

TUSSEN

# SCHIP EN KA

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

SEPTEMBER 1966



## Ten geleide

Bij het ingaan van de zesde jaargang van het ons zo vertrouwd geworden maandblad „Tussen Schip en Ka”, het contactorgaan voor ons vloot- en walpersoneel, wil ik gaarne een enkel woord tot u richten.

Het zal u opgevallen zijn dat het blad niet alleen van uiterlijk is veranderd, maar ook een groter en daarvoor meer gangbaar formaat heeft gekregen.

Al geruime tijd deed zich de behoefte aan een betere presentatie gevoelen en de verwachting is alleszins gewettigd dat deze „new look” de mogelijkheid daartoe zal bieden.

Wij bevinden ons aan het begin van een gigantische uitbouw van onze vloot die, zoals de zaken nu staan, aan het eind van het volgende jaar de twee miljoen ton zal bereiken.

In dit licht gezien zou de „uitbouw” van ons blad symbolisch kunnen worden opgevat.

Naast artikelen waarvoor een algemene belangstelling mag worden verwacht, zal ook aan technische voorlichting bijzondere aandacht worden besteed, wat vooral in dit tijdsgewricht met zijn revolutionaire ontwikkeling op het gebied der techniek een integrerend onderdeel van de taak der redactie zal zijn. Commentaar en kritiek — mits in opbouwende zin — op het gebodene kan de inhoud slechts ten goede komen en wens ik de redactie dan ook in ruime mate toe.

Bij het doorbladeren van de eerste vijf, thans afgesloten, jaargangen zien wij het wel en wee van onze Maatschappij en van hen die haar dienen of gediend hebben, in vogelvlucht aan ons voorbijgaan, waarbij het „wel” gelukkig steeds de overhand heeft gehad. Ik hoop dat deze lijn zich ook in de volgende jaargangen zal voortzetten, met dien verstande dat dan niet voornamelijk één partner (de „Ka”) maar beide partners aan het woord zullen komen, wat de versteviging van de band „tussen schip en ka” alleen maar kan bevorderen.

Ik wil dan eindigen met de hoop uit te spreken dat „Tussen Schip en Ka” ook in de komende jaren zal mogen getuigen van de bloei van onze Maatschappij, mede in het belang van de Groep en van ons allen persoonlijk.

D. RODENBURG

## s.s. „Arca” duizendste tanker in Shell Europoort

Met het afmeren van ons s.s. „Arca” langs zij de vingerpier van Shell Europoort op 13 augustus jl., werd een historisch feit voor die haven bezegeld: het eerste duizendtal tankers dat Shell Europoort heeft aangelopen was volgemaakt.

Een heugelijk feit zowel voor Shell Nederland Raffinaderij N.V. en met name voor de Installatie Europoort als voor de „Arca” en dus ook voor Shell Tankers N.V.

De gezagvoerder van „no. 1000”, kapitein F. Fekkes, bleek een geboren gastheer te zijn — waarvoor zijn echtgenote als gastvrouw niet onder deed — toen rond het middaguur een aantal officiële personen, merendeels met hun echtgenote, in zijn salon bijeenkwam ter viering van deze feestelijke gebeurtenis. Shell Tankers N.V. was daarbij vertegenwoordigd door de heren L. F. van den Belt, hoofd der afdeling Personeel, en C. J. van de Weijer, manager van vloot „A”.

Ir. F. H. Janssen van Raay, Directeur Verwerking van Shell Nederland Raffinaderij N.V., die als eerste het woord voerde, zei dat de Directie van de Raffinaderij er prijs op had gesteld dit bijzonder gebeuren niet onopgemerkt voorbij te laten gaan. Hij herinnerde aan de groei van Europoort en van het aantal schepen dat daar sedert 1960 is binnengelopen, en was verheugd dat het juist een Nederlandse Shell-tanker was die als

duizendste Europoort aanliep. „Het is moeilijk”, aldus de heer Janssen van Raay, „om in het markeren van deze gebeurtenis het gehele schip te betrekken en daarom hebben wij voor u, kapitein Fekkes, iets meegebracht. Het is vervaardigd uit een eigen „afvalproduct”, een afvalproduct van de chemische industrie, maar het is geen plastic.”

Bij de opening van het pakje kwam een fraai in schelpvorm uitgevoerd zilveren asbakje te voorschijn, dat aan kapitein

*Kapitein F. Fekkes toont de zilveren asbak die hij van Ir. F. H. Janssen van Raay (rechts) ontving.*



### BIJ DE VOORPLAAT:

*Foto van het s.s. „Arca” en het ruim 92.000 ton metende m.s. „Bergechief” van Sig. Bergesen d.y. & Co. te Stavanger aan weerszijden van de vingerpier van Shell Europoort op 13 augustus jl.*

*Onlangs het „overwicht” van de „Bergechief” stond de „Arca”, die in Shell Europoort als no. 1000 geregistreerd werd, in het middelpunt van de belangstelling. Het m.s. „Bergechief” opende, als no. 1001, het tweede duizendtal.*

Foto: P. Ouwens — Shell Nederland Raffinaderij N.V.-Pernis

## Tweede bijeenkomst van gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen

Op 23 augustus jl. werd in het Shell-Gebouw de tweede oriëntatie-bijeenkomst voor gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen gehouden.

Op het programma van de bijeenkomst, die door de heer Rodenburg werd geopend, stonden als onderwerpen „Costing en Budgettering” en „Aspecten van de Nieuwbouw”.

Deze onderwerpen werden respectievelijk behandeld door de heren Th. F. Prause — hoofd der Afdeling Financiën en Administratie (DFF) — en G. den Bakker — hoofd der afdeling Technische en Nautische diensten (DFT).

De middaguren werden benut voor de beantwoording van door de deelnemers ingediende vragen, waaruit zich een geanimeerde „panel-discussie” ontspan.

Voor de lunch werd onze wervingsfilm „Voort Varend” vertoond, die veel bijval oogstte.



Op de foto v.l.n.r.: kapt. J. L. F. Vermeulen - DFP/13, de heer G. den Bakker - DFT, hfd.wtk. R. G. Pieters, hfd.wtk. H. Bax, hfd.wtk. R. W. H. Buitenrust Hetteema, kapt. C. Vriend, de heer D. Rodenburg - Directeur, kapt. S. J. de Geus, hfd.wtk. J. M. Nobels, kapt. H. C. Mantel, kapt. C. J. van de Weijer - DFA, de heer Th. F. Prause - DFF, kapt. M. Zuilhof, kapt. W. Kuyper, kapt. P. C. Hoek, hfd.wtk. W. J. J. van den Berg, kapt. H. Bakker - DFB en hfd.wtk. A. L. Moerland.

Al met al een zeer geslaagde bijeenkomst, „voor beide kanten van de tafel”, vooral door de ongedwongen wijze waarop de deelnemers hun gedachten en meningen

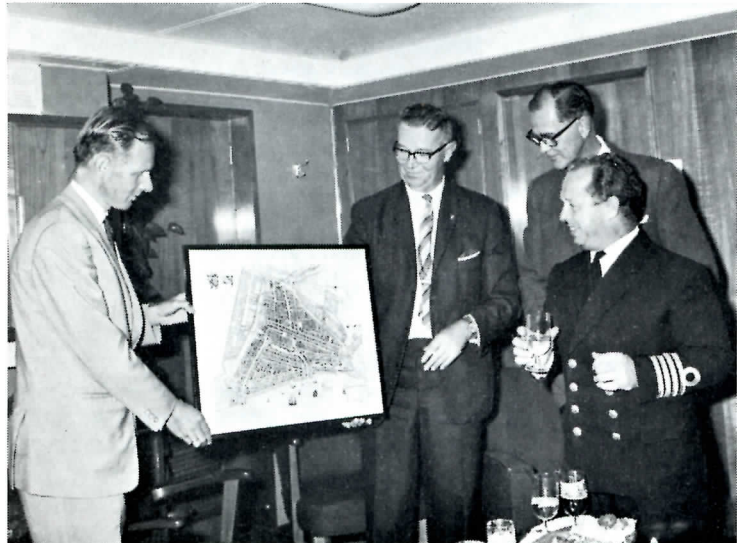
naar voren brachten, „een van de belangrijkste aspecten van deze bijeenkomsten”, zoals de heer Rodenburg in zijn openingswoord zei.

Fekkes de opmerking ontlokte: „Wanneer u nog meer van die afvalprodukten kwijt wilt, dan zal ik mij daar graag over ontfermen!”

Met enkele welgekozen woorden dankte kapitein Fekkes daarop voor het sierlijke herinneringsgeschenk.

Later vertrouwde de heer Janssen van Raay hem toe dat een dergelijk geschenk alleen wordt uitgereikt aan waardevolle vrienden of belangrijke gasten; in de persoon van kapitein

Na de aanbieder van het geschenk der Directie van Phs. van Ommeren N.V. (een reproductie van een kaart van Rotterdam uit de zeventiende eeuw): v.l.n.r. de heren J. H. Jonkman, Adjunct-Directeur van Phs. van Ommeren N.V., H. Tober, beheerder van de Installatie van Shell Europoort, Ir. F. H. Janssen van Raay, Directeur Verwerking van Shell Nederland Raffinaderij N.V. en kapitein F. Fekkes, gezagvoerder van het s.s. „Arca”.



Fekkes zag hij beiden vertegenwoordigd.

Vervolgens werd het woord gevoerd door de heer J. H. Jonkman, Adjunct-Directeur van Phs. van Ommeren N.V., onze agenten te Rotterdam. Hij herinnerde aan de dag dat het Zweedse tankschip „A. K. Fernström” als eerste in Shell Europoort binnenkwam — 13 december 1960 — en aan het feit dat sedertdien Van Ommeren wel de meeste schepen in Europoort heeft „behandeld”.

Hij gewaagde van de goede samenwerking met „de Installatie” en hoopte dat het niet zo lang zou duren voordat het tweede duizendtal is bereikt. Hij bood de heer Janssen van Raay een reproductie aan van een kaart van Rotterdam uit de zeventiende eeuw, welke kaart door laatstgenoemde, met een dankwoord aan de heer Jonkman, werd doorgegeven aan de beheerder van de Installatie van Shell Europoort, de heer H. Tober.

Na dit officiële gedeelte van het samenzijn bleef het gezelschap nog enige tijd in ongedwongen en geanimeerde sfeer bijeen, alvorens de zon, die deze dag een extra feestelijk tintje gaf, weer op te zoeken.

### DE AANVOER VAN RUWE OLIE IN SHELL EUROPOORT VAN 13 DECEMBER 1960 TOT 13 AUGUSTUS 1966

	Aantal schepen	Gelost
1960	1	18.618 ton
1961	58	2.510.250 ton
1962	115	5.548.983 ton
1963	145	7.041.074 ton
1964	177	9.802.638 ton
1965	244	11.538.271 ton
1966	260	11.580.444 ton
<b>Totaal</b>	<b>1000</b>	<b>48.040.278 ton</b>

Ontleend aan „Onder de Vlam” van 19.8.1966

# Laden op de slops\*

(\* restanten van de vorige vervoerde lading)

## HOE DE STRANDEN OLIEVRIJ TE HOUDEN?

### Voorkomen van verontreiniging van de zee door olie

Op de wereldzeeën bevinden zich nu meer dan 43.000 schepen die olie verbruiken — waaronder 5200 tankers met olieladingen. Verleden jaar vervoerden deze tankers 615 miljoen ton ruwe olie. Reeds jarenlang zoeken regeringen en scheepvaartmaatschappijen naar middelen om te voorkomen dat de zeeën en stranden door olie worden verontreinigd. Shell International Marine Ltd.

heeft van dit moeilijke vraagstuk, hoofdzakelijk ontstaan door het buitenboord pompen van afgewerkte oliën uit machines, bunkers, ballast- en tankwaswater, een zeer lange, diepgaande studie gemaakt en een systeem ontwikkeld waarbij wordt vermeden dat oliehoudend waswater in zee wordt gepompt. Dit systeem, dat voor het eerst in 1962 werd toegepast, is „Laden op de slops” gedoopt en de Shell-maatschappijen alsook andere grote oliemaatschappijen, aldus in totaal 75 procent van alle ruwe-olievervoer over zee omvattend, passen nu het Shell-systeem toe.

