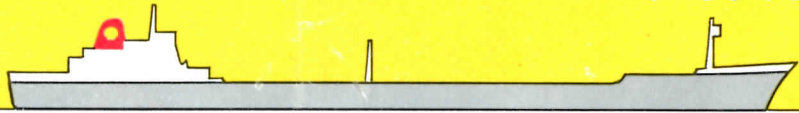




tussen schip en ka

vijfde jaargang no. 2 — oktober 1965



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



COMMODORE- WISSELING

Aan de vooravond van zijn pensionering heeft onze Commodore R. India de Commodorevlag overgedragen aan zijn nieuwbenoemde opvolger, kapitein H. A. H. Hylkema.

De overdracht vond plaats op 10 september jl. tijdens een korte plechtigheid aan boord van het s.s. „Ondina” te Pernis, waarbij onder meer, naast enkele topfunctionarissen van ons kantoor, leden van de staf en van de bemanning van de „Ondina” tegenwoordig waren.

Onze Directeur, de heer D. Rodenburg, bielde daarbij de volgende toespraak:



De heer Rodenburg overhandigt oud-Commodore R. India een replica van de Commodorevlag. Tussen hen in zijn v.l.n.r. zichtbaar mevrouw M. E. de Loos-jkvr. Van Panbuys en Commodore H. A. H. Hylkema.

Kapitein India,

Aan de vooravond van Uw pensionering is thans voor U het ogenblik aangebroken om het Commodore-symbool aan Uw opvolger over te dragen, en wel de vlag waaronder U geruime tijd gevaren hebt.

Vooruitlopend op het officiële afscheid wil ik U op deze, daartoe meer geëigende, plaats mijn dank betuigen voor de waardevolle diensten die U onze Maatschappij tijdens Uw loopbaan hebt bewezen en ik spreek de hoop uit dat U nog tal van jaren van Uw welverdiend pensioen zult mogen genieten. Nu zou ik graag enige woorden willen richten tot onze nieuwe Commodore.

Kapitein Hylkema,

Op deze bijzondere dag, waarop U de bekroning van Uw carrière bij Shell ten deel valt, wil ik gaarne enkele woorden tot U richten.

Wanneer wij met U terugzien op de achterliggende jaren van Uw loopbaan, dan zouden wij die in vier

BIJ DE VOORPLAAT:

Het moment van de symbolische overdracht van het Commodoreschap. V.l.n.r.: Commodore H. A. H. Hylkema, leerl.-stm. R. P. A. Huizinga, oud-Commodore R. India en de heren W. de Loos, arts — medisch adviseur van Shell Tankers N.V., G. de Boer — zwager van oud-Commodore India, E. Otten — voorzitter van de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden van de Ondernemingsraad van Shell Tankers N.V.-Walorganisatie, en (op de rug gezien) de heer D. Rodenburg.

woorden kunnen samenvatten: „van stuurmansleerling tot Commodore”, een uniek feit dat slechts voor enkelen is weggelegd. Dertig jaar geleden, om precies te zijn, op 19 augustus 1935, trad U als stuurmansleerling in dienst bij de N.I.T. en bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog zien wij U als waarnemend tweede stuurman op het m.s. „Antonia”.

In december 1942 geraakte U in krijgsgevangenschap in Indonesië, waaruit U twintig jaar geleden, op 15 september 1945, bevrijd werd. Met ingang van 1 januari 1957 werd U als gezagvoerder aangesteld, in welke rang de grootste tankschepen van onze vloot, als de „Zaria”, „Onoba” en „Sepia”, onder Uw commando zijn geweest.

Vandaag bent U bevorderd tot de hoogste rang die een stuurman op de vloot kan bereiken, en wel de rang van Commodore van de Nederlandse Shell-vloot.

U wordt Commodore aan de vooravond van een sterke uitbreiding van onze vloot, waaraan in de loop van het volgende jaar zeven motortankschepen, met een totaal draagvermogen van circa een half miljoen ton, zullen worden toegevoegd. Met deze nieuwbouw zullen afstandsbediening en verder doorgevoerde automatisering op onze vloot hun intrede doen. Met deze zeven schepen is het laatste woord ten aanzien van onze nieuwbouw in de komende jaren nog niet gezegd. In ieder geval zijn de jaren van de „Ondina” als ons vlaggeschip geteld en wij zullen het in de naaste toekomst als zodanig opgevolgd zien door een tankschip van grotere tonnage.

Terugkerend tot het heden wil ik U, kapitein Hylkema, gaarne geluk wensen met Uw benoeming tot Commodore en ik hoop dat U in deze hoogste en meest representatieve functie op onze vloot een voorspoedige vaart zult hebben op de „Ondina”.

Mag ik U dan nu verzoeken de Commodorevlag die kapitein India U thans zal overhandigen, zelf te willen voorhijzen.

Na de vlagceremonie, waarbij Commodore Hylkema zijn vlag voorhees en oud-Commodore India zijn vlag eigenhandig streek, kregen alle aanwezigen de gelegenheid onze nieuwe Commodore geluk te wensen met zijn eervolle benoeming.

Vervolgens begaven de genodigden zich naar de gezagvoerderssalon, waar de overdracht — evenals op de gehele Nederlandse Shell-vloot — met een oorlam werd bezegeld.

Tijdens het samenzijn in de salon bood de heer Rodenburg aan oud-Commodore India een replica aan van de Commodorevlag, als aandenken aan de tijd gedurende welke hij onder deze vlag heeft gevaren, een geschenk dat door laatstgenoemde met enkele hartelijke woorden van dank werd aanvaard.

Commodore Hylkema sprak in zijn dankwoord tot de heer Rodenburg de hoop uit dat hij het in hem gestelde vertrouwen ten volle waar zal kunnen maken en aan de functie van Commodore de daaraan gestelde inhoud zal weten te geven. Zijn toespraak besluitend zei Commodore Hylkema: „Dat ik daarbij verzekerd ben van de steun van U, het kantoor, mijn mede-opvarenden en in niet mindere mate van mijn vrouw, die in het verleden al zo veel begrip heeft opgebracht voor alles wat mijn carrière betreft, is een opbeurende gedachte die tot dankbaarheid stemt.

Moge dit alles geschieden onder het oog van een gelukkig gesternte.”

Voor een beschrijving van de loopbaan van oud-Commodore India verwijzen wij naar pagina 12.



Oud-Commodore R. India voor het laatst „tussen schip en ka”. In gezelschap van zijn zwager, de heer G. de Boer, verlaat oud-Commodore India de „Ondina”, uitgeleide gedaan door (v.l.n.r.) hoofdwerktuigkundige G. Houwer, mevrouw D. Houwer-Elich, de heren D. Rodenburg en A. H. W. Karelse, kapitein H. Bakker en Commodore H. A. H. Hylkema.

MEDEDELINGEN VAN DE DIRECTIE

A. *Personeelsmutaties in de afdeling DFP:*

1. De heer J. W. Paans, thans werkzaam in de sectie Personeelsregelingen (DFP/4), zal met ingang van 1 november a.s. worden belast met de leiding van de sectie Scheepsofficieren (DFP/11).
2. Met ingang van 1 september jl. is de heer G. H. van Leeuwen, laatstelijk werkzaam in de sectie Scheepsofficieren, overgeplaatst naar de sectie Personeelsregelingen als opvolger van de heer J. W. Paans.
3. Met ingang van 1 september jl. is de heer A. van der Graaf van de sectie Scheepsofficieren, benoemd tot opvolger van de heer G. H. van Leeuwen.

B. *Shell Benelux Computing Centre*

Er is besloten dat alle data processing/computer-werkzaamheden in de Benelux zullen worden gecentraliseerd in een

„Shell Benelux Computing Centre” (S.B.C.C.).

Het S.B.C.C. zal functioneren onder verantwoordelijkheid van de President-Directeur van Shell Nederland N.V. en zal begin 1966 in het Shell-Gebouw worden ondergebracht. In dit verband is een werkcommissie gevormd ter bestudering van de totale beschikbare kantoorruimte en tot het doen van voorstellen betreffende een herindeling daarvan ter inpassing van het S.B.C.C. Deze werkcommissie staat onder leiding van de Finance Manager van Shell Nederland N.V. en bestaat verder uit de heren Boekholt (Shell Nederland N.V.), Prause (Shell Tankers N.V.), Holtrop (Shell Tankers N.V.) en Stokhuyzen (Shell Nederland N.V.).

Rotterdam, september 1965.

DOOR DE MENS VERVAARDIGDE STERREN WIJZEN DE SCHEPEN VAN MORGEN DE WEG

In het juni 1965 nummer van „Tussen Schip en Ka” werd een artikel opgenomen over de traagheidsnavigatie, een systeem van plaatsbepaling waarbij een schip geheel onafhankelijk de positie bijhoudt.

