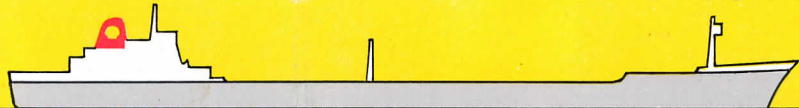


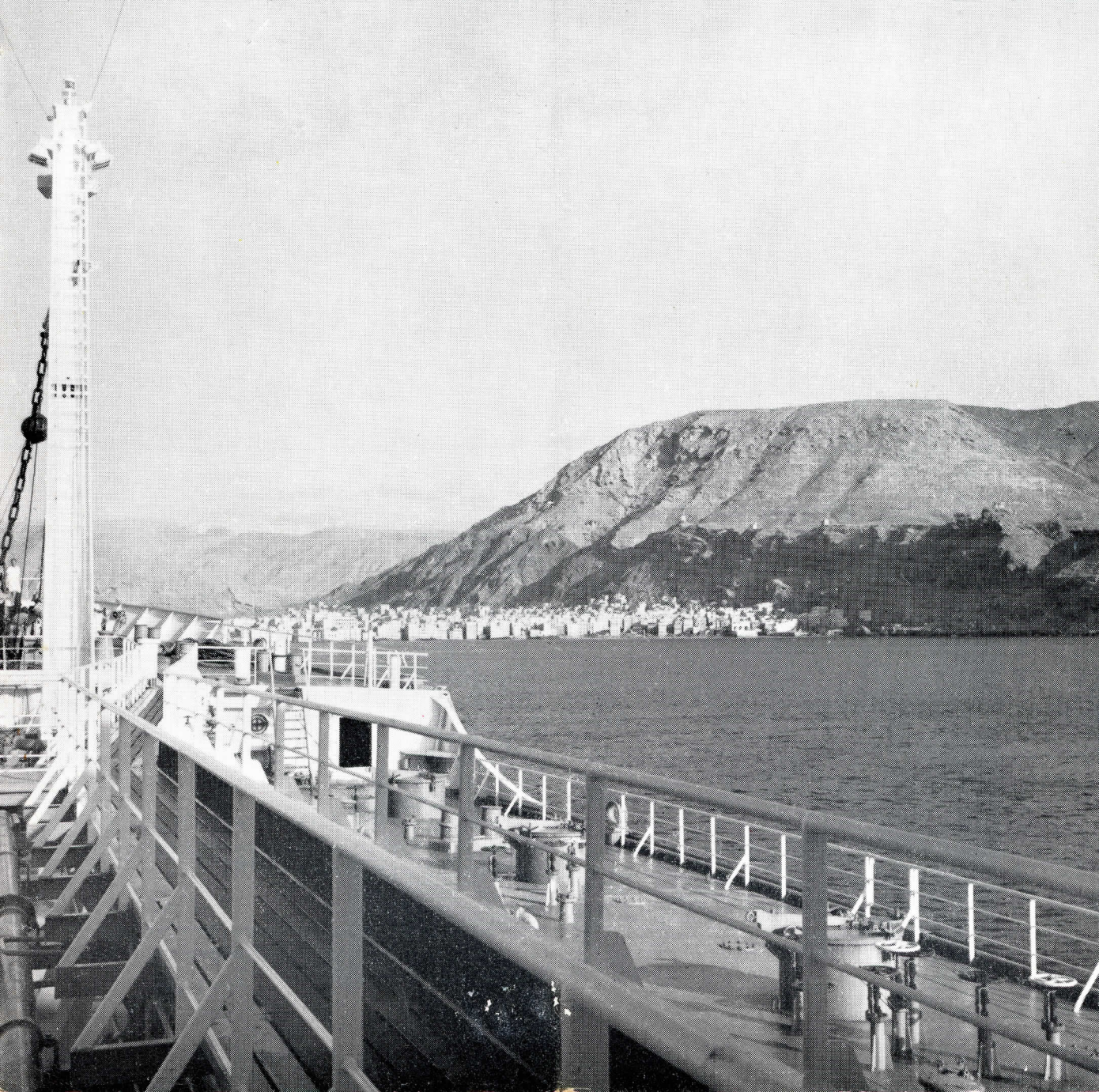


tussen schip en ka

vijfde jaargang no. 7 — maart 1966



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





*Het bruidspaar
waarnaar in deze dagen aller
goede wensen uitgaan*

Mededelingen
van de
Directie

1. Per 1 maart jl. heeft de heer J. H. Allebé de dienst der Maatschappij verlaten; de heer F. R. van Rosevelt is met ingang van genoemde datum tijdelijk belast met de leiding van de sectie DFT/6.
2. Daar kapitein H. Aschmoneit per 1 maart jl. onze dienst heeft verlaten, is kapitein J. L. F. Vermeulen met ingang van genoemde datum tijdelijk belast met de leiding van de sectie DFP/13.

Tewaterlating van het Motortankschip „DIADEMA”

Bijna vier maanden na de tewaterlating van ons m.s. „Diloma” bij de N.D.S.M. te Amsterdam, was het op 17 februari jl. feest bij de Dok- en Werf-Maatschappij Wilton-Fijenoord N.V. te Schiedam, nu in verband met de stapelloop van ons m.s. „Diadema”. De felle oostenwind kon de vele honderden genodigden niet weerhouden naar de werf te komen, maar was er wel — tezamen met de lage waterstand — de oorzaak van dat de Directie van „Wilton-Fijenoord” zich op de dag zelf genoodzaakt zag het tijdstip van de tewaterlating ongeveer een kwartier te vervroegen. Gelukkig waren niet velen de dupe van dit besluit, maar voor hen die de altijd weer imposante plechtigheid daardoor moesten missen, waaronder enkele van onze verlofgangers, was het dan toch een grote teleurstelling!

Om 15.20 uur sprak mevrouw F. M. Wijckerheld Bisdom, echtgenote van mr. C. R. C. Wijckerheld Bisdom, een der commissarissen van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, met heldere stem de doopformule uit, gevolgd door de knal van de tegen de romp van de „Diadema” stukslaande fles champagne. Enkele ogenblikken later gleeed het schip statig en vlot van de helling, waarna de Harmonie Wilton-Fijenoord, die de stapelloop muzikaal opluisterde, de plechtigheid besloot met het spelen van het Wilhelmus.

Met ongeveer 1500 leerlingen van middelbare en technische scholen in Schiedam en Rotterdam werd het feestelijk gebeuren bijgewoond door de leerlingen van het Rotterdamse opleidingsschip voor de Handelsvaart „Nederlander”.

Op 15 februari jl. brachten de heer en mevrouw Wijckerheld Bisdom in gezelschap van onze Directeur, de heer Rodenburg, een bezoek aan de werf van „Wilton-Fijenoord” te Schiedam, welk bezoek uiteraard in het bijzonder het m.s. „Diadema” gold, welk schip twee dagen later als dopeling van mevrouw Wijckerheld Bisdom te water zou gaan. Op de foto van links naar rechts: mevrouw F. M. Wijckerheld Bisdom-Bruyn, mr. C. R. C. Wijckerheld Bisdom - Commissaris van de N.V. Kon. Ned. Petroleum Mij. (gedeeltelijk zichtbaar), ir. O. J. van der Vorm - lid van de Raad van Bestuur van Wilton-Fijenoord/Bronswerk en de heer D. Rodenburg.

Foto: Fotopersbureau
Behrens en Consenheim,
Rotterdam

Bij de voorplaat:

*Het s.s. „Arca” voor anker bij
Milazzo - november 1965*

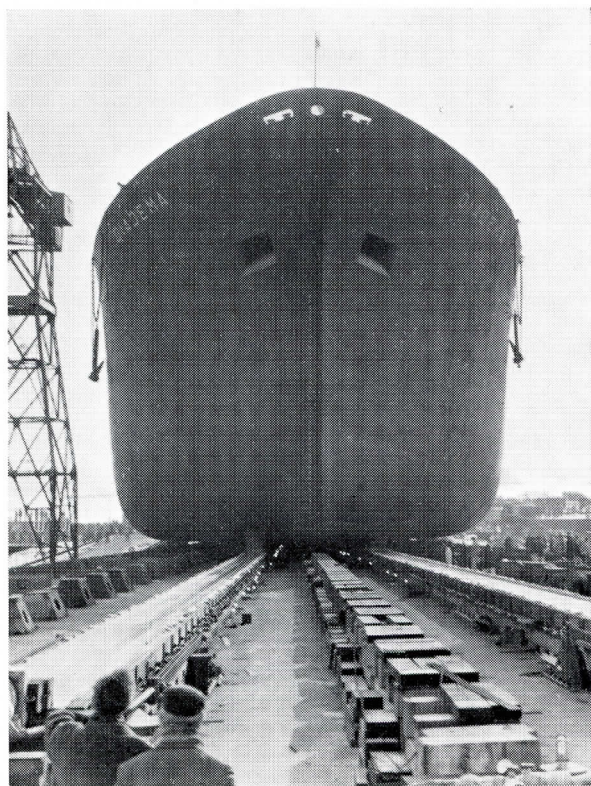
Foto: 2e hofm. G. J. Vrielenk



Tijdens de receptie die de Directie van „Wilton-Fijenoord” na de tewaterlating in de kantine op de werf hield, begon ir. J. E. Woltjer, lid van de Raad van Bestuur van „Wilton-Fijenoord/Bronswerk” met een dronk uit te brengen op onze Kroonprinses en haar aanstaande echtgenoot die 's morgens te Baarn in ondertrouw gingen.

Na een woord van welkom tot de talrijke aanwezigen en in het bijzonder tot de doopmoeder van het m.s. „Diadema”, mevrouw Wijckerheld Bisdom, zei ir. Woltjer:

„Het was een imposant schouwspel de „Diadema”, die thans reeds een gewicht heeft van een kleine veertien miljoen kilo's, in haar element te zien glijden en stoppen. Zij zal vermoedelijk in haar komende bestaan nimmermeer zulk een hoge achterwaartse snelheid behalen en ook als zij vooruit varend die snelheid straks wel loopt, zal zij nimmermeer over zo'n korte stopweg tot stilstand worden gebracht zonder hulp van onaangename hindernissen, wat wij schip en reder niet toewensen. Het is niet moeilijk vast te stellen dat de „Diadema” straks met haar ongeveer 64.000 ton draagvermogen de grootste tanker zal zijn die wij ooit van Shell Tankers in opdracht hebben gekregen. Bovendien is het zo dat het schip, als het straks is afgeleverd, tevens tot één der grootste van de Nederlandse koopvaardijvloot behoort. Met die feitelijkheden voor ogen heb ik de verleiding niet kunnen weerstaan om het lid van de oude doos even op te lichten en er bouwnummer 185 uit te halen. Dat bouwnummer werd in 1901 uitgegeven voor een opdracht, verstrekt door de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië.