### HOE „LADEN OP DE SLOPS” IN ZIJN WERK GAAT

Na het lossen van een lading moet een tanker grote hoeveelheden zeewater in de tanks pompen om als ballast dienst te doen. Op zee moeten de tanks worden schoongemaakt, opdat het ballastwater olievrij is wanneer het in zee wordt teruggepompt bij de laadhaven. Tankwaswater uit een 30.000 tons ruwe-olie-tanker kan tot 120 ton olie bevatten. Bij het „Laden op de slops”-systeem wordt deze olie uit het water verwijderd en aan boord gehouden.

### EEN RUWE-OLIE-TANKER DIE HET „LADEN OP DE SLOPS”-SYSTEEM TOEPAST TER VOORKOMING VAN VERONTREINIGING VAN DE ZEE DOOR OLIE



Schip op zee met vuile ballast dat tanks schoonmaakt.

Al het oliehoudend waswater wordt naar de sloptank in het achterschip gepompt. Olie in het vuile ballastzeewater drijft er bovenop.



2 Schip op zee, tankschoonmaken voltooid, schone ballast in gewassen tanks. Pompt vuil ballastwater naar sloptank. Het schone zeewater onder de drijvende olie wordt vanuit de vuile ballasttanks naar zee teruggepompt. Oliehoudend waswater uit de vuile ballasttanks wordt naar de sloptank in het achterschip gepompt. Hierbij wordt de zgn. „interfan”-afscheidingsmeter gebruikt.



3 Schip op zee met schone ballast, al het verontreinigde water en olie in sloptank verzameld. De zich in de sloptank bevindende olie wordt tijd gegeven zich af te scheiden van het water.



4 Uit de sloptank wordt het water voorzichtig van onder de olie buitenboord gepompt, waarbij gebruik wordt gemaakt van de afscheidingsmeter.



5 In de laadhaven wordt de olie „bovenop” de olie in de sloptank geladen.

— OLIE  
||||| ZEEWATER



Het peilen van een tank om de scheiding tussen olie en water vast te stellen. Bij het verwijderen van zich onder een laag olie bevindend schoon water wordt grote zorgvuldigheid betracht, om te zorgen dat de olie aan boord wordt gehouden en niet in zee wordt gepompt.

### Kosten

De Shell-maatschappijen hebben tot dusver ongeveer 5 miljoen gulden uitgegeven voor de ontwikkeling van het „Laden op de slops”-systeem, nl.:

f 600.000,— voor het verbeteren van de uitrusting van een aantal schepen;

f 600.000,— voor schepen die voor andere reders worden gebouwd maar die de Shell voor lange tijd zal huren;

f 800.000,— voor research en experimenten, inclusief een apparaat voor het bepalen van het percentage olie die zich nog in het water, dat wordt afgevoerd, zou kunnen bevinden.

f 3.000.000,— voor het aanbrengen — in dertig zeer grote in aanbouw zijnde of onlangs in gebruik genomen Shell-tankers — van een speciale ingebouwde kleinere tank om het oliehoudende afvalwater te verzamelen. (De normale ladingtanks in deze schepen zijn zo groot dat deze moeilijk kunnen worden gebruikt voor de afscheiding van de olie uit het water).

### Dokken

Ook schepen die gaan dokken zijn een bron van mogelijke verontreiniging indien zij oliehoudend afvalwater in zee pompen. Tegen het einde van 1964 hebben de Shell-maatschappijen een groot aantal over de gehele wereld verspreide dokmaatschappijen meegedeeld dat Shell-tankers daar na 1 juli 1966 niet meer zouden dokken, tenzij er faciliteiten voor het ontvangen van slops aanwezig zouden zijn.

### Dat kan niet van een Shell-tanker zijn

Als er zich dit jaar, jammer genoeg, olieresten op uw strand bevinden, zullen deze zeer zeker niet van een tanker afkomstig zijn die het eigendom is van de Shell of van een andere grote oliemaatschappij die eveneens het „Laden op de slops”-systeem toepast.

In de juli-editie van dit maandblad hebben wij een kort artikel gewijd aan de onlangs in bedrijf gestelde Franse Shell-tanker „Dolabella” en in de augustus-editie enkele foto's van dit tankschip geplaatst. Gezien de levendige belangstelling voor dit schip, waarvan de naam voor velen al een magische klank heeft,

stellen wij ons voor in deze en de beide volgende edities uitvoeriger op de „Dolabella” terug te komen. Wij hopen dat daarin de beantwoording zal worden gevonden van eventuele vragen die het eerste — vrij summiere — artikel wellicht heeft opgeroepen.

## De „Dolabella”

### Algemene opmerkingen

De „Dolabella” is een tanker van het „all aft” type, d.w.z. dat de gehele opbouw is geconcentreerd op het achterschip. Een lift loopt langs alle verdiepingen van de commandobrug naar de machinekamer.

De belangrijkste vernieuwing op dit schip bestaat hierin dat de gehele bediening centraal vanaf de brug geregeld wordt. Achter in het stuurhuis, op dezelfde hoogte en in dezelfde ruimte, bevindt zich de centrale post, van waaruit de machine bediend wordt. Vanaf deze post wordt de machine gecontroleerd en worden de handelingen verricht, noodzakelijk voor het starten, het draaien, het manoeuvreren en stopzetten van de machine. Controle en toezicht vinden plaats met behulp van een computer met een geheugenkern voor 4.096 woorden. De radiohut bevindt zich eveneens in deze ruimte.

Het aantal tanks is zeer beperkt:

- 12 ladingtanks (4 midden- en tweemaal 4 zijtanks);
- 2 zijtanks en 2 voor-dieptanks, voor uitsluitend ballast.

Alle laad- en loswerkzaamheden, het ballasten en ontballasten alsmede het gasvrij maken van de tanks, worden verricht vanuit een op het voor-kampanjedek gelegen centrale post.

Het meren geschiedt geheel en al met behulp van „self tension winches” (trommels met staaldraden).

Tenslotte is er bijzondere zorg besteed aan de keuze van de plastic materialen en de verfsoorten voor binnen- en buitenwerk, zodat tussen de normale dokbeurten praktisch niet geleverd hoeft te worden.

### Navigatie

De gehele navigatieapparatuur is op logische wijze gerangschikt op twee consoles in het stuurhuis, waarmee een tweeledig doel gediend wordt: enerzijds wordt de veiligheid vergroot door verdubbeling van bepaalde instrumenten en anderzijds wordt, al naar gelang het doel waarvoor de diverse instrumenten dienen, een zo efficiënt mogelijke rangschikking bereikt. Dit leidt tot vereenvoudiging van de taak van de officier van de wacht en

vergemakkelijkt de taakverdeling indien voorzichtige navigatie geboden is.

Op de bedieningslessenaar aan stuurboord bevinden zich alle instrumenten die bij mist en helder weer nodig zijn, terwijl de lessenaar aan bakboord meer in het bijzonder de communicatiemedia bevat, alsmede de schakelaars voor de bediening van de navigatielichten, seinlampen en de dekverlichting. Tussen de twee lessenaars bevinden zich, op de as van het schip, het stuurwiel en de automatische stuurinrichting.

Er is geen kaartenkamer.

Alvorens nader in te gaan op de rangschikking per console, is het gewenst een beschrijving te geven van de kenmerken en de functie van de voornaamste instrumenten.

1) In de telegraaf (C.D.C. type) bevindt zich de afstandbediening van de voortstuwingsinstallatie; de officier van de wacht kan op ieder gewenst moment, zonder enige andere ingreep, tot op 1 omwenteling nauwkeurig, het toerental van de machine regelen. Opgemerkt dient te

worden dat er tevens een speciale knop is om zelfs in volle zee de machine zo snel mogelijk achteruit te laten draaien, zonder inachtneming van bepaalde veiligheidsmaatregelen die bij normaal manoeuvreren wel in acht moeten worden genomen.

Overigens kunnen met deze telegraaf bij handbediening ook orders naar de centrale post of naar de machinekamer zelf worden doorgegeven.

2) De telegraaf is gekoppeld aan een HATOT-logschrijver die behalve de telegraaforders ook de datum en het tijdstip van de gegeven en uitgevoerde bevelen op de halve minuut nauwkeurig registreert. Dit ontslaat zowel de officieren van de wacht in de stuurhut als die in de machinekamer, van de vervelende verplichting de tijdstippen waarop gemanoeuvreed wordt te noteren en voorkomt tegelijkertijd alle discussies over de vraag, of het zgn. „dektijd”, dan wel zgn. „machinekamer-tijd” betreft.

3) De tijdaanduiding wordt geregeld door middel van een elektronische HATOT-

### DOLABELLA Voornaamste kenmerken

Lengte over alles	: 243,84 m
Lengte tussen de loodlijnen	: 231,65 m
Grootste breedte	: 35,06 m
Holte tot het hoofddek	: 17,30 m
Zomerdraagvermogen (ongeveer)	: 68.500 mT
Zomerdiepgang	: 12,63 m
Aantal tanks:	
Lading	4 middentanks 8 zijtanks
Ballast	2 zijtanks — 2 voor-dieptanks
Turbinevertraginginrichting	: STAL — LAVAL
Maximaal vermogen	: 16.220 pk
Nuttig dienstvermogen	: 14.750 pk
2 Foster-Wheelerketels	: 48 kg/cm <sup>2</sup> 32 t/u elk
1 turbo-wisselstroomgenerator	: STAL — LAVAL S.W. 550 kW
1 diesel-hoofdwisselstroomgenerator	: MGO — S.W. 550 kW
1 enkele as- en schroefleiding	
Gemiddelde dienstnelheid	: ± 16 knopen
1 diesel-hulpwisselstroomgenerator	: Alsthom — S.W. 55 kW
Tijdstip van inbedrijfstelling	: mei 1966

**chronostaat**, die via een moederklok alle daarop ingestelde klokken aan boord (tien in totaal) „voedt” met inbegrip van de logschrijver. Een gewone drukknop maakt het mogelijk alle klokken volgens de uurzones tegelijk in te stellen en gelijk te zetten. Naast deze chronostaat is er ook een gewone chronometer.

4) Behalve het magnetisch kompas zijn er **twee gyro Anschützkompassen**, die elkaar controleren. Zodra één van de twee meer dan 5 graden afwijkt, meldt het andere dit onmiddellijk door middel van een belsignaal en de defecte gyro kan in dat geval in enkele seconden worden stopgezet; het door de gyro's gecommandeerde gedeelte, inclusief stuurinrichting, kan met een gewone omkeerschakelaar worden overgezet op één van beide gyro's.

