

TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET

VLOOT- EN WALPERSONEEL

VAN SHELL TANKERS N.V.

NOVEMBER 1967



HET VERVOER PER TANKER

Nederlandse bewerking van door „Group Trade Relations” van Shell International Petroleum Company Ltd. te Londen verzorgde uitgave (SBS 67/108), gedateerd augustus 1967. Oorspronkelijke titel: „Trends in Tanker Transportation”.

Inleiding

Een van de fundamentele kenmerken van de olie-industrie is wel dat olie hoofdzakelijk is ontdekt in landen die ver verwijderd liggen van de belangrijkste verbruiksgebieden in de wereld. Het overgrote deel van de olie wordt van het Midden-Oosten via het Suezkanaal naar Europa vervoerd, of van de Syrische en Libanese eindpunten van de pijpleidingen via de Middellandse Zee naar havens aan de noord-westkust (en naar havens aan de Middellandse Zee zelf). Van 1950 tot 1965 is de totale Westeuropese energiebehoefte bijna verdubbeld: in olie uitgedrukt van 7,7 miljoen barrels per dag tot 14,1 miljoen barrels per dag. De olie zelf maakte van die behoefte in 1951 15 procent uit, maar in 1965 was dit bijna 50 procent of 6,75 miljoen barrels per dag, verzevenvoudigd dus. Van dit totaal werden 6,6 miljoen barrels per dag per tanker in West-Europa ingevoerd.

In de toekomst zal de Europese vraag naar olie waarschijnlijk met 8½ procent per jaar stijgen; tussen 1966 en 1970 zal waarschijnlijk 60 procent meer olie nodig zijn om aan de vraag te voldoen dan tussen 1961 en 1965. De Westeuropese olie-invoer per tanker wordt tegen 1970 geschat op ongeveer 10 miljoen barrels per dag.

Elders buiten Amerika houdt de gemiddelde groei daarmee gelijke tred. Dit houdt in dat efficiënt vervoer een hoofdfactor is bij de olievoorziening. Het overgrote deel wordt vervoerd per tanker, maar soms bestaat de keus tussen tankers en pijpleidingen, waardoor wel eens is gezegd dat zij elkaar beconcurreren. Dit is echter bijna nooit het geval. Tankers kunnen niet door woestijnen of over bergen gaan, pijpleidingen wel. Daardoor kunnen pijpleidingen sommige hoeken van continenten afsnijden en op die manier helpen om bepaalde tankerroutes te bekorten.

Aangezien een groot deel van alle gepro-

duceerde olie van het Midden-Oosten naar Europa wordt vervoerd, zou men wellicht denken dat vervoer per pijpleiding goedkoper en misschien gemakkelijker is. Dit is echter niet het geval: tankers zijn goedkoper dan pijpleidingen, nog daargelaten de politieke strubbelingen, die zeker niet kunnen worden verwaarloosd. Uitgedrukt in per hoofd of paardekraft vervoerd aantal tonnen zijn pijpleidingen economischer, maar andere factoren zoals flexibiliteit spelen een rol: een pijpleiding verbindt vaste laad- en lospunten terwijl tankers verbinding kunnen onderhouden tussen vele punten. Daarenboven vormen de tankers die zich op zee bevinden een drijvende oliereserve die in de regel niet zo kwetsbaar is als die welke wordt verpompt door pijpleidingen.

De huidige crisis in het Midden-Oosten is een goed voorbeeld hiervan en hoe belangrijk een veilig gestelde aanvoer is behoeft nauwelijks betoog. In de tankvaart zijn ook besparingen te verwezenlijken door de bouw van grotere tankers en deze besparingen hebben ertoe geleid dat de kosten per eenheid vervoerde olie in de laatste jaren geleidelijk verminderden, terwijl het algemene kostenpeil is gestegen.

Dit is het hoofdmotief geweest bij bijna alle besluiten die de laatste jaren met betrekking tot het zeetransport zijn genomen. Elke verlaging van de transportkosten dient te worden nagestreefd met als uiteindelijk doel de goedkoopst mogelijke vorm van vervoer; de technische ontwikkeling bij de zeevaart is simpelweg een middel tot dat doel.

Veranderingen in het vlootbestand

Een aanwijzing hoe zich in de ontwikkeling van de tankers grote veranderingen hebben voltrokken kan men vinden in het overzicht op pagina 3, waarop het bestand van de vloot van de Koninklijke/Shell van 1957 tot 1967 is afgebeeld en ook hoe dit in 1970 zal zijn.

Zoals blijkt uit dit overzicht wordt het zwaartepunt bij de vloot van de Koninklijke/Shell belangrijk verschoven naar grotere schepen. Hoewel kleinere tankschepen noodzakelijk blijven om onder bijzondere omstandigheden nuttige diensten te verrichten, hebben een aantal factoren bijgedragen tot de revolutie in tankergrootte (en ontwerp) zoals blijkt uit het overzicht. De eerste factor is dat de Shell geen rederij is in die zin, dat de schepen worden geëxploiteerd met winst als oogmerk. De taak van Shell International Marine is het vervoer, op de goedkoopst mogelijke wijze, van elke hoeveelheid ruwe olie of produkt nodig om de omzet van de Groepsmaatschappijen op het gestelde peil te houden. Inkrimping omdat de markt zwak of duur is, is onmogelijk, evenmin uitbreiding alleen

met het doel meer te verdienen. Deze Maatschappij vervult alleen de taak (die haar gegeven wordt door „Supply & Planning”) van het vervoer van de door Groepsmaatschappijen geproduceerde olie naar de afnemers.

Shell International Marine staat voortdurend in nauw contact met „Supply & Planning”, waarbij wordt nagegaan hoeveel er moet worden vervoerd op korte, midden en lange termijn, van waar naar waar het transport moet plaats hebben, welk type schip kan worden ingezet en welke outillage er beschikbaar is of dient te zijn.

Om een aantal redenen, die in dit bestek niet kunnen worden genoemd, is momenteel slechts 30 % van de tonnage die voor de Shell vaart, het eigendom van Shellmaatschappijen, een laag cijfer in het licht van de voorgenomen uitbreidingsprogramma's, welke het percentage tot 55 % zullen doen stijgen.

De resterende tonnage — nu ongeveer 70 procent (begin 1970 zal het 45 procent zijn) — wordt bijna geheel verkregen door tijd-charters. Factoren die de grootte en het aantal tankers in dienst van Groepsmaatschappijen beïnvloeden zijn o.a. de toegenomen vraag naar olie in de geïndustrialiseerde landen, de bouw na de oorlog van raffinaderijen in verbruiks- in plaats van produktielanden, het groeiende besef van de besparingen die mogelijk zijn op investeringen en exploitatiekosten door het gebruik van veel grotere schepen en bovendien nog de ontwikkelingen op technisch gebied in ontwerp en constructie, zoals betere bescherming tegen corrosie, het gebruik van hoogwaardige staalsoorten en verbeterde machines. Dit alles heeft ertoe bijgedragen dat grotere schepen economischer zijn.

Besparingen door grotere tankers

De opzet van Shell International Marine is geld te besparen, niet het te verdienen. De nadruk ligt nagenoeg uitsluitend op kostenbewaking met als resultaat dat de

B.P.M. thans SHELL PETROLEUM N.V.

Met ingang van 13 oktober jl. is de naam Bataafse Petroleum Maatschappij N.V. gewijzigd in Shell Petroleum N.V.

Tot deze naamsverandering werd besloten omdat de naam „Bataafse” buiten Nederland te weinig bekend is, soms zelfs enige verwarring schept, en omdat deze geen direct verband legt met de naam „Shell”, terwijl hiermede juist de belangrijkste holding maatschappij van de Koninklijke/Shell Groep wordt aangeduid.

De namen van de twee in Nederland gevestigde vennootschappen, Bataafse Internationale Petroleum Maatschappij N.V. en Bataafse Internationale Chemie Maatschappij N.V., welke diensten verlenen aan maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep, blijven ongewijzigd.

BIJ DE VOORPLAAT

De Coolsingel in oude luister hersteld! Op 13 oktober jl. werd de Coolsingel, die gedurende vele jaren voor doorgaand verkeer afgesloten was in verband met de — inmiddels voltooide — metrotunnelbouw, heropend. De foto op de frontpagina toont Rotterdams boulevard, zoals deze er in de avonden van de 13e oktober, feestelijk verlicht, uitzag.

Foto: W. L. J. Consenheim, Rotterdam (genomen vanaf het dak van het Shell-Gebouw)

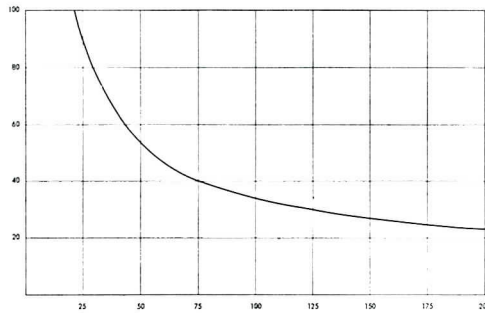
maatschappijen van de Shell tot de eerste behoorden die de logica van mogelijke besparingen door grotere tankers onderkenden. Toen vier zeer grote tankers (destijds omschreven als van 165.000 d.w.t.) in begin 1965 werden besteld, waren deze groter dan enige andere reeds in de vaart zijnde tankers.

Groot alleen terwille van de grootte kan zeer kostbaar zijn, maar ruwweg genomen zal een verdubbeling van de afmetingen van een 18.000 tons tanker, het draagvermogen met elf vermenigvuldigen (d.w.z. het wordt een 200.000 tonner) en toch kan dit schip nog door één machine worden voortbewogen. De vrachtkosten per ton vervoerde lading voor zulke grote schepen kunnen zo ongeveer op 1/3 worden gesteld van die voor een schip van 20.000 d.w.t. of 2/3 van die voor een schip van 80.000 ton. Deze zeer grote schepen zullen een totale lengte hebben van ongeveer 325 meter en een breedte van ongeveer 46,5 meter en een iets grotere diepgang dan 18,6 meter indien volbeladen. Een vergelijking in geld uitgedrukt: voor een tanker van 200.000 ton, die ongeveer 1½ miljoen barrels ruwe olie vervoert, zijn de bouwkosten ongeveer f 250 per ton, voor een tanker van de helft van die grootte zijn de kosten ongeveer f 330 per ton; bovendien zijn de jaarlijkse exploitatiekosten ongeveer 3 miljoen gulden minder dan die van twee 100.000 tonners.

De besparingen door grotere tankers

zijn hieronder in een grafiek weergegeven. Stelt men de kosten voor het vervoer van een ton olie voor een bepaalde reis op 100, dan kan men zien hoe de kosten verminderen bij het groter worden van de schepen; boven de 100.000 ton nemen de besparingen echter belangrijk af.

Grafiek van de besparingen op het vervoer van 1 ton olie bij schepen van verschillende tonnenmaat.



In duizenden tonnen draagvermogen

Het in de periode 1964/1966 gepubliceerde nieuwbouwprogramma van de Groepsmaatschappijen concentreerde zich hoofdzakelijk op twee categorieën, 65/70.000 d.w.t. (15 schepen) en 175/200.000 d.w.t. (22 schepen), met 7 schepen in een tussenliggende grootte van rond 115.000 d.w.t. Een volledige lijst van de tankers

GEWIJZIGD TELEFOONNUMMER VAN SHELL CENTRE LONDEN

Het telefoonnummer van de in het Shell Centre te Londen ondergebrachte Groepsmaatschappijen is gewijzigd. Het Shell Centre is thans bereikbaar onder: 0944 (= Engeland) 1 (= Londen) 934 1234.

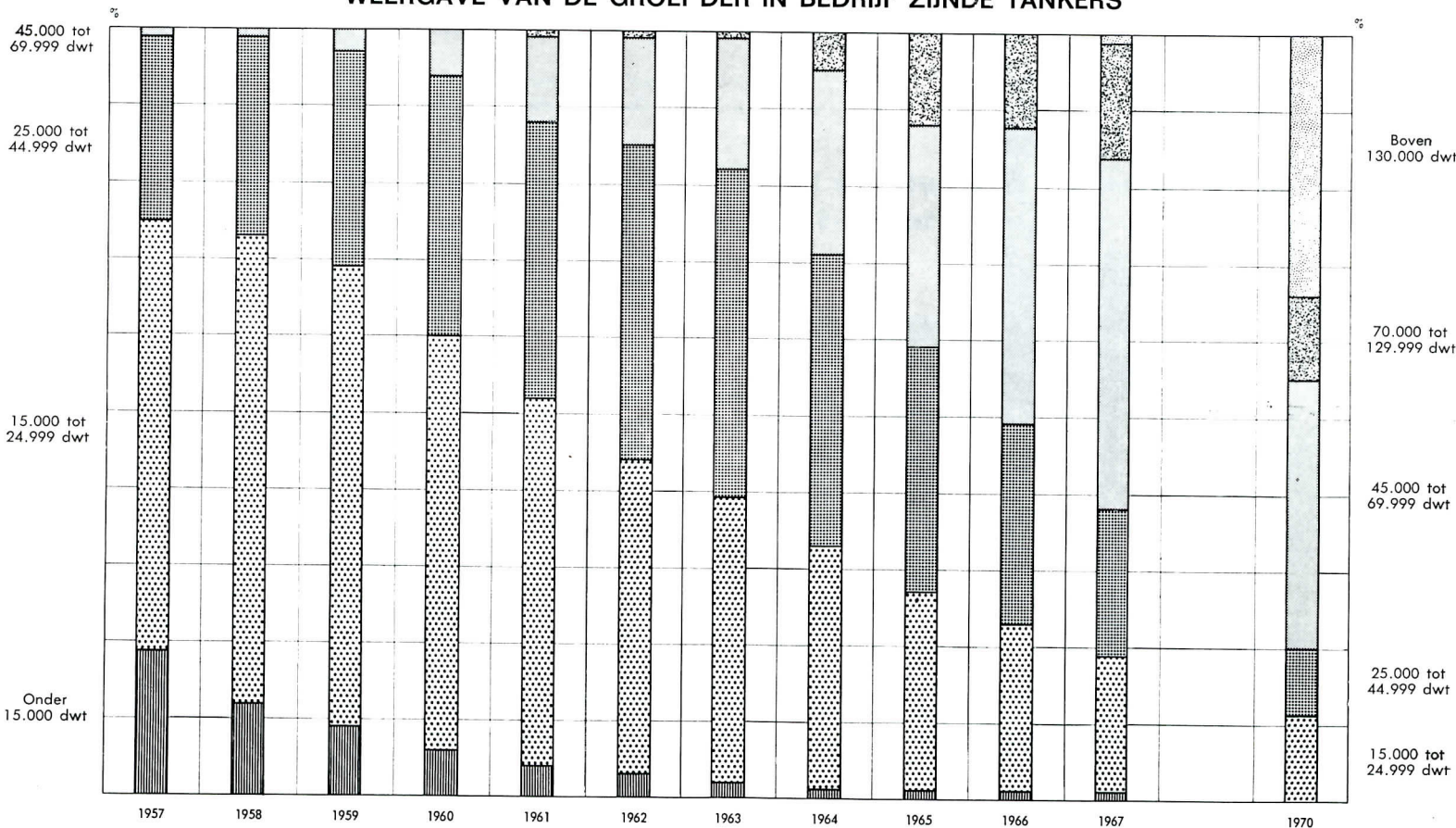
Wanneer men vanuit een plaats in Engeland — buiten Londen — het Shell Centre wil opbellen, dient men te draaien: 01 (= Londen) 934 1234.

van dit programma (met inbegrip van de reeds opgeleverde) is opgenomen op pagina 10.

