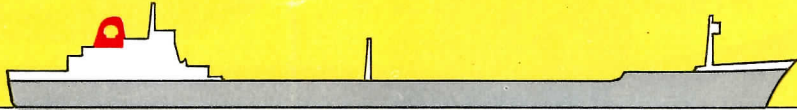
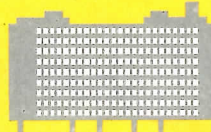




# tussen schip en ka

vierde jaargang no. 8 — april 1965



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



# IN MEMORIAM



**B. VAN DEN BORN**  
gezagvoerder

Tot onze diepe ontsteltenis bereikte ons het bericht dat Kapitein B. van den Born op 16 maart jl. op 52-jarige leeftijd in zijn woonplaats Oosterbeek is overleden.

Na de oorlog was hij een van de eerste stuurlieden die bij ons in dienst trad; aanvankelijk voer hij bij de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, daarna van 1957 af op de diepzeevloot.

Zijn aanstelling als gezagvoerder vond plaats op 1 juli 1961; na o.a. de „PHILIPPIA”, „ACMAEA” en „ZARIA” onder zijn bevel te hebben gehad was zijn laatste commando het m.s. „CINULIA”, van welk schip hij op 10 maart 1965 in de Mersey voor verlof werd afgelost.

Kapitein Van Den Born heeft zich doen kennen als een kundig gezagvoerder aan wie het bevel over onze schepen steeds met het volste vertrouwen kon worden overgelaten.

Zijn volkomen onverwachte verscheiden zal door velen op de vloot en aan de wal worden betreurd en als het verlies van een sympathiek en algemeen geacht collega worden gevoeld.

Ons medeleven gaat uit naar zijn echtgenote en kinderen, die wij onze innige deelneming betuigen.

## Benamingen van onze 65.000 tons tankschepen

Aan de zeven 65.000 tonners die in de loop van 1966 aan onze vloot zullen worden toegevoegd, zijn de volgende schelpnamen toegewezen:

<i>Werf</i>	<i>Bouwno.</i>	<i>Naam</i>
Wilton-Fijenoord, Schiedam	786	DIADEMA
N.D.S.M., Amsterdam	499	DILOMA
idem	500	DIONE
R.D.M., Rotterdam	314	DOSINA
Rosenberg Mekanische Ver- sted A/S, Stavanger	187	DIANA
idem	188	DALLIA
Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co. Ltd., Tokio	650	DAPHNE

De voornaamste afmetingen van het laatstgenoemde schip, waarvan het draagvermogen ten naaste bij 69.500 ton zal bedragen, zullen respectievelijk zijn: lengte over alles 243,84 m, grootste breedte 35,33 m en diepgang 12,60 m, *dit ter rechtzetting van een onjuiste opgave dienaangaande in de vorige editie van dit maandblad.*

165.000 Tons TANKER

T.2. TANKER

S.S. QUEEN ELIZABETH

De Koninklijke/Shell Groep heeft vier tankschepen, elk met een draagvermogen van ongeveer 165.000 ton, besteld.

Drie van deze schepen zullen worden gebouwd bij de Japanse scheepswerven van Mitsubishi, Ishikawajima en Hitachi. De opdracht voor de bouw van het vierde schip is gegeven aan de Westduitse werf Kieler Howaldtswerke.

Deze nieuwe tankschepen, de grootste die ooit besteld zijn, zullen onder verschillende vlag komen te varen en de verwachting is gerechtvaardigd dat de Nederlandse Shellvloot bij deze uitbreiding betrokken zal worden.

De schepen krijgen een lengte van 320 m, een grootste breedte van ruim 47 m en een diepgang van 16,5 m.

Ter vergelijking moge dienen dat de afmetingen van het grootste passagiersschip ter wereld, het s.s. „Queen Elizabeth”, de volgende zijn: lengte 314 m, breedte 36 m, diepgang 12 m.

Voor de bouw van deze schepen werden 23 werven in 8 landen, waaronder Nederland, uitgenodigd tot het doen

*Rotterdam, 19 maart 1965*

Kort nadat bovengenoemde vier 165.000 tons tankschepen besteld waren heeft de Koninklijke/Shell Groep wederom nieuwbouworders geplaatst, en wel voor vijf motortankschepen van ruim 90.000 ton draagvermogen, te weten een bij de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij (v.o.f.) te Amsterdam, drie bij Engelse werven en een bij een werf in Denemarken.

Eerstgenoemd tankschip is het grootste dat tot dusverre bij een Nederlandse werf werd besteld.

De afmetingen bedragen: lengte o/a 268,5 m, breedte 40 m en diepgang 12,6 m.

*Rotterdam, 2 april 1965*

van offerte. Bij de toekenning van de opdrachten heeft de Groep zich uitsluitend laten leiden door de meest gunstige aanbiedingen zowel wat betreft de bouwkosten alsook die eigenschappen van de schepen, welke een zo economisch mogelijk gebruik waarborgen.

De schepen zullen worden opgeleverd in het laatste kwartaal van 1967.

De nieuwe tankschepen zullen worden gebruikt voor het vervoer van ruwe olie onder andere van havens in het Midden-Oosten naar Rotterdam/Europoort en Le Havre via de route om Kaap de Goede Hoop. Op de uitreis zullen zij in ballast door het Suezkanaal kunnen varen. Wat de losfaciliteiten in Shell-Europoort betreft, is reeds bekend gemaakt dat een nieuwe walsteiger in aanbouw is voor de ontvangst van tankers tot 200.000 ton. Daartoe behoort ook het leggen van een losleiding naar de opslagtanks met een diameter van ruim 1 meter.

De voortstuwing van deze tankers zal geschieden door middel van stoomturbines met een vermogen van 25.000 pk, die het geladen schip een kruissnelheid zullen geven van ongeveer 16½ mijl.

De voortstuwing zal geschieden door een dieselmotor met een vermogen van 20.000 pk.

Deze schepen zullen worden opgeleverd in 1967.

Zij zijn bestemd voor het vervoer van ruwe olie uit het Midden-Oosten naar havens in Europa.

Ook deze nieuwe tankschepen zullen onder verschillende vlag komen te varen en wederom mag worden verwacht dat onze Nederlandse Shell-vloot in deze uitbreiding zal delen.

Evenals omtrent de 165.000 tonners, zullen over deze 90.000 tons tankschepen zo spoedig mogelijk nadere inlichtingen volgen.

## IDEEËNBUS

Hoewel de twee ideeën die hieronder beschreven worden niet in de praktijk zullen worden toegepast, heeft de Ideeënbusscommissie tot ons genoegen besloten voor elk een beloning van £ 5 toe te kennen. Het feit dat deze ideeën getuigen van interesse voor het vak en zorgvuldig zijn uitgewerkt, heeft tot deze beslissing geleid.

1. Idee no. 260. Van 3e stm. G. A. M. Dorren betr. „Droogmaken van ladingtanks”.

De heer Dorren stelde voor om bij het droogmaken der centretanks dezelfde werkwijze toe te passen als bij het droogmaken der wingtanks, namelijk het gebruik van de z.g. „stofzuiger”.

Hier toe zou in de leiding welke door de centertank loopt een prop gemaakt moeten worden, bij voorkeur nabij het midden van de tank.

Indien er met twee „stofzuigers” gewerkt zou kunnen worden, namelijk één op elke drainpomp, geeft dat een belangrijke tijdsbesparing. Vast staat echter dat veelvuldige en grote reparaties aan de ladingafsluiters het gevolg zullen zijn: behalve water wordt onvermijdelijk ook roest meegezogen hetgeen de beschadigingen aan genoemde afsluiters veroorzaakt. Dit nadeel is reeds gebleken bij toepassing van het „stofzuigersysteem” in de wingtanks.

2. Idee no. 266. Van 2e wtk. H. J. Nieuwenstein betr. „Verwarming C11”.

De heer Nieuwenstein heeft a/b van de „Kara” een verbinding gemaakt tussen de stoom-aan-dekleiding vóór de afsluiter op de pompkamer op de V.S.-leiding naar de Axia-fan en het V.S.-verwarmingsmanifold van tank 11.