Zoals toen reeds aangekondigd volgt hierbij dan een artikel dat een inzicht geeft op welke wijze in de toekomst de positie van een schip kan worden bepaald met behulp van kunstmatige satellieten. Weliswaar is hierbij dus het schip wél afhankelijk van andere middelen, namelijk een satelliet en een walstation, doch het voordeel ervan is dat een walstation op elk moment eveneens op de hoogte is van de positie van een schip, hetgeen vooral in noodomstandigheden van zeer groot belang kan zijn.

Ook dit artikel kan weer worden gezien in het kader van de voortschrijdende mechanisatie en automatisering van een zeeschip.

Opgave van positie door navigatie-satellieten kan de kern vormen van een systeem om het scheepvaartverkeer over de gehele wereld te regelen.

De heer E. S. Keats van de Westinghouse Electric Corporation, een van de vooraanstaande deskundigen op dit gebied, zet de verschillende systemen uiteen voor het bepalen van de positie van schepen met behulp van satellieten. Hij geeft ook een beschrijving van de mogelijke toename van de veiligheid in volle zee door communicatie via satellieten. In de jaren zeventig zal waarschijnlijk de automatisering aan boord van de schepen belangrijk toenemen door het gebruik van een navigatie-satelliet-systeem. Met dit systeem zal aan alle schepen en boven zee vliegende vliegtuigen, waar ook ter wereld, automatisch en met absolute regelmaat de positie tot op één mijl nauwkeurig worden opgegeven.

Geautomatiseerde schepen zullen de positiemelding verwerken en op de brug weergeven. Elektronische metingen voor het bepalen van de plaats, het maken van berekeningen en het doorgeven daarvan aan het schip zullen nog geen volle seconde vergen.

Satellieten ter bevordering van de veiligheid. De eigenlijke opzet van een navigatie-satelliet-systeem is evenwel niet het opgeven van de positie; deze kan bijna overal ter wereld met een redelijke graad van nauwkeurigheid worden verkregen door gebruik te maken van de bestaande navigatiesystemen. Het nieuwe systeem streeft in de eerste plaats naar grotere veiligheid op zee.

Een navigatie-satelliet vormt het enige navigatie-systeem waarmee de positie van alle schepen aan een controlestation aan de wal kan worden opgegeven op het zelfde moment dat de posities worden bepaald. Een nadeel bij het navigeren op de sterren of met behulp van zich op het aardoppervlak bevindende elektronische navigatie-hulpmiddelen is namelijk, dat het daarbij te enen male onmogelijk is om de positie door te geven aan anderen.

Het controlestation zal de radioverbinding via de satelliet gebruiken om speciale waarschuwingen te verstrekken aan

die schepen wier koersen schijnen samen te komen. Ook weersvoorspellingen, waarschuwingen tegen gevaar — zoals de nadering van ijsbergen — en opgaven omtrent de positie van andere in hetzelfde gebied varende schepen zullen als routine-bericht via de satelliet worden doorgezonden.

Bovendien zal het met het navigatie-satelliet-systeem mogelijk zijn om de gebruikelijke scheepsberichten aan alle schepen te verzenden.

De weg die de radiogolven via de satelliet naar het grondstation volgen, zal ononderbroken zijn; hierbij kunnen betrouwbare, hogere frequenties worden gebruikt die niet onderhevig zijn aan atmosferische storingen.

Benodigbeden. Al hetgeen een schip nodig heeft om aan het navigatie-satelliet-systeem te kunnen deelnemen, kan in één enkel kastje worden ondergebracht. Het behoeft niet meer dan 18 kg te wegen en zal niet groter zijn dan 0.056 m³.

Het kastje kan op de brug worden ondergebracht, in de kaartenkamer of welke andere geschikte plaats dan ook.

Een 100 Watt 60 cycle wisselstroombron, zoals normaal op schepen beschikbaar, is voldoende. De breedte- en lengtegraad en de tijd van plaatsbepaling zal in lichtletters aan de voorzijde van het kastje worden weergegeven. Met een teleprinter wordt de ontvangen informatie op een papierrol vastgelegd. De prijs van een dergelijke uitrusting zal ongeveer \$ 5000 zijn.

Het navigatie-gedeelte zal zijn verbonden met de geautomatiseerde scheepsbesturing en de gegist-bestek-plotter. De besturing van het schip, als ook het eventueel weer in de juiste koers brengen, kan nu automatisch geschieden, waarbij de van de navigatie-satelliet ontvangen gegevens worden gebruikt.

Het is evenwel niet noodzakelijk dat het schip geautomatiseerd is; ook bij niet-geautomatiseerde schepen zal de navigatie worden vereenvoudigd en de veiligheid toenemen dank zij de opgave van positie, van overig scheepvaartverkeer, van weersomstandigheden en van dreigende gevaren, als ook omdat het systeem onvoorziene feiten kan melden en tevens voor routine-berichten kan worden gebruikt.

Gebruik. Voor het scheepspersoneel is het gebruik van het systeem eenvoudig: Wanneer een schip gereed is om van de plaats waar het gemeerd ligt te vertrekken, dient de stuurman de installatie in te schakelen en een knop in te duwen om aan te geven dat zijn schip van het systeem gebruik gaat maken.

De codeletters van het schip worden dan automatisch aan het controlestation doorgegeven via de satelliet. De computer in het controlestation neemt het schip dan op in de lijst van varende schepen, zodat alle op de navigatie betrekking hebbende berichten aan het schip worden doorgegeven.

De stuurman kan de door het navigatie-satelliet-systeem opgegeven positie van het schip controleren door deze te vergelijken met de bekende lengte- en breedtegraad van de plaats waar het gemeerd ligt. Daarna wordt elk uur, gedurende de gehele reis, automatisch de positie van het schip bepaald. Wanneer land wordt genaderd of hierom

speciaal wordt verzocht, wordt de positie met nog kortere tussenpozen opgegeven. Wanneer het schip te bestemde plaats is aangekomen, geeft de stuurman door het indrukken van een knop aan dat het schip uit het systeem treedt en vindt er geen verdere berichtgeving plaats.

De posities van andere schepen binnen een straal van 100 mijl worden weergegeven tussen de eigen positie-opgaven door.

Te allen tijde kan het schip een noodsein geven, waarvoor slechts het indrukken van de daarvoor bestemde knop op de kast noodzakelijk is. Bij ontvangst van dit signaal in het controle-station treedt op het navigatie-satelliet-systeem de

noodtoestand in werking. Binnen een seconde wordt de positie van het betrokken schip bepaald zonder dat het schip zelf daarvoor iets behoeft te doen.

Opzet van het systeem. Er zijn vele soorten navigatie-satelliet-systemen mogelijk. Maar de meest geschikte voor particuliere en handelsdoeleinden zal ongetwijfeld die zijn welke lage kosten voor de benodigdheden aan boord paart aan grote betrouwbaarheid.

Ook is het gewenst de kosten van het totale systeem zo laag mogelijk te houden door het aantal satellieten tot een minimum te beperken. Wat er aan gecompliceerde delen nodig is, dient te zijn geconcentreerd in het controle-station, hetgeen leidt tot een gezamenlijk door de schepen gebruikt systeem: alle schepen zenden uit na ontvangst van door de satelliet gegeven signalen. Bovendien is het bij een dergelijk systeem mogelijk dat het controle-station aan de wal de posities van alle schepen verkrijgt; juist dit bevordert zo zeer de veiligheid.

Bij een passief systeem zoals toegepast bij de navigatie-satelliet van de U.S. Navy, het zgn. „Transit“-systeem, dienen alle schepen gecompliceerde uitrustingen aan boord te hebben om verbinding met de satelliet te krijgen en te houden, radiometingen dienen te worden verricht en de vaart van het schip t.o.v. de aarde (niet door het water) dient te worden vastgesteld, terwijl ook de positie dient te worden uitgerekend.

De delen waaruit een navigatie-satelliet-systeem voor handels- en particuliere schepen, alsmede vliegtuigen, is opgebouwd, zijn:

- een controle-station aan de wal om de positiebepaling te doen aanvangen, metingen te verrichten, berekeningen te maken, geen der gebruikers uit het oog te verliezen, berichten uit te zenden en te ontvangen, en mededelingen door te geven aan en te ontvangen van degenen die buiten het systeem vallen, zoals de werkmaatschappijen, reddingsdiensten en het meteorologisch instituut.

- satellieten die rond de aarde draaien om als tussenpost voor het controle-station aan de wal en de gebruikers van het systeem te fungeren.

