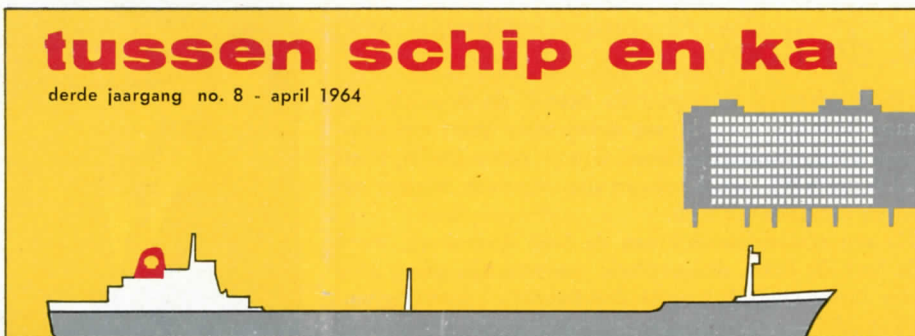


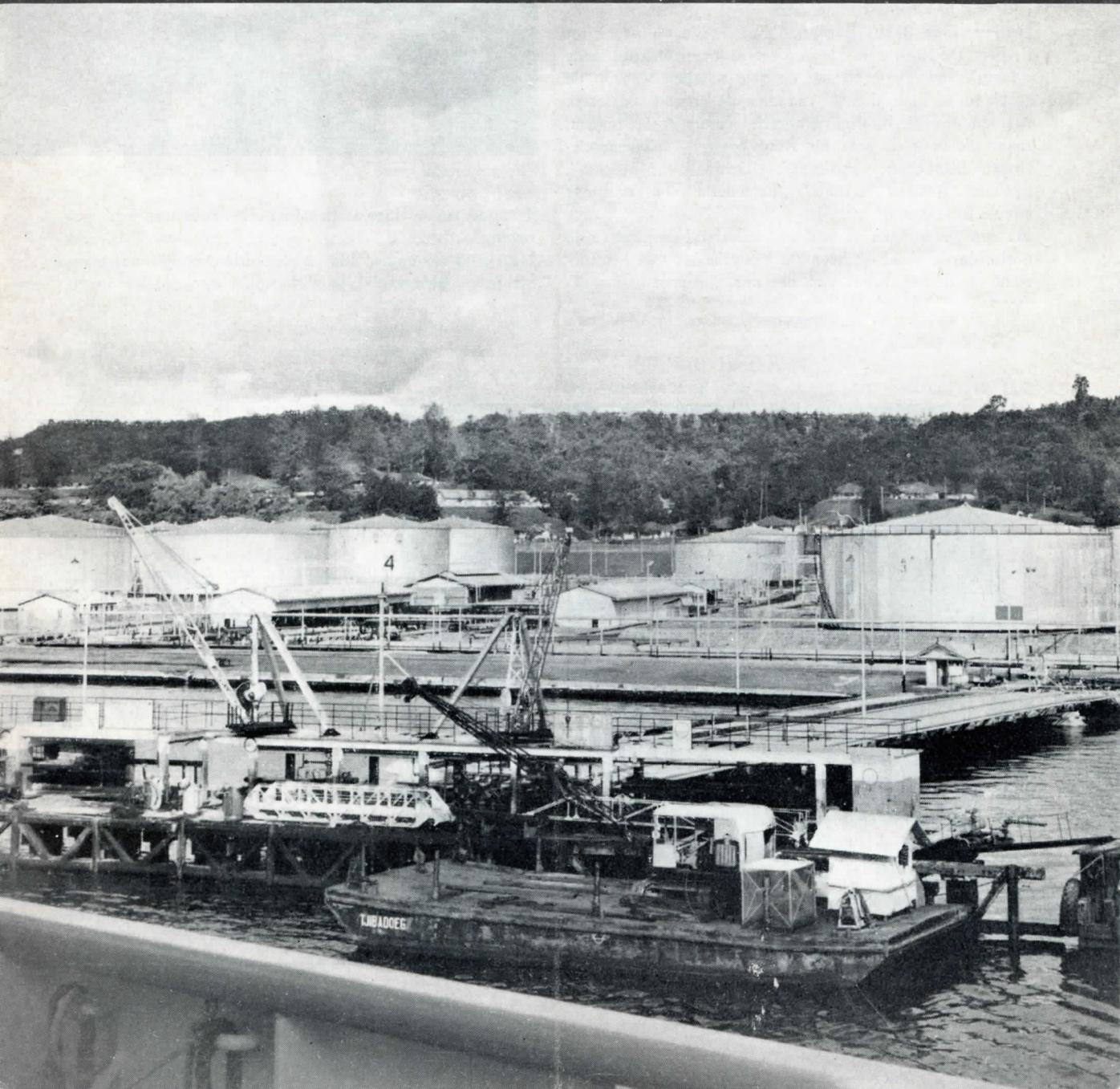


tussen schip en ka

derde jaargang no. 8 - april 1964



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



Afscheid van de heer J. de Rooy

Op 31 maart jl. was voor de heer J. de Rooy de dag aangebroken waarop hij een streep zette onder zijn loopbaan bij de Koninklijke/Shell Groep, met name bij Shell Tankers N.V., een loopbaan die ongeveer 36 jaar tevoren een aanvang nam.

Na een afscheidsbezoek aan de heer Rodenburg, werd de heer De Rooy, die vergezeld was van zijn gezin, door zijn directe chef, de heer G. den Bakker — manager van vloot „A” — naar de met palmen versierde lunchkamer op de 9e etage van het Shell-Gebouw geleid, waar vele collega's hen reeds opwachttten.

De heer Den Bakker herinnerde er in zijn toespraak tot de heer De Rooy aan dat hun eerste kennismaking reeds dateerde van 1934, en liet de vele schepen waarop de scheidende had dienst gedaan, de revue passeren. Namen, die de huidige generatie weinig meer zeggen, maar die voor de heer De Rooy even zo vele herinneringen betekenen: „Artemis”, „Dosina”, „Marpessa”, „Selene”, „Mirza”, „Juno”, „Petronella”, om er maar enkele te noemen.

Na een gedwongen verblijf in Nederland gedurende de oorlogsjaren werd de heer De Rooy belast met het toezicht op de reparaties van het m.s. „Coryda”, dat ge-



durende de oorlogsjaren onder Duits beheer had gevaren.

Na op 17 november 1947 als hoofdwerktuigkundige op het m.s. „Aldegonda” te zijn geplaatst, werd hij op 20



BIJ DE FOTO'S

Boven: de heer Den Bakker bezegelt zijn goede wensen met een handdruk. Achter de heer De Rooy diens oudste zoon, de heer D. G. de Rooy.

Hiernaast: de heer De Rooy met zijn gezin bij de hobbyset van hem, per afscheid werd aangeboden.



BIJ DE
FRONTPAGINA:

Balik Papan
februari 1964

Foto: 2e hofm. G. J. Vrielenk

februari 1950 als ass. Superintendent Engineer bij de Technische Dienst van de toenmalige N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona” aangesteld.

Vijf jaar later werd hij belast met de leiding van de nieuwbouw en de reparaties van onze schepen bij de Amsterdamse werven, om na een periode als plaatsvervangend chef van de sectie Reparatie op ons kantoor te Rotterdam zijn carrière af te sluiten als chef van de sectie DFA/3 van vloot „A”.

Namens de Maatschappij bracht de heer Den Bakker de heer De Rooy dank voor het vele verdienstelijke werk dat door hem in de afgelopen 36 jaar werd verricht.

Na de heer De Rooy nog vele jaren in goede gezondheid en voorspoed temidden van zijn gezin te hebben toegewenst, bood spreker hem, namens zijn collega's en medewerkers, een afscheidscadeau aan, bestaande uit een hobbyset.

In zijn dankwoord gewaagde de heer De Rooy er van dat in hem twee stromingen waren: een van spijt zijn werk dat hem lief was te moeten beëindigen, en een van vreugde voortaan geheel vrij te zijn om zijn dagen naar eigen verkiezing te kunnen indelen, maar hij vertrouwde er op dat de laatste stroming geleidelijk aan de overhand in hem zou krijgen. Hij bracht de heer Den Bakker dank voor diens hartelijke woorden en sprak in het bijzonder zijn erkentelijkheid uit voor het fraaie cadeau. Het was een kort maar welgemeend afscheidswoord, geheel passend bij deze stille, harde werker, die zichzelf nimmer op de voorgrond plaatste, en wiens werk steeds gekenmerkt werd door securiteit en perfectionisme.