Onder de door andere tankerredereijen bekendgemaakte bouwopdrachten bevonden zich enkele nog grotere schepen en men kan zich afvragen waarom dergelijke schepen niet door de Shell zijn besteld. De reden is dat de keuze van de grootte afhankelijk is van de raming van het olie-voerspatroon van de Groep, het beschikbaar zijn van geschikte meer- en walfaciliteiten (bestaande of toekomstige) en de afnemende besparingen door grotere tankers wanneer deze een bepaalde grootte teboven gaan (zie nevenstaande grafiek).

De bestelde schepen worden geacht de meest geschikte te zijn voor de raming welke de Groep heeft gemaakt ten aanzien van vraag en aanbod in de eerstvolgende jaren.

TANKERS TER BESCHIKING VAN DE GROEP IN 1957 - 1967 - 1970 WEERGAVE VAN DE GROEI DER IN BEDRIJF ZIJNDE TANKERS



Een belangwekkend punt is dat de schepen voor de Shell die oorspronkelijk geboekt waren als 165/175.000 d.w.t. bij 16,2 meter diepgang in de meeste gevallen een maximum capaciteit zullen hebben van tenminste 200.000 ton. Dit is hoofdzakelijk het gevolg van ontwerpverbeteringen maar ook deels het gevolg van wijzigingen in de bepalingen ten aanzien van het aflaadmerk, welke tijdens de in 1966 te Londen gehouden conventie internationaal zijn overeengekomen. Wanneer deze in werking treden zal een nuttige vermeerdering van het draagvermogen van de bestaande en de te bouwen schepen (zowel gecharterde als eigen schepen) het gevolg zijn.

De gestadige toeneming van de vraag en de gelijke tred welke de vervoerscapaciteit van de Shell daarmee heeft gehouden wordt toegelicht door de volgende cijfers van de in de vaart zijnde tankers (omgezet in T2 equivalent).

	Totaal beschikbaar	Ter beschikking van Shell
1947	1.250	200
1952	1.800	370
1957	3.000	550
1962	4.500	750
1967	6.000	1.100
1972 (geschat)	8.500	1.400

Desalniettemin zijn de zeetransportkosten van de Shell reeds jarenlang een bedrag van ongeveer 2.000 miljoen gulden per jaar niet teboven gegaan. In 1966 bedroegen de exploitatiekosten van ongeveer 900 T2 equivalenten iets meer dan 2.000 miljoen gulden. De voor 1967 geschatte bedragen zullen natuurlijk worden beïnvloed door de bijzondere maatregelen noodzakelijk door de crisis in het Midden-Oosten. Tegen 1970 zal de Shell echter een vervoerscapaciteit hebben die 1000 T2 equivalenten ruim teboven gaat en de daaraan verbonden kosten zullen belangrijk minder zijn dan die voor 1966. Aannemende dat er zich geen crisis zal voordoen, zal dit voor een deel worden bereikt door het afstoten van dure charterschepen en het vervangen daarvan door goedkopere doch voornamelijk door het gebruik van grotere en efficiëntere, zowel eigen als gecharterde schepen.

(wordt vervolgd)

Twintig jongelui kregen Bataafse studiebeurs

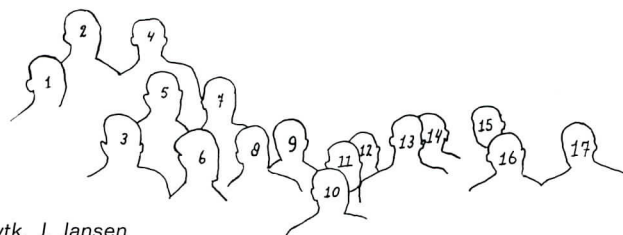
Vrijdag 15 september zijn — voor de dertiende maal — de Bataafse studiebeurzen uitgereikt. Ruim 100 gegadigden waren door hun (Shell-) ouders aangemeld. De Selectiecommissie had wederom twintig van hen voor een beurs kunnen voordragen en dezen waren met hun ouders naar het Centraal Kantoor in Den Haag gekomen.

Na een kort welkomstwoord van de Directeur van het Centraal Kantoor, Den Haag, Jhr. Ir. A. C. D. de Graeff, sprak de Voorzitter van de commissie, Dr. J. Kiers. Deze wees erop, dat het de bedoeling is dat de beurs ten goede komt aan de studie in de ruimste zin; dat betekent dus ook: de ontwikkeling tot mens. De commissie acht het daarom noodzakelijk dat de student gaat wonen in zijn studiestad en lid wordt van een der studentenverenigingen. Alleen dan kan hij deelnemen aan aller-

lei activiteiten die terecht in het studentenleven een belangrijke plaats hebben. Hij moet zijn studietijd aangrijpen om zelfstandig te worden. De heer De Graeff sprak woorden van dank tot de commissie voor het vele werk dat zij ook nu weer had verricht. Hij ging daarna in op de reden waarom de Maatschappij deze beurzen had ingesteld, nl. het vergroten van de groep van hen — en dan in het bijzonder van zoons van onze employés en gepensioneerden — die door een goed opgevatte en goed begeleide studie zich kunnen voorbereiden op hun taak, op academisch niveau hun bijdrage te geven aan de toekomst van ons land. Daarvoor is meer nodig dan boeken, colleges en practica; de wereld vraagt immers om mensen, persoonlijkheden, karakters.

In deze geest wenste hij de nieuwe beursohouders veel succes toe. Daarop ging hij over tot het uitreiken van de twintig beurzen.

Negende oriëntatiebijeenkomst voor gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen, die op 18 september jl. in het Shell-Gebouw werd gehouden.



1. hfd.wtk. J. Jansen
2. hfd.wtk. C. L. H. Stocking Korzen
3. hfd.wtk. W. C. van Megen
4. hfd.wtk. J. de Bruyn
5. kapt. J. J. Schouten
6. kapt. F. Menninga
7. hfd.wtk. J. F. Spiering
8. kapt. B. van Bon
9. kapt. A. W. C. van Schendel
10. D. Rodenburg, directeur
11. kapt. C. J. van de Weijer - DFA*
12. J. R. Cupido - DFP/13
13. hfd.wtk. R. M. F. van den Berg
14. kapt. F. van Tongeren - DFB*
15. kapt. W. A. Kleine
16. G. den Bakker - DFT*
17. M. de Jong - DFF

Op de foto ontbreekt kapitein M. E. Wolper, die eveneens aan de bijeenkomst deelnam.

*) Deze bijeenkomst viel vóór de inwerkingtreding van onze nieuwe kantoororganisatie (per 1 oktober jl.).

De komende verhuizing

Liften in Shell-Gebouw worden verbeterd

Zoals wij al eerder schreven, gaan Shell Verkoop en Shell Benelux Computing Centre binnenkort verhuizen. De reden is bekend: gezien de steeds toenemende dienstverlening van SBCC aan het Centraal Kantoor, Den Haag, moeten de computer-activiteiten in de nabijheid van dit kantoor worden geconcentreerd. Deze concentratie bleek het best te kunnen worden verwezenlijkt in het Shell Verkoop-Gebouw aan de Wasse-naarseweg.

Het Shell-Gebouw wordt inmiddels in gereedheid gebracht voor de ontvangst van het Shell Verkoop-personeel. Dat betekent: enige grote interne verhuizingen, in hoofdzaak van Shell Tankers. Men hoopt dat begin november 1968 de gehele hoofdkantoororganisatie van Shell Verkoop naar Rotterdam zal zijn overgegaan.

Face-lifting

Een van de allereerste dingen die men nu in het Shell-Gebouw gaat doen, is de liften verbeteren. Zowel wat snelheid, besturing als interieur betreft. Een van de belangrijkste facetten is, dat de deuropeningstijden verkort worden.

Eind december van dit jaar begint men met één van de twee liften aan de zuidkant. Daar ze beide in één koker lopen, wordt er eerst een afscheiding in de schacht gemaakt. Tijdens de piekuren zal de in bedrijf zijnde lift worden bemand en alleen op de oneven verdiepingen stoppen. Ook de goederenlift aan de noordkant wordt intussen onderhanden genomen.

Vier maanden heeft men nodig om de twee zuidliften te verbeteren. Het werk aan de goederenlift vergt in totaal vijf maanden. Daarna zijn de twee personenliften aan de noordzijde aan de beurt. Daarmee zal men omstreeks 1 juni 1968 beginnen.

Men hoopt er eind september, begin oktober, mee klaar te zijn, nog voordat de grote verhuizing van Shell Verkoop naar Rotterdam plaatsvindt.

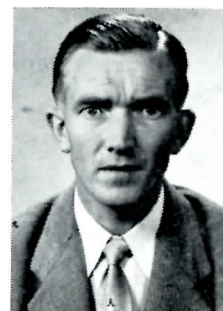
Het moeilijkst zal men het hebben, wanneer de drie noordliften nieuwe motoren krijgen en wat hun besturing betreft aan elkaar gekoppeld worden. Dan zijn ze een kleine maand lang alle drie buiten bedrijf en moet men voor al het verticale personen- en goederenvervoer gebruik maken van de twee liften aan de zuidzijde (of trappen lopen).

Maar het resultaat van al dit ongerief zal zijn, dat men in het Shell-Gebouw betere liften krijgt. En daar is iedereen toch wel heel erg mee gebaat!

Aangesteld als hoofdwerktuigkundige



J. F. VAN DEN BOGAARD
per 9.10



H. W. VAN DIEPEN
per 10.10

Bevorderd tot onderofficier



G. C. DROST
scheepskok
per 19.9



J. VAN LEYDEN
wachtassistent
per 22.9



J. PRONK
bankwerker
per 23.9



P. F. L. SCHÖLVINCX
2e stuurman
1957 - 3.11 - 1967

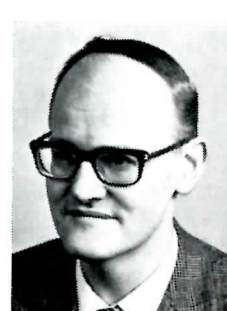


J. WALRAVEN
3e werktuigkundige
1957 - 10.11 - 1967

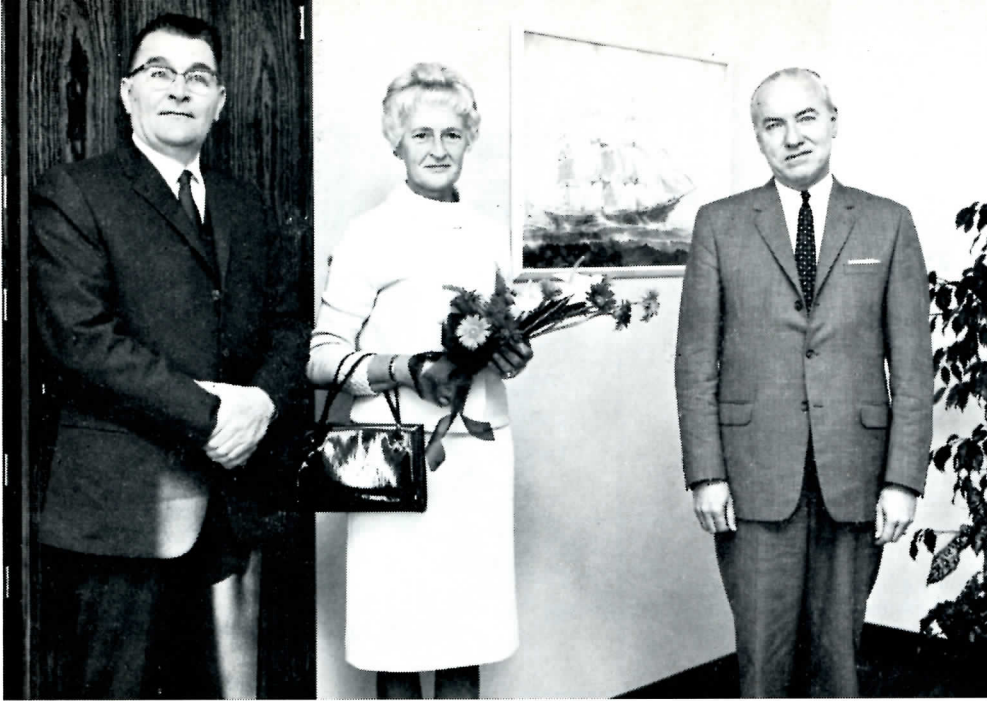
ONZE VLOOT- JUBILARISSEN



R. PELTZER
stoker/olieman
1957 - 1.10 - 1967



L. J. WULDER
2e hofmeester
1957 - 3.10 - 1967



Het afscheidsbezoek aan onze Directeur.
V.r.n.l.: de heer D. Rodenburg, mevrouw M. Visser-Valk en de heer K. G. Visser.

