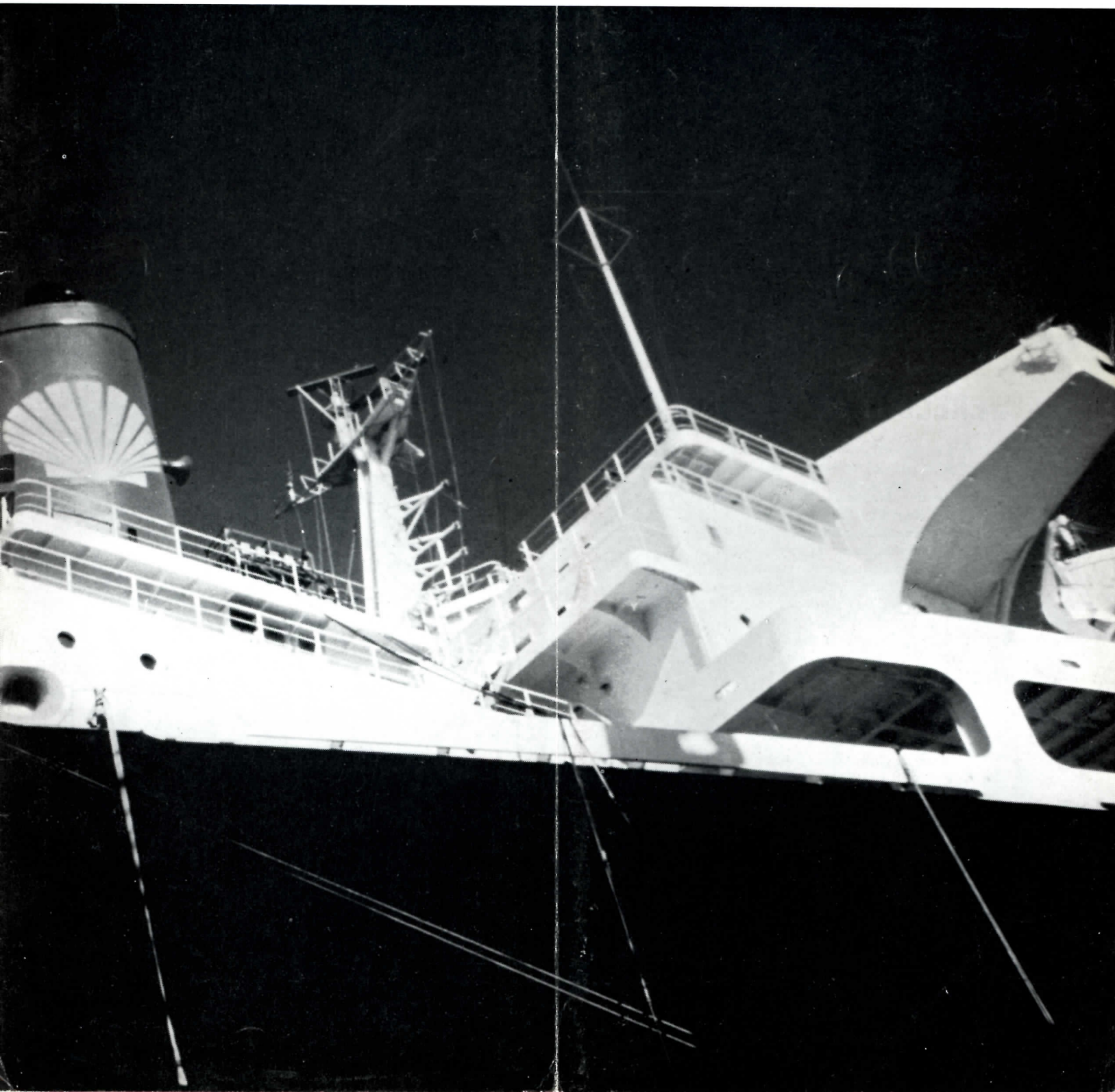
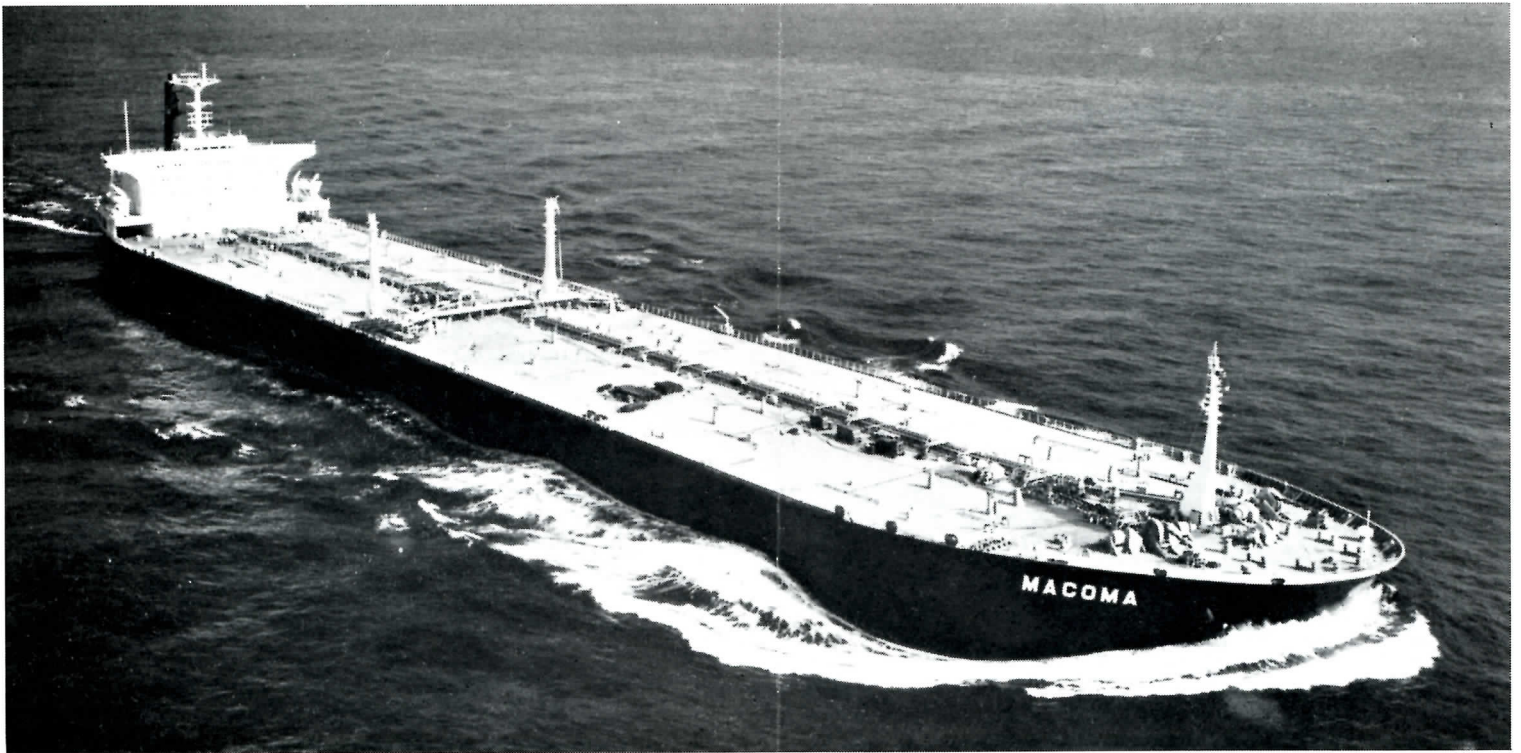


TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.
M A A R T 1 9 6 8





Het s.s. „Macoma” tijdens de technische proeftocht

S.S. „MACOMA” OP EEN NA GROOTSTE TANKSCHIP TER WERELD (draagvermogen 206.679 ton) IN BEDRIJF GESTELD

De doopvrouwe van de „Macoma”, mevrouw H. de Vries-van der Hoeven, echtgenote van mr. W. Ch. E. A. de Vries, tijdelijk zaakgelastigde der Nederlanden te Tokio, toont de in plastic ingebedde en op coromandelhouten voetstuk geplaatste schelp „Macoma”, die zij op 8 december jl., ter gelegenheid van de door haar verrichte naamgeving van het schip, uit handen van de heer F. S. Mac Fadzean, een der directeuren van de Koninklijke/Shell Groep, als aandenken ontving. Op de foto v.l.n.r.: de heer F. S. Mac Fadzean, mevrouw H. de Vries-van der Hoeven en haar 12-jarige zoon Willem.



BIJ DE VOORPLAAT:

De „new look” van de MACOMA-opbouw.

Foto: D. Rodenburg

Na de overdracht poseerde de heer Rodenburg aan boord van de „Macoma” temidden van de état-major van ons nieuwe vlaggeschip voor de fotograaf. V.l.n.r.: de heren B. P. Droogendijk - 5e Werktuigkundige, J. B. H. de Glopper - 5e Werktuigkundige, J. A. Brouwer - 5e Werktuigkundige, J. P. Hase-nack - Hoofdwerktuigkundige, H. A. H. Hylkema - Commo-dore, D. Rodenburg - Direc-teur, A. J. Verkerk - 2e Werk-tuigkundige, K. Poort van In-gen - 1e Stuurman, D. J. van der Mast - 2e Stuurman, J. B. Kuil - 3e Stuurman, E. Hoog-vorst - 3e Werktuigkundige, C. Wijnmaalen - Telegrafist en H. B. van Ommen - 4e Werktuig-kundige.



Yokohama, 26 januari 1968. Het is negen uur in de morgen. Vrolijk vlag-gend licht het s.s. „Macoma” op de werf van Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co. Ltd. in afwachting van de oplevering, het feestelijk sluit-stuk van het bouwprogramma van het schip.

Deze oplevering met de daarop aansluitende inbedrijfstelling van de „Macoma” houdt in dat het schip, alhoewel het 49e van de vloot van Shell Tankers N.V., tevens bovenaan de lijst komt te staan als het nieuwe vlaggeschip van onze Maatschappij.

Inmiddels wordt in de Directiekamer van de werf de weg naar de over-dracht documentair geëffend. Daar worden door Directieleden van werf

en rederij de op de overdracht betrekking hebbende documenten door-genomen en getekend. Namens de eigenaar tekent de heer D. Roden-burg, Directeur van Shell Tankers N.V.

Wanneer de laatste van de ruim tachtig handtekeningen is geplaatst, is daarmee de aanvaarding van de „Macoma” formeel beklonken. Ver-volgens begeeft het gezelschap zich naar het schip, waar alles in gereed-heid is gebracht voor de officiële overdracht.

Als eregaste is hierbij tegenwoordig de doopvrouwe van de „Macoma”, mevrouw H. de Vries-van der Hoeven, echtgenote van mr. W. Ch. E. A. de Vries, tijdelijk zaakgelastigde der Nederlanden te Tokio, die op 8 december jl. de naamgeving van het schip verrichtte.

