



tussen schip en ka

vierde jaargang no. 1 - september 1964



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



HET
s.s. „ZAFRA”
VOER
TWAALF
MAANDEN
ZONDER
ONGEVALLen



Het s.s. „Zafra” heeft van 1 juli 1963 tot en met 30 juni 1964 onder een gelukkig gesternte gevaren. In die periode heeft zich namelijk aan boord geen enkel ongeval, hoe gering ook, voorgedaan.

Als blijk van waardering en ter herinnering aan dit verblijvend feit heeft onze Directie een Delfts blauw wandbord laten vervaardigen dat op 27 augustus jl. te Pernis, waar het schip daags tevoren was aangekomen, aan de gezagvoerder, kapt. C. Cupido, werd aangeboden.

In tegenwoordigheid van de heer Rodenburg en van kapt. J. Ruyg, onder wiens commando de „Zafra” een groot deel van bovengenoemde periode gevaren heeft, werd de aanbidding verricht door Ir. B. Wilton, een der Directeuren van „Wilton-Fijenoord”, in diens hoedanigheid van Directeur van het Veiligheids Instituut. Spreker wees er daarbij onder meer op dat het zonder ongevallen varen een bewijs is van een goede samenwerking en teamgeest aan boord, en sprak de hoop uit dat het door de „Zafra” gegeven voorbeeld inspirerend zou werken.

Ir. B. Wilton overhandigt het wandbord aan kapitein C. Cupido, die het op zijn beurt toont aan kapitein J. Ruyg



COMMISSIE
LOONSTRUCTUUR
KOOPVAARDIJ

Bovenstaande foto werd genomen tijdens een der vele vergaderingen welke de Commissie Loonstructuur Koopvaardij er aan heeft gewijd om tot een herziening van de gages der opvarenden van de Nederlandse Koopvaardijvloot te komen.

Aan de tafel, van links naar rechts, de heren:

- A. W. Worm - Hoofd Loontechnisch Bureau Algemeen Werkgevers Verbond
- K. de Wit - Loandeskundige C.K.V.
- M. Pronk - Secretaris Christelijke Bedrijfsgroep v. Zeevarenden
- H. Berghout - Voorzitter Bedrijfsgroep Zeescheepvaart en Visserij (Ned. Kath. Bond van Vervoerspersoneel)
- J. Buquet - Secretaris en Voorzitter Vakgroep Visserij
- W. Ch. van Zuylen - Secretaris en Voorzitter Vakgroep C.K.O.
- D. Opmeer - 2e Voorzitter C.K.V.
- A. de Boon - voormalig 2e Voorzitter C.K.V.
- D. Harms - voormalig Voorzitter C.K.V. - overleden 27.8.1964.
- Mr. Dr. A. A. van Rhijn - Lid v. d. Raad van State, Voorzitter der Commissie Loonstructuur Koopvaardij
- L. Berk - Algemeen Secretaris Algemeen Werkgevers Verbond
- G. Vermeulen - Voorzitter v. d. Raad van Bestuur v. d. Zeevaart
- K. de Graaf - Directeur v. d. Raad van Bestuur v. d. Zeevaart
- H. C. J. Nieuwenhoff - Lid Secretariaat v. d. Raad van Bestuur v. d. Zeevaart
- E. S. H. van Assendelft de Coningh - Secretaris v. d. Raad van Bestuur v. d. Zeevaart
- L. F. van den Belt - Hoofd Afdeling Personeel van Shell Tankers N.V.
- C. A. W. Bos - Chef Afdeling Personeelsdienst Zeevarenden v. d. „Holland-Amerika Lijn”
- A. Vink - Bedrijfsdirecteur v. L. Smit & Co.'s Int. Sleepdienst
- Kapt. J. C. van Noordenne - Chef Afdeling Inkoop en Afdeling Personeelszaken v. N.V. Bureau Wijsmuller



25-JARIG DIENSTJUBILEUM VAN KAPITEIN G. W. VERBOOM

Op 15 april 1964 was het 25 jaar geleden dat kapt. G. W. Verboom in dienst trad bij de Groep. Daar kapt. Verboom zich op dat tijdstip op zee bevond, kwam hij bij zijn eerstvolgende terugkeer in Nederland, en wel op vrijdag 17 juli jl., in gezelschap van zijn echtgenote, mevrouw C. Verboom-Arpeau, op ons kantoor, om uit handen van de heer Rodenburg zijn 25-jarig dienstembleem te ontvangen.

Daar de foto welke van de embleem-uitreiking gemaakt werd, mislukt is, moeten wij ditmaal met een pasfoto van kapt. Verboom volstaan.

FOTO FRONTPAGINA: Met het s.s. „Kryptos” in het Kieler Kanaal - juli 1964. (Foto: 2e hofm. G. J. Vrielenk).

VOORUITGANG IN SCHEEPSAUTOMATISERING

Scheepsautomatisering komt voort uit de noodzaak de bedrijfskosten van schepen te verminderen, gedeeltelijk door de prestaties van een schip voortdurend optimaal te houden en gedeeltelijk door vermindering van de bemanning, zonder daarbij echter een lagere veiligheidsmarge te aanvaarden.

Bij de ontwikkeling van een ontwerp waarbij deze beide doeleinden worden bereikt, komen twee belangrijke problemen naar voren:

- het ontwerpen van een bedieningssysteem dat betrouwbaar functioneert, gepaard aan een bescheiden kapitaal-uitgave.
- de opleiding en indeling van bekwaam personeel om de bijkomende apparatuur te bedienen en te onderhouden.

Deze doelstellingen zijn toepasselijk op alle aspecten van het scheepsbedrijf die zich lenen voor automatie, bijv. machine, navigatie, ladingbehandeling en bepaalde punten van het onderhoud van de huid. De hoogste mate van automatisering en het grootste rendement kunnen ongetwijfeld worden verwacht bij de bediening van de machinekamer, en het ontwikkelingsstreven is hoofdzakelijk hierop gericht geweest.

INSTRUMENTATIE EN BEDIENING

In de laatste jaren is er naar gestreefd de machinekamers in Groepstankers te vereenvoudigen, om de kapitaals- en onderhoudskosten te verlagen en eveneens om de bediening te vereenvoudigen. Ontwikkelingen in de automatie hebben een verdere stimulans aan dit streven gegeven, omdat minder apparatuur uiteraard minder instrumentatie en bediening eist, en de kosten van auto-

In de afgelopen maanden hebben wij reeds veel gepubliceerd over hetgeen ten aanzien van automatisering en mechanisatie over de gehele wereld wordt onderzocht, ontwikkeld en toegepast.

Het verbeugt ons thans uw aandacht te kunnen vragen voor een progressieve bijdrage die door de Koninklijke Shell Groep op dit gebied wordt geleverd. Weliswaar verkeert het vraagstuk van volledige automatisering nog merendeels in een onderzoek-stadium, doch het zal u duidelijk worden dat de plannen voor ver doorgevoerde mechanisatie, afstandscontrole en afstandsbediening klaar liggen en dat de Groep in dezen een duidelijke koers heeft uitgezet.

Wij willen speciaal ook de aandacht vestigen op de onmiskenbare en onvermijdelijke tendens van het wegvallen van de grens tussen en het naar elkaar toegroeien van de dekdiens en de werktuigkundige dienst.

matie verhoudingsgewijs zouden worden verminderd. Bepaalde vorderingen in deze richting zijn reeds en zullen nog verder worden gemaakt door het bestuderen van schema's, zoals die welke slechts één hoofdketel gebruiken, minder hulpwerktuigen en vereenvoudigde pijp- en afsluitersystemen. Dit is een fundamenteel werktuigkundige benadering, gericht op het bevorderen van de invoering van automatische bediening.