Tenslotte maakten allen van de gelegenheid gebruik persoonlijk afscheid te nemen van de heer De Rooy.

Wij weten te spreken namens de talloos velen die de heer De Rooy mochten leren kennen, wanneer wij de hoop uitspreken dat hem nog vele gelukkige jaren met allen die hem lief zijn beschoren mogen zijn.

AFSCHEID VAN DE HEER C.A. VAN WEELDEN

Op vrijdag, 20 maart jl., heeft de heer C. A. van Weelden, werkzaam op sectie DFT/6, aan wiens bekwame leiding tal van jaren het archief van onze Technische Dienst was toevertrouwd, na ruim 36 jaren dienst onze Maatschappij verlaten.

Na om half 11 door de heer Rodenburg ten afscheid te zijn ontvangen, kregen de collega's van de heer Van Weelden de gelegenheid tussen 11 en 12 uur hem de hand te drukken, waar talloos velen gebruik van maakten.

Bij monde van de heer Tj. Wagenaar werd hem daarbij, namens zijn naaste medewerkers en collega's een afscheidsgeschenk, bestaande uit twee lederen koffers, aangeboden.

Het was de uitdrukkelijke wens van de heer Van Weelden „zo geruisloos mogelijk” te vertrekken, zodat wij in zijn geest menen te handelen wanneer wij met bovenstaande regels volstaan.

Wij willen echter dit korte bericht niet besluiten voor en aleeer wij hem, mede namens al zijn oud-collega's, nog vele jaren in goede gezondheid temidden van de zijnen hebben toegewenst.

Mededeling van de Directie

Per 1 april jl. heeft de heer J. M. van Kessel de dienst der Maatschappij met pensioen verlaten; de heer E. van 't Slot is met ingang van genoemde datum belast met de leiding van de sectie DFP/12 (Scheepsgezellen).

De heer J. de Rooy heeft in verband met zijn pensionering zijn functie van chef DFA/3 (Werktuigkundige Dienst-Vloot „A”) per 1 april jl. overgedragen aan de heer C. Westera.

Rotterdam, april 1964.

(w.g.) D. RODENBURG

Mutatie bij het Pensioenfonds der „Koninklijke/Shell”

Mr. R. Hagen van Shell Tankers N.V. volgt de heer B. Vroegop op als lid „B” van de Raad van Bestuur.

De heer B. Vroegop, die per 1 mei a.s. de dienst der Bataafse Internationale Petroleum Maatschappij N.V. met pensioen zal verlaten, wordt als lid „B” in de Raad van Bestuur van het Pensioenfonds opgevolgd door de heer mr. R. Hagen, hoofd van sectie DFP/4 (Arbeidszaken) van Shell Tankers N.V.

De samenstelling van de Raad van Bestuur van het Pensioenfonds wordt:

LEDEN „A”

ir. L. Schepers, Voorzitter
ir. L. E. J. Brouwer, wnd. voorz.
ir. J. C. G. Boot
mr. J. H. Diephuis
dr. H. J. Kruisinga

LEDEN „B”

F. J. Fesevur
J. den Hartog
drs. A. Heinsius
G. Vas
mr. R. Hagen

INTERLOKALE PERSONEELSEXCURSIES 1964

In de maanden mei en juni van dit jaar zullen weer interlokale personeelsexcursies naar de bedrijven van de Koninklijke/Shell Groep in West-Nederland worden georganiseerd.

Voor deze excursies kunnen in principe *alle* werknemers (werkneemsters) in aanmerking komen.

Slechts indien het aantal aanmeldingen te groot mocht blijken, zal noodgedwongen een beperking — naar diensttijd — worden toegepast.

Het vervoer zal van Maatschappijwege worden geregeld. De excursies worden op vrijdagavonden gehouden behalve die naar het Kon./Shell Laboratorium te Amsterdam welke op een zaterdag zal plaatsvinden. Per jaar kan iedere employé(e) aan niet meer dan één excursie deelnemen.

Kantoremployé(e)s en verlofgangers van onze vloot die voor een bezoek in aanmerking wensen te komen, kunnen zich — *mits vóór 20 april a.s.* — aanmelden bij de heer P. C. L. van Harten, sectie DFP/11 - toestel 149.

De op naam gestelde uitnodigingen zijn strikt persoonlijk en slechts geldig voor één persoon.

De excursies zijn de volgende:

- 1 mei: Shell Nederland Raffinaderij N.V./Shell Nederland Chemie N.V., Pernis.
- 22 mei: Koninklijke/Shell Plastics Laboratorium, Delft.
- 23 mei: Koninklijke/Shell Laboratorium en Shell Verkoop Depot, Amsterdam.
- 5 juni: Koninklijke/Shell Exploratie en Productie Laboratorium, Rijswijk.
- 19 juni: Boring West-Nederland — N.V. Nederlandse Aardolie Maatschappij.

Wij vertrouwen er op dat ieder die de door hem/haar aangevraagde uitnodiging voor een bezoek heeft ontvangen, daarvan ook gebruik zal maken en slechts om dringende redenen zal afzeggen.

Van verhindering dient in ieder geval tijdig kennis te worden gegeven.

Rotterdam, april 1964. (w.g.) L. F. VAN DEN BELT

33e VLOOTSTAFCURSUS 16 t/m 23 MAART 1964

Bij de foto:

- 1. Kapt. H. Aschmoneit, *cursusleider*
- 2. J. Gansevoort, *4e werktuigkundige*
- 3. E. v. 't Slot, *docent*
- 4. Mr. R. Hagen, *docent*
- 5. A. de Haan, *3e werktuigkundige*
- 6. M. J. Spetter, *docent*
- 7. A. de Coninck, *3e werktuigkundige*
- 8. B. Ritman, *3e stuurman*
- 9. J. Schrale, *4e werktuigkundige*
- 10. O. A. van Druten, *3e stuurman*



- 11. J. L. v. d. Rijnst, *3e werktuigkundige*
- 12. P. H. v. d. Ham, *3e stuurman*
- 13. M. Pronk, *sectie DFP/13*
- 14. W. Hoogendijk, *3e stuurman*
- 15. A. P. van Burgh, *4e werktuigkundige*
- 16. A. R. F. v. d. Steen, *4e werktuigkundige*
- 17. J. J. Langendoen, *4e werktuigkundige*
- 18. P. F. Buil, *4e werktuigkundige*
- 19. G. G. J. Alfrink, *1e stuurman*
- 20. A. L. Bouman, *4e werktuigkundige*

Wij kennen bij Shell Tankers zowel in Nederland als in Engeland de rang van Commodore.

Deze naam is afgeleid van de Italiaanse rang van Comandatore en komt als commandeur reeds voor bij de Nederlandse walvisvaarders in de 17e eeuw en dateert in Nederland van het einde der 16e eeuw.

De Engelse Marine nam deze benaming over van de Nederlandse Marine, zodat wij in de 19e eeuw ook daar een Commodore zagen optreden als bevelvoerend officier over een eskader. Het was dan meestal de oudste commandant van een van de schepen van dat eskader. De Commodore voerde de commando-vlag aan de grote mast, later aan de ra van de voormast.

Ook bij vele Nederlandse rederijen werd de rang van commodore inge-

de Commodore

voerd en hieraan wordt meestal het gezagvoerderschap van het vlaggeschip verbonden.

Bij onze Maatschappij heeft de oudste gezagvoerder lange tijd een officiële status gehad, die voor zover wij kunnen nagaan, eerst in 1949 officiële erkenning vond in de naam van „Commodore”. Toen werden de commodore-vlaggen uitgereikt aan Kapitein H. Ph. Meijer van de „diepzeevloot” en aan Kapitein G. P. de Mik van de vloot van de C.S.M. De band tussen vlaggeschip en commodore is bij ons in het verleden niet altijd even hecht geweest. Hoewel de commodore over het algemeen het commando over het vlaggeschip voerde, kwam het voor dat hij toch ook wel eens op andere schepen werd geplaatst.

Oorspronkelijk was de benoeming tot commodore een eer, die aan de oudste gezagvoerder te beurt viel, zonder dat hieraan een bijzondere functie werd verbonden. Zo langzamerhand heeft het commodoreschap meer inhoud gekregen o.a. door het feit dat de commodore steeds het gezag voert over het vlaggeschip, waarmee een rederij als het ware haar visitekaartje aan de wereld presenteert. Hij kan en zal steeds meer groepen worden om onder allerlei omstandigheden zijn rederij naar behoren te vertegenwoordigen.