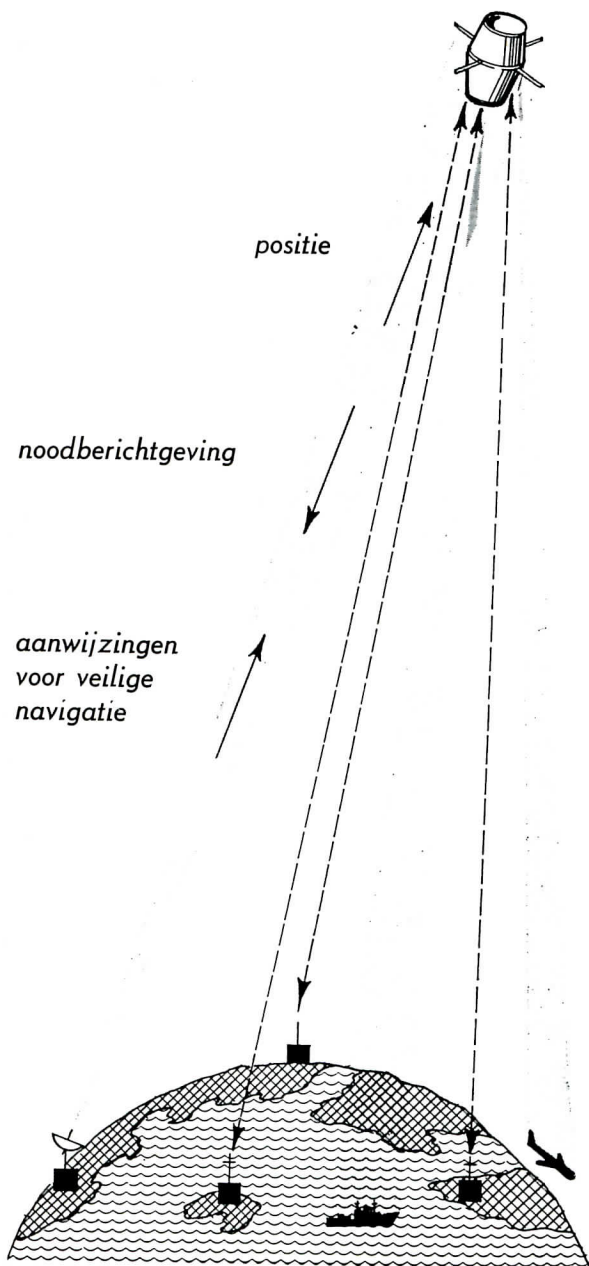
- elektronische uitrusting aan boord van de schepen om berichten van het controle-station via de satellieten te ontvangen, om automatisch te zenden wanneer het controle-station daartoe opdracht geeft, om posities en andere berichten te ontvangen en weer te geven, alsmede om door scheepspersoneel opgegeven routine- en noodberichten uit te zenden.

Een van de methoden voor het bepalen van de positie van schepen en vliegtuigen is om, van de satelliet af gerekend, de afstand en richting met betrekking tot de gebruiker te meten. Hiervoor is slechts één satelliet nodig, terwijl de schepen en vliegtuigen slechts één radio-sein behoeven te geven na ontvangst van een bepaald radio-signaal. De nauwkeurigheid zal overal even groot zijn.

Bij een andere methode wordt van twee satellieten gebruik gemaakt; de afstand wordt dan vanaf deze beide satellieten gemeten.

Voor deze methode is geen bericht van het schip noodzakelijk, ofschoon van vliegtuigen wel de hoogte bekend moet zijn.

De nauwkeurigheid bij toepassing van deze methode wordt minder — zodat de positiebepaling niet meer tot op een mijl nauwkeurig is — wanneer het schip of vliegtuig nabij



een lijn op aarde komt die de twee punten recht onder de satellieten verbindt.

Op een hoogte van 19.300 zeemijl, waar de omwentelingsperiode van de satelliet gelijk is aan de omwentelingsperiode van de aarde, schijnt de satelliet boven de evenaar te blijven staan, zulks op een gekozen lengtegraad.

Met dit systeem, dat metingen van afstand en richting verricht, kan — met slechts één satelliet, die een positie heeft ingenomen boven de evenaar op 30 graden westerlengte — de gehele Atlantische Oceaan worden bestreken, het oostelijk deel van de Stille Oceaan, de Middellandse Zee en het westelijk deel van de Indische Oceaan.

Met een tweede satelliet, in positie boven de evenaar op 150° westerlengte, wordt de Stille Oceaan bestreken met uitzondering van het vaargebied langs de Oostkust van Azië. Met drie satellieten wordt de gehele aarde bestre-

ken, met uitzondering van kleine gebieden rond de beide polen.

Het programma voor de toekomst. Op het ogenblik wordt door een gezamenlijke navigatie-satelliet-commissie, samengesteld uit vertegenwoordigers van regeringsinstanties, een studie gemaakt omtrent de eisen voor verbeterde navigatie, een regeling van het scheepvaartverkeer en opsporings- en reddingsdiensten. De commissie zal nagaan of met een satelliet-systeem aan deze eisen kan worden voldaan en hoe de kosten daarvan zich zouden verhouden tot die van andere methoden welke die voorwaarden vervullen.

Indien de conclusie is, dat er aan een dergelijk systeem behoefte bestaat, zal de commissie de aanbeveling doen dat de National Aeronautics and Space Administration (NASA) zich belast met een onderzoekings- en ontwikkelingsprogramma.

IDEEËNBUS

Van 1e pompman/bankwerker J. Slagboom werd een idee ontvangen, dat tot onze voldoening door de Ideeënbuss-commissie werd beloofd met £ 10.

De heer Slagboom vestigde de aandacht op het werk verbonden aan het watervrij maken van de persafsluiters van de ladingpompen naar de bovendcross-over. Dit watervrij maken is noodzakelijk voordat bepaalde produkten (bijvoorbeeld smeroliën of Avtur) verpompt moeten worden. Genoemde persafsluiters zijn uitgevoerd met een losse klep waardoor het water niet kan wegvloeien via de prop in de pomp; het deksel van elke afsluiter dient dus verwijderd te worden.

Inzender stelde nu het volgende voor:

- in de draadspindle een gat van 10 mm te boren (in de lengte-richting) waardoor een holle draadstang ontstaat;
- de geleidestang van de klep te voorzien van een gat met $W \frac{3}{8}$ " draad;
- met behulp van een wegneembaar draadeind-met-borst

de klep met het omhoog draaien van de draadspindle te lichten;

- het gat van 10 mm in de draadspindle aan de bovenzijde te voorzien van $\frac{1}{2}$ " WW draad ter bevestiging van een bout-met-borst voor afdichting en borging van het handwiel.

De volgende argumenten hebben de Commissie doen besluiten dit idee niet in de praktijk te brengen:

- indien het draadeind wordt verwijderd kunnen moeilijkheden ontstaan met de afdichting (zonder pakking: lekkage onder het handwiel);
- de klepstang verzwakt door het gat van 10 mm;
- het is niet ondenkbaar dat ná het watervrij maken vergeten wordt het draadeind weg te nemen, in welk geval in feite een afsluiter met *vaste klep* ontstaat, terwijl deze afsluiters in ieder geval van het *terugslagtype* moeten zijn.

Daar toepassing van dit voorstel inderdaad enige arbeidsbesparing zou opleveren, het idee zeer goed werd uitgewerkt en toegelicht met een tekening op schaal, werd tot het toekennen van genoemde beloning besloten, waarmee wij de heer Slagboom gaarne feliciteren.

ONZE VLOOTJUBILARISSEN



H. H. APFEL
3e werktuigkundige
1955 — 14.10 — 1965



J. P. HENDRIKSE
3e werktuigkundige
1955 — 14.10 — 1965



W. F. A. v. MOSSEVELDE
3e werktuigkundige
1955 — 22.10 — 1965



G. P. I. B. SPRUIT
1e pompman/bankwerker
1955 — 13.10 — 1965



C. BOOGAARTS
chef hofmeester
1955 — 20.10 — 1965

400 x Groeten voor opvarenden van Nederlandse Shell-tankers

26 augustus jl. was het de laatste donderdag van die maand, dus opname van radiogroeten voor opvarenden van drie Nederlandse Shell-tankers door Radio Nederland Wereld-omroep.

Deze keer was er echter iets bijzonders aan de hand, en wel omdat toen één van die drie schepen, het s.s. „Kara”, aan de beurt kwam, het de vierhonderdste maal was dat een groetenprogramma bestemd voor een schip van onze vloot werd opgenomen.

Om dit heuglijke feit op „Shell-terrein” te kunnen vieren had de Directie van het Koninklijke/Shell Laboratorium te Amsterdam ons gastvrijheid verleend in het cantine-complex van het laboratorium. Van half 11 af werden de genodigden successievelijk met bootjes van het K.S.L.A. naar de cantine gebracht (foto 1), waar al spoedig, mede door de goede zorgen van de Civiele Dienst van het laboratorium, een gezellige sfeer als van een familie-reünie heerste.