De „Diadema” voor het eerst in beweging.

Die opdracht ontving de toenmalige *Scheeps- en Werktuigbouw-Maatschappij Fijenoord*, en dat had alles te maken met de bestelling van de latere „J. B. August Kessler”. De „J. B. August Kessler” was het eerste in Nederland geconstrueerde *petroleum-tankschroef-stoomschip-voor-de-oceaanvaart* en toen, net als de „Diadema” nu, één der grootste schepen van de Nederlandse koopvaardijvloot.

Vervolgens nam hij de huidige positie van de Nederlandse scheepswerven onder de loep, in welk verband hij de commissie noemde die door deze werven en aanverwante ondernemingstakken enerzijds en de overheid anderzijds werd gevormd en onder voorzitterschap van de heer Keyzer een onderzoek instelt naar het wel en wee van de Nederlandse werven, met het doel na te gaan of het „wee” kan worden beperkt en het „wel” weer kan toenemen.

Terugkerende tot de „Diadema” en daarmee tot „de rederij die de opdracht tot de bouw van het schip verstrekte”, noemde spreker het goede contact dat de werf met Shell Tankers N.V. heeft mogen onderhouden. „Het is een contact dat van beide zijden over meer generaties is opgebouwd en zich steeds heeft gericht op het verkrijgen van betere schepen. Dat geldt zeker ook voor de „Diadema” en dit brengt mij er toe al diegenen, die door ijver en toewijding een bijdrage hebben geleverd aan de totstandkoming van het ontwerp en de bouw, zover als deze nu is, voor het voetlicht te brengen. Dat zijn er velen: van de zijde van de rederij, van de vele instanties die bij de bouw een onmisbare rol spelen en zeker niet als minste de vele medewerkers van de werf.”

Vervolgens richtte ir. Woltjer zich met enkele hartelijke woorden tot mevrouw Wijckerheld Bisdom. „U hebt de „Diadema” haar naam gegeven en u hebt het schip — de verwezenlijking van het hoofd- en handwerk van velen — voor het eerst in beweging gezet. Ik wil u daarvoor van harte dank zeggen.”

Als aandenken bood hij haar een fraai collier met oorhangers aan.

„Ten slotte”, zo eindigde ir. Woltjer zijn toespraak, „is met de tewaterlating van de „Diadema” de bouw nog niet voltooid. Er valt nog heel wat te doen alvorens het schip op eigen kracht zee kan kiezen en tegen het midden van dit jaar aan de reder kan worden overgedragen. Daartoe zullen wij als werf onze beste krachten inzetten.”

Het spreekgestoelte werd daarop betreden door mevrouw Wijckerheld Bisdom, die allereerst getuigde van haar dankbaarheid dat zij de doop en tewaterlating van het m.s. „Diadema” had mogen verrichten.

Zij sprak de hoop uit dat na haar nog vele doopmoeders schepen voor de Nederlandse Shell-vloot tewater zullen laten.

Op de vraag die zij stelde welke garantie zij had dat haar dopeling straks alle technische kwaliteiten zal hebben om de wereldzeeën langjarig te kunnen bevaren, gaf zij zelf het antwoord door te gewagen van de kunde van de Nederlandse scheepsbouwers, waarin zij het volste vertrouwen heeft.

Na ir. Woltjer te hebben bedankt voor het geschenk dat zij van de Directie van „Wilton-Fijenoord” mocht ontvangen, wenste zij de „Diadema” een voorspoedige afbouw en schip en opvarenden straks een in alle opzichten voorspoedige vaart toe.

Daarna gaf ir. Woltjer het woord aan onze Directeur, de heer D. Rodenburg, wiens toespraak wij hieronder laten volgen.

Mevrouw Wijckerheld Bisdom, dames en heren,

Deze gedenkwaardige dag van ondertrouw van onze Kroonprinses, is dubbel feestelijk voor werf en rederij. Ik beschouw het dan ook als een voorrecht vandaag enkele woorden te kunnen zeggen.

Mevrouw Bisdom, in aansluiting op wat de heer Woltjer zojuist tot u heeft gezegd, dank ook ik u voor de charmante wijze waarop u de „Diadema” aan haar element heeft toevertrouwd. Wij wensen u van harte geluk met uw nieuw verworven doopmoederschap en hopen dat u in de volgende jaren het wel en wee van de „Diadema” zult blijven volgen. Moge dit alles een goed begin zijn voor een straks gelukkige vaart.

Mijnheer Woltjer, ik ben u erkentelijk voor de hartelijke woorden die u tot de Koninklijke/Shell Groep en in het bijzonder tot Shell Tankers N.V. heeft gesproken. Wij zijn hier inderdaad allerminst op vreemd grondgebied. Onze eerste zakelijke contacten dateren uit het jaar 1900. Het is dan ook helemaal niet verwonderlijk, dat hetgeen ik u had willen vertellen over de „J. B. August Kessler”, door u zojuist, als eerste spreker, uit uw oude doos te voorschijn werd gehaald. Ik zal niet in herhaling vallen doch alleen opmerken dat de doop en tewaterlating van dit schip werden verricht door mevrouw Kessler-de Lange, de echtgenote van de toen reeds overleden pionier van de Koninklijke.

Het is wel interessant te vermelden dat dit stoomschip zekerheidshalve ook als schoener getuigd was, m.a.w. de zeilen kon bijzetten. Toen het schip uiteindelijk voor de sloop werd verkocht, had zij — voor een schip — de respectabele leeftijd bereikt van 34 jaar.

De „Diadema” is het tiende schip dat na de tweede wereldoorlog door u voor ons wordt gebouwd.

Het laatste schip van onze vloot waarvan de wieg, in de vorm van een bouwdok, in 1962 op deze werf stond, was het s.s. „Vitrea” van ruim 33.000 ton, dus in tonnage ongeveer de helft van de „Diadema”.

De „Vitrea” was de eerste Nederlandse Shell-tanker met de „new look”, d.w.z. met de gehele opbouw op het achterschip.

Hoewel dit ook met de „Diadema” het geval is, zijn er grote technische verschillen, waarvan ik in het bijzonder wil noemen de automatisering en afstandsbediening die in velerlei opzicht zal worden toegepast.

Evenals op de „Diloma”, die enkele maanden geleden te Amsterdam te water werd gelaten, zal het ook op dit schip mogelijk zijn om met behulp van de telegraaf op de brug de hoofdmotor te bedienen.

In het bijzonder dank ik de heren van de Scheepvaartinspectie, van het Stoomwezen en van Lloyd's voor hun plezierige en welwillende medewerking, waardoor straks een moderne „Diadema” zal ontstaan.

De geboorte van een schip is een verbeugend en feestelijk gebeuren. En zeker wanneer het, zoals hier, een familie-uitbreiding betreft: de tweede van de vier zusterschepen die we dit jaar van Nederlandse scheepswerven verwachten — dit kan in een schepenfamilie.

Het is daarom verbeugend omdat het werkgelegenheid schept voor de rederij, voor de werf, voor de Nederlandse zeeman en voor de aanverwante bedrijven. Maar dit is op zichzelf niet het doel van het in de vaart brengen van een nieuw schip — een koopvaarder moet geld verdienen. Dit kan in deze tijd alleen door zuinig en economisch beheer.

Velen onder u weten, dat er twee belangrijke kostenfactoren voor een tankerreder zijn: de bemanning en het onderhoud van zijn schepen.

Voor wat betreft de bemanningen wil ik opmerken, dat deze kleiner in aantal kunnen zijn naarmate de schepen moderner en van de laatste technische ontwikkelingen voorzien zijn. De laatste Nederlandse scheepvaartwetten zijn hierop meer of minder afgestemd. Wij hopen oprecht, dat deze wetten de snelle ontwikkeling die zich nu op allerlei gebied voltrekt, zullen bijhouden en in het bijzonder die wetten welke de samenstelling en de grootte van de bemanning voorschrijven.

Voor doelmatig onderhoud zijn onmisbaar goede en concurrerende dokfaciliteiten, waardoor de schepen snel en efficiënt gedokt kunnen worden. Op deze werf zal binnenkort het grootste reparatiedok van Nederland klaar komen voor schepen tot 150.000 ton. Dit is geruststellend met het oog op onze nieuwe schepen van over een paar jaar — als ze er tenminste in kunnen.

Scheepswerven diversificeren tegenwoordig — op allerlei gebied, zelfs op literair gebied. Een scheepswerf in Zuid-Europa ziet verband tussen bemanning en onderhoud en het feit dat in het Engels „schip” vrouwelijk is. Deze werf deed de volgende uitspraak — overigens voor haar eigen rekening: „A ship is called a she, because it takes the right man to handle her and also, because it is not the initial expense that breaks you, it is the upkeep”.

U bent misschien nieuwsgierig hoe we aan de naam „Diadema” zijn gekomen. Sedert de dertiger jaren is het gebruikelijk bij de Koninklijke/Shell Groep om haar tank-schepen naar schelpen te vernoemen.

Op elke Shell-tanker vindt u in de salon van de officieren, op een ereplaats, een origineel exemplaar van de schelp, waarnaar het schip is genoemd.

Diadema nu is de geslachtsnaam van een landslak die op de Cook eilanden voorkomt en waarvan de schelp zeer sporadisch gevonden wordt. Wie zou menen dat de grootte van het schip recht evenredig is met de grootte van de schelp, waarnaar zij werd genoemd, komt zeker bij de Diadema bedrogen uit. Deze schelp heeft namelijk een middellijn van nauwelijks twee millimeter. Toen wij een fotografische vergroting wilden laten maken van het enige exemplaar dat wij hadden, bleek de zucht van een opengaande deur voldoende om de schelp uit het vergrotingsapparaat te blazen; zij bleef onvindbaar. Gelukkig was de opname juist gemaakt. De „Diadema” zal het dus met een zilveren replica moeten stellen, die u hier in de zaal aantreft.

Terugkerend tot het heden zou ik willen eindigen met de wens dat de „Diadema” voorspoedig zal worden afgebouwd om over enkele maanden de Nederlandse driekleur en de Shell-vlag wereldwijd uit te dragen en eervol getuigenis af te leggen van wat de Nederlandse scheepsbouw toch nog steeds vermag.

