

tussen schip en ka



De „Neverita” krijgt haar „tweede doop”.

## NAAMGEVING EN TEWATERLATING VAN HET M.S. „NEVERITA” DOOR H.K.H. PRINSES MARGRIET

Amsterdam, donderdag 31 augustus 1967. Hoog torende de donkere romp van de „Neverita” met guirlandes en vlaggen boven de werf van de N.D.S.M. uit. Van drie uur 's middags af dromden bezoekers in een onafgebroken stroom het werf-terrein op, waar zij — vijftienduizend in totaal — een plaats zochten op de tribunes en langs de helling.

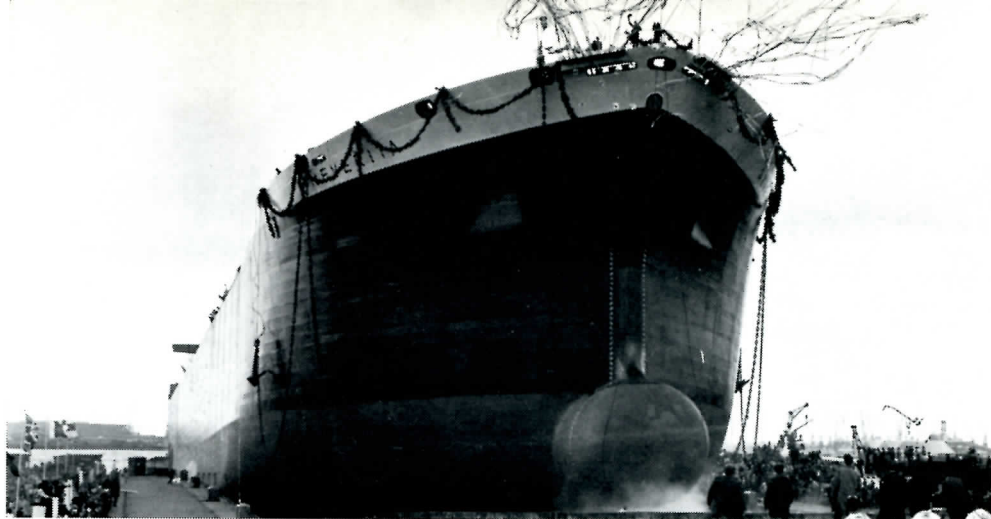
Het feit dat het ditmaal Prinses Margriet was die de rituele handelingen zou verrichten en dat het hier het grootste ooit in Nederland gebouwde schip betrof, had begrijpelijk tot de verbeelding van velen gesproken en een onweerstaanbare aantrekkingskracht op hen uitgeoefend. Menigeen wierp nu en dan een angstige blik naar omhoog, waar laaghangende wolkenvelden dreigend overdreven.

Toen echter om kwart voor vier H.K.H. Prinses Margriet, begeleid door de Directeur van de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij (v.o.f.), de heer P. Goedkoop Dzn., en in gezelschap van haar secretaresse, mej. N. M. de Vlieger, en van de adjudant van H.M. de Koningin, Kapitein-Luitenant ter Zee P. J. Dierx, de hoofdtribune betrad, was intussen de Oranjezon doorgebroken.

Enkele minuten vóór vier uur sprak Prinses Margriet de doopformule uit en nam Zij met een hamerslag de laatste beletselen weg die de „Neverita” er nog van weerhielden in haar element te glijden.

Vele seconden verstreken, seconden die door de spanning minuten leken te duren, eer, tot aller opluchting, een geringe beweging waarneembaar werd, een beweging die zich geleidelijk versnelde, waarna de „Neverita” statig het Noordzeekanaal indook.

Na het Wilhelmus, gespeeld door het Harmoniekorps Tuindorp uit Amsterdam-



Noord, dat voor de honderdste maal een tewaterlating bij de N.D.S.M. muzikaal op- luisterde en dit voor de tiende maal bij de tewaterlating van een Shell-tanker deed, werd op de vrijgekomen helling symbolisch de kiel gelegd voor een drijvend dok dat in opdracht van Rijkswaterstaat zal worden gebouwd.

Kort daarna werd elders op de werf, in tegenwoordigheid van H.K.H. Prinses Margriet en haar gevolg, een bodemsectie geplaatst voor de eerste van drie 210.000 tons Shell-tankers die door de N.D.S.M. zullen worden gebouwd.

Inmiddels begaven de overige officiële genodigden zich naar de ontvangstzaal in het nieuwe kantoor van de N.D.S.M., waar de Prinses te ongeveer half vijf door de heer Goedkoop werd binnengeleid.

Laatstgenoemde betrad vervolgens het spreekgestoelte, van waar hij zich met de volgende toespraak tot de aanwezigen richtte:

*„Koninklijke Hoogheid, Excellenties, dames en heren,*

Grote vreugde gaf het ons allen van de N.D.S.M., toen wij de heugelijke tijding vernamen, dat U, Prinses Margriet, bereid waart de laatste beletselen, die het motortankschip „Neverita” op 31 augustus nog van haar element gescheiden zouden houden, weg te nemen.

Verscheidene malen in de geschiedenis van onze onderneming genoten wij het voorrecht persoonlijke belangstelling voor onze industrie van het Koninklijk Huis te mogen ondervinden. Vier malen behaagde het wijlen Uw Koninklijke Grootmoeder, H.M. Koningin Wilhelmina, de doop van een door ons gebouwd schip te verrichten; eenmaal geschiedde zulks door Uw moeder en eenmaal door Uw oudste zuster.

Dat U, Prinses Margriet, deze traditie voortzet, stemt ons bijzonder dankbaar. Wij zijn erg verheugd U thans hier in ons midden te mogen hebben en van harte hopen wij, dat het boeiende, adembemende gebeuren, dat zich zojuist voor ons aller ogen heeft afgespeeld en door Uw hand op zo elegante en charmante wijze werd veroorzaakt, U evenzeer geïmpo-

neerd heeft als ons en dat het aanleiding moge zijn, dat wij in de naaste toekomst dit schip nog eens aan U mogen tonen, wanneer het gereed zal zijn om haar taak te gaan vervullen.

Wij waarderen het in het bijzonder Hunne Excellenties de Premier van de Nederlandse Antillen; de minister van Economische Zaken en de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van de Nederlandse regering, benevens de Gevolmachtigd minister der Nederlandse Antillen, hier speciaal welkom te mogen heten.

Ook zijn wij zeer erkentelijk te mogen begroeten de Commissaris van de Koningin van Noord-Holland en de Burgemeester van Amsterdam, benevens enkele Commissarissen en de President-Directeur van de Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij.

Tenslotte wil ik nog uitdrukking geven aan onze vreugde, dat zovele vrienden van de „Koninklijke” en de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij vandaag naar ons bedrijf zijn gekomen om deze tewaterlating te aanschouwen en op te luisteren.

And I would like to add a few words of great appreciation to our guests from abroad, who specially came over from other countries to be present at and witness this Royal launching.

Prinses Margriet, het schip dat zojuist door Uw hand in haar element is gegleden, is voor de N.D.S.M. doch ook voor de Nederlandse scheepsbouwindustrie een heel belangrijk vaartuig. Het bouwen van schepen voor de internationale vaart is in deze jaren voor onze nationale tak van nijverheid geen eenvoudige zaak. De oorzaken hiervan zijn overbekend: de snelle industrialisatie van de Japanse scheepsbouwindustrie in een bijkans ideaal industrieel klimaat; concentraties en specialisatie van de scheepsbouwindustrie in de met ons concurrerende landen; de concurrentievervalsing, die zich in vrijwel al deze landen afspeelt; kortom alle factoren — zo uitstekend naar voren gebracht in het onlangs verschenen rapport van de „Commissie Nederlandse

### BIJ DE VOORPLAAT:

*H.K.H. Prinses Margriet, getooid met de broche die Zij uit handen van de Directeur der N.D.S.M., de heer P. Goedkoop Dzn., ontving, bekijkt de gouden replica van de schelp „Neverita”, die de President-Directeur van de „Koninklijke”, Ir. L. E. J. Brouwer, Haar overhandigde.*

Foto: A. W. Lambou - B.I.P.M.

Scheepsbouw 1965" — ik behoef hierop dan ook niet verder in te gaan.

Het is echter van groot sociaal en economisch belang voor ons land — en dat kunt U ook uit het zogenaamde „Keyzerrapport" lezen — dat Nederland schepen blijft bouwen voor de internationale vaart, doch dit moet dan op zodanige wijze kunnen geschieden, dat de bouwers met de internationaal geldende condities behoorlijk uit kunnen komen, met andere woorden: dat zij er wat aan verdienen.

Ik ben ervan overtuigd, dat dit voor de grote meerderheid van de in de wereld nodig zijnde, nieuwe schepen kan, mits de scheepsbouwers in de eerste plaats de hand in eigen boezem steken en mits de gemeenschap de hand naar ons uitsteekt, door de concurrentievervalsing — en daaronder versta ik alle in de met ons concurrerende landen kunstmatig geschapen omstandigheden, waardoor deze industrie in die landen niet haar eigen natuurlijk en commercieel leven leidt — te compenseren zolang als dit nodig is.

Bijzonder verheugd zijn wij met de op handen zijnde rente-steuwmaatregelen, doch daarmee zijn wij er nog niet. Wij scheepsbouwers hopen dat onze Regering in de naaste toekomst een open oor hiervoor zal willen hebben.

Waarom is deze „Neverita" nu zo belangrijk voor de scheepsbouw in Nederland en de N.D.S.M.? Met deze tanker demonstreert onze Maatschappij, dat het ernst is met haar streven de scheepsbouw voort te zetten, niettegenstaande financiële offeringen die het bouwen van zeeschepen gedurende de omstreeks zeven achter ons liggende jaren gevraagd heeft. Met de „Neverita" bewijzen wij dat wij de consequenties van ons uiteindelijke doel — de instandhouding van de Nederlandse scheepsbouw — aanvaarden, omdat wij, mits industrieel bedreven en zonder concurrentievervalsing in een gezonde toekomst van deze bedrijfstak geloven.

Wij zijn de opdrachtgevers — de Koninklijke/Shell Groep — bijzonder erken-

telijk voor de steun, die zij ons steeds geven en hebben gegeven om ons doel te bereiken. Ik denk daarbij niet alleen aan de „Neverita" en voorgaande opdrachten, doch ook aan de opdracht van drie 210.000 tons turbinetankschepen, waarvan Uwe Koninklijke Hoogheid zojuist een belangrijk onderdeel van het eerste schip op de nieuwe bouwhelling zag plaatsen.

Na wat ik over de betekenis van de „Neverita" gezegd heb, zal het U Prinses Margriet duidelijk zijn, dat 31 augustus 1967, de dag waarop U dit grote schip aan haar element toevertrouwde, met gulden letteren in de geschiedenis van de N.D.S.M. zal worden genoteerd en de herinnering aan deze gebeurtenis zal voor ons een extra aansporing blijven onze scheepsbouw voort te zetten en op het peil te brengen, dat wij moeten bereiken. Het is voor mij een groot voorrecht tegenover Uwe Koninklijke Hoogheid namens het bestuur en alle medewerkers van de N.D.S.M. onze heel grote dank uit te spreken voor wat U heden voor onze onderneming hebt willen doen. Ik zou mijn woorden willen besluiten met het verzoek mij toe te staan onze erkentelijkheid met een klein aandenken te onderstrepen in de vorm van een bescheiden souvenir, (een broche — Red.) dat U — naar wij hopen — nog vele malen zal mogen herinneren aan deze vreugdevolle dag."

Nadat Prinses Margriet de broche in dank had aanvaard en mej. De Vlieger Haar deze had opgespeld, kreeg de President-Directeur van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij Ir. L. E. J. Brouwer, het woord, die de genodigden als volgt toesprak:

*„Koninklijke Hoogheid, Excellenties, dames en heren,*

Dankzij Uwe Koninklijke Hoogheid, die daartoe het nodige met voortvarendheid heeft verricht, is het motorschip „Neverita" van de ongemakkelijke positie, waar

de werf het nu eenmaal pleegt te plaatsen, terecht gekomen waarvandaan het beginnen kan nuttig werk te doen. Ons allen, en mij in het bijzonder, verheugt het dat speciaal U, met Uw lange bijna traditionele verbondenheid met de Nederlandse Koopvaardij, dit vandaag voor ons hebt willen doen. De directie van de Koninklijke/Shell Groep is U daarvoor dan ook uiterst dankbaar. Het is maar zelden dat de doopster het schip in de schaduw stelt. Maar vandaag kon het niet anders dan dat Uw charmante aanwezigheid het toch op zichzelf reeds zo indrukwekkende schouwspel geheel beheerste. Dat U dit kon doen op een dag, die voor de ouderen onder ons nog steeds een echte Oranje bladzijde op onze kalender is, geeft het geheel nog een extra feestelijk cachet.