5) **De automatische stuurinrichting**, merk ARKAS, is geheel getransistoriseerd. Men kan de koers wijzigen, zonder het stuurwiel te gebruiken, door de nieuwe koers zonder meer in te stellen met een knop waarop een schip staat afgebeeld, dat dan met de steven in de gewenste richting wordt gezet. De bediening van het roer is elektrisch en er zijn twee wegbedienings-systemen (follow-up) en een tijdbedieningssysteem (non follow-up). Er is een apparaat dat tegelijkertijd de koers en de roerstand aangeeft.

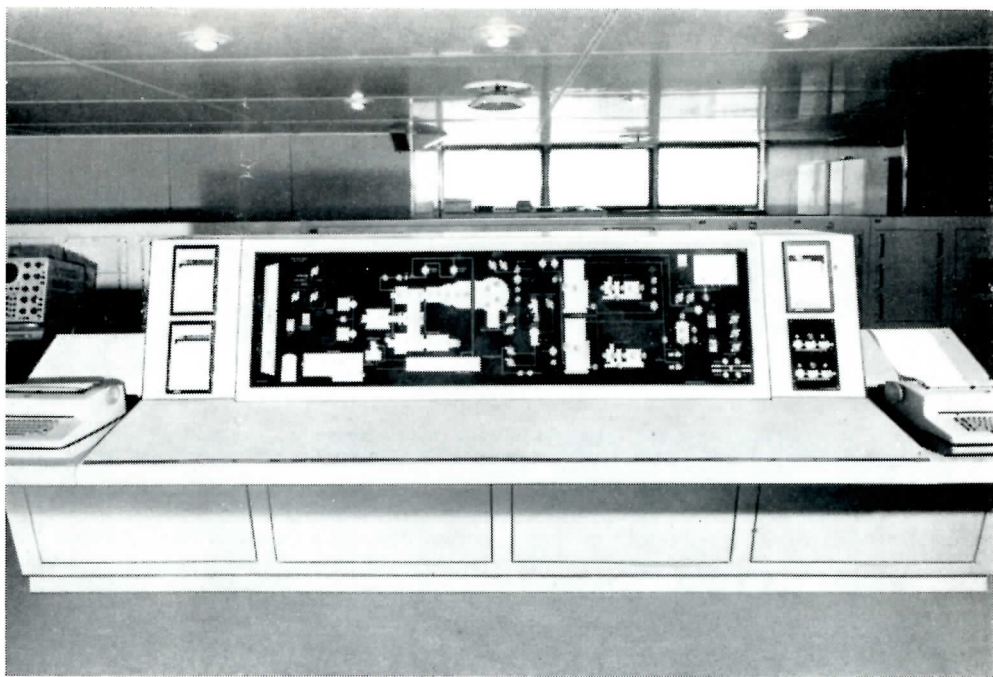
6) **Twee Raytheon-radarinstallaties** zijn aan boord opgesteld, één 3 cm en één 10 cm. Zij hebben beide een bereik van 50 mijl en kunnen elk voor Ware en Relatieve weergave worden gebruikt; deze radars zijn onderling omschakelbaar: de zender van de één kan het beeld leveren voor het radarscherm van de ander en vice versa. Bovendien kunnen zij beide worden aangesloten op een groot **halfautomatisch Philips plotsysteem** dat kan worden gevoed door Ware en Relatieve weergave, waarbij de snelheid van het schip automatisch door de log wordt aangegeven, zonder gevaar van foutieve schattingen, speciaal bij het manoeuvreren.

7) Er zijn twee geheel getransistoriseerde **registreerde echoloden** merk RAE en wel:

- een echolood voor grote diepten,
- een echolood voor diepten van 0 tot 30 meter,

die voorzien zijn van een ontvanger vóór en achter, die de diepte tot op enige centimeters nauwkeurig aangeeft, waardoor men diepgang en trim van het schip voldoende exact kan bepalen.

8) Er zijn **twee Kockum-fluiten**, waarvan de éne is aangebracht op de vóórmast



*De centrale machinebedieningspost is het zenuwcentrum van het gehele automatische bedieningssysteem. Hiervandaan kan de werktuigkundige hoofdafsluiters openen en sluiten, belangrijke hulpwerktuigen stoppen en aanzetten, drukken en temperaturen aan de hand van afstandsaanwijzers controleren, tevens met behulp van TV-camera's belangrijke punten in de machinekamer observeren. Hij kan brugtelegraaforders controleren en te allen tijde de afstandbediening van de machine overnemen van de brug.*

(deze werkt op samengeperste lucht) en de andere op de schoorsteen (werkt op stroom). Zij kunnen ieder afzonderlijk of tegelijk, automatisch of met de hand, elektrisch bediend worden.

9) Voor interne communicatie op het schip zijn aanwezig:

- a) **een automatische telefoon**, die de stuurhut verbindt met alle hutten en de gemeenschappelijke ruimten;
- b) **een oproepinstallatie met luidsprekers** op 7 posten: voor- en achterschip, zijvleugels van de commandobrug aan bakboord en stuurboord, machinekamer, stuurmachinekamer en alle gangen;
- c) **drie draagbare radio zend/ontvangers** (van het type walkie-talkie) voor de officieren, met een bereik van 1500 meter.

10) Een **VHF-telefoon toestel** met 30 kanalen voor verbindingen met havens, sleepboten, loodsen, enz. binnen een straal van 15 mijl.

11) De navigatielichten worden automatisch ontstoken en gedoofd door middel van een fotoëlektrische cel.

12) Van de andere hulpmiddelen bij de navigatie noemen wij speciaal:

- een getransistoriseerde elektromagnetische log met snelheidsmeter en een

mijlenteller; de log, 40 cm lang, is zodanig aan het voorschip gemonteerd dat hij niet boven de basislijn uitkomt en altijd functioneert, zelfs bij het manoeuvreren in havens en in ondiep water;

- een Decca navigator (Mark 12);
- een richtingzoeker met vast RAE-antennaaraam met dochterkompas en cijfer-aanduiding van de juiste positie van het station.

De indeling op de bedieningslessenaars is, van rechts naar links gezien, als volgt:

#### **Bedieningslessenaar aan stuurboord:**

- Telegraaf
- Dochterklok
- Log-snelheidsmeterverklikker
- Bediening van de scheepsfluiten (hand of automatisch)
- Algemeen alarm-installatie (drukknop)
- Automatische radio-alarmgever
- 3 cm radarscherm ) en omschakeling
- 10 cm radarscherm )
- Halfautomatisch plotsysteem
- Kaartentafel met indirecte verlichting
- Decca navigator (Mark 12) ) boven de
- Echolood voor grote diepte ) kaarten-
- Echolood voor geringe diepte ) tafel

De centrale kolom die tussen de twee bedieningslessenaars staat omvat het gyrokompas, de gyro-stuurinrichting en het

stuurwiel en daarboven de periscoop van het magnetisch kompas.

#### Bedieningslessenaar aan bakboord:

- Een kaarten- en documentenafel van circa 1 meter
- Een tweede gyrokompas
- Een koersschrijver en een roerstandaanwijzer ) boven
- Elektronische log met mijlen- ) de
- teller en snelheidsmeter ) tafel
- Chronostaat-, moederklok- en chronometer
- Radio-richtingzoeker met vast antenne-raam
- Centrale voor oproepen via de luidsprekers
- Windkracht- en windrichtingmeter (wijzers)
- Overzicht-paneel voor de navigatie- en ankerlichten
- Overzichtskolom met indicatielampen
- Automatische telefoon
- VHF-telefoon en dochterklok
- Paneel voor de dekverlichting met inbegrip van de Suez- en reddingboot-schijnwerpers

De bedieningslessenaars zijn alle even hoog, nl. 1.30 m, en voor controle en onderhoud is deze apparatuur zowel aan de voor- als aan de achterzijde toegankelijk.

Aan het plafond midden in de stuurhut en zichtbaar vanaf ieder willekeurig punt, in het bijzonder vanaf de zijvleugels van de commandobrug, zijn een roerstandaan-

wijzer met drie wijzerplaten en een telegraafverklikker met twee wijzerplaten. Bovendien bevindt zich onderaan het middenraam aan de voorwand een kleine bedieningslessenaar met:

- Een roerstandaanwijzer
- Een slagenteller
- Een dochterkompas
- Een elektrische vadem-teller voor de ankerkettingen.

Het complex, bestaande uit de stuurhut en de centrale machinebedieningspost, bestaat geheel uit glas, behalve bij de schoorstenen die aan bak- en stuurboord op het achterschip geplaatst zijn, zodat het uitzicht vrijwel panoramisch is. De ramen kunnen niet geopend worden, de gehele ruimte is nl. airconditioned; op twee van deze ramen, aan het voorschot, bevinden zich ruitwissers die zich in horizontale richting bewegen met de zoetwater-sproeier; er is een slingerruit gemonteerd in een derde raam.

De vleugels van de commandobrug steken enigszins (1.10 m) buiten het schip, om een beter overzicht te krijgen en het manoeuvreren in havens te vergemakkelijken; op elke vleugel is een dochterkompas opgesteld.

Alle vlaggen zijn buiten opgeborgen in een waterdichte kist aan stuurboord en ze worden vanaf datzelfde dekgedeelte gehesen.

Tenslotte dient te worden opgemerkt dat voor praktische doeleinden in deze ruimte is aangebracht een koudwaterfonteinje,

*Als de stuurman de hendel (geheel rechts op de foto) langs een op de gebruikelijke wijze ingedeelde schaal verzet, worden zijn orders automatisch naar de hoofdmachine overgebracht. Het aantal omwentelingen van de schroef en de snelheid van het schip worden zonder verdere tussenkomst totstandgebracht. (De twee kasten links zijn de 10- en 3-cm radar).*



### Aangesteld als hoofdwerktuigkundige



K. L. SCHURING  
per 5.8

twee roestvrije bakken met stromend warm en koud water en een percolator geplaatst op een kastje, waarin zich het nodige bevindt voor koffie en versingingen.

