

TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT-EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.
OKTOBER 1968



HET VERVOER VAN RUWE OLIE MET ZEER GROTE TANKERS

(SLOT)

Tweede aflevering van de lezing die de heer F. S. Mac Fadzean, een der directeuren van de Koninklijke/Shell Groep, onlangs op de universiteit van Strathclyde (bij Glasgow) heeft gehouden onder de titel „The economics of large tankers”. De eerste aflevering verscheen in de vorige editie van „Tussen Schip en Ka”.

Alhoewel de nadruk is gelegd op de economische argumenten voor grote tankers — en het is inderdaad deze maatstaf waarnaar hun prestaties uiteindelijk zullen worden beoordeeld — zou het verhaal niet volledig zijn zonder gewag te maken van enkele van de interessante aspecten verbonden aan het ontwerpen van deze schepen. Wanneer wij het heel simplistisch stellen: het was niet alleen een kwestie van — hoe waar dit rekenkundig ook moge zijn — verdubbel de afmetingen (dat wil zeggen lengte, breedte en diepte) van een 20.000 tonner en wij hebben een schip met 8 x zo grote vervoerscapaciteit.

De afmetingen waarover wij het hebben zijn:

210.000 tonner, lengte 1.075 voet, breedte 155 voet, diepte 62 voet.

20.000 tonner, lengte 575 voet, breedte 72 voet, diepte 31 voet.

Een belangrijk criterium bij het ontwerpen van schepen is het gewicht van het schip zelf. Geheel afgezien dat het mogelijk is geworden om een groter schip te bouwen, hebben recente ontwikkelingen in de scheepsbouw het mogelijk gemaakt om een lichter schip te bouwen, waardoor meer lading kan worden vervoerd. Dat men gebruik is gaan maken van "high tensile strength" staal betekent dat thans lichtere en dunnere platen kunnen worden gebruikt. Tegelijkertijd is het door verbeterde corrosiebestrijdingsmethodes mogelijk geworden om de extra staaldikte die vroeger nodig was ter compensatie van de corrosie in de tanks te verlagen. Na uitgebreide onderzoeken verricht te hebben, hebben de scheepsclassificatiebureaus hun regels voor de toegestane lengte van ladingtanks opnieuw geformuleerd, zodat er minder dwarsschotten nodig zijn en dientengevolge minder staal-

gewicht. Elk van de grote middentanks in het tankschip van 210.000 ton kan meer olie bevatten dan een conventionele T2 tanker in zijn geheel (dat wil zeggen ongeveer 16.500 ton). Het tankschip van 210.000 ton heeft totaal slechts 15 ladingcompartimenten in plaats van de ongeveer 30 compartimenten die vroeger in de kleine schepen werden aangetroffen.

Een andere ontwikkeling, althans voorzover het de Shell betreft, is dat onze nieuwe schepen in de laatste jaren gebouwd zijn met de commandobrug en alle accommodatie op het achterschip, waardoor de midscheepse opbouw wegviel en het gewicht verder werd teruggebracht. Door al deze factoren is de beschikbare ladingcapaciteit aanmerkelijk toegenomen en, op deze wijze, is er een toename van de door het schip te verdienen vrachtkosten, dat wil zeggen, wij hebben meer „deadweight" gekregen bij een bepaald volume schip.

Wat betreft de voortstuwingsinstallatie kan worden gesteld dat de toename van het vermogen nodig voor de zeer grote tankers naar verhouding veel kleiner is dan de toename in vervoerscapaciteit. Heeft een zeer klein ruwe-olieschip van ongeveer 33.000 ton een krachtinstallatie van zo'n 13.000 a.p.k., voor een tankschip van 210.000 ton is een a.p.k. van 27.500 voldoende. De voortstuwingskracht wordt geleverd door stoomturbines met tandwieloverbrenging die één enkele schroef aandrijven, waarbij de turbines van stoom worden voorzien door één enkele maar zeer efficiënte ketel in plaats van 2 parallel opgestelde ketels in de oudere schepen. Het gebruik van één enkele grote ketel (met als reserve één kleine ketel voor noodgevallen) biedt de ontwerpers niet alleen meer vrijheid maar ook de mogelijkheid om de afstandsbediening vanaf de brug te vereenvoudigen.

Dit alles tezamen leidt tot een aanzienlijk grotere toename van het draagvermogen dan het rekensommetje van toename van de afmetingen van een 210.000 tonner vergeleken met een 20.000 tonner ons zou doen geloven.

Andere ontwikkelingen die zijn toegepast in onze eigen schepen van 210.000 ton en die de moeite van het opsommen waard zijn, zijn onder andere:

- a) Ofschoon oorspronkelijk opgezet om homogene ladingen ruwe olie te vervoeren brachten de voordelen van de mogelijkheid om twee gescheiden partijen te vervoeren, ons er toe om in deze schepen de faciliteit op te nemen om tegelijkertijd twee soorten olie te vervoeren.
- b) De afmetingen van de afzonderlijke ladingtanks betekenden dat de conventionele tankschoonmaakuitrusting niet in staat zou zijn haar taak naar behoren te verrichten. Dientengevolge wordt een uiterst vindingrijke „pressure gun" uitrusting verstrekt om dit karwei te klaren.
- c) In het kader van het „load on top"-systeem om verontreiniging van de zee door olie te voorkomen, worden alle schepen uitgerust met speciale sloptanks om hierin het tankwaswater op te slaan.
- d) In de machinekamer worden alle machinebedieningsapparatuur, instrumentatie en alarmsystemen vanaf een centraal paneel bediend. Bovendien zullen de schepen worden uitgerust met brugbediening, waarmee de stuurman van de wacht niet alleen in staat zal zijn vanaf de brug het schip te sturen maar ook de machinesnelheid te regelen zonder zich zorgen te hoeven maken over de werking van de krachtinstallatie. Machinekamerpersoneel zal echter nog steeds in staat blijven om de installatie te allen tijde rechtstreeks met de hand te bedienen volgens de conventionele methode.
- e) Vernuftig doordachte radar en radarplot-uitrusting wordt gemonteerd.
- f) Zoals reeds gezegd, is de tijdsduur die een tanker in een haven doorbrengt, dat wil zeggen in principe voor het laden en lossen, van het allergrootste belang voor elke reder, wat de afmeting van zijn schip ook mag zijn. Naarmate de afmetingen toenemen stijgt de winst die kan worden behaald door het schip efficiënt af te handelen in de haven. Dit is zowel een kwestie van organisatie als van het ter beschikking hebben van de juiste ladingbehandelingsfaciliteiten in de vorm van ladingleidingen met een grote dia-

BIJ DE VOORPLAAT:

Avondfoto van de werf der N.D.S.M., genomen medio september jl. In het midden het s.s. „Melania" tijdens de „eenwording". Meer over de „Melania" op de pagina's 8, 9 en 10.

Foto N.D.S.M.

CURSUS MEET- EN REGELTECHNIEK

VOOR LEERLING- WERKTUIGKUNDIGEN

Het grote aantal leerling-werktuigkundigen dat per 1 augustus jl. beschikbaar was om in dienst te treden, had tot gevolg dat niet kon worden voorkomen dat velen hunner geruime tijd moesten wachten alvorens op een schip geplaatst te kunnen worden.

Teneinde deze wachttijd nuttig te maken, werd voor 24 leerling-werktuigkundigen een vierweekse cursus meet- en regeltechniek georganiseerd aan de Bedrijfschool van „Shell Pernis”.

Het programma voor deze cursus werd, in verband met het feit dat deze leerlingen nog geen ervaring aan boord hadden opgedaan, enigszins gewijzigd en er werden meer uren in het praktijklokaal doorgebracht dan normaal het geval is.

Op vrijdag 30 augustus werden de getuigschrijf-



ten door ir. A. Brakel, Chef van de afdeling Opleiding van Shell Nederland Raffinaderij N.V. te Pernis, uitgereikt, waarna de cursus met een gezamenlijke lunch werd besloten.

Bij de foto: ll.wtk. L. Helmig (links) ontvangt het getuigschrift uit handen van ir. A. Brakel. Geheel rechts staande: de cursusleider, de heer J. P. Barends; tweede van links staande: de heer G. H. van Leeuwen, chef DFPI1.

meter en ladingpompen met een grote capaciteit. De schepen zullen ook in een laadhaven tegelijkertijd ballast kunnen lossen en lading kunnen innemen, waardoor de gehele afhandeling wordt versneld.

Bij het voortdurend streven naar vermindering, of althans binnen de perken houden, van de kosten is veel aandacht besteed aan het bemannen van deze grote schepen. Acht jaar geleden had een tank-schip van 18.000 ton in de Britse Shell-vloot een bemanning van 42 koppen; de 210.000 tonners die nu in dienst zijn en nog in dienst gesteld zullen worden hebben een totale bezetting van 32 man. Dit zijn bemanningsleden die overal kunnen worden ingezet — General Purpose — en dit systeem vormt de kroon op jarenlange studie omtrent de mate van rationalisatie die mogelijk is tussen de traditionele dek-dienst en machinekamerdienst in onze schepen, met het doel de efficiency te vergroten en de exploitatiekosten te verlagen. In principe betekent een General Purpose bezetting het gebruik maken van meer vakbekwame bemanningsleden dan voorheen — met evenredig voordeel in de vorm van betere betaling en verbeterde dienstvoorwaarden — met daarbij de mogelijkheid deel te nemen aan alle soorten werkzaamheden aan boord van een schip. De gezagvoerder kan worden beschouwd als een soort bedrijfsleider, die over alles het gezag voert en de verantwoordelijkheid draagt voor alle activiteiten aan boord van zijn schip. Het uitvoerend

orgaan, dat hem bijstaat — en waarin opgenomen de hoofdwerktuigkundige, de 1e stuurman en 2e werktuigkundige (tezamen met leden van de scheepsbezetting die naar behoefte hieraan worden toegevoegd) — is belast met het opstellen van plannen, organiseren, coördineren van en toezicht uitoefenen op alle operationele en onderhoudswerkzaamheden, alsmede de welzijnzorg. Als oudste technisch officier is de hoofdwerktuigkundige verantwoordelijk voor de werkzaamheden die worden uitgevoerd door alle General Purpose bemanningsleden of dit nu in de machinekamer is of bij het onderhoud van het schip in zijn geheel. Deze vooruitstrevende rationalisatie van mankracht en werkzaamheden — tot stand gebracht met volledige instemming van de betrokken vakbonden — levert voordeel op zowel wat betreft verbeterde efficiency als wat betreft de stemming onder de mensen aan boord, waaronder ook begrepen de menselijke verhoudingen, die zo belangrijk zijn aan boord van een vaartuig.

