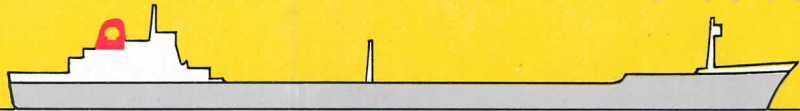




tussen schip en ka

vijfde jaargang no. 6 — februari 1966



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



Afscheid van de heer I. J. Hooftman



V.l.n.r.: De heer I. J. Hooftman, mevrouw M. J. Hooftman-Dixboorn en onze Directeur, de heer D. Rodenburg

„24 Januari, 10.30 uur: afscheid van de heer Hooftman”, deze aantekening stond in menige agenda op ons kantoor, want geen van allen die hem kenden wilden de gelegenheid voorbij laten gaan om de hand te drukken van deze sympathieke collega die in zijn langjarige loopbaan bij de Groep alleen vrienden wist te maken.

Nadat de heer en mevrouw Hooftman tezamen met hun dochter door de heer Rodenburg waren ontvangen, werden zij naar de kamer van de heer Den Bakker geleid, waar — op speciaal verzoek van de scheidende — het officiële afscheid van zijn superieuren en collega's van de Technische Dienst in kleine kring plaatsvond.

In zijn toespraak memoreerde de heer Den Bakker dat de heer Hooftman zich na 31 jaar trouwe dienst om gezondheidsredenen genoodzaakt had gezien een streep te zetten onder zijn actieve werkzaamheden bij Shell Tankers N.V.

„Als ik eens terugkijk op uw staat van dienst kom ik tot de

conclusie dat u een groot gedeelte van uw diensttijd bij de C.S.M. heeft doorgebracht.

Na de oorlogsjaren in bezet Nederland bent u, na op 1 juli 1952 aangesteld te zijn tot hoofdwerktuigkundige, tot mei 1958 bij de C.S.M. werkzaam geweest.

Vervolgens werd u tewerkgesteld bij Shell Tankers N.V. en wel bij de Technische Dienst, waar u tot aan de beëindiging van uw diensttijd gewerkt heeft. Gedurende de laatstgenoemde periode heeft u een belangrijk aandeel gehad in de nieuwbouw: u heeft nauw medegewerkt aan de bouw van de V-, O- en Z-klasse schepen en bovendien heeft u een groot aandeel gehad in de voorbereidende werkzaamheden voor het huidige bouwprogramma, waarvan het eerste schip, het m.s. „Diloma”, in april aanstaande in bedrijf zal worden gesteld.

Ook heeft u nogal wat werk verzet met betrekking tot de zogenaamde „gemeten mijl-proeven” die in samenwerking

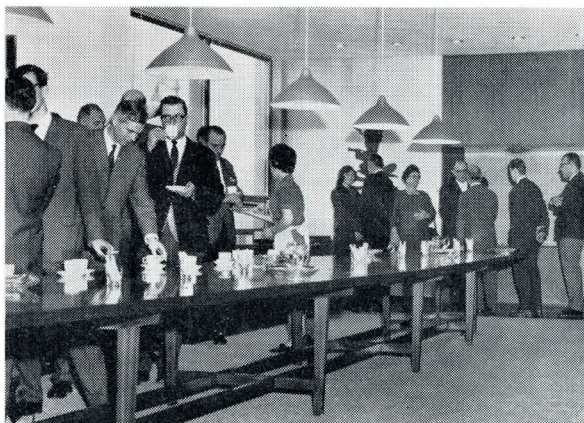
met Shell International Petroleum Co. Ltd. werden uitgevoerd.

Heer Hooftman, wij zien u slechts node met vervroegd pensioen gaan, maar wij weten dat dit onder de gegeven omstandigheden voor u de beste oplossing is.

U kunt terugzien op een waardevolle carrière bij de Koninklijke/Shell Groep en ik wil u bij dezen de dank overbrengen voor het vele goede werk dat u voor de Groep gedaan heeft. Wat mij persoonlijk betreft, ben ik u zeer erkentelijk voor de prettige samenwerking die ik van u mocht ondervinden. Uw collega's hebben spontaan besloten u als blijk van waardering een herinneringsgeschenk aan te bieden, en wel in de



Na de aanbidding van het geschenk door de heer Den Bakker. V.l.n.r.: Hr. L. Kerstens - chef DFT/1, Hr. G. den Bakker - hoofd afd. Technische en Nautische Dienst (DFT), de heer en mevrouw Hooftman en hun dochter Elly



Het afscheidsdefilé

vorm van een platenspeler, die ik u hierbij mag overhandigen."

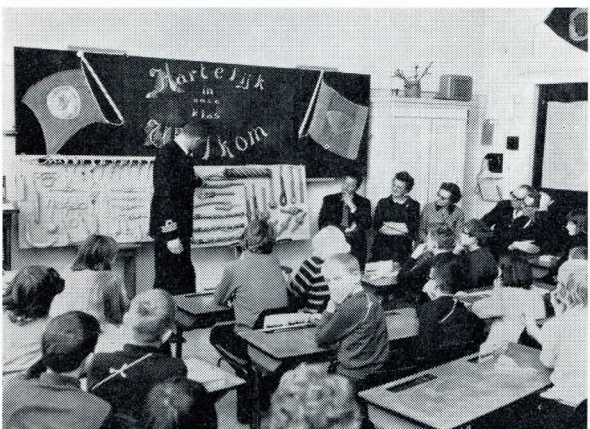
Na nog enkele woorden te hebben gesproken tot mevrouw Hooftman en haar dank te hebben gebracht voor de steunende taak die zij op de achtergrond heeft verricht, besloot de heer Den Bakker met de heer Hooftman en zijn gezin de allerbeste wensen mede te geven voor de toekomst.

Het behoeft geen betoog dat spreker zich daarbij de tolk wist van de vele vrienden van de heer Hooftman op de vloot, op Curaçao en op ons kantoor.

Inmiddels was de vergaderzaal op de eerste verdieping van het Shell-Gebouw in gereedheid gebracht voor de afscheidsreceptie voor zijn oud-collega's op kantoor, die, naar te verwachten was, druk bezocht werd en zeer geanimeerd verliep.

BIJ DE VOORPLAAT

De waterpoort te Sneek temidden van sneeuw en ijs. De foto werd gemaakt op 20 januari jl., toen wij een bezoek brachten aan de Julianaschool te Sneek, door welke school ons



s.s. „Arca” — in N.E.V.A.S.-verband — is geadopteerd. Vele maanden geleden werd namelijk door tweede stuurman H. W. Vermaas, die toentertijd dienst deed aan boord van de „Arca”, een tweedelig knopenbord vervaardigd voor de school, dat na gereedkoming bij ons werd gedeponneerd in afwachting van een geschikte gelegenheid voor de officiële aanbidding.

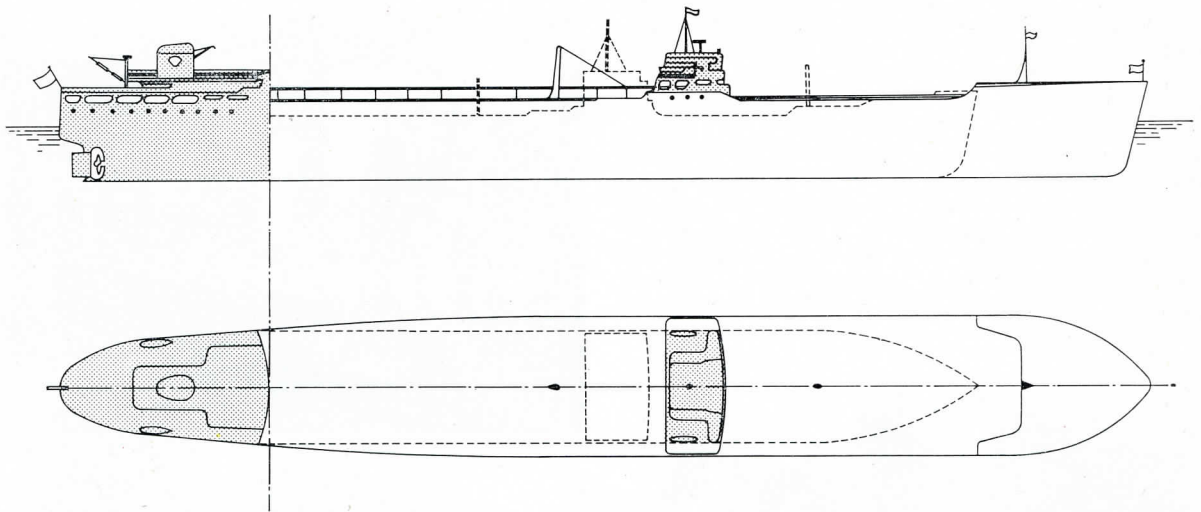
Deze heeft op eerder genoemde datum plaatsgevonden. Namens de „Arca” waren daarbij aanwezig eerste stuurman J. H. Korsen en onze oud-hoofdwerktuigkundige H. J. C. Bosselaar.

Tot besluit werd een tweetal films vertoond, waaronder een amateurfilmje dat enkele jaren geleden door de heer R. H. D. Debrot aan boord van het m.s. „Acila” werd gemaakt en dat grote bijval oogstte.

Meer over dit bezoek zult u kunnen lezen in het aanstaande maart-nummer van het maandblad „Olie”.

Nevenstaande foto werd genomen tijdens de „les in schiepmannen” door 1e stm. Korsen. Vóór in de klas zijn gezeten (van rechts naar links): br. K. de Grooth, hoofd van de Julianaschool; oud-hwtk. H. J. C. Bosselaar; mevr. M. M. Bosselaar-Beulink; mevr. B. de Grooth-Bootsma en br. J. C. W. Schuller tot Peursum — STNV-DFP/2.

Foto's G. Eversteyn — B.I.P.M., Den Haag



JUMBOÏSERING IN BEELD

In het februari 1965-nummer van „Tussen Schip en Ka” schreven wij over de jumboïsering van drie Franse Groeps-tankers, waarmede in dat jaar een begin zou worden gemaakt.

