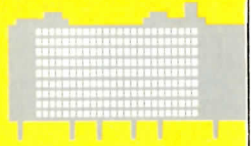
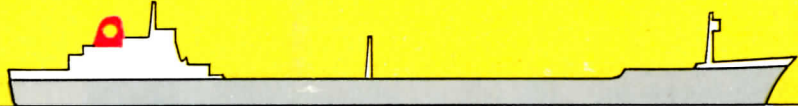


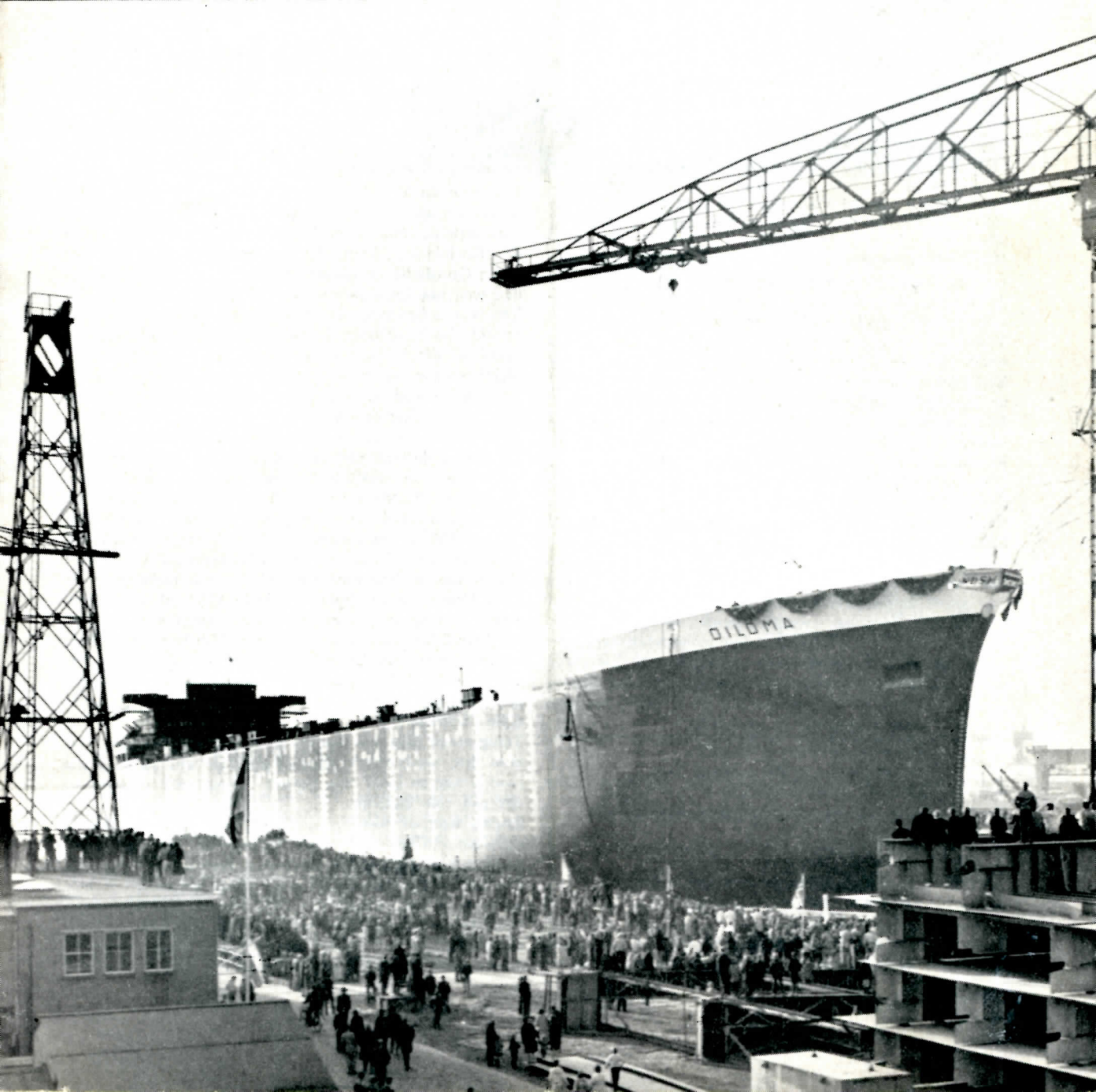


# tussen schip en ka

vijfde jaargang no. 3 — november 1965



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



# TEWATERLATING VAN HET MOTORTANKSCHIP „DILOMA”

Amsterdam, 22 oktober 1965. Feestelijke dag, zowel voor Shell Tankers N.V. als voor de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij (v.o.f.). Immers om 4 uur 's middags ging het eerste van de zeven nieuwbouwschepen die in 1966 aan onze vloot zullen worden toegevoegd te water, het grootste schip dat tot nu toe bij de N.D.S.M. en in Amsterdam gebouwd is.

De naamgeving en tewaterlating werden verricht door mevrouw E. R. Black, echtgenote van een der Commissarissen van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij.

Nadat de naamgeefster de doopformule had uitgesproken en door haar toedoen — een hamerslag — „de laatste beltselen waren weggenomen”, gleed de „Diloma”, glanzend in de najaarszon en nagewuifd door vele duizenden belangstellenden, in haar element.

Na de tewaterlating van de „Diloma” volgde op dezelfde helling de symbolische kiellegging van NDSM/bouwno. 500, eveneens een motortankschip van circa 64.000 ton, dat o.o.v. aan het eind van 1966 onder de naam „Dione” aan onze vloot zal worden toegevoegd.

Het feestelijk gebeuren werd o.m. bijgewoond door een vijftigtal leerlingen van de „Vincent van Gogh school” te Amsterdam, door welke school de „Diloma” reeds bij voorbaat werd geadopteerd.

Tijdens de receptie die de Directie van de N.D.S.M. na de tewaterlating in de ontvangstzaal op de werf hield, heette Ir. C. Scherpenhuijsen, een der Directeuren van de N.D.S.M., de genodigden welkom.

In zijn toespraak gewaagde hij allereerst van de uitstekende samenwerking die al vanaf het begin van deze eeuw met de Koninklijke/Shell Groep heeft bestaan. Nadat spreker de „Diloma” technisch onder de loep had genomen en had stil gestaan bij de nieuwe wegen die de werf wellicht zal moeten bewandelen, eindigde hij met het volgende Zuidafrikaanse gedicht, dat ontleend was aan „De Open Deur”:

*„Die mens, wat in die wildheid dwaal  
en op die berge styg en daal,  
is bly  
as hy 'n voetpad kry.*

*Al is die paadjie nog so klein,  
al sal dit netnou weer verdwyn,  
die wandelaar se voet  
gaan ongemerk dit ingemoet.*

*Dis troos vir hom, as hy alleen  
sy pad soek deur die wildheid heen,  
dat daar tevore mense was  
waar nou sy voet dwaal deur die gras.*

*Dis troos, ver in die woesteny,  
dat daar 'n strepie bly,  
dat daar 'n entjie van ons weg  
met ander saam word afgeleg.*

*Bij de voorplaat: Het moment waarop de „Diloma” aanstalten maakte van de helling te glijden.*

*O Lewenswildheid grenseloos!  
Dit is ons, mense, 'n diepe troos,  
die wetendheid:  
'n ander bet dieselfde stryd.*

Vervolgens kreeg onze Directeur, de heer D. Rodenburg, het woord, wiens toespraak wij hieronder laten volgen.

*Dames en heren,*

Ik wil beginnen de heer Scherpenhuijsen te bedanken voor de vriendelijke woorden die hij aan het adres van Shell Tankers heeft gesproken.

Graag wil ik zijn woorden onderstrepen dat de doop en de tewaterlating van de „Diloma” nog eens de goede relatie hebben bevestigd die al ruim 60 jaar bestaat tussen de N.D.S.M. en de „Koninklijke”, en wel met name de Nederlandse rederij van de Koninklijke/Shell Groep: thans Shell Tankers N.V.

Van de 45 schepen die in de afgelopen 60 jaren op deze werf voor de Nederlandse Shell-vloot werden gebouwd, wil ik er drie afzonderlijk noemen:

Ten eerste de „Sultan van Koetei”, één der eerste tankers van de „Koninklijke”, kwam in 1904 in de vaart in het toenmalig Oost-Indië en diende vanaf 1922 als bunkerschip in de haven van Lissabon voor vele tientallen jaren.

Ten tweede het m.s. „Vulcanus”, de eerste motortanker ter wereld, die in 1910 werd opgeleverd, en ten derde het m.s. „Ondina” dat in 1939 de werf verliet en drie jaar later geschiedenis zou maken in een succesvolle strijd in de Pacific tegen de vijand. Ons huidige vlaggeschip is naar deze historische tanker vernoemd.

In meer dan één opzicht is het vandaag een bijzondere dag, zowel voor de werf als voor Shell Tankers: het motorschip „Diloma” is de eerste tanker van onze vlootuitbreiding en nieuwbouwprogramma voor 1966, bestaande uit zeven schepen met een totaal draagvermogen van een half miljoen ton. Medio 1966 zal het zusterschip „Dione” volgen, waarvan u de symbolische kiellegging zoëven hebt gezien.

Verder zal op deze werf een 104.000 tons tanker voor de Shell Groep worden gebouwd, die in 1967 zal worden opgeleverd. Volgens informatie die ik onlangs van u kreeg, mijnheer Scherpenhuijsen, zal dit formidabele schip in twee helften moeten worden gebouwd. Op onze vraag „kan dit nu zo maar”, hebt u ons de geruststellende verzekering gegeven dat deze helften goed en blijvend aan elkaar „geplakt” zullen worden.

Terugkerend naar uw gedicht mag ik misschien „zê”, dat deze drie Shell orders voor u „in die wildheid — die paadjie nog so klein mag beteken”, waarmee u op uw breder pad zult uitkomen.

Zoals u weet, of misschien niet weet, dragen al onze schepen de naam van een schelp. De conservator van het Rijksmuseum voor Natuurlijke Historie te Leiden, Dr. C. O. van Regteren Altena, die helaas door ziekte verhinderd is hier aanwezig te zijn, voorziet ons altijd van een lijst van namen wanneer er weer nieuwe schepen komen. De ervaring heeft ons geleerd, dat wij moeten oppassen geen namen te kiezen die mogelijk in binnen- of buitenland een dubbele betekenis



De afmetingen van het schip, dat een draagvermogen zal hebben van circa 64.000 ton, zijn:

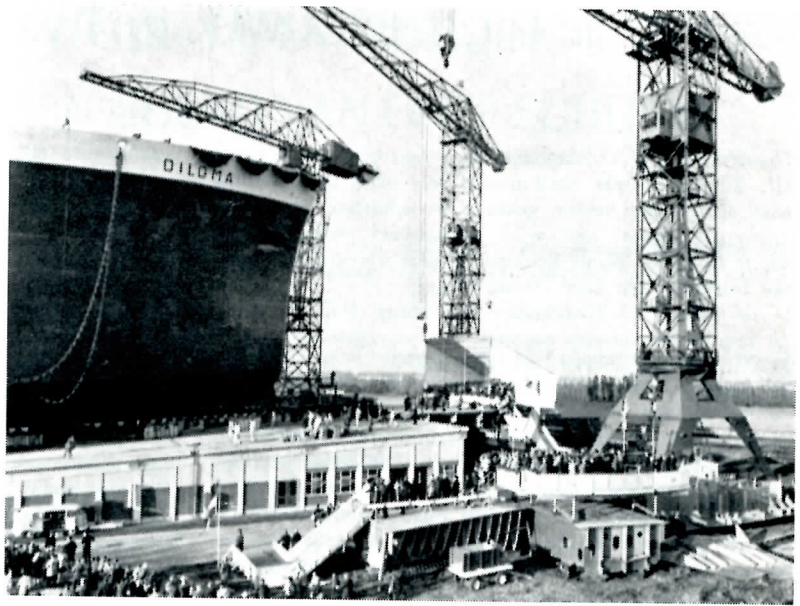
Lengte over alles : 243,8 m

Breedte : 33,5 m

Holte tot bovendek: 17,3 m

De diepgang op zomermerk zal 12,6 m bedragen.

