



NIEUWJAARSREDE VAN DE HEER RODENBURG

Ter gelegenheid van de jaarwisseling heeft onze Directeur, de heer D. Rodenburg, op 30 december jl. in de lunchkamer van het Shell-Gebouw een toespraak gehouden, waarvan de tekst hieronder is afgedrukt.

Onder zijn gehoor bevond zich het walpersoneel van onze Maatschappij, onze verlofgangers, de gepensioneerden die in de loop van 1965 de dienst van onze Maatschappij hebben verlaten, alsmede het bestuur van de C.N.O.O.K.S.

Waarde medewerkers en medewerksters
op de vloot en aan de wal,

Op de drempel van 1966 wil ik samen met U, de balans opmaken van het jaar dat bijna achter ons ligt. Dit doe ik niet uit een voorliefde voor traditie, maar omdat ik geloof dat het goed is dat wij eens per jaar horen in hoeverre bereikt werd wat ons in het begin van het jaar voor ogen stond. Verder, dat wij gezamenlijk bezien wat er letterlijk en figuurlijk voor het komende jaar op stapel staat. De jaarwisseling is daartoe een goede gelegenheid en daarom sta ik hier voor U.

Ons interesseert in de eerste plaats de varende vloot.

Het aantal schepen dat door ons wordt beheerd, liep in 1965 met 6 schepen terug. Namelijk de WORLD HILL en WORLD HEATH, die wij tijdelijk beheerden, werden volgens contract teruggegeven aan de eigenaars. Vier G-schepen, die in het Verre Oosten dienst deden, werden voor de sloop verkocht.

Het aantal efficiënte dagen van onze vloot bedroeg gemiddeld 353 per schip. Dit is een nieuw record en betekent een vooruitgang van ruim één dag per schip. Dit hoge gemiddelde kon voornamelijk worden bereikt door goed onderhoud aan boord en daardoor opschuiving van de dokdata.

Mede door onze taakstellende budgettering en de daarmee samengaande kostenbewaking, zijn wij in staat geweest te voldoen aan de verplichtingen uit onze tijdsbevrachtingsovereenkomst en wel in het bijzonder aan die van snelheid en bunkerverbruik van onze schepen. Ik kan dan ook niet anders zeggen dan dat de resultaten in dit opzicht zeer bevredigend zijn geweest.

Evenwel, de combinatie van voortdurende stijgingen in gages,

lonen en prijzen aan de ene kant en de lage vrachttarieven op de internationale markt aan de andere kant, dwingen ons, ons tot het uiterste in te spannen om de gevolgen daarvan op onze resultaten zo gering mogelijk te maken.

Hoewel het Schepenbesluit 1965 ons in staat zal stellen tot een verantwoorde bemanningsvermindering op de schepen te komen, en daardoor vermindering van exploitatiekosten, met volledige inachtneming van de veiligheid, zullen wij moeten doorgaan met ons streven de produktiviteit te verhogen. Hieraan wordt momenteel met volle kracht gewerkt.

Het afgelopen jaar is er door ons veel geld geïnvesteerd om de vloot te moderniseren waarvan ik slechts wil noemen: het verder aanbrenge van airconditioning, dubbele radar-installaties, verdere installatie van telex over radio, etc.

Eén der schepen werd van een weerkartenschrijver voorzien, terwijl voor tien van onze schepen de hulp van De Bilt werd ingeroepen voor weerrouting over de Atlantische Oceaan.

Wij zullen met deze modernisering in 1966 doorgaan. Verder zullen verbeterde alarmsystemen op de schepen worden aangebracht. Ook de Philips El Plot, een nieuwe radar verbonden met een elektronische computer, zal in het nieuwe jaar op onze schepen worden beproefd.

Voor wat betreft de scheepsveiligheid is 1965 een gelukkig jaar geweest. Dodelijke ongevallen hebben zich niet voorgedaan en het aantal ongevallen was lager dan in de voorgaande jaren. Het s.s. KYLIX komt een eervolle vermelding toe daar dit schip gedurende 12 achtereenvolgende maanden zonder ongevallen heeft gevaren.

Ook het afgelopen jaar werden wederom, uit economische overwegingen, verschillende schepen in het buitenland gedokt.

Wat verwachten we voor de vloot in 1966? Zoals ons allen bekend is, zullen in het nieuwe jaar zes motorschepen van 64.000 ton van de D-serie aan onze vloot worden toegevoegd en 1 motorschip van 108.600 ton — de NISO — tezamen ongeveer 500.000 ton draagvermogen. Met deze nieuwbouwschepen is door toepassing van automatisering en centralisering van bedienings- en controle-apparatuur, zowel in de machinekamer als aan dek, een verdere stap gedaan naar beter, modern en economisch beheer.

Met de bouw van deze schepen en die we nog in ontwikkeling hebben, is een zwaar beroep gedaan op onze technische staf die het volle pond hebben gegeven. Onze technische collega's houden reeds toezicht op de nieuwbouw in Noorwegen, terwijl binnen enige weken een team naar Japan gaat voor hetzelfde doel en voor een lang verblijf.

Dit is dan ook het juiste ogenblik U te laten weten dat de beslissing om aan onze Maatschappij het beheer toe te wijzen van deze en verdere nieuwe schepen in grote mate te danken is geweest aan U aller prestaties in de afgelopen jaren.

Indien wij terugzien op onze personeelspositie tijdens het

BIJ DE VOORPLAAT:

Vele malen heeft de god van de zee Neptunus hoogst persoonlijk een bezoek gebracht aan onze schepen, die de evennachtslijn passeren. Deze god heeft nu eens plaats moeten maken voor een godin, en wel die van het Licht.

Zij was dan ook niet aan de evenaar, maar in de Zweedse havenplaats Örnsköldsvik, waar ons s.s. „Arca” op 5 december jl. het anker had uitgeworpen.

