

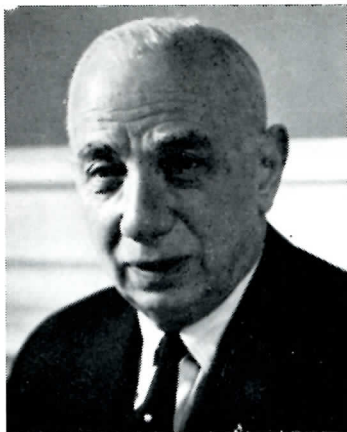
TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.

O K T O B E R 1 9 6 6





Dr. Ir. H. Bloemgarten overleden

Maandag 26 september jl. is op 72-jarige leeftijd te Den Haag overleden dr. ir. H. Bloemgarten, oud-directeur van de Koninklijke/Shell Groep.

De heer Bloemgarten studeerde mijnbouwkunde te Delft en trad in 1920 in dienst van de Groep, waaraan hij 44 jaar van zijn leven heeft gewijd.

Na vijf jaar als geoloog in Indonesië te hebben gewerkt, werd hij in Den Haag eerste assistent van het hoofd van de produktieafdeling, ir. B. H. van der Linden. Deze zag al vroeg een zeer veelbelovende employé in hem en hij zorgde ervoor dat Henk Bloemgarten een voor de hoogste posities passende opleiding kreeg.

In 1935 vertrok de heer Bloemgarten naar de Verenigde Staten waar hij vice-president werd van Shell Oil.

In 1948 werd hij directeur van de Koninklijke, de BPM en Shell Petroleum. In 1956 trad hij af en volgde zijn benoeming tot commissaris van de Koninklijke; van 1961 tot aan zijn aftreden in 1964 is hij voorzitter van de Raad van Commissarissen geweest.

Zij die met de heer Bloemgarten hebben samengewerkt, herinneren zich hem als een vriendelijk en humaan mens. Hij bezat een wilskrachtige persoonlijkheid, grote scherpzinnigheid en omvangrijke technische kennis, die hem tot een van die onschatbare persoonlijkheden maakten wier hulp kon worden ingeroepen om een actueel probleem met succes tot een oplossing te brengen.

De heer Bloemgarten was Ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw en doctor honoris causa in de technische wetenschappen. De crematie heeft op 29 september in alle stilte plaatsgevonden.

In memoriam

Algemene verslagenheid heerste op ons kantoor toen maandag 3 oktober jl., het bericht de ronde deed dat ons aller vriend en collega, kapitein. L. van den Ende, plotseling was overleden.

Met „ons aller vriend” is geen woord te veel gezegd, want ieder die met hem in aanraking kwam werd getroffen, niet alleen door zijn grote kennis van zaken, maar ook en vooral door zijn innemende persoonlijkheid, zijn opgewekte natuur en ongekunstelde levenshouding.

Hoe druk hij het zelf ook had, hij stond altijd voor iedereen klaar en nooit zou hij iemand het gevoel geven op een ongelegen ogenblik bij hem aan te kloppen.

Door de ziekte die hem in het begin van het jaar wekenlang op non-actief stelde, was zijn vitaliteit danig aangetast, maar hij trachtte dit zo goed mogelijk voor de buitenwereld te verbergen.

Niemand kon echter vermoeden dat het einde zo nabij was.

Het valt moeilijk te beseffen dat wij zijn vrolijke stem en aanstekelijke lach niet meer zullen horen, maar in onze herinnering zullen zij blijven naklinken als symbolen van zijn — tot het laatste toe — blijmoedige levensvisie.

Hij heeft geleefd naar het getuigenis van Guido Gezelle:

„Het leven is: geen vreed' alhier,
geen wapenstilstand vragen.
Het leven is: de Kruisbanier
tot in Gods handen dragen.”

Moge het zijn echtgenote en kinderen gegeven zijn, met het kruis dat hun is opgelegd, in zijn geest hun levensweg te vervolgen.



Kapitein L. van den Ende
28.1.1921-1.10.1966

Kapitein L. van den Ende trad op 29 maart 1946 in dienst van onze Maatschappij; zijn eerste schip was het m.s. „Coryda”, waarop hij als waarnemend derde stuurman werd aangemonsterd. Na de diverse rangen te hebben doorlopen, werd hij op 1 januari 1961 aangesteld als gezagvoerder, in welke hoedanigheid hij tot 1 januari 1964 dienst deed.

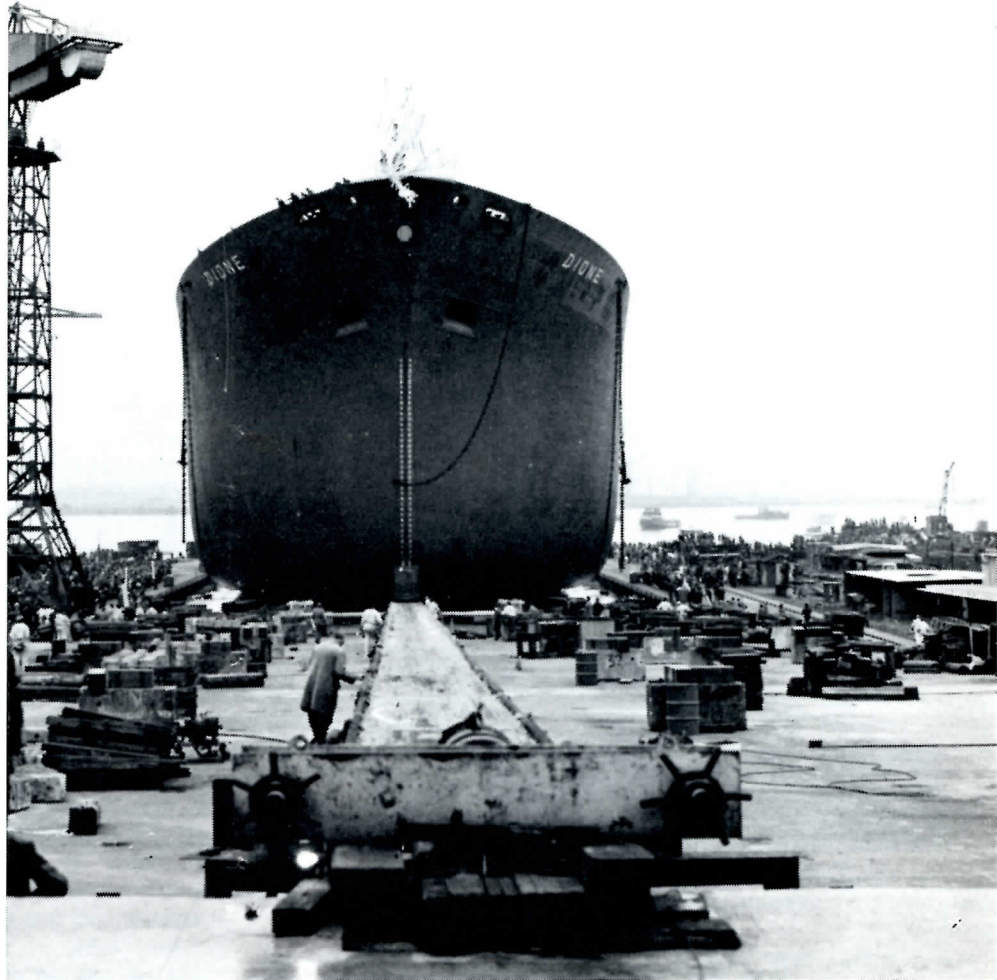
Met ingang van laatstgenoemde datum werd hij overgeplaatst naar het kantoor te Rotterdam, waar hij werd tewerkgesteld op de sectie Nautische Dienst (DFT/4), op welke sectie hij tot zijn laatste levensdag werkzaam is geweest.

Onder grote belangstelling, ook van de zijde van Shell Tankers N.V., vond op 5 oktober jl. de teraardebestelling plaats op de begraafplaats Hofwijk te Overschie. Onze Directie werd daarbij vertegenwoordigd door de heer G. den Bakker, hoofd van de afdeling Technische en Nautische Diensten.

Mede- delingen van de Directie

1. Met ingang van 23 september jl. zijn de volgende wijzigingen in de organisatie van kracht geworden:
 - a) de sectie Interne Controle (DFF/4) is opgeheven;
 - b) de sectie Interne Accountantsdienst (DF/3) is opgericht. Met de leiding is belast de heer J. Bomhof, die rechtstreeks aan de Directeur zal rapporteren. Hij zal worden geassisteerd door de heer J. van de Merwe;
 - c) de sectie Methodes en Procedures (DFF/4) is opgericht. Met de leiding is belast de heer C. van Steensel, die zal rapporteren aan de chef van de afdeling Financiën en Administratie. Hij zal voorlopig worden geassisteerd door de heer J. W. van den Berg.
2. Met ingang van 1 oktober jl. heeft de heer Th. F. Prause, chef van de afdeling Financiën en Administratie, de dienst van de Maatschappij verlaten om elders in het bedrijfsleven een functie te aanvaarden. Omtrent de opvolging van de heer Prause zal een nadere mededeling volgen.
3. Met ingang van 1 oktober jl. is de heer E. van der Werf, werkzaam in de sectie DFT/4, de heer J. R. Cupido opgevolgd als Veiligheidsinspecteur, ressorterend onder chef DFT/4.

Tewaterlating van het motortankschip „Dione”



De „Dione” duikt het Noordzeekanaal in.

Amsterdam, vrijdag 23 september 1966. Vrolijk wapperden de vlaggen op de werf van de N.D.S.M. Het muziekkorps van de werf droeg er het zijne toe bij om de feestvreugde te verhogen. Feestvreugde omdat de bouw van de tweede Nederlandse Shell-tanker van de „D”-klasse op deze werf thans zo ver gevorderd was dat zij, elf maanden na haar zusterschip, de „Diloma”, op haar beurt gereed lag voor de stappelloop.

Belangstellenden, waaronder vele honderden schoolkinderen, dromden in een gestage stroom het terrein op. Toen het uur „u” naderde stond een dichte haag toeschouwers langs de helling opgesteld en was op de tribunes geen plaats meer onbezet.

Om klokslag half vijf sprak mevrouw A. F. M. Metz-Wemelsfelder de doopformule uit en nam zij met een hamerslag de laatste beletselen weg, waarna de „Dione”, nagewuifd door vele handen, in eenparig versnelde beweging kwam en tenslotte het Noordzeekanaal indook.

Nadat het Wilhelmus verklonken was, werd — symbolisch — de kiel gelegd voor bouwnummer 501, een tankschip van 104.000

ton — het grootste ooit in Nederland gebouwde schip — dat o.o.v. in december 1967 onder de naam „Neverita” aan de onderbeheer van Shell Tankers N.V. varende vloot zal worden toegevoegd.

De genodigden begaven zich daarop naar de ontvangstzaal waar de Directie van de N.D.S.M. recipieerde.

In zijn welkomstwoord maakte de heer P. Goedkoop bekend dat zijn werf zojuist opdracht had ontvangen van de Koninklijke/Shell Groep voor de bouw van een derde tanker van 175.000 ton.

„Deze nieuwe opdracht is een heel belangrijke gebeurtenis voor ons bedrijf en ik durf wel te zeggen voor de Nederlandse Scheepsbouwindustrie. Met deze opdracht samen heeft de N.D.S.M. bijna 700.000 ton in aanbouw in opdracht van de Koninklijke/Shell Groep, hetgeen jaren werk betekent voor ons en al onze leveranciers. Dit betekent tevens een impuls voor de gehele Nederlandse scheepsbouwindustrie, een impuls die wij zo hard nodig hebben na de vele jaren gedurende welke onze industrie zich in neergaande lijn heeft bewogen. Wij zijn de Koninklijke/Shell Groep, die reeds zoveel voor de Nederlandse industrie doet, bijzonder erkentelijk voor dit bewijs van vertrouwen, dat zij hiermede wederom in de Nederlandse scheepsbouw en de N.D.S.M. stelt.”

Tot slot bood hij de doopvrouwe als herinnering aan deze dag een speciaal ontworpen „Dione”-armband aan.

BIJ DE VOORPLAAT:

Foto van Palermo genomen vanaf Monte Pellegrino; in het midden de scheepswerf Cantieri Navali Riuniti, met rechts ons s.s. „Philippia”.