's Avonds bood de Raad van Bestuur van „Wilton-Fijenoord” aan de heer en mevrouw Wijckerheld Bisdom met hun gasten en prominenten uit de Groep een diner aan. Tijdens dit diner ontving de doopmoeder van de „Diadema” uit handen van ir. W. Starrenburg, een der Directeuren van de „Koninklijke”, een zilveren replica van de schelp waarnaar haar dopeling genoemd is.

De machinekamerindeling van het m.s. „Dione”

(bouwnummer 500 van de N.D.S.M.)

(vervolg)

Op het tussendeck in de machinekamer staan aan bakboord enige koelers tegen het bunkerschot opgesteld. Twee smeeroeliekoelers en twee cilinderkoelwaterkoelers, alle van het fabriikaat Serck. De maximum warmte-wissel-capaciteit van de smeeroeliekoelers is 800.000 kcal/uur en van de zoetkoelwaterkoelers 1.920.000 kcal/uur. In beide gevallen gelden deze warmtehoeveelheden per koeler.

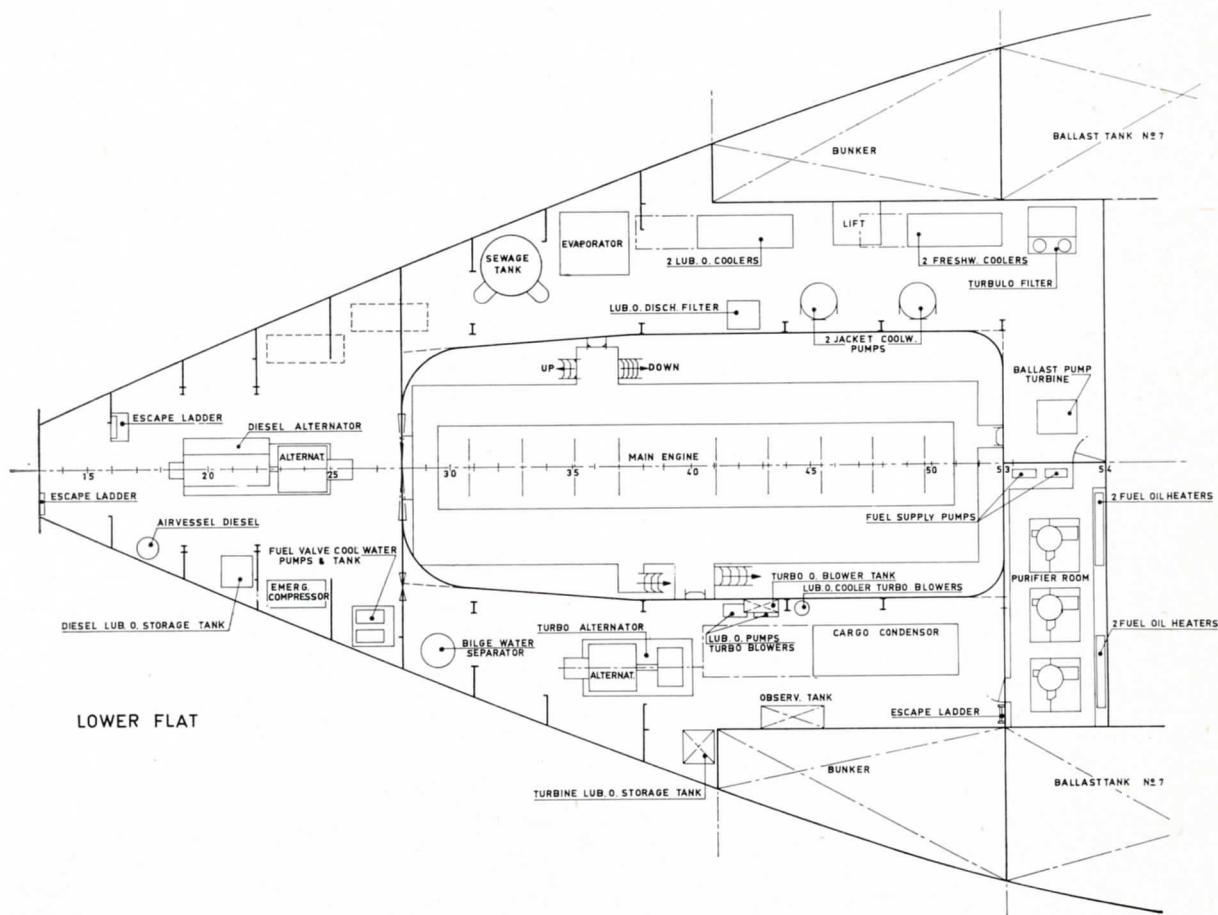
De verdamer van het fabriikaat Werkspoor heeft een produktie van 40 ton gedistilleerd water per 24 uur en de warmte hiervoor benodigd wordt onttrokken aan het cilinderkoelwater. Er is ook een stoomspiraal ingebouwd voor eventueel gebruik binnenslands.

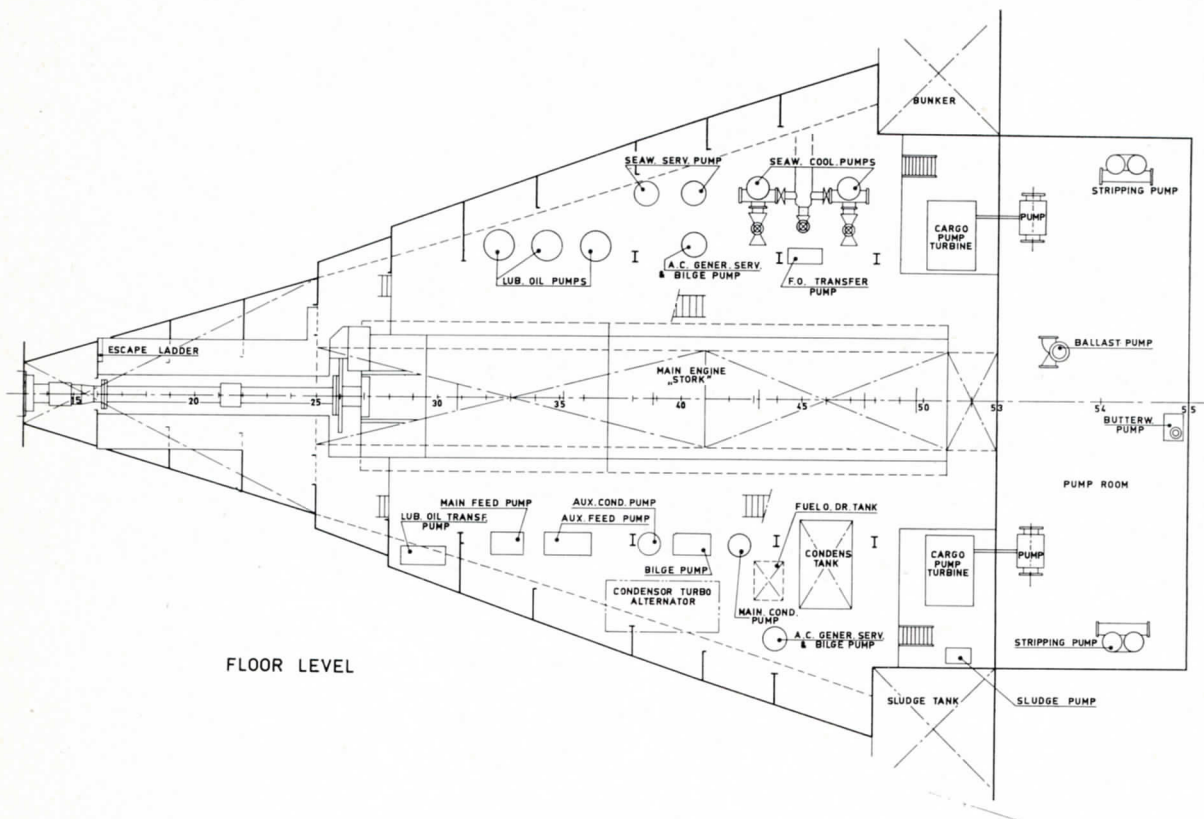
Hierachter staat een verzameltank voor het sanitaire afvalwater, die automatisch door middel van elektrisch gedreven pompen geleidigd wordt. Op het dek boven de asleiding staat de dieselgenerator opgesteld. Dit is een achtcilinder 4-takt M.A.N. diesel van het type R8V22/30 A.T., die 900 omwentelingen per minuut maakt en een 750 kVA generator aan-

drijft. Ook staat hier een luchtvat voor deze motor met een luchtgekoelde, elektrisch gedreven compressor van het fabriikaat Hatlapa, type LHD40-1N.

Aan stuurboordzijde staat een lenswater-olieafscheider van Hebold, met een capaciteit van 50 ton per uur. Daarvóór de turbine-gedreven generator van Stallaval, type V.K. 0,63 F5. De generator heeft hetzelfde elektrische vermogen als die welke door de diesel gedreven wordt en wordt eveneens geleverd door Smit-Slikkerveer. Aan de voorzijde van dit dek staan twee zware brandstofolie-centrifuges en een smeeroelie-centrifuge, alle drie van het fabriikaat De Laval en van het zelfreinigende type M.A.P.X. 210 T. 14C.60. In deze ruimte staan ook de „Houttuin” lage-druk-brandstofpompen voor de hoofdmotor. Daar de ballastpomp, die in de pompkamer staat, een verticale aandrijving heeft, is op dit dek de turbine van het fabriikaat „Weir Ltd.” opgesteld. Nu nog een trap af en we zijn bijna aan het einde van onze rondgang door de machinekamer van de „Dione”.

Aan de voorzijde van de hoofdmotor zien we weer twee





FLOOR LEVEL

turbines staan. Deze drijven de horizontale ladingpompen aan, die elk een capaciteit van 3200 zeewatertonnen/uur hebben met een opvoerhoogte van 104 meter. Aan bakboord staan twee grote circulatiepompen met een maximale capaciteit van 1300 m³/uur, elk bij een opvoerhoogte van 12 meter, fabrikaat Stork. De drie smeeroliepompen zijn voor de hoofdmotor en leveren ieder 260 m³/uur, fabrikaat „Houttuin“. Op de tussenas is een torsiemeter van Maihak gemonteerd, die zonder slepringborstels werkt. De schroef-

afdichting vindt plaats door de mechanische afdichting van het fabrikaat Deutsche Werft — Simplex type. De hoofdvoedingpomp is van „Coffin“, type CG. Dit is een turbine-gedreven pomp. De hulpvoedingpomp wordt elektrisch aangedreven en is door „Stork“ gemaakt. Hiermede is de rondgang langs de technische installatie van de „Dione“ beëindigd, nu nog op papier, maar begin volgend jaar zal dit voor de op het schip te plaatsen werktuigkundigen in werkelijkheid mogelijk zijn.