Vandaar dan ook dat men bij de keuze van de commodore zich steeds rekenschap zal moeten geven van de hogere eisen die in deze tijd aan deze functionaris gesteld zullen kunnen worden.

De commodore wordt door de Directeur persoonlijk gekozen uit de oudste gezagvoerders van de vloot, waarbij naast senioriteit ook andere factoren, zoals persoonlijke eigenschappen, e.d. een rol spelen.

DIPLOMA
ALS
VOLMATROOS



Uitreiking van de diploma's als volmatroos. V.l.n.r. de heren Van 't Oever (sectie DFP/12), Gelens, Van Pelt, Elvers, Sintemaartensdijk en Van 't Slot (Chef sectie DFP/12).

In het kader van het streven van de Maatschappij om de vakbekwaamheid van de scheepsgezellen van de dekdienst op te voeren, werden in juni 1963 aan de gezagvoerders van de met Nederlandse scheepsgezellen bemane schepen nadere richtlijnen verstrekt omtrent het aan boord behulpzaam zijn van dekscheepsgezellen die zich wensen voor te bereiden voor het examen ter verkrijging van het diploma als volmatroos. Deze voorbereiding bestaat o.a. uit het ontvangen van onderricht en praktische lessen van de bootsman.

Indien hiervoor door de betrokken scheepsgezellen de nodige animo getoond wordt en het onderricht aan boord volgens de door ons van de gezagvoerder ontvangen rapporten met succes heeft plaatsgehad, wordt hun door de Maatschappij de mogelijkheid geboden om de opleiding aan de wal te voltooien door gedurende circa zes weken aan een examentraining deel te nemen. Daarna volgt deelname aan het onder auspiciën van de Scheepvaart-Inspectie staande examen.

Tot op heden hebben acht scheepsgezellen van de dekdienst van onze schepen op deze wijze een opleiding ontvangen en zij slaagden er allen in het diploma als volmatroos te behalen.

Begin maart namen vier van onze matrozen, t.w. de heren J. C. Elvers, A. P. Gelens, A. J. van Pelt en J. van Sintemaartensdijk met succes aan het examen deel en in een sportieve wedijver met hun medekandidaten van een andere rederij zagen zij kans de hoogste cijfers te behalen.

Op 10 maart jl. reikte de Chef van sectie DFP/12 met een kort woord van waardering voor de geleverde prestatie de diploma's te onzen kantore aan hen uit, waarna de plechtigheid met een gezellige lunch werd besloten. Wij vertrouwen dat de tot nu toe behaalde successen een aansporing zullen zijn voor velen op onze vloot om te trachten de prestaties van bovengenoemde heren te evenaren.

E. Rouw

DE PER
25 FEBRUARI 1964
NIEUW
AANGESTELDE
HOOFDWERKTUIGKUNDIGE



IDEËNBUS

Met voldoening kunnen wij melding maken van een *beloning van £ 10* aan *2e wtk. J. W. van der Veen* voor het ontwerpen van een „thermische beveiliging tester” (idee No. 230).

Aan boord zijn nagenoeg alle elektromotoren thermisch beveiligd; de werking ervan wordt in de praktijk weinig of niet gecontroleerd. De heer Van der Veen heeft, gebruik makend van de aan boord aanwezige lastransformatoren, een apparaat ontworpen om de beveiligingen op eenvoudige wijze te testen.

Het apparaat bestaat uit een stevige geïsoleerde en warmtebestendige doos waarin aangebracht een stapel-schakelaar voor groot vermogen (15 kVA), een parallel te schakelen weerstand van enkele honderdste delen van een Ohm, een kabelingang voor Morelisse type „A” plugs, een kabeluitgang voor de meetkabels, een geïsoleerde „lus” voor de ampèretang en meetkabels voorzien van klemmen.

Van de schakeling werd door de inzender een schema bijgevoegd. Wanneer nu de laskabels aangesloten worden op de transformator op 2 x de normale stroomsterkte van de te testen beveiliging en de meetkabels vóór en na deze beveiliging (na de desbetreffende startkast eerst spanningsvrij te hebben gemaakt) kan de beveiliging eerst voorgewarmd worden teneinde de bedrijfstoestand te benaderen.

Na het voorwarmen zet men de schakelaar op „volle stroom” en men kan dan de tijd tot uitschakelen meten. Het ligt in de bedoeling aan de schepen het benodigde materiaal te leveren, zodat de thermische beveiliging tester door de werktuigkundige dienst aan boord vervaardigd kan worden.

Hoewel het hier beschreven idee reeds lang in walbedrijven wordt toegepast, is het voor schepen nieuw en kan grote kosten (overwikkelen van motoren) voorkomen.

* * *

Voorts werd aan *2e wtk. C. L. H. Stocking Korzen* een *beloning van £ 5* toegekend voor zijn idee (No. 225) betreffende een automatische klepschuurinrichting.

Aan boord van het m.s. „ACTEON” heeft de heer Stocking Korzen zijn idee in de praktijk gebracht door aan een excentrisch draaipunt op de zeer langzaam lopende draaibank een staaldraad te bevestigen, welke de heen en weer gaande beweging overbrengt op de klepschuurhefboom; aan het verlengde van de staaldraad is via een draaipunt een gewicht gehangen, waardoor de staaldraad strak wordt gehouden.

Bij onderzoek bleek dat dit idee niet volkomen nieuw is, daar de Motorenfabriek P. Smit Jr. een elektrisch aangedreven klepschuurmachine fabricceert. Het ligt in de bedoeling om de toekomstige 3 nieuwe motorschepen met een elektrische kleppenslijpinrichting uit te rusten. Afhankelijk van de resultaten zal t.z.t. worden beslist of ook de reeds varende motorschepen van genoemde apparatuur zullen worden voorzien.

De overweging dat het voorstel technisch heel goed is uit te voeren en blijkt geeft van een streven naar een efficiënte werkwijze heeft geleid tot het toekennen van bovenvermelde beloning.

Gaarne bieden wij de heren Van der Veen en Stocking Korzen onze gelukwensen aan met het door hen behaalde succes.

MEDEDELING

Op verzoek van de Directrice van het Maritiem Museum „Prins Hendrik” te Rotterdam vestigen wij er de aandacht op dat in dit museum van 27 maart tot en met 3 mei een tentoonstelling wordt gehouden van land- en zeekaarten uit de 17e en 18e eeuw, die eigendom zijn van de Stichting Maritieme Oudheidkamers te Rotterdam. Deze stichting stelt zich ten doel om voor Nederlandse maritieme musea waardevolle voorwerpen te behouden. Het museum dat gelegen is aan het Burg. s'Jacobplein no. 8 (bij de Rochussenstraat) is dagelijks geopend van 10 tot 17 uur, 's zondags van 11 tot 17 uur.

Redactiecommissie :

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

tussen schip en ka

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.

AUTOMATISEREN, MAAR TOT HOEVER?

Een beschouwing over de omstandigheden en de economische aspecten die bepalend zijn voor de personeelssterkte in een moderne machinekamer. De vooruitzichten wat betreft het controleren van de machines vanaf de brug.

Als wij aan het begrip „automatie” de betekenis van de huidige ontwikkeling in afstands-aanwijzing en -bediening toekennen, dan kan de mate van automatisering bepaald worden door het aantal mensen dat per wacht voor wachtdienst nodig is. Dit aantal omvat zowel officieren als overig personeel en verschaft een basis van waaruit wij het probleem onderhoudspersoneel afzonderlijk kunnen bezien. Hiervan uitgaande kan een bedienings-systeem met zo weinig mogelijk apparatuur ontworpen worden waarbij toch voldoende toezicht verzekerd is met het ter beschikking zijnde personeel. Voor een gegeven type schip zal dit tot gevolg hebben dat er een aantal bedieningsorganen nodig zijn waarvan de aanschaffingskosten steeds hoger worden naarmate het aantal wachthebbenden per wacht vermindert.

