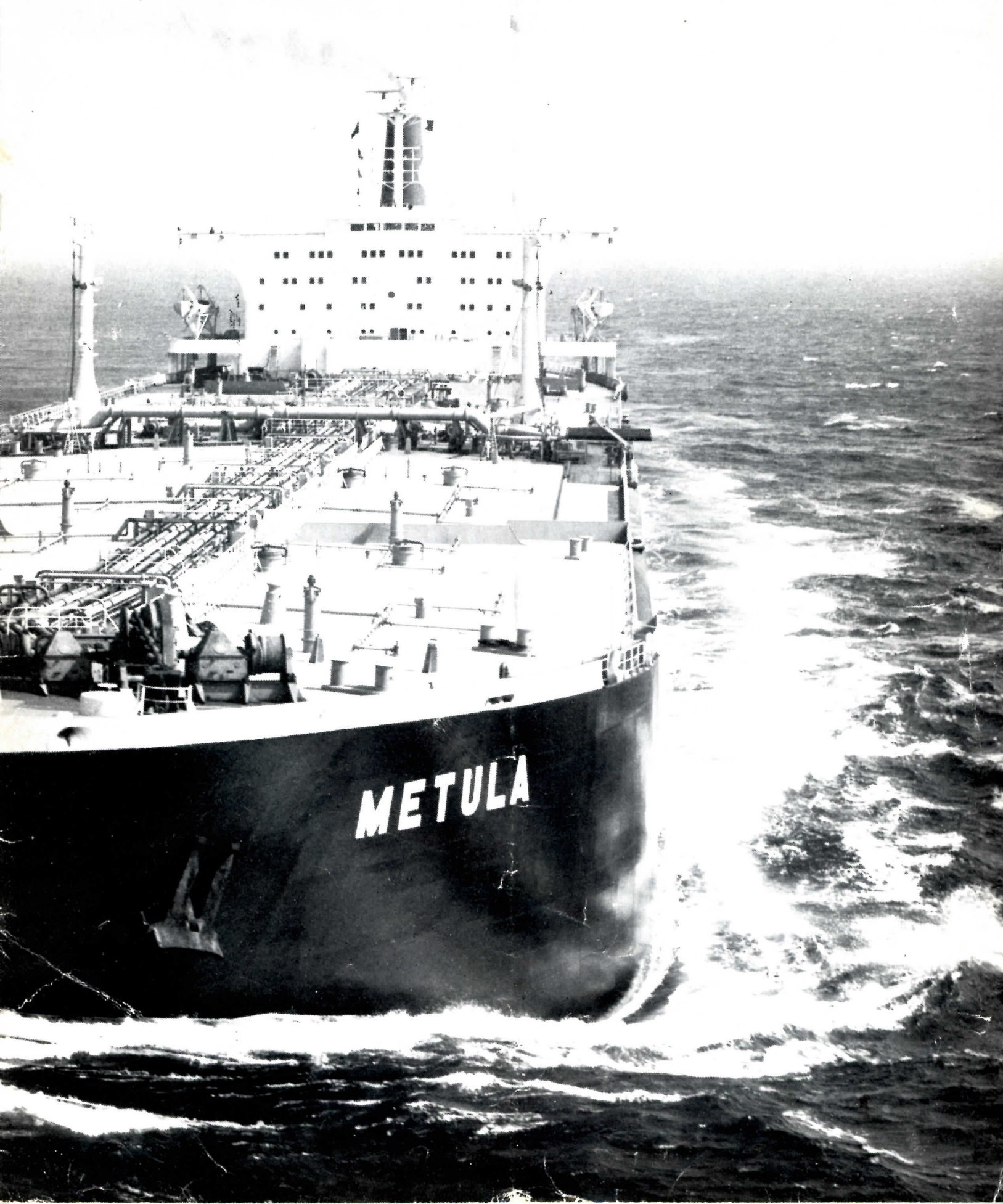


tussen schip en ka

november 1968





# NIEUWE „METULA” IN BEDRIJF

Op 25 september jl. werd onze vloot met een tweede tweehonderdduizend tons tankschip uitgebreid en wel met het zusterschip van de „Macoma”, dat vijf dagen tevoren van mevrouw M. H. van Nierop-Blees, echtgenote van ir. R. H. van Nierop, Coördinator Exploratie en Productie van de Bataafse Internationale Petroleum Maatschappij N.V., de naam „Metula” ontving.

Onder de vele genodigden die de naamgevingsceremonie bijwoonden, bevonden zich jhr. J. Q. Bas Backer, Nederlandse Ambassadeur in Japan, mr. W. C. E. A. de Vries, Ambassaderaad te Tokio en de heer C. A. A. J. Sinninghe Damsté, waarnemend Nederlands Consul te Yokohama, met hun echtgenoten. Namens Shell International Marine Ltd. was haar Technical Director, de heer J. G. Robinson aanwezig, terwijl de Directie van Shell Tankers N.V. vertegenwoordigd werd door de adjunct-Directeur, de heer G. den Bakker. Evenals de „Macoma” werd ook dit schip gebouwd bij Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co. Ltd. te



Na de naamgeving — v.r.n.l.: mevrouw M. H. van Nierop-Blees, doopmoeder van de „Metula”; haar echtgenoot, ir. R. H. van Nierop, Coördinator Exploratie en Productie van de Bataafse Internationale Petroleum Maatschappij N. V. en een Japanse schone die mevrouw Van Nierop, bij aankomst op de werf, bloemen aanbood.

## BIJ DE PLAAT OP DE OMSLAG:

Het s.s. „Metula” tijdens de technische proeftocht in de Japanse wateren in september jl.

Yokohama, waar, na een geslaagde technische proeftocht, de overdracht plaatsvond.

Nadat alle op de oplevering betrekking hebbende documenten getekend waren, droeg Mr. Gono, een der Directeuren van de werf, de „Metula” over aan de heer G. den Bakker, die het schip namens de eigenaar met de volgende toespraak aanvaardde:

*“Mr. Gono, before accepting this ship from you, I wish to express my gratitude to all who, in some way or other, have played a part in the construction and completion of this latest addition to the Shell fleet. In particular I would like to mention your technicians and the craftsmen of your Yard, the Manager of the Shell Newbuilding Supervisory Office — Mr. Cunningham — and his staff, the Surveyors of Lloyd’s Register of Shipping, the Surveyors of the Netherlands Shipping Inspectorate, the Superintendents Messrs. Wiessner and Brouwer, the Chief Engineer Mr. Van der Hout, the ship’s engineers and deck officers and many others.*

*Mr. Gono, it is with pride and pleasure that I now accept this new ship from you on behalf of the Owners. In turn, I would ask you to accept this cheque, which I would like you to use for the purpose as indicated. In conclusion, I want to say a few words to the Master of the “Metula”, Captain Van Bon.*

*Captain Van Bon, many of our large vessels have already been under your command and it is with the greatest confidence that I now entrust you with the command over this mighty ship.*

*May good luck always be with the “Metula” and all who will sail in her. Captain Van Bon, please be good enough to order the Netherlands flag to be raised and to replace the “Ishikawajima” House flag by the Shell House flag.”*

De plechtigheid werd met een lunch in het Prince Hotel te Yokohama besloten. Op 26 september vertrok de „Metula” voor haar „maiden trip” naar de Perzische Golf, met uiteindelijke bestemming Europoort, waar zij, wanneer u dit blad onder ogen krijgt, inmiddels — na een „brief encounter” met de „Drupa” — het restant van haar lading zal hebben gelost.

De heer G. den Bakker maakte de reis van de „Metula” tot Singapore mee.

## HOGЕ BELANGSTELLING VOOR HET „LIGHTENEN” VAN DE MACOMA

In het weekeinde van 12 en 13 oktober jl. is ir. L. E. J. Brouwer, een der Directeuren van de Koninklijke/Shell Groep, in Lyme Bay getuige geweest van het „lightenen” van de „Macoma”, met andere woorden: van het overpompen van een deel van haar lading in het m.s. „Drupa” om zodoende de diepgang te verkrijgen die voor het bereiken van Europoort maximaal toelaatbaar is. In het gezelschap van ir. Brouwer bevonden zich de heer Th. G. Gleichman, Lid van de Raad van Bestuur van de Nederlandsche Stoomvaart-Maatschappij „Oceaan” N.V. en onze Directeur, de heer D. Rodenburg.

Het was voor de „Macoma” de derde maal dat zij een deel van haar lading aan de „Drupa” afstond; voor de „Drupa” was het de twaalfde maal dat zij een andere Shell-tanker van haar „teveel aan lading” verlost.

Zoals elders reeds vermeld zal ook de „Metula” een gedeelte van haar lading lossen alvorens naar haar eindbestemming — Europoort — te kunnen doorvaren.





Het moment waarop onze adjunct-Directeur, de heer G. den Bakker, onder het aanbieden van een cheque ten bate van de werknemers van de werf, de „Metula” van de heer Gono, Directeur van „Ishikawajima-Harima”, aanvaardde.

Links op de foto — v.l.n.r.: — hoofdwerktuigkundige P. van der Hout, 4e werktuigkundige P. Zappey, radio-officier A. K. Deurloo, 5e werktuigkundige J. M. van de Wal, 5e werktuigkundige J. E. A. Westerbeek en 3e werktuigkundige H. B. van Ommen.



Na de overname — tijdens het spelen van de volksliederen — v.l.n.r.: de heer G. den Bakker, adjunct-Directeur van Shell Tankers N.V., kapitein B. van Bon, gezagvoerder van het s.s. „Metula”, 5e werktuigkundige B. J. F. Meulenbeld, 1e stuurman P. J. F. de Beus, 2e stuurman G. C. H. Dijkstra, hoofdwerktuigkundige P. van der Hout, 4e werktuigkundige P. Zappey, radio-officier A. K. Deurloo, 5e werktuigkundige J. M. van de Wal, 5e werktuigkundige J. E. A. Westerbeek en 3e werktuigkundige H. B. van Ommen.