Naast de staf van de „Kara”, behoorden ditmaal ook de staf van de „Kenia” en scheepsgezellen van de „Krebsia” tot de gelukkigen die groeten van thuis zouden ontvangen. Nadat de voorbereidingen voor de opname waren getroffen was het tijd om de inwendige mens te versterken en begaven de familieleden zich naar de eetzaal waar een welverzorgde lunch op feestelijk versierde tafels wachtte, die alle eer werd aangedaan! (foto 2).

Vol goede moed togen allen daarop naar de geïmproviseerde studio, waar de groeten in vlot tempo konden worden opgenomen. (foto 3). Het ensemble Eric Chasseur en de „Selvera's (foto 4) die voor de muzikale achtergrond zorgden, oogstten veel bijval, vooral na het lied „Vierhonderd keren” dat in het „Kara”-programma door alle aanwezigen uit volle borst werd meegezongen.

Omstreeks 4 uur 's-middags keerden de genodigden, „voldaan naar lichaam en ziel” huiswaarts.

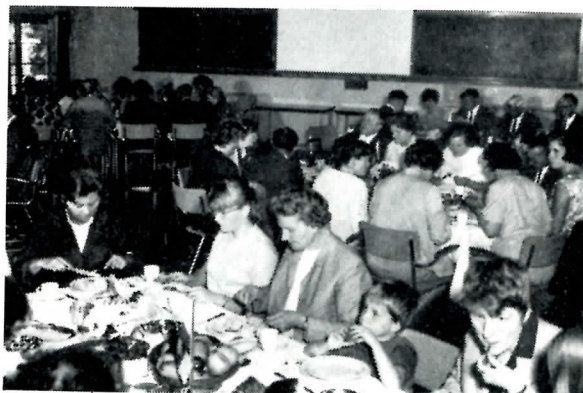
Wij zeggen zeker niet te veel als wij stellen dat het welslagen van deze dag grotendeels te danken is aan het voortreffelijk gastheerschap waarvan het K.S.L.A. eens te meer heeft blijk gegeven.

Shell-tanker omgebouwd tot chemicaliën-tanker

Dezer dagen arriveerde in de Rotterdamse haven de Shell-tanker „ASPRELLA” met een lading chemicaliën uit Puerto Rico.

Deze tot de vloot van Shell Tankers (U.K.) Ltd. behorende tanker, die in 1959 werd gebouwd en een draagvermogen heeft van 18.225 ton, is het eerste tankschip dat in opdracht van de Koninklijke/Shell Groep werd omgebouwd voor het transport van vloeibare chemicaliën in bulk. Het schip zal regelmatig van Puerto Rico naar havens in Europa varen en voorlopig in hoofdzaak benzeen, toluen en xyleen, grondstoffen voor de chemische industrie, vervoeren.

Om de tanker geschikt te maken voor dit type transport, werden de tanks gestaalstraald en geheel behandeld met een speciaal roestwerend preparaat. Ook werden een aantal afsluiters bijgeplaatst. Deze voorzieningen hebben ongeveer 1 miljoen gulden gekost.



La grabación de un programa de radio-saludos a bordo del VIVIPARA

El día 4 de setiembre próximo pasado, durante la permanencia del VIVIPARA en Pernís, se grabó por primera vez a bordo de este buque un programa de radio-saludos con ocasión del cual un número de los tripulantes españoles empleados en el barco pudieron formular un saludo a sus familiares en España.

En presencia del Capitán K. Prins se efectuó la grabación del reportaje, la que esta vez de nuevo estaba bajo la dirección de Don Eduardo Olona, reportero español de RADIO NEDERLAND.

Sobre todo merced al procedimiento del Señor Olona y la manera de que sabía alentar a los tripulantes entrevistados, se grabaron los saludos en un ambiente agradable.

Se transmitió el reportaje de saludos de la dotación del VIVIPARA en el programa ALTA MAR de Radio Nederland lunes el 27 de setiembre a las 10.30 horas de la noche. Este programa mensual de radio-saludos dedicado al marino español y que por desgracia se transmite únicamente en emisión dirigida a España, se puede escuchar el cuarto lunes de cada mes a las 10.30 horas de la noche en las siguientes longitudes de onda: 30.88 m., 49.30 m. y 49.79 m.



En la foto de la izquierda a la derecha: pañolero Manuel Seijo Castillo, marinero Evaristo Costas Fernandez, mozo de cubierta Julio Gomez Albor, bombero 1alajustador Salvador Rosales Sanmartin (sentado), y Don Eduardo Olona.



En la foto de la izquierda a la derecha: marinero Manuel Carballo Suppo, contramaestre Antonio Garcia Lorenzo, pañolero Manuel Seijo Castillo, marinero Evaristo Costas Fernandez, bombero 1alajustador Salvador Rosales Sanmartin, Don Eduardo Olona, camarero Enrique Gonzalez Gonzalez, capitán K. Prins, pinche de cocina Marcial Amoedo Davila, ayudante de mayordomo José Sneiro Ramos y pinche sala de máquinas José Lobato Veiga.

Opname van een Spaans radiogroetenprogramma aan boord van het s.s. VIVIPARA

Op 4 september jl. lag de „Vivipara“ te Pernís en van deze gelegenheid werd door ons in overleg met Radio Nederland Wereldomroep gebruik gemaakt om groeten te doen opnemen die werden uitgesproken door Spaanse scheepsgezellen van het schip aan hun familieleden in Spanje.

De opname vond plaats in tegenwoordigheid van de gezagvoerder van de „Vivipara“, kapitein K. Prins, en stond ook ditmaal onder leiding van de heer Eduardo Olona, de Spaanse radio-reporter van „Radio Nederland“. Door het begrip van de heer Olona voor zijn landgenoten en de wijze waarop hij de deelnemers in een kort vraaggesprek op hun gemak wist te stellen, heerste er al spoedig een genoeglijke sfeer die het programma alleszins ten goede kwam.

Op 27 september jl. werden de groeten uitgezonden in het programma ALTA MAR.

Dit maandelijke groetenprogramma van Radio Nederland gewijd aan de Spaanse zeeman valt te beluisteren op elke vierde maandag van de maand te 22.30 uur op de golflengte 30.88, 49.30 en 49.79 meter.

En la foto, de pie de la izquierda a la derecha: fogonero/engrasador Daniel Corral Costas, pinche de cocina Marcial Amoedo Davila, mozo de cubierta Julio Gomez Albor, camarero Rafael Fontenla Alvarez y panadero Manuel Portela Cividanes. Sentado de la izquierda a la derecha: reportero Eduardo Olona, pañolero Manuel Seijo Castillo, marinero Jesús Molanes Gil, marinero Evaristo Costas Fernandez, bombero 1alajustador Salvador Rosales Sanmartin, camarero Enrique Gonzalez Gonzalez, capitán K. Prins, ayudante de mayordomo José Sneiro Ramos y camarero Juan Galiana Linares.



Shell Tankers veteranen versloegen de jongeren met 5-2

Vrijdag, 10 september 1965 — 18.15 uur.

Een avond die niet snel zal worden vergeten.

Gedurende een vol uur werd alle energie opgeëist voor de te „spelen” voetbalwedstrijd tussen de veteranen en jongeren van Shell Tankers N.V. Evenals vorig jaar hebben de veteranen door tactisch en snel spel een sublieme overwinning weten te bewerkstelligen.

Na de aftrap begon het direct al met een overrompend offensief van de veteranen, dat reeds na tien minuten resulteerde in een doelpunt, gescoord door G. W. Bakker, die een Moulijn-achtige doorbraak forceerde; 1-0 dus.

Alsof dit nog niet voldoende was, vocht zich luttele ogenblikken later G. H. van Leeuwen naar een doelpunt. De klap op de vuurpijl vormde echter het derde doelpunt dat op zeker dertig meter afstand door A. H. W. Karelse werd opgediend.

De strijd golfde op en neer en net voor de rust werd zowel door de jongeren (Th. Donker) als door de veteranen (P. Vliegthart) gedoelpunt. Stand bij de rust 4-1 in het voordeel van de senioren.

Na de rust werd er weer stevig gespeeld. Na een korte inzinking tegen het einde, volgde plotseling een goedbekeken schot van J. Beekhuizen en wederom mocht de doelman van de jongeren gebruik maken van zijn visakte (5-1). Dit was te veel voor de jongeren!