Voor elk bedieningsapparaat zou men een rekening met een debet- en creditzijde kunnen samenstellen, zodat de bijkomstige jaarlijkse exploitatiekosten veroorzaakt door apparaat-afschrijving, verzekering, onderhoud enz. afgewogen kunnen worden tegenover de jaarlijkse besparing aan exploitatiekosten door de verminderde bemanningsschaal. Dit bepaalt de optimale automatiseringsgraad voor uitsluitend wachtdiensten; dit is echter geen definitief antwoord omdat een aantal bijkomstige factoren nog in aanmerking dienen te worden genomen. Gedurende de tijd dat het schip geëxploiteerd wordt zullen zich veranderingen voordoen in de loonschalen en de vervangingskosten van de uitrusting; getracht moet worden de omvang van deze wijzigingen vooraf te schatten zodat veranderingen in het optimum van automatisering kunnen worden voorzien. Hieruit vloeit ten eerste voort dat de reder een algemeen automatiseringsprogramma kan opstellen en ten tweede wordt het gemakkelijker om te bepalen tot hoever men met automatiseren moet gaan om daarvan tijdens de gehele periode dat het schip in bedrijf is, profijt te hebben. Sommige ontwerpers geven er de voorkeur aan de uitrusting te kiezen gebaseerd op de huidige toestand, met voorzieningen voor uitbreiding van het systeem tijdens de periode dat het schip wordt geëxploiteerd, omdat schattingen als hierboven genoemd moeilijk te maken zijn.

Hoewel het economische aspect van primair belang is bij het bepalen van de mate van automatisering, kan het beschikbaar zijn van personeel een bepalende factor

zijn en een steeds groter wordend tekort aan scheepswerktuigkundigen zou sommige maatschappijen er toe kunnen dwingen, verder doorgevoerde bedienings-systemen in te voeren dan economisch gerechtvaardigd zou zijn. Dit zou het personeelsprobleem kunnen verlichten en tevens het aanwerven van personeel bevorderen doordat de arbeidstoestanden aantrekkelijker worden.

Onderhoudsoverwegingen

Een ander probleem is het onderhoud, omdat dit een groot gedeelte van de arbeidstijd in beslag kan nemen en hiermede rekening dient te worden gehouden bij het bepalen van de bemanningsschaal. De reeds besproken automatiseringsgraad sloeg alleen op wachtdiensten;

AUTOMATISERING

Teruggrijpend op het introductie-artikel voor de serie artikelen over „Automatisering en Mechanisatie”, onderstreept de hiernavolgende beschouwing de bedachtzaamheid waarmee vooral de Westerse wereld dit probleem benadert. Het artikel dat verscheen in het tijdschrift „The

geen rekening werd gehouden met onderhoud tijdens de reis.

Twee onderhoudsaspecten beïnvloeden de automatisering, t.w. a) de opvattingen van de reder met betrekking tot het gebruik van walpersoneel inplaats van scheepspersoneel bij reparaties; b) waarvoor het schip wordt gebruikt en de faciliteiten die beschikbaar zijn in de aanloophavens. Wenst een reder zijn scheepspersoneel te gebruiken voor het onderhoud in de haven of laat de route van het schip hem geen keuze dan zal hij genoodzaakt zijn tijdens de reis extra personeel te varen; dit zal weer tot gevolg hebben dat de mogelijkheden tot automatisering beperkt worden. Tot dusver is aangenomen dat de werktuigkundige uitsluitend of voor wachtlopen of voor onderhoud ingezet wordt. Dit is niet helemaal juist; voorzieningen die liggen tussen de reeds genoemde automatiseringsgraad met meer of minder alarmpunten en gehele automatische bediening maken het de staf mogelijk tijdens de reis onderhoudswerkzaamheden te verrichten en de nodige aandacht aan de machines te besteden. Een reder moet daarom een exploitatie-beleid kiezen waarvan de automatisering

slechts een onderdeel is, maar indien eenmaal een onderhoudspolitiek is bepaald en tevens is vastgesteld hoeveel personeel er beschikbaar is, kan het resultaat van de studie, welke automatiseringsgraad economisch gerechtvaardigd is, gebruikt worden bij de uiteindelijke beslissing. Het is mogelijk dat bij het verminderen van de bemanningsschaal de opleidingsmethoden herzien moeten worden om een inwerkperiode voor het bedienend personeel na het aan boord komen te vermijden. Een zekere mate van standaardisering kan overplaatsingen tussen de schepen onderling ook vergemakkelijken. Hierbij dienen andere technische ontwikkelingen die ten doel hebben de aanschaffings- en exploitatiekosten van scheepsmachine-installaties te verminderen, niet uit het oog te worden verloren. Bij moderne installaties kan de bediening de keuze van machines en de kenmerkende eigenschappen ervan beïnvloeden, omdat de bediening deel uitmaakt van het volledige ontwerp.

IN MECHANISATIE

Motorship'' van februari 1964 en geschreven werd door de heer J. P. Milne, geeft zeer duidelijk weer welke overwegingen gelden voor een bepaalde mate van mechanisatie, afstandscontrole, afstandsbediening, „data logging'' en automatisering.

Naast de gebruikelijke warmtebalansstudies dienen de diverse pijpleidingssystemen bij het schematisch opstellen geheel opnieuw gezien te worden met het oog op het vereenvoudigen van de systemen en de keuze van een installatie die zowel makkelijk is te bedienen als te onderhouden. Tijdens het ontwerpstadium dienen uitrusting, systeem en ligging van de leidingen zorgvuldig te worden gekozen, terwijl de afsluiters, voorzien van duidelijke opschriften, geplaatst dienen te zijn op de sub-controlepost.

De meeste nadruk dient te worden gelegd op vereenvoudiging en rationalisatie van de machineruimte om het meest aanvaardbare compromis te bereiken tussen aanschaffings- en exploitatiekosten.

Automatisering op motorschepen

Nemen wij als onderwerp voor deze bespreking een enkelschroefs-tanker of -vrachtschip, dan is de eerste vraag: hoeveel personeel voor de wacht hebben wij nodig op een conventioneel schip met een goede opstelling van de bedieningshandels en instrumenten? Indien wij hiervoor twee werktuigkundigen en een olieman

nemen en dus uitgaan van een basis van een wacht van drie man, dan zijn er de volgende mogelijkheden van wachtlopen:

- a) een wacht van drie man; twee werktuigkundigen en een olieman;
- b) een wacht van twee man (werktuigkundigen);
- c) een eenmanswacht van een werktuigkundige die vergezeld is van een olieman die schoonmaakwerkzaamheden verricht volgens een bepaald wachtsysteem om te voldoen aan de veiligheids- en de vakbondsbepalingen;
- d) een eenmanswacht met een werktuigkundige op de brug die af en toe een ronde loopt door de machinekamer, maar gewoonlijk actie vanaf de brug neemt;
- e) geen werktuigkundigen op wacht; beperkte actie wordt genomen vanaf de brug door een daartoe opgeleide dekkofficier;
- f) machines die langdurig kunnen draaien zonder menselijke tussenkomst.

Nog afgezien van economische gezichtspunten, beperkt de betrouwbaarheid de snelheid waarmee de verder doorgevoerde mogelijkheden d), e) en f) kunnen worden bereikt, omdat de huidige machines niet gedurende lange perioden kunnen draaien zonder menselijke tussenkomst. Deze verhandeling zal worden beperkt tot systemen van meer direct belang en aangenomen wordt dat oudere werktuigkundigen de installatie zullen starten voordat wordt overgegaan op automatische bediening.

Apparatuur voor het uitschakelen van menselijke bediening

Voordat een beslissing wordt genomen over het bedienings- of controle-systeem dient een analyse te worden gemaakt van de werkzaamheden van het wachtlopend personeel, zodat de apparatuur kan worden ontworpen om de door dit personeel te verrichten handelingen te vervangen. Bij deze studie is het nuttig rekening te houden met de nood- of standby procedure, zodat belangrijke handelingen snel kunnen worden verricht. De mate van bescherming die door het alarmsysteem wordt geboden bij het uitvallen van onderdelen in vitale systemen dient te worden gecontroleerd door de reeks aanwijzingen welke ontvangen worden nadat de storing plaats vindt, na te gaan. Een werkstudie voor het vaststellen van taken bij de wachtdiensten is het meest wenselijk; aangezien dit echter niet altijd uitvoerbaar is, vallen de volgende systemen of taken in de termen voor automatisering of afstandsbediening:

1. Handelingen die nauw verbonden zijn met de veiligheid van de installatie of het schip.
2. Apparaten die wisselend worden belast of van tijd tot tijd werken.

