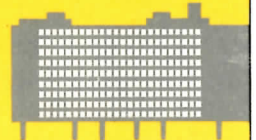


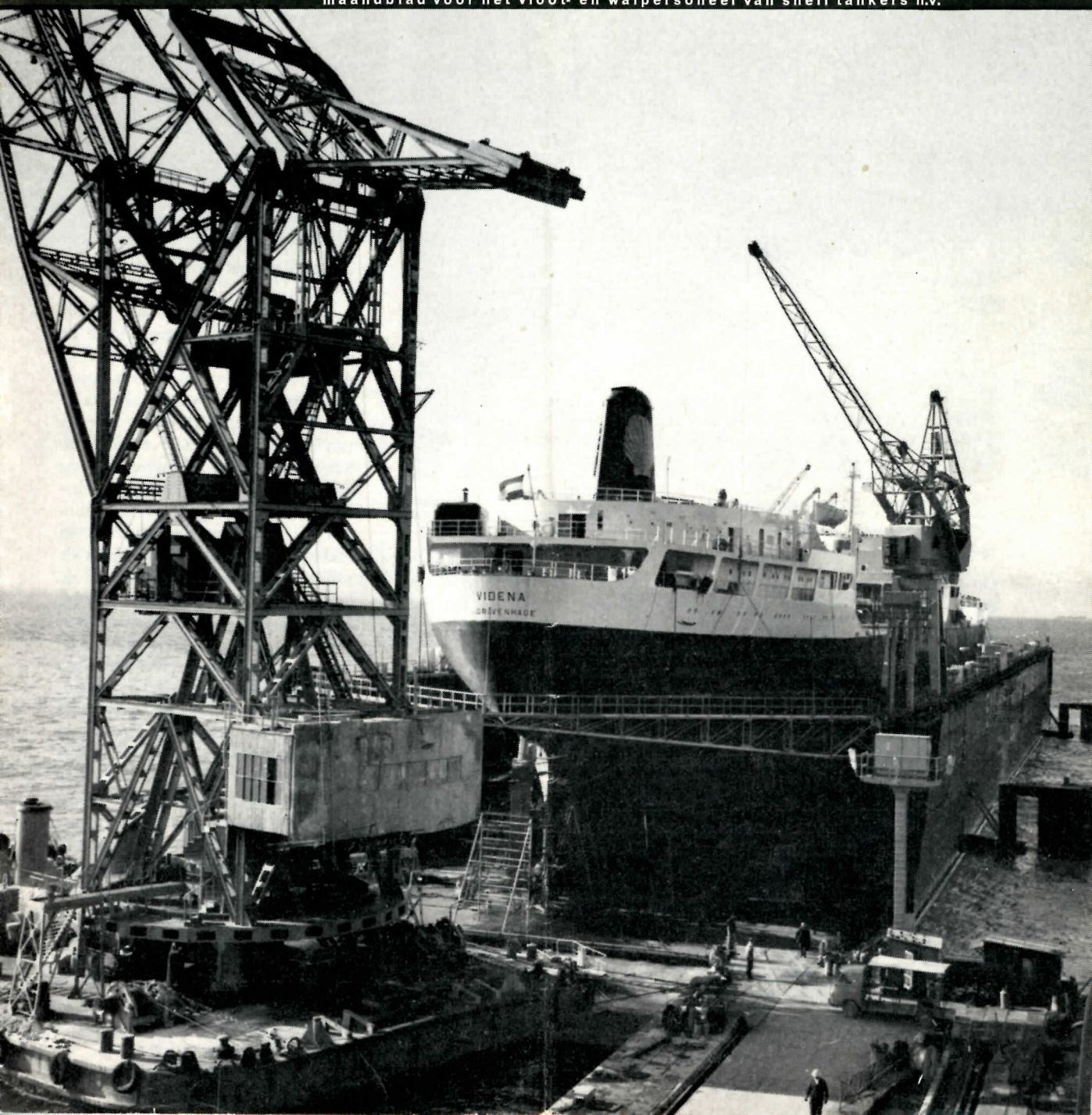


# tussen schip en ka

vierde jaargang no. 7 — maart 1965



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



## ONZE NIEUWBOUW

Bouwcontract voor 70.000 tons  
motortankschip getekend



Tijdens de ondertekening van het bouwcontract, v.l.n.r.: de heren S. H. Mumford, President van Shell Sekiyu K.K., Tokio, J. G. Robinson, Technical Director van Shell International Marine Ltd., Londen en D. Rodenburg.

Op 10 februari jl. heeft onze Directeur, de heer D. Rodenburg, in Tokio het bouwcontract getekend voor het motortankschip van 69.470 ton dat op de werf van Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co. Ltd. te Tokio voor onze Maatschappij zal worden gebouwd.

Dit tankschip, dat voorlopig het grootste van onze vloot zal zijn, zal in mei 1966 worden tewatergelaten, terwijl de oplevering in oktober van dat jaar zal plaatsvinden.

De voortstuwingsinstallatie zal bestaan uit een 9 cilinder I.H.I./Sulzer motor met een vermogen van 16.200 as-pk bij dienstsnelheid (15,6 mijl per uur).

De lengte over alles en de grootste breedte van het schip, waarvan de gehele opbouw op het achterschip geconcentreerd zal zijn, zullen respectievelijk 243,84 en 85,33 meter bedragen.

---

### BIJ DE VOORPLAAT:

Het s.s. „Videna” in dok bij Hellenic Shipyards Co. te Skaramanga.

Foto: 2e hofm. G. J. Vrielenk.

## **mammoet-**

Men bouwt steeds grotere tankschepen voor het vervoer van ruwe olie. De factoren die hiertoe leiden zijn het streven om raffinaderijen in de verbruikscentra in plaats van bij de olievelden te bouwen, de enorm gestegen vraag naar olie in de industriegebieden, en het besef welke besparingen kunnen worden verkregen door het gebruik van grotere tankers.

Aan het einde van de tweede wereldoorlog was de grootste in de vaart zijnde tanker 24.000 ton d.w. Aanspraak op de naam „de grootste tanker ter wereld” werd daarna successievelijk gemaakt voor schepen van 32.000 ton, 45.000 ton, 84.000 ton en 132.000 ton. Nu worden nog grotere schepen ontworpen en besteld. Een analyse van de bestellingen bij de scheepsbouwerven in midden 1964 toont aan, dat van de 316 bestelde tankers meer dan de helft boven de 60.000 ton was. Nagenoeg al deze schepen moesten vóór 1967 worden opgeleverd.

Vele van de grootste schepen die thans deel uitmaken van de wereldvloot, worden gebruikt voor het vervoer van ruwe olie naar de Japanse raffinaderijen. Er is echter ook een opmerkelijke groei geweest in de grootte van de tankers die op Noordwest-Europa varen. De ontwikkeling van Europoort en andere belangrijke Europese havens is in dit opzicht van grote betekenis geweest. Zo wordt bijvoorbeeld een aantal schepen van even onder de 100.000 ton draagvermogen gebruikt voor het vervoer van ladingen ruwe olie

# tankers



s.s. „Sepia“ en s.s. „Antonietta Fassio“ (vaart in time charter voor Shell International Marine Ltd., Londen), aan weerszijden van de Shell-vingerpier in Europoort.  
Foto Aero-Camera

naar het tankpark te Europoort. Vandaar wordt de olie verpompt naar de grote raffinaderijen rondom Rotterdam. Eveneens gebruikt men steeds vaker schepen van deze grootte voor het bevoorraden met ruwe olie van andere Europese raffinaderijen.

## *Grens nog niet bereikt*

Er is geen reden aan te nemen dat de uiterste tanker-grootte reeds bereikt is. Zelfs van grotere schepen dan nu in de vaart zijn, worden op lange reizen nog besparingen verwacht. De toegestane diepgang door het Suezkanaal is op het ogenblik de beperkende factor in de rechtstreekse route tussen de Perzische Golf en Noordwest-Europa. Andere routes zijn echter ook belangrijk en deze kunnen mogelijkheden bieden voor het gebruik van zeer grote tankers.

Geheel afgezien van de louter economische aspecten, spelen een aantal praktische overwegingen een rol bij elk voornemen zeer grote tankers te gebruiken. In de jaren direct na de oorlog had men bepaalde bedenkingen tegen deze mammoettankers. Ze hadden in het bijzonder betrekking op de breedte en diepte van vaargeulen en op de manoeuvreer-eigenschappen van dergelijke schepen. De ervaring heeft echter geleerd dat de grote tankschepen goed manoeuvreerbaar zijn en dat de moeilijkheden in dit opzicht toentertijd misschien wat werden overdreven.

