



tussen schip en ka

vijfde jaargang no. 4 — december 1965



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





Kerstmis in de werkelijkheid

Ik ben me er van bewust, dat ik met deze regels uw Kerstfeest niet aangenamer of gelukkiger kan maken. Want als u dit leest, vaart u ergens op zee of ligt u met uw schip in een haven ver van Nederland vandaan. Het is juist in Nederland waar u zoudt willen zijn om met uw dierbaren de kerstdagen te vieren. Ja het zeemansleven is een zwaar beroep, vooral nu met deze feestdagen de scheiding van de familie nog zwaarder drukt.

Toch ben ik blij dat ik in de gelegenheid ben gesteld om u langs deze weg te bereiken. Allereerst aan u allen zonder onderscheid van godsdienst of rang van harte een zalig en gelukkig Kerstfeest.

Doet dit feest van vrede en geluk in onze dagen niet vreemd aan? Op vele plaatsen in de wereld is er oorlog en onrust. Oorlog, onrust, ruzie, haat en nijd ontnemen de mens de vrede en het geluk die Christus door Zijn komst op aarde ons heeft willen brengen. In deze wereld van materialisme en harde zakelijkheid lijkt deze boodschap van Christus haast belachelijk. Ook velen van Zijn tijdgenoten geloofden niet in deze boodschap. Ze hebben Hem tenslotte vermoord op het kruis. Maar de goddelijkheid van Zijn zending bewees Hij toen Hij uit eigen macht uit Zijn graf opstond. Aan Zijn apostelen gaf Hij de opdracht de mensen Zijn blijde boodschap te verkondigen en hen door het leven met al zijn hardheden en tegenslagen te begeleiden naar het uiteindelijke geluk.

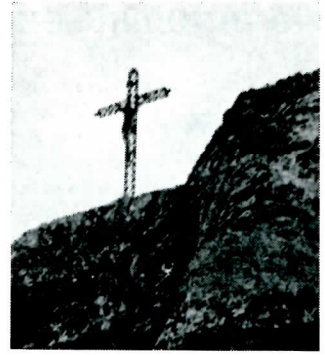
Vanaf Bethlehem tot aan Calvarie is het leven van Christus hard geweest. Wij kunnen van het leven niet meer verwachten dan onze Meester er van heeft gekregen. Maar het geloof in God kan en zal ons de troost geven die wij bij alle tegenslagen zo hard nodig hebben, juist zoals de God-mens Christus dat ondervond toen Hij van God en alle mensen verlaten scheen.

Maar dat geloof in God is geen stemming zoals men die zou kunnen krijgen op het Kerstfeest. Och, de entourage van het Kerstfeest kan u wel in een stemming brengen, maar die is met de entourage ook weer zo weg.

Geloof in God wil zeggen: ons aan Hem overgeven — ons vertrouwen op Hem stellen — weten dat Hij het goede met ons voor heeft; ook als onze berekeningen niet uitkomen, als we tegenslagen te incasseren krijgen, als het thuis niet goed gaat, als we aan boord met de een of andere collega niet kunnen opschieten, als we maar geen verlof kunnen krijgen, als we . . . Zo kunnen we nog een tijdje doorgaan. Ook dan het geloof in God bewaren, op Hem onze hoop stellen, met Hem op goede voet proberen te leven. Dan tonen we van goede wil te zijn en aan die mensen belooft God Zijn vrede. Zo zijn dit geen woorden uit een kerstliedje of uit een kerstvertelling onder de kerstboom. Zo wordt die Kerstboodschap van Christus een werkelijkheid in 1965 aan boord van uw schip. Daar heeft u dit Kerstfeest deze keer nodig. God heeft geen speciale plaats nodig om bij de mensen te komen. Hij werd geboren in een stal. Ook aan boord van de tanker waarop u nu vaart kan en wil Hij zijn. Wij hoeven geen speciaal gezicht te trekken om God te ontvangen. Hij wil midden in de werkelijkheid van ons leven zijn. Vanuit de werkelijkheid van ons alledaagse leven aan boord moeten we trachten dichter bij God te komen. Wie dit probeert zal onder Zijn invloed komen en zal gaan ervaren dat God liefde is. Zegt mij met wie gij omgaat en ik zal u zeggen wie gij bent. Dit geldt ook voor uw relatie met God.

Dierbare vrienden, in deze zin wens ik u en uw familieleden nogmaals van harte een zalig en gelukkig Kerstfeest en een behouden vaart in 1966.

C. VAN DER BURGH,
Havenaalmoezenier.



Kruisbeeld in Le Caylar (Zuid-Frankrijk)

(Foto: L. F. van den Belt)

Kerstmis 1965

*Ik wil U aanbidden, Heer,
met kinderlijk ontzag
en leven naar Uw Liefdeleer,
zo lang ik leven mag.*

*'k Wil U altoos volgen, Heer,
waarheen m'Uw Pad ook leidt,
dan tel'k geen zorg of lijden
meer
in't zicht der Eeuwigheid.*

*Ik wil met U waken, Heer,
Uw trouwe wachter zijn,
opdat geen aards geweld U deer'
paraat voor U te strijñ.*

*Maar, 'k heb U mee gekruisigd,
Heer,
en weet dat'k dag aan dag
de nagels aan Uw Kruis
vermeër
door trouweloos gedrag.*

*Zo bid'k U: wil deez'
Kerstmis, Heer,
in mij herboren zijn,
opdat'k in vrome eenvoud leer
Uw weerkomst te berein.*

J. S.

De automatisering van koopvaardijsschepen

In de januari 1965-editie van „Mededelingen en verhandelingen voor de Gezagvoerder” van de „Vereniging van Nederlandse Koopvaardijkapiteins” verscheen een artikel van kapitein A. Wepster van de Holland-Amerika Lijn over bovenstaand onderwerp.

Kapitein Wepster geeft daarin blijk van een zo brede visie op deze ingewikkelde en veelomvattende materie dat, hoewel zich inmiddels vele nieuwe ontwikkelingen met betrekking tot automatisering hebben voltrokken, wij meenden goed te doen het artikel in zijn oorspronkelijke vorm, zij het in twee gedeelten, te publiceren. Het tweede deel zal verschijnen in het a.s. januari-nummer van dit blad.

Het voornaamste onderdeel van dit onderwerp zal de automatisatie van de navigatie zijn.

Bediening op afstand en automatisering moet, zoals iedere technische vooruitgang, bekeken worden vanuit het oogpunt van het verminderen der kostprijs van het uitvoeren van een bepaalde handeling. Automatisering in navigatie moet als resultaat hebben, minder afwijkingen van de vastgestelde koers, een vermindering van de reisduur en van de brandstofkosten. Dit alles gecombineerd met minder bemanningskosten om de extra investering in de benodigde instrumentaria goed te maken. Bij een andere gelegenheid heb ik aangetoond dat voor een reis van het Engels kanaal naar New York en terug, de winst in afgelegde afstand door gebruik van verbeterd instrumentarium slechts 0,8% bedroeg van de reizen in de periode van 1915/1935, vergeleken met die in de periode 1950/1960. De besparing op bemanningskosten moet daarom als een hoofdaanleiding tot automatisering in aanmerking worden genomen.

Hoe groot de reductie in stafpersoneel ook mag zijn, steeds zal er voldoende staf aan boord moeten zijn om het schip binnen te brengen op conventionele wijze, bij het uitvallen

van de automatisatie-apparatuur. Dit is niet alleen een persoonlijk mening, doch is ook tot uitdrukking gebracht in een door Lloyds Register of Shipping uitgegeven boekje, getiteld „Automation in Ships”. Het bevat enige waardevolle beschouwingen voor al te enthousiaste automatiseerders.

Een bekend Amerikaans geleerde beweert dat heden ten dage, nu mensen in een baan om de aarde kunnen worden gebracht en weer veilig aan land teruggebracht, het volautomatische schip geen probleem meer is. Hij heeft waarschijnlijk gelijk, nu de wetenschap geleidelijk de scheiding tussen het denkvermogen van mens en machine overbrugt.

De enthousiasten moeten echter niet vergeten dat het menselijk brein een zeer goede, zoniet de meest volmaakte van alle computers is, en dat de robot evenmin met de mens kan concurreren waar het functies op gewoon intelligentiepeil betreft. Om een kopje thee voor een gast in te schenken zou reeds een zeer gecompliceerde robot vereist zijn.

Alle hedendaagse en toekomstige elektronische machines zijn in hoge mate gespecialiseerd in bepaalde, ook menselijke functies en voornamelijk de kwantitatieve functies. Op hun

Bij de voorplaat:

TENTOONSTELLING „EUROPORT 1965”

In bijzijn van autoriteiten en vooraanstaande personen uit het Rotterdamse bedrijfsleven, werd op 9 november jl. in de Ahoy-hallen te Rotterdam de tentoonstelling „Europort 1965” door Burgemeester W. Thomassen geopend.

Wegens verblijf buitenslands werd onze Directeur, de heer D. Rodenburg, daarbij vertegenwoordigd door de heer L. F. van den Belt, algemeen procuratiehouder en hoofd der afdeling Personeel van Shell Tankers N.V.