Iets meer dan 12½ jaar geleden verrichtte H.K.H. Prinses Beatrix op deze zelfde werf de naamgeving en tewaterlating van het toen voor ons grootste stoomturbine-schip „Vasum", 32.000 ton, wat in die dagen een supertanker was.

Vandaag met de „Neverita" ging een 110.000 tons schip te water; drie-en-eenhalf maal groter in zo'n korte spanne tijds, geeft een trouw beeld van de dynamische groei der tankers in de laatste tien jaar. In een ander opzicht gaan wij terug in de historie naar de legendarische toestanden op de Vliegende Hollander, doordat wij de „Neverita" zo zullen uitrusten dat zij veilig met de machinekamer onbemand zal kunnen varen.

Wij hebben bij het plaatsen van één der eerste bouwonderdelen op de bouwplaats zoëven opgemerkt dat de fenomenale groei zich voortzet met een verdubbeling tot 210.000 ton voor de volgende drie schepen die voor ons op deze werf worden gebouwd. Deze drie zijn een deel van 22 dergelijke schepen die onder ons lopende programma in Europa zowel als in Japan in aanbouw zijn.

Zeer geachte heer Goedkoop,

Uw vriendelijke woorden over de Koninklijke/Shell Groep hebben mij bijzonder getroffen, en ik zou willen beginnen met U daarvoor mijn grote erkentelijkheid te betuigen.

Inderdaad, de goede en hechte verstandhouding tussen Uw bedrijf en het onze dateert al van het begin van deze eeuw. Vergeleken met die andere verbondenheid en genegenheid, die ons vandaag als eerste in gedachten komt, de meer dan vierhonderd jaar tussen Nederland en het Huis van Oranje, is dit slechts een luttel aantal jaren. Maar vergeleken met andere Nederlandse bedrijfsverhoudingen zijn wij oude vrienden. De relatie tussen een werf en de reder is een zeer specifieke. De belangen lopen voor een groot deel, maar lang niet geheel, parallel; de in het bedrijf

H.K.H. Prinses Margriet in gesprek met de heer P. Goedkoop Dzn.; rechts op de foto: Ir. L. E. J. Brouwer.



beschikbare kennis en wetenschap overlappen slechts ten dele, en vullen elkaar grotendeels aan. Dit leidt tot een symbiose die enige overeenkomst vertoont — wanneer U een dergelijke vergelijking wilt toestaan, Koninklijke Hoogheid — met die welke bestond tussen Uw doorluchte voorzaat Prins Frederik Hendrik en de Hoogmogende Staten Generaal. Son Altesse spreekt zich als volgt uit in een brief die hij aan Lord Jermyn, vertrouweling van de Engelse Koning, laat schrijven:

„Il y a deux choses qui concourent en cecy. Les unes sont dépendantes des mouvements qui sont les miennes propres. Les autres de ceux de cet État. J'ai à vous dire distinctement, monsieur, qu'il ne sera jamais trouvé faulte aux premières, mais que, pour les autres, je ne sçaurais qu'y apporter mes meilleurs debvoirs, sans pouvoir respondre des événements”.

Zo was het met de behartiging van de belangen van Koning Karel I, en zo is het in zeker opzicht ook met deze tewaterlatingen. Wij, als Koninklijke/Shell Groep, doen ons best, maar voor de bijdrage van de N.D.S.M. bleef de verantwoordelijkheid steeds geheel bij de heer Goedkoop en zijn voorgangers. Dat deze zwaar is, is zonder meer duidelijk; dat hij het zelf ook een zware verantwoording vindt moge blijken uit het feit dat hij voortgaat deze met een doopster te delen.

Dat hij voor deze gelegenheid U koos, Koninklijke Hoogheid, heeft ons temeer gerust en gelukkig gemaakt.

Onder de vele schepen — 47 welgeteld — die voor ons hier zijn gebouwd, vinden wij tal van bekende namen:

Eén der eerste tankers, „De Sultan van Kutai”.

Het eerste motortankschip ter wereld, „Vulcanus”.

Het uit de laatste oorlog zo bekende schip, „Ondina”.

Gaarne wens ik U, mijnheer Goedkoop, geluk met deze voortreffelijk geslaagde stapelloop, speciaal omdat dit het grootste schip is dat — tot nu toe — op een Nederlandse werf werd gebouwd.

Naast onze verhouding met de scheepsbouw, is ons bedrijf uiteraard met ontelbare anderen in Nederland verbonden. Naast de 650 miljoen gulden, die wij in de laatste tien jaren aan tankerbouw in Nederland hebben uitgegeven, staat een bedrag van 2.800 miljoen, viermaal zoveel dus, dat door chemie, gas en olie in Nederlandse bedrijven werd besteed. Dit zal zeker meer worden nu de activiteiten rond en in de Noordzee zo langzamerhand van start gaan. Maar ik wil U niet verder met onze burgerdeugden vervelen, en daarom terugkeren tot de viering van vandaag.

Het is onze traditie om onze schepen naar schelpen te noemen; zo is het ook onze

*De gouden replica van de schelp „Neverita”. In verband met het feit dat de schelp in de wateren aan de Noordafrikaanse kust wordt gevonden, werd voor het voetstuk een Afrikaanse houtsoort, grenadillehout, gebruikt.*

Foto:  
Fotobureau C. Kramer,  
Rotterdam



gewoonte om de doopster een exemplaar van de schelp waarnaar het schip genoemd is, als bescheiden aandenken te overhandigen. „Neverita” is de naam van een schelp die in de wateren aan de Noordafrikaanse kust wordt gevonden. Ik hoop dat Uwe Koninklijke Hoogheid mij wil veroorloven om U een replica in goud van deze schelp aan te bieden. Moge deze replica van tijd tot tijd deze voor ons allen zo belangrijke gebeurtenis en onvergetelijke dag in Uw herinnering terugroepen, en ons daarmee in de toekomst evenveel vervulling schenken als U ons dat door Uw hulp en aanwezigheid vandaag hebt gegeven.

Ik hoop dat de goede wensen die U, Koninklijke Hoogheid, aan de „Neverita” meegaf, straks, na een voorspoedige afbouw, het schip en de opvarenden blijvend zullen vergezellen.”

Nadat door alle aanwezigen, daartoe uitgenodigd door de heer Goedkoop, een dronk was uitgebracht op H.K.H. Prinses Margriet en de „Neverita”, werd nog geruime tijd in ongedwongen sfeer nagepraat.

Onder de genodigden bevonden zich Z.E. Dr. E. Jonckheer — Premier der Nederlandse Antillen, Z.E. Mr. L. de Block — Minister van Economische Zaken, Z.E. M. J. Keyzer — Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, Mr. P. L. de Haseth — Plv. Gevolmachtigd Minister der Nederlandse Antillen, Mr. F. J. Kranenburg — Commissaris der Koningin in de Provincie Noord-Holland en Dr. I. Samkalden — Burgemeester van Amsterdam.

Van Groepszijde werd de plechtigheid, naast Ir. L. E. J. Brouwer, onder anderen bijgewoond door Ir. E. Ilzerman en Ir. P. M. van Doormaal — beiden Commissaris

van de „Koninklijke”, Mr. J. H. Kirby — Marine Co-ordinator en Directeur van Shell International Marine Ltd., de heer D. Rodenburg — Directeur van Shell Tankers N.V. en Mr. A. D. Vas Nunes — Directeur van Shell Nederland N.V.

Van N.D.S.M.-zijde waren aanwezig Ir. W. H. Kruijff — President-Commissaris, de Commissarissen A. F. J. Dijkgraaf, Drs. G. J. H. de Graaff, P. de Josselin de Jong en A. J. C. van Rietschoten, en, naast de heer P. Goedkoop Dzn., de Directeuren Mr. F. H. F. Oldewelt, Ir. C. Scherpenhuijzen, Ir. C. J. Schuit en Ir. L. A. Vernède.

Wij willen hierbij niet onvermeld laten dat zich onder de officiële genodigden de doopmoeders van drie onzer tankschepen bevonden, en wel mevrouw H. W. Ilzerman-van Bemmelen — echtgenote van Ir. E. Ilzerman, mevrouw M. F. Brouwer-Rueb — echtgenote van Ir. L. E. J. Brouwer, en mevrouw A. F. M. Metz-Wemelsfelder — echtgenote van de heer J. Metz, Inspecteur-Generaal voor de Scheepvaart, die eveneens tot de genodigden behoorde.

Mevrouw Ilzerman verrichtte de naamgeving en tewaterlating van het m.s. „Acila” op 1 maart 1958, mevrouw Brouwer van het s.s. „Zaria” op 19 februari 1960 en mevrouw Metz van het m.s. „Dione” op 23 september 1966.

Omstreeks half zes verliet H.K.H. Prinses Margriet met haar gevolg de werf, luide toegejuicht door de velen die bij het kantoor van de N.D.S.M. Haar vertrek hadden afgewacht.

Daarmede kwam een eind aan dit feestelijk gebeuren, dat bij allen die het mochten bijwonen nog lang in de herinnering zal blijven voortleven.

## AFSCHEID VAN DE HEER F. R. VAN ROSEVELT

Op 31 augustus jl. heeft de heer F. R. van Rosevelt, waarnemend chef van sectie DFT/6, onze Maatschappij met pensioen verlaten.

De dag tevoren werd hij, vergezeld van zijn echtgenote, door onze Directeur, de heer D. Rodenburg, ten afscheid ontvangen.

Na een gemoedelijk onderhoud, in bijzijn van de heer G. den Bakker, hoofd van de afdeling Technische en Nautische Diensten (DFT), werden de heer en mevrouw Van Rosevelt naar de kamer van de heer Den Bakker geleid, waar ook de heer G. W. Bakker (DFC) aanwezig was.

In zijn afscheidswaard schetste de heer Den Bakker de carrière van de heer Van Rosevelt, die zich grotendeels in de West, bij N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, heeft voltrokken.

Op 1 december 1934 vertrok de heer Van Rosevelt naar Curaçao, waar hij op 16 januari 1935 als vijfde werktuigkundige in dienst trad op het s.s. „Carlota”. Vele schepen volgden daarna en wel de „Brigida”, „San Camilo”, „Casandra”, „President Gomez”, „Juliana”, „Berta”, „Julieta”, „Rita”, „Lucita”, „Frasca”, „Rafaela”, „Renata” en „Rosa”, schepen die inmiddels geschiedenis zijn geworden en die, zoals de heer Den Bakker opmerkte, voor de meesten onzer zeevarenden onbekend zijn.

Na op 1 juli 1937 en 1 januari 1939 respectievelijk als vierde en derde werktuigkundige te zijn aangesteld, voer hij in de jaren 1940/1944 herhaaldelijk als waarnemend tweede werktuigkundige; op 1 januari 1947 volgde zijn permanente aanstelling in die rang.



Het afscheidswaard aan onze Directeur. V.l.n.r.: de heer D. Rodenburg, de heer F. R. van Rosevelt en diens echtgenote, mevrouw W. C. van Rosevelt-Gijzels.

Op 15 april 1944 ging de heer Van Rosevelt over naar de waldienst van de C.S.M. en was hij tot 1 januari 1952 werkzaam als Technisch Assistent op de afdeling Technische Dienst. Met ingang van laatstgenoemde datum werd hij tot Hoofdassistent benoemd, welke functie hij tot en met 13 juni 1959 heeft bekleed.

Met ingang van 14 juni 1959 werd hij op ons kantoor te Rotterdam geplaatst en wel als calculator op de sectie Reparaties, als hoedanig hij per 1 januari 1964 op de sectie Administratieve Diensten (DFT/6) werd tewerkgesteld. Met ingang van 1 maart 1966 werd hij tevens benoemd tot waarnemend chef van sectie DFT/6.