### TECHNISCHE GEGEVENS VAN DE NIEUWE EN OUDE „METULA”

	s.s. „Metula”	m.s. „Metula”
Bouwjaar	1968	1938
Gebouwd bij	I.H.I., Yokohama	R.D.M., Rotterdam
Lengte over alles	325,25 m	147,3 m
Breedte op spanten	47,16 m	18,1 m
Diepgang op zomermerk	18,95 m	10,4 m
Draagvermogen	206.719 ton	12.035 ton
Voortstuwing	I.H.I.-turbine-installatie met een vermogen van 28.000 apk bij 85 omwentelingen per minuut.	Werkspoor-dieselmotor met een vermogen van 3.500 apk bij 110 omwentelingen per minuut.
Dienstsnelheid	15,5 mijl/uur	12 mijl/uur

Met inbegrip van de „Metula” en van het s.s. „Capulonix” (het vijfde en laatste 50.000 tons tankschip dat wij in het begin van deze maand — november 1968 — van Shell Tankers (U.K.) Ltd. hebben overgenomen) heeft Shell Tankers N.V. momenteel 54 tankschepen met een totaal draagvermogen van circa 2.365.000 ton onder haar beheer.

Om deze vloot te „runnen” heeft zij 861 gezagvoerders en officieren, 245 aspirant-officieren en 1497 onderofficieren en scheepsgezellen in dienst.\*

Op het kantoor van Shell Tankers N.V. zijn in totaal 155 employé(e)s werkzaam.

\* Volledigheidshalve vermelden wij hierbij dat thans 125 leerlingen van de hogere zeevaartscholen in Nederland voor onze rekening studeren om, nadat zij hun studie met goed gevolg beëindigd hebben, als stuurmansleerling of leerling-werktuigkundige bij Shell Tankers N.V. in dienst te treden.

In vroeger dagen...

De oude „Metula” te Balikpapan





# ONDERSCHIEDINGEN VAN HET K.N.M.I.

Op uitnodiging van het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut te De Bilt kwamen op 11 oktober jl. vele (oud-) gezagvoerders en stuurlieden der Nederlandse koopvaardij, die zich op het terrein van de meteorologie hadden onderscheiden, bijeen in een zaal van hotel „Esplanade" te Utrecht.

Van Shell Tankers N.V. bevonden zich onder hen twee oud-gezagvoerders en twee van de vier uitgenodigde stuurlieden: kapitein D. J. E. Boonstra en kapitein A. Verkerk waren bij Hare Majesteit de Koningin voorgedragen voor toekenning van een zilveren medaille als erkenning van bijzondere verdiensten op het gebied der maritieme meteorologie; onze tweede stuurlieden J. H. F. Franken en S. Termeer en onze derde stuurlieden M. Klein en J. J. B. Roest was bij Beschikking van de Minister van Verkeer en Waterstaat een aneroïde-barometer toegekend wegens hun aandeel in het verdienstelijk bijhouden van aan het K.N.M.I. ingezonden meteorologische journalen, respectievelijk stroomjournalen.

De heren Franken en Termeer moesten verstek laten gaan omdat zij zich buitengaats bevonden.

Op aankondiging van ir. W. D. Moens, Chef van de Afdeling Weerroutering van het K.N.M.I., werd de uitreiking van de onderscheidingen verricht door dr. M. W. F. Schregardus, Hoofddirecteur van het K.N.M.I. en de heer P. Verschoor, Bureauchef der 4e Afdeling van het K.N.M.I.

Naast onze adjunct-Directeur, de heer L. F. van den Belt, woonde kapitein H. den Ouden, waarnemend Chef van de Nautische Dienst van Shell Tankers N.V., de plechtigheid bij.



1



2

3



4

## BIJ DE FOTO'S:

1

Onze oud-gezagvoerder D. J. E. Boonstra ontvangt de hem toegekende zilveren medaille uit handen van dr. M. W. F. Schregardus, Hoofddirecteur van het K.N.M.I. In het midden: de heer P. Verschoor, Bureauchef der 4e Afdeling van het K.N.M.I.

2

Onze derde stuurman M. Klein met de hem zojuist door dr. M. W. F. Schregardus overhandigde aneroïde-barometer.

3

Na de uitreiking, v.l.n.r.: 3e stm. J. J. B. Roest; kapitein D. J. E. Boonstra; kapitein A. Verkerk; mevrouw J. A. Verkerk-Spijker; 3e stm. M. Klein; de heer L. F. van den Belt, adjunct-Directeur van Shell Tankers N.V.; kapitein H. den Ouden, waarnemend Chef van de Nautische Dienst van Shell Tankers N.V.





Kapt. W. A. Kleine (links) tijdens zijn afscheidswoord tot hwtk. R. A. J. Ruesink. Geheel rechts (v.l.n.r.): leerling-werktuigkundigen J. A. W. Schulte, J. van Seters en M. J. Viergever.

Nadat op 11 september jl., de laatste dag vóór Hamburg, een telegram aan boord kwam waaruit bleek dat de hwtk met verlof zou gaan, werd door de officieren van het s.s. „Ondina” in allerijl een afscheidsfeestje georganiseerd omdat bekend was dat hij na zijn verlof de dienst met pensioen zou verlaten.

Door dit tekort aan tijd werd het afscheid net iets wat de baas gehad zou willen hebben: het midden tussen een party en een happening, gezellig maar niet officieel!

## BIJ HET AFSCHEID VAN HOOFDWERKTUIGKUNDIGE R. A. J. RUESINK



Boven: Tijdens het aandragen van de geschenken, v.l.n.r.: II.-wtk. J. van Seters, II.-wtk. M. J. Viergever, mevr. E. G. van den Kroonenberg-Gerrits, 3e wtk. C. A. van den Kroonenberg, 2e wtk. C. P. Kortekaas en II.-wtk. R. J. de Vries.

Iedereen begaf zich naar de zithut van de hwtk en onder de wens dat de pensioenjaren de dienstjaren zullen overtreffen werden de eerste glazen leeggedronken, waarna de ouwe zijn speech voor de vuist weg uitsprak.

Hij bedankte meester Ruesink voor alles wat hij voor het schip en de opvarenden gedaan had. Hij was nu van alle problemen van lekke ketels en condensors af en kan het allemaal rustig thuis bekijken.

Namens alle officieren die met hem op zijn laatste schip gevaren hadden werd een autoradio aangeboden die, tot onze verbazing, de baas even stil maakte van emotie.

Verder een collectebus waarin een enthousiaste officierenploeg geld had verzameld om bij te dragen in de te verwachten invoerrechten.

Speciaal van de wtk's kreeg hij een minigereedschapsbord als aandenken aan de werkelijk goede borden die door de meester op meerdere schepen zijn achtergelaten, een soldeerbout en een „Luyet gardensprayer” (patent Ondina).

De hwtk bedankte allen voor de geschenken waarna hij onder meer de hoop uitsprak dat iedereen op dit schip even gezellig gevaren had als hij en dit zou blijven doen.

Mogen wij dan ook vanaf deze plaats hem temidden van vrouw en kinderen nog vele goede jaren in Rozendaal-Velp toewensen.

Etat-major s.s. „Ondina”



Hiernaast: Aandachtig gehoor, v.l.n.r.: 3e wtk. C. A. van den Kroonenberg, 2e wtk. C. P. Kortekaas, mevr. T. Kortekaas-Schoonhoven en 2e stm. D. J. van der Mast.

Foto's: 5e wtk. R. Gesterkamp

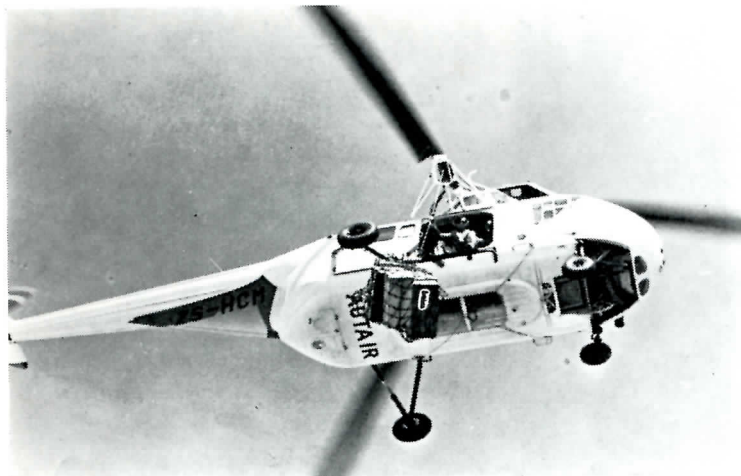


## „OPERATIE

# Wentelwiek”

tekst: W. van Dipten, 4e stm.

foto's: R. ten Hoonte, 5e wtk.



Op de ochtend van de 23e september jl. werd aan boord van het s.s. „Capiluna”, varende van Mena al Ahmadi naar Rotterdam, alles in gereedheid gebracht om de „Operatie Wentelwiek” te kunnen doen slagen: het overnemen van post en proviand van een Zuidafrikaanse helikopter, 10 mijl ten westen van Green Point, Kaapstad.

Aanvankelijk zou dit overnemen op de gebruikelijke wijze met een motorboot van de „Off-port Limits Supply Service” gebeuren, doch enige dagen voordat Kaapstad bereikt zou worden kwam het bericht dat ditmaal deze beproefde werkwijze niet gevolgd zou worden maar dat daarentegen een hefschroefvliegtuig de bevoorrading zou uitvoeren.

