

TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT-EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.
SEPTEMBER 1969





IN MEMORIAM

KAPITEIN F. EDENS,

**OUD-ADJUNCT-DIRECTEUR
VAN
SHELL TANKERS N.V.**

Kapitein F. Edens (geheel links) in gesprek tijdens de najaarsreünie van de C.N.O.O.K.S. op 9 oktober 1968.

Met grote ontsteltenis namen wij kennis van het overlijden van Kapitein Edens op 19 augustus jl. Hij bereikte de leeftijd van bijna 69 jaar.

Kapt. Edens was onze vaderlijke leidsman in de onstuimige na-oorlogse jaren van wederopbouw, vernieuwing en reorganisatie en in die jaren heeft hij als Hoofd van de afdeling Rederij en later als adjunct-Directeur van Shell Tankers N.V. steeds een vaste koers gevaren.

Bij zijn afscheid, in verband met zijn pensionering, op 11 september 1959 werd hij wegens zijn vele verdiensten voor de Nederlandse Koopvaardij — die met zijn pensionering allerm minst ophiielden — benoemd tot Officier in de Orde van Oranje-Nassau.

Wie hem op 23 april jl. tijdens de voorjaarsreünie van de C.N.O.O.K.S. ontmoet heeft, zal niet hebben kunnen vermoeden dat wij vier maanden later voorgoed afscheid van hem zouden moeten nemen.

Onder grote belangstelling vond op 23 augustus de crematie te Dieren plaats.

Van de zeer velen van of ex Shell Tankers N.V. die de plechtigheid bijwoonden, willen wij volstaan met te noemen de heer Rodenburg, die de Directie vertegenwoordigde, en de heren Jansen, Olie, Kruysmulder en Langendoen, die aanwezig waren namens het Bestuur van de C.N.O.O.K.S.

Onder de vele kransen en bloemstukken bevonden zich, naast kransen van Directie en personeel van Shell Tankers N.V. en van de C.N.O.O.K.S., een krans van Shell International Petroleum Co. Ltd. en van Shell Curaçao N.V.

Ons medeleven gaat uit naar mevrouw Edens en haar beide zoons, die wij kracht toewensen om dit zware verlies te verwerken en te dragen.

Kapitein F. Edens begon zijn loopbaan bij de Groep op 5 november 1925, en wel als derde stuurman op het s.s. „Semiramis”. Na de diverse rangen doorlopen te hebben werd hij in 1936 aangesteld tot gezagvoerder. Het eerste schip dat onder zijn gezag voer was het m.s. „Angelina”. Gedurende de oorlog heeft hij zowel gevaren als enkele functies aan de wal in Londen vervuld.

Van de schepen die tijdens de oorlogsjaren onder zijn commando voeren noemen wij het m.s. „Murena”, dat in 1943 werd getorpedeerd, maar desondanks door kapitein Edens veilig werd binnengebracht, en het m.s. „Gadila”, dat tot vliegtuigmoederschip was omgebouwd.

Voor zijn belangrijke verdiensten in de oorlogsjaren werd hij onderscheiden met het Kruis van Verdienste. Na de oorlog keerde kapitein Edens naar Nederland terug om daar de organisatie van het personeel voor de Nederlandse Shell-vloot op zich te nemen en werd de hernieuwde afdeling Rederij onder zijn leiding geplaatst.

Toen in 1954 de afdeling Rederij werd omgezet in Shell Tankers N.V., werd hij benoemd tot adjunct-Directeur, waarbij hij speciaal belast werd met personeelsaangelegenheden.

Het is vooral in deze laatste functie dat hij zich bemind heeft gemaakt bij het personeel van Shell Tankers. Zijn bemoeienissen waren er namelijk altijd op gericht zo veel mogelijk voor zijn mensen te doen. Bij zijn afscheid op 11 september 1959 werd hem daarvoor, zowel van de zijde van de vloot als van het kantoor, op ondubbelzinnige wijze dank gebracht.

S.t.P.

8,5 MILJOEN GULDEN

VOOR ÉÉN UUR

In een rede die de heer J. H. Kirby, de Marine Co-ordinator van de „Koninklijke/Shell”, onlangs te Londen hield voor de „Royal Society of Arts”, kwamen enige belangwekkende aspecten naar voren, die wij onze lezers niet willen onthouden.

Over de gehele wereld zijn er op het ogenblik al 280 tankschepen in aanbouw of in de vaart met een draagvermogen van meer dan 160.000 ton. Toch wordt iedere stap naar een grotere tanker eerst grondig overwogen, nuchtere cijfers moeten eerst aantonen dat het economisch verantwoord is en dat het past in het totale beeld voor de toekomst.

Hoezeer wij evenwel ook onze tankers groter maken en met nieuwe installaties uitrusten, wanneer de schepen een naar verhouding te groot deel van hun tijd in de haven moeten doorbrengen — of dit nu het gevolg is van langzaam laden of lossen, van te grote drukte in de haven of vanwege onvoldoende meergelegenheid — zal al hetgeen is gedaan om optimale efficiency te bereiken, weer verloren gaan. Bij deze grote tankers, voor de exploitatie waarvan per jaar bijna 11 miljoen gulden per schip moet worden besteed, is het probleem van de in havens doorgebrachte tijd bijzonder actueel; om die reden wordt er dan ook naar gestreefd het verblijf in een haven binnen de 24 uur te houden.

Vorig jaar liepen de Shell-tankschepen gezamenlijk ongeveer dertienduizend havens aan. Indien het mogelijk was geweest om iedere keer de in de haven doorgebrachte tijd met slechts één uur te bekorten, dan zou een besparing zijn bereikt van **ruim 8½ miljoen gulden**. Dit geeft duidelijk weer waarop onze aandacht gevestigd moet blijven. Willen we een korte „turn-round” bereiken dan moet nauwe samenwerking plaatsvinden met een groot aantal havenautoriteiten over de gehele wereld, met de sleepboten, scheepsleveranciers, agenten en loodsen.

Voor de navigatie met grotere tankers zijn er nog twee belangrijke aspecten die op

*Mr. J. H. Kirby
Marine Co-ordinator van de
„Koninklijke/Shell” Groep
en
Managing Director van
Shell International Marine Ltd.*



internationaal niveau verder moeten worden uitgewerkt: herziening van de „Rules of Navigation” en het vaststellen van „verkeers-zones in nauwe vaarwaters”. Dit zijn op zichzelf dringende problemen, die evenwel voortvloeien uit de gestadige groei van het internationale verkeer op zee en niet alleen uit de opkomst van de grote tankers. Op beide terreinen is reeds vooruitgang geboekt. Zo heeft vooral de olie-industrie, waarbij de Shell een belangrijk aandeel had, drang uitgeoefend op het vaststellen van verkeers-zones in de „Straat van Dover”, met als gevolg dat het aantal ongevallen daar is gedaald met meer dan de helft. Ook het opnieuw opstellen van de aanvaringsbepalingen heeft thans de volle aandacht.

In hoeverre in de toekomst de tonnage van een tanker nog zal kunnen toenemen hangt af van de vraag in hoeverre dit nodig is om onze toekomstige vervoersbehoefte te dekken en met welk type schip dit het meest doelmatig kan geschieden. Enerzijds is er op het ogenblik al een flink aantal schepen met een draagvermogen van 160.000 tot 250.000 ton en enkele nog groter — zelfs één van bijna 400.000 ton — in de vaart of in bestelling, anderzijds wordt er veel gesproken en nog meer gespeculeerd of er ook een bestelling geplaatst zal worden voor de eerste tanker van 1.000.000 ton.

Afgezien van technische overwegingen, zijn er economische en exploitatie-aspecten verbonden aan steeds grotere schepen. Het zuiver economische voordeel van, laten we zeggen, een schip van 400.000, 500.000 ton of nog groter verge-

leken met een tankschip van 200.000 ton is maar heel miniem en wordt nog teniet gedaan door de achteruitgang in flexibiliteit, de aanzienlijke extra investering nodig om allerlei walfaciliteiten op te voeren en het beperkte aantal havens dat door deze schepen kan worden aangelopen.

Wij kunnen gerust zeggen dat wij voor het ogenblik gekomen zijn op het juiste tonnage. Er zijn al aanzienlijke bedragen geïnvesteerd zowel om deze grote schepen te verkrijgen als om goede walfaciliteiten hiervoor tot stand te brengen.

De wereld wordt niet groter en de oceanen worden ook niet dieper en als gevolg daarvan zijn er een aantal belangrijke handelsroutes die voor nóg grotere schepen gedeeltelijk of in het geheel niet meer in aanmerking zouden komen. Een van de belangrijkste is het zuidelijk deel van de Noordzee — een belangrijke vaarroute naar enkele van de voornaamste Europese havens.

Hoe dit ook zij, ondanks al deze argumenten zullen er nog grotere tankers komen. De kinderziekten die zich nu nog voordoen bij het ontwerpen en bouwen ervan zullen worden overwonnen en structureel gezien behoeven wij dan ook geen bijzondere problemen meer te verwachten, zelfs niet met de huidige bouwmaterialen. Nieuwe ideeën moeten altijd weer verder worden ontwikkeld en op hun waarde geschat, terwijl datgene wat tot heden toe onmogelijk leek, wellicht uitvoerbaar zal worden naarmate nieuwe technieken beschikbaar komen.

BIJ DE VOORPLAAT :

Een luchtfoto van de Clifford Pier, waar de meeste schepen met bestemming Singapore afmeren. Hier zijn ook de motorbootdiensten om de opvarenden van de schepen naar de wal en weer terug te brengen.

Een artikel over de bezienswaardigheden in Singapore en omgeving treft u aan op de pagina's 7 tot en met 10.

*In het juli-nummer van „Tussen Schip en Ka” maakten wij reeds melding van de sleepproef gehouden door de „Rode Zee” van L. Smit & Co.’s Internationale Sleepdienst met ons s.s. „Metula”, om vast te stellen wat de ervaringen zouden zijn bij het slepen van een V.L.C.C. Thans zijn meer gegevens omtrent deze interessante proef bekend geworden, zodat het ons nuttig lijkt hier nogmaals op terug te komen.
De geïnteresseerde lezer zij verder verwezen naar een binnenkort hierover uit te geven vlotinformatiebulletin, met meer technische gegevens.*

SLEEPOEFENING s.s. „METULA” - m.t. „RODE ZEE”

De „Metula” heeft in de voorsteven een sleepkluis en is uitgerust met een uit 13 schalmen en 1 sluiting bestaande sleepketting, met een gewicht van niet minder dan ruim 2 ton. Deze ketting is in de lengte gestuwd in een goot op het voorschip (zie onderstaande foto).

Vóór de aanvang van de proef zelf was de „Metula” geballast tot zomerdiepgang met een trim van één voet voorover; deze trim is tamelijk ongunstig, doch op die wijze zouden eventuele beperkingen het duidelijkst naar voren komen.

Bij de proeven gebruikte de „Rode Zee” een sleepdraad met een omtrek van $7\frac{1}{4}$ duim; de totale lengte hiervan was 1000 meter, doch slechts 677 meter hiervan was uitgevierd; hierbij kwamen dan nog 6.20 m sleepketting van de „Metula”, de sleepsluiting, $62\frac{1}{2}$ m $6\frac{1}{2}$ duims stalen sleepvoorloop en 55 meter dubbele nylon rekker (zgn. grommer) met een omtrek van 15 duim.