AFSCHEID VAN DE HEER K. G. VISSER

Op 4 oktober jl. hield de heer K. G. Visser „open kantoor” ter gelegenheid van zijn pensionering per de eerste van die maand. Nadat onze Directeur, de heer D. Rodenburg, in bijzijn van de heer L. F. van den Belt en kapitein F. van Tongeren, officieel afscheid van de heer Visser en diens echtgenote had genomen, volgde het afscheid bij kapt. Van Tongeren, dat alleen door de heer A. Storm, de directe chef van de scheidende, werd bijgewoond.

Met enkele hartelijke woorden richtte kapt. Van Tongeren zich tot de heer Visser, die op een 34-jarige loopbaan bij de Shell kan terugzien, een loopbaan die spreker in het kort releveerde.

Begonnen op 30 augustus 1933 als vijfde werktuigkundige op het m.s. „Mirza”, zien wij hem als wnd. vierde werktuigkundige op het m.s. „Genota” en als wnd. derde werktuigkundige op het m.s. „Carelia”, en vervolgens, in de eerste oorlogsjaren, eerst als derde en daarna als wnd. tweede werktuigkundige op het m.s. „Tibia”. Na gedurende korte tijd op enkele C.S.M.-tankers te hebben dienst gedaan, voer hij respectievelijk als wnd. tweede en permanent tweede werktuigkundige op de m.s. „Cleodora” en „Ceronia”, van welk laatste schip hij op 9 oktober 1945 afmonsterde om voor het eerst na vijf jaar weer voet op vaderlandse bodem te zetten.

Na ommekomst van zijn verlof werd hij als tweede werktuigkundige aangemonsterd op het m.s. „Corilla” te Melbourne, in welke rang hij daarna nog heeft dienst gedaan op de m.s. „Hermes”, „Chama”, „Cleodora”, „Corilla” en „Omala”.

Op 30 januari 1950 werd de heer Visser als wnd. hoofdwerktuigkundige aangesteld op het s.s. „Saidja”, in welke waarnemende rang hij 2½ maand later werd overgeplaatst naar het m.s. „Armilla”, op welk schip hij met ingang van 1 juli 1950 tot permanent hoofdwerktuigkundige werd bevorderd. Nadien heeft hij de werktuigkundige dienst van de volgende schepen

onder zijn beheer gehad: m.s. „Malvina”, „Perna”, „Sunetta”, „Cistula”, s.s. „Kellia”, „Kopionella”, „Kenia”, „Kara” en „Arca”.

Met ingang van 1 juni 1960 werd hij op kantoor geplaatst en wel als Technisch Assistent Werktuigkundige Dienst. Deze functie heeft hij, laatstelijk ressorterend onder DFB/3, tot aan zijn pensionering vervuld.

„Het is bekend dat u zich in alle perioden van uw 34-jarige carrière, zowel op de vloot als aan de wal, steeds met voorbeeldige plichtsbetrachting van uw taak hebt gekweten.

Wat u bereikt hebt, heeft u te danken aan uw werklust, uw wilskracht en, zeker niet op de laatste plaats, uw ijver.

Ik wil niet nalaten in dit dankwoord ook uw echtgenote te betrekken, die, met haar opgewekte natuur, u steeds zo trouw terzijde heeft gestaan”.

Tot slot overhandigde kapt. Van Tongeren aan de heer Visser het afscheidsgeschenk

van zijn collega's, bestaande uit een plantenbon. Vervolgens vond in de vergaderzaal op de eerste etage van het Shell-Gebouw de afscheidsreceptie plaats, waar velen hun vriend en collega Visser en diens echtgenote de hand kwamen schudden.

Een aardig intermezzo vormde de binnenkomst, in vol ornaat, van drie leden van de aanvalsploeg der B.Z.B.-brandweer van het Shell-Gebouw, de heren M. L. van Oorschot, W. H. Molenaar en C. van den Berg. Bij monde van de heer Van den Berg brachten zij hun scheidende Commandant een dichterlijke afscheidsgroet, onder aanbieding van een groot pakket, waaruit tenslotte, onder grote hilariteit, een matchbox-brandweerautootje — compleet met Shell-embleem — te voorschijn kwam.

De Redactiecommissie van „Tussen Schip en Ka”, waarvan de heer Visser gedurende lange tijd deel uitmaakte, wil gaarne van deze plaats aan de vele goede wensen die hem en zijn echtgenote werden medegegeven, de hare toevoegen. Zij kan dat wel niet beter doen dan door de slotwoorden die kapitein Van Tongeren in zijn afscheidstoespraak tot hem zei tot de hare te maken:

„Geen van ons kan in de toekomst zien, maar wij willen als ons aller welgemeende wens de hoop uitspreken dat het u, heer Visser, gegeven moge zijn tezamen met uw vrouw en zoon nog vele jaren in goede gezondheid van uw welverdiend pensioen te genieten”.

Onvergetelijk was het laatste samenzijn met vrienden en collega's. Ook namens mijn echtgenote zeg ik nogmaals hartelijk dank voor het afscheidsgeschenk. Aan alle bekenden op de vloot een „goede vaart”!

K. G. VISSER

De heer Visser toont het Shell-brandweer-autootje dat hem, als oud-Commandant van de B.Z.B.-Brandweer van het Shell-Gebouw, door de leden van de aanvalsploeg ter herinnering werd aangeboden.

Links op de foto v.l.n.r. de heren M. L. van Oorschot, W. H. Molenaar en C. van den Berg.





Bij aankomst in het Shell-Gebouw ontving de echtgenote van de heer Heller, mevrouw A. M. Heller-Vink, bloemen uit handen van mej. L. C. M. Spiering (DFF/4 corr.). Geheel links: de heer J. van der Linden (DFP/3).

Na het afscheidbezoek aan onze Directeur, poseerden de heer en mevrouw Heller met de heer Rodenburg voor de traditionele „statiefoto“.



AFSCHEID VAN DE HEER K. J. HELLER

Op 30 september jl. heeft de heer K. J. Heller, laatstelijk werkzaam als Assistent-Inspecteur Dekdienst van de „B“-vloot (DFB/1), onze Maatschappij met pensioen verlaten.

Enkele dagen later, en wel op 5 oktober, werd hij, tezamen met zijn echtgenote, door onze Directeur, de heer D. Rodenburg, ten afscheid ontvangen.

Na een ongedwongen onderhoud, dat door kapt. F. van Tongeren werd bijgewoond, waarbij de heer Rodenburg de scheidende dank bracht voor de vele goede diensten die hij gedurende zijn bijna dertigjarige diensttijd aan de Koninklijke/Shell Groep heeft bewezen, werden de heer en mevrouw Heller naar de kamer van kapt. Van Tongeren geleid, waar ook de directe chef van de heer Heller, kapt. A. de Ligt, aanwezig was.

In zijn afscheidswoord schetste kapt. Van Tongeren de afwisselende loopbaan van de heer Heller, die op 14 maart 1938 een aanvang nam, toen hij als derde stuurman op het m.s. „Ocana“ aanmonsterde.

„Vervolgens voer u op de „Artemis“, de „Macuba“, de „Merula“ — welk schip door vijandelijke actie verloren ging — en de „Angelina“, tot u in 1942 als krijgsgevangene geïnterneerd werd.“

Na een welverdiend verlof in Nederland — met als hoogtepunt zijn huwelijk — vertrok de heer Heller naar Nieuw-Guinea, waar hij voornamelijk als „Commanding Officer“ heeft dienstgedaan aan boord van de „Mac Cluer“, „Soedoe“, „Kaitero“ en „Flamingo“.

In 1949 behaalde de heer Heller te Batavia zijn diploma eerste stuurman G.H.V. Van 1949 tot 1958 was hij werkzaam op het Transport Department van de N.N.G.P.M., laatstelijk als Hoofd van deze afdeling, die het transport te land en te

water, alsmede de Nautische Dienst omvatte.

Met ingang van 1 april 1959 werd hij overgeplaatst naar de Nautische Dienst van Shell Tankers N.V. Van 1 januari 1964 tot aan zijn pensionering ressorteerde hij onder DFB/1 en vervulde hij de functie van Assistent-Inspecteur Dekdienst.

„U bent tot het laatste toe ten nauwste betrokken geweest bij dat grillige, enerverende, maar altoos boeiende facet van de olie-industrie, dat de tankvaart is. Het is bekend dat u zich gedurende al deze jaren met voorbeeldige plichtsbetrachting aan uw taak hebt gewijd en ik zeg u namens ons allen dank voor de bekwame wijze waarop u rustig en kalm uw belangrijke taak vervulde.“

Mede namens al uw vrienden en collega's zowel aan de wal als op de vloot, dank ik u voor de prettige manier waarop u steeds uw medewerking, waar en wanneer die ook gevraagd werd, verleende.

Moge het u gegeven zijn nog tal van jaren temidden van uw gezin van een onbezorgd bestaan en een goede gezondheid te genieten.“

Tenslotte bood kapt. Van Tongeren aan de heer Heller het afscheidscadeau van zijn collega's aan, dat bestond uit een half-automatische diaprojector en een pijlaanwijzer.

Na dit officiële afscheid „en petit comité“ konden de collega's van de heer Heller afscheid van hem nemen in de vergaderzaal op de eerste etage van het Shell-Gebouw. Naar te verwachten was, gezien de sympathie die de heer Heller allereveng had verworven, maakten zeer velen van de gelegenheid gebruik om hem en zijn vrouw de hand te drukken en hun beste wensen mede te geven.

Mede namens mijn echtgenote dank ik al diegenen die bij mijn afscheid van hun belangstelling blijk gaven, zowel door hun aanwezigheid als door het fraaie geschenk dat ik mocht ontvangen.

Een hartelijke groet en dank ook aan allen van wie ik geen persoonlijk afscheid heb kunnen nemen, waarbij ik in het bijzonder denk aan mijn vrienden en collega's op de vloot.

K. J. HELLER

Het machinekamer-bewakingsysteem aan boord van het m.s. „NEVERITA”

Het motorschip „Neverita”, dat begin volgend jaar in de vaart zal komen, heeft een machinekamer waarin het toezicht in belangrijk gewij-

zigde vorm zal plaatsvinden, dat wil zeggen gewijzigd ten opzichte van de bezetting met twee of drie man per wacht zoals we dat ge-

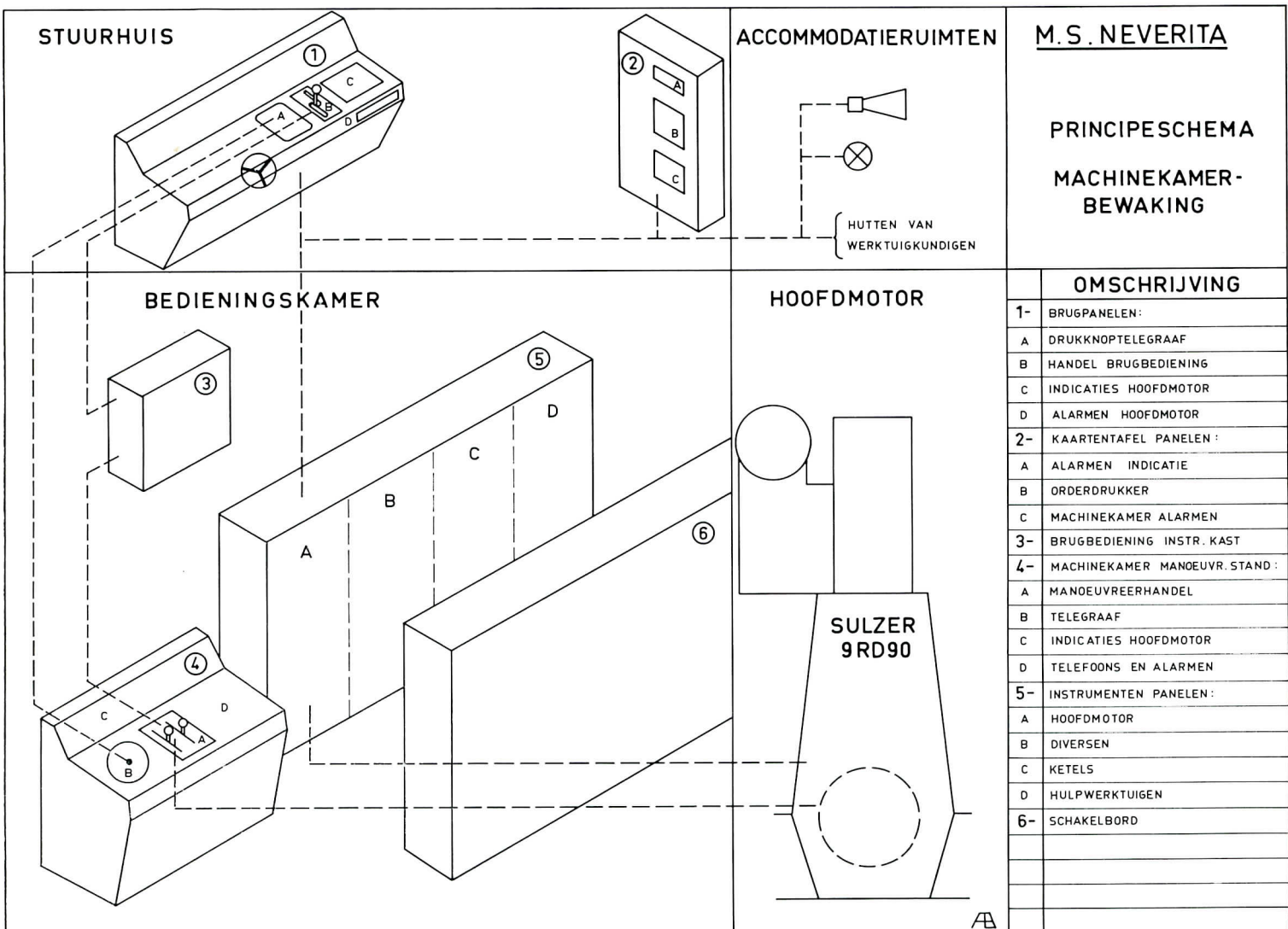
wend waren. Een korte toelichting hoe deze machinekamer, zowel op zee als binnenslands, bewaakt zal worden, moge dit verduidelijken. In dit verband is het van belang te weten dat door Shell International Marine Ltd. in 1965 besloten werd de hiernaast vermelde schepen van het nieuwbouwprogramma behorende tot de N-klasse, die in West-Europa gebouwd zouden worden, technisch zodanig uit te rusten dat de machinekamer voor een gedeelte van het etmaal onbezet kan blijven. De „Narica” en de „Naticina” zijn in september jl. van de bouwers overgenomen. Het was in de eerste plaats van het grootste belang de veiligheid en de continuïteit van het bedrijf te verzekeren. Hierbij bleek dat de alarmeringsinstallatie op een zodanige wijze uitgevoerd moest worden dat

