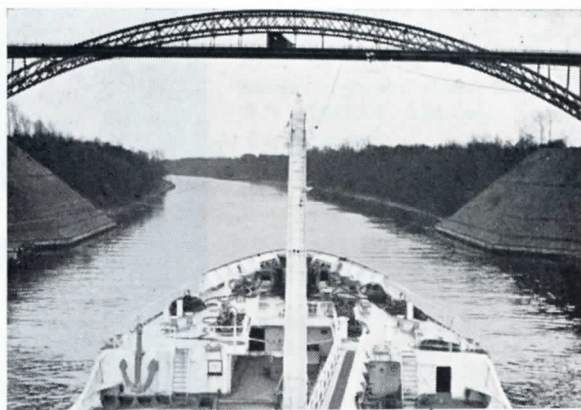
filmen. De zo ontstane film die u zo straks zal zien is dan ook allerminst een geromantiseerd verhaal of een epos, maar vooral een filmisch mozaïek van het leven aan boord van willekeurige Shell-tankers.

Ik wil dan ook de heer Van Gelder bijzonder gelukwensen met zijn uitstekende resultaat en met hem allen die daaraan hebben meegewerkt.

Ik dank hierbij de gezagvoerders en de overige opvarenden van onze schepen die bij de opnamen betrokken waren. De heer Van Gelder heeft het hun niet moeilijk hoeven te maken: Er werd niet van hen gevraagd om te acteren, zij konden zichzelf zijn!

Ik hoop oprecht dat „Voort Varend”, want daarom hebben wij deze film toch laten maken, vele jongelui op de middelbare en andere scholen zal stimuleren een carrière als scheepsofficier te kiezen... bij Shell”.

Na de voorstelling werd een receptie gehouden in de foyer van het Lumière-theater, waar velen en de heer Van Gelder en de Shell gelukwensen met deze film, die, zoals de aandachtige lezer van dit tijdschrift reeds uit de frontpagina zal hebben gezien, bij de pers een gunstig onthaal heeft gevonden.



DE RAAD VAN BEHEER VAN SHELL TANKERS N.V.

Op 22 april jl. kwam de Raad van Beheer van Shell Tankers N.V. in jaarvergadering bijeen.

Op verzoek van de voorzitter, mr. G. A. Wagner, bracht onze Directeur, de heer D. Rodenburg, verslag uit over de gang van zaken gedurende het verslagjaar 1965 en over de voorgenomen toekomstige activiteiten.

De vergadering werd tevens bijgewoond door de heer Th. F. Prause, algemeen procuratiehouder en hoofd van de afdeling Financiën en Administratie van Shell Tankers N.V. en door de juridisch adviseur van Shell Tankers N.V., mr. J. van den Berg.

De Raad van Beheer van Shell Tankers N.V. oefent het bestuur uit over de vennootschap. De heer D. Rodenburg is door de Raad van Beheer belast met de dagelijkse leiding van de gang van zaken van de vennootschap.

Shell Tankers N.V. werd op 16 november 1912 onder de naam N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona” opge-



Op de foto van links naar rechts: de heren Th. F. Prause, D. Rodenburg, mr. G. A. Wagner, mr. J. R. H. van Schaik, mr. J. H. Diephuis en Mr. J. van den Berg.

richt; met ingang van 1 januari 1960 werd de naam gewijzigd in Shell Tankers N.V.

De instelling van een Raad van Beheer van vornoemde maatschappij dateert dan ook al van 1912.

De huidige Raad is als volgt samengesteld:

- | | |
|-------------------------|---|
| Ir. L. E. J. Brouwer | — President-Directeur van de „Koninklijke”; |
| Mr. G. A. Wagner | — Directeur van de „Koninklijke”; |
| Mr. J. H. Diephuis | — Algemeen Procuratiehouder van de „Koninklijke” en van de B.P.M.; |
| Mr. J. R. H. van Schaik | — President-Directeur van Shell Nederland N.V.; |
| Ir. K. Swart | — Directeur van Shell Curaçao N.V.; |
| A. van Os | — Directeur van N.V. Curaçaosche Scheepvaart Mij., Procuratiehouder van Shell Curaçao N.V.; |
| R. H. de Haan | — Manager Personeelszaken van Shell Curaçao N.V.; |
| C. W. J. Jonckheer | — Algemeen Procuratiehouder van Shell Curaçao N.V., Directeur van Shell Ned. Antillen Verkoop Mij. N.V. |

EUROPESE ORGANISATIE OPGERICHT

De bestaande verdeling van de verantwoordelijkheden in de vier voornaamste dienstverlenende maatschappijen te Den Haag en Londen omvat functionele en regionale coördinaties waarover de uiteindelijke leiding berust bij de Coördinator-Directeur-Olie (D.C.O.) en, voor wat betreft de chemie, bij de Coördinator-Directeur-Chemie (D.C.C.).

Men heeft het thans wenselijk geacht om, wat betreft olie en aardgas, een hergroepering in te voeren van de activiteiten die betrekking hebben op Europa (met uitzondering van het Verenigd Koninkrijk en Ierland). Het doel hiervan is, de verantwoordelijkheden in één punt te concentreren die nu nog verspreid zijn over verschillende delen van de Centrale Kantoren. De redenen voor deze hergroepering van de activiteiten zijn tweërlei:

- de omzet van olieprodukten door Groepsmaatschappijen op het Europese continent maakt bijna een derde uit van onze totale omzet buiten Noord-Amerika. Het vasteland van Europa is het gebied met de snelst groeiende markt voor olie en aardgas, waar bovendien een felle concurrentie heerst. Hierdoor staat de bedrijfsleiding voor de noodzaak, snel te kunnen beslissen naar gelang de omstandigheden veranderen en nieuwe mogelijkheden zich voordoen.
- door de economische ontwikkeling in Europa neemt het terrein waarop samenwerking tussen de betrokken maatschappijen vruchtbaar kan zijn, in omvang toe.

Op grond van de conclusie van een recente studie werd daarom besloten dat de Groepsdirecteur mr. G. A. Wagner, als directeur voor Europa, de speciale verantwoordelijkheid op Groepsniveau zal dragen voor alle olie- en aardgaszaken op het vasteland van Europa (en Algerije).

Onder de heer Wagner zal drs. G. B. Huiskamp als Coördinator-Europa (Olie en Gas) de leiding uitoefenen over een organisatie in Den Haag waarin de gehele verantwoordelijkheid zal zijn geconcentreerd voor de coördinatie, het adviseren en de dienstverlening aangaande olie- en aardgaszaken ten behoeve van de werkmaatschappijen in dit gebied. Men verwacht dat deze stap in de richting van nauwere coördinatie van het olie- en aardgasbedrijf op het Europese continent de Groepsmaatschappijen in staat zal stellen, op de meest effectieve manier te reageren op het zakelijke klimaat in dit gebied.