De heer A. W. Ph. Weitzel van Radio Nederland Wereldomroep tijdens zijn vraaggesprek met kapitein L. H. de Vries.



Eerste dropping van

„KINDER-FLESSENPOST”

door het s.s. „Sepia”

Op zaterdag, 7 maart jl., begon een nieuwe fase in de Roode Kruis-actie „Kinderbanden smeden vriendschapsbanden”, waarover wij in het januari 1964-nummer van dit blad reeds schreven.

Op die dag werd namelijk door het Nederlandsche Roode Kruis de eerste „lading” plastic kokertjes met kindergroeten aan boord gebracht van het s.s. „Sepia”, en wel 20 zakken met circa 16.000 kokertjes. Dit schip was op 7 maart in alle vroegte Shell-Europoort binnengelopen om, na lossing van zijn lading ruwe olie, naar Es Sider — aan de noordkust van Lybië — te vertrekken en vandaar met een nieuwe lading naar Europoort terug te keren.

Verwacht kon worden dat de „Sepia” medio maart in Es Sider zou aankomen, zodat het schip in de vastgestelde „dropping-periode” — de tweede helft van maart — op de terugreis zou zijn, welke verwachting bewaarheid werd.

Tijdens die terugreis zijn de kokertjes, onder supervisie van de gezagvoerder, kapit. L. H. de Vries, successieve-

3. Verrichtingen die veel lichamelijke inspanning kosten of onaangenaam zijn.
4. Apparaten die een reactie-snelheid eisen welke de menselijke te boven gaat.
5. Systemen waarbij de automatische regeling een meer optimale functionering ten gevolge heeft.
6. Installaties die voortdurende aandacht eisen.
7. Systemen die minder onderhoud behoeven indien deze werken onder omstandigheden welke die waarvoor ze zijn ontworpen, benaderen.

Een dieselmotor is praktisch al zelf-regulerend wat betreft het brandstofverbruik, maar bepaalde apparatuur zou aan deze primaire automatisering kunnen worden toegevoegd als dit er wezenlijk toe zou bijdragen, het onderhoud te verminderen. Dit omvat o.a. controle van de temperatuur van het koelwater rond de cilindermantels, zuigers en brandstofkleppen, van de temperatuur van de spoellucht en van half-automatische olie-reinigers. Het continue bijstaan van de oliereinigers is ook een voorbeeld van het aanmoedigen van de staf om de prestaties van de machines zo hoog mogelijk te houden door het verbeteren van de werkomstandigheden. Bij het verminderen van het wachtlopend personeel zou deze apparatuur uiteindelijk onmisbaar worden maar ook bij minder ver doorgevoerde automa-

tie zou deze reeds gerechtvaardigd kunnen zijn gezien de hierboven besproken voordelen.

Het groeperen van instrumenten en regelorganen

Voordat aan een vermindering van de driemanswacht kan worden gedacht, dienen verbeteringen te worden aangebracht in het bestaande ontwerp. Verspreiding van de instrumenten over de installatie leidt tot in-efciënte controle; centralisering heeft bovendien het voordeel van beschutting, met als gevolg een langere levensduur en een betere werking. Een eerste stap is het onderbrengen van de mechanische bedieningshandels op een indicatie- en alarmbord, dat vervolgens naast het hoofdcontrolepaneel op de hoogte van het middelste platform wordt opgesteld. Een kleine uitbreiding in de aanwijzing, automatisch bijvullende vetpotten, het éénmalig smeren van diverse punten en half-automatische olie-reinigers zouden een wacht van twee werktuigkundigen mogelijk maken.

Instrumenten

Elke stap vooruit in de automatie eist een verdere ontwikkeling van het type instrument en de betrouw-

Twee representanten van de Nederlandse jeugd, Tjeerd en Marion Broekhuizen, hadden een gesprek met kapitein De Vries, welk gesprek in het jeugdprogramma van de A.V.R.O. op 10 maart jl. werd uitgezonden.

In het midden: de heer D. van Kleef, hoofd van het Nederlandse Jeugd Rode Kruis, die symbolisch de twintig zakken overdroeg.

lijk „over de muur” gezet, in de hoop dat de wind uit de goede hoek zou waaien en zij aan de Zuideuropese kusten zouden aanspoelen en — bovenal — gevonden zouden worden.

Door Radio Nederland Wereldomroep en A.V.R.O.-jeugdradio, die bij de „officiële overdracht” aan boord vertegenwoordigd waren, werden enkele vraaggesprekken opgenomen, waarvan wij hierbij een tweetal foto's plaatsen.

Inmiddels kwam op 19 maart het eerste antwoord op de door de „Sepia” over boord gezette post binnen, en wel uit Tarifa bij Cadiz.

Een tweede zending van 20 zakken met circa 16.000 kokertjes werd door de K.L.M. naar Bangkok vervoerd voor doorzending naar Singapore, waar de zakken door Shell (Eastern) Ltd. gelijkelijk werden verdeeld over vijf Nederlandse Shell-tankers — de „Kara”, „Kermia”, „Koratia”, „Korenia” en „Kosmatella” — om in de daarvoor, in overleg met het K.N.M.I. te De Bilt, uitgezochte gebieden te worden gedropt.



baarheid daarvan; dit houdt gewoonlijk in dat de gebruikelijke soorten door betere worden vervangen; verder dient dit gepaard te gaan met centralisering van de aanwijsapparatuur op één punt, waardoor een goed algemeen overzicht wordt verkregen van de machinekamer en van de belangrijkste machines. De hierboven besproken centralisering van de aanwijsapparatuur leidt logischerwijze tot centralisering van de bediening, zodat de werktuigkundige de apparatuur centraal kan bedienen en het resultaat van zijn handeling kan waarnemen.

De uitrusting dient minimaal te worden gehouden omdat alles wat niet strikt vereist is een efficiënte exploitatie nadelig kan beïnvloeden, nog afgezien van het feit dat de totale kosten hoger worden.

Met het oog daarop dient een duidelijke onderverdeling van de bedieningseisen te worden opgesteld:

- a) Controle-aanwijzingen noodzakelijk om veiligheidsredenen, maar niet noodzakelijk voor het bepalen van de prestatie van de installatie.
- b) Gegevens die vastgelegd dienen te worden voor het bepalen van de prestatie van de installatie, tezamen met de parameters die bij het verwerken van deze gegevens worden verkregen.

c) Bedieningsgegevens die noodzakelijk zijn voor de handbediening van de installatie.

Alvorens tot het invoeren van een eenmanswacht in de machinekamer wordt overgegaan, dient de reder een keuze te maken uit een aantal mogelijke alarm- en controlesystemen.

De eerste mogelijkheid is het bestaande alarmsysteem uit te breiden door een groter aantal meetpunten van het type a) en indien registratie wordt verlangd kan een registratieschrijver worden gebruikt voor het vastleggen van waarden van het type b).

Nog een mogelijkheid is data-logging, dat naast het alarmzoeken, het registreren van niet-alarm-toestanden en de besparing aan conventionele instrumenten omdat hierbij een digitale aanduiding gebruikt wordt, ook de volledige prestatiegrootheden kan afdrukken.

Voordelen van de data-logger

Uitsluitend voor gebruik bij het wachtlopen zijn de kosten van deze apparatuur nog buitensporig hoog en de betrouwbaarheid ervan is nog niet voldoende bewezen voor enigerlei toepassing waarbij het bedienend personeel volledig is aangewezen op het alarmsysteem. Indien de reder echter een research-afdeling heeft die