Hierdoor wordt het mogelijk om met stoom-aan-dekverwarming bij te zetten op tank C11, waarbij de V.S.-ladingtank-verwarmingsleiding én de stoom-aan-dekleiding vrij van druk blijven. Het voordeel van dit systeem is duidelijk: het voorkomt warmte- en waterverlies. Desondanks besloot de Ideeënbusscommissie het systeem niet algemeen in te voeren, daar de toevoerleiding van de stoom naar de verwarmingsspiraal van tank 11 te klein van diameter is. Hierdoor wordt te weinig stoom geleverd voor de Axia-fan, welke is aangesloten op de stoom-aan-dekleiding d.m.v. een 1” leiding. De Axia-fan zou nauwelijks meer draaien, hetgeen ontoelaatbaar is daar, in verband met het pompen van water uit tank 11, in de pompkamer gewerkt wordt.

Bovendien zou de afvoerleiding van de tankverwarmingspiralen toch vol water komen te staan.

## Onze zilveren vlootjubilaren



Op 3 februari jl. reikte de heer D. Rodenburg het embleem voor 25-jarige dienst uit aan kapitein W. Kuyper, die dit aantal dienstjaren op 9 januari 1965 completeerde.

Een foto van het moment dat onze directeur het embleem, onder toezicht van Mevr. M. M. Kuyper-Tutt bij haar echtgenoot op de borst speldt drukken wij hierbij af.

De feestelijke sfeer van deze dag werd nog benadrukt tijdens de lunch die de heer en Mevr. Kuyper werd aangeboden en waarbij Kapitein H. Bakker en de heer A. H. W. Karelse, beiden met hun echtgenote, aanwezig waren.



De volgende vlootjubilaris met 25 jaar dienst was 2e werktuigkundige G. Vis van Heemst op 23 februari 1965, in verband waarmee hij een uitnodiging ontving om op 5 maart 1965 met zijn echtgenote, Mevr. L. Vis van Heemst-Slegt, bij de heer Rodenburg te komen.

De foto die bij deze gelegenheid gemaakt werd, treft u hierboven aan. Ook de heer en mevrouw Vis van Heemst werd een lunch aangeboden, waarbij de walorganisatie vertegenwoordigd was door Kapt. H. Bakker en de heren A. H. W. Karelse en P. Vis van Heemst, broer van de jubilaris.

# HET SCHIP VANAF DE KA

Zó zien wij haar dan straks als eerste van de „nieuwe zeven” haar maiden-trip beginnen: haar eerste reis — naar de Perzische Golf — om haar eerste lading te halen. In het leven dat voor haar ligt zal, zoals op al onze tankschepen in heden en verleden, veel van haar gestel worden gevegd, en wij willen daarom in dit artikel eens kijken naar haar zenuwgestel, de elektrische installatie.

We hebben veel geleerd zo door de jaren heen. Eerst de oude vertrouwde gelijkstroominstallatie, je kon er ook nog zonder mee varen, gewoon met een olielampje. Daarna kwam de draaistroominstallatie met veel grotere vermogens. De voortstuwing was er van afhankelijk geworden, zonder elektriek viel het hele samenspel van voortstuwing, manoeuvreren en navigeren in elkaar. Alle begin was moeilijk en er werden fouten gemaakt in de uitvoeringen, die te veel aan in landinstallaties gebruikte praktijken deden denken. Voor een schip werden ze gewogen en te licht bevonden. Open geventileerde motoren bleken een bron van zorgen en onderhoud. Open starters, zo onsympathiek als er eens wat water uit een flens lekte. De oude India rubberkabels, die zo lekker verdroogden door de hitte van een lamp, of expansiebochten in stugge, zwaar gewapende kabels die doorroestten en zelfs braken.

Veel van deze moeilijkheden vingen we al op gedurende het tweede nieuwbouwprogramma, de „A”, „V”, „O” en „Z” schepen. Doch de techniek schrijdt ras verder en als het getij verloopt, verzet men de bakens. Wat ziet u dadelijk op de nieuwe schepen in de elektrische installatie? Om bij het begin te beginnen: de generatoren zijn nu ook geheel gesloten geworden, ze hebben een zee-waterkoeler gekregen voor de lucht die steeds in de machine circuleert. De lucht blijft droog, er komt geen

stof meer in, geen oliedamp, geen vochtige lucht met zoutdeeltjes, die de isolatieweerstand naar beneden halen. Het dure uit elkaar halen en schoonmaken is vermeden. Hoe vaak werd een rotor niet beschadigd bij het transport naar en van de wal; het is niet meer nodig. Sleepringen en borstels, een onderdeel dat dagelijks even onze aandacht vroeg, zijn verdwenen, de machine is borstelloos en sleepringloos geworden. De spanningsregeling is statisch geworden, geen bewegende delen, „solid state” of wel getransistoriseerd.

Het hoofdschakelbord staat in de „control-room”, een bedieningsruimte in de machinekamer die geconditioneerde lucht heeft. Geen vervuiling meer. Waar we misschien een stapje terug moesten doen is bij het elektrisch bedienen van de generatorautomaten. We zijn zo ver kunnen gaan dat ze met de hand voorgespannen kunnen worden en toch nog elektrisch ontgrendeld worden.

Vele motoren starten automatisch op het vallen van druk aan de pomp, waarna de „stand-by” ingeschakeld wordt.

De branders van de ketels zijn automatisch, d.w.z. een cyclus van handelingen geschiedt automatisch als de stoomdruk te laag wordt.

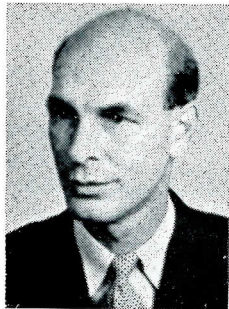
Een motorisch aangedreven nokkenschakelaar start de F.D. fan, de roterende kombrander, ontsteking, hulpbrandstofpomp, opent brandstofklep en het geheel wordt bewaakt door de vlamkijker.

Een grote verandering is het aanwezig zijn van één turbogenerator en één dieselgenerator voor het hoofdbedrijf. De grote dieselgenerator kan vanuit de „control-room” gestart worden. Ook als bij een „black-out” de nooddieselgenerator gestart is en het noodschakelbord, dat in een dekhuis staat, weer onder spanning gekomen is.

De verlichting staat nu onder 220 Volt spanning, terwijl wij vroeger 115 Volt gebruikten. Dit biedt bepaalde voordelen. Men kan meer ornamenten per verdeelgroep plaatsen, hetgeen het verdeelsysteem eenvoudiger maakt, en meer standaard apparatuur kan nu worden gebruikt. Vroeger mocht men niet hoger dan 55 Volt tegen aarde aan boord van een tanker, nu mag men tot 250 Volt gaan voor verlichting. Alle circuits zijn beveiligd met automaatjes, hetgeen een enorme besparing aan zekeringen geeft. Alle kabels in de accommodatie en bedrijfsruimten zijn zonder lood, zonder omvlechting en vervaardigd van butyl rubber met neoprene. Alleen aan dek en in de ruimte waar gasvorming kan optreden, is een omvlechting nog vereist; deze omvlechting is echter nog beschermd door een mantel van P.V.C.

Noodverlichting in de vorm zoals we die kenden op de

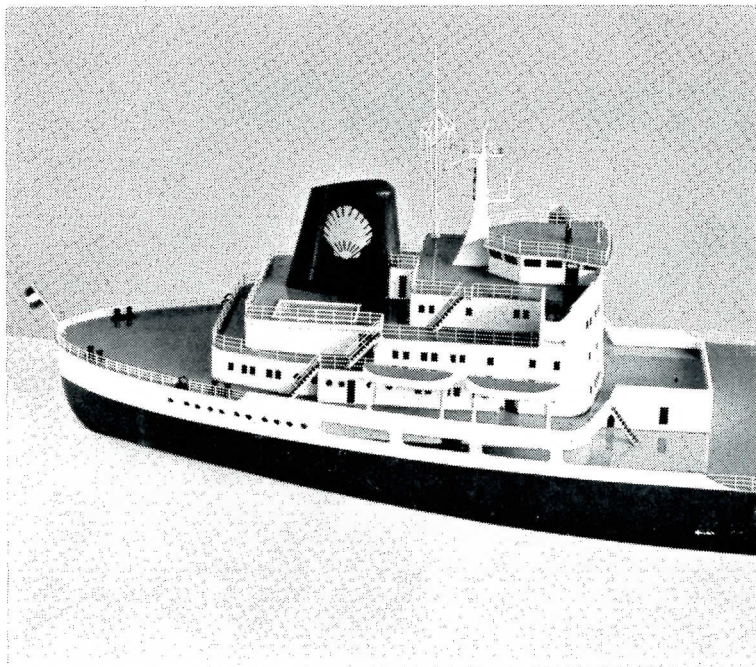
**AANGESTELD  
ALS  
GEZAGVOERDER  
PER  
25 FEBRUARI '65.**



C. S. DUINKER

*Model van het achterschip van onze in aanbouw/bestelling zijnde 65.000 tons tankers.*

*Foto: Fotobureau C. Kramer, Rotterdam*



oudere schepen van 12 of 24 Volt, is er niet meer. De noodverlichting is ook 220 Volt vanaf de automatisch startende nooddieselgenerator.