## *Vrije ruimte onder de kiel*

Een uitgebreid onderzoeks- en experimenteel programma uitgevoerd door Maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep heeft de problemen opgelost aangaande de vrije ruimte onder de kiel in kalm water. Het is gebleken dat grote schepen naar wens kunnen worden gemanoeuvreed, en dat voor meren en rondzwaaien in vele gevallen met minder sleepboten kan worden volstaan dan eerst werd verwacht.

Het is interessant nu te bezien wat misschien in de toekomst kan worden bereikt. De eerste eis is waterdiepte. De ontwikkeling van Europoort heeft getoond wat kan worden bereikt met grote havenbaggerwerken. Meer baggerwerken zullen zeker nodig zijn, wil men voor nog veel grotere tankers de toegang mogelijk maken. Voorzichtige navigatie in het Engels Kanaal en de Noordzee zou noodzakelijk zijn voor schepen met een grote diepgang, in het bijzonder voor die met een diepgang groter dan 50 voet. Bestudering van de kaarten wijst op een uiteindelijke grensdiepte in de Noordzee van ongeveer 11 vadem (66 voet). Bovendien ligt er daar een groot aantal wrakken en als gevolg van de niet stabiele zeebodem verandert soms de positie van de zandplaten of het waterpeil erboven sedert de laatste lodingen zijn genomen. Het zal dus nodig zijn uitgebreide aanvullende lodingen te verrichten indien schepen van meer dan 50 voet dit gebied moeten bevaren.

Enige extra boeien of lichtscheperen om deze route in open zee voor zeer diepstekende schepen aan te geven, zijn misschien noodzakelijk. De radio-navigatiemiddelen, zoals de Decca Navigator, zullen echter in de meeste gevallen wel de belangrijkste hulpmiddelen bij de navigatie zijn. De Noordwesteuropese wateren hebben een wijdvertakt Decca-systeem, waarbij een accuratesse van de grootte van 1 tot 2 kabels (1 kabel is ca. 185 m) in het Engels Kanaal en 4 tot 5 kabels in het zuidelijk deel van de Noordzee mogelijk is.

Bij het bepalen van de diepgang die een schip mag hebben om veilig door ondiep water in de open zee te varen, zal de noodzakelijke ruimte onder de kiel een kritische factor zijn. Onderzoekingen wijzen erop dat deze factor moeilijk te bepalen zal zijn omdat het gecombineerde effect van slingeren, stampen en deinen hierin dient te worden verdisconteerd.

#### *Twee methoden*

Het probleem moet echter opgelost worden en twee benaderingsmethoden zijn mogelijk. Beide worden ze door Shell International Marine overwogen.

In het ene geval werkt men op één of meer test-schepen \*) met fijngevoelige instrumenten, die ontworpen zijn om alle bewegingen van het schip ten opzichte van een bepaald vast punt te meten, zodat de uitkomst daarvan kan worden gecorreleerd met de conditie van de zee in elk bepaald gebied.

Een eenvoudiger oplossing zou zijn: het installeren van een zeer nauwkeurig echolood, waarbij transducers op de scheepsbodem bij de kiel vóór en achter, zo geïnstalleerd zijn, dat ze de vrije ruimte onder de kiel gedurig aangeven. Door bij een aantal gelegenheden, onder verschillende zee-omstandigheden, deze instrumenten tijdens het varen in kritische gebieden bij te zetten, zou voldoende informatie kunnen worden verkregen om nauwkeuriger dan thans mogelijk is, te voorspellen hoeveel vrije ruimte onder de kiel noodzakelijk is.

De resultaten van dergelijke experimenten zullen zeker het uiteindelijke oordeel betreffende het navigeren van zeer grote schepen in ondiepe zeeën beïnvloeden. Op het ogenblik neemt men aan, dat een vrije ruimte van ca. 10 voet (ruim 3 meter) nodig is. Hierbij wordt ervan uitgegaan, dat bij slechte weersomstandigheden de schepen naar een dieper gedeelte van de zee zouden kunnen stomen om daar bij te draaien of te ankeren tot de zee weer rustiger is.

Van deze veronderstelling uitgaande, is bij een minimum diepte van 11 vadem (ca. 20 meter), een diepgang van 56 voet (ca. 17 meter) mogelijk, wat correspondeert met een schip van ongeveer 200.000 ton.

#### *Manoeuvreerproeven*

De kennis van de manoeuvreer-eigenschappen van grote schepen doet verwachten, dat zij goed manoeuvreerbaar zullen zijn. Opmerkelijk zijn de volgende gegevens, verkregen uit manoeuvreerproeven op zee.

Bij een noodstop met een 18.000 tonner in beladen toestand, van volle kracht vooruit naar volle kracht achteruit met het roer midscheeps, lag het schip in 10 minuten stil; in die tussentijd werd nog een afstand afgelegd van 10 kabels. Een rondzwaai van hetzelfde schip met volle kracht vooruit en het roer hard stuurboord resulteerde in een zwaai van 360° met ongeveer 3 kabel middellijn.

In vergelijking hiermee: een 65.000 tonner, eveneens beladen, werd bij een noodstop in 11½ minuut tot stilstand gebracht en legde in deze tijd een afstand af van 9.75 kabels. De rondzwaai naar hard stuurboord met machine volle kracht vooruit had een diameter van ongeveer 2,5 kabel.

De veel grotere waterverplaatsing van de reuzenschepen eist inderdaad voorzichtige navigatie. Verder is het effectief zicht vooruit belangrijk minder tijdens mist tengevolge van de grotere afstand tussen de navigatiebrug en de boeg.

Even belangrijk zullen de beperkingen zijn bij het manoeuvreren in ondiep water in zulke gebieden als de Noordzee, waar kleinere schepen met minder diepgang geen hinder ondervinden.

Al deze argumenten onderstrepen de noodzaak tot het routeren van schepen in open zee. Algemene nakoming van routeringsvoorschriften moet als een zeer noodzakelijk hulpmiddel voor de veilige navigatie van grote tankers worden beschouwd.

#### *Vrijwillige verkeersregeling*

Onlangs is een ontwerp ingediend krachtens hetwelk het scheepvaartverkeer dat zich naar de Noordzee begeeft, op vrijwillige basis de stuurboordzijde van de vaargeulen in het Nauw van Calais dient aan te houden om daarna de Sandettie Bank zuid-oostelijk te passeren. Schepen die de Noordzee uitvaren, dienen een geheel aparte route ten noord-westen van Sandettie te volgen

### AANSTELLINGEN



**H. R. VAN SAS**  
als Gezagvoerder  
per 10.1.1965



**A. C. VAN SPIJK**  
als Hoofdwerktuigkundige  
per 31.1.1965

en daarna door het Kanaal van Dover te varen. Shell International Marine heeft als een der eerste Maatschappijen alle gezagvoerders van de voor haar varende schepen geadviseerd zich aan dit vrijwillige routeringssysteem te houden, zelfs indien hiervoor een omweg moet worden gemaakt.

Een logisch gevolg van het gebruik van vaarstroken is, dat ook de een of andere verkeersregeling dient te worden toegepast bij de toegangswegen tot drukke havens. Dit vereist het gebruik van radio-telefonieverbindingen en haven-radar voor het bijhouden van een rede-plot, en verkeersregeling door de havenautoriteiten. Tot dusverre heeft het manoeuvreren van grote schepen in de havens, in het bijzonder in smalle vaargeulen en zwaai-havens, geen problemen opgeleverd die niet tot tevredenheid konden worden opgelost. Er is geen reden aan te nemen dat zelfs grotere schepen in de toekomst niet naar wens kunnen worden gemanoeuvreed. Evenals tot dusverre, zal voldoende kracht achteruit beschikbaar dienen te zijn om het schip te kunnen stoppen, en verder moeten goede stuur-eigenschappen bij lage snelheid in ondiep water behouden blijven.

#### *Sleepbootbulp*

In havens waar sleepbootbulp nodig is, kan het echter noodzakelijk blijken deze uit te breiden. In gevallen waarin sleepboten vereist zijn voor het assisteren van grote schepen, dient men zorgvuldig te overwegen of men, teneinde besparingen te bereiken, niet beter enkele sterkere sleepboten kan gebruiken dan een groot aantal conventionele sleepboten.

Verhoging van de sleepkracht zal natuurlijk moeilijkheden opleveren. De manoeuvreerbaarheid kan verminderen omdat het schip groter is, en conventionele sleep-trossen kunnen de grotere trekkracht misschien niet opvangen.