Het lijkt nauwelijks twijfel dat in de loop der tijd automatisering een grotere rol zal gaan spelen bij de exploitatie van tankschepen. Automatisering is echter niet een doel op zichzelf; de kosten ervan moeten worden afgewogen tegen de alternatieven die er zijn en het moet financieel voordeel opleveren vanwege de aanzienlijke investering die gewoonlijk hiermede gepaard gaat. Hiertegenover moeten wij stellen dat wij hebben ervaren dat met de vernuftige uitrusting nodig bij automatisering,

nogal dikwijls lastige „kinderziektes” optreden. Zo hebben wij — ofschoon het economisch nog niet aantrekkelijk was — een van onze in de zomer 1966 in dienst gestelde schepen uitgerust met enkele nieuwe, zeer geavanceerde apparaten in een poging vast te stellen wat de optimale graad van automatisering was. Dit was niet een poging om toe te geven aan wat Professor Galbraith „technologische virtuositeit” noemt; het was bedoeld om ervaring op te doen, opdat wanneer de tijd komt voor de invoering van dergelijke systemen wij de onvermijdelijke „kronkels” reeds zullen hebben ontdekt en, naar wij hopen, weggenomen.

Kort gezegd is het systeem dusdanig dat de stuurman van de wacht een telegraafkast heeft met één enkele handel en een conventionele schaal met verdeling van „vol achteruit” naar „vol vooruit”. Door de handel te verplaatsen wordt een elektrisch signaal uitgezonden, dat de stoomklep afstelt op de snelheid die op de telegraafschaal staat aangegeven. Het machinekamer-controlecentrum is op de brug. De machinekamer zelf is zonder toezicht, maar televisiecamera's op zes verschillende plaatsen geven de wachtdoend officier bij het machinekamer-controlecentrum voortdurend een beeld van wat er onderdeks plaatsvindt. Een computer op de brug geeft de temperaturen en drukken in de machinekamer weer en, met tevoren ingestelde tussenpozen, worden deze met een schrijfmachine afgedrukt op een vel papier. Een alarmpaneel geeft de toestand

weer op meer dan 100 kritieke punten. Iedere afwijking wordt door de computer opgevangen waarna de betreffende drukknop gaat flikkeren en een claxon gaat loeien totdat het waarschuwingssignaal als begrepen wordt erkend door de werktuigkundige, die dan de knop indrukt.

Het machinekamer-controlecentrum op de brug is het zenuwcentrum van het gehele systeem. Hiervandaan kan de werktuigkundige de werking van alle voornaamste controle-ketens in het systeem gadeslaan en te allen tijde in elke keten ingrijpen, de brug-telegraaf-bediensorders controleren en, in geval van nood, de bediening van de brug overnemen, zich in verbinding stellen met de andere werktuigkundigen en in noodgeval om hulp roepen, afsluiters openen en dicht draaien en de voornaamste hulpwerktuigen aanzetten en stoppen alsmede het ketelverbrandingssysteem aanzetten en regelen. Wanneer er een mankement is, springt onmiddellijk de hulpapparatuur bij in de volgorde zoals die tevoren is afgesteld. De capaciteit van de computer is dusdanig dat zij in de toekomst kan worden geprogrammeerd voor laden en lossen met afstandsbediening van de ladingpompen en ladingafsluiters. Het is moeilijk te zeggen hoeveel van deze uitrusting in de toekomst waarschijnlijk standaard zal worden. Wellicht zal een deel ervan nooit economisch blijken. Ervaring in het gebruik ervan zal de weg wijzen naar meer efficiënte methodes om hetzelfde te doen. Het streven naar automatisering is er echter en de juiste vorm ervan zal afhangen van de resultaten die wij met onze ervaring hebben opgedaan en de hoeveelheid technologische kennis beschikbaar op het moment wanneer er een pay-out blijkt te zijn.

Misschien een laatste woord over wat de toekomst zal brengen wat betreft de afmetingen. Ik spreek nu niet over toenames met 10.000 ton. Misschien hadden wij, als wij wat meer tijd hadden uitgetrokken om onze schepen te ontwerpen, met wat kleine variaties nog een paar 1000 ton laadvermogen er uit kunnen knippen. Maar als men steeds maar naar perfectie zoekt, zou men bijna nooit het ontwerpstadium uitkomen. Op een bepaald moment moet men zeggen „dat is het ontwerp en nu moeten we gaan bouwen”. Wanneer we de snelheid zien waarmee wordt gebouwd en de snelheid waarmee technologische vorderingen worden gemaakt, dan is het bijna onvermijdelijk dat wanneer het eindprodukt gereed is, het technisch reeds enigermate is verouderd. Verbeteringen op dit type zullen worden ingevoerd in de volgende generatie van schepen. Waar ik op doel was een verdere belangrijke sprong naar 500.000 ton of 1 miljoen ton. De grootste schepen die thans in aanbouw zijn, zijn iets meer dan

300.000 ton. Deze zullen niet in staat zijn om ook maar één van de voornaamste oliehavens in Europa binnen te lopen en zij zullen door Gulf Oil worden gebruikt in een heen-en-weer-dienst tussen het Midden-Oosten en een entrepot gelegen in de Bantry Baai in Zuid-Ierland. Het kan zijn dat met het raffinaderijpatroon van de Gulf Oil dit de goedkoopste manier van leveren is. Voor ons bij de Shell-Groep is het echter goedkoper om de kleinere 210.000 tonners te benutten die, volgeladen, direct naar de 4 voornaamste oliehavens in Europa kunnen varen en hun lading in twee havens kunnen lossen of gedeeltelijk op zee en dan naar verschillende secundaire havens kunnen varen. Als we naar een groter schip toegaan dan zou het naar ons gevoel een aanmerkelijk groter schip moeten zijn. De technische problemen verbonden aan het bouwen van schepen van meer dan 500.000 ton zijn nog niet opgelost, maar wij zijn er zeker van dat ze zullen worden opgelost.

Deze schepen zullen echter niet gemakkelijk te exploiteren zijn; de beschikbare haven- en reparatiefaciliteiten zullen een ernstige belemmering vormen en deze schepen zullen waarschijnlijk alleen maar economisch blijken als de kosten per deadweight ton aanzienlijk minder zijn dan die van de 210.000 tonners. Toen ik deze opmerking enkele maanden geleden plaatste in het bijzijn van enkele scheepsbouwers in Japan, brak er een bulderend gelach los. Het ziet er daarom naar uit dat, althans voorlopig en voor wat de Shell betreft, wij met de 210.000 tonners wat betreft afmeting aan de huidige grens zijn gekomen.

Laat ik vooruitlopen op een vraag. Aangezien de vrachtkostenbesparing bij gebruik van deze grote tankers zo groot is, waar-

om werden ze dan niet eerder gebouwd? Afgezien van de grote toename in volume, waren er nog drie nauw met elkaar samenhangende factoren die invloed hebben gehad op het moment waarop tot de bouw van schepen met dergelijke afmetingen werd besloten:

In de eerste plaats de enorme hoeveelheid werk die verzet moest worden bij het ontwerpen van en het vergaren van kennis omtrent schepen van die grootte.

In de tweede plaats de houding van een aantal progressieve havenautoriteiten die er op uit waren nieuwe vooruitzichten voor hun havens te verkrijgen.

Zij waren klaar en bereid om met de oliemaatschappijen samen te werken en er achter te komen hoe grote schepen het best zouden kunnen worden ontvangen en afgehandeld in hun havens. De enorme vermeerdering in diepgang van de 210.000 tonners tegenover die van de 70.000 tonners (een toename van zo'n 20 voet) is geaccepteerd en is als vanzelfsprekend aangenomen door een aantal verantwoordelijke instanties. Tien jaar geleden was het een hele strijd om vergroting van de diepgang met een paar voet mogelijk te maken.

In de derde plaats was er de hoeveelheid werk verbonden aan fundamenteel onderzoek naar alternatieven en goedkopere methodes om grote tankers af te handelen, zoals de reeds genoemde één-puntsboei-mering.

In zeer nauwe samenwerking tussen de olie-industrie, havenautoriteiten, adviseurs, scheepsbouwers en classificatiebureaus zijn in de loop der jaren gedetailleerde plannen ontworpen. Eerst nadat al dit werk op de „achtergrond” was voltooid was het mogelijk om de weg vrij te maken voor de grote tankers.

**A man stood at the Golden Gate,
His head was bent and low.
He meekly asked the Man of Fate
Which way he had to go.**

**“What have you done” — Saint Peter asked
“To seek admission here?”**

**“I worked ashore for ships at sea
For many and many a year.”**

**Saint Peter opened wide the gate
And quickly pressed a bell.**

**“Come in” — he said — “and choose your harp,
You’ve had your share of (S)hell.”**

OPLEIDING

SCHEEPS- GEZELLEN

In „Tussen Schip en Ka” van juni jl. hebben wij medegedeeld dat wij een aanvang hebben gemaakt met het geven van cursussen aan onze scheepsgezellen op de Bedrijfsschool van Shell Nederland Raffinaderij N.V. te Pernis.

Inmiddels hebben wij twee cursussen „Technisch Onderhoud” (duur zes weken) en acht „Adaptatie”-cursussen (duur zeven dagen) achter de rug.

Op al deze cursussen is gebleken dat het enthousiasme van de scheepsgezellen voor de lessen die gegeven worden steeds zeer groot is.

Bovendien hebben reeds enkele hoofdwerktuigkundigen van hun belangstelling voor de cursussen blijk gegeven.

Ook voor de volgende cursussen zal voor gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen, die de wens daartoe te kennen geven, de gelegenheid bestaan zich tijdens hun verblijf in Nederland op de Bedrijfsschool te oriënteren omtrent de onderwerpen welke aan de scheepsgezellen worden onderwezen.

Bootsman B. T. Hoogervorst in volle actie bij het autogeen lassen.



Boven: De deelnemers aan de tweede cursus „Technisch Onderhoud” (die van 19 augustus t/m 27 september jl. gehouden werd) luisteren vol belangstelling naar hun docent, de heer Van der Zanden, bij de behandeling van de draai-bank.

Van links naar rechts: bootsman J. H. Roos, stoker/olieman J. C. van der Wel, handlanger C. de Koning, bootsman B. T. Hoogervorst, stoker/olieman E. W. Dechêne en docent K. J. van der Zanden.