Hoewel deze nieuwe Europese Organisatie alle verantwoordelijkheden der dienstverlenende maatschappijen zal coördineren die betrekking hebben op het olie- en aardgasbedrijf op het vasteland van Europa, blijft de D.C.O. uiteraard verantwoordelijk voor de coördinatie van het oliebedrijf in wereldverband.

Verder spreekt het vanzelf dat de Europese Organisatie zal blijven gebruikmaken van de technische experts, werkzaam bij de dienstverlenende werkmaatschappijen.



Eerste bijeenkomst van gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen

Nadat ten gevolge van de vrij plotselinge noodzaak de twee „World“-schepen en de vijf G-schepen te bemannen, alle cursussen voor officieren tijdelijk moesten worden gestaakt, zijn deze thans weer hervat. In plaats van de driedaagse oriëntatie-bijeenkomst voor gezagvoerders, is thans een begin gemaakt met een tweedaagse oriëntatiecursus voor gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen gezamenlijk, waaraan meer behoefte bleek te bestaan, zoals de heer Rodenburg in zijn welkomsttoespraak memoreerde. De eerste bijeenkomst van deze aard werd gehouden in het Shell-Gebouw op 3 en 4 mei 1966.

V.l.n.r. kapt. H. Bakker - Fleet Manager DFB, kapt. J. L. F. Vermeulen - DFP/13, hfd.wtk H. Blaauw, kapt. W. Haeck, hfd.wtk. L. F. Veldhuis, kapt. K. Prins, hfd.wtk. W. C. van Megen, kapt. L. H. de Vries, br. Tb. F. Prause - DFF, br. D. Rodenburg - Directeur, br. L. F. van den Belt - DFP, hfd.wtk. J. van Bon, kapt. K. J. van Noortwijk, hfd.wtk. F. in 't Veld, kapt. W. van Brakel, hfd.wtk. D. Gooris, kapt. G. Heising, kapt. C. J. van de Weijer - Fleet Manager DFA.

s.s. „Kossmatella” snelt te hulp

Wij ontvingen van kapt. T. G. J. Roeten van het s.s. „Kossmatella” een uitreksel uit het zeejournaal, waarin melding wordt gemaakt van de ontvangst van een Mayday bericht te 00.15 uur op dinsdag 26 april 1966 in de Somsø Belt.

Onmiddellijk werd van koers veranderd om naar sloepen met eventuele overlevenden van de verloren gegane „Heinz Bernd” te zoeken. Om ± 01.40 uur werd tussen boei no. 22 en 22a van way 28 een object waargenomen, dat het omgekeerde wrak van voornoemd scheepje bleek te zijn. Nadat de „Kossmatella” ten anker was gegaan en de motorsloep was gevierd, werd vastgesteld dat het alleen nog de bak was, die verticaal boven water uitstak.

Na kloppen op de boot, moet de verrassing groot zijn geweest toen de klopsignalen werden beantwoord en de gevolgtrekking kon worden gemaakt dat tenminste nog één persoon in leven was.

Aangezien er evenwel geen openingen in het boven water stekend deel van de „Heinz Bernd” waren, kon geen onmiddellijke hulp worden verleend. Alle beschikbare gegevens werden evenwel via de VHF en de loods doorgegeven aan

Lynby kuststation, met verzoek assistentie van de marine in te roepen. Wel bleef de sloep van de „Kossmatella” bij het wrak, samen met de sloep van de eveneens „standby” houdende coaster „Koldinghus” als morele steun voor de nog in leven zijnde, opgesloten opvarende.

Omstreeks 6 uur in de morgen arriveerde het bergingsvaartuig „Garm”, waarna de sloep weer terugkeerde naar de ten anker liggende „Kossmatella”, aangezien hulp van die zijde niet meer nodig was.

Zomervakantie Hogere Zeevaartscholen

Ten behoeve van hen die gedurende deze zomer wensen deel te nemen aan de vervolgcursussen voor de diploma's S-III, S-II, S-I dan wel voor de diploma's A, B of C vestigen wij er de aandacht op, dat de zomervakantie 1966 voor de Hogere Zeevaartscholen is vastgesteld van 1 juli tot medio augustus.

INTERNATIONAAL UITWATERINGSVERDRAG

Van 3 maart tot en met 5 april 1966 werd te Londen een Internationale Conferentie tot vaststelling van een nieuw Uitwateringsverdrag gehouden. Deze conferentie, die de eerste was na 1930, werd voorbereid en georganiseerd door tussenkomst van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (I.M.C.O.) en bijgewoond door delegaties van 52 landen terwijl ook verscheidene landen en intergouvernementele organisaties door waarnemers waren vertegenwoordigd.

De behoefte aan een nieuw Uitwateringsverdrag werd al vele jaren gevoeld. Door de belangrijke ontwikkelingen die plaats hadden gevonden op het gebied van de scheepsbouw-techniek in het algemeen, het ontwerpen van schepen, constructiemethoden, materialenkennis, lastechniek alsmede die ten aanzien van weervoorspelling, radioverkeer en elektronische hulpmiddelen voor de navigatie, kon het verdrag van 1930 immers verouderd worden genoemd. Bovendien werd het bepalen van het vrijboord voor onder meer tankers langer dan 600 voet overgelaten aan de desbetreffende administraties en deze misten daarmee internationale rechtskracht.

Op uitnodiging van de Secretaris-Generaal van de I.M.C.O. stuurden vele landen voorstellen in tot wijziging van de Conventie van 1930 zowel op het technische vlak als op dat betreffende de vaargebieden. Al deze ter conferentie te behandelen voorstellen werden door het secretariaat van de I.M.C.O. overzichtelijk gerubriceerd en tijdig ter beschikking van de betrokken delegaties gesteld. Ook gedurende de conferentie zorgde dit secretariaat onder meer voor de distributie van een groot aantal dagelijks verschijnende documenten onder de delegatieleden, alsmede voor een overzichtelijke documentatie van alle aanvullende voorstellen. De conferentie stelde de volgende vijf commissies in:

1. General Committee.
2. Technical Committee.
3. Committee on Zones.
4. Drafting Committee.
5. Credentials Committee.

Gedurende de conferentie werden nog de nodige werkgroepen gevormd, die bepaalde problemen over onderwerpen welke in de loop van de discussies in de vijf commissies naar voren kwamen, bestudeerden en advies uitbrachten. Wij noemen in dit verband de commissies gevormd tot het vaststellen van nieuwe bepalingen voor het basis-vrijboord met voorschriften omtrent correcties voor „flush deck ships”, blokcoëfficiënt, holte, zegg- en boeghoogte, bovenbouw en dekrondte, alsmede die tot het vaststellen van sterktebepalingen van luikhoofdafsluitingen. Het bleek dan ook mogelijk de zeer vele voorstellen binnen de beschikbare tijd te behandelen en aan de hand der genomen beslissingen de tekst van het nieuwe verdrag te redigeren.