De heer Den Bakker bracht hem dank voor de vele goede diensten die hij gedurende zijn bijna 33-jarige loopbaan aan de Groep heeft bewezen, waarbij hij vooral noemde het waardevolle en baanbrekende werk dat de heer Van Rosevelt als calculator heeft verricht: op de door hem gelegde grondslagen kan zijn opvolger zonder meer voortbouwen.

Tot slot bood de heer Den Bakker hem het afscheidscadeau van zijn collega's aan, dat bestond uit een fraaie globe met ver-

lichting.

In zijn dankwoord memoreerde de heer Van Rosevelt de goede samenwerking die hij te allen tijde heeft mogen ondervinden en gaf hij de verzekering dat hij steeds met vele goede herinneringen aan zijn diensttijd bij de Shell zal terugdenken. De globe, die hij met grote dank aanvaardde, zal er alleszins toe bijdragen om deze herinneringen levendig te houden.

Van kwart voor 11 tot kwart voor 12 werden de collega's van de heer Van Rosevelt in de gelegenheid gesteld afscheid van hem te nemen in de vergaderzaal op de eerste etage van het Shell-Gebouw.

De grote opkomst was er het overduidelijk bewijs van hoe gezien hij zich op ons kantoor heeft gemaakt, niet alleen door zijn grote kennis van zaken, maar vooral door zijn bescheiden en innemende persoonlijkheid.

Wij weten dan ook namens allen die hem kennen te spreken wanneer wij de heer Van Rosevelt toewensen dat hij nog tal van jaren, tezamen met zijn echtgenote, in goede gezondheid van zijn welverdiend pensioen zal mogen genieten.

Na de aanbidding van het afscheidscadeau, v.l.n.r.: de heer G. den Bakker (DFT), de heer en mevrouw Van Rosevelt en de heer G. W. Bakker (DFC).



## MEDEDELINGEN VAN DE DIRECTIE

**A** In verband met het feit dat de heer F. R. van Rosevelt met ingang van 1 september jl. de dienst van onze Maatschappij met pensioen heeft verlaten, heeft, met ingang van genoemde datum, de Chef van de Afdeling Technische en Nautische Diensten (DFT) tot nader order tevens de leiding van de sectie Administratieve Diensten (DFT/6) op zich genomen.

**B** Kapitein C. J. van de Weijer zal met ingang van 1 oktober 1967 zijn functie als Manager Vloot „A” neerleggen en de dienst van onze Maatschappij met pensioen verlaten.

## TECHNISCH BUREAU VAN RIJN MET DE SCHEEPVAART HECHT VERBONDEN



Tijdens een dokperiode of tussentijds zien wij regelmatig een servicewagen van bovengenoemd bedrijf langs onze schepen staan. Als outsider vraagt men zich dan wel eens af, wat die firma eigenlijk aan boord doet. Voor de redactie van dit blad was dit aanleiding om eens een bezoek aan dit bedrijf te brengen.

Zo vernamen wij dat, alhoewel er geen wet bestaat die een jaarlijkse inspectie van de brandblusmiddelen door derden voorschrijft, in de loop der jaren door de meeste rederijen deze inspectie doorgevoerd werd. In het kader van dit artikel is het wellicht interessant te vermelden dat Technisch Bureau Van Rijn 77,4 % van de onder Nederlandse vlag varende schepen inspecteert. Naar draagvermogen betekent dit 89 % van de Nederlandse koopvaardijvloot. Tevens verrichten zij praktisch al het werk van de Nederlandse werven zodat ook het percentage buitenlandse schepen niet gering is.

Technisch Bureau Van Rijn is niet alleen door de Nederlandse Scheepvaart Inspectie gemachtigd „Reports” en certificaten af te geven, maar ook door ABS, MOT, Lloyds, Veritas, Germanischer Lloyd, enz.

Tijdens een onderzoek blijkt dikwijls dat brandblusapparaten onder andere door lekkage leeg in de houders hangen en dus vaak niet verzegeld zijn of bepaalde gebreken vertonen waardoor de werking teniet wordt gedaan.

### CO<sub>2</sub> flessen

Na gebruik kunnen deze flessen niet op de schepen gevuld worden. In verband met de noodzakelijkheid van dag- en nacht-service besloot Technisch Bureau Van Rijn zelf een vulstation, uitsluitend voor brandblusdoeleinden, te installeren. Iedere 10 jaar moeten CO<sub>2</sub> flessen onder toezicht van een ambtenaar van Stoomwezen getest worden. Bij tussentijdse controle constateert men wel eens dat de flessen minder goed onderhouden zijn of dat er door ouderdom putjes in het materiaal zijn ontstaan, terwijl het ook nogal eens voorkomt dat de ventielen vastzitten en de afsluiters gebroken zijn.

Bij een jaarlijkse inspectie worden alle CO<sub>2</sub> flessen gewogen evenals de kleine CO<sub>2</sub> flesjes die als drukmedia bij de droogpoederapparaten P9 en P 2½ worden gebruikt. De slangen van de afblaashoorns zijn aan uitdroging onderhevig en worden eveneens nauwgezet gecontroleerd. Bij onze motorschepen die voor het blussen van de uitlaatgassen een CO<sub>2</sub> installatie hebben worden de CO<sub>2</sub> flessen jaarlijks op inhoud getest met een „Liquid Level Indicator”, daarnaast wordt deze installatie regelmatig op haar goede werking gecontroleerd. Onze latere schepen (Sepia, Onoba, Dallia, Daphne, Diadema, Diloma, Dione, Dosina en Niso) hebben een „Mechanical Foam Installation” met CO<sub>2</sub> flessen als drukmedia. De „Foam making com-

pound” in deze schuimtanks wordt periodiek getest terwijl ook het schuimkanon regelmatig gecontroleerd wordt. Een viertal schepen (Daphne, Dallia, Dione en Niso) hebben tevens een „CO<sub>2</sub> Fire extinguishing System” voor machine- en pompkamer. Deze installatie bestaat uit een uitgebreid pijpleidingsysteem met ongeveer 175 „multi-jet nozzles”, Servopompen, schakelkasten, sirenes enz. Zo bestaat het blusmiddel voor de „Niso” uit 208 cilinders à 45,4 kg CO<sub>2</sub>. Ook hebben deze motorschepen een CO<sub>2</sub> blusinstallatie van 4 flessen CO<sub>2</sub> à 45,4 kg CO<sub>2</sub> op de spoelluchthouders en afvoergassenleidingen.

Bij inspectie van deze installatie wordt er nauwlettend op toegezien dat alle controle-afsluiters gangbaar zijn. Indien men constateert dat een cilinder door lekkage ongeveer 10 % minder CO<sub>2</sub> bevat dan vereist, wordt deze hervuld en de afsluiter gerepareerd. Speciale aandacht wordt besteed aan alle snelopeningsventielen, veiligheden en hoofdafsluiters. Ook worden sirenes, claxons, eindschakelaars voor het bedienen van de alarms en het uitschakelen van de ventilatie en Servopompen jaarlijks gecontroleerd evenals het openingsmechanisme van de „pilot cylinders”.

### Schuimblusapparaten

De 2 gallon- en de 10 gallon-apparaten worden op de fabriek bij aflevering getest op 30 atm. De vaten die een werkdruk van 15 atm. hebben zijn van een dunner materiaal vervaardigd dan de CO<sub>2</sub> flessen en door de optredende corrosie dientengevolge kwetsbaarder. Bij controle bedraagt de persdruk 20 atm. Speciale aandacht wordt daarbij besteed aan de afdichting en de slangen die aan vertering onderhevig zijn.

### Droogpoederapparaten

De punten waar bij deze apparaten in het bijzonder op gelet wordt zijn:

1. Of de handgrepen niet doorgeroest zijn;
2. het onderhoud van de „buitenapparaten”;
3. of het bluspistool niet vastzit door oxydatie;
4. of er droogpoeder in de slangaansluiting zit, waardoor verharding optreedt en de werking dientengevolge nihil is;
5. of de wielen van de P 50 wagen niet vastzitten, verbogen of verroest zijn;
6. of de naaldafsluiter van de N2 cilinder door oxydatie niet vastzit;
7. het controleren van de veiligheden.

Met een staf van specialisten staat dit bedrijf dag en nacht voor de scheepvaart klaar. Zij dragen er zorg voor dat in geval van nood de brandblusapparatuur niet alleen aanwezig is, maar ook perfect werkt.

I. J. A. v. D.

# INTERNATIONALE GEMEENSCHAP ZONDER WEERGA

Jhr. Mr. J. H. Loudon sprak voor Engelse zakenlieden over de personeelspolitiek bij de Shell

„In een werkelijk multi-nationale organisatie zoals de Koninklijke/Shell Groep, is een „expatriate” niet meer een Nederlander, een Brit of een Amerikaan die, laten wij zeggen, in Venezuela, Borneo of het Midden-Oosten werkt. Ons streven is erop gericht in alle landen waar onze maatschappijen hun werk verrichten, mensen te vormen van internationaal kaliber”.

Jhr. Loudon, voorzitter van de Raad van Commissarissen van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, zette dit uiteen voor een groep zakenlieden en ambtenaren op een cursus die onlangs werd gehouden door de „Confederation of British Industries”.

„Op het ogenblik zijn er in het personeel dat buiten het eigen land werkt achtenvijftig nationaliteiten vertegenwoordigd”, zo vervolgde hij. „Aan het begin van 1967 werkte een Fin in Maleisië, een man uit India in Denemarken en een Soedanees in Zambia. Bijna 400 personeelsleden van overzee werken in de Shell-kantoren, -laboratoria en -raffinaderijen in het Verenigd Koninkrijk en in Nederland”.

Aanstippend hoe belangrijk het is dat mensen uit het land zelf in de leiding van het bedrijf zitten, vertelde de heer Loudon aan de cursisten: „Ik meen dat wij een van de eersten waren die de waarschijnlijke loop der gebeurtenissen na de oorlog met de gevolgen ervan voor de internationale industrie hebben voorzien en de nodige stappen hebben ondernomen om onze band met de landen waar wij werken, te verstevigen”.

„Geleidelijk aan hebben wij een filosofie ontwikkeld welke is weerspiegeld in het tempo van de ontwikkeling en de mate van onze activiteiten in elk van de vele landen waar maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep werkzaam zijn. Het personeel, oorspronkelijk voornamelijk Nederlanders en Britten, is in deze jaren uitgegroeid tot een gemeenschap van honderd verschillende nationaliteiten, welke in elkanders land dienst doet, uit elkanders ervaring put en voor de hoogste posten binnen en buiten het eigen land in aanmerking komt”.

„Onze 180.000 employés vormen een internationale gemeenschap zonder weerga in de industriële en commerciële sector”.

„De personeelspolitiek van de maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep is gebaseerd op twee uitgangspunten, die tezamen een gedragslijn van gezond verstand en solide zakelijke leiding vormen”.

„Ten eerste: Aangezien de Groepsorganisatie is gedecentraliseerd, met autonome Shell-maatschappijen in elk land, moeten de employés van dat land alle kans hebben om op alle niveaus deel te hebben aan de leiding en bedrijfsvoering van de Shell-maatschappijen die in hun land zijn gevestigd”.

„Ten tweede: Aangezien de activiteiten van de Groepsmaatschappijen over de gehele wereld verspreid zijn, moet hun personeelspolitiek even internationaal georiënteerd zijn als hun werk. M.a.w. de Groepsorganisatie moet ervoor zorgen dat over-

al ter wereld de beste man beschikbaar zal zijn voor elke maatschappij”.

Er was slechts één allesoverheersende eis: de man gekozen voor een baan buiten zijn eigen land, moet de kundigheid van de beste die het andere land kan voortbrengen, evenaren.

## Paspoort is geen handicap

„Dit is internationalisatie in de ruimste zin van het woord. Het moedigt onze employés aan om over de grenzen van hun eigen land heen te zien en zich ervan bewust te worden dat zij leden zijn van een grote multi-nationale gemeenschap, waar een paspoort geen handicap is en waar kundigheid de voornaamste maatstaf is”.

Toen hij sprak over de kwestie van evenwicht tussen plaatselijk en niet-plaatselijk aangenomen personeelsleden zei de heer Loudon dat dit wisselt naar gelang de omstandigheden.

„Ofschoon het aantal plaatselijk aangenomen employés dat een hogere positie krijgt, tamelijk snel toeneemt, is het voor een juist beleid van onze maatschappijen in elk land noodzakelijk — en dit alleen maar ten voordele — dat er mensen werken van verschillende nationaliteiten met in meer dan één gebied opgedane ervaring”.