#### Radiohut

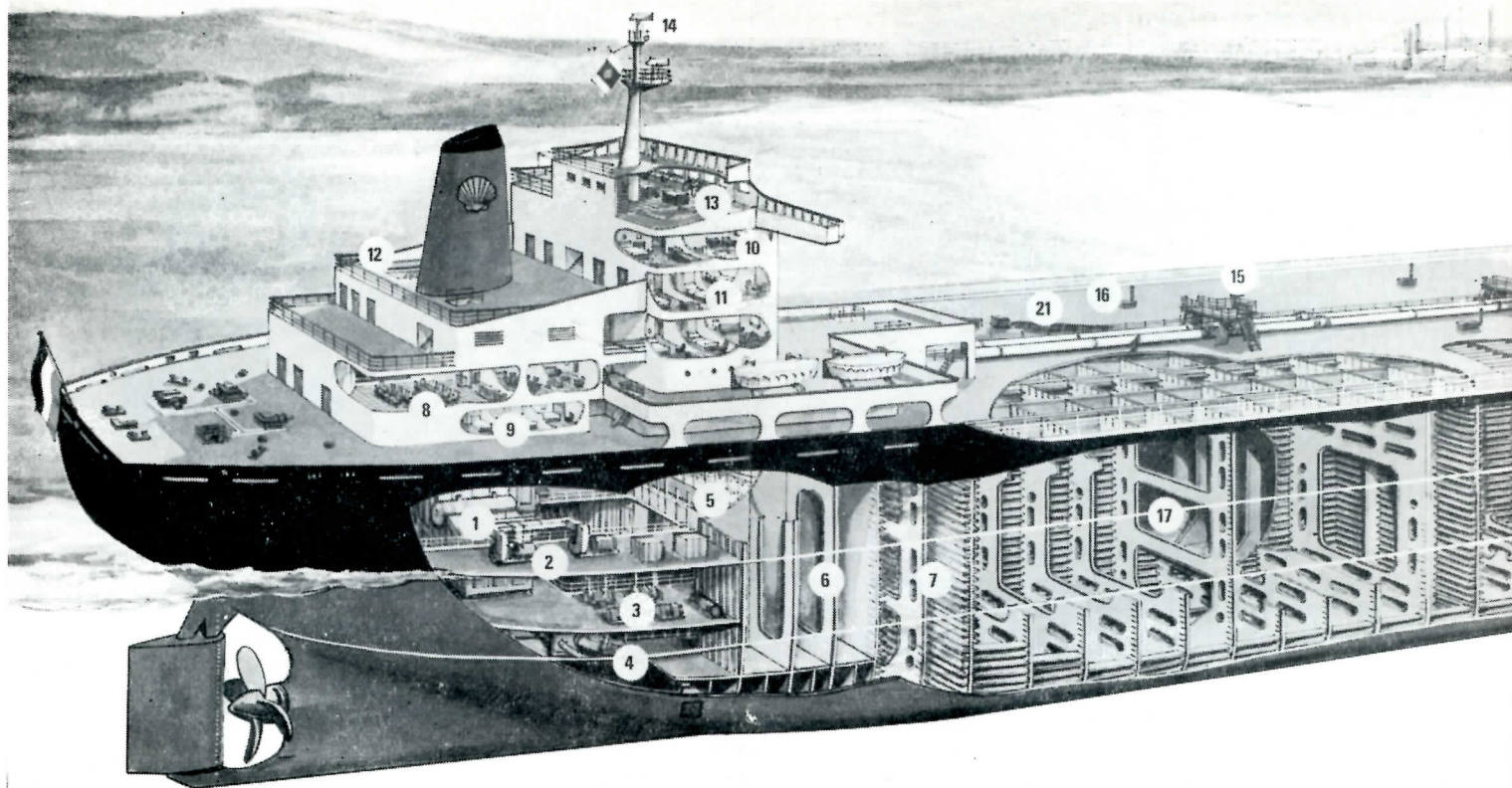
De radiohut bevindt zich aan bakboord achter het stuurhuis op dezelfde hoogte en is van glasruiten voorzien. „Radio-Océan” heeft de installatie verzorgd die bestaat uit:

- Radiotelegrafie Midden- en Korte golf
- Radiotelefonie Visserijband en Korte golf
- Hulpzender/-ontvanger gevoed door batterijen van 24 volt

Een bureau, tevens bedieningslessenaar, midden in het vertrek stelt de marconist in staat alle voor uitzending en ontvangst noodzakelijke handelingen te verrichten zonder dat hij zich behoeft te verplaatsen. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de telegrafie- en telefoniezenders een dubbele voeding hebben; met een gewone omkeerschakelaar kan men van de ene voeding op de andere overgaan.

Een TOR overbrengingssysteem (type telex) door middel van ponsband is in studie genomen. Apparaten van het fabriekaar Marconi (merk „Autospec”) worden momenteel op twee van onze tankers beproefd met goedvinden van de belanghebbende nationale en internationale organisaties.

De ponsband van het uit te zenden bericht wordt op een speciale schrijfmachine klaargemaakt waarbij tegelijkertijd de tekst in gewoon schrift verschijnt. Het uitzenden van een bericht waarvoor een getraind telegrafist 25 minuten nodig zou hebben, kost 3 minuten met de ponsband. In de radiohut is ook een kleine centrale ingericht voor de uitzending van muziek en nieuwsberichten (bandrecorder, radio en pick-up) in alle hutten en in de officiers- en bemanningsmess.



## Doorsnede van een 175.000 tons Shell-tanker

Van dit type tanker zijn er op het ogenblik dertien in bestelling voor de Koninklijke/Shell Groep en wel twee in Nederland (bij de N.D.S.M. te Amsterdam), drie in Japan, twee in Duitsland, drie in Frankrijk, twee in Denemarken en een in Engeland.

De schepen, die een lengte zullen hebben van 325 meter, zullen worden voortgestuwd door een stoomturbine-installatie met een vermogen van 27.500 aspaardekrachten, die het schip een dienstnelheid zal geven van 15½ mijl (= bijna 29 km/uur).

### Centrale machinebedieningspost

De bedieningspost op de commandobrug bestaat, voor zover het de machine betreft, uit diverse panelen en lessenaars, die logisch en functioneel zijn opgesteld.

Men onderscheidt:

1. Een lessenaar voor het manoeuvreren en de machinebediening.
2. Een overzichtsalarmpaneel.
3. Een overzichtspaneel voor de afstandsbediening van de afsluiters.
4. Een lessenaar voor het elektrische gedeelte.
5. Een computer.
6. Een lessenaar voor afstandsbediening van de roetblazers.

### A. Manoeuvrerlessenaar

Via deze lessenaar, die naar de boeg van het schip gekeerd staat, wordt bediend:

- a) de controle van de diverse regelketens, het stoken, de brandstoftoevoer, de elektriciteitsopwekking, de voorverwarming van de brandstof, de olietemperatuur en de expansie-vaten;
- b) de controle van het ketelpeil, perma-

nent zichtbaar op twee televisieschermen;

- c) het toezicht op de machinekamer door middel van zes televisiecamera's;

- d) de bediening (via „draai-/druk“-knoppen) van de voornaamste onderdelen van de machinekamer-installatie:

brandstofpompen, geforceerde trekfans, smeeroliepompen, zoutwaterpompen, lage druk voorverwarmer-drainpompen, condensaatpompen, drainpompen, extra aftapstoomkleppen en de omloop en schakelapparatuur der voornaamste stoom-, water- en stookolieleidingen;

- e) het manoeuvreren met de machine met de machinekamertelegraaforderontvanger midden op de lessenaar. Met deze telegraaf worden de door de met de stuurhuttelegraaf doorgegeven orders herhaald.

1. Bij afstandsbediening:

Er gaat een lichtsein branden dat de door de stuurhut gevraagde snelheid aangeeft, waarbij tegelijkertijd een belsignaal gegeven wordt dat 4 seconden duurt.

2. Bij handbediening:

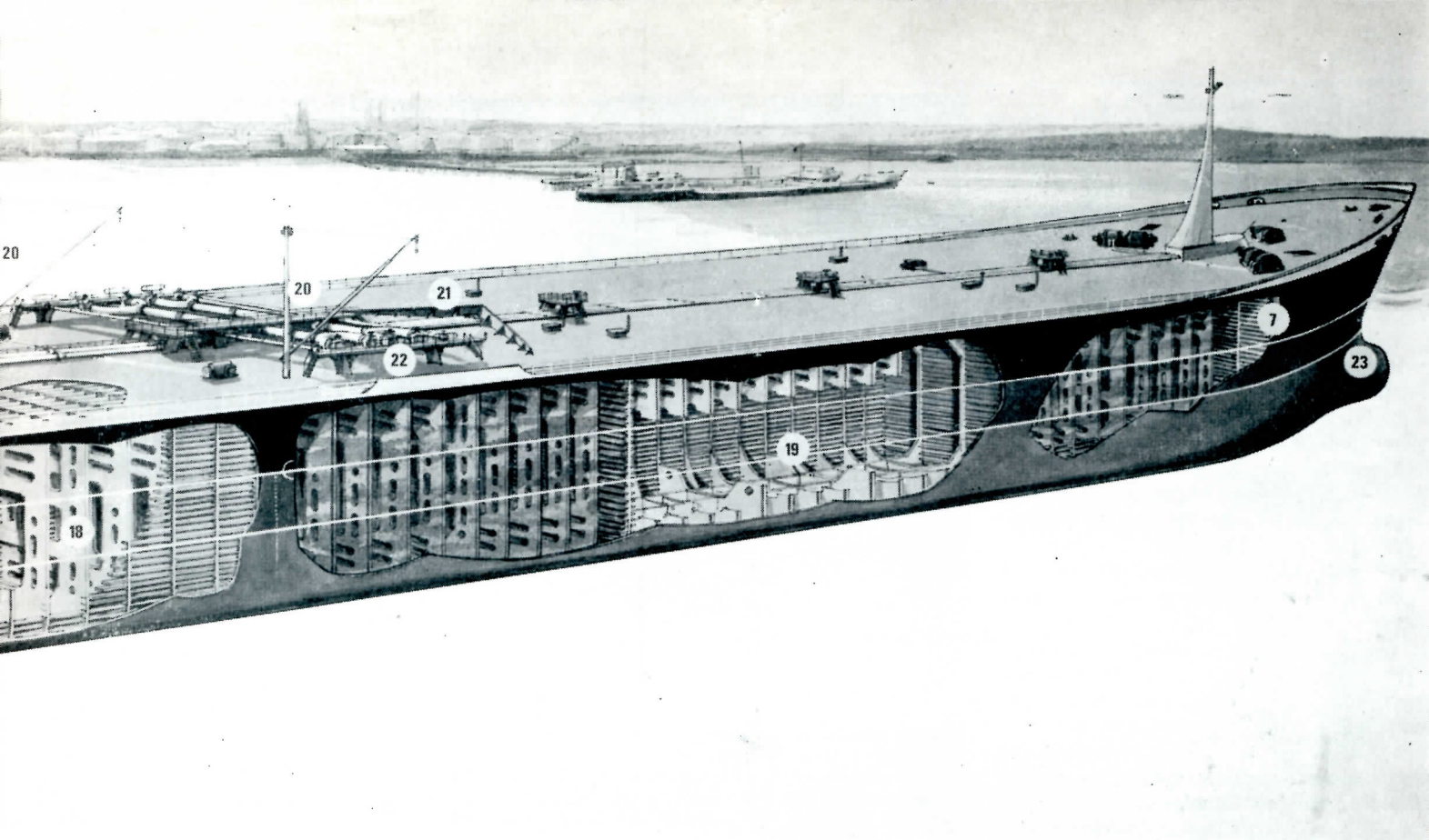
Er gaat een drukknop overeenkomend met de door de brug gevraagde snelheid gloeien, waarbij tevens een belsignaal gegeven wordt; het belsignaal wordt opgeheven doordat de werktuigkundige op de knop drukt, waarna de order op twee manieren kan worden uitgevoerd:

- a) geleidelijk in werking stellen van de manoeuvreerafsluiters;
- b) onmiddellijk in werking stellen van de manoeuvreerafsluiters (met „all or nothing“-snelheid).

3. De machinekamertelegraaf stelt de werktuigkundige in staat om op ieder ogenblik met de machine te manoeuvreren.

- a) voortdurende vlambeveiliging met verklikkerlampjes die gaan branden wanneer de branders doven (de vlam wordt bewaakt door een fotoelektrische cel);
- b) de verbinding met alle vitale punten aan boord: de machinekamer, het ketelruim en de stuurmachinekamer, via telefoon en oproepinstallatie.