Foto: H. P. Kleiss - DFT/2

Mevrouw Metz, die daarop het woord kreeg, repliceerde met de volgende toespraak, die wij onze lezers niet willen onthouden:

Mijnheer Goedkoop,
Mijne Heren directieleden van de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij,
Toen uw uitnodiging mij bereikte, om u behulpzaam te willen zijn bij de naamgeving en tewaterlating van de „Dione”, gevoelde ik mij zeer verheugd en vereerd, en ben ik u hiervoor dan ook oprecht erkentelijk.

Tevens dank ik u van harte voor het bijzonder mooie geschenk, waarmee u mij hebt willen verblijden en dat mij tot een dierbaar aandenken zal zijn aan deze voor mij, en dan niet alléén voor mij, maar ook voor zeer velen hier aanwezig, zo heuglijke dag.

Ik heb zojuist de „Dione” een behouden vaart toegewenst en daarbij dacht ik aan een Nederlands spreekwoord, dat zegt: „Alle goede dingen bestaan uit drieën”.

Het is daarom, dat ik mijn goede wensen gaarne wil doen toekomen aan:

Ten eerste de opdrachtgevers tot de bouw van het schip. Ik wens hun toe, dat de „Dione” een profijtelijk schip zal mogen zijn, een schip, dat tot in lengte van dagen en ook onder de moeilijkste omstandigheden ter zee, zal voldoen aan hun hooggestelde verwachtingen.

Vervolgens wil ik mij gaarne richten tot de bouwers van het schip.

Dat zijn zij, die zóveel intellect, zóveel bekwaam vakmanschap, zóveel energie en zo'n langdurige tijd van harde arbeid en vlijt hebben aangewend om tot dit indrukwekkend resultaat te komen. Ik wens hun toe, dat, wanneer zij in de toekomst de verrichtingen van de „Dione” zullen volgen, zij vervuld zullen worden van een diepe voldoening over en een grote trots op dit, hun produkt.

Tot hun glorie, maar tevens tot die van de gehele Nederlandse scheepsbouw.

Tenslotte, en dan zeer zeker last but not least, zou ik mij, indien zulks nu reeds mogelijk ware, gaarne wenden tot de bemanningen, die eerlang op dit schip zullen monstren.

Ik wens hun toe, dat, wanneer zij straks onder elkaar zullen spreken over hun schip, de „Dione”, zij zullen gewagen van een goed, een fortuinlijk, maar vooral van een veilig schip, waarop het inderdaad behouden varen is.

Mijnheer Goedkoop,

Gaarne wil ik nog iets zeggen over de naam.

Het is van de Shell een alleraardigste en zeer zinvolle gedachte, haar schepen de naam van een schelp mee te willen geven.

En zo is ook „Dione” de naam van een schelp.

Maar het is meer!

Het is tevens de naam van een godin uit de Griekse mythologie. En dat verplaatst ons in gedachten naar de wereld van het oude Hellas.

Wanneer we daarin hadden geleefd en dit schip te water gelaten, zouden we de gunsten hebben afgesmeekt van drie goden, wier namen zo nauw verband houden met die van „Dione” zelve. Dat zou in de eerste plaats Zeus zijn geweest, die eenmaal onder zijn gemalinnen ook „Dione” telde.

Dit alleen al, zou, naar wij hopen en verwachten mogen, voldoende voor hem zijn geweest, om dit schip steeds in zijn hoge bescherming te willen nemen.

Vervolgens zouden wij Oceanos hebben aangeroepen, de God van de Zee en de vader van „Dione”.

Hij heerst over alles wat zich in en op de zee bevindt, van schelpen tot schepen.

Wij zouden tot hem hebben kunnen zeggen: „Oceanos, zie dit schip, dat de naam draagt van één uwer dochters en één uwer schelpen. Het is zojuist ingetreden in uw element. Wilt gij dan dat element bezweren en het opdracht geven, dit schip steeds veilig te voeren van kust tot kust”.

Als laatste zouden wij de gunsten hebben afgesmeekt van Aphrodite, de dochter van Dione en Zeus.

Zij is vanouds de beschermster der zeelieden en naar men zegt, geboren uit het schuim der zee en gezeten op een schelp.

Wellicht een „Dione” schelp!

Wij zouden haar willen vragen, om wanneer ooit, onverhoopt, onheil mocht dreigen, op te willen doemen uit het schuim voor de boeg en zich te willen ontfemen over het lot der bemanning.

Mr. Goedkoop,

Since I know that the 'Shell' is not entirely Dutch, but a world-wide and famous establishment, I would like, with your permission, to finish in English.

We are no longer living in the pre-Christian, Hellenic world, and therefore, we are not supposed to call for the favours of those ancient Gods.

What we, people of to-day, should do, I'll do now!

I ask God's blessing upon, the "Dione" and her crew-to — be, whenever and wherever she may sail the Seven Seas.

Thank you very much Mr. Goedkoop.

Na het applaus, waarmee haar toespraak ovationeel werd beloond, gaf de heer Goedkoop het woord aan onze Directeur, de heer D. Rodenburg, wiens rede wij hieronder laten volgen.

Mevrouw Metz, dames en heren,

Voor de tweede maal binnen een jaar zijn wij in deze zaal bijeen om de geslaagde tewaterlating te vieren van een tankschip voor de Nederlandse Shell-vloot. De vorige keer was het de „Diloma”, die deze werf bijna vijf maanden geleden verliet en inmiddels al weer enige reizen naar het Midden-Oosten en rond De Kaap achter de rug heeft.

Wij zijn bijzonder verheugd dat u, mevrouw Metz, die zo nauw betrokken bent bij de scheepvaart, de doop van de „Dione” hebt willen verrichten. Dit geeft voor ons iets vertrouwds aan deze tewaterlating. Wij hopen dat het directe contact dat u vandaag met uw schip hebt gelegd, nog lang zal blijven bestaan. Zoals u allen van de heer Goedkoop hebt gehoord, is het laatste Shell-woord op deze werf nog niet gesproken. U zag zoëven de kiellegging van een tankschip van 104.000 ton, de „Neverita”, het grootste schip dat tot nu toe voor de Shell op een Nederlandse werf werd gebouwd. Verder staan er nu drie tankschepen van 175.000 ton op het programma. Met de 45 schepen die sedert de eeuwwisseling hier voor de Shell zijn gebouwd, moge dit een onderstreping zijn van de goede relatie die sedert meer dan zestig jaar bestaat tussen de N.D.S.M. en de Koninklijke/Shell Groep.

De „Dione”, die ruim 65.000 ton zal worden, werd ruim drie jaar

Aangesteld als onderofficier



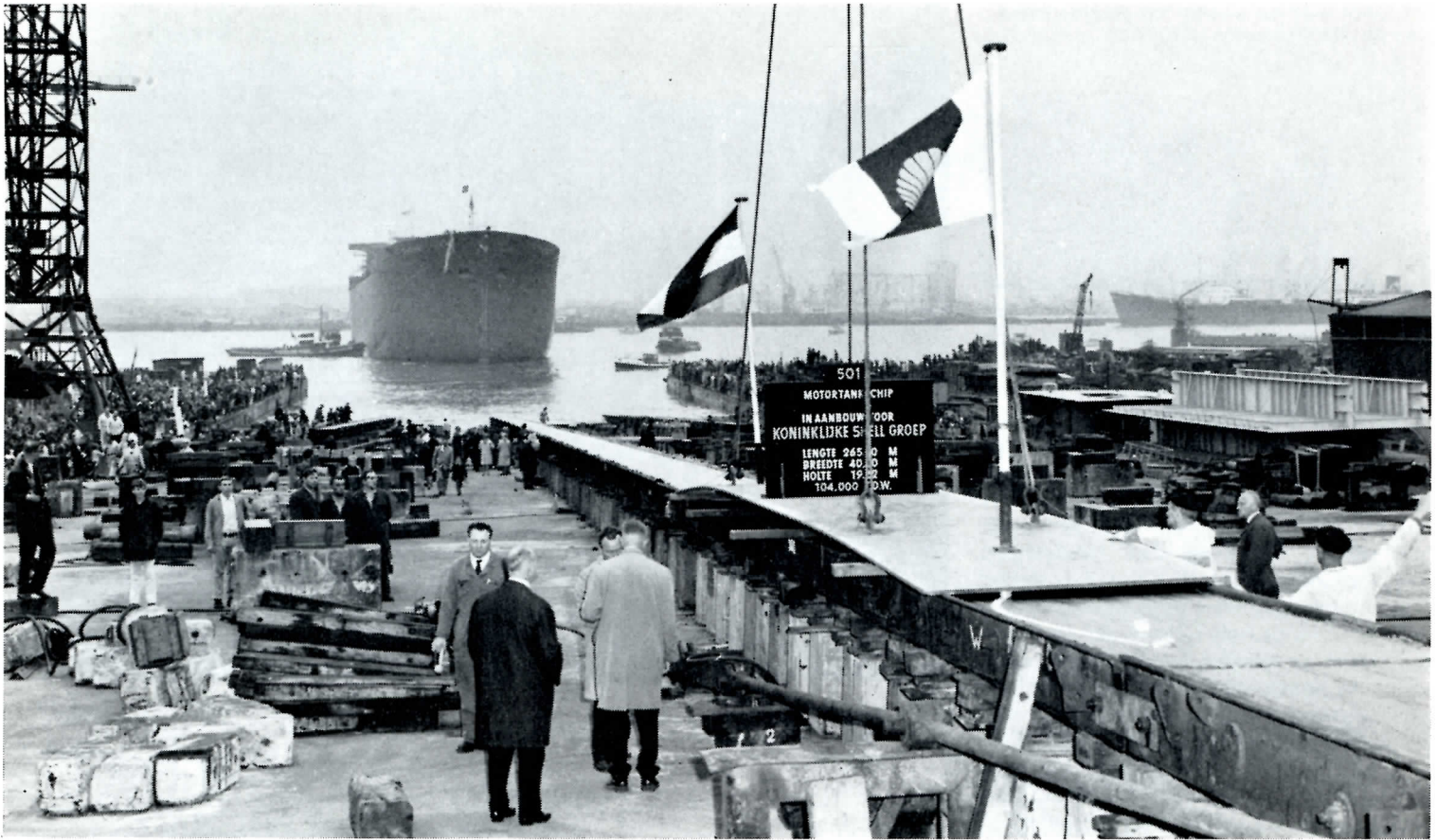
M. VAN DER VLAG
bootsman
per 9.8



J. A. SCHOLTENS
wachtassistent
per 26.8



D. D. GROEN
wachtassistent
per 2.9



Kiellegging van N.D.S.M./bouwnummer 501 (m.s. „Neverita”).

geleden besteld. Nagenoeg een zusterschip van de „Diloma”, zal zij evenwel worden voortbewogen door een Stork diesel-motor, een motor dus van Nederlandse makelij, die vanaf de brug kan worden bediend. Verdere automatisering, o.a. van ketels, hulpwerktuigen en daarbij behorende alarm-systemen zullen worden aangebracht. Ook dit schip zal worden voorzien van een airconditioned control room.

Met zoveel scheepvaart-autoriteiten hier aanwezig, durf ik nauwelijks de naam „Dolabella” te noemen, de Franse Shell-tanker, die, zoals in de kranten kon worden gelezen, door één man gevaren kan worden. Hoewel wij niet durven stellen dat het van de „Dione” naar een Nederlands equivalent van de „Dolabella” slechts één stap zou zijn, menen wij toch een tussenfase te hebben in de zojuist genoemde 104.000 tonner, de „Neverita”.

Dit schip zal zodanig worden uitgerust dat zij veilig met onbemande machinekamer zal kunnen varen. Onderhandelingen met de scheepvaart-autoriteiten om dit mogelijk te maken zijn reeds gaande en wij vertrouwen op een gunstig resultaat.

Om dit soort schepen te kunnen bevaren en te onderhouden, is een dringende aanpassing nodig van de opleiding en examen-eisen voor officieren en scheepsgezellen, zodat niet uitsluitend de reder voor deze aanvullende training en kennis behoeft te zorgen, doch deze in de leerprogramma's wordt opgenomen. Ook wettelijke bepalingen en voorschriften zullen frequenter en meer dan voorheen dienen te worden aangepast aan de zich snel wijzigende technische omstandigheden en evolutie.