In de hutten zult u geen lastige Engelse 3-pens wandcontactdozen meer vinden, maar het vertrouwde stopcontact met randaarde en een 2-pens Europees/Amerikaans stopcontact voor het scheren.

Alle verlichting is TL, behalve enkele putsen aan dek, in sommige bergplaatsen en enkele gezelligheidslampjes. De dekverlichting is HPL, kwikdamplampen met zeer grote lichthelderheid.

De waterdichte wandcontactdozen aan dek zijn alle verdwenen, daar ze een bron van stoornis waren. U zult ze alleen nog vinden in fankamers en bedrijfsruimten. Ze geven echter slechts 24 Volt wisselspanning via transformatoren, zodat ze ook een looplamp kunnen voeden waarmede in een tank (geen ladingtank) of ketel moet worden gewerkt.

De besturing van de hoofdmachine geschiedt vanaf de brug. Voor de gezagvoerder of stuurman is de bediening echter dezelfde gebleven. Wanneer de telegraaf op de stand „zeer langzaam vooruit” gezet wordt vanuit de stopstand, zullen door een vernuftig elektronisch circuit de handelingen voor het starten van de machine automatisch worden uitgevoerd. Dit geeft een zeer uitgebreide elektronische apparatuur in de „control-room”. Vanaf de brug naar de „control-room” is dit elektrisch gezien nog tamelijk eenvoudig. De order met de telegraaf gegeven zal daarbij automatisch worden afgedrukt op een soort kassabonstrook en wel datum, tijd, order en toerental. Daar het toerental nul was wordt dit ook als

zodanig afgedrukt, maar komt de machine op het toerental behorende bij „zeer langzaam” dan wordt dit eveneens nog automatisch afgedrukt. Uiteraard geldt dit ook wanneer vanuit een andere stand naar een hoger of lager toerental of achteruit toerental wordt gegaan. Dit systeem, dat op de tijd van de moederklok werkt, op de telegraafstanden en op de spanning van een tachometergever, bespaart het schrijven in twee manoeuvreerboekjes.

De besturing van het roer vanaf de brug gebeurt elektrisch tot aan de hydraulische pompeenheden, die met de telemotor-ontvanger(s) de Hele-Shaw pompschuiven verstellen. Deze besturing is geheel dubbel uitgevoerd en elektrisch geheel van elkaar gescheiden.

Het u zo bekende spaken-stuurwiel is verdwenen, het is nu een Volkswagenstuurwiel geworden, misschien wel toepasselijk voor een motorschip. Het geheel zit gemonteerd in een lessenaar aan de voorzijde van het stuurhuis, vlak achter de ramen. Vanaf deze plaats, waarvan het de bedoeling is dat men er achter kan zitten, zowel als staan, kan men het schip besturen en de machine op afstand bedienen, terwijl men links van zich alle middelen van communicatie bij de hand heeft, te weten:

- 1) talk-back met de brugvleugels buiten, met de bak/Suezlicht ruimte, met het kampanjedek.
- 2) automatische telefoon met kiesschijf.
- 3) batterijloze telefoon met keuzeschakelaar.
- 4) V.H.F. telefoon met kanaal-keuzeschakelaars.

De telegraaf kan ook nog op de conventionele manier gebruikt worden. De gegeven orders en de antwoord-

orders worden dan ook op de telegraaf-orderdrukker afgedrukt. De bediening geschiedt dan vanuit de „control-room” door handbediening.

In de zijwanden van de gecombineerde stuurhuis/kaartenkamer komen zichtbaar van de brugvleugels buiten, telegraaforder „repeaters” in de vorm van tachometer-aanwijzers.

Voorts zal in het plafond van het stuurhuis een roerstandaanwijzer gemonteerd worden, die ook van beide brugvleugels buiten goed zichtbaar is.

In de opstanden vóór de kaartentafels aan stuur- en bakboord zal veel nautische/elektrische apparatuur worden ingebouwd.

Radar-indicatoren zullen zich midden in het stuurhuis bevinden.

Een motorcompressor-bediende luchtfluit zal zich in de voormast bevinden; deze kan via een tijdautoomaat werken. In de radarmast, die achter tegen stuurhuis/kaartenkamer wordt gebouwd, zal een elektrisch-bediende luchtfluit worden geplaatst.

Onder de bak zal een noodbrandbluspomp geplaatst worden die door een elektromotor gedreven wordt en door de nooddieselgenerator in het achterschip kan worden gevoed via een kabel die brandveilig is.

Een elektrische personenlift wordt tevens aangebracht met 5 stopplaatsen.

Tenslotte is voor „entertainment” een muziek/omroepinstallatie voorzien. In een muziek/bibliotheek-kamertje, naast de recreatieruimte voor officieren, is een muziekrek geplaatst. Hierin zijn ondergebracht een radio-ontvanger van 11 meter tot in de middengolf, een versterker, een signaal-generator, een bandopname-apparaat en een alarm-apparaatje. Door de signaal-generator te moduleren met een audio-signaal van de bandrecorder of radio-ontvanger kan dit signaal in het centraal-antennesysteem worden gevoed en door ieder in z'n hut met eigen toestel beluisterd worden.

In de publieke ruimten en de kombuis zijn 17 luidsprekers aangebracht waarin muziek of omroep d.m.v. microfoons ten gehore gebracht kan worden. Het

stuurhuis en de gezagvoerder kunnen op afstand de versterker in bedrijf zetten en eventueel mededelingen doen.

Wanneer de alarm-sirenes en -bellen in bedrijf gesteld worden zal dit alarm ook onverzwakt te horen zijn door de luidsprekers.

Eigen programma's zijn op de band op te nemen met de microfoon in de recreatieruimte. Wij hopen hiermee tevens het verblijf aan boord te hebben veraangenaamd. Het is bij velen nooit doorgedrongen dat een elektrische installatie van een schip niet 350 dagen van een jaar dienst doet en dan 15 dagen uit bedrijf gaat, maar praktisch het gehele leven onder spanning blijft staan, hetzij door de scheepsgeneratoren, hetzij op walvoeding.

Wanneer een hoofdschakelbord spanningloos gemaakt moet worden, zelfs gedurende een dokking, legt dit het werk in de machinekamer geheel stil, en moet dit voor schoonmaken en het natrekken van railboutsen toch gebeuren, dan wordt dit veelal nog 's nachts gedaan in overtijd.

Een goede gezonde elektrische installatie zal een schip dan ook veilig doen varen, maar we weten maar al te goed dat een slechte elektrische installatie vaak de oorzaak is van „brand”, vermoedelijke oorzaak: „kortsluiting”.

Dat is zo in grote lijnen het zenuwstelsel van het nieuwe schip. Er zijn nog vele finesses die u straks aan boord zult zien en waarvan u zich zult afvragen, waarom „ze” dit of dat gemaakt hebben. De meeste dingen worden gemaakt om een vereenvoudiging van bezetting te krijgen, minder onderhoud en het uiteindelijk doel is kostenbesparing op exploitatie.

Kunt u daarop het juiste antwoord niet vinden doordat het niet in bovenstaande categorieën past, dan verzoeken wij u, als het ook niet voor uw persoonlijk welzijn is gedaan, er over te schrijven.

Intussen groeten wij u vaarwel en wensen u goede vaart met het schip. Wij, die op de ka achterblijven, horen graag van u over haar goede en kwade dingen.