De voortstuwingsinstallatie, bestaande uit een Burmeister & Wain 9-cylinder motor met op lading, die bij 112 omw./min. 18.900 apk ontwikkelt en geschikt is om brandstof te gebruiken met een viscositeit tot 3.500 sec. Redwood I bij 100° Fahrenheit, moet het schip een snelheid geven van circa 16,25 mijl per uur. De gehele opbouw zal in het achterschip zijn geconcentreerd.



hebben of aanstoot kunnen geven. Evenwel de Diloma is een oprechte schelp (Diloma Nigerrima), die gevonden wordt voor de kusten van Peru en Chili.

Met de „Diloma” en „Dione” keren de namen van oude schepen in de Nederlandse Shell-vloot terug, maar nu met een gezamenlijk draagvermogen dat tienmaal zo groot is.

Het feit dat wij naar oude namen teruggrijpen zou wellicht de indruk kunnen wekken dat wij behoudend van aard zijn. Mag dit tot op zekere hoogte zo zijn, de technische outillage die in deze schepen zal worden aangebracht, bewijst wel overduidelijk het tegendeel. Ik noem hiervan de automatisering, die in velerlei opzicht zal worden toegepast en in het bijzonder de zogenaamde afstandsbediening, waardoor met behulp van de telegraaf op de brug, de hoofdmotor kan worden bediend.

De technische ontwikkeling en rationalisering hebben er in de scheepvaart toe geleid, dat het werk aan boord met minder mankracht kan worden gedaan.

Het Schepenbesluit 1965, dat per 1 september jl. in werking is getreden, heeft zich aan deze ontwikkeling meer of minder aangepast. Hiervoor bestaat van rederszijde grote erkentelijkheid.

Evenwel nú reeds hebben zich technische en andere mogelijkheden aangediend om het aantal mensen aan boord

verder te verminderen dan het zojuist ingevoerde Schepenbesluit 1965 toelaat. Ik doel hierbij o.a. op onbemande machineries van nieuwe schepen, werk-rationalisering en integratie van de diensten aan boord.

Dit doet mij denken aan wat de Amerikaanse Professor Benford onlangs in de conferentie te Elsinor heeft aangehaald. Namelijk dat vele jaren geleden in Venetië een scheepvaart-wet werd ontworpen die voorschreef dat de bemanningssterkte aan boord van een schip 1 man per 10.000 pond draagvermogen zou moeten bedragen.

Dit zou betekend hebben dat deze „Diloma” in maart a.s. met ruim 14.000 man in plaats van ongeveer 35, zoals wij ons voorstellen, naar zee zou moeten. Deze wet werd echter niet aangenomen, ongetwijfeld door de tegenstand van de reders, die toen ook al de druk van internationale concurrentie voelden. Deze situatie is nog steeds dezelfde. Met het oog op onze concurrentie-positie is het zo van belang, dat wij onze schepen kunnen bemannen met een optimale sterkte van goed opgeleid personeel. Ik heb echter het vertrouwen dat verzoeken om verantwoorde vermindering van bemanning op de nieuwste schepen een open oor bij de scheepvaartautoriteiten zullen vinden.

Graag wil ik eindigen met de wens, dat de „Diloma” voorespoedig zal worden afgebouwd om in het voorjaar onze vlag over alle wereldzeeën uit te dragen.

## SHELL-KALENDER

De directie van Shell Nederland N.V. heeft, na overleg met de andere Groepsmaatschappijen en verspreide bedrijven in Nederland, besloten geen Shell-kalender uit te geven voor het jaar 1966.

Het ontwerpen en vervaardigen van een kalender vergt ieder jaar een aanzienlijke financiële uitgave.

Het noodzakelijke streven naar beperking van de kosten binnen de Groep waar zulks verantwoord is heeft dan ook in de eerste plaats tot de genomen beslissing geleid.

*Langs deze weg gaarne mijn hartelijke dank betuigd voor de vele gelukwensen die ik mocht ontvangen bij mijn aanstelling tot Commodore van onze vloot.*

*H. A. H. Hylkema*

# Ir. L. E. J. BROUWER IN T.V.-INTERVIEW

Donderdagavond 21 oktober, tussen tien over tien en half elf, zullen heel wat Shell-mensen met extra belangstelling naar de televisie hebben gekeken en geluisterd. Voor diegenen die daartoe niet in de gelegenheid waren, waarbij wij in de eerste plaats denken aan onze zeevarenden, laten wij hieronder een kort verslag volgen.

In de nieuwe AVRO-rubriek „Economisch Bulletin” hield de heer E. Peereboom namelijk een vraaggesprek met de President-Directeur van de „Koninklijke”, Ir. L. E. J. Brouwer.

Na een korte inleiding en wat illustratieve filmbeelden uit het oliebedrijf, werd de heer Brouwer allereerst gevraagd iets te vertellen over benzineprijzen en over samenwerking met andere oliebedrijven. Wat het eerste betreft, merkte hij op dat er tussen de oliemaatschappijen absoluut geen afspraken bestaan op het gebied van benzineprijzen. En wat de samenwerking betreft, deze geschiedt meestal bij riskante projecten, met het doel eventuele financiële risico's te delen. Op de vraag of er nog genoeg olie in de wereld is, antwoordde de heer Brouwer, dat de hoeveelheid produceerbare olie momenteel meer dan dertig maal zo groot is als de hoeveelheid die per jaar in de wereld wordt gebruikt. Verder moeten er op statistische gronden nog enorme hoeveelheden nog niet gevonden olie zijn en ook zal er in de toekomst zeer veel olie beschikbaar komen, waarvan de winning nu nog niet economisch is.

In de kernenergie zag de heer Brouwer voorlopig nog geen grote concurrent, wat hij o.a. aantoonde met een grafiek,

waarop men zag dat in 1985 de kernenergie naar schatting nog maar een zeer gering percentage van de energievoorziening voor haar rekening zal nemen.

Dat het aantal auto's snel toeneemt, is voor de Groep commercieel interessant, gezien het feit dat autobenzine ca. 25% beslaat van alle olieproducten die in de wereld verkocht worden.

Nadat de heer Brouwer had verteld op welke manier de directie een overzicht krijgt van het internationale bedrijf met z'n 188.000 mensen, beantwoordde hij een paar vragen over personeelszaken, waarbij hij vooral de nadruk legde op de „productie” van het juiste personeel en op een grondige opleiding en het kweken van verantwoordelijkheid. Hij vond dat er van de topmensen in de industrie nog dezelfde eigenschappen vereist zijn als van de vroegere „commerciële pioniers”. Misschien zelfs meer, want er is thans minder ruimte voor een fenomenale groei van een bedrijf en men moet weten mee te gaan met de zeer snelle ontwikkeling van de techniek.

Op de vraag of hij zichzelf als zakenman of als zaken-diplomaat ziet, antwoordde de heer Brouwer, dat hij in de eerste plaats zakenman is. Maar natuurlijk moet elke zakenman ook diplomatiek kunnen optreden.

Gevraagd naar het deels Engels, deels Nederlands karakter van de Groep, zei de heer Brouwer dat de Groep met zijn agglomeratie van meer dan 500 vennootschappen als een multinationaal bedrijf gezien moet worden. In elk land waar men werkt wordt tegenwoordig de meerderheid van functies bekleed door burgers uit het land zelf.

Laatste gegevens omtrent ons

## NIEUWBOUWPROGRAMMA

(7 motortankschepen)

Werf	Bouwno.	Naam	Tonnage (draagvermogen) circa	Verwachte oplevering in 1966
N.D.S.M., Amsterdam	499	Diloma	64.000	maart
Wilton-Fijenoord, Schiedam	786	Diadema	64.000	mei/juni
Rosenberg Mekanische Verksted A/S, Stavanger	187	Daphne	64.000	september
R.D.M., Rotterdam	314	Dosina	64.000	september/oktober
Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co. Ltd., Tokio	650	Niso	108.600	november
Rosenberg Mekanische Verksted A/S, Stavanger	188	Dallia	64.000	december
N.D.S.M., Amsterdam	500	Dione	64.000	eind 1966



# INVOERING VAN INTEGRATIE EN WIJZIGING VAN DE ORGANISATIE AAN BOORD VAN ONZE SCHEPEN

Sedert geruime tijd worden in vakbladen en andere literatuur artikelen gewijd aan de studies die in verscheidene Europese landen en ook in Japan gemaakt worden en de proeven die worden genomen om aan boord van koopvaardijsschepen te komen tot een meer rationele werkwijze en organisatie.

Men heeft daarbij tevens het oog op de ontwikkeling die op het gebied van mechanisatie en automatisatie plaatsvindt, waaraan ook in dit maandblad reeds uitvoerig aandacht werd besteed.

Vooraf in Noorwegen heeft dit onderwerp grote aandacht gehad. Reders en vakbonden werkten hier jarenlang samen, waarbij men er naar streefde om zonder verlies van rendement tot een gewijzigde bemanning te komen. Het resultaat is dan ook geweest, dat er al meer dan honderd schepen onder Noorse vlag met een gewijzigde bemanningssamenstelling varen.

Wanneer wij de diverse bemanningssystemen die ontworpen zijn bekijken, dan valt het op, dat men het op één punt eens is: de traditionele barrière die bestaat tussen dek- en machinekamer-werkzaamheden moet worden doorbroken. Vanzelfsprekend voltrekt een dergelijk proces, dat wij hierna „integratie” zullen noemen, zich niet van vandaag op morgen. De wettelijke bepalingen moeten worden aangepast en vooral ook: psychologische weerstanden moeten worden overwonnen. Wij zijn er evenwel van overtuigd, dat deze integratie onafwendbaar is en dat ook onze Maatschappij deze weg moet kiezen.

Op ons kantoor is dit onderwerp dan ook aan een uitgebreide studie onderworpen en op het s.s. „Kara” wordt momenteel een proef genomen ten einde na te gaan of het voorgestelde systeem in de praktijk voldoet en of integratie van scheepsgezellenfuncties van dek- en werktuigkundige dienst tot de realiseerbare mogelijkheden behoort.