Waar het de naamgeving van haar tankers betreft, is de Groep behoudend van aard en zo keert met de „Dione” een oude scheepsnaam terug. De vorige „Dione” was een tanker van ongeveer 800 ton, die in 1921 in Groningen werd gebouwd, onder Nederlandse vlag gevaren heeft en in 1935 werd verkocht.

„Dione” is, zoals mevrouw Metz zojuist heeft aangehaald, de naam van een godin uit de Griekse mythologie, maar ook van een schelp. Wij bedoelen de schelp. Immers, zoals u weet zijn alle tankschepen van de Koninklijke/Shell Groep naar schelpen vernoemd. Dit exemplaar komt voor in de tropische zeeën rond Midden-Amerika.

Het veronderstellen van enig verband met de Dyonne-vijfling is daarom uit de lucht gegrepen, hoewel het getal vijf om de een of andere reden wel op de „Dione” van toepassing is.

Niet alleen dat de naam uit vijf letters bestaat, maar ook wordt het schip onder nummer 500 hier gebouwd. Verder is het ook de vijfde Nederlandse Shell-tanker van de „D”-klasse die te water werd gelaten en wel op de vijfde werkdag van deze week om vijf uur.

U zult mij mogelijk van spitsvondigheid betichten indien ik u zeg, dat de kapitein die binnenkort het commando over dit schip zal voeren, 50 jaar is en ongetwijfeld vijf kinderen zal hebben.

Dat de afbouw van de „Dione” voorspoedig moge verlopen en onze wens voor een behouden vaart van het schip, zoals uitgesproken door u, mevrouw Metz, in vervulling moge gaan.

De plechtigheid werd van Groepszijde onder anderen bijgewoond door ir. L. E. J. Brouwer, President-Directeur van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, en mr. J. R. H. van Schaik, President-Directeur van Shell Nederland N.V.

Tijdens een diner, aangeboden door de Directie van de N.D.S.M., dat deze dag besloot en waaraan ook mr. G. van Hall, burgemeester van Amsterdam, en diens echtgenote aanzaten, ontving mevrouw Metz uit handen van ir. Brouwer een in plastic ingebed exemplaar van de schelp „Dione”.

De motor voor de „Dione” op de proefstand van de Storkfabrieken te Hengelo

Nieuws van de nieuwbouw



Een Nederlandse motor voor een Nederlandse Shell-tanker

Zoals u op pagina 5 van dit blad hebt kunnen lezen in de tekst van de toespraak die de heer Rodenburg ter gelegenheid van de tewaterlating van het m.s. „Dione” hield, zal dit schip worden voortgestuwd door een „Stork” motor, en wel van het type SW 9X85/170 B.

Deze Nederlandse motor, welke geheel in Hengelo gebouwd is, heeft in de maand augustus succesvol proefgedraaid voor de toekomstige eigenaars en tevens voor de overige instanties die bij een dergelijk gebeuren betrokken zijn.

Enige van de meest belangrijke gegevens van deze motor zijn:

cilinderdiameter: 850 mm;

slag: 1700 mm;

aantal cilinders: 9;

effectieve gemiddelde druk: 8,75 kg/cm²;

aantal omwentelingen: 112;

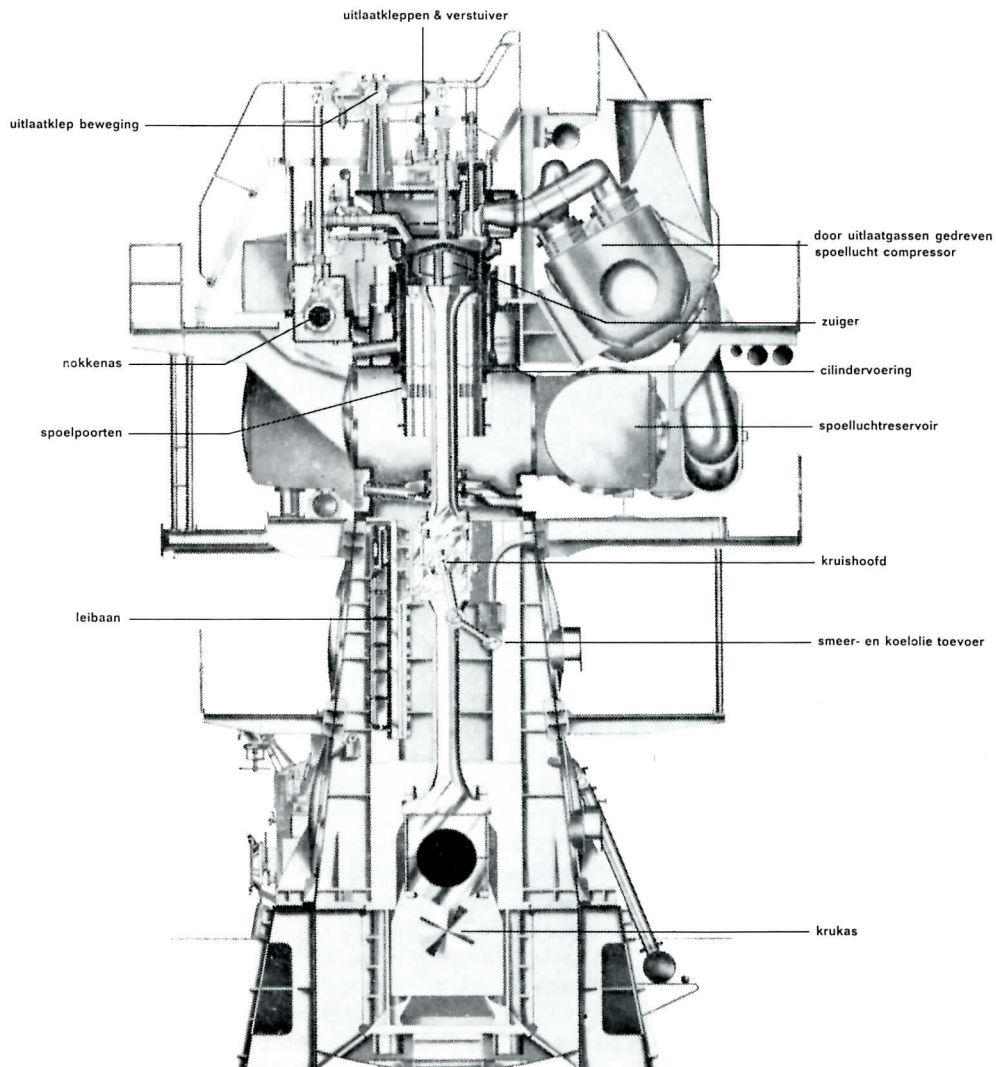
vermogen: 18.900 apk;

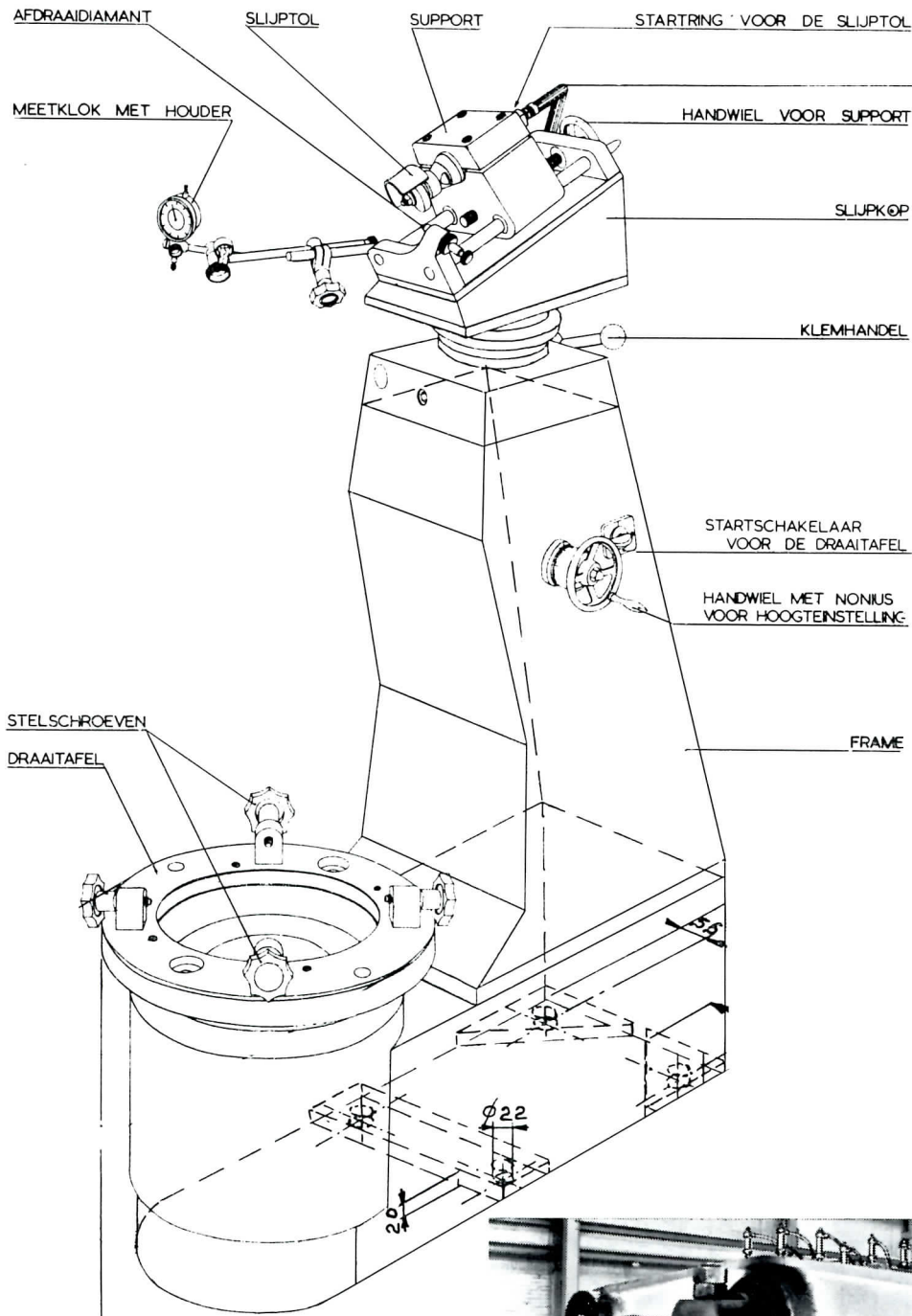
totaal gewicht: ± 715.000 kg.

Deze motor is, evenals op de overige nieuwbouw-motorschepen, behalve vanuit de controlekamer eveneens vanaf de brug bedienbaar. Dit geschiedt geheel pneumatisch en wel volgens een systeem dat door Stork in samenwerking met de firma Westinghouse werd ontwikkeld.