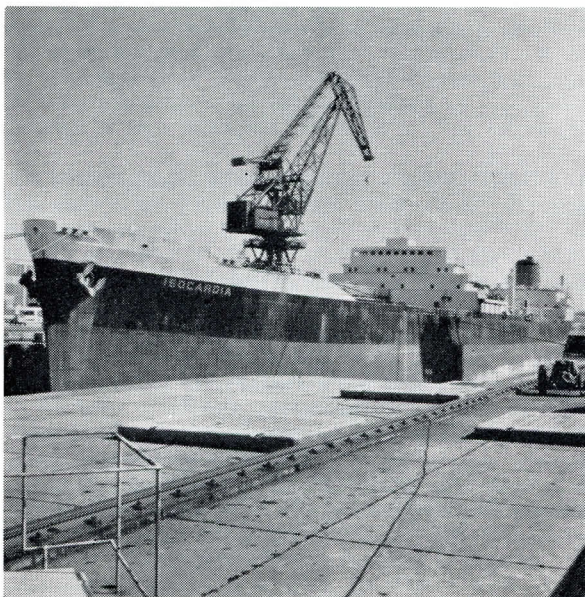
Inmiddels zijn nog twee tankschepen in het verbouwings-programma opgenomen, zodat straks in totaal vijf Franse tankers van de Groepsvloot een gedaanteverwisseling zullen ondergaan waardoor het draagvermogen van elk dezer schepen van 32.000 ton op circa 58.000 ton wordt gebracht.

De namen van de in aanmerking komende schepen zijn: „Isocardia”, „Isidora”, „Isara”, „Isanda” en „Isomeria”.

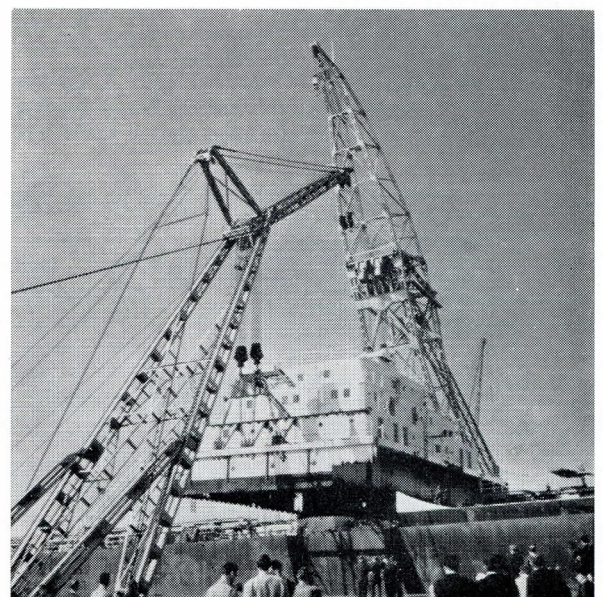
Hoe een en ander zich voltrekt is in grote trekken uitgebeeld op de hierbij geplaatste foto's die van de jumboïsering van het s.s. „Isocardia” werden gemaakt.

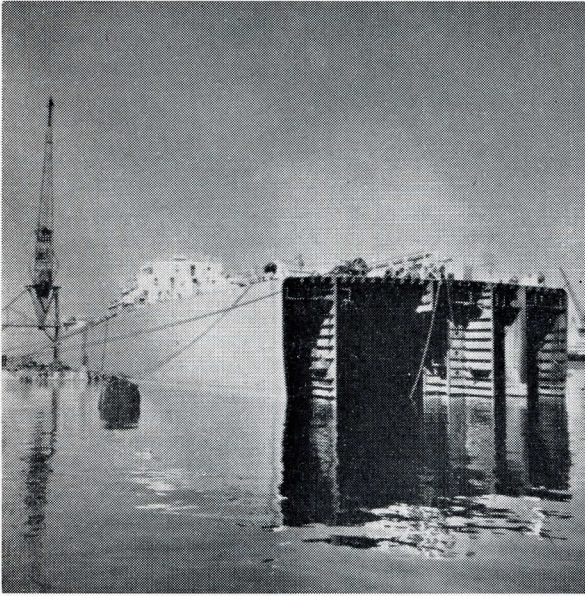
In de loop van dit jaar zullen ook de onder Britse vlag varende Shell-tankers „Zaphon” en „Zenatia” gejumboïseerd worden.

1

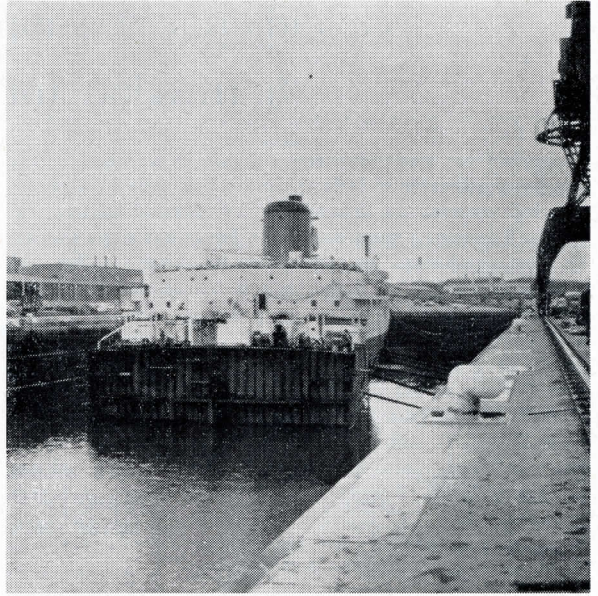


2





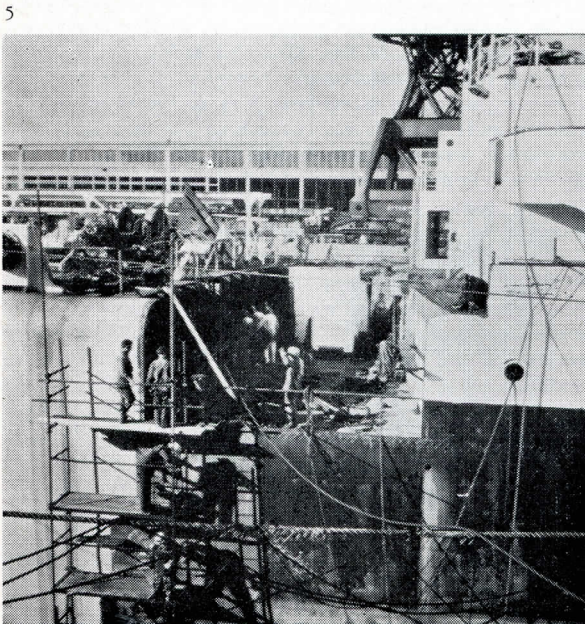
3



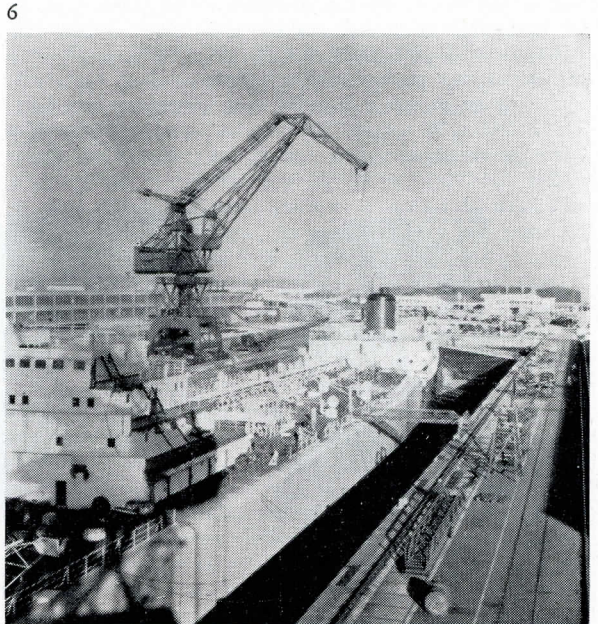
4

BIJ DE FOTO'S

1. *Het s.s. „Isocardia” in een dok te Le Havre vlak voordat met de verbouwing begonnen werd.*
2. *De midscheepsopbouw in de takels; de beide kranen hebben een hefvermogen van respectievelijk 200 en 120 ton.*
3. *De midscheepsopbouw op de nieuwgebouwde romp.*
4. *Het losgebrande achterschip, dat met de midscheeps het enige is dat van de oorspronkelijke tanker gebandhaafd blijft, in het bouwdok kort voor het binnenslepen en*
5. *Het aanlassen van de nieuwe romp.*
6. *De nieuwe „Isocardia” gereed voor vertrek in het dok.*



5



6

Opleiding van koopvaardijofficieren met betrekking tot automatisering

Gedurende een studiebijeenkomst welke in september vorig jaar werd gehouden te Helsinborg hield de heer D. Gray — principal surveyor for automation and electrical engineering, Lloyd's Register of Shipping — een lezing waarin hij speciaal de arbeidsproblemen besprak welke het gevolg zullen zijn van automatisering en technologische wijzigingen aan boord van schepen. De heer Gray drong aan op een ver doorgevoerde training voor officieren. Hij merkte hierbij nog op dat de automatisering van de wereldkoopvaardijvloten uiteraard niet van de ene dag op de andere zal geschieden, zodat de thans dienstdoende officieren naar alle verwachtingen hun normale carrière zullen kunnen voortzetten.

Het is duidelijk, aldus de heer Gray, dat wij aan boord van een geautomatiseerd schip te doen zullen krijgen met twee basistaken. Een deel van het vlootpersoneel zal voldoende kennis moeten hebben van het gehele controleproces ten einde door middel van controleapparatuur te kunnen vaststellen of enig onderdeel van werktuigen of installaties bepaalde vastgestelde limieten overschrijdt en zij zullen in staat moeten zijn te beslissen welke correctieve maatregelen genomen moeten worden of welke alternatieve activiteit noodzakelijk is. De heer Gray duidde deze taak aan als „fault diagnosis”, de andere basistaak noemde de heer Gray „fault repair”, met andere woorden het herstellen van de geconstateerde gebreken. De hiertoe vereiste kennis en de vaardigheid zullen grotendeels van elektro-mechanische aard zijn en zullen zowel het terrein der werktuigbouw, elektrotechniek en elektronica als de instrumententechniek bestrijken. De heer Gray meende dat de „fault diagnosis” een type werktuigkundigen van een ander kaliber en andere opvattingen vereist dan diegenen die met goede resultaten hun werkzaamheden op de oude schepen verricht hebben en nog verrichten. Dit is niet zo radicaal als het op het eerste gezicht lijkt.