Op de avond van de daaropvolgende dag maakte zij haar rondgang door Örnsköldsvik en wilde daarbij geen uitzondering maken voor de Nederlandse opvarenden van de „Arca”, wier verblijf in de haven zij dan ook in hoge mate wist te verlichten.

Op de foto: begroeting van Sta Lucia door de gezagvoerder van het s.s. „Arca”, kapitein H. R. van Sas.

Ontleend aan „Örnsköldsviks Allehanda” van 7-12-'65



Tijdens de toespraak van de heer Rodenburg

afgelopen jaar, dan staan wij in de eerste plaats stil bij hen die ons zijn ontvallen. In januari werden wij geconfronteerd met het overlijden van kapitein Pieters, waarna in maart kapitein Van den Born van ons heenging. Voorts gedenken wij het overlijden van voorman Quick in juni en van stoker/olie-man Korver in augustus. Deze medewerkers verlieten ons in de kracht van hun leven; hun verscheiden betekende niet alleen voor hun nabestaanden maar ook voor ons, een groot verlies.

Een belangrijk personeelsgebeuren was de aanstelling van Kapitein Hylkema tot Commodore van onze vloot als opvolger van Commodore India, die ons na een eervolle carrière met pensioen verliet.

Vershillende van onze vlootofficieren werden tijdelijk of definitief tewerkgesteld bij werkmaatschappijen overzee en op de Centrale Kantoren.

Ten aanzien van de gemiddelde aflosperiode van onze officieren is het mogelijk gebleken deze op een zeer redelijk niveau te handhaven. Ook aan ons streven om onze Nederlandse scheepsgezellen waar mogelijk na 7 à 8 maanden af te lossen, kon met succes uitvoering worden gegeven. Wij vertrouwen in de toekomst op dezelfde voet te kunnen doorgaan.

Het omvangrijke studieprogramma, in het bijzonder voor de diploma's B en C voor scheepswerktuigkundigen, heeft een zwaar beroep gedaan op onze stafpositie. Het was daarom nodig zo spoedig mogelijk leerling-werktuigkundigen als assistent-werktuigkundigen te benutten en daartoe geschikt geachte scheepsgezellen van de machinekamerdienst als

wachtassistent tewerk te stellen.

Door het bemannen van de G-schepen en het afwerken van het studieprogramma, kwamen de Maatschappij-vlootstafcurussen en oriëntatiecurussen voor gezagvoerders en hoofd-werktuigkundigen tijdelijk in het gedrang. Deze zullen in het komende jaar wederom worden voortgezet.

De opleiding tot volmatroos en scheepskok kon normaal doorgang vinden. Ook aan de brandbluscursus kon weer de nodige aandacht worden besteed. In het komende jaar zal een begin worden gemaakt met een nieuw te introduceren tanker-veiligheidskursus, aangepast aan de huidige tijd en schepen.

Om onze nieuwbouwschepen van het nieuwe jaar en van de jaren daarna te kunnen blijven voorzien van goede en goed-opgeleide officieren, moeten wij voortgaan aspirant-officieren aan te trekken. Op het ogenblik volgen niet minder dan 195 leerlingen voor onze rekening onderwijs aan de diverse zeevaartscholen, welk aantal wij nog aanmerkelijk zullen moeten uitbreiden.

Onze nieuwe wervingsflim, die in het voorjaar gereed komt zal hiertoe ongetwijfeld zeer positief kunnen bijdragen. Onze stand op de tentoonstelling Europort, hier in Rotterdam, moet U ook in dit licht zien.

Een belangrijke ontwikkeling voltrok zich aan ons „thuisfront” op het gebied van integratie van het kantoorpersoneel. Per 1 januari werd het gehele personeel op maandloon gesteld, zodat daarmee het begrip weekloners werd geëlimineerd.

De activiteiten van de Ondernemingsraad in het achter ons

liggende jaar hadden een bevredigend verloop. Op 25 oktober werden verkiezingen gehouden. De nieuw gekozen leden, die inmiddels zijn geïnstalleerd, werden voor drie jaar benoemd.

De B.Z.B. heeft in 1965 weer een aantal nieuwe leden kunnen aanwerven en het oefenschema is op bevredigende wijze afgewerkt. Een aantal vrijwilligers legden met goed gevolg het E.H.B.O. en E.H.I.O. examens af.

Ik wil hier gaarne een woord van erkentelijkheid uitspreken aan allen die hun vrije tijd beschikbaar stellen om de B.Z.B. tot een oefenbaar apparaat te maken, waarop echter, naar wij hopen, nimmer een beroep zal behoeven te worden gedaan.

Wat de Financiële Afdeling betreft, kenmerkte 1965 zich vooral door een consolidatie en stabilisatie der in vorige jaren aangepakte projecten als mechanisatie en budgettering. Consolidatie moet niet worden opgevat als stilstand, want de aangebrachte verbeteringen en verfijningen betekenden in prak-

tisch alle gevallen een verdere stap voorwaarts op het terrein der kostenbeheersing en verdere verbetering in efficiency. Een bedrijf kan heden ten dage nu eenmaal niet bestaan zonder deze pijlers.

In de loop van dit jaar werd door het Hoofdbestuur van het Nederlandsche Rode Kruis een Commissie van Advies voor de Radio Medische Dienst voor de Internationale Koopvaardij ingesteld. Dr. De Loos werd tot voorzitter van deze Commissie benoemd.

Ik zou niet willen eindigen voordat ik — en zeker ook namens U allen — een woord van bijzondere waardering richt tot het lunchkamerpersoneel dat ons ook dit jaar weer op zo'n voortreffelijke wijze heeft verzorgd.

Ik dank U allen op de vloot en aan de wal — en ook hen die dit jaar met pensioen zijn gegaan — voor Uw inspanning en toewijding in het afgelopen jaar.