Een daarmee parallel lopende en aanvullende ontwikkeling is het beproeven van de werking van nieuwe instrumenten en bedieningssystemen. Afstands- en automatische bediening zijn wat betreft hun doeltreffendheid volledig afhankelijk van de nauwkeurigheid en betrouwbaarheid van de instrumenten. In het verleden, toen over het algemeen alleen plaatselijke aanduiding van de variabelen van het systeem nodig was, was de kwaliteit van de instrumenten niet zó belangrijk en deze liet in feite veel te wensen over.

Wij zijn echter nu in het stadium dat de instrumenten dikwijls ver verwijderd zijn van het meetpunt en zelfs het enige middel zijn om de werking van de installatie te kunnen beoordelen. Daarom zijn nauwkeurigheid en betrouwbaarheid van de instrumenten thans een dwingende noodzaak.

Voorbereidende ontwikkeling

De tekortkomingen van de conventionele instrumenten deden zich voor het eerst enkele jaren geleden gevoelen bij het begin van het scheepsbeproeving- en prestatieprogramma. Sedertdien heeft de voortdurende ontwikkeling en beproeving van instrumenten voor temperatuur, doorstroming, p.k.'s enz. veel bijgedragen tot de kennis waarover men thans beschikt. De allerlaatste ontwikkeling in dit programma, statistische bedrijfsanalyse, heeft dit nog een schrede verder vooruit



Centralisatie van de instrumenten in de machinekamer van het s.s. „Sivella”.

gebracht door het verschaffen van bijzonderheden omtrent het verzamelen van gegevens door data loggers en de snelle overbrenging en analyse van deze gegevens. Parallel aan deze ontwikkelingen door „Marine Technical” te Londen, heeft Société Maritime Shell zeer belangrijk werk verricht ten aanzien van de centralisatie van instrumenten in de machinekamer en de systemen voor brugbediening van de hoofdmachine op de „Sitala” en „Sivella”. De machine-bedieningskamer op de „Sivella”, afgebeeld op foto no. 1, geeft een beeld van de hoge mate van centralisatie, die bereikt is.

Toekomstige ontwikkelingen

Tegen het einde van 1963 leidden technische en economische overwegingen tot de beslissing dat verder doorgevoerde systemen op hun merites moesten worden onderzocht. Daartoe werd een nieuw ontwikkelingsteam gevormd door het samenvoegen van de technische diensten van Société Maritime Shell en „Marine Technical Londen”, met als taak een compleet instrumenten- en bedieningssysteem te ontwikkelen voor een 65.000 tons tanker die gebouwd wordt te St. Nazaire voor Société Maritime Shell. Dit team, hoewel vallend onder „Marine Technical”, is in Parijs gevestigd, teneinde de samenwerking met Société Maritime Shell, Nieuwbouwfördeling, te vergemakkelijken. Deze nieuwe tanker, waarvan de aflevering begin 1966 zal plaatsvinden, zal aangedreven worden door stoomturbines en zal, in principe, een machine-installatie hebben gelijk aan die van andere stoomschepen van het nieuwbouwprogramma.

In automatiserings-opzicht echter zal dit schip een

radicaal nieuwe benadering van dit probleem zijn. Wanneer men ontwerpen maakt die afwijken van de traditionele, zullen verschillen in volksaard en gewoonten weerspiegeld worden bij de individueel genomen beslissingen.

Het schema voor het S.M.S.-nieuwbouwschip moet in dit licht worden gezien en moet niet noodzakelijkerwijs worden beschouwd als de standaard-benadering van het probleem door de Shell-Groep. Het is echter een ontwerp dat bijzonder geschikt is voor de S.M.S., als gevolg van de exploitatie van haar vloot onder Franse vlag.

S.M.S.-nieuwbouw

Het belangrijkste nieuwtje op dit schip zal zijn dat niet in de eigenlijke machinekamer wordt wachtgelopen en dat in plaats daarvan op de brug een gecentraliseerde machine- en navigatie-bedieningskamer is opgesteld. Vanuit deze bedieningskamer kan de werking van de machines volledig worden gadeslagen en geregeld. Het dagelijkse onderhoud en enkele routine-werkzaamheden van de wacht zullen door een dag-onderhoudsploeg worden verricht, maar des nachts zal de machinekamer onbeheerd zijn.

Bovendien wordt een volledig gecentraliseerde afstandsbediening voor de ladingbehandeling geïnstalleerd voor alle laad- en loswerkzaamheden.

a) Toezicht op de machinekamer en Data Processing:

Een elektronische digitale computer zal continu alle belangrijke variabelen in de machinekamer controleren; deze waarden worden met tussenpozen afgedrukt op een journaalblad, op gelijke wijze als van de data loggers die reeds geïnstalleerd zijn op de „Solen”, „Sepia” en „Sitala”. Bovendien zal deze

computer verdere gegevens verschaffen over de machineprestaties door het berekenen van ketel-, turbine- en schroefrendement, specifiek brandstofverbruik, enz. De computer is volledig getransistoriseerd (siliconen transistors) (behalve voor de inbrengaftaster) met een ferriet geheugenkern voor 4000 woorden; met de inbreng-impulsen die hoofdzakelijk opgewekt worden door chroom/alumel thermo-koppelingen voor temperatuur en door elektronische balans druk-omzetters voor druk en doorstroming, zal deze computer de belangrijkste wachtdiensten verrichten. Alarmtoestanden zullen worden aangegeven door een aparte alarmschrijfmachine en tevens door een aanduiding op een overzichtelijk alarmbord. Ingeval de computer uitvalt zullen alle belangrijke waarden worden aangegeven door onafhankelijke meters.

b) *Machinekamerbediening:*

Het belangrijkste punt in de bedieningskamer zal de bedieningslessenaar zijn waarop alle belangrijke waarden zullen kunnen worden afgelezen die niet naar de computer worden geleid; tevens zal het hier mogelijk zijn de verbranding in de ketel te beïnvloeden, de belangrijkste hulpwerktuigen bij of af te zetten, de hoofdmachine te bedienen en de afstelling van alle onafhankelijke controle-circuits te regelen. Verwacht wordt dat de door de stoom geactueerde verbrandingsregeling naar beneden regelbaar zal zijn tot een verhouding van ongeveer 12 : 1, en dat dit voldoende flexibel zal zijn voor de meeste manoeuvres; voor minimum ketelgebruik zal echter een voorziening worden getroffen voor afstands-af- en bijschakeling van de afzonderlijke branders. Alle controle-circuits voor druk, doorstroming en niveau zullen de gegevens verkrijgen van dezelfde instrumenten die worden gebruikt voor het voeden van de computer; de afsluiter-bekrachtigers zullen hydraulisch bediend worden door in de bedieningskamer opgestelde elektronische regelaars en bedieningshendels. Bij dit systeem is voorzien in volledige hand-automatische bedieningsoverschakeling, vanaf de bedieningslessenaar, indien dit noodzakelijk is.

Alle afsluiters in het systeem die alleen open of dicht gezet moeten kunnen worden, zullen op afstand worden bediend vanuit de bedieningskamer door elektrische bekrachtigers. De stand en toestand ervan zal op een overzichtelijk bedieningsbord worden aangegeven.

Televisie-camera's zullen worden gebruikt om de machinekamer-ruimten en de waterniveaus in de ketel te controleren. Alle andere belangrijke niveaus zoals bijv. in de deaerator, de gedistilleerd-watertanks en de afvoertank zullen afzonderlijke afstandaanwijzers hebben.

c) *Elektrische energie-opwekking:*

De elektriciteitsvoorziening naar alle bedieningscircuits en de computer zal worden verzorgd door twee onafhankelijke motor-generatoren om spanningspieken in het boordnet bij de bedieningscircuits te vermijden. De motorgeneratoren worden gevoed vanaf het noodschakelbord zodat in geval van een storing van de turbo-alternator de noodgenerator binnen enkele seconden stroom levert. De reserve diesel-alternator start automatisch bij het uitvallen van de turbo-alternator, maar de synchronisatie en het sluiten van de hoofdautomaat wordt op afstand geregeld vanaf het elektrische bedieningsbord in de brugbedieningskamer.