De Algemene Commissie heeft de artikelen van het Verdrag vastgesteld en het werk van de Technische Commissie en de Commissie van Vaargebieden gecoördineerd. Het verdrag wordt van kracht twaalf maanden na de datum waarop niet minder dan vijftien aanvaardingen, waaronder zeven door landen elk met niet minder dan één miljoen bruto-register

tonnage aan schepen, zijn geregistreerd. In dit artikel zullen slechts de voornaamste wijzigingen van de vaargebieden worden vermeld en wij hopen in een volgend artikel de veranderingen op technisch gebied te beschrijven.

De herziening van de grenzen van de vaargebieden dan was aan het „Committee on Zones” opgedragen. Een van de belangrijke punten was het vaststellen van definities waaraan de bepaalde af te bakenen gebieden in grote lijnen moesten voldoen. Na langdurige discussies werd overeengekomen dat de hieronder genoemde criteria zouden gelden:

(vervolg onderaan pag. 10)

ONZE VLOOTJUBILARISSEN



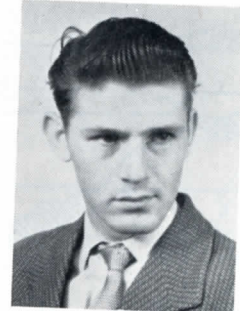
H. A. H. HYLKEMA
Commodore
1936 - 17.6 - 1966



J. B. P. IMMING
2e stuurman
1956 - 1.6 - 1966



E. Q. ABBAS
2e stuurman
1956 - 2.6 - 1966



A. P. J. HAM
2e stuurman
1956 - 14.6 - 1966



P. v. d. VEUR
chef hofmeester
1956 - 14.6 - 1966



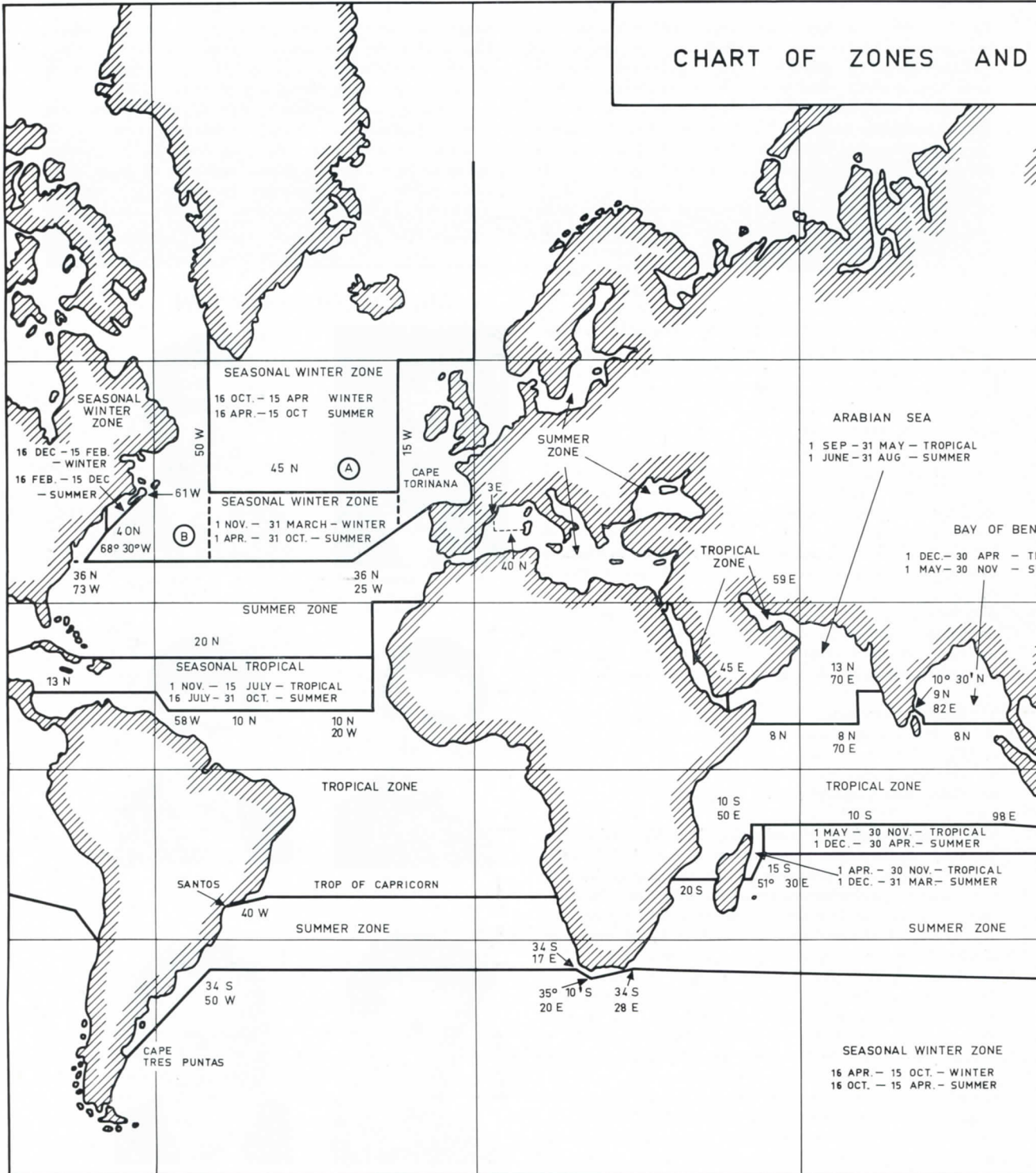
G. J. DANKER
bootsman
1956 - 19.6 - 1966