AANGESTELD ALS GEZAGVOERDER per 1 maart 1966



D. A. C. VERMEULEN



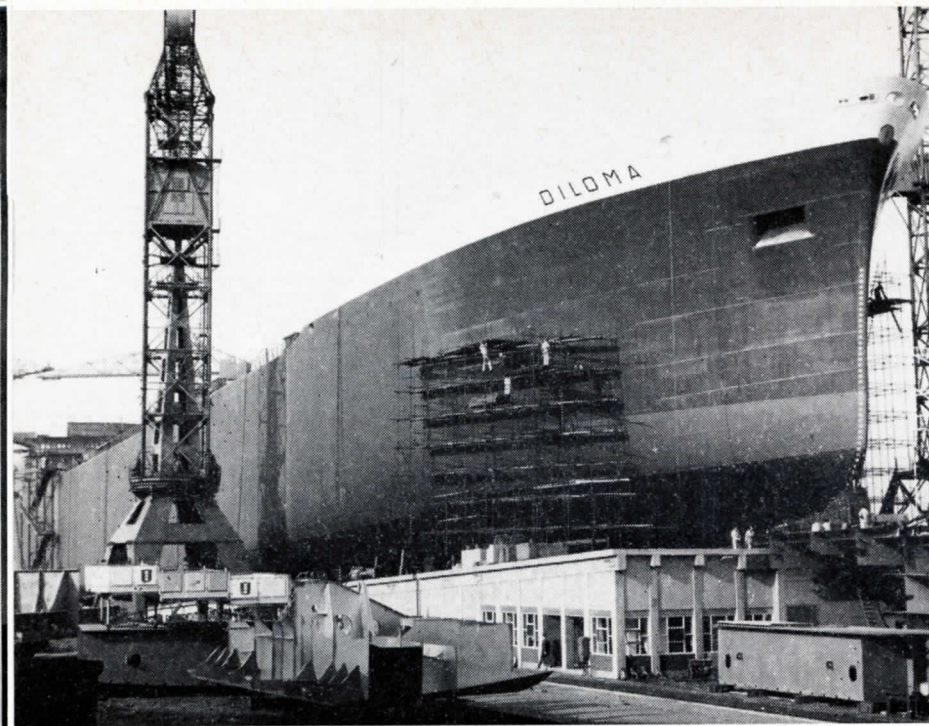
J. DE GRAAF



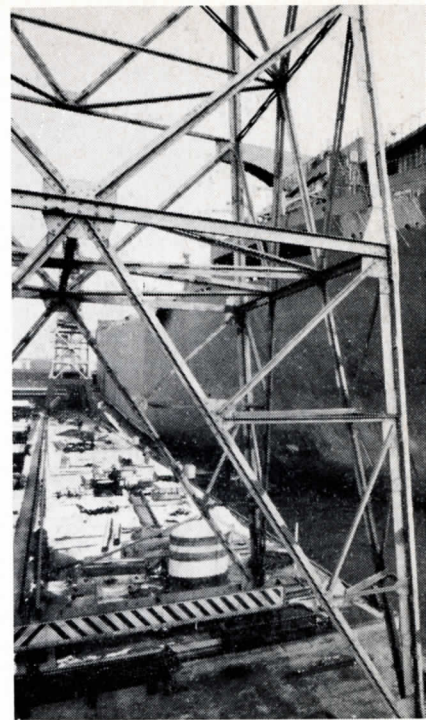
D. P. KLIP



K. VAN DER HORST



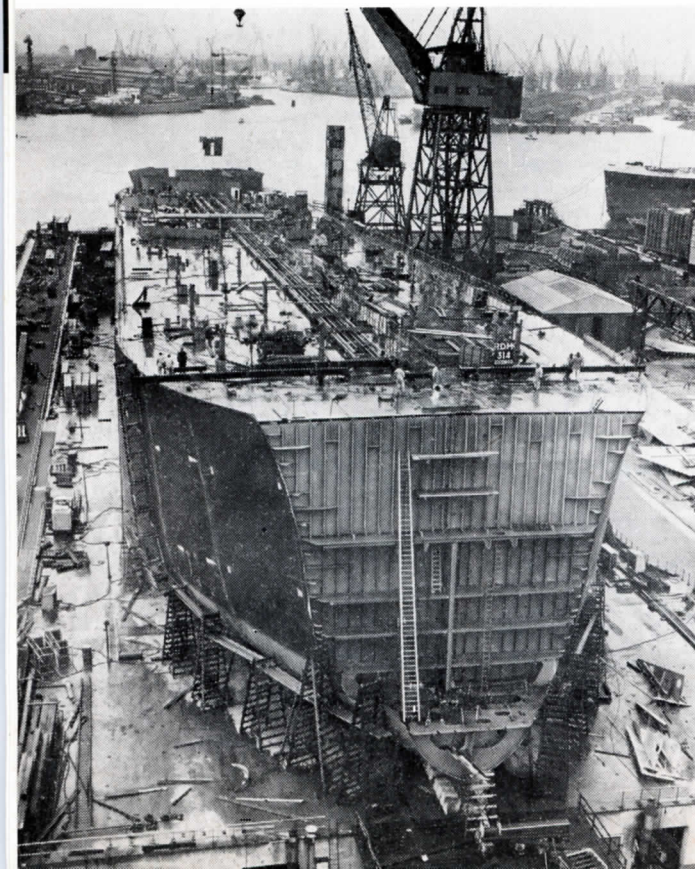
1



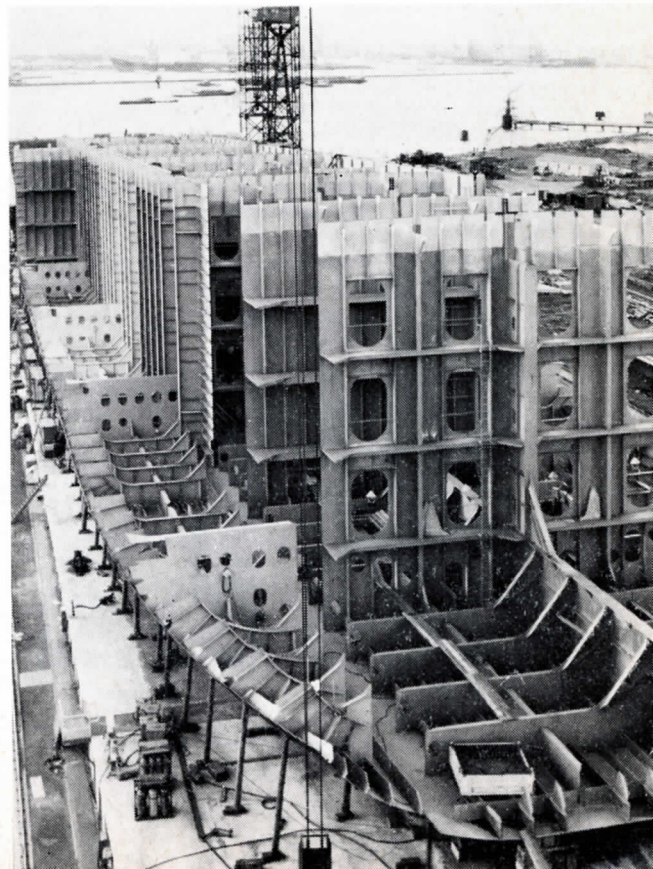
2

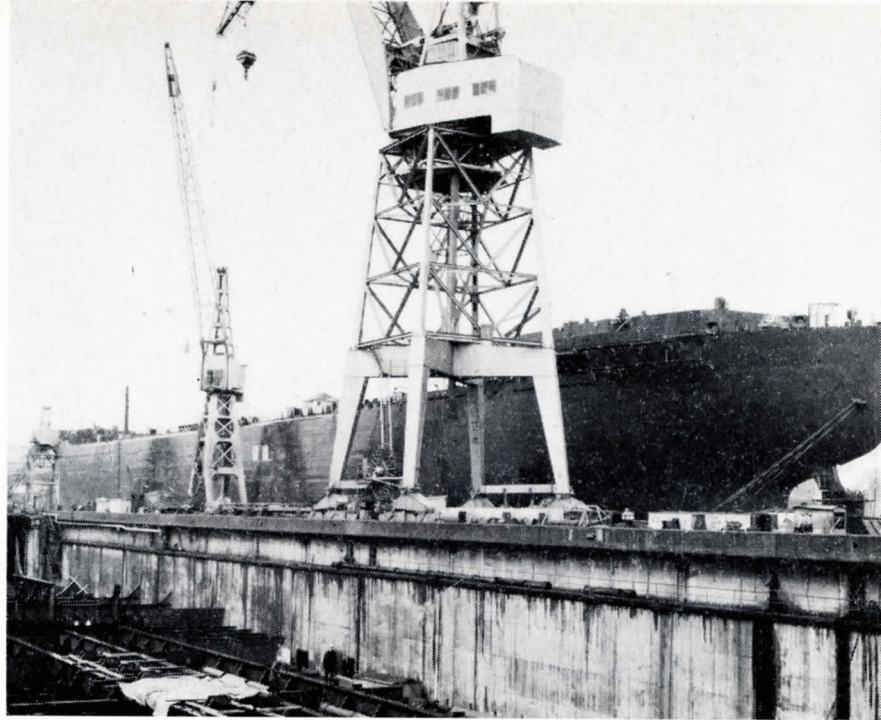
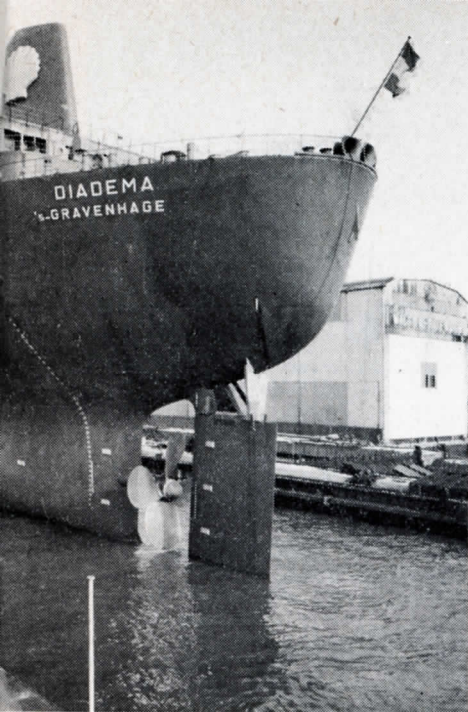
DE STAND VAN ONZE NIEUWBOUW

4



5





De op deze beide pagina's afgedrukte foto's, die aan het eind van de maand februari werden gemaakt, laten zien hoe ver de bouw van de zes 64.000 tons motortankschepen die voor onze Maatschappij in aanbouw zijn, gevorderd is.