Moge 1966 voor U en de Uwen een voorspoedig en gelukkig jaar zijn.



Na de „Scheepspraet”



Mededeling voor Vlootpersoneel

BIJDRAGE STICHTING „ZEEMANSWELZIJN NEDERLAND”

Het is u allen waarschijnlijk bekend dat bovengenoemde stichting gezamenlijk door de Rijksoverheid, de werkgevers en de werknemers wordt gefinancierd.

Sedert 1 april 1963 is de maandelijkse bijdrage van de werknemer vastgesteld op 50 cent en de bijdrage van de werkgever eveneens op 50 cent per maand voor iedere werknemer.

Op verzoek van de werknemers- en werkgeversorganisaties heeft het College van Rijksbemiddelaars beschikt, dat bovengenoemde bijdragen met ingang van 1 januari 1966 zijn verhoogd tot 75 cent per maand.

Zoals gebruikelijk wordt de verhoogde werknemersbijdrage vanaf 1 januari 1966 in de gage-afrekening opgenomen.

De redactie van „Tussen Schip en Ka” wenst alle lezers
een gelukkig en in alle opzichten voorspoedig 1966.



AFSCHEID VAN ONZE GEPENSIONEERDEN

Op 17 december jl. werd door onze Directie in de lunchkamer op de 9e etage van het Shell-Gebouw een afscheidsreceptie gehouden voor de gepensioneerden van onze vloot die de dienst van onze Maatschappij in de tweede helft van 1965 met pensioen hebben verlaten.

Ditmaal betrof het de gezagvoerders J. H. R. Broersma en R. India en de hoofdwerktuigkundigen W. Biesheuvel, S. Ham en H. Lesuis.

In zijn afscheidwoord memoreerde de heer Rodenburg dat deze vijf gepensioneerden in totaal ruim 150 dienstjaren vertegenwoordigden, waarbij kapitein India met ruim 32 jaren de kroon spande.

Zij hebben allen in de tweede wereldoorlog gevaren en

daardoor bijgedragen aan de belangrijke dienst die onze vloot gedurende die tijd aan de geallieerde zaak heeft geleverd. Spreker wees op de revolutionaire groei van onze schepen na de oorlog en de daarmee gepaard gaande dynamische technische ontwikkeling.

„Door dit alles werd ongetwijfeld een groot beroep op uw aanpassingsvermogen en bekwaamheid gedaan en dat u aan de in u gestelde verwachtingen ruimschoots heeft voldaan, bewijst wel de goede naam die ons Nederlandse corps officieren in en buiten Shell, zowel nationaal als internationaal, heeft. Wij hopen dat de jongeren die uw plaats hebben ingenomen, de hun toevertrouwde taken op dezelfde efficiënte wijze zullen vervullen.”

Nadat hij woorden van bijzondere waardering tot de echtgenoten had gericht, besloot de heer Rodenburg met er op te wijzen dat het geenszins in zijn bedoeling lag afscheid van de gepensioneerden te nemen, daar hij hen gedurende een lange reeks van jaren tijdens de lunches van de C.N.O.O.K.S. hoopte terug te zien.

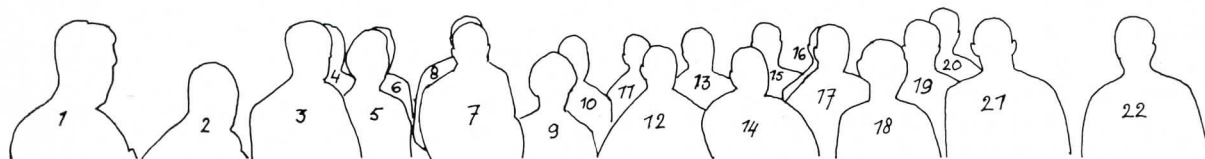


Foto genomen tijdens de toespraak van de heer Rodenburg.

1. G. den Bakker, hoofd afd. Technische en Nautische Diensten (DFT);
2. S. Ham, hoofdwerktuigkundige;
3. R. India, gezagvoerder en oud-Commodore;
4. G. W. Bakker, manager vloot „C”;
5. mevr. T. Broersma-Kaspers;
6. L. Kerstens, chef DFT/1;
7. J. H. R. Broersma, gezagvoerder;
8. C. Westera, chef DFA/3;
9. mevr. J. C. Lesuis-Boot;
10. C. J. van de Weyer, manager vloot „A”;

11. J. W. Paans, chef DFP/11;
12. H. Lesuis, hoofdwerktuigkundige;
13. P. Vis van Heemst, chef DFB/3;
14. Th. F. Prause, hoofd afd. Financiën en Administratie (DFF);
15. J. C. W. Schuller tot Peursum, chef DFP/2;
16. A. H. W. Karelse, chef DFP/1;
17. H. Bakker, manager vloot „B”;
18. mevr. P. Biesheuvel-Westdijk;
19. H. den Ouden, chef DFB/1;
20. W. de Loos, arts, chef DF/1;
21. W. Biesheuvel, hoofdwerktuigkundige;
22. G. P. Beekman, chef DFA/1.

De automatisering van koopvaardij schepen

In het vorige nummer van „Tussen Schip en Ka' plaatsten wij het eerste deel van een artikel van de hand van kapitein A. Wepster van de Holland-Amerika Lijn over automatisering.

In het tweede en laatste deel, dat wij hieronder laten volgen, behandelt de schrijver het onderwerp „integratie aan boord”. Hoewel deze beschouwing dateert van januari 1965, achten wij de visie van kapitein Wepster op deze actuele materie van dien aard, dat wij deze hieronder onverkort weergeven.