Onder: Ook de deelnemers aan de zevende „Adaptatie”-cursus (2 t/m 10 september jl.) zijn vol aandacht als de heer Van der Heem de demontage- en montagevoorschriften van een centrifugaalpomp behandelt.

Staan van links naar rechts: matroos N. van de Berg, matroos M. J. W. A. Schuurs, stoker/olieman H. Gerritsen, matroos G. van Breeden, bootsman H. H. van Oostrum, bootsman H. C. den Daas, matroos J. E. Schrijn en stoker/olieman P. T. Post; zittend van links naar rechts: matroos W. M. Berkepeis, matroos A. W. F. van Eck en docent Th. J. van der Heem.

Foto's: Fotobureau C. Kramer, Rotterdam



Op donderdag 12 september jl. om klokslag 19.00 uur werd het startschot gegeven voor een zaal- hand- en voetbaltoernooi in de Sporthal te Krimpen a/d IJssel.

In deze ruime en modern ingerichte sporthal streden vier herenteams om de „Wissel-Oliekan" van de heer Rodenburg en drie damesteams om de „Coupe des Dames".

Er werd met enthousiasme gespeeld en gebrek aan techniek werd ruimschoots gecompenseerd door „fanatiek" spel.

Voor menige deelnemer/-neemster was dan ook de wedstrijd van twee maal tien minuten net lang genoeg en menig zweetdruppeltje werd gelaten.

Het is ons helaas niet mogelijk van de vele wedstrijden — negen in totaal — een gedetailleerd verslag te geven; samenvattend kan onomwonden worden gezegd dat elk der zeven teams sportief en met geestdrift gestreden heeft.

Hoewel wij van plan waren geen namen te noemen, willen wij toch twee uitzonderingen maken en wel voor tweede werktuigkundige C. P. de Waard, die deel uitmaakte van het DFP-team en met zijn bijzonder goed spel de vloot waardig vertegenwoordigde, en in de tweede plaats voor scheidsrechter K. Vermeulen, die de wedstrijden plezierig en toch met vaste hand leidde.

Onze Directeur, de heer Rodenburg, die alle wedstrijden vanaf de tribune met belangstelling had gadeslagen, reikte omstreeks 22.45 uur de „bekers" uit aan de winnende teams.

Al met al kan de organisator van het toernooi, de heer P. J. Huijgen, en met hem alle spelers, speelsters en supporters, op een alleszins geslaagde avond terugzien.

Het was dan ook niet te verwonderen dat al op de avond zelf vele stemmen opgingen om niet te lang met een herhaling te wachten!



De uitslagen waren:

herenteams:

DFM—DFP	2—1
DFF—SN	2—1
DFM—SN	2—0
DFP—DFF	1—1
DFM—DFF	0—2
DFP—SN	2—1

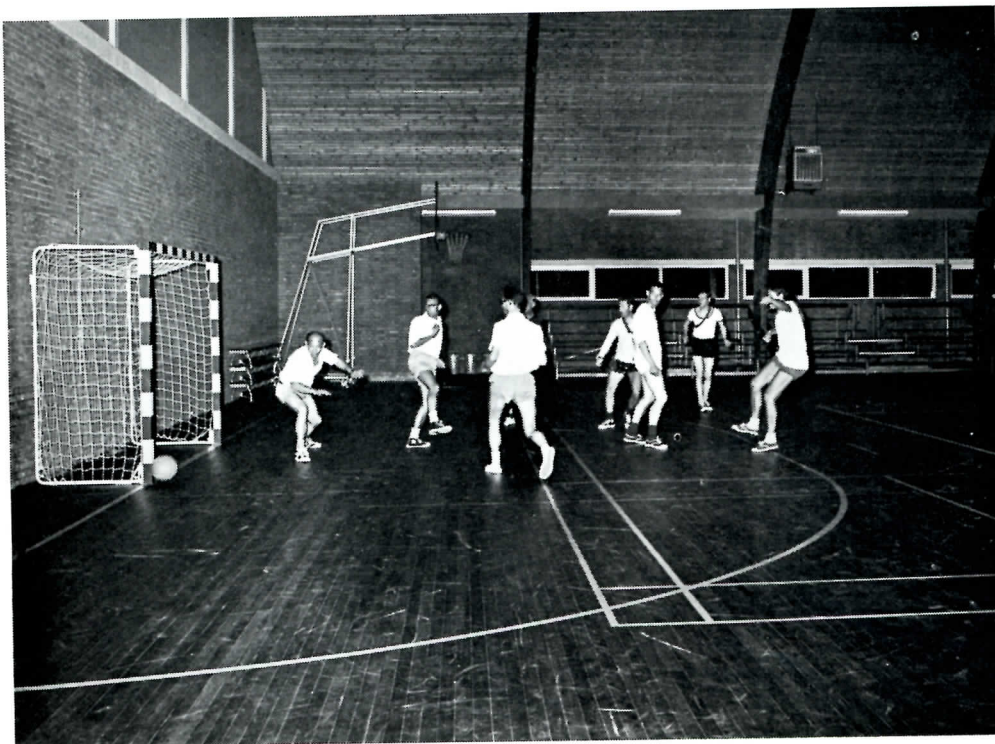
damesteams:

SN—DFF	5—2
DFP—SN	4—5
DFF—DFP	4—6

(SN = Shell Nederland N.V.)

Aanval door „DFP" op het doel van „Shell Nederland", besloten met een doelschot van Jeanne Poot dat door doelwachtster Els Bijl werd verijdeld.

V.l.n.r. de dames M. van der Kuil, W. G. van der Velden, H. de Jongh, J. M. van Reeuwijk, F. M. Kraal, C. Waverijn, A. Poot, W. Delhaas, A. M. J. Swierstra, W. Gommers en E. D. Bijl.



ZAAL-

HAND-

„Op de paal". Vliegend schot van Jooop van Duijn (DFP) op het doel van Shell Nederland, verdedigd door Jooop Geldhof.

V.l.n.r. de heren J. J. Geldhof, A. de Langen, D. Schouten, G. H. van Leeuwen (gedeeltelijk zichtbaar), J. L. P. van der Wiel, H. E. Leenderts, A. van der Voorn en J. M. van Duijn.



De heer Rodenburg reikt de „Coupe des Dames” uit aan de aanvoerster van het winnende Shell-Nederland-team, Annemarie Swierstra.
Op de achtergrond v.l.n.r.: de heren F. K. Neuerburg, C. M. A. de Goey, H. Stobbe, J. Beekhuizen, J. G. van de Weijer (aanvoerder van het winnende heren-team), A. van der Voorn, H. Snel, A. Vasbinder, J. Schoemaker (van Weir-Warmtekracht N.V.) en R. J. Harting.

Foto's: Fotobureau C. Kramer, Rotterdam



De aanvoerder van het winnende DFF-team, Joop van de Weijer, neemt de wissel-oliekan in ontvangst van de heer Rodenburg.

Op de achtergrond v.l.n.r.: de heer D. Kramers, mevrouw T. de Goey, de heren P. J. Huigen (organisator/scheidsrechter) en J. Swinkels (van Weir-Warmtekracht N.V.), de dames J. F. Schilt, C. Waverijn en A. Poot, en de heren J. C. A. Elshof, C. M. A. de Goey, F. K. Neuerburg, J. Beekhuizen, H. Stobbe (beiden gedeeltelijk zichtbaar), F. Haak, A. van der Voorn en A. Vasbinder.

VOETBAL

TOERNOOI



De winnende teams. Het heren (DFF)-team - staande v.l.n.r.: G. L. Timmermans, R. J. Harting, A. Vasbinder en J. Beekhuizen; zittend v.l.n.r.: C. M. A. de Goey, J. H. Bruijn en J. G. van de Weijer.

Het dames (Shell-Nederland)-team - v.l.n.r.: H. de Jongh, H. van Wasbeek, A. M. J. Swierstra, J. M. van Reeuwijk, W. Delhaas, M. van der Kuil, F. M. Kraal en E. D. Bijl.

„MELANIA”

S.S.

OP 20 SEPTEMBER JL.

VAN TWEE HELFTEN EEN SCHIP UIT EEN STUK

Zoals bekend gleed op 24 augustus jl. het 152 meter lange „voorschip” van het s.s. „Melania” bij de N.D.S.M. van de helling die op 27 april d.a.v. door het „achterschip” (lengte 173 meter) was verlaten.

In de derde week van september werden beide — inmiddels afgebouwde — helften in het IJ „pasklaar” bij elkaar gebracht en aaneengelast.

Vóór de tewaterlating was nauwkeurig nagegaan of de dwarsprofielen van de twee scheepshelften, waar deze zouden worden samengevoegd, volkomen op en in elkaar zouden passen. Dat gold dus eveneens voor alle inwendige verbindingen.

Tevens controleerde men of de aaneen te lassen „kopse” kanten van de rompplaten der beide helften zuiver haaks op de lengte-as, de kiellijn, van het schip stonden.

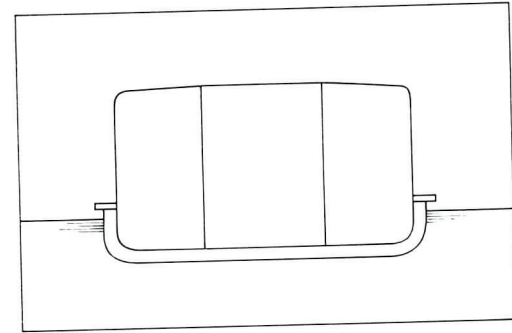
Daartoe maakte men gebruik van de laserstraal, een dunne felle lichtpriem die vanaf het bovendek, negentig meter verwijderd van het scheidingsvlak, met behulp van een kleine neon-helium-laser werd gericht op een optisch prisma dat enige centimeters vóór dat scheidingsvlak was bevestigd. Dit uiterst nauwkeurige systeem werkt als volgt:

het prisma kaatst die (primaire) straal terug in een (secundaire) bundel die loodrecht staat op de baan waarlangs het licht dat prisma binnenviel. Zodoende ontstaat, wat men een „lichtwink-

haak” zou kunnen noemen. Door het prisma vervolgens te draaien om een denkbeeldige, evenwijdig aan de kiellijn gelegen, as, waardoor genoemde secundaire straal een baan-in-één-vlak van 360° in de rondte kan maken, is men in staat, tot op een millimeter nauwkeurig, eventuele afwijkingen te ontdekken. Zijn deze groter dan drie millimeter ten opzichte van het in bestek en tekening gestelde, dan worden ze gecorrigeerd. Uiteraard wordt deze proef genomen als het donker is.