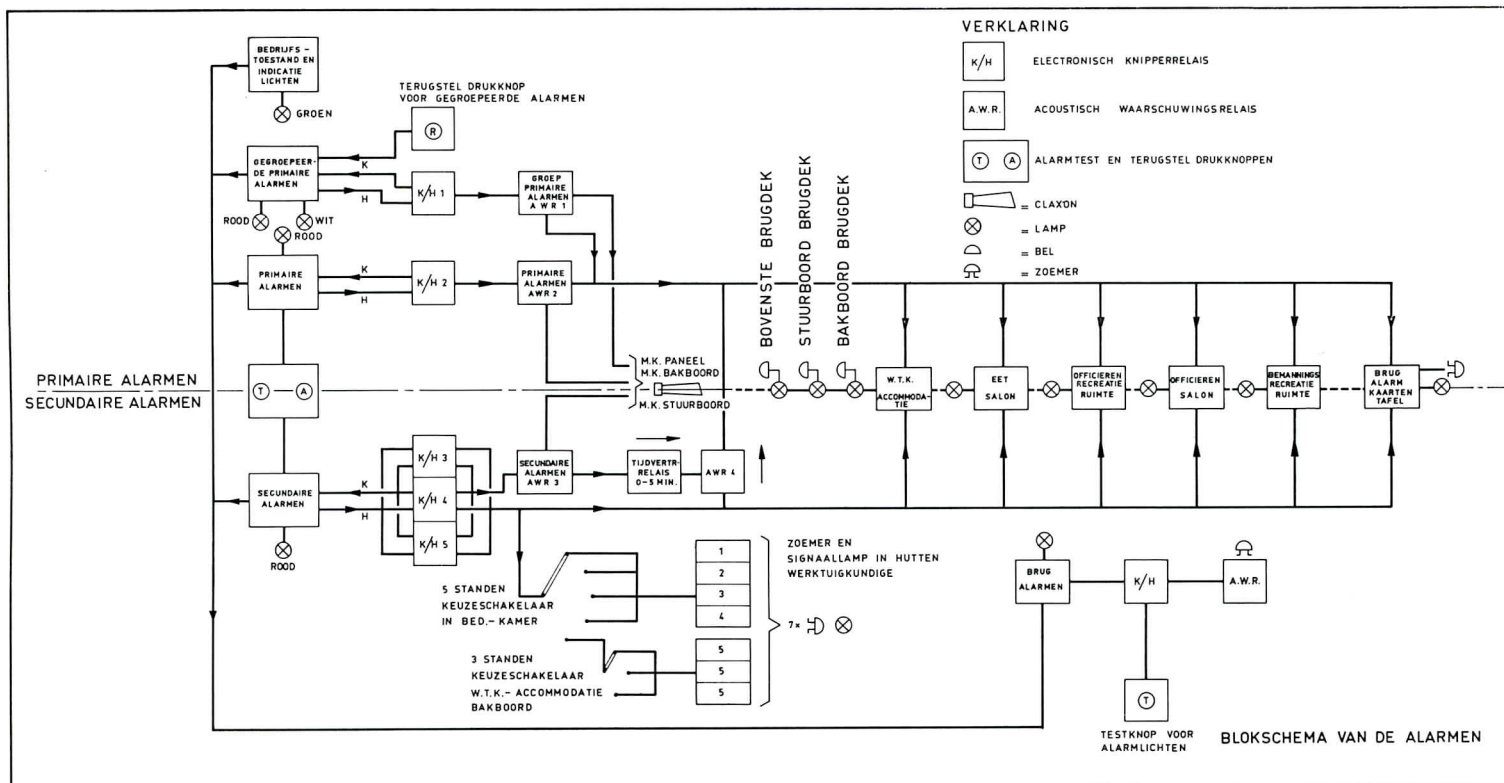
1e een werktuigkundige zo snel mogelijk om-

Werk	Naam v/h schip	Rederij	In de vaart
Wallsend Slipway	NARICA	D.S.T.	september 1967
Lindø (Odense)	NATICINA	S.T.U.K.	september 1967
N.D.S.M.	NEVERITA	C.S.M./S.T.N.V.	± januari 1968
Wallsend Slipway	NACELLA	D.S.T.	± oktober 1968

Schepen van de N-klasse die met een onbezette machinekamer zullen gaan varen.
 D.S.T. = Deutsche Shell Tanker-Gesellschaft m.b.H.
 S.T.U.K. = Shell Tankers (U.K.) Ltd.

FIGUUR 1





FIGUUR 2

trent een werkend alarm geïnformeerd wordt;

2e de identificatie van het alarm snel en effectief plaats kan vinden in de bedieningskamer.

Het merendeel van de alarmen dient voor de veiligheid en de continuïteit van het bedrijf als vóoralarm uitgevoerd te worden en zodanig ingesteld, dat bij de ingestelde waarde nog geen kritische toestand is ontstaan. Bij het bereiken van een kritische toestand zal in de meeste gevallen automatisch het bedrijf door een „stand-by“-werktuig worden overgenomen. Indien het laatstgenoemde plaatsvindt, kan gesteld worden dat de normale bedrijfstoestand in de machinekamer beëindigd is. Hiervan dient de werktuigkundige op de hoogte te zijn en daarom zijn deze acties eveneens van een signalering voorzien. Het signaleringssysteem

gaat naar een hut van een werktuigkundige via een selectieschakelaar.

De basismethode van de bewaking vindt op de volgende wijze plaats. Volgens het wachtschema is één der werktuigkundigen, gedurende de periode dat de machinekamer onbezett is, aangewezen om in actie te komen indien een alarm doorkomt. Eén enkele indicatie van deze alarmtoestanden bevindt zich dus in zijn hut en bovendien in de eetsalon en rooksalon van de officieren en in de recreatieruimten van de bemanning en officieren. Bovendien bevindt zich op de brug in het kaartentafelpaneel een zichtbaar signaal, dat gelijktijdig in werking treedt met voornoemde indicatie (zie figuur 1).

Daar een deel van de gemeten waarden van de installatie van „secundair“ belang is, was het mogelijk een onderverdeling te maken. Dit bracht het volgende met zich.

In de eerste plaats dus een groep „primaire“

alarmen en een groep „secundaire“ alarmen. In de tweede plaats het differentiëren van de indicatie van een primair of secundair alarm. De indicatie van een secundair alarm is alleen zichtbaar en hoorbaar in de hut van de wtk. belast met de wacht; de overige indicaties zijn uitsluitend visueel. Mocht echter door niet te voorziene omstandigheden na een vast te stellen tijd het betreffende alarm niet door de werktuigkundige erkend worden, dan wordt het secundaire alarm een primair alarm. Dit veroorzaakt tevens hoorbare alarmering in alle genoemde ruimten. Hieruit volgt dat bij een primair alarm alle werktuigkundigen gelijktijdig geattendeerd worden.

Het ligt voor de hand dat de groep primaire alarmen uiterst selectief vastgesteld diende te worden.

Voor alle soorten alarmen in de bedieningskamer geldt, dat ieder alarm door een knipperende rode lamp visueel gemaakt wordt. Voor de lamp bevindt zich een ruitje, waarin de naam van het gealarmeerde punt gegraveerd is. Het alarm kan nu door een werktuigkundige erkend worden door te drukken op de knop die daarvoor bestemd is. De rode lamp gaat nu continu branden en zal pas doven als de toestand in het systeem weer normaal is.

Dit „afdrukken“ van het alarm zal gelijktijdig alle hoorbare signaleringen tot stilte brengen. Het signaal op de brug werkt hiermee parallel. De stuurman van de wacht is nu geïnformeerd dat de bestaande afwijking door één van de werktuigkundigen wordt behandeld (zie figuur 2).

De werktuigkundige zal nu in de machinekamer de afwijking van het normale bedrijf vaststellen. De maatregelen die hij zal treffen zullen per geval verschillen, doch dienen het bedrijf weer in de normale toestand terug te brengen. Daar in dit laatste geval de machinekamer dus bezet is, behoeft hierover in dit verband geen nadere toelichting te worden gegeven.

Van de zijde van classificatiebureaus en

De panelen 4 en 5 in aanbouw (zie eveneens figuur 1).

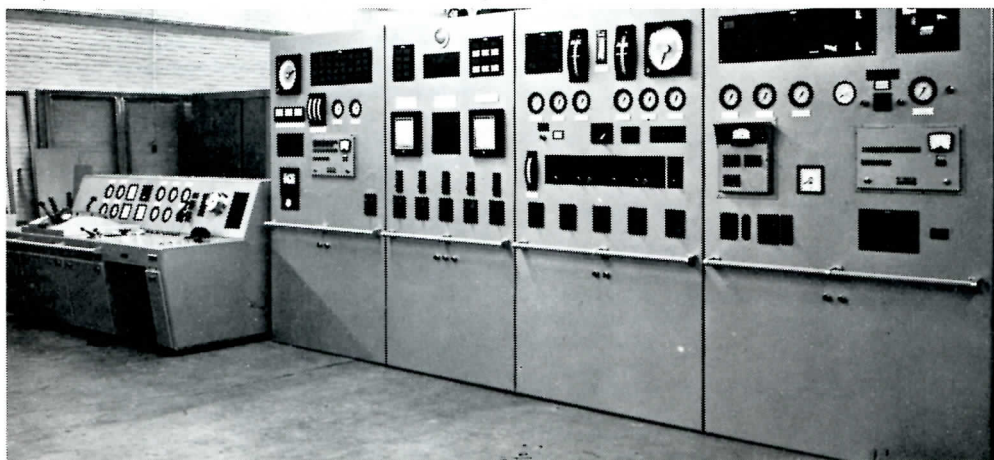
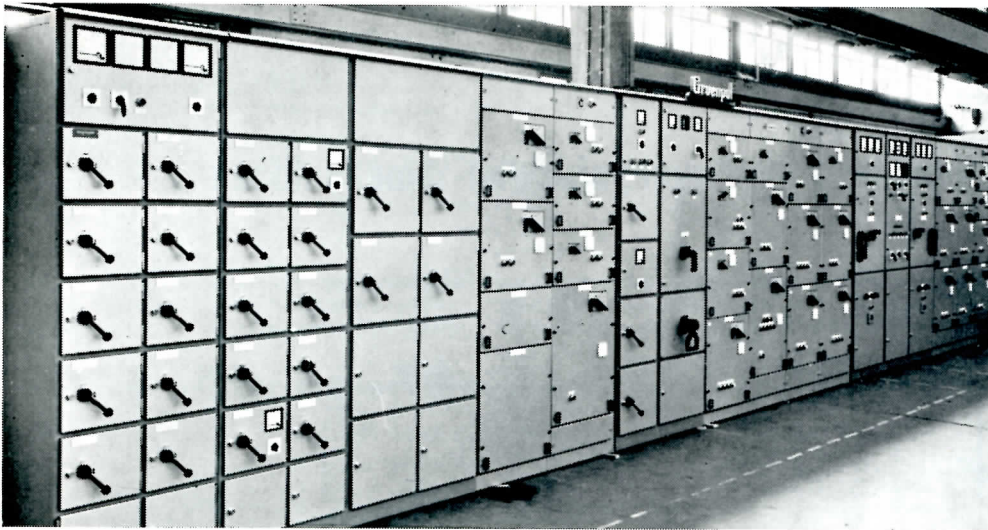


Foto Spies - Amsterdam



De elektrische panelen in aanbouw (nummer 6 op figuur 1).

Foto Spies - Amsterdam

NIEUWBOUWPROGRAMMA 1966-1970

(S = Stoomturbine, D = Dieselmotor)

SCHEEPSNAAM		D.W.T.	EIGENAAR/REDER	WERF	PLAATS
					1966
DRUPA	S	70.383	S.T.U.K.	Deutsche Werft	Hamburg
DILOMA	D	69.220	C.S.M./S.T.N.V.	N.D.S.M.	Amsterdam
DARINA	S	70.383	S.T.U.K.	Deutsche Werft	Hamburg
DAPHNELLA	D	70.009	S.T.U.K.	J. L. Thompson	Sunderland
DOLABELLA	S	70.673	S.M.S.	Chantiers de l'Atlantique	St. Nazaire
DIADEMA	D	69.295	C.S.M./S.T.N.V.	Wilton Fijenoord	Schiedam
DONOVANIA	D	69.760	S.T.U.K.	Kockums Mek. Verk.	Malmö
DIALA	S	69.780	D.S.T.	Deutsche Werft	Hamburg
CHIHURO MARU	S	115.505	Shell Sempaku	Mitsubishi H.I.	Nagasaki
DOSINA	D	69.250	C.S.M./S.T.N.V.	R.D.M.	Rotterdam
DONACILLA	D	70.010	S.T.U.K.	J. L. Thompson	Sunderland
NISO	D	119.378	C.S.M./S.T.N.V.	Ishikawajima H.I.	Aioi
DAPHNE	D	69.900	C.S.M./S.T.N.V.	Rosenberg Mek. Verk.	Stavanger
DONAX	D	74.041	S.T.U.K.	Harland & Wolff	Belfast
					1967
DORCASIA	D	70.025	S.T.U.K.	Kockums Mek. Verk.	Malmö
DIONE	D	70.870	C.S.M./S.T.N.V.	N.D.S.M.	Amsterdam
DALLIA	D	70.050	C.S.M./S.T.N.V.	Rosenberg Mek. Verk.	Stavanger
CHOJA MARU	S	120.871	Shell Sempaku	Mitsubishi H.I.	Nagasaki
NARICA	D	115.000	D.S.T.	Swan Hunter	Tyne
NATICINA	D	115.000	S.T.U.K.	Odense Shipyard	Lindo
MYRINA	S	190.000	D.S.T.	Harland & Wolff	Belfast
MEGARA	S	200.000	S.T.U.K.	Mitsubishi H.I.	Nagasaki
					1968
MACOMA	S	200.000	C.S.M./S.T.N.V.	Ishikawajima H.I.	Yokohama
NEVERITA	D	110.000	C.S.M./S.T.N.V.	N.D.S.M.	Amsterdam
MARISA	S	200.000	S.T.U.K.	Hitachi	Sakai
MUREX	S	200.000	S.T.U.K.	Kieler Howaldtswerke	Kiel
MAGDALA	S	200.000	S.M.S.	Chantiers de l'Atlantique	St. Nazaire
CELLANA	D	22.000	S.R. (Australië)	Broken Hill Pty.	Whyalla
MARINULA	S	186.000	S.T.U.K.	Odense Shipyard	Lindo
MACTRA	S	200.000	S.T.U.K.	Kieler Howaldtswerke	Kiel
METULA	S	200.000	C.S.M./S.T.N.V.	Ishikawajima H.I.	Yokohama
NACELLA	D	115.000	D.S.T.	Swan Hunter	Tyne
MELANIA	S	200.000	S.T.U.K.	N.D.S.M.	Amsterdam
MANGELIA	S	200.000	S.T.U.K.	Kawasaki	Sakaide
META	S	200.000	S.T.U.K.	Hitachi	Sakai
MEDORA	S	200.000	S.T.U.K.	Mitsubishi H.I.	Nagasaki
					1969
MITRA	S	186.000	S.T.U.K.	Odense Shipyard	Lindo
MIRALDA	S	200.000	S.M.S.	Chantiers de l'Atlantique	St. Nazaire
MARPESSA	S	200.000	C.S.M./S.T.N.V.	Ishikawajima H.I.	Yokohama
MYTILUS	S	200.000	S.T.U.K.	Hitachi	Sakai
MYSELLA	S	200.000	S.T.U.K.	N.D.S.M.	Amsterdam
MYSIA	S	200.000	S.T.U.K.	Mitsubishi H.I.	Nagasaki
MELO	S	200.000	S.T.U.K.	Kawasaki	Sakaide
MYRTEA	S	200.000	S.M.S.	Chantiers de l'Atlantique	St. Nazaire
MARTICIA	S	200.000	S.T.U.K.	N.D.S.M.	Amsterdam