Hand in hand met het streven naar automatisering behoort een onderzoek samen te gaan naar de maximaal mogelijke integratie van het personeel aan boord, om te komen tot een stand van zaken zoals die in de dagen van het zeilschip bestond. Een schip bemand met zeelui die alles konden doen wat van hen werd gevraagd. De industriële revolutie, met de introductie van de mechanische voortstuwing van schepen, heeft ons achtergelaten met de weinig voldoende geveerde situatie van het aan boord hebben van twee onafhankelijke uitvoerende diensten, dek- en machinekamerdienst, benevens een dienstverlenende groep, de civiele dienst.

Iedere groep geleid en bemand om het maximum dat gevraagd kan worden uit te kunnen voeren op ieder gewenst moment. En iedere groep heeft, behalve het leidinggevend personeel, ook een aantal mensen dat voor wat betreft de vereiste bekwaamheid, gemakkelijk het werk dat een andere groep doet, zou kunnen uitvoeren. In die zin zijn de gezamenlijke arbeidskrachten aan boord die op ieder gewenst ogenblik ter beschikking zouden moeten zijn, beduidend minder in aantal dan momenteel door de drie groepen kunnen worden geleverd. Dientengevolge is de totale scheepsbemanning heden ten dage dikwijls groter dan noodzakelijk en economisch is; vermindering van de bemanning is mogelijk door integratie.

De toekomstige automatiseerders dienen een ander aspect op het bemanningsprobleem niet over het hoofd te zien. Hoe meer ingewikkeld de automatische systemen worden, hoe meer de betrouwbaarheidsfactor gaat spreken. Een oplossing voor dit probleem zou kunnen zijn de onderhoudsexpert aan boord te plaatsen, maar dit zal wel niet lukken omdat de vraag aan de wal naar deze functionaris te groot zal zijn. Hem naar zee te lokken zou weer een zware belasting betekenen op de bemanningskosten die wij juist willen verminderen. Een andere oplossing is het opvoeren van de betrouwbaarheid, het midden houdend tussen het accepteren van aanvaardbare risico's en kostbare perfectie. Het blijft een min of meer dure oplossing en doet de kosten stijgen. Dat het gedaan kan worden bewijzen de huidige elektronisch gedreven stuursystemen, de eenvoudigste en oudste vorm van automatisatie aan boord. De scheepvaart moet bereid zijn de prijs te betalen voor verhoogde betrouwbaarheid, anders zal automatisering geen of weinig vrucht afwerpen.

In geen van de recente beschouwingen over afstandbediening en automatisatie is voldoende aandacht geschonken aan de zeer uiteenlopende omstandigheden van de bijna ongetelde verscheidenheid in Koopvaardijdiensten.

Een korte analyse van slechts enige uiteenlopende diensten volgt hieronder, ingedeeld in procenten van de totale reisduur.

Type reis	vaart	binnen liggend	ten anker	loodsman vaarwater	kust- vaart	open oceaan	totaal	uren reisd.	
N.P.C.	16	39.5	2.4	6.9	15.4	35.8	} 100	2450	
N.Y.O.	16	41.3	5.5	11.4	13.2	28.6		1160	
Tanker									
W.E.C.	16	8.3	—	1.7	8.7	81.3		480	
Tanker									
W.E.P.G.	16	6.6	—	15.1	21.5	56.8		510	
W.E.C.S.	17	35.6	17.5	5.-	22.8	19.1		2840	
H.H.	22	58.7	—	4.2	37.1	—		24	
N.P.C.	=	Western Europe—North Pacific Coast of U.S.A. en terug.							
N.Y.O.	=	Western Europe—New York and East Coast U.S.A. Atlantic ports en terug.							
W.E.C.	=	Western Europe—Curaçao en terug.							
W.E.P.G.	=	Western Europe—Persian Gulf en terug.							
W.E.C.S.	=	Western Europe—Capetown—Suez en terug.							
H.H.	=	Harwich-Hoek ferry service.							

Uit deze gegevens is b.v. gemakkelijk op te maken dat bij een open-oceaan tijd van 0 % voor de Harwichboot en 81.3 % voor een tanker varende tussen West-Europa en West-Indië, geen eenvoudige oplossing voor automatisering geschikt voor beide diensten, gevonden zal kunnen worden. Een andere analyse die gemaakt dient te worden vóór de navigatorische eisen en de doelmatigheid van de nautische uitrusting beoordeeld kan worden, volgt hieronder:

Minimum bruggpersoneel benodigd voor een 10.000 tons vrachtschip.

weer	binnen- liggend	ten anker	loodsman vaarwater	kustreis	open oceaan
	—	1 officier	1 kapitein	1 officier	1 officier
helder			1 loods 1 officier 1 roerganger		
	—	1	4	1	1
	—	1 officier	1 kapitein 1 loods 1 officier	1 kapitein 1 officier	1 kapitein 1 officier
mist			1 roerganger 1 uitkijk	1 uitkijk	1 uitkijk
	—	1	5	3	3

Uit deze tabel kan opgemaakt worden dat voor grotevaart schepen de minimum eisen gelden van een bezetting van een kapitein, drie officieren en zes matrozen voor wat de navigatie betreft en geldt dit voor een schip met, zowel als zonder automatische stuurinrichting.

Het grootste aantal mensen is dus op de brug gedurende de de tijd dat een loods aan boord is. Het minimum kan dan evenwel bij helder weer drie zijn, namelijk een kapitein, een loods en een roerganger. Dit minimum is alleen mogelijk wanneer een belangrijk aantal registraties, manoeuvreerboekje o.a. en het wachtboekje, worden behandeld door een automatisch apparaat — automatic data logging.

Bij verminderd zicht kan dit minimum van drie slechts geaccepteerd worden indien nog vele aanvullingen buiten de automatische tijdschrijver worden aangebracht, zoals:

— de mogelijkheid om de radarschermen van relatief en truemotion-radar bij daglicht te observeren.