Op de brug zal zich hiertoe, naast de telegraaf, een handel bevinden waarmede

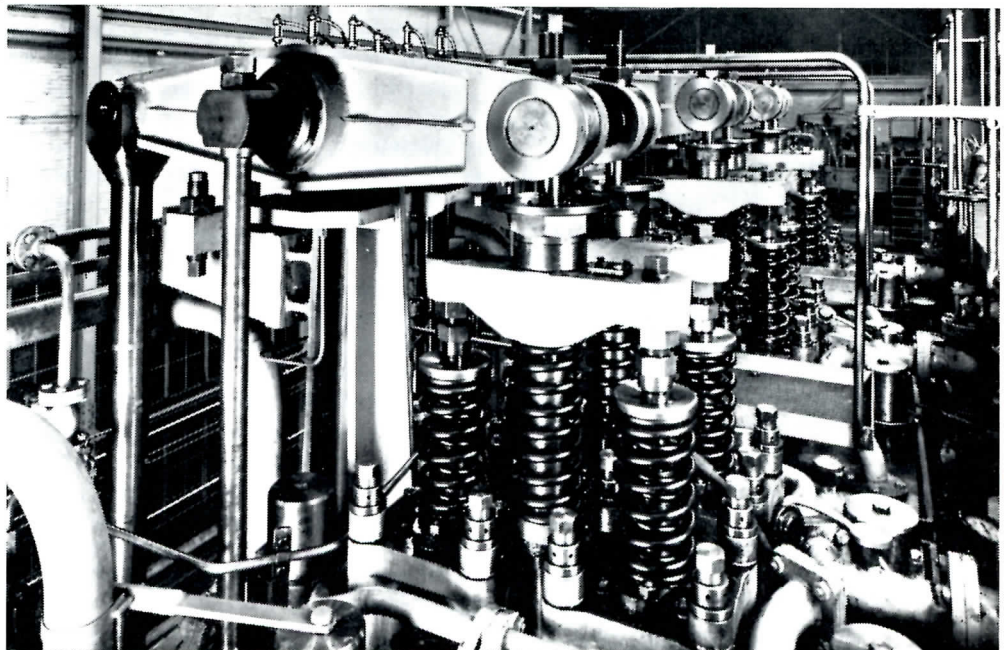
Dwarsdoorsnede van de hoofdmotor





De slijpmachine voor de uitlaatkleppen en zittingen

het manoeuvreren met de hoofdmotor zal kunnen plaatsvinden. De telegraaf wordt dan in de stand „brugbediening” geplaatst. Indien dit nodig mocht zijn kan te allen tijde het manoeuvreren door de machinekamer overgenomen worden. De „Stork” motor is verder voorzien van automatische smering van alle draaipunten welke zich op de cilinderkoppen bevinden. Het eventueel vervangen van de zuigerveren kan gebeuren zonder het cilinderdeksel hiertoe te demonteren. Een werkwijze die onze werktuigkundigen, die nog met de 4-tact Werkspoormotor gevaren hebben, wel bekend is. Voor het overhalen van de uitlaatkleppen en zittingen zal een speciaal daartoe ontwikkelde slijpmachine aan boord worden geplaatst. Voor het vastzetten van de meest belangrijke bout- en moerverbindingen in en op de motor zal van hydraulisch spangereedschap gebruik gemaakt kunnen worden. Naast deze beperkte opsomming van enige moderne werkwijzen welke bij deze motor gedurende het bedrijf toegepast kunnen worden, is deze motor ook constructief geheel „bij de tijd”. Wij hebben het vertrouwen dat de „Dione” met deze „Stork” motor een voorspoedige vaart tegemoet zal kunnen zien.



Een volledig gemonteerd cilinderdeksel met automatische smering op de hefboomen

De „Dolabella“

(vervolg)

Centrale ladingpost

Er zijn in totaal 12 ladingtanks:

- 4 middentanks die men d.m.v. schuifafsluiters met elkaar in verbinding kan brengen (waarbij de olie vrij stroomt);
- 4 paar zijtanks die zowel apart via een aparte leiding beladen en gelost kunnen worden bij verschillende producten als wanneer het een uniforme lading betreft, en die rechtstreeks via schuifafsluiters kunnen worden aangesloten op de corresponderende middentank.

Bovendien bevindt zich in de achter middentank een **slop-tank**, waardoor het lozen van olie in zee geheel en al vermeden wordt.

Er zijn twee turbineladingpompen elk met een vermogen van 4000 m³ per uur en twee stripperpompen met een capaciteit van elk 300 m³ per uur.

Er is een **afzonderlijke ballastleiding** naar:

- 2 zijtanks en
- 2 voor-dieptanks.

De totale capaciteit van de schone ballasttanks vormt ongeveer 17% van het draagvermogen van het schip; het ballasten en ontballasten van deze tanks geschiedt tegelijk met het laden en lossen. Ten slotte kan de lenspomp met een verwerkingscapaciteit van 30 m³ per uur, in de pompkamer aangesloten worden op de sloptank.

De tanks worden gasvrij gemaakt d.m.v. twee vaste ventilatoren, die elk 28.000 m³ lucht per uur rechtstreeks in de tanks persen.

De centrale ladingpost ligt aan de voorzijde van het kampanjedek, ongeveer boven de pompkamer en naast het dekkantoor waarmee deze in verbinding staat. Deze post omvat:

- de afstandsbedieningen van de pompen,
- de afstandsbedieningen van de afsluiters,
- het peilen op afstand van de tanks en maakt het mogelijk dat één man alle werkzaamheden voor het laden en lossen en het verpompen van lading uitvoert en tevens die voor het ballasten en ontballasten, zonder ook maar de kleinste manipulatie op het dek te behoeven verrichten.

De enige afsluiters zonder afstandsbediening zijn de „wal“-afsluiters die het leidingsysteem van het schip verbinden met de slangen op de wal en die, behalve in dringende gevallen, slechts éénmaal aan het begin en aan het eind van de werkzaamheden worden bediend. In de centrale post staan opgesteld:

a) **de controlelessenaar** met afstandsbe-

diening van de pompen en ventilatoren,

- b) het paneel voor de **afstandsbediening van de afsluiters van de pompkamer** (27 in totaal) met een overzichts- en opbrengstpaneel ter bediening van de leidingen van de pompkamer,
- c) het paneel voor de **afstandsbediening van de afsluiters van de tanks** (40 in totaal), eveneens voorzien van een overzichtspaneel voor het zetten van de tankleidingen,
- d) het paneel voor het peilen der tanks.

In deze post bevinden zich verder:

- de schalen aangevende diepgang voor, achter en midden,
- de slagzij-meter.

De **hydraulische apparatuur** voor de afstandsbediening voor lading-behandeling bevindt zich onder de centrale post en omvat:

- 1 motorpomp-aggregaat,
- 1 batterij pneumatische olie-accumulatoren,
- 1 hulpaggregaat.

Bovendien zijn alle afsluiters ter plaatse voorzien van noodbedieningsapparatuur. Ten slotte kan de telefoon in het aangrenzende dekkantoor rechtstreeks op het net aan de wal worden aangesloten.

Veiligheidsmaatregelen - brandbestrijding

Behalve op de reglementair voorgeschreven middelen, dient op de volgende bijzondere voorzieningen gewezen te worden die er alle op gericht zijn de veiligheid te vergroten en rampen sneller te ontdekken en te bestrijden.

a) **Op het gebied van de communicatie**

- een telefoon die iedere hut en de gemeenschappelijke verblijven zowel onderling als met de brug verbindt,
- een telefoon ter verbinding van de belangrijkste punten van de machinekamer met de centrale-machinebedieningspost,
- een oproepapparaat met luidsprekers die in alle gangen hoorbaar zijn, waardoor het personeel snel bijeengeroepen kan worden,
- draagbare radio-apparatuur voor de officieren, waardoor zij zich op ieder moment rechtsreeks op ieder willekeurig punt aan boord in verbinding kunnen stellen met de commandobrug.

b) **Optische afstandscontrole** van de machinekamer, het stookruim en de stuurmachine d.m.v. **6 televisiecamera's**, verbonden met het scherm van de controlelessenaar van de machinekamer.

Deze camera's bevinden zich op de volgende plaatsen:

- aan het onderste platform van de

schroefas-tunnel: een camera die horizontaal 360° kan draaien en verticaal over een hoek van ± 20° en waardoor men de achterste pakkingbus en de olieseperator kan zien,

- aan het onderste platform: een vaste camera, die de zoutwater- en lenspompen en de circulatieturbopomp in beeld brengt.

— aan het ketelplatform: een camera die horizontaal 360° en verticaal over een hoek van ± 90° kan draaien en waardoor men de voorzijde van de ketels en hulpapparatuur, de steamdrum en de turbo- en diesel-wisselstroomgenerator kan zien,

- aan het platform van de machinekamer: een vaste camera, waardoor men de manoeuvreerklappen, de stoomapparatuur en stoomverzamelaar kan zien,

— aan het platform van de machinekamer: een vaste camera, waardoor men de turbinevertragingssinrichting kan zien,

- bij de stuurmachine: een vaste camera, waardoor men de gehele ruimte en in het bijzonder de schroefaskokerafdichting kan zien.

c) **Brandopsporing**

Door brand ontstane rook of zelfs grote stoomwolven worden opgespoord door tenminste **38 elektronische Cerberus-Guinard** verklikkers, verspreid over de machinekamer, de stookplaats en de stuur-machinekamer. Al deze verklikkers zijn verbonden met het **centrale alarm-paneel**, dat opgesteld is in de machinebedieningsposten; het alarm wordt gegeven door een geluidssignaal en een lichtsein geeft de gevaarzone aan. Storingen op de lijnen of beschadiging van essentiële onderdelen worden automatisch gemeld.

d) **Het blussen met CO₂**

Een CO₂ blusinstallatie bevindt zich in de machinekamer, de stookplaats en de pompkamer.

De spuitapparatuur bevindt zich op de volgende plaatsen:

- het onderste platform van de machinekamer,
- het platform van de machinekamer,
- het platform van het ketelruim,
- het inwendige der ketels,
- het platform van de pompkamer.

De ruimte met CO₂-cilinders bevindt zich op het bovendeck vóór de kombuizen. Een commandopost met afsluiters van waaruit het bluswerk gedirigeerd kan worden bevindt zich daar dichtbij en komt uit op de dwarsgang die de bemanningsverblijven met elkaar verbindt; een tweede post voor de afstandsbediening van deze af-

sluiters is gelegen op de commandobrug, dicht bij het centrale foutopsporings-paneel.

e) **Schuimblussen**

Dit systeem is speciaal gericht op het blussen van brandende olie.

Twee schuimblustanks, elk van 8.000 liter, die opnieuw gevuld kunnen worden en een tank met schuimverwekkend middel van 900 liter, zijn geplaatst resp. aan de voorzijde onder de bak en op het achterschip aan de voorzijde van de kampanje op het hoofddek; deze voeden de hoofdleiding die langs het hele schip loopt, ongeveer in de lengte-as. Op deze hoofdleiding zijn aangesloten:

- 4 monitors met draibare kanonnen:
 - 1 op de bak, 1 voor op de tanks, 1 achter op deze ruimten en 1 voor op de kampanje,
- 5 brandslangen met straalpijpen op gelijke afstand van elkaar.

f) **De brandpomp**

wordt op afstand bediend vanaf de centrale post op de commandobrug; zij kan tegelijk met de Butterworthpomp gebruikt worden waardoor een druk van meer dan 10 kilo gegeven kan worden.

Het meren

Het meren is zodanig gepland dat beleggen en vastsjorren niet nodig is; tevens hoeft er in de havens geen controle uitgeoefend te worden, daar de trossen automatisch worden bijgesteld, ongeacht vloed en trim van het schip. Het dekbedieningspersoneel heeft tot taak het uitbrengen en inhieuwen van de sleep-trossen en de meertrossen.

De 8 winches, van het merk KOCKS, werken automatisch met spanningscontrole; over de ontkoppelbare trossen lopen 32 mm staaldraden van maximaal 350 m lengte:

- automatische spanning bij het hieuwen: 15 ton,
- automatische spanning bij het vieren: 18 ton,
- oprolsnelheid onder spanning: 15 meter per minuut,
- onbelaste oprolsnelheid: 45 meter per minuut.

Het gehele meren geschiedt uniform

d.m.v. 8 staaldraden die op dezelfde spanning zijn afgesteld. Een en ander is zodanig berekend, dat het schip in ballast bij een dwarswind van windkracht 7 en een dwarsstroming van 1 knoop automatisch aan de kade wordt vastgehouden. Als de windkracht sterker wordt, kunnen alle winches worden vastgezet d.m.v. een rem met een maximumvermogen van 30 ton, waardoor zelfs bij windkracht 11 het schip niet van de kade kan worden weggeslagen.

De lieren zijn als volgt over het schip verdeeld:

a) **Op het voorschip:**

- 3 lieren op de bak,
- 1 lier op het hoofddek, aan de achterzijde van de bak.

b) **Op het achterschip:**

- 3 lieren op de kampanje,
- 1 lier op het hoofddek, aan de voorzijde van de kampanje.

Alle staaldraden kunnen zowel aan bak als aan stuurboord door verstelbare verhaalklampen gehaald worden.

Er is bovendien gezorgd voor twee lichte trossen van drijvend polypropyleen die als eerste verbinding van het schip met de wal moeten dienen, indien de afstand tussen schip en kade te groot is om een staaldraad uit te brengen. Deze trossen zijn opgewonden op twee haspels waarvan de ene zich onder de bak en de andere zich onder de kampanje bevindt. Deze haspels worden via een lier afgevoerd en de installatie maakt het beleggen en vastsjorren overbodig. Deze trossen worden overigens alleen in uitzonderlijke gevallen gebruikt.

Deze methode van meren heeft het mogelijk gemaakt het aantal bolders, verhaalklampen en verschansing-kluisgaten te verminderen.