Hoe de uitslag 5-2 is geworden, is echter nooit iemand duidelijk geworden. Voor het doel van de senioren ontstond een zeer verwarde situatie met zes à zeven spelers over elkaar... en ineens lag de bal achter de doelman in het net. Er wordt gefluisterd dat M. L. van Oorschot tijdens deze scrimmage van zijn over(ge)wicht heeft gebruik gemaakt. Wat het ook zijn moge, hij redde in zekere zin de eer van de zwaar-geïntimideerde jongeren: 5-2!

Een door de, in groten getale opgekomen, supporters ingezet applaus kondigde het einde van de wedstrijd aan.

Direct hierna richtte de heer Rodenburg het woord tot de spelers en constateerde dat het hem niet duidelijk was geworden wie nu de veteranen en wie de jongeren waren. (Pensioengerechtigde leeftijd opvoeren tot 65 jaar?)

De door de heer Rodenburg voor deze jaarlijkse ontmoetingen ter beschikking gestelde wisselprijs reikte hij persoonlijk aan de aanvoerder van de veteranen, de heer J. Beekhuizen, uit.

En zo was er dan weer een einde gekomen aan een wedstrijd waarbij van aftrap tot eindsignaal een ware cupsfeer heerste!

Het is ons helaas niet mogelijk een volledige opstelling van elk der beide elftallen af te drukken, aangezien er minstens dertig spelers door een vernuftig uitgekiend wisselsysteem meespeelden.

Zegevierend lachend wordt de aanvoerder der senioren op de schouders genomen. V.l.n.r.: M. L. van Oorschot, G. H. van Leeuwen (gedeeltelijk zichtbaar), aanvoerder J. Beekhuizen, J. G. van de Weyer, H. A. van Kooij, J. B. M. Ouwens en H. J. Brouwer.

VERHOGING KINDERBIJSLAG

Momenteel is een wetsontwerp in behandeling waarin wordt voorgesteld — in overeenstemming met het desbetreffende advies van de Sociaal Economische Raad — de kinderbijslag voor het tweede tot en met het zevende kind met vijf cent per dag en voor het achtste en volgende kind met vijftig cent per dag te verhogen en wel met ingang van 1 juli 1965.

Hoewel deze wetswijziging nog niet tot stand is gekomen zal bij wijze van voorschot de verhoogde kinderbijslag over het derde kwartaal 1965 worden uitbetaald. Zoals gebruikelijk zal de betaling hiervan medio oktober 1965 plaatsvinden. Hierbij moet evenwel het voorbehoud worden gemaakt, dat eventueel te veel betaalde bedragen zullen worden verrekend met de volgende uitbetaling van de kinderbijslag.

Volledigheidshalve worden hieronder nog de oude en de nieuwe bedragen van de kinderbijslag per kwartaal vermeld:

	Oud	Nieuw
1e kind	f 83,46	f 83,46 (ongewijzigd)
2e en 3e kind	„ 91,26	„ 95,16
4e en 5e kind	„ 124,02	„ 127,92
6e en 7e kind	„ 138,84	„ 142,74
8e en volgende kind	„ 138,84	„ 158,34

LOSRECORDS IN SHELL EUROPOORT

In ruim drie jaar tijd is het losrecord van ruwe olie in Europoort, dat op 10 juli 1962 door de „Sepia” met 5.327 ton per uur op haar naam werd gebracht, met 800 ton verbeterd.

De hoop die wij destijds uitspraken dat, nadat de „Sepia” van de troon gestoten was, spoedig weer een Nederlandse Shell-tanker recordhouder zou zijn, is tot op heden nog niet in vervulling gegaan.

Het verloop van de records sedert bovengenoemde datum was:

1963

30. 5. 5.427 ton/u. s.s. „Solen” — Shell Tankers (U.K.) Ltd.

12.11 5.562 ton/u. idem

1965

22. 8. 5.787 ton/u. s.s. „World Friendship” — vaart in timecharter van Shell Int. Marine Ltd.

8. 9. 5.805 ton/u. idem

14. 9. 5.882 ton/u. s.s. „Olympic Freedom” — vaart in timecharter van Shell Int. Marine Ltd.

28. 9. 6.124 ton/u. s.s. „World Friendship”

AANGESTELD ALS ONDEROFFICIER



R. W. VAN ROOYEN
wachtassistent
per 1.8



A. J. H. KOLBRINK
wachtassistent
per 9.8



P. J. M. TOUSSAINT
wachtassistent
per 10.8



R. OTTEN
chef kok
per 24.8



P. C. W. HACK
wachtassistent
per 1.9



P. W. LUYTEN
wachtassistent
per 1.9



W. D. SMEETS
wachtassistent
per 1.9



E. T. P. VAN BOLES
chef kok
per 2.9

De nieuwe derde stuurman

De stuurman bleef een ogenblik bij de ullagepijp staan en voelde met z'n hand of de lading in de tank kwam. Dat was in orde. Hij veegde zijn handen af aan een dot poetskatoen en ging naar het kantoor om nog wat lading-administratie te doen. Zoals de meeste eerste stuurman had hij een vaste routine: eerst de hele lading op papier er in stoppen en als de boel eenmaal liep, alles nog eens narekenen en controleren.

„Check en dubbelcheck”, noemde hij het. „Je zelf zien te betrappen op stomiteiten”, zei hij ook wel eens. Het klonk aardig, maar hij had er nooit om kunnen lachen, in tegenstelling tot z'n collega's, die nog niet zo lang meeliepen. In je werk moest je serieus blijven. Waar moest het met de christelijke koopvaardij heen, als je over zulke ernstige zaken als laden en lossen geintjes ging maken. Dat gaf geen pas vooral niet tegenover de beginners. Jonge stuurman moest je voortdurend achter hun broek zitten, anders kwam er niets van terecht.

Een nieuwe derde stuurman was altijd een verrassing. Je wist nooit wie of wat er aan boord zou komen. Je kon het treffen en dat was dan een meevaller. Maar met hetzelfde gemak werd je opgescheept met een stuk geleerdheid, goed in het commanderen, maar met twee linkerhanden, die hij dan nog zo min mogelijk trachtte te gebruiken. Op z'n vorige schip had hij er zo een meegemaakt en er bijna een maagkwaal aan over gehouden. Het klinkt misschien belachelijk, maar op een schip, waar je maandenlang met dezelfde mensen om moet gaan, is het belangrijk, dat je ondergeschikten mensen zijn, die uit zich zelf iets aanpakken en niet met hun neus overall bovenop gedrukt moeten worden. Het zal in ieder beroep wel zo zijn, maar in de zeevaart merk je zoiets dubbel. Je leert elkaar te goed kennen en dan vallen eventuele gebreken te zeer op. Hij had ook eens iemand gehad, die hem halsstarrig „meneer” noemde. Een week lang had hij het uitgehouden, toen verkropte hij het niet langer.

„Jongeman”, had hij gezegd, „ik vind het reusachtig, dat je in mij een heer ziet, maar aan boord ben ik de stuurman en zo wens ik voortaan genoemd te worden. Ik heb er lang genoeg over gedaan om deze rang te bereiken en nu wil ik er ook mee aangesproken worden. Begrepen?”

„Ja meneer de stuurman”, klonk het gedweë antwoord. Woest was hij geworden, maar na een paar weken was hij tot de ontdekking gekomen, dat de nieuwe een prima kracht was, aan wie je iets kon overlaten. En het gemeneer was vanzelf overgegaan.

Nu zou er weer een nieuwe derde aan boord komen. Eentje van voor de mast, had hij al gehoord. In ieder geval een

AANSTELLINGEN



A. TIJSMAN
gezagvoerder
per 9.9.65



H. TUKKER
hoofdwerktuigkundige
per 26.8.65

doorzetter, vond de stuurman, want het valt tegenwoordig niet meer mee om zonder zeevaartschool je derde rang te halen. Afijn, hij zou maar rustig afwachten, wat ze hem nu weer op het dak stuurden.

Hij kwam met drie glimmend nieuwe koffers aan boord. Keurige koffers waar geen schrammetje op viel te ontdekken. Zelf zag hij er ook keurig uit. Een schrander gezicht met heldere ogen. Op z'n hoofd een pet als een vliegdek-schip met de voorgeschreven witte overtrek. Een smetteloos uniformjasje, waarop de gloednieuwe gouden band scherp afstak. Z'n broek onberispelijk in de vouw, met pijpen die geen halve centimeter smaller waren dan de reglementen aangaven. Op z'n glimmende zwarte schoenen viel ook geen spatje te bespeuren.

„Meneer, waar kan ik de kapitein vinden?” vroeg hij aan de stuurman.

„Die is aan de wal”, antwoordde de stuurman.

„O”, zei de nieuwe. „Dan moet ik mij zeker bij u melden, meneer?”

„Ja, dat moet dan maar”, zei meneer.