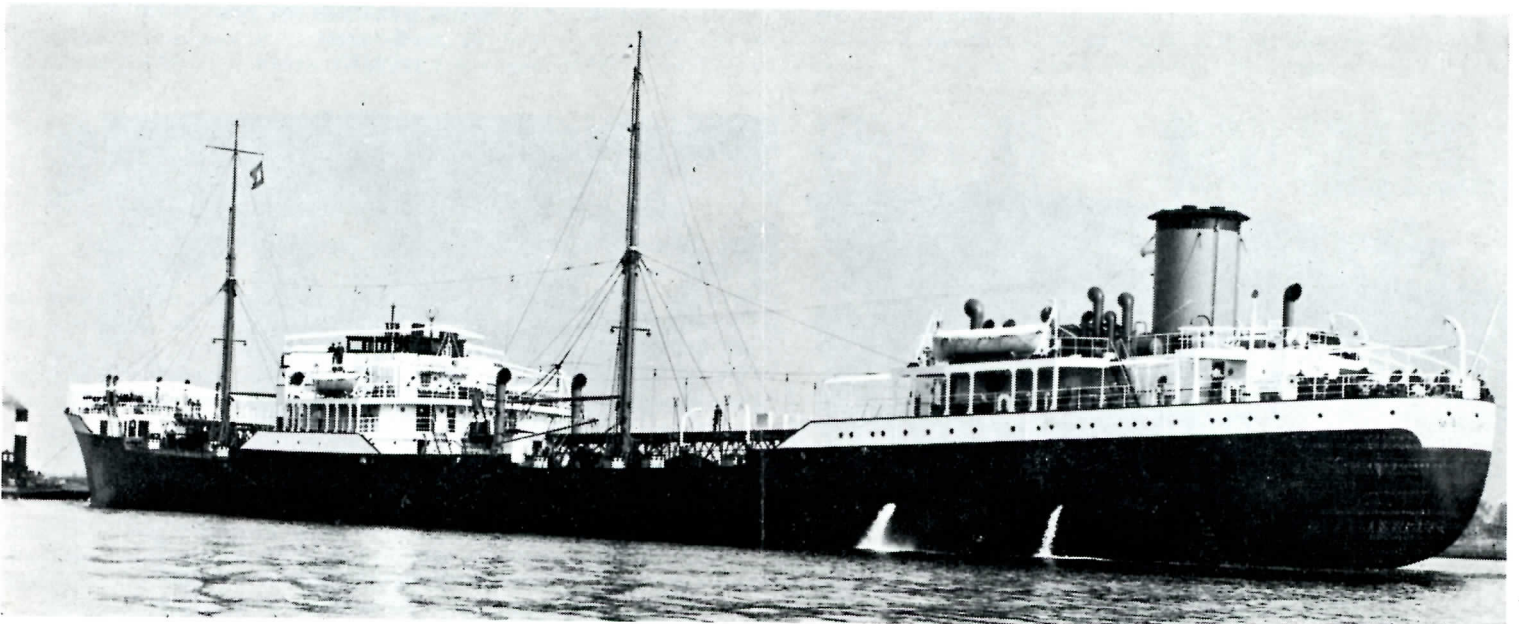
Voorts bevinden zich onder de aanwezigen de heer J. G. Robinson, Tech-nical Director van Shell International Marine Ltd. en de heer G. den Bakker, adjunct-Directeur van Shell Tankers N.V.

Nadat de Directeur van de werf, Mr. Fujii, met enkele hartelijke woor-den de „Macoma” aan de heer Rodenburg heeft overgedragen, accep-teert deze het schip met de volgende toespraak:

Mrs. De Vries, Mr. Fujii, ladies and gentlemen.

First of all, Mrs. De Vries, I should like to thank you for having come

Onze eerste „Macoma”. Het m.s. „Macoma”, dat een draagvermogen had van 12.182 ton, werd in 1936 gebouwd bij de Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam. Het schip werd op 3 juli 1942 gevorderd door de Nederlandse Regering en omgebouwd tot vlieg-kampschip (Marine Aircraft Carrier), in welke hoedanigheid de „Maco-ma” de resterende oorlogsjaren dienst deed. Na weer in de oude staat te zijn teruggebracht, is het schip tot 1959 in bedrijf geweest, in welk jaar de „Macoma” voor sloop werd verkocht.



to Yokohama to join us on this festive occasion and to see the „Macoma“, who received her name from you, now completed.

The „Macoma“ leaving for her maiden voyage on Sunday morning next, I hope that the Godspeed you wished her at the christening will come true and that you will be a witness thereof for a long time to come. Before accepting this ship from you, Mr. Fujii, I would like to thank all who, in some way or other, have contributed to the building and completing of this beautiful ship.

In particular I would like to mention your engineers and workers of the yard, the Head of the Shell Newbuilding Supervisory Office, Mr. Harrold and his staff, the surveyors of Lloyd's Register, our superintendents Mr. Brouwer and Mr. De Jonge, the Chief Engineer of the „Macoma“, Mr. Hasenack and many others.

Mr. Fujii, it is with great pleasure that I accept this ship from you on behalf of the Owners.

In my turn I would ask you to accept this cheque, which you will please be kind enough to use for the purpose indicated.

I would now like to say a few words to the Master of the „Macoma“, who is also the Commodore of the Dutch Shell Fleet, Captain Hylkema. Captain Hylkema, on 22nd November, 1966 I entrusted you with the command of the m.s. „Niso“. Now, fourteen months later, it is with great confidence that I place this new ship, our Flagship, under your command.

May good luck always accompany the „Macoma“ and all who will sail in her.

Captain Hylkema, I would now ask you to give the order to raise the Netherlands flag and after that to strike the Ishikawajima flag and to hoist the Shell flag.

Terwijl het Wilhelmus wordt gespeeld door het muziekkorps van de werf, gaat dan de Nederlandse driekleur omhoog. Vervolgens wordt de werfvlag gestreken en tegelijkertijd de Commodorevlag gehesen, waarna Commodore H. A. H. Hylkema zijn dank uitsprekt voor de eer het commando van dit nieuwe grote vlaggeschip van Shell Tankers N.V. te mogen voeren.

Tot besluit van de plechtigheid vindt aan de wal, in een daartoe feestelijk versierde hotelzaal, een korte bijeenkomst plaats, waarbij, onder het genot van enkele verfrissingen, menige heildronk wordt uitgebracht op de behouden vaart van de „Macoma“ en van haar opvarenden. Twee dagen later is het schip voor de eerste reis naar de Perzische Golf vertrokken met uiteindelijke bestemming Europoort, welke reis bij het verschijnen van dit blad inmiddels is volbracht.

De heren Rodenburg en Robinson hebben de maidentrip van de „Macoma“ tot Singapore medegemaakt.

Een verslag van de feestelijke ontvangst van de „Macoma“ in Europoort zullen wij in de a.s. april-editie opnemen.

BLINDEN- GELEIDE- HONDEN AANGEBODEN DOOR SHELL SEKIYU

De zes maanden oude herdershond „Macoma“ wordt tijdens de plechtigheid door een blinde student geliefkoosd.



De televisiekijkers in Japan hebben onlangs een plechtigheid op hun scherm gezien waarbij drie getrainde blindengeleidehonden door Shell Sekiyu werden aangeboden.

De drie zes maanden oude herdershondjes hadden de namen MACOMA, MARISA en MEGARA gekregen, naar de drie 207.000 tons tankers die door Japanse scheepswerven voor de Shell zijn gebouwd.

Namens de "Seeing Eye" hondenvereniging in Japan werd deze schenking van de Shell in ontvangst genomen door prins en prinses Tamatsu, die zich reeds lang bekommeren om het welzijn van de blinden.

Op het ogenblik zijn er slechts zes vakkundig opgeleide blindengeleidehonden in het gehele Japanse rijk. Dit komt door de hoge kosten die aan het opleiden van de honden verbonden zijn en omdat er slechts één man is die geleidehonden op de juiste wijze kan trainen.

Het was dan ook vooral om deze reden dat vertegenwoordigers van de organisaties voor de blinden zeer verheugd waren toen zij van de heer N. L. Fakes, President van Shell Sekiyu, vernamen dat de Maatschappij de training van nog meer honden voor haar rekening zou nemen.



DE UITERSTEN PASSEREN ELKAAR

Op 26 januari jl. werd te Amsterdam niet alleen het grootste, maar ook het kleinste vaartuig in bedrijf gesteld.

Met het laatste bedoelen wij de nieuwe aanwinst van de Rijkspolitie te Water te Amsterdam: het Rijkspolitievaartuig RP-55, dat gebouwd werd bij de Scheepswerf Gebr. Akerboom N.V. te Leiden.

De RP-55 heeft een lengte van 10,57 meter, een breedte van 3 meter, een maximum diepgang van 1,05 meter en heeft uiteraard geen laadvermogen.

De voortstuwing geschiedt door een DAF-scheepsdieselmotor, die met een vermogen van 120 pk het vaartuig een maximum snelheid geeft van 17 km/uur.

De Wachtmeester der Rijkspolitie 1e kl. J. E. de Jong te Amsterdam vestigde onze aandacht op deze merkwaardige samenloop en zond ons de hiernaast afgedrukte unieke foto, waarvoor wij hem, ook van deze plaats, gaarne onze erkentelijkheid betuigen.

AFSCHEID VAN DE HEER J. C. HUBERT

Op 31 januari jl. heeft de heer J. C. Hubert, laatstelijk werkzaam op sectie DFM/23, de dienst van onze Maatschappij met pensioen verlaten. Namens de heer Rodenburg, die zich buitenslands bevond, werd de heer Hubert de daarop volgende dag, in gezelschap van zijn echtgenote, door onze adjunct-Directeuren, de heren G. den Bakker en L. F. van den Belt, ten afscheid ontvangen.

Na een ongedwongen onderhoud, waarbij ook de heren A. Storm (DFM/23), F. Engels (DFM/21) en C. Westera (DFM/22) aanwezig waren, sprak de heer Den Bakker de scheidende als volgt toe:

„Mevrouw Hubert, mijnheer Hubert.

Zoals reeds velen vóór je, is thans ook voor jou, Hubert, de tijd aangebroken om je loopbaan bij Shell Tankers N.V. te beëindigen en dit afscheid geschiedt op je eigen verzoek op een eenvoudige wijze. Traditiegetrouw heb ik eens in je staat van dienst gekeken om een idee te krijgen waar je in de afgelopen jaren, om precies te zijn sinds 4 juli 1935, zoal gewerkt hebt. Vóór de oorlog diende je onder andere op het m.s. „Selene”, beroemd en berucht zou ik bijna zeggen, en het m.s. „Omala”. Daarna was er een gedwongen verblijf in Holland gedurende de oorlogsjaren. In juli 1945 ging je weer naar zee en deed je op verschillende schepen dienst, waarvan ik hier wil noemen de „Malvina”, „Corilla”, „Cleodora”, „Gemma”, „Ondina” — het beroemde schip uit de oorlogsjaren en voorloper van de hedendaagse „Ondina” —, „Platidia”, „Korenia” en, als sluitstuk, het s.s. „Khasiella”, waarna je op 7 augustus 1957 in wal-dienst overging.

Sinds die tijd heb je je op het terrein van de nieuwbouw en de reparatie bewogen, waar je altijd tot volle tevredenheid je werk gedaan hebt.

Je bent nooit een man van veel woorden geweest, maar de resultaten van je werk waren altijd goed.

De heer Hubert heeft een aandachtig gehoor. V.l.n.r. de heer D. de Lelij (DFM/23), mevrouw A. L. Hubert-Dierx, de heren J. C. Hubert, G. den Bakker (DFM), H. P. Kleiss (DFM/23), J. R. Cupido (DFP/13) en A. H. W. Karelse (DFP/1).



Bij aankomst in het Shell-Gebouw ontving mevrouw Hubert bloemen uit handen van mej. H. M. W. Wensing (DFM/4). Links op de foto v.r.n.l. de heren J. C. Hubert en J. van der Linden (DFP/3).

Wel Hubert, dan rest mij nog je vele en gelukkige jaren in goede gezondheid temidden van je gezin toe te wensen.

Eveneens wil ik mevrouw Hubert in mijn dankwoord betrekken. Veel waren de uren die u 's avonds alleen heeft moeten doorbrengen, wanneer uw man zich ergens op een schip bevond dat nog in de late avonduren moest gaan varen.

Mevrouw Hubert, namens onze Directie dank voor het geduld dat u heeft gehad en ik overhandig u hierbij een klein geschenk.

En wat jezelf betreft Hubert, je collega's op ons kantoor hebben gemeend je nog een aandenken mee te geven aan deze dag en dit heeft de vorm gekregen zoals je die zelf gewenst hebt. Nogmaals Hubert, onze dank voor het vele

goede werk dat je voor onze Maatschappij gedaan hebt."

Het afscheidscadeau dat de heer Den Bakker aan de heer Hubert aanbood, bestond uit een inklapbare werkbank, compleet met bankschroef en spanstukken.

Vervolgens vond in de vergaderzaal op de eerste etage van het Shell-Gebouw de afscheidreceptie plaats, waar velen hun vriend en collega Hubert en diens echtgenote de hand kwamen schudden.

Wij zijn er van overtuigd ook namens zijn vele collega's op de vloot en op het kantoor die helaas niet aanwezig konden zijn te spreken, wanneer wij hem tot in verre toekomst een gelukkig en onbezorgd bestaan met allen die hem dierbaar zijn toewensen.

De heer Hubert voor het laatst temidden van zijn collega's van sectie DFM/21, 22 en 23. Voorste rij v.l.n.r. de heren J. F. Schleicher, P. Driessen, J. van Duuren, A. C. van Spijk, P. de Leeuw van Weenen, H. P. Kleiss, M. van Dijk, D. P. de Ridder, J. B. M. Ouwens, D. de Lelij. Achterste rij v.l.n.r. de heren C. Westera, J. P. Dröge, A. Storm, F. Engels, N. Coors.