#### VERKLARING:

- 1 ketel
- 2 ketelventilator
- 3 hulpwerktuigen
- 4 circulatiewaterinlaat
- 5 controle- en regelstation
- 6 brandstoftanks

- 7 permanente-ballasttank
- 8 eetzaal onderofficieren en scheepsgezellen
- 9 accommodatie onderofficieren en scheepsgezellen
- 10 accommodatie gezagvoerder
- 11 accommodatie officieren
- 12 zwembad
- 13 navigatiebrug
- 14 radarantenne

- 15 schuimbrandbluskanon
- 16 tankhoofd met ventilatiepijp
- 17 staalconstructie van een middenladingtank
- 18 ) staalconstructie van een
- 19 ) zijladingtank
- 20 hijsgerei voor slangen
- 21 golfbreker
- 22 laad- en losstation
- 23 bolstevan

**N.B.:** Hierbij dient het volgende te worden opgemerkt:

1. Wanneer de turbowisselstroomgenerator uitvalt:
  - a) automatische inschakeling van een hulpdieselmotor van 55 kilowatt, die elektriciteit levert voor data processing, de commandopost, het roer, de brandbluspomp, enz.;
  - b) automatische inschakeling van een dieselwisselstroomgenerator van 550 kilowatt na het afschakelen van de stroom;
    1. Het successievelijk inschakelen van alle voor de voortstuwing benodigde hulpapparatuur.
    2. Het successievelijk aansteken van de twee ketels.
2. Door verschillende beveiligingen is voorzien in het uitschakelen van de hoofdgroepen: oliegebrek, te hoge snelheid, het niveau van de hoofdcondensator, verschuiven van de rotor, geen luchtledig.
3. Bij doving van een ketel door het te lage niveau en het uitvallen van de gefor-

ceerde trekfans wordt de toevoerklep van stookolie naar de branders van de ketel in kwestie afgesloten.

#### B. Overzichtsalarmpaneel

Dit paneel, parallel met de manoeuvreerlessenaar, telt 110 knoppen; bij een mankement gaat de desbetreffende knop gloeien, waarbij tegelijkertijd een belsignaal klinkt; het belsignaal wordt opgeheven wanneer men op de knop drukt; de knop blijft gloeien totdat het mankement verholpen is.

Deze lichten, die betrekking hebben op de machinekamerinstallatie en ketelruim, zijn op het overzichtspaneel opgesteld volgens hun plaats in deze installaties.

#### Opmerkingen:

- a) het in werking treden van 8 van deze alarmsignalen gaat gepaard met de uitschakeling van de hoofdgroep;
- b) hoog en laag niveau van bunkers, watertanks, hoofdcondensator, enz. worden eveneens gesignaleerd.

#### C. Afstandsbedieningslessenaar voor de afsluiters

Dit paneel, rechts van de manoeuvreerlessenaar, heeft betrekking op de machinekamer- en stookinstallatie en heeft twee soorten drukknoppen:

- a) „draai-/druk”knoppen voor de afstandsbediening van de afsluiters;
- b) „draai-/licht”knop — het opnieuw inschakelen van vanaf de manoeuvreerlessenaar op afstand bediende hulpapparatuur.

Deze knoppen, die volgens hun plaats in de machinekamer en het stookruim zijn aangebracht, maken mogelijk:

1. het op afstand openen en sluiten van: de afsluiters, secties en aftapkranen nodig voor het inschakelen van de hulpapparatuur en de stookkast, het verpompen van stookolie, water enz.;
2. het vanaf de bedieningslessenaar controleren van het al of niet in bedrijf zijn van op afstand inschakelbare voornaamste hulpapparatuur alsmede de stand van de belangrijkste afsluiters.

#### D. Elektrische lessenaar

Bevindt zich achter de manoeuvreerlessenaar.

Deze lessenaar is tevens voorzien van een overzichtsvoedingsdistributiebord voor de voeding en elektriciteitsverdeling van de twee hoofdstuurinrichtingen en de noodstuurinrichtingen.

Vanaf deze lessenaar:

1. a) wordt de turbowisselstroomgenerator gekoppeld aan een dieselwisselstroomgenerator of vice versa;
- b) wordt de dieselwisselstroomgenerator van 550 kilowatt gestart en ontkoppeld;
- c) wordt de dieselwisselstroomgenerator van 55 kilowatt gestart en ontkoppeld;
- d) worden de stuurinrichtingmotoren en de algemene dienst- en brandbluspompen gestart.

2. D.m.v. „draai-/licht”knoppen wordt het bijstaan van de plaatselijk gestarte secundaire hulpapparatuur, verdamper, olieafscheiders, enz. gecontroleerd.

Deze lessenaar telt een aantal licht- en alarmknoppen die storingen in de elektriciteitsvoorziening signaleren.

#### E. Afstandbedieningslessenaar voor de roetblazers

Bevindt zich links van de manoeuvreerlessenaar.

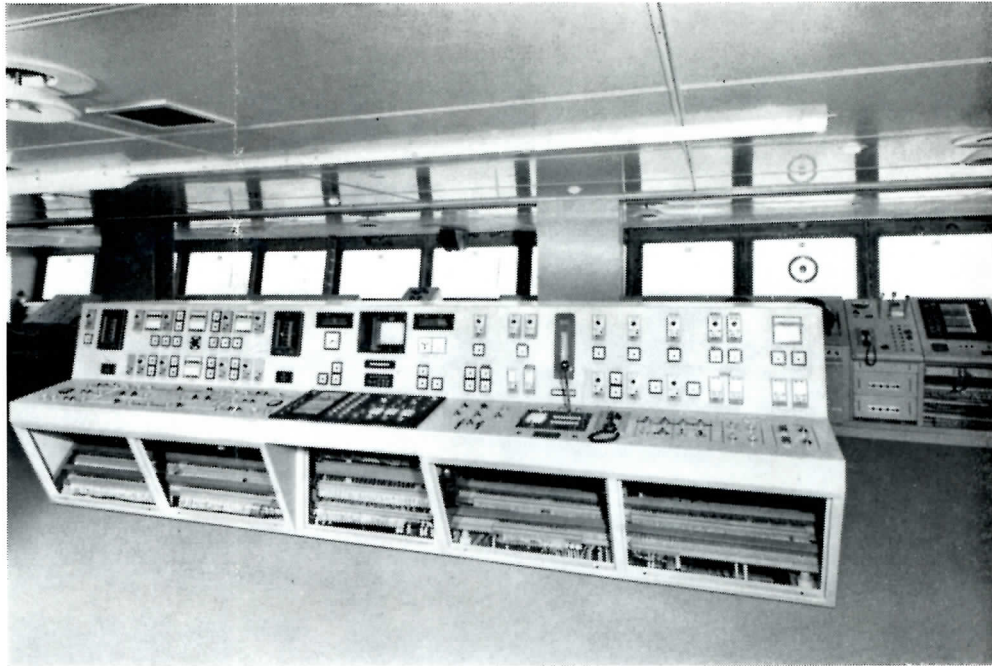
Deze lessenaar maakt afstandsbediening van de roetblazers van de twee ketels mogelijk.

#### F. Computer

Bevindt zich links van de manoeuvreerlessenaar.

Functies van de computer:

1. Voortdurende controle op 154 grootheden, waarvan 95 als analoge ingangen en 11 als numerieke ingangen, 48 als „all or nothing”-ingangen; sommige van deze grootheden worden al naar gelang de situatie vergeleken met een of twee alarmdrempels en indien de normale waarde wordt overschreden zorgt de computer



Alarmpaneel met 108 verlichte drukknoppen waarop de stand en het soort van „alarm” punten is aangegeven. Elke afwijking van de normale vooraf ingestelde waarden wordt door de computer opgespoord en wordt aangegeven door het gaan knipperen van een lamp op het alarmpaneel en het gaan loeien van een claxon tot de werktuigkundige de knop indrukt ten teken dat hij er nota van heeft genomen. Een speciale aan de computer gekoppelde schrijfmachine vermeldt de oorzaak van het alarm.

ervoor:

- a) dat de opgespoorde fout en de verrichte meting op een schrijfmachine worden geregistreerd;
- b) dat de lichtknop op het overzichtsalarmpaneel gaat gloeien, waarbij een geluidssignaal in werking treedt. De aandacht wordt nog op het volgende gevestigd:
  1. Wanneer de lichtknop op het overzichtsalarmpaneel wordt uitgeschakeld, wordt het geluidssignaalstelsel en de registratie op de schrijfmachine van de fout stopgezet, maar zolang het defect niet verholpen is, blijft de lichtknop branden.
  2. Een controlecyclus duurt korter dan 1 minuut.

2. Het registreren op een tweede schrijfmachine van waarden opgenomen via 106 meetkanalen, waarvan 95 analoge en 11 numeriek.

In het machinekamerlogboek wordt vermeld:

- a) het rendement van ketels, installatie, enz.: ieder kwartier;
- b) de gegevens van 106 kanalen: ieder uur;
- c) het gemiddelde rendement, snelheid en verbruik: om de 4 uur;
- d) het algemeen gemiddelde: om de 24 uur, steeds te 12.00 uur;
- e) het algemeen gemiddelde over de duur van de reis: aan het eind van de zee-reis.

3. De eventuele registratie (op verzoek van de werktuigkundige) van de waarde van een willekeurige, gecontroleerde grootte op de voor alarm bestemde schrijfmachine.

#### G. Werkplaats

Is gelegen op hetzelfde dek, voorzien van meet- en testapparatuur en maakt het mogelijk mankementen snel te verhelpen en de elektronische apparatuur periodiek te controleren.

De machinebedieningskamer staat rechtstreeks in verbinding met de brug; de verlichting is zeer goed verzorgd; het is mogelijk om 's nachts d.m.v. een rolluik zo nodig iedere ongewenste weerschijs te voorkomen.

(wordt vervolgd)

#### Aangesteld als onderofficier



J. B. KRAAN  
wachtassistent  
per 18.7



A. L. KEMPERS  
wachtassistent  
per 11.8



G. W. K. L. HEIJBLOM  
scheepskok  
per 8.8



**H. VAN MANEN**  
hoofdwerktuigkundige  
1936 - 12.9 - 1966



**P. TACONIS**  
hoofdwerktuigkundige  
1936 - 13.9 - 1966



**G. M. SCHIPPER**  
2e stuurman  
1956 - 2.9 - 1966



**C. H. J. VAN DIJK**  
2e werktuigkundige  
1956 - 7.9 - 1966



**W. J. MEULDIJS**  
3e werktuigkundige  
1956 - 10.9 - 1966



**G. C. VAN MALLAND**  
2e stuurman  
1956 - 13.9 - 1966

## Onze vlootjubilaren



**S. NEELEMAN**  
3e werktuigkundige  
1956 - 21.9 - 1966



**R. VAN WESTENDORP**  
3e stuurman  
1956 - 24.9 - 1966



**J. N. KRANS**  
chef hofmeester  
1956 - 3.9 - 1966



**P. J. M. VAN DER ENDE**  
chef kok  
1956 - 5.9 - 1966



**D. J. BAKKER**  
bediende  
1956 - 10.9 - 1966



**P. S. L. DONDEERS**  
chef hofmeester  
1956 - 25.9 - 1966

## Overpeinzing

's Middags, half drie. Een kleine kamer, de zonwering omlaag, want buiten schijnt — bij uitzondering — de zon. Er wordt niets gezegd op de kamer, je hoort alleen de hersenen knarsen van het denkwerk. Door de wand aan de ene zijde klinkt zacht het getik op een schrijfmachine. Door de deur filtert alleen de zware bas van de een of andere chef die een betoog houdt, naar het schijnt gespekt met geestige en ironische opmerkingen, althans te oordelen naar het „verplichte” lachje van zijn toehoorder.