Hieruit blijkt wel dat de stalen voorloop

met een omtrek van slechts (!) $6\frac{1}{2}$ duim de zwakste plek was (al was de breeksterkte daarvan toch nog 180 ton), doch op die wijze werd bereikt dat een eventuele breuk niet zou plaatsvinden in moeilijker te vervangen onderdelen.

De eerste sleepproef begon met een wijde zwaai over bakboord, naar een sleepkoers van 122 graden. Het zwaaien duurde ongeveer een half uur, waarbij de snelheid opliep tot $2\frac{1}{2}$ mijl. Daarna volgde de snelheidsproef in bovengenoemde koers die drie uur duurde. De weersomstandigheden waren: wind bakboord dwars in, kracht Beaufort $\frac{3}{4}$, zee $1\frac{1}{2}$ m, periode 8 sec. In deze positie bleek de „Metula” sterk loefgierig en moeilijk te sturen; ook een vaste roeruitslag over stuurboord had weinig effect.

Voortdurend voer de „Metula” bovenwinds de „Rode Zee”. De grootste behaalde snelheid hierbij was 7.36 mijl (de schroef van de „Metula” draaide vrij mee).

Na deze snelheidsproef, die mede ten

doel had te komen tot een optimale instelling van de verstelbare schroef van de sleepboot, werd overgegaan tot het vaststellen van de manoeuvreerbaarheid van de sleep. Echter, de bij de eerste run opgedane stuurervaring maakte het duidelijk dat van het tevoren opgestelde programma wel moest worden afgeweken.

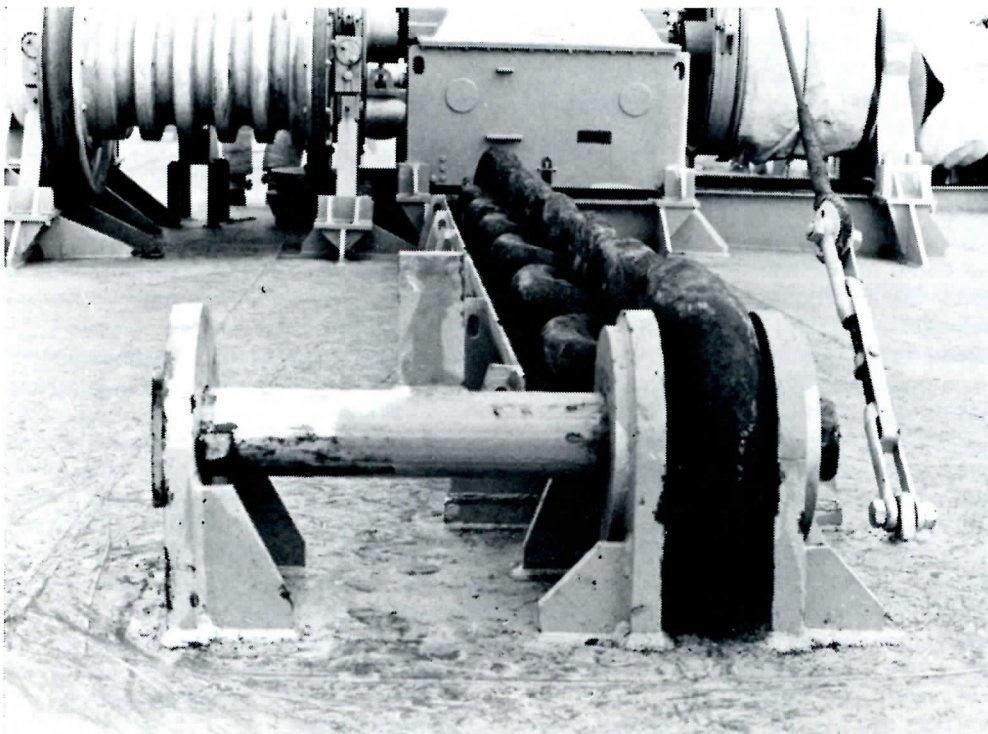
Op sleepkoers 122 met roer midscheeps loefde het schip onmiddellijk weer op; ook in andere koersen bleek de onderlinge positie van de beide schepen ongunstig te gaan worden. Besloten werd nu de „Metula” achterover te trimmen en te laten meesturen. Opvallend was de verbetering in bestuurbaarheid zodra de trim meer naar achteren werd gelegd, terwijl ook de snelheid toenam tot een maximum van circa 7,5 knoop.

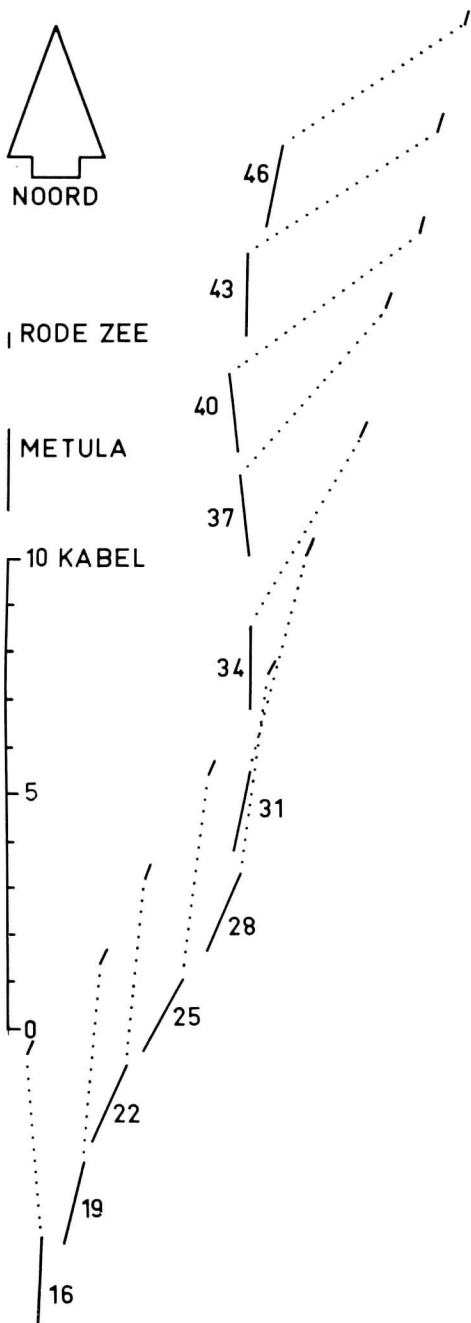
De manoeuvreerbaarheid bleef behouden zolang werd meegestuurd; met het gefixeerde roer midscheeps kreeg de „Metula” ook bij deze gunstiger trim echter weer sterk de neiging op te loeven. Tijdens een rondtorn bleek ook de massale achteropbouw het effect van een bezaanzeil te hebben, zodat de tanker op sleeptouw zelfs hard bakboord roer moest geven wilde ze de slepende „Rode Zee” niet voorbijlopen.

Slepend vóór de wind kon zelfs met meesturen niet worden voorkomen dat de „Metula” tot 50 graden aan weerszijden van de koers gierde.

De grote invloed die de wind — inmiddels toegenomen in kracht tot Beaufort $\frac{4}{5}$ — had op de sleep, maakte het gewenst, nu de resultaten slepende dwars op de wind en vóór de wind bekend waren, de beproevingen af te sluiten met een sleepkoers in de wind. Op koers 015, met de wind Noord ten Oosten kracht 5, en met het roer van de „Metula” midscheeps, liep de „Metula” eerst stuurboord uit tot 028, daarna bakboord tot 355, waarna de „Rode Zee” het schip weer teruggedwong naar de sleepkoers. De gemiddelde (gecorrigeerde) snelheid in de wind was 5.63 mijl (zie figuur op pagina 5).

Deze sleepproeven hebben aangetoond dat één sleepboot, met het vermogen van de „Rode Zee”, een geladen V.L.C.C. kan





slepen met een zeer redelijke snelheid, doch ook dat, wanneer de V.L.C.C. niet kan meesturen, de sleepkoers wordt beperkt door de richting en de kracht van de wind omdat een dergelijke grote tanker de neiging vertoont op te loeven. In het onverhoopte geval dat een dergelijke sleep tot stand moet worden gebracht, zal dus getracht moeten worden om te blijven meesturen, of minstens het roer in een gunstige stand te fixeren. Overigens kan de loefgierigheid worden verminderd door het schip achterover te trimmen. De mogelijkheden hiertoe zijn bij een geladen schip meestal beperkt. Het S.G. van de lading speelt hierbij een rol, doch bij reserve uitwatering kan ook gebruik worden gemaakt van geschikte permanente-ballasttanks of soms van de achterpiekruijtmte.

IDEEËNBUS / IDEEËNBUS / IDEEËNBUS / IDEEËNBUS

Op 8 augustus jl. werd door de Ideeënbusscommissie vergaderd, waarbij de heer D. Rodenburg als voorzitter optrad.

Van de besproken ideeën werd één voorstel beloofd met een aanmoedigingspremie van f 50,—. Dit idee, no. 346 van 3e stm. E. A. Bik, vestigt de aandacht op het feit dat jongere stuurlieden veelal onbekend zijn met het ladingleidingsysteem en de lay-out van de pompkamer. Dit wordt veroorzaakt door de snelle promoties, waardoor soms gedurende een vrij korte loopbaan bij onze Maatschappij door waarnemend 2e of 3e stuurlieden slechts aan boord van één type schip werd dienst gedaan. De heer Eik stelt voor om deze groep stuurlieden kort vóór het einde van hun verlof schema's van ladingleidingen en pompkamers te zenden; vóór plaatsing aan boord van het voor hen nieuwe type schip zou men zich op de hoogte kunnen stellen van genoemde installaties. De Commissie concludeerde dat dit voorstel een der vele mogelijkheden belicht waarop documentatie-materiaal aan stuurlieden verstrekt kan worden. Bovendien zijn er veel meer voorzieningen aan boord der verschillende scheepsklassen waarmede jongere stuurlieden en werktuigkundigen zo snel mogelijk na plaatsing aan boord vertrouwd dienen te worden. Onder andere is dit van toepassing op veiligheids- en brandblusinstallaties. In dit verband werd vermeld dat voor de nieuwbouwschepen inzake de schuim- en CO₂-installaties geplastificeerde instructies worden ontworpen welke in elke officiershut opgehangen zullen worden. Bovendien wordt een eveneens geplastificeerde gebruiksinstructie aangebracht in de volgende ruimten: brug, kantoor, schuim/CO₂-installatiekamer en MK-controlekamer. Er wordt nog onderzocht in hoeverre bundeling van instructies in de ruimste zin (ook voor de oudere schepen) nuttig en mogelijk is.

De Commissie achtte het niet aantrekkelijk nog tijdens de verlofperiode instructiemateriaal aan de huis-adressen te zenden; de door inzender genoemde schema's zijn aan boord der schepen aanwezig. De beste wijze om snel vertrouwd te raken met de diverse systemen is om onder leiding van een oudere officier aan de hand van de schema's een en ander aan boord „na te lopen”.