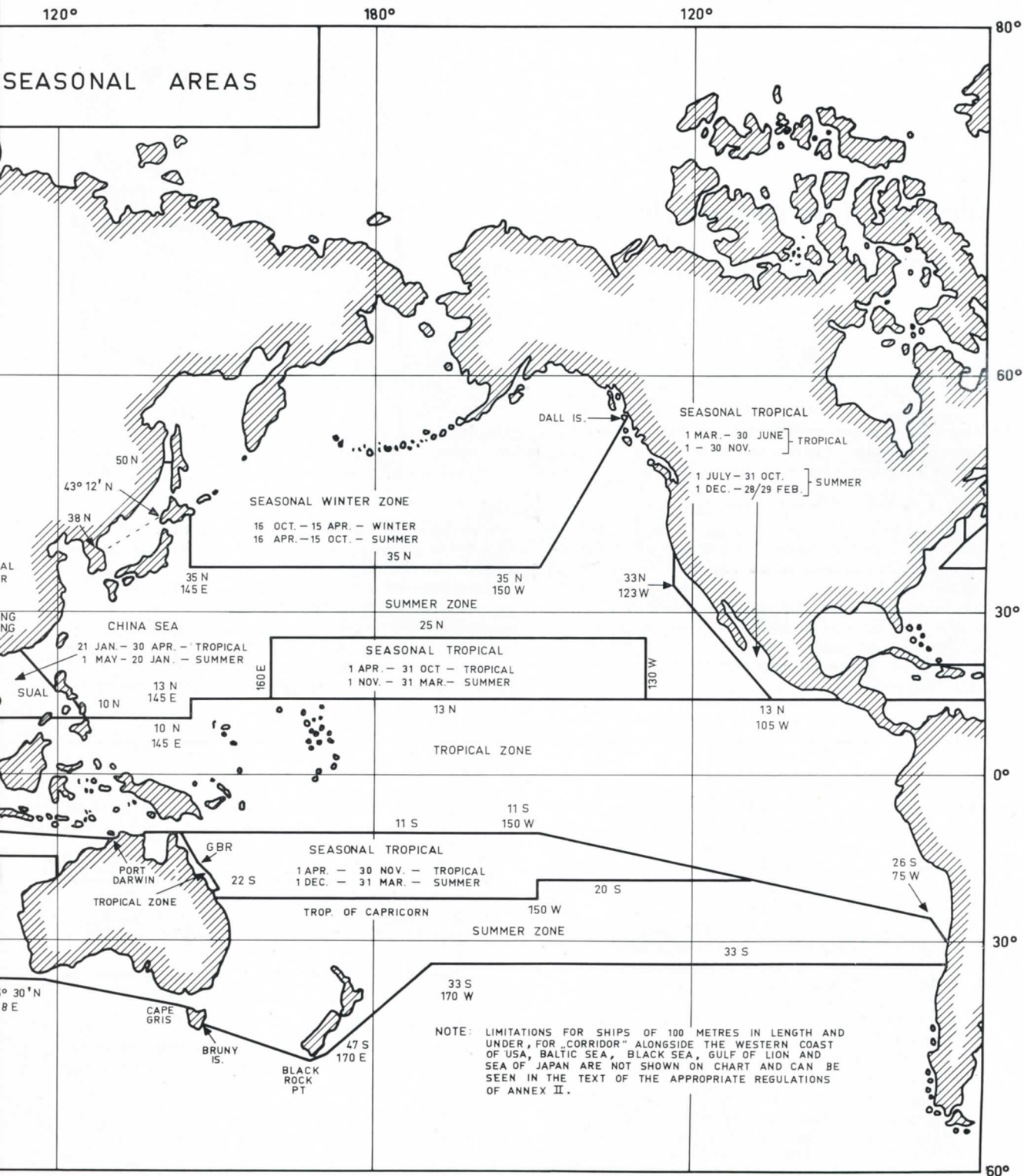
60°

0°

60°

CHART OF ZONES AND





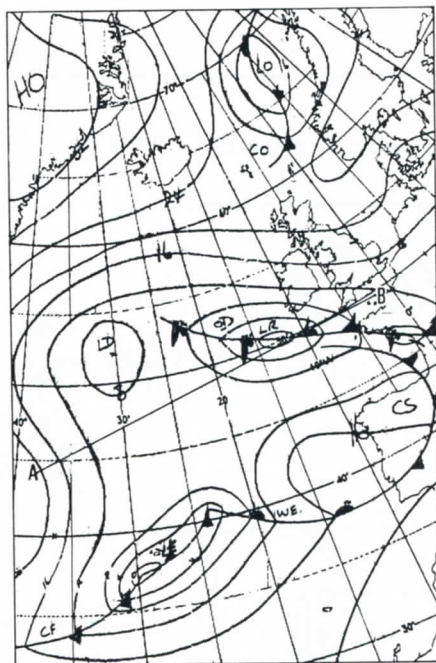
Deze kaart, met hoge- en lage-drukgebieden en warme en koude zones, werd door de „Arianta” op een reis van Curaçao naar N.W.-Europa ontvangen. De erop aangebrachte lijn AB geeft de route van de tanker weer. Sommige stations zenden ook kaarten uit van de golfhoogten en ijsvelden, met weersvoorspellingen tot 72 uur.

Weerkaarten radiografisch overgebracht naar tankers op zee

Alhoewel de economische aspecten nog dienen te worden nagegaan, is de hieronder beschreven apparatuur technisch een succes gebleken, reden waarom wij gaarne enige regels hieraan wijden.

Twee Shell-tankers, de „Acila” en de „Arianta”, zijn uitgerust met apparatuur voor de ontvangst per radio van meteorologische gegevens in de vorm van facsimile weerkaarten en -diagrammen.

Verscheidene weerinstituten zenden weerkaarten uit, voornamelijk met het doel onderling gegevens uit te wisselen. Deze weerkaarten worden op bijna dezelfde manier uitgezonden en ontvangen als radiografisch overgebrachte krantenfoto's. De kaart wordt afgetast en als een radiosignaal



uitgezonden en de ontvangstapparatuur geeft het beeld weer op hiervoor gevoelig papier. Het principe is gelijk aan dat van televisie-uitzending.

Weergegevens van talloze weerstations staan ter beschikking van alle schepen, maar gewoonlijk moeten heel wat gegevens aan boord in kaart worden gebracht voordat een overzichtelijk beeld wordt verkregen. Bij het nieuwe systeem kan de gezagvoerder zonder veel moeite zien wat voor weer er valt te verwachten. Een kleine, tijdig genomen koerswijziging zal

(vervolg van pag. 7)

Zomergebied — niet meer dan 10% van de windwaarnemingen mogen van een kracht van 8 Beaufort of meer zijn.

Tropengebied — niet meer dan 1% van de windwaarnemingen mogen van een kracht van 8 Beaufort of meer zijn.

Niet meer dan één tropische storm gerapporteerd in 10 jaren in een gebied van vijf graden in het vierkant, voor elke kalendermaand.

De genoemde criteria werden toegepast met inachtneming van andere factoren, zodat een gerechtvaardigde verzachting van de eisen voor bepaalde gebieden mogelijk was.