„Vanwege onze Engels-Nederlandse afkomst hebben wij traditioneel een centraal kantoor in Den Haag gehad en een in Londen, die elkander aanvullen. Daar hebben we mensen nodig die de kundigheid hebben om de nieuwste ontwikkelingen in een snel vorderingen makende industrie te benutten en die bereid zijn voor korte of langere perioden buiten hun eigen landsgrenzen te werken. Bovendien zijn er een aantal functies waarvoor de hoogste graad van wetenschappelijke en technologische deskundigheid nodig is. Deze deskundigheid — mits de politiek geen belemmering vormt — kent geen grenzen”.

„Het spreekt vanzelf dat de meerderheid van het aantal personeelsleden in de centrale kantoren wordt gevormd door Nederlanders en Britten. Daarnaast echter werken er mensen van meer dan veertig nationaliteiten”.

„In de werkmaatschappijen heeft meer dan 98 % van het totaal aantal personeelsleden de nationaliteit van het land waar zij werken”.

Het thema van de toespraak van de heer Loudon, getiteld „Oil and Nationalism”, was dat juist vanwege hun plaats in een internationale onderneming de werkmaatschappijen van de Shell van groot voordeel kunnen zijn voor de landen waar zij werken, in het bijzonder de zich ontwikkelende landen.

„Op den duur”, zo besloot hij, „ben ik er zeker van dat wij — en anderen die in dezelfde positie verkeren — door hetgeen wij presteren, erin zullen slagen zelfs de meest nationalistische regimes ervan te overtuigen dat hun belangen en de onze in feite elkander aanvullen, omdat zowel zij als wij naar een gemeenschappelijk doel streven: het verhogen van de levensstandaard en de welvaart van de gehele mensheid”.



**AANGESTELD  
ALS  
GEZAGVOERDER**

◀ A. W. C. VAN SCHENDEL  
per 17.7  
F. MENNINGA  
per 31.7 ▶



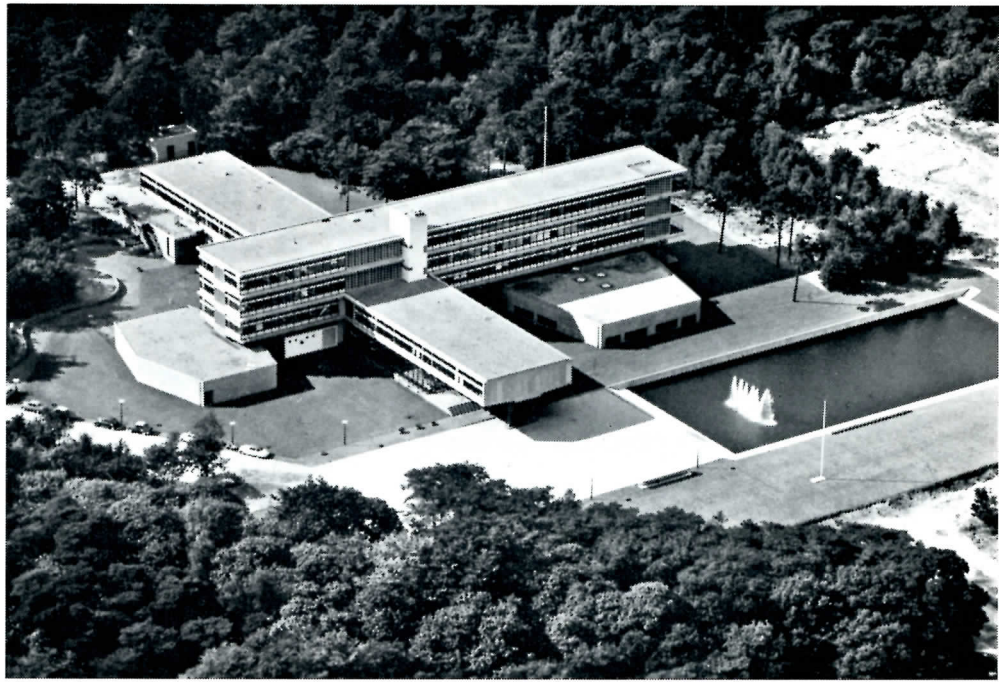
**BEVORDERD  
TOT  
ONDEROFFICIER**

◀ J. DIJKER  
bootsman  
per 30.7  
J. FARENHORST  
scheepskok  
per 30.7 ▶



Stuudiogebouw van Radio Nederland Wereldomroep te Hilversum

Graag geven wij op deze pagina het woord aan de heer G. A. Kal. Deze, op de gehele Nederlandse koopvaardijvloot zo bekende, medewerker van Radio Nederland Wereldomroep behoeven wij wel niet nader bij onze zeevarende lezers en hun familieleden te introduceren. Wij hopen dat dit artikel er toe zal bijdragen dat het hem aan de gevraagde suggesties en luisterrapporten niet zal ontbreken!



## VLAGGESCHIP

Het nieuwste en grootste schip van een rederij is veelal de eretitel „Vlaggeschip” toebedeeld en waardig om als gezagvoerder de Commandore van de vloot der rederij aan boord te hebben. Met de steeds groter wordende tonnage is deze stelregel evenwel niet altijd te handhaven. Een ander Vlaggeschip dat zich een weg baant over de zeven zeeën, vaart wekelijks via de kortegolfzenders van Radio Nederland Wereldomroep, werkend vanuit Hilversum-Lopik dan wel vanaf het eiland Bonaire in de West. Wim Sonneveld, alias de beroemd geworden frater Venantius zou zeggen: „...en hoe is 't gekomen?” Hoe kwam de Wereldomroep er toe om dit Vlaggeschip zee te laten kiezen. Bij nagenoeg alle zeevarende luisteraars is bekend dat wij per etmaal om alle luistergebieden over de gehele wereld te kunnen bereiken programma's, naar negen sectoren „gebeamed”, via drie zenders per zone uitzenden. Ter plaatse valt de ontvangst van zo'n uitzending van een uur en twintig minuten in de avonden, de tijd van meestal de beste overdracht op de kortegolf. Op elke vrijdag hadden wij familiegroeten voor opvarenden van eerst één schip, na enkele jaren twee en sedert vijf jaar van drie schepen.

Toen de Wereldomroep een jaar of tien geleden met negen zendrichtingen ging werken in plaats van met drie of vier zoals voordien het geval was, deed zich de vraag voor: hoe moet het met die zendtijd van ons „Schip van de Week”-programma in die sectoren waar zich op die dag niet één van de „groetenschepen” bevinden. Immers wanneer er groeten zijn voor de „Ondina” bij Durban — een schip waarvoor de uitzending in de „Afrika-beam” geplaatst wordt — verwachten de luisteraars bijvoorbeeld in de Australië-sector iets anders dan deze groeten. Van de negen sectoren konden wij er vier per vrijdag voor de „groetenschepen” benutten, de overige vijf sectoren leverden de mogelijkheid van een half uur Koopvaardijprogramma met veel muziek, nieuws en informatie maar zonder familiegroeten. We gingen er van uit dat de zeevarenden varend in een van deze vijf zones op elke vrijdag iets geboden zou worden waar zij tijdens de reis wat aan zouden hebben en waar zij met plezier naar zouden luisteren.



En la foto el Señor Eduardo Olona haciendo una entrevista al marino José Giraldez. La foto representa además de la izda a la dcha a los marineros Antonio Pazos, Julian Villa y Albino Nogueira, al segundo bombero Jaime Alvarez y a la derecha al autor de este artículo Juan Galiana Linares.

## SALUDOS DEL KOSSMATELL

por Juan Galiana Linares

El pasado día 20 de agosto, encontrándose en el puerto de Rotterdam el buque tanque „Kossmatella”, tuvo lugar en uno de los salones la grabación de los saludos para los familiares de los tripulantes españoles.

Por una parte como es norma estaba el Sr. Olona, corresponsal de Radio Nederland, y por parte de la Compañía el Sr. Muller.

En medio de un ambiente de franca cordialidad tuvo lugar la grabación que en este caso fué muy agradable por darse dos felices circunstancias, la primera que solamente dos meses atrás el buque tocó en Santander (España) y los tripulantes tuvieron la alegría de pasar dos días con sus familiares, y la segunda que cuatro de sus tripulantes en el termino de un mes pasaron por la feliz experiencia de ser padres y que el termino de sus grabaciones fueron muy apleudidos.

Al termino de los saludos tuvo lugar un brindis por la prosperidad de Holanda y España, prosperidad que los tripulantes del „Kossmatella” desean de todo corazón.



## Hoe is 't bij u aan boord?

We mogen deze vraag nu wel eens op de man af stellen nu wij via „Tussen Schip en Ka” bij u de gangway opkomen. Is er gelegenheid om te luisteren, heeft men iets aan de nieuwtjes op scheepvaartgebied van Gerard de Haan, geeft de reportage u een aanvullende toelichting op eerder gehoorde of gelezen nieuwsberichten en spreekt de uitgezonden muziek u aan? Heeft u misschien hier nog niet over nagedacht? Toch belangrijk voor ons om te weten of wij u op zee iets kunnen brengen waaraan u ook werkelijk iets heeft tijdens de reis. Want die mogelijkheden zitten er bij de radio toch in.

Er is zojuist in studio VI een opname aan de gang voor het volgende Vlaggeschip. Graag nodigen wij u even uit om met ons mee te gaan, de dubbele studiodeur door. Even memoreren dat voor de groetenprogramma's met familiegroeten de uitgenodigde families voor de opname in studio XI ontvangen worden en dat daar een orkestje zit met solisten en met een gastvrouw en een omroeper. Hier in deze Vlaggeschipstudio is het veel knusser want in een betrekkelijk kleine spreekstudio zien we onze gastvrouw van vandaag, dat is Teddy Scholten, met de regisseur Bert Steinkamp. En achter de ruit — in de controlekamer — een van onze technici, die zorgt dat op het paneel de schuiven voor geluid van de draaitafels, magnetofoonbanden en van de studio-microfoons op het juiste moment open en dicht gaan. Zo komt gaandeweg het eindproduct op zijn „goede” band.

Het Vlaggeschip is eigenlijk het wekelijks terrein van gastvrouw Rieke van Epen, maar zij geniet nu van een welverdiende vakantie. Er wordt op vele schepen al metterdaad meegeleefd met ons wekelijks Vlaggeschip getuigend een reactie van kapitein Minnema van de „Straat Freetown”: „Reception off Accra excellent, well done Rieke”. Maar ook het geluid van een stuurman die er niets aan vond en zei dat we maar eens wat over de scheepvaart moesten vertellen. Desgevraagd bleek hij steeds even voor de komst van Gerard de Haan — u kent hem nog wel van ons Vaderlands Nieuwsjournaal, de altijd jong blijvende voorganger van Piet van Soest — de knop om te draaien.

Over de scheepvaart vertellen... Een aardig idee, maar hoe kom je aan goed en interessant nieuws voor elke week. We streven er naar de moeilijkheden niet uit de weg te gaan, dat bleek ons nog maar kort geleden bij een interview over de Kustvaart. In de regel ontmoeten we grote bereidheid om aan zo'n scheepvaartpraatje te voldoen, soms wil men de boot afhouden. Het is daarom van zoveel nut dat u van de kant van de luisteraar zelf — ook aan de hand van de meningen bij u aan boord — eens een suggestie doet op dit terrein.

Dan zijn de platen en banden in de gewenste volgorde geplaatst en heeft Teddy Scholten de juiste aankondigingen daarvoor gereed. We noemen nog even de „Schip van de Week” groetenschepen van deze (vervolg op pagina 10)



Rieke van Epen (mevr. H. J. van Epen-Prinsen) de charmante gastvrouw Van Radio Nederlands Vlaggeschip

## N EL PROGRAMA „ALTAMAR”

Op 20 augustus jongstleden, tijdens het binnenliggen van de „Kosmatella” te Rotterdam, werden in de rooksalon aan boord de groeten opgenomen bestemd voor de familieleden van de Spaanse bemanning.

Aanwezig waren, zoals gebruikelijk, de heer Olona, radio-verslaggever van Radio Nederland Wereldomroep, en de heer Muller van Shell Tankers N.V.