Een vlieg zoemt door de kamer en landt op mijn bureau als ware het Zestienhoven. Hoe komt dat beest in het Shell-Gebouw, vraag je je af. Alle ramen zijn gesloten; wij zijn uiteindelijk air-conditioned hier. Na een verkenningsronde om het met peukjes gevulde asbakje, wipt hij in het

pennebakje, maar vindt daar kennelijk ook niets van zijn gading. Moet je in mijn la zijn, zo denk ik, daar ligt nog wel een kruimeltje van een clandestien achter het bureau geconsumeerd krentebolletje. Maar nee hoor, hij probeert het bij een vetvlek op een brief. Is toch niets voor hem. Iemand had misschien een vette hand van „Alexia A” of „Talpa-olie”, weet ik veel. Toch schijnt hij gefascineerd door die vetvlek. Hij loopt er eens omheen, ja, nu likt hij zijn pootjes af; gaat er zelfs midden in zitten. Het schijnt hem waarachtig nog te smaken ook.

Heb ik laatst niet een of ander pamflet gezien, met een vlieg op een bord soep en de waarschuwing „volksvijand no. 1”? Nee, dat is natuurlijk onzin, hoe kan zo'n verdwaalde vlieg nou een volksvijand zijn. In ieder geval, de vetvlek schijnt hem te voldoen, want hij krijgt er maar niet genoeg van. Waar Shell-produkten allemaal niet voor dienen! Er zijn er waar je

insekten mee bestrijdt, maar deze olie-soort schijnt als voedsel te dienen, ook al moet het wel oudbakken zijn, want de brief is wel vijf weken geleden verzonden en wie weet hoelang de olie al gebruikt was voordat de schrijver er vette handen van kreeg. Vreemd eigenlijk, moet ik ook eens proberen: iets „anti” in de handel brengen, en tegelijk iets „pro”. Kan je van twee wallen eten! Onzin; maar... als je er zo eens over nadenkt, hoeveel zijn er niet die de vrede preken en oorlog voeren; die op hun werkgever schelden, maar er wel zoveel mogelijk van profiteren? Die van anderen alles verlangen, maar zelf niets geven. Doe ik dat nu niet zelf? Zit te mijmeren en mijn tijd te verknoeien aan die rotvlieg en mijn chef maar denken dat ik zwoeg.

Met een zwaai stuur ik de vlieg naar andere oorden en pak de brief met de vetvlek; die zal ik eerst behandelen.

WouW

# In dienst getreden vlootpersoneel



A. H. G. C.  
VAN DER BEESEN  
4e stm.  
per 25.7



J. F. CASIMIRI  
II.stm.  
per 16.7



W. J. A. DE WINTER  
II.stm.  
per 20.7



F. J. KRONENBERG  
II.stm.  
per 20.7



R. F. H. KOBESSEN  
II.stm.  
per 20.7



B. VAN KATWIJK  
II.stm.  
per 23.7



A. J. VERHEUL  
II.stm.  
per 25.7



G. C. VISSER  
I.I.stm.  
per 25.7



B. A. ALBERTS  
II.stm.  
per 25.7



H. J. J. v. d. GARDE  
II.stm.  
per 28.7



G. GRILK  
II.stm.  
per 28.7



E. J. KOOREN  
II.stm.  
per 30.7



R. WESTERBEEK  
II.stm.  
per 1.8



C. J.  
JONGE POERINK  
II.stm.  
per 1.8



R. F. M. DRIESSEN  
II.stm.  
per 1.8



M. WAALEWIJN  
II.stm.  
per 1.8



D. M. ALDERLIESTE  
II.stm.  
per 1.8



S. VAN DER BAAN  
II.stm.  
per 3.8



P. TH. M. DE JONGE  
II.stm.  
per 5.8



F. C. B. M. GERRITS  
II.stm.  
per 5.8



D. SCHONENBERG  
II.stm.  
per 8.8



A. VAN LEEUWEN  
II.stm.  
per 8.8



G. ZOETENDAL  
II.stm.  
per 10.8



H. J. DE VRIES  
II.stm.  
per 10.8



O. KUIPERS  
II.stm.  
per 15.8



A. P. WIJTE  
II.stm.  
per 15.8



M. GROOTHUIS  
II.stm.  
per 15.8



S. BOS  
II.stm.  
per 15.8



S. P. VAN GEUNS  
4e stm.  
per 8.8



J. K. BARTELDI  
4e stm.  
per 15.8



J. A. BROUWER  
5e wtk.  
per 18.7



J. B. KRIJNEN  
5e wtk.  
per 18.7



A. MEESTERS  
5e wtk.  
per 20.7



A. B. P. DILL  
5e wtk.  
per 29.7



D. KUIJK  
5e wtk.  
per 1.8



L. TIMMER  
5e wtk.  
per 1.8



H. A. MEISSNER  
5e wtk.  
per 5.8



A. E. M. HERMANS  
5e wtk.  
per 15.8



P. D. v. d. BILT  
5e wtk.  
per 15.8



W. J. M. PEETERS  
5e wtk.  
per 15.8



J. J. SCHUDDEMAT  
II.wtk.  
per 20.7



J. D. COMPIET  
II.wtk.  
per 25.7



R. C. STARKENBURG  
II.wtk.  
per 26.7



J. H. KALKWARF  
II.wtk.  
per 16.7



J. P. G. A. PLANTINGA  
II.wtk.  
per 30.7



B. P. DROGENDIJK  
II.wtk.  
per 1.8



M. J. KALKWARF  
II.wtk.  
per 30.7



F. JOCKER  
II.wtk.  
per 1.8



F. L. v. d. KRABBen  
II.wtk.  
per 1.8



F. C. SANT  
II.wtk.  
per 1.8



C. N. A. VREKE  
II.wtk.  
per 2.8



J. E. A. WESTERBEEK  
II.wtk.  
per 2.8



J. W. GÖETJES  
II.wtk.  
per 3.8



W. B. GRUND  
II.wtk.  
per 3.8



A. J. A. DE GROOT  
II.wtk.  
per 5.8



B. TIENSTRA  
II.wtk.  
per 8.8



F. D. DIELEMAN  
II.wtk.  
per 8.8



W. J. SMIT  
II.wtk.  
per 8.8



D. VAN DONGEN  
II.wtk.  
per 8.8



W. J. LIEVAART  
II.wtk.  
per 8.8



B. J. F. MEULENBELD  
II.wtk.  
per 8.8



M. NOBEL  
II.wtk.  
per 8.8



G. J. VINGERHOED  
II.wtk.  
per 8.8



J. M. VERBURG  
II.wtk.  
per 8.8



P. KOOIJMAN  
II.wtk.  
per 10.8



J. G. VAN WERD  
II.wtk.  
per 15.8



P. F. VAN DIJK  
II.wtk.  
per 15.8



S. HOEKSTRA  
II.wtk.  
per 15.8



D. DE BRUIJNE  
II.wtk.  
per 15.8



J. A. KAMBERG  
II.wtk.  
per 15.8



J. BOON  
II.wtk.  
per 15.8



A. G. M. VAN DE  
PIJPEKAMP  
II.wtk.  
per 15.8



L. P. A. HERMANS  
II.wtk.  
per 15.8



A. LESCHOT  
II.wtk.  
per 15.8



J. J. DE LA FUENTE  
II.wtk.  
per 15.8



J. P. HOOGWERF  
II.wtk.  
per 15.8



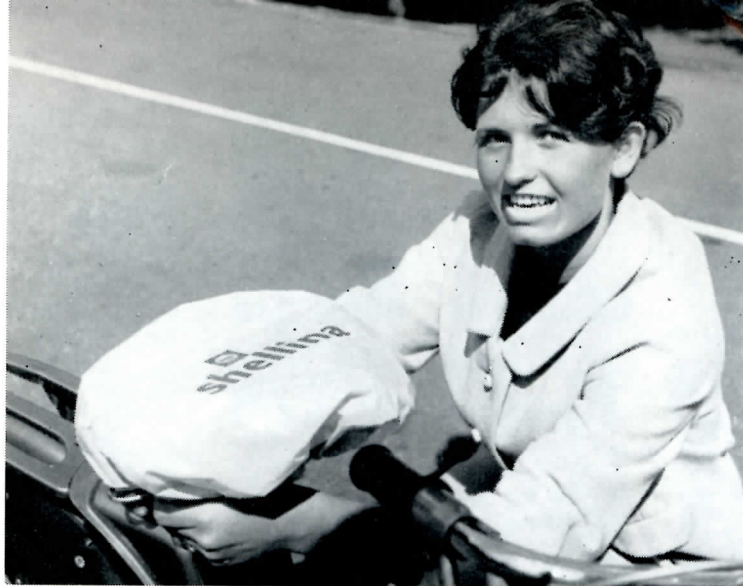
A. VIS  
II.wtk.  
per 15.8

## Fonopost

Ons is opgevallen dat, alhoewel een aantal opvarenden in het bezit is van een bandopnameapparaat en de „Ondina”, „Onoba”, „Videna” en „Vitrea” zelfs een dergelijk apparaat als vaste uitrusting aan boord hebben, er in verhouding weinig of geen fonopost naar de vloot wordt verzonden.

Verzending per luchtpost van bandjes zal door het gewicht in vele gevallen duurder zijn dan verzending van luchtpostbrieven; wij willen echter desalniettemin de aandacht vestigen op deze meer levendige vorm van correspondentie, die de „band” tussen huis en schip nauwer zal aanhalen. Helaas kunnen wij, tengevolge van de uiteenlopende tarieven en de omstandigheid dat verscheidene landen het speciale fonopost-tarief niet accepteren, bij fonopost niet dezelfde service verlenen als met de doorzending van brieven en drukwerken het geval is.

Indien de familieleden aan de wal echter de Postkamer van ons kantoor bellen (010-132500 toestel 208) zijn wij te allen tijde bereid — evenals met de verzending van postpakketten — te adviseren omtrent de wijze van verzending en het gunstigste tijdstip om de bandjes snel (en zo mogelijk voordelig) aan boord te krijgen.



Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V. schrijft ons:

## Sparen met Shellina Premix

„SHELLINA” Premix mag zich verheugen in de uitstekende belangstelling van brommend, scooterend en 2-takt rijdend Nederland. Daarmee kunnen onze wederverkopers en wij zelf bijzonder tevreden zijn en „SHELLINA” Premix verder het werk laten doen. In zijn soort het beste produkt, vrijwel overal en tegen een redelijke prijs te verkrijgen. Nu lijkt het ons in theorie en in de praktijk van de reclame niet zo dat wij nu maar met de armpjes over elkaar moeten gaan zitten omdat het produkt zich zelf toch wel verkoopt. Het tegendeel is waar. Op gezette tijden dienen wij de aandacht van weggebruikers, wederverkopers en eigen personeelsleden weer eens even te bepalen bij wat wij in ons rijke produkten-gamma een hoogtepunt zouden willen noemen. De ene keer geschiedt dat wat rijkelijk, de andere keer wat sober, maar altijd is er toch weer die herinnering, die door het in uitzicht stellen van een materiële tegemoetkoming wat extra verlevendigd wordt. Onze afdeling Reclame Wegverkeer huldigt daarbij het principe dat zo'n tegemoetkoming niet moet zitten in het weggeven van dure geschenken. Wanneer een produkt van kwaliteit aldus verkocht moet worden kan men zich afvragen, om welk produkt het nu wel in feite gaat. Reclame Wegverkeer zoekt het in het kleine dat altijd toch in verband kan worden gebracht met het produkt dat wij verkopen. Herhaald kopen bij Shell, de zogenaamde „binding” en „omzet” combinatie, leidt tot terugkomen. En zo werd aan het pakket van diensten aan het wegverkeer onlangs toegevoegd de Tien Liter Spaarkaart waarvan de afnemers van „SHELLINA” Premix veel plezier kunnen beleven. Waarvoor zij bovendien niet eens zoveel werk behoeven te verzetten. Gewoon even langs het Shell-verkooppunt rijden, tanken en de spaarkaart in ontvangst nemen.