V.l.n.r.: mevrouw J. A. Ankerman-Lazonder, 2e werktuigkundige J. L. van der Rijst, gezagvoerder J. Ruyg, 1e stuurman P. J. F. de Beus en hoofdwerktuigkundige H. W. Bosman.

V.l.n.r.: radio-officier J. H. Boekelman, 2e stuurman W. Kalkman, 5e werktuigkundige R. Bos, gezagvoerder J. Ruyg, 3e werktuigkundige P. A. Ankerman, 5e werktuigkundige A. P. Grootenboer, II. stuurman F. T. J. van Manen en II. werktuigkundige J. P. P. van Alebeek.



AFSCHIED VAN KAPITEIN RUYG

aan boord van het s.s. „SEPIA”

Daar kapitein J. Ruyg in Kaapstad afgelost zou worden en er tevens een eind zou komen aan zijn zeemansloopbaan, werd door hem een afscheidsparty georganiseerd, die op 11 januari jl. gehouden werd in de rooksalon van ons — zijn laatste — schip, het s.s. „Sepia”.

Aangezien men dit feit niet ongemerkt voorbij wilde laten gaan, werd hem na een hartelijke toespraak van de eerste stuurman een afscheidscadeau overhandigd.

Dit cadeau bestond uit een enveloppe met inhoud voor het aanschaffen van een hobbyset, bijeengebracht door aan- en inmiddels afwezige officieren.

Tevens ontving hij een ingelijste pentekening van het schip, die indertijd gemaakt werd door vierde stuurman Franken, met daaromheen de door mevrouw Ankerman geborduurde namen van bovenbedoelde officieren. Deze beide cadeaus werden door kapitein Ruyg met zichtbare dankbaarheid in ontvangst genomen.

Na een langdurig en gezellig samenzijn kwam tenslotte ook aan deze party een eind.

Wij wensen kapitein Ruyg en zijn familie nog vele en gelukkige jaren toe.

Officieren s.s. „Sepia”

Van deze plaats wil ik ook allen, die ik niet persoonlijk heb kunnen bedanken voor het cadeau dat ik bij mijn afscheid aan boord van de „Sepia” mocht ontvangen, mijn heel hartelijke dank betuigen.

De tekening van de „Sepia” heeft inmiddels een ereplaats in mijn huiskamer gekregen, terwijl ik de hobbyset al in gebruik heb genomen. Beide zullen mij steeds met de meest prettige herinneringen doen terugdenken aan u allen en mijn laatste schip.

J. Ruyg

AFSCHIED

VAN ONZE GEPENSIONEERDEN

Op 9 februari jl. werd door onze Directie een afscheidsreceptie gehouden voor de gepensioneerden van onze vloot die de dienst van de Maatschappij in de afgelopen maanden met pensioen hebben verlaten. De receptie vond plaats in de lunchkamer op de 9e etage van het Shell-Gebouw.

Ditmaal betrof het de gezagvoerders C. Cupido, G. Hoving, J. Ruyg, G. W. Verboom en A. Verkerk, en de hoofdwerktuigkundigen H. van Manen, P. D. J. H. Slegtenhorst, B. C. Smit, P. Taconis en P. J. van der Waals.

Van kapitein D. J. E. Boonstra, die eveneens voor de receptie was uitgenodigd, was bericht ontvangen dat hij tot zijn spijt verhinderd was aanwezig te zijn.

Tijdens het zeer geanimeerde samenzijn sprak onze Directeur, de heer D. Rodenburg, het volgende afscheidswoord uit:

„Dames en Heren.

De tweede helft van 1967 ligt al weer enige tijd achter ons en zoals gebruikelijk hebben wij u allen verzocht hier aanwezig te zijn, teneinde afscheid te nemen van een aantal van onze gezagvoerders en hoofd-



werktuigkundigen in verband met het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd.

Ook kapitein Boonstra behoorde tot de genodigden, maar het „zalig niets doen” is hem zó spoedig te machtig geworden, dat hij reeds weer zee heeft gekozen en daardoor tot zijn spijt hier niet aanwezig kan zijn. Dat deze afscheidsreceptie pas nu wordt gehouden, vindt zijn oorzaak in het feit dat onze vloot in de loop van januari met een tweetal schepen werd uitgebreid. Door de onzekerheid die ten aanzien van de opleveringsdata van deze vlooteenheden bestaan heeft, wilden wij het tijdstip voor deze receptie niet op een vroegere datum vaststellen, aangezien de kans dan groot was geweest dat velen van het thans aanwezige walpersoneel verstek hadden moeten laten gaan.

Voor nu het gaat om een zo grote groep „vooroorlogse” officieren — waarvan er na u zowel letterlijk als figuurlijk nog slechts een goed dozijn overblijft — achtten wij dit voldoende reden deze receptie naar februari te verschuiven.

Dat deze samenkomst een feestelijk tintje heeft, betekent allermindst dat wij met vreugde afscheid van u nemen. Integendeel, met lede ogen zien wij zo vele jaren ervaring voor onze vloot verloren gaan, een ervaring die vooral in deze periode van snelle vlootuitbreiding node gemist kan worden. Echter is de rust na de waardevolle diensten die aan onze Maatschappij werden bewezen door u ten volle verdiend en u van harte gegund.

De gehele groep waarvan wij thans afscheid nemen, heeft gedurende de oorlogsjaren gevaren en op deze wijze haar steentje bijgedragen tot de uiteindelijke geallieerde overwinning.

Maar ook in de afgelopen decennia werd — door de vele veranderingen op nautisch- en technisch gebied — niet zelden een zware wissel getrokken op uw bekwaamheden en aanpassingsvermogen, en de wijze waarop deze wissel door u is gehonoreerd maakt onze waardering des te groter. Ik zou tekort schieten als ik mijn dank niet tevens uitstrekke tot uw echtgenoten. Het is genoegzaam bekend, dat een goed „thuisfront” van het grootste belang is om onze officieren in staat te stellen hun werkzaamheden aan boord met de nodige rust te vervullen.

De dames hebben vaak alleen gestaan voor de grote zorgen en de dagelijkse besommeringen van het gezin. Voor hen ook mijn grote waardering.

Er wordt wel eens beweerd, dat het voor velen niet eenvoudig is van actieve dienst over te schakelen op pensioen. Ik wil daarom de wens uitspreken dat u — zoals u dat met betrekking tot de achter u liggende loopbaan is gelukt — ook van de komende jaren een volledig succes zult maken.

Mag ik u allen tenslotte uitnodigen nog enige tijd bijeen te blijven en met mij het glas te heffen op dit afscheid, waaraan ik de verwachting toevoeg u nog vele malen in de geregelde CNOOKS-bijeenkomsten te zullen ontmoeten.”

Foto genomen tijdens de toespraak van de heer Rodenburg. V.l.n.r.: E. van 't Slot - chef DFP/12, A. Storm - chef DFM/23 (gedeeltelijk zichtbaar), G. P. Beekman - chef DFM/12, J. Ruyg - gezagvoerder, mevrouw L. Ruyg-Iflé, mevrouw L. J. Slegtenhorst-den Boer, P. D. J. H. Slegtenhorst - hoofdwerktuigkundige, H. van Manen - hoofdwerktuigkundige, mevrouw M. J. van Manen-van der Plas, J. C. W. Schuller tot Peursum - chef DFP/2, mevrouw A. Smit-Kloos, B. C. Smit - hoofdwerktuigkundige, M. de Jong - hoofd afd. Financiën en Administratie (DFF), G. H. van Leeuwen - chef DFP/11, mevrouw N. J. J. van der Waals-Elenbaas, P. J. van der Waals - hoofdwerktuigkundige, P. Taconis - hoofdwerktuigkundige, mevrouw E. J. Taconis-Gerrits, mevrouw G. Verboom-Arpeau, J. R. Cupido - chef DFP/13, G. W. Verboom - gezagvoerder (gedeeltelijk zichtbaar), A. Verkerk - gezagvoerder en mevrouw J. A. Verkerk-Spijker.

Na de toespraak van de heer Rodenburg werd druk nagepraat, waarvan onderstaande foto blijk geeft. V.l.n.r. kapitein G. W. Verboom, kapitein G. Hoving, hoofdwerktuigkundige P. J. van der Waals en mevrouw N. J. J. van der Waals-Elenbaas. Links op de achtergrond: de heer G. P. Beekman, chef DFM/12.



CURSUS BRANDBEVEILIGING

VOOR SPAANSE ZEELIEDEN

Enige weken geleden volgden twee groepen Spaanse zeevarenden, in dienst van Shell Tankers N.V., aan de Bedrijfschool van Shell Nederland Raffinaderij N.V. te Pernis, een eendaagse cursus in brandbeveiliging aan boord.

Sinds jaar en dag is in het programma voor de vele cursussen die aan de Bedrijfschool worden gegeven een ruime plaats ingeruimd voor de onderwerpen Veiligheid, Brandpreventie, Brandbestrijding, enz. In het speciaal daarvoor ingerichte veiligheidslokaal hebben reeds talloze cursisten een inzicht gekregen in het hoe en waarom van veilig werken en alles wat daarmee samenhangt. Ook cursisten van buiten de raffinaderij, en wij denken in dit geval aan de officieren en bemanningsleden van Shell Tankers N.V., hebben al sinds meer dan 10 jaar een vaste plaats op het cursusprogramma.

Nog vrij nieuw is de cursus Brandbeveiliging aan boord, voor Spaanse opvarenden van Shell-tankers, die vanzelfsprekend in het Spaans moet worden gegeven. In nauwe samenwerking tussen de heer Van der Werf, Veiligheidsinspecteur van Shell Tankers, de heer Van Wijk, Veiligheidsdocent aan de bedrijfschool en de heer Muller, DFP/12 — als tolk voor de Spaanse vertaling van de tekst — is een cursus tot stand gekomen die door de heer Muller op de band is ingesproken. Door de heer Ouwens van de fotografische dienst

van Shell Nederland Raffinaderij N.V. werd vervolgens een serie van ongeveer 100 fraaie kleurendia's gemaakt, die de gesproken tekst in beeld brengen. Via een projector gekoppeld aan een bandrecorder worden deze dia's vertoond en wordt gelijktijdig de tekst ten gehore gebracht. Op deze wijze is een zeer duidelijke en vooral ook goed aansprekende cursus ontstaan, die de cursisten van het begin tot het eind weet te boeien.

De foto's tonen het interieur van het veiligheidslokaal van de Bedrijfschool van Shell Pernis. Op de linker foto: een aantal cursisten van de „Camitia” en (staande v.r.n.l.) de heren A. van Wijk - veiligheidsdocent van de Bedrijfschool, J. C. Muller (DFP/12) - die als tolk optrad en E. van der Werf (DFM/11) - veiligheidsinspecteur van Shell Tankers N.V. De geprojecteerde dia op de rechter foto laat zien dat een oliebrand niet met een volle straal gelust kan worden.

Theorie en praktijk

Voor de vijfde maal kwam op woensdag 17 januari jl. een groep Spanjaarden naar Pernis. Het waren tien opvarenden van

de tanker „Camitia”, die op dat moment werd schoongemaakt bij Tankercleaning in Schiedam.

Na een kort welkomstwoord door de heer Muller kon het licht worden uitgedraaid en de apparatuur in werking worden gesteld. De tekst en de dia's waren zoveel mogelijk afgestemd op het leven en werken aan boord van een tanker. Met regelmatige tussenpozen werden korte onderbrekingen ingeïast, waarin de heer Van Wijk via wat praktijkproefjes het getoonde nog eens kon onderstrepen, terwijl veiligheidsinspecteur Van der Werf en tolk Muller van die gelegenheid gebruik maakten de zaak wat nader toe te lichten en vragen te beantwoorden.

Het was duidelijk dat de cursisten deze vorm van lesgeven in hun eigen taal zeer op prijs stelden. Na de lunch vertrokken zij naar Europoort, waar gelegenheid was het geleerde in praktijk te brengen en een „echte” brand te blussen.

De volgende ochtend arriveerde de andere helft van het Spaanse personeel van de „Camitia” om op dezelfde wijze te worden onderwezen in dit, vooral op tankers zo belangrijke, onderwerp. Een jaar lang zullen deze mannen aan boord blijven dienstdoen van de „Camitia”. Wij wensen hun toe dat ze het geleerde wat betreft Brandpreventie zodanig in praktijk zullen brengen dat zij hun vaardigheid in brandblussen niet nodig zullen hebben.