Na zijn openingstoespraak maakte de heer Thomassen een rondwandeling over de tentoonstelling; de foto op de frontpagina werd genomen toen hij onze stand passeerde. Tijdens de duur van de tentoonstelling was onze tweede werktuigkundige A. J. G. Weitzel in de stand, die veel aandacht trok, aanwezig teneinde bezoekers, die zulks wensten, inlichtingen te verschaffen (op de foto: de heer Weitzel op de achtergrond in de stand in gesprek met een bezoeker), terwijl mej. M. W. Houberg — werkzaam op sectie DFF/5-cc (Correspondentie) - (links op de foto) recepti-niste was.

Onze stand bij avond. (Nevenstaande foto werd op de openingsdag van de tentoonstelling tijdens de avondpanzee gemaakt door Fotobureau C. Kramer, Rotterdam).



eigen gebied presteren zij meer dan de mens, dit is hun kracht doch tevens hun begrenzing.

Wat gedaan kan worden op scheepvaartgebied, wordt gedemonstreerd door het bemanningloze Russische schip dat in de Zwarte Zee vaart. Het is zeer de vraag of deze onheilsvogel een juiste weerspiegeling is voor wat de zeeman van vandaag of in de toekomst te wachten staat.

Een zekere mr. Harlander van Matson Navigation Company is van mening dat satellieten het beste geschikt zijn voor automatische navigatie, omdat deze in een betrekkelijk homogeen medium verkeren — de wereldruimte. Vanzelfsprekend is alleen automatische navigatie geschikt voor onbemande schepen.

Gewone schepen hebben echter te maken met eilanden, kanalen, ondiep water, moeilijke kusten, storm en andere schepen met kapiteins die er een eigen mening op na houden en waardoor soms aanvaringen ontstaan, verandering in sailing orders enz. Om het aanvaringsprobleem op te vangen worden vele oplossingen aan de hand gedaan. De schip tot schip communicatie wordt geregeld naar voren gebracht, doch om dit te weerleggen haalt de spreker Capt. Wylie aan die eens heeft gezegd: „Dat zwijgen goud is en vaartvermindering een beter risico dan praten”.

Naar sprekers mening is ook de Goodyears Aircrafts Corporation's Radar Data Computer (R.D.C.) evenmin een afdoende oplossing:

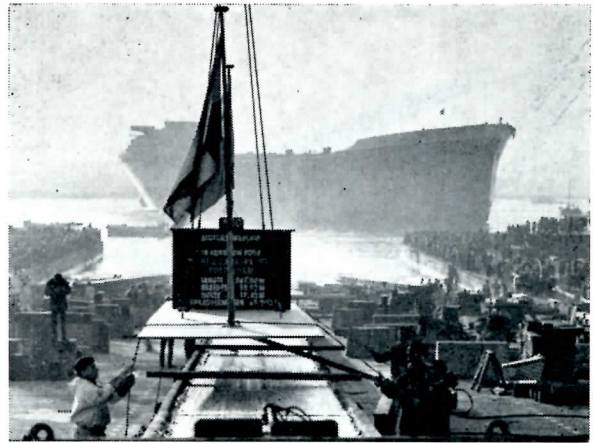
1. De methode om een gekozen doel over te brengen van het scherm naar de R.D.C. is omslachtig en tijdrovend. Dit leidt de aandacht van de radarwaarnemer af.
2. Er zijn te veel bedieningsknoppen, waarschuwingslampjes, e.d.
3. De presentatie van alle gegevens is voor geen waarnemer gemakkelijk te verwerken, vooral niet wanneer het aantal doelen groot is.
4. Het is een ernstig bezwaar dat de weergave op R.D.C. van alle doelen kan en zal plaatsvinden. Een ontwijkingsmanoeuvre, veilig volgens de R.D.C., kan tot een aanvaring leiden met een niet weergegeven object.

Toch is spreker niet zonder hoop dat 1965 een revolutionaire radar computer display zal opleveren voor de koopvaardij tegen een prijs die iedereen kan betalen.

Het is een welbekend feit dat de technische ontwikkeling en de technische kennis verder gevorderd zijn dan de kennis van de invloed die de automatisatie heeft op de intermenselijke verhoudingen, de problemen van opleiding en van leiding geven. Zelfs nog vóór de sociaal economische problemen, ontstaan door de industriële revolutie van de negentiende eeuw, geheel zijn opgelost, worden wij reeds nu weer geconfronteerd met de sociaal economische problemen van de elektronische computer.

Het lijkt daarom verstandig dat de scheepvaart als eerste en directe doel zich tot taak moet stellen een vorm van mechanisatie en automatisatie te verkrijgen, waardoor de schepen met minder kosten dan nu, kunnen worden geëxploiteerd en tezelfdertijd minder kwetsbaar voor de tendens van constant stijgende lonen.

Het gebied waar automatisering het gunstigste resultaat zal hebben is geheel afhankelijk van het vaargebied. De beoor-



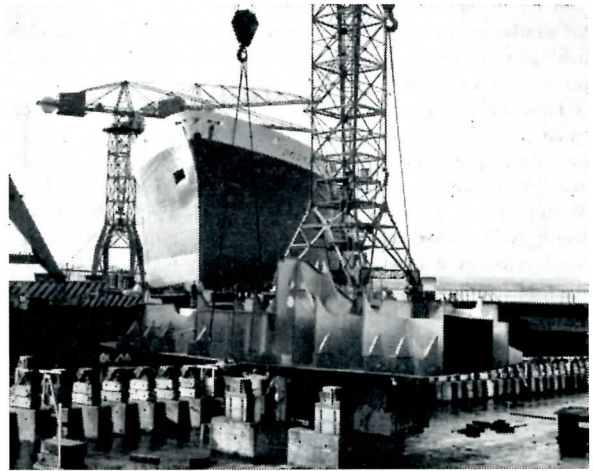
Symbolisch op 22 oktober 1965.

Foto: Nationaal Foto Persbureau, Amsterdam

KIELLEGGING VAN HET M.S. DIONE

(N.D.S.M. / Bouwno. 500)

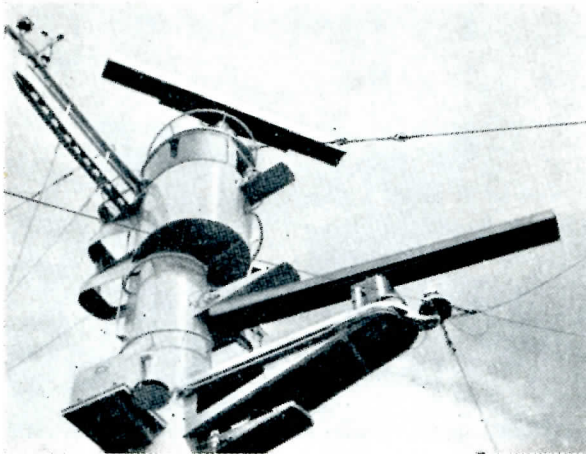
Op de achtergrond het m.s. „Diloma” dat op 22 oktober jl. de helling verliet.



Feitelijk op 4 november 1965.

(Foto: N.D.S.M.)

deling voor een stukgoedschip in lijndienst varende op de Atlantic tussen twee hoog ontwikkelde landen, waarbij 40% van de totale reisinkomsten verschuldigd zijn voor de behandeling der lading en voor havenkosten, is geheel anders dan voor een tanker die olie vervoert tussen de Perzische Golf en West-Europa.



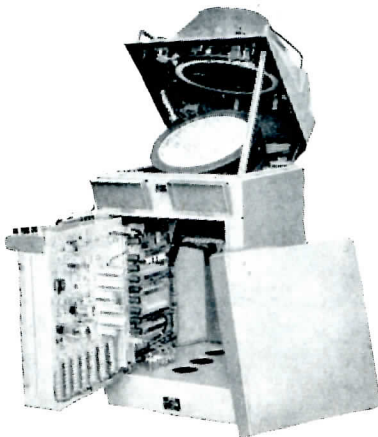
Radarininstallatie aan boord van de „Diloma”

Het m.s. „Diloma” dat, na de tewaterlating op 22 oktober jl., thans voor afbouw aan een kade van de N.D.S.M. gemeerd ligt, zal met een van de modernste radarsystemen van de Nederlandse koopvaardijvloot worden uitgerust.

In dit artikel, dat de heer J. W. van der Lely van Radio-Holland N.V. voor ons schreef, wordt een algemeen overzicht gegeven van de samenstelling en de werking van het systeem.

Ten einde de zekerheid te hebben dat het radarsysteem praktisch altijd bedrijfsgeraad zal zijn, heeft men besloten tot een super radar-combinatie, nl. een X-band radar type 1640 en een S-band radar type 1650 van Raytheon, welke onderling geschakeld kunnen worden. Als „true motion display” wordt de Photoplot van Kelvin Hughes geïnstalleerd, welke naar keuze het X- of S-band radarbeeld kan weergeven.

Indicator

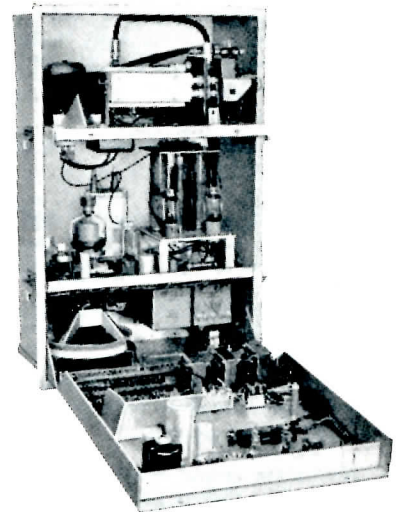


Het gehele systeem wordt gevoed door één Mackie omvormer met een tweede reserve-omvormer, direct omschakelbaar in geval van storing.