- centralisering van alle apparaten voor de navigatie,
- minder lawaai op de brug, speciaal voor motorschepen,
- hulpmiddelen om seinen te horen,
- verbeterde en visueel waarneembare richtingwijziging indicators in combinatie met geluidsignalen en verbeterde navigatielichten,
- de waarneming van alles wat rondom gaande is moet gemakkelijker gemaakt worden, om het peil van de vereiste veiligheid van verkeer te waarborgen.

Alle toekomstige brugindelingen moeten daarom, onverschillig de mate van automatisatie, zodanig worden ontworpen, dat de kapitein samen met loods en roerganger op doelmatige wijze ieder vaarwater hoe moeilijk ook, kan bevaren en er kunnen manoeuvreren.

De ontwikkeling, installatie en gebruik van aan de wal gesitueerde verkeersinformatie-diensten dienen vóór te zijn op deze tendens in de scheepvaart om het wachtdoend personeel te verminderen.

De geïntegreerde brugcontrole, die ontworpen was om alle nautische apparaten op compacte wijze te bevatten heeft niet aan de verwachting voldaan omdat het automatisatie beoogde waar dit nog geen vereiste is. Bovendien was het geheel te omvangrijk en gaf installatie moeilijkheden. Een bezwaar was ook, dat de kapitein en loods die bij voorkeur vlak achter de voorruiten van het stuurhuis staan, deze controle in de rug hebben.

Automatiseerders zullen ook in gedachten moeten houden dat, voor nog een lange periode, het wachtlopen door officieren gedaan zal worden. Het uit de hand nemen van het werk door gegist bestek- en grootcirkelcomputers e.d. machines zal niet bijdragen tot zijn waakzaamheid en tot de veiligheid van het schip. Het zal gedurende de oceaanreis zijn geest minder soepel maken en het zal niet bevorderlijk zijn voor het zich instellen op zijn taak in het drukke verkeer van de kustwateren. Het is daarom beter een zekere hoeveelheid werk te moeten doen wanneer het schip in open zee is, des te meer omdat de computers die dit werk kunnen doen weinig of niets bijdragen tot de operationele doelmatigheid en aan een vermindering van de bedrijfsinkomsten.

Wel is het mogelijk deze werkzaamheden in open zee op een moderne en efficiëntere wijze uit te voeren door gebruik te maken van o.a.:

1. HO 249-tafels of soortgelijke voor de astronomische navigatie.
2. Positie plotting sheets als Adm. Astro Plot of Weems systeem.
3. Het gebruik van Lambert Conformal Conical projectie kaarten voor alle grootcirkelvraagstukken.
4. Mercator constructiebladen voor alle positiebepalingen.
5. Rekenliniaal voor alle gegist bestekberekeningen, ook voor stabiliteits- en spanningsberekeningen voor en gedurende het laden.
6. Schepen op lijndiensten met vaste aanloophavens aan beide zijden van de oceaan kunnen groot gemak hebben van kaarten met iso-lijnen die het constante verschil aangeven tussen grootcirkel en loxodroom. Deze kaarten worden reeds gebruikt bij de weerrouting.

Het is interessant een analyse op te stellen van de bestede tijd aan navigatorische arbeid op een modern uitgerust schip tijdens een overtocht op de Noord-Atlantic onder gunstige omstandigheden o.a. voor astronomische plaatsbepaling.

1. Astronomische plaatsbepaling, 2 sters- en 3 zonsbestekken	2 u. 5 min.
2. Plaatsbepaling door loran, RDF a.a.	0 u. 30 min.
3. Compasverificatie, 6 x p.d.	1 u. 0 min.
4. Mercator constructiebladen voor alle positiebepalingen	1 u. 0 min.
5. Facsimilé weer- en zeegangskaarten circa 12 x p.d.	1 u. 0 min.
totaal	5 u. 35 min.

Dit komt overeen met 23.3 % van de tijd waarin op de brug wacht gelopen wordt. Daar slechts een gedeelte van het werk door een machine kan worden overgenomen en de facsimilé-recorder reeds een machine is, die op zijn gunstigst verbeterd kan worden, is het duidelijk dat automatisering in dit opzicht geen winst kan opleveren aan personeelsbezetting. Een interessante vergelijking kan gemaakt worden tussen man-uren besteed aan navigatorisch werk en de man-uren die op een rondreis naar New York en andere havens besteed worden aan het standby zijn bij het ankerspil, tijdens het op- en afvaren van de verschillende haventoeegangen, rivieren en kanalen.

Verwijzende naar het eerder gegeven overzicht van de uren en percentages open oceaan t.a.v. loodsmanvaarwaters enz. zou in dit geval 77 uren van oceaan-navigatie staan tegenover 110 uren standby-tijd.

Het lijkt daarom verstandiger voor een schip dat dit soort reizen maakt, geld te besteden aan een op afstand bediend ankerspil dan aan een computer voor gegist bestek- en grootcirkelberekeningen.

Het antwoord op de vraag of de denkmachine de mens overbodig maakt kan voor de navigator beantwoord worden dat dit wel kan, maar dat er voorlopig nog geen sprake van is. Automatisering van de navigatie zal de komende jaren voor het koopvaardij-schip betere indeling van de navigatie-brug, verbeterd instrumentarium en meer moderne werkmethoden kunnen betekenen. De ongetwijfeld onbegrensde mogelijkheden die de moderne wetenschap biedt voor polaris duikboten en andere oorlogswapenen zijn niet voor het werkpaard dat het vrachtschip of de tanker is, ofschoon laatstgenoemde er waarschijnlijk eerder voor in aanmerking komt.

Concluderend meent de spreker dat de scheepvaartindustrie wel spoedigst dient te onderzoeken:

1. de verschillende gegevens in de ruimste zin des woords zodanig te rangschikken dat deze geschikt zijn om in een aan de wal geplaatste computer verwerkt te kunnen worden. Of dit na afloop der reis of tussentijds dient te geschieden hangt van het soort reis af. Computers voor de scheepvaart zullen nog lang wal-computers zijn,
2. centralisatie van de controle op navigatie en voortstuwing, zodat een beter gebruik van de voortstuwingsinstallatie mogelijk is met de daaraan verbonden brandstofbesparing en mogelijke besparing op stafpersoneel. Dit zal eventueel een andere kijk geven op het ontwerpen van een gecombineerde controlepost voor zowel navigatie als voortstuwing, terwijl de samenstelling van de officierenstaf en van hun opleiding opnieuw bekeken zullen moeten worden.