van wettelijke zijde bestaan voor de onbezette machinekamer nu ook de nodige aanbevelingen en eisen. Het spreekt vanzelf dat deze voorschriften gevolgd zijn en ingepast in alle systemen die hiervoor in aanmerking komen. Daar onze ervaringen nog slechts gering zijn op dit gebied, zal de „Neverita” pas na een periode, waarin alle facetten van deze nieuwe methode van machinekamerbewaking uitvoerig beproefd zijn, werkelijk als schip met een onbezette machinekamer gaan varen. In dit verband zal het schip zijn varend leven als proefschip beginnen, ergo met een „bezette machinekamer”. De wijze van „wachtlopen” is in het voorgaande nu zéér beknopt toegelicht. Eén belangrijke taak zal echter grotendeels hetzelfde blijven, namelijk de „huishoudelijke gang van zaken”, een term die een groot aantal werkzaamheden behelst en waarbij we bijvoorbeeld denken aan:

- het peilen en op peil houden van tanks voor smeeroliën, brandstoffen, drinkwater, enz.;
- het controleren van de goede werking van alle instrumenten en werktuigen;
- het controleren van automatisch geregistreerde bedrijfsgegevens;
- het beproeven van beveiligingsinrichtingen; enz.

Iedere werktuigkundige beseft dat deze lijst nog onvolledig is. Het toezicht hierop en de uitvoering ervan zal echter een deel van de werktijd van de machinekamerbemanning in beslag nemen. De overige manuren zullen besteed kunnen worden aan geprogrammeerd onderhoud. Dit artikel is hopelijk, ondanks zijn beknoptheid, volledig in de aanduiding van de methode die een „onbezette” machinekamer met zich brengt. Vele technische voorzieningen zijn nodig om het operationele gedeelte van de machinekamer te vereenvoudigen. Het werken met deze apparatuur en het onderhoud ervan zal nieuwe eisen stellen aan de officieren en de bemanning die in de toekomst op het m.s. „Neverita” dienst zullen doen.

A. B.

IN MEMORIAM OUD-TWEDE WTK. A. A. BREVET

Velen onze senior- en gepensioneerde officieren zullen ongetwijfeld met leedwezen vernemen dat de heer A. A. Brevet, oud-tweede werktuigkundige van N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona”, op 19 januari van dit jaar op 58-jarige leeftijd te Perth (West-Australië) is overleden.

De heer Brevet deed in november 1942 dienst als tweede werktuigkundige aan boord van ons m.s. „Ondina”, toen dit schip de strijd aanbond met twee Japanse hulpkruisers en een dezer kruisers tot zinken bracht. Voor zijn heldhaftig gedrag werd hij onderscheiden met de Bronzen Leeuw en „Mentioned in Despatches”. In 1945 werd de heer Brevet op eigen verzoek ontslag verleend uit de dienst van de Maatschappij. Daarna vestigde hij zich in Australië, waar hij laatstelijk Directeur was van het bijkantoor in de Maylands van de „Metropolitan Brick Company”.

Wij danken onze oud-hoofdwerktuigkundige B. Hello dat hij ons op het overlijden van de heer Brevet geattendeerd heeft.

JAARVERGADERING C.N.O.O.K.S. OP 27 SEPTEMBER 1967

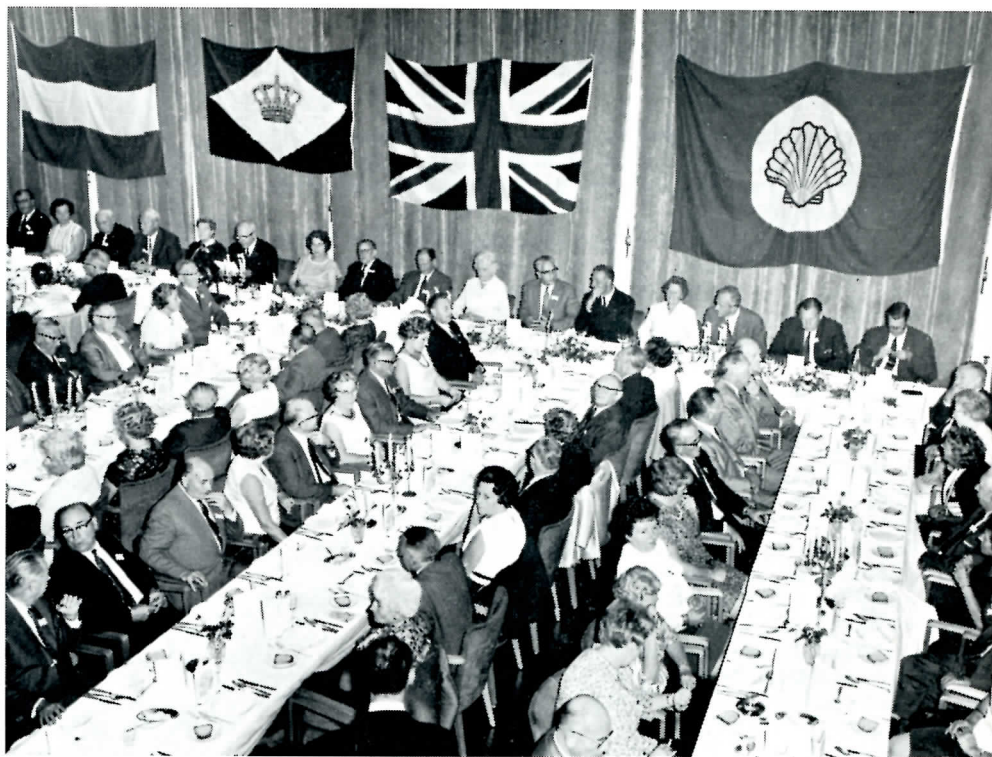
Uit alle delen van het land trokken tal van C.N.O.O.K.S.-leden op woensdag 27 september jl. naar Utrecht om daar, in restaurant „Esplanade”, de jaarvergadering van hun Club bij te wonen.

Het prachtige najaarsweer dat die dag opvrolijkte, drukte een extra stempel op de toch al beste stemming van de deelnemers. Alle agendapunten konden in een vlot tempo worden afgewerkt. Unaniem stond men achter het beleid van het Bestuur en in deze unanimité weerspiegelde zich het hechte team dat het Bestuur vormt.

De aftredende Bestuursleden, te weten de heren Jongejan, Stoppelsteen en Jansen werden voor een periode van drie jaar herkozen. Het voorstel van het Bestuur om de heer Jongejan tot Voorzitter en de heer J. I. Meijer tot vice-Voorzitter voor het nieuwe verenigingsjaar te kiezen, vond algemene instemming.

Toen de bel voor de laatste maal werd geluid, waren circa 25 minuten verstreken en was alles beklonken.

Een prima verzorgd drankje — en ditmaal ook een hapje — vormde de inleiding tot een uiterst goede lunch, waar de stemming niets te wensen overliet en waar de aanwezigen nog de gelegenheid kregen de Secretaris van de Engelse Zustervereniging met een uitstekende speech



voor de dag te horen komen, terwijl ons ere-lid Jerry Walters met enkele welgemeende woorden zijn dank uitsprak voor de jaarlijks weerkerende invitatie om aan onze september-reünies in „zijn tweede vaderland” te mogen deelnemen.

Kapitein Schreyers haakte op eminente wijze in op de woorden van de heer Walters en bracht de dank van alle leden over voor de manier waarop de Maatschappij steeds weer bereid is de „ouden

van dagen” te helpen, te steunen en hen te laten voelen dat zij nooit een „vergeten” groep zullen kunnen en mogen worden.

Kapitein Anker sprak in een gloedvol betoog over — wat hij noemde — „de loods van ons allen”, de zeemannenvrouwen, die immer een zo belangrijke rol hebben gespeeld in het zeevarende bestaan van onze leden.

De Secretaris

TELEGRAFISCH ALLERLEI

Tussen ka en schip en omgekeerd ontwikkelt zich bij het naderen van de feestdagen aan het einde van het jaar de behoefte aan contact. De voor de hand liggende mogelijkheid om dit contact te onderhouden is de briefwisseling. Zoals wel algemeen bekend is, kan men via de scheepsradio en het Rijkskuststation Scheveningen radiocontact onderhouden, dat niet alleen beperkt hoeft te blijven tot uitzonderlijke omstandigheden, zoals geboorten, ziekten e.d.

Wat betreft de verzending van kerst-, nieuwjaars- en surprise-telegrammen, bestaan er aan boord niet veel moeilijkheden; de radio-officier is hiervoor de aangewezen vraagbaak en hij zal gaarne alle gewenste inlichtingen verstrekken. Men zou wel een heleboel fantasie moeten hebben om hem voor een onoplosbaar probleem te stellen.

Van een chique brushed nylon nachthemd waarover een waas van dunne nylon met zeer rijke kantgarnering (no. 1005 uit de radiosurprise catalogus van Radio Holland N.V.), een plastic schortje „Hou vast” (no. 1097), een flacon parfum „Voulez vous” (no. 1194), een Indiënkostuum (no. 1838) tot een „tombomatic

wasmachine van ruim f 1.100.- (no. 1559) kan men „overseinen”.

Jammer genoeg is men aan de wal dikwijls niet zo goed op de hoogte van de soorten telegrammen die naar onze schepen gezonden kunnen worden.

Om hierin te voorzien, volgt onderstaand een aantal wenken:

Aanbieding: post/telegraafkantoor of per telefoon aan no. 009.

Soorten telegrammen:

a) gewone radiotelegrammen: f 0,85 per woord. Deze telegrammen worden het snelst afgeleverd.

b) radio-brieftelegrammen (SLT): minimum prijs f 8,25 voor 22 woorden, elk woord meer f 0,37½. Deze telegrammen worden vanaf plaats van aanbidding als brief naar Scheveningen Radio gezonden, waardoor een zekere vertraging ontstaat, die in de weekeinden vrij lang kan zijn.

Een voorbeeld van juiste adressering van deze telegrammen is:

naam opvarende, naam schip, Scheveningen Radio. Bij radiobrieftelegrammen komt dan nog vóór het adres de dienstwijzing SLT. In-

dien men dit verzoekt kunnen deze telegrammen ook op een bepaalde datum worden afgeleverd. Is hierom niet verzocht, dan worden deze telegrammen altijd zo spoedig mogelijk afgeleverd, ongeacht de inhoud ervan.

c) telegrammen met vaste tekst (GTG): f 4.- voor vaste tekst, adres en maximaal drie woorden voor ondertekening. Men kan kiezen uit 28 verschillende teksten die bij de post-/telegraafkantoren ter inzage liggen.

Aanbiedingen zo vroeg mogelijk na 1 december; aflevering, al naar gelang de tekst van het telegram, vlak voor Kerstmis of Nieuwjaar.

Voorbeeld: een telegram dat met de volgende tekst: „GTG Rotterdam 46/305 Jansen - Arca - Schevradio - Vrouw en kinderen” door het telegraafkantoor te Rotterdam via Scheveningen Radio naar het scheepsradiostation van onze tanker „Arca” wordt verzonden, zal door de radio-officier vlak voor Nieuwjaar als volgt worden afgeleverd:

„Jansen - Arca - Liefste, ik wens je een zeer gelukkig en voorspoedig Nieuwjaar, verlang naar je thuiskomst, je liefhebbende vrouw en kinderen.”

Zo komt de PTT met de komende feestdagen Uw vindingrijkheid... en Uw beurs te hulp!

AVONTUREN MET EEN „DAME”

De man aan het andere tafeltje kon eindelijk zijn nieuwsgierigheid niet langer bedwingen: „Da's 'n leuke job, zeg. Ik hoorde u praten over dat ronde kontje met die aangroei en kale plekken op de welvingen.”

Ik knikte en bevestigde dat we haar juist droog hadden gezet. Een leek, dacht ik, misschien een „olijven-agrariër” in ruste. Hij draaide zich nog meer in onze richting en ik vervolgde: „Ze heeft veertien maanden goed haar best gedaan.”

„O ja?” vroeg de man en zijn blik verried een groeiende sexhonger.

„Ja zeker”, antwoordde ik, „dag en nacht en zonder stoppen.” „Da's interessant”, zei de man en schoof dichterbij.

„Ja, ja”, vervolgde ik, „elk jaar wordt ze door specialisten onderzocht en na grondige inspectie ontvangt ze weer een nieuw keuringsbewijs. Dan kan ze weer een lange tijd mee. We willen haar namelijk zo ooglijk en gezond mogelijk houden.”