„Van Dalsen, derde stuurman”.

„Vollega, eerste stuurman”.

„Aangenaam meneer. Waar kan ik mee beginnen?”

„Neem eerst het zaakje maar over van je voorganger. Die zit in z'n hut en hij zal je wel verder op weg helpen”.

„Dank u wel meneer”, zei de nieuwe en ging op zoek naar z'n toekomstige woning.

„Meneer! Meneer!”, kreunde de eerste in stilte en boog zich over z'n berekeningen. „Maar dat zou wel slijten. Die nieuwe belooft iets. Daar viel nog wel wat van te maken”.

H.A.S.

Redactiecommissie :

G. W. Bakker
A. Baljet
I. J. A. van Dommelen
G. H. van Leeuwen
J. C. W. Schuller tot Peursum
(voorzitter)
W. N. Wouters

tussen schip en ka

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF
BEWERKEN VAN ARTIKELEN EN/OF HET REPRODU-
CEREN VAN FOTO'S OF AFBEELDINGEN IS SLECHTS
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

MET PENSIOEN



R. INDIA
commodore
20.7.1933 — 30.9.1965



S. HAM
hoofdwerktuigkundige
2.10.1934 — 30.9.1965

Op 1 oktober 1965 verlieten kapitein R. India en hoofdwerktuigkundige S. Ham onze Maatschappij onder toekenning van pensioen.

Kapitein India trad op 20 juli 1933 als leerling-stuurman in dienst van de N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij en deed vanaf die datum ruim een jaar dienst aan boord van de „Agnita”.

Vervolgens studeerde hij voor zijn derde rang en trad op 18 september 1935 wederom in dienst als adspirant 3e stuurman.

Hij heeft tot eind 1958 voornamelijk de Oosterse wateren doorkruist, de jaren van de 2e wereldoorlog niet uitgezonderd.

Tijdens deze oorlog deed hij als 3e stuurman dienst aan boord van het m.s. „Merula”, toen dit schip op 13 februari 1942 door de Japanners werd gebombardeerd.

Tijdens deze aanval maakte hij zich bijzonder verdienstelijk en 5 dagen later werd hij als 2e stuurman op de „Marpessa” tewerkgesteld op welk schip hij de verdere oorlogsjaren heeft gevaren.

2 dagen voordat Nederland geheel was bevrijd, t.w. 3 mei 1945, monsterte de heer India, wederom als 2e stuurman, aan op de „Brigidia”.

Na de oorlog heeft hij nog geruime tijd als 2e stuurman gevaren.

Op 1 januari 1950 werd hij als 1e stuurman aangesteld en precies 6 jaar daarna volgde zijn aanstelling als gezagvoerder.

In deze rang heeft hij vele schepen onder zijn bevel gehad zoals: „Mirza”, „Perna”, „Omala”, „Thelidomus”, „Crania,

„Abida”, „Kara”, „Viana” en twee maal de „Zafra”.

Op 7 april 1964 werd hem het commando over het vlaggeschip „Ondina” toevertrouwd en op 26 mei 1964 werd hij tot Commodore van onze vloot benoemd.

In deze hoedanigheid heeft hij twee dienstperioden gevaren en op 10 september jl. droeg hij in Rotterdam het Commandoschap over aan Kapitein H. A. H. Hylkema.

Wij zijn ervan overtuigd namens velen op de vloot en aan de wal te spreken als wij uitdrukking geven aan een gevoel van spijt dat wij in den vervolge Kapitein India aan boord van onze schepen zullen moeten missen. Nu hij met ingang van 1 oktober jl. van een welverdiend pensioen is gaan genieten hopen wij dat hem nog vele jaren in goede gezondheid beschoren mogen zijn.

Hoofdwerktuigkundige S. Ham verliet onze Maatschappij met pensioen na een dienstverband van 31 jaar.

Hij trad namelijk op 2 oktober 1934 als 5e werktuigkundige in dienst van de N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij en monsterte in Thameshaven aan op het s.s. „Scopas”.

Hij heeft de eerste 20 jaren, de 2e wereldoorlog inbegrepen, voornamelijk in de Oosterse wateren dienst gedaan en doorliep in deze tijd de verschillende rangen.

Op 1 juli 1955 werd hij als hoofdwerktuigkundige aangesteld, in welke hoedanigheid hij op vele schepen het beheer over de machinekamer heeft gehad, waarvan wij noemen de „Murena”, „Metula”, „Coryda” en „Malea”.

Daarna heeft hij op diverse „K”-schepen gevaren, o.a. drie maal op de „Kabylia” en één maal aan boord van de „Korovina”.

Vanaf 1962 volbracht hij twee dienstperioden op de „Atys” en zijn laatste schip was het s.s. „Zafra”, waarvan hij op 3 juni 1965 te Tranmere afmonsterte.

Wij wensen de heer Ham nog vele jaren in goede gezondheid toe.

s.s. „Philine” draagt bij tot oplossing van Australisch scheepvaartprobleem

Zoals wij reeds in het vorige nummer van dit blad mededeelden, is ons s.s. „Philine” uitgerust met speciale ondiepwater-echoloodapparaatuur.

Met behulp van deze apparatuur werden onlangs aan boord van dit schip opmetingen verricht in de Australische haven Port Phillip Bay, en wel in het bijzonder in het kanaal dat toegang geeft tot deze haven en dat bekend staat onder de naam „The Rip”.

Dit vaarwater is berucht om zijn verraderlijkheid voor de scheepvaart, door de hinder die vooral de grotere schepen er van de hoge deining en de getijdestromen ondervinden. Als gevolg hiervan is de toegang tot nog toe beperkt tot schepen met een maximum diepgang van 38 voet.

Teneinde na te gaan in hoeverre ook grotere schepen kunnen passeren, heeft de „Philine” vier weken lang acht maal per dag over een afstand van twee zeemijlen heen en weer gevaren door „The Rip” en dieptemetingen verricht.

De verkregen gegevens werden naar de universiteit in Adelaide gezonden, waar deze met behulp van een computer werden uitgewerkt.

Zo hoopt men een route door „The Rip” te vinden, waardoor in de toekomst ook grotere schepen, met name tankschepen, Port Phillip Bay zullen kunnen aanlopen.