### Tankend sparen

Elke keer dat wordt getankt worden op de kaart vermeld de datum, het aantal getankte liters en de paraaf van de pompbediende. Wanneer de tien liter is bereikt moet de afnemer de volle spaarkaart met briefkaartporto sturen aan de Shell Touring Service, Beeklaan 387 in Den Haag. Hij ontvangt dan en zelf moet hij dat op de kaart aangeven een geel plastic zadelbeschermer voor buddy-seat (B) of zweefzadel (Z), die is vervaardigd uit „CARLONA” polyethyleen. Door deze hoes wordt een zadel beschermd tegen regen, stof, vet of andere hinderlijke zaken voor de kleding. Uiteraard betekent deze actie iets meer werk voor de pompbediende, maar dat is het deze kleine en nuttige attentie wel waard. Door middel van ook Radio Veronica zullen „SHELLINA” Premix en het kleine geschenk dat de vriendschap onderhoudt in de belangstelling worden geplaatst.

## 30 jaar in dienst

J. G. VAN 'T OEVER  
DFP/12  
1936 - 1.8 - 1966



## De grillige „Shell-wonderbal”

Binnenkort kunnen vaders en moeders op verschillende van onze verkooppunten in bevolkingscentra daar nu ook een wonderbal kopen waarmee de jonge jeugd zich best zal weten te vermaken. Deze bal is, voor zover wij dat kunnen zeggen, overgesprongen uit Amerika.

De wonderbal-rage is daar compleet en het zal ons niet verbazen wanneer men er nog eens een nationaal wonderbal-kampioenschap zal organiseren. Wordt dat een gebeurtenis van internationale allure, dan zitten de Amerikanen echt niet meer op rozen want ook in ons land weet men van ballen.

Enkele warenhuizen hebben al enige tijd geleden proefordertjes geplaatst in het buitenland en de verkoop op kleine schaal werd een succes voor hen.

Shell was van deze ontwikkelingen op de hoogte en liet bij K.S.P.L.D. in Delft het geheim van de wonderbal analyseren. Dit lukte — uiteraard — en in samenwerking met K.S.P.L.D. en Nederlands grootste rubberindustrie werd de produktie ter hand genomen van een grote partij Shell-wonderballen.

De fabricage is gecompliceerd en tijdrovend, doch thans is voldoende voorraad van dit „stuitende speelgoed” gevormd om geselecteerde verkooppunten in te schakelen bij de verkoop aan het publiek.

Onze collega's Inspecteurs Wegverkeer ontvingen broadsheets, die de wederverkopers zullen overtuigen van de opmerkelijke kracht van dit nieuwe — de verkoop stimulerende — medium. Overigens blijft men hiermee binnen Shell want het balletje is vervaardigd uit CARIFLEX rubber van Shell Chemie N.V.

### WIE DE BAL KAATST

Het bekende Nederlandse gezegde, dat aldus begint, heeft een overbekend einde en wel: „moet hem terugontvangen”. De gebruiksaanwijzing, die de Shell-wonderbal vergezelt laat echter in eerste instantie zien dat het spreekwoord niet geheel en al opgaat. De praktijk bevestigt dit en dat verschaft het nodige amusement. Waaraan wij onmiddellijk willen toevoegen, dat de jeugd het nieuwe soort balspel niet moet bedrijven in kamers, waarin bijvoorbeeld porseleinen familiestukken een speciale plaats innemen.

Zeker, het effect van een effectvolle stuitbal kan hoogst amusant lijken, maar het is het niet altijd. Ook met het doen van stuitproeven uit hoog gelegen ramen zij men voorzichtig want het balletje is danig hard. Enfin, u begrijpt het nu wel. Met inachtnemen van enige voorzichtigheid kan de jeugd zich met „ballen in nieuwe stijl” naar behoren en tot genoegen uitleven.

## Een brief

*Een brief:  
papier verlangen,  
het blij en bange,  
ons eigen bed  
en kinderpret  
moet jij vervangen.*

*Een brief:  
jouw stem die klinkt,  
herinn'ring zingt  
van zon en zand,  
het buitenland  
en dwaze dingen.*

*Een brief:  
een brief van jou  
vol lief en trouw,  
en elke dag,  
dat 'k leven mag  
zal 'k van je houden.*

*Mijn hart, in elk facet  
behoort slechts jou  
en het is net  
of in 't bestaan omringd door zout,  
jouw trouw de tranen bet,  
die door verlangen vloeien  
in m'n ziel  
en verre verder groeien  
tot aan het weerzien.*

PEDER

## Met pensioen



**G. T. M. LOMMERSE**  
gezagvoerder  
1.1.1947 - 31.8.1966



**G. J. UITDENBOGAARD**  
hoofdwerktuigkundige  
12.7.1938 - 31.8.1966

Op 1 september 1966 namen wij afscheid van Kapitein G. T. M. Lommerse en Hoofdwerktuigkundige G. J. Uitdenbogaard die met ingang van deze datum onze dienst hebben verlaten onder toekenning van pensioen.

Kapitein Lommerse trad op 1 januari 1947 als 3e stuurman in dienst van onze Maatschappij en vertrok op 9 januari d.o.v. met de K.L.M. naar Curaçao om aldaar dienst te gaan doen.

De heer Lommerse heeft tot juli 1956 de Caraïbische wateren bevaren, waarna hij werd tewerkgesteld op de diepzeevloot.

Op 1 juli 1964 werd hij aangesteld als Gezagvoerder en sedertdien heeft hij het commando gevoerd over de „Kylix“, „Katelystia“ en „Ganesella“. Zijn laatste schip was het s.s. „Koratia“, welk schip hij op 19 april jl. in Abadan heeft verlaten.

Hoofdwerktuigkundige Uitdenbogaard trad op 12 juli 1938 in dienst als 5e werktuigkundige bij de N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij.

In deze rang werd hem het m.s. „Sunetta“ als eerste schip toegewezen en gedurende zijn ruim achtentwintigjarig dienstverband met onze Maatschappij hebben vooral de motorschepen voor hem een belangrijke rol gespeeld.

De oorlogsjaren betekenden voor hem onafgebroken actieve dienst en gedurende deze periode raakte hij enkele malen wel zeer nauw bij de vijandelikheden betrokken.

Wij denken hierbij aan zijn hachelijke avonturen met de „Adinda“, welk schip op 8 februari 1941 even voor de haven van Tobroek op een magnetische mijn liep en in brand vloog, en op 14 juli 1942 onderweg van Beirut naar Haifa werd getorpedeerd. Beide malen bevond de heer Uitdenbogaard zich aan boord en leverde hij een werkzaam aandeel in de acties tot behoud van het schip.

Na de oorlog deed hij nog lange tijd dienst in de Oosterse wateren en op 1 augustus 1961 volgde zijn aanstelling als Hoofdwerktuigkundige.

Sedertdien heeft hij op de volgende tankers het beheer over de machinekamer gehad: „Acila“ (3 x), „Acteon“ (3 x), „Acmaea“ (2 x), „Korovina“ en „Abida“. Zijn laatste schip was het m.s. „Acila“, waarvan hij op 9 augustus jl. te Rotterdam afmonsterde.

Wij wensen de heren Lommerse en Uitdenbogaard nog vele jaren van goede gezondheid toe temidden van allen die hen dierbaar zijn.

## Vlootpersoneel/personalia

(in de periode 16.7 t/m 15.8.1966)

### GEHUWD:

- 3:8: J. Schrale, 3e wtk., met mej. P. A. van der Velde;
- 3:8: H. Bijvank, 3e stm., met mej. K. Pietersen;
- 5:8: D. M. van Walsum, matroos, met mej. G. van Boxel;
- 11:8: R. Ouwehand, 3e wtk., met mej. L. D. Kromhout.

### GEBOREN:

- 19:7: Mireille Marcia, dochter van H. H. Apfel, 2e wtk., en mevr. A. Apfel-van der Wouden;
- 19:7: Saskia Elisabeth, dochter van G. C. H. Dijkstra, 3e stm., en mevr. A. J. Dijkstra-Stevens;
- 21:7: Michiel, zoon van C. C. Bartels, 3e wtk., en mevr. M. M. Bartels-van de Graaf;
- 29:7: Marcella Jacqueline, dochter van A. Buren, 2e wtk., en mevr. J. J. Buren-van Laar;
- 29:7: Wilhelmina Christina Johanna, dochter van J. H. van Veldhuisen, 3e wtk., en mevr. H. Ch. van Veldhuisen-Philipsen;
- 1:8: Robert Willem, zoon van L. Davelaar, 4e stm., en mevr. G. J. Davelaar-Kars;
- 1:8: Carolina Martina Hendrika, dochter van A. M. H. van Kralingen, matroos, en mevr. A. C. van Kralingen-van der Beek.

### MET VERLOF:

- gezagv. L. Brink, H. J. Roncken, W. Kuyper, J. Ruys, N. H. van der Heiden, D. J. E. Boonstra, P. C. D. Sandee, M. Zuithof, W. J. de Haan, D. A. C. Vermeulen;
- 1e stl.: F. Minkels, J. H. Korsen, D. Jongeneel, W. Th. Spier, K. Poort van Ingen;
- 2e stl.: P. F. L. Schölvinc, R. Verhoef, P. Hoogesteger, H. Steenstra, B. Langendoen, P. Snel;
- 3e stl.: G. L. A. Martens, J. de Jager, H. Bijvank, A. J. Both, P. Puijpe, J. G. de Leeuw, J. M. Huygens, L. A. Veer;
- 4e stl.: B. Smit, L. Davelaar, E. J. J. Eelman, J. W. G. Vonkeman, C. P. van Hoek, F. J. M. Donker, C. J. Koster, R. J. de Wit, L. H. J. Blank;
- II.stl.: G. van Riet, W. J. C. den Boer, P. Hartog, F. L. A. Bloot, K. Cramer, T. H. Tromp, M. A. Diehl, J. A. Wallensteyn;
- hfd.wtk.: J. de Bruyn, J. E. Weidema, K. L. Schuring, G. J. Uitdenbogaard, J. P. Hasenack;
- 2e wtk.: A. de Haan, J. W. Keesmaat, W. C. van der Pluym, A. Buren, T. E. Timmermans, C. de Witte;
- 3e wtk.: L. P. H. Teune, S. Neeleman, W. G. van der Velden;
- 4e wtk.: L. J. Verwey, W. Schok, H. C. van der Weyde, A. Bakelaar, I. J. C. de Jong, J. Th. van Schaik, J. Zijp, K. de Jong, L. J. M. Verhaegh;
- 5e wtk.: J. J. Bakker, Th. Stillebroer, O. de Roos, G. J. Verbeek, A. G. M. Witten, J. Th. Ijskes;
- II.wtk.: A. Kerremans, H. R. Muysson, M. van der Meulen, F. A. M. Vergroesen, P. de Groot, P. G. L. M. van Aken, K. Verf, H. Tesink, P. P. G. M. Gijbels;
- bootslieden: J. H. Roos, T. H. van Vlijmen, A. Reekers;
- wachtassistenten: W. Gerritsen, P. J. M. Toussaint, A. van Doodewaard;
- 1e pomplieden/bankwerker: J. M. Wigleaven, C. W. van Duivenboden, J. B. Slagboom;
- 2e pompmans/bankwerker: K. H. Baven;
- bankwerkers: J. van Weijen, L. Roet;
- chef hofmeesters: D. van der Lugt, J. N. Krans, J. Kooi;
- chef kok: A. M. Heeringa.