Op de ochtend van de 23e moesten vanzelfsprekend enige voorbereidingen getroffen worden en zo werden o.a. de an-

tennes en stagen, die van de midscheepsopbouw naar de voormast leidden, weggenomen terwijl de leerling-stuurman zich verdienstelijk maakte met het krijten van een groot vierkant (8x8 meter) op het hoofddek, aan stuurboord vóór de opbouw in de midscheeps. Dit gedeelte van het dek lag aan de lijzijde en verschaftte tevens de meeste ruimte aan het hefschroefvliegtuig dat ongehinderd tot boven het hoofddek moest kunnen naderen ten einde de hijsen in de „dropping zone” te laten zakken.

Om half twaalf in de ochtend, nabij het punt van rendez-vous, werd met de V.H.F. contact gemaakt met de helikopter die even later op geringe hoogte vanuit het oosten kwam aanwieken. Van achteren naderend vloog de piloot zijn toestel „ZS-HCM” eerst langzaam langs de stuurboordzijde van het schip om de situatie in ogeschouw te nemen waarna hij opnieuw aanvloog, nu echter tot 15 meter boven het witte vierkant manoeuvrerend en daarbij binnengeloodst door de eerste stuurman die als een soort „batman” zijn post op de bak had ingenomen. Toen de piloot

met zijn toestel eenmaal in de juiste positie gekropen was, kwam langzaam het eerste gevulde laadnet uit de geopende deur naar het dek zakken, waar een vijftal matrozen onder leiding van de tweede stuurman de hijs van de laadhaak losmaakte en daarna het net snel leeghaalde. Inmiddels was de „Chopper Charly Mike” weer naar stuurboord afgevlagen om vervolgens nog eens zijn aanvliegeroute tot boven het dek te kiezen, waarbij zijn piloot de brugvleugel op uiterst korte afstand geroutineerd passeerde. Voor de tweede maal, en later nog voor een derde keer, kwam de wentelwiek monotoon maaiend boven het schip hangen en even zoveel malen werd een laadnet afgevierd; daarna stond de gehele vracht aan dek. Nadat met het laatste net de post en de filmkisten mee omhoog waren gegaan, scheerde de „ZS-HCM” weg, terug naar Kaapstad, en kon de „Operatie Wentelwiek” volledig geslaagd genoemd worden met als opmerkelijk resultaat dat het geheel in amper 15 minuten was afgewerkt, terwijl tijdens dit alles het schip normaal zijn koers en vaart had kunnen handhaven.

De hijs wordt van de laadhaak losgemaakt...



... waarna het net snel wordt leeggehaald.



# REÛNIE EN LEDENVERGADERING C.N.O.O.K.S.



Op woensdag 9 oktober jl. had in Utrecht de jaarlijkse najaarsreunïe van de „Club van Nederlandse Oud-Gezagvoerders en Oud-Hoofdwerktuigkundigen der Koninklijke/Shell” plaats.

Omstreeks 10.30 uur begonnen de eerste reünisten binnen te komen en al spoedig hadden de oude vrienden elkaar weergevonden en was de vanouds bekende genoeglijke sfeer weer snel aanwezig.

Om ca. 11.15 uur werd een aanvang gemaakt met de jaarlijkse vergadering, die een zeer vlot verloop had. De jaarstukken en het financiële beheer werden goedgekeurd en de secretaris/penningmeester werd volledig décharge verleend voor het gevoerde beleid.

Bij ontstentenis van de voorzitter, de heer J. Jongejan, werd deze vergadering geleid door de vice-voorzitter, de heer J. I. Meijer. De heren

B. Hello en W. B. Kruysmulder waren aan de beurt van aftreden. De heer Hello stelde zich om gezondheidsredenen niet herkiesbaar en in zijn plaats werd met algemene stemmen de heer L. Langendoen als bestuurslid gekozen. De heer Kruysmulder werd voor drie jaar herkozen als secretaris/penningmeester.

Als voorzitter voor het verenigingsjaar 1968/69 werd de heer J. C. M. Jansen gekozen; de heer A. D. Olie aanvaardde voor genoemd verenigingsjaar het vice-voorzitterschap.

Na afloop van de vergadering hield de heer D. Rodenburg, Directeur van Shell Tankers N.V., een uiteenzetting over de nieuwe mammoet-tankers en de toepassing van de vele moderne ontwikkelingen in navigatie en machinekamer-uitrusting. De leden toonden zeer veel belangstelling, hetgeen overduidelijk bleek uit de vele vragen die de heer Rodenburg te beantwoorden

kreeg.

Vervolgens voegde men zich weer bij de dames en werden onder het genot van een apéritief vele kennismakingen hernieuwd.

Om circa 13.15 uur schaarden de reünisten zich aan de lunch, waarbij als gasten aanwezig waren de heer M. de Jong, Algemeen Procuratierhouder van Shell Tankers N.V., de heren J. Grillk en R. A. J. Ruesink, respectievelijk gezagvoerder en hoofdwerktuigkundige van Shell Tankers N.V., de heren R. D. Howell, S. Algar en F. Smith namens de „Shell Fleet Retired Staff Association”, Londen, en drie ere-leden van de C.N.O.O.K.S., te weten de heren F. Edens, E. G. van Eerde en J. W. Walters.

Om 16.15 uur kwam een einde aan deze samenkomst die, naar uit de reacties viel op te maken, wederom zeer in de smaak was gevallen bij alle reünisten. W.B.K.

## BIJ DE FOTO'S:

Links boven (v.r.n.l.):

Onze Directeur, de heer D. Rodenburg, in gesprek met de heer A. D. Olie, destijds Algemeen Procuratierhouder en Hoofd van de Technische Dienst van Shell Tankers N.V., en kapitein H. Bakker, oud-Fleet Manager van onze Maatschappij.

Rechts boven:

„And that's all!” horen we de heer J. W. Walters, oud-Secretaris van de „Shell Fleet Retired Staff Association” (tweede van links) zeggen tot zijn aandachtig gehoor, bestaande uit — v.l.n.r. — oud-gezagvoerder G. J. Spaan, de oud-hoofdwerktuigkundigen G. J. Uitdenbogaard en B. J. van Nelfen en de heer H. K. Paauw, voormalig Chef-Tankinstallatie Pladjoë.

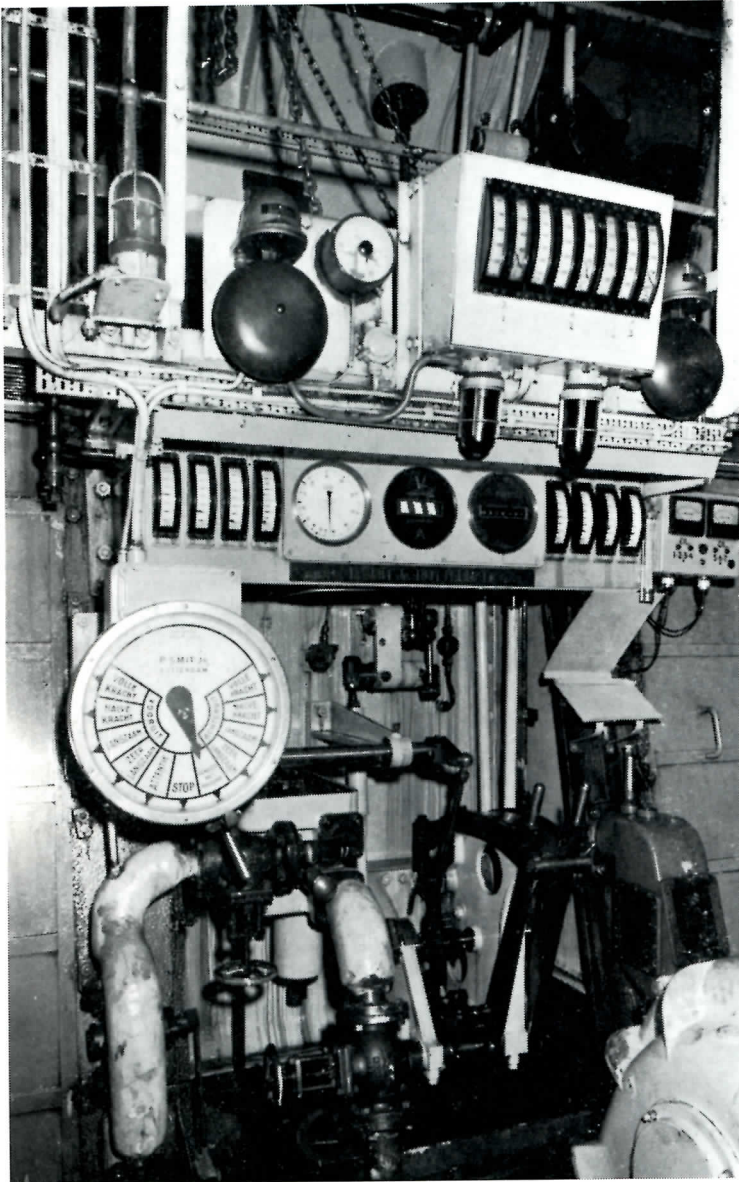
Hiernaast:

Een foto — gemaakt tijdens de „aangeklede borrel” — waarvan de gezelligheid afstraalt.





Manoeuvrerstand van het m.s. „Acmaea”



Het artikel in het nummer van augustus jl. is afgesloten met de systemen van brugbediening die op onze nieuwe motorschepen zijn toegepast.

We kunnen nu op een langere bedrijfsperiode terugkijken en reeds enige conclusies trekken omtrent de toegepaste instrumentatie.

De inbedrijfstelling is niet altijd zonder problemen verlopen, het instellen van regelinstrumenten bracht soms moeilijkheden met zich. Doch nadat deze overwonnen waren, zijn de bedrijfsresultaten alleszins bevredigend te noemen.

De aparte controlekamer is algemeen aanvaard als een verbetering. De mogelijkheid om zich hier intensiever met de werking van de installatie bezig te houden, is aanmerkelijk beter geworden.

Op de begeleidende foto's is het verschil tussen de opstelling van bedieningsapparatuur en instrumentatie goed te zien zoals uitgevoerd op de A-motorschepen (1958) en de D-motorschepen (1966).