De aanmoedigingspremie werd toegekend omdat de Commissie waardering heeft voor het feit dat stuurman Bik dit belangrijke punt heeft onderkend en heeft getracht voor het onderhavige probleem een oplossing te zoeken en daarmee de veiligheid in het algemeen te vergroten.

De volgende vergadering van de Ideeënbusscommissie werd in principe vastgesteld op vrijdag 10 oktober a.s. Mocht u ideeën hebben, aarzelt u niet deze op schrift te stellen en aan de Commissie te zenden. Zo-

als bij velen bekend, wordt een ontvangen idee aan meerdere specialisten op technisch of nautisch gebied voorgelegd. Deze specialisten leveren onafhankelijk van elkaar hun commentaar. Indien noodzakelijk wordt advies van derden ingewonnen, bijvoorbeeld bij het K.S.L.A. te Amsterdam, het Centrale Kantoor te Londen, enz.

Als regel beschikt de Ideeënbusscommissie dus over uitgebreide informatie over het vóór en tegen van een voorstel.

Uiteraard behoeft een idee niet uitsluitend betrekking te hebben op nautische of technische onderwerpen, al vormt deze groep door de aard van ons bedrijf de meerderheid. Evenmin is het een „Wet van Meden en Perzen” dat een stuurman uitsluitend nautische of een werktuigkundige uitsluitend technische voorstellen zou kunnen indienen. Men kan voorstellen doen over alle aspecten welke met de tankvaart verband houden, ongeacht welke rang men aan boord heeft.

In het verleden werden enkele ideeën ontvangen welke niet tot het eigen vak-gebied van de inzenders behoorden; veelal zijn dergelijke ideeën gezond, hetgeen te verklaren is op grond van de theorie van de „bedrijfsblindheid”. Een ieder die langere tijd hetzelfde werk verricht loopt kans in bepaalde opzichten „bedrijfsblind” te worden. Bewust of onbewust gaat men uit van het standpunt „het is altijd zo gedaan”, waardoor de kritische instelling verloren gaat. Een idee behoeft niet noodzakelijk „ingenieus” te zijn om, bij praktische toepassing, grote besparingen tot gevolg te hebben.

Als voorbeeld noemen wij een idee dat in 1961 werd ontvangen door de Rijksideënbussorganisatie, en waarvoor een beloning van f 10.000,— werd toegekend.

De inzender, destijds werkzaam bij „Landbouw en Visserij”, had een methode ontwikkeld om oude landbouwwegen, die voor het moderne landbouwverkeer niet meer geschikt waren, te vernieuwen met gebruikmaking van het oude verhardingsmateriaal dat tot dan toe als vrijwel waardeloos werd beschouwd en met vrachtauto's moest worden afgevoerd. Het verhardingsmateriaal wordt sindsdien met cement gestabiliseerd, waarvoor landbouwmachines gebruikt worden die belangrijk goedkoper zijn dan de in Engeland en Amerika voor dit doel speciaal geconstrueerde en daardoor dure machines; deze werkmethode, het „mix in place”-systeem, was in genoemde landen namelijk reeds bekend, doch de uitvoering ervan kostbaar. Veelal is de reactie op dergelijke (zeldzame) ideeën „dit is logisch” of „dit ligt toch voor de hand”. Inderdaad: vele verbeteringen liggen zó voor de hand dat zij door hun eenvoud niet opvallen en niet „uit de bus komen”.

Aan u thans het woord!

IDEEËNBUS / IDEEËNBUS / IDEEËNBUS / IDEEËNBUS

2 S.B.M. installaties in een gevorderd stadium;
links zonder, rechts met „ijsmuts”.
Foto: Fotobureau C. Kramer

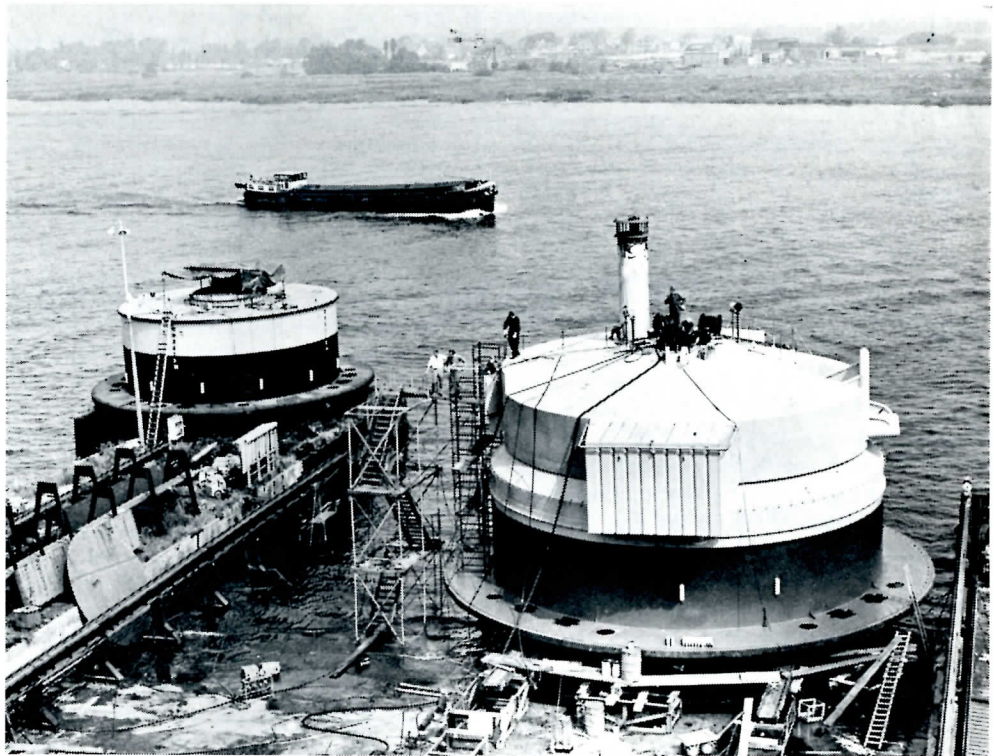
ÉÉNPUNTS- MEERBOEIEN, NU MET VERWARMING

Sedert de komst van de supertankers is het aantal éénpunts-meerboeien waaraan deze reuzen van schepen kunnen meren, laden en lossen in open zee, steeds toegenomen en heeft nu reeds het getal 25 bereikt. De grootste, waaraan tankschepen van niet minder dan 350.000 ton zullen kunnen meren, zal binnenkort een ligplaats krijgen in de haven van Saint John in de Bay of Fundy, New Brunswick, Canada.

Met deze boei is evenwel iets bijzonders aan de hand: niet alleen zal ze de grootste ter wereld zijn, doch tevens is ze voorzien van een speciale verwarmingskap, zodat de boei onder welhaast alle weers- en zee-omstandigheden zal kunnen worden gebruikt. En wat Saint John in Canada betreft, de windsnelheid kan daar wel 100 km/uur bedragen waarbij de temperatuur kan dalen tot 32°C onder nul. Vandaar dan ook dat een verwarmingskap dringend nodig was. Immers, in het koude jaargetijde zou steeds meer ijs zich afzetten op de boei, waardoor ze zonder meer zou zinken of kapseizen.

Zoals de meeste lezers wel weten, is een éénpunts-meerboei zodanig ontworpen dat het daaraan gemeerde schip — tijdens het laden/lossen via de boei — vrij in de wind rond de boei kan zwaaien; voor dat doel heeft een dergelijke meergelegenheid een draaitafel. Over deze draaitafel heen nu is een enorme verwarmingskap geplaatst, naar een ontwerp van I.H.C.-Holland. Deze kap, met een doorsnede van niet minder dan 12,5 meter, wordt, als ware het een „ijsmuts”, bovenop de boei aangebracht en met hete olie zodanig op temperatuur gehouden dat ijsafzetting onmogelijk is.

700.000 liter schuim in zes dagen geproduceerd, 50 kg per minuut.



De machinekamer

De verwarmingskap is voorzien van een complete machinekamer met onder andere: 2 dieselgeneratorsets, 2 verwarmingsketels voor thermische olie, oliecirculatiepompen, een luchtverversingsinstallatie, een brandblusinstallatie en een schakelpaneel met automaten voor de temperatuurregeling, het startprogramma, de storingsmelding en een compleet beveiligingsprogramma.

De belangrijkste systemen zijn dubbel uitgevoerd. Zodra er storing optreedt in het werkende systeem, wordt automatisch de reserve-eenheid ingeschakeld. Een radiozendinstallatie kan met behulp van bepaalde codesignalen de aard en de omvang van de mogelijke storing automatisch naar het kuststation doorzenden. De machinekamer van de boei heeft een brandstofvoorraad voor een week aan boord.

Hieruit blijkt wel hoeverre automatie ook bij deze boeien al is doorgevoerd, wat ook wel nodig is als we bedenken dat een dergelijke boei meestal ver uit de kust komt te liggen en barre weersomstandigheden het vaak onmogelijk maken de installatie te controleren.

Thermostaten

De kap wordt op een temperatuur gehouden tussen de 0 en 2 graden boven nul; de verwarmingspijpen in de boei hebben een totale lengte van ongeveer 2200 meter. De ketels waarin de rond te pompen olie kan worden verwarmd tot 250 graden, worden thermostatisch geregeld door elektrische meetpunten op de buitenkant van de boei. Normale thermostaten zouden echter bij de extreem lage temperaturen die in dit gebied kunnen optreden, met het zogenaamde iglo-effect te kampen hebben, d.w.z. een dunne ijslaag op de meetpunten zou warmte-isolatie veroorzaken, waardoor de verwarming stilgezet zou worden en de ijslaag steeds in dikte zou toenemen met desastreuze gevolgen. Daarom zijn de meetpunten dan ook van speciale constructie.

Onzinkbaar

Deze spectaculaire „mammoet-boei” zal, bij een onverhoopte aanvaring, niet kunnen zinken omdat de compartimenten gevuld zijn met poly-urethaanschuim in plaats van met lucht. Niet minder dan 700.000 liter van dit harde kunststofschuim, met een volumegewicht van 35-37 kg/m³, wordt in zes dagen over de diverse compartimenten van de boei verdeeld.

Al met al is met deze nieuwe éénpunts-meerboei een stap verder gezet bij de ontwikkeling van deze gecombineerde meer- en laad/losgelegenheid, die juist door de grote olietankers overal ter wereld worden gebruikt. Het valt echter te betwijfelen of het de laatste stap is, want verdere perfectie ligt nog in het verschiet.

Singapore

Haw Par Villa, met in steen gehouwen legenden uit de Chinese mythologie; grotten, holen, terrassen en beeldjes. Een beroemd plekje voor het nemen van foto's

Geografische Ligging

Op het zuidelijk uiteinde van het Maleise schiereiland, ongeveer 85 mijl ten noorden van de evenaar, ligt het eeuwig groene, golvende eiland Singapore, met zijn riffen en stranden. Dit ruitvormige eiland, met een oppervlakte van 224,5 vierkante mijl, ligt ongeveer halverwege India en China. Van Oost naar West meet het 26 mijl en van Noord naar Zuid 14 mijl. Er heerst een aangenaam klimaat, de temperatuur varieert van 75° tot 87°F; er is geen vast nat of droog seizoen terwijl stormen en tyfonen er niet voorkomen.