Vrijwel tegelijkertijd zijn Shell Tankers (U.K.) Ltd., Société Maritime Shell en Shell Tankers N.V. op hun schepen met proefnemingen begonnen.

Wij zijn tot de slotsom gekomen, dat hetgeen wij ons voorstelden op dit gebied te kunnen doen, inderdaad praktisch uitvoerbaar is. De desbetreffende plannen zijn in een gevorderd stadium gekomen en wij stellen ons voor deze proefneming ook tot andere schepen uit te breiden, zij het dan dat een en ander zeer geleidelijk en zorgvuldig zal worden voorbereid en uitgevoerd.

## INTEGRATIE VAN FUNCTIES

### *Algemene werkploeg*

In de „algemene werkploeg” worden de functies van de scheepsgezellen van dek- en werktuigkundige dienst geïntegreerd, d.w.z. er wordt naar gestreefd de leden van deze ploeg geschikt te maken om voorkomende werkzaamheden zowel aan dek als in de machinekamer gemeenschappelijk te verrichten.

Wij denken voor Nederlandse scheepsgezellen aan een algemene werkploeg van circa 12 man voor onze G.P. turbine-schepen.

Deze algemene werkploeg dient organisatorisch beschouwd te worden als geplaatst onder de gezagvoerder, die naar gelang van de bedrijfsomstandigheden — in overleg met zijn hoofdwerktuigkundige en 1e stuurman, en zo nodig ook de 2e werktuigkundige — bepaalt hoeveel werkkrachten voor operationele doeleinden en voor onderhoudswerk zullen worden ingezet.

## MANAGEMENT TEAM

Teneinde aan het hierboven vermelde overleg een vaste vorm te geven zullen de gezagvoerder, hoofdwerktuigkundige en 1e stuurman een zgn. „Management Team” vormen. De 2e werktuigkundige kan hieraan zo nodig worden toegevoegd.

## VERDERE WIJZIGING VAN DE ORGANISATIE

### *Onderhoud*

De gedachte wint veld dat, vooral met het oog op toekomstige ontwikkelingen, de verantwoordelijkheid voor het onderhoud het meest op zijn plaats is bij de hoofdwerktuigkundige, aangezien dit hoofdzakelijk technisch zal zijn. Dit neemt niet weg, dat ook de andere officieren bepaalde verantwoordelijkheden op het gebied van onderhoud zullen dragen.

Zonder in details te treden over de taken en verantwoordelijkheden voor iedere rang kan worden vermeld dat het in de bedoeling ligt de 1e stuurman te blijven belasten met tankschoonmaken.

### *Civiele dienst*

De kenmerken van de nieuwe civiele dienst zijn de navolgende:

- a. de functie „chef-hofmeester” is vervallen;
- b. de civiele dienst is gesplitst in de functie „voeding” en de functie „bediening en huishoudelijke werkzaamheden”;
- c. de beide delen zijn onder het toezicht van de 1e stuurman geplaatst;
- d. de bezetting van de functies is:
  1. voor „voeding”: 1e kok (hoofd voeding) en 2e kok;
  2. voor „bediening en huishoudelijke werkzaamheden”:
    - I. voor de „Etat-Major”: 3 bedienden
    - II. voor de scheepsgezellen: 1 bediende.

## SCHEPENBESLUIT 1965

### *Arbeids- en rusttijdenregeling*

De nieuwe arbeids- en rusttijdenregeling maakt het meer dan ooit noodzakelijk beschikbare arbeidsuren economisch te benutten, waarvoor het bovenvermelde Schepenbesluit de mogelijkheid opent.

### *Wacht aan dek*

Nieuwe schema's voor wacht aan dek zullen te zijner tijd naar de schepen worden gezonden. Er is voor zorggedragen dat de veiligheid onverminderd kan worden gehandhaafd.

### *Wacht in de machinekamer*

Er zal naar worden gestreefd op het merendeel van onze schepen over te gaan op — onder gunstige omstandigheden — het wachtlopen met twee man in de machinekamer. Een derde man voor buitengewone omstandigheden blijft beschikbaar.

## ARBEIDSBESPARENDE SYSTEMEN EN DOELMATIGE METHODEN

Er zal naar worden gezocht arbeidsbesparende technieken en doelmatige werkmethode in te voeren, zodat de gewijzigde sterkte scheepsgezellen het arbeidsvolume kan verwerken.

## INVOERING

De invoering, die reeds met de vakorganisaties is besproken, zal geleidelijk plaatsvinden; waar mogelijk zal de gezagvoerder worden bijgestaan door een functionaris van de Sectie Organisatie en Produktiviteit (DF/2).

Het ligt in ons voornemen de bij ons in dienst zijnde bemanningsleden zo goed mogelijk in het nieuwe schema in te passen, zonder dat zij hiervan financieel nadeel ondervinden. Zo zal het voor een chef-hofmeester over het algemeen mogelijk zijn als „hoofd voeding” op te treden, terwijl andere rangen een passende plaats zullen vinden in de algemene werkploeg.

Wij zijn er ons van bewust dat het bovenstaande slechts een summier uiteenzetting is van onze voornaamste denkbeelden op dit gebied; wij hopen echter hierop te zijner tijd te kunnen terugkomen.

Wij vertrouwen op U aller medewerking te kunnen rekenen om deze proefnemingen te doen slagen. Wij houden ons verder gaarne aanbevolen voor alle suggesties die er toe kunnen bijdragen om een meer doelmatige werkwijze aan boord te verkrijgen.

Rotterdam, november 1965.

## MEDEDELINGEN VAN DE DIRECTIE

### MUTATIES IN DE KANTOORORGANISATIE

A) De heer G. W. Bakker, laatstelijk chef van de sectie Administratieve Diensten (DFT/6) van onze Vennootschap, is belast met de leiding van de met ingang van 1 november jl. opgerichte Afdeling DFC, welke rechtstreeks onder de Directeur ressorteert.

De taak van de Afdeling DFC bestaat uit het beheer van de Nederlandse demise-managed schepen; daarnaast zullen incidenteel speciale opdrachten van de Directeur worden uitgevoerd.

In verband met het bovenstaande heeft de heer J. H. Allebé, tot voor kort werkzaam bij N.V. Curaçaosche scheepvaart Maatschappij en sedert 4 oktober jl. tewerkgesteld in de

sectie DFT/6, met ingang van 1 november jl. de leiding van deze sectie van de heer G. W. Bakker overgenomen.

B) De heer C. Plomp is, na completering van zijn detachering bij Bataafse Internationale Petroleum Maatschappij N.V., met ingang van 1 november jl. wederom belast met de leiding van de sectie DF/2.

De heer H. van Waasdijk is belast met enige speciale opdrachten van de Directeur en zal tot nader order administratief tot de sectie DF/2 blijven behoren.

Rotterdam, november 1965.



# Hydraulisch bediende ladingafsluiters

Het draagvermogen van de nu voor onze Maatschappij in aanbouw zijnde schepen is aanmerkelijk groter dan vroeger het geval was; in verband hiermee zijn de afmetingen ook groter geworden. De bediening van de ladingafsluiters, die ook een grotere doorlaat gekregen hebben (sommige zijn 24" afsluiters) en de snelheid waarmee geladen en gelost zal worden, zijn aanleiding geweest om de mogelijkheid van toepassing van mechanische bediening hiervan te bestuderen. Zoals de ontwikkeling in de techniek tot heden heeft uitgewezen, blijkt hydraulische bediening hiervoor het meest geschikt te zijn.

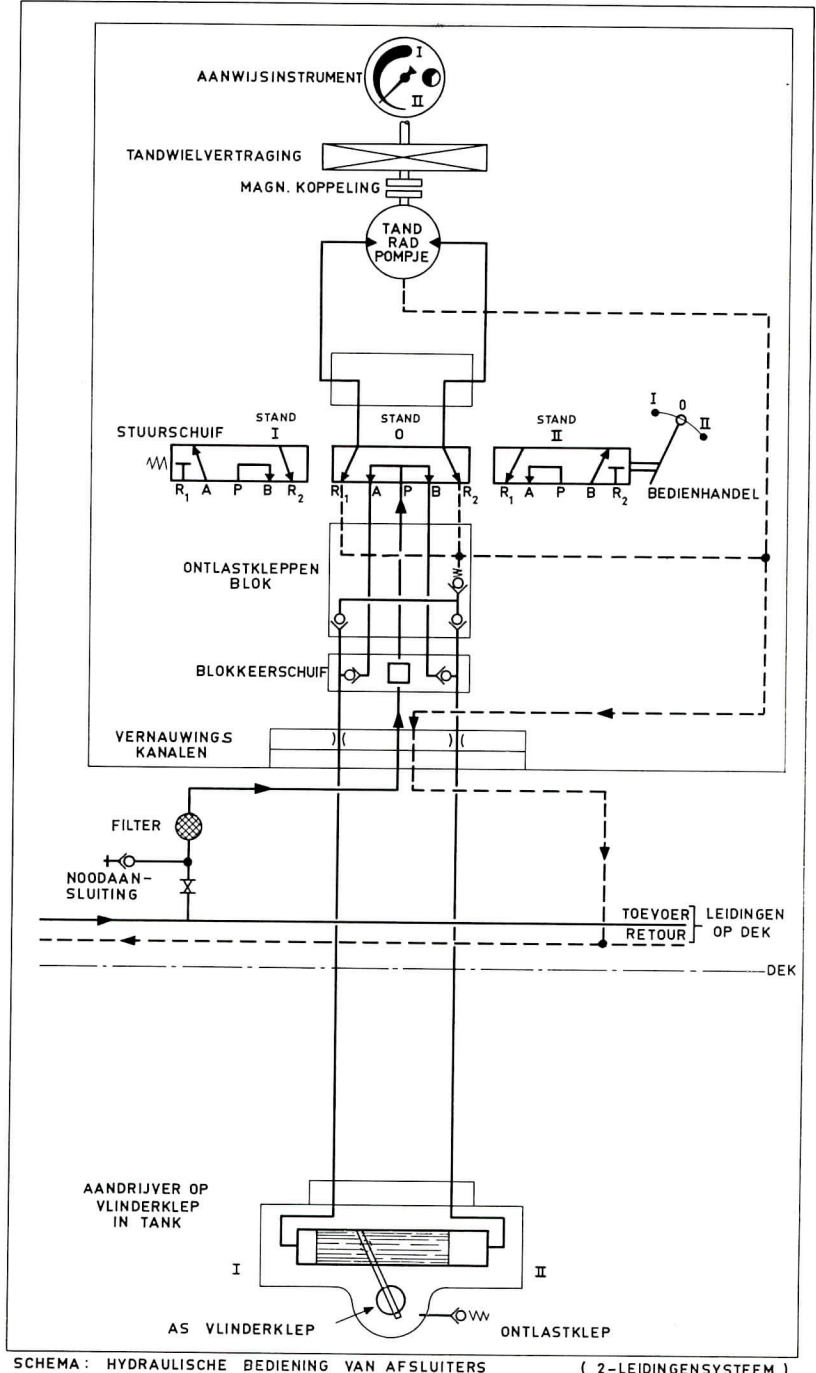
Maar niet alleen de bediening is grondig bekeken, doch ook het systeem en het aantal van de ladingleidingen in de tanks zelf. Op de schema's bij dit artikel is te zien dat het aantal leidingen aanmerkelijk verminderd is maar vooral ook dat het aantal afsluiters belangrijk is afgenomen.