Naar sprekers mening kan automatisering niet alle problemen oplossen waarmede de scheepvaart heden ten dage te maken heeft. Automatisatie van de navigatie kan dit zeer beslist niet.

ORGANISATIE SCHEMA VAN SHELL-TANKERS N.V.

PER 1 JANUARI 1966

DF
DIRECTEUR

D. RODEN

Geneeskundige
Dienst
DF/1

W. de Loos,
arts





Organisatie en
produktiviteit
DF/2

C. Plomp



DFB
MANAGEMENT
VLOOT B

H. BAKKER



Werktuigkundige
Dienst
DFB/3

P. Vis v. Heemst



Dek-
dienst
DFB/1

H. den Ouden



Civiele
Dienst
DFB/2

A. Roest



DFP
PERSONEEL

L. F. VAN DEN
BELT*



Vloot-
personeel
DFP/1

A. H. W. Karelse



Personeel
Diensten
DFP/2

J. C. W. Schuller
tot Peursum



Personeels-
zaken
DFP/3

J. Blaauwkamer



Personeels-
regelingen
DFP/4

Mr. R. Hagen



Scheepsofficieren
DFP/11

J. W. Paans



Scheepsgezellen
DFP/12

E. van 't Slot



Recrutering en
Cursussen
DFP/13

H. Aschmoneit



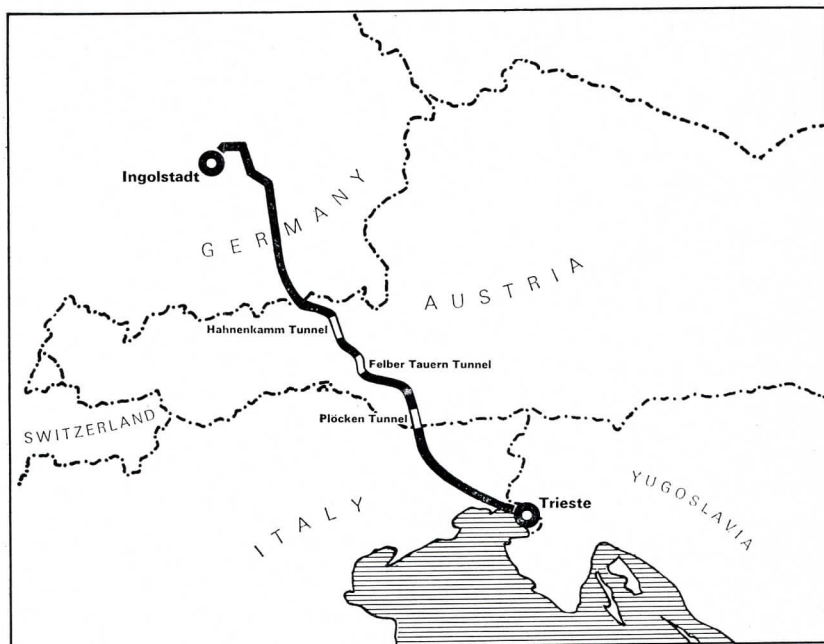
Maatschappelijk
werk
DFP/31

Mej. W. C. Groen



SLAGADER DOOR DE ALPEN

25.000 mensen en 100.000 ton staal, dat is in een paar woorden de pijpleiding door de Alpen, de grootste in West-Europa. E. W. Mark van de Bataafse Internationale Petroleum Maatschappij N.V. beschrijft hoe al deze mensen bij het project betrokken werden, hun relatie tot elkaar en wat zij doen met al dat staal.



(Vertaald uit november 1965-editie van „The Shell Magazine”).

Tegen de tijd dat er meer algemene bekendheid aan wordt gegeven, is er binnenskamers over de meeste grote projecten reeds heel wat gezegd en geschreven. De pijpleiding door de Alpen (Trans Alpine Pipeline) — voor alle betrokkenen kortweg TAL — vormt hierop geen uitzondering. Meer dan tien jaar geleden werd men er zich in de oliewereld van bewust dat de ruwe olie op een goedkope en veilige manier naar het groeiende aantal meer binnenslands in Centraal West-Europa gelegen raffinaderijen zou moeten worden gebracht. Slechts met pijpleidingen kon dit worden verwezenlijkt en sedertdien hebben de leggers van pijpleidingen — van ingenieur tot econoom — alleen maar gedroomd over, gedacht aan, studie gemaakt van en steeds weer nieuwe plannen gemaakt voor grote en kleine pijpleidingsystemen. Hun inspanning leidde tot de aanleg van vier grote ruwoliepijpleidingen, die in havens aan de Noordzee en de Middellandse Zee beginnen. Voordat de Zuideuropese pijpleiding, die van Lavera door het Rhône-dal naar de Boven-Rijn, in 1962 werd aangelegd, werden verschillende routes over de Alpen bestudeerd. Deze werden verworpen omdat in die tijd een dergelijk vervoer van olie naar de raffinaderijen in Straatsburg en Karlsruhe met hogere kosten gepaard zou zijn gegaan. Een jaar later werd Karlsruhe door de nieuwe Rijn/Donau-pijpleiding verbonden met de nieuwe en zich uitbreidende raffinaderijen van Ingolstadt in Beieren; hoe de aanvoer van ruwe olie de eerste 10 tot 12 jaar zou verlopen was nu vastgelegd, ten minste, op papier.