Mess-service

Bij het bepalen van de ligging van keuken en messrooms heeft men er zo goed mogelijk voor gezorgd dat er niet nutteloos heen en weer gelopen wordt. Verder is het materiaal zó gekozen dat langdurige en vervelende corveediensten vermeden worden. En tenslotte zijn er nu nog **slechts twee eetzaal**, die aan de keuken grenzen:

- aan stuurboord: de officiersmess, ook bestemd voor de Gezagvoerder en de Hoofden van Dienst (tafels voor vier personen),
- aan bakboord: één enkele mess voor de bemanning, bootslieden en de scheepsgezellen (tafels voor zes en vier personen).

In beide messrooms is een doorgeefluik naar de keuken, dat uitkomt op een afwaskeuken. Er kan zowel borden met het eten er al op als eten in schalen opgediend worden.

Er is slechts één centrale afwaskeuken met twee afwasmachines en stortkoker.

De keuken annex bakkerij is doeltreffend ingericht en zoveel mogelijk gemechaniseerd.

Op de commandobrug is een speciale eetzaal gereserveerd uitsluitend voor het ontvangen van bezoek in de havens; deze is door middel van een etenslift en een telefoon verbonden met de keuken.

De kombuis en de koelkamers liggen onder de keuken en zijn rechtstreeks daarmee verbonden d.m.v. een trap.

De proviand wordt ingeladen langs een loopkat die van de voorzijde van de kampanje via de buitengangen naar een luik loopt dat boven de kombuis opengaat. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de proviand in de Franse en Italiaanse havens en in Rotterdam door walpersoneel wordt ingeladen o.l.v. het messpersoneel, terwijl dit walpersoneel tevens kookt en de maaltijden voor de officieren serveert.

Onderhoud

A. Schilderwerk

Binnen wordt bijna niet meer geveerd wegens het algemeen gebruik van plastic bekledingsmateriaal en roestvrij staal. Zo heeft men ook meubilair, dat niet aan boord vernist hoeft te worden.

Voor de bovenbouw worden polyurethaan-erven gebruikt en het te beschermen oppervlak is aanzienlijk beperkt doordat het schip van het „all-aft“-type is.

De ballasttanks zijn geheel geveerd met Camrex of een gelijkwaardige verfsoort; de sloptank is met Epikote geveerd. De plafonds en bodems van de ladingtanks die zo nodig geballast kunnen worden, zijn met Epikote geveerd en deze tanks zijn kathodisch beschermd.

De buitenwanden van het schip worden op een speciale manier behandeld en mogen nooit aan boord overgeveerd worden.

De plastic sloepen maken elk verfwerk overbodig.

Alles is dus zo ontworpen dat het schilderwerk aan boord tot een minimum beperkt is; deze werkzaamheden moeten bij voorkeur worden uitgevoerd wanneer het schip buiten dienst is.

Tevens dient te worden opgemerkt, dat, met het oog op de bescherming van het materiaal en mede tengevolge van de aanwezigheid van air-conditioning over het hele schip, alle vensters van het frontschot en die van de gemeenschappelijke verblijven niet geopend kunnen worden.

B. Tanks

Gasvrij maken geschiedt d.m.v. twee krachtige ventilatoren bovenin de pompkamer, die rechtstreeks in verbinding staan met de tanks waarvan de afsluiters

Onze waljubilaris



F. A. VOOGT
DFT/5
1956 - 1.9 - 1966

vanaf de ladingpost op afstand bediend worden. Het is zelfs niet noodzakelijk, bij het gasvrij maken alle tankluiken te openen.

Het gebruik van Camrexverf voor de ballasttanks voorkomt vrijwel alle roestvorming en maakt dus ook reiniging van deze tanks overbodig. De tanks behoeven veel minder vaak gewassen en schoon-gemaakt te worden en het overbrengen van de resten naar de sloptank geschiedt vanaf de ladingpost.

C. Werkplaatsen en magazijnen

In de centrale machinebedieningspost op het achterschip bevindt zich een **laboratorium** met een werkplaats voor alles wat betrekking heeft op de radio-installatie en de elektronische uitrusting. Een klein elektronica-magazijn bevindt zich op het dek direct onder het laboratorium tussen de hut van de radio-officier en die van de elektronicus.

De technische werkplaats met alle mechanische werktuigmachines, bevindt zich op het bovendek, aan de voorzijde van de machinekamer; zij staat rechtstreeks in verbinding met het hoofdmagazijn voor verbruiksgoederen eraast. Ook de lift bevindt zich daar vlakbij.

In het technisch kantoor ($\pm 35 \text{ m}^2$) bevinden zich alle plattegronden, documenten en dossiers van het schip. Dit kantoor is efficiënt ingericht met een plattegrond-tafel, een tekentafel, een bureau, een boekenkast, Ronéokasten en een Flambo-opbergkast; vijf personen kunnen er rustig werken. Het ligt op de officiersbrug tussen de vertrekken van de beide hoofden van afdelingen. Op dezelfde brug is ook een **betaalkantoor** met een brandkast.

Voorgestelde organisatie van het werk

Uitgaande van de voorafgaande gegevens kwam het ons voor dat het geen zin meer had de bemanning, al naar de plaats waar gewerkt wordt, duidelijk in te delen in dek- en machinekamerpersoneel. In de **machinekamer zal geen wachtdienst verricht worden**, aangezien de gehele navigatie vanaf de centrale post op de commandobrug geregeld wordt.

Het lijkt ons logisch de bemanning die onder de algemene verantwoordelijkheid van de gezagvoerder valt, te splitsen in twee hoofdgroepen:

- de **Afdeling Navigatie-Exploitatie**, waar-toe de mess-service gerekend wordt,
- de **Technische Afdeling**.

Ten aanzien van deze splitsing van het personeel in twee afdelingen moet wel enige soepelheid betracht worden.

Opgemerkt dient te worden dat deze tanker regelmatig dienst zal doen op de lijn **Europa-Perzische Golf**.

A. De Gezagvoerder

De verantwoordelijkheid berust in laatste

instantie bij de Gezagvoerder. Deze is belast met het nemen van beslissingen, waarbij hij steunt op de adviezen van zijn twee Hoofden van Afdelingen. Hij moet alle mogelijkheden van zijn schip goed kennen en voortdurend beschikbaar zijn. Hij dient leiding te kunnen geven en in staat te zijn alle werkzaamheden van de onder zijn bevel staande bemanning te coördineren. In feite komt er geen verandering in zijn traditionele taak en verantwoordelijkheid, maar wel zouden wij wensen dat hij een betere globale kennis bezit van de uitrusting van zijn schip, met inbegrip van de voortstuwingsinrichting.

B. Het Hoofd van de Afdeling Navigatie-Exploitatie:

Deze is rechtstreeks verantwoordelijk voor:

1. De navigatie.
2. De commerciële exploitatie van het schip, d.w.z. alle handelingen die op de lading betrekking hebben.
3. De veiligheid.
4. De personeelsadministratie: de controle op het werk, het handhaven van de discipline aan boord.
5. Het mess-personeel en het beheer over de proviand.

Hij dient in het bezit te zijn van een aanstelling tot Kapitein op de grote vaart en de speciale 2-jarige cursus te Nantes gevolgd te hebben.

Hij verricht geen wachtdienst en heeft een 8-urige werkdag.

Bij het manoeuvreren in de havens en wanneer er onder moeilijke omstandigheden genavigeerd moet worden (b.v. bij mist, druk verkeer), dient hij zich op de brug te bevinden; hij kan de Gezagvoerder (Chef d'expédition) vervangen, indien blijkt dat gedurende lange tijd voorzichtige navigatie geboden is; in dat geval kunnen beiden elkaar aflossen om uit te rusten en zo oververmoeidheid te voorkomen, die zou kunnen leiden tot vermindering van hun reactievermogen.

Alle commerciële werkzaamheden, benevens die welke daarmee in verband staan (ballasten, ontgassen, gereedmaken van de tanks), staan onder zijn leiding.

Hij is verantwoordelijk voor de veiligheid, is belast met de ploegindelingen, het houden van de brand- en sloepenrol en bepaalt de wijze waarop bij een scheepsramp opgetreden moet worden.

Hij voert de centrale personeelsadministratie en houdt de door het reglement voorgeschreven werkroosters bij.

C. Het Hoofd van de Technische Afdeling:

Deze is rechtstreeks verantwoordelijk voor:

1. Het nalopen en de bediening van de voortstuwingsinrichting en de hulp-apparaat hiervan.



Wij bieden 2e stuurman R. van Westendorp, die op 24 september jl. 10 jaar bij onze Maatschappij in dienst was, onze verontschuldigen aan voor het feit dat hij abusievelijk was vermeld als 3e stuurman.

2. Het onderhoud van deze apparatuur en de gehele elektrische en elektronische uitrusting.
3. Het onderhoud van de pompen, ventilatoren, afsluiters en laad- en los-slangen.
4. Het dagelijks onderhoud van het schip en het materieel, zowel van de hulp-apparaat op het dek als van de koelinstallaties en het keukengerei, alsmede alle reinigingswerkzaamheden en al het verwerk.
5. Het beheer over de reserve-onderdelen en gebruiksgoederen.

Hij dient in het bezit te zijn van een aanstelling als Hoofdwerktuigkundige en de speciale 2-jarige cursus te Le Havre gevolgd te hebben.

Hij verricht geen wachtdienst en heeft een 8-urige werkdag.

Bij het manoeuvreren in de havens en wanneer er onder moeilijke omstandigheden genavigeerd moet worden dient hij zich op de centrale post op de brug te bevinden. Na een inwerkperiode moet hij in staat zijn de Gezagvoerder en het Hoofd van de Afdeling Navigatie tijdens lange perioden van voorzichtige navigatie af te lossen.

Alle preventieve onderhoudswerkzaamheden, reparaties en ingrepen die aan boord verricht moeten worden, geschieden onder zijn leiding.

Ieder gebrek en iedere schade aan welk apparaat ook moet aan hem gemeld worden.

In feite vormen deze drie officieren de leidinggevende staf op het schip. Gezamenlijk stellen zij de gedragslijn vast, bepalen zij welke procedure gevolgd moet worden ingeval zich een onregelmatigheid voordoet en stellen zij, naast het programma van preventief onderhoud, het veiligheidsreglement op. Hun nauwe samenwerking moet o.m. tot uiting komen door regelmatige werkbeprekingen.

(wordt vervolgd)



Na de aanbieding van de scheepsklokken; de heer P. de Josselin de Jong (tweede van rechts) temidden van v.l.n.r.: Bert Steinkamp, Guus Weitzel, Rieke van Epen, Roderick Huijsinga, Teddy Scholten en Godard Kal.

Het duizendste „Schip van de week”

Op 23 september jl. werd voor de duizendste maal door Radio Nederland Wereldomroep een groetenprogramma uitgezonden voor opvarenden van de Nederlandse koopvaardijvloot.

Aan dit jubileum werd wel op zeer bijzondere wijze luister bijgezet doordat H.K.H. Prinses Margriet in deze feestelijke uitzending Haar eerste radiotoespraak hield, waarin Zij zich richtte tot alle Nederlandse zeevarenden. De tekst van Haar toespraak treft u hiernaast aan.

In plaats van drie schepen van één rederij kwamen ditmaal drie rederijen, met elk één schip, aan de beurt en wel de oudste „klanten”: K.N.S.M. (m.s. „Jason”), K.P.M. (m.s. „Houtman”) en Shell Tankers N.V. (m.s. „Acila”). Ter viering van het heugelijke feit werden zowel alle opvarenden van de groeten-ontvangende schepen als de „groeten-brengers” door de Wereldomroep op een „oorlam” onthaald.

Alvorens op 22 september met de opname van het feestprogramma werd begonnen, kreeg de heer P. de Josselin de Jong het woord, in zijn hoedanigheid van voorzitter van de Commissie Externe Betrekkingen der Koninklijke Nederlandsche Reedersvereniging.

Hij vertolkte de gevoelens van waardering en erkentelijkheid van de zeevarenden en hun families alsook van de reders-gemeenschap voor de enthousiaste en prettige wijze waarop de staf van de koopvaardijafdeling van de Wereldomroep reeds gedurende zó vele jaren deze wekelijkse programma's tot stand brengt.

Als blijk van appreciatie bood hij de heren Godard Kal, Guus Weitzel, Bert Steinkamp, Roderick Huijsinga en de dames Teddy Scholten en Rieke van Epen ieder een glazenslaande scheepsklok aan.