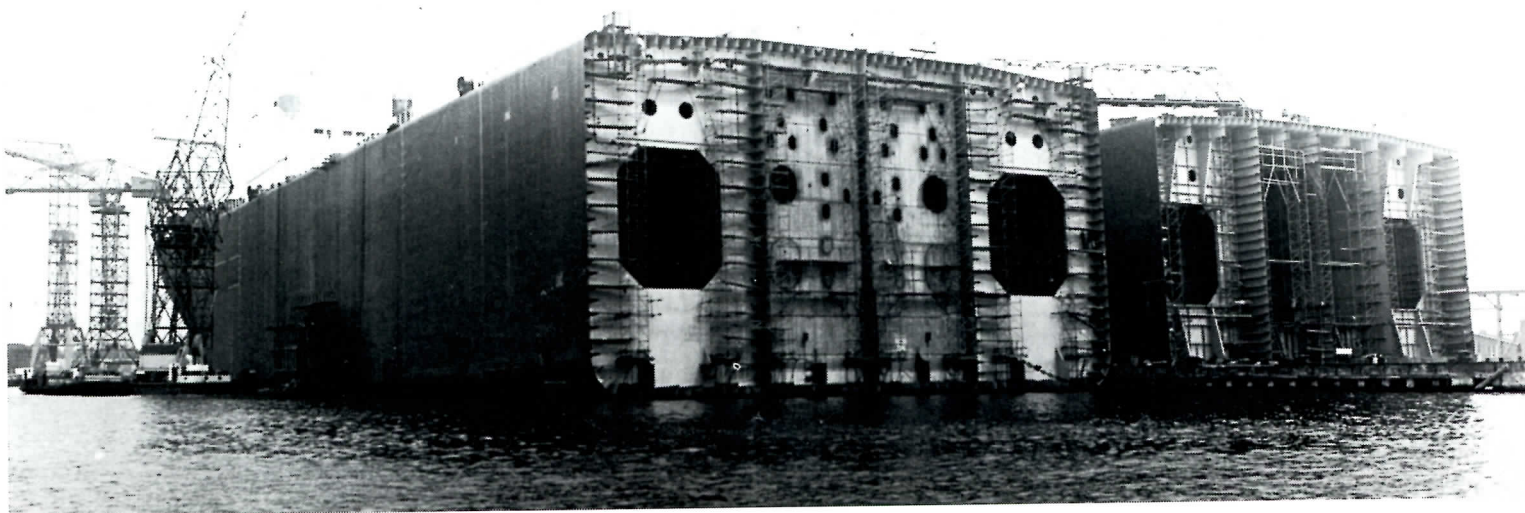
N.D.S.M.-technici hebben een ingenieuze „las-tunnel” ontworpen, die het de lassers mogelijk maakte onder de waterspiegel „op het droge” te werken.

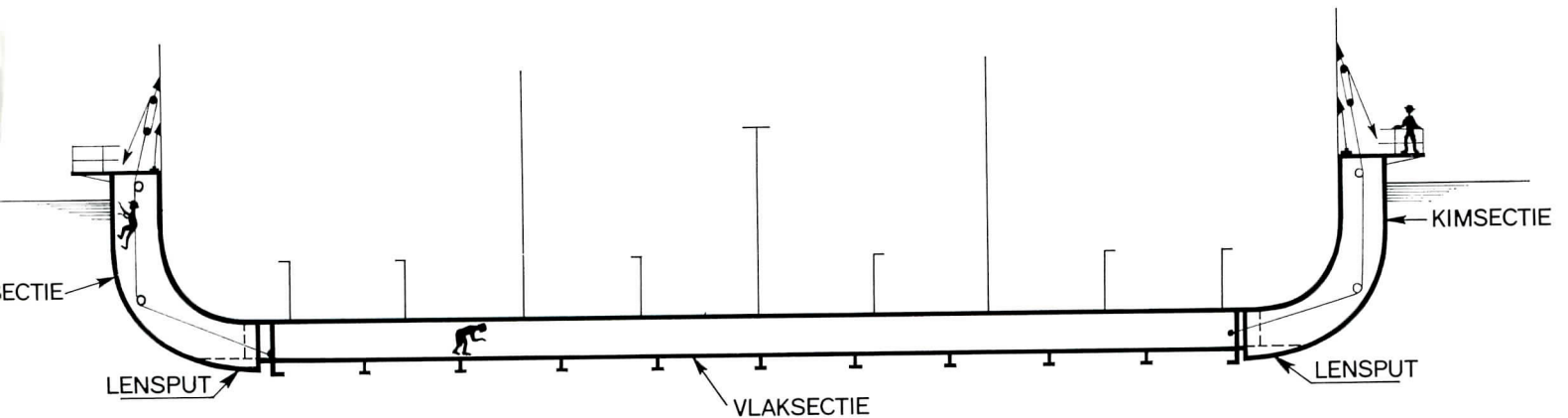
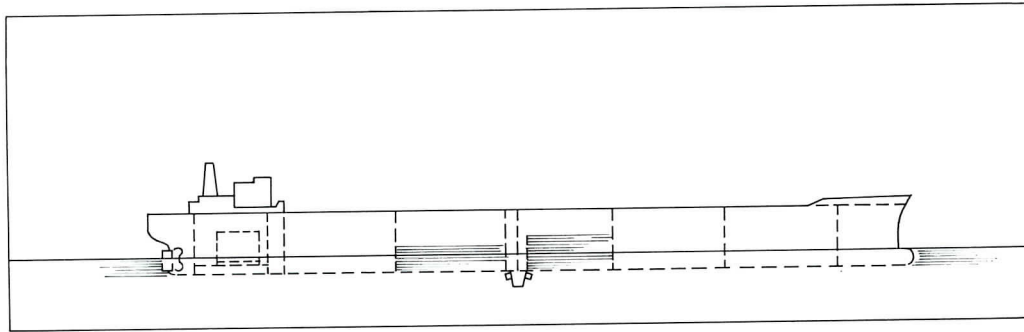
Alvorens de vinding in praktijk te brengen, construeerde men op schaal verkleinde houten modellen, waarmee men binnenskamers hetzelfde kon doen als naderhand met de ware tunnel in het IJ-water.



De beide helften van de „Melania” na afloop van bouwfasen 1 en 2

(beider tewaterlating) en in afwachting van fase 3: de las-operatie.





De caisson die, ten behoeve van de lassers, ter plaatse van de verbindingsnaad der beide „Melania“-helften tegen de onderzijde van de scheepsromp werd aangebracht, en als „droge tunnel“ dienst deed.

Het neerlaten van de caisson.

Om de beide helften aaneen te kunnen lassen moesten ze zorgvuldig gelijklastig stuur- en bakboord geballast worden.

Op het moment dat ze met dezelfde trim en op de juiste diepte liggend naar elkaar toe werden getrokken, bevond de met water gevulde caisson, neergelaten vanaf het achterschip, zich reeds onder de kiel — het horizontale middengedeelte ongeveer 30 centimeter onder de scheepsbodem —, hangend aan vijf millimeter dunne staalplaten.

Die platen konden zo dun zijn omdat het te hijsen gewicht werd verdeeld over het gehele plaatoppervlak; ze moesten zo dun zijn om de lasnaad, die ze in opwaartse richting moesten passeren, zo smal mogelijk te kunnen houden.

Nadat de beide scheepshelften in de juiste positie waren gebracht, werd de caisson in zijn geheel omhoog, tegen de scheepshuid aan, getrokken (zie bovenstaande tekening).

Vervolgens begonnen de pompen hun werk. Naarmate het water in de caisson — in feite een U-vormige goot — zakte, perste het water buiten de caisson met toenemende kracht tegen het schip. Een zwaar rubberprofiel, op de randen van de caisson aangebracht, zorgde voor een hermetische afdichting.

Het opgezogen tunnelwater werd in tanks in het scheeps-inwendige verzameld; op deze wijze werd het gewenste tegenwicht verkregen voor de geweldige opwaartse druk die de droogvallende, en dus tot „drijver“ wordende, caisson midscheeps tegen de onderzijde van de tanker zou uitoefenen, indien de uit de tunnel verwijderde watermassa zonder meer in de haven zou zijn geloosd. Het zou ook deze druk zijn die de met zoveel zorg in één lijn geballaste scheepshelften uit hun balans zou duwen.

In de leeggepompte caisson brachten twee man een dunne koperen strip tegen de te lassen verbindingsnaad aan. Op de plaats van de lasnaad vertoonde de strip een holte waarin laspoeder werd gestrooid. De naad werd vervolgens van binnen uit gelast en poeder en strip zorgden voor een volkomen glad



verloop van de lasverbinding aan de buitenzijde van de scheepsromp.

Boven de waterlijn werden de lasnaden op de gebruikelijke wijze afgewerkt (teggelast).

Toen het laskarwei onder de kiel en aan de zij-beplating was voltooid, werd de degelijkheid ervan met behulp van röntgenfoto's onderzocht en, naar wij van de zijde van de werf vernamen, bevestigd. Tenslotte werden de corrosiewerende verflagen aangebracht.

De caisson kon daarop worden verwijderd door deze opnieuw „onder water te zetten”, waardoor hij zonder meer losliet.

De twee afzonderlijke ploegen die ieder in een eigen scheepshelft werkzaam waren geweest, hadden nu een gesloten schip onder de voeten, dat in de loop van de maand november gereed zal zijn voor de technische proefvaart.

De tocht naar zee belooft een opgave-op-zich te worden, want de 325,28 meter lange kolos zal met zijn breedte van 47,17 meter maar net de Hembrug (breed 54,17 meter) en de IJmuidersluis (breed 49,19 meter) kunnen passeren.