De ontwikkeling aan de oostkust van de Verenigde Staten, waar sleepboten met zeer hoog vermogen worden gebruikt, toont aan dat het wellicht beter is de aldaar gevolgde methode van assisteren toe te passen. De

## PROEFBORINGEN

### IN DE PERZISCHE GOLF

Op 16 januari jl. heeft de Koninklijke/Shell Groep een overeenkomst gesloten met de National Iranian Oil Company, de Iraanse staatsoliemaatschappij, te Teheran, betreffende de opsporings- en winningsrechten in een buiten de kust van Iran, in de Perzische Golf gelegen gebied.

Op grond van deze overeenkomst, waarin elk der deelnemende partijen een belang van 50% heeft, wordt thans in Iran een maatschappij opgericht die de gezamenlijke werkzaamheden zal uitvoeren. Zij krijgt de naam van Dashtestan Offshore Petroleum Company. Men hoopt in de zomer van dit jaar met boren te beginnen.

Het gebied waarop de gezamenlijke onderneming van de N.I.O.C. en de Groep betrekking heeft bevat onder meer twee belangrijke structuren waarvan de Groep meent dat zij goede mogelijkheden bieden.

De B.P.M. die namens de Groep de overeenkomst met de N.I.O.C. aanging, heeft haar rechten overgedragen aan de Shell Exploratie en Productie Maatschappij (Shell Exploration and Production Company) N.V., van welke maatschappij kortgeleden de oprichting werd bekendgemaakt.

sleepboten liggen langsij het schip, in plaats van het te trekken met sleep-trossen, zoals in Europa gebruikelijk is. Tenslotte kan worden gesteld dat er geen navigatieproblemen zijn, die het onmogelijk zouden maken de grootte van tankers verder op te voeren. Natuurlijk blijft, zoals bij de huidige ontwikkeling in Europoort, een nauwe samenwerking tussen havenautoriteiten en rederijen noodzakelijk.

\*) één dezer testschepen is ons s.s. „Philine”.

## MEDEDELING

Hierbij delen wij mede dat per maart 1965 de volgende mutaties hebben plaatsgevonden.

### VAN

### DE DIRECTIE

1. De heer H. van Waasdijk is tijdelijk belast met de leiding van DF/2. In verband hiermede is de sub-afdeling Walpersoneel (DFP/3) opgeheven.
2. Onderstaande secties, waarvan tevens de benaming is gewijzigd, ressorteren rechtstreeks onder Chef DFP:  
DFP/3 Personeelszaken  
DFP/5 Interne Dienst
3. De sectie Maatschappelijk Werk zal voortaan worden aangeduid met DFP/31 en rechtstreeks ressorteren onder de chef Personeelszaken (DFP/3).

# V LIEGEN - V INGERS - V OEDSEL

De gewone huisvlieg of *Musca domestica* Linn. fungeert door zijn gewoonte om graag zijn voedsel te zoeken in uitwerpselen, mest, wondvocht, pus enz. als overbrenger van ziektekiemen, die erin voorkomen. Van meer dan dertig ziekten is het bekend, dat deze overgebracht worden door vliegen. De bekendste zijn cholera, para-tyfus, buiktyfus of tyfoïd, bacillaire dysenterie, amoebendysenterie (cysten worden overgebracht), andere diarrhee veroorzakende infectieziekten, tetanus, anthrax (miltvuur), trachoom, yaws (framboesia), wormziekten (spoelworm, maden), enz.

De vlieg kruipt overal overheen. Als hij dat over ontlasting of mest doet, blijft er ongetwijfeld wat van aan zijn poten kleven. Wanneer hij neerstrijkt op andere plaatsen waar hij voedsel zoekt en waarheen zijn aandacht getrokken wordt door een geur (voedsel en voedselresten, vruchten, dranken, zweet) veegt hij zijn poten af aan de tafel, het bord, de huid, enz. De ziektekiemen, die ook aan zijn poten gekleefd zitten, komen aldus terecht op andere plaatsen. Met het voedsel of de dranken komen zij dan in de maag en de darm terecht, waarin zij zich vermenigvuldigen en de ziekte veroorzaken, aldus het verloop van de infectie. Ook vuile vingers, besmeurd met smetstoffen, waarin ziektekiemen zitten, kunnen voedsel en dranken besmetten en daardoor degene die het nuttigt.

Vliegen bestrijden is dus een logische

handeling ter voorkoming van ziekte. Vliegen bestrijden betekent vliegen doden en niet alleen maar weggagen. Met de vliegenklap en met insecticiden (in voldoende hoeveelheid en voldoende sterkte) gaat dit goed.

Wanneer een schip vertrekt uit een haven, waar veel vliegen aan boord zijn gekomen — en dat zijn zonder uitzondering alle tropische havens — moet men altijd denken aan infectieziekten, overgebracht door de vliegen, indien opvarenden ziek worden. Een frappant voorbeeld deed zich medio augustus 1963 voor op een onzer schepen. Deze tanker voer om de zuid in de Rode Zee. Vier dagen na vertrek uit Port Said meldden zich vier man ziek. De symptomen waren koorts (40°), snelle pols (104), braken en veelvuldige waterige ontlasting, buikpijn, hoofdpijn, onrust. Alle vier waren op hun eerste reis in de tropen. Dit laatste deed de gezagvoerder besluiten sneller advies via de radio te vragen dan in andere gevallen.

Het verkregen advies luidde: 3 × daags een zouttablet en 3 × daags twee norittabletten. Morgen weer om advies vragen. Helaas werd door de dokter, die het advies gaf, over het hoofd gezien, dat in het telegram ook stond, dat het schip 12 uur na het tijdstip van verzending van het telegram, een haven zou passeren. De volgende dag was de toestand hetzelfde, met een klein verschil in de koorts (39°). Het toen gegeven

advies luidde: naar de dichtstbijzijnde haven stomen en patiënten afzetten. Het kan dysenterie of tyfus zijn. Na 8 uur terugvaren werd Aden bereikt, waar 7 uur op de rede moest worden doorgebracht; 8 uur later was het schip terug op het punt waar teruggekeerd werd. Totaal dus een dag vertraging.

De diagnose bleek — als verwacht kon worden — bacillaire dysenterie te zijn. Meestal is het deze diagnose, wanneer men in de tropen frequente waterige ontlasting heeft, zelfs zonder bloed of slijm erin, wel gepaard gaande met buikpijn en krampen, koorts (soms maar weinig) en de kans besmet te zijn geraakt door vliegen. Manson-Bahr, een der grondleggers der tropische geneeskunde zegt ervan: „There appears to be little doubt that houseflies commonly act as carriers of the infection. The seasonal incidence of bacillary dysenterie corresponds in a remarkable manner with the maximum prevalence of these pests.”

Men doet dus goed eraan altijd te handelen, alsof het bacillaire dysenterie is en de behandeling ervoor te beginnen. Deze ziekte geneest vlot met sulfa in voldoende hoeveelheid gegeven. (Zie Boonacker, 4e druk, blz. 227 en volgende). In dit licht bezien was het advies zouttabletten en norit geven, niet zo goed. Beter ware geweest sulfa te geven.

Men beginne dus met sulfa te geven. Helpt het na 48 uur of langer niet, vraag dan advies, tenzij de patiënt dusdanig achteruit gaat, dat eerder

advies onontbeerlijk is. In verreweg de meeste gevallen zal men met sulfa goede resultaten bereiken.

Bovendien zal men in verreweg de meeste gevallen ook goedkoper uitkomen. Een fles vol sulfatabletten is nog altijd goedkoper dan een deviatie. De terugkeer naar Aden, het opthoud aldaar en het weer opstomen, heeft, met de andere kosten als ziekenhuis, uitvliegen van vervangers, repatriëren van de afgemonsterden, enz. nog altijd 'n f 25.000,- gekost.

Vliegen, (besmet) voedsel en vuile vingers, of zoals het in het Engels gezegd wordt F.F.F. (food, fingers, flies) brengen deze infectieuze darmziekten over. Vliegen doden, handen wassen en voedsel met zorg hantieren, afdekken en opbergen, dus niet laten staan, zijn nuttige maatregelen. In de tropen dekt men altijd gesloten, dat wil zeggen het bord omgedraaid, het glas evenzo, ter voorkoming, dat vliegen over de borden wandelen voordat men aan tafel komt. In de oorlog dronk men — legerorders bij de Amerikanen! — uit de flesjes en schonk men coca-cola of bier niet in een glas, ter voorkoming van besmetting door een vuil glas! Logische maatregelen, tevens simpel en altijd uitvoerbaar. Men voorkomt veel onheil met deze gewone hygiënische maatregelen.