H. Snel

## ONZE VLOOT- JUBILARISSEN



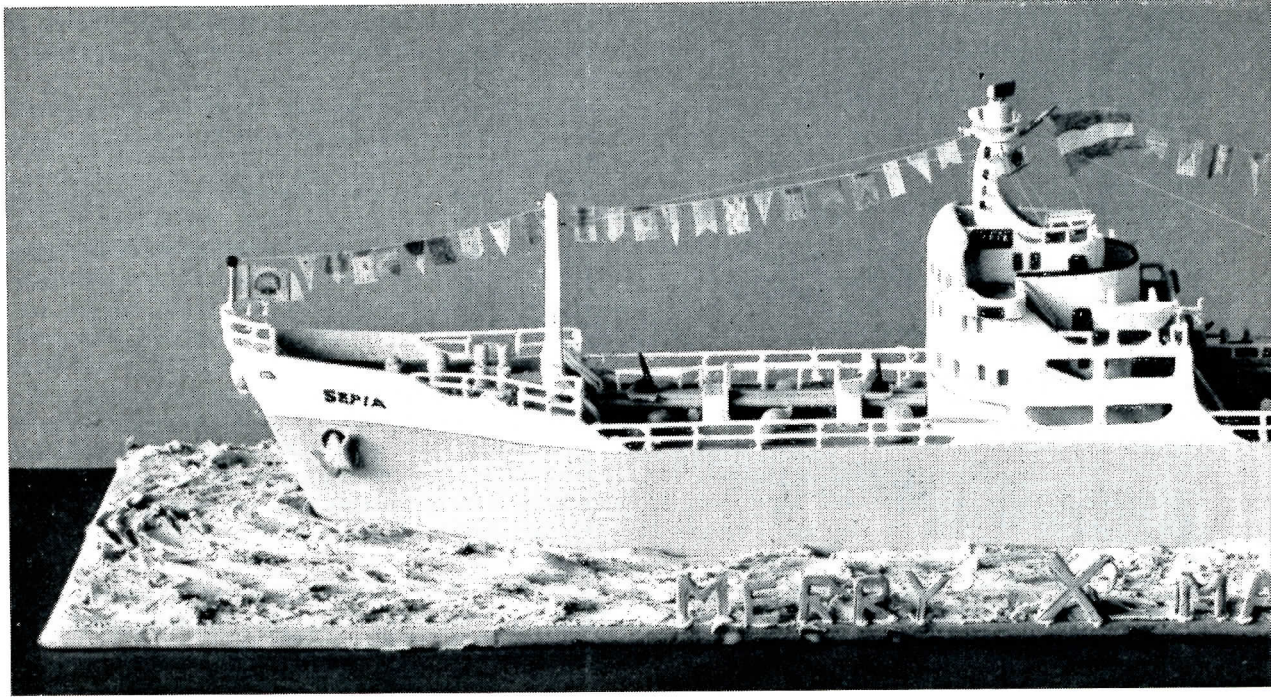
**A. P. DE GROOT**  
3e werktuigkundige  
1955 — 24.4 — 1965



**J. M. BOS**  
matroos  
1955 — 4.4 — 1965



**F. VAN DER HEYDEN**  
2e hofmeester  
1955 — 19.4 — 1965



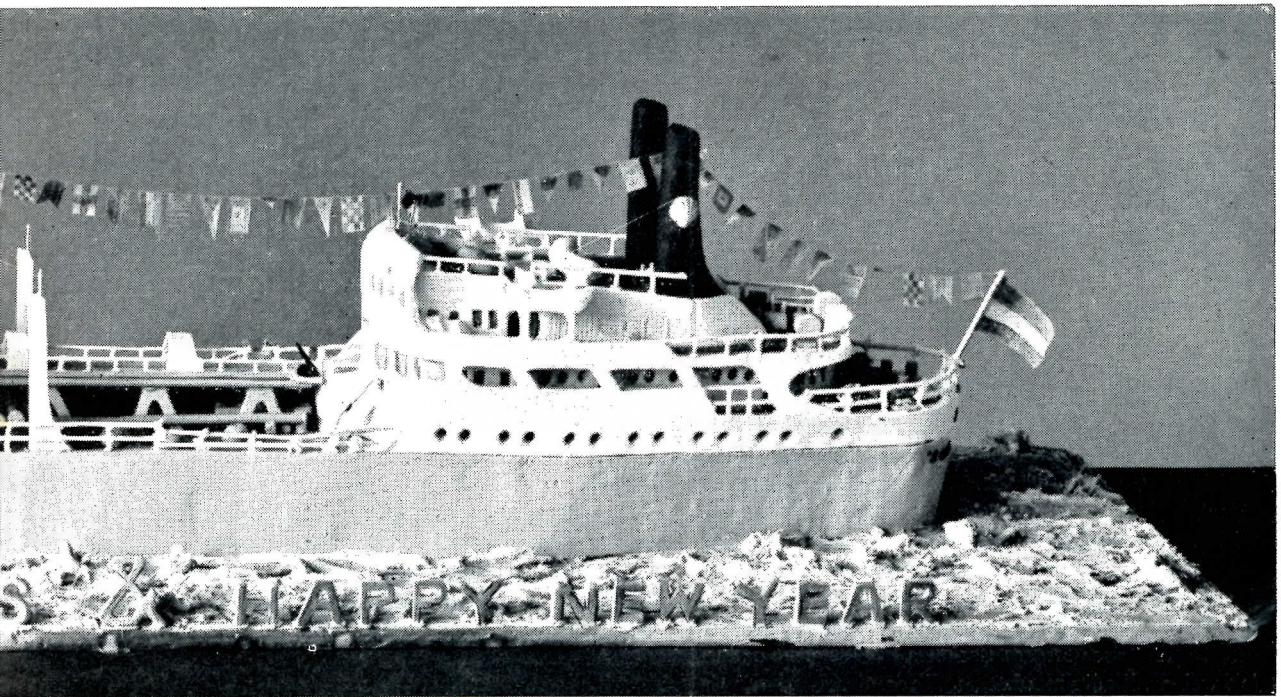
## 糖製 SEPIA 船

大管事深倫及大廚岑成於去年聖誕節，曾用糖將 SEPIA 船製成模型，他們費時三月完成，在上面的照片，是這糖製 SEPIA 船。我們認為，那是真實的表示，這二人是聰明的管事部人材。



深倫與岑成先生在  
SEPIA 船的廚房裡





### **De „Sepia” in suiker gemodelleerd**

Ter opluistering van de kerstviering van het vorig jaar aan boord van het s.s. „Sepia”, vatten chef-hofmeester Leung Ling en chef-kok Shum Sheung het plan op om een model van het schip geheel van suiker te vervaardigen. Na drie maanden was het werkstuk voltooid. Het boven afgebeelde resultaat, waarmede wij hen gaarne complimenteren, levert het bewijs van hun voortreffelijk vakmanschap.

### **El buque tanque „Sepia” modelado de azúcar**

Para dar esplendor a la celebración de la fiesta de Navidad a bordo del tanquero SEPIA, el jefe mayordomo Leung Ling y el jefe de cocina Shum Sheung concibieron el plan de construir un modelo del barco, hecho enteramente de azúcar.

A la vuelta de tres meses se había terminado la obra. El resultado que se reproduce arriba y por lo que les cumplimentamos gustosos a ellos, suministra la prueba de su habilidad sobresaliente.

*De heren Leung Ling en Shum Sheung op eigen terrein: de kombuis van de „Sepia”.*

*Los Señores Leung Ling y Shum Sheung en terreno propio: la cocina del „Sepia”.*

# AUTOMATISERING

*Onderstaand artikel behandelt de bediening van de hoofdmachine (motor) vanaf de brug. De opdrachten van het personeel op de brug worden op hydraulische en elektrische wijze naar de machinekamer overgebracht waar vervolgens automatisch de brandstoftoevoer enz. wordt geregeld.*

*Het behoeft weinig verbeeldingskracht om zich te realiseren dat juist de dekdiensdienst en de machinekamerdiensdienst met elkaar geïntegreerd worden. Het is daarom van zeer groot belang dat personeel van beide diensten op de hoogte is van de werking van zo'n installatie.*

## GEC-DOXFORD BRUGBEDIENINGSSYSTEEM

Elektrisch-pneumatisch principe maakt goedkopere installatie mogelijk en geeft verhoogde flexibiliteit.

Verscheidene systemen voor het bedienen van de scheepshoofdmotor vanaf een of meer punten buiten de machinekamer zijn nu op de markt; één hiervan is een gezamenlijk ontwerp van G.E.C. (Engineering) Ltd. en William Doxford and Sons (Engineers) Ltd. Het systeem, dat gebruik maakt van een aantal in de praktijk beproefde elektrisch-pneumatische en hydraulische onderdelen welke volledig met het handbedieningsbord van de machine gekoppeld zijn, werd in het kort beschreven in het augustus-nummer van „Tanker Times” tezamen met de nieuwe Doxford 76J9 motor, waarvoor het speciaal werd gebouwd.