De scheepvaart moet zich realiseren dat jonge mannen die in het verleden een werkkring in dit bedrijf zochten en gaandeweg hun positie konden verbeteren door vrije tijdsstudie, nu de gelegenheid zullen gaan krijgen om een volledige opleiding te volgen. De vooroorlogse praktijkleerling wordt de vakschoolleerling van nu, hij ontvangt een geheel andere opleiding en hij zal ook op geheel andere wijze tewerkgesteld dienen te worden. Hetzelfde geldt voor de vaklieden. Een veel groter aantal jongens zal in de toekomst langer op school blijven dan de leeftijd waarop zij onder de huidige omstandigheden nog wel naar zee gaan. In de moderne wereld vormt het onderhoud van installaties en uitrusting een belangrijk probleem. In vele industrieën aan de wal is de geschiktheid om gebreken te ontdekken, onderdelen te vervangen en speciale tests uit te voeren belangrijker geworden dan manuele vaardigheid. Men is steeds meer geneigd om staftechnici tewerk te stellen in plaats van ambachtslieden, omdat minder detailwerk is vereist voor onderhoud. Al hetgeen dat tot dusverre is gezegd, wijst in de richting van een voortgezette training voor officieren en zeker in de beginstadias zal deze training gelijk moeten zijn voor iedereen, zowel aan dek als in de machinekamer, aldus de heer Gray. De aanwijzingen van de instrumenten op de controleborden dienen snel en intelligent geïnterpreteerd te worden

en de hiertoe vereiste capaciteiten zijn dezelfde, zowel op het terrein van de navigatie als in de machinekamer. Deze basistraining dient gericht te zijn op het ontwikkelen van het logisch denkvermogen en moet ondersteund worden door technische studies, waaraan praktische opleidingscursussen verbonden zullen moeten zijn. De heer Gray wees erop dat in een bepaalde fase van deze studies specialisatie waarschijnlijk noodzakelijk zal zijn, waarbij dan vier takken onmiddellijk in het oog springen, namelijk navigatie/exploitatie, werktuigkunde, elektromechanica en elektronica. Een dergelijke vorm van opleiding en ervaring zou de uitwisseling van vakbekwaam personeel tussen schip en wal, en vice versa, kunnen bevorderen en op deze wijze kunnen bijdragen tot vermindering van de moeilijkheden welke thans nog bij het bemannen van schepen worden ondervonden. Zoals reeds in de aanvang werd gezegd, is automatisering van de wereldkoopvaardijvloten geen zaak die in kort bestek haar beslag zal hebben en de thans dienstdoende officieren zullen dus hun normale carrière kunnen vervolgen.

Gedurende de overgangperiode dienen er echter middelen te zijn welke hen in staat zullen stellen aanvullende opleiding te ontvangen. Het is natuurlijk ondenkbaar dat dienstdoende officieren voor een periode van b.v. twee jaar voor verdere studie aan de vloot onttrokken zouden worden, maar er zouden kortlopende opleidingscursussen moeten worden gecreëerd ten einde deze officieren in staat te stellen van de technische ontwikkelingen op de hoogte te blijven en ook om een aanvullende instructie te geven in het gebruik en de toepassing van elektronische uitrustingen en servomechanismen. Men zou dit herhalingscursussen kunnen noemen, maar met dit verschil dat niet één enkel op zichzelf staand onderwerp zal moeten worden behandeld, doch een veelheid van onderwerpen in hun onderlinge samenhang. Als een eerste vereiste bij de voorbereidingen om te komen tot overschakeling naar automatisering ziet de heer Gray het maken van een vergelijking van de karakteristieke verschillen in het prestatievermogen van mens en machine. Van de hieronder volgende tabellen geeft de eerste een opsomming van de belangrijkste verschillen waarmee men te maken zal hebben. In alle machinale systemen bestaan onderbrekingen en vertragingfactoren tussen de onderscheidene systeemelementen. Tot dusverre werden zulke onderbrekingen en vertragingen gedeeltelijk opgeheven door tussenkomst van mensen, wier functie het is informatie op te slaan, informatie te verstrekken, toezicht te houden en beslissingen te nemen. In een geautomatiseerd systeem zorgt de informatieverwerkende apparatuur voor deze functies. Het kernprobleem bij de overgang van menselijke controle naar automatische controle vormt de vraag, welke soort functies beter worden verricht door de informatieverwerkende apparatuur welke beschikbaar is. Een beknopte indicatie van de soort reorganisatie welke waarschijnlijk noodzakelijk zal blijken ten einde tot automatische controle te komen, wordt gegeven in de tweede tabel, als een vergelijking van de bestaande door de mens uitgeoefende controle en van een type automatische controlekamer zoals in recente studies in overweging wordt gegeven.

FACTOREN VAN INVLOED OP DE PRESTATIE

Factor	Mens	Machine
Snelheid en kracht	Laag	Hoog
Opstelling programma	Vrij	Volgt programma
Optimale toestand	Continu onregelmatige wijzigingen	Continu, lineaire actie met constante snelheid
Motivering	Noodzakelijk	Niet nodig
Snelheid en nauwkeurigheid waarneming absolute waarden	Laag	Hoog
Snelheid en nauwkeurigheid waarneming relatieve waarden	Hoog	Laag
Prestaties bij onvoorziene situatie, b.v. noodgevallen	Groot aanpassingsvermogen en goede prestatie bij onvoorziene situaties, mits voldoende motivering.	Zeer beperkt aanpassingsvermogen en groot prestatieverlies.

BEDIENING CONTROLEPOST

Eigenschap	Hand	Automatisch
Basistaak mens	Oplettendheid, informatie, geheugen, besluiten nemen en optimaliseren. Vastleggen van gegevens.	Besluiten nemen en enigermate optimaliseren.
Capaciteiten	Middelmatig intelligent, evenwichtig en grote ervaring.	Zeer intelligent en evenwichtig. Begrip voor het systeem en aanpassingsvermogen.
Opleiding	Ervaring met het systeem onder collega's.	Theoretische opleiding.
Foutopsporing	Grove en kleine fouten worden door de operator ontdekt.	Grove en onvoorziene fouten worden door de operator ontdekt. Andere fouten worden opgespoord door de informatieverwerkende apparatuur.
Gevolgen van fouten	Systeem niet erg foutgevoelig. De operators kunnen elkaar controleren.	Systeem zeer foutgevoelig. De operators kunnen elkaar niet controleren.
Geheugen, vasthouden gegevens	Ervaring van de operator en logboeken.	Logboekschrijf-apparatuur.
Inlichtingenbronnen	Geheugen en afzonderlijke aanwijsinstrumenten voor elk onderdeel van de machine.	Logboekschrijf-apparatuur en beeldschema's. Deze methode zou kunnen leiden tot „nul” kennis omdat een nieuwe operator de te nemen actie kan waarnemen ook al heeft hij weinig ervaring met het desbetreffende systeem.

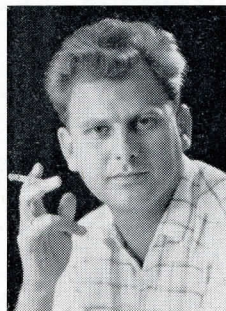
Zoals de heer Gray in zijn bovenaangehaalde lezing reeds heeft gezegd, is de scheepsautomatisering geen zaak die in een zeer kort tijdsbestek een voldongen feit zal zijn. Uit vele publikaties en ook uit eigen waarneming hebt u echter kunnen constateren dat aan boord van verscheidene schepen reeds een ver doorgevoerde automatisering is toegepast. En ook aan boord van de modernere schepen welke tot onze vloot behoren, alsmede de nieuwbouwschepen, is in toenemende mate gebruik gemaakt van automatische informatieverwerkende apparatuur en controleapparatuur.

Alhoewel wij met de publikatie van dit artikel geenszins de visie van de heer Gray tot de onze willen maken, meenden wij er goed aan te doen de belangrijkste punten van zijn lezing welke het personeelsaspect belicht, dat onverbreekelijk is verbonden met de automatisering, in ons blad op te nemen. Want hoe ook de ontwikkeling zal zijn, het is zonder meer duidelijk dat drastische herziening van de opleiding van scheepspersoneel noodzakelijk is. Hieraan wordt dan ook door zowel het zeevaartonderwijs als individuele scheepvaartmaatschappijen in vele landen zeer veel aandacht besteed.

ONZE VLOOT- JUBILARISSEN



J. I. BRANGERT
3e werktuigkundige
1956 — 20.2 — 1966



D. VAN DER HOEK
3e werktuigkundige
1956 — 27.2 — 1966



M. L. VAN DE GRAAF
chef kok
1956 — 9.2 — 1966

De machinekamerindeling van het m.s. „Dione”

(bouwnummer 500 van de N.D.S.M.)