Een bouwfoto van het m.s. NISO (draagvermogen 108.600 ton), dat in november van dit jaar zal worden opgeleverd, ontbreekt, daar de kiel van dit schip eerst in mei a.s. gelegd zal worden.

Foto 1:

m.s. „Diloma” (N.D.S.M./499) — werd tewatergelaten op 22 oktober 1965 en zal in de tweede helft van april a.s. worden opgeleverd.

Foto 2:

m.s. „Diadema” (Wilton-Fijenoord/786) — werd tewatergelaten op 17 februari jl. en zal in juni a.s. worden opgeleverd.

Foto 3:

m.s. „Daphne” (Rosenberg/187-Stavanger) — werd op 19 februari jl. uit het bouwdok naar de

3

afbouwkade gesleept. Oplevering in september a.s.

Foto 4:

m.s. „Dosina” (R.D.M./314) — de tewaterlating zal op 1 juli en de oplevering in september/oktober a.s. plaatsvinden.

Foto 5:

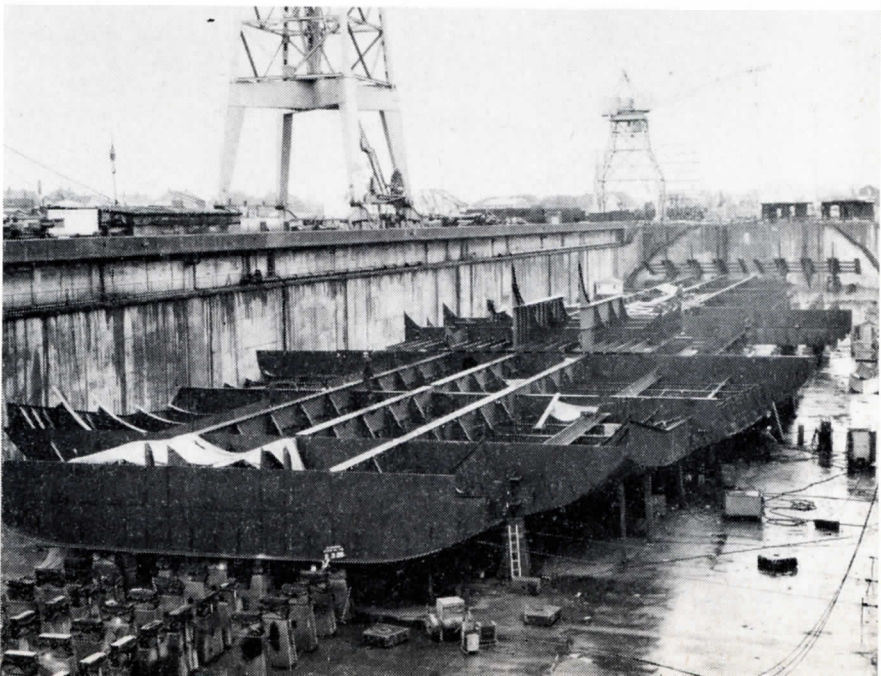
m.s. „Dione” (N.D.S.M./500)

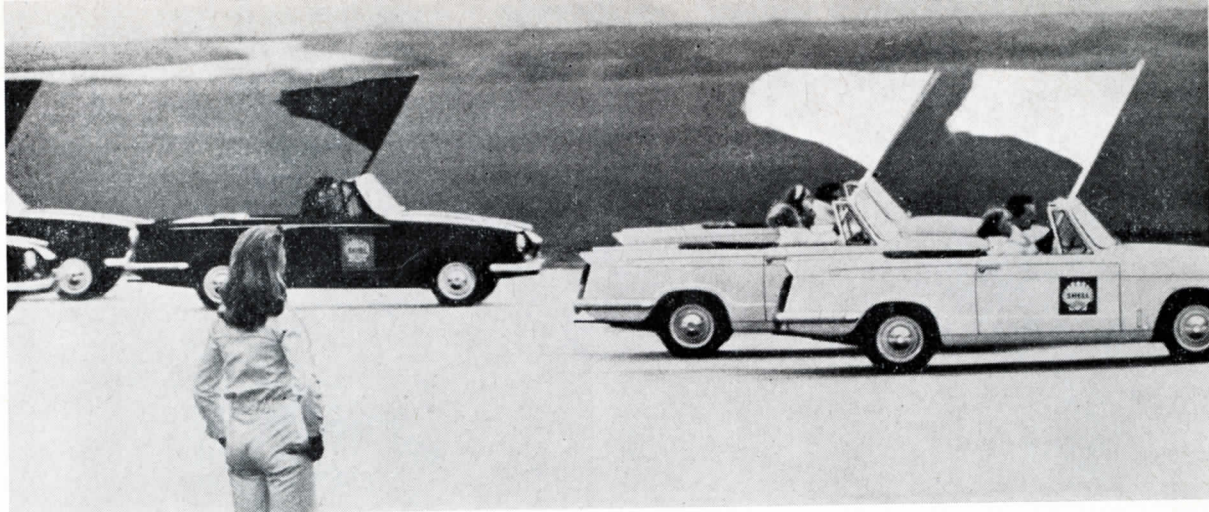
— wordt vermoedelijk in oktober a.s. tewatergelaten; oplevering in januari/februari van het volgend jaar.

Foto 6:

m.s. „Dallia” (Rosenberg/188-Stavanger) — de kiel werd op 21 februari jl. in het bouwdok gelegd; de oplevering zal in december a.s. plaatsvinden.

6





Shell start in vele landen met grootscheepse actie



„Operatie Kristal” in diverse fasen

Met het doel, het gemotoriseerde verkeer te wijzen op de bijzondere kwaliteiten van „SUPER SHELL” met ICA (een afkorting voor Ignition Control Additive: een speciale toevoeging ter voorkoming van prestatieverlies van motoren) is Shell een enorme reclameactie begonnen. Niet alleen een tiental Europese landen, waaronder de Benelux en Scandinavië, maar ook diverse gebieden buiten Europa (o.a. Amerika) zijn tot „operatieterrein” verklaard.

Eén dag later

De voorbereidingen, die aan deze binnenskamers geheten „Operatie Kristal” zijn voorafgegaan, zijn ontzagwekkend in aantal. Maandenlang is aan een verantwoorde opzet gedokterd. Oorspronkelijk zou „Operatie Kristal” op 10 maart worden ingezet, maar op suggestie van de Nederlandse Shell werd de actie om voor ons wel zeer begrijpelijke redenen één dag uitgesteld. Twee fasen telt de operatie: tot eind april zal het publiek in het bijzonder worden gewezen op het snelle starten, dat door „SUPER SHELL” met ICA in zo'n belangrijke mate wordt bevorderd. Vervolgens zal tot half oktober de aandacht op het „voordelig rijden” (zuinig verbruik) worden gevestigd. Voorts zullen — vooral door middel van advertenties — de zeven bijzondere bestanddelen van „SHELL SUPER”

gedurende de gehele actietermijn in de schijnwerper komen.

Jongedame

Alle activiteiten cirkelen als het ware om één centrale figuur: een jeugdige, energieke en zeer aantrekkelijke jongedame, die met haar witte plastic kleding zonder twijfel veel aandacht zal trekken. Zij vormt mét ons schelp-embleem eigenlijk het symbool, dat de gehele „Operatie Kristal” karakteriseert.

EEN KIJKJE IN DE RECLAME-KEUKEN!

Bijzonderheden over de nieuwe reclame-campagne van Shell!

Hoe snel kun je starten op SUPER SHELL? En hoe kun je bewijzen, dat SUPER SHELL een complete benzine is waarvan elk der zeven bestanddelen een onmisbare taak vervult? Op slechts één manier — besloten de plannemakers — door het te demonstrenen! En uit deze gedachte vloeide al het overige voort: witte en zwarte auto's, meisje-in-het-wit, testbanen, camera's, vlaggen... maar we lopen vooruit op ons verhaal!

Het borrelt en bruist en komt aan de kook...

De koks in de reclame-keuken gingen

MAANDEN VAN VOORBEREIDING!

Maanden zijn de plannemakers bezig geweest met het bespreken, weer verwerpen en het voorstellen van nieuwe ideeën. In samenwerking met de ingenieurs besloten zij op twee van de zeven voordelen van SUPER SHELL speciale aandacht te vestigen: SNEL STARTEN en ZUINIG RIJDEN. Hier zijn de overige vijf voordelen: SNEL OP TEMPERATUUR, MAXIMUM MOTORVERMOGEN, SOEPEL DRAAIENDE MOTOR, MINIMAAL VERMOGENSVERLIES, GEEN HINDER VAN KLIMAAT-SCHOMMELINGEN!

aan de slag. Ze zetten de potten op het vuur. Ze gingen denken hoe ze van hun basis-recept een smakelijk gerecht konden bereiden, verteerbaar voor het publiek. De ideeën borrelden op. Demonstratie — ja, maar hoe? Het idee werd geboren: test complete SUPER SHELL, dus met het „snelstart” bestanddeel, tegen SUPER SHELL zónder dat bestanddeel. Op een indringende manier. Vier witte en vier zwarte auto's op een testbaan. Naast iedere bestuurder van een witte wagen een blondine met een witte vlag waarop: MET. In elk van de vier donkere wagens een brunette met een donkere vlag: ZONDER. Fotografen! Camera's! Opnamen van de start! En van de finish.

En van elke meter daartussen. Duidelijker kan het niet. „Hola! Wordt dat niet te technisch voor de leek?” mompelde iemand...

Meisjes-in-het-wit!

Inderdaad, techniek is niet alles wil je een idee, een gedachte, indringend overbrengen. De menselijke kant van de zaak is minstens even belangrijk. En zo kwam — stapje voor stapje — een meisje deze campagne binnen. Een meisje in het wit. Zij presenteert het campagnethema. Zij is als het ware een symbool van de jonge, kritische, energieke generatie van deze tijd. Zij is te beschouwen als het menselijke aspect van een technische benadering.