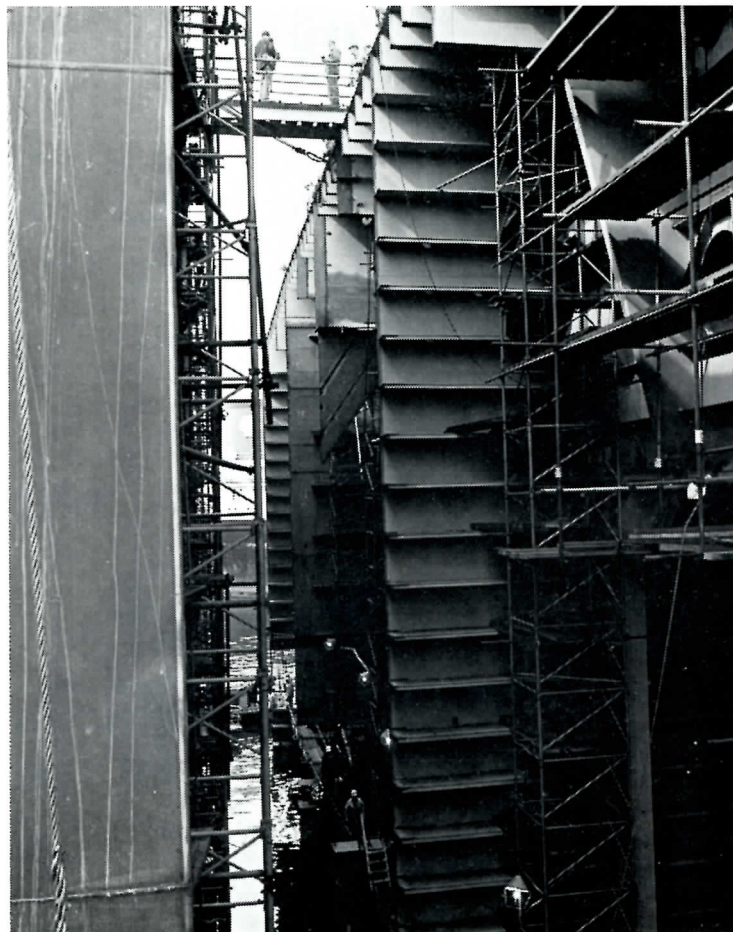
Hierbij zal men gebruik maken van de praktijkervaring die reeds met ons m.s. „Neverita” werd opgedaan, welk schip o.a. met behulp van een laserstraal de Hembrug gepasseerd is.

Om het schip nauwkeurig in de middellijn van de Hembrug-doorvaart te houden, werd ver weg, ongeveer bij Buitenhuisen, een laser opgesteld, waarvan de smalle lichtstraal precies in de lengte-as van de brugdoorvaart lag.

Aan boord kon men, door zich op deze lichtstraal te oriënteren, de lengte-as van het schip scherp op de middellijn van de doorvaart-opening houden.

Als de „Melania” straks aan Shell Tankers (U.K.) Ltd. wordt overgedragen zal men op de werf van de N.D.S.M. ongetwijfeld reeds ver gevorderd zijn met de bouw van het tweede der vier bestelde zusterschepen.

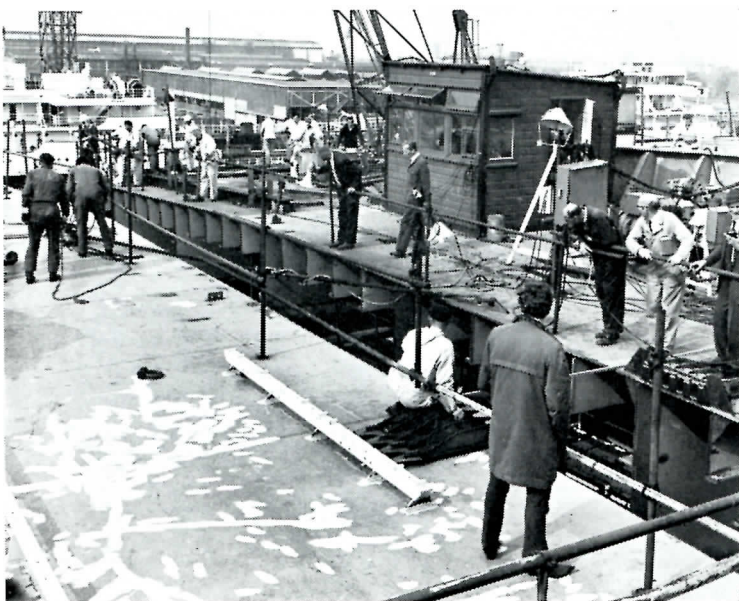
De lastunnel zal nog enige malen goede diensten kunnen bewijzen!



Tussen de beide, reeds door een loopbrug verbonden, scheepshelften, is de schoorsteen zichtbaar van het s.s. „Vasum”, dat bij de N.D.S.M. zijn dokbeurt onderging.

In 1955, het bouwjaar van de „Vasum”, was dit schip met zijn draagvermogen van circa 32.000 ton het grootste tankschip dat ooit bij de N.D.S.M. gebouwd werd, evenals nu, 13 jaar later, de ruim 200.000 ton metende „Melania”.

Kapitein W. de Vries, die steeds door de N.D.S.M. belast wordt met het commando van haar nieuwbouwschepen tijdens de technische proeftocht, nu — geheel rechts op de foto (met „walkie talkie”) — voor het eerst in actie op een tanker in wording, wier eerste gezagvoerder hij straks weer zijn zal.



Het s.s. „Melania” — van twee helften een schip uit één stuk.





Twee maanden geleden (begin augustus) werd een lijvige doos het Shell-Gebouw binnen gestorpt, afkomstig van het m.s. „Cinulia” en bestemd voor de adoptieschool van het schip, de „Beatrix-school” voor gereformeerd lager onderwijs te Rotterdam-Pendrecht.

De doos bleek een skelet-onderdeel te bevatten dat wij met onze inmiddels vergeelde kennis der natuurlijke historie uitmaakten voor een walvis-wervel, hetgeen door een expert van het Rijksmuseum voor Nat. Historie te Leiden, met wie wij zekerheidshalve telefonisch ruggespraak hielden, werd bevestigd.

Op 28 augustus bracht de heer Schuller, in gezelschap van de heer S. R. Smit, Administrateur van de NEVAS, een bezoek aan de school, waarbij hij het geschenk namens de opvarenden van de „Cinulia” aan het Hoofd, de heer Tijsseling, aanbood. De leerlingen van de tweedelige adoptieklasse (6A en 6B) waren hierbij tegenwoordig, tezamen met de docent van klasse 6A, de heer Van der Sluijs.

De nieuwe aanwinst voor het „NEVAS”-hoekje werd met groot enthousiasme aanvaard, hetgeen straks wel overduidelijk uit de brieven van de kinderen aan „hun schip” zal blijken.

Op de foto: geheel links op de voorgrond: de heer J. Tijsseling; geheel rechts: de heer A. van der Sluijs; in het midden vooraan: Anja Vermeulen (6A) en Eddy Koetsier (6B) met tussen hen in de pas verworven „trofee”.

UW RENTEKAART KAN OOK NU NOG GELD WAARD ZIJN

Afkoopsom is mogelijk

Gebleken is dat nog zeer velen, die in de jaren 1919 tot 1965 in loondienst hebben gewerkt, en voor wie de werkgever de bekende „rentezegels” heeft geplakt, niet voldoende bekend zijn met het feit, dat de leuze: „Uw rentekaart - een kostbaar bezit” een nieuwe actualiteit heeft gekregen.

Wanneer u nog niet van uw AOW-pensioen geniet en vroeger een rentekaart hebt gehad, dan hebt u geld tegoed, hetzij nu of later. Het bezit van een rentekaart kan namelijk leiden tot een afkoopsom, waarvan de hoogte afhankelijk is van het bedrag, dat aan rentezegels is geplakt. Het uit te keren bedrag kan variëren van enkele guldens tot enkele honderden guldens. De uitbetaling vindt plaats volgens nevendaand schema, waaraan strikt de hand zal worden gehouden.

Wie komt in aanmerking?

Ieder, voor wie of door wie rentezegels zijn geplakt en die is geboren na 30 juni 1931 krijgt een afkoopsom. Wie op of vóór die datum geboren is, komt alleen voor een afkoopsom in aanmerking wanneer een eventueel toe te kennen ouderdomsrente minder dan f 60.— per jaar zou bedragen; dat is in het algemeen wanneer er voor f 286.— of minder aan rentezegels is geplakt.

Is er meer geplakt, dan heeft u bij het bereiken van de 65-jarige leeftijd recht op een ouderdomsrente. Deze moet dan eveneens bij de Raad van Arbeid worden aangevraagd.

Geen afkoopsom wordt uitbetaald indien en zolang men een invaliditeitsrente van de Sociale Verzekeringsbank ontvangt.

Een afkoopsom — die u niet als inkomen aan de fiscus behoeft op te geven — kunt u aanvragen bij de Raad van Arbeid, waarvan u het laatst een rentekaart ontving. Formulieren voor het indienen van een aanvraag alsmede een toelichting kan men verkrijgen bij de **Raden van Arbeid** en bij de **postkantoren**. De ingevulde formulieren moeten bij de Raden van Arbeid worden ingezonden.

U moet echter pas een aanvraagformulier insturen in het tijdvak waarin u aan de beurt bent voor uitbetaling.

Schema

Thans kunnen alle personen die geboren zijn in de jaren 1944 tot en met 1950 of in de jaren 1903 tot en met 1908 en voor wie of door wie (wat de laatste categorie betreft) rentezegels zijn geplakt tot een bedrag van maximaal f 286.— een aanvraag indienen.

Indien een verzekerde, die recht op een afkoopsom zou hebben na 30 juni 1967 is overleden of vóór het aangegeven tijdvak komt te overlijden, kan door de echtgenoot of echtgenote, dan wel door de kinderen **onmiddellijk** een afkoopsom worden aangevraagd. Personen, die tot de overledene in een andere familierelatie staan of die in het geheel geen familie zijn, hebben in dat geval geen recht op een afkoopsom.

Zou de overledene overeenkomstig het hiervoor vermelde, niet voor een afkoopsom in aanmerking zijn gekomen, omdat hij t.z.t. aanspraak zou hebben kunnen maken op een ouderdomsrente van tenminste f 60.— per jaar, dan kan alleen nog recht bestaan op weduwenrente indien de weduwe 65 jaar is.

De hierboven weergegeven rechten gelden onverminderd, indien de belanghebbende in het buitenland woont, ongeacht zijn nationaliteit. Ook dan geldt onderstaand afkoop-schema.

Wanneer bent u aan de beurt?