Een ¾-mijl lange dam verbindt Singapore met het er vlakbij, ten noorden liggende Maleise schiereiland.

De roodgekleurde laterietgrond op het eiland maakt tropische groei mogelijk, zoals kokospalmen, durianbomen, manggabomen, orchideeën en de hibiscus.

Geschiedenis

De oorsprong van Singapore is onzeker. De eerste vermelding tot heden toe gevonden is die in het verslag van Chu Y'ing en Kang T'ai uit ongeveer 231 jaar na Christus. Daar wordt de naam „Pu-luo-chung” genoemd, die naar men vermoedt overeenstemt met de Maleise woorden „Pulau Ujong”, wat „eiland aan het eind van een schiereiland” betekent. Deze naam is zelfs nog ruim duizend jaar ouder dan de naam „Temask” voor Singapore.

De geschiedenis wil dat een Indiase prins, Sang Nila Utama, toevallig op Temasek landde, daar een vreemd dier zag, vermoedelijk een leeuw, en het eiland toen „Singapura” (leeuwenstad) noemde. En aldus zou Singapore aan zijn naam zijn gekomen.

De Engelsen zetten voor het eerst voet aan wal in 1819, nadat een verdrag was gesloten met de Sultan van Johore, waarbij de Britten het recht kregen er een handelspost van de East India Company te vestigen. De bevolking van het eiland bestond toentertijd uit ongeveer 150 man, de meesten ervan vissers.

Vier maanden later was de bevolking echter toegenomen tot 5000 zielen en de man die verantwoordelijk was voor deze plotselinge aanwas is Thomas Stamford Bingley Raffles geweest, de grondvester van het moderne Singapore — eertijds tijdelijk klerk, doch uiteindelijk eerste gouverneur van Singapore.

Raffles maakte van het eiland een vrijhaven, bracht er de wetgeving tot stand, stelde rechterlijke macht in en richtte er de politiemacht op; ook stichtte hij er de eerste school, die tot heden nog steeds zijn naam met ere draagt.

Het was ook Raffles die de eerste stoot heeft gegeven voor de gedaanteverandering van het eiland met zijn moerassen, van een vissersdorp tot de vooruitstrevende republiek die het thans is.

Bevolking

De vrijhandelspolitiek van Raffles had tot gevolg dat er een onafgebroken rij immigranten naar het eiland stroomde. Eerst kwamen de Chinezen uit de zuidelijke provincies van China zelf, in allerlei schakering, van boeren tot ondernemers.



Bijna gelijktijdig kwamen uit India grote groepen Sikhs, Pathans, Chettiars, Pakistanen en Dravidianen. Niet alleen werd hierdoor voorzien in de benodigde werkkrachten, maar deze immigranten gingen zich ook bezighouden met de textielhandel en geldleningen verstrekken. Uit het noorden kwamen de Maleiers, waarvan de meesten in regeeringsdienst kwamen en bij de politie werk vonden.

Deze groeiende gemeenschap werd nog aangevuld met Joodse en Arabische zakenlieden en Ceylonese edelsteenbewerkers en kooplieden. Het was deze veeltalige bevolking die zo vroeg voor de welvaart van Singapore zorgde — als bemiddelaar in de handel met Zuid- en Oost-Azië — en die in deze tijd Singapore heeft gemaakt tot een nog steeds groeiende, geïndustrialiseerde natie.

De bevolking van Singapore, bestaande uit Chinezen, Maleiers, Indiërs, Pakistanen, Europeanen, Indo-europeanen en andere rassen, telt thans iets meer dan 2 miljoen zielen.

Juist door de aanwezigheid van zoveel verschillende rassen, met hun verschillende talen en godsdiensten, weet men in Singapore een band te smeden tussen de verschillende volksaarden, waardoor een harmonie is ontstaan, waarin wederzijds begrip en actieve samenwerking de boventoon voeren.

Economie

Ofschoon — door traditie — de economie van Singapore gebaseerd is op zijn haven en de internationale handel, bevindt de republiek zich momenteel midden in een poging tot gemeenschappelijke industrialisatie. Ofschoon het nog maar vijf jaar geleden is dat de eerste serieuze pogingen daartoe werden ondernomen, is de republiek reeds een belangrijk exportland, wiens produkten steeds meer hun weg vinden naar Europese en Aziatische markten.

Dank zij belastingvrije vakantie en andere aansporingen die de regering verleent aan pionierindustrieën, waarbij komt dat onmisbare dienstverlenende bedrijven, werkkrachten, competente leidinggevende functionarissen en snelle scheeps- en luchtverbindingen beschikbaar zijn, zijn in dit produktiepotentieel reeds meer dan 170 fabrieken gevestigd, die allerlei artikelen voortbrengen, van schoenen tot schepen,

MET PENSIOEN

Op 23 augustus 1935 vertrok de derde stuurman H. Poot met het m.s. „Agnita” van Amsterdam naar Curaçao en dit zou het begin betekenen van een 34-jarige gevarieerde carrière bij de Shell, die op 31 juli jl. eindigde.

Curaçao, dat ook tijdens de oorlogsjaren zijn thuishaven zou zijn, heeft een grote rol in zijn leven gespeeld: bij de C.S.M. bracht hij het van derde stuurman tot waarnemend gezagvoerder en, na ommekomst van zijn verlof in Nederland, na afloop van de oorlog, keerde hij er terug als Nautisch Superintendent.

In 1957 repatrieerde hij naar Nederland en werd tewerkgesteld bij Shell Tankers N.V. waarna enkele onzer schepen onder zijn commando gevaren hebben. Vervolgens kreeg hij een aandeel in de supervisie van onze nieuwbouw in die jaren om in 1960 te worden overgeplaatst naar Shell Nederland Raffinaderij N.V. te Pernis, waar hij hoofd werd van de afdeling Walkapiteins, hetgeen hij tot zijn laatste werkdag gebleven is, zij het dan dat zijn afdeling laatstelijk werd omgedoopt in „Marine advisers”.

De heer G. Janzen, Refinery Superintendent van Shell Nederland Raffinaderij N.V., die op 31 juli de



Kapitein H. Poot

**Hoofd van de afdeling
„Marine advisers”
van Shell Nederland
Raffinaderij N.V.
en oud-gezagvoerder
van
Shell Tankers N.V.**

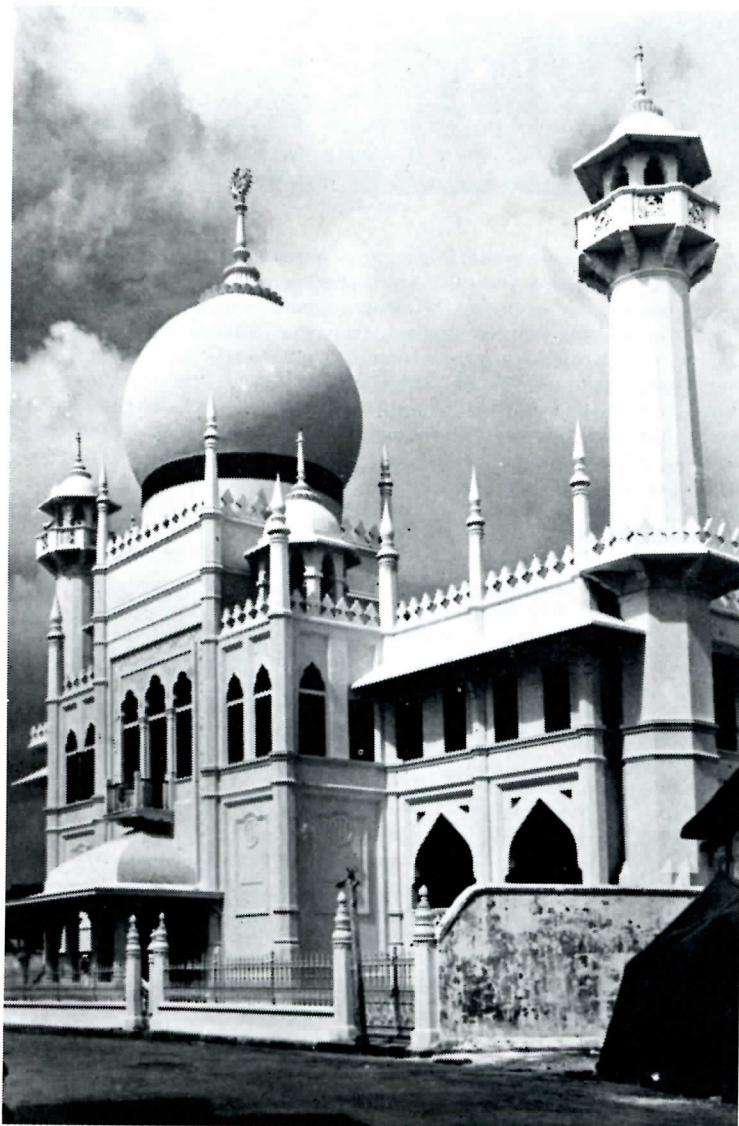
afscheidstoespraak hield, wees op de moeilijke positie van deze afdeling tussen de gezagvoerder op het schip en de wal. „In jouw werk heb je veel liaison moeten doen. De tanker heeft zijn eigen karakter en de terminal heeft dat evenzo. Een groot deel van jouw tijd werd in beslag genomen door het afwegen van belangen. Die ship/shore performance was bij jou in zeer goede handen. Onze dank daarvoor.”

In zijn dankwoord zei de heer Poot in die 34 jaren ontzaglijk veel te hebben geleerd. Hij vond het prettig dat op zijn afscheid ook vertegenwoordigers waren van het Gemeentelijk Havenbedrijf, Shell Tankers N.V. en Van Ommeren en dankte hen voor de fijne samenwerking.

Onze Maatschappij was bij het afscheid vertegenwoordigd door de heren H. den Ouden en G. P. Beekman.

Zonder twijfel zijn wij de tolk van de velen, zowel op de vloot als aan de wal die kapitein Poot in de loop van zijn langjarige loopbaan hebben leren kennen, wanneer wij hem nog tal van gelukkige jaren in goede gezondheid, temidden van zijn gezin, toewensen.

S.t.P.



van zeep tot stalen daken. De thans grootste industriële vestiging is in Jurong, ongeveer 14 mijl uit het stadscentrum.

Grotendeels is het succes van deze pogingen tot industrialisatie van de jonge republiek te danken aan de Economic Development Board, opgericht in 1961 met als doelstelling het uitvoeren van de industrialisatie-politiek van de regering.

Bezoekers van het eiland kunnen allerlei plaatselijk vervaardigde goederen zien in het Export and Production Centre in John Little's Building. De haven van Singapore is op drie na de grootste ter wereld en kan worden vergeleken met die van Londen. De Port of Singapore Authority zorgt er voor dat 25 ocean- en 5 kustschepen een ligplaats kunnen vinden; bovendien exploiteert deze instantie nog zes droogdokken. De uitbreidingsplannen maken het nodig dat er een container-complex wordt gebouwd. In de laatste paar jaren is Singapore naar voren gekomen als een belangrijk scheepsbouw- en scheepsreparatiecentrum voor dit deel van de aardbol.

Wat kunt u doen tijdens verblijf te Singapore? Op het vliegveld

Vliegtuigpassagiers komen aan op de moderne en aantrekkelijke internationale luchthaven van Singapore, op een afstand van ongeveer 7½ mijl van het stadscentrum.