De sfeer tijdens de opname was uitermate gezellig, waartoe werd bijgedragen door twee gelukkige omstandigheden. Namelijk, in de eerste plaats was het slechts twee maanden geleden dat de „Kosmatella” de Spaanse havenstad Santander had aangedaan en de bemanning aldus de gelegenheid had om tijdens het tweedaagse binnenliggen aldaar hun familie te ontmoeten, en ten tweede, dat vier van de Spaanse bemanningsleden kortelings binnen het bestek van één maand vader waren geworden, waarmee zij voor de microfoon door de heer Olona van harte werden gelukgewenst. Aan het eind van het programma werd een toast uitgebracht op de welvaart van Nederland en Spanje, hetgeen de wens is van alle scheepsgezellen van de „Kosmatella”.



En la foto de la izda a la dcha los marineros Antonio Fernandez, Antonio Pazos, Julian Villa, Albino Nogueira y Guillermo Pardavila; el segundo bombero Jaime Alvarez tocando el acordeón de boca; el ajustador Manuel Alvarez y los fagoneros Antonio Gonzalez y Santiago Perez.

# OPENING VAN SCHEEPSWERF TE LISSABON MET EUROPA'S GROOTSTE DROOGDOK

Een van de grootste bouwwerken ooit in Portugal voltooid — bijna onmiddellijk volgend op de bouw van de brug over de Taag — werd op 23 juni 1967 geopend door de President van Portugal, admiraal Américo Thomaz, in tegenwoordigheid van meer dan 7500 genodigden, waaronder de heer J. G. Robinson, technical director van Shell International Marine Ltd., de heer F. Arnaud, directeur van Société Maritime Shell, de heer D. Rodenburg, directeur van Shell Tankers N.V., de heer J. B. Main, technical manager van Shell Tankers (U.K.) Ltd., de heer C. A. Pozzo di Borgo, directeur van Shell Portuguesa en Dr. Bráulio Barbosa van Shell Portuguesa.

De scheepswerf van Lissabon ligt bij Margueira aan de andere rivieroever, tegenover de Portugese hoofdstad; de eerste fase van de aanleg vergde ongeveer

800.000 contos (100 miljoen gulden). Voor de aanleg van deze scheepswerf, welke het grootste droogdok in Europa heeft, werd een eiland van 260.000 m<sup>2</sup> in de Taag aangelegd, waarvoor eerst 2.600.000 kubieke meter slib moest worden verwijderd. Zevenhonderdduizend ton beton en twaalfduizend ton ijzer waren voor de constructie nodig, alsook 100 kilometer leiding. De werf, die in de eerste plaats gebouwd is voor het repareren en dokken van schepen, heeft twee droogdokken, een voor schepen van 100.000 BRT en de andere voor schepen van 300.000 BRT, de respectieve afmetingen zijn 266 x 42 meter en 350 x 54 meter. Het lekwater van de dokken kan in de mergelbodem weglopen. Hierdoor kon een besparing van ongeveer 35 % van de totale kosten van het bouwwerk worden bereikt en een verkorting

van de constructie-duur van bijna een jaar.

De dokken hebben doosvormige sluisdeuren, 55 meter breed en 5½ meter dik en 460 ton zwaar bij het grote dok en 43 meter breed, 5 meter dik en 350 ton zwaar bij het kleinere dok. De deuren hebben een bovenrand van 4,5 meter breed, zodat er voertuigen over kunnen rijden.

Het vollopen van de droogdokken heeft plaats via schuiven met een diameter van resp. 1,40 meter voor droogdok no. 1 en van 1,20 meter voor no. 2. Het droogzetten geschiedt door middel van een pompstation met drie pompen met een capaciteit van 16.000 m<sup>3</sup> per uur, waarmee het kleine dok in 2½—3 uur en het grote dok in ruim drie uur kan worden leeggpompt. Het pompstation heeft een totale lengte van 31 meter, is 16,20 meter breed en

(vervolg van pagina 9)

vrijdag, die uitgezonden worden via vier van de overige beams. De gegevens voor de man op zee, die niet elk moment een ander lijstje kan opslaan, dienen volledig en gemakkelijk te zijn. Zo komen we toe aan de beantwoording van de binnengekomen brieven en telegrammen van u op zee. Die zijn door onze Groeten-Afdeling verzameld en worden nauwkeurig door Bert Steinkamp uitgezocht, waarna met enkele regels een bondig antwoord op schrift wordt gesteld. De zendtijd is beperkt maar een kort antwoord gaat er bij iedere briefschrijver graag in. In ruimere zin komt daarna de beantwoording per brief van onze Afdeling Luisteraars Correspondentie.

Die post is voor ons altijd van veel belang. We zijn ons er terdege van bewust dat u op zee met de vele werkzaamheden en de korte rustperiodes niet in de gelegenheid bent om lange epistels te schrijven, daarom zijn wij met een korte brief of zelfs met een gewone ansichtkaart met de sinfocode van ontvangst in vijf cijfers er op\*) al zeer in onze sas. De oude radio-amateurs slaagden er in met hun QSL-kaarten de hele wereld te omspannen.

Voor de reportage in ons Vlaggeschip gaan Guus Weitzel of Bert Steinkamp of de schrijver van dit artikel op pad. Het meegebrachte resultaat wordt in de studio op de juiste lengte gekopieerd en ingelast in het Vlaggeschip. U weet wel: de reportage die wij in de Radio Holland scheepskrant elke week naast de „groetenschepen” noemen.

Dan verschijnt Gerard de Haan die in de ochtenduren zijn „Scheepspraet” in elkaar heeft gezet. Regel voor regel in zijn bulletin is uitgekend want er moet in die paar minuten zoveel mogelijk scheepvaartnieuws in verwerkt worden. Zijn uitje aan het slot moet er ook bij, want jong van hart wil hij „de jongens op zee” ook wat vrolijkjes meegeven.

Zo kiest ons Vlaggeschip elke week zee, het beste schip varend naast onze drie „groetenschepen”. We hopen u er iets mee te kunnen brengen. Het is voor u die vaart. Ons aller wens is: als uw dienst het toelaat, probeert u dan er naar te luisteren en bespreekt u het gebodene met uw mede-opvarenden.

Suggesties van allen die de scheepvaart een warm hart toedragen — en wie doet dat niet? — zijn als steeds hartelijk welkom.

Alleen zó kan bereikt worden dat deze voor het contact met u op zee wekelijks beschikbaar gestelde zendtijd in alle opzichten ten

volle wordt benut, ter verwezenlijking van ons doel: „Iedereen op zee vaart met ons Vlaggeschip mee!”  
Hilversum, augustus 1967.

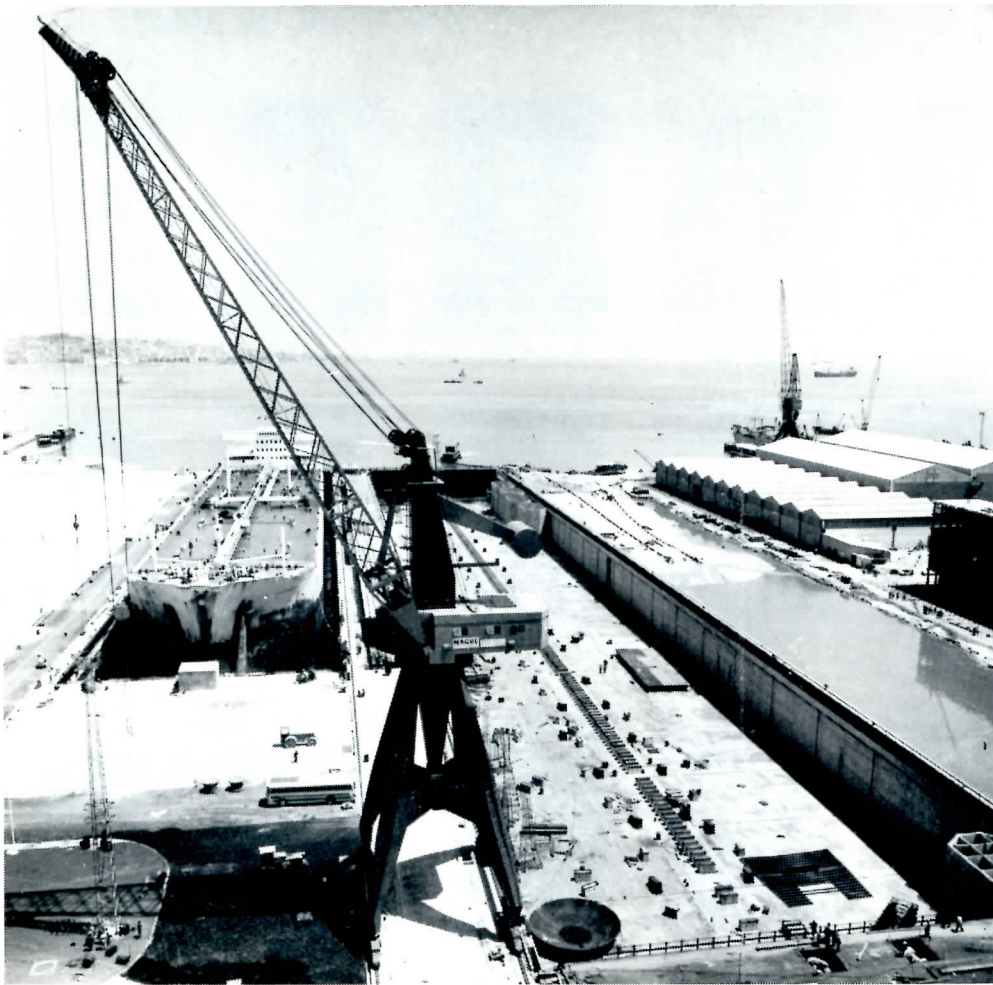
G. A. KAL,  
(Godard Kal)  
Chef Groeten Afdeling van  
Radio Nederland Wereldomroep

\*) Met behulp van de Sinfocode kan de ontvangstkwaliteit van radio-programma's, in cijfers uitgedrukt, worden weergegeven. Het woord Sinfo is samengesteld uit de eerste letters van de volgende waarnemingen:

S = Signal — (Signaalsterkte — hoe hard komt de zender door);  
I = Interference (QRM) — (Storing — van andere zenders of door plaatselijke situatie);  
N = Noise — (Luchtstoring — gekraak door onweer en/of ruis op kortegolffband);  
F = Fading — (Zweven — het wegzakken en weer opkomen van het station);  
O = Observation — (Totale neembaarheid — hoe is het programma te volgen).

Cijfer- waardering	S Signaal- sterkte	I Storing (QRM)	N Ruis en luchtstoring	F Zweven	O Neembaar- heid
5	uitstekend	geen storing	geen storing	nihil	uitstekende ontvangst
4	goed	lichte storing	lichte storing	gering	goed neembaar
3	voldoende	matige storing	matige storing	matig	voldoende ontvangst
2	matig	ernstige storing	sterke storing	sterk	matig ontvangst
1	nauwelijks hoorbaar	zeer zware storing	zeer zware storing	zeer sterk	slechte ontvangst

Voorbeeld van een luisterrapport: „s.s. Vitrea bij Ceylon 45545”.



21,10 meter hoog.

De schepen worden het droogdok ingetrokken door vier automatische spanningslieren met een capaciteit van 15 ton elk en een spoelsnelheid van 25 meter per minuut, die op de droogdokwanden zijn opgesteld. Het binnenslepen wordt dus gedaan met behulp van deze lieren; het blijft echter noodzakelijk dat sleepboten vastmaken aan de achterstevan van de te dokken schepen; dit geldt vooral bij de grotere schepen.

Met tussenruimten van 32 meter zijn er in het dok bordessen aangebracht waarop alle leidingen voor de diverse werkzaamheden uitmonden, zoals leidingen voor zuurstof, acetyleen, gecomprimeerde lucht, water voor brandbestrijding, water voor algemeen gebruik en drinkwater.

Behalve de droogdokken is er een nieuwbouwdok waarin schepen tot 300.000 ton in secties kunnen worden gebouwd.

De scheepswerf omvat tevens werkplaatsen voor lichte en zware metaalbewerking, de pijpfitterij, opslag van installatiemateriaal en algemene magazijnen, het ketelhuis, negen onderverdeelstations voor het distribueren en transformeren van elektriciteit, de kantoren, een kantine, werkplaatsen voor staalconservering, zuurstof- en acetyleen-installaties en di-

verse aanvullende installaties waaronder begrepen een gelegenheid tot het aanleggen van een spoorwegverbinding, ontwateringsinstallaties e.d. De gebouwen beslaan een oppervlakte van ongeveer 27.000 m<sup>2</sup>.