ONZE VLOOT-JUBILARISSEN



G. W. VERBOOM
Gezagvoerder
1939 — 15.4 — 1964



S. BAIS
2e Werktuigkundige
1939 — 3.4 — 1964



H. K. PAAUW
2e Stuurman
1954 — 27.4 — 1964



J. BUNDERS
3e Werktuigkundige
1954 — 17.4 — 1964



M. VAN DE VRIE
Voorman/Donkeyman
1954 — 12.4 — 1964



C. J. W. VAN DEN OEVER
2e Hofmeester
1954 — 22.4 — 1964

ONZE WAL-JUBILARIS

L. H. ROODHORST
Sectie DFT/2
1954 — 1.3 — 1964



de juiste prestatiegegevens kan analyseren en deze daarna kan gebruiken als basis voor toekomstige ontwerpen of voor de lopende exploitatiegegevens, dan kan een data-logger verantwoord zijn. Het zou niet nodig zijn op elk schip de gegevens op deze manier te verzamelen, zodat over het algemeen zou kunnen worden volstaan met een uitbreiding van het conventionele alarmsysteem. Aangezien de kosten van een data-logger-meetpunt bij een groot aantal meetpunten verhoudingsgewijs lager worden, is gelijktijdige aanbrengring zoals bijvoorbeeld in machinekamer en in ladingkoelruimten aantrekkelijker. Toch zou het mogelijk zijn een dusdanig ver doorgevoerd automatisch supervisiesysteem te ontwerpen dat een dekkofficier, zonder gebruik te maken van een data-logger, de voortstuwingsinstallatie gedeeltelijk vanaf de brug bedient. Hierbij wordt aangenomen dat het vraagstuk van de machinekamerjournalen reeds is bekeken aan de hand van de hiervoren gegeven opsomming. Degene die wacht loopt zou alleen de prestatiegegevens dienen te noteren en alle andere punten zouden kunnen worden gecontroleerd door gebruikmaking van een controlelijst waarop de ontwerpbeperkingen van elke grootheid vermeld staan; deze lijst zou door de werktuigkundige vóór het einde van de wacht moeten worden getekend. De technische apparatuur die in data-loggers wordt gebruikt zal op steeds grotere schaal worden toegepast: zij omvat o.a. getransistoriseerde, bedrukte bedradingen, aftaster-alarminstellingen en het omzetten van drukken, niveaus en andere meteruitslagen in elektrische impulsen. In financieel opzicht echter is toepassing van deze uitrusting op elk schip nauwelijks gerechtvaardigd, tenzij men een moderner systeem van wachtlopen wil overwegen.

Bediening vanaf de brug

Tot dusverre is de bediening van de hoofdmachine vanaf de brug nog niet genoemd, maar sommigen zijn van mening dat dit noodzakelijkerwijze deel uit maakt van een eenmanswacht in de machinekamer, omdat dit de werktuigkundige bewegingsvrijheid geeft en hem ontlast. Korte controleronden vanaf de bedieningspost zijn aanvaardbaar indien het schip op zee is, maar bij een gecentraliseerd bedieningssysteem zouden deze slechts spaarzaam gemaakt kunnen worden en daar tijdens standby de wachten zouden worden verlengd zodat ze elkaar overlappen, lijkt deze uitrusting niet gerechtvaardigd, tenzij het schip vaak havens aanloopt en standby-wachten moeten worden vermeden, of indien het personeel overwerk betaald moet worden tijdens standby. Een van de bijzonderheden van dit systeem is de invoering van mimeografische diagrammen; aangezien echter de systemen op een dieselschip in principe zeer eenvoudig zijn, is dit niet uitgebreid toegepast. Een bruikbare uitvoering heeft de alarmlampjes op de daarvoor in aanmerking komende plaatsen in de verschillende systemen; op bepaalde gedeelten van

het diagram staan de verschillende onderdelen van de installatie aangegeven, met de juiste onderlinge opstelling, dit om defecten sneller te kunnen opsporen.

Een interessante alternatieve oplossing voor de eenmanswacht in de machinekamer is gebaseerd op de overtuiging dat menselijke controle op de systemen doeltreffender is dan de alarmapparatuur die thans op de markt is. Dit systeem voorziet in het automatisch starten en synchroniseren van wisselstroomdynamo's onder bepaalde omstandigheden en brugbediening van de hoofdinstantie. De werktuigkundige heeft dan volledige bewegingsvrijheid voor controle en het noteren van de gegevens; een klein bedieningspaneel is dan voldoende.

Machinecontrole vanaf de brug?

Nog afgezien van de moeilijkheid om te weten te komen of degene op de bedieningspost een ongeluk is overkomen, verbieden de bestaande reglementen dat er zich slechts één enkel iemand in de machinekamer bevindt. Dit heeft tot gevolg dat bepaalde reders overwegen om de bedieningspost naar de brug te verplaatsen, waarbij echter regelmatig controleronden door de machinekamer worden gelopen. Verwezenlijking hiervan zou mogelijk zijn door het controlesysteem uit te breiden met een gesloten televisie-systeem, brand- en geluidscontrole op bepaalde plaatsen, plus automatische en afstandsbediening van bepaalde vitale diensten. Toepassing van dit type zou in aanmerking komen voor schepen die korte routes bevaren, maar de betrouwbaarheidsfactor maakt invoering op de diepzee-vloot twijfelachtig.

Extra verantwoordelijkheid voor de dekkofficiëren

Een overschakeling naar een wachtsysteem waarbij bepaalde handelingen door de dekkofficier zouden kunnen worden gedaan zou verwezenlijkt kunnen worden door het uitbreiden en integreren van de automatische bediening en het controle-systeem.

Dit zou tevens de zo belangrijke intercorrelatie van de vitale takken van dienst gunstig beïnvloeden. Aangezien een groot gedeelte van de logistiek in een data-logger zou kunnen worden vastgelegd, zou deze uitrusting voor uitsluitend wachtdiensten op economische gronden waarschijnlijk gerechtvaardigd zijn.

In dit ontwikkelingsstadium zou het verband tussen de mate van automatie en het noodzakelijke onderhoudspersoneel voor de hand liggend zijn. Welke bedieningsapparatuur nodig zou zijn zou afhangen van het aantal dagwerkers dat tijdens de reis beschikbaar is. Naast de strikt noodzakelijke controle-apparatuur zou er dan ook een grote hoeveelheid hulpapparatuur kunnen worden geïnstalleerd voor het achtereenvolgens starten van de verschillende hulpwerktuigen en soortgelijke handelingen, hetgeen echter al naar gelang het aantal dagwerkers minder wordt, duurder zal worden.

WAT EEN COMPUTER OOK KAN!

Tijdens een demonstratie van een van de laatste types computers, zou een expert verklaard hebben, dat 50 man gedurende 200 jaar dag en nacht zouden moeten werken om dezelfde fout te maken die de machine in twee seconden begaat!

Overgenomen uit „U.S.A.-Sociaal-economisch Nieuws“ d.d. 5-3-'64.

Voor verdere voortschrijding naar een volledig automatisch systeem zou men gebruik moeten maken van een verder ontwikkeld data-logging systeem voor het voeden van een digitale computer. De gegevens zouden dan gebruikt worden om de afstelling te regelen van de plaatselijke analoog-controle-apparaten, aan de hand van een door de computer geselecteerd programma. Naast het normale bedrijfsprogramma zou dit ook moeten omvatten het in bedrijf stellen, afzetten en het controleren tijdens de vaart, voor het aangeven welke machine-onderdelen onderhoud behoeven. De problemen rond de bedrijfsveiligheid of betrouwbaarheid en de belemmerend hoge aanschaffingskosten van afstandsbesturingsuitrusting die een onbemande machinekamer mogelijk zou maken, vestigen de nadruk op de noodzaak tot gelijktijdige ontwikkeling van automatisering van de ladingbehandeling, navigatie, administratie en toepassing in de machinekamer, zodat een maximaal gebruik van de mogelijkheden van de computer kan worden gemaakt wanneer deze t.z.t. zal worden toegepast. Studies in deze richting zouden uiteindelijk kunnen leiden tot een éénmanswacht voor de gecombineerde werkzaamheden van het toezichthouden op de navigatie en de machinekamer, gepaard gaande met radicale verminderingen in de totale bemanningsschaal. In de nabije toekomst zal zich echter een korte stilstand in de ontwikkeling van de automatie voordoen, tijdens welke de scheepvaartindustrie de balans zal opmaken van de invloed van de snelle ontwikkelingen in de laatste tijd, ontwikkelingen die gewoonlijk doorgevoerd zijn tot de grens die werd gesteld uit een oogpunt van veiligheid en betrouwbaarheid van de machine.

Werkwijzen die uitgedacht zijn voor preventief onderhoud of onderhoud door vervanging zullen nauwgezet worden bestudeerd; aan basis-ontwerp, afwerking van de buitenzijde, smering en aard van de controle tijdens alle stadia van de scheepsbouw en het effect daarvan op de betrouwbaarheid of het onderhoud zal eveneens aandacht worden besteed.

Het is waarschijnlijk dat momenteel een wacht bestaande uit een werktuigkundige en een olieman het meest moderne beschikbare waarschuwingssysteem is. De uiteindelijke keuze zal worden bepaald door economische overwegingen en het beschikbaar zijn van personeel.