In het onwaarschijnlijke geval van volledig uitvallen van de

energie zal een serie accu's voldoende kracht leveren voor de noodverlichting en de instrumenten van de computer.

d) *Navigatie en manoeuvreren:*

Alle navigatie-instrumenten worden opgesteld in twee lessenaars op de brug, zoals bij de installatie op de SIVELLA, zie foto no. 2. Tevens zal dit omvatten het automatisch bedienen van de machines via een gewijzigde telegraaf. Deze bediening zal in feite bestaan uit het continu regelen van het aantal omwentelingen van de schroef aan de hand van een snelheidsmeter en van de afgedrukte waarden, welke met de normale schroef-snelheden corresponderen. Het systeem heeft een beveiliging door afstandsbediening van de turbine-manoeuvreer-afluiters zonder terug-voeding van het aantal omwentelingen, en wordt bediend vanaf het machinekamerbedieningspaneel met als laatste mogelijkheid handbediening ter plaatse in de machinekamer.

e) *Machinekamer brandbestrijding:*

Een uitgebreid brandalarmsysteem zal worden gecompleteerd door een CO₂ blussysteem, dat vanaf de brug wordt bediend.

f) *Ladingbehandeling:*

Het laden en lossen zal vanuit een centrale bedieningskamer op het hoofddek geschieden, door hydraulische afstandsbediening van alle belangrijke ladingafsluiters, onafgebroken aanwijzing van het niveau in alle tanks en afstandsbediening van de ladingpompen. Het lading-leidingsysteem zal van het semi-free-flow type zijn om de bediening te vereenvoudigen zonder de eisen van ladingsegregatie op te offeren.

Het uiteindelijke resultaat van alle hierboven genoemde extra bedieningsystemen zal een vermindering van de scheepsbemanning tot ongeveer 35 koppen zijn. Dit vereist opleiding van het personeel teneinde in staat te zijn het schip zo efficiënt mogelijk te exploiteren en herindeling van de diensten aan boord.

HER-INDELING VAN PERSONEEL EN TRAINING

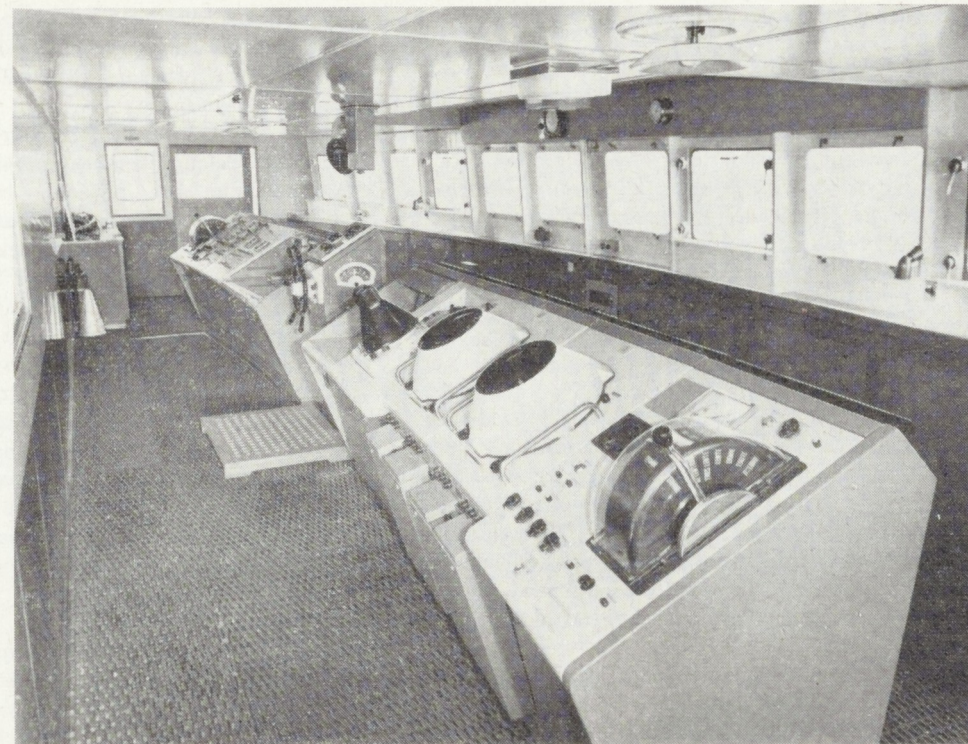
In een schip met volledige gecentraliseerde bediening lijkt het onlogisch de traditionele scheidingslijn tussen dek- en machinekamer-personeel te handhaven. Het zou rationeler zijn de officieren en scheepsgezellen als volgt in te delen:

Bedienings-personeel, verantwoordelijk voor wachtlopen in de brug-controle-bedieningskamer.

Onderhouds-personeel, waaronder alle andere officieren en scheepsgezellen vallen die verantwoordelijk zijn voor preventief onderhoud, regelmatige inspecties en nood-reparaties aan de uitrusting en die tevens, indien nodig, het bedienings-personeel kunnen versterken en ook de handbediening kunnen overnemen in geval van uitvallen van de automatische apparatuur.

Civiele Dienst-personeel

De in twee lessenaars ingebouwde navigatie-instrumenten in het stuurhuis van het s.s. „Sivella“.



Het ligt in het voornemen de hierboven genoemde indeling van personeel toe te passen op het S.M.S.-nieuwbouwschip.

De *Gezagvoerder*, belast met het algehele commando, zal de werkzaamheden van bedienings- en onderhoudspersoneel coördineren via de hoofden van de bedienings- en onderhoudsdiensten.

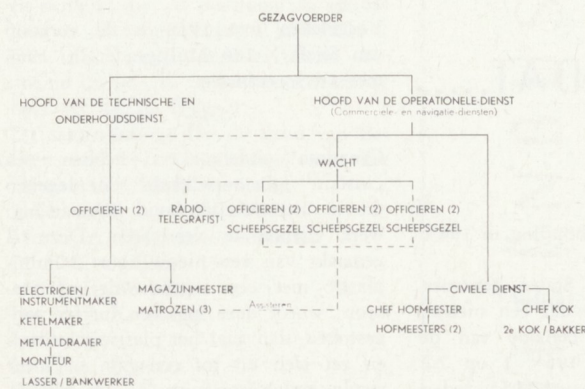
Het hoofd van de *Bedieningsdienst* zal geen wachtlopen maar te allen tijde beschikbaar zijn. De bedieningsdienst omvat:

- 3 wacht-officieren, opgeleid voor navigatie en werktuigkunde;
- 3 officieren uitsluitend voor wachtlopen in de machinekamer;
- 3 matrozen voor navigatie;
- 1 radio-telegrafist.

Dit vormt het minimum aan personeelsbestand noodzakelijk voor het onder normale omstandigheden laten varen van het schip. Ingeval van mist of het tijdelijk uitvallen van de automatische systemen kan deze bezetting worden versterkt door de onderhoudsdienst. In de haven zullen 1 officier en 1 scheepsgezel de lading-bedieningskamer bezetten.

Het hoofd van de *Onderhoudsdienst* zal onder zich een aantal specialisten hebben. De leden van deze dienst zullen normaal alleen overdag werken. De dienst bestaat uit:

- 1 officier gespecialiseerd in elektronica;
- 1 officier voor algemene werktuigkunde;
- 1 electricien/instrumentmaker;
- 1 ketelmaker;
- 1 metaal draaier;
- 1 monteur;



Voorgesteld bemanningsschema voor 65.000 tons tankschip, in aanbouw voor Société Maritime Shell.