Het systeem van een combinatie X- en S-band radar is gekozen om te kunnen profiteren van de specifieke eigenschappen van beide radarininstallaties. Het X-band systeem (3 cm) geeft een radarbeeld met zeer grote definitie. Een ideale radar voor het waarnemen op korte afstand met een zeer gedetailleerd beeld. Het nadeel van de X-band radars in het algemeen is de achteruitgang van het maximum bereik tijdens mist of zware regen. De ingebouwde STC-schakeling („anti rain”) kan de regenecho's wel onderdrukken, maar het maximum bereik wordt altijd kleiner. Door een S-band radar (10 cm) toe te voegen, is dit bezwaar opgeheven. Immers, 10 cm radar-systemen zijn veel minder gevoelig voor weersomstandigheden en hun maximum bereik is groter. Tevens kan men bij storing van het X-band systeem overschakelen op de S-band radar en omgekeerd.

Het photoplot-systeem van Kelvin Hughes is een zeer goed „true motion display” om te kunnen plotten. Een radarbeeld met een doorsnede van 60 cm, te bekijken door meerdere personen tegelijkertijd in helder daglicht op een vlakke tafel, is een grote wens, die nu eindelijk vervuld is. Het systeem berust op het volgende principe:

Een radarbeeld op een 3½ inch buis wordt om de 15 sec., 3 min. of 6 min. naar keuze gefotografeerd, ontwikkeld in 3-¾sec. (!) en daarna geprojecteerd



Zender/ontvanger.

op een matglazen plaat van 24 inch diameter.

Op deze plaat kan men dan de radarplot eenvoudig maken, aangezien zelfs een tekenlineaal is gemonteerd. Naar wens bestaat de mogelijkheid een relatief dan wel waar radarbeeld te presenteren.

Afmetingen van de indicator zijn:

breed	110 cm
diep	75 cm
hoog	94 cm
gewicht	254 kg

Het is mogelijk om door middel van een schakelaar de photoplot te koppelen aan de S- of X-band radarininstallatie.

Reuzenhavens voor reuzenschepen

De ontwikkeling van de reuzentanker tot het normale transportmiddel van ruwe olie, vergt zeer grote veranderingen in de infrastructuur van het vervoer over zee. Wij wijzen hier op de behoefte die er bestaat aan havens met geschikte faciliteiten om deze nieuwe klasse van schepen te ontvangen.

Tijdens een lezing die Jhr. Mr. J. H. Loudon kort geleden in Londen hield, vestigde hij de aandacht van zijn toehoorders o.a. op de noodzaak om de havenfaciliteiten uit te breiden ten behoeve van de grootste tankers. Sommige van de grootste havens ter wereld zijn de laatste 20 jaar reeds zo veranderd dat ze nauwelijks te herkennen zijn, dit ten gevolge van uitbaggeren en uitbreiden om de steeds groter wordende tankschepen te ontvangen. Ongetwijfeld zal dit proces in de naaste toekomst nog worden versneld, maar, zich baserende op de ervaring die hij als President-Directeur van de Koninklijke/Shell Groep had opgedaan, constateert de heer Loudon dat het onmogelijk zal zijn de afmetingen van havens en de dokfaciliteiten onbeperkt uit te breiden; voornamelijk daarom ziet hij 200/250.000 ton als de uiterste praktische grens voor de moderne tankschepen.

De tankerrevolutie

Men zal zich herinneren dat de grootste tankers die aan het einde van de Tweede Wereldoorlog in de vaart waren, een draagvermogen hadden van slechts 24.000 ton. Op het ogenblik zijn er verscheidene tankers in de vaart met een capaciteit van meer dan 100.000 ton, waaronder de „Nissho Maru” van 132.250 ton, eigendom van Japanse reders. Zelfs grotere schepen — enkele van 165.000-167.000 ton en een van 170.800 ton — zullen in de komende twee jaar worden afgebouwd en er zijn reeds vaste plannen voor de spoedige bouw van een 191.000-tons schip, terwijl het heel goed mogelijk is dat in verscheidene directiekamers projecten worden bestudeerd die nog ambitieuzer zijn. Het ziet er daarom naar uit, ons baserende op de schattingen gemaakt door de heer Loudon, dat de huidige tankerrevolutie en de daarmee gepaard gaande revolutie in havenaanleg haar uiteindelijke climax nadert.

De afmetingen van een tanker van een gegeven draagvermogen kunnen vanzelfsprekend binnen zekere grenzen variëren, maar in het algemeen genomen zal een tanker van zo'n 100.000 ton waarschijnlijk ongeveer 49 voet steken en

een lengte hebben van circa 900 voet. De diepgang van de nog grotere „Nissho Maru” is ruim 54 voet en die van de 170.800 tons tanker die voor de Esso in aanbouw is, zal 55½ voet zijn, ofschoon eerstgenoemd schip slechts 955 voet lang is terwijl de ontworpen lengte van laatstbedoelde tanker 1.040 voet bedraagt. De diepgang van de toekomstige reuzenschepen tot 250.000 ton ten slotte, zal wellicht 60 voet of nog meer zijn — hetgeen waarschijnlijk de voorzichtigheid van de heer Loudon motiveert wanneer hij spreekt over de mogelijkheden van geschikte havenfaciliteiten. Het behoeft geen betoog dat het weinig zin heeft om zeer grote schepen te bouwen wanneer de laad- en losfaciliteiten voor dergelijke schepen in ten minste enkele van de voornaamste petroleumhavens op de wereld daaraan niet zijn aangepast. In de tabel op blz. 10 zijn alle los- en laadhavens voor tankers vermeld die volgens de beschikbare gegevens ligplaats bieden aan schepen met een diepgang van ongeveer 48 voet of meer. De havens van deze categorie kunnen schepen ontvangen met een draagvermogen van circa 100.000 ton en een of twee van deze havens (voornamelijk gelegen in gebieden van waaruit olie wordt geëxporteerd) zouden zelfs nu reeds tankers van 165.000 ton of meer kunnen ontvangen.

Over twee of drie jaar zullen er reeds meer havens geschikt zijn voor schepen van 100.000 ton, en er zullen er aanzienlijk meer zijn met faciliteiten voor de grootste tankers terwijl in sommige gevallen, waar men door de plaatselijke omstandigheden geen diep-waterfaciliteiten kan aanleggen in de haven zelf (b.v. Arzew, Halul, Yokkaichi, Port Dickson), voor de kust meerplaatsen worden aangelegd, die door middel van onderzeese pijpleidingen met de haven zijn verbonden.

Het laden van olie

In de tabel worden niet minder dan acht los- en laadhavens in de zo belangrijke Perzische Golf genoemd en drie havens waar de pijpleidingen eindigen waarmee de ruwe olie uit Irak of Saoedi-Arabië naar de oostelijke kust van de Middellandse Zee wordt gepompt. De tabel laat zien dat de meeste havens in de Perzische Golf reeds geschikt zijn om de tot dusver grootste tanker te ontvangen, maar verdere verbeteringen zijn reeds ter hand genomen in ten minste twee van deze havens: ligplaatsen voor 130.000-tons tankers zijn in aanbouw in Ras Tanura in Saoedi-Arabië, terwijl op het eiland Khor al Amaya in Irak het laadstation faciliteiten krijgt voor tankers van 165.000 ton d.w. of meer, welke faciliteiten over ongeveer 16 maanden gereed zullen zijn. Verder zal de Shell tegen het einde van dit jaar een nieuwe haven voor 165.000-tonners in gebruik stellen te Halul in Qatar, waarna in 1967 de voltooiing van de nieuwe haven van de Shell, met gelijkwaardige faciliteiten, in Oman zal volgen. Ook zijn er diepwaterfaciliteiten te Wadi Feiran aan de Golf van Suez.

Het Noordafrikaanse oliegebied is eveneens ruimschoots in staat tankers met grote diepgang te ontvangen. De drie reeds in gebruik zijnde oliehavens in Libië kunnen alle zeer grote tankers ontvangen, evenals de nieuwe Hariga-haven, die vol-

(vervolg pag. 10)



**AANGESTELD
ALS
HOOFDWERK-
TUIGKUNDIGE**

A. W. BRAKEL
per 27/10

Onze nieuwe Ondernemingsraad

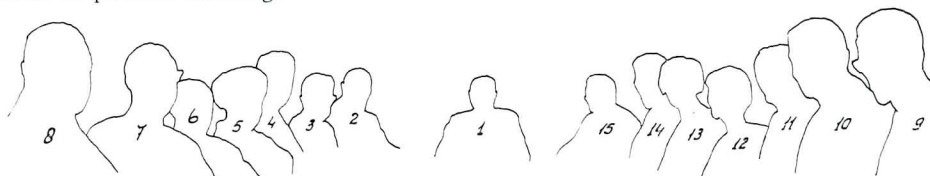
Op uitnodiging en onder voorzitterschap van onze Directeur, de heer D. Rodenburg, zijn de aftredende en de nieuw gekozen leden van de Ondernemingsraad op 8 november jl. in vergadering bijeen geweest.