CURSO PARA TR

Hace algunas semanas tripulantes españoles N.V. pasaron un día en la Refinería de Shell para ser instruidos en los secretos de la prevención de incendios. Desde hace varios años cursos que se dan en esta escuela comprenden amplios temas como son: la prevención de incendios, distintos tipos de incendios, muchos cursos del tiempo, especialmente adaptados para el trabajo más seguro y que se relaciona con ello. En la escuela de empresa pertenecen a la planta de Shell. A título de ejemplo el curso especial para los tanqueros que navegan bajo bandera española que ya desde hace años lleva ocupando el horario de la escuela. A una fecha más reciente se dio una instrucción de prevención de incendios a bordo de barcos petroleros españoles de la Shell como es natural, se dio en castellano. Este curso es el resultado de la estrecha colaboración de los señores Van der Werf y Muller, instructor de la escuela de empresa, y de los señores de Shell Tankers N.V. que han





El artículo siguiente se ha reproducido de la revista „Onder de Vlam” para el personal de „Shell Nederland Raffinaderij N.V.”, y de la „Shell Nederland Chemie N.V.”.

PREVENCIÓN DE INCENDIOS PARA LOS TRIPLICANTES ESPAÑOLES

Los grupos de Shell Tankers a escuela de Shell en Pernis acerca de los incendios. Los múltiples cursos de la escuela de prevención sobre seguridad laboral, los métodos de prevención, etc. Son cursos que en el local de la escuela que ha sido organizado para este fin, donde los cursantes deben estar en un ambiente de aprendizaje.

intérprete y que se ha encargado de la traducción al español del curso, así como de su grabación en cinta. Entretanto el Sr. Ouwens del servicio fotográfico de la refinería había hecho una serie de unas cien magníficas diapositivas que sirven de ilustración del texto hablado. Con ayuda de un proyector automático conectado a, y que funciona simultáneamente con una cinta magnetofónica, se proyectan las imágenes, acompañadas del texto correspondiente. De esta manera se ha logrado un curso muy instructivo que no deja de cautivar a los asistentes del comienzo hasta el fin.

Las instantáneas muestran el interior del local de instrucción de seguridad de la escuela de empresa. De izquierda a derecha, en la foto izquierda, los cursantes del „Camitia”: D. Francisco Costa, D. Celestino Rodríguez, D. José Guisande, D. Alfonso Guisande, D. Manuel Rodríguez, D. Constantino Boo, D. Manuel Pardellas, y los señores A. van Wijk, J. C. Muller y E. van der Werf. La imagen proyectada en la foto derecha subraya que es imposible extinguir incendios de petróleo si se echa el agua con el chorro espeso.

Teoría y Práctica

El día 17 del pasado mes de enero fue la quinta vez que un grupo de diez tripulantes españoles visitó la escuela de empresa de la refinería. Formaban parte de la tripulación del buque petrolero „Camitia” que entonces estaba atracado al muelle de la Tankercleaning N.V., en Schiedam donde se efectuaba la limpieza de los tanques de carga.

Habiendo el Sr. Muller formulado unas palabras de bienvenida, se apagaron las luces y se dió comienzo a la instrucción, poniéndose en marcha el magnetofon y el proyector. Tanto la conferencia como las imágenes proyectadas estaban basadas, en la medida de lo posible, en la vida de a bordo de un petrolero. A intervalos regulares se paraba la cinta para permitir al Sr. Van Wijk ilustrar lo expuesto con algunos ensayos prácticos, mientras que los señores Van der Werf y Muller se aprovechaban de las interrupciones para aclarar la materia y responder a las preguntas formuladas por los tripulantes.

Se veía claramente que los cursantes apreciaban mucho este forma de instrucción en su propio idioma. Después del almuerzo el grupo se trasladó a la refinería de Europoort donde cada uno de los tripulantes tuvo la ocasión de poner en práctica los conocimientos que había adquirido por la mañana y de manejar los aparatos contraincendios.

Al día siguiente el segundo grupo de 9 tripulantes del „Camitia” visitó, a su vez, la escuela de empresa para ser instruidos en la misma forma sobre la prevención de incendios que reviste una importancia capital para la vida de a bordo de los tanqueros.

Durante un año los tripulantes del „Camitia” prestarán sus servicios a bordo de este barco. Ojalá resulten tan expertos en la prevención de incendios que nunca se vean obligados a poner en práctica sus conocimientos del equipo contraincendios.



NIEUWE RIJNMOND WEGWIJZER (bijlage 1)

Sedert 10 februari jl. is de Rotterdamse Metro, die het Centraal Station en het Zuidplein v.v. verbindt, in bedrijf. De ritduur is ongeveer 12 minuten en er wordt gereden met een frequentie van 3 tot 5 minuten. Als gevolg van het in bedrijf stellen van de Metro zijn een aantal wijzigingen aangebracht in de tram- en autobuslijnen van de R.E.T. en R.T.M. Een pamflet waarin de nieuwe nummering en de routes van de verschillende lijnen — alsmede enige vertrektijden van de Metro — zijn opgenomen, is inmiddels naar onze schepen gestuurd.

Voor opvarenden van en bezoekers aan onze schepen is autobuslijn 63 van belang; deze buslijn onderhoudt de verbinding tussen het Zuidplein en Hoogvliet v.v. De bus stopt o.a. bij halte Aveling (gelegen recht tegenover de Petroleumweg). De gemiddelde frequentie voor beide rijrichtingen is ongeveer 10 minuten. De rit Zuidplein - halte Aveling duurt circa 20 minuten.

Autobuslijn 78, die de verbinding Hoogvliet (Oude Wal)-Schiedam (Emmaplein) v.v. verzorgt, is gehandhaafd, maar rijdt nu onder No. 50. Deze buslijn heeft twee routes: route 1 via Station Vlaardingen-Oost en Station Schiedam met een ritduur van ongeveer 27 minuten en route 2 via Station Schiedam met een ritduur van ongeveer 22 minuten; zoals bekend, stopt deze bus eveneens bij halte Aveling.

Op het traject Hoogvliet-Schiedam gelden de volgende rijtijden:

- op werkdagen van 06.10-19.10 uur een 30 minuten-dienst;
- op werkdagen van 19.10-00.10 uur een 60 minuten-dienst;
- op zondagen om 08.00 uur eerste rit;
- op zondagen van 08.40-23.40 uur een 60 minuten-dienst;
- op zondagen om 24.00 uur laatste rit.

Op het traject Schiedam-Hoogvliet gelden de volgende rijtijden:

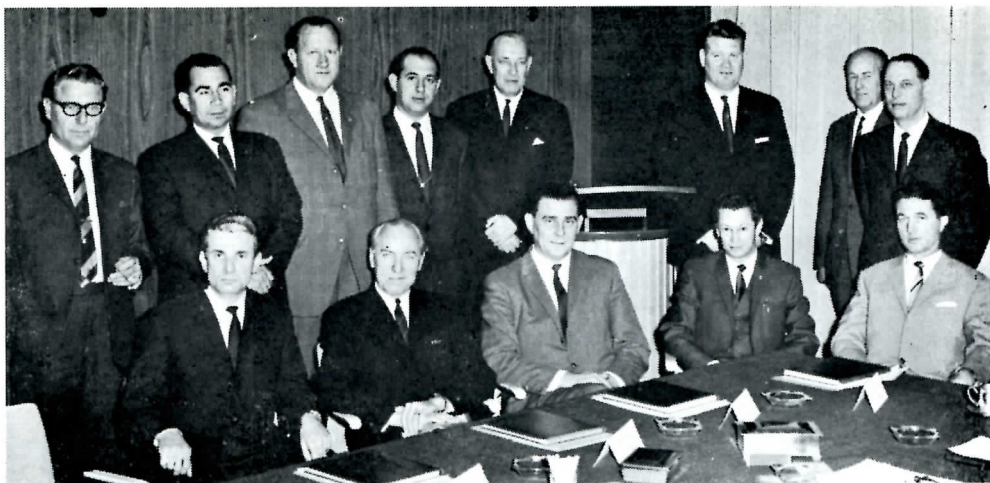
- op werkdagen van 05.57-18.57 uur een 30 minuten-dienst;
- op werkdagen van 18.57-22.57 uur een 60 minuten-dienst;
- op werkdagen om 24.02 uur laatste rit;
- op zondagen van 07.27-23.27 uur een 60 minuten-dienst;
- op zondagen om 24.00 uur laatste rit.

Van deze gelegenheid hebben wij gebruik gemaakt de Rijnmond-wegwijzer aan de huidige situatie aan te passen. Een exemplaar ervan treft u als bijlage in dit nummer aan.

11e ORIËNTATIEBIJENKOMST VOOR GEZAGVOERERS EN HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN DIE OP 16 FEBRUARI JL. IN HET SHELL-GEBOUW WERD GEHOUDEN

Zittend v.l.n.r.: de heren E. H. Brameijer - Gezagsvoerder, D. Rodenburg - Directeur, J. H. M. Hanssen - Hoofdwerktuigkundige, W. Th. Spier - Gezagsvoerder, H. J. Melse - Hoofdwerktuigkundige.

Sttaande v.l.n.r.: de heren G. den Bakker - adjunct-Directeur, C. L. Fehrmann - Hoofdwerktuigkundige, A. Buren - Hoofdwerktuigkundige, G. J. Visscher - Hoofdwerktuigkundige, L. F. van den Belt - adjunct-Directeur, D. Gooris - Hoofdwerktuigkundige, J. R. Cupido - Chef DFP/13, M. de Jong - Hoofd van de Afdeling Financiën en Administratie.



UITREIKING DUIZENDSTE SCHEEPSKOKSDIPLOMA

Op donderdagmiddag 8 februari jl. vond in de Vakschool voor Bakkerij- en Hotelpersoneel te Rotterdam de officiële uitreiking plaats van het 1000ste scheepskoksdiploma, dat sedert de instelling van de koksopleiding voor bevarenen in 1949 werd uitgereikt.

Ter gelegenheid van deze heuglijke gebeurtenis was een groot gezelschap, w.o. uiteraard alle geslaagden van de afgelopen cursus, het bestuur van de opleiding, de vaste docenten, de heren Nollkaemper (vertegenwoordiger van de Inspecteur-Generaal v/d Scheepvaart), Van Kessel (Raad van Bestuur voor de Zeevaart), alsmede vele vertegenwoordigers der Rederijen aanwezig in het restaurant van de school aan de Rauwenhoffstraat te Rotterdam.

Hoewel alle aanwezigen op de hoogte waren van het feit dat de toekomstige bezitter van het 1000ste koksdiploma zich onder de 16 geslaagde cursisten moest bevinden, was zijn naam eerst bekend geworden tijdens de aan de

diploma-uitreiking voorafgaande lerarenvergadering ter vaststelling van de einduitslag.

Groot was voor onze Maatschappij dan ook de verrassing toen bleek dat de heer C. F. van der Ende — 2e kok/bakker in dienst van Shell Tankers N.V. — zich de gelukkige mocht noemen.

Behalve de verklaring voor het begeerde diploma (de heer Van der Ende zal eerst in het bezit van het diploma worden gesteld zodra hij voldoet aan de gestelde eisen ten aanzien van leeftijd), werd hem tevens nog namens het bestuur van de opleiding een fraaie, uit edele houtsoorten vervaardigde sigarettendoos aangeboden ter herinnering aan deze jubileum-uitreiking.

Vanaf deze plaats zouden wij de heer Van der Ende nogmaals onze hartelijke gelukwensen willen aanbieden en daarbij de wens uitspreken dat tijdens zijn dienst aan boord alle opvarenden zullen kunnen profiteren van hetgeen de

scheepskok Van der Ende op de cursus geleerd heeft en in de praktijk op tafel brengt.

De heer Kuin, die namens de gecommitteerde van de Raad van Bestuur voor de Zeevaart de diploma-uitreiking leidde, herinnerde er in zijn openingswoord aan dat het bijna 10 jaar geleden is dat een kokscursus voor bevarenen in het leven werd geroepen, nadat in Seattle in het jaar 1946 op internationaal niveau afspraken waren gemaakt om te komen tot betere kwaliteit en bereiding van de voeding aan boord van Koopvaardij-schepen.

Artikel 37a van het Schepelingenbesluit bepaalt dan ook dat aan boord van passagiers- en vrachtschepen van 1000 BRT en meer een gediplomeerd scheepskok moet zijn belast met de bereiding van de voeding.