W. DE LOOS, *arts*  
*Medisch Adviseur*  
*Shell Tankers N.V.*



**Mensenvijand No. 1**  
**Overbrenger van maag- en darminfecties**

\*  
**Public Enemy No. 1**  
**Carrier of infectious diseases of stomach and intestines**

\*  
**El acechar principal del hombre**  
**Transmisor de enfermedades infecciosas del estómago y de los intestinos**

\*  
腸胃傳染症之媒介者  
乃  
大眾第一仇敵

Foto ontleend aan weekblad „Panorama“ 51e jaargang

Een waarschuwing die men binnenkort op alle Nederlandse Shell-tankers zal aantreffen.  
Foto ontleend aan Weekblad „Panorama“, 51e jaargang, no. 2.



## „RACING-CLUB KERMIA”

Iemand aan boord zei „Scalextric race-auto” en iemand anders zei: „Da’s een héél goed idee”, waarop men met een lijstje rondging. Alle officieren waren direct wild enthousiast.

Dit geschiedde in de eerste dagen van januari, toen het s.s. „Kermia” te Stanlow lag. Zodra het schip vertrokken was werd op zee een vergadering belegd en na een bewogen uur werd besloten dat tot de oprichting van de „Racing-club Kermia” zou worden overgegaan. Er werd een bestuur gekozen, er moesten statuten komen en een wedstrijd-reglement, de kasmiddelen werden nagezien en er werd overeengekomen in Purfleet een circuit en race-auto’s aan te schaffen.

Bij aankomst in Purfleet ging de inkoopcommissie, die door de schare supporters inmiddels was aangegroeid tot een ware expeditiemacht, de wal op. In een V.W.-busje (vol) toog men naar Londen. Daar echter de kerstdagen net achter de rug waren moest men teleurgesteld weer naar boord terugkeren omdat de winkels niet over voldoende



Vóór de strijd om de „Kermia-trofee”, v.l.n.r.:  
1e stm. A. Visser,  
kapt. C. S. Duinker en  
2e wtk. F. de Roos

voorraad beschikten om aan onze vraag te voldoen. Er waren desondanks zoveel voorbereidende terreinverkenningen uitgevoerd dat de volgende dag een kleine patrouille erin mocht slagen het begeerde object te veroveren. Onmiddellijk werd een aanvang gemaakt met de bouw van een circuit in de rooksalon, en weldra sprak men aan boord over niets anders meer dan bandenprofielen, smering en bochtenwerk.

Hoewel de bouw van het circuit nogal wat tijd in beslag nam, was deze toch op 31 januari jl. zover gevorderd dat de officiële opening kon plaatsvinden.

Na een kort woord door de voorzitter, 2e stm. C. R. Groen.

## IDEE

Van 4e wtk. R. J. Smit werd een bijdrage aan de ideeënbus ontvangen welke tot ons genoegen werd beloond met £ 5.

De heer Smit stelde ten eerste voor om de zuig van de condensaatpomp aan te sluiten op een verticale pijp in de condensor, welke pijp even hoog moet reiken als het peil in de condensor. Door directe aansluiting op het systeem zou de vlotterinrichting niet meer nodig zijn. Om te voorkomen dat de condensaatpomp bij stilstaande turbine droog gaat lopen wil inzender een continu-recirculatie bewerkstelligen, waarin een „orifice” geplaatst is, zodat een minimum aan waterdoorlaat verzekerd is.

De volgens inzender veel voorkomende moeilijkheden met de vlotterinrichtingen aan boord van de „K”-schepen zouden met dit systeem voorkomen kunnen worden. Bij bestudering bleek dat dit voorstel niet in praktijk gebracht kan worden daar de condensaatpomp zal „afslaan” doordat een mengsel van damp en water in de pomp terecht komt, hetgeen voor een ééntraps centrifugaal-pomp funest is. Bij regelmatig onderhoud, voornamelijk het geregeld schoonmaken der vlotteronderdelen, werkt het systeem bevredigend.

Men vestigde er nog de aandacht op dat aan boord van de drie „Ph”-schepen zogenaamde „Cavitating pumps” in gebruik zijn; dit zijn pompen welke „leeg” kunnen draaien.





*Panoramafoto van Rotterdam-Noord genomen vanaf het dak van het Shell-Gebouw door 2e hofmeester G. J. Vrielenk*

werd de baan geopend doordat de gezagvoerder, kapt. C. S. Duinker, een lint doorknipte.

Daarna was er op een feestelijk met vlaggen versierde baan een defilé van alle race-auto's die deel zouden nemen aan de grote wedstrijd om de „Kermia-trofee”, welke speciaal ter gelegenheid van de opening was uitgeschreven. Terwijl hoog in de lucht twee vliegtuigjes met reclames voor bekende merken sigaretten en tandpasta hun rondjes beschreven, gingen op het circuit de eerste deelnemers met loeiende motoren (bandrecorder) van start.

De veertien deelnemers waren verdeeld in twee ploegen van zeven coureurs die elkaar bekampten over 700 ronden.

Groot was de spanning en verbeten waren de gezichten, totdat uiteindelijk de winnende ploeg, moe en voldaan, de trofee uit handen van de wedstrijdleider in ontvangst kon nemen.

Volgens de statuten is het doel van de vereniging „het beoefenen van de motorsport, zoals dat met het systeem „Scalextric” mogelijk is, in een sportieve geest, ter verhoging van de gezelligheid aan boord”.

Aan het slot van de brief waarmee de voorzitter van de R.C.K. ons het hierboven afgedrukte verslag toezond, sprak hij de hoop uit dat het op de „Kermia” genomen initiatief op andere Maatschappij-schepen en bij de O.V.S.T. navolging zou vinden, waarbij wij ons gaarne aansluiten.

## NBUS

Een tweede voorstel van de heer Smit betreft het handhaven van de smeeriendruk ná het stoppen van de turbogenerator.

Inzender acht het een bezwaar dat het napompen van smeerolie met de hand moet geschieden. Als oplossing stelt hij voor een  $\frac{3}{4}$ '' leiding van het hoofdsmeeroliesysteem aan te sluiten op de pers van het handpompje, zodat na het stoppen van de turbogenerator slechts een afsluiter geopend moet worden om tijdens het uitlopen een goede smering te garanderen.

Hoewel dit idee technisch gezien is uit te voeren werd besloten het niet in praktijk te brengen. Nog afgezien van de kosten (plm. f 2.500.- per schip) werd het noodzakelijk geacht de smeersystemen van hoofd- en hulpwerktuigen gescheiden te houden. De beste oplossing, zoals aan boord van enkele „K”-schepen reeds werd toegepast, is het gebruik van een elektrisch aangedreven pompje. Uiteraard blijft in die gevallen het handpompje ook ter beschikking teneinde bij een „black out” toch smeerolie naar de lagers te kunnen pompen.

Gezien de wijze waarop inzender deze ideeën naar voren heeft gebracht werd genoemde beloning toegekend, waarmede wij de heer Smit gaarne feliciteren.

Uitreiking van de „Kermia-trofee”





## Vrouwen in de mist

door



*Mevrouw A. A. W. Jansen-Blom en Mevrouw E. Hus-Rotmans*

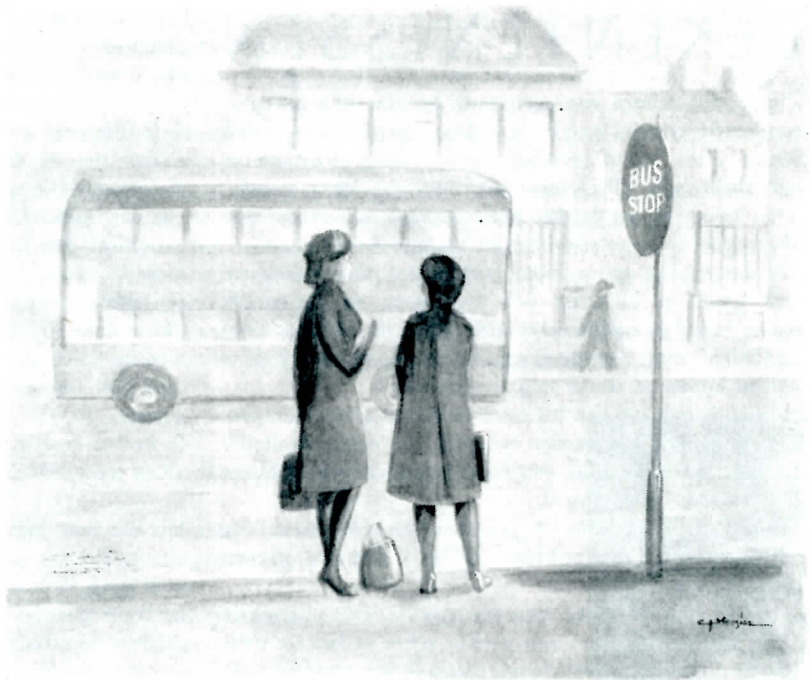
Zouden we het doen of niet? Welja, wat was er heerlijker dan eindelijk eens een dag te kunnen winkelen, na al die dagen van stilzitten en nietsdoen. Het weer was wel niet zo aantrekkelijk, mistig en koud, maar wat deerde dat? Een unieke gelegenheid te winkelen in Manchester en eindelijk de „Lewis” eens van binnen te zien. De mannen hadden ons verteld, dat er een prachtige busverbinding was tussen Barton en Manchester. Ze zouden ons 's-avonds om zes uur wel opwachten in het busstation te Manchester om dan nog gezamenlijk te gaan eten.