## INSTRUMENTEN

Gebreken aan de instrumenten hebben zich vrij weinig voorgedaan, gerekend naar het grote aantal toepassingen. Gebleken is

Controlekamer aan boord van het m.s. „Daphne”



## IDEËNBUS

Onder voorzitterschap van de heer D. Rodenburg werd 27 september jl. door de Ideeënbuscommissie vergaderd. Zoals gebruikelijk laten wij hier een beschrijving volgen van die ideeën welke beloofd werden.

### Idee No. 328 van 2e stm. G. Buma betreffende zeekaarten voor crude-schepen.

De heer Buma bracht naar voren dat in feite aan crude-schepen te veel zeekaarten worden verstrekt; er zijn kaarten van vaargebieden aan boord waar de desbetreffende schepen, gezien de diepgang in geladen toestand, niet kunnen komen.

De Commissie concludeerde het volgende:

De kaartfolio's voor de diverse groepen van schepen worden samengesteld door S.T. (U.K.) Ltd., waarbij rekening wordt gehouden met het aanlopen van vluchthavens voor het ontschepen van gewonden of zieken, voor noodrepara-

ties, e.d. en met havens waar een restant lading gelost moet worden.

Het idee werd aan S.T. (U.K.) Ltd. gezonden, waarbij door onze Nautische Dienst in overweging werd gegeven de thans bestaande drie groepen van scheepsklassen uit te breiden met een groep, waardoor de volgende verdeling tot stand zou komen:

- 1) G.P.-schepen (A-, C-(smeerolie) en K-schepen);
- 2) V- en Z-schepen;
- 3) D-, O-, Ph- en S-schepen;
- 4) M- en N-schepen.

De Commissie besloot om, onafhankelijk van

hetgeen in Londen ten aanzien van dit voorstel wordt geadviseerd, een beloning van f 50.— toe te kennen.

### Idee No. 332 van pompman C. G. J. van 't Zelfde betreffende aftappen van pompen en lading-leidingen.

Vóór het laden van bepaalde soorten olie is het noodzakelijk om leidingen en pompen af te tappen; dit geschiedt door de proppen uit de daarvoor in aanmerking komende afsluiters, mudboxes en ladingpompen te verwijderen, hetgeen in het algemeen een tijdrovend werk is. Hierom stelde de heer Van 't Zelfde voor om genoemde proppen te vervangen door afsluiters, waarbij hij aangaf welke soorten/maten toegepast zouden kunnen worden en één en ander met schetsen duidelijk maakte.



dat hoofdzakelijk trillingen de aanleiding zijn geweest tot het optreden van mechanische storingen. De vrij uitgebreide toepassing van het continu bewaken van verschillende procesgrootheden in de machinekamer heeft reeds vele malen zijn waarde bewezen.

### CONTINUÏTEIT

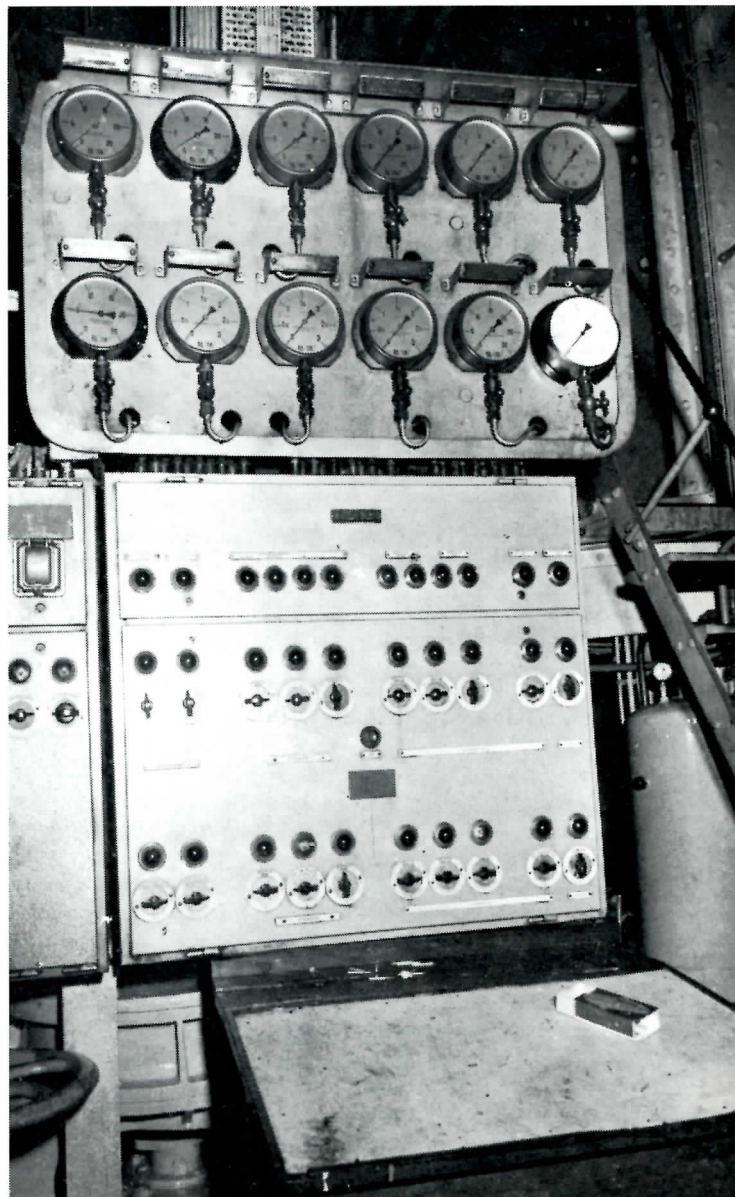
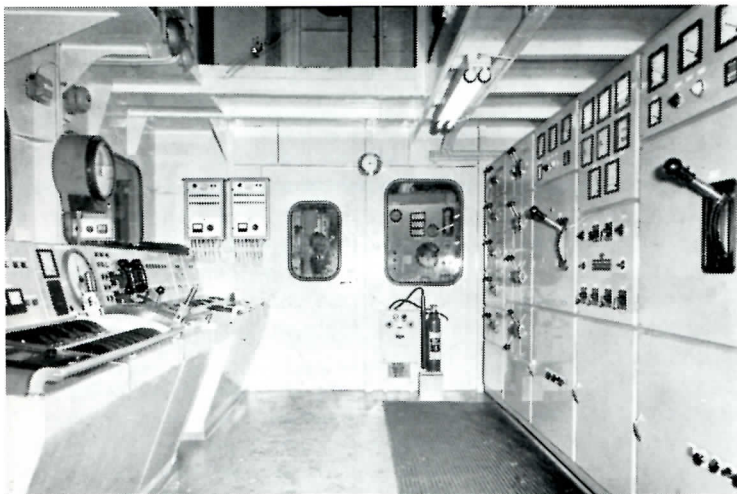
Om zoveel mogelijk verzekerd te zijn van het in stand houden van constante waarden in de meest belangrijke systemen is veel automatie toegepast.

Indien het vermogen van de hoofdmotor wordt verminderd, wordt de produktie van de afvoergassenketel beïnvloed. De turbo-generator zou hierdoor te weinig stoom toegevoerd kunnen krijgen. Om dit te voorkomen wordt automatisch de oliestookinrichting in werking gesteld.

De meeste hulpwerktuigen, zoals smeeroliepompen, koelwaterpompen etc. zijn dubbel uitgevoerd en in het geval van het buiten bedrijf raken van de bijstaande pomp, zal de stand-by-pomp automatisch bijkomen. De werktuigkundige van de wacht wordt door alarmapparatuur hiervan op de hoogte gebracht.

A. B.

Controlekamer aan boord van het m.s. „Diadema”



De Commissie achtte dit in principe een goed voorstel, doch te ingrijpend om aan boord van bestaande schepen in de praktijk te brengen. Evenwel is het mogelijk dat dit idee, al dan niet in gewijzigde vorm, wordt verwerkt in het ontwerp van nog te bouwen product-carriers. Hierom wordt dit idee ter beschikking gesteld van S.I.P.C. Ltd. te Londen.

De heer Van 't Zelfde ontving een beloning van f 100.—.

#### Idee No. 334 betreffende grijpschaar naar laadslang van 2e stm. J. H. F. Franken.

Voor het laden van crude-schepen aan één-punts meerboeien is het tot heden noodzakelijk de zware laadslang na het ophieuen in kettingen te hangen. Stuurman Franken vindt dit (terecht) geen ideale werkwijze en heeft een

ontwerp gemaakt voor een „grijpschaar”, welke de laadslang zodanig vastklemt dat deze recht voor het manifold wordt gepresenteerd en schavielen langs de dekrand worden voorkomen. Het ontwerp werd uitvoerig beschreven en duidelijk toegelicht met een aantal tekeningen.

Daar echter een aantal technische bezwaren praktische toepassing aan boord ongewenst maken, werd door onze Technische Dienst een alternatief voorstel uitgewerkt, hetgeen toepassing van een in de laadslang gemonteerd stalen pijpstuk beoogt. Aan het pijpstuk zijn oren gelast. De slang met pijpstuk wordt zover opgehieuid dat het pijpstuk aan de „bolsterplate” — welke op het dek tegenover het manifold geplaatst is — aangehaakt kan worden. Zodoende wordt het gewicht van de slang

opgevangen, het aanslaan van kettingen overbodig gemaakt en het aansluiten van het laatste slanggedeelte aan het manifold eenvoudiger.

Toepassing van dit pijpstuk zou gunstiger zijn, daar de schepen niet voorzien behoeven te worden van een omvangrijk uitrustingsstuk waardoor extra onderhoud en grote investeringen worden voorkomen; het pijpstuk zou namelijk tot de uitrusting van de betrokken walinstallatie behoren.

Daar standaardisatie uiteraard zeer gewenst is, besloot de Commissie beide voorstellen ter beschikking te stellen van S.I.P.C. Ltd. te Londen.