Aangezien voor wat betreft de Nederlandse Koopvaardij er nog steeds een grote behoefte bestaat aan gediplomeerde koks, is er tot dusverre nog elk jaar op verzoek van de Bonden van Werkgevers door de Inspecteur-Generaal voor de Scheepvaart algemene vrijstelling verleend van dit artikel in het Schepelingenbesluit. Voor Nederland werd destijds de organisatie van de opleiding ter verkrijging van het erkende diploma als scheepskok in handen gelegd van de Raad van Bestuur voor de Zeevaart. Nadat in 1949, met medewerking van de Rotterdamse Huishoudschool, de eerste cursus voor bevarenen van start was gegaan in het Zeemanshuis aan de Veerhaven te Rotterdam, zijn er vele koks in het bezit van het diploma gekomen.

In 1963 werd uit praktische overwegingen en in overleg met de Vereniging „De Technische School” besloten de koksopleiding onder te brengen in de Vakschool voor Bakkerij- en Hotelpersoneel te Rotterdam, die daartoe zowel



Een kijkje in het voorlopig nog in gebruik zijnde praktijklokaal-koken aan de Rauwenhoffstraat.

voor wat betreft accommodatie als deskundige staf alle faciliteiten bood, terwijl het Bestuur genegen was de opleiding over te nemen.

Gedurende een tot voor kort circa 10 weken durende opleiding wordt er les gegeven in de theorievakken zoals warenkennis, voedingsleer, hygiëne, proviand-administratie, keukentheorie en wordt er voorts praktisch onderricht gegeven in de onderdelen keukenpraktijk, broodbakkerij, patisserie, slagerij.

In de loop der jaren is er veel gedaan ter verbetering van de opleiding; zo werden bijvoorbeeld in 1964 de praktijklessen-slagerij overgebracht naar de Vakschool voor het SVO (Slagersvakonderwijs), hetgeen voor de cursisten een enorme verbetering betekende, daar zij vóór die tijd praktijk moesten opdoen bij een hun daartoe aangewezen particulier slagersbedrijf. Voorts heeft de Directeur van de school bij voortdurende getracht om met inachtneming van de bestaande dagopleidingen aan de school tot een meer efficiënt lesrooster voor de kokscursus te komen, hetgeen er zeer onlangs toe heeft geleid dat de koksopleiding kon worden teruggebracht van 10 tot circa 5 weken, zonder dat enige concessie moest worden gedaan aan de gestelde eisen ten aanzien van de opleiding. Jammer genoeg zijn de opleidingen aan de Vakschool verspreid over een 2-tal oudere schoolgebouwen in Rotterdam, hetgeen zowel voor docenten als cursisten veel ongerief met zich brengt. Met verlangen wordt dan ook door het Schoolbestuur, Directeur, docenten en vele anderen uitgekeken naar het tijdstip (de verwachting is eind 1969) waarop het voor de School bestemde gedeelte van het Mammoet-Scholen-Complex — in aanbouw achter het Shell-Gebouw te Rotterdam — in gebruik zal kunnen worden genomen. Al zou het volgens vele leraren alleen maar zijn voor de met de modernste apparatuur uitgeruste keukens en praktijklokalen waarover men daar zal kunnen beschikken.

In dit bestek willen wij niet nalaten te vermelden dat men in Rederskringen unaniem van mening is dat bijna 10 jaar koksopleiding enorm veel heeft bijgedragen tot verbetering van de vakbekwaamheid van onze koks, hetgeen merk-



Scheepskok C. F. van der Ende wordt van achter de bestuurstaaf gelukgewenst . . .

baar tot uitdrukking is gekomen in een betere leefbaarheid aan boord van de schepen.

De Directeur van de Vakschool — de heer M. Husken — beëindigde deze bijzondere bijeenkomst in de Rauwenhoffstraat met een toespraak tot alle geslaagden, waarin hij onder meer tot uitdrukking liet komen dat een gediplomeerd kok nog geen goed kok behoeft te zijn. Hij sprak echter de verwachting uit dat alle geslaagden eerstdaags in de praktijk aan boord, even veel interesse en belangstelling voor hun vak aan de dag zouden leggen, als dit voor elk van hen tijdens de duur van de cursus op de school het geval is geweest. Voorts bedankte de heer Husken de nieuw-gediplomeerde koks nog voor de wijze waarop zij zich als oudere

„bevarenen” voor de korte duur van de opleiding weer hadden aangepast aan de tijd van de schoolbanken en wenste hij allen veel succes toe in de toekomst.

Wij zouden dit artikel over koks en diploma's willen besluiten met onderstaande lijfspreuk van de heer Husken, die hij ook deze keer alle geslaagden voor ogen hield, terwijl hij hen inspireerde om het ambachtelijke in het koksvak in ere te houden.

*Die 't ambagt wel verstaet,
Daar hij van leven moet,
En dan niet wel alleen,
Maar wel en gheerne doet,
Beleeft het grootst geluck,
Dat ymand kan begheeren . . .*

AANGESTELD ALS GEZAGVOERDER



H. BARTH
per 14.2

AANGESTELD ALS HOOFD- WERKTUIGKUNDIGE



G. J. VISSCHER
per 28.1

BEVORDERD TOT ONDEROFFICIER



B. WOLVEN
wachtassistent
per 12.2



R. BAKKER
2e pompman/bankwerker
per 14.2

Engeland ging over op Midden-Europese tijd

Engeland heeft het systeem van zomer- en wintertijd verlaten en is in de nacht van 17 op 18 februari jl. overgegaan op Midden-Europese tijd. Sedertdien zal er geen verschil meer zijn tussen Engelse en Nederlandse tijd.

In het januari-nummer van dit blad werd de instelling van een „Rotterdamse” Ideeënbus-commissie bekend gemaakt, welke Commissie inmiddels op 31 januari jl. haar eerste vergadering heeft gehouden.

Er werden zes inzendingen besproken, welke alle betrekking hadden op nautische of technische onderwerpen.

Daar de heer Rodenburg niet aanwezig kon zijn, werd de vergadering geleid door de adjunct-Directeur, de heer G. den Bakker, terwijl kapitein F. van Tongeren en de heer L. Kerstens als Commissie-leden aanwezig waren voor nautische respectievelijk technische zaken.

Twee ideeën werden beloond met f 50.— elk, van welke inzendingen wij hieronder een beschrijving laten volgen.

- 1) Idee No. 315 van kapitein D. Jongeneel betreffende „Rookvoorschriften”.

Kapitein Jongeneel ontwierp een systeem waarbij het kenbaar maken van de plaatsen aan boord waar onder bepaalde omstandigheden al dan niet gerookt mag worden, geschiedt door middel van kleur-coderingen.

Aan elke kleur (in het hier besproken systeem groen, rood en dubbel rood) zijn bepaalde rookvoorschriften verbonden, welke kort en duidelijk aangeven in welke delen van het schip gerookt mag worden; voor alle niet genoemde plaatsen geldt dan een permanent rookverbod, uiteraard zolang de desbetreffende kleurencode getoond wordt (bijvoorbeeld door middel van vlaggen of gekleurde strips).

De desbetreffende afdeling in het Londense kantoor maakt thans een studie van het gehele complex van rookvoorschriften, in welke studie het ontwerp van kapitein Jongeneel wordt betrokken.

De bedoeling is uniforme rookvoorschriften

samen te stellen welke zonder meer aan boord van alle Groepsschepen gehanteerd kunnen worden, ongeacht de nationaliteit van de bemanning.

- 2) Idee No. 320 van 2e stuurman W. Roselaar betreffende „Administratie voor Kaartcorrecties”.

De heer Roselaar heeft veel aandacht geschonken aan de werkzaamheden welke zijn verbonden aan het corrigeren van zeekaarten. Als gevolg hiervan heeft hij enige denkbeelden op schrift gesteld, welke nog verdere vereenvoudiging van genoemde werkzaamheden beogen. Het is echter niet mogelijk in kort bestek dit idee in detail te beschrijven; wij willen volstaan met twee punten te vermelden welke algehele praktische toepassing van dit voorstel verhinderen.

Ten eerste vereist het ontwerp dat extra werkzaamheden in de organisatie van het Londense kantoor dienen te worden verricht, terwijl uniformiteit in de werkwijze aan boord van zowel Nederlandse en Britse Groepsschepen geboden is.

Deze uniformiteit is in het huidige stadium niet te bereiken, daar Shell Tankers (U.K.) Ltd. het door ons toegepaste systeem niet volgt. Aan boord van de Britse schepen worden nog steeds alle zeekaarten tijdens de reis bijgewerkt, terwijl zoals bekend aan boord van onze schepen slechts dié kaarten worden gecorrigeerd welke voor de reis gebruikt worden; tijdens het dokken wordt de complete set bijgewerkt door Observator.

Ten tweede stelt inzender voor, de Britse Admiralty te verzoeken haar berichtgeving inzake „navigational warnings” en de „P”- en „T”-berichten voor elk vaargebied respectievelijk elk bericht op aparte bladen van het boekje te laten drukken.

Gezien het feit dat de „Admiralty” zich uitsluitend bezighoudt met berichtgeving en niet geïnteresseerd is in verbeteringsystemen, zou een verzoek van onze Maatschappij alléén voor (in dit verband gezien) een klein aantal schepen zeker niet ingewilligd worden.

Hierbij dient bedacht te worden dat de „Admiralty” alle gegevens gratis en op een zeer overzichtelijke wijze verstrekt.

In verband met het omvangrijke karakter van deze ideeënbusbijdrage werd inmiddels aan inzender verzocht een en ander bij gelegenheid op kantoor nader te bespreken. Het ligt in de bedoeling de heer Roselaar te verzoeken voor één der volgende nummers van dit blad een artikel over dit onderwerp samen te stellen.

HET M.S. „NISO” HAD „VERSTEKELING” AAN BOORD



Toen de „Niso” zich medio februari op de Atlantische Oceaan ter hoogte van de Canarische Eilanden bevond op weg naar Europoort, liet een hoge overslaande golf een kleine haai en een zeeschildpad op het dek achter.

De haai, die het zwembad als leefruimte kreeg toegewezen, haalde de reis niet, ondanks voeding met vliegende vissen, die eveneens aan boord gespeeld waren.

De zeeschildpad, die het beter verging, werd in het inmiddels met zeewater gevulde bad van het scheepshospitaal gedeponeerd, waar het dier voor de rest van de reis liefderijk werd verzorgd.

Bij aankomst in Europoort droeg de gezagvoerder van de „Niso”, kapitein B. van Bon, op 20 februari jl. de schildpad over aan de heer M. van Winden van Diergaarde Blijddorp, waar de enige zeeschildpad die men in het aquarium bezat nu een kameraad krijgt.

Foto: Fotobureau C. Kramer, Rotterdam



De „Shell Manaure” - ex s.s. „Genota” van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, welbekend bij velen onzer oudere officieren — op weg naar haar laatste rustplaats: Simons Scheepssloperij N.V. te Rotterdam, waar het schip 19 oktober jl. aankwam.

Foto: F. Stigter

AFSCHEID VAN DE HEER G. H. VAN VEEN

Directeur Gemeentelijke
Hogere Zeevaartschool
te Rotterdam

Op 1 augustus 1968 zal de heer G. H. van Veen, directeur van de Gemeentelijke Hogere Zeevaartschool te Rotterdam, de school wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd verlaten. Hij zal dan een belangrijk deel van zijn leven hebben gewijd aan het zeevaarkundig onderwijs.

Immers, vóór zijn benoeming in Rotterdam was hij directeur van de Gemeentelijke Hogere Zeevaartschool te Scheveningen, welke aanstelling hij aanvaardde na een periode van 14 jaar als 2de officier-leraar aan de Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam. De heer Van Veen geniet grote bekendheid bij talrijke gezagvoerders en stuurlieden van de Nederlandse Koopvaardij, die hun studie hebben volbracht aan een van de scholen waaraan hij verbonden was.

Ongetwijfeld zullen velen ermeê instemmen dat hem, nu hij zijn functie binnenkort gaat neerleggen, een tastbare herinnering aan zijn veeljarige loopbaan wordt aangeboden.

Deze aanbieding zal plaatsvinden op **woensdag 19 juni a.s.**, tijdens een bijeenkomst welke te 14.45 uur aanvangt in de recreatiezaal van de Gemeentelijke Hogere Zeevaartschool, Pieter de Hoochweg 129 te Rotterdam.

Alle oud-leerlingen van de heer Van Veen zijn van harte welkom op deze bijeenkomst.