1 lasser/bankwerker;
1 magazijnmeester;
3 matrozen.

Het gehele hogere personeel zal in staat zijn, indien nodig, beide wachten te leiden.

Bovendien kunnen hoogstens 4 leerlingen (2 officiers-leerlingen en 2 onder-officiers-leerlingen) worden toegevoegd; de officiers-leerlingen doen afwisselend dienst bij zowel de bedienings- als onderhoudsdiensten.

Voor een volledig overzicht verwijzen wij naar het op pagina 7 geplaatste bemanningsschema, zoals dit werd voorgesteld voor het S.M.S.-schip.

Officiersopleiding

Hoe in de toekomst te komen tot hoog-gekwalificeerde officieren die in beide diensten thuis zijn is een belangrijk probleem, dat nauwkeurig wordt bestudeerd. Een gelijksoortige basis-training wordt voorzien voor alle toekomstige officieren die t.z.t. hoofden van dienst en gezagvoerder kunnen worden. Men zal beseffen dat deze technische opleiding, die zowel theoretische als praktische cursussen omvat, met zeer veel zorg zal moeten worden opgezet.

De voortgezette opleiding voor officieren dient ook zo uniform mogelijk te zijn en te leiden tot dezelfde bevoegdheid voor allen. Een bepaalde mate van specialisatie zal op enige punten in het programma nodig zijn, zoals bijv. navigatorisch/elektronisch/werktuigkundig, maar officieren in al deze takken moeten een leidende positie kunnen bereiken.

Natuurlijk zal het enige tijd duren, waarschijnlijk ongeveer 8 jaar, voordat voldoende-bevoegde officieren, die in staat zijn hoofden van dienst te worden, beschikbaar komen via zulke opleidings-programma's. In die tussentijd zullen de eerste geautomatiseerde schepen moeten worden bemand door de huidige officieren die

speciaal voor dit doel opgeleid zijn. Een stap in deze richting is al gemaakt in Frankrijk, waar voor een beperkt aantal officieren twee speciale opleidingscursussen zijn aangevangen.

Samenvattend kan worden gesteld dat in de laatste jaren een belangrijke basis-ontwikkeling heeft plaatsgevonden, in het bijzonder bij de instrumentatie, inderdaad voldoende om realisatie van deze nieuwe ontwikkelingen op een S.M.S.-nieuwbouwschip te rechtvaardigen. Men dient echter te bedenken dat hoewel dit project modern is uit oogpunt van zeevaart-automatie, dit slechts een stap is naar het uiteindelijke doel — volledige automatisering. De computer bij dit project wordt uitsluitend gebruikt als verzamelaar en verwerker van gegevens. De volgende stap zal logischerwijze zijn de computer met de bedieningscircuits te koppelen, zodat de machine-installatie niet alleen wordt gecontroleerd maar ook bediend. Deze techniek wordt op land-kraftstations reeds veel toegepast, maar tijd en ondervinding alleen kunnen ons vertellen of deze stap, ingewikkeld en duur, de moeite waard is om bij de zeevaart te worden genomen.

Verder wordt erkend dat het menselijke aspect ook van het allergrootste belang is, en dat nieuwe ontwikkelingen een algehele herwaardering van de opleiding en de indeling aan boord van officieren en bemanningen eisen. Dit aspect is misschien een weinig verwaarloosd en er bestaat gevaar dat technische ontwikkelingen vertraagd zouden kunnen worden door gebrek aan bevoegd zeevarend personeel. De eerste stap tot oplossing van dit probleem is reeds genomen, niet alleen in Frankrijk, maar ook bij enkele andere belangrijke zeevarende naties, en er bestaat weinig twijfel aan of in de eerstkomende jaren zal een groeiend begrip ontstaan voor de benadering van de menselijke problemen bij automatie.

De kapitaalsuitgaven van de oliemaatschappijen, met uitzondering van die in Noord-Amerika en het China/Sovjetblok, hebben in 1962 bijna 5.600 miljoen dollar bedragen; ongeveer 30 % hiervan is besteed aan exploratie en produktie, 20 % aan raffinage, 20 % aan verkoop en de resterende 30 % aan pijpleidingen, tankers, en andere faciliteiten.

☆

De auto-dichtheid is het grootst in de Verenigde Staten en Hawaï. De laatste cijfers geven aan, dat er in deze landen één auto is per 2,8 zielen. Canada en Nieuw-Zeeland strijden nek aan nek om de tweede plaats met één auto per respectievelijk 4,1 en 4,2 inwoners. In

?
WIST U DAT.....

?

Nederland was de verhouding in 1963: 1 : 14.

Bij in de Verenigde Staten genomen proeven is vastgesteld dat een nieuwe auto uit 1953, met benzine van de kwaliteit geleverd in 1953, 1 op 7,2 reed. Nieuwe auto's uit 1963 reden met benzine verkrijgbaar in dat jaar, onder dezelfde omstandigheden 1 op

8,4, een verbetering van meer dan 16 %.

Vergeleken met 1962 is de verkoop van Shell X-100 Multigrade in 1963 met 16 % gestegen.

☆

Canadese onderzoekers hebben een „instant" iglo ontwikkeld voor degenen die in uitzonderlijk koud klimaat hun werk dienen te verrichten. Deze is gemaakt van een nieuw soort schuim-plastic met een ingebouwde warmte-bron; wordt deze met een lucifer aangestoken, dan gaat het plastic schuimen en zet zich uit tot een min of meer stevige muur van ruim 7½ cm dik. Zo heeft men in een oogwenk een eskimohut.

Mutatie in de samenstelling van de Raad van Bestuur van het Pensioenfonds der „Koninklijke/Shell"

De heer Ir. L. Schepers die per 1 juli 1964 de Groep met pensioen verliet, werd als lid „A" en voorzitter van de Raad van Bestuur van het Pensioenfonds der „Koninklijke/Shell" opgevolgd door de heer Mr. G. A. Wagner. Krachtens de statuten van genoemd Fonds impliceert deze benoeming zijn benoeming tot voorzitter, tevens lid van het College van Gedelegeerden.

De samenstelling van de Raad van Bestuur van het Pensioenfonds der „Koninklijke/Shell" is thans:

Leden „A":

Mr. G. A. Wagner — voorzitter

Ir. L. E. J. Brouwer — wnd. voorzitter

Ir. J. C. G. Boot

Mr. J. H. Diephuis

Dr. H. J. Krusinga

Leden „B":

F. J. Fesevur

Mr. R. Hagen

J. den Hartog

Drs. A. Heinsius

G. Vas

Mutatie in de samenstelling van de Raad van Beheer van het Voorzieningsfonds der „Koninklijke/Shell"

In verband met de pensionering van de heer Ir. L. Schepers per 1 juli 1964 is met ingang van dezelfde datum benoemd tot lid „A", tevens voorzitter, de heer Mr. G. A. Wagner.

De samenstelling van de Raad van Beheer van het Voorzieningsfonds der „Koninklijke/Shell" is thans:

Leden „A":

Mr. G. A. Wagner — voorzitter

Ir. J. C. G. Boot

Mr. J. H. Diephuis

Dr. H. J. Krusinga

Leden „B":

Ir. C. A. Bouman

G. Grande

Mr. J. P. A. Jonker

T. F. Prause



V.l.n.r. de heren L. J. W. Broenink, C. Heeneman en T. C. A. Geelen.