De heer Franken ontving voor deze ideeënbusbijdrage een beloning van f 50.—.



## INTEGRATIE- ORIËNTATIE

De integratie van het vlootpersoneel van Shell Tankers N.V. was de aanleiding dat enkele leraren van de „Bedrijfschool Shell Pernis” in de gelegenheid werden gesteld om een reisje per Shell-tanker te maken.

Tijdens de voorbesprekingen omtrent de inhoud van de cursussen was dit aanbod door Shell Tankers gedaan, en, gelukkig voor ons, vond dit voorstel een welwillend oor bij onze chefs.

Het werd ons al snel duidelijk dat het echt was, want we moesten in het bezit komen van monsterboekjes.

Wat ons is opgevallen is, dat zodra je een dergelijk boekje in je zak hebt, je een ander mens geworden bent: je gaat rechter lopen, je armen wijken iets van je lichaam en je zet je voeten iets breder neer dan normaal.

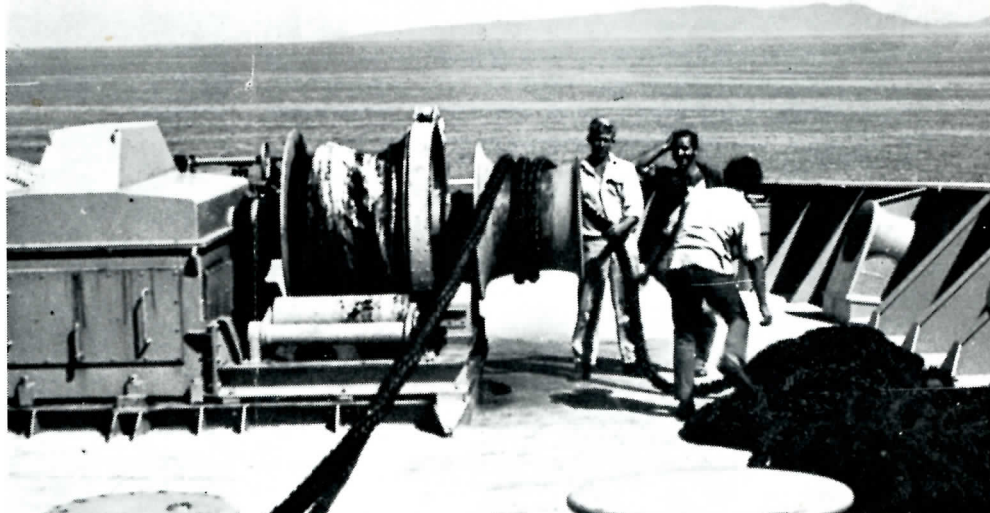
Wat vooral belangrijk is: moeilijkheden thuis los je niet meer op met eindeloos debatteren, maar je haalt eenvoudig je monsterboekje voor de dag.

Bij dit laatste moet natuurlijk voor overdriving worden gewaakt, want anders gaat het effect verloren.

Een dissonant is het immuun maken voor pokken, gele koorts, cholera enz., maar dit is gelukkig een ondergeschikt detail.

De volgende stap was een bezoek aan „het Hofplein”, waar ons het een en ander uit de doeken werd gedaan met betrekking tot onze passage, waarbij het ons duidelijk werd dat we eerst een vliegreis moesten maken alvorens aan boord van de „Diloma” te kunnen gaan.

Voor iemand van de vloot is vliegen een onderdeel van zijn werk, maar voor ons was het de eerste keer en dan sta je daar een beetje kritisch tegenover.



*De bootsman en twee matrozen maken de trossen op de bak klaar vóór aankomst in Arzew*

Op Schiphol aangekomen waren de formaliteiten snel vervuld en zo konden we het toestel, waarmee de vlucht naar Taranto via Milaan en Rome gemaakt zou worden, eens goed bekijken.

Onze interesse beperkte zich niet alleen tot het toestel, maar ook de bemanning had onze belangstelling. De stewardess kwam vlug door onze selectie heen; de gezagvoerder wilden we graag later beoordelen. We hadden echter al spoedig door dat hij op de vleugelen van Amor even bedreven was als op die van zijn Caravelle.

Onze oorspronkelijke vliegangst werd reeds kort na de start weggenomen door een mede-passagier, die ons geruststelde met de opmerking dat er onder het vliegtuig vier kraaien vlogen met een net. Later

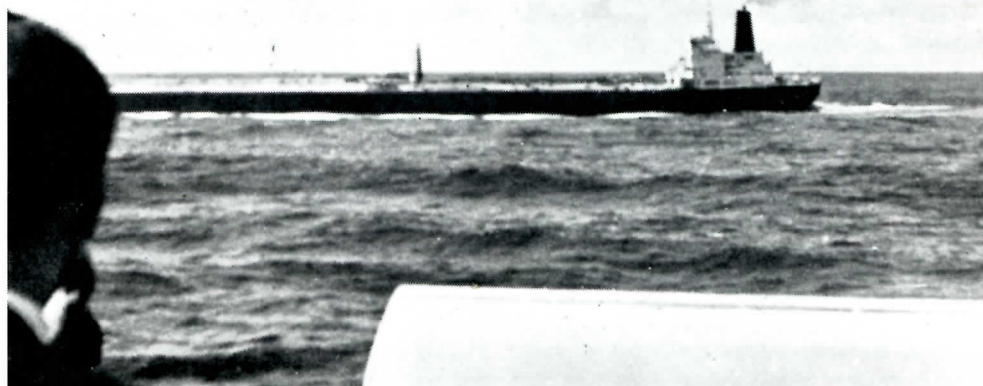
bleek dat hij tweede stuurman N. Venendaal was . . . eveneens met bestemming „Diloma”.

Voor zijn geruststellende woorden hebben we hem dankbaar beloofd met een pilsje. Op het vliegveld van Taranto werden we door de agent opgewacht, die ons mededeelde dat de „Diloma” vijf dagen in Taranto zou blijven.

We vonden dit helemaal niet erg, want het stelde ons in de gelegenheid om de stad wat te verkennen en een souvenir te kopen. Dit laatste was een moeilijke zaak omdat we al vlug ontdekten dat praktisch alles wat in de winkels te verkrijgen was, ook in de grote magazijnen in Nederland te koop is.

De volgende morgen gingen we aan boord.

*Ontmoeting met de „Macoma” in de Golf van Biscaje*





We waren diep onder de indruk van grootte en inrichting van het schip, trouwens alles aan boord schiep vertrouwen.

Nu was dan het moment aangebroken om het doel van onze reis te realiseren, namelijk om inzicht te krijgen in de werkzaamheden aan boord van een tankschip, met in het bijzonder de werkzaamheden in de machinekamer en, last but not least, de bemanningsleden die de werkzaamheden moeten verrichten.

Het eerste deel van onze taak was niet moeilijk, maar met het tweede gedeelte lag het iets anders. Uit de diverse gesprekken die we met de bemanning hebben gevoerd, werd het duidelijk dat we hier met een zeer heterogeen gezelschap te doen hadden: niet alleen hun instelling, maar ook hun opleiding lag zo ver uiteen dat van generaliseren geen sprake kon zijn.

Gewapend met deze wetenschap is het ons mogelijk gemaakt om daar in de cursus rekening mee te houden.

We zijn er van overtuigd dat dit wel de belangrijkste factor is voor het doen slagen van de cursussen.

Nu er reeds verschillende cursussen zijn geweest, kunnen we met overtuiging beweren dat er een behoorlijke technische potentie aanwezig is onder de bemanningsleden, met de gevolgtrekking dat Shell Tankers met de integratie in de roos geschoten heeft.

Enkele dagen later gingen we varen.

's Nachts om half twee werd het anker gelicht en koersten we naar Arzew, een plaatsje in de buurt van Oran, om crude te laden voor Rotterdam.

Na een rustige reis bereikten we Arzew en daar wachtte ons een verrassing, daar onze kapitein het met de agent op een akkoordje gooide en deze ons meenam naar de wal. Als echte walslurpers heb je nu eenmaal na vijf dagen varen graag weer eens vaste grond onder de sandalen. Na twee dagen verlieten we Arzew en werd de koers naar Rotterdam uitgezet. Zo varen over de Middellandse Zee geeft je tevens een verklaring waarom deze zo vaak in alle toonaarden bezongen wordt: zó veel nuances blauw hebben we nog nooit in ons leven gezien!

We verzuimden nog te vertellen dat er in Taranto nog iemand aan boord kwam; op onze vraag wie dat was, kregen we ten antwoord „dat is een super”.

Dan denk je bij jezelf: hebben ze ook al een „super” bij de vloot? Toen we voorgesteld werden, bleek dat we kennis maakten met de heer J. Prins van Shell Tankers N.V., die toegevoegd was aan de staf van de „Diloma” in verband met enkele technische moeilijkheden die tijdens de reis naar Rotterdam aan boord bekeken moesten worden.

Bij diverse excursies in de pomp- en machinekamer die we met de heer Prins en de hoofdwerktuigkundige van de „Diloma”, de heer P. F. Geel, maakten, werden

wij volledig en op bevattelijke wijze omtrent de aanwezige apparatuur voorgelicht. Een woord van dank aan onze „super” en de heer Geel voor de tips die we van hen mochten ontvangen in verband met de samen te stellen cursus, is hier dan ook zeker op zijn plaats.

Tot zover had de reis aan al onze verwachtingen voldaan, alleen moest er nog water over het dek komen voor een paar imposante dia's. Al onze hoop was op de Golf van Biscaje gevestigd, maar het zat er niet in: het bleef bij een lichte deining. Wat we wél zagen was het vlaggeschip van Shell Tankers N.V., de „Macoma”, wel groot maar niet mooi.

Zo gleden we dan rustig het Kanaal door, de Noordzee in en zat, na 22 dagen, de trip er weer op.