Ten opzichte van een geheel pneumatisch systeem zou de GEC-Doxford elektrisch-pneumatische combinatie een grotere flexibiliteit hebben en onmiddellijk reageren, ongeacht de afstand. Andere voordelen zouden zijn: minder bewegende delen, gemakkelijker opsporen van fouten en lagere installatiekosten. Pijpleidingen behoeven niet langer te zijn dan ongeveer een meter.

Zoals blijkt uit nevenstaand diagram omvat het systeem een hydro-pneumatische cilinder in plaats van een elektrische bekrachtiger, waarbij dus de overbrenging kan wegvallen. Het gebruik van een lucht/olie-cilinder in plaats van een normale hydraulische cilinder maakt het aanschaffen van een hydraulische-kracht-installatie onnodig, bijgevolg minder onderhoud.

De bedieningselementen van de toegepaste elektronische bedieningsinstallatie, hebben silicium-transistors, waarbij dus relais-moeilijkheden worden vermeden. Deze installatie kan onafgebroken zonder ventilatoren werken in omgevingstemperaturen tot 70 °C. Variabele transformatoren, die de signalen van de brug en van de machinekamer overbrengen, zijn van het synchro-type, die minder last hebben van relais-moeilijkheden dan instrumenten van het potentiometer-type die soms in dergelijke installaties worden gebruikt.

Sterke mechanische limietschakelaars worden gebruikt waar de bekrachtiging en de slag voldoende zijn, terwijl influentie-schakelaars zonder contacten of magnetische tongschakelaars elders worden gebruikt. Alle schake-

laars hebben een verwachte levensduur van boven de 50 handelingen.

### *Werking*

De installatie geeft de officier op de brug de mogelijkheid de hoofdmachine zonder tussenkomst te bedienen, hij kan deze aanzetten, stoppen, achteruit laten draaien of het aantal omwentelingen wijzigen door het stellen van de telegraaf-hendel in de gewenste stand. De daaruit voortvloeiende handelingen zijn automatisch; zij bestaan uit het regelen van de startlucht, het toelaten van brandstof tot de machine waardoor dus snel en doelmatig manoeuvreren mogelijk is. De achtereenvolgende automatische handelingen worden door op de noodzakelijke punten ingebouwde tijdschakelaars beheerst; deze kunnen worden afgesteld naar de eisen van de reder.

De machine kan ook vanaf de manoeuvreerstand worden bediend door gebruikmaking van de gebruikelijke hendels, die ingeschakeld worden door het overzetten van een schakelaar, waarmee tevens het afstandsbedieningssysteem wordt uitgeschakeld.

Als de machine op afstandsbediening niet start, wordt de start-procedure automatisch herhaald. Blijft de machine weigeren dan worden er geen verdere handelingen verricht en wordt een waarschuwing naar de brug en de machinekamer gegeven.

Elektrische impulsen worden doorgegeven via een variabele transformator, die bediend wordt door de hendel van de brugtelegraaf; deze impulsen worden geleid naar het elektronische bedieningsorgaan in de machinekamer. Daar bekrachtigen zij solenoïde kleppen, die de toevoer van startlucht regelen en het toelaten van brandstof tot de machine.

### *Startlucht-bediening*

De waarde van de elektrische impuls van de variabele transformator (VT I) is afhankelijk van de stand van de brugtelegraaf-hendel, en de stroomkring draait om tussen de „vooruit”- en „achteruit”-stand van de hendel. De impuls wordt geïnterpreteerd in het vergelijkingsdeel (No. 1) van de elektronische bedieningsinstallatie en daar omgezet in een spanning om V 8 of V 9 in het

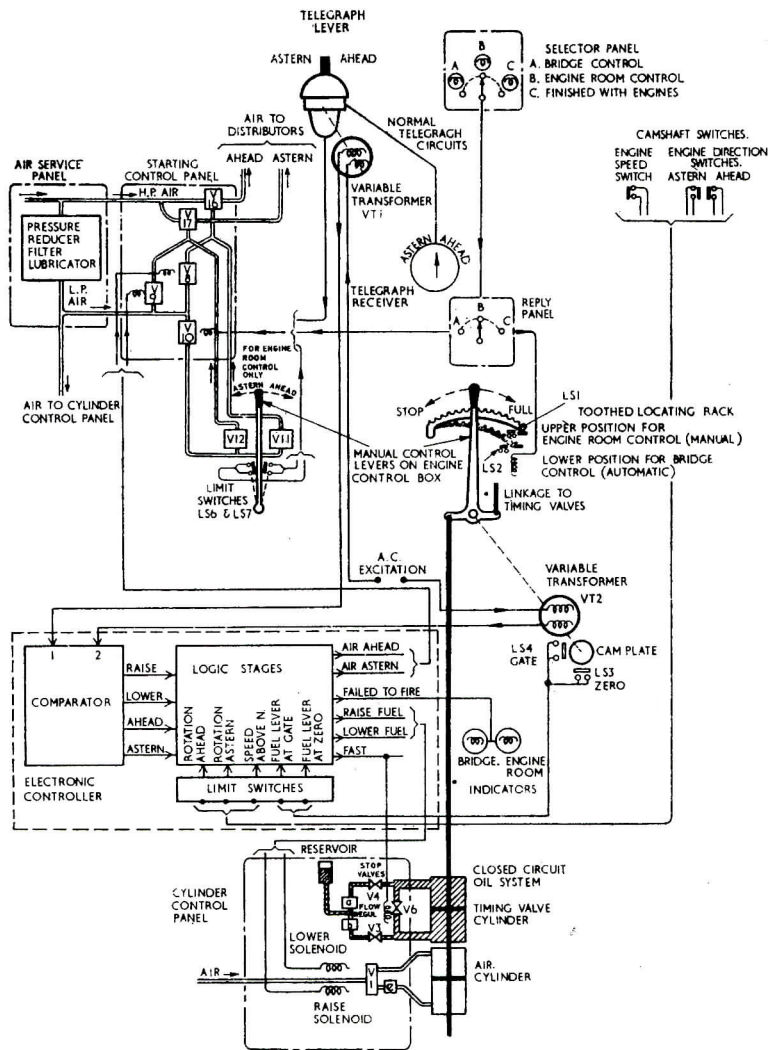
startbedieningspaneel te bekrachtigen. Deze solenoïde kleppen laten lage-druk-lucht passeren die de kleppen V 16 of V 17 opent welke hoge-druk-lucht naar de „vooruit”- of de „achteruit”-inlaatkleppen van de startluchtverdelers leiden.

Staat de machine op machinekamer-bediening dan worden V 8 en V 9 niet gebruikt, maar worden V 16 en V 17 bediend door de stuurkleppen V 11 en V 12, die versteld worden door de starthendel. Staat de machine op brugcontrole dan wordt de starthendel uitgeschakeld door V 10, die de luchttoevoer naar V 11 en V 12 afsluit. Een vergrendelings-circuit tussen de telegraafoverbrenger en de limietschakelaars LS 6 en LS 7 voorkomt dat de starthendel kan worden overgezet in een richting die strijdig is met de opdracht van de telegraaf. De starthendel blijft werken als de elektriciteitsvoorziening naar het bedieningsmechanisme uitvalt.

De stroomimpulsen van de variabele transformatoren VT 1 en VT 2 zijn afhankelijk van de stand van de telegraafhendel en de stand van de kleppen. Deze impulsen worden geïnterpreteerd in het vergelijkingsdeel No. 2; bij niet overeenstemmen wordt door dit vergelijkingsdeel de „vermeerderen” solenoïde of de „verlagen” solenoïde van klep V 1 bekrachtigd. Deze klep laat gecompriëerde lucht toe aan een van de zijden van de cilinder, waardoor de schakeling in de stand wordt gebracht waarvoor de telegraaf opdracht heeft gegeven. Tijdens deze handeling is V 6 in gesloten toestand en circuleert de olie via de kleppen V 3 en V 4, welke beide open gehouden worden door de stuurlucht indien V 1 lucht tot de cilinder toelaat. Wordt de schakeling gelijk aan de telegraafopdracht, dan valt de impuls van het vergelijkingscircuit naar nul. De solenoïde klep V 1 sluit dan de luchttoevoer naar de cilinder af en deze handeling sluit de kleppen V 3 en V 4, waarbij de zuiger vergrendeld wordt. In het oliedraatsysteem zijn stromingsbegrenzers A en B gemonteerd die zo afgesteld zijn dat zij een tamelijk snelle zuigersnelheid in beide richtingen mogelijk maken met een te verwaarlozen overgang over de equilibre stand.