Geboortjaar:	Tijdvak van uitbetaling:
1903 t/m 1908)	1 juli 1968 - 1 juli 1969
1944 t/m 1950)	
1909 t/m 1912)	1 juli 1969 - 1 juli 1970
1941 t/m 1943)	
1937 t/m 1940)	1 juli 1970 - 1 juli 1971
1913 en 1914)	
1934 t/m 1936)	1 juli 1971 - 1 juli 1972
1915 t/m 1918)	
1932 en 1933)	1 juli 1972 - 1 juli 1973
1919 t/m 1924)	
1931)	1 juli 1973 - 1 juli 1974
1925 t/m 1930)	1 juli 1974 - 1 juli 1975

Verwacht u niet binnen korte tijd na het indienen van uw aanvraag een uitkering te ontvangen. De administratieve verwerking van duizenden aanvragen vergt nu eenmaal tijd.

PETROLEUM HANDBOOK NU GOEDKOPER

The Petroleum Handbook, dat wel eens de bijbel van onze olie-industrie wordt genoemd, is met ingang van 1 september jl. drastisch in prijs verlaagd.

Het boek is thans in de Shell-winkel voor het personeel verkrijgbaar voor een bedrag van f 5.— (oude prijs f 10.—). Buitenstaanders kunnen het boek voor f 10.— (oude prijs f 20.—) bestellen.

**AANGESTELD
ALS
GEZAGVOERDER**



C. VESSIES
per 19.8



J. L. MUIJSKENS
per 23.8

**AANGESTELD
ALS
HOOFDWERKTUIGKUNDIGE**



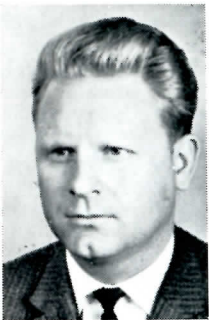
H. DE JONG
per 9.7

**BEVORDERD
TOT
ONDEROFFICIER**



J. H. BIJL
bankwerker
per 17.8

**ONZE
VLOOTJUBILARISSEN**



S. WARMENHOVEN
3e wijk.
1958 - 1.10 - 1968



F. B. WAYERS
hoofd voeding
1958 - 29.9 - 1968



J. MIERAS
2e stm.
1958 - 17.10 - 1968



P. LEER
scheepskok
1958 - 18.9 - 1968

**TWINTIG ZONEN
KREGEN BATAAFSE
STUDIEBEURZEN**

Op vrijdagmiddag 9 september kwamen in de chefslunchkamer van het Haagse Centraal Kantoor twintig veelbelovende jongemannen bijeen, zoons van employés of gepensioneerde werknemers van de Groep, de meesten in gezelschap van hun ouders. Zij waren degenen die uit een totaal van 120 kandidaten waren uitverkoren een Bataafse Studiebeurs in ontvangst te nemen.

Jhr. ir. A. C. D. de Graeff, directeur van het Centraal Kantoor, Den Haag, zorgde in zijn openingswoord voor extra vreugde door de mededeling dat het bedrag van de beurs verhoogd is van f 4.000,— tot f 5.000,—. Ook degenen die al studeren met een Bataafs ruggesteuntje, trekken hiervan profijt, daar de verhoging voor alle „in omloop zijnde“ beurzen geldt.

Namens de selectiecommissie sprak prof. ir. F. M. C. Berkhout de bursalen toe. Zijn gelukwensen liet hij gepaard gaan van enige ernstige woorden. De jongelui zullen nu moeten tonen de beurs waard te zijn; dat wil niet alleen zeggen: goed studeren, maar ook: zich ontplooiën tot een mens met veelzijdige ontwikkeling. Zij zullen vooral ook moeten leren samenwerken. Dringend raadde hij hen aan, lid te worden van een studenten-gezelligheidsvereniging. Ook dit deel van het studentenleven is belangrijk voor de vorming van de persoonlijkheid. Vanzelfsprekend zal de jonge student over de nodige zelfdiscipline moeten beschikken om zijn tijd goed in te delen.

Hij wees erop, dat de studentenwereld steeds meer losraakt uit haar isolement. Zo houden vele studenten zich bezig met de politiek. „Zonder u hiervan niet af“, adviseerde prof. Berkhout. „Bemoei u met de studentenpolitiek. Uw gezond verstand zal u wel zeggen in welke richting u gaan moet.“

Tot slot wenste hij de bursalen een goede, prettige en nuttige studietijd toe, waaraan ze met veel genoegen zullen terugdenken. De heer De Graeff ging vervolgens nog wat verder in op het wat en waartoe van de studiebeurs. Deze wordt aan de student verstrekt opdat hij kan studeren, goed studeren, maar ook op het juiste moment niet studeren. De bursaal gaat een vak leren, hij moet proberen een goed vakman te worden, maar nog iets meer dan dat. Hij moet zich ook ontwikkelen tot een goed en volledig mens. Hij dient in een team te kunnen werken, met handhaving van zijn persoonlijkheid. Bij het aanvaarden van de beurs en de studie, aanvaarden de studenten ook een stuk verantwoordelijkheid tegenover zichzelf, hun ouders, hun land, de gehele wereld. Alleen zij zelf kunnen deze taak waar maken.

De heer De Graeff eindigde met gelukwensen aan bursalen en ouders. Namens deze laatsten nam de heer P. Eisma het woord, om de directie te bedanken voor het beschikbaar stellen van de beurzen en de commissie voor de tijd en het werk aan de selectie besteed. Bij een kopje thee werd daarna nog wat nagepraat en werden ook vele felicitaties en studie-ervaringen uitgewisseld.



J. J. J. VAN BEEK
II.stm.
per 19.8



J. BOONSTRA
II.stm.
per 19.8



P. POOT
II.stm.
per 22.8



R. M. BOSMA
II.stm.
per 30.8



C. B. SLIEKER
II.stm.
per 2.9



C. M. A. NELISSEN
II.stm.
per 2.9



L. MAREES
II.stm.
per 2.9



J. F. MIDDELKOOP
II.stm.
per 10.9

IN DIENST GETREDEN

VLOOTPERSONEEL



M. J. VIERGEVER
II.wtk.
per 16.8



F. O. SCHLÜTER
II.wtk.
per 19.8



J. VAN SETERS
II.wtk.
per 20.8



R. J. DE VRIES
II.wtk.
per 20.8



S. v. d. MEULEN
II.wtk.
per 20.8



H. KOSTER
II.wtk.
per 22.8



H. J. KOOPMAN
II.wtk.
per 23.8



W. RIJNEVELD
II.wtk.
per 26.8



C. F. DEN HEIJER
II.wtk.
per 1.9



J. P. T.
VAN VLODROP
II.wtk.
per 1.9



M. KLUMPER
II.wtk.
per 2.9



P. NAAKTGEBOREN
II.wtk.
per 2.9



A. B. G. BIESHEUVEL
II.wtk.
per 2.9



W. M. G. M.
VAN LOON
II.wtk.
per 2.9



W. WILLEMS
II.wtk.
per 2.9



J. L. F. VERMEULEN
II.wtk.
per 2.9



P. C. DE WIT
II.wtk.
per 2.9



R. SIJNJA
II.wtk.
per 10.9



L. J. STAM
II.wtk.
per 15.9



C. G. BOENDER
II.wtk.
per 15.9



L. M. DE WIT
bankwerker
per 26.8

Shell-bridgers in Nederland

SHELL-WERELD- BRIDGE- TOERNOOI 1968

Dit jaar wordt voor de derde maal het Shell-Wereld-Bridge-Toernooi voor paren gehouden en wel op zaterdag 9 november a.s. Deelneming aan het toernooi staat open voor alle Shell-employés, hun echtgenoten en kinderen.

Evenals vorige jaren zullen er geduplicateerde spellen worden gespeeld. Deze zullen worden verzonden naar diverse niet-spelende contactpersonen, die voor de boards zullen zorgdragen. Er dienen 21 spellen te worden gespeeld, dit in afwijking van voorgaande jaren. De resultaten per deelnemend paar zullen worden vastgesteld door middel van de zogenaamde „top-integraal”, welk systeem een juiste vaststelling van de uitslag garandeert.

Aan dit Toernooi zal tevens het Nederlands Shell-Bridge-Kampioenschap voor paren worden verbonden, waarvoor echter 28 spellen dienen te worden gespeeld.

Aan het winnende Nederlandse paar zal de door mr. J. R. H. van Schaik, President-Directeur van Shell Nederland N.V., beschikbaar gestelde wisselbeker worden uitgereikt.

Tevens zullen er nog andere prijzen beschikbaar zijn.

Het Toernooi voor Nederland zal op één centrale plaats worden gehouden, waarover, alsmede over de kosten van deelneming, nog nadere mededelingen zullen volgen.

Houdt echter 9 november alvast vrij voor het grote Bridge-evenement!

VOORDRACHTEN VOOR GEZAGVOERDERS EN STUURLIEDEN

Van het College Zeemanshoop en de Nederlandse Vereniging van Kapiteins Grote Vaart ontvingen wij een circulaire betreffende voordrachten voor gezagvoerders en stuurlieden. Gaarne voldoen wij aan het verzoek om de inhoud van deze circulaire bekend te maken. Het College Zeemanshoop zal in samenwerking met de Nederlandse Vereniging van Kapiteins Grote Vaart binnenkort weer applicatie-voordrachten doen houden over de navolgende onderwerpen:

1. Optimale radarnavigatie op 21, 22 en 24 oktober van 19.30-21.30 uur;
2. Nieuwe soorten gevaarlijke stoffen op 28, 29 en 31 oktober van 19.30-21.30 uur;
3. Praktisch meten bij de radar op 5 en 7 november van 19.30-21.30 uur en op zaterdag 9 november van 10.00-12.00 uur;
4. Radarpech onderweg op 12 en 14 november van 19.30-21.30 uur en op zaterdag 16 november van 10.00-12.00 uur;
5. Sterkte van de scheepsconstructie in verband met beladen op 18, 19 en 21 november van 19.30-21.30 uur;
6. Naar andere uitwijkbepalingen? De moderne scheepvaart en de uitwijkbepalingen op 26 november van 19.30-21.30 uur.

Een serie van drie voordrachten vormt een afgerond geheel. Hierop maakt de voordracht over uitwijkbepalingen een uitzondering, deze bestaat slechts uit één avond. Cursus 4 kan slechts worden gevolgd indien men heeft deelgenomen aan cursus 3.

Zij die aan deze cursussen wensen deel te nemen, wordt verzocht zich, bij voorkeur schriftelijk, op te geven bij het secretariaat van het College Zeemanshoop, Sarphatistraat 9 te Amsterdam, onder vermelding van naam, rang, adres (eventueel met telefoonnummer) en naam rederij.