Er heeft zich wederom een gegadigde voor het erelidmaatschap van de V.A.C. aangemeld! Blijkens een brief van de gezagvoerder van het s.s. „VASUM”, kapitein H. A. Muis, heeft namelijk mevrouw A. de Boer-Posthuma, echtgenote van onze 2e stm. D. de Boer, op 10 maart jl. te 19.30 uur scheepstijd, terwijl de „Vasum” zich in de Rode Zee bevond, op weg van Mena al Ahmadi naar La Spezia, in één worp vijf azen gegooid. Wij hebben haar als no. 3 op de lijst van ereleden geplaatst en een boekenbon toegezonden.

Op 12 maart jl. overhandigde de heer L. F. van den Belt, als Voorzitter van de Vijf Azen Club, de pokerwisselbeker aan onze pokerskampioen voor 1963/1964, 3e stm. C. R. Groen



VAN DE VIJF AZEN CLUB

Van kapt. J. H. R. Beaujon, gezagvoerder van het s.s. „Onoba”, ontvingen wij het volgende gedicht, dat werd gemaakt door zes officieren van zijn schip die getuige waren van een vijf azen gooi door 4e wtk. J. S. R. Mulder:

*U zult het waarschijnlijk niet geloven -
Trouwens, wij zijn er ook van ondersteboven -
Na maandenlang met de pokerstenen te hebben gevogeld
Werden we plotseling met VIJF AZEN INEENS bekogeld.
„Hoera!” riepen de zes getuigen in koor,
„Draag 4e wtk. Mulder als Vijf Azen-lid voor!”
We hebben er dus niet lang mee gewacht
En het hierbij onder Uw aandacht gebracht.*

(w.g.) 3e Stm. B. J. Dul
4e Wtk. M. J. Baak
4e Stm. J. M. Abbink
5e Wtk. C. A. Douwes
Ll. Wtk. M. de Koning
Ll. Wtk. B. A. Sinnema

Mede namens de heer Van den Belt wensen wij mevrouw De Boer en 4e wtk. Mulder geluk met hun beider fortuinlijke gooi!

COMMUNICATIE

Als men vroeger — en men denke hierbij aan de tijden vóór de jaartelling — iemand op grotere afstand iets wilde berichten, dan duurde het weken, dikwijls zelfs maanden en in enkele gevallen zelfs jaren eer het bericht was overgebracht. Weliswaar zijn er verhalen bekend van flinke afstanden die in een relatief korte tijd per postduif werden overbrugd, doch gevoeglijk mag toch worden aangenomen, dat niet iedere koopman of burger over dergelijke „postillons” beschikte.

In latere tijden bracht de koerier of wel postrijder uitkomst, doch ook toen waren er nog enkele weken mee gemoeid alvorens, laten we zeggen, een bericht van Amsterdam naar Rome was overgebracht, om niet eens te spreken over „missiven” die van het vasteland van Europa naar plaatsen in een ander werelddeel moesten worden getransporteerd.

Tegenwoordig staan ons allerlei middelen ter beschikking: telefoon, radio, televisie, telegraaf om niet eens te spreken van „tante Pos”, die toch wel het leeuwedeel te vervoeren krijgt van onze epistels en die deze in de kortst mogelijke tijd naar alle delen van de wereld verstuurt door middel van treinen, schepen en vliegtuigen, terwijl thans — weliswaar nog in een experimenteel stadium — ook raketten voor postvervoer worden gebruikt.

Wie weet, over een tiental jaren zal het misschien gebeuren dat op een onzer tankers die zich in het midden van de Grote Oceaan bevindt, de kapitein tegen de stuur van de wacht zegt: „Kijk je uit naar de post, Jan, ik krijg zojuist

vlootpersoneel/personalia

(in de periode 16.2 t/m 15.3 1964)

GEHUWD:

- 4.3: L. C. W. Biesheuvel, 5e wtk., met Mej. B. M. Zandbergen;
10.3: H. L. de Ridder, 5e wtk., met Mej. M. W. P. Willems.

GEBOREN:

- 16.2: Sandra, dochter van L. F. Veldhuis, 2e wtk., en Mevr. C. M. Veldhuis-Javaux;
16.2: Paul, zoon van D. J. van der Mast, 3e stm., en Mevr. H. van der Mast-Erkelenz;
17.2: Jolanda, dochter van C. W. Stolk, hfd.wtk., en Mevr. H. Stolk-Bartelz;
19.2: Caroline Anna Dorothea, dochter van W. C. H. M. de Kok, 3e wtk., en Mevr. A. A. de Kok-Lieven;
20.2: Bastiaan Johan, zoon van J. H. Appel, 4e wtk., en Mevr. Th. Appel-de Muinck;
25.2: Jasmijn, dochter van D. Meurs, 2e wtk., en Mevr. H. J. Meurs-Wimmers;
29.2: Ida Emke, dochter van R. L. Meijer, gezagv., en Mevr. W. I. Meijer-van Dijk;
29.2: Abraham, zoon van A. van Vliet, 4e wtk., en Mevr. P. van Vliet-van Bergen;
1.3: Nicole Ariane, dochter van A. Baljet, hfd.wtk., en Mevr. A. Baljet-Vredeveldt.

MET VERLOF:

- Gezagv.: N. P. N. Reus, C. Wortel;
1e stl.: A. W. C. van Schendel, M. Zuilhof, R. E. van der Miesen, H. R. van Sas, G. Arkema, J. Hagen, J. W. Sterringa;
2e stl.: W. O. Kooi, A. Visser, C. Haas, J. J. Osinga, J. E. Dekker;
3e stl.: J. H. L. van Veghel, P. de Haan, P. Puijpe, H. P. Abrahamse, C. R. Groen, A. H. Zuiderwijk, F. X. C. van Collenburg, C. N. P. M. van Koningsbruggen, C. A. Koppendraaier, G. M. Schipper;
Hfd.wtk.: H. Bax, F. F. Walthuis, J. van der Hoek, P. Taconis, C. W. Stolk, J. F. Spiering;
2e wtk.: N. J. S. Weel, H. J. Nieuwenstein, H. Blaauw, P. G. Eekman, W. J. van der Hoek, J. P. M. de Leeuw, W. Groenendijk, A. de Jong, H. de Jong;
3e wtk.: P. L. Bessem, K. J. Faasse, J. J. Elich, S. C. Koning, C. P. de Waard, A. J. Baerveldt;
4e wtk.: P. J. Ferwerda, J. Slot, A. van Vliet, B. Dob, J. Pap, J. Luik, H. de Vin, J. W. Langezaal, P. van der Hoeven;
5e wtk.: P. K. Polman, G. de Boer, M. A. Visser, A. K. van 't Blik, C. G. Klitsie, C. Goudsblom, E. Boelens, N. H. J. M. Lodde.

IN NEDERLAND AANGEKOMEN:

- Bootslieden: J. Hoogendoorn, T. H. van Vlijmen, I. Dijker, C. J. de Fouw;
Voorman: M. Brons;
1e pompl./bankw.: J. Wulffraat, G. P. I. B. Spruit;
2e pompl./bankw.: J. B. Slagboom, W. A. M. van Venrooy, P. Niezing;
Bankwerker: C. A. Herman;
Chef hofmeesters: A. Onderstal, J. N. Krans, H. Scharloo, J. Batelaan, J. L. van Oyen, H. T. Kaale;
Chef koks: J. B. G. Benoist, B. van Bennekum, L. J. W. Broenink, H. T. Wigmans.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Acila:* 3e wtk. J. de Ruiters, telegr. W. C. J. Kouwelaar, bootzman H. C. den Daas, 1e pompm./bankw. A. P. L. v. Vrijaldenhoven, 2e pompm./bankw. E. Westerveld, bankwerker E. G. Bakker, chef hofmr. A. van Santen, chef kok A. H. Siemerink;
m.s. Acteon: 1e stm. P. B. Hibma, chef hofmr. S. van Kooy;
s.s. Arca: 1e stm. C. E. van 't Woudt, 3e stm. J. A. Wormser, hfd.wtk. W. Biesheuvel, 2e wtk. H. Stobbe, 5e wtk. H. J. Bolsenbroek;
m.s. Cinulia: hfd.wtk. W. Balvers;
m.s. Crania: 2e wtk. J. Mostert; wnd. 3e wtk. J. P. Bol, telegrafist P. A. van Leeuwen;
s.s. Kara: 1e stm. C. S. Duinker, 4e wtk. J. C. Zwart;

over de telex bericht, dat om 18.07 de tweede raketpostbestelling voor vandaag uit Holland komt."