In zijn openingstoespraak releveerde de heer Rodenburg in het kort waarover in de afgelopen zittingsperiode met de Ondernemingsraad van gedachten was gewisseld en dankte hij de leden voor hun medewerking, waarbij hij zich in het bijzonder richtte tot de aftredende leden van de Raad.

Vervolgens werd de nieuw gekozen Ondernemingsraad door hem geïnstalleerd.

De heer E. Otten, voorzittend lid van de Ondernemingsraad, bracht de heer Rodenburg namens de leden van de oude en de nieuwe Raad dank voor de tot hen gerichte woorden. Hij sprak zijn erkentelijkheid uit jegens de Directie voor de in de afgelopen twee jaar wederom ondervonden medewerking en begrip; hij zag de komende drie zittingsjaren dan ook met vertrouwen tegemoet.

Van de aftredende leden dankte hij met name de heer G. Hoogland voor diens stuwende kracht en positieve instelling.



Aan de vergadertafel waren g

1. Hr. D. Rodenburg;
2. Hr. L. F. van den Belt,
3. Mr. R. Hagen, *chef* *sec* *zaken*);
4. Hr. M. L. van Oorschoot, O.R.;

IDEEËN- BUS

Wederom kunnen wij met voldoening melding maken van twee beloonde Ideeënbus-bijdragen, waarvan hieronder een beschrijving wordt gegeven.

1) Idee No. 280 van 2e wk. H. J. Nieuwenstein betreffende de smering van de onderlagers der ladingpompen.

De heer Nieuwenstein vestigde de aandacht op het bestaande smeersysteem voor de onderlagers der ladingpompen (met behulp van een handsmeerpomp en een voetluchtpomp). Voor vier ladingpompen zijn dus totaal acht hulp-pompen gemonteerd. Daar volgens inzender in de loop der jaren nogal wat onderhoud en reparaties aan deze hulppompen noodzakelijk waren, heeft hij het volgende smeersysteem ontworpen.

De luchtleiding van het onderlager werd aangesloten op de luchtleiding van de ontlastkleppen der ladingpompen; in deze leiding werd een plugkraantje gemonteerd. Door deze plugkraan te openen wordt lucht op het lager gezet, waardoor uiteraard de voetpomp overbodig wordt. Voorts werden de oliehandsmeerpompen gedemonteerd en de inrichting voor handsmering als volgt uitgevoerd:

De tank van de (tegenwoordig niet meer gebruikte) D.M.-voedingwaterbehandelingsinstallatie van de stoomontwikkelaar werd in de pompkamer geplaatst op het rooster tussen de ladingpompen 3 en 4; deze tank doet dienst als oliereservoir. Aan boord van het schip waarop de heer Nieuwenstein zijn idee in de praktijk bracht, was nog een Colgrafpomp aanwezig, welke op genoemde tank werd gemonteerd. Op de pers van de Colgrafpomp werd een manifold gemaakt van 1¼" gaspijp. Op dit manifold werden vier afsluiterjes en vier terugslagklepjes aangebracht (de terugslagklepjes waren eveneens afkomstig van de D.M.-installatie). Vanaf de klepjes werden leidingen aangelegd naar de onderlagers der ladingpompen. Met dit systeem werd een goed werken-

de smerinrichting ver-
Een praktisch bezwaar
inzender gebruikte ove-
schepen ter beschikkin-
gegaan van het aankop-
de door een werf uit t-
om te kunnen opwege-
jaar per schip geschat t-
Afgezien hiervan zijn
systeem verbonden:

- 1) door de leiding na-
ontlastkleppen kan
geopend zou kunn-
2) indien na het star-
of lekkage van het
in de zuig van de

De Ideeënbus-Commissie
overweging dat dit idee
bedrijfsvoering nastree-
inzender de niet gering

2) Idee No. 282 van de de koeling van

De heer Van Kuyen he-
wensen overlaat, wa-
dikwijls onvoldoende i-



en:

afdeling Personeel;
DFP/4 (Arbeids-
d oude en nieuwe

5. Mej. J. F. Schilt, lid oude en nieuwe O.R.;
6. Hr. M. J. Spetter, lid oude en nieuwe O.R.;
7. Hr. G. Hoogland, lid oude O.R.;
8. Hr. M. van Dijk, lid oude en nieuwe O.R.;
9. Hr. P. J. Huigen, lid oude O.R.;
10. Hr. M. M. de Zwaan, lid en secretaris oude en nieuwe O.R.;

11. Hr. J. W. Paans, lid nieuwe O.R.;
12. Mej. F. J. Bijl, lid oude O.R.;
13. Mej. W. A. Kruller, lid nieuwe O.R.;
14. Kapt. L. van den Ende, lid nieuwe O.R.;
15. Hr. E. Otten, voorzittend lid oude en nieuwe O.R.

(Foto: A. W. Lamboo - B.I.P.M.)

en voor de onderlagers der ladingpompen.
en algemene invoering van dit idee is dat de door
complete pomp en andere materialen niet meer op alle
in; er moet dus bij een kostenraming worden uit-
van de benodigde pomp en andere onderdelen plus
eren werkzaamheden. De totale kosten zijn te hoog
gen de besparingen, welke op plm. f 100,— per
len.

volgende technische bezwaren aan het beschreven

de lagers af te tappen van de toevoerleiding van de
n drukverlaging optreden waardoor de ontlastklep
worden met alle gevolgen van dien;

vergeten wordt de lucht naar de klok af te zetten
kraantje optreedt, komt een constante stroom lucht
ngpomp, hetgeen bij witte lading niet ongevaarlijk is.

ende een beloning van £ 5 toe op grond van de
k geeft van interesse voor het vak, een economische
n vakkundig werd uitgewerkt; bovendien heeft
eite genomen zijn idee in de praktijk te beproeven.

ompman/bankwerker L. J. C. van Kuyen betreffen-
Broomwade-compressor.

geconstateerd dat de luchtcirculatie onder de bak te
de koeling van de Broomwade-compressorunit

Inzender stelde voor om op de bak boven genoemde compressorunit een Butterworthgat met deksel te maken, waarin een Axia-fan aan te brengen welke met stoom of met lucht aangedreven zou moeten worden. Hiermede zou een betere luchtcirculatie worden verkregen, waardoor de motor en de compressor beter gekoeld zouden worden. Hoewel praktisch uit te voeren, zijn de volgende nadelen aan de beschreven methoden verbonden:

- a) het aandrijven van de Axia-fan met lucht is, gezien de capaciteit van de compressor, ongewenst; voor de werkzaamheden waarvoor de compressor werd bijgezet zou te weinig lucht overblijven;
- b) voor aandrijving van de Axia-fan met stoom zou de stoom aan dek (soms dagenlang) moeten bijstaan; dit vereist veel water en brandstof en is derhalve oneconomisch;
- c) de Axia-fan zou aan het einde van een lange stoomleiding gekoppeld moeten worden, waardoor veel kans ontstaat op water in de stroom, hetgeen beschadiging van het turbinewiel tot gevolg kan hebben.

Tegenwoordig wordt een extra koelwaterkoeler toegepast, hetgeen goed voldoet. Ook dient erop gelet te worden dat, zolang de compressor bijstaat, het zoeklichtluik en het bakluikje voor ventilatie geopend blijven.

De Ideeënbus-Commissie was van mening dat dit voorstel blijk geeft van verantwoordelijkheidsgevoel en aantoonde dat inzender bereid is, ingeval hij een onvolkomenheid in zijn werk tegenkomt, hiervoor zelfstandig naar een oplossing te zoeken. Hierom werd besloten de heer Van Kuyen een beloning van £ 10 toe te kennen.

Gaarne feliciteren wij de heren Nieuwenstein en Van Kuyen met het behaalde succes.

(vervolg van pag. 7)

gend jaar zal worden geopend. In Algerije is het water aan de ligplaatsen te Bougie naar verhouding niet zo diep, maar de Tunesische haven La Skhirra — waar de Algerijnse ruwe olie wordt overgeladen — biedt veel betere faciliteiten. Hetzelfde geldt voor de nieuwe Algerijnse oliehaven Arzew. Over het algemeen gesproken is de situatie minder gunstig in de andere olie-exporterende gebieden op de wereld, ofschoon er twee diepwaterhavens zijn in Indonesië, die beide worden geëxploiteerd door de Caltex. In het Caribisch gebied heeft de Gulf Oil een prachtige diepzeehaven voor de olie afkomstig van haar velden in Oost-Venezuela, maar het water nabij de zeer belangrijke olieproducerende gebieden van West-Venezuela is berucht wegens zijn ondiepten. De Russen gebruiken op het ogenblik in het geheel geen werkelijk grote tankers voor hun uitvoer, maar wel dient te worden opgemerkt dat zij binnenkort een nieuwe tankerhaven aan Kaap Sheskaris aan de Zwarte Zeekust bij Novorossiisk zullen krijgen. Zij zelf beschrijven deze haven als de grootste in haar soort in Europa met ligplaats voor reuzentankers, ofschoon de juiste afmetingen tot nu toe niet zijn vrijgegeven.