Zij, die willen deelnemen aan het aan te bieden afscheidsgeschenk, worden bij dezen gaarne uitgenodigd **vóór 1 mei a.s.** hun bijdrage over te maken op postrekening no: 28.69.43 ten name van P. A. H. Polak te Rotterdam, of op postrekening no. 44.00.76 ten name van A. M. van Weele te Schiedam, onder vermelding „Afscheidscadeau”.

Correspondentie-adres: P. A. H. Polak, Bergsingel 87b, Rotterdam-11.

Het Comité van Oud-Leerlingen en Leerlingen der Gem. Hogere Zeevaartschool - Rotterdam.



De heer G(odard) A. Kal, Chef der Groeten Afdeling van Radio Nederland Wereldomroep, tijdens zijn wekelijkse praatje voor de lunch in een der zalen van Grand Hotel „Gooiland” te Hilversum. Zijn gehoor bestond ditmaal uit familieleden

van opvarenden van onze tankschepen „Atys”, „Katelysia” en „Viana”. De foto werd namelijk genomen op donderdag 22 februari jl., toen het „Schip van de Week”, zoals gebruikelijk op de vóór de laatste vrijdag van de maand, de Shell-vlag in top had.

Foto: J. H. C. Vermeulen, Hilversum

WIJ SPRAKEN MET:

tweede werktuigkundige

A. de CONINCK

Er was eens een jongen van amper 16 jaar die in zijn vakantie de goudsmid in zijn woonplaats als hulpje diende bij het maken van gouden oorijzers. U weet wel, die mooie torentjes aan beide kanten van de witte kappen zoals de vrouwen die in Zeeland dragen. Na enige tijd was hij zeer bedreven in dit handwerk en verlangde hij er naar grotere dingen te maken. Maar goud is duur en daarom begon hij met stukken oud ijzer en loden pijpen te knutselen. Onder zijn vaardige handen ontstonden heel mooie, tot de verbeelding van de mensen sprekende, figuren. Sommige daarvan niet „ontbloot” van humor, zoals een vrouwenfiguurtje dat een nogal wufte jongedame voorstelde. Aan ideeën ontbrak het hem niet. Hij zwierf later namelijk op een groot olieschip de wereld rond en kwam daardoor in allerlei landen. In Spanje werd hij gegrepen door het verhaal van Don Quichotte en zo ontstond er een steigerend paard bereden door deze legendarische figuur.

U heeft natuurlijk al lang begrepen dat dit geen sprookje is, maar toen wij bij de heer De Coninck op bezoek waren werd onze verbeelding zo geprikkeld door al de voorwerpen die wij daar zagen, dat wij de werkelijk-

heid een beetje uit het oog verloren. Dat wil niet zeggen dat hij al deze dingen niet gemaakt heeft. Heel wat collega's van hem weten wel beter, want als er b.v. iemand jarig was aan boord of met pensioen ging, dan werd er nooit tevergeefs een beroep gedaan op de vindingrijkheid van de heer De Coninck. Zoals die keer dat iemand 25 jaar in dienst van de Maatschappij was en hij een dienstembleem maakte van een halve meter doorsnee met een prachtige briljant (van plexiglas) in het midden. Of die keer dat de gezagvoerder een cadeautje moest hebben en toen een „gouden” kapitein aangeboden

kreeg, helemaal van koper. We kunnen echt niet alles opnoemen wat hij gemaakt heeft, maar op de foto kunt u wel zien dat de heer De Coninck nog meer pijlen op zijn boog heeft. Bij hem thuis had hij in verband met ons bezoek een complete tentoonstelling ingericht, o.a. van de diverse schilderstukken die hij heeft gemaakt. Sommige in olie-, andere in waterverf. Vooral deze laatste waren heel knap geschilderd, warm van kleur en vol leven. Bij onze vraag of de heer De Coninck wel eens had les genomen in deze materie, ontkende hij dat ten stelligste. „Het gaat vanzelf, al heb ik met de jaren wel wat

meer techniek gekregen”, zei hij bescheiden. Er was dan ook inderdaad een duidelijk verschil te zien tussen zijn eerste werken en die van de laatste tijd. Er viel ons nog iets op. De meeste onderwerpen hadden betrekking op Zuid-Europa, sommige waren zelfs typisch oosters. Wij vroegen hem of hij daar een speciale reden voor had. „Nou ja, eigenlijk wel”, zei hij, „weet u, ik ben dol op kleur en dat zie je daar nu eenmaal meer dan in de noordelijke landen.” Zelf met een vakantie in het zonnige zuiden in het verschiep konden wij deze uitspraak ten volle onderschrijven.

J. F. S.



MEDEDELING VOOR ONZE GEZAGVOERDERS EN EERSTE STUURLIEDEN

Van het „College Zeemanshoop” vernamen wij dat in samenwerking met de Vereniging van Nederlandse Koopvaardij-Kapiteins binnenkort applicatievoordrachten gehouden zullen worden, waaraan door gezagvoerders en eerste stuurlieden kan worden deelgenomen. Belangstellenden kunnen zich schriftelijk opgeven bij het secretariaat van genoemd college, Sarphatistraat 9, Amsterdam (vermelden: naam, rang, huisadres, telefoon en rederij).

De kosten voor deelname bedragen f 15.— per serie van drie voordrachten, die worden gehouden in de Zeevaartschool van het Zeemanshuis aan het Kadijksplein te Amsterdam.

De voordrachten hebben de volgende onderwerpen:

Optimale radarnavigatie (docent J. C. Smit)

Een serie op 16, 17 en 18 april van 19.30 tot 21.30 uur.

Praktisch meten bij de radar (docent J. Oosting)

Eerste serie op 26 en 28 maart van 19.30 tot 21.30 uur en op 30 maart van 10.00 tot 12.00 uur.

Tweede serie op 23 en 25 april van 19.30 tot 21.30 uur en op 27 april van 10.00 tot 12.00 uur.

Radarp ech onderweg (docent J. A. Klerk)

(vervolg op „Praktisch meten bij de radar”)

Eerste serie op 2 en 4 april van 19.30 tot 21.30 uur en op 6 april van 10.00 tot 12.00 uur.

Tweede serie op 29 april en 2 mei van 19.30 tot 21.30 uur en op 4 mei van 10.00 tot 12.00 uur.

Nieuwe soorten gevaarlijke stoffen (docent ir. R. N. M. A. Malotau)

Eerste serie op 1, 3 en 5 april van 19.30 tot 21.30 uur.

Tweede serie op 22, 24 en 26 april van 19.30 tot 21.30 uur.

MEDEDELING VAN DE DIRECTIE

Met ingang van 1 maart jl. is de tijdelijk in onze wal-organisatie ingedeelde „Nieuwbouw-Groep” (DFM/25) opgeheven.

In verband hiermede hebben de volgende personeelsmutaties plaatsgevonden:

De heren J. Prins, P. Smit en H. Stobbe zijn met ingang van 1 maart jl. overgeplaatst naar de sectie Werktuig-

kundige Dienst Vloot „B” (DFM/23), terwijl de heren A. Baljet en J. C. A. Elshof deel zullen uitmaken van deze sectie na beëindiging van hun tijdelijke tewerkstelling in Londen respectievelijk Japan.

De heren L. H. Roodhorst en P. Vliegthart zijn met ingang van 1 maart jl. tewerkgesteld in de sectie Werktuigkundige Dienst Vloot „A” (DFM/22).

VLOOTPERSONALIA

(in de periode van 16.1 t/m 15.2.1968)

GEHUWD:

- 19.1: M. Klein, 3e stm., met mej. A. van der Meulen;
30.1: E. A. Bik, 3e stm., met mej. M. Drijver;
9.2: R. P. A. Huizinga, 4e stm., met mej. M. A. M. Voorhoeve;
9.2: A. Baljeu, 5e wtk., met mej. N. Nieuwland;
9.2: A. van Rijswijk, 5e wtk., met mej. E. G. den Hollander;
15.2: R. J. Kleine Budde, 5e wtk., met mej. H. Vermie.

GEBOREN:

- 7.1: Hans, zoon van P. F. Buil, 2e wtk., en mevrouw J. Euil-Scheltus;
9.1: He'ena Martha Feijoena Sophia, dochter van E. H. Brameijer, gezagv., en mevrouw M. Brameijer-Hortulanus;
15.1: Esther M., dochter van J. W. G. Vonkeman, 3e stm., en mevrouw J. Vonkeman-Timmerman;
16.1: Jolanda Willemina, dochter van J. de Jong, 1e stm., en mevrouw W. de Jong-Dijker;
19.1: Maria, dochter van C. Verburgt, 2e stm., en mevrouw J. Verburgt-Van Boven;
21.1: Gertruda Petrina, dochter van J. Almekinders, 5e wtk. en mevrouw A. Almekinders-Wiegeraad;
24.1: Jacqueline, dochter van I. Lobs, 5e wtk., en mevrouw E. A. Lobs-Van Klink;
4.2: Sylvie Patricia Anna, dochter van W. Beekman, 3e stm., en mevrouw A. M. A. Beekman-Coppens;
6.2: Miranda Maria, dochter van C. G. van der Zwet, 5e wtk., en mevrouw D. van der Zwet-Dirks.

AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

- gezagv.: W. T. Spier, J. Kramer, D. Jongeneel, J. Ruyg, P. C. D. Sandee, F. Fekkes, N. H. van der Heiden, P. G. C. M. Passieux, H. Barth;
1e stl.: R. A. M. van Hooijdonk, J. Bosman, J. van der Zouwen, J. H. Korsen, P. Buisman;
2e stl.: C. J. Clarisse, C. P. Schoenmakers, J. Baard, R. van Westendorp, P. F. L. Schölvincq, J. de Jager Jr., W. Roselaar, L. A. Veer, W. S. van der Ham;
3e stl.: J. de Kok, M. Klein, F. M. J. van de Laar, T. P. Holst, W. Beekman, G. J. Scholtens, R. A. van Gelderen, E. L. de Ruiter, S. B. M. Breukel;
4e stl.: R. Vos, A. G. Kroon, J. Wassenaar, D. C. Tazelaar, G. J. Jonge

IN MEMORIAM

J. DE JONG

De heer De Jong, laatstelijk werkzaam op de sectie Nieuwbouw van ons kantoor, verliet op 1 september 1961 de Maatschappij met pensioen, na 26 dienstjaren.
Hij overleed op 18 februari jl. te Vlaardingen en bereikte de leeftijd van 66 jaar.

J. J. A. BEEKMAN

De heer Beekman, oud-hoofdwerktuigkundige van N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona”, verliet op 1 april 1949 de Maatschappij met pensioen, na 30 dienstjaren.
Hij overleed op 22 februari jl. te Voorburg en bereikte de leeftijd van 74 jaar.