„Ha”, raadde de man, „u is zeker arts?”

„Mm”, prevelde ik voor me heen.

„Ach”, ging ik voort, „het nare van de zaak is, dat het vooral 's winters nogal een „hard job” is in de buitenlucht.”

„In de buitenlucht?” Het ongeloof klonk door in zijn stem.

„Ja”, zei ik ernstig, „ze moet eerst helemaal afgespoten worden om de toestand van de huid te kunnen bekijken. U moet weten dat sommige nogal pokdalig zijn en aangroei het vaststellen van een diagnose en het aanbrengen van een nieuwe make-up niet gemakkelijk maakt.” „Asjemenou”, viel de man in, „en vinden ze dat goed?”

Nu leek mij de tijd gekomen om hem uit de droom te halen, „Gaat u morgen maar eens met me mee”, nodigde ik hem uit, „dan kunt u haar zelf zien”. Gretig nam hij het aanbod aan en de volgende morgen liepen we samen over de werf.

„Dit is ze”, zei ik, en wees naar het grote dok waar een 65.000 tons tankschip van Shell Tankers N.V. met treurig kijkende kluisgaten op zijn grote beurt lag te wachten.

Zijn ontgoocheling verbergend, vroeg hij wat er allemaal gebeurde.

„Ze zijn nu de ankerkettingen aan het uitvieren”, legde ik uit en wees naar de lange, dikke ketting die op de dokbodem werd uitgelegd. Op hetzelfde moment kletterde een bonk klei tussen ons neer.

„Hebben ze wat tegen u?” vroeg de man. „Weet ik niet”, antwoordde ik haastig. De conversatie tussen enkele over de verschansing hangende hoofden was inderdaad Grieks voor me en gaf genoeg redenen om te retireren.

„Waarom moeten die kettingen er allemaal uit?” vroeg de man enigszins verbaasd.

„De ankers met de kettingen zijn de „hohouwers” van het schip”, verduidelijkte ik, „en alle onderdelen moeten worden nagezien, want er kunnen soms scheurtjes en te grote slijtages in voorkomen. U begrijpt wel dat deze „reminrichting” een zeer belangrijk onderdeel is.”

Wij wandelden verder; de man keek angstig naar boven, waar enkele mannen bezig waren houten proppen in spuigaten te slaan. „Zijn dat lekken?”

„Inderdaad, maar niet die u bedoelt”, antwoordde ik en vervolgde: „men zegt dat het een naar gevoel is zo'n trefzekere „dropping” in je nek te voelen. Er is gelegenheid op het dok, maar we nemen aan dat alleen in hoge nood verkerende mensen deze „treffers” plaatsen. Bovendien maakt de daarop volgende „regenbui” het schilderen ter plaatse onmogelijk.”

„Wat doen die daar?” vroeg mijn dok-cursist en wees naar enkele acrobaten die zich in evenwicht trachtten te houden met een groot ijzeren rooster op een smalle plank.

„Even een stapje achteruit”, zei ik en legde hem uit dat die roosters de zeewater-inlaatkasten in de machinekamer afsluiten, en dat die ruimten en de afsluiters steeds schoongemaakt en geconserveerd moeten worden.

„Wat zijn dat daar voor ijzeren uitsteeksels?” — mijn cursist wees naar de kimkielen en vervolgde: „moeten die zo krom zijn?” Hier zag zelfs een leek een noodzakelijke reparatie.



... ze moet eerst helemaal afgespoten worden ...

„Da's een kimkiel”, antwoordde ik, „en die is bedoeld om het dwarsscheepse slingeren zo veel mogelijk te dempen. Dikwijls zeer kwetsbare en gevaarlijke, maar, naar men beweert, onmisbare dempers.”

„U zegt, naar men beweert?” vroeg de man.

„Zeker”, antwoordde ik, „er is eens een schip in het dok drooggezet, waarvan de kimkielen verdwenen waren en niemand had tijdens de reis iets gemerkt.” We liepen weer verder.

„Aha, is dat nou een roer?”

De man begon tot mijn genoegen zijn angst blijkbaar te verliezen, maar niet zijn ontzag, want op een eerbiedige afstand tussen roer en „droppings” bekeek hij een groot aantal arbeiders, die een primitieve stelling van buizen en planken rondom het roer bouwden.

„Ja”, zei ik, „praktisch het meest belangrijke deel, met de fluit en de ankers.”

„Waarom zit dat kleine gat in het roer?” vroeg hij belangstellend. „Daarvoor moet u eerst weten hoe het roer in elkaar zit”, leidde ik mijn populair-wetenschappelijke uitleg in.

„Dat roer draait namelijk om een vast aan het schip bevestigde stalen paal. In het roer zitten dus een soort lagers gemonteerd, één lager aan de bovenkant en één aan de onderkant. Het bovenlager kan men op slijtage controleren aan de bovenkant van het roer, maar het onderlager alleen maar door dat gaatje. Elk jaar worden deze slijtages opgemeten, zodat het roer goed bewaakt blijft. Als de slijtage te groot wordt — dat hangt natuurlijk af van het materiaal waarvan de lagers gemaakt zijn — moet het hele roer gedemonteerd worden en dat is een kostbare geschiedenis. Toch is dat niet zo duur als een roer verliezen, zoals onze buurvrouw in het dok naast ons”, en ik keek met deernis naar de inspecteur die met een door zorgen gekweld gezicht, klein en zielig, naar zijn grote, nieuwe en dure roer stond te staren. Een donderende klap van een naar beneden gevallen plank maakte een eind aan mijn uiteenzetting en enige, naar ik aannam, ongezouten Griekse vloeken daalden van boven neer en echoden over de baai.

„Hooft dit erbij?” vroeg mijn gehoor angstig.

„Dit is een soort „versnelde arbeidsproductie”, antwoordde ik, mezelf een B.I.P.M.-cursusterm herinnerend.

„Om weer terug te gaan is deze weg de veiligste”, en ik wees naar de duisternis onder het schip.

„Ja maar”, kreet mijn toehoorder, „is dat niet gevaarlijk zo onder die boot, als die nou eens naar beneden zakt of omvalt?”

„Kan natuurlijk gebeuren”, zei ik opbeurend, „maar ik heb het nog nooit meegemaakt. Hier is het niet mogelijk, want ziet u die grote dwarse balken daar, dat zijn de zogenaamde „kimstoppingen” en die behoeden het schip voor omvallen. Verder staat het

schip precies in het midden gesteund met zijn ruggegraat op die onafzienbare rij kielblokken."

„Ja maar, dat hout puilt er tussen uit", zei de man toch nog angstig. „Dat moet", antwoordde ik, „de kielblokken zijn gemaakt van staal, maar de bovenkant is afgedekt met hout om de eventuele oneffenheden van het schip en de kielblokken in een zachtere massa te laten drukken, wat beschadigingen aan het schip en het dok kan voorkomen."

„Waar kijkt u nu eigenlijk naar?" zijn angst leek weg en ik herinnerde me de vragen die een van mijn zoons mij eens stelde in een wanhopige bui om zijn vaders bezigheden te doorgronden.

„Nou wat de buitenkant van het schip aangaat, naar drie dingen", gaf ik hem ten antwoord. „Ten eerste kijk ik of er soms schade is ontstaan doordat het schip de grond heeft geraakt, men heeft namelijk iets gevoeld in een haven. Ten tweede, hoe de conditie van de verf is, of deze nog overal gaaf is, en of de bodem nog goed glad is. De kwaliteit van de verf is heel belangrijk. De gladheid verhoogt de snelheid en vermindert het brandstofverbruik.

Ten derde of er geen corrosie is opgetreden. Door afbreken of beschadiging van de verf kan namelijk corrosie ontstaan in de lasnaden, met diepe putten in de huidplaten."

„Begrepen", mompelde hij met enige weifeling in zijn stem.

Wij wandelden weer onder het schip uit en een grote ondoorzichtbare stofwolk, gepaard met het geluid van leeglopende autobanden, omhulde ons.

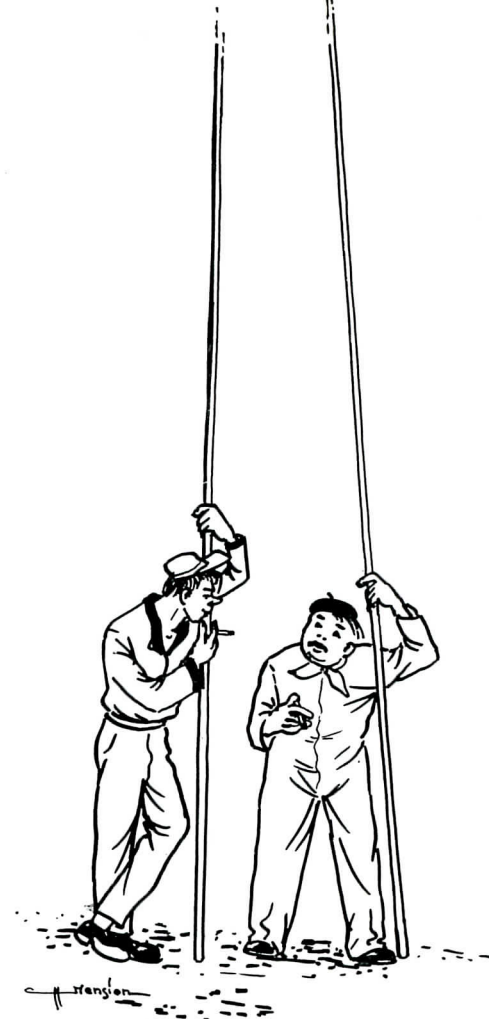
„M'n hemel", riep de man ontzet en struikelend probeerde hij te vluchten naar de veilige duisternis.

„O, da's niks bijzonders", schreeuwde ik, „ze zijn maar aan het stralen."

Ik wees naar boven, waar vier astronautisch geklede heren in een aan een kraan hangende kooi driftig hun slangenbezweerders-talent demonstreerden.

„Dat is de modernste methode om dikke roestlagen af te spuiten." „Wat is dan de oude methode?" vroeg m'n vriend belangstellend, hoewel zijn gezicht verried dat hij zich nog allerminst op zijn gemak voelde.

„Wel, vroeger kwamen er polstokartiesten, dat waren mensen die met een zeven meter lange stok, waaraan een schraapblikje bevestigd was, tegen het schip stonden te leunen en probeerden om negen meter boven hun hoofd de roest te „aaien". Blijkbaar een niet zo vermoeiende bezigheid, want de stok zorgde er wel voor dat de man staande bleef. Naast een drukke onderlinge conversatie was het enige effect: een hoge dokrekening, waarbij — als troostprijs — de roest ons eigendom bleef."



de „polstokartiesten"

Ik draaide me naar hem toe, voor geval zijn weetgierigheid nog niet bevredigd was, maar wat zagen mijn van het grit tranende ogen in de verte..... „the fugitive"!

Helaas heb ik hem niet meer teruggezien.

Ik kan 't me begrijpen..... zoveel emoties kort na elkaar en de kakofonie met zonsverduistering tot slot waren hem teveel geweest, en hadden hem aan zijn stutten doen trekken.

Ket(h)elbinkie.

DIPLOMA-UITREIKING

Op 27 september jl. vond de feestelijke uitreiking plaats van de in het seizoen 1966/1967 behaalde E.H.I.O. respectievelijk E.H.B.O. diploma's.

Nevenstaande foto laat de betrokken cursisten zien met op de voorgrond de heer J. G. Holtrop, die, als Hoofd B.Z.B., het E.H.B.O.-diploma uitreikt aan mej. J. Verhoeff; ondanks langdurige ziekte slaagde zij met glans voor haar examens.

Op de foto v.l.n.r.: mej. M. M. M. Bronkhorst; Th. van Dijke; mej. H. E. Letterman; mej. J. M. M. Okker; F. J. Voorrips; J. J. Geldhof; mej. G. M. IJsselstein; mej. J. M. van Reeuwijk; J. van der Meulen; mej. W. C. van Herwaarden; mej. A. Ros; mej. H. M. C. Bergs; mej. E. A. van Dulleman; mej. H. M. W. Wensing; mej. M. Kromkamp; mej. S. M. den Hoed; P. Noordgraaf; J. L. P. van der Wiel; A. J. van Geloven; mej. W. A. M. van Hoorn; mej. A. Bos.

De heren H. Timmerman en J. M. van Duijn en mej. J. R. R. Wils waren verhinderd bij de uitreiking aanwezig te zijn.





Tiende Zeeheldentocht te Overschie

Op 23 september jl. startte in een vrolijk vlaggend Overschie de traditionele Zeeheldentocht, de jaarlijkse wandelmars, die zich in een steeds groeiende belangstelling mag verheugen.

Het prachtige najaarsweer en het feit dat het tweede lustrum van dit wandelfestijn gevierd werd, gaven een extra feestelijk tintje aan deze dag.

De wisselbeker die in 1961 door onze Directie werd beschikbaar gesteld voor „de beste jeugdgroep op de 18 km”, werd voor de derde achtereenvolgende maal gewonnen door de wandelsportvereniging „Vrij en Blij” uit Rotterdam-Zuid, die daarmede de beker definitief in haar bezit kreeg.

De uitreiking van de trofee werd, zoals gebruikelijk, verricht door onze oud-gesagvoerder, kapitein M. J. Rehwinkel, tweede van links op nevenstaande foto.

Foto: Fotobureau C. Kramer, Rotterdam.

O.V.S.T.-NIEUWS

Op zaterdag 9 september heeft een tennisteam van de Ontspannings-Vereniging Shell Tankers de euvelde moed gehad om zich te meten met tennissers van de Rotterdamse Ontspannings-Vereniging Shell.

Ondanks overvloedige regen in de ochtend waren de banen redelijk droog en kon om 2 uur bij ideaal tennisweer met de twee eerste partijen worden begonnen. Vanaf dat moment is er tot over half zeven gezwoegd, „gedraafd en gesteund om een goed resultaat te behalen.

Het heeft niet mogen lukken; van in totaal 9 gespeelde partijen heeft de O.V.S.T. er slechts drie uit het vuur kunnen slepen. Het was echter bijzonder gezellig om elkaar ook buiten kantoor eens op geheel andere en sportieve wijze aan het werk te zien. Gaarne willen wij ook de R.O.V.S. bedanken voor deze uitermate plezierige hernieuwde kennismaking. De onderstaande uitslagen spreken voor zichzelf.