LOS- EN LAADHAVENS MET FACILITEITEN VOOR GROTE TANKERS

I. Laadhavens

Plaats	Onder beheer van	Max. afmeting lengte diepgang
<i>Persische Golf</i>		
Das Island	Abu Dhabi Marine Areas	850' 53'
Kharg Island	Iranian Oil Expl.	750' 65'
Kharg Island	Iranian Oil Expl.	1.100' 56'
Khor al Amaya	Basrah Petr.	1.000' 50'
Mena Abdulla	Am. Indep.	949' 51'
Mena Saud, N.Z.	Getty	900' (b)
Mena al Ahmadi	KOC	1.100' 56'
Ras al Khafji, N.Z.	Arabian Oil	950' 50'
Ras Tanura	Aramco	940' 49'
<i>Golf van Suez</i>		
Wadi Feiran	Egypt Port Authority	(a) 56'
<i>Oostelijk deel van de Middellandse Zee</i>		
Baniass, Syria	IPC	1.000' 52'6"
Sidon	Trans Arab. Pipeline Co.	885' 48'
Tripoli	Port Authority	960' 55'
<i>Noord-Afrika</i>		
Es Sider, Lybia	Oasis Oil	1.100' 54'
La Skhirra, Tunisië	Cap. di Porto	1.100' 51'
Marsa el Brega, Libya	Esso Sirte	1.100' 54'
Ras Lanuf, Libya	Sircita	(a) 70'
<i>Caribisch gebied</i>		
Puerto La Cruz, Eastern Venez.	Mene Grande	(a) 56'
<i>Indonesië</i>		
Dumai	Caltex	950' 50'
Sungei Pakning	Caltex	950' 50'

II. Loshavens

Plaats	Onder beheer van	Max. afmeting lengte diepgang
<i>Europa</i>		
Brindisi	Port Authority	(a) 52'6"
Finnart	BP	(a) 55'
Genoa	Port Authority	853' 49'
Lavera	Chambre de Commerce	1.500' 50'
Las Palmas	Port Authority	(a) 56'
Le Havre	Soc. Havraise de Manu- tention de Produits- Pétroliers	900' 49'
Milford Haven	BP	1.000' 50'
Milford Haven	Esso, Regent	1.000' 48'
Rotterdam	Shell, Caltex/Esso	920' 50'
Slagenstangen (Oslo Fjord)	Esso	940' 48'6"
<i>Japan</i>		
Chiba	Idemitsu Kosan	950' 50'
Iwakuni	Koa Oil	950' 55'
Shimotsu	Toa Nenryo Kogyo	850' 50'
Tokuyama	Idemitsu Kosan	980' 55'
Yokkaichi	Showa, Daikyo Oil	1.100' 54'
<i>Israël</i>		
Haifa	Haifa Ref. Ltd.	(a) 54'
<i>Australië</i>		
Port Stanvac	Pet. Ref. Austr. Pty. Ltd.	950' 50'
<i>Nieuw Zeeland</i>		
Marsden Point	New Zealand Ref. Ltd.	900' 49'
<i>Maleisië</i>		
Port Dickson	Shell	900' 48'
<i>V.S. (Westkust)</i>		
Long Beach	Richfield	1.200' 54'
Los Angeles	Union Oil	900' 48'

(a) geen beperking wat betreft de lengte van de tankers.
(b) aanzienlijk, maar exacte cijfers niet beschikbaar.

Bron: „Tanker Directory of the World 1965”, aangevuld met andere gegevens.



**AANGESTELD
ALS
ONDER-
OFFICIER**

B. WOLVEN
wachtassistent
per 9/11

Loshavens

Zoals uit het vorenstaande duidelijk is, zijn in ten minste enkele van de voornaamste olie-exporterende gebieden de havens reeds uitgerust voor de ontvangst van de grootste tankschepen, terwijl elders verbeteringen onder handen zijn. Hoe is nu de situatie met betrekking tot de losfaciliteiten in de voornaamste olieraffinerende en -verbruikende centra? Een blik op de tabel toont aan dat er een behoorlijk aantal havens van voldoende afmetingen is in zowel West-Europa als Japan. Deze twee gebieden verbruiken gezamenlijk het merendeel van de olie afkomstig uit het Midden-Oosten en Noord-Afrika en zullen dit blijven doen naarmate de reuzentankers meer en meer in gebruik komen; de grootste schepen zullen echter niet door het Suez-Kanaal kunnen varen wanneer zij in volbeladen toestand zijn, maar zullen toch een economische exploitatie mogelijk maken wanneer zij naar bepaalde bestemmingshavens in West-Europa worden gedirigeerd, zelfs wanneer ze zouden zijn gedwongen om de langere route via de Kaap te volgen. Wat de rest van de wereld betreft, zijn er voor de grootste tankers in de Verenigde Staten slechts twee havens, beide aan de westkust, in Australië één, in Nieuw-Zeeland één, in Maleisië één en in Israël eveneens één. In de havens aan de Oostkust van de V.S. — waar al het werk aan de havens onder beheer staat van het U.S. Corps of Army Engineers — is de diepte van het water zelden meer dan 40 voet.

Op het Europese vasteland, d.w.z. het gebied waarin Frankrijk, West-Duitsland, de Benelux-landen, Zwitserland, Oostenrijk en Noord-Italië zijn gelegen, worden de aanvoerproblemen vergemakkelijkt door het feit dat er maar betrekkelijk weinig havens zijn waar de ruwe olie in grote hoeveelheden kan worden aangevoerd.

De nabij de kust gelegen raffinaderijen zijn voornamelijk gevestigd in enkele belangrijke havengebieden en er is zelfs een nog kleiner aantal zeehavens van waaruit via pijpleidingen olie wordt gepompt naar raffinaderijen die meer landinwaarts gelegen zijn.

Vier belangrijke oliehavens in dit deel van Europa, nl. Rotterdam, Le Havre, Lavena en Genua, hebben reeds diepe ligplaatsen voor grote tankers. Wilhelmshaven zal in de zeer nabije toekomst eveneens deze faciliteiten bieden, terwijl in 1967, tegelijk met de voltooiing van de pijpleiding door de Alpen, de nieuwe oliehaven van Triëst zal worden opgesteld met ligplaatsen met een lengte van 1.100 voet en aangelegd langs 54 voet diep water, waardoor hier schepen van 165.000 ton kunnen aanlopen. Ook in 1967 zullen faciliteiten van dezelfde afmetingen beschikbaar zijn in Rotterdam en Le Havre. Anderzijds maakt de geografische ligging van havens als Antwerpen en Hamburg het moeilijk hier voorzieningen te treffen voor reuzentankers.

Er zijn twee belangrijke oliehavens voor de moderne reuzenschepen in het Verenigd Koninkrijk — te Milford Haven in het uiterste westen en te Finnart in het noorden. De oliehaven van Fawley, nabij Southampton, heeft reeds ligplaatsen met een lengte van 850 voet en een waterdiepte van 48 voet; na het aanbrengen van nog enkele verbeteringen zullen wellicht ook daar de allergrootste tankers kunnen aanlopen. In de Theemsmonding en bij de Mersey verwacht men dat het in de niet al te verre toekomst mogelijk zal zijn om tankers met een diepgang tot 45 voet te ontvangen.

In Slagenstangen (in de Oslofjord), de voornaamste oliehaven van Noorwegen, kunnen reeds schepen van 100.000

Loonopgaven 1965 vlootpersoneel

De voor de aangifte inkomstenbelasting 1965 benodigde jaaropgave van het loon uit dienstbetrekking bij onze Maatschappij zal door ons wederom in beginsel aan het huisadres worden gezonden.

Het verdient derhalve aanbeveling uw huisgenoten reeds thans hiervan in kennis te stellen en dezen tevens in te lichten hoe dient te worden gehandeld met het te zijner tijd van de belastingdienst te ontvangen aangiftebiljet I.B. 1965.

Hierbij wordt opgemerkt dat het geen zin heeft de Maatschappij om toezending van de loonopgave te verzoeken. De opgaven worden zodra zij gereed zijn door ons verzonden, waarbij wij er uiteraard rekening mee zullen houden dat belanghebbenden de gegevens vóór de datum waarop het aangiftebiljet moet worden ingeleverd in hun bezit hebben.

Zij die bezwaren hebben tegen verzending naar het huisadres en de opgave aan boord wensen te ontvangen, dienen ons hiervan onverwijld mededeling te doen. Uiteraard moeten ook in dit geval de huisgenoten worden ingelicht omtrent de bestemming van het aangiftebiljet.

Tenslotte wordt er nog de aandacht op gevestigd dat de Maatschappij zich niet met de invulling van het aangiftebiljet kan belasten.

ton worden behandeld, terwijl in Göteborg hetzelfde mogelijk zal zijn zodra het huidige uitbreidingsprogramma is voltooid.