#### *Het verhogen of verlagen van de brandstoftoevoer*

Bij het verhogen van de brandstoftoevoer moet de cilinder zich langzaam bewegen. Een langzame gemid-



**SIMPLIFIED DIAGRAM OF REMOTE CONTROL SYSTEM**

delde snelheid wordt verkregen door het gebruikmaken van een elektronische regelaar, die impulsen geeft om de solenoïde van klep 1 te lichten, zodat deze met kleine tussenruimten in tijd en afstelling reageert. Deze methode voorkomt moeilijkheden die zouden kunnen voortvloeien uit het gebruik van zeer kleine openingen in het hydraulische systeem om langzame gelijkmatige bewegingen te verkrijgen. Daarentegen is een snelle cilinderbeweging nodig als de brandstoftoevoer tot nihil wordt verlaagd; deze snelle beweging wordt verkregen door het bekrachtigen van óf de „vermeerderen” óf de „verlagen” solenoïde van V 1 samen met de solenoïde klep V 6, die een toevoerleiding met grotere diameter opent, waardoor de olie met weinig weerstand kan vloeien.

Staat de machine op machinekamer-bediening dan moet de handbediende hendel, bij het verstellen van de klep-

regeling, ook de zuiger bewegen; zowel het lucht- als het oliedeel van de cilinder moet daarom vrijstaan. Om de luchtcilinder te ontkoppelen staat de klep V 1 aan beide zijden open naar atmosferische druk indien geen van de solenoïden wordt bekrachtigd; om de olie vrij te kunnen laten weglipen wordt V 6 bekrachtigd om het „snelle” oliecircuït te openen wanneer de schakelaar op machinekamer-bediening staat. Bij deze stand vormt de weerstand van de cilinder slechts een te verwaarlozen verschil met de krachtsinspanning die nodig is om de bedieningshendel te bewegen.

Een kiespaneel op de brug heeft een schakelaar, die op „brug”, „machinekamer” of „klaar met machines” kan worden gesteld; de stand van deze schakelaar wordt aangegeven door drie daarmee overeenkomende verklikkerlampjes op het machinekamer-retourpaneel. Het verstellen van de schakelaar bekrachtigt ook een telegraafalarmschel. De werktuigkundige antwoordt door een soortgelijke schakelaar op het retourpaneel om te zetten; indien brugbediening wordt verzocht trekt hij ook de heugel met de hand naar beneden, waardoor de limietschakelaars LS 1 en LS 2 bekrachtigd worden. Deze handelingen schakelen het alarm uit en worden op de brug aangegeven door een van de drie verklikkerlampjes al naar gelang de stand van de keuzeschakelaar. Wordt teruggeschakeld naar machinekamer-bediening dan valt de stroom naar een elektromagneet weg door het omzetten van de antwoordschakelaar, waardoor de heugel terugspringt in de bovenste stand voor normale bediening van de kleppen-regelhendel.

Op de machinekamer-bediening werkt de telegraaf op de gebruikelijke wijze, hoewel de „standby” en „klaar met machines” standen weggelaten zijn daar deze waarschuwingen vervangen zijn door de keuzeschakelaar.

#### *Telegraaf met wrijvingsweerstand*

Staat de machine op brugbediening dan wordt de hoofdmachine direkt door de telegraaf bediend, zoals boven omschreven. De telegraafhendel is voorzien van een

wrijvingsweerstand teneinde het mogelijk te maken deze in elke tussenstand, tussen „stop”, „zeer langzaam”, „langzaam”, „halve kracht” en „volle kracht”, te zetten; de snelheid van de machine staat in verhouding tot de stand van de hendel en de waarschuwingssignalen worden dan niet gegeven. De variabele transformator die de signalen voor de automatische brugbediening doorgeeft is opgesteld in de telegraaf en wordt bekrachtigd door de hendel. De transformatorcircuits zijn geheel gescheiden van de telegraafseincircuits.

Op de brug worden storingen aangegeven door alarmlampen op het keuzepaneel; de onderschriften zijn: „oververhitting” en „terugschakelen op machinekamer-bediening”. „Oververhitting” betekent dat de totale uitlaatemperatuur te hoog is en dat de officier op de brug snelheid moet verminderen. Dezelfde alarmlamp wordt gebruikt om verlies aan druk of oververhitting in de olie- of koelwater-circuits aan te geven. Gaat de lamp door vermindering van snelheid niet uit dan dient de officier op de brug de machinekamer hiervan op de hoogte te stellen.

De alarmlamp met het onderschrift: „terugschakelen op machinekamer-bediening” gloeit aan als de machine weigert na herhaalde pogingen te starten of indien zich een storing voordoet in de bedieningsluchtvoorziening of in de laagspanning-elektrische-krachtvoorziening. Een waarschuwingenzoemer komt tegelijkertijd in werking; zowel de lampen als de zoemer worden uitgeschakeld wanneer de officier op de brug zijn keuzeschakelaar stelt op „machinekamer”.

Bij een kracht- of luchtstoring wordt naast het hierboven beschreven alarm de heugelmagneet onmiddellijk uitgeschakeld. Daardoor springt de heugel in de bovenste stand, waar de brandstofhendel in de ingestelde stand wordt vastgehouden totdat de werktuigkundige overschakelt op handbediening.

Een normale storingsalarmuitrusting, geleverd door Chadburns (Liverpool) Ltd., wordt gebruikt om visuele en hoorbare alarmseinen te geven zowel op de brug als in de machinekamer.

## MEDEDELING BETREFFENDE AUTO- VERZEKERINGEN

De aandacht wordt erop gevestigd dat verzekeringsmaatschappijen het medenemen van passagiers resp. collega's tegen betaling, kunnen beschouwen als betaald vervoer resp. als een ander gebruik van het motorvoertuig dan waartoe dit volgens opgaaf aan verzekeraar, was bestemd.

Indien de verzekeringsdekking niet aan deze situatie is aangepast, kan de verzekering gedurende de tijd dat tegen betaling wordt gereden *geheel nietig* zijn. De autobezitters die collega's tegen betaling medenemen, wordt aangeraden hun polis op dit punt na te zien en zo nodig maatregelen te nemen, opdat hun eventuele aansprakelijkheid tegenover de passagiers voldoende is gedekt.

Ten overvloede zij vermeld dat de automobielpolissen in de regel niet het risico dekken van ongevallen aan de inzittenden, tenzij er sprake is van een aansprakelijkheid aan de zijde van de bestuurder.

# Ontmoetingen

Doorweekt van een ommetje door 'n echte Atheense stortbui, bukte ik me, ging het trapje af en trad de „kunstkelder“ binnen.

De beide eigenaars zaten gebogen over 'n emmer water, postzegels te weken. „Kali spera“, zei ik.

Ze keken me verwonderd aan, maar herkenden me terstond (blijkbaar door m'n vroegere „oudheidkundige“ aankopen).

„Kali spera Kyrie Hollande“, riepen ze in koor.

De oudste greep terstond weer 'n paar asbakjes, blijkbaar m'n „kunsthistorische kijk op de dingen“ nog indachtig, maar ik schudde van neen.

Hij bood me de enige rieten stoel aan met het gebaar van 'n geslepen zakenman dat „nog niets kopende klanten“ toch „klanten“ zijn.

„'n Ouzo“?, vroeg hij. „Yes please“, bevestigde ik.

Het souvenirsgeldertje bood me 'n aanblik van 'n enorme voorraad popjes, tassen, kleedjes, blote goden en godinnen, gouden maskers en wandbordjes met voorstellingen in alle nudistische vormen.

„Hoe staan de zaken?“, vroeg ik.

„Slecht“.

„U bent vandaag m'n tweede klant“, antwoordde hij, terwijl hij met één oog naar z'n wandbordjes keek.

„Deze maand is het bijzonder slecht, maar de volgende maand komen de Amerikanen weer“, zei hij enigszins verheugd.

„Hoe zo?“, vroeg ik met geveinsde belangstelling.

„O, Yes, dan vliegen m'n wandbordjes en m'n Tesselonische petjes weer m'n shop uit. M'n petjes gaan dan voor 30 drachmes naar de States“, zei hij sarcastisch.