Het vinden van een oplossing

Ofschoon iedereen al had verwacht dat de vraag naar olie in dit ver van de kust gelegen gebied snel zou stijgen, waren zelfs zij die zeer optimistisch gestemde voorspellingen hadden gedaan, verbaasd over het tempo waarin deze vraag in werkelijkheid toenam. Reeds vóór zij in gebruik werd

genomen was de Zuideuropese pijpleiding een soort magneet geworden voor raffinaderijbouwers, daar deze leiding voor hen een aanmoediging was, de plaats van de raffinaderij te kiezen dicht bij de loop van de pijpleiding. Toen de leiding in gebruik werd genomen, werd het duidelijk dat zij binnen vier tot vijf jaar op haar volle capaciteit, d.w.z. 30 miljoen ton per jaar, zou komen. Hoe aantrekkelijk dit economisch gezien ook was, voor de deelnemers aan het pijpleiding-project betekende het, dat een tweede grote pijpleiding vanuit het Middellandse-Zeegebied dringend nodig was. Opnieuw moesten de leggers van de pijpleiding de beste oplossing zien te vinden, waarbij er rekening mee gehouden moest worden dat thans in Beieren de vraag nog sneller toenam dan bij de Boven-Rijn, terwijl ook de belangrijke bijdrage die zo'n nieuwe pijpleiding voor de energietoevoer van Europa betekende, niet uit het oog mocht worden verloren.

De kortste, rechtstreekse route van de Middellandse Zee naar München begint aan het noordelijke einde van de Adriatische Zee. Ofschoon de Alpen een geduchte hinderpaal vormden, waren de leggers van de pijpleiding zich ervan bewust dat eeuwenlang, bij nog veel primitievere toestanden, veel handelsgoederen over deze bergen waren gebracht. Zodra de sneeuw het in april 1963 mogelijk maakte, bekeken ervaren pijpleidingverkenner en -ingenieurs daarom het probleem opnieuw. Nadat zij kriskras over de Alpen waren getrokken en de Noorditaliaanse kust hadden verkend, rapporteerden zij in juli dat een pijpleiding met een grote diameter door de Alpen, alsmede een loshaven voor zeeschepen aan de Adriatische Zee waar reuzentankers konden meren, praktisch mogelijk waren en economisch bezien goedkoper dan het alternatief: het verdubbelen van de Zuideuropese pijpleiding.

Om die reden werd door acht oliemaatschappijen onmiddel-

lijk een studiegroep opgericht die tot taak had dieper op de kosten, het economisch aspect en de technische problemen in te gaan, alsmede om de regeringen en andere betrokken autoriteiten te polsen. De studie werd op 31 maar 1965 beëindigd met het tekenen van de officiële contracten en het oprichten, door twaalf deelnemende olieconcerns, van de Trans Alpine Company in Duitsland. Hiermede was een gezamenlijke onderneming, met belangen ter waarde van 60 miljoen pond sterling, in drie landen tot stand gekomen.

Mensen en moeilijkheden

Waarom moest het meer dan achttien maanden duren voordat met het TAL-project kon worden begonnen? Om zo'n taak te volbrengen moeten allerlei hulpbronnen worden aan-geboord, maar het voornaamste is dat er mensen nodig zijn. Ruw geschat zijn zo'n 25.000 mensen al dan niet rechtstreeks betrokken bij de uitvoering van het TAL-project. Een belangrijke rol hierbij spelen de leiders van het project, bouwkundig adviseurs, landmeters en andere specialisten, leveranciers, aannemers en onderaannemers, alsmede — last but not least — de deelnemende maatschappijen zelf. Andere direct-betrokkenen zijn de vele landeigenaars langs de route van de pijpleiding en autoriteiten van hoog tot laag, zowel die in dorpen en steden als ministers. Dan zijn er nog de praktische moeilijkheden. Een pijpleiding, zelfs zonder de pompstations en de voorzieningen aan het begin en het einde van de leiding, is meer dan een stalen pijp die loopt van het ene punt naar het andere. Voor het TAL-project moesten 40.000 lengten stalen pijp van 40 voet elk, met een diameter van 40 inch, worden gerold en gelast uit 100.000 ton speciaal gefabriceerde stalen platen. De lengten worden bedekt met beschermende lagen en dan per spoor en truck gebracht naar de plaats waar zij moeten worden gelegd. Dit impliceert dikwijls reizen over zeer slechte bergwegen; ervaren chauffeurs zijn dan ook absoluut vereist. Ervaren personeel is nodig om de machines waarmee de grond wordt verplaatst te bedienen, om rotsen op te blazen alsook om het tracé van de pijpleiding te nivelleren, te egaliseren en in te dammen. Steile hellingen en afdalingen moeten worden overwonnen, ofschoon de TAL het op drie plaatsen verstandiger achtte om door de bergen te gaan in plaats van er

overheen. De mensen die aan de drie 7-km lange tunnels voor de pijpleiding werken, hebben een krap tijdschema; de leiding moet over twaalf maanden klaar zijn en ook met het allerbeste materiaal kan dit slechts worden bereikt wanneer hier met overleg, kracht en toewijding wordt gewerkt.

Intussen gaat het werk, zowel op als onder water, door om de loshavens waar in de toekomst reuzentankers (tot 160.000 ton draagvermogen) zullen aanleggen, te ontwerpen en te bouwen. Oceanografen, duikers, waterbouwkundig en civiel ingenieurs, havenmeesters en havenarbeiders werken allen systematisch naar hetzelfde doel toe.