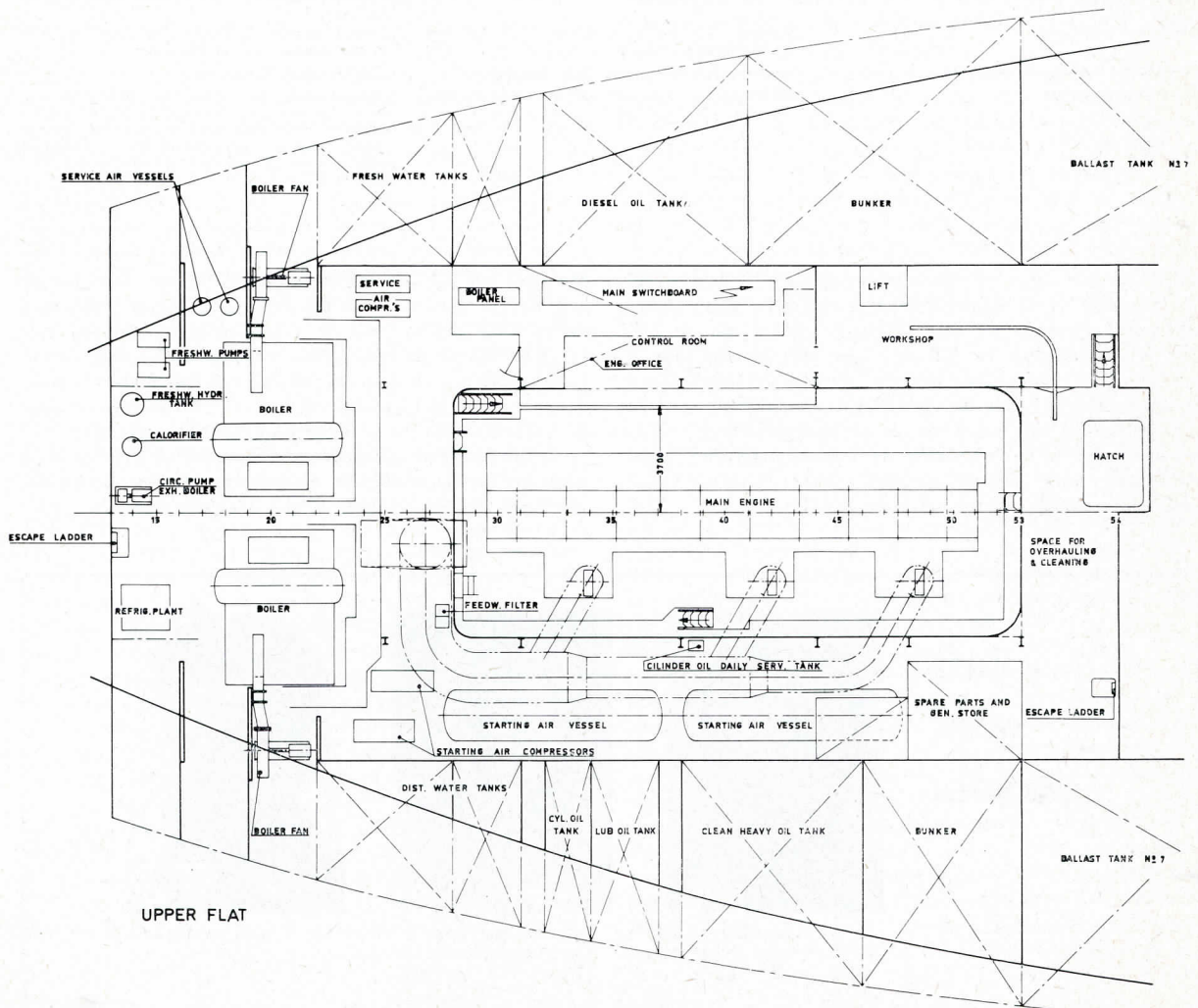
Op bijgaande tekeningen is schematisch de opstelling en indeling weergegeven van het bovenste dek en tevens een dwarsdoorsnede van de machinekamer op spant 38, gezien naar voorschip.

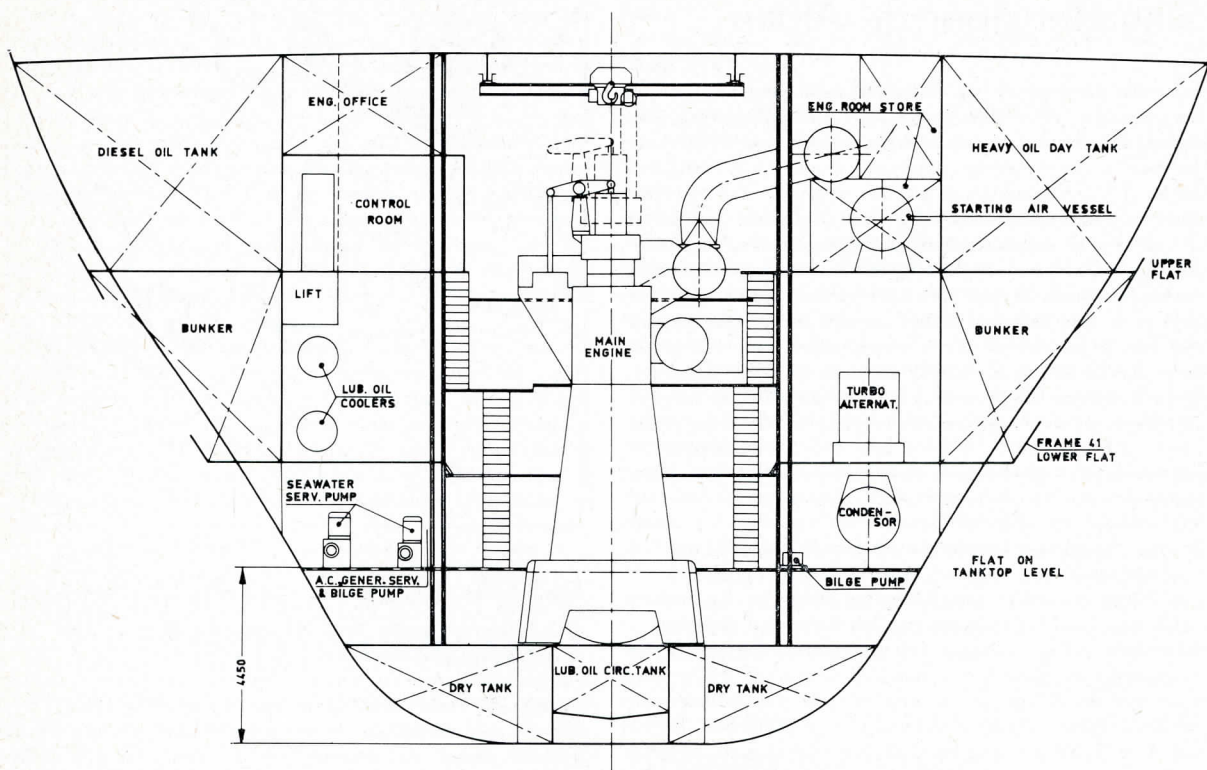
Op het bovendeck zien we de twee ketels staan welke voor de stoomvoorziening zorgen. Dit zijn Babcock en Wilcox ketels met een maximum stoomproductie van 18.000 kg/uur per ketel bij een maximale werkdruk van 28 kg/cm². Deze ketels zijn voorzien van een oververhitter waarin de stoomtemperatuur 260° C. wordt.

Iedere ketel is voorzien van één brander van het „rotary cup” type, fabrikant: Saacke Ltd. Met dit type branders kan

een belastingvariatie van 1:30 bereikt worden. Het ketelbord, dat zich in de controlekamer bevindt, is voorzien van een installatie waarvandaan de ketels geheel automatisch in bedrijf gesteld kunnen worden en waarin zich tevens de automatische drukregeling bevindt. Deze laatste wordt bediend door een „Fisher Governor” regelaar van het type „Wizard” 4560.

Als de hoofdmotor onder volle belasting draait met normaal zeebedrijf, dan vindt de stoomproductie plaats door middel van het afvoergassenwarmteterugwinsysteem met een „Senior” afvoergassenketel. De B & W ketels dienen dan als stoom/water-afscheiders.





FRAME 38 LOOKING FORWARD

De stoomproductie in dit laatste geval is voldoende om de turbo-generator en de stoom voor verwarmings- en huishoudelijke doeleinden te verzorgen (circa 6.000 kg/uur). Tevens zien we op dit dek de „Hamworthy” aanzetlucht-compressoren staan (type: 2TM63) en de aanzetluchtvaten (16 m³ ieder). Achter de ketels staan de freon compressoren voor de proviand-, koel- en vriesinstallatie.

De circulatiepomp van het afvoergassenwarmteterugwinstelsysteem staat ook hier (Stork 25 m³/hr, type: KH 16-5/4), benevens de drinkwaterpompen (SIHI, type: DA 4110 KKB) met bijbehorende tanks.

Aan bakboord staan de twee compressoren opgesteld die voor de controlelucht en de werklucht zorgen.

In de controlekamer staan de controlepanelen en de schakelborden opgesteld en ook het, reeds eerder genoemde, ketelbord. Hierboven bevindt zich het machinekamer-kantoor. Aan de voorzijde vinden we verder de werkplaats, waarboven een magazijn. Aan stuurboordzijde zijn de overige magazijnen in twee verdiepingen ondergebracht. De tanks met de diverse inhoud die zich aan beide zijden van de machinekamer bevinden, spreken voor zichzelf.

In de dwarsdoorsnede op spant 38 vinden we reeds enige punten terug van het hiervoor besproken bovendek. Bovendien zien we hier de hoofdmotor staan, een 9-cilinder Stork-motor van het type SW 9 × 85/170 B met drie „Brown Boveri” oplaadgroepen. De ruimte binnen de zware verticale balken aan weerszijden van de motor is geheel vrijgehouden voor een beter overzicht gedurende controle en meer ruimte bij werkzaamheden, in de eerste plaats aan de hoofdmotor, maar ook in verband met de hulpwerktuigen.

Wegens plaatsgebrek kan ditmaal de indeling van de overige twee dekken (het tussendek en het dek op de hoogte van de tanktop) niet bekeken worden, maar dit zal in de volgende aflevering van „Tussen Schip en Ka” te lezen zijn.

Proefdraaien van de tweede B & W motor

Op maandag 17 januari is men bij P. Smit Jr. te Rotterdam begonnen met het proefdraaien van de hoofdmotor bestemd voor de „Diadema” (Wilton-Fijenoord, bouwnummer 786).

AANGESTELD ALS HOOFDWERKTUIGKUNDIGE



H. W. BOSMAN
per 2.1.1966



W. GROENENDIJK
per 9.1.1966

Slagader door de Alpen

(vervolg)

Voor het eerste deel van dit artikel, dat vertaald werd uit de november 1965-editie van „The Shell Magazine”, verwijzen wij naar het vorige nummer van dit maandblad (pag. 10 en 11).

Nadat TAL begonnen was met één man die kantoorruimte zocht in het overbevolkte München, heeft ze nu ongeveer dertig man in dienst, hetgeen betekent dat elk van hen — althans in theorie — verantwoordelijk is voor een belegging van £ 2 miljoen. Wanneer de pijpleiding in dienst is gesteld, zullen zij beter kunnen slapen, omdat door het toenemen van het personeelsbestand de belegging per hoofd tot ongeveer £ 300.000 à £ 400.000 zal zijn teruggebracht.