Uitslagen O.V.S.T.—R.O.V.S.:

Dames dubbels:

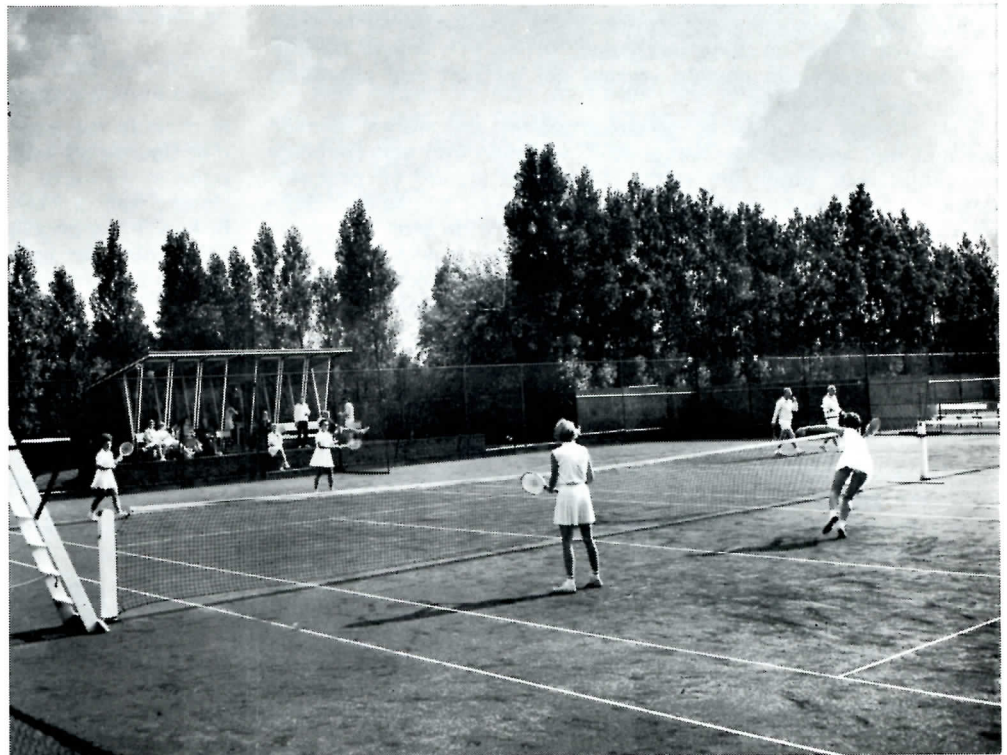
Mevr. Mabelis, mej. v. d. Weijer—mevr. Freeman, mej. Salomons: 5—7, 3—6;
Mej. Poort, mej. Poort—mevr. Remmers, mevr. de Jong: 3—6, 0—6.

Gemengde dubbels:

Mej. Poort, hr. Bakker—mej. Salomons, hr. Menalda: 6—3, 7—5;
Mej. v. d. Weijer, hr. Ten Bruggencate—hr. en mevr. Freeman: 7—5, 4—6, 2—6;
Mej. Poort, hr. Mabelis—mevr. de Jong, hr. de Haart: 2—6, 6—3, 6—4;
Mevr. Mabelis, hr. Holtrop—hr. en mevr. Remmers: 2—6, 1—6.

Heren dubbels:

Hr. Spetter, hr. Bakker—hr. Freeman, hr. de Haart: 4—6, 5—7;
Hr. Mabelis, hr. Holtrop—hr. Remmers, hr. v. d. Burg: 6—2, 6—4;
Hr. Spetter, hr. Ten Bruggencate—hr. v. d. Burg, hr. Menalda: 1—6, 6—8.



Op de voorgrond mej. Poort (links) en mej. Poort, die de bal aan het net eventjes afmaakt. Op de baan ernaast de heren Mabelis en Holtrop, die er kennelijk niet veel aan hoefden te doen.

Foto: Fotobureau C. Kramer, Rotterdam

Tot onze spijt is de rubriek „Wij spraken met...”, die onze lezers sedert de mei-editie van dit jaar op deze of de voorgaande pagina aantreffen, dit maal in het gedrang gekomen. In het komende nummer hopen wij de draad weer op te nemen.

Red.



IN MEMORIAM
BOOTSMAN A. REEKERS

Op 6 oktober jl. is, na een ziekbed van enige maanden, onze bootsman A. Reekers, op 61-jarige leeftijd in zijn woonplaats Santpoort overleden.

Hoewel het ons bekend was dat zijn ziekte van ernstige aard was, trof het zo onverwachte bericht van zijn overlijden ons diep.

De heer Reekers was op 29 april jl. te Rotterdam van het m.s. „Acteon” afgemonsterd voor verlof. Gedurende bijna veertien jaren heeft hij onze Maatschappij onafgebroken op voortreffelijke wijze gediend.

Velen van het varende personeel zullen hem hebben leren kennen als een bootsman van de oude stempel, die zijn vak tot in de puntjes beheerste.

Hij stond bekend als een zeer betrouwbare medewerker, die aan boord heel wat vrije uren heeft besteed aan het opleiden van dekpersoneel, vooral wat betreft het schiemanswerk.

Op 10 oktober heeft de crematie te Westerveld plaatsgevonden, waarbij ook vertegenwoordigers van onze Maatschappij en enige collega's van de vloot aanwezig waren.

Wij wensen degenen die hem lief waren de kracht toe om dit verlies met berusting te dragen.

IN MEMORIAM

M. H. HOLTSLAG

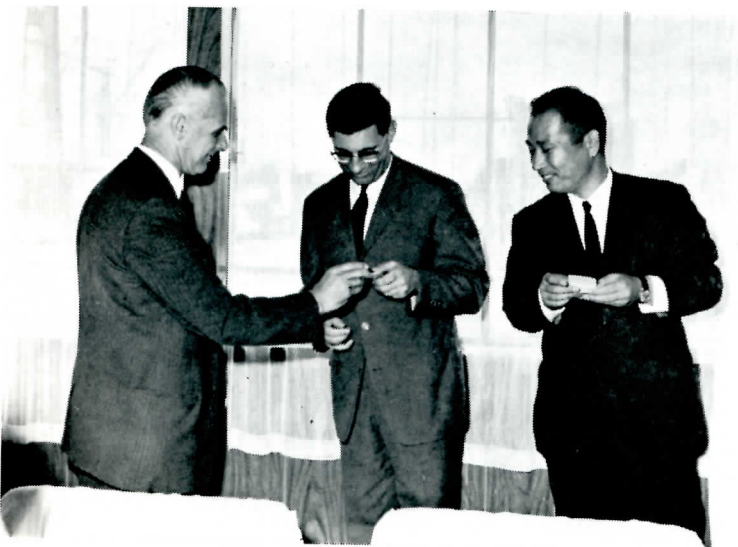
oud-hoofdwerktuigkundige van Shell Tankers N.V.

Op 1 augustus 1963 verliet de heer Holtslag de dienst van de Maatschappij met pensioen, na ruim 27 dienstjaren.

Hij overleed, 54 jaar oud, plotseling op 7 oktober jl. te Leuvenheim (gem. Brummen).

Op 26 augustus jl. was het tien jaar geleden dat de heer H. J. Brouwer, destijds werkzaam op sectie DFT/2 en met ingang van 8 maart 1967 overgeplaatst naar Shell International Marine Ltd., bij onze Maatschappij in dienst trad.

De heer Brouwer, die thans als scheepsbouwinspecteur gedetacheerd is bij Ishikawajima-Harima Heavy Industries Ltd. in verband met onze nieuwbouw op haar werf te Yokohama, ontving zijn Shell-embleem voor tien jaar dienst uit handen van de heer J. G. Robinson, Technical Director van Shell International Marine Ltd., tijdens diens recent bezoek aan de werf.



VLOOTPERSONALIA

(in de periode van 16.9 t/m 15.10.1967)

GEHUWD:

- 19. 9.: W. K. G. de Waard, 4e stm. met mej. J. M. E. Beenen;
- 20. 9.: P. Zandstra, 4e wtk., met mej. A. P. M. Vermeulen;
- 20. 9.: I. Lobs, 5e wtk., met mej. E. van Klink;
- 26. 9.: D. J. Plate, 5e wtk., met mej. M. A. van Noorden;
- 26. 9.: G. E. Abbink, 4e stm., met mej. M. J. A. Buschmeier;
- 6.10.: A. Hoekstra, 5e wtk., met mej. A. Valk;
- 9.10.: M. A. J. Swakhoven, 3e stm., met mej. H. P. Fischer;
- 13.10.: D. van Dijk, 4e stm., met mej. J. van Geelen.

GEBOREN:

- 15. 9.: Petra Anja, dochter van P. Hoogesteger, 1e stm., en mevrouw J. Hoogesteger-Voogt;
- 17. 9.: Barbra Christina Friederike, dochter van L. H. Kramer, 4e stm., en mevr. F. F. Kramer van den Bout;
- 19. 9.: Cornelia Berendina Johanna, dochter van W. H. Nieman, 4e wtk., en mevr. A. E. B. M. Nieman-Wassenaar;
- 27. 9.: Robert Johannes, zoon van R. van Kranen, 2e stm., en mevr. A. A. van Kranen-van der Gugten;
- 5.10.: Petra Maria, dochter van S. Harders, 1e stm., en mevr. M. IJ. Harders-Douma;
- 6.10.: Pieter Cornelis, zoon van M. de Koning, 5e wtk., en mevr. J. A. de Koning-den Breejen;
- 9.10.: Ronald Peter, zoon van P. H. van der Ham, 3e stm., en mevr. E. G. van der Ham-Voorschuur.

MET VERLOF:

- Gezav.: A. Verkerk, H. E. Glansbeek, J. I. Boer, C. Wortel, J. de Graaf, L. Brink, A. Boddé, F. A. de Kaart, Th. G. J. Roeten, G. Hoving, C. J. J. Rozema, J. Grill;
 - 1e stl.: L. van der Valk, J. de Jong, B. R. Teuben, S. Harders, B. C. Visser, W. Croes;
 - 2e stl.: W. R. Muusze, D. J. van der Mast, H. Wijnberg, J. A. M. Elias, G. Buma, M. de Graaf, J. Post, J. S. Schregardus, H. van Slegtenhorst, O. A. van Druten, P. J. M. Arts;
 - 3e stl.: W. J. Stoker, J. B. Krul, J. Priester, F. Kuyt, J. M. Abbink, J. L. Pelle, G. Gerritse, J. Tebbenhoff, R. P. Jager, J. J. B. Roest;
 - 4e stl.: H. Slot, B. Smit, D. van Dijk, J. A. Wallensteijn, J. K. Bartelds, H. L. W. Koning, J. W. IJkel;
 - II.stl.: H. Sieders, P. T. M. de Jonge, S. Bos, F. C. B. M. Gerrits, J. F. Casimiri, W. J. H. van Dipten, L. O. Statie;
 - hfd.wtk.: R. A. J. Ruesink, J. van Essen, G. W. van Essen, J. van der Meyde, H. Blaauw, J. F. van den Bogaard, H. W. van Diepen;
 - 2e wtk.: S. A. Verhage, H. Th. de Zwart, A. de Jong, O. A. van der Want, G. J. B. Hartman; S. Straub, J. L. van der Rijnt;
 - 3e wtk.: K. P. Kaal, L. J. Verwey, C. J. den Hollander, L. P. H. Teune;
 - 4e wtk.: C. A. van den Kroonenberg, H. van Ommering, W. Wartena, B. Ozinga, H. J. Bolsenbroek;
 - 5e wtk.: R. B. Scherjon, J. J. Dommissie, J. H. Nijhuis, W. J. M. Peeters, G. J. Verbeek, A. Hoekstra, J. H. Dor, J. A. Brouwer, T. P. M. Westhuis, F. IJ. Lagerveld, L. Vlastra;
 - II.wtk.: A. Tigges, A. P. Grootenboer, F. D. Dieleman, P. F. van Dijk, S. Hoekstra, D. W. de Boer, J. W. van Velze, E. S. Petrusma, J. van 't Leven, L. P. A. Hermans, D. de Bruyne, A. J. A. de Groot, J. A. Kamberg, I. A. van Groningen, J. Haasjes, J. T. Clements, L. F. Kruyt, E. Post, R. F. Schippers, A. G. M. van de Pijpekamp, P. Kooyman, A. Fiolet;
 - bootslieden: P. Sloover, K. E. J. Watz, J. R. Elsinga;
 - 1e pomplieden/bankwerker: A. de Ruyter, N. van der Steen;
 - 2e pomplieden/bankwerker: J. P. Pauli, C. W. M. Kools;
 - bankwerker: R. Koning;
 - Wachtassistenten: J. C. van Willigen, P. J. M. Toussaint, J. M. P. Simons;
 - hoofden kombuis: J. Kooi, B. M. de Roode, G. C. M. van Schuppen.
 - scheepskok: R. N. Morel.
- TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:**
- m.s. **Abida:** hfd.wtk. C. W. Stoik, 2e wtk. R. Praasterink, radio-officier R. A. van Egmond; bootsman P. H. A. van der Putten, 1e pompman/bankwerker A. J. J. Vermeulen, 2e pompman/bankwerker K. H. Baven, bankwerker B. Jansen, wachtassistent W. Gerritsen, scheepskok G. C. Drost;
 - m.s. **Acila:** gezagv. J. C. de Groot, 1e stm. P. J. P. Siebesma, 3e stm. J. G. Wientjes, 4e stm. R. W. Overdijkink, II.stm. R. J. den Os, 2e wtk. E. Jousma, 4e wtk. C. Hemmer, II.wtk. L. A. ten Harkel, II.wtk. R. Dijkstra, II.wtk. C. Scholten, radio-officier E. Visser, bootsman J. H. A. Elbers, 1e pompman/bankwerker C. Voorspuy, 2e pompman/bankwerker G. M. Ras, wachtassistent J. van Leyden, hoofd kombuis H. Vrugt, scheepskok P. Leer.
 - m.s. **Acteon:** 2e stm. R. Knol, wnd. 3e stm. G. van der Oord, 4e stm. D. C. Tazelaar, II.stm. T. T. Rison, hfd.wtk. J. J. Binkhorst, 4e wtk. G. J. Leussink, 5e wtk. R. G. Hoeboer, 5e wtk. K. Koch, II.wtk. IJ. Vreugdonhil, radio-officier E. M. Voss, bankwerker M. Temmerman, wacht-