Voor deze afsluiters worden vlinderkleppen toegepast. De nieuwbouwschepen van 65.000 ton, die in Nederland in aanbouw zijn, zullen voor het hydraulisch bedienen van de ladingafsluiters voorzien worden van het zogenaamde „twee-leidingsysteem”. Dit wil zeggen dat er vanaf de hydraulische pompcentrale, die zich in de machinekamer bevindt, tot op het voorschip 2 leidingen lopen, waarvan er één een drukleiding is en de andere voor terugvloe van de olie dient.

Het verplaatsen van de klep in de open, gesloten of een tussenstand zal nu kunnen geschieden door het verplaatsen van een kleine hefboom.

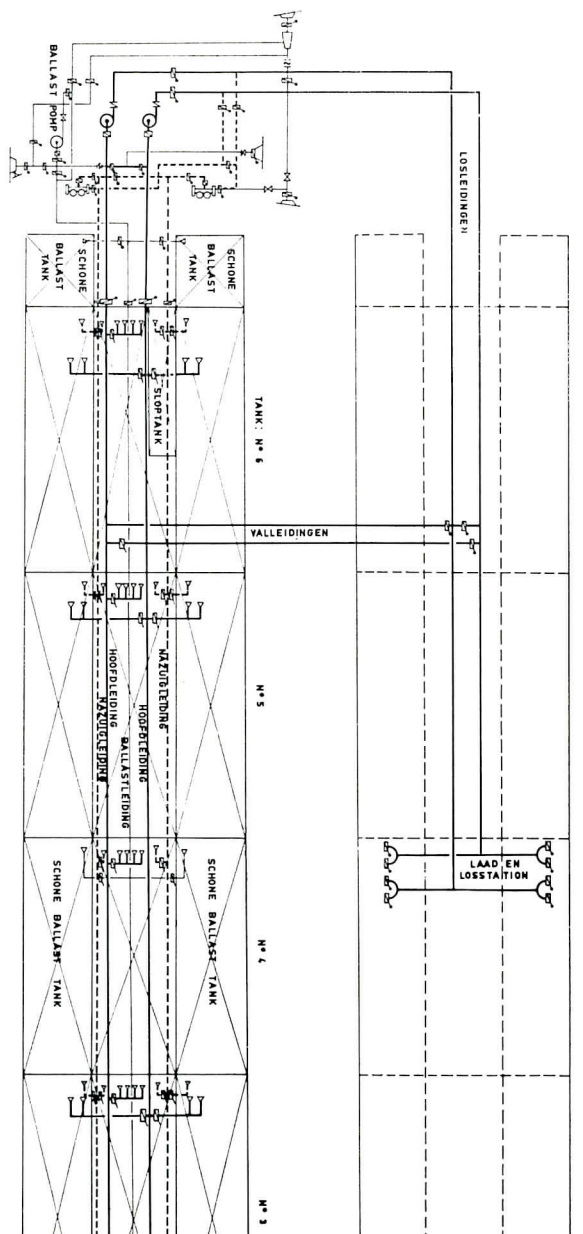
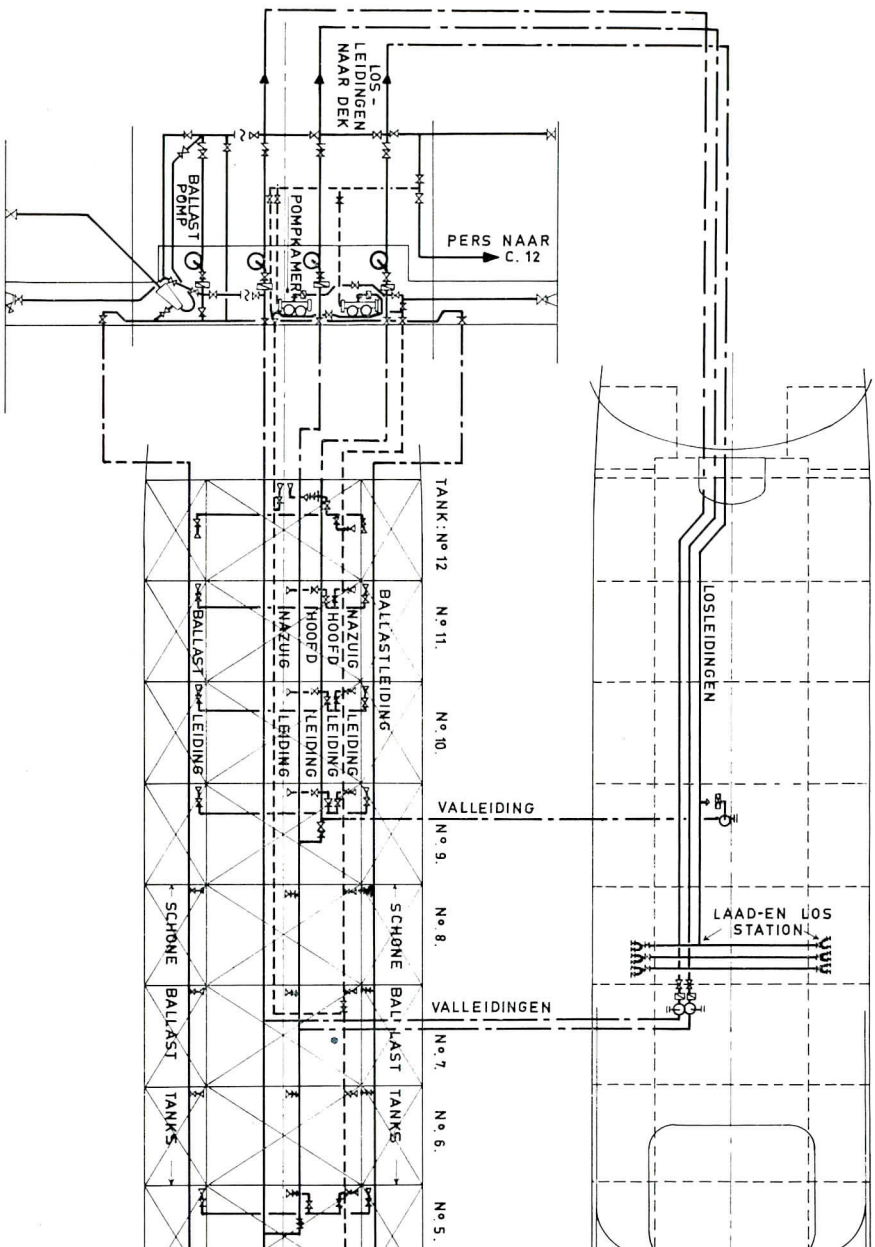
De opstelling aan dek van de hydraulische bediening is per dwarsvertank gecentraliseerd. Op het hart van het schip bevindt zich per tank een waterdichte dekopstand waarin zich de bedieningsapparatuur bevindt voor de afsluiters van die betreffende dwarsvertank. De tanks zijn uitgerust met plaatselijke ullage-meetinstrumenten.

Door de combinatie van laatstgenoemde meetinstrumenten en het gedeeltelijk centraliseren van de bediening is



SCHEMA: HYDRAULISCHE BEDIENING VAN AFSLUITERS

( 2 - LEIDINGENSYSTEEM )

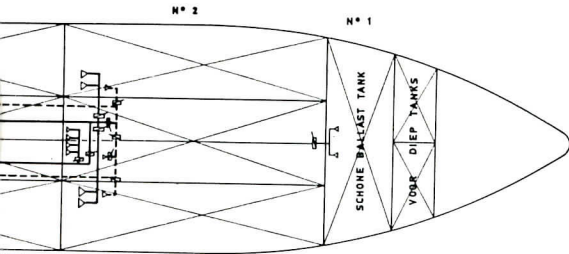
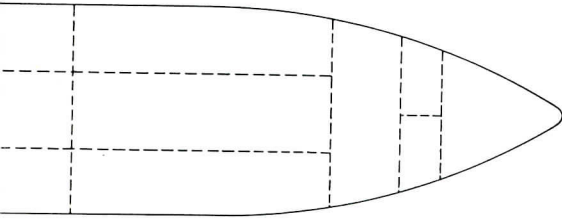




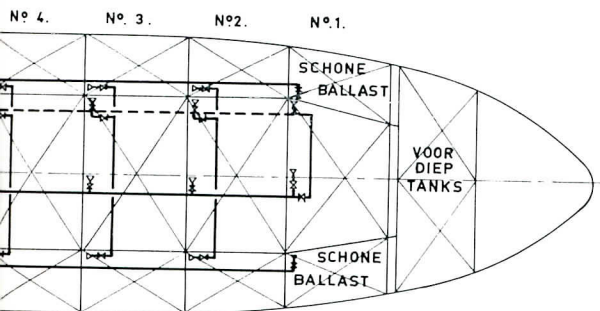
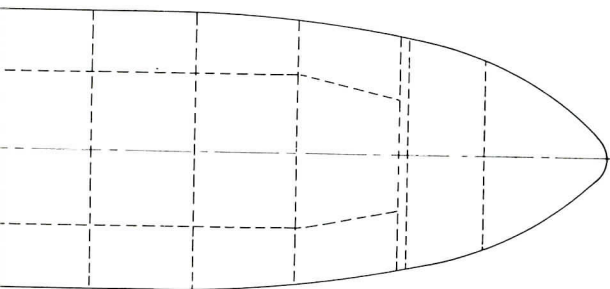
VERKLARING VAN DE TEKENS:

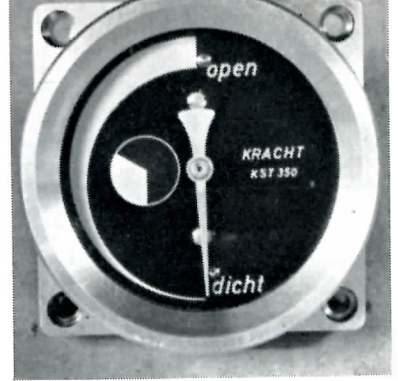
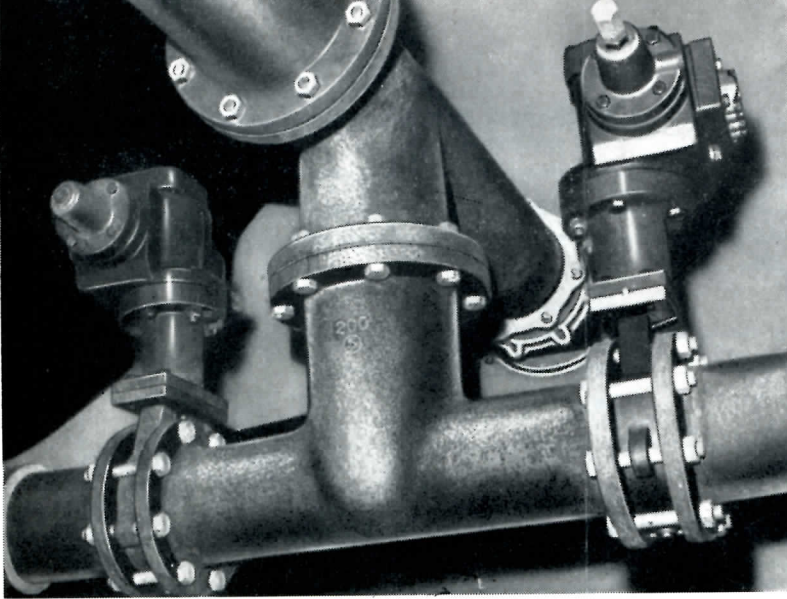
- \* AFSLUITER
- ⌋ VLINDERKLEP MET HYDRAULISCHE AFSTANDSBEDIENING
- ⌋ VLINDERKLEP MET PLAATSELIJKE BEDIENING
- ⊗ CENTRIFUGAALPOMP
- ⊗ ZUIGERPOMP
- ⊏ EJECTEUR
- ⊕ WISSELSTUK
- ⊗ AANSLUITING VOOR EJECTEUR
- ⊠ FILTER