Toch zal ook dan de mogelijkheid dat een brief geadresseerde niet binnen enkele dagen bereikt, zich blijven voordoen wanneer niet met zekerheid bekend is waar hij zich op een bepaald moment bevindt. Nog afgezien van de mogelijkheid, dat door een technische storing de raket, met o.a. alle privé-brieven voor de opvarenden, zonder zijn doel te bereiken in zee ploft (o, wee, wat zouden er een klachten komen), dient ook in dat stadium, net zo goed als thans het geval is en ook vroeger altijd het geval is geweest, het schip of de betrokken persoon zich te bevinden of op weg te zijn naar de plaats waarheen de post wordt gezonden.

De praktijk heeft uitgewezen, dat de gevallen waarin post „verloren" gaat, zich nauwelijks voordoen. Dat desalniettemin poststukken soms langer onderweg zijn dan gebruikelijk — en leerden we niet reeds heel vroeg dat uitzonderingen de regel bevestigen? — komt uitsluitend door routewijziging, onvoorziene vertraging, overplaatsing, kortweg door oorzaken die zich altijd zullen blijven voordoen in een wereld vol mensen die het lot niet in eigen hand hebben.

Wanneer we evenwel bedenken, dat thans de brieven de opvarenden van onze schepen bereiken in een tijdsduur die nog maar 50 jaar geleden voor onmogelijk zou zijn gehouden, dan zou men toch mogen stellen dat we het in de 20e eeuw nog zo slecht niet hebben wat de communicatie betreft. De eerste brief die vrouwlief schrijft na uw verlof en die thans soms reeds een week na verzending aan boord wordt ontvangen, zou u vroeger pas hebben bereikt op een tijdstip waarop u nu weer met verlof gaat! W.W.

- s.s. *Kelletia*: ll.wtk. G. J. Verbeek, telegr. J. J. Rijnders, bootzman G. van Delft, 1e pompm./bankw. C. P. J. Maas, 2e pompm./bankw. J. Pardaans, bankw. F. W. Bosson, chef hofmr. C. Weyers, chef kok W. C. Kapper;
- s.s. *Kenia*: 2e stm. B. van Hardeveld;
- s.s. *Khasiella*: 4e wtk. W. D. Hoogland, 5e wtk. A. G. M. Witten, telegr. G. P. van Brenkelen;
- s.s. *Koratia*: 3e wtk. A. de Boer;
- s.s. *Korenia*: 1e stm. P. J. F. de Beus, hfd.wtk. E. Rouw;
- s.s. *Korovina*: 1e stm. C. Vessies;
- s.s. *Kosicia*: wnd. gezagv. J. van der Velden, wnd. 2e wtk. L. C. Spoon, wnd. 3e wtk. F. G. Krijgsman, 2e pompm./bankw. R. Böck, bankw. G. M. Ras;
- s.s. *Kosmatella*: telegr. J. C. Willemsen;
- s.s. *Krebsia*: 5e wtk. J. W. Plugge, 5e wtk. A. Warmenhoven;
- s.s. *Kryptos*: wnd. 2e stm. C. P. Donken, 2e wtk. J. van Essen, 4e wtk. B. Strijbis, 4e wtk. J. Truijens;
- s.s. *Kylix*: 2e wtk. J. Polet, wnd. 3e wtk. C. H. H. Wisse, chef hofmr. M. L. Verschoor;
- s.s. *Ondina*: gezagv. S. J. de Geus, 3e stm. P. F. L. Schölvinc, 5e wtk. R. D. Bleeker;
- s.s. *Onoba*: hfd.wtk. H. van Manen;
- s.s. *Pholidora*: 1e stm. J. P. Jongbloed, 3e stm. D. J. van der Mast, 2e wtk. F. van Dalen, 4e wtk. N. C. van der Vecht;
- s.s. *Philine*: gezagv. G. W. Verboom, 2e stm. H. K. Paauw, 4e wtk. Th. E. Leeuwangh;
- s.s. *Philippia*: 3e stm. P. R. Brunet de Rochebrune;
- s.s. *Sepia*: wnd. 4e wtk. W. J. M. Braeken, telegr. A. H. C. J. Born;
- s.s. *Viana*: gezagv. A. Boddé, 3e stm. M. de Graaf, hfd.wtk. G. Bravenboer, wnd. 3e wtk. M. J. de Jong, 4e wtk. J. L. Zieck, telegr. K. F. van Dijk, bootzman S. Visser, 1e pompm./bankw. A. G. Freeth, 2e pompm./bankw. R. Stuifzand, chef hofmr. H. van Sante, chef kok P. E. L. v. d. Heuvel;
- s.s. *Vitrea*: 3e stm. L. B. A. van Bruinse, 4e stm. W. C. Padmos, hfd.wtk. P. J. van der Waals, 2e wtk. J. van Duuren, 5e wtk. R. Hoorn, telegr. C. J. M. Mullaart, bootzman P. de Vries, voorman C. Noordijk, 1e pompm./bankw. A. J. Tinkhof, 2e pompm./bankw. H. J. Los, chef hofmr. K. H. Nanninga, chef kok J. A. Kant;
- s.s. *World Heath*: gezagv. C. P. Paulussen, 1e stm. A. de Visser, 2e stm. H. A. de Visser, 3e stm. W. Roselaar, hfd.wtk. P. van der Hout, 2e wtk. J. L. 't Mannetje; 3e wtk. S. Rol, 4e wtk. L. P. H. Teune, 5e wtk. L. C. Biesheuvel, 5e wtk. H. A. van Egeraat, 5e wtk. J. C. J. Walraven, telegr. H. A. de Vries;
- s.s. *Zafra*: 1e stm. A. Tijisma;
- s.s. *Zaria*: 1e stm. P. Buisman.

UIT DIENST GETREDEN:

4e wtk.: H. N. Berg, J. W. van den Berg;
ll.wtk.: J. P. Klarenaar.

TEWERKGESTELD OP KANTOOR TE ROTTERDAM:

Hfd.wtk.: J. F. Schleicher - sectie DFA/3

TIJDELIJK TEWERKGESTELD

SHELL B.P.-NIGERIA:

1e stm.: S. Harders;

3e wtk.: D. Tolsma.

IN MILITAIRE DIENST:

4e stm. J. W. Lodewijkx.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stm. G.H.V.: 2e stm. H. W. Vermaas, 3e stm. P. C. Rakké;

1e stm. G.H.V.-Th.: 2e stl.: A. C. Weide, A. J. Bloem.

2e stm. G.H.V.: 3e stl. C. P. Donken, R. A. Kattenburg Schüler, L. D. J. van Zuilekom;

3e stm. G.H.V.: ll.stm. R. J. Westerbrink;

„C”: 2e wtk. E. Rouw, H. Stobbe, J. Mostert;

C-Th.: 2e wtk. J. van der Stel;

„B”: 3e wtk. C. J. Vermeulen;

B-Th.: 3e wtk. J. R. Alsma;

A en B. Th.: 5e wtk. J. P. J. Reichwein, E. Aanen, F. Nederbragt;

Ass.: ll.wtk. T. P. Kool, R. Hoorn.

AANGESTELD ALS:

Hfd.wtk.: E. Rouw;

4e stm.: R. J. Westerbrink;

5e wtk.: T. P. Kool, R. Hoorn.

mutaties walpersoneel

(in de periode 16.2 t/m 15.3 1964)

IN DIENST:

1.3: Mej. H. M. M. Spruijt - sectie DFF/5;

15.3: H. Knevelbaard - sectie DFF/3.

UIT DIENST:

1.3: Mej. N. M. Kramp - sectie DFF/3;

8.3: A. Bernaards - sectie DFP/32;

8.3: Mej. A. C. van den Boom - sectie DFP/32.

OVERGEPLAATST:

17.2: M. A. Riteco van sectie DFP/12 naar sectie DFA/1;

27.2: C. Westera van sectie DFT/1 naar sectie DFA/3;

1.3: Mej. B. I. M. Vollemans van sectie DFF/5 naar sectie DFF/3;

1.3: A. A. A. ten Bruggencate van sectie DFT/5 naar sectie DFT/2.

JUBILEUM:

1.3: L. H. Roodhorst - sectie DFT/2 - 10 jaar.