30 JAAR
IN DIENST



P. D. J. H. SLEGTENHORST
hoofdwerktuigkundige
1935 — 21.10 — 1965

IN DIENST GETREDEN VLOOTPERSONEEL



C. VAN HARDEVELD
4e stuurman
per 16.8



P. BUYS
II. stuurman
per 16.8



J. G. V. EILERS
II. stuurman
per 16.8



F. G. FRANKEN
II. stuurman
per 16.8



W. GOEDEGEBUURE
II. stuurman
per 16.8



W. F. VAN DER LEI
II. stuurman
per 16.8



W. C. MOLL
II. stuurman
per 16.8



P. J. MUNTJEWERF
II. stuurman
per 16.8



J. H. OLDERT
II. stuurman
per 16.8



C. M. WAGEMAKER
II. stuurman
per 16.8



T. H. TROMP
II. stuurman
per 17.8



W. v. d. MEULEN
II. stuurman
per 20.8



H. J. SCHAAF
II. stuurman
per 20.8



D. C. TAZELAAR
II. stuurman
per 20.8



J. ZWART
II. stuurman
per 20.8



J. v. d. KLOOSTER
II. stuurman
per 23.8



B. DE VREEZE
II. stuurman
per 23.8



J. W. IJKE
II. stuurman
per 27.8



H. J. P. M. VENNIX
II. stuurman
per 30.8



R. P. A. HUIZINGA
II. stuurman
per 1.9



R. J. J. F. ZEEGERS
II. stuurman
per 1.9



W. R. J. SAEYS
II. stuurman
per 6.9



J. M. BRINKS
II. werktuigkundige
per 16.8



F. J. W. FISCHER
II. werktuigkundige
per 16.8



J. M. J. HAMERS
II. werktuigkundige
per 16.8



B. R. A. JANSEN
II. werktuigkundige
per 16.8



K. KOCH
II. werktuigkundige
per 16.8



D. F. I. v. VELZEN
II. werktuigkundige
per 16.8



P. C. M. VERBEEK
II. werktuigkundige
per 16.8



B. R. VERHOOG
II. werktuigkundige
per 16.8

VERVOLG IN DIENST GETREDEN VLOOTPERSONEEL



E. P. WALOP
II. werktuigkundige
per 16.8



C. G. v. d. ZWET
II. werktuigkundige
per 16.8



J. A. MAASSEN
II. werktuigkundige
per 18.8



G. C. SLOOF
II. werktuigkundige
per 19.8



G. POS
5e werktuigkundige
per 22.8



H. NIJHOF
II. werktuigkundige
per 22.8



A. VERWEY
II. werktuigkundige
per 22.8



J. G. N. BEEKMAN
5e werktuigkundige
per 23.8



J. C. N. BRAKEBOER
II. werktuigkundige
per 23.8



A. J. BREEUWSMA
II. werktuigkundige
per 23.8



P. A. N. J. DE HULLU
II. werktuigkundige
per 23.8



H. M. KLEEVENS
II. werktuigkundige
per 23.8



J. A. KLEMANN
II. werktuigkundige
per 23.8



N. KOOMAN
II. werktuigkundige
per 23.8



M. SCHMIDT
II. werktuigkundige
per 23.8



D. WESTDORP
II. werktuigkundige
per 23.8



J. L. DE BONDT
II. werktuigkundige
per 25.8



P. H. DASSEN
II. werktuigkundige
per 25.8



W. DE HON
II. werktuigkundige
per 25.8



J. M. v. d. WAL
II. werktuigkundige
per 25.8



F. PATER
5e werktuigkundige
per 26.8



J. W. v. d. PLAS
5e werktuigkundige
per 27.8



E. J. DOLDERSUM
II. werktuigkundige
per 30.8



C. SWARTJES
II. werktuigkundige
per 30.8



E. DE JONG
II. werktuigkundige
per 1.9



J. A. WILLEMS
II. werktuigkundige
per 1.9



F. P. SERRARENS
II. werktuigkundige
per 3.9



R. H. DE HAAN
II. werktuigkundige
per 8.9



J. J. TIMMERS
II. werktuigkundige
per 8.9



F. OVERVELD
II. werktuigkundige
per 15.9

vlootpersonalia

(in de periode van 16.8 t.m. 15.9.1965)

GEHUWD:

- 24.8: J. M. ten Haaft, 3e wtk., met Mej. H. W. Nikkels;
25.8: A. J. Koelwijn, 5e wtk., met Mej. G. Sap;
27.8: C. W. Vervest, 4e stm., met Mej. F. Denkelaar;
3.9: C. W. H. van Holthuysen, 5e wtk., met Mej. M. Ludekuse;
11.9: L. P. H. Teune, 4e wtk., met Mej. U. Borowski;
14.9: M. A. Busker, 2e stm., met Mej. W. Schippers.

GEBOREN:

- 13.8: Jozef, zoon van J. Wielart, 3e wtk., en Mevr. J. C. Wielart-Schout;
16.8: Petra, dochter van A. W. C. van Schendel, 1e stm., en Mevr. M. T. van Schendel-Lomonde;
16.8: Roeland Jan Hendrik, zoon van C. P. Donken, 2e stm., en Mevr. E. I. Donken-Porck;
16.8: Christine Johanna, dochter van C. J. Lambregts, 4e wtk., en Mevr. C. A. Lambregts-van Splunder;
19.8: Peternella, dochter van D. de Knecht, 3e wtk., en Mevr. J. M. de Knecht-Sterrenburg;
23.8: Johnny, zoon van J. H. Hartkamp, 5e wtk., en Mevr. J. G. M. Hartkamp-Rodenburg;
6.9: Tom Bauke, zoon van B. Veldhuis, 2e wtk., en Mevr. A. J. E. Veldhuis-Tissot van Patot;
7.9: Ronald, zoon van J. Bosman, 2e stm., en Mevr. A. M. Bosman-de Groot;
11.9: Mathilde Ilona, dochter van P. A. Ankerman, 4e wtk., en Mevr. J. A. Ankerman-Lazonder;
12.9: Johanna Anje, dochter van B. Dob, 4e wtk., en Mevr. W. J. Dob-Tebbens;
2.9: Rudolf, zoon van chef hofmeester J. H. van Elteren en Mevrouw E. G. van Elteren-Pouw.

MET VERLOF:

- Gezav.: F. A. de Kaart, J. van der Velden, J. Grilk, D. J. E. Boonstra, J. L. F. Vermeulen, A. Tijsma, K. J. van Noortwijk, R. India, G. W. Verboom;
1e stl.: H. H. J. Dijkhuizen, J. W. M. Vollebregt, Tj. Kuyper, J. de Graaf, J. W. Rutten, J. H. A. Budding, H. A. Schelvis, P. R. van Kranen, B. R. Teuben, H. Edens;
2e stl.: J. van der Zouwen, B. Ritman, G. Verbrugh, E. Moll, G. W. Bouma, J. J. van Schagen, W. O. Kooi;
3e stl.: Th. W. Scharrenburg, J. C. Aartsen, G. C. H. Dijkstra, A. L. A. M. Wilmering, J. de Jager, A. J. Both, H. Wijnberg, L. A. Groendijk, F. C. C. Baron van Tuyll van Serooskerken, W. J. Moréllis;
4e stl.: F. de Vries, J. C. Coster, E. A. Bik, C. Verburgt, A. Vlaar, G. J. Scholtens, D. C. Vermeulen, R. E. Sieders, W. v. d. Graaf, C. C. Wabeke, J. L. Pelle;
11.stl.: J. G. Leenders, J. I. Boon, G. E. Abbink;
Hfd.wtk.: G. W. van Essen, H. Tukker, H. Bax, M. J. Moerland, W. Balvers, E. Rouw;
2e wtk.: J. F. van den Bogaard, A. J. Verkerk, S. Straub, J. de Ruiter, J. Heymans, A. de Coninck, A. J. G. Weitzel, T. E. Timmermans;
3e wtk.: A. van der Hooft, C. J. van der Ent, A. P. de Groot, C. C. Bartels, H. van Rossum, F. G. Krijgsman;
4e wtk.: B. Dob, H. L. de Ridder, L. C. W. Biesheuvel, C. J. den Hollander, G. de Goede, M. D. van der Veen, W. J. M. Braeken, P. A. Ankerman, J. C. Pisa;
5e wtk.: H. Th. Mellegers, M. de Koning, J. H. G. Nuy, S. J. Punt, R. J. Raats, T. Scholte, J. H. Hartkamp;
11.wtk.: M. K. Jansen, R. J. Bosman, R. G. M. Kauffeld, G. van Dalen, J. C. Lanser, B. R. de Ridder, A. van Rijswijk, C. J. van der Geest, F. van der Holst, R. Smits, W. S. M. Drent;

- bootslieden: P. Sloover, K. E. J. Watz, H. J. A. Savonije;
wachtassistent: P. J. M. Toussaint;
1e pomplieden/bankwerker: H. E. Tjon a Tjauw, N. v. d. Steen;
2e pomplieden/bankwerker: M. J. J. v. d. Linden, N. van Marwijk;
bankwerker: F. A. Nijhuis;
chef hofmeesters: H. A. Groenendijk, P. L. den Breejen, M. van Hagen;
chef koks: C. Heeneman, F. v. d. Nat, P. J. M. v. d. Ende.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Abida*: 11.stm. H. J. P. M. Vennix, 2e wtk. H. de Jong, wnd. 4e wtk. G. J. Walraven, wnd. 4e wtk. J. Zijp, 11.wtk. J. L. de Bondt, 11.wtk. P. H. Dassen
m.s. Acila: Gezav. G. Hoving, 2e stm. C. P. Donken, wnd. 3e stm. G. C. van Apeldoorn, 11.stm. T. H. Tromp, hfd.wtk. J. Tekelenburg, 4e wtk. A. J. Hulzebos, 11.wtk. J. Klemann, 11.wtk. D. Westdorp, radio-officier J. A. Stevens; bootsman H. H. van Oostrum, 1e pompman/bankwerker C. J. Meloen, 2e pompman/bankwerker H. L. B. Brussé, bankwerker J. P. Pauli, chef hofmeester J. Brussé, chef kok E. T. P. van Boles;
m.s. Acmaea: Gezav. Th. J. van de Vrie, 11.stm. B. de Vreeze, hfd.wtk. J. E. Weidema, 11.wtk. J. C. N. Brakeboer, bootsman A. Reekers, wachtassistent W. Gerritsen, 1e pompman/bankwerker J. B. Slagboom, 2e pompman/bankwerker L. de Cock, bankwerker J. H. L. Delsman, chef hofmeester H. J. Nuis, chef kok P. E. L. v. d. Heuvel;
m.s. Acteon: 2e wtk. O. A. van der Want, 11.wtk. B. R. A. Jansen, 11.wtk. P. C. M. Verbeek;
s.s. Atys: 2e stm. F. A. Visser;
m.s. Camitia: wnd. 1e stm. A. J. de Ronde, wnd. 3e stm. M. Stammes, 11.stm. R. J. J. F. Zeegers, hfd.wtk. J. van der Stel, 5e wtk. C. Loman, 11.wtk. W. de Hon, 11.wtk. J. M. v. d. Wal;
s.s. Ganesella: wnd. 2e stm. G. C. van Malland, radio-officier W. Meyering;
s.s. Kabylia: gezav. W. Haeck, 2e stm. L. Becker, wnd. 3e wtk. A. Warmenhoven, ass.wtk. K. Koch;
s.s. Kalydon: wnd. 1e stm. H. G. Willemsen, 2e stm. H. N. A. Snel, 11. stm. P. Buys, 11.stm. J. H. Oldert, hfd. wtk. R. W. H. Buitenrust Hettema, 2e wtk. C. G. Pusch, 4e wtk. E. C. Paardekooper, 5e wtk. A. D. Schreuder, 11.wtk. G. C. Sloof, 11.wtk. J. A. Maassen, bootsman H. L. Klop, 1e pompman/bankwerker J. Brobbel, 2e pompman/bankwerker A. C. v. d. Gaarden, chef hofmeester J. Baard, chef kok A. M. Heeringa;
s.s. Kara: gezav. K. Drent;
s.s. Katelysia: wnd. 1e stm. S. Noordenbos, wnd. 3e stm. R. Hendriks, hfd.wtk. N. W. Groen, 5e wtk. F. Pater, radio-officier J. O. de Visser;
s.s. Kenia: hfd.wtk. H. J. Melse;
s.s. Kermia: 11.stm. F. J. M. Donker;
s.s. Khasiella: 1e stm. K. Poort van Ingen, wnd. 3e stm. J. A. van Kesteren, 5e wtk. L. J. Feunekes, 5e wtk. J. W. van der Plas, radio-officier H. de Jonge;
s.s. Korenia: Gezav. H. E. Glansbeek;
s.s. Korovina: wnd. 3e wtk. M. F. Koens;
s.s. Kosicia: 1e stm. B. C. den Exter van den Brink, 11.stm. J. G. V. Eilers, 11.stm. W. F. van der Lei, wnd. 3e wtk. J. J. Jonkman, wnd. 4e wtk. J. D. Muijskens, 5e wtk. J. H. Nijhuis, 11.wtk. B. R. Verhoog, 11.wtk. E. P. Walop;
s.s. Kryptos: 11.stm. W. C. Moll, 11.wtk. J. M. J. Hamers;
s.s. Kylix: gezav. G. Heising, 1e stm. F. Klaassen, 3e stm. J. H. F. Franken, 11.stm. J. Zwart, 11.stm. D. C. Taze-