N.B. OP DEZE SCHEMA'S ZIJN NIET AANGEGEVEN:  
 DE SLOPTANKPOMPAANSLUITINGEN,  
 DE LENSINRICHTING EN DE INSTALLATIE VOOR HET  
 GASVRIJMAKEN VAN DE LADINGTANKS



LADING-EN BALLASTLEIDINGEN SCHEMA'S VAN S.S. „ONDINA”  
 EN VAN M.S. „DIONE”





*Het standaardwijninstrument*

*Hydraulisch bediende afsluiters in de nazuigleiding*

bereikt dat het laden en lossen op meer overzichtelijke wijze kan geschieden. Dat de bediening van de afsluiters langs deze weg veel minder krachtsinspanning vergt, vloeit ook uit de toepassing van de hydrauliek voort. De pompcentrale is geheel dubbel uitgevoerd en de drukreservoirs zijn zodanig uitgevoerd dat bij een eventueel uitvallen van de pompen toch nog minstens drie van de grootste afsluiters bediend kunnen worden. Voor noodgevallen wordt er bovendien nog een handpompaggregaat bij de installatie meegeleverd, die op eenvoudige

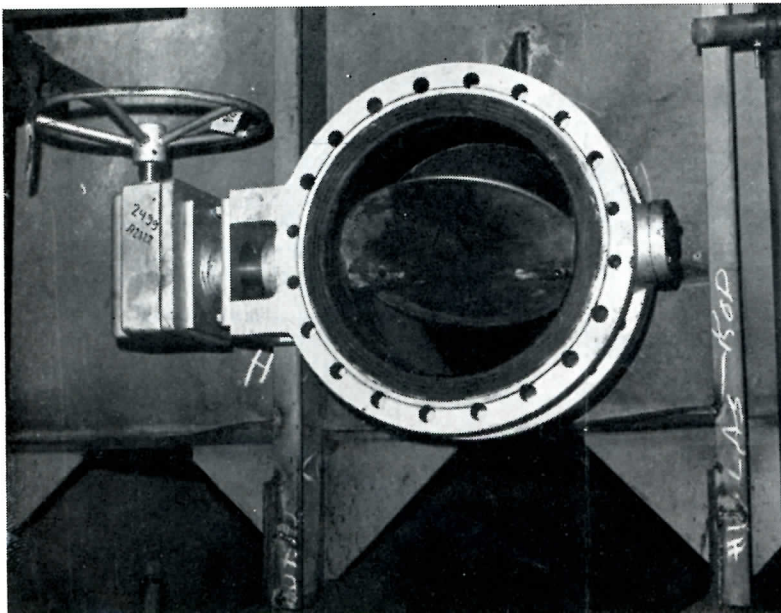
wijze aan te sluiten en te bedienen is. De verplaatsing van de vlinderklep wordt aangegeven door de hoeveelheid olie te meten die nodig is om de klep te bewegen. Hiertoe is een tandwielpompje in de terugvloeileiding ingebouwd, dat, via een tandwielvertraging, een wijzer aandrijft die op ieder moment aangeeft in welke positie de klep zich bevindt. Bovendien is op de primaire as van deze vertraging een segment gemonteerd dat met het zelfde aantal omwentelingen draait als een van de tandwielletjes van het pompje. Dit segmentje is bedoeld om stroming

van de olie duidelijk waarneembaar te maken. Zodra het bedienhandel losgelaten wordt zal dit naar de middenstand terugveren en de oliestroom stopt. Als de vlinderklep zich dan in een van zijn uiterste standen dient te bevinden is deze stromingsverklikker een extra aanduiding dat de klep een van deze twee standen bereikt heeft boven de standaardwijzing door middel van de wijzer.

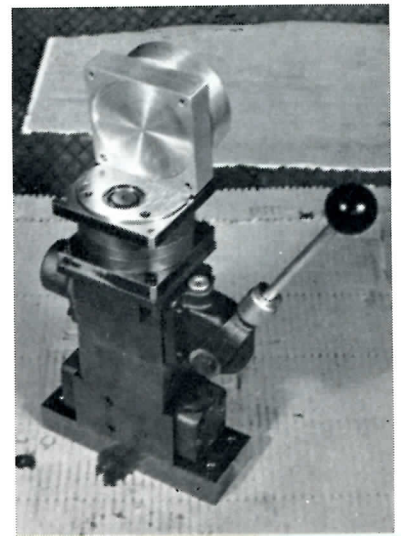
De vlinderkleppen die bij de ballasttanks behoren zijn ook van hydraulische aandrijving voorzien.

Foto's beschikbaar gesteld door: Cookburn-Nederland; Kracht/Van Wijk & Boerma.

*Een vlinderklep met handbediening*



*De eenheid welke dient voor de bediening van een hydraulisch bewogen afsluiter.*





Bij de foto: Tijdens het voorlezen van de ingekomen felicitatie-telegrammen en -brieven door de secretaris/penningmeester van de C.N.O.O.K.S., de heer W. B. Kruysmulder



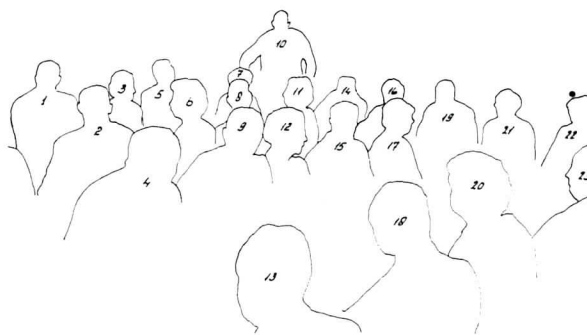
Club van Nederlandse  
Oud-Gezagvoerders en  
Oud-Hoofdwerktuigkundigen  
der „Koninklijke/Shell”

1950 — 27 september — 1965

De „Club van Nederlandse Oud-Gezagvoerders en Oud-Hoofdwerktuigkundigen der „Koninklijke/Shell”, kortweg de „CNOOKS”, werd opgericht op 27 september 1950 op initiatief van wijlen Jhr. H. G. A. Quarles van Ufford en, eerlijkheidshalve toegegeven, in navolging van de in maart van dat jaar in Londen opgerichte „Shell Fleet Retired Staff Association”.

De oprichtingsvergadering, die onder leiding van de heer Quarles van Ufford stond, vond plaats in Den Haag en werd bezocht door ruim 70 gepensioneerden van onze onder Nederlandse vlag varende vloot, die het idee en de doelstelling van de op te richten club met sympathie begroetten. Reeds vanaf de eerste dag van het bestaan van de Club heeft de Maatschappij steeds volledig achter het doel en streven van de CNOOKS gestaan en zeker mag hier worden gememoreerd dat zonder de van de zijde van de Maatschappij ontvangen hulp en medewerking de Club nimmer zulk een bloeiend bestaan zou hebben. Zij die in het eerstgevoemde bestuur zitting namen hebben heel wat werk verzet om de Club op gang te krijgen en met dankbaarheid gedenken wij hier de heren Moll, Ricardo en Kiviet uit het oorspronkelijke bestuur, die ons in de loop der jaren door de dood ontvielen. De opdracht om dat eerste bestuur te vormen werd aan ons huidige ere-lid E. G. van Eerde gegeven en zoals hij zelf onlangs vertelde, „Stad en land heb ik afgereisd en afgebeeld, maar bestuursfuncties lagen de leden kennelijk niet”. Tenslotte is de „formateur” zelf in het bestuur terecht gekomen en in verschillende functies heeft hij er gedurende 12½ jaar deel van uit gemaakt. De groei van de Club ging gestadig door en na met 77 leden te zijn begonnen is het ledental via 155 leden bij het eerste lustrum en 209 bij het tweede lustrum naar 297 in 1965 gegroeid. In de 15 jaren van het bestaan ontvielen ons 39 leden.

De belangstelling voor de — thans 2 maal per jaar — plaatsvindende reünies is geenszins verflauwd, integendeel steeds meer leden realiseren zich dat deze samenkomsten een ideale manier zijn om zo vele van de oud-collega's nog eens te ontmoeten en te spreken. De samenwerking met de Engelse zuster-vereniging is zeer hecht en sinds de oprichting nemen jaarlijks — wederzijds — leden van het bestuur



1. Hr. J. W. Walters, ex secretary/treasurer S.F.R.S.A. \*), Londen; 2. Hr. W. Waltbuis, wtk. S.T.N.V.; 3. Mevr D. Jansen-Zeijlemaker; 4. Hr. J. A. Stoppelsteen, bestuurslid C.N.O.O.K.S.; 5. Hr. F. Edens, erelid C.N.O.O.K.S.; 6. Mevr. D. A. Grilk-Brouwers; 7. Mevr. T. Ricardo-Heerdt, 8. Hr. C. J. van de Weyer, hoofd afd. DFAS-T.N.V.; 9. Hr. J. Grilk, gezagu. S.T.N.V.; 10. Hr. W. B. Kruysmulder, secr./penningm. C.N.O.O.K.S.; 11. Mevr. M. J. Bakker-Boer; 12. Mevr. J. M. Karelse-Kristalijn; 13. Hr. B. Hello, bestuurslid C.N.O.O.K.S.; 14. Hr. G. A. Dawson, president S.F.R.S.A. \*), Londen; 15. Hr. C. D. Tabbitt, chairman S.F.R.S.A. \*), Londen; 16. Mevr. G. N. den Bakker-Grenfell; 17. Mevr. J. C. van de Weyer-Fenenga; 18. Hr. J. C. M. Jansen, vice-voorzitter C.N.O.O.K.S.; 19. Hr. A. D. Olie, voorzitter C.N.O.O.K.S.; 20. Mevr. S. G. Kruysmulder-Bacon; 21. Mevr. M. A. H. Moll-van Nugteren; 22. Hr. G. den Bakker, hoofd afd. DFT-S.T.N.V.; 23. Hr. I. J. Goldsworthy, secretary S.F.R.S.A. \*), Londen.