GEDIPLOMEERDE SCHEEPSKOKS

Jaarlijks wordt een aantal scheepsgezellen van de kombuis door ons in de gelegenheid gesteld om voor rekening van de Maatschappij aan een der vier onder auspiciën van de Raad van Bestuur voor de Zeevaart georganiseerde opleidingen ter verkrijging van het erkende diploma als Scheepskok deel te nemen. Tot nu toe hebben reeds een vijftigtal leden van de Civiele Dienst onzer schepen op deze wijze het officiële diploma als Scheepskok in hun bezit gekregen.

Wij stellen ditmaal drie onzer scheepskoks aan U voor, die in juli jl. met succes bovenvermelde opleiding aan de Vakschool voor Hotel- en Bakkerijpersoneel te Rotterdam hebben beëindigd.

Zij werden op woensdag 3 augustus jl. te onzen kantore ontvangen, bij welke gelegenheid bovenstaande foto werd gemaakt.

Als besluit liet een ieder zich de voortbrengselen van de „kombuis" van het Shell-Gebouw goed smaken.

IDEËNBUS

Een interessant idee (Ned. no. 249) werd ontvangen van HOOFDWERKTUIGKUNDIGE J. J. DE JONGE betreffende het schoonmaken van de turboblower.

De heer De Jonge beschrijft een werkwijze waarbij de turbineschoepen in korte tijd binnenslands schoongemaakt kunnen worden *zonder* de omkasting te demonteren, hetgeen uiteraard een belangrijke tijdwinst zou opleveren. Hoewel uitvoering van dit voorstel technisch mogelijk bleek te zijn, werd besloten het niet in praktijk te brengen daar het niet mogelijk zou zijn om te controleren of het loopwiel geheel schoon is, hetgeen zeer belangrijk is in verband met de balans van de rotor. Ook zouden bij toepassing van de voorgestelde werkwijze slechts de onderste leidschoepen gereinigd worden, hetgeen een ongelijkmatige gassen-doortocht tot gevolg zou hebben. Gezien de originaliteit en de gedegen uitwerking van dit idee werd echter, tot ons genoegen, besloten de heer De Jonge een beloning van £ 5 toe te kennen met welk succes wij de inzender gaarne van deze plaats gelukwensen.

AFSCHEID VAN VOORMAN H. F. ROTMANS

Op 1 augustus jl. heeft voorman H. F. Rotmans, die enkele dagen tevoren de 65-jarige leeftijd had bereikt, de dienst van onze Maatschappij verlaten.

Een niet-alledaagse gebeurtenis, die ons dan ook aanleiding gaf op de laatste dag van zijn dienstverband een gesprek met hem te hebben. Voorman Rotmans, een bekende, welhaast legendarische, verschijning aan boord van onze tankers, was de enige „voor-oorlogse” scheepsgezel die nog op onze vloot voer.

Midden in de eerste wereldoorlog monsterde hij, als zestienjarige jongen, aan op zijn eerste schip, een logger, waarmee zijn emotionele loopbaan een aanvang nam, want enkele maanden later ging het schip verloren, waarbij echter alle opvarenden werden gered.

Maar, het varen zat hem in het bloed, en hij ging over op de grote vaart, waar hij op schepen van verschillende rederijen als stoker-olie-man gevaren heeft.

Zijn eerste kennismaking met de Shell dateert van april 1940, toen hij als stoker-olieman op de „Murena” aanmonsterde.

Zijn avontuurlijke inslag dreef hem er echter toe de Shell reeds na vier maanden letterlijk en figuurlijk vaarwel te zeggen om, na enkele omzwervingen, in Freetown dienst te nemen bij het Franse Vreemdelingen-legioen.

Al spoedig werd hij, in de rang van mecaniciens, via Palestina naar het front in Noord-Afrika gedirigeerd, waar het legioen, onder commando van generaal König, aan het 8e leger, onder bevel van veldmaarschalk Montgomery, werd toegevoegd.

Hij nam deel aan de woestijnoorlog tegen de Duitse troepen, aangevoerd door generaal Rommel, en maakte deze oorlog met al zijn onvoorstelbare ontberingen (één kopje water per man per dag om te drinken en te wassen) mee.

Opgeklommen tot korporaal chef-mecaniciens, had hij als zodanig de leiding over de rijdende werkplaats, die



Op 17 juli jl. bracht de heer Rotmans een afscheidsbezoek aan de heer Rodenburg. Midden op de foto, de heer L. F. van den Belt, chef afdeling DFP (Personeel).

de vechtende troepen op de voet volgde.

El Alamein en Tunis zijn namen die hij nooit vergeten zal, maar bovenal liggen hem nog vers in het geheugen de dagen waarin hij zich al met een been in een woestijngraf waande toen het legioen omsingeld was door Duitse troepen en uiteindelijk met zware verliezen wist uit te breken.

Na afloop van de oorlog verliet hij het legioen met vier onderscheidingen en na een vakantie, welke hem door het legioen in Biarritz werd toegekend, keerde hij naar zijn woonplaats Rotterdam terug, om zich weer bij zijn vrouw en dochter, die eveneens de oorlog overleefd hadden, te voegen. Maar na het „woestijn-intermezzo” zat het varen hem toch nog altijd in het bloed, en hij meldde zich al spoedig als stoker-olieman bij het Gewestelijk Arbeidsbureau. Kort daarop werd hem de motor-tanker „Perna” toegewezen, maar in de mening dat dit geen Shell-tanker was weigerde hij dit schip. Na aanmelding op het kantoor van de afdeling Rederij

van de B.P.M. in Den Haag werd hij in mei 1946 op het m.s. „Gadila” geplaatst.

Zijn zucht naar avontuur was inmiddels ruimschoots bevredigd en na zijn aanmonstering op de „Gadila” heeft hij in de daarop volgende 18 jaar uitsluitend Shell-tankers onder de voeten gehad.

Zijn staat van dienst vermeldt namen als „Murena”, „Sunetta”, „Clavella”, „Marisa”, „Cinulia”, „Coryda” en zo goed als alle „K”-schepen.

Na tot 8 juli 1954 als stoker-olieman te hebben gevaren, werd hij met ingang van die datum tot voorman gepromoveerd.

De laatste jaren heeft hij voornamelijk als bijwerker op vele onzer schepen te Pernis dienst gedaan.

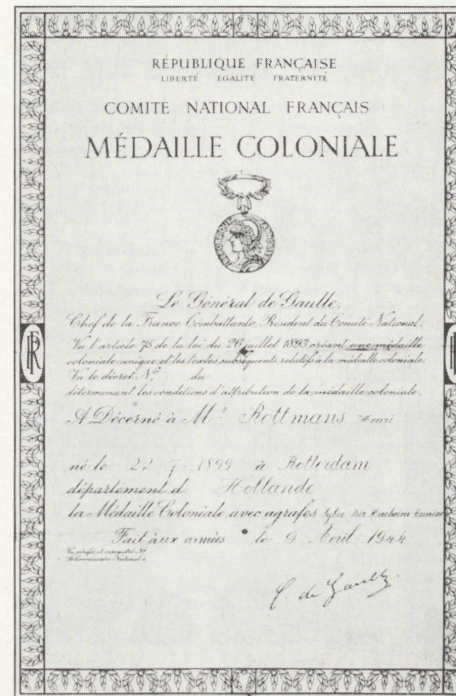
De heer Rotmans, alom bekend en gewaardeerd op onze vloot, geniet thans van een welverdiende rust. Rust is echter voor hem, ondanks zijn leeftijd en zijn veelbewogen leven, een begrip waar hij zich nog allerminst aan wil overgeven.

Moge het hem gegeven zijn nog tal van jaren in goede gezondheid temidden van zijn gezin door te brengen.



Voorman Rotmans op zijn „praatstoel”.

Oorkonde betreffende de toekenning van de „Médaille Coloniale” aan de heer H. F. Rotmans.