In de Vaargebieden-commissie is zeer uitvoerig gediscussieerd over de gevaren en problemen van wind en golven en ijsafzetting, een en ander mede in verband met de lengte van schepen, en de wijze waarop dit zo wetenschappelijk mogelijk kon worden vastgesteld, zulks voor de veiligheid van opvarenden, schip en lading. Een vergelijking met de nieuwe voorgestelde uitwateringsvoorschriften met betrekking

tot vaargebieden (zie kaart op pagina's 8 en 9) geeft als voornaamste wijzigingen:

1. Atlantische Oceaan:
 - a. Periodiek wintervaargebied — gewijzigd langs Noorse en Noord Amerikaanse kust.
 - b. Zomervaargebied — uitgebreid langs Spaans-Portugese, Noord Amerikaanse, Argentijnse en Zuidafrikaanse kust.
 - c. Tropisch vaargebied — vergroot, onder meer in Caraïbische Zee en langs Westkust Afrika.
2. Binnenzeeën (randzeeën):

Middellandse Zee tot zomergebied verklaard met lengterestictie voor de Golf van Lyon; dit laatste geldt ook voor Oostzee en Zwarte Zee.
3. Indische Oceaan:
 - a. Periodiek tropisch vaargebied — gewijzigd in Arabische Zee, Golf van Bengalen (datum); nieuwe gebieden gecreëerd bij Madagascar en over zuidelijk deel van bovengenoemde oceaan.

soms de tanker uit het woelige zeegebied houden, waarin anders vertraging zou zijn opgelopen of zelfs schade zou kunnen zijn toegebracht.

Het facsimile kaartstelsel werd het eerst aan boord van een Shell-tanker beproefd, namelijk de „Hemifusus”, tijdens haar reis in 1964 van Curaçao via Durban naar Lagos, die speciaal werd ondernomen om de prestaties van het schip vast te stellen. Het succes met dit experiment leidde tot de plaatsing van twee ontvangers, een „Hellfax” ontvanger van Duits fabrikaat aan boord van de „Acila”, en de „Mufax” ontvanger, gefabriceerd door de Britse fabrikant Muirhead, aan boord van de „Arianta”.

De „Mufax” ontvanger is een vereenvoudigde uitvoering van

de Muirhead uitrusting waarmee de eerste close-ups van de maan, uitgezonden door het Russische ruimtevaartuig „Luna 9”, onlangs in Engeland werden ontvangen.

Weerroetering

Nog een methode om slecht weer te ontlopen wordt aan boord van Shell-tankers op de trans-atlantische routes beproefd. Hierbij worden, nu reeds een jaar lang, bijzonderheden van de reis van een tanker verstrekt aan deskundigen van het K.N.M.I., waarna dezen de weerstoestand op de voorgenomen route bestuderen. Wanneer er slecht weer dreigt voor de tanker, wordt per radio de gezagvoerder geadviseerd van koers te veranderen.



De Duitse „Hellfax” ontvanger, waarvan er een is geplaatst aan boord van de „Acila”

- b. Tropisch gebied — uitgebreid bij Z.W.-kust India en bij Ceylon.
- c. Zomervaargebied — uitgebreid bij Zuid-Afrika.
4. Stille Oceaan:
 - a. Periodiek tropisch vaargebied — in zuidelijk deel uitgebreid.
 - b. Tropisch gebied — uitgebreid met Barrière Rif.
 - c. Zomervaargebied — uitgebreid bij Nieuw-Zeeland.
5. De uitwateringslijn voor de winter in de Noord-Atlantische Oceaan is vervallen voor schepen langer dan 100 meter; de overige moeten in de daarvoor afgebakende zone in de Noord-Atlantische Oceaan (zie stippellijnen op de kaart) gedurende de winterperiode deze lijn wel in acht nemen.
6. De aandacht wordt gevestigd op de vele datumwijzigingen van de oude vaargebieden en de restrictiegebieden voor schepen van 100 meter lengte of korter.

De veranderingen zullen het in de toekomst mogelijk maken in bepaalde gebieden met minder vrijboord dan voorheen te

varen en er voor zorgen dat schepen die Kaap de Goede Hoop ronden of het zuidelijk deel van Nieuw-Zeeland, steeds in het zomergebied kunnen blijven.

AANGESTELD ALS ONDEROFFICIER



Wachtassistent
H. L. CUNY
per 27.4.1966



Wachtassistent
M. BOOMSLUITER
per 25.4.1966

25-JARIG JUBILEUM van de heer D. P. de Ridder

Maandag 16 mei werd met enig ceremonieel het feit herdacht dat op 15 mei 1941 de heer D. P. de Ridder in dienst trad van onze Maatschappij. Door onze Directeur, de heer Rodenburg, werd het embleem voor 25 jaar dienst uitgereikt aan de jubilaris in aanwezigheid van zijn echtgenote en de heren Den Bakker en Van den Belt. Hierna werd in de kamer van de heer Den Bakker het geschenk overhandigd dat door zijn collega's en medewerkers voor deze gebeurtenis was aangeschaft. In zijn toespraak tot de heer De Ridder memoreerde de heer Den Bakker enige belangrijke data en feiten uit de 25-jarige loopbaan bij Shell Tankers N.V. Hiervan noemen wij het begin van zijn actieve dienst vlak na de beëindiging van de oorlog, namelijk 20 augustus 1945. Op deze dag werd de jubilaris tewerkgesteld op het m.s.



25 jaar trouwe dienst



De familie De Ridder bij het uitpakken van het door collega's overhandigde geschenk

„Macuba”. Zijn loopbaan op zee als hoofdwerktuigkundige begon in november 1959 op het m.s. „Taria”. In 1961 werd de heer De Ridder enige tijd als hoofdwerktuigkundige tewerkgesteld op het s.s. „Sarangan” van de Kon. Rotterdamse Lloyd en deed hij bij deze maatschappij de nodige ervaringen op buiten ons eigen Maatschappij-verband. Zijn zeemannsloopbaan werd afgesloten in november 1963 toen hij overging in waldienst van onze Maatschappij als assistent-inspecteur van de Technische Dienst. Na de ontvangst door de heer Den Bakker werd in de vergaderzaal op de eerste verdieping een ieder nog de gelegenheid gegeven de heer en mevrouw De Ridder en hun twee dochtertjes te feliciteren, waarvan velen gebruik maakten.

Reünie personeel koopvaardij 1940/1945

Op verzoek van de voorzitter van het Comité Reünie Koopvaardijpersoneel — de heer J. J. Vendeville — plaatsen wij hierbij de volgende oproep.