De 300 mensen die door de bouwkundige afdeling zijn aangehouden nu de werkzaamheden voor de TAL een hoogtepunt hebben bereikt, verdelen hun tijd tussen kantoor en het terrein; zij ontwerpen de technische voorzieningen, kopen materialen aan en controleren deze, zien er op toe dat recht van overpad en vergunningen worden verkregen en nemen de door aannemers ingediende offertes in behandeling. Uiteindelijk zullen zij toezicht uitoefenen op de aanleg, de pijpleiding en andere installaties beproeven en verantwoordelijk zijn voor het opleiden van het bedienend personeel.

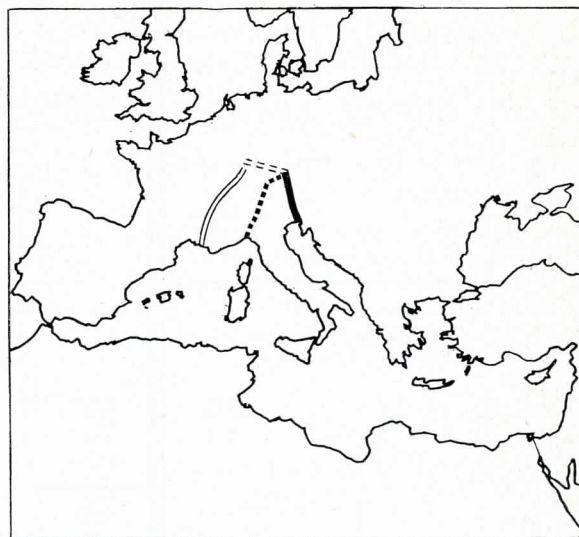
Bovendien zal de adviseur (of zijn gespecialiseerde onderaannemers) de bijzondere problemen aanpakken die gepaard gaan met de aanleg van de drie speciale pijpleidingtunnels en de Ioshaven. Materiaalleveranciers en aannemers hebben ook weer duizenden mensen in dienst; ook al is de fabricage van pijpen en van veel materieel tot in hoge mate gemechaniseerd, de aanleg blijft het werk van ploegen mensen.

Commissies

Dan zijn er nog de deelnemende oliemaatschappijen. Als moedermaatschappijen hebben zij het project tot stand gebracht. Nu, tijdens het ontwerpstadium, geven zij leiding en advies; na aanvang der werkzaamheden zullen zij straks de activiteiten van hun „kroost” met een welwillend doch scherp oog in de gaten houden. Daar zij in verschillende landen zijn gevestigd, viel niet te verwachten dat zij over alles een zelfde standpunt zouden innemen. Om die reden kwamen zij met elkaar overeen dat hun beslissingen met algemene stemmen moesten worden genomen totdat formeel overeenstemming was bereikt over het project en nauwkeurig omschreven regels zouden zijn vastgesteld.

Voor gemeenschappelijke ondernemingen is het instellen van commissies de enig juiste manier om op den duur tot eenstemmigheid te komen en, zoals iedereen die in commissies heeft gezeten onmiddellijk zal toegeven, het kan heel lang duren voordat er een bevredigende oplossing is bereikt ten aanzien van de hoofdzaken, zoals wat er nu moet worden gebouwd, van waar naar waar, wanneer, door wie, hoe en voor hoeveel.

Sedert de herfst van 1963 beschikt de TAL over een bestuurscommissie om de hoofdgedraglijn vast te leggen, alsmede over vijf gespecialiseerde commissies om tot in bijzonderheden de gecompliceerde technische, wets-, tarief-, financiële en belastingzaken te regelen. Op hun beurt geven deze commissies bijzondere vragen door aan werkgroepen van drie of vier mensen om aldus snel tot een besluit te komen. Ten slotte stelde de B.I.P.M. haar organisatie en personeel ter beschikking van het project om al deze taken



— Pijpleiding door de Alpen
.... Centraaleuropese pijpleiding
== Zuideuropese pijpleiding
--- Rijn-Donau pijpleiding

te coördineren totdat de TAL-maatschappijen zouden zijn opgericht en goed werkten.

De bestuurscommissie kwam ongeveer elke maand bijeen, waarbij het aantal aanwezigen van een gezellig groepje van acht tot tien man in het begin opliep tot het wat moeilijk te hanteren aantal van ongeveer 30 man tegen het einde. Het werd al spoedig een zeer zware opgave om een geschikte datum en plaats van samenkomst voor zoveel mensen vast te stellen, rekening houdend met andere verplichtingen en de noodzaak om de overige werkzaamheden van de TAL soepel te doen verlopen: iedere poging om later datum of plaats te veranderen had tot gevolg dat de secretaris dagenlang aan de telefoon zat. Wanneer de leden eenmaal bijeen waren, moest de vergadering minstens zo lang voltallig blijven dat de voornaamste voor die dag op de agenda staande beslissingen konden worden genomen voordat de leden per vliegtuig teruggingen naar de verschillende delen van de aardbol. Ik herinner mij dat op een keer na een late avondvergadering een lid uit zijn auto moest worden teruggehaald nadat was ontdekt dat hij een belangrijk document niet had getekend. Met eenstemmig goedvinden werden de besprekingen gehouden in het Engels, maar tijdens de discussies kwam het voor dat plotseling Duits, Frans, Italiaans en Nederlands gesproken werd, waardoor de commissieleden een prachtige kans kregen om de vaardigheid van de beroepstolken te bewonderen.

Regels en functies

Eén hoofdtaak in deze periode was het opstellen van overeenkomsten. Dit betekende dat rechtsgeleerden aan de tamelijk ruim genomen beslissingen van de bestuurscommissie een meer strak omlinjende uitleg moesten geven. Het behoeft geen verwondering te wekken dat uiteindelijk de overeenkomsten meer dan 60 pagina's besloegen. Hierin werd vastgelegd hoe drie maatschappijen elk afzonderlijk één derde van een pijpleiding konden aanleggen en het geheel als één leiding exploiteren. Ook werd vastgelegd hoe de tarieven zouden worden berekend en vereffend.

De verplichtingen van de deelnemers ten aanzien van de

financiering van het project, het benutten van de capaciteit van de pijpleiding en richtlijnen voor toekomstige uitbreiding, de rol die bestuur en aandeelhouders zullen spelen, de op hen van toepassing zijnde basisbepalingen en vele andere zaken werden uiteindelijk getekend, gezegeld en in maart 1965 overhandigd. Hoe snel alles aan verandering onderhevig is, wordt wel geïllustreerd door een probleem waarin de overeenkomsten niet volledig hadden voorzien en dat zich voordeed, vóór de inkt op de documenten was opgedroogd. Kort daarna deed zich een nieuwe ontwikkeling voor: de mogelijkheid dat een vierde TAL-maatschappij zou worden gesticht om te dienen als „kanaal” waardoor de drie andere maatschappijen worden gefinancierd.

Wanneer de huidige moeilijkheden zijn opgelost, zullen zich ongetwijfeld nieuwe problemen voordoen, maar wij voelen ons gesterkt door de gedachte dat sommige van de alsdan door de TAL gevonden oplossingen tot een meer intensieve integratie van het Europa van de 20e eeuw zullen kunnen bijdragen en deze kunnen stimuleren lang nadat de door de pijpleiding tot stand gebrachte internationale verbinding zal zijn voltooid.

INTRODUCTIE-BIJEENKOMST ONDERNEMINGSRAAD

Na de installatie van de nieuwe Ondernemingsraad, waaraan in het vorige nummer van „Tussen Schip en Ka” aandacht geschonken werd, is in de morgenuren van de 13e januari jl. in het Delta-hotel te Vlaardingen, de gebruikelijke introductiebijeenkomst gehouden voor de leden van deze Raad, waarbij naast onze directeur, de heer Rodenburg, tevens de heren Van den Belt en Den Bakker aanwezig waren.

In een inleidende toespraak werd door de heer Rodenburg gereleveerd, dat door hem met opzet de plaats van de bijeenkomst buiten het kantoorgebouw gekozen was, ten einde geheel los van het dagelijkse werk in een prettige sfeer de nieuwe zittingsperiode van de Ondernemingsraad te beginnen. Tevens werd door de heer Rodenburg een beschouwing gewijd aan de taak waarvoor de nieuwe Ondernemingsraad zich gesteld zal zien. Spreker beklemtoonde onder andere dat, hoewel omtrent wijzigingen in de primaire arbeidsvoorwaarden vanzelfsprekend de noodzakelijke informatie ge-

geven zal worden, deze arbeidsvoorwaarden toch zeker niet tot het terrein behoren waarop de Ondernemingsraad zich heeft te bewegen.

Vervolgens werd door de heer Van den Belt een uitvoerige uiteenzetting gegeven over de rationalisering van de werkzaamheden aan boord van onze tankers, waarbij vooral de integratie van dek- en machinekamerpersoneel de aandacht had.

Tenslotte werden door de heer Rodenburg enkele aspecten van het „varen met zeer grote schepen” belicht.

Uit de talrijke vragen, die gesteld werden, bleek dat er een levendige belangstelling voor deze onderwerpen bestond.

Al met al was het een nuttige bijeenkomst, die er in ieder geval toe bijgedragen heeft, direct in het begin van deze driejarige zittingsperiode de sfeer van vertrouwen te scheppen tussen Directie en O.R.-leden, welke onmisbaar is als uitgangspunt voor een zinvol functioneren van de Ondernemingsraad.

O.V.S.T.-nieuws

Op woensdag 16 maart a.s. 17.30 uur zal de jaarlijkse Algemene Ledenvergadering van onze vereniging worden gehouden, in de Lunchkamer op de 9e verdieping van het Shell-Gebouw. Uw aanwezigheid daarbij zal op prijs worden gesteld.

HET BESTUUR

Scheepsveiligheid

s.s. „KYLIX” — Het tweede schip dat twaalf opeenvolgende maanden heeft gevaren zonder dat zich een bedrijfsongeval aan boord heeft voorgedaan.

Ongetwijfeld herinnert men zich dat dit succes op 30 juni 1964 voor de eerste maal werd behaald door het s.s. „Zafra”. Als een onderscheiding werd destijds aan het s.s. „Zafra” een speciaal daarvoor ontworpen Delfts-blauw wandbord uitgereikt en het is haast vanzelfsprekend dat bij het eerstvolgend bezoek van de „Kylix” aan Nederland dit schip dezelfde eer te beurt zal vallen.