Op 11 maart 1947 zond de Wereldomroep haar eerste koopvaardijprogramma de ether in. Het was bestemd voor de opvarenden van de „Pericles” van de K.N.S.M. In de daarop volgende week gingen de groeten naar opvarenden van ons m.s. „Gadila”. Het bleek een enorm succes te zijn en zo is het tot op de huidige dag gebleven.

Wij zouden dan ook willen besluiten met de woorden van de heer H. van Hoek, hoofdredacteur van het Dagblad Scheepvaart, tot de onze te maken, waar hij schrijft in de editie van 26 september: „Zonder aan de anderen iets te kort te doen willen wij hier alleen de naam noemen van Godard Kal, de man van het eerste uur van dit voor onze zeescheepvaart zo belangrijke programma. Al de jaren die er sindsdien zijn verstreken is hij er de stuwende kracht van geweest, en velen zullen reden hebben hem dankbaar te zijn voor het enthousiasme dat hij er steeds weer opnieuw voor weet op te brengen.”

Radiotoespraak van H.K.H. Prinses Margriet

Gedurende de Tweede Wereldoorlog was het de Nederlandse Koopvaardij, die met volharding en bekwaam zeemanschap een groot aandeel leverde in de geallieerde oorlogsvoering en daarmee in de bevrijding van ons land.

Hoe vaak en vooral hoe intens moeten de Nederlandse zeevarenden toen niet verlangd hebben naar een woord van thuis. De uitzendingen vanuit Londen van „De Brandaris” en „Radio Oranje” waren in die tijd het levende contact tussen de Nederlanders in de vrije wereld en in het bezette Vaderland.

Na de oorlog, toen alle krachten moesten worden gericht op het herstel van Nederland, werd vanzelfsprekend aangenomen dat de koopvaardij — die in het economisch bestel van ons land een belangrijke plaats inneemt — zich opnieuw zou inzetten voor de vervulling van haar taak in vredetijd, daarmee een aanzienlijk aandeel leverend in onze nationale welvaart.

Om de afstand tussen u en Nederland te overbruggen ontstonden de koopvaardij-programma's „Het Schip van de Week” en „Het Vlaggeschip”, uitgezonden door Radio Nederland Wereldomroep. Het moment, waarop u via de radio weer verbonden bent met Nederland, de stemmen hoort van uw familieleden en hen die u dierbaar zijn, is natuurlijk voor u het hoogtepunt. Maar van niet minder belang is het, dat juist door deze koopvaardijprogramma's in Nederland en in de wereld een beter begrip wordt gekweekt voor de bijzondere omstandigheden waaronder u leeft en werkt.

De scheepvaart is voor ons land een levensbelang — het varen voor u een levenstaak. Begrip en waardering van ons allen voor hetgeen door u wordt verricht en het vertrouwen van uw kant dat wij met u meeleven, zijn de meest hechte banden, die ons samenbinden.

ONZE VLOOTJUBILARISSEN



B. C. SMIT
hoofdwerktuigkundige
1936 - 24.10 - 1966



R. A. KATTENBURG
SCHÜLER
2e stuurman
1956 - 15.10 - 1966



G. J. B. HARTMAN
3e werktuigkundige
1956 - 23.10 - 1966



G. W. BOUMA
2e stuurman
1956 - 22.10 - 1966

Groeten van de „Kosmatella“-bemanning in „Alta Mar”

In de maandelijks uitzending van „Alta Mar” op 22 augustus jl. waren de Spaanse scheepsgezellen van de „Kosmatella” in de gelegenheid via de microfoon van Radio Nederland een groet te zenden aan hun familieleden.

De opname, die wederom onder de deskundige leiding stond van Don Eduardo Olona van de Spaanse afdeling van Radio Nederland, vond plaats op 10 augustus aan boord van de „Kosmatella” te Pernis.

In aanwezigheid van gezagvoerder Th. G. J. Roeten verzamelden de 17 deelnemers aan het programma zich rond de microfoon, en nadat men onder het genot van een glaasje bier in de juiste stemming was gekomen, werd een begin gemaakt met het opnemen van de groeten voorafgegaan door samenzang.

Applaus oogstte de spontane solozang van matroos Urano Riobo, door hem opgedragen aan zijn zootje van wiens geboorte hij juist daags tevoren bericht had ontvangen. Mevrouw en mijnheer Riobo werden bij monde van Don Eduardo Olona door allen gelukgewenst met deze heuglijke gebeurtenis.

Tenslotte een compliment aan het adres van handlanger José Chamorro, die enkele momenten van de opname op de gevoelige plaat vastlegde en door het beschikbaar stellen van zijn foto's een welkome bijdrage leverde aan ons blad.

Saludos de la tripulación del „Kosmatella” en „Alta Mar”

En la periferia de „Alta Mar” del 22 de agosto los tripulantes españoles del „Kosmatella” estuvieron en condiciones de enviar un saludo a sus familiares mediante el micrófono de la Radio Nederland.

Se realizó la grabación de los saludos otra vez bajo la dirección perita de Don Eduardo Olona de la sección española de la Radio Nederland el día 10 de agosto, encontrándose la embarcación atracada en Pernis.

En presencia del Capitán Th. G. J. Roeten los 17 participantes en el programa se reunieron alrededor del micrófono y después de que, saboreando una cerveza, el grupo se había puesto a tono, se dió comienzo a la grabación de los saludos que se precedían de una canción en común.

Un aplauso cosechó el solo espontáneo cantado por marinero Urano Riobo y dedicado a su hijito menor de cuyo nacimiento se enteró precisamente el día anterior. En nombre de todos Don Eduardo Olona les dió la enhorabuena a los Señores Riobo por este aumento de familia.

Al fin y al cabo un cumplimento a ayudante de engrasadores José Chamorro que captó unos momentos de la grabación en la placa y que ha puesto alguna cosa de su parte a nuestra revista Tussen Schip en Ka, poniendo a nuestra disposición las foto's hechas por él.



Don Eduardo Olona que le hace la interviú al bombero Antonio Gestido.



Don Urano Riobo que canta el solo.

Aanstellingen

per
1 oktober
1966



R. E. VAN DER MIESEN
tot gezagvoerder



P. M. OVERSCHIE
tot gezagvoerder



G. H. GERMING
tot hoofdwerktuigkundige



C. L. STOCKING KORZEN
tot hoofdwerktuigkundige



J. MOSTERT
tot hoofdwerktuigkundige



De pie de la izquierda a la derecha: Don Eduardo Olona, capitán Th. G. J. Roeten, contra-maestre José Rua, pañolero Indalecio Parada, los marineros Urano Riobo, José Rodríguez, Julian Perez y Albino Gonzalez, grumete Faustino Bargiela, bombero Antonio Gestido y fogonero/engrasador José Manuel Dominguez. Sentado de la izquierda a la derecha: camarero Pedro José Rodríguez, fogonero/engrasador Manuel Garcia, camarero Manuel Pardellas, fogonero/engrasador Cándido Ballesteros y camarero Francisco Collarte.

Tennisonthoening Ontspannings Vereniging Shell Tankers N.V.— Rotterdamse Ontspannings Vereniging „Shell”

Nadat vorig jaar een dergelijke onthoening wegens slechte weersomstandigheden geen doorgang kon vinden, trad zaterdagmiddag 10 september jl. bij stralend weer op de tennisbanen van het Shell sportpark „De Vijf Sluizen” een tennisploeg van het kantoor van Shell Tankers N.V. aan tegen een tennisploeg van de R.O.V.S. De O.V.S.T. werd in deze onthoening vertegenwoordigd door niemand minder dan de volgende dames: mevrouw Mabelis, mevrouw Snel, mejuffrouw Poort, mejuffrouw Poot en mejuffrouw Mulder. De laatste twee dames zullen velen van de officieren op de vloot ongetwijfeld bekend zijn. Het mannelijk deel werd vertegenwoordigd door de heren: Mabelis, Ten Bruggencate, Mulder, Holthrop, Spetter, Aschmoneit en G. W. Bakker.

Al spoedig na de aanvang van de eerste partijen werd het duidelijk dat de partijen goed tegen elkaar opwogen en dat alle deelnemers een echt sportief genoegen uit deze onthoening zouden kunnen putten. En dat is ook bewaarheid geworden. Het zou te ver voeren om elke partij apart te verslaan (kan ook niet, want de uitslagenlijst is tijdens de borrel spoorloos verdwenen)

doch het gehele wedstrijdrepertoire, dat uitsluitend uit damesdubbels, gemengd dubbels en herendubbels was samengesteld, werd wel met zeer veel animo afgewerkt. In praktisch elke partij heeft het niet aan spanning ontbroken, om elke punt werd gezwogen en gesjouwd en de ah's en oh's en kreten van misnoegen over gemiste ballen waren niet van de lucht. Het wedstrijdprogramma werd door meerdere drie sets en long sets partijen lekker in de war gestuurd, doch daaruit spreekt wel duidelijk hoe iedereen zich voor de eer van zijn club heeft ingezet. En toen omstreeks half zeven de kruitdamp optrok, rackets met gevoelens van afkeer werden verkocht, de schemering inzette, de fles en glazen op tafel stonden en beide ploegen zich daaromheen hadden geschaard, bleek de O.V.S.T. met 10 gewonnen tegen 17 verloren sets het onderspit gedolven te hebben. Iedereen was het er over eens dat de onthoening zeer geslaagd was en de hoop werd uitgesproken dat ook het volgend jaar weer een dergelijke onthoening zou kunnen worden georganiseerd.

Zij dit korte verslag dan gesloten met een woord van dank aan de voorzitter van de tennisafdeling van de R.O.V.S., de heer Freeman, voor de bereidwilligheid om tegen ons te spelen en de verleende gastvrijheid, alsmede een woord van waardering voor hetgeen mejuffrouw Poort voor de organisatie van deze onthoening heeft gedaan.

Vergissingen

Men kan het niemand — behalve de specialist — euvel duiden, wanneer hij een vreemde taal niet volledig beheerst, doch het wekt wel enige verwondering wanneer men bij vertalingen tot uitspraken komt die een omwenteling in de scheepvaartwereld ten gevolge zouden kunnen hebben.

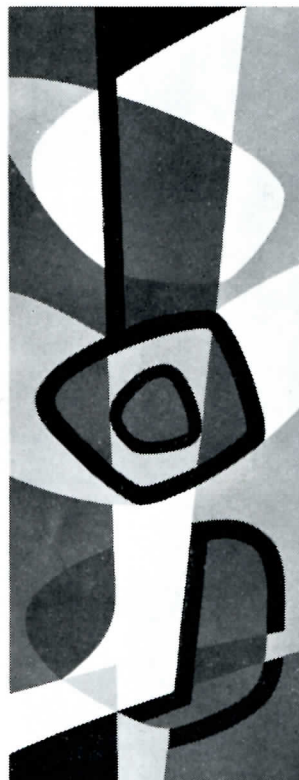
Zo lazen wij in een in 't Engels gesteld rapportje, „celebrated” the lifeboats into the water. Op zichzelf geen reden om feest te vieren, maar kennelijk is op het betrokken schip het vieren van de boten te water reeds genoeg aanleiding om er een dronk aan te wijden.

Ofschoon huisdieren aan boord niet zijn toegestaan, verried een andere nauticus de overtreding van dit verbod, door te melden dat hij „disconnected the snakes”. Waarom hij nu juist slangen als huis- (of beter scheeps)dieren had gekozen, zal wel eeuwig duister blijven.

Toch wordt met deze regels niet bedoeld, dat dergelijke, laten we zeggen, vergissingen uitsluitend bij zeevarenden voorkomen; integendeel, een erkend vertaler op een der Nederlandse Shellkantoren, die voor onze Maatschappij een scheepsbestek uit het Frans in het Nederlands omzette, kwam o.a. te vallen over het woord „plage”, d.w.z. voorplecht. Indachtig het zwembad dat op onze moderne tankers is aangebracht, had hij het over het „strand” op het schip, welk woord inderdaad in 't Frans ook „plage” is. Het behoeft nauwelijks betoog dat de vertaling van het bestek, nog afgezien van de vele andere „lachertjes” erin, aanleiding gaf tot vele speculaties omtrent wie toch wel het strand van het betrokken schip zouden gaan bevolken.