Om tien uur in de morgen verlieten mevrouw H. en ik het schip (het m.s. „Crania” — Red.) en het begon al dadelijk spannend te worden. We moesten een paar honderd meter over een spekglatte rand van één meter breed lopen met daarnaast het diepe kanaal. Mevr. H. zag er vreselijk tegenop maar ze liet zich door mij bepraten en slaagde er in voorbij het water te komen. Nu moesten we volgens de mannen rechtsaf. Het was bij een aquaduct, wat inderdaad klopte. Maar hoe goed we het ook dachten te weten, we gingen toch verkeerd. Op een hevig gegil van: „crazy, crazy!” bleven we allebei stokstijf staan en het had maar een meter gescheeld of ik was het kanaal ingestapt. Naderhand bleek dat er een bordje stond: „no road”, maar dat was waarschijnlijk door de mist aan ons oog ontsnapt. We liepen weer terug en gingen een andere weg in. Na een smalle weg, vlak langs water, een steile trap van zeker drie meter en nog een griezelig verlaten weggedeelte, kwamen we eindelijk bij een verkeersweg en vonden we na enig zoeken de bushalte. De weg was uitgestorven en van die „goede” busverbinding kwam weinig terecht. Na drie kwartier wachten, waardoor onze benen blauw van de kou werden, kwam eindelijk de bus. Het bleek dat deze maar tot Eccles ging en daar moesten we overstappen voor Manchester. In een goed kwartier waren we in het centrum van de stad. We gingen maar dadelijk de „Lewis” — zoiets als de Bijenkorf, maar dan nog groter — binnen, omdat we er al zoveel van andere dames over hadden gehoord. We keken overal, kochten veel, lunchten en dronken gemberlimonade die ons haast de adem benam. Na nog de hele middag

gewinkeld te hebben konden we geen warenhuis meer zien. Buitengekomen leek het wel of de mist dikker geworden was, en het duurde niet lang of alles zat potdicht, maar nog veel en veel erger dan de mist die wij in Holland kennen. De overkant van de straat was niet meer te zien en oversteken was levensgevaarlijk. Op de tast, met meer geluk dan wijsheid, vonden we het busstation terug. Nu maar wachten op onze mannen. Het was inmiddels al zes uur geworden en we vonden het langzamerhand erg griezelig. Zouden ze wel komen? Misschien konden ze geen bus meer krijgen. Het viel ons ook al op dat er steeds minder bussen kwamen en het duurde dan ook niet lang of de conducteur kwam vertellen dat er geen bussen meer kwamen en ook niet meer vertrokken. Alles was lamgelegd. Zelfs taxi's reden niet. Overal hoorden wij schreeuwen „no taxi, no taxi!”. We waren ten einde raad. Iedereen rende in paniek weg en wij bleven alleen over met een Engelse dame. Het was ons nu wel duidelijk geworden dat de mannen niet meer konden komen, dus moesten wij maar proberen naar het schip terug te gaan. We wilden de moed nog niet opgeven en naar een hotel gaan, want hoe wisten de mannen dan waar we waren en wat zouden ze zich ongerust maken. Telefoon was er immers niet aan boord. Gelukkig moest de Engelse dame naar Eccles, we sloten ons bij haar aan en zo kwamen we een eindje in de goede richting. We zouden maar proberen of de trein nog reed. We hielden elkaar goed vast en gingen op weg naar het station. Onze geleidster wist blindelings de weg. Gelukkig ging de trein nog en tien minuten later stapten we in Eccles uit. Plotseling stond er een grote stevig gebouwde neger voor ons en we schrokken geweldig omdat we hem niet gezien hadden en wij bijna tegen hem aan waren gelopen. Hij kwam echter alleen maar de kaartjes innemen. Toen stonden we in een verlaten Eccles, onze metgezellin was in de mist verdwenen. We kwamen tot de ontdekking dat als we op twee meter van elkaar stonden we elkaar niet meer zagen. Daarom liepen we hand in hand, langs de muur voelend de straat uit, tot we een uithangbord zagen. Een „pub”. We vroegen er naar een taxibedrijf en gingen weer op weg, natuurlijk zonder het te vinden.

We kwamen echter wel bij een bus met schoolkinderen en onderwijzers. Ze waren een dagje uitgeweest en moesten nu naar Liverpool. Enfin, we mochten meerijden tot het Airport hotel en daar zouden we dan maar overnachten. We waren dolgelukkig, want we waren allebei erg bang, zonder het voor elkaar te willen weten. We waren het meest huiverig voor dat nare stuk van de weg tot aan het schip. Het Airport hotel moest vlakbij Barton liggen, dus waren we alweer een eind in de goede richting. Eindelijk vertrok de bus, af en toe stapvoets rijdend, waarbij dan één onderwijzer vooruit liep met een lamp op het trottoir schijnend. Na geruime tijd kwamen we op de grote weg waar de bus wat harder reed. Op een gegeven moment vertelde men ons dat we vlak bij het Airport hotel waren.

Er werd op de bel gedrukt, maar de chauffeur reed door. Inmiddels waren we er al een aardig stukje voorbij, maar al dat bellen hielp niets, de bus reed door, weliswaar niet erg hard. Een der onderwijzers raadde ons toen aan eruit te springen aangezien we anders te ver uit de richting kwamen. Ik sprong, en kwam goed terecht, maar mevr. H. trof het slechter. Ze viel, eerst op de rug en toen op het hoofd. Ik raapte haar op en strompelend en hangend aan mijn arm liepen we terug over de verlaten weg in de dikke mist. Ieder ogenblik dacht ik, zo dadelijk zakt ze in elkaar met een hersenschudding, en wat begin ik hier op die stille weg, zonder huizen en zonder mensen. We waren ten einde raad en door en door koud. Achter ons kwam een bus, waarheen deze ging wisten we niet, maar we stapten er maar in. Gelukkig zaten er twee agenten in, die ook op weg waren naar het Airport hotel. Onze hoop was op hen gevestigd en ze brachten ons inderdaad in het hotel. Daar deed ik het verhaal, want mevr. H. was uitgeschakeld. Die kon alleen nog maar met haar hoofd knikken en schudden. Het bleek dat het schip vlakbij het hotel lag en dus bood een van de



Tekening: J. C. Mension

agenten vriendelijk aan ons aan boord te brengen, tenminste als we er geen bezwaar tegen hadden. Aldus gingen we weer op weg, nu met een grote schijnwerper. Na een tijdje door struiken en gras te zijn gelopen kwamen twee andere agenten ons tegemoet. Het bleek dat het schip aan de andere kant van Barton lag, Barton Bridge genaamd, en we waren nu in „Barton Locks”. Nu, toen gaven we het maar op. Doodmoe strompelden we terug naar het Airport hotel en lieten onze mannen telegrafisch weten waar ze ons konden vinden. De agent heeft dat voor ons in orde gemaakt, want zelf hadden we er de moed niet meer voor. De volgende dag haalden onze mannen ons af.

Dit alles gebeurde op 2 en 3 januari van dit jaar. Het was wel geen gelukkige inzet van 1965, maar we zullen er verder maar het beste van hopen. Achteraf hoorden wij van onze mannen dat vijf minuten nadat wij het busstation hadden verlaten zij daar arriveerden!