In het zuiden van Europa heeft Italië diepwaterfaciliteiten te Brindisi; Spanje heeft een eerste-klas haven te Las Palmas op de Kanarische Eilanden en de nieuwe Portugese oliehaven nabij Oporto zal zodanig worden opgezet, dat daar tankers van 100.000 ton draagvermogen zullen kunnen aanlopen. Tenslotte zal het geen verbazing wekken dat Japan zo betrekkelijk goed voorzien is van diepwaterligplaatsen, al was het alleen maar door de vooraanstaande plaats die het land inneemt op scheepsbouwgebied, in het bijzonder wat betreft de allergrootste tankers. Er zijn reeds vijf Japanse havens die tankers van meer dan 100.000 ton draagvermogen kunnen ontvangen en nieuwe faciliteiten zullen ongetwijfeld in de loop der jaren hieraan worden toegevoegd om Japans snel uitbreidend oliebedrijf te helpen bevorderen. Op het ogenblik is in Japan het aantal oliehavens dat plaats biedt aan reuzentankers dan ook groter dan in welk ander land ter wereld.

Vertaald uit oktober 1965-editie van „Petroleum Press Service”.

Kerstkruiswoordpuzzel

De hiernaast afgedrukte puzzel werd samengesteld door een onzer technische wal-employé's, die zich achter de naam „Ket(h)elbinkie” verschuilt. Deelname aan de puzzel staat open voor allen werkzaam bij Shell Tankers N.V. en voor hen die de Maatschappij inmiddels met pensioen hebben verlaten.

Voor de inzenders van een foutloze oplossing heeft onze Directie drie prijzen beschikbaar gesteld, te weten:

een eerste prijs van f 50,—,

een tweede prijs van f 25,— en

een derde prijs van f 10,—,

welke prijzen door loting zullen worden toegekend.

In elk exemplaar van dit blad is een extra invulformulier gelegd; ten gerieve van onze varende collega's zijn meerdere invulformulieren ingesloten bij de exemplaren die naar de vloot worden gezonden.

Het inzenden van meer dan één oplossing door één (oud-)employé is niet toegestaan.

Oplossingen, met vermelding van naam — eventueel rang — en adres, dienen uiterlijk medio februari 1966 in ons bezit te zijn.

In de maart 1966-editie van dit blad zullen de namen van de drie prijswinnaars worden bekend gemaakt, alsmede de juiste invulling van de puzzel.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
1																										
2																										
3																										
4																										
5																										
6																										
7																										
8																										
9																										
10																										
11																										
12																										
13																										
14																										
15																										
16																										
17																										
18																										
19																										
20																										
21																										
22																										
23																										
24																										
25																										
26																										
27																										
28																										
29																										

ONZE JUBILARISSEN



J. H. A. ELBERS
bootsman
1955 - 1.12 - 1965



G. VAN DELFT
bootsman
1955 - 5.12 - 1965



C. BRANDENBURG
voorman/donkeyman
1955 - 12.12 - 1965



H. BROEKHUYZEN
2e hofmeester
1955 - 16.12 - 1965

HORIZONTAAL

1. Belangrijk deel van het scheepsankergerei.
2. Clown; akelig; ploiseling trek; nachtroefvogel; persoonsaanduiding; beschreven overeenkomsten; bekende opera.
3. Eerste gedeelte van Ned. plaatsnaam; oom van Donald Duck; landbouwwerktuig; een zekere; klein Zwitsers huis; aanw. voornaamwoord.
4. Mijnprodukt; woonboot; Ned. Shell tanker; grote bomentuin; maanstand; boom; familieveld; aanw. voornaamwoord.
5. Tafel in scheepstuurhuis; ziek (Eng.); heel veel; gegiste honingdrank.
6. Niet recht; koolwaterstof; aandeel v. e. toneelspeler; groente; na de tijd dat; wegdeld; zot.
7. Produkt v. e. eik; Emeritus (afk.); van de grond opnemen; schep; bier (Eng.); de onbekende; Bijb. figuur.
8. Telwoord; bekende Rotterdam. binnenv. tankrederij; medicijn; niet dicht; van die dag; waterbewoner; Naaml. venn. (Fr. afk.); ovaalvormig natuurprodukt.
9. Ver (Grieks); voorzetsel; telwoord; ijzerhoudende grond; meisjesnaam; ieder; grondsoort; beginpunt.
10. Oefenmeester; deel v. e. piano; reeds; kledingstuk; is gezeten; klank.
11. Deel v. d. bijbel (afk.); mak; niet tot uiting komend; bekende motorraces; kledingstuk; bijvoorbeeld (Fr.afk.); bijbelse god; de onbekende.
12. Gretige; deel v. h. schip (Eng.); leerrede; boom; bekend wasmiddel; wereldtaal; aangehaald werk (afk.).
13. Spel; samentrekkend zout; bijwoord; Tweede gedeelte Ned. plaatsnaam; naam v. bek. kauwgom; Griekse letter; knolgewas.
14. Ezel (Frans); scheepsgedeelte achter de brug; uitholling i. d. weg; behoudens de titel (Lat. afk.); tankschip (afk.).
15. Geteld nummer; deel van het oog.
16. Gewezen Nld. Shell tanker; snelheidswedstrijd.
17. Ja (Grieks); bontsoort; bekende scheepsv. erg; vakorganisatie; pers. voornaamw.; verb.
18. Open plek in bos; zelf uit vet v. schape-wol; buikkrimp; deel van Azië; voorzetsel; Maatschappij vorm.
19. Zijdelingse scheepsondersteuning; ideale mens volgens Nietzsche; vereniging.
20. Vulkanische stof; water in Amsterdam; lidwoord (Frans); jongensnaam (Nrd. Ned.);

- lidwoord (Frans); Ned. eilandbewoner; er.
21. Bez. voornaamwoord; parvenu; kosten koper (afk.); roverhoofdman; uitvloeioopening; godsdienst (afk.); grond rondom boerderij.
 22. Titel; dorst na gebr. v. alcohol; bezijden; hoeveelheid; pronk; inhoudsmaat.
 23. Voorzetsel; rivier in N.-Brabant; deel v. e. schip; iemand die egt; wierplant; atmof. druk; voertuig; stop.
 24. Hij (Frans); halfbloed; bijbels lied; Pausennaam; vangtouw; geestelijke.
 25. Telwoord; onderdeel v. scheepsrailing-werk- naar het voorbeeld (Lat. afk.); verlaagde toon; rekbaar band; onbepaald voornaamwoord; oudste (afk.).
 26. Gewicht; bloedziekte; eeflust; controle op geschriften; God. (Lat.).
 27. Eenheid v. vermogen; voorzetsel; dun; heilstaaf; bekend voerballer; scheepsroep; kledingstuk; zij (Frans).
 28. Mann. schaaap; maanstand; groente; Engels Marine (afk.); classificatie mij. v. schepen (afk.); vaas; tevens; onderzoekcentrum in Delft; de onbekende; kippeprodukt.
 29. Roerhoek; deel v. e. schip; deel v. e. scheepszonnetent; loon v. e. zeeman.

VERTICAAL

1. Gereedschap v. h. losmaken v. h. scheepsankergerei.
2. Ned. Antillen (afk.); bid (Lat.); meetlaten; op een troon zitten; daar; wet (Eng.); cilinder; vm eiland; militaire rang (afk.).
3. Bouwvallig huis; scheepsherstelplaats; plaats in Betuwe; welpenleidster; voorzetsel; letter alfabet; luchtverversing.
4. Nauw; met z'n tweeën; verdieping; oude maat; vluchtige stof; voorzetsel; vet.
5. Elektr. onderdeel v. radar; joods priester; direct; pers. voornaamwoord.
6. Beun; een door radar bep. plaats; houtpap; ten name (afk.); oude maat; deel v. h. hoofd; automerk; Griekse letter.
7. Bar; rots in zee; lidwoord; arbeidsovereenkomst; muzieknoot; lidwoord; bruto (afk.); op (Eng.); vervoeging v. turen.
8. Scheepstouw; grondsoort; tramonderne-ning; tegenover (afk.); vervoeging van eten; deel v. e. huis; muzieknoot; godsdienstige groepen.
9. Buisvormige verpakking; oogvocht; dub-
belklinker; kostuum; voorzetsel; vloeistof; tijdig; brandstof (Eng.).
10. Pers. voornaamwoord; kleine grammofoonplaat (afk.); bovenste deel; nummer (afk.); lidwoord (Frans); Patrouille-leider (afk.); pers. voornaamwoord; verlichting; de onbekende; bier (Eng.); verlichtingsmiddel; deel v. d. mast.
11. I'akt (Frans); Romeinse Rijk (afk.); element (afk.); maanstand; daar; kledingstuk; persoonlijk voornaamwoord; de rekening; maand; technisch afgestudeerde (afk.).
12. Zwarte agaatsteen; bekende scheepsverf (afk.); knevel; recht verheffend; scheepsaan-groei; watering; bergweide.
13. Scheepsbel-onderdeel; belangrijke scheeps-onderdelen; bravo (Spaans); waterstand; onzichtbaar wezen; papegaai.
14. Naar; op de manier van; schrijfgerei; woonschip; knolgewas; leider; roeronder-deel.
15. Voorzetsel; Ierland; meisjesnaam; over-eenkomst bij indiensttreding (afk.); grond-soort; gevulde zak; vervoeging v. Ieren.
16. Belangrijk in tank v. tanker; foto; pers. voornaamwoord; oude munt; rivier in N.-Brabant; mogelijkheid.
17. Rustend (Lat. afk.); plaatsnaam; op de manier van; land in Z.-Amerika; bekende olie mij.; ladingtank-onderdeel.
18. Rooster (Eng.); niet vroeg; deksel; Chin. maat; meisjesnaam; gereed; hoop; voor-zetsel; handvat.
19. bouwkundig gereedschap; pret; inhouds-maat; deel v. d. bijbel; Alg. Transport Ondern. (afk.); door en door; bekend Amerikaans generaal.
20. Cent; Duitse elektr. app. fabriek; deel v. e. wens; dubbelklinker; soort onderwijs; Am. class. bur. v. schepen (afk.); vallei; voorzetsel; Europeaan; kijkkast.
21. Bekende Beagle-film; elektr. geladen deeltje; titel; winkel (Eng.); deel v. d. arm; binnenvaartschip; askruik.
22. Bloem; scheepsaanduiding; wrijfhout; pers. voornaamwoord; heer (afk.); Pausennaam; verfdikte-maat; pers. voornaamwoord; plaatsbepaling.
23. Lange stok; kwijtschelding v. straf; lengt-temaat (afk.); majesteit; begroting.
24. Scheepsverbanddeel; joods priester; lucht (Grieks); Shell tanker.
25. En dergelijke (afk.); opera; luchtvaart-kunde; bekend reder; 68 cm; landbouw-werktuig.
26. Niet droge; deel v. e. auto; corrosie-bestrijdingsmiddel; aantasting v. d. scheepshuid.