\* Shell Fleet Retired Staff Association

deel aan de respectieve reünie-lunches of diners. Voor de viering van het 15-jarig bestaan heeft de Directie wederom de lunchkamer op de 9de verdieping van het Shell-Gebouw ter beschikking gesteld en werk noch moeite werd gespaard om het feest tot een groot succes te maken. Hierover zijn alle leden het wel eens en een woord van dank aan allen die aan dit succes meewerkten, is hier op zijn plaats. De toekomst van de Club ziet er zeer rooskleurig uit!

# HET ZEEVAARTONDERWIJS

Het groter worden der schepen en de snelle ontwikkeling van de techniek eisen een aanpassing van het zeevaartonderwijs, zowel voor de werktuigkundige als voor de stuurman. De praktijk moet soepel aansluiten op de theorie. De structuur van de z.g. mammoetwet was een dankbare aanleiding ons zeevaartonderwijs „op de helling” te zetten. Er dient echter rekening mee gehouden te worden dat de uitgebrachte adviezen niet direct te realiseren zijn, omdat de omschakeling om praktische redenen niet direct te verwezenlijken is.

Het zou te ver voeren om diep in te gaan op de mammoetwet, die o.a. het lager, middelbaar en hoger algemeen voortgezet onderwijs omvat, resp. L.A.V.O., M.A.V.O. en H.A.V.O., die als basisopleidingen bedoeld zijn voor verdere studies nodig voor beroepen in het bedrijfsleven.

Daarnaast staat het voortgezet wetenschappelijk onderwijs (V.W.O.), dat meer bedoeld is als basisopleiding voor de academische beroepen.

Voor de officiersfuncties bij de koopvaardij zijn voor ons de M.A.V.O. en H.A.V.O. opleidingen het belangrijkste, die resp. 4 en 5 jaar zullen duren. Het eindexamen M.A.V.O. kan vergeleken worden met het huidige M.U.L.O.-A diploma en het diploma H.A.V.O. met het bewijs van overgang van 4e naar 5e klas H.B.S.-B. Ook in het zeevaartonderwijs openbaart zich de splitsing in het z.g. hoger zeevaartonderwijs en het middelbaar zeevaartonderwijs.

Het hoger zeevaartonderwijs omvat de primaire opleidingen voor stuurlieden en werktuigkundigen (S3 en W3) en de overige rangen.

Het middelbaar zeevaartonderwijs heeft zich meer gericht op de opleidingen S4 en W4, meer bedoeld voor functies bij de kleine handelsvaart en ondergeschikte functies bij de grote vaart (wachtoppers).

Daarnaast bestaan nog de S5 en W5 opleidingen, die meer afgestemd zijn op functies op kleinere schepen van de kleine handelsvaart en ondergeschikte functies op grotere schepen van die vaart.

Hoe zal zich in de naaste toekomst de opleiding en verdere studie van een scheepswerktuigkundige c.q. stuurman — grote handelsvaart voltrekken?

Deze zal als volgt zijn:

## *Vooropleiding H.A.V.O.*

2 jaar hogere zeevaartschool (schooldiploma S3/W3) - 1 jaar vaartijd + memoriaal - S3/W3 (Rijksdiploma) - 2 jaar vaartijd - S2/W2 - 2 jaar vaartijd - S1/W1.

## *Vooropleiding M.A.V.O.*

1 jaar schakelklas - 2 jaar hogere zeevaartschool (schooldiploma) - 1 jaar vaartijd + memoriaal - S3/W3 (Rijksdiploma) - 2 jaar vaartijd - S2/W2 - 2 jaar vaartijd - S1/W1.

## *Vooropleiding 3 jaar/4 jaar L.T.S. of 3 jaar M.A.V.O.*

2 jaar middelbare zeevaartschool - 1 jaar schakelklas - 2 jaar hogere zeevaartschool (schooldiploma) - 1 jaar vaartijd + memoriaal - S3/W3 (Rijksdiploma) - 2 jaar vaartijd - S2/W2 - 2 jaar vaartijd - S1/W1.

De rijksdiploma's S3/W3, S2/W2 en S1/W1 zouden respectievelijk te vergelijken zijn met de huidige diploma's 3e rang G.H.V., 2e rang G.H.V., 1e rang G.H.V. en „A”, „B” theorie en praktijk, „C” theorie en praktijk.

Het z.g. memoriaal zou alléén moeten bevatten een aanduiding van de werkzaamheden die de leerling heeft verricht of bijgewoond. Beschrijvingen in details zijn dan niet meer nodig. Vermeld dient te worden, dat het laatste woord nog niet gesproken is over het bijhouden van het memoriaal. Men is algemeen de mening toegedaan dat aan de schoolopleiding (H.A.V.O. c.q. M.A.V.O. en hogere zeevaartschool) een grotere waarde toegekend moet worden dan momenteel het geval is, hetgeen door de bredere vooropleiding ook mogelijk is.

De gevolgen hiervan zijn, dat de examens voor W2/S2 en W1/S1 alléén die stof kunnen bevatten die niet tot het schoolexamen behoorde en uiteraard gericht is op de praktijk.

Verwacht kan ook worden dat de voorbereidingen voor deze examens aanmerkelijk verkort kunnen worden. Hierbij moet worden aangetekend, dat een ieder die voor een Rijksdiploma wil studeren, eerst het schooldiploma in zijn bezit moet hebben.

De thans bestaande BM (BS), AM (AS) en V.D. opleidingen zullen in de toekomst verdwijnen, echter alléén indien met de voorgestelde opleidingen de personeelsvoorziening bij de koopvaardij niet wordt gestagneerd.

Een typische bijzonderheid is dat de schakelklasse (voorbereidend jaar) de mogelijkheid insluit de technische of de nautische kant op te gaan. Op enkele hogere zeevaartscholen is men hiermede reeds begonnen en hoewel de behandelde stof van algemene aard is, kan de toekomstige koopvaardijofficier zijn aanleg en interesse duidelijk demonstreren.

Er is zeer lang door experts over deze voorstellen inzake het zeevaartonderwijs van gedachten gewisseld; alle mogelijkheden zijn kritisch onder de loep genomen met erkenning van adviezen der rederijen.

Het is een loffelijk streven, het zeevaartonderwijs voor de (vele) leken een hogere maatschappelijke waardering te geven, die zich hopelijk ook op het beroep zal afspiegelen.

## RECTIFICATIE

In het overzicht dat wij op pagina 12 van de vorige editie van „Tussen Schip en Ka” gaven over de ruim 32 jaar die onze oud-Commodore R. India op de Nederlandse Groepsvloot dienst deed, is helaas een fout geslopen.

Vermeld werd namelijk dat hij tijdens de 2e wereldoorlog als 3e stuurman dienst deed op het m.s. „Merula”, toen dit schip op 13 februari 1942 door de Japanners werd gebombardeed. Dit moest zijn 2e stuurman. (3e stuurman was de heer K. J. Heller). Wij bieden kapitein India onze verontschuldiging aan voor het gemaakte abus.





## MET PENSIOEN

**J. H. R. BROERSMA**  
Gezagvoerder  
15.8.1936 - 31.10.1965

Op 1 november jl. namen wij afscheid van kapitein J. H. R. Broersma, die op deze datum onze Maatschappij met pensioen heeft verlaten.

Kapitein Broersma trad op 6 juli 1938 als 3e stuurman in

dienst van de N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij, nadat hij van 15 augustus 1936 tot en met 11 oktober 1937 reeds als leerling-stuurman een tijdelijk dienstverband met deze Maatschappij had gehad.

Op 16 oktober 1946 werd hij tewerkgesteld op de vloot van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij.

Tot november 1954 heeft hij in het Caraïbisch gebied dienstgedaan als 2e en 1e stuurman.

Op 20 april 1955 werd hij overgeplaatst naar de diepzeevloot.

Nadat hij op 1 januari 1957 was aangesteld als gezagvoerder heeft hij het commando gevoerd over de volgende tankers: „Sunetta” (2x), „Antonia”, „Cinulia”, „Acmaea”, „Viana” (2x), „Vivipara”, „Philidora” (2x), „Acteon” en „Vitrea”. Zijn laatste schip was het s.s. „Viana” dat hij op 6 oktober jl. te Rotterdam heeft verlaten.

Wij wensen kapitein Broersma toe dat hij nog vele jaren in goede gezondheid van zijn pensioen zal kunnen genieten.

## Mej. E. D. Bijl uitgeroepen tot „MISS VIANA”

Vrijdag, 5 november, was voor de 16-jarige Els Bijl als alle vorige werkdagen begonnen.

Met „alle vorige” bedoelen wij de werkdagen sinds 1 september van dit jaar, toen zij, na de MULO met succes te hebben doorlopen, met haar eerste kantoorbaan begon, en wel bij Shell Tankers N.V.

Op de brommer naar kantoor waren haar gedachten afwisselend bij thuis, haar vriendje en het werk dat haar in de subsectie Documentatie wachtte.

Toen ze eenmaal achter haar bureautafel had plaatsgenomen, was ze al gauw zo in het haar opgedragen werk verdiept dat om 'n uur of 11 een grote bos chrysanten en rozen kon worden binnengedragen zonder dat ze er iets van merkte... totdat haar naam geroepen werd. Aan de bos zat namelijk een

aan haar geadresseerd telegram van de „Viana”, waaruit bleek dat zij uit de groepsfoto van de op 1 september in dienst getreden dames, die wij op de laatste pagina van het oktobernummer plaatsten, door de leden van de état-major tot „Miss Viana” gekozen was.

„Ik schrok er eerst wel van”, vertrouwde zij ons later toe, „alle meisjes kwamen om mijn tafel staan om me te feliciteren, maar ik vond het toen toch wel leuk.”

Met spanning ziet ze er al naar uit om straks, als de „Viana” terug is in Rotterdam, een bezoek te brengen aan het schip dat haar „adopteerde”.

Om half zes ging ze met haar reuzen-boeket in de armen naar huis, om in het weekend te bekomen van de emoties van haar uitverkiezing tot eerste „Miss” van Shell Tankers N.V.



„Miss Viana” — alias Els Bijl — kort nadat het hengelijk nieuws haar bereikte.



## Nieuwe editie van het „Petroleum Handbook” binnenkort verkrijgbaar!

Naar het zich laat aanzien zal in het begin van 1966 een nieuwe (5e), geheel bijgewerkte druk van het „Petroleum Handbook” verschijnen.

Dit boek, dat zich in de loop der jaren een plaats heeft veroverd als waardevolle vraagbaak voor allen die bij de Groep werkzaam zijn, behoeft wel geen nadere aanbeveling! Het aantal woorden is, in vergelijking met de vorige druk, met een derde vermeerderd, maar desondanks kon het aantal bladzijden van 659 tot 336 worden teruggebracht, waardoor het boek een handzamer formaat heeft verkregen.

Aan de inhoud is een nieuw hoofdstuk „Marketing” toegevoegd, terwijl het hoofdstuk „Chemicals” aanmerkelijk is uitgebreid. Deze nieuwe editie is rijk geïllustreerd met ruim 140 recente foto's, waarnaast vele diagrammen en kaarten. De verkoopprijs is zo laag mogelijk gesteld en zal circa f 10,25 (£ 1.-/-) per exemplaar bedragen.

Per circulaire zullen aan onze schepen intekenformulieren worden gezonden. De door de opvarenden van onze vloot bestelde exemplaren zullen — tenzij anders verzocht — aan hun huisadres worden verzonden.