Voor dames die ook eens een reis met een tanker meemaken moge de lering van dit verhaal zijn: Ga nooit in de mist zonder man de wal op!

**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**

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

**Administratie :**

Mej. J. F. Schilt

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

# BEKENTENISSEN

Zijn hoofd schuin naar een hoek in zijn hut gebogen, een keurig gericht straalte tabakssap deponerend tussen twee bosjes touw, precies in een leeg biertinnetje, vervolgde hij: „Tja, toen was het nog eens varen”. Even zweeg hij en rafelde het touweind nog verder uit: „Nou voel ik me steeds minder zeeman worden”.

„Al dat nieuwe gedoe, geen zonnetentje meer te naaien, teak groeit er blijkbaar ook niet meer, ze slopen elk stukje teveel hekwerk en staaldraad, echt fijn een schot „uithalen” mag niet meer en om van poop naar bak te komen kopen ze straks nog bromfietsen”.

Hij bukte zich om een los touwtje van de grond te rapen. Zijn los hemd, dat verder openviel, liet een gedeeltelijk ontblote juffrouw zien, een soort blauwverwelkte Mona Lisa tussen dorrend mos.

„Hoe bent u daar nou toe gekomen om die voorstelling op uw borst te laten prikken”, vroeg ik met iets van een onnozele walslurper.

„Om te pesten”, zei hij en maakte met hetzelfde „hoofdse” gebaar weer een gericht schot in het tinnetje. „Hoe lang is dat al geleden?” vroeg ik iets voorzichtiger — gezien zijn zuivere schoten . . . hij zou immers kunnen vergeten zijn hoofd te draaien . . .

„Veertig jaar”, antwoordde hij, terwijl hij met een kennersgreep een groot mes op het eind van het touwtje zette.

„Och, wat doe je in een opwelling”, vervolgde hij, „na mijn eerste reis stond mijn moeder bij de loopplank en staarde me met bezorgde blik aan met iets angstigs in haar ogen, of ik die drie dagen in Hongkong wel netjes en kuis geweest was”.

„Ach”, zei ik, „ik kan me van een moeder zo iets wel voorstellen”, mijn eigen grootmoeder indachtig. Hij vervolgde weer: „mijn maats stonden met kwasi-onverschillige gezichten rond te hangen in de buurt van de loopplank”.

„Toen riep de bootsman: „Hé Jaap, je moeder komt weer voor drie maanden schone luiers brengen!”

„In het bewustzijn reeds een met een respectabel aantal avonturen belaste zeeman te zijn, durfde ik mijn hoofd niet op te richten, maar riep toch terug: neen, het is een speciale bootsmannenmaat, dus niet voor mij!”

„Mijn moeder liep de loopplank op en zei al meteen toen ze mijn eerste oogst-snor zag: Ik heb je zusjes en oma ook meegebracht enne . . . je bent toch wel netjes geweest, hè Jaap?”

Ik knikte ernstig mee, kon die moeder begrijpen en zei: „Kan me voorstellen, dat is wat je noemt een pl. . figuur slaan”.

Dit gaf hem blijkbaar genoeg moed om verder te gaan, terwijl hij het mes in een lederen schee, die aan zijn buik hing, stak en nogmaals een verlossend gebaar naar het tinnetje maakte, „nou, de volgende keer dacht ik: zal ik eens laten zien dat ik een vent durf te zijn en zal een pracht juffrouw op mijn borst laten prikken”.

„Zou ik ook gedaan hebben”, zei ik, om zijn naar instemming vragende blik niet teleur te stellen.

Hij besloot: „dat grapje heeft me nog heel wat gekost, maar de volgende keer stonden mijn zusters met open monden vol bewondering naar hun grote broer te kijken; maar het beroerdste was, dat mijn lieve buurmeisje, dat was meegekomen, meteen terugging. Ik heb haar nooit meer gezien!”

H. P. K.

## MET PENSIOEN



F. J. NIEUWENHUIS  
Gezagvoerder  
28.2.1938 — 28.2.1965

Kapitein F. J. Nieuwenhuis trad op 28 februari 1938 als 3e stuurman in dienst van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij.

Op 2 april 1938 vertrok hij met de „Phobos” naar Curaçao waar hij, met een onderbreking van drie maanden dienst aan boord van het m.s. „Ondina” en zijn verlofperiodes in Nederland, tot juni 1956 heeft dienstgedaan.

Na ruim vier maanden dienst als 1e stuurman op de „Kopionella”, werd hij op 2 mei 1957 als waarnemend gezagvoerder met het commando over het m.s. „Felipes” belast. Op 1 juli 1957 volgde zijn aanstelling in deze rang.

Na het m.s. „Felipes” heeft kapitein Nieuwenhuis het commando gevoerd over de „Ovula”, „Cistula”, „Taria”, „Kara” en driemaal over de „Arca”, welk schip hij voor de laatste maal op 24 september 1964 te Rotterdam verliet.



**P. A. KOOLOOS**  
Gezagvoerder  
19.7.1938 — 28.2.1965

Kapitein P. A. Kooloos trad op 19 juli 1938 als 3e stuurman in dienst van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij.

Tijdens de tweede wereldoorlog, t.w. op 7 juli 1940, deed hij als 3e stuurman dienst op de „Lucretia” toen dit schip werd getorpedeerd in de omgeving van Oporto. Na op 10 juli 1940 in Oporto te zijn geland reisde hij weer terug naar Curaçao, waar hij gedurende de verdere oorlogsjaren en ook na de oorlog dienst deed.

Op 16 augustus 1957 vertrok hij met de „Statendam” naar Holland. Na ommekomst van het hem toekomende verlof werd hij in het Singapore-gebied tewerkgesteld.

Op 27 januari 1960 kreeg hij het commando over het m.s. „Diloma”. Na zijn permanente aanstelling als gezagvoerder, op 1 januari 1961, heeft hij het commando gevoerd over de „Kryptos”, „Arca”, „Korenia”, „Korovina” en „Kara”.

De „Kara” verliet hij op 6 januari 1965 te Curaçao. Hij reisde aan boord van de „Camitia” naar Rotterdam, waar hij op 31 januari 1965 arriveerde.

De heer J. Melein trad op 6 oktober 1937 als 5e werktuigkundige in dienst bij de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij.

Hij heeft lange tijd — met inbegrip van de oorlogsjaren — in de West dienstgedaan. In november 1956 werd hij overgeplaatst naar de diepzeevloot, waar de „Taria” zijn eerste schip was.

Toen hem het beheer over de machinekamer werd toevertrouwd was dat wederom op een C.S.M.-tanker, nl. het s.s. „Gomphina”, op 5 oktober 1959.

Zijn permanente aanstelling als hoofdwerktuigkundige volgde op 1 juli 1961 en hij heeft sedertdien twee dienstperioden aan boord van het s.s. „Kara” en één op het s.s. „Kosicia” volbracht.



**J. MELEIN**  
Hoofdwerktuigkundige  
6.10.1937 — 28.2.1965



**N. J. S. WEEL**  
2e Werktuigkundige  
28.9.1937—31.1.1965

Tweede werktuigkundige N. J. S. Weel trad op 28 september 1937 als 5e werktuigkundige in dienst van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij.

Hij vertrok op 28 oktober 1937 als supernumerary met de „Rotula” naar Curaçao, waar hij op 12 november 1937 arriveerde.

Gedurende de tweede wereldoorlog verbleef hij in Nederland.

Op 1 november 1943 werd hij tijdelijk tewerkgesteld bij de B.P.M.

Na de oorlog, t.w. op 15 november 1945, vertrok hij wederom naar Curaçao, waar hij, met uitzondering van enkele verlofperioden in Nederland, tot november 1954 op de C.S.M.-vloot heeft dienstgedaan.

Op 10 januari 1952 werd hij aangesteld als tweede werktuigkundige.

Daarna werd hij overgeplaatst naar de diepzeevloot en hij heeft met uitzondering van één dienstperiode op Curaçao, dienstgedaan op de volgende schepen: „Malvina”, „Cistula”, „Ceronia”, „Kermia”, „Kosicia”, „Cinulia”, „Abida” en tweemaal op de „Videna”.

Hij verliet de „Videna” voor de laatste maal in Rotterdam op 20 januari 1965.

*Wij wensen de beren Nieuwenhuis, Kooloos, Melein en Weel nog vele gelukkige jaren toe, temidden van allen die hun dierbaar zijn.*

#### IN MEMORIAM

1e stm. J. J. H. Poetsma — oud-1e stuurman  
van N.V.  
Cur. Scheepv. Mij.  
overleden  
1 dec. 1964  
oud 71 jaar.