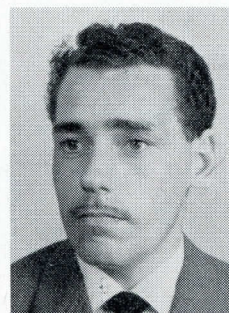
Moge dit op de „Kylix” behaalde succes een voorbeeld voor ons allen zijn, immers, het is eens te meer bewezen dat het mogelijk is om ongevallen te voorkomen. Proficiat „Kylix”!

ONZE
WALJUBILARIS



M. L. VAN OORSCHOT
sectie DFF/6
1956 — 4.1 — 1966

AANGESTELD
ALS
ONDER-OFFICIER



A. VAN DOODEWAARD
wachtafstent
per 30.12.1965

INDRUKKEN VAN STEENKLOMPEN

„Man wat zie je nou toch aan die oude steenklompen, ze bezorgen je 'n hart-vergroting en ooeivaarskuiten”.

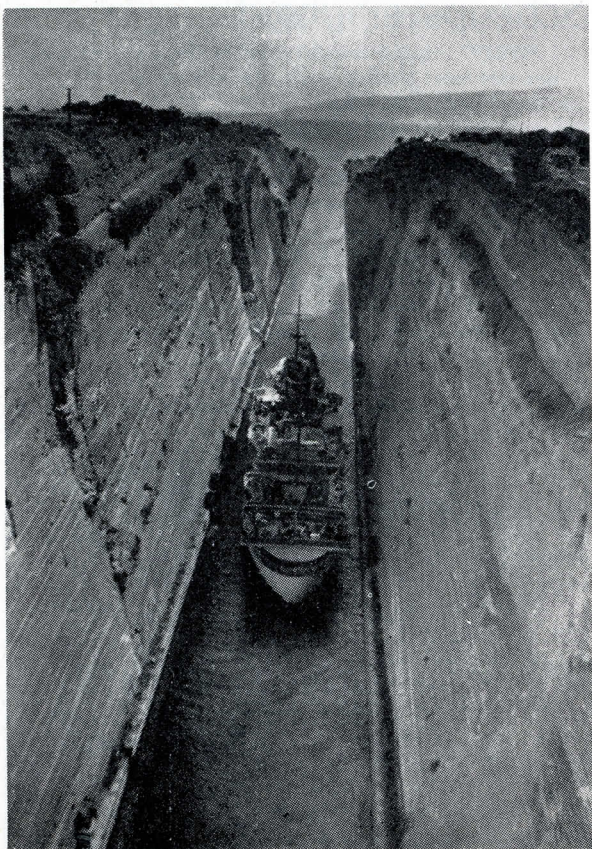
Zelfbewust leunde hij nog eens extra achterover.

„Ik weet wel”, vervolgde hij, „dat we hier in het dok liggen op de plaats waar Cleopatra's vloot klop gaf aan de jongens van Xerxes, die op hun beurt toen maar een soort Griekse harakiri pleegden op die berg daar, rechts naast de marinebasis. Maar voor de rest mij niet gezien”.

Niettegenstaande de grote indruk die zijn „brede steenklompenkijk” in mij achterliet, besloot ik toch maar door te zetten om de twee grote steenklompen van het Kanaal van Corinthe te gaan bekijken. 'n Hartvergroting heb ik niet gekregen, wel diep respect voor de Griekse beschaving en het technisch kunnen van bijna 2 duizend jaar geleden.

Vanaf de brug over het kanaal, die de enige wegverbinding vormt van het Griekse vasteland met de Peloponneses, ziet men een smalle spleet met bijna loodrechte wanden, waarvan sommige kleine stukken zijn ingestort. De hoogte van de wanden is ongeveer 70 m en de kanaal-lengte 6,5 kilometer. Grote schepen kunnen er niet door, de vaarbreedte is ongeveer 20 meter.

Het Kanaal van Corinthe



Dit kanaal, dat praktisch met handenarbeid uit de rotsen is gehakt, kwam in 1894 tot stand.

In vroeger tijden, van ver voor onze jaartelling af, is het voor de handels- en oorlogsvloten een obsessie geweest om deze zo belangrijke waterweg te graven.

In 66 n.C. kwam de Romeinse keizer Nero naar Corinthe om een rede uit te spreken die van grote betekenis zou zijn (vooral voor zichzelf). Hij wilde een groot technisch werk verrichten, waaraan zijn naam verbonden zou worden. Anderen vóór hem hadden reeds gedacht aan de doorgraving van de landengte om een directe verbinding te krijgen tussen de Golf van Corinthe en de Saronic Golf. Handelsschepen, die van beide zijden van de toenmalige „wereld” kwamen, moesten óf omvaren om het hele Peloponnesische schiereiland heen, óf alles lossen, over land transporteren en daarna alles weer in andere schepen laden.

Volgens de geschriften was het eerste idee voor 'n doorgraving van een zekere mijnheer Periander (600 v.C.), in zijn tijd een berucht tiran.

Een latere heer Polyorctes (300 v.C.) nam het idee over, maar zijn „technische dienst” was er tegen, ze waren namelijk bang voor een verschil in waterstand. Het eiland Aegina en andere kleine omliggende eilanden zouden overspoeld kunnen worden. Uiteindelijk dus gaf Nero het bevel het werk te beginnen. Hij zelf gaf het voorbeeld door met 'n gouden houweel driftig in de grond te hakken. Zesduizend slaven uit Juda werkten er vier maanden aan en begonnen elk aan een kant gelijk op. Zij kwamen slechts drie meter diep.

De moeilijkheden waren niet alleen van technische aard. Veel bijgeloof in die tijd had er ook schuld aan.

De historicus Diocassius geeft ons een goed beeld daarvan: „Toen Nero de houweel inhakte zag men de aarde bloeden en klagende stemmen kwamen uit de kloven der bergen”.

Voorts beangstigde een denkbeeldig leger van spoken de slaven tijdens de nachten.

De revolutie in Rome brak echter het werk af. Maar de Griekse wil was niet zo gemakkelijk te dwarsbomen. Als de ISTMUS dan niet te doorsteken was zou men wel een andere oplossing vinden.

Wat deze oplossing was is pas in 1956 door opgravingen ontdekt. Geheel toevallig was er een groot gedeelte van 'n oude weg gevonden, aangelegd door de oude Corinthiërs: de „DIOLCOS”, waarover zij hun schepen óver de ISTMUS sleepten.

Eerder was men van mening dat de DIOLCOS een houten spoorbaan was. Maar de opgravingen hebben aangetoond wat een merkwaardig werk was uitgevoerd en wat een technische geesten er aan hadden gewerkt toen er praktisch geen machines bestonden.

Ongeveer 200 meter van deze weg is nu blootgelegd. Ze was geplaveid met grote blokken steen, was 5 meter breed en „verdiept” uitgevoerd. Twee groeven op een afstand van 1½ meter waren ingegraven (juist de aslengte van wagens uit die tijd), waarin de wielen van een groot soort handwagen konden rijden. De verdieping van de weg was bedoeld om het eventueel voor- of achteroverdompen van de wagen, waarop het schip van ongeveer 30 x 8 meter lag, zoveel mogelijk te voorkomen. Honderden slaven zeulden zo het schip de berg op en weer af over een lengte van 6,5 kilometer. In sommige stenen zijn nog de letters van de wegseinen in het Corinthische

alfabet te zien. Mede naar de vorm van deze letters heeft men de oudheid van de DIOLCOS bepaald.

De ontdekking van deze weg is van groot belang voor ons inzicht in de unieke prestaties die in die tijd werden geleverd. Als de opgravingen verder doorgaan hopen de experts meer te weten te komen omtrent de gewichten der schepen en in het bijzonder over de methoden die men gebruikte om ze „uit” en „in” het water te krijgen.

Van Philistratus is n.l. bekend, dat in de „Panathenaic-processie” ondergrondse machines werden gebruikt om het heilig schip van de godin Athena omhoog te brengen. Het laatste gebruik van de weg is gemaakt door 'n Byzantijnse admiraal in 88 n.C., waarvan de geschreven geschiedenis luidt: „De DROUNGARIOS transporteerden, met behulp van heel veel mannen, de schepen naar de zee in het westen in één nacht”. Men vraagt zich daarom af: wat gebeurde er eigenlijk precies om deze schepen, soms met zeer grote gewichten, in één nacht over 6,5 kilometer en 70 meter hoog te transporteren? Dit probleem is voor de Grieken zo belangrijk, dat verdere weliswaar zeer dure opgravingen worden overwogen om een duidelijk inzicht te krijgen in de technische ontwikkeling van die tijd.

En daar sta ik dan als nakomeling van de hunnebedbouwers en stel me voor hoe ónze voorvaders tweeduizend jaar geleden nog in holen woonden, alleen bij daglicht konden leven en „'n hart-vergroting” kregen van het rennen voor hun leven over „stenen klompen” als het water weer te hoog kwam.

KET(H)ELBINKIE



Deelste van de „DIOLCOS”, door middel waarvan de Corinthiërs schepen van de ene zee naar de andere overbrachten.

Tanker fiction

DE KRAAIENDE KIP

De hwtk. heeft kippen. Als kuikens zijn ze in Port Said aan boord gekomen, nog maar nauwelijks aan de harde bolster van het ei ontworsteld, na enige weken uitgegroeid tot twee kloeke hennen en een trotse haan. Zij werden het belangrijkste onderwerp van gesprek aan de ontbijt tafel, en het was ontroerend om te zien hoe enthousiast de eigenaar werd als hij vertelde hoe zijn pluimvee zich, vooral ook intelligent, ging gedragen. Dit laatste werd de aanleiding van een door de gezagvoerder voorgestelde intelligentietest. Deze test, de zogenaamde „krijtstreep test” moest onder de meest gunstige omstandigheden plaatsvinden. Er werd daartoe een commissie in het leven geroepen die tot taak had orde en rust tijdens de proef te verzekeren.