Van iedere deelnemer zal een vergoeding van f 25.— per serie van drie voordrachten worden gevraagd, te voldoen door storting op giro-rekening no. 589383 ten name van College Zeemanshoop. De vergoeding voor de cursus uitwijkbepalingen bedraagt f 8,50.

De voordrachten 3 en 4 zullen worden gehouden in de Zeevaartschool van het Zeemanshuis te Amsterdam aan het Kadiksplein (hoofdingang van het Zeemanshuis). De overige voordrachten zullen worden gehouden in de Hogere Zeevaartschool (ingang Foeliedwarstraat), Amsterdam.



Mej. A. Poot (links op de foto), met twee vriendinnen, in haar element.

WIJ SPRAKEN MET :

**Mej. A. Poot, werkzaam op sectie DFP/1
en met name het „passagebureau”
van Shell Tankers N.V.**

„Moet dat nou”, was de eerste reactie van mej. Poot toen wij haar uitnodigden slachtoffer te zijn voor deze pagina, „ik heb helemaal niets te vertellen”.

Gelukkig was ze sportief genoeg om toch haar medewerking te verlenen. Sportief is een woord dat zeker op haar van toepassing is. In haar vrije tijd immers tennist ze, zeilt, skiet, rijdt auto en als het zo uitkomt handbalt ze ook nog, zoals u elders in dit blad kunt zien.

's Morgens vroeg draait er altijd een zwarte volkswagen het parkeerterrein van de Shell op. Daar stapte mej. Poot uit en dan begint de dag met wat zij zelf vindt: „een machtig leuke baan. Enorm afwisselend. Om te beginnen zie je de hele dag andere mensen, speciaal natuurlijk van de vloot. En dan maar uitpuzzelen welk vliegtuig ze moeten nemen om op tijd op de plaats van bestemming te komen. Het is altijd spannend en elke keer weer anders. Voorlopig ben ik echt nog niet uitgekeken op mijn werk. Overigens kom ik tijd te kort want over een paar maanden krijg ik een eigen flat en daar valt zo veel voor te regelen.” We vroegen haar of ze dan nu nog thuis woonde. „Ja, inderdaad”, antwoordde ze, „en denk nu niet dat ik het niet naar mijn zin heb bij mijn ouders, maar mijns inziens wordt het tijd op eigen benen te staan.” We informeerden belangstellend hoe het nu met de diverse sporten moest. Blijf daar, naast werk en nieuwe flat, nog tijd voor over? „Natuurlijk wel”, zei ze, „trouwens het seizoen is bijna afgelopen, zeker wat het tennissen en zeilen aangaat. Maar ik ben niets te kort gekomen van de zomer. Ik ben heel wat weekends weg geweest met de boot en als je zo'n twee volle dagen in de buitenlucht bent met allemaal sportieve mensen om je heen dan is dat een volmaakte tegenhanger van je kantoorwerk tussen vier muren.” Dat het zeilen een geliefde sport is van mej. Poot hadden we nu wel in de gaten maar we wisten ook dat ze er nog andere interesses op na hield, zoals skiën. We vroegen haar daar iets over te vertellen. „Nou, om te beginnen ga je voor je met vakantie gaat al voorbereidingen treffen, conditietraining onder andere. Dat is erg belangrijk omdat je spieren, die je met skiën gebruikt, een hele tijd rust gehad hebben en dan ga je een leuke reis uitzoeken.” We onderbraken haar even om te vragen wat ze leuker vond, het skiën of après-ski. Ze lachte even. „Alle twee even leuk hoor, heel de dag met de ski-school weg en dan 's avonds dansen of zo maar bij een open haardvuur zitten in een berghut, het is allemaal even gezellig.”

We hadden nog een vraag in petto: „wat zou u doen als u de honderdduizend won?” Het antwoord was kort en bondig: „REIZEN”. Blijkbaar vond ze dat ze genoeg verteld had want ze stond op en zei: „Ik ga er weer eens vandoor, veel succes met jullie verhaal.”

J.F.S.



W. P. VOLKER
vierde werktuigkundige

IN MEMORIAM

Wij ontvingen het droeve bericht dat op 18 september jl. onze vierde werktuigkundige W. P. Volker is overleden. Hij bereikte de leeftijd van 24 jaar.

Nadat hij eind april van dit jaar voor verlof van het m.s. „Daphne” was afgemonsterd, werd hem vanaf begin mei ziekteverlof verleend. Weinig hebben wij echter kunnen vermoeden dat aan zijn jonge, veelbelovende leven zo spoedig een einde zou komen.

Wout Volker heeft zich gedurende zijn dienstitijd bij onze Maatschappij een bekwaam scheepswerktuigkundige betoond, die zijn werkzaamheden met ijver en toewijding verrichtte en die het volle vertrouwen van zijn superieuren genoot; ook bij zijn collega's stond hij bijzonder goed aangeschreven.

De teraardebestelling vond onder grote belangstelling plaats op 21 september in Sliedrecht en werd onder meer bijgewoond door derde werktuigkundige F. Nederbragt, die vergezeld was van zijn echtgenote, en de heer G. H. van Leeuwen van onze kantoororganisatie.

Een aantal bloemstukken, waaronder een van onze Maatschappij, dekte de baar.

Ons medeleven gaat uit naar de zwaar beproefde familie en verloofde van de overledene, die wij kracht toewensen om dit zo moeilijk te aanvaarden verlies in overgave te verwerken.

VLOOTPERSONALIA

(in de periode van 16.8 t/m 15.9.1968)

GEBOREN:

- 26.7: Frank, zoon van P. J. de Lange, 2e wtk., en mevrouw M. C. de Lange-Krab;
- 30.7: Diederik Louis, zoon van G. W. van Essen, hfd.wtk., en mevrouw J. A. van Essen-van Wijk;
- 20.8: Caroline Berthilia Catharina, dochter van K. L. J. Aertssen, 3e wtk., en mevrouw E. Aertssen-Buurman;
- 21.8: Sandra Johanna, dochter van N. J. Doorn, 2e wtk., en mevrouw J. L. Doorn-Hiemstra;
- 25.8: Robert Peter, zoon van T. P. Kool, 4e wtk., en mevrouw A. C. M. J. Kool-Klopper;
- 25.8: Pieter Jacobus, zoon van O. A. van der Want, 2e wtk., en mevrouw A. J. van der Want-Ruitenburch;
- 27.8: Shaula Leanora Fransisca, dochter van J. P. Hendriks, 2e stm., en mevrouw A. C. Hendriks-Boerdijk;
- 28.8: Catharina Johanna Maria, dochter van J. M. Hillen, 1e stm., en mevrouw C. G. Hillen-Laan;
- 29.8: Ina Alijda, dochter van J. Werkhoven, 3e stm., en mevrouw A. J. Werkhoven-Broen;
- 5.9: Aris, zoon van J. Tekelenburg, hfd.wtk., en mevrouw D. IJ. V. Tekelenburg-van Malssen.

GEHUWD:

- 20.8: J. van Pijkeren, 4e wtk., met mej. M. Schinkel;
- 23.8: S. Jansen, bediende, met mej. J. C. A. Berkenfeld;
- 4.9: J. M. M. Termöhlen, matroos, met mej. G. A. Süter;
- 6.9: P. Hartog, 3e stm., met mej. M. Strijbis;
- 6.9: J. M. Brinks, 5e wtk., met mej. J. de Korte;
- 6.9: G. J. Olieman, 3e stm., met mej. Y. Vermeer;
- 13.9: P. Buijs, 3e stm., met mej. C. S. Stroo.

AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

gezagv.: H. R. van Sas, J. I. Boer, E. H. Brameijer, C. Vessies, J. L.

Muijskens, H. J. Roncken, T. W. Pals, C. Wortel, J. W. Sterringa, J. Grillk;

1e stl.: D. de Boer, H. K. Paauw, B. C. Visser, P. C. Rakké;

2e stl.: A. T. van Es; N. Venendaal, J. Wagenvoort, J. de Kok, A. J. Both;

3e stl.: M. Klein, P. Buijs, J. W. G. Vonkeman, J. J. B. Roest, G. van Riet, C. W. Vervest, P. Hartog;

4e stl.: B. van Katwijk, J. W. IJkel;

II.stl.: R. Drenth, K. P. Biesiot, J. P. J. M. Cobelens, M. Buth, F. B. Visser, B. J. H. Wortelboer, B. Koppe, P. Vijfhuizen, M. van der Heiden, J. G. Richert, D. van Eijk, J. W. Hendriks, A. A. J. M. Defesche, R. Lawerman, J. van Ruiven, P. A. B. de Ruiter, F. G. Hamilton, M. Kruijshaar, F. van der Meijden, T. T. Rison, R. A. Ratelband, F. B. M. Koster;

hfd.wtk.: R. G. Pieters, H. Tukker, F. in 't Veld, W. Eeuwijk, J. de Bruijn;

2e wtk.: W. J. Meuldijk, H. G. van Jaarsveld, C. van Esseveld, C. P. de Waard, O. A. van der Want, N. C. van der Vecht;

3e wtk.: A. G. M. Witten, M. D. van der Veen, J. Homminga, S. J. Punt, A. J. Hulzebos, C. C. van Essen;

4e wtk.: J. M. M. Siemerink, J. Groeneweg, T. P. Kool, B. A. Sinnema, W. Verhagen, T. P. M. Westhuis;

5e wtk.: A. A. J. Cornelissen, A. B. P. Dill, R. Dijkstra, F. R. Lagerveld, C. van der Werf, A. Hoekstra;

II.wtk.: J. E. Buitendijk, J. Slagter, W. J. van der Veer, H. P. M. van Eijk, R. van Straten, R. Zwaal, H. H. van der Linde, A. A. Konijnendijk, P. Dekkers, R. M. Hendriks, P. G. Venema, F. J. Jonges, M. C. H. Waaldijk, H. Smeding, J. Penning, A. G. A. de Graaf, J. P. A. M. Ghuijs, B. van Os, P. G. Beekhuizen, H. W. ter Haar, J. P. van de Water, A. E. de Bruijn, R. A. Viergever, R. A. de Lijster, C. F. H. van der Houwen, R. A. M. Haffert, J. C. Spijkerman, W. K. de Voogd, J. M. Hogenstein, C. A. A. Rademaker, R. Koelemeijer, J. A. Deelen, H. P. C. Eken;

bootzman: A. B. van Essen;