Officieren en bemanningsleden, die gedurende de oorlogsjaren 1940/1945 de koopvaardij, de zeesleepvaart, de visserij en de kustvaart buitengaats gediend hebben, roepen wij op voor een reünie op zaterdag 17 september 1966 te Rotterdam. Aanwezig zal zijn Leo Fuld, die gedurende de oorlog zoveel gedaan heeft voor onze zeelieden in het Zeemanshuis in

South Street te New York.

Laat ons op deze reünie nog eenmaal die saamhorigheid en kameraadschap bewijzen, die wij in die dagen aan elkaar getoond hebben.

Zij, die hiermede instemmen, gelieven zo spoedig mogelijk, doch niet later dan 1 augustus 1966, hiervan bericht te geven aan een van de navolgende correspondentie-adressen:
mevr. M. D. Phенning-Cassler, Ungerplein 8b, Rotterdam-4;
hr. J. W. Liebau, Adrianalaan 219, Rotterdam-12.

JAARLIJKSE FEESTAVOND O.V.S.T.

„Arroz con pollo”



Voor de twee Spaanse schone op de achtergrond, deden de twee Sbell-schone op de voorgrond zeker niet onder

Het is inmiddels een O.V.S.T.-traditie geworden jaarlijks een feestavond te organiseren en deze avond een nationaal tintje te geven.

Zo ook het op 7 mei jl. gehouden feest, dat ons door zaalversiering, maaltijd en muziek naar het zonnige Spanje bracht. Reeds vanaf de aanvang was er een feestelijke stemming, waaraan de barversiering en aangeboden aperitieven zeker niet vreemd waren. En in deze stemming, vermengd met de verwachting van hetgeen gaat komen, gingen de aanwezigen rond half acht naar feestelijk gedekte tafels waar een Spaanse soep en een vrolijke fles wijn reeds uitnodigend klaar stonden.

Als altijd was door de heer Koenraads en zijn staf weer voor een voortreffelijke maaltijd gezorgd, waarover door de meest verwende liefhebber van

Spaanse gerechten nu nog met waardering wordt gesproken. Het applaus dat na de maaltijd opklonk was dan ook alleszins verdiend.

Bij het opdienen van het nagerecht werd het podium in de danszaal in bezit genomen door het soirée-orkest van John Cox, waardoor de aanwezigen tijdens deze laatste gang reeds een voorproefje kregen van hetgeen de rest van de avond zou bieden. En dat was niet mis!

Het enthousiasme en de vaardigheid van de musici dwong ieder naar de dansvloer, waar het goed toeven was. Veel te vroeg kwam het ogenblik waarop dit feest moest worden besloten en de feestgangers voldaan huiswaarts keerden.

De organisatoren kunnen ook dit keer weer op een geslaagde avond terugzien.



Het enthousiaste optreden van het orkest van John Cox bracht oud en jong op de dansvloer

Wij hebben een „eend”

De doorsnee-lezer zal uit deze kreet opmaken, dat weer een enthousiasteling zich geschaard heeft bij de bezitters van een voertuig van Franse makelij dat deze naam draagt. Het zij echter verre van mij in dit personeelsorgaan melding te maken van de voorkeur voor een of andere auto, dat „verwende voertuig”, zoals de toenmalige President-Directeur van de Koninklijke, Jhr. Mr. J. H. Loudon, het betitelde in zijn Lord Cadman herdenkingsrede voor „The Institute of Petroleum” te Londen.

Neen, het betreft hier een lid van de „Anatidae” familie, of — in gewoon Nederlands — een tamme eend.

Door zijn moeder verstoten om mij destijds nog onbekende redenen, werd een gehavend, nattig, gelig hoopje eendekuiken door mijn zontje thuisgebracht.

Het was deernlijk togetakeld door zijn stamgenoten, maar dank zij de goede zorgen van de vinder was het na een week zo ver ter been (of moet ik zeggen ter poot?), dat onder het wakend oog van het hele gezin de officiële tewaterlating in een plastic afwasteil in de keuken kon plaatsvinden. Groot was evenwel de consternatie, toen het kuiken, eenmaal te water, beslist niet geschikt bleek te zijn om reeds een proeve van zeevaardigheid af te leggen. Het zonk dieper en dieper, met af en toe neigingen tot slagzij, zodat onder S.O.S. kreten van de aanwezigen, een snelle reddingspoging moest worden gedaan. Ons eendje had kennelijk minder drijfvermogen dan men van een door moeder natuur afgeleverd vaartuigje mocht verwachten. Verdere drijf pogingen in daarop volgende dagen, na het beestje met boter e.d. te hebben ingesmeerd (het advies van een Shell-collega), hadden ook geen succes.

Alhoewel op kantoor een gehele nieuwbouworganisatie ten dienste staat, waar men waarachtig ook wel advies kan verstreken omtrent het drijfvermogen van niet-Shell tankers, meende ik toch beter te doen het advies in te winnen van een opzichter op een kinderboerderij.



... dat verwende voertuig ...

Een deskundig onderzoek bracht aan het licht — gelukkig is dit nog nooit bij een onzer vaartuigen voorgekomen — dat het „achterschip” oftewel de staart scheef was gemonteerd en overigens het vitamine-evenwicht in ernstige mate was verstoord. De remedie lag in het verstreken van grote hoeveelheden watervlooiën, die de vetproductie dermate wisten op te voeren, dat het eendekuiken spoedig als een toch nog waardig nieuwbouwproject het ruime sop heeft kunnen kiezen.

Waarmee ik maar wil zeggen, dat een moeilijk begin niet altijd een slecht voorteken is en een Shell-adviseur zich meer bij zijn leest moet houden.

WOUW

Zeevaartschool „Abel Tasman” 110 jaar

Op verzoek van het Comité 110 jaar Zeevaartschool „Abel Tasman”, Kustweg 20 te Delfzijl, plaatsen wij hieronder de tekst van een brief die gericht is aan alle oud-leerlingen van de Zeevaartschool.

Op 19 november 1966 wordt het 110-jarig bestaan van de zeevaartschool „Abel Tasman” in een feestelijke reünie herdacht.

Oud-leerlingen, als u er voor voelt om op onze feestelijke reünie te komen, kom dan op 19 november 1966 naar Delfzijl.

Ook zij die nog niet lid zijn van onze vereniging van oud-leerlingen, zijn van harte welkom.

Wij stellen ons het volgende programma voor:

Zaterdag, 19 november:

's Morgens om 11.30 uur ontvangst in Hotel Dik, gevolgd door een koude lunch op het internaat. Na de koude lunch een rondvaart door de binnen- en buitenhaven van Delfzijl

gedurende welke de jaarvergadering van de vereniging gehouden zal worden. Voor de aanwezige dames zal aan boord b.v. een show worden gegeven. Hierna volgt bezichtiging van de school. Van de school gaan we naar Hotel Dik voor een diner-dansant voorafgegaan door een borreluurtje.