Overigens behoeven wij het niet altijd bij vertalingen te zoeken; ook in onze moedertaal schrijven wij nogal eens vreemde dingen, zoals: „... de huidige verblijfplaats van de prothese is ons onbekend. Zodra de aanmelding evenwel ontvangen is, zullen wij voor transport zorgdragen”. Bij zo'n zin zou zelfs de betrokken zeeman, die zijn gebit verloren had, nog grijnzen, al zal zijn stemming meer zijn om te knarsetanden (mits hij dat nog kan), als hij aan de kosten van een nieuw gebit denkt.

WOUW



ARTI ET PECTINI 1967

al iets klaar?

De werkstukken van de personeelsleden of gepensioneerden van onze Maatschappij dienen te worden ingeleverd bij sectie DFP/2 van ons kantoor op **donderdag 1 of vrijdag 2 december a.s.**

Gastvrijheid gevraagd

Een wereldomvattend probleem neemt in de publieke belangstelling een steeds ruimere plaats in. Het betreft de hulp aan ontwikkelingslanden. Vele landen leveren hun bijdrage aan deze hulp, ook Nederland. Het is voor deze ontwikkelingslanden van veel belang dat zij zo spoedig mogelijk de beschikking krijgen over eigen deskundigen, die de opbouw van hun land zelf ter hand kunnen nemen. Daartoe geeft Nederland ruim 4.000 jonge mensen uit die ontwikkelingslanden de gelegenheid in ons land een academische opleiding of cursus te volgen.

Menigeen vraagt zich echter af of men ook als enkeling, in de persoonlijke sfeer, een steentje kan bijdragen aan de ontwikkelingshulp. Die mogelijkheid is er. Via het bieden van gastvrijheid aan deze buitenlandse studenten in Nederland kunnen gezinnen een waardevolle bijdrage leveren.

Een week-end...

De Stichting Kompas heeft zich het lot van deze buitenlandse studenten aangetrokken. Zij tracht deze mensen in goede gezinnen onder te brengen. Zij, die niet in staat zijn iemand in huis te nemen, kunnen toch op effectieve wijze hun medewerking verlenen door een student één of twee weekends in de maand uit te nodigen.

Of een gezellige avond

Zelfs een gezellige avond aan huis, een maaltijd, of een andere vriendendienst, zijn belangrijk, want zij getuigen van belangstelling voor de gast uit een ver land.

Doet u mee met het bieden van gastvrijheid? Dan kunt u zich opgeven bij de Stichting Kompas, Amsterdam, telefoon 020-230445. Correspondentie-adres: Keizersgracht 484, Amsterdam, telefoon na 18.00 uur: 020-243670.

In dienst getreden vlootpersoneel



J. DE JONG
4e stm.
per 17.8



W. K. G. DE WAARD
4e stm.
per 22.8



H. W. A. VERSLUYS
II.stm.
per 17.8



M. G. VERBEEK
II.stm.
per 20.8



X H. SIEDERS
II.stm.
per 20.8



X F. B. SCHRÖDER
II.stm.
per 22.8



P. R. LAMMERS
II.stm.
per 24.8



C. MADURO
II.stm.
per 1.9



L. O. STATIE
II.stm.
per 1.9



M. R. VAN ASSUM
II.stm.
per 1.9



X W. J. H. v. DIPTEN
II.stm.
per 5.9



A. B. van den ENDE
II.stm.
per 5.9



J. F. VERNOOIJ
5e wtk.
per 17.8



F. R. LAGERVELD
5e wtk.
per 19.8



C. A. VAN ESVELD
5e wtk.
per 1.9



X G. J. A. DE RUITER
II.wtk.
per 18.8



A. P. GROOTENBOER
II.wtk.
per 20.8



X H. WESSELMAN
II.wtk.
per 20.8



A. TIGGES
II.wtk.
per 22.8



R. DIJKSTRA
II.wtk.
per 22.8



J. VAN 'T LEVEN
II.wtk.
per 22.8



D. W. DE BOER
II.wtk.
per 23.8



N. HEERTJES
II.wtk.
per 27.8



R. F. M. TEN HOONTE
II.wtk.
per 28.8



J. TH. CLEMENTS
II.wtk.
per 29.8



A. MENSONIDES
II.wtk.
per 29.8



W. A. SMALLEGANGE
II.wtk.
per 1.9



R. F. SCHIPPERS
II.wtk.
per 1.9



J. B. H. DE GLOPPER
II.wtk.
per 1.9



E. S. PETRUSMA
II.wtk.
per 1.9



P. A. POST
II.wtk.
per 5.9



L. F. KRUYT
II.wtk.
per 12.9



I. A. VAN GRONINGEN
II.wtk.
per 12.9



J. HAASJES
II.wtk.
per 12.9



M. R. DAAL
II.wtk.
per 12.9



E. POST
II.wtk.
per 12.9

Vlootpersoneel/personalia

(in de periode 16.8 t/m 15.9.1966)

GEHUWD:

- 16.8: K. G. J. Schefferlie, handlanger, met mej. I. S. Slotema;
16.8: H. M. v. d. Steen, bediende, met mej. W. C. van Bijnen;
18.8: D. van Dijk, 4e stm., met mej. G. M. Dauve;
22.8: J. den Hartog, stoker/olieman, met mej. J. Buurman;
24.8: J. Th. IJskes, 5e wtk., met mej. J. H. van der Dussen;
26.8: J. Th. van Schaik, 4e wtk., met mej. A. M. Houtkamp;
26.8: R. Gesterkamp, II.wtk. met mej. T. van de Pol;
30.8: A. Bakelaar, 4e wtk., met mej. T. Augustinus;
30.8: R. J. de Wit, 4e stm., met mej. L. M. H. Salie;
2.9: W. Gerritsen, wachtassistent, met mej. A. Vos.

GEBOREN:

- 9.8: Karen Esmeralda, dochter van P. J. Hoekstra, 1e stm., en mevr. H. Hoekstra-Smit;
14.8: Peter, zoon van J. V. Kruit, 2e stm., en mevr. V. Kruit-van Diem;
14.8: Ingrid Anna, dochter van K. de Jong, 4e wtk., en mevr. A. de Jong-van der Heide;
17.8: Jacobus Cornelis Pieter, zoon van P. M. de Graaf, 2e stm., en mevr. M. C. J. de Graaf-de Gruij;
19.8: Marcel André, zoon van J. de Jager Jr., 3e stm., en mevr. C. de Jager-van den Arend;
20.8: Rutger Johannes Mattheus, zoon van J. M. Huygens, 3e stm., en mevr. J. A. Huygens-de Feyter;
23.8: Marcella Marina, dochter van C. J. Clarisse, 3e stm., en mevr. G. H. Clarisse-González Miranda;
23.8: Jelly, dochter van F. Bakker, 4e wtk., en mevr. J. Bakker-Flapper;
29.8: Tine Riemalda, dochter van J. van Bon, hfd.wtk. en mevr. D. van Bon-Faber;
30.8: Sandra Marieke, dochter van E. Hoogvorst, 3e wtk. en mevr. M. A. Th. Hoogvorst-Vennik;
3.9: Alexandra Marianne, dochter van G. L. A. Martens, 3e stm., en mevr. T. Martens-Smit;
5.9: Rudolf, zoon van M. J. Parent, 5e wtk., en mevr. Ch. C. Parent-Sohier;
9.9: Mariska, dochter van W. Schok, 4e wtk., en mevr. M. C. G. Schok-Koster.

MET VERLOF:

- gezagv.: C. Vriend, G. Hoving, C. Cupido, H. A. H. Hylkema, F. Fekkes, W. de Beer;
1e stl.: P. Cammel, A. Visser, H. G. Willemsen, A. J. Schumm, M. G. C. Geerarts, H. A. de Visser, J. W. M. Vollebregt;
2e stl.: R. A. M. van Hooijdonk, H. N. A. Snel, C. Haas, D. M. Mos, H. Verbaas, W. S. van der Ham, F. A. Visser, A. J. de Ronde;
3e stl.: C. L. Heyboer, J. Drogt, D. C. Vermeulen, J. Mieras, S. B. M. Breukel, G. J. Olieman;
4e stl.: W. J. Stoker, J. B. H. Lutmers, M. van den Belt, R. P. Jager, G. J. Scholtens, T. G. P. Appel, A. G. Kroon;
II.stm.: J. Wassenaar, P. J. Muntjewerf, H. Slot, W. A. Mostert, W. C. Moll, J. Zwart, J. van der Klooster, D. C. Tazelaar, R. P. A. Huizinga, G. W. J. Jacobs, C. M. Wagemaker, W. R. J. Saeijs;
hfd.wtk.: A. W. Brakel, B. C. Smit, W. Balvers, J. J. Binkhorst;
2e wtk.: C. H. J. van Dijk, R. Praasterink, E. Jousma, L. Buitenkant;
3e wtk.: J. P. Hendrikse, J. I. Brangert, L. W. Jorissen, E. Hoogvorst;
4e wtk.: W. K. van Bezooijen, F. F. M. Scheren;
5e wtk.: J. W. van Putten, J. H. Nijhuis, M. H. Criellaard;
II.wtk.: J. M. Brinks, C. G. van der Zwet, R. Gesterkamp, J. M. J. Hamers, P. A. N. J. de Hullu, M. Schmidt, B. R. Verhoog, D. F. L. van Velzen, K. Koch, E. P. Walop, J. A. Maassen, J. Klemann, D. Westdorp, J. L. de Bondt, P. H. Dassen, A. J. Breeuwsma, B. R. A. Jansen, P. C. M. Verbeek, R. H. de Haan, J. A. Willems, J. C. N. Brakeboer, J. M. van de Wal;
bootslieden: Ph. de Vries, P. Sloover;
1e pomplieden/bankwerker: J. J. v. d. Kley, A. F. L. van Vrijaldenhoven;
2e pomplieden/bankwerker: L. de Cock, H. P. J. van der Lenden;
voorman/donkeyman: M. Adeson;
chef hofmeester: A. A. Turkenburg;
chef koks: E. T. P. van Boles, J. A. Franken.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Abida:** 2e wtk. H. H. Apfel, II.wtk. A. Vis;
m.s. Acila: 4e wtk. J. Kruijsse, bootsman M. v. d. Vlag, 1e pompman/bankwerker A. J. Tinkhof, 2e pompman/bankwerker J. A. F. v. d. Knaap,