Nu rest ons nog diegenen te danken die deze reis mogelijk maakten. Onze speciale dank gaat uit naar de gezagvoerder, officieren en bemanningsleden van de „Diloma” voor de bijzonder hartelijke ontvangst, de uitstekende en leerzame begeleiding en de vele drankjes die we aangeboden kregen.

We wensen allen, werkzaam op de vloot van Shell Tankers N.V., goede wacht, goede vaart en steeds behouden aankomst!

T. J. van der Zanden en  
B. C. M. van Dijk,  
leraren „Bedrijfschool Shell  
Pernis”

## KINDERKAMPEN 1969

Van de Commissie Kinderkampen ontvingen wij bericht dat in de zomer van 1969 weer vakantiecampen zullen worden gehouden in de plaatsen Blaricum, Ommen, Beek en Putten.

Deelneming staat open voor kinderen — van vloot- en walpersoneel — in de leeftijd van 9 tot en met 12 jaar (gerekend per 1 juli 1969) en voor 8-jarigen voor zover er plaatsen beschikbaar zijn.

Voorts zullen er twee vaarkampen worden georganiseerd (alleen voor jongens en meisjes van 12 jaar in het bezit van een zwemdiploma).

Bij aanmelding dient te worden opgegeven in welke periode men zijn kind(eren) wil laten deelnemen. De Commissie zal met de wensen van de ouders dienaangaande zoveel mogelijk rekening houden.

Wij vestigen er de aandacht op dat de kampen zijn bedoeld voor en ingesteld op gezonde kinderen, zodat aan verzoeken om een bepaald dieet of speciaal te verlenen extra zorgen in het algemeen geen gevolg kan worden gegeven.

De bijdragen voor deelneming worden vastgesteld op grond van de verschuldigde loonbelasting en variëren van f 31,— tot f 102,— per kind per kamperiode. Mochten bijzondere omstandigheden van financiële aard een beletsel vormen om een of meer kinderen aan een kamp te laten deelnemen, dan kan dit aan de Maatschappelijk Werkster (sectie DFP/51) worden voorgelegd. De bijdragen zullen t.z.t. worden verrekend met de gage c.q. het salaris.

Men kan zijn kind(eren) voor deelneming aan een van de kinderkampen aanmelden door gebruikmaking van het aanmeldingsformulier dat u in dit blad aantreft.

De aanmeldingsformulieren dienen **vóór zaterdag 28 december 1968** ingevuld en ondertekend te worden gezonden aan ons kantooradres, met vermelding van sectie DFP/51.

## LEIDING KINDERKAMPEN 1969

Zoals op het bijgesloten aanmeldingsformulier is vermeld, worden de kinderkampen 1969 gedurende de volgende perioden gehouden:

28 juni t/m 12 juli 1969	)	
12 juli t/m 26 juli 1969	)	landkampen
26 juli t/m 9 augustus 1969	)	
30 juni t/m 12 juli 1969	)	
14 juli t/m 26 juli 1969	)	vaarkampen

Personeelsleden van de Groepsmaatschappijen zullen weer in de gelegenheid worden gesteld, als leider of leidster in een der kampen op te treden. Ook familieleden of kennissen van onze personeelsleden zijn van harte welkom.

De Commissie Kinderkampen stelt onder andere de volgende eisen aan leiders/leidsters: leeftijd tussen 20 en 30 jaar, enige ervaring op het gebied van jeugdwerk, goede lichamelijke conditie, goed met kinderen kunnen omgaan. Gehuwde vrouwen kunnen echter niet voor plaatsing als leidster in aanmerking komen.

Zij die zich beschikbaar willen stellen voor leider of leidster in een van de vakantiecampen worden verzocht zich hieromtrent in verbinding te stellen met mejuffrouw W. C. Groen, sectie DFP/51, die eveneens nadere inlichtingen kan verstrekken.

De Commissie vertrouwt dat velen zich beschikbaar zullen stellen omdat zonder voldoende goede leiding het houden van de kampen niet mogelijk is en vele kinderen zouden moeten worden teleurgesteld.



## DIPLOMA-UITREI KING

Op 30 september jl. vond de feestelijke uitreiking plaats van de aan het eind van het seizoen 1967/1968 behaalde E.H.B.O.-diploma's.

Nevenstaande foto laat de betrokken cursisten van Shell Tankers N.V., Shell Nederland N.V. en het S.B.C.C. zien.

Op de foto zittend van links naar rechts: mej. T. de Bruijn; mej. M. H. Schilperoord; mej. W. J. Wijninga; mej. G. C. A. Bouman; mej. P. C. Slof; mej. G. M. Verstoep; mej. E. D. Bijl; mej. J. E. W. van der Have.

Staan van links naar rechts:

E. van 't Slot (plv. hoofd B.Z.B.); H. Sierat (docent); mej. S. I. Stols; mej. A. G. Welters; P. J. Huigen; F. de With; mej. M. G. C. de Leede Eenschoten; mevr. M. Vogelhaar-Moerkerken; mej. J. F. Schilt; mej. J. A. Boelen; A. van Munster (docent); mej. L. J. Remijn; M. J. Vrolijk.

Foto: Fotobureau C. Kramer, Rotterdam



## O.V.S.T.-NIEUWS

### KLAVERJASSEN

Na een periode van „non actief” vanwege de zomermaanden is de O.V.S.T. weer begonnen met het organiseren van de regelmatig terugkerende klaverjasavonden.

De eerste wedstrijd van het nieuwe seizoen heeft inmiddels op 11 oktober jl. plaatsgevonden.

Met een verheugend aantal deelnemers van veertig werd de strijd weer op de bekende wijze gestreden.

Toch moet het ons van het hart: waarom komen er toch zo weinig deelnemers „van de vloot”? Wij kunnen ons voorstellen dat dit spel tijdens lange reizen veel aan boord wordt gespeeld en dat men daarom tijdens verlof liever aan iets anders wil denken dan aan „roem- en troefkaarten”.

Tóch sporen wij u, verlofgangers, nogmaals aan eens een keer te komen. Wij zijn ervan overtuigd dat het dan niet bij die enkele keer zal blijven!

Eén bijzonderheid van de laatste avond willen wij niet onvermeld laten. Wat niemand voor mogelijk had gehouden gebeurde die avond: onze „gast”-speler van Shell Nederland N.V., de heer J. van der Schee (telexdienst), eindigde met het laagste aantal punten . . . overigens toch nog goed voor een troostprijs!

Waarmee maar weer is aangetoond dat ook het beste paard wel eens struikelt.

Welnu, wanneer u dit leest zal inmiddels de tweede avond ook alweer achter de rug zijn. **De eerstvolgende „grote” klaverjasavond zal worden gehouden op 20 december a.s., aanvang 20.15 uur.**

De prijzen . . . , in verband met de dan naderende kerstdagen laten deze zich niet moeilijk raden. Als u (nog) geen lid bent van de O.V.S.T. en geïntroduceerd wilt worden voor deze avond, stelt u zich dan even in verbinding met de heer J. M. van Duijn (DFP/2).

## WAAROM „GLYCOSHELL” ALS ANTI-VRIES?

Glycoshell, de anti-vries voor het gehele jaar, voorkomt schade aan motoronderdelen en koelsysteem, die ontstaan door bevroering en corrosie.

Het kan in motoren met een niet gesloten koelsysteem gedurende een jaar worden gebruikt, mits het in de goede concentratie wordt toegepast nl. 1/3 Glycoshell en 2/3 water.

Voor wagens met gesloten koelsystemen geldt in het algemeen een concentratie 50/50 waarbij dan in plaats van gewoon water, gedestilleerd of gedemineraliseerd water dient te worden gebruikt.

In de winter geeft dit mengsel bescherming tegen bevroering bij alle in West-Europa voorkomende temperaturen.

In de zomer beschermt dat zelfde mengsel motor en koelsysteem tegen corrosie.

Door het gebruik van Glycoshell behoeft het koelsysteem nu niet meer in het voorjaar te worden afgetapt.

### DOE HET ZO:

#### Spoelen

Het spoelproces dient op de bekende wijze te geschieden: goed doorspoelen (alle kraantjes geopend) met schoon water, eventueel met gebruik van een in de handel verkrijgbaar reinigingsmiddel. Om het maximum effect daarvan te verkrijgen, moet de koelwatertemperatuur door het afdekken van de radiator tijdens het reinigen en spoelen tot net beneden het kookpunt worden opgevoerd (beslist geen soda gebruiken). Ook van buiten moet de radiator goed schoon zijn in verband met zijn warmte afvoerende taak.

#### Vullen

Doe eerst het deel Glycoshell (1/3) en daarna het water (2/3) in het koelsysteem. Vul niet bij „tot er niet meer in kan”. Zodra de motor warm is, zet het water uit en het teveel zal dan via het overlooppipje verdwijnen, waardoor de Glycoshell-concentratie op den duur verlaagd wordt.

Van bevroering en roestvorming is nu geen sprake meer. Voor de prijs van slechts enkele liters Glycoshell anti-vries komt uw automobiel prima de winter door!



**AANGESTELD  
ALS  
GEZAGVOERDER**



D. RIJK  
per 14.9



H. A. SCHELVIS  
per 8.10



F. KLAASSEN  
per 9.10



A. DE VISSER  
per 13.10



J. H. A. BUDDING  
per 14.10

**AANGESTELD  
ALS  
HOOFDWERKTUIGKUNDIGE**



F. VAN DALEN  
per 7.10



Bovenstaande vier adspirant-zeelieden voltooiden onlangs hun opleiding aan boord van het opleidingsschip „Nederlander” te Rotterdam en zijn inmiddels als jongen algemene dienst op onze schepen naar zee vertrokken. Van links naar rechts op de foto: W. J. van der Veer (behaalde bij het eindexamen de 4e prijs), G. Th. J. Spee, A. J. van der Kuip en R. J. P. Prudon.