„Ik heb nog nooit 'n Amerikaan met zo'n petje op gezien“, zei ik domweg. „Neen“, gaf hij knipogend toe, „maar volgende maand komen weer scheeps- en vliegtuigladings oude dames van tussen 50 en 70 jaar uit de mid-West en daar moet ik het van hebben; U moet weten, die doen voor 1000 dollar in één maand 13 landen, inclusief het transport in hun rolstoel en het transport van bergen koffers“, ging hij sarcastisch door.

„Onder leiding van Costas gaan ze dan met veel geschreeuw de Akropolis op, laten zich in 'n hoera-stemming door middel van die prehistorische duiventillen onder zwarte doeken door 'n als ijsco-venter vermomde fotograaf voor 1 dollar vereeuwigen. Nu spreek ik altijd met

## Mutaties in de redactiecommissie

Na drie-en-een-half jaar in functie te zijn geweest is de redactiecommissie van dit maandblad „op de helling gezet“. Vooral sedert de hervatting van de nieuwbouw deed zich, onder andere in verband met de voortschrijdende ontwikkeling van de automatisering, de behoefte gevoelen aan reorganisatie van de commissie.

De heren G. W. Bakker (chef DFT/6) en A. Baljet (DFT/1), die beiden reeds hun sporen hebben verdiend als „free lance“ medewerkers van ons personeelsblad werden aangezocht en bereid gevonden de commissie te versterken.

m'n vriend Costas af, die is gids voor potverterend kunstminnend publiek, dat ze na afloop stoppen voor m'n „museum“ om zich 'n Griekse vermoming te bezorgen“.

Met steeds meer Griekse koopmansgebaren vervolgde hij: „Maar ze vergeten ook niet m'n plattegronden van de Akropolis in 3 talen. Die vliegen weg“.

„Zijn ze mooi?“, vroeg ik enigszins enthousiast gemaakt door z'n verkoopgebaren.

Hij deed 'n greep tussen de naakte godinnen en viste vanachter deze modern gestroomlijnde bewaking van zijn plattegronden 'n mapje op en spreidde het uit.

„Hoe is het mogelijk“, zei ik, „dat ze zo nauwkeurig alles van 2000 jaar geleden hebben kunnen tekenen“.

„De Duitsers“, antwoordde hij terstond met overtuiging, „die hebben jaren geleden heel wat goden en ook godinnen blootgelegd, opgegraven bedoel ik, en daaruit geconcludeerd in wat voor huizen ze woonden“, zei hij met 'n wetenschappelijk air.

„In de oorlog hebben ze zelfs hun vlag op het Parthenon gezet als blijk van hun onderzoekingsdrift“, zei hij met 'n ietwat

De heer Bakker verzorgt sedert juni 1963 de rubriek „Mechanisatie en Automatisering“, terwijl de heer Baljet reeds in vroeger jaren, toen ons blad nog onder de oude naam „Van en Voor de Vloot“ verscheen, menige technische bijdrage heeft geleverd en wij hopen spoedig weer artikelen van zijn hand te kunnen publiceren.

Wij heten beide heren gaarne welkom in de gelederen van de redactie en nemen tegelijkertijd afscheid van de heer K. G. Visser, die de commissie met ingang van 1 maart jl. heeft verlaten.

verlegen blik, bang mogelijk 'n klant te verliezen.

Dit bracht me op het idee iets over politiek te weten te komen.

„ENDAKSI!“ (Oké), zwaaide ik over.

„Die Kyrie Papandreo is geloof ik nog niet zo slecht, hè??“, lokte ik uit.

Langzaam richtte z'n „mededirecteur“ zich op en schudde z'n hoofd afkeurend.

„Neen, Kalamaris was veel beter“.

Ik probeerde nog wat te zeggen, maar de twee eigenaars gingen enigszins heftig, in voor mij nog steeds onbegrijpelijk Grieks, elkaar precies eens duidelijk maken de voor- en nadelen van Papandreo en Kalamaris. Blijkbaar hadden ze niet allebei op dezelfde gestemd. Enfin, tijdens deze Oosterse discussie kreeg ik even tijd m'n Ouzo glas te ledigen en de buurman, een in witte doktersjas vermomde caféhouder, uit het „belendende“ drankgeldertje te roepen voor een verzoeningsdrankje.

Toen ik dan eindelijk enige belangstelling toonde voor z'n schaapherderstassen, verstomde de politieke conversatie en wisten ze me broederlijk dan toch nog vier tassen aan te smeren.

KET(H)ELBINKIE

## CHINESE AVOND

Gestimuleerd door de successen van de vorige feestavonden, waarvan speciaal de laatste „Curaçaose Avond” geslaagd mocht worden genoemd, heeft het bestuur van de O.V.S.T. besloten op *22 mei a.s.* weer een Grote Avond te organiseren.

De sfeer van dit feest zal ditmaal in het teken staan van het Verre Oosten. Entourage en spijzen zullen u verplaatsen naar Hongkong. Geen dure reizen om deze exotische stad te bereiken, wij brengen een en ander hier in het Shell-Gebouw.

Reserveert deze avond voor dit feest. U en uw introducé(e)s zijn van harte welkom. Nadere bijzonderheden worden binnenkort bekendgemaakt.

## 21 x s.s. „VIANA”

De zesde klas van de Christelijke School voor Lager Onderwijs te Appingedam zijn scheepsbouwers in de dop! In enkele weken bouwden zij een Shell-tankervloot van maar liefst 21 schepen.

Op de achtergrond: het hoofd van de school, de heer F. G. Dokter. Geheel links: de bouwadviseur, de heer Fr. N. Bos.



# vlootpersoneel/personalia

(in de periode 16.2 t/m 15.3.1965)

## GEHUWD:

7.2: E. Aanen, 5e wtk., met Mej. W. Bronke.

## GEBOREN:

- 10.2: Christine, dochter van C. Vlas, 2e stm., en Mevr. T. C. Vlas-van der Vlies;  
17.2: Marie Astrid, dochter van H. de Jong, 2e wtk., en Mevr. J. S. de Jong-Meynderts;  
20.2: Gerardus Cornelis, zoon van A. A. A. Overschie, 5e wtk., en Mevr. E. C. M. Overschie-Hofstede;  
1.3: Onno, zoon van W. R. Muusze, 3e stm., en Mevr. J. Th. Muusze-Zwart;  
6.3: Ingrid Hanny, dochter van J. Vos, 3e wtk., en Mevr. M. B. Vos-Witkamp.

## MET VERLOF:

- Gezagt.: G. W. Verboom, J. Kramer, N. H. van der Heiden, H. A. H. Hylkema, L. Brink, P. van Hassel, J. H. R. Broersma, E. J. Stapper, C. S. Duinker;  
1e stl.: H. H. Hacken, D. Fransen, J. W. Bakker, M. E. Wolper, E. H. Brameijer;  
2e stl.: E. B. Veenhof, R. Verhoef, H. N. A. Snel, H. Verbaas;  
3e stl.: J. Knip, E. C. T. M. Houtman, L. I. Noort, H. H. van Roest, H. van Veen, A. Th. van Es, J. Broekmeijer, R. van Westendorp, J. Wagenvoort;  
4e stl.: F. F. Ates, J. den Uyl;  
Hfd.wtk.: G. J. Uittenbogaard, C. W. Stolk, C. Heeres, J. H. M. Hanssen;  
2e wtk.: J. M. de Jong, W. C. H. M. de Kok, P. G. Eekman;  
3e wtk.: A. Bax, S. A. Verhage, W. F. A. van Mosseveld, W. J. Meuldijk;  
4e wtk.: C. P. Kortekaas, P. F. Buil, R. Huisman, F. A. van Rooijen, G. J. Spierenburg, E. Hoogvorst, G. J. van Neuren, J. C. Zwart;  
5e wtk.: G. P. Hooegeveen, J. Kruijsse, F. S. Lausberg, E. S. Venema, P. Zandstra, A. A. J. Cornelissen, K. L. J. Aertssen, F. L. van Lier, E. Dallinga, C. Goudsblom, J. P. J. Reichwein, H. G. W. Meijer, A. K. van 't Blik, A. Hoekstra, Th. P. M. Westhuis, W. K. van Bezooijen, H. G. van Jaarsveld.  
11.wtk.: D. J. Plate.