- bankwerker G. H. M. Sauren, hoofd kombuis P. v. d. Veur, scheepskok H. J. Lieshout;
m.s. Actaea: II.stm. C. Maduro;
m.s. Acteon: 1e stm. F. Minkels, II.stm. M. R. van Assum, 4e wtk. A. K. van 't Blik, 5e wtk. C. A. van Esveld, II.wtk. E. S. Petrusma, radio-officier T. W. A. van der Louw, wachtassistent W. Feith;
s.s. Arca: 1e stm. P. J. Hoekstra, 2e stm. F. W. van Oerle, 4e stm. W. K. G. de Waard, II.wtk. W. J. Lievaart;
s.s. Atys: II.stm. K. G. Verbeek, 2e wtk. A. de Coninck, 4e wtk. J. Smid, II.wtk. R. Dijkstra, II.wtk. J. van 't Leven, radio-officier J. W. van der Velden, bootsman W. van Dongen, 1e pompman/bankwerker A. G. Freeth, 2e pompman/bankwerker C. Luykenaar, wachtassistent J. A. Scholtens, hoofd kombuis H. J. Nuis;
m.s. Camitia: gezagv. H. J. Roncken, 2e stm. W. Drost, 4e stm. J. Priester, 3e wtk. P. K. Polman, 5e wtk. A. van Rijswijk, 5e wtk. F. J. van der Vorm, II.wtk. M. R. Daal, II.wtk. P. A. Post;
m.s. Cinulia: 4e stm. F. Kuyt, radio-officier A. W. de Been;
m.s. Crania: 1e stm. R. J. Wyrdeeman;
m.s. Diadema: 2e stm. C. P. Schoenmakers, II.stm. M. Groothuis, hfd.wtk. J. E. Weidema, II.wtk. D. de Bruyne, II.wtk. L. P. A. Hermans;
m.s. Diloma: 1e stm. J. van Beele, 4e stm. D. J. van Dijk, wnd. 3e wtk. F. Bakker;
m.s. Dosina: 1e stm. A. Post, 5e wtk. J. J. Bakker, 5e wtk. R. G. M. Kauffeld, 5e wtk. E. E. Kreune;
s.s. Kabylia: 1e stm. P. G. C. M. Passieux, 4e stm. H. L. W. Koning, II.stm. A. P. Wijte, hfd.wtk. J. van Duuren, 3e wtk. H. G. van Jaarsveld, II.wtk. J. Boon;
s.s. Kalydon: 5e wtk. A. E. M. Hermans, II.wtk. A. G. M. van de Pijpekamp;
s.s. Kara: 3e stm. J. de Jager Jr., II.stm. H. W. A. Versluys, II.wtk. J. A. Kamberg, II.wtk. A. Leschot;
s.s. Kenia: 2e stm. T. van Heuveln, 3e stm. C. J. Clarisse, 4e stm. W. F. de Haan, II.stm. J. F. Casimiri, wnd. 4e wtk. J. C. Wichmann, 5e wtk. A. A. J. Cornelissen, II.wtk. A. Mensonides, II.wtk. J. T. Clements, radio-officier E. A. A. Hooiveld;
s.s. Khasiella: II.stm. L. O. Statie;
s.s. Kopionella: 1e stm. E. H. Brameijer, 3e wtk. F. Fresow, II.wtk. G. J. A. de Ruiters;
s.s. Koratia: II.stm. P. R. Lammers, hfd.wtk. E. Rouw, 3e wtk. J. Slot, II.wtk. R. F. M. ten Hoonte;
s.s. Korenia: 1e stm. J. W. Sterringa;
s.s. Kosicia: wnd. 2e wtk. F. de Roos, 5e wtk. J. F. Vernooy, 5e wtk. T. P. M. Westhuis;
s.s. Kossmatella: 4e wtk. J. D. Slink, 5e wtk. P. D. van der Bilt, II.wtk. H. Wesselman, radio-officier C. P. Verschoor;
s.s. Kryptos: 1e stm. H. A. Schelvis, 3e stm. A. Th. van Es;
s.s. Kylis: wnd. 1e stm. W. O. Kooi, 5e wtk. F. R. Lagerveld, II.wtk. A. P. Grooteboer;
s.s. Ondina: gezagv. J. Ruyg, 2e stm. P. M. de Graaf, 4e stm. J. de Jong, hfd.wtk. C. de Gast, II.wtk. A. Tigges;
s.s. Onoba: 1e stm. J. M. Hillen, II.wtk. F. R. Schippers;
s.s. Philidora: 2e stm. W. Kalkman, 4e stm. J. K. Bartelds, II.stm. F. B. Schröder, hfd.wtk. P. van der Hout, 3e wtk. W. G. van der Velden, 5e wtk. J. C. Ganzinga, II.wtk. D. W. de Boer, II.wtk. N. Heertjes;
s.s. Philippia: II.stm. H. J. de Vries, II.wtk. P. Kooijman;
s.s. Videna: wnd. 2e wtk. N. J. Doorn;
s.s. Vivipara: gezagv. P. C. Hoek, 1e stm. H. Barth, wnd. 3e wtk. J. C. van Weele, 5e wtk. E. A. Smith;
s.s. Zafra: 3e stm. J. H. L. van Veghel, II.stm. A. B. van den Ende, 5e wtk. J. C. Stenekes, II.wtk. J. B. H. de Gloppe, II.wtk. W. A. Smallegange;
s.s. Zaria: gezagv. J. Griik, 2e stm. A. J. Bloem, 3e stm. J. L. Pelle, 4e stm. G. van der Oord, II.stm. S. Bos, hfd.wtk. P. D. J. H. Slegtenhorst, 5e wtk. H. Ruitenbeek, II.wtk. P. van Dijk, II.wtk. S. Hoekstra.

DE DIENST VERLATEN:

- 4e stm.: C. J. Koster;
3e wtk.: A. J. Stap;
4e wtk.: P. Brouwer;
5e wtk.: C. Houwer, M. H. Criellaard, E. S. Venema;
bootsman: C. de Jong;
1e pompman/bankwerker: C. C. Karels.

OVER IN DIENST VAN THE SHELL COMPANY OF QATAR LTD.:

- 1e stm.: J. J. Osinga.

„Nieuwe oogst”

Ook dit jaar hebben wederom vele scholieren de schoolbanken verlaten, nadat zij hun studie met succes zagen bekrond.

Enige van hen zijn de gelederen van onze Maatschappij komen versterken.

Tijdens een Introductie-bijeenkomst voor „de nieuwaange-monsterden” werd een tipje van de Maatschappij-sluier opgelicht

en speciaal de aandacht gevestigd op het „Navigare necesse est...”. Bovendien werden de Maatschappij-regels nader toegelicht en papieren van velerlei aard verstrekt, waarna van het „vragen staat vrij” een gretig gebruik werd gemaakt.

Wij wensen deze „zeuntjes” een voorspoedige en behoudende vaart bij Shell Tankers N.V.



Geflankeerd door de heren J. Blaauwkamer - chef DFP/3 (links) en J. van der Linden - DFP/3 (rechts), v.l.n.r.:

mej. A. M. J. Swierstra - DFF/5
 mej. A. Ros - DFF/3
 mej. J. van Veghel - DFF/5
 mej. J. H. de Vries - DFF/5

mej. O. M. van Rosmalen
 mej. M. J. Peiman
 mej. M. C. Verhaar
 mej. M. P. Bötger
 mej. A. M. van Hengel
 mej. Y. Zuidweg
 G. L. Timmermans
 mej. E. A. van Dulleman

- DFF/5 mej. M. H. Schilperoord
 - DFF/1 mej. P. C. Slof
 - DFF/5 mej. G. J. Bötger
 - DFF/5 mej. A. Bos
 - DFF/3 mej. J. M. Engler
 - DFF/6 mej. J. W. Roggeveen
 - DFF/1 mej. I. Schutte
 - DFF/3 mej. C. Waverijn

- DFF/5
 - DFF/5
 - DFF/5
 - DFF/3
 - DFF/5
 - DFF/5
 - DFF/5
 - DFF/5

OVER IN PERM. DIENST SHELL BP. NIGERIA:
 3e wtk: H. van Klaveren.

IN MILITAIRE DIENST:
 3e stm.: L. Davelaar.

BEHAALDE DIPLOMA'S:
 C: 2e wtk. J. Meenderink;
 A/Bth: 5e wtk. G. J. van Eijk, 5e wtk. N. H. J. M. Lodde;
 A: 5e wtk. H. G. W. Meijer.

Mutaties walpersoneel

(in de periode 16.8 t/m 15.9.1966)

UIT DIENST:

1.9: R. Hagen - sectie DFP/4 (naar K.S.E.P.L. te Rijswijk);
 1.9: mej. K. Hazeu - sectie DFF/5.

OVERGEPLAATST:

1.9: mej. M. C. J. Kelder van sectie DFF/1 naar sectie DFF/2.

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

zesde jaargang no. 2 — oktober 1966

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

Administratie:
 Mej. J. F. Schilt

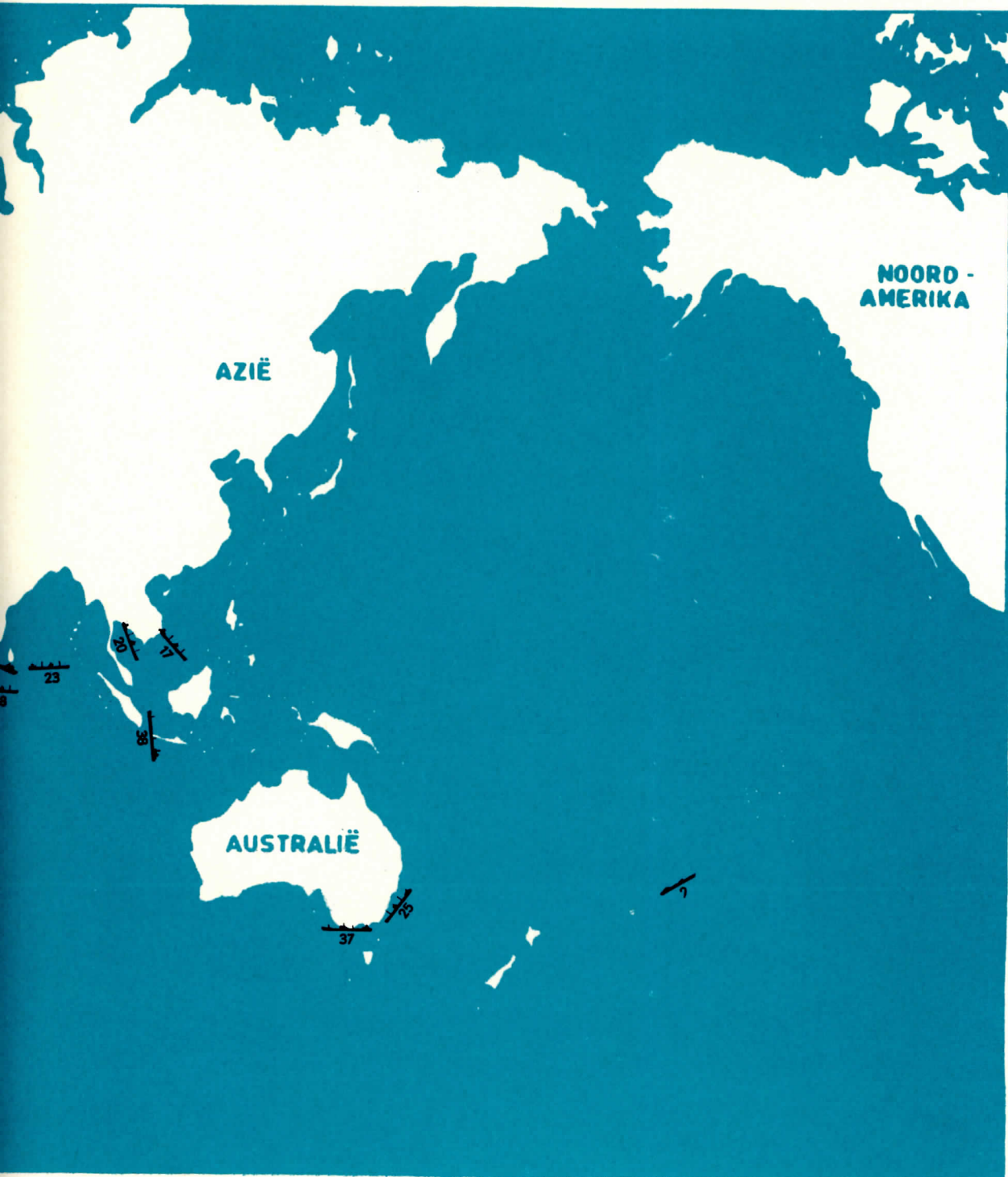
Kopij in te zenden aan:
 Redactie „Tussen Schip en Ka”
 p/a Shell Tankers N.V.
 Postbus 874, Rotterdam-C.



- | | | | |
|----------------|------------------|--------------------|----------|
| 1. m.s. ABIDA | 7. m.s. CAMITIA | 13. s.s. KALYDON | 19. s.s. |
| 2. m.s. ACILA | 8. m.s. CINULIA | 14. s.s. KARA | 20. s.s. |
| 3. m.s. ACMAEA | 9. m.s. CRANIA | 15. s.s. KATELYSIA | 21. s.s. |
| 4. m.s. ACTEON | 10. m.s. DIADEMA | 16. s.s. KELLETTIA | 22. s.s. |
| 5. s.s. ARCA | 11. m.s. DILOMA | 17. s.s. KENIA | 23. s.s. |
| 6. s.s. ATYS | 12. s.s. KABYLIA | 18. s.s. KERMIA | 24. s.s. |

HEPEN OP 18 OKTOBER 1966

Bijlage van de oktober 1966-editie van „Tussen Schip en Ka”,
maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.



CHASIELLA
OPIONELLA
ORATIA
ORENIA
OROVINA
OSICIA

25. s.s. KOSSMATELLA
26. s.s. KREBSIA
27. s.s. KRYPTOS
28. s.s. KYLIX
29. s.s. ONDINA
30. s.s. ONOBA

31. s.s. PHILIDORA
32. s.s. PHILINE
33. s.s. PHILIPPIA
34. s.s. SEPIA
35. s.s. VASUM
36. s.s. VIANA

37. s.s. VIDENA
38. s.s. VITREA
39. s.s. VIVIPARA
40. s.s. ZAFRA
41. s.s. ZARIA