Buitenlandse bezoekers die tijdens hun verblijf te Singapore iets meer over de stad te weten willen komen, kunnen zich reeds op het vliegveld, zowel in de „Transit Lounge” als in de „Arrivals Section”, wenden tot het ervaren personeel van de „Tourist Promotion Board”, die niet alleen de gewenste inlichtingen zal verstrekken doch tevens literatuur voor dat doel ter beschikking heeft.

De taxi's zijn alle uitgerust met meters; het tarief is 40 \$-cent per mijl (in Nederlandse valuta 47 cent). Van het vliegveld vertrekken met grote regelmaat bussen naar de stad zelf, waarvoor het tarief — in Nederlandse valuta — slechts 30 cent is.

In de Centrale Hal op het vliegveld zijn er ten behoeve van doorgaande reizigers winkels, een bank, telegraafkantoor, inlichtingenloket, restaurant, cocktail bars, alsmede een conversatiezaal.

Degenen die een rondrit door de stad willen maken kunnen zich voor inlichtingen wenden tot de speciale bus van de toeristenorganisatie die of op de kade of bij het kantoor van de Singaporese V.V.V. op het Raffles plein staat.

Winkelen

Over de gehele wereld staat Singapore bekend als het paradijs voor

De Sultan Moskee met zijn statige torentjes en koepels

de man die iets wil kopen zonder de accijns te betalen. Hier zijn dan ook goede redenen voor: niet alleen is er een keur aan internationale goederen — gebruiks- en luxe-artikelen, alsmede curiosa — tegen uiterst lage prijzen, maar ook wordt geen B.T.W. geheven terwijl voor die goederen die toeristen gewoonlijk kopen, er zelfs geen invoerrechten zijn. Het komt daarom nogal eens voor dat een toerist voor niet minder dan S.\$ 10.000 aan accijnsvrije artikelen koopt.

Zwitserse horloges, Japanse transistor-radio's, Duitse camera's, Franse parfums, Britse wollen stoffen, Zweedse kristalartikelen, Amerikaanse en Franse cosmetica, Birmaanse en Ceylonese juwelen — van goedkope bijouerie tot de prachtigste geslepen edelstenen, zoals smaragden, diamanten, saffieren en parels, zijn alle verkrijgbaar tegen bijna ongelooflijk lage prijzen.

Ook kan men er produkten uit Maleisië kopen, zoals Kelantan batik, Selangor tinprodukten, krissen uit Saba, houtsnijwerk uit Bali, Javaanse maskers, rotan produkten uit Malakka, handtassen, schoenen, aktentassen en portefeuilles van krokodillehuid en andere reptielen, zijde uit Thailand, bronzen messen en ragfijne sari's uit India.

De voornaamste winkelcentra zijn Raffles Place, Collyer Quay, Change Alley, Battery Road, Orchard Road, the Malay Arts and Crafts Centre tegenover het bureau van de waterpolitie, High Street, North Bridge Road, Stamford Road, Middle Road en het People's Park in Chinatown.

Avondmarkt

Bijzonder aantrekkelijk is het winkelen op de avondbazaar, ter plaatse bekend als de „Pasar Malam”.

Hier verkopen de rondtrekkende venters allerlei huishoudelijke en andere artikelen, 's avonds van half zeven tot elf. De verplaatsbare kramen, met neon-licht, worden dikwijls opgesteld vlakbij de hotels voor de toeristen. Een bezoek aan deze markt is niet alleen een ongekende ervaring, maar ook een boeiende attractie, die de bezoeker niet mag missen.

Bezienswaardigheden

Singapore is schilderachtig doordat deze plaats een levendige mengeling is van oosterse haven en wereldstad, waar op een steenworp afstand van een moderne wolkenkrabber de bezoeker bekende punten ziet die de stad reeds honderden jaren kenmerken. Van de vele bezienswaardigheden, elk een juweeltje op zichzelf, willen wij noemen:

Raffles Place

Vlak achter Collyer Quay en ermee verbonden door de nauwe Change Alley met zijn bonte mengeling van mensen en winkeltjes, alsmede door de Arcade, opgetrokken in Moorse stijl, ligt het zaken centrum van de stad met zijn warenhuizen, banken, verzekeringsmaatschappijen, koophuizen en de kantoren van de luchtvaart- en scheepvaartmaatschappijen.

Nationaal Museum

Hier ligt een prachtige collectie flora en fauna, exemplaren uit het verre verleden en nog vele andere overblijfselen uit de oudheid. Het museum is gevestigd naast de nationale bibliotheek.

Van Kleef Aquarium

Een van de modernste ter wereld, waar in het half duister een onnoemelijke variëteit aan tropische vissen en zeedieren te bezichtigen is terwijl men staat in een air-conditioned ruimte.

Botanische tuin

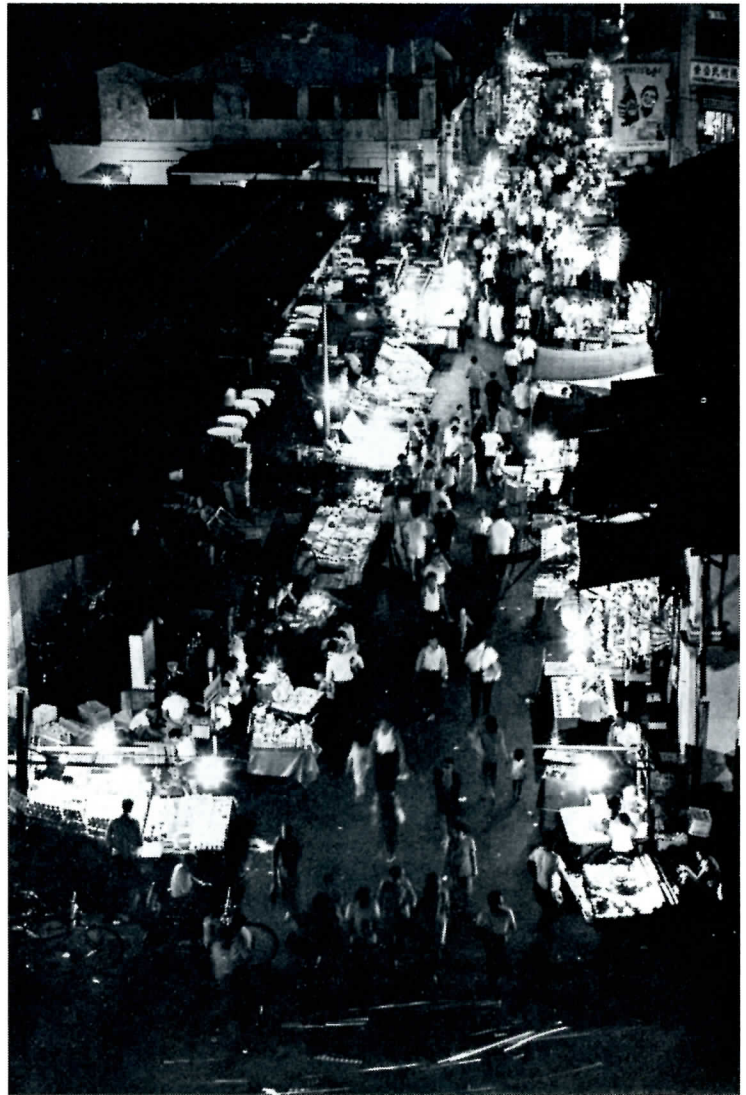
Een centrum van internationaal allooi op het gebied van botanica en horticuultuur. Bij de ingang kan men pinda's kopen, waarmee de apen in de tuin kunnen worden gevoerd. Een van de meest exotische en opwindende verzamelingen orchideeën ter wereld kan men in deze tuin zien.

Orchideeën-tuin

Singapore is een van de landen die vooraan staan in het kweken en in de export van orchideeën. In de Mandai-tuin van „Singapore Orchids Ltd.” zijn in de open lucht een aantal van de meest zeldzame orchideeën te bezichtigen.

Kranji Oorlogsgedenkteken

Ter herdenking aan de mannen van de strijdkrachten van het Verenigd Koninkrijk die hun leven gaven in de 2e wereldoorlog tijdens de gevechten in Z.O.-Azië en in de Pacific werd dit gedenkteken opgericht.



Kramen van rondreizende handelaren in Bugis Street. 's-Morgens om vier uur is deze markt reeds open. De venters verkopen er voedsel, fruit, huishoudelijke artikelen, grammofoonplaten, jurken, enz.

MacRitchie Reservoir

Prachtige wandelingen kan men maken temidden van het natuurschoon bij dit reservoir, waarin 15 miljoen gallon water is verzameld om te voorzien in de dagelijkse behoefte van Singapore van niet minder dan 70 miljoen gallon. Het park is zodanig aangelegd dat men de indruk heeft er in de vrije natuur te wandelen; er zijn twee fonteinen en een paviljoen in het meer alsmede een theehuis voor de bezoekers.

Parlementsgebouw

Gebouwd in 1827 en bedoeld als particuliere residentie, maar later overgenomen door de regering. Het is het administratieve centrum van de republiek Singapore en in 1877 uitvoerig verbouwd.

De berg Faber

Deze rijst steil tot een hoogte van 350 voet boven zee en op de top staat een seinstation voor de scheepvaart in de lokale wateren. Van hier af heeft men een prachtig uitzicht op 3 landen: Singapore, de meest zuidelijke punt van Johore in Maleisië en de eilanden van de Rhio Archipelago in Indonesië. Aan de ene zijde ervan ligt de haven en aan de andere zijde de stad.

Haw Par Villa

In een heuvelachtig gebied vindt men hier, met uitzicht op zee, allerlei legenden uit de Chinese mythologie uitgehouwen in steen, grotten, schalen, hollen, terrassen en beeldjes. Er zijn ook internationale hoeken, zoals men ze noemt, waar de culturen uit de verschillende landen worden uitgebeeld.



In de Course Temple, een Boeddhistische tempel

Het Jade-huis

In het vroegere familielandgoed van wijlen Aw Boon Haw en Aw Boon Par is een kostbare collectie jade bijeengebracht, afkomstig uit de tijd van Soong tot in de Chinese dynastieën.

Krokodillenfarms zijn hier en daar gevestigd aan de kusten van het eiland, met de daarbij behorende looierijen. Op één farm worden wel 50 tot 400 krokodillen gehouden en deze worden gefokt van jonge krokodillen die door jagers worden geleverd. Eindprodukten zoals handtassen, schoenen en ceintuurs zijn voor de toeristen te koop op de farm.

Er zijn meer dan 500 Chinese, Boeddhistische en Hindoeïstische tempels in Singapore. Hiervan is de Siang Lim Sian Si tempel de grootste van Singapore en op één na de grootste van Maleisië. Een beeld van Boeddha, 50 voet hoog met een gewicht van 300 ton, en een replica van een voetafdruk van de god Boeddha uitgesneden in teakhout en ingelegd met parelmoer worden bewaard in de Sakya Muni Gaya tempel, beter bekend als de tempel van de duizend lichten. De Sri Mariamman tempel is de oudst bekende Hindoeïstische tempel in Singapore — gebouwd van 1827 tot 1843. De Sultan Moskee, meer dan 40 jaar oud, blijft een van de bidcentra van de Moslims in de republiek.