Kapt. P. C. Dijkema — oud-gezagvoerder  
van N.V.  
Cur. Scheepv. Mij.  
overleden  
3 jan. 1965  
oud 61 jaar.

ONZE  
VLOOT-  
JUBILARISSEN



H. L. DE KONING  
3e werktuigkundige  
1955 — 7.3 — 1965



R. VERHOEF  
2e stuurman  
1955 — 26.3 — 1965



K. J. FAASSE  
3e werktuigkundige  
1955 — 29.3 — 1965



A. BAX  
3e werktuigkundige  
1955 — 31.3 — 1965



G. M. QUIK  
voorman  
1955 — 1.3 — 1965



J. G. KLEIN HESSELINK  
stoker/olieman  
1955 — 1.3 — 1965



A. H. SIEMERINK  
chef kok  
1955 — 9.3 — 1965

Er zullen er niet veel onder ons — Shellmensen — zijn die niet weten hoe men ertoe gekomen is het woord „Shell” te gebruiken ter aanduiding van onze werkgever: de Koninklijke/Shell. Weliswaar vertegenwoordigt „Shell” — in aandelen uitgedrukt — 40% van de Groep, en „Koninklijke” de overige 60%, maar het woord „Shell” is nu eenmaal meer ingeburgerd, mede omdat Marcus Samuel dit oorspronkelijk, vóórdat de fusie met de Nederlanders werd aangegaan, reeds bezigde als handelsmerk voor het door hem uitgeoefende bedrijf, waarin het vervoer van schelpen een voorname rol speelde.

Toch moeten we niet denken, dat dit woord „shell” alleen de schelp, in casu onze Maatschappij aanduidt. Als we er een eenvoudig schoolwoordenboek op naslaan, vinden we nog een hele serie betekenissen, die het voor iemand die minder vertrouwd is met de „olieman”, nog verwarrender maken na te gaan wat de Groep, die de schelp in haar banier voert, bezield om juist dit handelsmerk te kiezen.

Naast schelp worden bijvoorbeeld als vertaling van het Engelse woord „shell” gegeven: schaal, schil, dop, peul, bolster, omhulsel, vleugelschild, plaat, stootplaat, tussenklasse, aardkorst, granaat, huls, doodkist, geraamte, romp, duikerpak, patroon, roeiboot, poets. Nu begrijpen wij dat met het Hollandse

## SHELL

woord „schelp” vanzelfsprekend wordt bedoeld (zie de steun aller Neerlandica: Van Dale, Groot Woordenboek der Nederlandse Taal): kalkachtig omhulsel dat bij weekdieren de functie van een uitwendig skelet vervult, in 't bijzonder dat der Lamellibranchia (oesters en mosselen), dat uit twee schalen bestaat. Doch evenzeer kan met „schelp” bedoeld worden: het uitwendig deel van het menselijk oor, een deel van het labrynt van de neus,

een trompetgewelf, een ijzeren vorm voor gietwerk, een bak van een mortelmolen, schil van een vrucht, schaal van een ei, of een peul.

Al zal — theoretisch — een Engelsprekend aardbewoner bij het horen dat een Maatschappij wordt aangeduid met „Shell” van de veronderstelling kunnen uitgaan dat hier sprake is van een leverancier van peulen en doppen, of een fabrikant van granaten, of een doodgraver — zulks gezien de betekenis doodkist respectievelijk geraamte — toch is, voor zover ons bekend, niemand ooit op een dergelijke gedachte gekomen, net zo min als er Nederlanders zijn die menen, dat met de „Shell” een leverancier van oesters en mosselen wordt bedoeld!

Is dit niet een doorslaand bewijs van het succes dat de reclame van de „Shell” heeft geleverd; immers, wie denkt er, ondanks alle betekenissen van dit woord, aan iets anders bij het horen van deze naam dan aan de leverancier van olie, benzine en andere aardolieproducten?

W.W.

## EEN VERTROUWD GEZICHT GING HEEN!



Van de vele op het kantoor werkzame Shell-collega's zijn er slechts enkelen die zowel met het gehele varende als het aan de wal werkzame personeel een min of meer regelmatig contact hebben. Hiertoe moet wel zeer zeker de kassier gerekend worden, welke functie van 1 juni

1957 af werd vervuld door de heer G. Blijlevens, die echter bij het verschijnen van dit nummer niet meer zal tronen achter de balie waarvoor wij ons bij tijd en wijle opstellen om onze pecunia te ontvangen. Deze — ons in de loop der jaren vertrouwd geworden — man, die het voor ons op zichzelf reeds blijde moment van „geld beuren” nog verder wist op te vrolijken met zijn kwinkslagen voor iedereen, zet thans zijn loopbaan voort op het Centrale Kantoor in Den Haag, waar — zo mogen wij wel verwachten — hij ongetwijfeld dezelfde sfeer van bonhomie om zich zal weten te kweken die wij bij Shell Tankers N.V. van hem gewend waren, en node zullen missen. Wij wensen hem in zijn nieuwe omgeving alle voorspoed toe. Hij is opgevolgd door de heer Th. M. I. de Koning, voorheen werkzaam op sectie DFF/3.

\* \* \*

*Van vrienden en bekenden, die bij mijn vertrek naar de B.I.P.M. te Den Haag door omstandigheden niet aanwezig waren, neem ik hierbij hartelijk afscheid onder dankzegging voor de zeer prettige samenwerking. Maar ook hen, die wel aanwezig waren, wil ik in dit korte afscheidwoord betrekken.*

*Het zal u duidelijk zijn, dat het buitengewoon moeilijk is mijn gevoelens onder woorden te brengen, maar ik vertrouw dat u mij dit niet kwalijk zult nemen. Het mooiste compliment, dat ik u kan maken is wel het compliment dat ik niet kan maken.*

*Ik heb bij Shell Tankers N.V. dank zij u allen een zeer, zeer prettige werkkering gehad en ik hoop van harte, dat u dit later, onder soortgelijke omstandigheden, even welgemeend zult kunnen zeggen.*

*Ik zal ongetwijfeld nog dikwijls aan u denken en wens u allen, op de vloot en aan de wal, het allerbeste in de toekomst.*

G. BLIJLEVENS

## vlootpersoneel/personalia

(in de periode 16.1 t/m 15.2.1965)

### GEHUWD:

- 27.1: H. P. Abrahamse, 3e stm., met Mej. P. Bode-meijer;  
29.1: J. H. Hartkamp, 5e wtk., met Mej. J. Rodenburg;  
11.2: P. J. M. Arts, 3e stm., met Mej. J. C. J. Vlekke;  
16.2: H. J. Nieuwenstein, 2e wtk., met Mej. J. van Oostveen.

### GEBOREN:

- 15.1: Alexandra Johanna, dochter van A. J. de Ronde, 2e stm., en Mevr. R. de Ronde-Eenkhorn;  
16.1: Gerard Jan, zoon van J. Mostert, 2e wtk., en Mevr. K. Mostert-van Vliet;  
28.1: Rudolf Constantinus Isabella Maria, zoon van F. W. Gakes, 3e wtk., en Mevr. A. L. A. Gakes-van de Bogaert;  
7.2: Pieter, zoon van P. Driessen, hfd.wtk., en Mevr. T. Driessen-Bogerd.

### MET VERLOF:

- Gezagv.: D. J. E. Boonstra, C. Cupido, P. A. Kooloos, J. Mos, W. de Beer, G. Th. M. Lommerse, A. G. van Gent;  
1e stl.: A. Post, H. Edens, P. Buisman, D. Jongeneel;  
2e stl.: P. Hoogesteger, J. Post, J. E. Dekker, A. J. Bloem, J. Vaandrager;  
3e stl.: W. van den Born, N. Venendaal, R. Stomp, S. Termeer, W. J. Moréllis;  
Hfd.wtk.: P. D. J. H. Slegtenhorst, F. M. Ruizenaar, J. de Bruyn, J. van der Meyde, A. C. v. Spijk;  
2e wtk.: J. van Duuren, N. J. S. Weel, J. Mostert, J. Polet, F. L. Alexandre;  
3e wtk.: W. J. Quirijns, D. van der Hoek, J. H. Veen, C. P. de Waard, Th. Bakker;  
4e wtk.: P. K. Polman, D. de Knecht, L. A. J. W. Bink, A. J. Stap, J. C. Looij, W. Muis, L. W. Jorissen;  
5e wtk.: E. Aanen, J. Meijer, L. J. Verwey, C. A. van den Kroonenberg, F. F. M. Scheren, W. Frölich;  
ll. wtk.: J. Almekinders.