Wie wonnen?

De ooggetuigen zagen het overduidelijk: Een witte wagen schoot, snel

FEITEN EN MERKWAARDIGHEDEN!

De test „sneller starten” geschiedde op een testbaan in het winterse noordwesten van Engeland. Er stond een snijdende wind op die vroege ochtend. De wagens — die de hele nacht buiten gestaan hadden — waren even koud als hun berijders. De brunettes zagen er even witjes uit als de blondines. Hun handen en neuzen waren haast bevroren in de open wagens.

optrekkend, vooruit. Op de voet gevolgd door de drie andere witte wagens. Drie zwarte auto's kwamen langzaam achteraan, de vierde bleef hopeloos steken. Maar ook voor het oog van de camera bleef dit niet verborgen.

KLIK! De eerste foto was gemaakt in de reeks van opnamen voor de nieuwe reclamecampagne van Shell.

De onmisbaarheid van het „snelstarten” bestanddeel van SUPER SHELL was duidelijk aangetoond!

7 bestanddelen... en 007

Hoe James Bond en Shell ooit met elkaar in aanraking kwamen? Via het meisje in het wit. Na een lange speurtocht werd namelijk het meisje gevonden dat model zou staan voor de campagne: Alexandra Bastedo. Actrice en fotomodel. Een meisje dat mee zal spelen in de komende James Bond film „Casino Royale”.

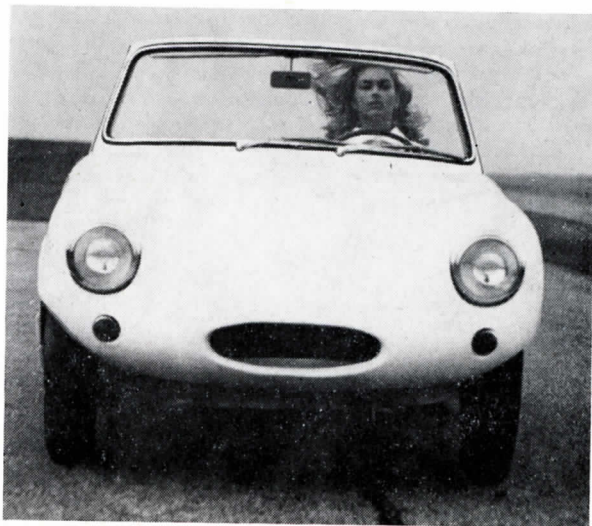
Een typisch Europese vrouw met een mengeling van Italiaanse, Franse, Duitse, Engelse en Spaanse voorouders. In

haar witte plastic pak, uit Parijs afkomstig, verschijnt zij in de Shell-advertenties, de affiches en het andere reclamemateriaal.

Haar verschijning zal er aan meewerken dat deze belangwekkende Shell-campagne alle aandacht krijgt.

Conclusie?

Op doorslaggevend wijze wordt in de Shell-campagne bewezen hoe uitgewogen en doordacht SUPER SHELL is samengesteld. Treffend wordt gedemonstreerd welk een technisch kunnen vereist is om een benzine samen te stellen die aan alle eisen voldoet. De verschillende tests geven een idee hoe zorgvuldig SUPER SHELL-benzine wordt gecomponeerd. Benzine lijkt een produkt, dat in ons leven een vanzelfsprekende functie vervult: starten en klaar is kees. Maar zo eenvoudig is het werkelijk niet. Laat één bestanddeel weg en... enfin, ú weet het nu en het publiek komt het aan de weet: SUPER SHELL IS BENZINE VAN TOPKWALITEIT!



De vijf „G” schepen exit

Midden oktober werd ons door Shell International Marine Ltd. verzocht een vijftal G-schepen, dienstdoende in Oosterse wateren, onder ons beheer te nemen. Inmiddels zijn drie groepen officieren voor deze schepen naar Djakarta vertrokken. Dit heeft voor vele officieren versnelde promotie met zich gebracht.

Vergelijken wij het gemiddeld aantal efficiënte dagen
 Uit de Nieuwjaarstoespraak van de heer
 Rodenburg, gehouden op 30 december 1964.

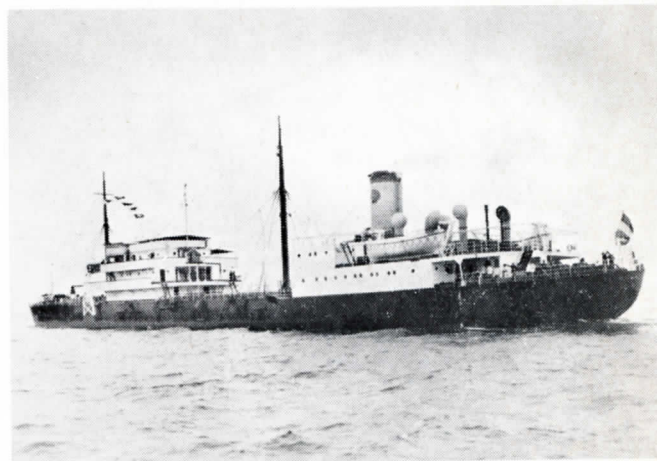
Vier G-schepen,
 die in het Verre Oosten dienst deden, werden voor de sloop
 verkocht.

Door het bemannen van de G-schepen en het afwerken van het studieprogramma, kwamen de Maatschappij-vlootstafcursussen en oriëntatiecursussen voor gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen tijdelijk in het gedrang. Deze zullen in het komende jaar wederom worden voortgezet.

Uit de Nieuwjaarstoespraak van de heer
 Rodenburg, gehouden op 30 december 1965.

Met het s.s. „Ganesella”, dat in februari jl. voor sloop werd verkocht, is het laatste van de vijf 8.000 tons tankschepen, die in de maanden december 1964 en januari 1965 succesievelijk onder beheer van Shell Tankers N.V. kwamen, uit de vaart genomen.

Voor het bemannen van deze schepen werd een zware wissel



op onze vlootstafpositie getrokken, hetgeen er mede de oorzaak van was dat de hiernaast genoemde cursussen tijdelijk moesten worden stopgezet.

Doordat ook de beide „World”-schepen inmiddels, volgens contract, aan de eigenaars werden teruggegeven en zodoende uit personeelsoogpunt wat meer armsglag verkregen werd, zullen de betrokken cursussen in de komende maanden worden hervat. Als eerste staat op het programma een vlootstafcursus die van 18 tot en met 22 april a.s. zal worden gehouden en vervolgens een bijeenkomst voor gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen op 3 en 4 mei a.s. in het Shell-Gebouw. Wij komen in het a.s. april-nummer van dit blad hierop nader terug.

IDEËËNBUS-OVERZICHT OVER 1965

In totaal werden in het afgelopen jaar door onze gezagvoerders, officieren en onderofficieren twintig ideeën ingezonden, waarvan er acht — of wel 40% — werden beloond.

Naast drie uitkeringen van £ 5 werd door de Ideeënbuss-commissie voor vijf inzendingen elk een bedrag van £ 10 toegekend.

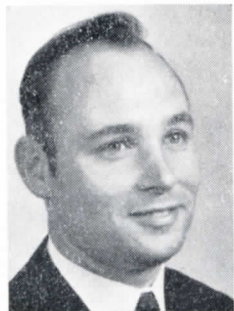
Het percentage van veertig kan als alleszins hoog worden aangemerkt, wanneer wij bedenken welke factoren een rol spelen bij de toekenning van een beloning,

waarvan wij onder andere noemen: originaliteit, praktische uitvoerbaarheid en uitwerking door de inzender.

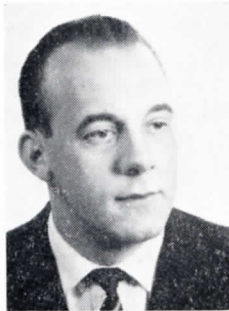
Wij kunnen dan ook alleen maar hopen dat wij aan het eind van dit jaar een minstens even gunstig geluid kunnen laten horen.

Zoals bekend wordt ieder idee op zijn merites beoordeeld door een commissie van deskundigen die maandelijks in Londen bijeenkomt. Bij toerbeurt treden onze Directeur en de Manager van de Britse Groepsvloot, de heren Rodenburg en Read, als voorzitter op.

ONZE
 VLOOT-
 JUBI-
 LARISSEN



H. W. VERMAAS
 2e stuurman
 1956 - 1/3 - 1966



H. VAN SLEGTENHORST
 2e stuurman
 1956 - 9/3 - 1966



M. VAN HAGEN
 chef hofmeester
 1956 - 9/3 - 1966



J. A. FRANKEN
 chef kok
 1956 - 27/3 - 1966

IDEEËNBUS

Met voldoening kunnen wij melding maken van een aantal ideeën welke beloond werden; de beschrijving van deze ideeën laten wij hier volgen:

1) *Idee No. 283 van wachtassistent W. Gerritsen betreffende het lens pompen van de bilges.*

De heer Gerritsen stelde voor om op de bestaande lensleiding een korte leiding aan te brengen waarin een regelafsluiter gemonteerd is. Deze leiding eindigt boven het niveau waar verwacht kan worden dat met het lenswater olie wordt meegepompt. Zodra dit punt wordt benaderd wordt door genoemde leiding, vacuüm gezogen waardoor de pomp afslaat.

Met dit systeem wil inzender bereiken dat in havens en zones waar geen met olie verontreinigd water overboord gepompt mag worden, het lenzen zonder toezicht kan geschieden.

De Ideeënbusscommissie besloot om dit voorstel niet in de praktijk toe te passen op grond van de volgende overwegingen:

- a) Via de korte leiding kan eveneens met olie verontreinigd water overboord gepompt worden; hoewel deze hoeveelheden gering zullen zijn, is dit risico onaanvaardbaar met het oog op de stringente wettelijke bepalingen.
- b) Het leegpompen van de bilges dient in havens en in de verboden zones op zee bij voorkeur vermeden te worden; indien het door omstandigheden noodzakelijk is dit toch te doen, dient met de grootst mogelijke voorzichtigheid te worden gewerkt. Mede omdat de „dikte” van de olie laag in de bilges niet bekend is, is doorlopend toezicht tijdens het lenspompen in genoemde gebieden noodzakelijk.
- c) Zodra meergenoemde korte leiding verstopt raakt, wordt de bilge volkomen leeggezogen.

Gezien het feit dat inzender met dit idee blijk geeft van interesse voor het vak werd een beloning toegekend van £ 5.