Dit alles en nog veel meer biedt Singapore de toerist. Waar ook uw belangstelling naar uitgaat, er is altijd iets nieuws, iets vreemds en iets opwindends te ontdekken. U zult het wel merken wanneer u er eenmaal bent!

Drijvende restaurants

Ver weg van alle drukte van de stad liggen drie drijvende restaurants, de „Singapore Lady”, de „Junk” en de „Sea Dragon.” Van deze drie

maakt de „Singapore Lady” een rondvaart door de omliggende wateren. Prachtig ingerichte kamers — in Oosterse stijl — en heerlijke schotels opgediend door jonge en mooie meisjes van Singapore.

Kelong (Visvangst)

De Kelong is een vindingrijke methode om vis te vangen. Gelegen als deze zijn vóór de kust, was het vele jaren lang onmogelijk voor de toerist een Kelong te bezoeken. Juist onlangs is er een speciaal gebouwde Kelong, Taliho, opengesteld voor het publiek, vooral voor de toeristen. U kunt hier dineren, er is een bar, privé-zwemgelegenheid en gemakkelijke zitjes, zodat het geen verwondering wekt dat zovelen er heen gaan.

Zowel overdag als 's nachts kan men erheen gaan. De toeristen gaan dan van de stad met de bus langs de Z.O.-kust van het eiland naar Changi Point, vanwaar ze per boot naar de Kelong worden gebracht. Daar kan men zwemmen, vissen of zonnebaden. In de prijs van dit uitstapje is begrepen een gratis borrel en een stevige maaltijd van Chinees en Maleis voedsel. Het meest interessante van het bezoek is een demonstratie hoe vis wordt gevangen. Groepen van 20 of meer krijgen ook Maleise culturele dansen te zien. Voor een dergelijke groep is er een bootdienst rechtstreeks van de stad naar de Kelong.

Gidsen

Toeristen-gidsen in Singapore zijn verplicht zich te laten inschrijven. Zij worden opgeleid door de Tourist Promotion Board. Voor een bedrag van S\$ 12 voor een drie-uur-rondleiding en van S\$ 4 per uur daarna kan men over diensten van een officiële gids beschikken om een rondreis te maken langs de bovengenoemde interessante plekken. Er zijn op het ogenblik meer dan 230 officiële gidsen.

Alle gidsen spreken Engels, sommigen Japans en ook de plaatselijke dialecten. Zij kunnen gemakkelijk worden herkend aan de officiële onderscheiding die zij dragen als zij hun diensten verlenen. Niemand mag verder als gids optreden (ook taxi- en andere chauffeurs niet) en het wordt ook als een overtreding beschouwd als een reisbureau van niet opgeleide en niet ingeschreven gidsen gebruik maakt. Het is gidsen en rondleiders verboden om een fooi te vragen.

De „Sri Mariamman Temple” — aan de South Bridge Road — bezocht door aanhangers van het Hindoeïsme



BIJZONDERE REPARATIES

Als zevende „docent” in de serie lezingen voor wal- en vlootpersoneel was de heer L. Kerstens, chef DFM/2, aangezocht en bereid gevonden om een inleiding te houden over het bovengenoemde onderwerp. In plaats van de heer M. de Jong, hoofd van de afd. Financiën en Administratie, die door ziekte verhinderd was aanwezig te zijn, werd de heer Kerstens op verzoek van de heer Rodenburg ingeleid door de heer J. Blaauwkamer, die in het bijzonder voor de vertegenwoordigers van de vloot het doel van deze bijeenkomsten uiteenzette.

De heer Kerstens had als voorbeeld van een bijzondere reparatie gekozen de „break-down” die op 5 januari 1962 aan boord van het s.s. „Philippia” plaatsvond toen de rotor van de lagedruk-turbine in elkaar draaide, waarna de machine onmiddellijk gestopt werd. Het schip, dat daags tevoren van Mena al Ahmadi naar Fawley vertrokken was, ging ten anker, waarna door de werktuigkundigen een onderzoek werd ingesteld. Hierbij bleek dat ergens in de rotor een breuk moest zijn opgetreden. Vervolgens werd een noodverbinding aangebracht ten einde te trachten alleen op de hogedruk-turbine de reis te vervolgen. Door het schip werd onmiddellijk de Technische Dienst van ons kantoor van het gebeurde in kennis gesteld en de heer Kerstens gaf vervolgens een chronologisch overzicht van de maatregelen die daarop genomen en de telegrammen die gewisseld werden, waarbij vele afdelingen van het kantoor betrokken waren. Het zou te ver voeren om deze hier in detail te bespreken.

Daar het schip geen achteruit-vermogen tot zijn beschikking had, was een van de eerste maatregelen het opnemen van contact met L. Smit en Co's Internationale Sleepdienst opdat zo spoedig mogelijk een sleepboot „standby” zou zijn tijdens de reis die het schip op de hogedruk-turbine vervolgde, met als eindbestemming Fawley. Een reserve-rotor bleek niet voorradig te zijn en de vervaardiging daarvan zou circa negen maanden in beslag nemen. Na onderhandelingen met General Electric Co. in Lynn, Massachusetts, werd uiteindelijk bereikt dat een voor een in aanbouw zijnd schip bestemde rotor per „Saxonia” verscheept werd naar Southampton, waar de „Philippia” vervolgens in dok ging. De overige benodigde onderdelen, die per „Queen Mary” verzonden waren, kwamen ongeveer tegelijkertijd aan. Een en ander had tot resultaat dat het schip na een reparatie van een maand kon vertrekken.

Als tweede en derde voorbeeld haalde spreker aan de lekkage in de schroefasafdichting van het s.s. „Macoma”, die tijdens de eerste reis van dit schip plaats vond, en de brand in de uitlaatgassenketel van het m.s. „Dione”, waaraan in het vorige nummer van „Tussen Schip en Ka” een artikel is gewijd.

Voor, tijdens en na de lunch vond een levendige discussie plaats en unaniem werd naar voren gebracht dat het alleszins gewaardeerd zou worden indien de heer Kerstens bereid zou zijn een volgend maal een voordracht te houden over „normale reparaties”.

M.J.S.

Zittend v.l.n.r.: de heren B. I. Mabelis - DFF/3, H. P. L. Beijerbergen van Henegouwen- DFP/1, mej. L. C. M. Spiering - DFF/4c, de heren E. Otten - DFF/1, J. C. W. Schuller tot Peursum - chef DFP/4, L. Kerstens - chef DFM/2, J. Blaauwkamer - chef DFP/5, M. Buth- 3e stuurman, mev. J. A. Binnekamp-Boelen - DFP/2, de heren J. M. van Duijn - DFP/2 en J. R. Cupido - chef DFP/3. Staand v.l.n.r.: de heren J. Punt - scheepsvakman II, M. van der Heiden - 4e stuurman, J. P. van de Water - 5e werktuigkundige, M. J. Spetter - DFM/4 en lid O.R., H. J. Veldhoen - scheepsvakman II en A. Vasbinder - DFF/2.





W. J. Netelenbos
4e stm.
per 23.7

VLOOTPERSONEEL IN DIENST GETREDEN



P. W. Kamperman
II.stm.
per 16.7



P. A. Janssen
II.stm.
per 30.7



J. D. van der Linde
II.stm.
per 1.8



P. J. J. M. Verspeek
II.stm.
per 1.8



M. J. van Loozen
II.stm.
per 1.8



R. Zitter
II.stm.
per 5.8



C. P. Weerheim
II.stm.
per 10.8



H. R. R. van de Riet
II.stm.
per 10.8



R. P. Regout
II.stm.
per 13.8



R. A. Jongejan
II.stm.
per 15.8



J. G. van Leeuwen
II.stm.
per 15.8



C. P. Louiszoon
5e wtk.
per 1.8



D. Knook
5e wtk.
per 3.8



L. Reints
5e wtk.
per 4.8



G. van Eijk
5e wtk.
per 11.8



R. Neeslemaat
II.wtk.
per 17.7



H. H. A. Ahrendt
II.wtk.
per 20.7

MET PENSIOEN

De heer **A. W. Ph. Weitzel** (voor de ouderen onder ons alom bekend als Guus) voor de microfoon — een tweeënhed, die op 13 juni jl. node werd verbroken, toen hij de Wereldomroep vaarwel zei en daarmee zijn radio-carrière afsloot in verband met het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd (65!), die hem nog allerminst is aan te zien. Van vrijwel de eerste jaren af dat de radio zijn intrede deed in Nederland, heeft de welluidende stem van Guus door de ether geklonken, en steeds was er die ondefinieerbare warm-menselijke vonk die oversloeg op zijn luisteraars in de huiskamers — wij denken daarbij aan de vooroorlogse gloriejaren van de A.V.R.O. — en na de oorlog ook en vooral op de schepen van de Nederlandse Koopvaardijvloot.

Op 13 juni jl. vond het officiële afscheid plaats, en wel in de studio van de Wereldomroep te Hilversum waar wekelijks de groetenprogramma's voor de Nederlandse zeevarenden worden opgenomen.

Bij die gelegenheid bood de heer G. Vermeulen, directeur van de K.N.S.M., hem en zijn echtgenote namens de twintig rederijen die aan de genoemde programma's deelnemen, een reis naar Amerika aan om hun aldaar woonachtige dochter en haar gezin te kunnen bezoeken, een reis die het echtpaar Weitzel in de loop van het volgend jaar hoopt te maken.

Wij weten mede namens alle opvarenden van de Nederlandse Shell-vloot te spreken wanneer wij de heer Weitzel nog tal van gelukkige jaren in goede gezondheid, tezamen met zijn charmante echtgenote, toewensen.

S.t.P.





D. J. Blom
II.wtk.
per 20.7



P. O. J. van der Horst
II.wtk.
per 21.7



H. N. Jourdan
II.wtk.
per 22.7



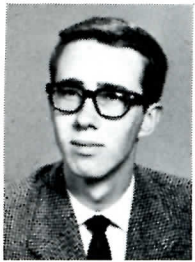
G. Bijvank
II.wtk.
per 23.7



A. N. T. Tushuizen
II.wtk.
per 25.7



E. K. G. Schiefer
II.wtk.
per 28.7



A. N. Zeldenrust
II.wtk.
per 29.7



N. A. Willems
II.wtk.
per 29.7



H. Oldeboom
II.wtk.
per 31.7



W. Bekooy
II.wtk.
per 1.8



G. W. Goethals
II.wtk.
per 1.8



L. P. Lucking
II.wtk.
per 1.8



J. van der Werk
II.wtk.
per 4.8



J. H. F. Bron
II.wtk.
per 4.8



A. Middelkoop
II.wtk.
per 5.8



R. J. Flokstra
II.wtk.
per 5.8



B. Groeneboom
II.wtk.
per 7.8



T. van der Ruit
II.wtk.
per 10.8



B. Slagmolen
II.wtk.
per 10.8



H. J. Nieuwenhuis
II.wtk.
per 11.8



G. van Ochten
II.wtk.
per 11.8



N. van Gent
II.wtk.
per 12.8



E. J. Swemmer
II.wtk.
per 13.8



P. Bakx
II.wtk.
per 15.8



W. Eijdenberg
II.wtk.
per 15.8



L. Westendorp
II.wtk.
per 15.8



C. de Zwart
II.wtk.
per 15.8



D. W. Smit
II.wtk.
per 15.8



P. C. M. R. Simons
II.wtk.
per 15.8



J. L. Menger
scheepskok
per 7.7

35 JAAR IN DIENST



G. DEN BAKKER
adjunct-Directeur
1934 - 17.7 - 1969



Kapitein J. M. Hillen
aangesteld per 10.5.1969,
en op 22.7.1969 belast
met het commando over
het s.s. „Kopionella”.