Zondag, 20 november:

Koffie drinken in Hotel Dik waarna afscheid reünisten.

Doet u mee om het 22ste lustrum van de zeevaartschool gezamenlijk te vieren. Houdt dan de 19de november vrij en maak het zoveel mogelijk bekend aan de u bekende oud-leerlingen.

Gaarne zou ik op tijd van u willen vernemen of u op het feest aanwezig zult zijn. Tevens ontvangt u dan nadere bijzonderheden van het feest.

Namens het comité,
L. H. TEERLING, secretaris

Met pensioen



N. P. N. REUS
Gezagvoerder
21.12.1936 - 31.5.1966

Op 1 juni 1966 zal kapitein N. P. N. Reus na bijna dertig dienstjaren onze Maatschappij gaan verlaten.

Hij trad op 21 december 1936 als 3e stuurman in dienst van de N.V. C.S.M. en vertrok kort daarna met de „Anastasia” naar Curaçao om aldaar te worden tewerkgesteld aan boord van de zgn. „lake-tankers”.

Vrij kort voor het uitbreken van de tweede wereldoorlog keerde hij voor verlof in Nederland terug en kwam vrij spoedig in militaire dienst terecht. Hieraan kwam een einde bij de capitulatie en het geheel resulteerde in een noodgedwongen verblijf in Nederland gedurende de oorlogsjaren. Na de oorlog keerde hij weer terug naar Curaçao, alwaar hij in december 1951 werd belast met zijn eerste commando, aan boord van het s.s. „Julieta”. In deze rang heeft hij tot aan zijn permanente aanstelling op 1 januari 1956 vrijwel onafgebroken dienstgedaan.

Als gevolg van de amalgamatie, die inmiddels had plaatsgevonden, was eind 1956 voor kapitein Reus het moment aangebroken waarop hij van Curaçao moest scheiden om zich definitief in Nederland te vestigen.

Sindsdien heeft hij alle oceanen bevaren en over vele van onze schepen het commando gevoerd. Zijn laatste schip was het s.s. „Zaria”.

Wij wensen kapitein Reus nog vele gelukkige jaren toe temidden van zijn gezin.

vlootpersoneel/personalia

(in de periode 16.4 t/m 15.5.1966)

GEHUWD:

- 23.4: L. Deynen, hoofd kombuis, met mej. V. M. Woods;
- 6.5: G. C. van Apeldoorn, 4e stm., met mej. E. H. van Kreel;
- 12.5: J. P. Hendriks, 3e stm., met mej. A. C. Boerdijk.

GEBOREN:

- 17.4: Marcel, zoon van J. Post, 2e stm., en mevr. A. Post-Klugkist;
- 17.4: Joanna Petronella Catharina, dochter van wacht-assistent C. Valentijn en mevr. J. Valentijn-Timmerman;
- 19.4: Helena Diana, dochter van C. J. van der Zaag, 4e wtk., en mevr. G. M. van der Zaag-Dekker;
- 28.4: Richard Jeppe, zoon van R. Lenz, 5e wtk, en mevr. G. A. Lenz-Muyskens;
- 2.5: Jan-jaap, zoon van J. H. S. van der Pas, 5e wtk., en mevr. K. E. van der Pas-de Kam.

MET VERLOF:

- gezagv.: W. van Brakel, W. Haeck, G. T. M. Lommerse, A. de Ligt, G. P. Paulussen;
- 1e stl: J. Verhoeven, J. W. Rutten, D. Fransen, D. de Boer, B. C. Visser, P. M. Overschie, J. van Beele;
- 2e stl.: M. A. Messelaar, J. B. P. Imming, H. K. Paauw;
- 3e stl.: H. Wijnberg, M. P. J. Hage, W. Roselaar, J. P. Hendriks;
- 4e stl.: G. C. van Apeldoorn, C. C. Wabeke, R. Bergman, R. P. F. J. Ruiter, F. de Vries, J. A. Koenraad;
- hfd.wtk.: L. F. Veldhuis, M. J. Moerland, H. J. Melse, G. W.

- van Essen, J. van der Meyde, N. W. Groen, R. Romijn;
- 2e wtk.: O. A. v. d. Want, J. L. v. d. Rijnt, H. de Jong, J. de Ruiter, A. J. Verkerk, S. Straub;
- 3e wtk.: F. C. de Winter, H. G. de Boer, J. Hensbroek;
- 4e wtk.: B. Dob, S. J. Punt, A. G. P. Jansen, L. C. W. Biesheuvel, M. F. Koens, F. Nederbragt, L. C. Biesheuvel;
- 5e wtk.: H. van Ommering, W. Wartena, B. Ozinga, B. J. K. van Vliet, F. v. d. Holst, S. P. van Galen, R. J. Bosman, R. J. Kleine Budde, C. W. H. van Holthuysen, A. Hoekstra, W. S. M. Drent;
- 11.wtk.: N. Kooman;
- bootslieden: S. Visser, A. B. van Essen, J. H. Kolk, I. Dijker, H. C. den Daas;
- wachtassistent: P. C. W. Hack;
- 1e pomplieden/bankwerker: G. P. I. B. Spruit, M. J. J. v. d. Linden, J. Brobbel;
- 2e pomplieden/bankwerker: J. A. F. v. d. Knaap, P. Niezing, A. J. v. d. Raad, B. Verburg;
- bankwerkers: C. v. d. Spoel, M. Temmerman, G. H. M. Sauren, F. A. Nijhuis;
- chef hofmeesters: P. S. L. Donders, P. v. d. Veur, A. van Santen, S. van Kooy, B. M. de Roode;
- chef koks: H. Larkens, C. G. M. van Schuppen, P. J. M. v. d. Ende, C. Heeneman, W. C. Kapper.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Abida:** 1e stm. W. Croes, hfd.wtk. J. van Bon, 2e wtk. P. Stachelhausen, radio-officier W. Meyering, bootsman J. R. Elsinga, 1e pompman/bankwerker J. Slob, 2e pompman/bankwerker A. W. de Rooy, wachtassistent H. L. Cuny, wnd. hoofd kombuis G. van Driel, scheepskok F. R. v. d. Plank;;
- m.s. Acila:** radio-officier J. W. van der Velden;
- m.s. Acmaea:** 3e stm. J. de Jager Jr.;
- m.s. Acteon:** gezagv. J. Ruyg, 1e stm. P. Buisman, wnd. 2e stm. H. P. Abrahamse, 3e stm. C. A. Koppendraaier, hfd.wtk. J. Tekelenburg, 2e wtk. J. F. van den Bogaard, 5e wtk. H. R. Godlieb, bootsman P. de Vries, 1e pompman/bankwerker J. J. van der Kley, 2e pompman/bankwerker L. de Cock, voorman/donkeyman M. Addeson, wnd. hoofd kombuis C. Lokhorst, scheepskok E. T. P. van Boles;
- s.s. Arca:** radio-officier G. Bakker, bootsman H. H. van Oostrum, 1e pompman/bankwerker J. den Boef, 2e pomp-