Foto: Tom Kroeze, Rotterdam

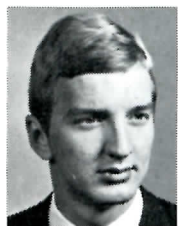
**ONZE VLOOTJUBILARISSEN**



J. H. F. FRANKEN  
2e stm.  
1958 - 20.11 - 1968



G. J. VRIELENK  
2e hofmeester  
1958 - 7.10 - 1968



A. P. MARGADANT  
II.stm.  
per 23.9



F. G. H. BUDDING  
II.wtk.  
per 16.9



C. J. JONGKIND  
II.wtk.  
per 16.9

**IN  
DIENST  
GETREDEN  
VLOOTPERSONEEL**



H. VAN HALL  
II.wtk.  
per 16.9



E. S. ZWART  
II.wtk.  
per 16.9



J. RAUWENDAAL  
II.wtk.  
per 16.9



R. J. BAX  
II.wtk.  
per 16.9



J. F. PIETERS  
II.wtk.  
per 16.9



P. HOLTRING  
II.wtk.  
per 16.9



H. L. CASTENS  
II.wtk.  
per 16.9



E. KEUR  
II.wtk.  
per 20.9



W. P. H. H. M. COPPEN  
II.wtk.  
per 1.10



## VLOOTPERSONALIA

(in de periode van 16.9 t/m 15.10.1968)

### GEBOREN:

11. 9: Jacqueline, dochter van C. W. Vervest, 3e stm., en mevrouw F. A. Vervest-Denkelaar;  
16. 9: Ronald Arjan, zoon van A. J. Goudriaan, 5e wtk., en mevrouw W. G. Goudriaan-Visser;  
28. 9: Erwin, zoon van C. C. van Essen, 3e wtk., en mevrouw H. van Essen-Looijen;  
1.10: Jacoba Jacoline, dochter van W. J. Meuldijk, 2e wtk., en mevrouw E. J. Meuldijk-Muijskens;  
8.10: Ronald Renee, zoon van G. L. A. Martens, 3e stm., en mevrouw T. Martens-Smit.

### GEHUWD:

26. 9: A. A. J. Cornelissen, 5e wtk., met mej. R. Huibers;  
9.10: R. Koning, bankwerker, met mej. M. Waltner;  
15.10: L. Vlastra, 4e wtk., met mej. T. Mooyman.

### AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

gezagv.: G. Heising, P. J. Kalkman, D. Rijk, K. Drent;  
1e stl.: T. van Heuveln, M. A. Messelaar, H. Verbaas, J. B. P. Imming, A. C. Weide, P. E. van der Veld, H. Edens, H. H. J. Dijkhuizen;  
2e stl.: J. J. H. Vessies, J. M. Huijgens, W. Roselaar, D. C. Vermeulen, L. A. Groendijk;  
3e stl.: J. Wassenaar, W. F. de Haan, A. G. Kroon, E. G. B. B. Oonk, G. van der Oord, W. J. C. den Boer, S. B. M. Breukel, E. L. de Ruiter, R. J. de Wit, R. P. A. Huizinga, E. A. Bik, W. C. Moll;  
4e stm.: A. J. Verheul;  
II stl.: J. M. E. Korteweg, F. Hellendoorn;  
hfd.wtk.: E. Rouw, R. N. Groen, R. A. J. Ruesink, M. J. Moerland, D. Gooris, H. J. Nieuwenstein, H. J. Melse;  
2e wtk.: F. G. Krijgsman, H. H. Apfel, C. J. den Hollander, L. W. Jorissen, A. de Jong, S. Neeleman, J. Hensbroek;  
3e wtk.: H. A. E. Wenas, J. Smid, J. Vos, J. M. ten Haaft;  
4e wtk.: J. H. S. van der Pas, J. H. C. Viertelhuizen, J. W. van der Plas, P. H. Bakker;  
5e wtk.: F. G. Müsseler, J. F. Vernooij, C. A. van Esveld, H. M. Kleevens;  
II.wtk.: P. D. Koudenburg, G. A. Dieterich, T. H. van Leeuwen, P. A. van Schuppen, A. P. van der Schagt, M. J. T. N. M. Gremmen, C. J. L. Jordan, D. H. J. de Vries, H. P. Scheepers, J. C. van Koten, M. C. H. Waaldijk, A. E. A. van Velde, R. D. Peterson, R. J. Rodolf, J. C. Stek, F. van den Boogaard, R. Konijnenberg, M. W. M. van der Burgh;  
bootslieden: P. Sloover, T. H. van Vlijmen, Ph. de Vries, L. van Wieren;  
1e pomplieden/bankwerker: L. de Cock, A. P. L. van Vrijaldenhoven, C. C. Karels, J. J. van der Kleij, R. van Zuylen, J. Wulffraat;  
2e pomplieden/bankwerker: J. van Weijen, J. Schinkel, R. Bakker;  
bankwerkers: J. H. Kampstra, J. Punt;  
voorman/donkeyman: M. Addeson;  
wachtassistenten: J. den Hartog, W. Feith, J. C. van Willigen;  
hoofden voeding: B. M. de Roode, A. M. Heeringa, C. E. Bestebroer;  
scheepskoks: J. van Bokhoven, G. C. Drost.

### TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

**m.s. Abida:** 4e stm. P. R. Lammers;  
**m.s. Acmaea:** gezagv. W. Haeck, 1e stm. P. Snel, 2e stm. J. Tebbenhoff, 2e wtk. W. van Kemp, 3e wtk. A. Slood, wnd. 4e wtk. N. Kooman, II.wtk. J. Rauwendaal, II.wtk. H. van Hall, II.wtk. R. F. Hamar de la Brethonière, radio-officier H. J. Mouton, 1e pompman/bankwerker M. van der Kruk, bankwerker J. Rosendal, hoofd voeding G. C. Drost;  
**m.s. Acteon:** gezagv. A. G. van Gent, 2e stm. A. H. van Haaften, 3e stm. G. Zoetendal, II.stm. G. W. Geesink, wnd. 4e wtk. D. Smit, 5e wtk. R. M. van Ham, II.wtk. W. van den Dobbelssteen, II.wtk. M. Koelemeij, II.wtk. W. M. G. M. van Loon, radio-officier J. C. M. de Ruijter, 1e pompman/bankwerker J. den Boef, bankwerker J. van Scherrenburg, wachtassistent P. J. M. Toussaint;  
**s.s. Arca:** 1e stm. E. Moll, hfd.wtk. R. M. F. van den Berg, 5e wtk. R. F. Schippers, 5e wtk. J. Haasjes, II.wtk. G. J. Afink;  
**s.s. Atys:** 1e stm. S. Harders, II.stm. A. P. Margadant, 3e wtk. H. G. W. Meijer, II.wtk. C. J. Jongkind, II.wtk. R. J. Bax, II.wtk. L. J. Stam, II.wtk. C. G. Boender, bootsman J. R. Elsinga, 1e pompman/bankwerker B. Verburg, 2e pompman/bankwerker H. J. Veldhoen, wachtassistent J. B. A. Boele, scheepskok J. A. Franken;  
**m.s. Camitia:** 2e stm. M. F. D. Becx, 3e stm. H. J. Schaaf, 2e wtk. L. J. Verweij, 4e wtk. J. A. Starreveld, 5e wtk. A. J. de Waal, 5e wtk. D. Roodnat, II.wtk. E. Keur, II.wtk. R. Sijnja, hoofd voeding R. Hoogendoorn;

## IN MEMORIAM



Op vrijdag 27 september jl. ontvingen wij het droeve bericht dat onze medewerker, de heer

### CORNELIS BOOGAARTS

in de leeftijd van 58 jaar in zijn woning te Rotterdam was overleden.

Hoewel Chef-Hofmeester Boogaarts reeds geruime tijd ziek was en wij ook niet meer verwachtten dat hij zijn normale werkzaamheden nog zou kunnen uitvoeren, kwam de tijding van zijn overlijden toch nog geheel onverwacht.

De heer Boogaarts trad in 1955 als Chef-Kok in dienst aan boord van ons s.s. „Katelysia”. Op 1 mei 1957 volgde zijn aanstelling als Chef-Hofmeester, in welke functie hij gedurende een lange reeks van jaren aan boord van vele schepen onzer Maatschappij de leiding over de civiele dienst heeft gevoerd. Zijn laatste schip was het s.s. „Krebsia”, waarvan hij in mei van dit jaar na een reis van circa 3 maanden te Amsterdam afmonsterde.

Door zijn grondige kennis van zaken en leidinggevende kwaliteiten was de heer Boogaarts bijzonder geschikt om jongeren voor de functie van Hofmeester voor te bereiden; hiervan heeft de Maatschappij dan ook vele malen tussen de reizen door een dankbaar gebruik gemaakt.

Wij zullen hem missen als een zeer loyaal medewerker, die zich door zijn prettige en ingetogen karakter zowel op de vloot als aan de wal vele vrienden had gemaakt.

Onze gedachten gaan uit naar zijn vrouw en zoon; moge hun de kracht worden gegeven om dit smartelijk verlies met berusting te dragen.

De teraardebestelling heeft op 1 oktober jl. plaatsgevonden op de Algemene Zuider Begraafplaats te Rotterdam, waarbij onze Maatschappij vertegenwoordigd was door de heren Roest, Van 't Slot en Sierveld.

### J. HOEBEEK

De heer Hoebeek, oud-hoofdwerktuigkundige van N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, verliet op 1 juli 1952 de Maatschappij met pensioen, na bijna 28 dienstjaren.

Hij overleed op 7 oktober jl. te Bodegraven en bereikte de leeftijd van 67 jaar.

### P. J. B. DE DOELDER

De heer De Doelder, oud-hoofdwerktuigkundige van Shell Tankers N.V., verliet op 1 januari 1961 de Maatschappij met pensioen, na ruim 32 dienstjaren.