Hoofdwerktuigkundige
H. Steenhuis
aangesteld per 1.8.1969,
en sedert 13.2.1969
als zodanig dienstdoend
op het s.s. „Kalydon”.

VLOOTPERSONALIA

(in de periode van 16.7 t/m 15.8.1969)

GEBOREN:

- 30.6: Cerilio, zoon van C. Maduro, 3e stm., en mevrouw G. Maduro-Harmsen;
8.7: Karin Hilda Anna, dochter van C. van der Werf, 5e wtk., en mevrouw G. van der Werf-Vlaskamp;
23.7: Michiel, zoon van G. de Goede, 3e wtk., en mevrouw M. de Goede-Visman;
23.7: Robert Alexander, zoon van J. Hensbroek, 2e wtk., en mevrouw R. I. Hensbroek-Werner;
29.7: Christine Wendy, dochter van J. M. de Jong, hfd.wtk., en mevrouw A. Ch. de Jong-Hendrikse;
1.8: Leonardus Wilhelmus, zoon van L. W. Jorissen, 2e wtk., en mevrouw P. H. C. Jorissen-Meulenbroeks;
3.8: Judith Johanna, dochter van A. G. A. de Graaf, 5e wtk., en mevrouw B. Ch. A. de Graaf-van Naarden.

GEHUWD:

- 16.7: J. W. van der Plas, 4e wtk, met mej. L. Rikkers;
18.7: C. Hemmer, 3e wtk., met mej. A. Rus;
18.7: H. van Ommering, scheepsvakman I, met mej. W. Kraayeveld;
22.7: P. Steynis, 3e stm., met mej. B. Hazeborg;
22.7: D. van Eijk, 3e stm., met mej. T. van Santen;
1.8: M. Stammes, 3e stm., met mej. C. Lapré;
12.8: W. F. A. van Mossevelde, 3e wtk., met mej. I. Siereveld;
15.8: D. Landstra, scheepskok, met mej. L. J. Stapert;
18.8: P. van de Veur, hoofd voeding, met mej. E. J. A. in der Maur.

AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

- gezagv.: L. H. de Vries, P. J. F. de Beus, C. S. Duinker, F. Klaassen, G. Arkema, W. J. de Haan, J. H. Korsen;
1e stl.: M. A. Messelaar, H. Edens, B. de Boer, A. P. J. Ham, P. M. de Graaf, J. van der Zouwen, J. de Jager, J. W. Rutten, H. A. de Visser;
2e stl.: A. Th. van Es, D. C. Vermeulen, J. H. F. Franken, S. Termeer;
3e stl.: C. P. C. van Goethem, A. A. Joosse, R. Lawerman, F. T. J. van Manen, F. Hellendoorn, F. L. A. Bloot, J. van Ruiven, G. Grilk,

MEDEVAREN ECHTGENOTES

Herhaaldelijk blijkt dat dames die met hun echtgenoot willen gaan meevaren niet in het bezit zijn van de benodigde documenten en bescheiden, terwijl er dan geen gelegenheid meer is tijdig hierin te voorzien zodat op het verzoek tot meevaren afwijzend moet worden beschikt.

Om teleurstelling te voorkomen volgt hier nog eens een opsomming van de vereisten.

- Een paspoort geldig voor alle werelddelen.
- Een monsterboekje, dat onder overlegging van een geldig paspoort, twee pasfoto's en een bedrag van f 5,— kan worden afgehaald bij een van de hierna genoemde instanties:
Inspecteur-Generaal voor de Scheepvaart, Hooge Prins Willemstraat 26, Scheveningen;
Waterschoutsambt, Westblaak 69, Rotterdam;
Waterschoutsambt, Droogbak 1a, Amsterdam;
Burgemeester van Delfzijl;
Ambtenaar van aanmonstering te Vlissingen;
Ambtenaar van aanmonstering te IJmuiden;
Hoofdcmissariaat van Politie, Ossenmarkt 3, Groningen.
Zij die woonachtig zijn buiten de agglomeratie Den Haag kunnen het monsterboekje ook schriftelijk aanvragen bij de Inspecteur-Generaal voor de Scheepvaart, onder toevoeging van de genoemde bescheiden en na overmaking van f 5,— op postrekening 425075 ten name van de Hoofdinspectie voor de Scheepvaart te Den Haag.
- Een geneeskundige verklaring van geschiktheid voor de zeevaart, welke — indien aan de daarvoor gestelde eisen wordt voldaan — door onze Geneeskundige Dienst zal worden verstrekt na overlegging van een monsterboekje en een bewijs, dat men niet langer dan 9 maanden tevoren is doorgelicht.
- Een internationaal bewijs van inenting/vaccinatie tegen pokken (geldigheidsduur 3 jaren), cholera (geldigheidsduur 6 maanden) en tyfus (geldigheidsduur 3 jaren).

In geval het de bedoeling is een oceaanreis mee te maken is bovendien vereist:

- Bewijs van inenting tegen gele koorts (geldigheidsduur 10 jaar). Adressen waar inenting tegen gele koorts kunnen worden gegeven, worden op aanvraag door onze Geneeskundige Dienst verstrekt.

De andere vaccinaties en inenting kunnen worden gegeven door onze bedrijfsarts of de G.G. en G.D. in de woonplaats. Echter, indien pokkenvaccinatie nooit eerder heeft plaatsgevonden, dient dit tijdig door de huisarts te geschieden.

Er moet rekening mede worden gehouden dat tussen immunisering tegen pokken en gele koorts minimaal 7 dagen moeten liggen, terwijl om medische redenen een langere periode (tot 3 weken) noodzakelijk kan zijn.

In de toekomst zal aan het bovenstaande strikt de hand worden gehouden.

- C. Maduro, P. J. Muntjewolf, J. Knip, H. Slot, G. van der Oord, F. M. J. van de Laar, G. W. Jacobs, S. P. van Geuns, F. B. Schröder;
4e stl.: H. Swenne, R. J. Ruts, A. S. Bakker, J. P. J. M. Cobelens; J. B. van Opbergen;
II.stl.: H. J. Lenstra, J. de Nes, J. Verdoorn, J. P. Fockema Andreae, B. M. Stubbe, C. Kamminga, J. H. G. Herbergs, G. W. Geesink, P. Hoeksema, J. van Rooyen, W. M. van Karsen;
hfd.wtk.: A. Modderman, L. C. Spoon, H. Tukker, J. M. de Jong, A. W. Brakel, F. van Dalen, N. W. Groen;
2e wtk.: L. W. Jorissen, R. A. Risseeuw, J. J. Jonkman, N. C. van der Vecht;
3e wtk.: H. J. Lammertink, J. P. Kalkman, C. A. Douwes, A. Houwaard, F. A. J. Boot, Th. Bakker, J. P. J. Reichwein, F. K. J. Spangenberg, W. M. J. de Kwant, J. H. C. Viertelhausen, J. Prinsze, H. Brand;
4e wtk.: J. A. Brouwer, E. P. Walop, J. H. Dor, A. Kerremans, J. L. de Bondt, A. Verweij;
5e wtk.: B. van Os, M. W. M. van der Burgh, A. P. van der Schagt, W. K. de Voogd, R. A. de Lijster, P. A. van Schuppen, D. H. J. de Vries, T. H. van Leeuwen, O. Wink, H. P. Scheepers, L. A. ten Harkel, R. Konijnenberg, J. M. Hogenstein, A. G. A. de Graaf, J. Hofkamp, J. W. Maas, P. Peereboom;

**BEVORDERD
TOT
ONDEROFFICIER**



P. A. JANSE
scheepsvakman II
per 4.7



G. W. DONKER
scheepsvakman II
per 4.8



A. W. KLAASSEN
scheepsvakman II
per 14.8

II.wtk.: J. J. Ceelen, J. S. M. Jocker, M. C. Versloot, H. J. Sikkenga, M. J. Klein, H. van de Water, H. Hoff, P. J. Doest, D. E. F. Bernardus, D. Kwee, G. Dekker, J. A. Swiers, R. A. Niessen, A. R. de Wilde, J. J. de Groot, W. H. F. Leen, R. G. Visser, A. M. Vink, C. J. J. de Vos, H. E. Engels;
scheepsvoorlieden: P. Sloover, A. van Leeuwen, A. B. van Essen, L. van Wieren;
scheepsvaklieden I: F. A. Nijhuis, J. Wulffraat, L. de Cock;
scheepsvaklieden II: A. J. van der Raad, J. J. de Jonge, H. Strangman, R. Koning;
wachtassistenten: W. D. Smeets, J. A. Scholtens, J. M. P. Simons, J. C. van Willigen;
hoofden voeding: J. H. van Elteren, J. Poot, E. T. P. van Boles, G. W. K. L. Heyblom, C. E. Bestebroer;
scheepskoks: J. M. M. Pollemans, D. Landstra, J. van Bokhoven.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. Abida: II.stm. P. A. D. Bouwman, L. J. Criens, A. H. M. ter Linden, radio-officier W. H. Folmer;
m.s. Acila: 3e stm. D. C. Tazelaar, II.stm. P. J. J. M. Verspeek, 2e wtk. H. Kuijper, 3e wtk. T. J. M. H. Bakker, wnd. 4e wtk. A. J. Goudriaan, 5e wtk. P. F. van Dijk, scheepsvorman P. H. A. van der Putten, scheepsvakman I H. J. Gelderman, scheepsvakman II G. W. Donker, scheepsvakman II J. Punt, hoofd voeding R. Hoogendoorn;
m.s. Acmaea: wnd. 2e stm. W. R. J. Saeijs, 3e stm. Jac. de Jong;
m.s. Acteon: gezagv. H. A. Schelvis, 4e stm. W. J. Netelenbos, II.stm. M. J. van Loozen, 2e wtk. J. van der Schee, 3e wtk. W. J. M. Braeken, II.wtk. G. Bijvank;
s.s. Arca: II.stm. P. A. Janssen, 5e wtk. W. Loendersloot, II.wtk. H. Oldeboom, II.wtk. T. J. W. A. Ploegmakers, scheepsvakman II J. Hagestein, scheepskok E. H. Hoebroer;
s.s. Atys: gezagv. F. A. de Kaart;
m.s. Camitia: gezagv. M. G. C. Geerarts, 4e stm. J. K. Terpstra, II.wtk. H. H. A. Ahrendt, radio-officier H. Hoff;
s.s. Capiluna: gezagv. W. Haeck, wnd. 3e stm. K. P. Biesiot, 3e wtk. A. Sloot, 5e wtk. J. P. P. van Alebeek, 5e wtk. L. F. Kruijt;
s.s. Capisteria: 1e stm. H. N. A. Snel, wnd. 2e stm. G. J. Olieman, 3e stm. M. Bal, II.wtk. A. N. T. Tushuizen, II.wtk. J. H. F. Bron, radio-officier E. J. C. H. van der Ploeg;
s.s. Capulonix: wnd. 2e stm. J. G. de Leeuw;
m.s. Cinulia: 1e stm. L. van der Valk, 5e wtk. J. H. Burger, II.wtk. E. K. G. Schiefer, radio-officier J. J. Langeree;
m.s. Crania: II.wtk. A. Middelkoop, II.wtk. R. J. Flokstra;
m.s. Daphne: hfd.wtk. F. in 't Veld, 3e wtk. H. R. Godlieb, II.wtk. W. Bekooy, II.wtk. G. W. Goethais;