W. F. H. v. d. MOEZEL
chef hofmeester
1955 - 19.12 - 1965



J. H. VEEN
2e werktuigkundige
1955 - 9.12 - 1965



R. A. M. van HOOIJDONK
2e stuurman
1955 - 2.12 - 1965



J. BOSMAN
2e stuurman
1955 - 27.12 - 1965



J. DE JAGER Sr.
2e stuurman
1955 - 29.12 - 1965



H. LESUIS
Hoofdwerktuigkundige
18.1.1935 - 30.11.1965

Met pensioen

Op 1 december 1965 heeft hoofdwerktuigkundige H. Lesuis onze dienst met pensioen verlaten. Hij trad op 18 januari 1935 als 5e werktuigkundige in dienst bij de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij en heeft daar met inbegrip van de oorlogsjaren tot maart 1956 als 5e, 4e, 3e en 2e werktuigkundige dienst gedaan.

Op 27 april 1957 werd hij als hoofdwerktuigkundige aangesteld. Daarna volgde zijn overplaatsing naar de diepzeevloot. De „Saidja” was het eerste schip waarop hij met het beheer van de machinekamer werd belast.

Nadien heeft hij nog op vele tankers van onze Maatschappij dienst gedaan: „Malea”, „Sunetta”, „Naranio”, „Kosicia”, „Katelysia” (3 x) en „Korovina”. Zijn laatste schip was het s.s. „Kelletia”, dat hij op 25 juni 1965 te Rotterdam verliet.

Wij weten mede namens zijn vele vrienden op de vloot en op kantoor (kustreizen!) te spreken, wanneer wij de heer Lesuis nog vele gelukkige jaren temidden van zijn gezin toewensen.

Kinderkampen 1966

Van de Commissie Kinderkampen ontvingen wij bericht dat ook in de zomer van 1966 weer vakantiecampen zullen worden georganiseerd.

Deelneming staat open voor kinderen — van vloot- en walpersoneel — in de leeftijd van 9 t/m 12 jaar (gerekend per 1 juli 1966) en voor 8-jarigen voor zover er plaatsen beschikbaar zijn.

De kampen zullen worden gehouden

in de plaatsen:

Beek (gemeente Bergh)

Blaricum en Ommen

Vierhouten

Bennekom

gedurende de periode:

2 juli t/m 16 juli en

16 juli t/m 30 juli

2 juli t/m 16 juli,

16 juli t/m 30 juli en

30 juli t/m 13 augustus

9 juli t/m 23 juli

16 juli t/m 30 juli

Voorts zal er een vaarkamp worden gehouden van 18 juli t/m 30 juli en van 1 augustus t/m 13 augustus (alleen voor jongens en meisjes van 12 jaar in het bezit van een zwemdiploma).

De formulieren voor aanmelding van de in aanmerking komende kinderen van het vlootpersoneel zullen begin januari 1966 naar de huisadressen worden verzonden. Aan deze formulieren zijn tevens nadere bijzonderheden gehecht. Voor het walpersoneel zijn de formulieren van maandag 3 januari 1966 af verkrijgbaar bij sectie DFP/31.

De aanmeldingsformulieren dienen vóór 28 januari 1966 te zijn ingeleverd.

RECTIFICATIE

In het artikel „Nieuws van de Nieuwbouw” in de november-editie van dit blad zijn, zoals de aandachtige lezer zal hebben begrepen, de schema's van de lading- en ballastleidingen van de „Ondina” en „Dione” niet afgedrukt in de volgorde die het bij-schrift zou doen verwachten. Het bovenste schema had betrekking op het m.s. „Dione” en het onderste op het s.s. „Ondina”.

Radiogroeten-opname

Reactie op Rijn

De heer G. M. Wiezer, een der deelnemers aan het radiogroetenprogramma voor opvarenden van het s.s. „Koratia”, dat op 28 oktober jl. werd opgenomen in de studio van Radio Nederland Wereldomroep te Hilversum, zond ons onderstaande poëtische ontboezeming, waarvoor wij gaarne in ons blad een plaats inruimen.

*De dag die u de ouders der varenden bood
Was hardstikke goed en van franjes ontbloot;
Wij spraken met de anderen zo vrij, ongedwongen
Over haar, over zijn, over mijn beste jongen.
De koffie was goed en de leiding perfect,
Daarvoor had een ieder een reuze respect.
Onze angst ebde weg voor die microfoon,
Want ja, zo'n geval is nou echt niet gewoon.
En toen wij dan stuk voor stuk mochten gaan spreken,
Was alle verlegenheid uit ons geweken,
En spraken wij vrij en uitwendig bedaard
Tot ons kroost, dat zo ver de oceanen bevaart.
En 't leek ons als waren zij toen heel nabij,
Dat stemde ons wonderlijk dankbaar en blij,
Al scheidden ons mijlen, zij varen toch wel
Op de schepen en onder de vlag van de Shell.
Dus Heren der Shell, die deez' dag ons bereidden,
Voordat ik al schrijvende van u ga scheiden,
Nogmaals heel veel dank, en ik wens zeer spontaan
Dat 't altijd heel goed met de Shell moge gaan!*

Den Haag, 3 november 1965.

Maandblad „Olie”

Abonnementsgelden 1966

Teneinde onze administratie van het maandblad „Olie” niet nodeloos te bemoeilijken, wordt aan abonnees op dat maandblad, die in dienst zijn of waren van Shell Tankers N.V., vriendelijk verzocht de abonnementsgelden voor 1966 NIET eigener beweging over te maken. Deze gelden zullen omstreeks maart 1966 van de salarissen, gages of pensioenen van de betrokken abonnees worden ingehouden.

vlootpersoneel/personalia

(in de periode 16.10 t.m. 15.11.1965)

GEHUWD:

- 21.10: C. J. Clarisse, 3e stm., met Mej. G. E. Gonzales de Mirande;
 26.10: A. L. Bakker, 4e wtk., met Mej. R. Hoetjies;
 3.11: L. Davelaar, 11.stm., met Mej. G. Kars;
 6.11: J. H. S. van der Pas, 5e wtk., met Mej. K. E. de Kam.

GEBOREN:

6. 9: Alice Hendrika, dochter van chef kok A. M. Heeringa en mevrouw P. Heeringa-Dikkerboom;
 20.10: Johannes Frans, zoon van J. Bunders, 3e wtk., en Mevr. A. W. Bunders-Frenks;
 30.10: Sandra Pietronella, dochter van P. R. van Kranen, 1e stm., en Mevr. P. van Kranen-Letsch;
 1.11: Ellen, dochter van F. Spoor, 4e wtk., en Mevr. I. M. Spoor-van Kleeff;
 9.11: Bothilda, dochter van G. Buma, 3e stm., en Mevr. J. Buma-Sybrandi.