Hij overleed op 22 oktober jl. te Vlissingen en bereikte de leeftijd van 60 jaar.



s.s. **Capulonix**: hfd.wtk. J. van Essen, 2e wtk. R. van den Berg;  
 m.s. **Crania**: 3e stm. W. A. Mostert, II.wtk. W. Willems;  
 m.s. **Dallia**: 1e pompman/bankwerker R. C. R. van Rooyen;  
 m.s. **Daphne**: 1e stm. L. van der Valk, 3e stm. R. Agema, hfd.wtk. R. Romijn, 4e wtk. G. C. Sloof, II.wtk. H. L. Castens, II.wtk. P. Holtring, II.wtk. J. F. Pieters, II.wtk. E. S. Zwart;  
 m.s. **Diloma**: hfd.wtk. H. Blaauw;  
 m.s. **Dosina**: gezagv. W. J. de Haan, 3e stm. M. Groothuis, hfd.wtk. J. E. Weidema, 5e wtk. L. F. Kruijt;  
 s.s. **Kabylia**: wnd. 2e stm. J. B. H. Lutmers;  
 s.s. **Kalydon**: 1e stm. K. Poort van Ingen;  
 s.s. **Kara**: 4e stm. O. Kuipers, II.wtk. R. G. Visser, II.wtk. W. H. F. Leen;  
 s.s. **Katelsia**: 5e wtk. A. B. P. M. Fluitsma;  
 s.s. **Kelletia**: 1e stm. H. J. Allaart, 2e stm. T. W. Scharrenburg, II.stm. H. Dokter, II.wtk. C. A. P. Aertssen;  
 s.s. **Kenia**: II.wtk. F. G. H. Budding;  
 s.s. **Kermia**: wnd. 2e stm. J. G. Wientjes, II.stm. J. P. Fockema Andreae;  
 s.s. **Khasiella**: II.stm. C. D. Kromhout, II.stm. J. Kerkhof, bootsman H. C. den Daas, 1e pompman/bankwerker A. J. J. Vermeulen, 2e pompman/bankwerker C. Beijer, wachtassistent W. D. Smeets, hoofd voeding A. Onderstal, bankwerker L. de Wit;  
 s.s. **Kopionella**: 2e stm. O. A. van Druten, wnd. 2e wtk. R. Ouwehand;  
 s.s. **Koratia**: gezagv. W. van Brakel, II.wtk. P. J. Doest;  
 s.s. **Koscicia**: 1e stm. J. S. Schregardus, hfd.wtk. H. de Jong, II.wtk. W. P. H. H. M. Coppen, radio-officier J. van der Eijk;  
 s.s. **Kosmatella**: 4e wtk. T. J. M. H. Bakker;  
 s.s. **Krebsia**: 1e stm. W. Croes, 3e stm. L. H. Kramer, II.stm. W. L. Westhoff, 2e wtk. G. P. Hoogeveen, 3e wtk. J. P. Bol, 4e wtk. J. van Pijkeren; 5e wtk. J. D. Compier, II.wtk. M. Klumper, II.wtk. P. Naaktgeboren, II.wtk. J. P. T. van Vloderp, II.wtk. C. P. den Heijer, radio-officier J. C. Willemsen, 1e pompman/bankwerker H. van Ommering, 2e pompman/bankwerker L. A. T. Blankemeijer;  
 s.s. **Kryptos**: 3e stm. H. Sieders, II.wtk. P. C. de Wit, II.wtk. J. L. F. Vermeulen;  
 s.s. **Macoma**: 2e wtk. N. J. Doorn;  
 m.s. **Neverita**: hfd.wtk. T. H. J. Feldberg, 4e wtk. R. B. Scherjon, 5e wtk. J. M. Brinks, scheepskok G. C. Vervoort;  
 m.s. **Niso**: wnd. 2e stm. G. J. van der Ham, 3e stm. J. Werkhoven, hfd.wtk. W. C. van Megen, 4e wtk. J. C. Lanser;  
 s.s. **Ondina**: 3e stm. S. Bos, hfd.wtk. J. van der Stel;  
 s.s. **Onoba**: 3e wtk. J. M. M. Siemerink, radio-officier L. de Soete;  
 s.s. **Patro**: 5e wtk. A. J. Breeuwsma, 5e wtk. J. D. Berends;  
 s.s. **Philidora**: 5e wtk. J. A. Kamberg;  
 s.s. **Philippia**: 2e wtk. H. T. de Zwart;  
 s.s. **Vasum**: 1e stm. F. Minkels, hfd.wtk. J. van der Meijde, 5e wtk. T. Mellegers;  
 s.s. **Viana**: 2e wtk. H. E. Nijzink, 5e wtk. H. A. Meissner, II.wtk. J. van den Berg, II.wtk. J. D. van der Pas, II.wtk. S. A. G. M. van Nijnatten, II.wtk. L. Helmig, bootsman C. J. de Fouw, 1e pompman/bankwerker C. P. Hazelbag, 2e pompman/bankwerker L. Brinkman, wachtassistent A. H. J. Kolbrink, hoofd voeding R. B. Vos;  
 s.s. **Videna**: 2e wtk. J. van der Schee, 5e wtk. J. P. P. van Alebeek;  
 s.s. **Vivipara**: wnd. 2e stm. J. L. Pelle, 5e wtk. J. Vijfvinkel;  
 s.s. **Zaria**: 3e stm. B. van Katwijk, hfd.wtk. J. de Ruiter, 2e wtk. G. J. B. Hartman.

#### UIT DIENST GETREDEN:

3e stm.: C. C. Wabeke;  
 2e wtk.: H. G. van Jaarsveld;  
 3e wtk.: J. Luik, E. C. Paardekooper;  
 hoofd voeding: J. N. Krans, E. T. P. van Boles;  
 2e pompman/bankwerker: J. Schinkel;  
 chef-kok: H. J. Lieshout.

#### TERUG VAN TIJDELIJKE TEWERKSTELLING „SHELL EASTERN PETROLEUM LTD. TE SINGAPORE”

gezagv.: A. de Visser.

#### BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman G.H.V.: 2e stm. O. A. van Druten;  
 2e stuurman G.H.V.: 2e stm. J. Tebbenhoff;  
 2e stuurman G.H.V.-th.: 3e stm. G. L. A. Martens;  
 „B”: 3e wtk. D. van der Hoek;  
 „A/Bth”: 5e wtk. N. Kooman, D. Smit;  
 „Bth”: 3e wtk. G. J. van Neuren, E. Hoogvorst;  
 „A”: 4e wtk. G. C. Sloof, 5e wtk. F. van der Holst;  
 „Ass.”: 5e wtk. T. Mellegers, J. P. P. van Alebeek, R. M. van Ham, J. D. Berends, J. Labeur.

#### AANGESTELD ALS:

gezagv.: D. Rijk, F. Klaassen, H. A. Schelvis, J. H. A. Budding, A. de Visser;  
 1e stm.: G. Verbrugh, L. J. Hirs, C. P. Schoenmakers, P. E. van der Veld, M. de Graaf, F. W. van Oerle, C. R. Groen;  
 2e stm.: J. Tebbenhoff, D. C. Vermeulen;  
 3e stm.: T. H. Tromp, H. J. Schaaf, G. W. J. Jacobs, D. C. Tazelaar, W. C. Moll, J. W. Ijkel, L. H. Kramer, K. Cramer, J. H. Schurink, S. P. van Geuns, Jac. de Jong, W. K. G. de Waard, M. Groothuis, D. Schonenberg, G. Zoetendal, S. Bos, A. van Leeuwen, F. J. Kronenberg, B. van Katwijk, H. Sieders, F. B. Schröder, D. M. Alderlieste, M. Waalewijn, J. F. Casimiri;  
 hfd.wtk.: F. van Dalen;  
 2e wtk.: J. J. Jonkman, G. P. Hoogeveen;  
 3e wtk.: H. W. Diehl, J. M. M. Siemerink, H. J. Bolsenbroek, H. A. E. Venas, H. G. W. Meijer, C. W. H. van Holthuisen, W. Wartena, H. Brand, G. J. Leussink, H. A. Scherpenhuijzen, H. M. Westerveld; P. Zandstra, J. W. van Putten, C. A. Douwes, O. de Roos;  
 4e wtk.: G. C. Sloof, J. W. Kögeler, C. Loman, M. K. Jansen, B. J. K. van Vliet, R. J. Bosman, E. E. Kreune, A. van Rijswijk, W. S. M. Drent, D. J. Plate, J. Kossen, R. J. Kleine Budde, L. Vlastra, H. Ruitenbeek, R. Smits, J. W. van der Plas, G. Pos, B. de Rooy, J. H. Dor, S. P. van Galen, F. Pater;  
 5e wtk.: T. Mellegers, J. P. P. van Alebeek, R. M. van Ham, J. D. Berends, J. Labeur.

#### BEVORDERD TOT:

1e pompman/bankwerker: B. Verburg;  
 2e pompman/bankwerker: H. J. Veldhoen, C. Beijer, L. Brinkman, L. A. T. Blankemeijer;  
 hoofd voeding: G. C. Drost.

## MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode van 16.9 t/m 15.10.1968)

#### UIT DIENST GETREDEN:

1.10: C. Plomp (naar Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V., Rotterdam);  
 1.10: Mej. A. J. Poort - sectie DFF/4 - (naar Bataafse Internationale Petroleum Maatschappij N.V., 's-Gravenhage).

#### GEHUWD:

3.10: Mej. J. C. T. Lodder - sectie DFP/1 - met de heer A. F. P. de Voigt.

#### 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

achtste jaargang no. 3 — november 1968

maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF BEWERKEN  
 VAN ARTIKELEN EN/OF HET REPRODUCEREN VAN FOTO'S OF  
 AFBEELDINGEN IS SLECHTS GEOORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE  
 TOESTEMMING VAN DE REDACTIE

#### Administratie:

Mej. J. F. Schilt

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