## IN NEDERLAND AANGEKOMEN:

Bootslieden: H. Buurman, A. B. van Essen, M. J. v. d. Neut, H. J. A. Savonye;

Voorman: M. Addeson;

- 1e pompl./bankw.: C. W. v. Duivenboden, J. v. Leeuwen, G. P. I. B. Spruyt;  
2e pompl./bankw.: T. J. Dieters, C. E. R. Lafontaine, P. Niezing, B. Verburg;  
Bankwerkers: J. F. v. Schie, A. S. v. d. Suis;  
Chef hofmeesters: J. Batelaan, H. T. Kaale, K. H. Nanninga, H. Scharloo;  
Chef koks: B. v. Bennekum, J. T. Poppes, C. G. M. v. Schuppen, A. H. Siemerink.

## TWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Acila*: telegrafist J. P. de Baat Doelman;  
*m.s. Acmaea*: gezagt. K. J. van Noortwijk, 1e stm. D. Rijk, hfd.wtk. H. Bax, wnd. 3e wtk. W. C. van der Pluym, 11.wtk. P. J. A. Palsenbarg;  
*s.s. Arca*: 4e wtk. P. Brouwer;  
*s.s. Atys*: wnd. 4e wtk. P. J. Warnier, 5e wtk. F. M. C. Kramers.  
*m.s. Camitia*: 11.wtk. F. J. Snippe.  
*m.s. Cinulia*: gezagt. H. R. van Sas;  
*m.s. Crania*: 1e stm. M. G. C. Geerarts, 11.stm. R. A. van den Bosch, 5e wtk. F. A. J. Boot, telegrafist A. D. Sinjorgo;  
*s.s. Gouldia*: wnd. 3e stm. J. W. Nieuwerf;  
*s.s. Kabylia*: gezagt. J. L. F. Vermeulen, 2e stm. W. O. Kooi, 2e wtk. C. J. Vermeulen;  
*s.s. Kalydon*: 2e wtk. A. de Coninck;  
*s.s. Kelletia*: 2e stm. T. van Heuveln, telegrafist A. G. Jansen, 2e pompman/bankw. A. de Ruyter;  
*s.s. Kenia*: gezagt. H. C. Mantel, 4e stm. M. Klein, hfd.wtk. G. W. van Essen, 4e wtk. H. B. Wegh;  
*s.s. Kermia*: gezagt. P. C. Hoek, wnd. 3e stm. S. B. M. Breukel;  
*s.s. Kopianella*: gezagt. W. van Brakel, wnd. 3e stm. J. N. A. van de Giessen, wnd. 2e wtk. A. de Haan, 4e wtk. H. de Vin, wnd. 4e wtk. F. Bakker, wnd. 4e wtk. IJ. C. de Jong;  
*s.s. Koratia*: wnd. 2e stm. D. J. van der Mast, wnd. 4e wtk. L. J. Verwey;  
*s.s. Korenia*: wnd. 3e stm. E. P. Kooijman, ass. wtk. E. E. Kreune;  
*s.s. Korovina*: 5e wtk. J. Almekinders, telegrafist J. B. A. Walop, bootsman C. de Vet, 1e pompman/bankw. J. J. Koop, 2e pompman/bankw. R. C. R. van Rooyen, bankwerker J. v. Scherrenburg, chef hofmeester L. Deynen, chef kok G. H. Valk;  
*s.s. Kosicia*: hfd.wtk. J. P. Hasenack;  
*s.s. Kosmatella*: gezagt. P. C. D. Sandee;  
*s.s. Krebsia*: wnd. 3e stm. G. A. M. Dorren, ass. wtk. L. Vlastra;

### 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

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

### Administratie :

Mej. J. F. Schilt

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

## IN DIENST GETREDEN: Vlootpersoneel



M. KLEIN  
4e stuurman  
per 22.2



R. F. F. J. RUITER  
4e stuurman  
per 8.3



F. J. SNIPPE  
leerling-werktuigkundige  
per 8.3

## Walpersoneel per 1.3



E. J. BUIJS  
sectie DFT/3



J. VAN DEN HEUVEL  
sectie DFF/5



Meij. F. M. DE LANGE  
sectie DFF/5



A. J. W. VAN ZWEDEN  
sectie DFF/3

- s.s. *Vitrea*: gezagv. W. de Beer, 2e stm. E. Moll, 4e stm. R. P. F. J. Ruiters, 3e wtk. J. Bunders, 5e wtk. P. C. W. Enders, telegrafist A. H. C. J. Born, bootsman C. J. de Fouw, 1e pompman/bankw. A. C. Versteeg, 2e pompman/bankw. C. Voorspuy, bankwerker A. C. v. Baalen, chef hofmeester F. B. Wayers, chef kok J. A. Kant;
- s.s. *Vivipara*: gezagv. D. J. E. Boonstra, hfd.wtk. C. de Gast, telegrafist C. J. M. Mullaart;
- s.s. *Zafra*: wnd. 3e stm. G. L. A. Martens, 4e stm. F. M. J. v. d. Laar, 2e wtk. C. L. Fehrmann, 5e wtk. N. H. J. M. Lodde, 5e wtk. J. W. Plugge;
- s.s. *Zaria*: wnd. 3e stm. Th. W. Scharrenburg, telegrafist F. A. Egas.

## UIT DIENST GETREDEN:

- 4e stm.: A. B. M. Pot;  
3e wtk.: A. van Vliet;  
4e wtk.: J. L. Zieck, J. Truyens;  
Bootsman: A. Gonlag;  
1e pompman/bankw.: M. v. d. Vrie;  
2e pompl./bankw.: T. J. Dieters, J. P. Krieg, G. C. M. v. d. Wittenboer;  
Bankwerker: W. C. Michies;  
Chef hofmeester: J. M. Boogerman;  
Chef kok: G. Timmerman.

## BEHAALDE DIPLOMA'S:

- 1e stm. G.H.V.: 2e stm. E. Moll;  
1e stm. G.H.V.-Th.: 2e stm. P. M. de Graaf, 3e stm. P. F. L. Schölvinc;  
2e stm. G.H.V.: 3e stm. M. P. J. Hage;  
2e stm. G.H.V.-Th.: 3e stl. J. Baard Jr., J. Mieras, J. M. Huygens, R. Stomp;  
„C”: 2e wtk. A. W. Brakel;  
„C”-th: 2e wtk. G. H. Germing;  
„B”: 4e wtk. J. L. Zieck, R. D. Kuil, W. C. van der Pluym;  
„B”-th: 3e wtk. H. E. Daniëls;  
„A” en „B”-th: 5e wtk. P. C. W. Enders, F. C. Apontoweil, J. P. van Boven, J. C. Wichmann, G. van 't Wout;  
„A”: 5e wtk. J. H. Th. van Schaik, J. D. Slink;  
MVD: 11.wtk. J. Almekinders.

## AANGESTELD ALS:

- Gezagv.: C. S. Duinker;  
5e wtk.: J. Almekinders.

## BEVORDERD TOT:

- 1e pompman/bankw.: J. J. Koop;  
2e pompman/bankw.: A. de Ruyter;  
Bankwerker: M. T. Aarsen.

## mutaties walpersoneel

(in de periode 16.2 t/m 15.3.1965)

## OVERGEPLAATST:

- 1.3 H. van Waasdijk van DFF/3 naar sectie DF/2:

- s.s. *Kryptos*: 4e wtk. A. L. Bakker;
- s.s. *Kylix*: wnd. 2e stm. W. Hoogendijk, wnd. 3e stm. A. Vlaar, 4e wtk. F. K. J. Spangenberg, 5e wtk. W. P. Volker;
- s.s. *Onoba*: gezagv. B. van Bon, 3e stm. W. J. Morélis, 3e wtk. G. Braak, 5e wtk. J. van Pijkeren, telegrafist. F. W. A. Willemse;
- s.s. *Phildora*: hfd.wtk. F. F. Walthuis;
- s.s. *Philine*: 5e wtk. T. Middelkoop, telegrafist A. Traas;
- s.s. *Vasum*: 1e stm. G. G. J. Alfrink, 4e stm. G. J. Scholtens, wnd. 3e wtk. R. D. Kuil, 4e wtk. J. van Hoepen, 5e wtk. J. H. Hartkamp, 5e wtk. W. H. Hennink, telegrafist K. Kamminga, bootsman P. Sloover, 2e pompman/bankw. A. G. A. Stikvoort, bankwerker M. T. Aarsen, chef hofmeester P. L. den Breejen, chef kok F. v. d. Nat;
- s.s. *Videna*: 1e stm. J. W. Sterringa, 3e stm. J. Baard Jr., wnd. 4e wtk. J. H. Th. van Schaik, 5e wtk. J. A. Hagedoorn;