Hun persoonlijke rekening in onze boeken zal voor bovengenoemd bedrag worden belast.



## 30 JAAR IN DIENST

E. VAN 'T SLOT  
sectie DFF/12  
1935 - 18.9 - 1965

Walemployés, verlofgangers en gepensioneerden van Shell Tankers N.V. kunnen het boek persoonlijk dan wel schriftelijk bestellen bij onze sectie DFF/6, Shell-Gebouw, kamer 2.22, toestel no. 137. Na contante betaling of overschrijving op giro-rekening no. 10349 ten name van Shell Tankers N.V., Hofplein 20, Rotterdam — onder vermelding „Petroleum Handbook” — zullen de boeken worden afgeleverd c.q. toegezonden.

Gezien de grote belangstelling die mag worden verwacht, is het raadzaam niet te lang met het plaatsen van een bestelling te wachten!

## ONZE VLOOTJUBILARISSEN



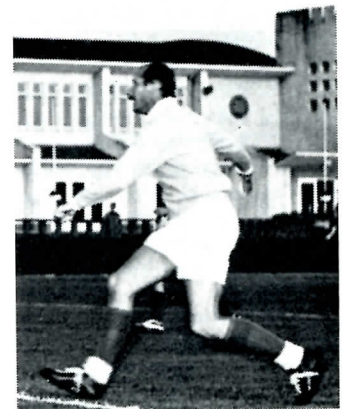
F. A. VISSER  
2e stuurman  
1955 - 9.11 - 1965



P. H. A. v. d. PUTTEN  
bootsman  
1955 - 13.11 - 1965



A. G. FREETH  
1e pompman/bankwerker  
1955 - 11.11 - 1965



## HUP D.F.C.!

*Elders hebt u kunnen lezen:  
D.F.C. is opgericht,  
van bescheiden omvang is het  
als een éénmanszaak gesticht.*

*Doch de naamgenoot uit Dordrecht  
was ook eens van klein formaat;  
klein beginnen is geen schande —  
als men 't daar maar niet bij laat.*

*Dus wij hopen, dat — al zal er  
wel wat tijd mee zijn gemoeid —  
D.F.C., de naam indachtig,  
spoedig tot een elftal groeit.*

## Aangesteld als onder- officier



J. P. BIJLSMA  
bankwerker  
per 6.10



P. DE KREY  
wachttassistent  
per 1.9



# vlootpersonalia

(in de periode 16.9 t/m 15.10.1965)

## GEHUWD:

- 16.9: L. A. Groendijk, 3e stm., met Mej. A. Koning;  
 22.9: C. Heeneman, chef kok, met Mej. W. v. d. Lecq;  
 1.10: W. C. C. R. Stappers, 5e wtk., met Mej. G. F. G. Nijhuis;  
 2.10: J. Klok, 4e wtk., met Mej. G. Elferink;  
 9.10: G. L. A. Martens, 3e stm., met Mej. T. Smit.

## GEBOREN:

- 13.9: Caroline Antoinette, dochter van J. van der Zouwen, 2e stm., en Mevr. J. C. van der Zouwen-Chabot;  
 17.9: Menno Jurgen, zoon van K. F. Neher, 2e wtk., en Mevr. E. Neher-Smith;  
 20.9: Deborah, dochter van R. E. Janssen, 4e wtk., en Mevr. K. Janssen-Komentas;  
 20.9: Frederik Leopold Samuel Frans, zoon van F. C. C. Baron van Tuyll van Serooskerken en Baronesse J. I. van Tuyll-van Serooskerken-Cramer;  
 25.9: Katja, dochter van W. S. van der Ham, 3e stm., en Mevr. H. E. van der Ham-Zwaard;  
 26.9: Elizabeth Margaretha, dochter van L. J. Verwey, 4e wtk., en Mevr. H. C. Verwey-Casparie;  
 30.9: Marinus Cornelis Maria, zoon van H. L. de Ridder, 4e wtk., en Mevr. M. W. P. de Ridder-Willems.

## MET VERLOF:

- Gezagv.: S. J. de Geus, W. van Brakel, P. Schaap, P. C. Hoek, J. H. R. Broersma, H. C. Mantel;  
 1e stl.: J. M. Hillen, G. Arkema, P. J. Hoekstra, T. W. Pals, P. G. C. M. Passieux, D. Rijk;  
 2e stl.: P. C. Rakké, J. Klein Roseboom, J. Bosman, W. Bosma, J. Post, R. J. Wyrdekan, B. C. Visser;  
 3e stl.: W. Hoogendijk, N. Venendaal, M. P. J. Hage, J. J. H. Vessies, J. H. B. Jongen, C. J. Clarisse;  
 4e stl.: G. L. A. Martens, M. Klein, R. P. F. J. Ruiter, J. Tebbenhoff, H. van Groen;  
 ll.stl.: J. G. Wientjes, L. Davelaar, C. M. Honig, E. L. de Ruiter, F. Kuyt, F. J. M. Donker, J. Priester;  
 Hfd.wtk.: F. F. Walthuis, P. Taconis, P. D. J. H. Slegtenhorst, H. Stobbe, W. J. J. van den Berg;  
 2e wtk.: C. L. Fehrmann, E. Jousma;  
 3e wtk.: S. C. Koning, J. Vos, G. Braak, J. G. Kuit, W. C. van der Pluijm;  
 4e wtk.: J. Slot, F. K. J. Spangenberg, R. A. van Egmond, P. Brouwer, J. Klok, H. B. Wegh, J. Pap, A. L. Bakker, K. P. Kaal, R. D. Kuil, R. J. Smit, L. J. M. Verhaegh, F. Bakker;  
 5e wtk.: J. W. Plugge, F. W. Nederbragt, R. J. Doorneveld, J. Th. Ijskes, C. Hemmer, J. H. C. Viertelhuizen, IJ. C. de Jong, H. Blankvoort, J. W. van Putten.  
 ll.wtk.: J. J. Kossen, D. Smit, H. Ruitenbeek, P. H. M. Maessen, E. E. Kreune, P. van Huffelen, L. Vlastra, A. J. Goudriaan.  
 Bootslieden: J. Westeneng, M. J. v. d. Neut;  
 1e pomplieden/bankwerker: J. den Boef, A. P. L. v. Vrijaldenhoven;  
 2e pomplieden/bankwerker: C. Luykenaar, A. J. J. Vermeulen;  
 Bankwerkers: L. Roet, L. Konings, T. G. Ten Ham;  
 Chef Hofmeesters: D. v. d. Lugt, R. B. Vos, F. B. Wayers;  
 Chef Koks: T. C. A. Geelen, H. J. Lieshout.

## TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. *Abida*: 2e stm. N. A. Jager;  
 m.s. *Acteon*: wnd. 3e stm. R. Bergman;  
 s.s. *Arca*: 1e stm. H. J. Allaart, hfd.wtk. L. F. Veldhuis, 4e wtk. F. F. Ozinga, 5e wtk. J. C. Ganzinga, 5e wtk. B. de Rooij, radio-officier P. A. Jongman, bootsman

# in dienst getreden vlootpersoneel



J. H. SCHURINK  
 ll. stuurman  
 per 20/9



L. H. KRAMER  
 ll. stuurman  
 per 20/9



TH. P. HOLST  
 4e stuurman  
 per 1/10



B. DE ROOIJ  
 5e werktuigkundige  
 per 19/9



J. H. DOR  
 5e werktuigkundige  
 per 20/9



I. J. ALBRECHTS  
 ll. werktuigkundige  
 per 13/9



A. VAN KLINK  
 ll. werktuigkundige  
 per 20/9



K. STOBBE  
 ll. werktuigkundige  
 per 24/9

Ph. de Vries, 1e pompman/bankwerker C. P. Hazelbag, 2e pompman/bankwerker H. v. d. Kley, bankwerker L. A. T. Blankemeyer, voorman/donkeyman A. C. Versteeg, chef hofmeester C. E. Bestebroer, chef kok J. B. G. Benoist;

- s.s. *Atys*: ll.stm. J. G. V. Eilers, 2e wtk. J. W. van Wegen, ll.wtk. E. P. Walop, radio-officier W. M. Hart;  
 m.s. *Cinulia*: 3e wtk. J. Wielart;  
 m.s. *Crania*: radio-officier F. H. Palte;  
 s.s. *Kabylia*: wnd. 4e wtk. J. Homminga;  
 s.s. *Kalydon*: wnd. 3e wtk. J. Schrale;  
 s.s. *Kara*: 1e stm. H. A. Schelvis, 5e wtk. W. J. Grapendaal;  
 s.s. *Katylisia*: 4e wtk. B. Oudkerk;  
 s.s. *Kelletia*: 1e stm. P. J. P. Siebesma, ll.wtk. F. Overveld, 2e pompman/bankwerker A. C. v. Baalen;  
 s.s. *Kenia*: wnd. gezagv. D. P. Klip, wnd. 1e stm. H. K. Paauw, wnd. 3e stm. S. B. M. Breukel, wnd. 4e wtk. L. T. de Quartel;  
 s.s. *Kermia*: gezagv. Th. G. J. Roeten, ll.stm. J. H. Schurink, ll.wtk. I. J. Albrechts;  
 s.s. *Kbasiella*: ll.stm. G. W. J. Jacobs;  
 s.s. *Kopionella*: wnd. 1e stm. E. Moll, 2e stm. L. B. A. van Bruinnesse, 4e wtk. L. J. Verwey, 5e wtk. C. A. Douwes;  
 s.s. *Korenia*: 1e stm. H. Barth, wnd. 2e stm. L. D. J. van Zuilekom, 5e wtk. J. H. Dor, bankwerker G. Dene-kamp;  
 s.s. *Korovina*: 2e wtk. A. de Boer;  
 s.s. *Kosmatella*: 5e wtk. J. A. Starreveld;  
 s.s. *Krebsia*: 5e wtk. P. H. Bakker;

- s.s. *Kryptos*: gezagv. F. Fekkes, 1e stm. W. Welbie, 3e stm. C. A. Koppendraaier, 11.stm. L. H. Kramer, 2e wtk. J. R. Alsmā, 5e wtk. A. J. Koelewijn, 11.wtk. A. van Klink.
- s.s. *Kylis*: wnd. 2e stm. D. J. van der Mast, 3e wtk. S. Neeleman, 4e wtk. W. D. Hoogland, radio-officier P. J. Faes;
- s.s. *Ondina*: 2e stm. C. Haas;
- s.s. *Onoba*: 3e wtk. P. F. Vermeulen;
- s.s. *Philidora*: gezagv. B. van Bon, hfd.wtk. Th. H. J. Feldberg;
- s.s. *Philippia*: 3e stm. P. H. van der Ham, 4e stm. Th. P. Holst, hfd.wtk. P. van der Hout, 5e wtk. M. H. D. Demkes.
- s.s. *Sepia*: 5e wtk. R. Hoorn.
- s.s. *Vasum*: hfd.wtk. P. J. van der Waals, 4e wtk. A. G. P. Jansen; bootsman I. Dijker, 1e pompman/bankwerker M. J. J. v. d. Linden; 2e pompman/bankwerker A. J. v. d. Raad; bankwerker F. A. Nijhuis; voorman/donkeyman H. v. d. Doel; chef hofmeester S. v. Kooy; chef kok P. J. M. v. d. Ende.
- s.s. *Viana*: gezagv. G. P. Paulussen, 2e stm. H. W. Vermaas, 3e stm. M. F. D. Bex, 11.stm. C. M. Wagemaker, hfd. wtk. G. Bravenboer, wnd. 4e wtk. L. C. Biesheuvel, 5e wtk. Th. Stilleboer, 11.wtk. F. W. J. Fischer, bootsman H. J. A. Savonije, 1e pompman/bankwerker R. Böck, 2e pompman/bankwerker C. J. v. Tricht, bankwerker J. P. Bijlsma, chef kok P. C. Bergmans;
- s.s. *Vivipara*: 2e stm. P. R. Brunet de Rochebrune, 4e wtk. C. J. Lambregts;
- s.s. *Zafra*: 2e stm. C. Vlas, 3e stm. J. S. de Jong, 2e wtk. T. C. F. Bijkerk, 3e wtk. H. G. de Boer, 5e wtk. F. P. Serrarens, 11.wtk. J. J. Timmers.