assistent C. Valentijn, hoofd kombuis M. van Hagen;

s.s. Arca: gezagv. D. A. C. Vermeulen, wnd. 2e stm. S. Termeer, 4e stm. F. G. Franken, II.stm. F. Hellendoorn, 2e wtk. L. Buitenkant, 5e wtk. P. A. N. J. de Hullu, II.wtk. G. A. Sletering, II.wtk. J. C. Stek, R. J. Rodolf, radio-officier P. van Eijk;

s.s. Atys: 1e stm. J. W. M. Vollebregt, 3e wtk. J. M. ten Haaft, II.wtk. W. J. van der Veer, II.wtk. R. D. Peterson;

m.s. Camitia: 3e stm. R. Hendriks;

m.s. Crania: 5e wtk. F. Overveld, radio-officier C. H. van Wijngaarden;

m.s. Diadema: wnd. 2e stm. C. L. Heyboer, II.stm. F. van der Meyden, 5e wtk. F. Pater, II.wtk. O. Wink, II.wtk. J. W. Maas, 2e pompman/bankwerker J. L. Muns, chef-kok J. A. Franken;

m.s. Dosina: gezagv. W. Kuyper;

s.s. Kabylia: wnd. 4e wtk. J. van Pijkeren;

s.s. Kalydon: II.wtk. B. Eschendaal;

s.s. Kara: gezagv. M. E. Wolper, wnd. 2e stm. D. E. Krijgsman;

s.s. Katelysia: gezagv. A. W. C. van Schendel, 2e stm. C. R. Groen, 4e stm. T. G. P. Appel, 5e wtk. W. S. M. Drent, 5e wtk. J. W. van Hoof, 5e wtk. R. Schokker, II.wtk. M. W. M. van der Burgh;

s.s. Kelletia: hfd.wtk. W. Groenendijk, 4e wtk. L. P. A. de Winter;

s.s. Kenia: wnd. gezagv. J. van Beele, 1e stm. B. van Hardeveld, II.stm. M. van der Heiden, 4e wtk. N. H. J. M. Lodde, 5e wtk. C. Loman, 5e wtk. N. Kooman, II.wtk. P. Dekkers, II.wtk. R. M. Hendriks, radio-officier L. N. Groeneweg;

s.s. Kermia: wnd. 2e wtk. J. Vos;

s.s. Khasiella: 5e wtk. R. van der Does;

s.s. Koratia: 1e stm. J. J. van Schagen;

s.s. Korenia: 4e stm. J. Zwart, hfd.wtk. B. Veldhuis, 2e wtk. J. B. J. Jonker, 5e wtk. J. M. van der Wal, II. wtk. W. C. van Hooff, radio-officier J. H. A. M. Suilen;

s.s. Korovina: 1e stm. C. Wolse, II.stm. M. R. van Assum, II.wtk. A. M. P. B. Fluitsma;

s.s. Kosicia: wnd. 3e stm. J. Werkhoven, hfd.wtk. J. B. Biondina, 5e wtk. J. J. Schuddemat;

s.s. Kosmatella: gezagv. C. S. Duinker;

s.s. Kryptos: 3e stm. L. Kazemier;

s.s. Kylix: 1e stm. W. O. Kooi, 2e stm. B. Ritman, 3e wtk. C. G. Klitsie;

m.s. Macoma: 3e wtk. E. Hoogvorst;

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

m.s. Niso: 3e stm. M. Stammes, 4e stm. B. de Vreeze, 2e wtk. J. de Jong, 5e wtk. P. Zappey;

s.s. Ondina: gezagv. P. C. Hoek, 3e stm. J. W. Nieuwerf, 4e wtk. C. A. Douwes, 5e wtk. R. R. Brouwer, 5e wtk. I. Lobs;

s.s. Onoba: 1e stm. A. J. de Ronde, II.stm. B. Koppe, II.wtk. J. H. Verhaaf, II.wtk. A. G. Peters;

s.s. Philidora: 1e stm. H. J. Allaart, 5e wtk. E. de Jong, 5e wtk. I. J. Albrechts;

s.s. Philine: wnd. 2e stm. G. C. Peters, radio-officier E. J. Lucas;

s.s. Philippia: gezagv. H. R. van Sas, II.wtk. J. J. Landhuis;

s.s. Sepia: 3e stm. J. I. Boon, hwtk. H. W. Bosman, 3e wtk. P. A. Ankerman, 5e wtk. R. Bos;

s.s. Vasum: wnd. 3e stm. C. M. Honig, 4e wtk. O. de Roos, wnd. 4e wtk. J. H. M. A. van Jaarsveld, 5e wtk. J. A. Willems, radio-officier C. J. M. Mullaart;

s.s. Viana: gezagv. H. C. Mantel, 1e stm. J. W. Bakker;

s.s. Videna: gezagv. P. van Hassel, wnd. 2e stm. G. C. H. Dijkstra, 5e wtk. T. Scholte, II.wtk. F. van den Boogaard, II.wtk. A. A. Konijnendijk, radio-officier J. Melleger;

s.s. Vivipara: II.stm. C. D. Kromhout, wnd. 2e wtk. S. C. Koning, II.wtk. H. Smeding, II.wtk. H. H. van der Linde;

ss. Zaria: gezagv. M. Zuilhof, 2e stm. E. Jousma, 3e stm. C. Verburgt, hfd.wtk. J. Mostert, 2e wtk. F. L. Alexandre, 3e wtk. B. Oudkerk.

UIT DIENST GETREDEN:
II.stl.: G. Griik, K. G. Verbeek, C. M. Wagemaker;
2e wtk.: R. Groeneveld;
bankwerker: L. Vos;
wachtassistenten: A. H. P. J. Bongers, D. D. Groen.

IN DIENST GETREDEN VLOOTPERSONEEL



J. W. VAN HOOF
5e wtk.
per 20.9

R. VAN DER DOES
5e wtk.
per 2.10



F. VAN DEN BOOGAARD
II.wtk.
per 25.9



C. SCHOLTEN
II.wtk.
per 25.9



J. J. LANDHUIS
II.wtk.
per 26.9



J. KRUIZE
II.wtk.
per 9.10

BEHAALDE DIPLOMA's:

1e Stuurman G.H.V.-th: C. P. Donken;
1e Stuurman G.H.V.: G. C. Peters;
2e Stuurman G.H.V.-th: W. C. Padmos;
"C-th": A. Modderman;
"B": A. P. de Groot;
"A": J. van Pijkeren, T. Scholte, J. W. Heiligers, M. H. D. Demkes;
MVD: J. J. Schuddemat.

AANGESTELD ALS:

Hfd.wtk.: J. F. van den Bogaard, H. W. van Diepen;
5e wtk.: J. J. Schuddemat.

MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode van 16.9 t/m 15.10.1967)

UIT DIENST:

1.10.: J. Bomhof - sectie DF/3 (naar B.I.P.M. N.V., 's-Gravenhage);
1.10.: J. van de Merwe - sectie DF/3 naar B.I.P.M. N.V., 's-Gravenhage);
1.10.: J. W. van den Berg - sectie DFF/4 (pensioen);
1.10.: K. J. Heller - DFB/1 (pensioen);
1.10.: J. de Nijs - sectie DFT/4 (pensioen);
1.10.: K. G. Visser - DFB/3 (pensioen);
1.10.: C. J. van de Weijer - DFA (pensioen);
1.10.: Mevr. M. W. Stoel-Houberg - sectie DFF/5;
1.10.: Mej. W. C. Volkers - sectie DFF/5;
1.10.: Ir. J. Pereboom - sectie DFT/2 (naar S.I.P.C. Ltd., Londen);
15.10.: Mej. J. M. de Groot - sectie DFF/1.

OVERGEPLAATST:

1.10.: Mej. W. Donker van sectie DFF/1 naar sectie DFF/3;
1.10.: A. Vasbinder van sectie DFF/3 naar sectie DFF/2;
15.10.: P. M. Verschut van sectie DFF/1 naar sectie DFF/2

GEHUWD:

21.9.: Mej. K. C. Sonneveld - sectie DFF/1 - met de heer A. J. den Uijl.

GEBOREN:

27.9.: Huiberdine Klazine, dochter van C. van den Berg - sectie DFF/6 - en mevrouw J. J. van den Berg-Berghout;
12.10.: Wouter, zoon van W. N. Wouters - sectie DFF/4 - en mevrouw M. W. Wouters-Ouwerkerk.

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. 3 — november 1967

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 GEORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE
TOESTEMMING VAN DE REDACTIE

Administratie:

Mej. J. F. Schilt

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



- 1. m.s. ABIDA
- 2. m.s. ACILA
- 3. m.s. ACMAEA
- 4. m.s. ACTEON
- 5. s.s. ARCA
- 6. s.s. ATYS

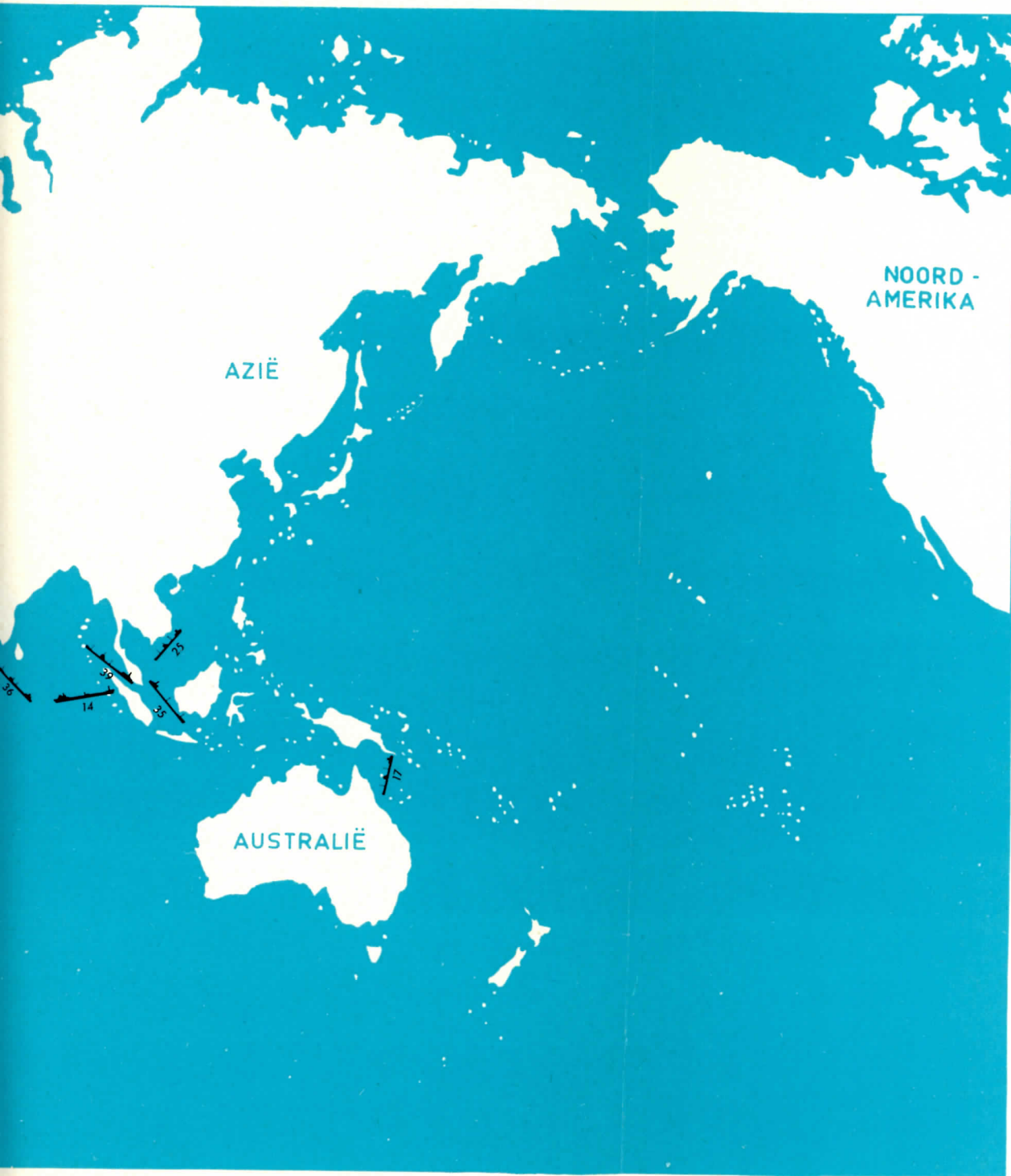
- 7. m.s. CAMITIA
- 8. m.s. CINULIA
- 9. m.s. CRANIA
- 10. m.s. DALLIA
- 11. m.s. DAPHNE
- 12. m.s. DIADEMA

- 13. m.s. DILOMA
- 14. m.s. DIONE
- 15. m.s. DOSINA
- 16. s.s. KABYLIA
- 17. s.s. KALYDON
- 18. s.s. KARA

- 19. s.s. KATELYSIA
- 20. s.s. KELLETIA
- 21. s.s. KENIA
- 22. s.s. KERMIA
- 23. s.s. KHASIELLA
- 24. s.s. KOPIONELLA

OPEN OP 14 NOVEMBER 1967

Bijlage no. 1 van de november 1967-editie van „Tussen Schip en Ka”,
maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.



25. s.s. KORATIA
26. s.s. KORENIA
27. s.s. KOROVINA
28. s.s. KOSICIA
29. s.s. KOSSMATELLA
30. s.s. KREBSIA

31. s.s. KRYPTOS
32. s.s. KYLIX
33. m.s. NISO
34. s.s. ONDINA
35. s.s. ONOBA
36. s.s. PHILIDORA

37. s.s. PHILINE
38. s.s. PHILIPPIA
39. s.s. SEPIA
40. s.s. VASUM
41. s.s. VIANA
42. s.s. VIDENA

43. s.s. VITREA
44. s.s. VIVIPARA
45. s.s. ZAFRA
46. s.s. ZARIA