In de tweede fase, gelijke tred houdend met de verwachte toenemende grootte van schepen, zal de Margueira-werf plaats bieden voor nog een droogdok voor schepen tot 750.000 ton, en, zo zei men, indien nodig zelfs voor schepen van 1.000.000 ton. Naar alle waarschijnlijkheid zal deze werf in de toekomst door de grote Shell-tankers worden gebruikt.

De bijzonder gunstige omstandigheden in de monding van de Taag, ten aanzien van zowel de toegankelijkheid, in welk opzicht het een van de beste havens ter wereld is, als de ligging van Lissabon op het knooppunt van de belangrijkste aanvoer routes van grote olie- en ertstankers — 75 % van de schepen voor het vervoer van ruwe olie van de wingebeden naar de raffinaderijen in West-Europa vaart langs de kust van Portugal — brachten „Lisnave” (de naam van de werfmaatschappij) en de deelnemende ondernemingen ertoe een reparatiewerf voor grote schepen te doen bouwen.

De Margueira-scheepswerf is een van de

weinigere werf ter wereld die met het vooropgezette doel van scheepsreparatie werd gebouwd. Een ongebruikelijke cirkelvormige opstelling komt de werkzaamheden, speciaal die aan de romp, en de reparatie van machines, ten goede. Er kunnen acht 100.000 tonners tegelijk gemeerd liggen.

De ligging van de scheepswerf vlakbij een belangrijke stad, die behalve haar gunstige geografische ligging, de opvarenden van de reparerende schepen uitstekende gelegenheid tot verpozing biedt, heeft bovendien nog verdere voordelen, zoals huisvesting van personeel, het aankopen van voorraden enz.

Bij de opening werden toespraken gehouden door de heer José Manuel de Mello, in zijn hoedanigheid van Voorzitter van de Raad van Commissarissen van „Lisnave”, de heer P. Goedkoop Dzn., Nederlands commissaris van „Lisnave”, Dr. Corrêa de Oliveira, Minister van Economische Zaken, en tot besluit door Admiraal Américo Thomaz, de President van Portugal.

Aan de totstandkoming van dit schitterende bedrijf, waarin door Zweeds en Nederlands kapitaal wordt deelgenomen, werkten mede: het Bureau De Weger uit Rotterdam, een in de bouw van havens gespecialiseerde firma, het Delfts Waterloopkundig Laboratorium, dat een groot deel van de waterloopkundige studies verzorgde, de Koninklijke Nederlandse Maatschappij van Havenwerken N.V., aannemers voor de eerste fase van de bouw, en Profabril, een Portugese bouwonderneming die geassocieerd is met CUF, de bekende Portugese maatschappij die voor 51 % deelneemt in „Lisnave”. Shell Portuguesa had het monopolie bij de levering van brandstoffen, smeermiddelen en asfaltprodukten voor dit werk. Alle machines worden gesmeerd met Shell-produkten; ook heeft de Shell steeds adviezen verstrekt.

Technische experts van Shell Portuguesa zullen nauw blijven samenwerken met de leiding van de scheepswerf. Op het terrein van de werf is een Shell-station voor de voorziening van zowel schepen als vervoermiddelen te land.

## IN DIENST GETREDEN VLOOTPERSONEEL



A. A. M. JÖRGENS  
bankwerker  
per 21.7

# IN DIENST GETREDEN



**M. BAL**  
II.stm.  
per 17.7



**M. BUTH**  
II.stm.  
per 17.7



**M. C. KALKMAN**  
II.stm.  
per 17.7



**J. KORVING**  
II.stm.  
per 17.7



**P. VIJFHUIZE**  
II.stm.  
per 17.7



**A. M. J. ZWINKELS**  
II.stm.  
per 18.7



**J. H. N. PABBRUWEE**  
II.stm.  
per 24.7



**R. DRENTH**  
II.stm.  
per 1.8



**A. L. M. VAN DUN**  
II.stm.  
per 1.8



**F. KOSTER**  
II.stm.  
per 1.8



**F. B. M. KOSTER**  
II.stm.  
per 1.8



**M. KRUYSHAAR**  
II.stm.  
per 1.8



**F. VAN DER MEYDEN**  
II.stm.  
per 1.8



**R. A. RATELBAND**  
II.stm.  
per 1.8



**P. A. B. DE RUITER**  
II.stm.  
per 1.8



**J. VAN RUIVEN**  
II.stm.  
per 1.8



**A. WESTERNENG**  
II.stm.  
per 1.8



**B. KOPPE**  
II.stm.  
per 6.8



**J. C. A. C. M. SMITS**  
II.stm.  
per 7.8



**F. B. VISSER**  
II.stm.  
per 7.8



**J. G. RICHERT**  
II.stm.  
per 7.8



**C. D. KROMHOUT**  
II.stm.  
per 10.8



**F. BERG**  
II.stm.  
per 13.8



**A. A. J. M. DEFESCHE**  
II.stm.  
per 15.8



**M. VAN DER HEIDEN**  
II.stm.  
per 15.8



**P. DEKKER**  
5e.wtk.  
per 26.7



**A. J. ELMENDORP**  
5e.wtk.  
per 1.8



**J. A. GRIMME**  
5e.wtk.  
per 1.8



**J. H. BURGER**  
5e.wtk.  
per 4.8



**F. G. MUSELER**  
5e.wtk.  
per 11.8



**J. QUALM**  
5e.wtk.  
per 11.8



**H. W. WILLEMSE**  
5e.wtk.  
per 15.8



**J. P. P. ALEBEEK**  
II.wtk.  
per 17.7



**A. A. KONIJNENDIJK**  
II.wtk.  
per 17.7



**C. OPPELAAR**  
II.wtk.  
per 17.7



**R. L. SCHULTZ**  
II.wtk.  
per 17.7



**D. A. GUNST**  
II.wtk.  
per 18.7



**G. DE GRAAF**  
II.wtk.  
per 19.7



**J. LABEUR**  
II.wtk.  
per 20.7



**J. J. F. GOVERS**  
II.wtk.  
per 21.7



**H. H. VAN DER LINDE**  
II.wtk.  
per 21.7



**W. J. VAN DER VEER**  
II.wtk.  
per 21.7

**VLOOTPERSONEEL (vervolg)**



**N. J. GRAS**  
II.wtk.  
per 24.7



**E. L. F. NIJHUIS**  
II.wtk.  
per 24.7



**A. H. W. KLOMP**  
II.wtk.  
per 24.7



**R. VAN STRATEN**  
II.wtk.  
per 24.7



**E. P. R. VAN ZELST**  
II.wtk.  
per 24.7



**H. DE RHOTER**  
II.wtk.  
per 25.7



**R. KOELEMEEJER**  
II.wtk.  
per 31.7



**J. E. BUITENDIJK**  
II.wtk.  
per 1.8



**J. A. DEELEN**  
II.wtk.  
per 1.8



**G. A. DIETERICH**  
II.wtk.  
per 1.8



**B. ESCHENDAAL**  
II.wtk.  
per 1.8



**J. P. A. M. GHUIJS**  
II.wtk.  
per 1.8



**M. J. T. N. M. GREMMEN**  
II.wtk.  
per 1.8



**R. A. M. HAFFERT**  
II.wtk.  
per 1.8



**R. M. HENDRIKS**  
II.wtk.  
per 1.8



**J. M. HOGENSTEIN**  
II.wtk.  
per 1.8



**C. F. H. VAN DER HOUWEN**  
II.wtk.  
per 1.8



**F. J. JONGES**  
II.wtk.  
per 1.8



**C. J. I. JORDAN**  
II.wtk.  
per 1.8



**J. C. VAN KOTEN**  
II.wtk.  
per 1.8



**T. H. VAN LEEUWEN**  
II.wtk.  
per 1.8



**W. LOENDERSLOOT**  
II.wtk.  
per 1.8



**R. A. DE LIJSTER**  
II.wtk.  
per 1.8



**J. W. MAAS**  
II.wtk.  
per 1.8



**J. PENNING**  
II.wtk.  
per 1.8



**L. PUPER**  
II.wtk.  
per 1.8



**A. P. VAN DER SCHAGT**  
II.wtk.  
per 1.8



**R. A. VIERGEVER**  
II.wtk.  
per 1.8



**O. WINK**  
II.wtk.  
per 1.8



**H. P. SCHEEPERS**  
II.wtk.  
per 7.8



**D. H. J. DE VRIES**  
II.wtk.  
per 7.8



**R. ZWAAL**  
II.wtk.  
per 10.8



**P. G. VENEMA**  
II.wtk.  
per 11.8



**H. SMEDING**  
II.wtk.  
per 13.8



**N. W. M. VAN DE BURGH**  
II.wtk.  
per 14.8



**H. P. M. VAN EIJK**  
II.wtk.  
per 14.8



**A. E. DE BRUIJN**  
II.wtk.  
per 15.8



**C. A. A. RADEMAKER**  
II.wtk.  
per 15.8



**W. J. H. M. TOUSSAINT**  
II.wtk.  
per 15.8



**W. K. DE VOOGD**  
II.wtk.  
per 15.8



**I. J. VREUGDEHIL**  
II.wtk.  
per 15.8



**J. P. VAN DE WATER**  
II.wtk.  
per 15.8

## WIJ SPRAKEN MET. . .

**Bootsman C. J. de Fouw** — alias Ome Kees — en zijn echtgenote — beter bekend als Tante Truus.

„De bootsman”, zoals de heer De Fouw zichzelf aanduidt, vaart al 22 jaar bij onze Maatschappij en iedere keer als zijn schip de thuishaven aandoet, staat Tante Truus hem trouw op de steiger op te wachten. Voor wie de heer De Fouw nog niet mocht kennen: het is een echte, of, zoals dat heet, ronde zeeman met een paar pretogen, pruimpje achter de kiezen, vrij karig met zijn woorden en trots op de tatoeeringen die niet alleen zijn armen, maar ook zijn borst sierden.

Aan die borst-tatoeëring zit overigens een mooi verhaal vast. Toen de heer De Fouw, die we — om in zijn stijl te blijven — verder „de bootsman” zullen noemen, amper veertien dagen verkering had met Truus Boyi, liet hij op zijn borst een man en vrouw tatoeëren, compleet met naam: Kees en Truus.

Een originele manier om te zorgen dat de verkering niet meer uit zou gaan. Wat dan ook een probaat middel gebleken is. Ze zijn nu al 34 jaar getrouwd!

Misschien een tip voor onze vrijgezellen? Het ijs, voor zover het er geweest was, was nu helemaal gebroken, en we vroegen de bootsman — die, naar wij dachten, nu wel op zijn praatstoel zou zitten — „U hebt zeker wel heel wat beleefd in al die jaren?” In spanning wachtten wij op de sterke verhalen die nu los zouden komen, en bij voorbaat lichtelijk blozend hielden we ons potlood startklaar op het papier. Maar, de bootsman pakte een album en er kwamen foto's, massa's foto's te voorschijn die, voorzover ze niet voor zichzelf spraken, door de bootsman van een kort, maar desondanks vaak veelzeggend, commentaar werden voorzien.

Inmiddels was de tijd gevorderd en was de keel van de bootsman blijkbaar aan besprenkeling toe. „Een borreltje zou het maatje wel lusten, wat denkt de bootsman ervan?” vroeg hij aan de prompt beamende Tante Truus. Hij lachte toen hij



Met naald en draad paraat



Bootsman C. J. de Fouw en zijn echtgenote. De sierpop mocht op de foto niet ontbreken.

bemerkte dat we hem niet helemaal konden volgen. „Thuis ben ik het maatje”, verduidelijkte hij en wij begrepen dat Tante Truus dan tot bootsman wordt gepromoveerd.

Onder het genot van een drankje zochten we een paar foto's uit, die wij ter illustratie van ons verhaal hierbij afdrukken. Allereerst de bootsman die zijn sokken stopt. Ja, wat dacht u, als zeeman moet je van alle markten thuis zijn. Trouwens, de gordijnen thuis werden ook door hem genaaid.

Dan de bootsman als Neptunus. Nou dat was het wel. Voor het eerst zagen en hoorden we nu eens hoe dat aan boord van onze schepen toegaat.