### IN NEDERLAND AANGEKOMEN:

- Bootsman: S. Visser.  
Voorman: F. M. Schellevis;  
1e pomplieden/bankw.: A. Heyndijk, J. J. v. d. Kley;  
2e pomplieden/bankw.: G. C. M. v. d. Wittenboer, J. M. Wigleven, C. E. R. Lafontaine;  
Bankwerker: G. C. Breebaart;  
Chef hofmeesters: C. Boogaarts, P. v. d. Veur, J. N. Krans, H. T. Kaale;  
Chef koks: A. Brugmans, M. L. v. d. Graaf.

### TWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s.: Abida: wnd. 4e wtk. J. C. Pisa;  
m.s. Acila: wnd. 2e stm. H. Wijnberg;  
s.s. Atys: bootsman W. v. Dongen;  
s.s. Camitia: wnd. 2e stm. W. Roselaar, wnd. 3e stm. J. L. Pelle, wnd. 2e wtk. S. C. Koning, telegrafist N. J. C. de Troye;

- m.s. Cinulia:* 1e stm. H. H. J. Dijkhuizen, 5e wtk. M. de Wit;
- s.s. Gena:* wnd. gezagv. A. de Ligt, 1e stm. H. J. Allaart, 2e stm. J. S. Schregardus, 3e stm. O. A. van Druten, wnd. hfd.wtk. H. de Hoog, wnd. 2e wtk. C. van Esseveld, wnd. 3e wtk. L. P. H. Teune, wnd. 4e wtk. L. C. Biesheuvel, 5e wtk. R. Hoorn, telegrafist J. Mellegers;
- s.s. Kalydon:* gezagv. M. Zuilhof, wnd. 2e stm. J. C. Aartsen, wnd. hfd.wtk. H. Tukker, wnd. 3e wtk. J. D. B. Ewers;
- s.s. Kara:* 1e stm. G. Arkema, wnd. hfd.wtk. W. A. van Rooijen, wnd. 4e wtk. K. P. Kaal, telegrafist J. Thomas;
- s.s. Katelysia:* 2e stm. J. Klein Roseboom, 3e wtk. C. H. J. van Dijk, 4e wtk. R. A. van Egmond, chef hofm. R. B. Vos;
- s.s. Kelletia:* 1e stm. J. M. Hillen, hfd.wtk. H. Lesuis, chef hofm. C. Boogaarts;
- s.s. Kenia:* 1e stm. P. G. C. M. Passieux, 4e wtk. J. Klok, telegrafist H. M. J. Willems;
- s.s. Khasiella:* 1e stm. D. de Boer, 3e stm. J. de Jager, telegrafist H. te Hasseloo, bootsman J. H. A. Elbers, voorman H. v. d. Doel, 1e pompm./bankw. A. A. v. Ginkel, 2e pompm./bankw. L. de Cock, chef hofm. H. Vrugt, chef kok P. E. L. v. d. Heuvel;
- s.s. Korovina:* 3e stm. F. J. W. Koopman, 4e stm. L. Kazemier, hfd.wtk. P. van der Hout, 4e wtk. P. A. Ankerman;
- s.s. Kosicia:* wnd. gezagv. C. J. J. Rozema, 1e stm. J. H. A. Budding;
- s.s. Kosmatella:* 2e stm. R. A. M. van Hooijdonk;
- s.s. Kylix:* wnd. gezagv. A. Tijsma, wnd. 3e wtk. J. Pap, wnd. 4e wtk. H. Th. Mellegers;
- s.s. Onoba:* 1e stm. J. van Beele, wnd. 4e wtk. A. K. van 't Blik, 5e wtk. G. J. van Eyk;
- s.s. Philidora:* 3e wtk. A. P. van Burgh;
- s.s. Philine:* 4e stm. G. J. van der Ham, hfd.wtk. B. C. Smit;
- s.s. Philippia:* wnd. 2e stm. G. M. Schipper, 4e wtk. L. P. G. Frissen, wnd. 4e wtk. A. J. Koelewijn;
- s.s. Sepia:* 2e stm. G. W. Bouma, 2e wtk. J. de Ruiter, wnd. 4e wtk. F. Nederbragt;
- s.s. Viana:* gezagv. N. P. N. Reus, wnd. 4e wtk. L. J. M. Verhaegh, 5e wtk. C. Hemmer;
- s.s. Videna:* gezagv. Th. J. van de Vrie, 4e stm. J. W. G. Vonkeman, hfd.wtk. P. J. van der Waals, 2e wtk. A. Buren, 4e wtk. R. E. Janssen, 5e wtk. A. P. Koers, telegrafist P. J. Faes, bootsman I. Dijker, 1e pompm./bankw. H. J. Los, 2e pompm./bankw. C. P. Hazelbag, bankwerker H. J. Roelvink, chef hofm. S. v. Kooy, chef kok P. C. Bergmans;
- s.s. Vitrea:* 2e wtk. S. Straub;
- s.s. World Hill:* 3e stm. M. F. D. Becx;
- s.s. Zafra:* gezagv. S. J. de Geus, wnd. 3e wtk. J. Slot;
- s.s. Zaria:* 4e stm. J. C. Coster, 4e wtk. P. J. Quist.

#### IN DIENST GETREDEN:

- 4e stl.: J. C. Coster, G. J. van de Ham, G. J. Scholtens, F. M. J. van de Laar;
- ll. wtk.: P. J. A. Palsenbarg;
- Bankwerkers: H. J. Roelvink, A. G. A. Stikvoort, A. C. v. Baalen.

#### UIT DIENST GETREDEN:

- 3e stm.: A. G. de Grooth;
- ll. stm.: P. J. Jansen;
- 3e wtk.: A. G. A. van der Pijl;
- 4e wtk.: M. van Uffelen;
- 5e wtk.: C. G. de Groote;
- Bootsman: A. Gonlag;
- 1e pompm./bankwerker: J. H. M. Ortan;
- Bankwerker: E. G. Bakker;
- Chef hofmeester: H. B. Hulspas;
- Chef kok: B. v. Essen.

#### MET PENSIOEN:

- Gezagv.: F. J. Nieuwenhuis, P. A. Kooloos;
- Hfd.wtk.: J. Melein;
- 2e wtk.: N. J. S. Weel.

#### OVER IN DIENST S.I.P.C.-LONDEN:

- Gezagv.: J. J. Schouten.

#### OVER IN DIENST N.A.M.-OLDENZAAL:

- 3e wtk.: W. Satijn.

#### IN MILITAIRE DIENST:

- 3e stm.: W. C. Padmos.

#### BEHAALDE DIPLOMA'S:

- 1e stm. G.H.V.-Th.: 2e stl. F. W. van Oerle, B. Langendoen;
- 2e stm. G.H.V.-Th.: 3e stm. M. P. J. Hage;
- „C”: 2e wtk. H. Tukker;
- „B”: 3e wtk. C. H. J. van Dijk, H. van Rossum;
- „A” en B.th.: 5e wtk. F. M. C. Kramers;
- „A”: 5e wtk. C. Hemmer, P. J. Warnier, IJ. C. de Jong, F. Bakker;
- Ass.: ll. wtk. F. A. J. Boot;
- Volmatroos: matrozen A. L. H. Botinga, H. Hofman, P. C. C. Simonis, F. A. Tieman.

#### AANGESTELD ALS:

- Gezagv.: H. R. van Sas;
- Hfd.wtk.: A. C. van Spijk;
- 5e wtk.: F. A. J. Boot.

#### GEPROMOVEERD TOT:

- 2e pompm./bankwerker: A. de Ruyter.

## mutaties walpersoneel

(in de periode 16.1 t/m 15.2.1965)

#### IN DIENST:

- 18.1: Mej. B. Uyleman - sectie DFF/5;
- 1.2: Mej. M. M. Weeber - sectie DFF/5;
- 1.2: J. C. A. Elshof - sectie DFT/2.

#### UIT DIENST:

- 15.2: G. Blijlevens - sectie DFF/1 (naar B.I.P.M. N.V., Den Haag).

#### OVERGEPLAATST:

- 8.2: T. M. I. de Koning van sectie DFF/3 naar sectie DFF/1.

#### GEHUWD:

- 11.2: Mej. G. C. Verhoeff - sectie DFP/32 - met J. C. Huijer;
- 12.2: J. H. Siereveld - sectie DFP/12 - met Mej. J. H. Kopenjan - sectie DFF/5.