- laar, 5e wtk. J. G. N. Beekman, 11.wtk. P. A. N. J. de Hullu, 11.stm. M. Schmidt, radio-officier J. J. Rijnders;
- s.s. *Ondina*: gezagv. H. A. H. Hylkema, 3e stm. W. van den Born, 4e stm. L. Kazemier, 11.stm. R. P. A. Huijzinga, 11.wtk. E. J. Doldersum, 11.wtk. C. Swartjes;
- s.s. *Onoba*: wnd. 3e stm. J. de Kok, wnd. 3e stm. J. W. Nieuwerf, hfd.wtk. H. van Manen, 11.wtk. E. de Jong;
- s.s. *Philidora*: gezagv. S. J. de Geus, 11.stm. W. R. J. Saeijs, 11.wtk. R. H. de Haan, 11.wtk. J. A. Willems.
- s.s. *Philine*: 2e wtk. P. Stachelhausen;
- s.s. *Philippia*: 11.stm. L. Davelaar, 11.stm. R. Dijkstra, 11.stm. C. M. Honig, 11.stm. E. L. de Ruiter;
- s.s. *Sepia*: 2e stm. M. A. Messelaar, 3e stm. W. R. Muusze, 2e wtk. A. de Jong, 5e wtk. G. Pos;
- s.s. *Vasum*: 3e stm. B. R. Hoyer, 4e stm. B. H. Weersma, 11.stm. J. van der Klooster, 5e wtk. T. P. Kool, 5e wtk. J. C. Stenekes, 11.wtk. A. J. Breeuwsma, 11.wtk. N. Kooman, radio-officier P. L. Trommel;
- s.s. *Vitrea*: 2e stm. R. A. Kattenburg Schüler, 11.stm. H. J. Schaaf, 11.wtk. W. v. d. Meulen, 2e wtk. R. N. Groen, 5e wtk. P. C. W. Enders, 11.wtk. H. Nijhof, 11.wtk. A. Verwey, chef hofmeester A. A. Turkenburg;
- s.s. *Vivipara*: gezagv. K. Prins, 1e stm. P. B. Hibma, 4e stm. J. J. B. Roest, 11.stm. J. W. Ijkel, hfd.wtk. J. Broersen, 5e wtk. C. Houwer, 11.wtk. H. M. Kleevens, radio-officier A. Narold, chef hofmeester J. H. van Elteren;
- s.s. *Zaria*: wnd. 3e stm. G. A. M. Dorren, 4e stm. C. van Hardeveld, 11.stm. W. Goedegebuure, F. G. Franken, C. M. Wagemaker, P. J. Muntjwerf, 2e wtk. P. J. de Lange, 5e wtk. F. J. van der Vorm, ass.wtk. J. M. Brinks, 11.wtk. F. W. J. Fischer, D. F. L. van Velzen, C. G. van der Zwet.

DE DIENST VERLATEN:

- 3e stl.: B. J. Dul, J. Okkema;
- 3e wtk.: C. Kloosterboer, G. G. Wolsink;
- 4e wtk.: H. Sukkel, L. P. G. Frissen;

- 5e wtk.: F. L. van Lier;
- wachtassistent: J. Feteris;
- 1e pompman/bankwerker: A. Heyndijk;
- 2e pompman/bankwerker: A. G. A. Stikvoort;
- bankwerkers: J. N. T. Lokhorst, J. Veerman;
- chef koks: J. A. Kant, B. C. Eygendaal.

BEHAALDE DIPLOMA'S

- 1e stm. G. H. V.: 2e stm. C. Haas;
- B.th: 3e wtk. S. Neeleman, G. Rietdijk;
- A/Bth: 5e wtk. A. G. P. Jansen.

AANGESTELD ALS:

- 2e pompman/bankwerker: A. C. v. d. Gaarden, H. L. B. Brussé;
- chef hofmeester: W. F. H. v. d. Moezel.

DE DIENST VERLATEN:

- 16.8: Mej. M. Breedveld — sectie DFP/5;
- 1.9: Mevr. G. C. Huijjer-Verhoeff — sectie DFP/5;
- 1.9: Mevr. J. Spanjersberg-Vollemans — sectie DFP/5;
- 1.9: P. J. Geerlink — sectie DFP/12;
- 1.9: Mevr. L. L. van de Graaf-van den Berge — sectie DFP/11;
- 1.9: J. C. Smits — sectie DFT/5 (pensioen);
- 1.9: P. Talma — sectie DFT/2 (naar Shell International Petroleum Company Ltd., Londen).

OVERGEPLAATST:

- 23.8: Mej. V. A. Mulder van sectie DFF/5 naar sectie DFP/11;
- 1.9: G. H. van Leeuwen van sectie DFP/11 naar sectie DFP/4.

JUBILEUM:

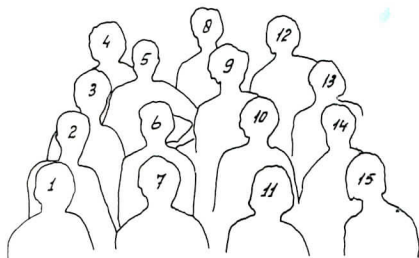
- 5.9: J. G. Holtrop — sectie DFP/5 — 10 jaar.

GEHUWD:

- 27.8: Mej. W. C. de Bruin — sectie DFF/3 — met de heer J. A. den Ouden.

IN DIENST GETREDEN WALPERSONEEL

Per 1 september jl. werden de vrouwelijke gelederen van Shell Tankers N.V. met vijftien „man” versterkt. Na een korte introductie-bijeenkomst, waarbij zij onder meer werden toegesproken door het hoofd van de afdeling Personeel, de heer L. F. van den Belt, zwermden zij uit over het kantoor, waar zij inmiddels hun posten hebben betrokken.



De dames, die zich met bovenstaande foto voorstellen, zijn: (1) M. van der Kuil, (2) J. C. T. Lodder, (3) C. J. T. M. van der Wijngaart, (4) L. C. M. Spiering, (5) H. A. van de Werke (inmiddels de dienst verlaten), (6) G. J. Karsenbarg, (7) H. de Jongh, (8) B. Gerritse, (9) L. H. Lucas, (10) W. G. van der Velden, (11) K. C. Sonneveld, (12) E. D. Bijl, (13) D. A. N. Seijkens, (14) K. Hazen en (15) J. M. van Alken.