m.s. Diadema: II.stm. A. P. Margadant, wnd. 4e wtk. J. Klemann, II.wtk. W. van der Plas, II.wtk. E. C. A. Vierling;
m.s. Diloma: gezagv. P. C. Hoek, 1e stm. H. W. Vermaas, II.stm. F. Reussen, II.stm. C. B. Slieker, II.wtk. F. G. H. Budding, II.wtk. J. S. Machiels, radio-officier P. F. Wouters;
m.s. Dione: gezagv. A. Boddé, wnd. 2e wtk. E. Dallinga;
m.s. Dosina: 3e wtk. C. W. H. van Holthuisen;
s.s. Kalydon: 3e wtk. F. J. van der Vorm, 5e wtk. G. J. Vingerhoed, 5e wtk. C. van der Werf, radio-officier L. de Groot;
s.s. Kara: II.stm. J. J. A. M. van den Bos, 5e wtk. P. Dekker, II.wtk. F. M. Janssen, scheepsvorman Th. van Vlijmen, scheepsvakman I F. W. Bosson, scheepsvakman II A. W. Klaassen, wachtassistent J. B. A. Boelé, hoofd voeding G. C. Drost;
s.s. Katelaysia: 5e wtk. W. J. van der Veer;
s.s. Kelletia: 3e wtk. W. Verhagen;
s.s. Kenia: 2e stm. G. L. A. Martens, hfd.wtk. J. B. Biondina;
s.s. Kermia: wnd. 3e wtk. R. G. M. Kauffeld, 5e wtk. G. de Graaf, radio-officier G. A. van Egmond;
s.s. Khasiella: 3e stm. F. Koster;
s.s. Kopionella: gezagv. J. M. Hillen, wnd. 3e stm. P. G. van der Horst, radio-officier J. J. A. Versteeg;
s.s. Koratia: 3e stm. W. J. C. den Boer, hfd.wtk. J. van Essen, 3e wtk. J. Groeneweg, radio-officier H. P. M. van Toren, hoofd voeding C. P. Hoogesteger;
s.s. Korenia: gezagv. D. P. Klip, 2e stm. R. van Westerdorp, wnd. 4e wtk. L. Timmer;
s.s. Korovina: 3e stm. F. G. Franken, II.stm. R. Zitter, hfd.wtk. H. W. Bosman, 3e wtk. A. K. van 't Blik, 4e wtk. I. J. Albrechts, 5e wtk. L. Reints, II.wtk. F. H. de Jong, II.wtk. E. Keur, radio-officier D. Hekking, scheepsvorman H. van Ommering, scheepsvakman I B. Verburg, hoofd voeding H. A. Groenendijk;
s.s. Kosicia: 3e stm. L. G. P. de Groot;
s.s. Kossmatella: 1e stm. N. A. Jager, II.stm. J. J. Honders, II.stm. R. J. Grotjohan, wnd. hfd.wtk. H. E. Nijzink, 5e wtk. H. J. Wolf, II.wtk. H. L. Hendrison, hoofd voeding H. Vrugt;
s.s. Krebsia: II.stm. J. D. van der Linde, scheepsvorman Ph. de Vries, scheepskok J. L. Anderson;
s.s. Kryptos: wnd. 2e stm. J. L. Pelle, II.stm. H. den Ouden, 5e wtk. J. C. Stek, II.wtk. P. B. Rensen, radio-officier J. C. van Muijen;
s.s. Kylix: wnd. 2e wtk. M. F. Koens, 5e wtk. J. W. van Hoof, 5e wtk. F. J. Jonges;
s.s. Lovellia: 1e stm. R. J. Wyrdeeman, 4e wtk. K. Verf, II.stm. C. R. van Santen;
s.s. Macoma: 2e wtk. A. Bax, wnd. 4e wtk. J. A. Willems;
s.s. Marpessa: 2e stm. J. M. Huijgens, 3e stm. K. Cramer, 4e wtk. P. H. M. Maessen, 5e wtk. J. Slagter, 5e wtk. J. J. F. Govers, 5e wtk. J. D. Berends;
s.s. Metula: 2e stm. J. Tebbenhoff, 4e wtk. P. H. Dassen, 5e wtk. J. Kruize, II.wtk. W. Rijnveld, II.wtk. H. N. Jourdan;
m.s. Neverita: II.stm. G. A. H. A. Molenaar, II.stm. G. Besier, II.wtk. N. Z. van der Zwan; II.wtk. C. Brasser, II.wtk. R. Mühl nickel, II.wtk. W. I. van der Burght, II.wtk. S. van der Meulen, II.wtk. J. J. P. Kuijper Boone;
m.s. Niso: 2e stm. O. A. van Druten, 3e wtk. W. Wartena, radio-officier C. Wijnmaalen;
s.s. Ondina: 5e wtk. C. P. Louiszoon;
s.s. Onoba: wnd. 2e stm. W. Beekman, 3e stm. R. A. Ratelband, II.wtk. B. Groeneboom;
s.s. Philidora: 1e stm. M. de Graaf, II.wtk. R. Neelemaat;
s.s. Philine: 1e stm. H. K. Paauw, 2e wtk. H. Th. de Zwart;

IN MEMORIAM

A. BRAVENBOER

De heer Bravenboer, oud-hoofdwerktuigkundige van Shell Tankers N.V., verliet op 30 april 1959 de Maatschappij met pensioen, na 29 dienstjaren.
Hij overleed op 5 mei jl. te Bogota (Columbia) en bereikte de leeftijd van 60 jaar.

s.s. **Sepia**: 1e stm. K. Poort van Ingen, 3e stm. J. C. A. C. M. Smits, 3e wtk. H. G. W. Meijer, 5e wtk. IJ. Vreugdenhil, II.wtk. D. J. Blom, II.wtk. P. O. J. van der Horst, radio-officier B. Visser;
s.s. **Vasum**: wnd. 2e wtk. M. D. van der Veen; 5e wtk. D. Knook;
s.s. **Viana**: gezagv. A. G. van Gent, 3e stm. B. Koppe, 2e wtk. J. I. Brangert;
s.s. **Vitrea**: 3e stm. R. J. J. F. Zeegers, II.stm. P. W. Kamperman, 5e wtk. H. P. M. van Eijck, 5e wtk. H. J. Geurts, II.wtk. J. J. Feenstra;
s.s. **Vivipara**: 1e stm. J. S. Schregardus, 3e stm. J. Werkhoven, hfd.wtk. H. Blaauw, 5e wtk. R. Lenz, II.wtk. L. P. Lucking, II.wtk. A. N. Zeldenrust, II.wtk. N. A. Willems, radio-officier C. H. van Herp;
s.s. **Zaria**: hfd.wtk. J. E. Weidema, wnd. 2e wtk. F. de Roos.

UIT DIENST GETREDEN:

gezagv.: J. Niessink;
3e stm.: J. A. Wallensteijn, R. P. A. Huizinga;
4e stm.: A. M. J. Zwinkels, F. G. Hamilton, J. F. van der Heiden;
2e wtk.: G. P. Hoogeveen, J. Walraven;
3e wtk.: C. G. Klitsie, J. H. T. van Schaik;
5e wtk.: A. Leschot, A. A. J. Cornelissen, A. Tigges, A. P. J. Stoelinga, R. A. Viergever;
scheepsvaklieden I: J. den Boef, J. L. Muns;
wachtassistent: W. D. Smeets;
hoofd voeding: L. Deynen.

TIJDELIJK TEWERKGESTELD OP KANTOOR:

1e stm.: P. Hoogesteger.

TIJDELIJK TEWERKGESTELD BIJ „CONG TY SHELL VIETNAM“:

gezagv.: A. de Visser.

TERUG VAN TIJDELIJKE TEWERKSTELLING BIJ „CURAÇAOSCHE SCHEEPVAART MAATSCHAPPIJ“:

3e wtk.: G. J. Verbeek.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

2e stuurman G.H.V.-th.: 3e stm. S. B. M. Breukel, J. W. Nieuwerf;
„C-th.“: 2e wtk. G. H. de Koning;
„A/B-th.“: 5e wtk. J. Klemann, J. H. Burger.

AANGESTELD ALS:

gezagv.: P. J. F. de Beus;
hfd.wtk.: L. C. Spoon, H. Steenhuis, A. Modderman.

BEVORDERD TOT:

scheepsvakman I: H. J. Gelderman.

MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode van 16.7 t/m 15.8.1969)

IN DIENST:

- 1.8: F. M. van der Kolk - sectie DFF/4 (ex Bataafse Internationale Petroleum Maatschappij N.V., 's-Gravenhage);
- 1.8: Mej. J. C. J. van Veggel - sectie DFF/4;
- 1.8: Mej. A. de Winter - sectie DFF/4;
- 11.8: Mej. Y. M. Broekhoven - sectie DFF/4;
- 15.8: E. J. Buijs - sectie DFM/24 (ex Shell Kosan Kabushiki Kaisha, Japan).

UIT DIENST:

- 16.7: Mevr. E. J. Vuik-Bremer - sectie DFF/4.
- 1.8: Mevr. B. I. M. Lebbink-Vollemans - sectie DFF/3.

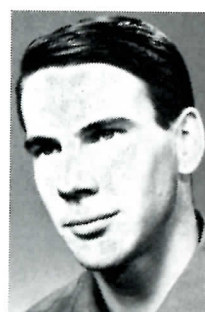
ONZE VLOOTJUBILARISSEN



J. G. NIJMAN
hoofd voeding
1959 - 26.8 - 1969



L. A. J. W. BINK
3e wtk.
1959 - 2.9 - 1969



J. OMMERING
2e wtk.
1959 - 9.9 - 1969



W. MUIS
2e wtk.
1959 - 10.9 - 1969



L. A. VEER
2e stm.
1959 - 20.9 - 1969



J. DE JAGER Jr.
2e stm.
1959 - 21.9 - 1969

DANKBETUIGING

Wij zijn diep getroffen door het overweldigende medeleven bij het overlijden van mijn man en onze vader.

Zo ook door de vele brieven, met een waardevolle en dikwijls ontroerende inhoud, de prachtige bloemen, die zijn baar omringden.

Voor dit alles betuigen wij onze grote dank.

R. Edens-Annyas
F. H. E. Edens
J. H. Edens

Dr. Boeslaan 17, Wageningen

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

negende jaargang no. 1 — september 1969

maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF BEWERKEN VAN ARTIKELN EN/OF HET REPRODUCEREN VAN FOTO'S OF AFBEELDINGEN IS SLECHTS GEOORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE TOESTEMMING VAN DE REDACTIE

Administratie:

Mej. J. F. Schilt

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