IN MEMORIAM

H. L. Schram — 67 jaar — oud-gezagvoerder van Shell Tankers N.V. In 1953 de Maatschappij verlaten na 21 dienstjaren.

- man/bankwerker A. J. J. Vermeulen, wachtassistent A. J. H. Kolbrink, voorman/donkeyman F. M. Schellevis, hoofd kombuis F. Jimmink, scheepskok P. C. Bergmans;
- s.s. Atys:** 2e stm. R. A. Kattenburg Schüler, 5e wtk. H. B. van Ommen, wachtassistent M. Boomsluiters;
- m.s. Camitia:** 2e wtk. A. Bax;
- m.s. Diadema:** 5e wtk. M. de Koning;
- m.s. Diloma:** bootsman C. Poot, 1e pompman/bankwerker N. v. d. Steen, 2e pompman/bankwerker H. L. B. Brussé, bankwerker J. P. Pauli, voorman/donkeyman A. C. Versteeg, hoofd kombuis H. J. Nuis, scheepskok R. N. Morel;
- s.s. Kabylia:** gezagv. D. P. Klip;
- s.s. Kalydon:** gezagv. F. A. de Kaart, 2e stm. J. de Jager sr., 3e wtk. K. J. Faasse, radio-officier L. de Groot;
- s.s. Katelysia:** wnd. hfd.wtk. W. Eeuwijk;
- s.s. Kalletia:** 4e stm. R. Vos, 5e wtk. J. C. Lanser;
- s.s. Kenia:** 4e stm. G. J. Scholtens, wnd. hfd.wtk. J. van Essen, wnd. 3e wtk. H. J. Wullink;
- s.s. Khasiella:** 1e stm. W. Welbie;
- s.s. Kopionella:** 2e wtk. C. G. Pusch, 3e wtk. J. Slot, 5e wtk. B. A. Sinnema, radio-officier F. H. M. van Rijswijk;
- s.s. Koratia:** gezagv. W. A. Kleine, wnd. 3e wtk. F. Fresow, 5e wtk. P. A. de Zwarte;
- s.s. Korovina:** gezagv. C. S. Duinker, wnd. 3e wtk. E. C. Paardekoper;
- s.s. Kosicia:** 1e stm. Jolle de Jong;
- s.s. Kosmatella:** 4e stm. G. A. IJsveld, bootsman J. H. A. Elbers;
- s.s. Kryptos:** hfd.wtk. W. Groenendijk, 5e wtk. A. Houwaard;
- s.s. Kylix:** 5e wtk. H. Japin;
- s.s. Ondina:** 4e wtk. H. T. Mellegers;
- s.s. Onoba:** 2e wtk. J. R. Almsa, wnd. 4e wtk. A. J. Koelwijn, radio-officier P. W. Veijsen;
- s.s. Philine:** radio-officier A. R. van 't Hoff;
- s.s. Sepia:** gezagv. A. Verkerk, 1e stm. F. Menninga, 4e stm. C. van Hardeveld, hfd.wtk. K. Toereppel, wnd. 2e wtk. N. J. Doorn;
- s.s. Vasum:** 1e stm. P. de Regt, 2e stm. H. van Slegtenhorst, 4e wtk. J. J. L. Geerink, 5e wtk. Rudy Sloof;
- s.s. Viana:** gezagv. E. J. Stapper, 4e wtk. C. G. Klitsie;
- s.s. Vitrea:** 5e wtk. B. R. de Ridder;
- s.s. Zafra:** 3e wtk. D. van der Hoek;
- s.s. Zaria:** 5e wtk. M. K. Jansen.

DE DIENST VERLATEN:

- 2e stm.: L. Becker;
 4e stm.: M. Tijsen;
 2e wtk.: W. C. H. M. de Kok, F. J. van der Velden;
 3e wtk.: B. H. Cornelisse;
 4e wtk.: H. G. F. Heijnen, R. E. Janssen, J. D. B. Ewers;
 1e pomplieden/bankwerker: J. Pardaans, F. Bovenberg;
 2e pompman/bankwerker: C. F. de Ruyter;
 voorman/donkeyman: H. v. d. Doel;
 chef koks: L. J. W. Broenink, H. Th. Wigmans.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

- 1e stuurman G.H.V.: 2e stm. R. Knol;
 2e stuurman G.H.V.: 3e stl. J. de Jager Jr., G. C. H. Dijkstra;

IN DIENST GETREDEN: walpersoneel



Per 20.4
MEJ. J. W. TOMBAL
 sectie DFF/6



Per 25.4
F. J. VAN OOSTEN
 sectie DFF/6



Per 1.5
E. S. SPRONG
 sectie DFF/6



Per 1.5
A. EMONS
 sectie DFF/6

- 2e stuurman G.H.V. Th.: 3e stl. J. J. H. Vessies, G. Buma;
 „C”: 2e wtk. A. J. G. Weitzel;
 „B”: 4e wtk. H. G. F. Heijnen;
 A/Bth.: 5e wtk. J. Groeneweg;
 Ass.: II.wtk. D. J. Plate;
 volmatroos: matroos/kabelgast J. N. Helbers, matrozen A. J. Hessing, G. van Breeden, M. J. W. A. Schuurs.

AANGESTELD ALS:

- 2e wtk.: G. Braak, C. de Witte;
 5e wtk.: D. J. Plate.

mutaties walpersoneel

(in de periode 16.4 t/m 15.5.1966)

UIT DIENST:

- 1.5: H. J. Zoon - sectie DFF/2 (pensioen);
 1.5: Mevr. A. C. K. v. Lieburg-v. Lelieveld - sectie DFF/1;
 1.5: C. P. Wagenaar - sectie DFT/6 (naar Shell Nederland N.V., Rotterdam);
 1.5: J. B. A. H. Roddenhof - sectie DFF/6 (naar B.I.P.M. N.V., 's-Gravenhage).

JUBILEUM:

- 15.5: D. P. de Ridder - sectie DFT/1 - 25 jaar.

Redactiecommissie:

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

tussen schip en ka

vijfde jaargang no. 10 — juni 1966
 maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF
 BEWERKEN VAN ARTIKELN EN/OF HET REPRODU-
 CEREN VAN FOTO'S OF AFBEELDINGEN IS SLECHTS
 GEORLOOFD 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