- Poerink, W. van der Meulen, H. J. de Vries, R. P. A. Huizinga, W. J. C. den Boer, J. F. Casimiri;
hfd.wtk.: C. L. Fehrmann, J. Meenderink, J. D. Donken, J. Polet, W. J. J. van den Berg, A. W. van Brakel, G. J. Visscher, J. M. de Jong, J. van Bon, A. L. Moerland, K. L. Schuring;
2e wtk.: J. Slot, W. G. van der Velden, A. Buren, J. Ommering, H. E. Nijzink;
3e wtk.: S. Warmenhoven, H. T. Mellegers, J. G. Kuit, H. C. de Jong, J. W. Langezaal, F. F. Ozinga, R. Huisman;
4e wtk.: J. Zijp, G. J. van Eijk, J. H. S. van der Pas, H. Doff, C. A. Douwes, J. C. Ganzinga, J. M. M. Siemerink, J. D. Slink, J. C. Steneker, H. W. Diehl, H. Brand, F. M. C. Kramers, P. H. Bakker;
5e wtk.: H. J. Lammertink, J. W. van der Plas, S. P. van Galen, A. Baljeu, J. J. J. Ludekuse, J. J. Timmers, J. H. Burger, H. Tesink, K. M. van Harpen, J. Klemann, C. J. M. de Jong, B. R. Verhoog, D. F. L. van Velzen, P. P. G. M. Gijbels, J. C. N. Brakeboer, B. R. A. Jansen, N. W. F. Sebregts, C. Parrel, A. J. Breeuwsma, L. Timmer, P. Dekker, A. J. Elmendorp, J. H. Kalkwarf, H. W. Willemse;
II.wtk.: T. de Groot;
bootslieden: G. J. Danker, G. van Delft, I. Dijker, C. J. de Knegt;
1e pompijden/bankwerker: J. J. van der Kley, H. Kronemeyer, J. Wulfraat, J. M. Wiglevan, L. J. C. van Kuyen;
2e pompijden/bankwerker: H. van Daalen, H. P. J. van der Lenden, E. van der Berkt, C. Luykenaar;
wachtassistenten: T. J. Houps, R. W. van Rooyen, P. C. W. Hack;
hoofden voeding: T. C. A. Geelen, J. H. van Elteren, H. Scharloo, G. van Driel;
scheepskoks: J. Farenhorst, A. N. Warnaar, C. P. Hoogesteger;
bankwerkers: G. H. M. Sauren, A. A. M. Jörgens.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Abida:** gezagv. A. Post, 2e stm. J. J. H. Vessies;
m.s. Acmaea: wnd. 1e stm. J. B. P. Imming, 3e stm. D. J. van Dijk, II.stm. R. A. Sweetnam, 3e wtk. A. G. P. Jansen, 5e wtk. D. W. de Boer, 1e pompman/bankwerker M. van der Kruk, wachtassistent J. B. A. Boelè, hoofd voeding C. E. Bestebroer, scheepskok A. P. Maat;
s.s. Arca: hfd.wtk. R. N. Groen;
m.s. Camitia: gezagv. G. P. Paulussen, 3e wtk. C. J. den Hollander, wnd. 4e wtk. J. H. G. Nuy, 5e wtk. M. J. C. Broeders;
s.s. Capisteria: radio officier J. B. A. Walop;
m.s. Cinulia: 1e stm. H. K. Paauw, 2e stm. J. V. Kruit, 3e stm. G. A. IJsveld, hfd.wtk. H. Blaauw, 5e wtk. A. G. M. van de Pijpekamp, radio officier F. C. van Westen;
m.s. Crania: 3e stm. G. J. van der Ham, 2e wtk. J. Walraven;
m.s. Dallia: 1e stm. D. de Boer, 4e stm. F. L. A. Bloot, bootsman H. H. van Oostrum, 1e pompman/bankwerker G. P. I. B. Spruit, 2e pompman/bankwerker H. van Daalen, bankwerker J. van Scherrenburg, scheepskok R. Hoogendoorn;
m.s. Daphne: 2e wtk. O. A. van der Want, 5e wtk. P. J. A. Palsenbarg;
m.s. Diadema: 3e wtk. M. D. van der Veen;
m.s. Diloma: wnd. 4e wtk. A. A. J. Cornelissen, 5e wtk. R. Dijkstra;
m.s. Dione: 1e stm. H. H. Hacken, II.stm. J. C. A. C. M. Smits, hfd.wtk. J. van der Stel, 3e wtk. G. P. Hoogeveen, 4e wtk. H. R. Godlieb, 5e wtk. P. C. M. Verbeek, radio officier J. Engelhart, bootsman J. R. Elsinga, 1e pompman/bankwerker H. van Ommering, 2e pompman/bankwerker H. J. Gelderman, bankwerker R. Koning, hoofd voeding P. van der Veur;
m.s. Dosina: wnd. 2e stm. J. Wagenvoort, 5e wtk. H. M. Kleevens;
s.s. Kabylia: wnd. 3e stm. P. Hartog, 2e wtk. J. van der Schee, 5e wtk. J. H. Westra;
s.s. Kalydon: 3e stm. R. Dijkstra;
s.s. Kara: 3e wtk. J. C. Pisa, 5e wtk. S. Hoekstra;
s.s. Katelaysia: 1e stm. W. Croes, hfd.wtk. H. Tukker, 4e wtk. W. Wartena;
s.s. Kelletia: gezagv. J. W. Sterringa, radio officier J. C. M. de Ruiter;

s.s. **Kermia**: 5e wtk. J. Haasjes, 5e wtk. R. F. Schippers, radio officier H. Dammers;

s.s. **Khasiella**: 1e stm. W. Welbie, wnd. 2e stm. W. C. Padmos, 3e stm. C. W. Vervest, II.stm. B. Koppe, 2e wtk. W. J. Meuldijk, wnd. 3e wtk. J. P. Kalkman, bootsman L. van Wieren, 1e pompman/bankwerker P. Niezing, 2e pompman/bankwerker R. Bakker, wachtassistent J. C. van Willigen, bankwerker H. C. van Alphen, hoofd voeding A. Markestein, chef kok H. J. Lieshout;

s.s. **Kopionella**: wnd. 1e stm. P. C. Rakké, 2e stm. P. Puype, II.stm. M. Buth, hfd.wtk. W. Eeuwijk, wnd. 4e wtk. A. Hoekstra;

s.s. **Korovina**: 5e wtk. P. Kooyman;

s.s. **Koscia**: 2e stm. P. E. van der Veld, 5e wtk. F. T. de Boer;

s.s. **Kossmatella**: wnd. 2e stm. T. W. Scharrenburg, 4e stm. T. H. Tromp, 5e wtk. A. E. M. Hermans;

s.s. **Krebsia**: gezagv. T. W. Pals, wnd. 3e stm. E. G. B. B. Oonk, 3e wtk. J. Smid, bootsman M. van de Vlag, 1e pompman/bankwerker A. P. L. van Vrijaldenhoven, 2e pompman/bankwerker F. W. Bosson, wachtassistent B. Wolven, hoofd voeding C. Boogaarts, scheepskok C. F. van der Ende;

s.s. **Kryptos**: 5e wtk. M. J. Kalkwarf;

m.s. **Neverita**: II.stm. R. Lawerman, II.wtk. A. E. A. van Velde; bootsman A. B. van Essen, 1e pompman/bankwerker J. den Boef, 2e pompman/bankwerker A. J. van der Raad, hoofd voeding H. A. Groenendijk, scheepskok N. L. Zwikker, bankwerker H. J. Veldhoen;

s.s. **Ondina**: hfd.wtk. R. A. J. Ruesink, 4e wtk. J. P. van Boven;

s.s. **Onoba**: II.stm. P. Steynis, hfd.wtk. F. in 't Veld, 3e wtk. R. Ouweland, 4e wtk. T. P. Kool;

s.s. **Patro**: gezagv. J. Grill, 1e stm. J. M. Hillen, 2e stm. A. J. Both, 3e stm. L. N. Staal, 4e stm. L. H. Kramer, 3e wtk. N. P. Dekker, 4e wtk. H. G. W. Meijer, 5e wtk. J. F. Vernooy, 5e wtk. A. Meesters, 5e wtk. H. A. Meissner, radio officier H. K. Tuinman;

s.s. **Philidora**: hfd.wtk. J. M. Nobels, 5e wtk. C. A. van Esveld;

s.s. **Philine**: 4e stm. J. H. Schurink, hfd.wtk. R. G. Pieters, 5e wtk. A. M. P. B. Fluitsma;

s.s. **Philippia**: 2e stm. A. T. van Es, 4e stm. F. B. Schröder, II.stm. R. Drenth, 2e wtk. H. H. Apfel, wnd. 4e wtk. J. Groeneweg, 5e wtk. H. Rump, 5e wtk. A. Leschot, II.wtk. IJ. Vreugdenhil;

s.s. **Sepia**: gezagv. W. J. de Haan;

s.s. **Vasum**: gezagv. G. Heising, 1e stm. H. A. Kuling, 2e wtk. S. Straub;

s.s. **Viana**: 3e stm. R. Agema;

s.s. **Videna**: hfd.wtk. J. Teke'enburg, 5e wtk. J. J. de la Fuente, 5e wtk. A. Tigges;

s.s. **Zafra**: wnd. 2e stm. H. Bijvank, 3e wtk. S. J. Punt, 5e wtk. L. P. A. Hermans;

s.s. **Zaria**: 5e wtk. C. van der Werf.

UIT DIENST GETREDEN:

2e stm.: J. H. L. van Veghel;
 3e stl.: R. E. Sieders, A. P. J. Schets;
 4e stl.: J. H. Oldert, L. Davelaar;
 3e wtk.: K. de Jong;
 4e wtk.: H. Doff;
 5e wtk.: P. van Huffelen;
 II.wtk.: J. J. Landhuis;
 bootsman: G. J. Danker.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman G.H.V.-th: 2e stm. G. C. van Malland;
 2e stuurman G.H.V.: 3e stl. J. Wagenvoort, D. C. Vermeulen;
 3e stuurman G.H.V.: 4e stl. J. F. Casimiri, F. B. Schröder;
 „C”-th: 2e wtk. L. C. Spoon, C. G. Pusch;
 „B”-th: 3e wtk. C. J. den Hollander, R. A. Risseeuw, H. G. van Jaarsveld;
 „Ass”: 5e wtk. D. W. de Boer;
 „MVD”: 5e wtk. A. Leschot, A. M. P. B. Fluitsma, R. Dijkstra;
 Koksdiploma: C. F. van der Ende (scheepskok).

IN DIENST GETREDEN WALPERSONEEL



B. C. KNOESTER
 (ex B.I.P.M., Den Haag)
 DFP/11
 per 12.2

IN DIENST GETREDEN VLOOT- PERSONEEL



C. VAN DER WERF
 5e werktuigkundige
 per 15.1



A. MARKESTEIN
 hoofd voeding
 per 12.2

NAAR MILITAIRE DIENST:

4e stl.: G. J. de Jonge Poerink, H. J. de Vries.

AANGESTELD ALS:

gezagv.: H. Barth;
 4e stm.: J. F. Casimiri, F. B. Schröder;
 hfd.wtk.: G. J. Visscher;
 5e wtk.: A. Leschot, A. M. P. B. Fluitsma, R. Dijkstra, D. W. de Boer,
 J. V. W. M. Daniëls.

MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode van 16.1 t/m 15.2.1968)

UIT DIENST:

1.2: J. C. Hubert - sectie DFM/23 (pensioen);
 5.2: Mej. H. de Jongh - sectie DFF/4 (naar Shell Nederland N.V., Rotterdam).

OVERGEPLAATST:

1.2: A. J. W. van Zweden van sectie DFF/3 naar sectie DFF/1;
 1.2: C. E. van 't Woudt van sectie DFM/11 naar sectie DFM/12.

GEHUWD:

8.2: A. van der Voorn - sectie DFP/12 - met mej. E. Verbunt.

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

zevende jaargang no. 7 — maart 1968

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

R I J N M O N D - W E G W I J Z E R

Opgave van de openbare vervoermiddelen waarmee onze tankschepen bij verblijf in Shell-Pernis en Shell-Europoort, tijdens dokking in Rotterdam en Schiedam, enz. kunnen worden bereikt.

A. NAAR SHELL-PERNIS

1. Naar de 1e en 2e Petroleumhaven

Van Centraal Station Rotterdam naar Zuidplein per metro.

Van Zuidplein naar Halte Aveling met bus 63.

Van Station Vlaardingen-Oost naar Halte Aveling met bus 50 (route 1).

Van Station Schiedam naar Halte Aveling met bus 50 (route 2).

Van Halte Aveling naar Poort 5 (1e Petroleumhaven) is ca. 1 km lopen.

Van Halte Aveling naar Poort 11 (2e Petroleumhaven) per bus 74 of ca. 1,2 km lopen.

Bij poort 5 of poort 11 transport aanvragen: tijdens kantooruren toestel 1185
na kantooruren toestel 2589.

2. Uitsluitend naar de 1e Petroleumhaven

De veerdienst Vlaardingen/Shell-Pernis wordt 2 maal per dag verzorgd van maandag t/m vrijdag.

De afvaarten zijn als volgt:
Van VLAARDINGERHOOFD:
07.00 en 08.05 uur.
Van PERNIS PONTON 2:
17.12 en 17.45 uur.

B. NAAR SHELL-EUROPOORT

Van Station Maassluis per gemeentevervoer naar Rozenburg. Vanuit café bij aankomst-steiger Rozenburg taxi bellen voor verder vervoer (tel. 01885-2367).

C. NAAR SCHEPEN OP DE BOEIEN

1. In 1e Petroleumhaven:

Van Station Vlaardingen lopen via Westhavenkade naar Hotel „De Maas“, Maasboulevard 2, Vlaardingen en aldaar bootje bestellen bij Roeiersvereniging „Eendracht“ (tel. 010-162162). De prijs van dit bootje is per 3 personen f 18.—.

2. Maasboeien C4 en C5:

Naar „Bos Watertaxi“, Schiedam (zie onder D), met bootje naar schip.