DANK VAN HET U.S. WEATHER BUREAU VOOR SCHEEPSRADIORAPPORTEN BETREFFENDE TROPISCHE CYCLONEN

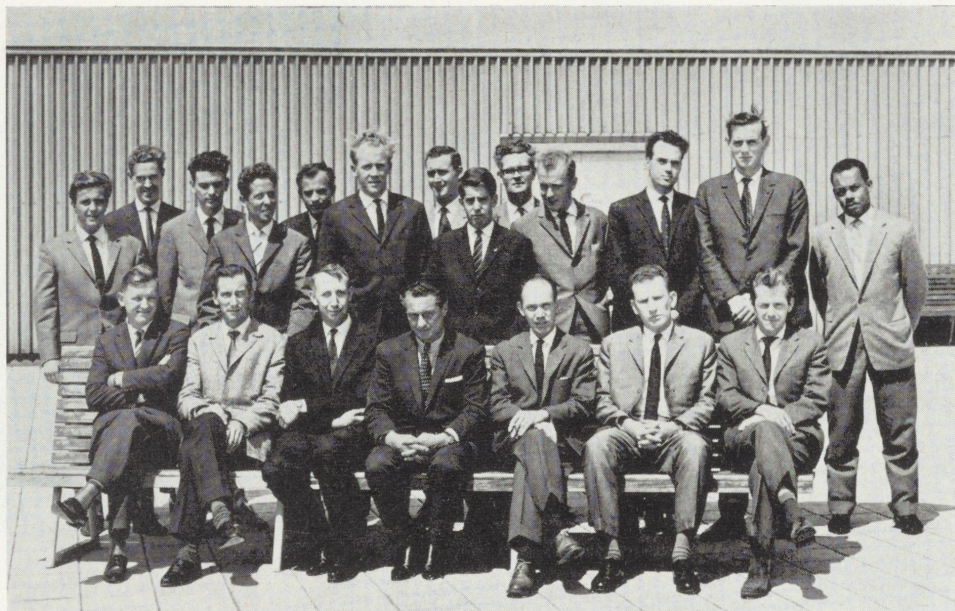
Van het U.S. Weather Bureau te Washington ontvingen wij onlangs, via het K.N.M.I. te De Bilt, een zevental certificaten voor doorzending aan de daarin genoemde schepen van onze vloot, als bewijs van waardering voor de desbetreffende gezagvoerders, stuurlieden en radiotelegrafisten voor de waardevolle radioweerrapporten die in 1963 werden gezonden uit gebieden van tropische cyclonen.

Op ieder certificaat is een zegel aangebracht voor het tijdvak waarin of de datum waarop de van zo groot belang zijnde berichten werden ontvangen.

De schepen die deze eervolle vermelding werd toegekend zijn: het m.s. „Acteon” en de s.s. „Kalydon”, „Katelsia”, „Kelletia”, „Kermia”, „Kylix” en „Viana”.

Voor drie schepen, die zich zowel in 1962 als 1963 ten aanzien van bovengenoemde rapportage hebben onderscheiden, ontvingen wij een tweede tijdvak/datumzegel om op het reeds aan boord zijnde certificaat aan te brengen.

Het betrof hier het m.s. „Cinulia” en de s.s. „Korenia” en „Koscicia”.



DEELNEMERS 35ste VLOOTSTAFCURSUS VAN 29 JUNI TOT EN MET 6 JULI 1964

Van links naar rechts staand:

1. J. C. Zwart — 4e werktuigkundige
2. A. v. d. Hoof — 4e werktuigkundige
3. M. F. Koens — 4e werktuigkundige
4. F. A. van Rooyen — 4e werktuigkundige
5. R. van Westendorp — 3e stuurman
6. J. W. Keesmaat — 4e werktuigkundige
7. F. C. de Winter — 4e werktuigkundige
8. J. H. B. Jongen — 3e stuurman
9. M. Pronk — sectie DFP/13
10. J. Baard — 3e stuurman

11. W. Muis — 4e werktuigkundige
12. J. Broekmeyer — 3e stuurman
13. J. G. Bron — 2e werktuigkundige

Van links naar rechts zittend:

1. L. A. Veer — 3e stuurman
2. P. J. de Lange — 3e werktuigkundige
3. Drs. C. J. Meijers — docent
4. Kapt. H. Aschmoneit — cursusleider
5. P. J. Lugt — docent
6. P. Hoogesteger — 2e stuurman
7. M. A. Messelaar — 2e stuurman

ONZE VLOOTJUBILARISSEN



W. O. KOOI
2e stuurman
1954 — 6.9 — 1964



H. BUITEN
3e werktuigkundige
1954 — 23.9 — 1964



A. DE CONINCK
3e werktuigkundige
1954 — 27.9 — 1964



T. BORSBOOM
2e stuurman
1954 — 29.9 — 1964



M. PLUGGE
2e hofmeester
1954 — 2.9 — 1964

MET PENSIOEN

Op 1 september 1964 hebben twee gezagvoerders en een hoofdwerktuigkundige onze dienst, onder toekenning van pensioen, verlaten.



J. H. R. BEAUJON
Gezagvoerder
9.8.1932 — 30.9.1964

Als eerste noemen wij kapitein J. H. R. Beaujon, die op 9 augustus 1932 als leerling-stuurman in dienst trad bij de N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij en dezelfde dag aan boord van het m.s. „Mamura” stapte. Dit schip verliet hij, na zijn vaartijd voor zijn 3e rang te hebben volgemaakt, op 13 september 1933 te Rouen.

Vervolgens duurde het ruim drie jaren alvorens kapitein Beaujon op 22 februari 1937 weer bij de N.I.T. in dienst trad, nu als 3e stuurman. Hij monsterte toen op de „Petronella” waarop hij als 3e en 2e stuurman heeft gevaren. In augustus 1938 ging hij te Batavia van boord en vatte de studie op voor zijn 2e rang, welk diploma hem op 8 december van dat zelfde jaar aldaar werd toegekend. Na dit studieverlof heeft hij achtereenvolgens als waarnemend 2e en 1e stuurman dienst gedaan op de „Semiramis”, „Iris” en de „Ovula”.

In juni 1942 vertrok hij voor verlof naar Curaçao. Aan het einde van de daaropvolgende dienstperiode bracht hij eerst drie maanden in Afrika door, gedurende welke periode hij in het huwelijk trad, alvorens op 4 juni 1946 met de „Oranjefontein”, vergezeld van zijn echtgenote, naar Nederland te vertrekken, om daar van de rest van het hem toekomende verlof te gaan genieten.

Na ommekomst van zijn verlof heeft hij tot februari 1959 in de Oost gevaren. Op 1 januari 1957 werd hij als gezagvoerder aangesteld, in welke functie hij over vele tankers het commando heeft gevoerd, zoals „Felipes”, „Malvina”, „Saidja” en „Malea”. Vanaf juni 1959 heeft hij diverse grote tankers onder zijn bevel gehad, waarvan wij noemen de „Philine”, „Sepia” en „Onoba”, welk laatste schip hij op 10 juli 1964 te Thameshaven verliet om vandaar naar Nederland terug te keren.

Kapitein H. A. Muis trad op 15 februari 1938 als 3e stuurman in dienst bij de N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij.

Zijn eerste schip was de „Scopas”, waarop hij op 11 april 1938 in Pladjoe aanmonsterde. Hij deed achtereenvolgens als waarnemend 2e stuurman en bevelvoerende officier op de „Scopas” dienst en verliet dit schip op 2 december 1938 te Singapore.

Daarna heeft hij gedurende dezelfde dienstperiode

nog als 3e stuurman gevaren op de „Anastasia”, „Aletta”, „Murena”, „Cleodora”, „Olivia”, „Marsella” en „Suriname”.