#### WEDEROM IN DIENST GETREDEN:

1e stm.: P. de Regt (ex Shell International Petr. Comp.).

#### DE DIENST VERLATEN:

3e stl.: A. L. A. M. Wilmering, W. J. Morélis;

3e wtk.: A. P. van Burgh, H. van Rossum;

5e wtk.: W. Fröhlich;

11.wtk.: C. J. van der Geest;

1e pompman/bankwerker: M. v. d. Kruk.

#### MET PENSIOEN:

Gezagv. J. H. R. Broersma.

#### OVER IN DIENST SHELL INTERNATIONAL PETROLEUM COMPANY-LONDON:

2e stm. M. A. Busker.

#### BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stm. G.H.V.: 2e stl. L. B. A. van Bruinisse, P. R. Brunet de Rochebrune, 3e stm. W. S. van der Ham;

2e stm. G.H.V.: 3e stm. P. H. van der Ham;

„C”: 2e wtk. J. van Duuren;

„B”: 3e wtk. W. van Kemp, 4e wtk. J. Hensbroek;

B-th.: 3e wtk. G. Rietdijk, K. J. Faasse, J. P. Bol, K. G. Kossen;

A/Bth.: 5e wtk. H. van Ommering, J. C. A. Stevens;

A: 5e wtk. J. Homminga, C. A. van den Kroonenberg;

## PER 1 OKTOBER 1965 IN DIENST GETREDEN WALPERSONEEL



Meij. P. H. BOESER  
sectie DFF/5



Meij. C. G. KRAAN  
sectie DFF/3



Meij. C. J. E. MINNEBOO  
sectie DFF/3



Meij. J. den ROOIJEN  
sectie DFF/5



Meij. E. M. VAN DER VELDE  
sectie DFF/5  
(ex Shell Ned. Raffinaderij N.V.)

Ass.: 11.wtk. W. J. Grapendaal, R. J. Bosman.

#### AANGESTELD ALS:

5e wtk.: W. J. Grapendaal, R. J. Bosman;

1e pompman/bankwerker: M. J. J. v. d. Linden, C. P. Hazelbag, R. Böck;

2e pompman/bankwerker: A. C. v. Baalen.

## mutaties walpersoneel

(in de periode 16.9 t/m 15.10 1965)

#### IN DIENST:

1.10: A. C. van Spijk - sectie DFA/3 (ex vloot);

4.10: J. H. Allebé - sectie DFT/6 (ex N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij).

#### UIT DIENST:

16.9: Meij. J. J. Verhoeve - sectie DFF/5;

25.9: Mevr. A. W. M. F. Boon-Harremā - sectie DFF/3;

1.10: R. van Cronenburg - sectie DFF/12;

1.10: Meij. F. M. de Lange - sectie DFF/5;

1.10: Meij. B. Uyleman - sectie DFF/5;

#### OVERGEPLAATST:

20.9: Meij. E. T. F. Schipper van sectie DFF/5 naar sectie DFF/3;

1.10: K. J. Wiessner van DFA/3 naar sectie DFT/1.

#### GEHUWD:

22.9: J. van der Meulen - sectie DFF/5 - met Meij. J. de Jong.

#### GEBOREN:

23.9: Ellen, dochter van E. Korevaar - sectie DFT/2 - en Mevr. H. Korevaar-van de Giessen.

#### 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 AFBELDINGEN IS SLECHTS  
GEOORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE TOESTEMMING  
VAN DE REDACTIE.

#### Administratie:

Meij. J. F. Schilt

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





## WINKEL IN SHELL-GEBOUW, ROTTERDAM - KAMER 2.22

Geopend: Woensdag van 12.30 tot 13.30 uur voor walpersoneel. Maandag t/m vrijdag gedurende kantooruren voor vlootpersoneel.

### OLIE-PRODUKTEN

PRODUKT	VERPAKKING	TOEPASSING	PRIJS VOOR PERSONEEL
"SHELL" Aanstekerbrandstof	flacons	speciale brandstof voor Uw aansteker	f 0,56 per flacon
"SHELL" Aanstekergas	busjes	Navulling met universeel vulsysteem, geschikt voor vrijwel alle navulbare gasaanstekers.	f 1,75 per bus
"SHELL" Handy Oil	flacons	dunne hoogwaardige smeerolie voor algemeen gebruik.	f 0,65 per flacon
"SHELL RETINAX" K	stiften	staaf smeervet voor smering van portieren, deuren, rails, schuifdaken, ritssluitingen, enz. Ook voor dichting van linnen autokappen en lekke tenten.	f 0,95 per stift
"SHELL" Handcleaner	tubes	crème voor schoonmaken van de handen zonder water, zeep en handdoek.	f 0,60 per tube
"SHELL ENSIS" vloeistof 256	spruitbussen	roestwerend middel met waterverdringende eigenschappen. Voor alle aan corrosie onderhevige voorwerpen zoals autobumpers, wioldoppen, chroomstrips van auto's en scooters, rijwielen, bromfietsen, scharnieren, sloten, tuin- en andere gereedschappen.	f 2,49 per spruitbus
"SHELL SILICONE" compound	spruitbussen	oxydatiebestendig, waterverdringend, reukloos vet ter bescherming van ontstekings-systemen tegen vocht en spanningsverlies, voorkomt startmoeilijkheden bij auto's, motorrijwielen, bromfietsen, buiten- en binnenboordmotoren, land- en tuinbouwtrekkers. Houdt ventilatorriemen, tochtstrips, raamrubbers zacht en soepel.	f 2,80 per spruitbus
"SHELL" Defroster	flacons	ruitontdooier.	f 1,50 per flacon
"SHELL" Defroster	spruitbussen	ruitontdooier.	f 2,50 per spruitbus
"SHELL" Solvent 337	flacons	ter voorkoming van het bevrozen van het water van de ruitensproeier.	f 1,50 per flacon
"ODOSHELL"	spruitbussen	Dennegeur verspreidende luchtverfrisser met bacteriëndodende eigenschappen.	f 2,50 per spruitbus
"SHELL" Kruipolie	spruitbussen	Vastgeroeste bouten en moeren weer gemakkelijk gangbaar maken. Heeft bovendien smeerende eigenschappen.	f 2,50 per spruitbus

### CHEMIE-PRODUKTEN

PRODUKT	VERPAKKING	TOEPASSING	PRIJS VOOR PERSONEEL
"SHELL ALDRIN" stuifpoeder 2,5 %	in zakjes, 100 gram netto	bestrijding mieren, veenmollen; tevens bestrijding van diverse vliegsoorten, ritnaalden, aardrupsen, engerlingen in moestuinen; strooien of inwerken in de grond.	f 0,30 per 100 gram

## CHEMIE-PRODUKTEN (vervolg)

PRODUKT	VERPAKKING	TOEPASSING	PRIJS VOOR PERSENEEL
"SHELL PREFIX"	strooibussen	Bestrijding van een groot aantal onkruiden; ook op tuin en tegelpaden.	f 2,07 per bus
DDT 5% stuifpoeder "ARKOTINE"	in 1 kg zakken	bestrijding rupsen, kevers, trips en andere insecten in moestuinen en boomgaarden. Ook bestrijding van mieren en andere kruipende of springende huis-insecten.	f 1,10 per kg
"DURATOX"	in flessen à 1 liter	zuivering en vrijhouden van kasten, kamers, schuren, kippenhokken, enz. van tal van schadelijke en hinderlijke insecten.	f 3,20 per liter
"SHELL" 2, 4, 5-TP	in 100 cc flesjes	onkruidbestrijding in gazons, bleekvelden, bijv. klover, muur, paardebloem, weegbree en madeliefje.	f 2,55 per 100 cc
"SHELLTOX"	in spuitbussen	bestrijding van vliegen, motten, muggen, wespen en andere vliegende insecten, zowel binnen- als buitenshuis.	f 2,40 per spuitbus
"VAPONA STRIP"	per strip	verdelgt meer dan 3 maanden radicaal vliegen, muggen e.d. in huizen, stallen, opslagplaatsen enz.	f 5,20 per strip

### RECLAME ARTIKELEN EN GESCHENKEN

ARTIKEL	PRIJS VOOR PERSENEEL
	per stuk
Spons . . . . .	f 0,55
Poetsdoek . . . . .	f 0,40
Sleutelhanger . . . . .	f 0,25
Ballpoint . . . . .	f 0,30
Benelux-kaart . . . . .	f 1,50
Nederland-kaart . . . . .	f 0,15
Autokosten-agenda . . . . .	f 0,35
De grote Shell atlas, Benelux en Europa . . . . .	f 12,50
Kleerborsteltje (plastic) . . . . .	f 0,54
Sleutelketting . . . . .	f 0,69
Rolband-centimeter (2 m) . . . . .	f 1,20
Benzine-aansteker (Zippo) . . . . .	f 1,05
Rijbewijsétui (plastic) . . . . .	f 0,90
Schroevendraaierset in plastic étui . . . . .	f 0,70
Kleefthermometer . . . . .	f 2,35
Set speelkaarten in plastic étui . . . . .	f 2,25
Bone China asbakje in schelpvorm . . . . .	f 2,75
Sleutelhanger (vijltje, mes, schroevendraai- kroonkurkopener) in lederen étui . . . . .	f 2,75
4-kleuren ballpoint . . . . .	f 3,15
Zakmesje (met schaar-tje en vijltje) . . . . .	f 5,65
SHELL-speldje (vlaggetje) . . . . .	f 0,40

N.B. ALLE PRIJZEN ZIJN VRIJBLIJVEND.

### BOEKWERKEN

TITEL	PRIJS VOOR PERSENEEL
Shell Country Book . . . . .	f 7,50
Chemicals from Petroleum . . . . .	f 5,75
Enterprise in Oil . . . . .	f 7,50
Geschiedenis van de C.S.M. . . . .	f 9,30
Twice over lightly . . . . .	f 1,50
Light Fractions . . . . .	f 1,25

(Bijlage van „Tussen Schip en Ka" - november 1965)