Helaas, ondanks de uiterst bekwame leiding van de gezagvoerder, moesten we toezien hoe de dieren, na met hun koppen op de krijtstreep gedrukt te zijn, zich niets van de theorie aantrokken en in plaats van rustig te blijven liggen opstonden en wegliepen alsof er niets aan de hand was! Zij waren voor dit soort grapjes, volgens de hwtk., te pienter. Het mislukken van de test werd er evenwel de oorzaak van dat de interesse voor de haan met zijn kippen aanmerkelijk begon te verminderen. Er werden zelfs al zachte wenken gegeven in de richting van het kerstdiner, want welke kip smaakt beter dan die uit het eigen hok?

Toen na drie maanden de diertjes nog steeds geen puberteitsverschijnselen gingen vertonen en daarover aan tafel de meest schampere opmerkingen werden gemaakt, vond de hwtk. de tijd aangebroken handelend te gaan optreden. Iedere ochtend moest de 2e wtk. gedurende een tiental minuten op zijn knieën voor het hok gaan zitten kraaien om op die manier de haan ervan te doordringen dat van hem

hetzelfde verwacht werd. Na enige weken was de tweede er niet zo erg best meer aan toe, en moest hij na zijn tien minuten kraaien door de stuurman behandeld worden voor schorre keel en doorgezeten knieën. Maar na stug volhouden kwam dan toch de voldoening van het succes! Vol trots vertelde de hwtk. op zekere ochtend dat hij door luid kraaien was gepord. Het ongelooflijke was dan toch nog gebeurd, en vriendelijk werden we uitgenodigd onszelf ervan te komen overtuigen. De hennen, kennelijk geschrokken en diep onder de indruk van zoveel plotselinge aandacht, trokken zich angstig in de verste hoek van het hok terug. De haan, zoals het een echte haan past, stelde zich als een groot generaal in het midden van zijn hok op, de borst fier vooruit gestoken, de kop met vuurrode kam hoog opgeheven. Echter geen gekraai, zelfs niet iets wat er ook maar op zou kunnen lijken!

Met van spanning bevende stem vroeg de hwtk.: „Second, doe het hem nog eenmaal voor?”

Het werd een zielige vertoning, en ons medelijden met de man die zichzelf wekenlang had opgeofferd, groeide met de minuut.

Zelfs een der hennen werd het kennelijk teveel! Aarzelend kwam ze uit haar hoek te voorschijn, ging naast de haan staan, rekte haar nek uit . . . en kraaide dat het een lust was! Verslagen, zonder ook maar een woord te zeggen, trok de hwtk. zich in zijn hut terug.

En wij?

Wij zijn er maar een borreltje op gaan drinken en wachten nu maar rustig af wie het eerste ei zal gaan leggen, de haan of de kip!

Lemol.

TV-ogen gaan steigers overzien

In de nabije toekomst zullen de steigers 1 tot en met 4 van Shell Pernis worden uitgerust met televisie-camera's. Op monitors die voorlopig in een van de kantoren van de wal-kapitein komen te staan zal men dan kunnen kijken naar wat er op de steigers tijdens het lossen en laden van de tankers gebeurt. Het betreft hier een proefneming teneinde na te gaan in hoeverre de steigerbewaking kan worden aangepast aan de eisen van deze tijd.

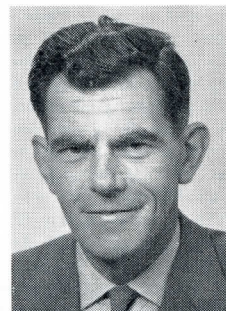
Het is niet de eerste maal dat televisie op de terreinen van Shell Pernis wordt toegepast. Al in 1961 werden uitgebreide proefnemingen genomen met TV-camera's, waarmee objecten onder water, zoals steigers, funderingen en damwanden, werden bekeken. Nog niet zo lang geleden werd ook op Euro-poort TV gebruikt, om diep onder water een ducdalf te onderzoeken.

Bij een proefneming die onlangs op steiger 3 werd genomen, bleek dat het mogelijk is om met behulp van TV-apparatuur continu de steiger en al wat daarop gebeurt via monitors in het oog te houden. Ook onder slechte weersomstandigheden en des nachts kan een bevredigend beeld op de monitor worden verkregen. De verlichting op het steigerhoofd zal moeten worden aangepast en eventueel zullen schijnwerpers worden aangebracht om in het bijzonder de laad- en losapparatuur tot in details te kunnen onderscheiden. Men denkt eraan de camera's, die op afstand bestuurbaar zijn, te plaatsen op een strijkbare mast. Met behulp van een tableau met een aantal knoppen kunnen ze zowel heen en weer als op en neer bewogen worden, terwijl met de lens ook kan worden „gezoomd” als bepaalde details naar voren moeten worden gehaald. In verband met de veiligheidsvoor-schriften op de steigers moeten de camera's explosievrij zijn. Voor het onderhoud en het snel verhelpen van storingen dienen bepaalde onderdelen gemakkelijk verwisselbaar te zijn. De diafragma's kunnen elektrisch worden ingesteld. Teneinde ook bij sneeuwval en regen een goed beeld te krijgen zullen waarschijnlijk camera's worden gebruikt, die voorzien zijn van een ruitewisser.

Het grote voordeel van het werken met TV op de steigers is, dat de steigerman alleen dan naar de steiger hoeft te gaan, als er werk te doen is, dus bij het begin en het einde van het lossen of laden en bij het overschakelen op andere leidingen, of bij schepen die een speciale behandeling vereisen. In de tussenliggende tijd houdt het alziend oog van de TV-camera een oogje in het zeil. Vanzelfsprekend zullen er altijd steigerlieden op een centraal punt aanwezig zijn om zonnodig in te grijpen wanneer het beeld op de monitor daartoe aanleiding geeft. Goede verbindingen met de plaats waar de monitors staan en goede vervoersfaciliteiten zullen daarvoor noodzake-lijk zijn. Als de proeven op steigers 1 tot en met 4 bevredi-gend verlopen zullen ongetwijfeld meer steigers met alziende TV-ogen worden uitgerust.

*Overgenomen uit „Onder de Vlam”
dd. 28-1-'66.*

Met pensioen



J. P. M. DE LEEUWERK
2e werktuigkundige
23.1.1939 — 31.1.1966

Op 1 februari 1966 heeft de heer J. P. M. de Leeuwker de dienst van onze Maatschappij verlaten onder toekenning van pensioen.

Hij trad op 23 januari 1939 in dienst bij de N.I.T. als 5e werktuigkundige, in welke rang hij voor het eerst werd tewerkgesteld op het m.s. „Anastasia”.

De heer De Leeuwker heeft ook gedurende de oorlogsjaren op schepen van de N.I.T.-vloot dienstgedaan.

Eerst in december 1945 keerde hij met verlof in Nederland terug.

Op 1 januari 1955 werd hij als 2e werktuigkundige aange-steld in welke rang hij op vele schepen van onze vloot heeft gevaren.

De laatste jaren waren dat de „Acmaea”, de „Abida”, de „Crania” en de „Acila”. Zijn laatste schip was het m.s. „Camitia”, welk schip hij op 31 oktober jl. te Thameshaven heeft verlaten.

Wij wensen de heer De Leeuwker nog vele gelukkige jaren toe temidden van zijn gezin.

vlootpersoneel/personalia

(in de periode 16.12.'65 t/m 15.1.'66)

GEHUWD:

- 21.12: C. R. Groen, 2e stm., met mej. K. Bosman;
- 21.12: J. P. Sybesma, 5e wtk., met mevr. A. v. d. Akker-Visser;
- 4. 1: W. F. J. van Ravenstijn, matroos, met mej. W. P. Gough.

GEBOREN:

- 25.12: Catharina Johanna, dochter van C. Vriend, gezagv., en mevr. A. S. Vriend-Vriend;
- 28.12: Elizabeth Alexia, dochter van A. de Boer, 2e wtk., en mevr. H. H. de Boer-Jurgens;
- 29.12: Maria Johanna, dochter van J. Mieras, 3e stm., en mevr. A. W. Mieras-de Feyter;
- 4. 1: Angela Alexia, dochter van A. C. Weide, 2e stm., en mevr. F. C. Weide-Mooi;
- 5. 1: Sjoerd, zoon van C. Heeneman, chef kok, en mevr. W. Heeneman-van der Lecq;
- 9. 1: Klazinus Albertus, zoon van A. K. van 't Blik, 5e wtk., en mevr. A. van 't Blik-Bosma.

MET VERLOF:

Gezagn.: H. Faber, N. H. van der Heiden, P. van Hassel;
1e stl.: K. Poort van Ingen, H. A. de Visser, D. A. C. Vermeulen, A. Visser, P. Buisman, H. Edens, K. van der Horst, A. J. Schumm, H. G. Willemsen;
2e stl.: B. van Hardeveld, F. A. Visser, H. Verbaas, B. Langendoen, L. J. Hirs, S. Noordenbos, D. M. Mos;
3e stl.: D. E. Krijgsman, R. J. Westerbrink, P. Puype, G. A. M. Dorren;
4e stl.: J. N. A. van de Giesen, R. Hendriks, G. J. Olieman;
Hfd.wtk.: C. W. Stolk, C. Heeres, W. C. van Megen, H. W. Bosman, J. H. M. Hanssen, W. Groenendijk;
2e wtk.: J. H. Veen, F. L. Alexandre, J. L. 't Mannetje, J. B. J. Jonker;
3e wtk.: J. Bunders, C. de Witte, J. W. van Leyden;
4e wtk.: G. de Boer, J. Luijk, C. P. Kortekaas, G. J. van Neuren, A. W. van Wijnen, R. v. d. Berg;
5e wtk.: H. R. Godlieb, Th. J. M. H. Bakker, H. Doff, E. Aanen, P. C. W. Enders, P. Enter, W. Verhagen, P. Zandstra, H. J. Lammertink, P. Zappey, H. G. W. Meijer, J. H. M. A. van Jaarsveld, E. S. Venema, E. Boelens;
II.wtk.: F. C. Koens;
Bootslieden: H. C. den Daas, H. H. v. Oostrum;
Wachtassistent: W. Gerritsen;
1e pomplieden/bankwerker: C. J. Meloen, J. J. v. d. Kley;
2e pomplieden/bankwerker: J. M. Wigleven, H. L. B. Brussé, L. de Cock;
Bankwerkers: F. W. Bosson, J. P. Pauli, J. H. L. Delsman;
Chef Hofmeesters: J. Brussé, J. G. Nijman;
Chef Koks: E. T. P. van Boles, P. E. L. v. d. Heuvel.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. Abida: gezagn. J. Kramer, wnd. 3e wtk. R. A. van Egmond;
m.s. Acila: 1e stm. D. Rijk, 4e stm. R. J. de Wit, wnd. 3e wtk. A. J. Hulzebos, 4e wtk. K. de Jong, 5e wtk. J. W. van Putten, 5e wtk. A. J. Goudriaan, radio-officier J. A. Stevens, bootsman C. de Jong, 1e pompman/bankwerker H. van Ommering, 2e pompman/bankwerker A. C. v. d. Gaarden, chef hofmeester H. Vrugt;
m.s. Acmaea: hfd.wtk. J. de Bruyn, 4e wtk. IJ. C. de Jong, 5e wtk. P. H. M. Maessen, wachtassistent A. van Doodewaard,