In 1941 ging hij als waarnemend 2e stuurman dienstdoen op de „Rufina”, „Elena” en „Ramona”, waarna hij vanaf juli 1942 achtereenvolgens als 3e en 2e stuurman op verschillende tankers heeft gevaren alvorens eerst in 1946 zijn verlof in Nederland te kunnen doorbrengen.

Vervolgens heeft hij nog een dienstperiode aan boord van de „Macoma” en de „Cleodora” volbracht om daarna te gaan studeren voor zijn tweede rang. Als tweede stuurman en, nadat hij zijn eerste rang had behaald, ook als eerste stuurman, heeft hij tot maart 1954 in de Singapore-area gevaren, waarna hij vanaf eind maart 1954 tot juni 1955 in het Caraïbisch gebied heeft dienstgedaan. In oktober 1955 werd hij weer overgeplaatst naar de diepzeevloot.

Na op 1 juli 1961 te zijn aangesteld als gezagvoerder heeft hij het commando gevoerd over de „Kylix”, „Kermia”, „Kryptos” en „Vasum”. Het s.s. „Vasum” heeft hij op 31 mei 1964 te La Spezia verlaten om, voorafgaand aan zijn pensioen, van zijn verlof te gaan genieten.



J. VAN DER HOEK
Hoofdwerktuigkundige
27.10.1933 — 30.9.1964

Als derde noemen wij hoofdwerktuigkundige J. van der Hoek, die op 27 oktober 1933 als 5e werktuigkundige in dienst trad, eveneens bij de N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij.

Op 15 november 1933 vertrok hij uit Nederland met de „Marinx van St. Aldegonde” met bestemming Singapore, om aldaar als waarnemend vierde werktuigkundige te gaan dienst doen op het m.s. „Anastasia”.

Ruim acht maanden later werd hij overgeplaatst naar het m.s. „Murena”, op welk schip hij als 5e en 4e werktuigkundige heeft dienstgedaan, om daarna, in december 1936, met verlof te gaan.

Zes maanden daarna vertrok de heer Van der Hoek wederom naar de Oost, waar hij, vanaf de datum van

zijn indiensttreding bij onze Maatschappij, vele jaren heeft gevaren en ook gedurende de periode 1940/45 geruime tijd heeft dienstgedaan. Na de diverse rangen te hebben doorlopen werd hij op 1 januari 1955 als hoofd-werktuigkundige aangesteld.

In deze hoedanigheid heeft hij op vele van onze tankers het beheer over de werktuigkundige dienst gehad, van welke schepen er diverse reeds geschiedenis zijn, zoals „Coryda”, „Macoma” en „Tomocyclus”. In 1959 werd hij op de nieuwe en grote tankers ge-

plaatst zoals „Acila”, „Philine”, „Koscicia”, „Vasum” „Videna” (hierop heeft hij vier dienstperioden volbracht, waaronder zijn laatste) en de „Onoba”. De „Videna” verliet hij de laatste maal in Suez en wel op 19 juli 1964.

Wij wensen de heren Beaujon, Muis en Van der Hoek nog vele jaren van goede gezondheid te midden van allen die hen dierbaar zijn.

vlootpersoneel/personalia

(in de periode 16.7 t/m 15.8.1964)

GEHUWD:

- 16.7: C. C. H. Dijkstra, 4e stm., en Mej. A. J. Stevens;
 17.7: C. C. van Essen, 4e wtk., met Mej. H. Looijen;
 24.7: J. C. Nelisse, 3e stm., met Mej. M. W. IJzerman;
 31.7: J. D. Muijskens, 5e wtk., met Mej. K. C. Overweel;
 6.8: R. A. M. van Hooijdonk, 2e stm., met Mej. Th. J. M. van Rooij;
 12.8: J. H. van Veldhuisen, 5e wtk., met Mej. R. Philipsen.

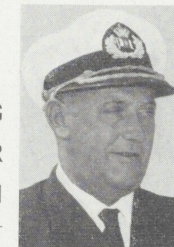
GEBOREN:

- 13.7: Arend Jolle, zoon van Jolle de Jong, 2e stm., en Mevr. W. de Jong-Dijker;
 13.7: Mirjam Christiane, dochter van A. M. C. Ras, 4e wtk., en Mevr. W. J. Ras-Boot;
 16.7: Mirjam, dochter van M. A. Messelaar, 2e stm., en Mevr. G. M. Messelaar-van Thiel;
 21.7: Claudia Maria, dochter van F. W. van Oerle, 3e stm., en Mevr. B. I. C. E. van Oerle-Schelvis;
 29.7: Jeroen Olivier, zoon van J. Ommering, 4e wtk., en Mevr. M. J. Ommering-Dijkshoorn;
 3.8: Gerrit, zoon van G. de Goede, 4e wtk., en Mevr. M. de Goede-Visman.

MET VERLOF:

- Gezav.: J. Ruys, W. J. de Haan, J. W. Pieters, H. Faber, W. A. Kleine, P. Schaap, K. Drent;
 1e stl.: B. de Boer, W. Th. Spier, C. Vriend, C. Wolse, J. Mos;
 2e stl.: H. van Slegtenhorst, A. Visser, M. A. Busker, H. G. Willemsen, F. A. Visser;
 3e stl.: G. C. van Malland, J. A. M. Elias, J. P. Hendriks, B. Langendoen, J. Mieras, P. C. Baijs, L. J. Hirs;
 4e stm.: B. R. Hoyer;
 Hfd.wtk.: J. van der Hoek, J. Prins, T. van den Berg, G. Houwer, Th. H. J. Feldberg, R. A. J. Ruesink;
 2e wtk.: A. W. Brakel, O. K. Nicolai, L. J. van Onselen, T. E. Timmermans;
 3e wtk.: H. S. Schlaghecke, J. I. Brangert;
 4e wtk.: J. B. van Haaster, M. J. Baak, J. S. R. Mulder, A. van Dam, J. D. B. Ewers, P. F. Vermeulen, G. J. B. Hartman, A. G. A. van der Pijl, P. J. Quist, J. A. de Groot;
 5e wtk.: G. van 't Wout, A. Bakelaar, G. J. Verbeek, F. Bakker, F. F. Ozinga, P. Enter, F. M. C. Kramers, C. Hemmer, C. W. H. van Holthuysen, W. H. Nieman;
 ll.wtk.: J. J. Bakker, J. H. C. Viertelhuizen.

DEERTIG
JAAR
IN
DIENST



R. INDIA
Commodore
1934 — 1.9 — 1964

IN NEDERLAND AANGEKOMEN:

Bootslieden: J. H. A. Elbers, S. Visser;
 1e pompman/bankw.: J. F. L. Kalee;
 2e pompman/bankw.: M. J. J. v. d. Linden;
 Chef hofm.: H. Scharloo, H. v. Sante;
 Chef koks: J. Westerhoff, P. E. L. v. d. Heuvel.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Acmaea:* gezav. G. W. Verboom, 1e stm. D. P. Klip, 3e stm. J. Knip, 4e wtk. A. van der Hooff, wnd. 4e wtk. J. Prinsze, chef hofm. L. Deynen;
m.s. Acteon: wnd 4e wtk. C. J. van der Zaag;
s.s. Atys: 1e stm. K. van der Horst;
m.s. Camilla: wnd. 3e stm. S. Termeer;
m.s. Cinulia: gezav. B. van den Born, wnd. 1e stm. H. Edens, 3e wtk. S. Rol, 4e wtk. L. Buitenkant;
m.s. Crania: ass. wtk. A. A. J. Cornelissen;
s.s. Kabyllia: gezav. P. van Hassel, 5e wtk. G. J. van Eijk;
s.s. Katelaysia: wnd. 2e wtk. B. van der Velden, bootzman K. E. J. Watz;
s.s. Kelletia: 2e stm. H. N. A. Snel, 3e stm. L. A. Veer, 2e wtk. Joost de Jong, 5e wtk. T. P. Kool, telegrafist J. B. Kints;
s.s. Kenia: gezav. J. Kramer, wnd. 1e stm. H. H. Hacken, ll. stm. M. Stammes; ll. stm. I. N. F. A. Sölyomvári, ll. wtk. A. Baljeu;
s.s. Kermia: wnd. gezav. C. S. Duinker, wnd. hfd.wtk. H. Stobbe wnd. 3e wtk. J. J. Langendoen, telegrafist P. A. Jongman;
s.s. Khasiella: gezav. C. Wortel;
s.s. Kopianella: 3e wtk. C. de Witte;
s.s. Korenia: 2e stm. N. A. Jager, 4e wtk. J. J. Jonkman, 5e wtk. J. C. A. Stevens;
s.s. Koscia: voorman M. Brons, chef hofm. H. T. Kaale, bootzman J. H. Kolk, chef kok P. J. M. v. d. Ende, 1e pompman/bankw. H. v. Ommering;
s.s. Kryptos: hfd.wtk. R. G. Pieters, wnd. 4e wtk. G. J. van Neuren, 5e wtk. E. S. Venema;
s.s. Kylix: 4e wtk. R. Huisman;
s.s. Ondina: gezav. L. H. de Vries, 1e stm. Tj. Kuyper, 2e stm. P. Snel, 4e stm. A. B. M. Pot, 3e wtk. P. J. de Lange, wnd. 4e wtk. G. de Boer;



O.V.S.T.

WEDSTRIJD VOETBALVERENIGING

„DE WEGER” — SHELL TANKERS N.V.

Op uitnodiging van de medebewoners van het Shell-Gebouw, de N.V. Architecten- en Ingenieursbureau Ir. F. C. de Weger, werd op vrijdag 21 augustus jl., een voetbalwedstrijd gespeeld tussen haar elftal en dat van Shell Tankers N.V.

Voorafgaande aan deze vriendschappelijke ontmoeting, die met een gelijk spel (2—2) eindigde, bood de aanvoerder van de V.V. „De Weger”, de heer C. van Vliet, aan de aanvoerder van het Shell Tankers elftal, de heer J. Beekhuizen, een fraaie plaquette aan, welke geste door laatstgenoemde in Shellstijl werd gereciprocet door aanbieding van een oliekannetje met inscriptie.

- s.s. *Onoba*: wnd. 2e wtk. G. Veldt, wnd. 3e wtk. H. Steenhuis, 4e wtk. J. C. Zwart, telegrafist A. van Helden;
- s.s. *Philidora*: 5e wtk. J. W. Kögeler;
- s.s. *Philine*: 3e stm. W. J. Morélis, wnd. 3e wtk. M. J. de Jong;
- s.s. *Sepia*: 2e stm. P. Hoogesteger, 4e stm. A. H. van Haaften, 2e wtk. J. Mostert;
- s.s. *Vasum*: 1e stm. D. A. C. Vermeulen, 2e wtk. P. Stachelhausen, 4e wtk. P. Maarleveld, 5e wtk. F. L. van Lier;
- s.s. *Viana*: chef hofm. J. Kooi, chef kok B. C. Eygen-
daal, bootsman P. H. A. v. d. Putten;
- s.s. *Videna*: 1e stm. J. C. de Groot, hfd.wtk. P. D. J. H. Slegtenhorst, 3e wtk. O. A. van der Want, 5e wtk. A. D. Schreuder;
- s.s. *Zafra*: gezagv. C. Cupido, 3e stm. P. R. Brunet de Rochebrune, 4e wtk. F. A. van Rooijen;
- s.s. *Zaria*: hfd.wtk. K. J. Wiessner.

IN DIENST GETREDEN:

- ll.stl.: M. de Wachter, I. N. F. A. Sólyomvári;
ll.wtk.: W. J. Grapendaal, R. G. M. Kauffeld, B. R. de Ridder, B. J. K. van Vliet, A. Baljeu, R. J. Bosman.

UIT DIENST GETREDEN:

- ll.stm.: J. G. Engelsman;
3e wtk.: J. W. Cadovius;
4e wtk.: W. F. J. J. Panneman.
Voorman: H. F. Rotmans;
1e Pompman/bankw.: P. Westein, Th. Stoutjesdijk,
A. A. v. d. Sluis;

- 2e Pompman/bankw.: A. J. M. Stikvoort;
Bankwerker: D. Bakker.

MET PENSIOEN:

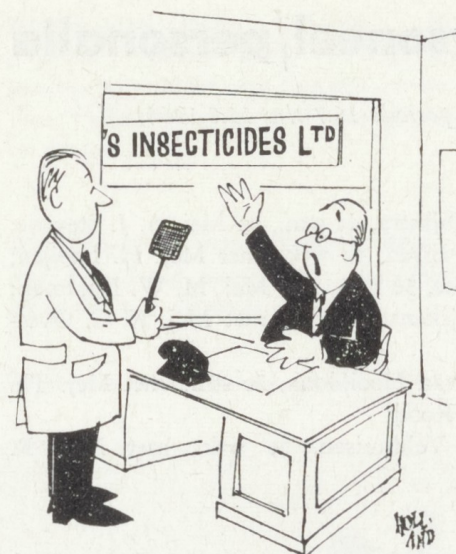
- Gezagv.: J. H. R. Beaujon, H. A. Muis;
Hfd.wtk.: J. van der Hoek.

OVER IN DIENST N.V. NEDERLANDSE AARD- OLIE MAATSCHAPPIJ:

- 3e wtk.: A. Hasper.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

- Diploma 1e stm. G.H.V. : 2e stl. H. N. A. Snel,
P. Snel, A. C. Weide;
1e stm. G.H.V.-Th.: 2e stm. M. Hus;
2e stm. G.H.V. : 3e stm. G. C. v. Malland
A : 5e wtk. G. de Boer.



*Is dat alles wat
je na 3 jaar
onderzoek hebt
bereikt??!!*

mutaties walpersoneel

(in de periode 16.7 t/m 15.8 1964)

IN DIENST:

- 1.8: A. Baljet - sectie DFT/1 (ex vloot);
1.8: Mej. E. van Willigen - sectie DF/1;
1.8: C. A. Gijsbertsen - sectie DFP/32 - (ex B.I.P.M.
N.V., 's-Gravenhage).
10.8: Mej. R. A. Wijss - sectie DFP/32;

UIT DIENST:

- 16.7: Mevr. M. Staakman-Günther - sectie DFF/5;
20.7: Mevr. S. Kievit-Fintelman - sectie DFF/5;
1.8: Mej. D. de Ruiter - sectie DFF/3;
1.8: L. J. van Toer - sectie DFP/32 (pensioen);
1.8: Mej. T. C. Heijkoop - sectie DFF/3;
9.8: Mej. M. J. Horstmanshoff - sectie DFP/32.

OVERGEPLAATST:

- 20.7: Mej. C. J. J. Klein van DFP/12 naar DFF/5.

GEBOREN:

- 20.7: Eldert, zoon van J. van de Merwe - sectie DFF/4
en Mevr. F. van de Merwe-Boudesteijn.

Redactiecommissie:

- I. J. A. van Dommelen
G. H. van Leeuwen
J. C. W. Schuller tot Peursum
(voorzitter)
K. G. Visser
W. N. Wouters

tussen schip en ka

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF
BEWERKEN VAN ARTIKELLEN EN/OF HET REPRODU-
CEREN VAN FOTO'S OF AFBEELDINGEN IS SLECHTS
GEOORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE TOESTEMMING
VAN DE REDACTIE.

Administratie:

Mej. J. F. Schilt

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