MET VERLOF:

Gezagv.: C. Vriend, J. Kramer, C. Cupido, M. Zuilhof, W. Kuyper, A. G. van Gent, P. J. Kalkman, G. Th. M. Lommerse, W. de Beer;

- 1e stl.: B. de Boer, A. W. C. van Schendel, A. Post, M. G. C. Geerarts, H. Unger, J. W. Sterringa, W. Th. Spier;
 2e stl.: A. J. Bloem, T. van Heuveln, W. Kalkman, P. M. de Graaf, J. E. Dekker, R. Verhoef, P. Snel;
 3e stl.: R. van Westendorp, J. H. L. van Veghel, J. Wagenvoort, J. Knip, J. M. Huygens, A. H. van Haaften, C. L. Heyboer, H. van Veen, J. Broekmeijer;
 4e stl.: D. J. van Dijk, J. den Uyl, R. J. de Wit, J. W. G. Vonkeman, H. Bijvank, G. J. van der Ham;
 11.stl.: R. Dijkstra, W. A. Mostert;
 hfd.wtk.: R. G. Pieters, B. C. Smit, A. W. Brakel, P. Driessen, J. P. Hasenack, J. F. Spiering;
 2e wtk.: A. de Haan, J. P. M. de Leeuw, A. de Jong, L. J. van Onselen, A. Buren, J. Mostert;
 3e wtk.: R. Groeneveld, B. H. Cornelisse, W. A. M. Bouma, Th. Bakker, C. H. J. van Dijk;
 4e wtk.: H. G. van Jaarsveld, K. de Jong, G. van 't Wout, P. K. Polman, A. J. Stap, J. P. L. Marcussen, J. H. Th. van Schaik, L. W. Jorissen, J. van Hoepen;
 5e wtk.: C. Goudsblom, J. P. Kalkman, H. Japin, J. C. Wichmann, F. M. C. Kramers, P. J. Warnier, H. C. van der Weyde, J. D. Slink, F. A. J. Boot, R. Sloof, W. Schok, J. Groeneweg, J. Kruijssse, M. de Wit, W. H. Hennink;

bootzman: H. L. Klop;

1e pompman/bankwerker: J. Brobbel;

2e pomplieden/bankwerker: A. C. v. d. Gaarden, A. K. Nap;

bankwerker: J. Pot;

wachtassistent: W. D. Smeets;

chef hofmeesters: J. Baard, F. Jimmink, H. Vrugt;

chef koks: A. M. Heeringa, A. H. Siemerink.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Abida:* 1e stm. D. de Boer, 3e stm. A. P. J. Schets, hfd.wtk. R. Romijn;
m.s. Acmaea: 1e stm. L. van der Valk, wnd. 3e wtk. L. P. H. Teune;
m.s. Acteon: wnd. gezagv. A. de Ligt;
s.s. Arca: gezagv. H. R. van Sas, 2e stm. G. M. Schipper, wnd. 3e stm. J. B. Krul, 4e stm. L. N. Saal, 3e wtk. D. de Knecht;



30 JAAR
IN DIENST

J. R. CUPIDO
Sectie DFT/4
1935 - 10.11 - 1965

- s.s. Atys:* 1e stm. P. de Regt, 3e stm. F. J. W. Koopman, 5e wtk. R. J. Bosman, 5e wtk. J. C. Lanser;
m.s. Camitia: gezagv. C. J. J. Rozema, 2e wtk. S. Straub, wnd. 4e wtk. H. Th. Mellegers, radio officier B. Oskamp;
m.s. Cinulia: wnd. 2e stm. F. C. C. Baron van Tuyll van Serooskerken, 4e stm. R. Vos;
m.s. Crania: 1e stm. P. J. F. de Beus, 3e stm. T. W. Scharrenburg, 4e stm. C. W. Vervest, wnd. 3e wtk. J. J. Langendoen, 5e wtk. M. de Koning, radio officier E. van Bruggen;
m.s. Diloma: hfd.wtk. A. L. Moerland;
s.s. Ganesella: wnd. hfd.wtk. O. K. Nicolai, wnd. 3e wtk. B. Dob;
s.s. Kalydon: gezagv. F. A. de Kaart, 3e stm. P. J. M. Arts, 4e stm. J. C. Coster, 5e wtk. R. J. Raats, bootzman G. J. Danker, voorman/donkeyman L. v. d. Wel, 1e pompman/bankwerker C. C. Karels, 2e pompman/bankwerker K. H. Baven, bankwerker L. Konings, chef hofmeester L. H. H. L. Leithuyser;
s.s. Katelystia: gezagv. J. L. F. Vermeulen, 4e stm. G. van Kernebeek, 11.stm. P. Buys, 11.stm. J. H. Oldert, 2e wtk. A. de Coninck;
s.s. Kellietia: 2e stm. R. A. M. van Hooijdonk, 4e wtk. H. L. de Ridder, radio officier J. C. Willemsen, chef hofmeester J. Kooi, chef kok G. v. Driel;
s.s. Kenia: wnd. 2e stm. H. P. Abrahamse, 11.wtk. J. J. J. Ludekuse;
s.s. Kermia: wnd. 2e stm. W. S. van der Ham, 5e wtk. H. A. M. Heijens;
s.s. Khasiella: gezagv. J. C. de Groot, 2e stm. G. W. Bouma, 4e stm. G. J. Scholtens, hfd.wtk. H. Bax;
s.s. Kopianella: 3e stm. A. J. de Kraker, wnd. 2e wtk. K. G. Kossen, wnd. 3e wtk. J. Hensbroek, wnd. 4e wtk. B. Ozinga;
s.s. Korenia: wnd. 3e stm. C. Verburgt;
s.s. Kosicia: wnd. 3e stm. E. A. Bik, 4e stm. G. van der Oord, hfd.wtk. H. Tukker, 5e wtk. A. A. A. Over-schie, 11.wtk. K. Stobbe, radio officier H. Visser;
s.s. Krebsia: 5e wtk. S. J. Punt;
s.s. Ondina: 4e wtk. P. Maarleveld;
s.s. Onoba: 2e stm. B. Ritman, 4e stm. M. Tijsen, 2e wtk. A. J. Verkerk, radio officier J. Broere;
s.s. Philine: 1e stm. H. H. J. Dijkhuizen, wnd. 3e stm. A. Vlaar, 4e stm. B. Smit, radio officier H. Dammers;
s.s. Sepia: 4e stm. F. de Vries, 2e wtk. J. de Ruiter, 4e wtk. L. C. W. Biesheuvel, 11.wtk. R. R. Brouwer;
s.s. Vasum: 2e stm. E. Q. Abbas, wnd. 3e stm. J. L. Pelle, wnd. 3e wtk. J. A. de Groot;
s.s. Viana: 1e stm. J. van Beele, 5e wtk. J. C. A. Stevens;
s.s. Videna: 1e stm. W. Croes, 3e stm. R. van Kranen, 4e wtk. M. D. van der Veen, 5e wtk. T. Scholte, radio

officier J. Mellegers, wachtassistent B. Wolven, 2e pompman/bankwerker H. P. J. v. d. Lenden, chef hofmeester C. Boogaarts, chef kok C. Lokhorst;
s.s. Vitrea: gezagv. K. J. van Noortwijk, 1e stm. C. E. van 't Woudt, wnd. 4e wtk. C. A. van den Kroonenberg;
s.s. Zafra: 4e stm. R. P. Jager;
s.s. Zaria: gezagv. N. P. N. Reus.

DE DIENST VERLATEN:

3e stm.: B. R. Hoyer;
 ll.stl.: W. A. Vergouw, R. A. van den Bosch;
 3e wtk.: A. O. A. Blom;
 4e wtk.: J. Slottje;
 5e wtk.: J. F. L. van der Zee, J. W. Plugge, J. H. Hartkamp;
 chef kok: A. Versteeg.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman G.H.V.: 2e stm. E. Q. Abbas;
 2e stuurman G.H.V.: 3e stl. J. P. Hendriks, H. P. Abramse;
 2e stuurman G.H.V.-Th.: 3e stl. A. Th. van Es, J. A. M. Elias;
 3e stuurman G.H.V.: ll.stm. W. Beekman;
 „C”: 2e wtk. O. K. Nicolai;
 C.th.: 2e wtk. J. Polet, W. Eeuwijk, J. Meenderink;
 „B”: 3e wtk. D. de Knecht;
 A/Bth.: 5e wtk. C. J. Th. Baarslag, C. W. H. van Holt-huysen, G. J. Leussink;
 A: 5e wtk. B. Ozinga;
 Ass.: ll.wtk. J. C. Lanser, G. van Dalen, B. J. K. van Vliet, B. R. de Ridder.

AANGESTELD ALS:

hfd.wtk.: A. W. Brakel;
 4e stm.: W. Beekman;
 5e wtk.: J. C. Lanser, G. van Dalen, B. J. K. van Vliet en B. R. de Ridder;
 1e pompman/bankwerker: C. C. Karels;
 2e pompman/bankwerker: H. P. J. v. d. Lenden.

mutaties walpersoneel

(in de periode 16.10 t.m. 15.11.1965)

IN DIENST:

1.11: Mej. J. M. M. Okker - sectie DFF/6;
 1.11: C. Plomp - sectie DF/2 (ex B.I.P.M. N.V., Den Haag).

UIT DIENST:

1.11: Mej. R. A. Wijss - sectie DFF/6.

OVERGEPLAATST:

1.11: J. W. Paans van sectie DFP/4 naar sectie DFP/11;
 1.11: G. W. Bakker van sectie DFT/6 naar DFC.

GEBOREN:

7.11: Cornelia Johanna, dochter van Th. van Dijke - sectie DFF/6 - en Mevr. D. van Dijke-Lauf.

IN DIENST GETREDEN:

Vlootpersoneel



M. TIJSEN
4e stuurman
per 16/10



G. v. d. OORD
4e stuurman
per 22/10



L. N. SAAL
4e stuurman
per 1/11



B. SMIT
4e stuurman
per 1/11



R. VOS
4e stuurman
per 1/11



G. A. IJSVELD
4e stuurman
per 3/11



J. WERKHOVEN
4e stuurman
per 8/11



S. P. VAN GALEN
5e werktuigkundige
per 18/10

Walpersoneel



Mej. J. M. M. Okker
sectie DFF/6
per 1/11

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 ARTIKELN EN/OF HET REPRODU-
 CEREN VAN FOTO'S OF AFBEELDINGEN IS SLECHTS
 GEOORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE TOESTEMMING
 VAN DE REDACTIE.

Administratie:

Mej. J. F. Schilt

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