2e pomplieden/bankwerker: B. Verburg, A. J. van der Raad;

hoofden voeding: H. A. Groenendijk, E. T. P. van Boles;

scheepskok: J. Weedage.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. **Abida**: wnd. 2e stm. D. J. van Dijk;

m.s. **Acila**: 4e stm. M. Waalewijn, II.stm. H. Dokter, II.stm. H. den Ouden, 3e wtk. H. G. de Boer, 5e wtk. J. V. W. M. Daniëls, II.wtk. C. A. P. Aertssen, II.wtk. P. J. Steevensz, II.wtk. M. F. Stoltink, 2e pompman/bankwerker R. Stuifzand, wachtassistent W. Gerritsen;

s.s. **Atys**: 5e wtk. G. D. Reijbroek;

Rectificatie

IN
DIENST
GETREDEN



A. M. VINK
II.wtk.
per 5.8

m.s. Cinulia: gezagv. J. P. Jongbloed, 1e stm. B. van Hardeveld, 4e stm. G. C. Visser, II.wtk. G. J. Afink, II.wtk. T. J. R. Eggink;

m.s. Crania: 2e stm. J. S. de Jong, II.wtk. W. M. G. M. van Loon, radio-officier F. H. M. van Rijswijk;

m.s. Dallia: gezagv. K. Prins, 1e stm. P. de Regt, 2e wtk. J. L. van der Rijst;

m.s. Daphne: 2e wtk. H. Kuijper, II.wtk. R. Konijnenberg;

m.s. Diloma: wnd. 3e stm. Jac. de Jong, wnd. 4e wtk. C. Loman;

m.s. Dosina: 2e stm. W. Hoogendijk, II.stm. P. Poot, 5e wtk. B. Eschendaal, II.wtk. F. O. Schlüter, II.wtk. H. J. Koopman, radio-officier B. Visser;

s.s. Kabylia: 3e stm. W. F. van der Lei;

s.s. Katelysia: hfd.wtk. C. L. H. Stocking Korzen;

s.s. Kelletia: gezagv. F. A. de Kaart, wnd. 3e wtk. H. J. Bolsenbroek, II.wtk. W. J. H. M. Toussaint, radio-officier W. M. Hart;

s.s. Kenia: wnd. 3e stm. D. Schonenberg, 4e stm. R. Hagen, II.stm. F. Reusen, 2e wtk. W. Muis, 4e wtk. M. de Koning, II.wtk. W. I. van der Burght, II.wtk. S. van der Meulen, II.wtk. W. van der Plas, II.wtk. E. C. A. Vierling, radio-officier J. Valk, hoofd voeding A. A. Turkenburg;

s.s. Kopionella: 1e stm. C. P. Donken, hfd.wtk. G. W. van Essen, 4e wtk. J. J. Bakker;

s.s. Koratia: 2e wtk. J. B. van Haaster;

s.s. Korenia: gezagv. J. van Beele, 3e wtk. P. C. W. Enders;

s.s. Korovina: wnd. 2e wtk. K. J. Faasse;

s.s. Kosicia: gezagv. D. P. Klip, 3e stm. C. P. van Hoek, II.stm. R. M. Bosma, 3e wtk. W. H. Nieman, 4e wtk. R. J. Doorneveld, 5e wtk. P. F. van Dijk, II.wtk. J. S. Machiels, II.wtk. W. Rijnveld, II.wtk. M. Koelmeij, II.wtk. W. van den Dobbelssteen;

s.s. Kosmatella: 2e stm. P. J. M. Arts, II.wtk. R. Mühlnickel, II.wtk. C. Brasser, radio-officier F. K. van Westen;

s.s. Krebsia: gezagv. A. Tijlma;

s.s. Kryptos: gezagv. J. L. F. Vermeulen;

s.s. Kylix: gezagv. G. F. de Boer, II.stm. R. J. Grotjohan, II.stm. M. A. F. Wanders, II.wtk. B. K. Frans, II.wtk. H. L. Hendrison;

s.s. Metula: gezagv. B. van Bon, radio-officier A. K. Deurloo;

m.s. Neverita: wnd. 2e stm. R. P. Jager, II.stm. J. J. Honders, 3e wtk. J. P. van Boven, 5e wtk. A. P. Grootenboer, II.wtk. J. J. van Vondel, II.wtk. A. B. M. Peeters, bootsman G. van Delft, 2e pompmann/bankwerker F. A. Nijhuis, hoofd voeding J. G. Nijman, scheepskok G. C. Drost;

s.s. Ondina: II.stm. J. Boonstra, 5e wtk. K. Elshout, II.wtk. M. J. Viergever, II.wtk. R. J. de Vries, II.wtk. J. van Seters, II.wtk. J. A. W. Schulte, radio-officier G. Dekker;

s.s. Onoba: II.stm. L. Marees, hfd.wtk. J. F. Spiering, 4e wtk. F. J. van der Vorm, II.wtk. G. F. M. van Touw, II.wtk. A. Storm, II.wtk. G. J. van der Weerd, radio-officier L. de Soete;

s.s. Patro: gezagv. H. E. Glansbeek, wnd. 2e stm. R. J. Westerbrink, wnd. hfd.wtk. G. Vis van Heemst, II.wtk. R. J. L. Huisman, II.wtk. T. J. W. A. Ploegmakers;

s.s. Philidora: II.stm. C. M. A. Nelissen, 2e wtk. J. I. Brangert;

s.s. Philine: II.stm. J. J. J. van Beek, 2e wtk. L. P. H. Teune, 4e wtk. R. Sloof, II.wtk. R. Stouthamer, II.wtk. F. H. de Jong, radio-officier W. Meijering;

s.s. Sepia: 3e stm. M. A. Diehl, II.stm. J. F. Middelkoop, 3e wtk. J. P. Kalkman, II.wtk. L. M. Dijkhuizen, II.wtk. H. J. Advocaat, II.wtk. P. Ver-sluis;

s.s. Vasum: gezagv. R. E. van der Miesen, 3e stm. J. van der Klooster, wnd. 2e wtk. H. E. Daniëls, 5e wtk. A. Leschot, 5e wtk. D. Roodnat, II.wtk. F. M. van der Straten, II.wtk. S. E. Grimm, II.wtk. J. H. L. Baris, II.wtk. A. J. Zon, radio-officier P. van Eijk;

s.s. Vitrea: 5e wtk. J. C. van Baasbank, 5e wtk. J. G. van Werd;

s.s. Zafra: 1e stm. N. A. Jager, 3e wtk. W. M. J. de Kwant;

s.s. Zaria: gezagv. J. C. de Groot, II.stm. C. B. Slieker, hfd.wtk. J. de Ruitter, 4e wtk. B. R. de Ridder, 5e wtk. E. Post, 5e wtk. J. M. Verburg, II.wtk. G. van Berghem, II.wtk. P. Lautenbach, II.wtk. H. Koster, II.wtk. D. L. Elsman.

UIT DIENST GETREDEN:

2e stm.: P. H. van der Ham;
 4e stm.: F. C. B. M. Gerrits;
 3e wtk.: F. F. Ozinga, J. J. L. Geerink;
 4e wtk.: A. Baljeu;
 5e wtk.: T. de Groot, F. T. de Boer, H. Rump;
 II.wtk.: A. Mensonides;
 2e pompmann/bankwerker: H. P. J. van der Lenden;
 wachtassistent: T. J. Houps;
 bankwerker: G. H. M. Sauren;
 hoofd voeding: R. N. Morel.

TIJDELIJK TEWERKGESTELD BIJ N.V. CURAÇAOSCHE SCHEEPVAART MAATSCHAPPIJ:

4e wtk.: G. J. Verbeek.

NAAR MILITAIRE DIENST:

4e stl.: W. J. A. de Winter, R. Westerbeek.

MET PENSIEN m.i.v. 1 OKTOBER 1968:

gezagv.: Tj. Kuijper.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

„Bth“: 3e wtk. W. Vroling;
 „A“: 5e wtk. H. A. Meissner;
 „Ass“: 5e wtk. B. Eschendaal.

AANGESTELD ALS:

gezagv.: J. L. Muijskens, C. Vessies;
 hfd.wtk.: H. de Jong;
 5e wtk.: B. Eschendaal.

MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode van 16.8 t/m 15.9.1968)

UIT DIENST GETREDEN:

1.9: A. J. van Geloven - sectie DFF/3.

GEBOREN:

27.8: Roderick, zoon van de heer P. M. Verschut - sectie DFF/2 - en mevrouw J. A. Verschut-Hellinga.

Redactiecommissie:

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

tussen schip en ka

achtste jaargang no. 2 — oktober 1968

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



- | | | | |
|------------------|--------------------|--------------------|------------|
| 1. m.s. ABIDA | 9. s.s. CAPISTERIA | 17. m.s. DIONE | 24. s.s. F |
| 2. m.s. ACILA | 10. s.s. CAPULONIX | 18. m.s. DOSINA | 25. s.s. F |
| 3. m.s. ACMAEA | 11. m.s. CINULIA | 19. s.s. KABYLIA | 26. s.s. F |
| 4. m.s. ACTEON | 12. m.s. CRANIA | 20. s.s. KALYDON | 27. s.s. F |
| 5. s.s. ARCA | 13. m.s. DALLIA | 21. s.s. KARA | 28. s.s. F |
| 6. s.s. ATYS | 14. m.s. DAPHNE | 22. s.s. KATELYSIA | 29. s.s. F |
| 7. m.s. CAMITIA | 15. m.s. DIADEMA | 23. s.s. KELLETIA | 30. s.s. F |
| 8. s.s. CAPILUNA | 16. m.s. DILOMA | | |

CHEPEN OP 17 OKTOBER 1968

Bijlage van de oktober 1968-editie van „Tussen Schip en Ka”,
 maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.



ENIA
 ERMIA
 HASIELLA
 OPIONELLA
 DRATIA
 DRENIA
 DROVINA

31. s.s. KOSICIA
 32. s.s. KOSSMATELLA
 33. s.s. KREBSIA
 34. s.s. KRYPTOS
 35. s.s. KYLIX
 36. s.s. LOVELLIA
 37. s.s. MACOMA
 38. s.s. METULA

39. m.s. NEVERITA
 40. m.s. NISO
 41. s.s. ONDINA
 42. s.s. ONOBA
 43. s.s. PATRO
 44. s.s. PHILIDORA
 45. s.s. PHILINE
 46. s.s. PHILIPPIA

47. s.s. SEPIA
 48. s.s. VASUM
 49. s.s. VIANA
 50. s.s. VIDENA
 51. s.s. VITREA
 52. s.s. VIVIPARA
 53. s.s. ZAFRA
 54. s.s. ZARIA