Als een schip voor de eerste maal de evenaar passeert, komen Neptunus en zijn vrouw aan boord om alle nieuwelingen te dopen. Je wordt eerst ingezeept door de barbier met aardappelschillen en allerlei ander spul, vervolgens moet je een zeeppil slikken en dan ga je pardoes het zwembad in. Zonder onderscheid des persoons. Ja zeker, ook de kapiteinsvrouw moet er aan geloven. Tot slot van de „doop” ontvang je een diploma en dan mogen de doorstane ontberingen worden weggespoeld met een drankje.

Toen het foto-album weer opgeborgen was, keken we de kamer eens rond. Een gezellig-volle kamer met tal van voorwerpen waaraan voor de bootsman evenzo vele herinneringen verbonden zijn. Een grote pop uit Genua, een muziekdoos uit Japan, een opgezette krokodil uit een of ander tropisch water, een pracht van een zeilschip uit . . . Nee, dit was nu eens niet gekocht. „Zelf gemaakt”, verklaarde de bootsman trots, „drie maanden aan gewerkt toen ik in de Oostzee zat.”

Er kwam ook een fles voor de dag, waarin een schoener tegen de achtergrond van een landschap. Ook al door hemzelf gemaakt. Aan de muur hing een certificaat. Voor betoonde moed bij de invasie in Noord-Afrika en Sicilië. We vroegen hem daar eens iets over te vertellen. De pruim verhuisde van de ene mondhoek naar de andere en toen kwam het: „Vijftig sigaren van Rommel!” „Wat zegt u nu?”, vroegen we verbaasd.

„Ja zeker, ik was toen bootsman/kanonnier op het s.s. „Linge” van N.V. Houtvaart, Rotterdam, en op een gegeven ogenblik moesten we aan de wal. Nou had ik gehoord dat er in de buurt een privé-bunker moest zijn van generaal Rommel en ik er op af. Bajonet op het geweer . . . bunker gevonden . . . binnengegaan.” „Zo maar, zonder meer?” vroegen we, terwijl we in onze verbeelding de bootsman in een éénmans-charge de bunker zagen binnenstormen. „Ja, er was niemand meer in, maar des te meer sigaren”, glunderde hij nog na. „k Heb er nog spijt van dat ik maar vijftig sigaren genomen heb, want 't waren nog wel Hollandse!”

Dan valt er een stilte. De bootsman is even ver weg met zijn gedachten. Wij hebben de herinneringen bij hem wakker geroepen, meer dan hij vertellen kan . . . de oorlogsjaren, zijn eerste terugkeer in het vaderland en de jaren daarna.

Verdriet is hem en zijn vrouw niet bespaard gebleven, maar met hun aangeboren levensblijve instelling hebben zij het samen weten te verwerken. „Onderzoekt alle dingen en behoudt het goede” is kennelijk steeds het devies van bootsman De Fouw geweest. En hij heeft het goede, bovenal zijn goede humeur, behouden.

Met deze eindindruk nemen wij afscheid van de heer en mevrouw De Fouw en verlaten wij hun herinneringsvolle kamer waarin verleden en heden met elkaar verweven zijn.

J. F. S.



De bootsman als Neptunus



**H. VAN MANEN**  
Hoofdwerktuigkundige  
17.8.1936 - 31.8.1967

## MET PENSIOEN

**B. C. SMIT**  
Hoofdwerktuigkundige  
30.9.1936 - 31.8.1967



Op 1 september jl. namen wij afscheid van hoofdwerktuigkundigen H. van Manen en B. C. Smit, die met ingang van deze datum zijn gepensioneerd.

De heer Van Manen trad op 17 augustus 1936 als 5e werktuigkundige in dienst van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij.

Op 13 september 1936 vertrok hij naar de West.

Gedurende de tweede wereldoorlog en nog vele jaren daarna heeft de heer Van Manen hoofdzakelijk de Caraïbische wateren bevaan.

In december 1955 werd hij overgeplaatst naar de diepzeevloot.

Op 1 juli 1957 volgde zijn aanstelling als hoofdwerktuigkundige en als zodanig heeft hij het beheer over de machinekamer gehad van de: „Perna”, „Kryptos” (2 x), „Krebsia”, „Khasiella”, „Vitrea”, „Ondina” en „Onoba” (6 x).

De „Onoba” was tevens zijn laatste schip, waarvan hij op 2 juli 1967 te Rotterdam afmonsterde.

Wij willen hier niet onvermeld laten dat de heer Van Manen in juli 1966 op de „Onoba” dienst deed toen op dit schip de eerste Chinese G.P.-bemanning werd tewerkgesteld en dat het niet in het minst aan zijn bemoeiingen is te danken dat dit experiment volkomen geslaagd mag worden genoemd.

Ook de heer Smit trad als 5e werktuigkundige in dienst bij de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij en wel op 30 september 1936. Hij maakte de uitreis naar de Antillen vanuit Schiedam aan boord van het m.s. „Marpessa”.

De heer Smit heeft evenals de heer Van Manen gedurende de oorlogsjaren gevaren en heeft tot augustus 1956 in de West dienst gedaan.

Daarna volgde zijn overplaatsing naar de diepzeevloot.

Op 1 januari 1960 werd hij aangesteld als hoofdwerktuigkundige en heeft hij sedertdien het toezicht gehad op de werktuigkundige dienst aan boord van de volgende schepen: „Kenia”, „Korenia”, „Krebsia”, „Korovina”, „Philine” (3 x), „Philippia” en „Philidora”.

Zijn laatste schip was het s.s. „Vitrea”, dat hij op 16 juni 1967 te Thameshaven heeft verlaten.

Wij wensen de heren Van Manen en Smit nog vele jaren van goede gezondheid toe temidden van allen die hen dierbaar zijn.

## VLOOTPERSONALIA

(in de periode van 16.7 t/m 15.8.1967)

### GEHUWD:

- 26.7: S. B. M. Breukel, 3e stm., met mej. F. M. Handstede;  
1.8: L. Kazemier, 3e stm., met mej. A. J. Wieringa;  
16.8: L. P. A. de Winter, 4e wtk., met mej. N. Brokking.

### GEBOREN:

- 12.7: Ludmilla Patricia, dochter van J. P. de Landes, handlanger, en mevr. F. de Landes-Wasia;  
18.7: Marcellus, zoon van C. J. de Knecht, bootsman, en mevr. N. de Knecht-Adriaanse;  
24.7: Diana, dochter van P. Bens, matroos, en mevr. M. Bens-Brosens;  
1.8: Gerard Jacobus Wilhelmus Maria, zoon van G. J. Danker, bootsman en mevr. K. Danker-Lammers.

### MET VERLOF:

- gezagv.: M. E. Wolper, A. W. C. van Schendel, H. R. van Sas, J. C. de Groot, A. Tijmsa, C. S. Duinker, F. Menninga, K. van der Horst, B. van Bon, R. E. van der Miesen, J. J. Schouten, D. P. Klip, H. Faber;  
1e stl.: J. van Beele, J. P. Jongbloed, W. Welbie, B. C. den Exter van den Brink;  
2e stl.: G. C. van Malland, R. Knol, C. R. Groen, R. van Kranen, F. A. Visser;

Uniform maat 56 en volledige tropenuitrusting, zo goed als nieuw, **ter overname aangeboden**. Nadere inlichtingen te verkrijgen bij: oud-gezagvoerder J. Mos, Leeuweriklaan 1 te Hillegersberg; telefoon: (010) 18 42 74 of (010) 14 29 11.

- 3e stl.: J. W. Nieuwerf, R. Hendriks, M. Stammes, A. J. de Kraker, J. I. Boon, C. Verburgt, G. C. H. Dijkstra, D. E. Krijgsman, G. J. Knol, H. van Groen, F. de Vries;  
4e stl.: C. M. Honig, W. J. C. den Boer, R. W. Overdijkink, F. G. Franken, B. de Vreeze, J. Werkhoven, D. C. Tazelaar, G. van der Oord, T. G. P. Appel, J. van der Klooster, W. Goedegebuure;  
II.stl.: W. J. A. de Winter, F. J. Kronenberg, R. F. H. Kobessen, A. J. Verheul, G. C. Visser, R. Westerbeek, G. J. Jonge Poerink, R. Hagen, A. P. Wijte, O. Kuipers, R. F. M. Driessen;  
hfd.wtk.: H. W. Bosman, P. J. van der Waals, C. L. H. Stocking Korzen, W. Groenendijk, J. F. Spiering, R. W. H. Buitenrust Hettema, J. de Bruyn, J. Broersen;  
2e wtk.: A. Bax, Joost de Jong, J. L. 't Mannetje, J. H. Veen, R. Groeneveld, J. R. Almsa, J. B. J. Jonker, A. de Coninck;  
3e wtk.: S. C. Koning, W. A. M. Bouma, B. Oudkerk, P. F. Vermeulen, W. Muis, W. Vroling, R. A. Risseeuw, H. G. van Jaarsveld;  
4e wtk.: A. Slood, P. Zandstra, H. B. van Ommen, O. de Roos, W. C. C. R. Stappers, W. M. J. de Kwant, C. W. H. van Holthuysen, W. H. Nieman, L. P. A. de Winter, N. H. J. M. Lodde, C. Hemmer, F. Nederbragt;  
5e wtk.: W. P. Volker, N. Kooman, F. Pater, F. Overveld, J. H. M. A. van Jaarsveld, R. J. Kleine Budde, W. S. M. Drent, J. M. van de Wal, M. H. D. Demkes, P. Enter, D. Westdorp, J. C. A. Stevens, G. C. Slood, H. A. Meissner;  
II.wtk.: R. C. Starckenburg, J. J. Schuddemat, C. N. A. Vreke, W. B. Grund, F. Jocker, J. E. A. Westerbeek, M. Nobel, B. J. F. Meulenbeld, J. P. Hoogwerf, J. J. de la Fuente, J. G. van Werd, G. J. A. de Ruiter, J. Boon.  
bootslieden: T. H. van Vlijmen, P. H. A. van der Putten;  
1e pomplieden/bankwerker: A. J. J. Vermeulen, J. Slob;  
2e pomplieden/bankwerker: J. van Weyen, R. C. R. van Rooyen;  
bankwerker: J. M. H. Siepers;  
wachtassistent: W. Gerritsen;  
voorman/donkeyman: M. Brons;  
hoofden kombuis: M. van Hagen, G. van Driel, J. G. Nijman, C. Lokhorst.  
scheepskoks: J. van Bokhoven, P. Leer.

### TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Abida:** gezagv. P. G. C. M. Passieux, 2e stm. C. Vlas, 5e wtk. J. M. Grimme;  
**m.s. Acila:** wnd. hfd.wtk. C. Pietersen, 5e wtk. B. R. Verhoog;  
**m.s. Acmaea:** wnd. 2e wtk. Th. Bakker, II.wtk. J. P. G. A. Plantinga;  
**m.s. Acteon:** wnd. hfd.wtk. H. W. van Diepen, 3e wtk. F. Bakker;  
**s.s. Arca:** 4e wtk. A. K. van 't Blik;  
**s.s. Atys:** 3e stm. B. H. Weersma, II.stm. F. Koster, 4e wtk. J. Zijp, II.wtk. J. C. van Koten, radio officier B. J. Oskamp, hoofd kombuis G. W. K. L. Heyblom;  
**m.s. Cinulia:** wnd. gezagv. D. Fransen, 3e stm. G. J. Scholtens; wnd. 2e wtk. H. Kuyper, 5e wtk. J. H. Burger;  
**m.s. Crania:** 1e stm. W. Bosma, 4e stm. P. Buys, II.stm. K. P. Biesiot, 3e wtk. W. K. van Bezooijen, 4e wtk. P. J. Warnier, 5e wtk. H. M. Kleevens, II.wtk. P. J. van den Ende;  
**m.s. Dallia:** gezagv. D. J. E. Boonstra, 1e stm. P. Buisman, II.stm. M. Kruyshaar, II.stm. A. L. M. van Dun, wnd. 4e wtk. J. J. Bakker, II.wtk. W. Loendersloot, II.wtk. B. Eschendaal;  
**m.s. Daphne:** 4e stm. T. H. Tromp, II.stm. D. J. Mittelmeijer, 5e wtk. K. Stobbe, II.wtk. L. C. H. van der Werve, II.wtk. H. W. ter Haar;  
**m.s. Diadema:** 3e wtk. J. W. Langezaal;  
**m.s. Diloma:** 2e stm. J. Mieras, II.stm. P. Vijfhuizen, II.stm. M. C. Kalkman, 2e wtk. T. E. Timmermans, 4e wtk. H. W. Diehl, 5e wtk. P. Dekker, II.wtk. R. van Straten, radio-officier A. H. C. J. Born, bootsman H. L. Klop, 1e pompman/bankwerker A. G. Freeth, 2e pompman/bankwerker A. W. de Rooy, bankwerker A. H. den Bode, voorman/donkeyman A. C. Versteeg, hoofd kombuis P. S. L. Donders;  
**m.s. Dione:** gezagv. L. H. de Vries, II.stm. J. Korving, II.stm. M. Buth, hfd.wtk. J. van Bon, 3e wtk. F. K. J. Spangenberg, wnd. 4e wtk. F. A. J. Boot, 5e wtk. H. Nijhof, II.wtk. E. P. R. van Zelst, II.wtk. E. L. F. Nijhuis;  
**m.s. Dosina:** II.stm. D. van Eijk, II.stm. F. G. Hamilton, wnd. 3e wtk. J. Kruijsse, wnd. 4e wtk. J. Groeneweg, II.wtk. L. Puper, II.wtk. R. A. Viergever;  
**s.s. Kabilia:** wnd. 3e stm. R. A. van Gelderen, II.stm. B. Koppe, wnd. 2e wtk. J. Slot, wnd. 3e wtk. J. H. Th. van Schaik, II.wtk. J. van Ruiven, II.wtk. T. Mellegers, II.wtk. A. G. Peters, II.wtk. J. P. A. M. Ghuijs, II.wtk. J. H. Verhaaf;  
**ss. Kalydon:** 1e stm. D. M. Mos, 3e stm. E. L. de Ruiter, II.stm. M. R. van Assum, II.stm. R. G. de Haan, II.stm. J. H. N. Pabbruwee;  
**s.s. Kara:** 4e stm. Jac. de Jong, II.stm. J. W. Hendriks, II.stm. P. A. B. de Ruiter, II.wtk. R. A. M. Haffert, II.wtk. C. F. H. van der Houwen, II.wtk. J. Penning, II.wtk. R. A. de Lijster, hoofd kombuis D. van der Lugt;  
**s.s. Katelsia:** 1e stm. J. H. Korsen, 3e wtk. J. Walraven, 4e wtk. J. A. Hagedoorn;  
**s.s. Kelletia:** gezagv. P. C. D. Sandee, wnd. 3e stm. W. F. de Haan, 4e stm. J. H. Oldert, wnd. 2e wtk. C. van Esseveld, wnd. 4e wtk. J. Th. IJskes, 5e wtk. A. J. Goudriaan, II.wtk. P. Dekkers, II.wtk. A. P. J.

Stoelinga, II.wtk. J. M. Hogensteyn, II.wtk. R. M. Hendriks, radio-officier J. Thomas, bootsman J. R. Elsinga, 1e pompman/bankwerker J. B. Slagboom, 2e pompman/bankwerker C. G. J. van 't Zelfde, wachtassistent A. van Doodewaard, hoofd kombuis C. Heeneman;

s.s. **Kenia**: wnd. 1e stm. J. Post, 3e stm. F. J. M. Donker, 4e stm. W. R. J. Saeys, wnd. 2e wtk. F. de Roos, 3e wtk. G. de Goede;

s.s. **Kermia**: 1e stm. H. G. Willemsen, 5e wtk. J. F. A. Leurs;

s.s. **Khasiella**: 1e stm. J. van der Zouwen, 3e stm. J. de Kok, 4e stm. A. G. Kroon, II.stm. P. Steynis, hfd.wtk. J. M. de Jong, II.wtk. W. J. van der Veer, II.wtk. H. H. van der Linde;

s.s. **Kopionella**: gezagv. N. H. van der Heiden, 2e stm. W. S. van der Ham, 4e stm. C. van Hardeveld, II.stm. J. G. Richert, II.stm. J. C. A. C. M. Smits, hfd.wtk. K. L. Schuring, 3e wtk. L. J. M. Verhaegh, II.wtk. D. A. Gunst, II.wtk. R. L. Schultz;

s.s. **Koratia**: wnd. gezagv. D. Jongeneel;

s.s. **Korenia**: gezagv. J. Kramer, ass.wtk. D. van Dongen;

s.s. **Kosicia**: wnd. 1e stm. A. J. Bloem, II.stm. L. G. P. de Groot, II.stm. B. J. H. Wortelboer, II.wtk. H. J. Wolff, II.wtk. A. G. A. de Graaf, radio-officier J. B. Kints;

s.s. **Kosmatella**: II.stm. A. M. J. Zwinkels, II.stm. M. Bal, II.wtk. A. H. W. Klomp, II.wtk. G. de Graaf;

s.s. **Krebsia**: wnd. gezagv. H. Barth, 4e stm. J. H. Schurink, 3e wtk. R. Huisman, wnd. 4e wtk. H. Blankvoort, bootsman I. Dijkster, 1e pompman/bankwerker J. M. Wiglevan, 2e pompman/bankwerker E. van de Berkt, wachtassistent P. C. W. Hack, scheepskok J. Farenhorst;

s.s. **Kryptos**: II.stm. H. W. A. Versluys, II.stm. C. P. C. van Goethem, wnd. 4e wtk. H. A. M. Heijens, II.wtk. Remmelt Dijkstra, II.wtk. W. A. Smallegange;

s.s. **Kylix**: wnd. 3e stm. R. Agema, 4e stm. A. H. G. C. van der Beesen, II.stm. M. Lap, 2e wtk. H. L. de Koning, 5e wtk. M. J. Parent, II.wtk. J. Labeur, II.wtk. J. J. F. Govers;

m.s. **Macoma**: hfd.wtk. J. P. Hasenack;

m.s. **Neverita**: hfd.wtk. Th. H. J. Feldberg;

m.s. **Niso**: 5e wtk. J. A. Maassen, II.wtk. H. de Rhoter, II.wtk. N. J. Gras;

s.s. **Philine**: II.stm. D. M. Alderlieste;

s.s. **Philippia**: wnd. 1e stm. C. Haas, 2e stm. L. A. Veer, II.stm. J. F. van der Heiden, II.stm. R. A. Sweetman, hfd.wtk. J. H. M. Hanssen, 2e wtk. W. G. van der Velden, 5e wtk. B. R. A. Jansen, 5e wtk. N. W. F. Sebregts, radio-officier P. L. Linders;

s.s. **Sepia**: 2e stm. W. Kalkman, II.stm. R. J. den Os, II.stm. F. T. J. van Manen, wnd. 2e wtk. J. Visser, 4e wtk. C. J. T. Baarslag, II.wtk. A. A. Konijnendijk, II.wtk. J. P. P. van Alebeek;

s.s. **Vasum**: wnd. 2e wtk. G. Rietdijk, 5e wtk. P. J. A. Palsenbarg;

s.s. **Videna**: wnd. 4e wtk. J. C. Stenekes;

s.s. **Vitrea**: 2e stm. C. J. Clarisse, II.stm. F. B. M. Koster, II.stm. F. van der Meijden, wnd. 4e wtk. H. Doff, II.wtk. O. Wink, II.wtk. C. L. Jordan, II.wtk. J. W. Maas, II.wtk. M. J. T. N. M. Gremmen;

s.s. **Vivipara**: 2e stm. J. Baard Jr, wnd. 3e stm. G. A. IJsveld;

s.s. **Zafra**: gezagv. K. J. van Noortwijk, 2e stm. W. Roselaar, II.stm. R. A. Ratelband, II.stm. A. Westerneng, hfd.wtk. K. Toereppel, 4e wtk. G. van Wijhe, II.wtk. R. Koelmeijer, II.wtk. Th. H. van Leeuwen, II.wtk. A. P. van der Schagt, II.wtk. P. A. van Schuppen, radio-officier N. Eylers;

s.s. **Zaria**: II.stm. J. P. J. M. Cobelens, II.stm. A. J. W. Rommes, 4e wtk. J. C. Wichmann, wnd. 4e wtk. J. C. Ganzinga, II.wtk. B. van Os, II.wtk. M. C. H. Waaldijk, radio-officier L. de Groot.

**UIT DIENST GETREDEN:**

2e stm.: B. Langendoen;  
 3e wtk.: M. J. de Jong;  
 5e wtk.: R. Hoorn;  
 II.wtk.: J. D. van der Baan;  
 bootsman: J. H. Kolk;  
 2e pompman/bankwerker: R. W. H. Tadema;  
 bankwerker: J. van Witzenburg;

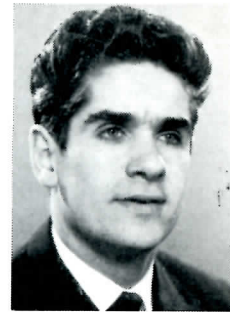
**BEHAALDE DIPLOMA'S:**

1e stuurman: G.H.V.: 2e stm. L. D. J. van Zuilekom;  
 2e stuurman G.H.V.: 3e stm. J. Broekmeijer;

**ONZE  
 VLOOT-  
 JUBILARISSEN**



**F. W. VAN OERLE**  
 2e stuurman  
 1957 - 3.9 - 1967



**J. W. LANGEZAAL**  
 3e werktuigkundige  
 1957 - 4.9 - 1967



**F. G. KRIJGSMAN**  
 3e werktuigkundige  
 1957 - 12.9 - 1967



**W. C. VAN DER PLUYM**  
 2e werktuigkundige  
 1957 - 20.9 - 1967



**H. G. DE BOER**  
 3e werktuigkundige  
 1957 - 26.9 - 1967

**ONZE WALJUBILARESSE**



**MEVROUW  
 L. BOER-BADEN**  
 DFF/11  
 1957 - 19.7 - 1967

3e stuurman G.H.V.: II.stl. J. H. Schurink en L. H. Kramer;  
 „B”: 3e wtk. G. Rietdijk;  
 A/Bth: 5e wtk. F. A. J. Boot, M. J. Parent;  
 A: 5e wtk. H. A. M. Heyens, H. Doff, P. H. Bakker, H. Blankvoort, J. C. Stenekes.

**AANGESTELD ALS:**

gezagv.: A. W. C. van Schendel, F. Menninga;  
 4e stl.: J. H. Schurink, L. H. Kramer.

**BEVORDERD TOT:**

hoofd kombuis: G. W. K. L. Heyblom.

**MUTATIES WALPERSONEEL**

**OVERGEPLAATST:**

7.8: mej. L. J. Remijn van sectie DFF/5 naar sectie DF/1.

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

**tussen schip en ka**

zevende jaargang no. 1 — september 1967

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

**Administratie:**  
 Mej. J. F. Schilt

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





- 1. m.s. ABIDA
- 2. m.s. ACILA
- 3. m.s. ACMAEA
- 4. m.s. ACTEON
- 5. s.s. ARCA
- 6. s.s. ATYS

- 7. m.s. CAMITIA
- 8. m.s. CINULIA
- 9. m.s. CRANIA
- 10. m.s. DALLIA
- 11. m.s. DAPHNE
- 12. m.s. DIADEMA

- 13. m.s. DILOMA
- 14. m.s. DIONE
- 15. m.s. DOSINA
- 16. s.s. KABYLIA
- 17. s.s. KALYDON
- 18. s.s. KARA

- 19. s.s. KATELYSIA
- 20. s.s. KELLETIA
- 21. s.s. KENIA
- 22. s.s. KERMIJA
- 23. s.s. KHASIELLA
- 24. s.s. KOPIONELLA

# OPEN OP 12 SEPTEMBER 1967

Bijlage van de september 1967-editie van „Tussen Schip en Ka”,  
maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.



25. s.s. KORATIA  
26. s.s. KORENIA  
27. s.s. KOROVINA  
28. s.s. KOSICIA  
29. s.s. KOSSMATELLA  
30. s.s. KREBSIA

31. s.s. KRYPTOS  
32. s.s. KYLIX  
33. m.s. NISO  
34. s.s. ONDINA  
35. s.s. ONOBA  
36. s.s. PHILIDORA

37. s.s. PHILINE  
38. s.s. PHILIPPIA  
39. s.s. SEPIA  
40. s.s. VASUM  
41. s.s. VIANA  
42. s.s. VIDENA

43. s.s. VITREA  
44. s.s. VIVIPARA  
45. s.s. ZAFRA  
46. s.s. ZARIA