2) *Idee No. 284 van 2e stuurman M. A. Busker betreffende omzetten van pompkamers G.P.-tankers.*

De heer Busker heeft gedurende twintig maanden aan boord van twee verschillende G.P.-tankers een studie gemaakt van de gemiddelde tijdsduur benodigd voor alle werkzaamheden welke nodig zijn om tijdens het lossen van meerdere soorten lading de pompkamer om te zetten van het pompen met de hoofdturbopomp op de stripperpomp en andersom.

Teneinde deze tijdsduur te verkorten heeft inzender voorgesteld bepaalde afsluiters zodanig uit te voeren dat zij in de top van de pompkamer te bedienen zijn. Tevens stelde hij voor om op de ladingpompturbines een elektrisch gedreven smeeroliepompje te maken waarmee smeeroliedruk geleverd kan worden voor het openen van de stoomafsluiter; indien deze smeeroliepompjes vanuit de bedieningsruimte voor de ladingpompen te regelen zijn, zou de pomp (mits deze

ONZE WAL- JUBILARIS



J. C. MULLER
Sectie DFP/12
1956 - 1.2 - 1966

reeds gedraaid heeft en nog warm is) zonder assistentie van de M.K. gestart kunnen worden. Dit voorkomt tijdverlies door opbellen naar M.K.

Het idee, hier summier weergegeven, was voorzien van een schematische voorstelling van de bestaande opstelling van de regel- en meeteenheden en van een schema van de voorzieningen zoals de heer Busker zich deze voorstelt. Bovendien was een tekening bijgevoegd van de leidingen, afsluiters, pompen, enz. in de pompkamer, waarop is aangegeven welke afsluiters in de top bedienbaar zouden moeten zijn.

Hoewel het voorstel (gedeeltelijk) technisch is uit te voeren en inderdaad zou resulteren in enige tijdwinst, zal een en ander niet aan boord van de G.P.-tankers in praktijk worden gebracht; de overweging dat de hier besproken wijzigingen zeer kostbaar zouden zijn, mede gezien de leeftijdsopbouw van de desbetreffende groep schepen, heeft tot deze beslissing geleid.

Hoewel dit idee niet origineel is (aan boord van de in aanbouw zijnde schepen is reeds gedeeltelijk voorzien in het bedienen van afsluiters in de top van de pompkamer) werd het door inzender uitstekend uitgewerkt, zodat de Commissie besloot de heer Busker een beloning van £ 10 toe te kennen.

3) *Idee No. 287 van 5e werktuigkundige H. G. W. Meyer betreffende a) Smeerolieverbruik turboblowers en b) Telegraaf/telefoonsirene in M.K.*

Het voorstel genoemd onder a) beschrijft een methode om gereduceerde perslucht naar de labyrinthbus te voeren; deze bus is gemonteerd tussen de turbine en de blower. Hierdoor wordt, vooral tijdens manoeuvreren, vervuiling van het labirint en het smeerolieverlies dat hiervan het gevolg is, voorkomen.

Het voorstel genoemd onder b) behelst het vervangen van de telefoonbel (in de M.K.) door een sirene parallel te schakelen met de bel van de telegraaf; deze sirene moet tijdens manoeuvreren uitgeschakeld kunnen worden. Inzender acht deze sirene noodzakelijk, daar door het lawaai van de turboblowers de bel van zowel de telegraaf als van de telefoon veelal niet wordt gehoord. Dit kan in noodsituaties ernstige gevolgen hebben.

Beide voorstellen werden door de Ideeënbusscommissie gehonoreerd; het eerste met £ 10 en het tweede met £ 5. Men achtte het wenselijk beide ideeën in de praktijk te brengen. Alvorens hiertoe definitief te besluiten zal een en ander nog nader worden bestudeerd en in de praktijk beproefd. Over de uitslag zullen wij t.z.t. in dit blad verslag uitbrengen.

Gaarne wensen wij bovengenoemde inzenders geluk met het behaalde succes.

IN MEMORIAM

C. van der Toorn, oud-gezagvoerder van Shell Tankers N.V. Overleden op 13 februari 1966 te Den Haag, oud 59 jaar.

Afscheid van de heer C. Brandenburg, ex-voorman/donkeyman

In verband met het bereiken van de 65-jarige leeftijd heeft voorman/donkeyman C. Brandenburg met ingang van 1 maart jl. de dienst van onze Maatschappij verlaten. Gedurende meer dan tien jaar heeft deze alom zeer gewaardeerde onderofficier op vele onzer schepen dienst gedaan. Op 24 februari werd de heer Brandenburg door de heer L. F. van den Belt, hoofd der afdeling Personeel, ten afscheid ontvangen, waarna hem en zijn echtgenote een lunch werd aangeboden.

Tijdens deze lunch bleek dat hij niet alleen van het vissen als zodanig, maar ook van de vis zelf een liefhebber is, hetgeen zowel in het geanimeerde gesprek als bij het vaststellen van het menu tot uiting kwam.

Wij hopen dat de heer Brandenburg nog vele jaren in goede gezondheid, temidden van hen die hem dierbaar zijn, op zijn diensttijd bij Shell Tankers N.V. zal kunnen terugzien.



De heer L. F. van den Belt neemt afscheid van de heer C. Brandenburg. In het midden v.l.n.r.: de heren A. H. W. Karelse — chef DFP/1 — en E. van 't Slot — chef DFP/12.



De trekking werd verricht door mej. J. M. de Groot (sectie DFF/1) onder toezicht van de heer L. F. van den Belt en de heer H. P. Kleiss — alias „Ket(h)elbinkie” — (sectie DFT/2).

Oplossing Kerstkruiswoordpuzzel

Konden wij in het januari-nummer mededelen dat op de 17e van die maand 38 oplossingen in ons bezit waren, toen de inzendingstermijn medio februari werd gesloten, bedroeg het uiteindelijk aantal bijna het dubbele en wel 73, waarvan er 58 foutloos waren. Wegens ruimtegebrek zal de juiste puzzelinvulling in het april-nummer worden afgedrukt.

Het merendeel van de inzendingen (55) werd van „de vloot” — met inbegrip van de verlofgangers — ontvangen; de overige 18 kwamen van „het kantoor” (12) en van onze gepensioneerden (6).

Bij de loting, die op 1 maart jl. plaatsvond, kwamen de volgende officieren als prijswinnaars uit „de schaal”:

1e prijs (f 50,—): hoofdwerktuigkundige W. Chr. van Megen,
2e prijs (f 25,—): derde stuurman P. H. van der Ham,
3e prijs (f 10,—): eerste stuurman D. Fransen.

Aan de gelukkigen is inmiddels een brief met de heuglijke mededeling verzonden. Voor de heer Van Megen, die thuis met verlof is, hebben wij een chèque voor het door hem gewonnen bedrag bijgesloten.

Van de heren Van der Ham en Fransen hebben wij hun rekeningen in onze boeken voor de hen toekomende bedragen gecrediteerd. Heren prijswinnaars: proficiat!

vlootpersoneel/personalia

(in de periode 16.1 t/m 15.2.1966).

GEHUWD:

- 3.2: G. van Wijhe, 5e wtk., met Mej. J. A. H. Kinnaer;
- 4.2: J. C. J. Walraven, 5e wtk., met Mej. L. Ypma;
- 11.2: H. Kuyper, 3e wtk., met Mej. A. Diks;
- 11.2: R. J. Westerbrink, 3e stm., met Mej. A. Wolters;
- 25.1: E. A. Jansen, stoker/olieman, met Mej. J. C. Tromp;
- 27.1: A. A. van Hemert, volmatroos, met Mej. M. Hoogst-oevenbeld;
- 8.2: J. L. van Oyen, chef hofmeester, met Mej. A. J. Groot.

GEBOREN:

- 12.1: Stefan Martin, zoon van A. J. Stap, 4e wtk. en Mevr. S. Stap-Jonkers;
- 18.1: Joost Steven, zoon van A. W. van Wijnen, 4e wtk. en Mevr. M. van Wijnen-Bier;
- 21.1: Franciscus Johannes Petrus, zoon van J. B. P. Imming, 2e stm. en Mevr. C. M. Imming-Veeken;

- 25.1: Ivonne Marijke, dochter van A. J. Baerveldt, 2e wtk. en Mevr. H. E. Baerveldt-Mey;
- 11.1: Ronald, zoon van P. Kersten, 2e hofmeester en Mevr. E. R. Kersten-Doyle;
- 14.1: Jean Paul, zoon van H. D. Uilkema, matroos en Mevr. R. Uilkema-Stelwagen.
- 30.1: Liduina Maria Thecla Ignatius, dochter van J. G. Nijman, chef hofmeester en Mevr. M. A. I. Nijman-Beekman.

MET VERLOF:

- gezagv.: W. A. Kleine, B. van Bon, T. G. J. Roeten, G. Hoving, W. J. de Haan, J. Ruyg, Th. J. van de Vrie, F. Fekkes;
- 1e stl.: M. E. Wolper, F. Menninga, C. E. van 't Woudt, B. C. den Exter van den Brink, C. Vessies;
- 2e stl.: G. C. van Malland, C. Vlas, B. Ritman, H. A. Kuling, J. de Jager, W. S. van der Ham, R. A. M. van Hooijdonk, R. A. Kattenburg Schüller;
- 3e stm.: G. Gerritse;
- 4e stl.: J. A. van Kesteren, G. van Kernebeek, G. J. Knol, M. A. J. Swakhoven;
- hfd.wtk.: Th. H. J. Feldberg, J. E. Weidema, P. F. Geel, H. Stobbe, A. Bollen, K. Toereppel;

2e wtk.: J. G. Bron, J. Mostert, H. Th. de Zwart, W. C. H. M. de Kok;

3e wtk.: J. van der Schee, H. W. R. van Deutekom, H. E. Daniels, R. Ouweland, N. J. Doorn;

4e wtk.: J. P. Bes, J. J. L. Geerink, H. J. Wullink, W. Muis, C. G. Klitsie, J. P. J. Reichwein, J. D. B. Ewers, L. A. J. W. Bink, J. D. Muijskens, C. C. van Essen, H. L. de Ridder, F. Fresow;

5e wtk.: J. L. M. van Eijndt, E. Boelens, R. Hoorn, R. B. Scherjon, G. van Wijhe, L. J. Feunekes, J. W. van der Plas, J. C. J. Walraven, H. B. van Ommen, B. A. Sinnema, P. A. de Zwarte, N. H. J. M. Lodde, W. M. J. de Kwant, J. W. Heiligers;

II.wtk.: R. G. Hoeboer;

bootslieden: J. R. Elsinga, C. J. de Knegt;

wachtassistent: A. J. H. Kolbrink;