D. NAAR „BOS WATERTAXI“ (Havenstraat 1, Schiedam) en TANKERCLEANING (Havenstraat 21, Schiedam)

Van Station Schiedam met bus 55 naar Nieuwe Maasstraat, van daar respectievelijk ca. 5 en 10 minuten lopen naar Havenstraat 1 en 21.

E. NAAR DE ROTTERDAMSCH DROOGDOK MAATSCHAPPIJ N.V. (R.D.M.), ROTTERDAM

Van Centraal Station Rotterdam per tramlijn 15 naar Hudsonplein;
dan per gemeentevervoer van Schiedam naar Heyplaatweg,
of per R.D.M.-veer van Schiedam naar R.D.M.-terrein.

F. NAAR DOK- EN WERF-MAATSCHAPPIJ WILTON-FIJENOORD N.V., SCHIEDAM

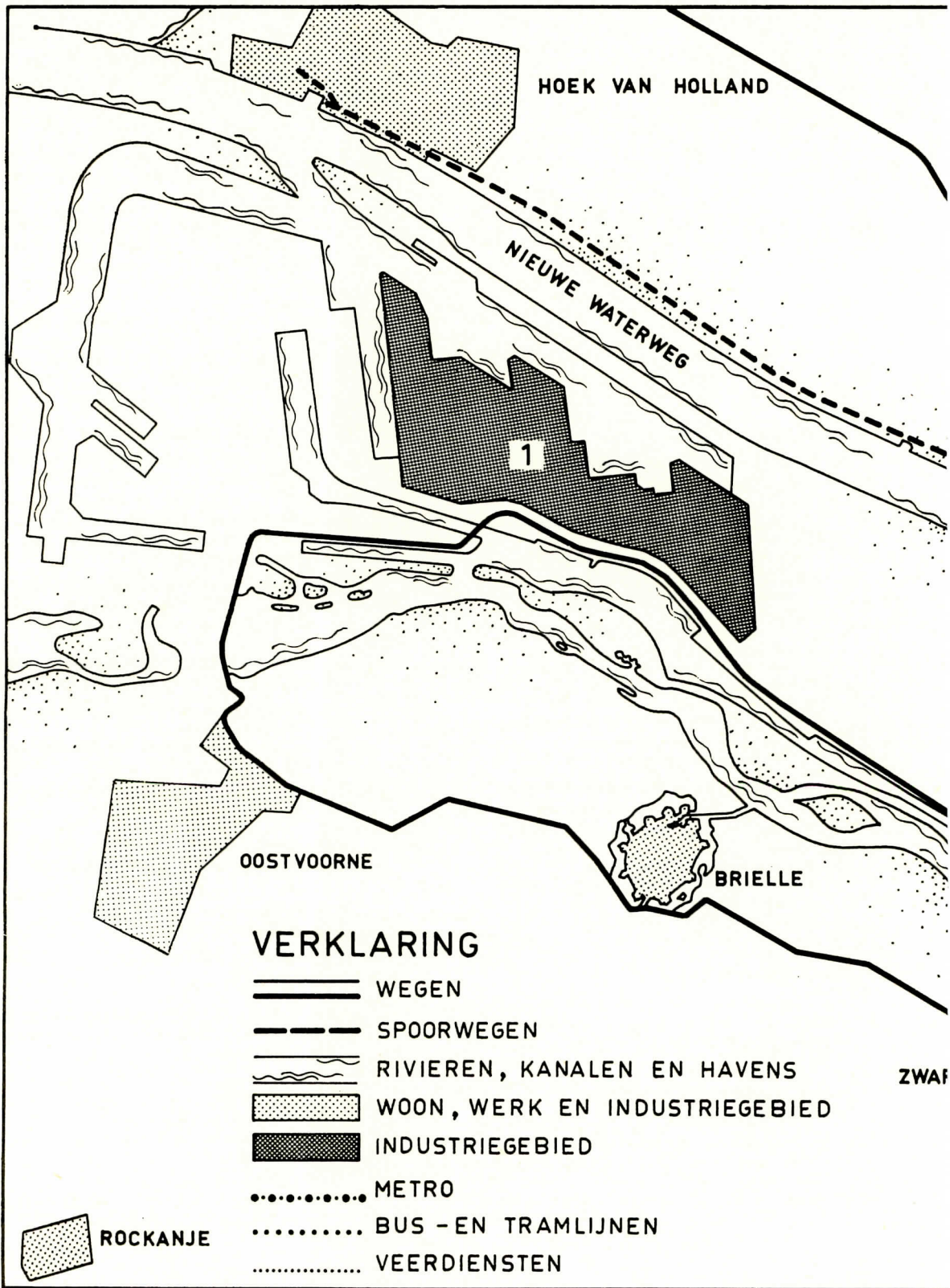
a. Van Centraal Station Rotterdam per tramlijn 1 tot Koemarkt, Schiedam en per bus 54 naar ingang werf.

b. Van Station Schiedam per bus 54 naar ingang werf.

G. NAAR N.V. SCHEEPSBOUWMAATSCHAPPIJ „NIEUWE WATERWEG“ (Nieuwe Waterwegstraat 1, Schiedam)

a. Van Centraal Station Rotterdam per tramlijn 1 tot Koemarkt, Schiedam, per bus 54, 57 of 59 tot Sint Liduinastraat (bij Julianapark) en van daar ca. 8 minuten lopen naar ingang werf.

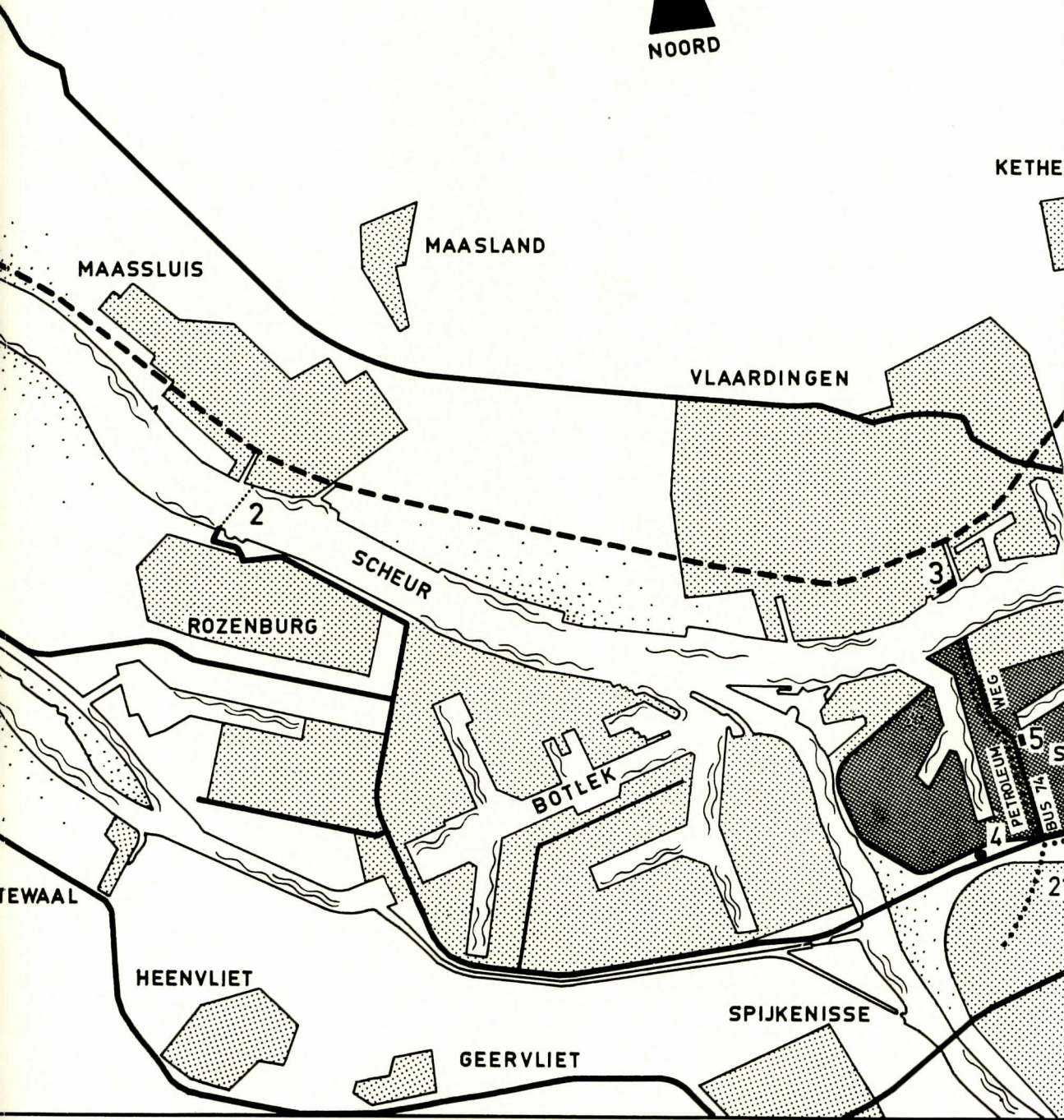
b. Van Station Schiedam per bus 54, 57 of 59 tot Sint Liduinastraat (bij Julianapark) en van daar ca. 8 minuten lopen naar ingang werf.



- | | |
|--|--|
| 1. Shell Europoort | 5. Shell Pernis - poort 11
(toegang 2e Petroleumhaven st) |
| 2. Veer Maassluis/Rozenburg | 6. Shell Pernis - poort 17
(toegang 2e Petroleumhaven, 1 |
| 3. Vlaardingerhoofd (Hotel „De Maas“) | 7. Bos Watertaxi |
| 4. Shell Pernis - poort 5
(toegang 1e Petroleumhaven steigers 1 t/m 18) | |

DE LIER

0 1 2 3 km



gers 31 t/m 35)

tsluitend steigers 38 en 39)

- | | |
|--|-----------------------------------|
| 8. Tankercleaning Schiedam | 12. Centraal Station Rotterdam |
| 9. De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. (R.D.M.) | 13. Shell-Gebouw, Hofplein |
| 10. Gemeenteveer Schiedam-Heyplaat (R.D.M.)
Sluisjesdijk-Schiedam | 14. Dok- en Werf-Maatschappij |
| 11. R.D.M.-veer Schiedam/R.D.M. | 15. N.V. Scheepsbouw Maatschappij |
| | 16. Beneluxtunnel |



- 17. Maastunnel
- 18. Zuidplein (eindpunt Metro)
- 19. Station Schiedam
- 20. Koemarkt
- 21. Halte Aveling

Wilton-Fijenoord N.V.
 appij „Nieuwe Waterweg“



- | | | | |
|-----------------|--------------------|--------------------|----------|
| 1. m.s. ABIDA | 8. s.s. CAPISTERIA | 15. m.s. DIONE | 22. s.s. |
| 2. m.s. ACILA | 9. m.s. CINULIA | 16. m.s. DOSINA | 23. s.s. |
| 3. m.s. ACMAEA | 10. m.s. CRANIA | 17. s.s. KABYLIA | 24. s.s. |
| 4. m.s. ACTEON | 11. m.s. DALLIA | 18. s.s. KALYDON | 25. s.s. |
| 5. s.s. ARCA | 12. m.s. DAPHNE | 19. s.s. KARA | 26. s.s. |
| 6. s.s. ATYS | 13. m.s. DIADEMA | 20. s.s. KATELYSIA | 27. s.s. |
| 7. m.s. CAMITIA | 14. m.s. DILOMA | 21. s.s. KELLETIA | 28. s.s. |

OPEN OP 14 MAART 1968

Bijlage 2 van de maart 1968-editie van „Tussen Schip en Ka”,
maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.



KENIA
KERMIA
KHASIELLA
KOPIONELLA
KORATIA
KORENIA
KOROVINA

29. s.s. KOSICIA
30. s.s. KOSSMATELLA
31. s.s. KREBSIA
32. s.s. KRYPTOS
33. s.s. KYLIX
34. s.s. MACOMA
35. m.s. NEVERITA

36. m.s. NISO
37. s.s. ONDINA
38. s.s. ONOBA
39. s.s. PHILIDORA
40. s.s. PHILINE
41. s.s. PHILIPPIA
42. s.s. SEPIA

43. s.s. VASUM
44. s.s. VIANA
45. s.s. VIDENA
46. s.s. VITREA
47. s.s. VIVIPARA
48. s.s. ZAFRA
49. s.s. ZARIA
50. s.s. PATRO