## Onze waljubilaren



**J. VAN DER LINDEN**  
DFP/3  
1956 - 1.8 - 1966



**N. C. MULDER**  
DFA/B 2  
1956 - 1.8 - 1966

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

**m.s. Abida:** II.stm. R. Westerbeeck, wnd. 4e wtk. P. C. W. Enders, 5e wtk. H. A. Meissner, II.wtk. W. B. Grund: bootsman J. R. Elsinga, 1e pompman/bankwerker J. Slob, 2e pompman/bankwerker A. W. de Rooy, wachtassistent H. L. Cuny, hoofd kombuis G. van Driel;

**m.s. Acila:** gezagv. P. J. Kalkman, 2e stm. N. Venendaal, 4e stm. G. J. van der Ham, II.stm. F. C. B. M. Gerrits, II.stm. P. Th. M. de Jonge, hfd.wtk. R. M. F. van den Berg, 2e wtk. J. Wielart, 4e wtk. K. L. J. Aertssen, 5e wtk. D. Kuijk, II.wtk. D. van Dongen, II.wtk. B. Tienstra, radio-officier J. C. Willemsen;

**m.s. Acmaea:** gezagv. C. Wortel, 3e stm. D. E. Krijgsman, 4e stm. G. E. Abbink, II.stm. H. J. J. van de Garde, hfd.wtk. R. Romijn, 2e wtk. C. H. de Koning, 3e wtk. J. Hensbroek, 4e wtk. M. de Wit, 5e wtk. J. A. M. Leer, II.wtk. F. L. van der Krabben, II.wtk. M. J. Kalkwarf, radio-officier B. Adams, bootsman J. H. Kolk, 1e pompman/bankwerker J. Wulffraat, 2e pompman/bankwerker J. L. Muns, bankwerkers F. A. Nijhuis en J. Punt, wachtassistent J. B. Kraan, hoofd kombuis C. Heeneman;

**m.s. Acteon:** gezagv. W. Haeck;

**s.s. Arca:** 3e stm. A. Vlaar, II.stm. S. van der Baan, 4e wtk. G. van 't Wout, II.wtk. F. D. Dieleman, hoofd kombuis H. A. Groenendijk;

**m.s. Cinulia:** 3e stm. F. F. Ates, 5e wtk. W. J. M. Peeters, II.wtk. J. J. de la Fuente, II.wtk. J. P. Hoogwerf;

**ms. Crania:** 3e wtk. J. A. de Groot;

**m.s. Daphne:** 1e stm. G. Arkema, hfd.wtk. J. H. M. Hanssen, 2e wtk. A. de Boer, 3e wtk. J. C. Pisa, 4e wtk. A. G. P. Jansen, 5e wtk. H. J. Bolsenbroek, 5e wtk. F. C. Koens, 5e wtk. G. Pos;

**m.s. Diloma:** 3e stm. J. Wagenvoort, II.stm. G. Zoetendal, 4e wtk. C. J. T. Baarslag, 5e wtk. W. Verhagen, II.wtk. G. J. Vingerhoed;

**m.s. Dosina:** hfd.wtk. M. J. Moerland, 2e wtk. H. L. de Koning, 3e wtk. F. F. Ozinga, 4e wtk. T. Middelloop;

**s.s. Kabylia:** II.wtk. J. H. Kalkwarf;

**s.s. Kalydon:** 4e stm. J. Werkhoven, II.stm. A. J. Verheul, II.stm. B. C. Visser, II.wtk. R. C. Starckenburg, wachtassistent R. Bakker;

**s.s. Kara:** II.stm. H. Slot;

**s.s. Katelaysia:** 4e stm. J. G. Wientjes, wnd. 4e stm. C. Hemmer, radio-officier W. M. Hart;

**s.s. Kellelia:** 1e stm. D. de Boer, 2e stm. G. Verbrugh, 3e stm. J. Tebbenhoff, II.stm. A. van Leeuwen, 5e wtk. J. P. van der Gaag, II.wtk. B. J. F. Meulenbeld, II.wtk. M. Nobel, bootsman P. H. A. v. d. Putten, 1e pompman/bankwerker M. J. J. v. d. Linden, 2e pompman/bankwerker R. van Zuijlen, wachtassistent C. Valentijn, hoofd kombuis S. van Kooij, scheepskok P. J. M. van der Ende;

**s.s. Kenia:** gezagv. J. Kramer;

**s.s. Kermia:** 5e wtk. L. Timmer, II.wtk. F. Jocker, II.wtk. J. E. A. Westerbeeck;

**s.s. Khasiella:** 2e stm. R. van Westendorp, 4e stm. S. P. van Geuns, II.stm. D. Schonenberg, II.wtk. W. J. Smit, II.wtk. J. M. Verburg;

**s.s. Kopionella:** 2e stm. W. Bosma, 3e stm. G. Buma, II.stm. O. Kuipers, 4e wtk. K. P. Kaal, 5e wtk. Rudy Sloof, II.wtk. J. G. van Werd;

**s.s. Koratia:** II.stm. B. van Katwijk, wnd. 2e wtk. G. Rietdijk, wnd. 4e wtk. J. P. van Boven, II.wtk. J. D. Compier;

**s.s. Korenia:** gezagv. A. G. van Gent, II.stm. M. Waalewijn, II.stm. B. A. Alberts, 5e wtk. J. B. Krijnen, bootsman K. E. J. Watz, 1e pompman/bankwerker C. Voorspuy, 2e pompman/bankwerker A. de Ruyter, bankwerker J. Pot, hoofd kombuis L. Deynen, scheepskok A. H. Siemerink;

**s.s. Korovina:** 1e stm. H. Unger, 3e stm. C. Verburgt, II.stm. D. M. Alderlieste, II.stm. G. Grilk, hfd.wtk. H. J. Melse, II.wtk. A. J. A. de Groot, radio-officier J. Thomas, bootsman H. Buurman, 1e pompman/bankwerker J. van Leeuwen, 2e pompman/bankwerker H. J. Roelvink, wachtassistent P. C. W. Hack, hoofd kombuis J. L. van Oyen;

**s.s. Kosmatella:** 1e stm. H. H. Hacken, II.stm. F. J. Kronenberg, II.stm. W. J. A. de Winter, wnd. 2e wtk. K. G. Kossen, 5e wtk. F. A. J. Boot;

**s.s. Krebsia:** gezagv. J. C. de Groot;

**ss. Kryptos:** gezagv. A. de Ligt, 4e stm. E. G. B. B. Oonk, II.stm. R. Hagen;

**s.s. Kylix:** 3e stm. R. Bergman, II.stm. J. van der Klooster, 5e wtk. J. A. Brouwer;

**m.s. Niso:** 2e wtk. O. A. van der Want, 3e wtk. P. F. Buil, 4e wtk. L. C. Biesheuvel;

**s.s. Onoba:** gezagv. E. J. Stapper, 4e stm. D. van Dijk, II.stm. G. J. Jonge Poerink, wnd. 2e wtk. Th. Bakker, II.wtk. J. W. Göetjes;

**s.s. Philidora:** 1e stm. T. W. Pals;

**s.s. Philine:** gezagv. J. J. Schouten, II.stm. W. Goedegebuure, II.stm. R. F. M. Driessen, 2e wtk. G. Braak, 4e wtk. J. P. Kalkman, II.wtk. C. N. A. Vreke;

**s.s. Philippia:** 1e stm. D. Rijk, 2e wtk. S. Straub, 5e wtk. H. J. Lammer-tink;

**s.s. Sepia:** 5e wtk. W. J. Grapendaal;

**s.s. Vasum:** 4e stm. C. W. Vervest, II.stm. R. F. H. Kobessen, 2e wtk. J. L. van der Rijnst, 5e wtk. A. Meesters, II.wtk. J. J. Schuddemat;

**s.s. Viana:** 4e stm. A. H. G. C. van der Beesen, II.stm. E. J. Kooren, 5e wtk. A. B. P. Dill, 5e wtk. H. A. Scherpenhuyzen, II.wtk. J. P. G. A. Plantinga;

**s.s. Vitrea:** hfd.wtk. P. Taconis;

**s.s. Zafra:** gezagv. G. P. Paulussen.

DE DIENST VERLATEN:

3e stm.: J. W. Lodewijkx;  
 3e wtk.: D. de Knecht, R. A. van Egmond;  
 bootsman: H. J. A. Savonije;  
 bankwerker: L. Konings;  
 chef kok: F. v. d. Nat.

MET PENSIOEN:

gezagv.: G. Th. M. Lommerse;  
 hfd.wtk.: G. J. Uitdenbogaard.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman G.H.V.: 2e stl. A. P. J. Ham, N. Venendaal;  
 B: 3e wtk. H. L. de Koning;  
 B.th: 3e wtk. R. Ouweland, C. J. den Hollander;  
 A: 5e wtk. M. de Wit.

AANGESTELD ALS:

hfd.wtk.: K. L. Schuring;  
 2e wtk.: H. L. de Koning;  
 4e wtk.: M. de Wit;  
 2e pomplieden/bankwerker: R. van Zuijlen, J. L. Muns;  
 hoofd kombuis: C. Heeneman.

**Mutaties walpersoneel**

(in de periode 16.7 t/m 15.8.1966)

IN DIENST:

1.8: mej. J. M. Engler - sectie DFF/5;  
 1.8: mej. J. W. Roggeveen - sectie DFF/5;  
 1.8: mej. A. Ros - sectie DFF/3;  
 1.8: mej. P. C. Slof - sectie DFF/5;  
 15.8: mej. Y. Zuidweg - sectie DFF/6.

UIT DIENST:

25.7: R. J. Haanstra - sectie DFF/3.

OVERGEPLAATST:

28.7: G. Hoogland van sectie DFP/12 naar sectie DFP/4;  
 10.8: G. H. van Leeuwen van sectie DFP/4 naar sectie DFP/11;  
 15.8: J. W. Paans van sectie DFP/11 naar sectie DFP/4.

GEBOREN:

7.8: Abraham, zoon van A. Emons - sectie DFF/6 - en mevr. E. Emons-Brouwers.

<p><b>Redactiecommissie:</b></p> <p>G. W. Bakker          A. Baljet          I. J. A. van Dommelen          G. H. van Leeuwen          J. C. W. Schuller tot Peursum          (voorzitter)          W. N. Wouters</p>	<p><b>tussen schip en ka</b></p> <p>zesde jaargang no. 1 — september 1966</p> <p>maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.  <b>HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF BEWERKEN          VAN ARTIKELN EN/OF HET REPRODUCEREN VAN FOTO'S OF          AFBEELDINGEN IS SLECHTS GEOORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE          TOESTEMMING VAN DE REDACTIE</b></p>	<p><b>Administratie:</b></p> <p>Mej. J. F. Schilt</p> <p>Kopij in te zenden aan:          Redactie „Tussen Schip en Ka”          p/a Shell Tankers N.V.          Postbus 874, Rotterdam-C.</p>
---	--	--





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

# CHEPEN OP 12 SEPTEMBER 1966

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



KHASIELLA  
KOPIONELLA  
KORATIA  
KORENIA  
KOROVINA  
KOSICIA

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

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

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