2e pompman/bankwerker K. H. Baven, bankwerker L. Roet, chef kok W. F. Knoester;
s.s. Atys: gezagn. J. van der Velden, 2e stm. J. B. P. Imming, 3e stm. J. W. Lodewijkx, 4e stm. G. E. Abbink, wnd. hfd. wtk. R. M. F. van den Berg, wnd. 3e wtk. A. L. Bakker, 4e wtk. H. G. van Jaarsveld, radio-officier M. K. Bierlee, bootsman P. Sloover, wachtassistent W. D. Smeets, 1e pompman/bankwerker R. Böck, 2e pompman/bankwerker N. v. Marwijk, bankwerker J. Punt, chef kok G. H. Valk;
m.s. Cinulia: gezagn. P. C. Hoek, 1e stm. G. Arkema, 3e stm. J. M. Huygens, 5e wtk. J. A. M. Leer;
m.s. Diadema: hfd.wtk. W. Balvers;
m.s. Diloma: 3e wtk. L. Buitenkant, 4e wtk. F. Bakker;
s.s. Ganesella: gezagn. G. Th. M. Lommerse;
s.s. Kabylia: 4e stm. R. A. van Gelderen, hfd.wtk. A. W. Brakel, radio-officier E. A. A. Hooiveld;
s.s. Kara: wnd. 2e wtk. G. Braak;
s.s. Katelsia: gezagn. H. C. Mantel, 1e stm. B. R. Teuben, 2e stm. P. C. Rakké, 3e stm. C. J. Clarisse;
s.s. Kenia: wnd. 2e wtk. C. C. Bartels;
s.s. Khasiella: wnd. 1e stm. H. K. Paauw;
s.s. Koratia: 1e stm. R. J. Wyrdeeman, wnd. 2e stm. J. H. B. Jongen, 5e wtk. R. J. Kleine Budde;
s.s. Korenia: II.stm. W. van der Meulen, wnd. 4e wtk. J. D. Slink;
s.s. Korovina: wnd. gezagn. P. M. Overschie, wnd. 2e stm. W. Hoogendijk, radio-officier C. J. M. Mullaart;
s.s. Kossmatella: 2e stm. P. M. de Graaf, 3e stm. J. Tebbenhoff, 4e stm. J. A. Koenraad, chef hofmeester J. L. van Oyen;
s.s. Krebsia: 3e stm. A. H. van Haaften, hfd.wtk. W. J. J. v. d. Berg, 2e wtk. F. de Roos;
s.s. Kylix: wnd. 2e wtk. H. H. Apfel;
s.s. Ondina: 2e stm. J. Post, 4e stm. F. Kuyt, 4e stm. J. Pries-ter, 2e wtk. G. Vis van Heemst, 5e wtk. J. Kossen;
s.s. Philine: 2e stm. W. Bosma, 3e wtk. J. Pap, 5e wtk. F. van der Holst, 5e wtk. A. van Rijswijk;
s.s. Vasum: wnd. 2e wtk. W. C. van der Pluym;
s.s. Vitrea: hfd.wtk. H. Stobbe, 3e wtk. R. D. Kuil, 5e wtk. W. S. M. Drent, 5e wtk. R. Smits;
s.s. Vivipara: wnd. 3e wtk. P. F. Buil, 5e wtk. H. Ruitenbeek;
s.s. Zaria: 3e stm. C. L. Heyboer.

In memoriam



J. BUCHLY
matroos/kabelgast

Op 16 januari 1966 overleed na een langdurig ziekbed in zijn woonplaats Den Haag matroos/kabelgast J. Buchly. Hij bereikte de leeftijd van 34 jaar.
De heer Buchly trad op 24 maart 1961 in onze dienst als

matroos en maakte zijn eerste reis op ons m.s. „Cinulia”. Nadien heeft hij steeds op „K”-schepen dienst gedaan, eerst als matroos en sedert 29 mei 1962 als matroos/kabelgast.
Op 28 juli 1965 moest hij wegens een ernstige ziekte te Singapore van het s.s. „Krebsia” achterblijven.
Hij keerde op 7 augustus 1965 in Nederland terug voor verdere medische behandeling welke echter helaas niet heeft mogen baten.
Zijn stoffelijk overschot werd op 19 januari 1966 in Den Haag ter aarde besteld in aanwezigheid van een vertegenwoordiger onzer Maatschappij. De baar was onder meer bedekt met kransen namens Shell Tankers N.V. en namens gezagvoerder, officieren en bemanning „Krebsia”.
Wij zullen ons de heer Buchly blijven herinneren als een betrouwbaar medewerker die alom gewaardeerd werd om zijn goede eigenschappen.
Mede uit naam van de velen op de vloot die hem gekend hebben betuigen wij onze oprechte deelneming aan zijn nagelaten betrekkingen.

DE DIENST VERLATEN:

3e stm. F. J. W. Koopman;
4e stm. H. J. Pasman;
II.stm. I. N. F. A. Solyomvári;
2e wtk. T. C. F. Bijkerk;
3e wtk. T. C. J. Beentjes;
4e wtk.: H. de Vin, J. Vreeker;
5e wtk.: R. D. Bleeker, F. C. Apontoweil;
II.wtk.: E. J. Doldersum;
1e pompman/bankwerker: H. E. Tjon a Tjauw;
Chef koks: B. van Bennekum, W. F. van Valen.

MET PENSIOEN:

2e wtk.: J. P. M. de Leeuwerk.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

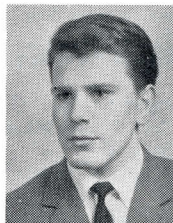
1e stuurman G.H.V.: 2e stm. J. Post;
3e stuurman G.H.V.: II.stl. F. Kuyt, J. Priester, F. J. M. Donker,
E. L. de Ruiter;
„B": 4e wtk. P. F. Buil;
„B"-th: 3e wtk. C. van Esseveld;
Ass.: II.wtk. H. Ruitenbeek, P. H. M. Maessen, D. Smit, E. E.
Kreune, L. Vlastra;
MVD: II.wtk. J. Kossen, A. J. Goudriaan;
Volmatroos: matrozen B. J. Klijberg; H. Filemon; D. M. van
Walsum; matroos/kabelgast: A. P. Hartemink.

AANGESTELD ALS:

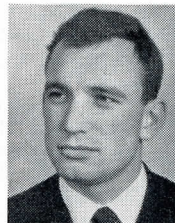
1e stm.: R. J. Wyrdeman, A. J. Schumm, B. C. Visser, H. G.
Willemsen, J. van der Zouwen;
2e stm.: G. C. van Malland, R. van Westendorp, G. M. Schip-
per, J. C. Aartsen, H. van Veen, N. Venendaal, J. V. Kruit,
W. S. van der Ham, L. A. Groendijk;
3e stm.: J. de Kok, J. L. Pelle, J. Tebbenhoff, G. L. A. Martens,
D. C. Vermeulen, A. Vlaar, J. den Uyl, G. A. M. Dorren, R.
E. Sieders, H. Bijvank, C. Verburgt, M. Stammes, H. W. van
Loon;
4e stm.: F. Kuyt, J. Priester, F. J. M. Donker, E. L. de Ruiter;
Hfd.wtk.: H. W. Bosman, W. Groenendijk;
2e wtk.: A. J. Baerveldt, S. A. Verhage, J. L. van der Rijnt,
J. B. J. Jonker, R. Groeneveld, H. H. Apfel, C. H. J. van
Dijk;
3e wtk.: C. J. den Hollander, J. P. L. Marcussen, S. Warmen-
hoven, J. J. Langendoen, J. Blok, G. de Goede, J. C. Zwart,
J. Pap, R. D. Kuil, J. Hensbroek, H. J. Kievit, N. J. Doorn,
L. P. H. Teune;
4e wtk.: A. G. P. Jansen, J. J. L. Geerink, IJ. C. de Jong, C.
A. van den Kroonenberg, A. Slood, H. C. van der Weijde,
A. Warmenhoven, G. J. Walraven, L. C. Biesheuvel, E.
Dallinga, H. Th. Mellegers, S. J. Punt, G. P. Hoogeveen, F.
Nederbragt, J. P. J. Reichwein, J. D. Muijskens;
5e wtk.: H. Ruitenbeek, P. H. M. Maessen, D. Smit, E. E.
Kreune, L. Vlastra, J. Kossen, A. J. Goudriaan.

IN DIENST GETREDEN:

Vlootpersoneel



J. H. S. BRIJDE
5e wtk.
per 27.12



H. L. W. KONING
4e stm.
per 10.1

Walpersoneel



MEJ. M. GROENEVELD
DFP/11
per 1.1.1966

mutaties walpersoneel

(in de periode 16.12.'65 t/m 15.1.'66)

UIT DIENST:

30.12: Mej. C. J. Born - sectie DFP/12;
1. 1: Mevr. J. H. Siereveld-Koppenjan - sectie DFF/5.

GEHUWD:

16.12: Mej. G. A. Stuifzand - sectie DFF/6 - met de heer H.
Verheul;
14. 1: Mej. H. J. Veldhuizen - sectie DFF/6 - met de heer
J. A. Nordsiek.

GEBOREN:

5. 1: Peter Cornelis, zoon van H. J. Brouwer - sectie DFT/2
- en mevrouw I. Brouwer-van Beelen.

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