1e pomplieden/bankwerker: C. Stolk, G. van Beek;

2e pomplieden/bankwerker: G. M. Ras, G. W. Schouten;

bankwerker: A. S. v. d. Sluis;

chef hofmeesters: A. A. Turkenburg, J. N. Krans;

chef kok: A. Brugmans.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. Abida: 4e stm. J. G. Wientjes;

m.s. Acila: gezagv. M. Zuilhof;

m.s. Acmaea: gezagv. L. Brink, 2e stm. J. Bosman, hfd.wtk. J. de Bruyn, 2e wtk. A. de Haan, 5e wtk. G. J. Verbeek, radio-officier C. Voogd, chef hofmeester D. v. d. Lugt;

m.s. Acteon: 4e wtk. P. K. Polman;

s.s. Atys: 4e wtk. P. J. Warnier;

m.s. Camitia: 1e stm. H. Unger;

m.s. Cinulia: hfd.wtk. F. M. Ruizenaar, wnd. 3e wtk. A. J. Stap, radio-officier B. Immerzeel;

m.s. Crania: gezagv. A. G. van Gent, 5e wtk. L. Vlastra;

m.s. Diadema: 2e wtk. H. de Hoog;

m.s. Diloma: 1e stm. M. G. C. Geerarts, 2e stm. P. Snel, 5e wtk. M. de Boer, wnd. 4e wtk. A. G. M. Wiitten, 5e wtk. J. T. Ijskes;

s.s. Ganesella: 2e stm. W. Kalkman, wnd. 2e wtk. T. Bakker, wnd. 4e wtk. J. Kruijsse;

s.s. Kara: 4e stm. D. van Dijk, wnd. 3e wtk. J. C. Pisa, wnd. 4e wtk. J. Smid;

s.s. Katelysia: 4e stm. F. J. M. Donker, 4e stm. W. J. de Haan, wnd. 4e wtk. A. Bakelaar, 5e wtk. W. A. van Zandvliet;

s.s. Kellelia: 1e stm. F. Minkels, 2e stm. P. Hoogesteger, wnd. 4e wtk. W. Schok, chef kok A. M. Heeringa;

s.s. Kermia: gezagv. P. J. Kalkman, 2e stm. C. P. Schoenmakers, wnd. 3e wtk. R. Huisman;

s.s. Khasiella: 3e stm. J. Wagenvoort, wnd. 3e wtk. H. G. van Jaarsveld, wnd. 4e wtk. J. P. Kalkman, wnd. 4e wtk. H. A. Scherpenhuijzen, 5e wtk. F. A. J. Boot;

s.s. Kopionella: 4e stm. F. Kuyt;

s.s. Koratia: 3e stm. F. F. Ates, hfd.wtk. J. J. Binkhorst;

s.s. Korenia: 4e stm. J. G. Leenders, 5e wtk. G. C. Sloof;

s.s. Kosmatia: 1e stm. B. C. Visser, 2e stm. A. J. Bloem;

s.s. Kossmatella: wnd. 2e wtk. J. W. Keesmaat, wnd. 3e wtk. J. van Hoepen, II.wtk. C. J. Hortensius;

s.s. Krebsia: 4e stm. J. Priester, II.stm. D. C. Tazelaar, wnd. 4e wtk. J. C. Wichmann, bootsman W. van Dongen, wachtassistent W. Feith, 1e pompman/bankwerker A. G. Freeth, 2e pompman/bankwerker C. J. van Tricht, chef hofmeester R. B. Vos, chef kok T. C. A. Geelen;

s.s. Kryptos: gezagv. H. J. Roncken, 1e stm. P. Cammel, 5e wtk. M. Criellaard, II.wtk. H. Rump;

s.s. Ondina: wnd. 4e wtk. J. P. van Boven;

s.s. Onoba: 1e stm. A. Post, 2e stm. J. E. Dekker;

Cursussen meet- en regeltechniek

De toepassing van afstandsbediening en automatisering op koopvaardij schepen heeft in de laatste jaren een dusdanig snelle ontwikkeling doorgemaakt, dat deze het zeevaartkundig onderwijs min of meer heeft overrompeld.

Dientengevolge moesten van Maatschappijwege maatregelen worden getroffen om onze werktuigkundigen althans een basiskennis mee te geven omtrent de moderne apparatuur waarmee zij op onze schepen geconfronteerd zullen worden. Het Koninklijke/Shell Laboratorium te Amsterdam, dat in dezen door ons benaderd werd, heeft inmiddels een twee-weekse cursus in meet- en regeltechniek georganiseerd, zowel voor het walpersoneel als voor onze hoofdwerktuigkundigen en tweede werktuigkundigen.

Vanwege het in de vaart komen van onze nieuwbouwschepen in de loop van dit jaar, diende echter ook iets ondernomen te worden voor de jongere werktuigkundigen. In dit verband werd de Bedrijfsschool op Pernis bereid gevonden om, met inschakeling van bij uitstek deskundige leerkrachten, een vier-weekse cursus te organiseren, om te beginnen voor derde en vierde werktuigkundigen.

Meer dan in de eerstgenoemde cursus zal er in deze vier-weekse cursus gelegenheid zijn praktische ervaring op te doen, mede doordat de opgedane theoretische kennis in praktijk kan worden gebracht met behulp van de apparatuur die ten behoeve van de cursisten is opgesteld.

Naast les in meet- en regeltechniek, omvat de cursus onderrecht in scheikunde, natuurkunde en elektronica.

De eerste cursus, waaraan twaalf werktuigkundigen deelnemen, begon op 21 februari jl. en werd ingeleid door de heer L. F. van den Belt, hoofd der afdeling Personeel.

Wanneer deze eerste, experimentele, cursus slaagt, dan zullen er in de loop van dit jaar nog twee in Pernis volgen.

Uiteraard zou men van Maatschappijwege dit tempo gaarne verhoogd zien, maar als gevolg van het reeds overvolle programma van de Bedrijfsschool en doordat onze sterkte aan werktuigkundigen het niet toelaat een groter contingent voor deze cursussen af te staan, is dit helaas niet mogelijk. In ieder geval hoopt onze Directie met deze cursussen een eerste bijdrage te hebben geleverd om, zolang de in de aanvang bedoelde leemte in het zeevaartkundig onderwijs bestaat, deze op te vullen.

Het monteren van een der instrumenten in het instrumentenpaneel. Dit precisiewerk wordt uitgevoerd door vierde werktuigkundige J. Ommering. Geheel links: vierde werktuigkundige H. J. Wullink.



IN DIENST GETREDEN: Vlootpersoneel



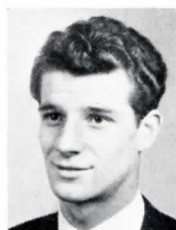
C. P. VAN HOEK
4e stm. per 1/2



R. AGEMA
4e stm. per 3/2



W. F. DE HAAN
4e stm. per 7/2



L. H. J. BLANK
4e stm. per 14/2



W. A. v. ZANDVLIET
5e wtk. per 7/2



M. H. CRIELLAARD
5e wtk. per 14/2



R. LENZ
5e wtk. per 14/2



K. ELSHOUT
11.wtk. per 25/1



C. J. HORTENSIUS
11.wtk. per 7/2



H. RUMP
11.wtk. per 10/2

s.s. Philidora: gezagv. C. Cupido, hfd.wtk. B. C. Smith, wnd. 3e wtk. L. W. Jorissen, wnd. 4e wtk. L. P. A. de Winter;

s.s. Philine: 4e wtk. L. J. M. Verhaegh;

s.s. Philippia: gezagv. A. Boddé, 1e stm. W. Th. Spier, 2e stm. T. van Heuveln, 2e wtk. A. Buren, wnd. 4e wtk. A. K. van 't Blik, 4e wtk. J. H. Th. van Schaik, 5e wtk. W. H. Hennink, 11.wtk. K. Elshout, radio-officier P. A. Jongman;

s.s. Sepia: hfd.wtk. J. van der Meyde, 3e wtk. J. G. Kuit, 5e wtk. E. E. Kreune, 5e wtk. P. van Huffelen, radio-officier C. v. d. Zouwen;

s.s. Viana: 1e stm. P. G. C. M. Passieux;

s.s. Videna: 2e stm. M. de Graaf, 2e wtk. E. Jousma;

s.s. Vitrea: 1e stm. J. W. Sterringa, 2e stm. H. N. A. Snel, 3e stm. J. H. L. van Veghel, 4e stm. E. L. de Ruiter, hfd.wtk. J. P. Hasenack, radio-officier J. B. Agricola, bootsman H. Buurman; 1e pompman/bankwerker J. Brobbel, 2e pompman/bankwerker B. Verburg, chef hofmeester hoofd kombuis B. M. de Roode, chef kok C. Heeneman;

s.s. Zafra: gezagv. W. Kuyper, 2e stm. R. Verhoef, 5e wtk. C. Hemmer;

s.s. Zaria: 4e wtk. G. van 't Wout.

DE DIENST VERLATEN:

2e stm.: P. J. Bakker;

3e stm.: E. C. T. M. Houtman;

3e wtk.: J. P. L. Marcussen, J. Bunders;

4e wtk.: R. J. Smit, P. Maarleveld;

bootsman: P. van Duin;

1e pompman/bankwerker: P. Reid;
bankwerker: A. J. van Hellemans;
chef hofmeester: P. L. den Breejen;
chef kok: R. Otten.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman G.H.V.-Th.: 2e stl. R. Knol, R. Jousma;

2e stuurman G.H.V.: 3e stm. J. Drogth;

2e stuurman G.H.V.-Th.: 3e stm. L. A. Veer;

3e stuurman G.H.V. 11.stm. L. Davelaar;

Cth.: 2e wtk. C. Pietersen;

B: 3e wtk. J. W. Keesmaat;

A/Bth: 5e wtk. J. Smid, A. Bakelaar;

A: 5e wtk. J. T. IJskes;

MVD: 11.wtk. P. van Huffelen, G. C. Sloof;

scheepskok: chef kok C. P. Hoogesteger.

AANGESTELD ALS:

gezagv.: D. A. C. Vermeulen, J. de Graaf, D. P. Klip, K. van der Horst;

4e stm.: L. Davelaar;

5e wtk.: P. van Huffelen, G. C. Sloof.

mutatie walpersoneel

(in de periode 16.1 t/m 15.2.1966).

IN DIENST:

27.1: K. Visser - sectie DFF/6 (ex N.A.M.).

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

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