Dit alles is nog maar het begin van de fysieke inspanning voor de TAL. Er zijn ook mensen nodig om de pijplengten met elkaar te verbinden, klaar te leggen, te lassen, de verbindingen te bandageren, de leiding te beproeven, de sleuf te graven of daarvoor grond op te blazen, de pijp te laten zakken en de sleuf weer op te vullen, het tracé te effenen, de pompstations en opslagfaciliteiten te ontwerpen en te bouwen, de motoren en pompen te vervaardigen, elektrische leidingen aan te leggen, een communicatiesysteem te ontwerpen en er voor te zorgen dat de veiligheid overal en altijd in acht wordt genomen. Met dit werk is nog nauwelijks een begin gemaakt, ofschoon hieraan reeds balen papier zijn besteed in de vorm van memorandums en blauwdrukken. Hoe wordt al deze inspanning in banen geleid? Om te beginnen is er het leidinggevend personeel, meestal mensen die worden afgestaan door de deelnemende oliemaatschappijen, dat in twee hoofdgroepen kan worden onderverdeeld. De technici nemen beslissingen omtrent belangrijke factoren die bij het ontwerp spreken, daarbij de technische wensen van de deelnemers aan elkaar aanpassend en soms afremmend. Zij leiden en controleren het werk van de bouwkundig adviseurs en andere specialisten en reiken de helpende hand bij het verkrijgen van vergunningen en recht van overpad. Voor het budgetteren, controleren van de kosten, het verkrijgen van geld van aandeelhouders en het assisteren bij de onderhandelingen met mogelijke geldschieters is de administratieve groep verantwoordelijk; deze verstrekt ook inlichtingen aan de pers en lost de ingewikkelde belastingproblemen op die zich in de drie landen voordoen.

(wordt vervolgd)

KERSTKRUISWOORDPUZZEL

Heeft U Uw oplossing al ingezonden?

De sluitingstermijn nadert snel!

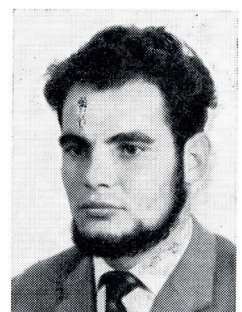
Tot op heden, 17 januari, was het aantal inzenders al gestegen tot 38, zodat het feit dat wij de natuur geweld aandeden door een bolgewas voor een knolgewas (hor. 13) en een schaap van vrouwelijke kunne voor mannelijk (hor. 28) uit te maken, blijkbaar geen onoverkomelijke moeilijkheden heeft opgeleverd.

PUZZEL MEE..... WELLICHT WORDT UW MOEITE MET EEN VAN DE DRIE GELDPRIJZEN BELOOND!

ONZE VLOOTJUBILARISSEN



H. L. KLOP
Bootsman
1956 - 7.1 - 1966



W. A. WIJNEN
Matroos
1956 — 20.1 — 1966

STUDIEBEURZEN

1. De Directie van de Bataafse heeft besloten ook voor het studiejaar 1966/67 een aantal beurzen beschikbaar te stellen voor werknemers en gewezen werknemers van Groepsmaatschappijen — ongeacht hun functie resp. de hoogte van hun salaris of pensioen —, ten behoeve van hun zoons die aan een universiteit of hogeschool in Nederland studeren of willen gaan studeren en die ten tijde dat zij voor de Commissie voor Bataafse Studiebeurzen verschijnen het recht hebben om examens af te leggen aan de universiteit of hogeschool.
2. De beurzen bedragen elk f 4.000,— per jaar en worden telkens voor één studiejaar toegekend. Op continuatie van de uitkering kan geen aanspraak worden gemaakt, doch bij normale studieresultaten zal een daartoe strekkend verzoek door de Directie zeker in welwillende overweging worden genomen.
3. Zij die ten behoeve van hun zoon(s) voor het volgende studiejaar een beurs willen aanvragen, dienen dit vóór 31 januari 1966 schriftelijk te berichten aan de Secretaris der Commissie voor Bataafse Studiebeurzen, Carel van Bylandtlaan 30, 's-Gravenhage, onder opgave van hun huidige functie en van de naam van de Groepsmaatschappij waarbij zij werkzaam zijn. Gepensioneerden dienen hun laatste werkkring te vermelden, weduwen van gewezen werknemers die van wijlen hun echtgenoot. Tevens dient te worden opgegeven de door de kandidaat gekozen studierichting en universiteit of hogeschool, alsmede het jaar waarin de studie zal aanvangen of is aangevangen.
Een verzoek om continuatie van een beurs voor het volgende studiejaar dient vóór 1 oktober van elk jaar te worden ingezonden.
4. De keuze uit de kandidaten zal geschieden door een Commissie van deskundigen die buiten de Bataafse staat. Deze Commissie is thans als volgt samengesteld: Prof. Dr. G. Meyer, Oud-Hoogleraar Chemie aan de Technische Hogeschool te Delft, Dr. J. Kiers, Studentendecaan aan de Technische Hogeschool te Delft en Dr. W. Vreeken, Oudleraar Wiskunde aan het Nederlands Lyceum te 's-Gravenhage. De Commissie zal nog met een vierde lid worden aangevuld.
Aan de Commissie is als niet-stemhebbend secretaris toegevoegd Jonkheer Mr. W. J. Snouck Hurgronje, Secretaris van de Directie der Bataafse.
5. Het door de Commissie in te stellen onderzoek zal van vergelijkende aard zijn. De kandidaten zullen behalve op hun intelligentie ook op hun karaktereigenschappen worden beoordeeld. Bij het verdelen van de beurzen zal geen voorrang worden verleend aan bepaalde studierichtingen.
6. Aangezien het aantal kandidaten veel groter is dan het aantal beurzen dat elk jaar beschikbaar wordt gesteld, is het raadzaam, indien de beoogde studie niet of bezwaarlijk mogelijk zal zijn zonder steun van buitenaf, deze steun behalve bij de Commissie voor Bataafse Studiebeurzen tegelijkertijd aan te vragen bij andere daarvoor in aanmerking komende instanties zoals b.v. Rijk, Provincie of Gemeente.
7. Beurzen moeten niet worden aangevraagd ten behoeve van kandidaten die in de loop van het studiejaar hun militaire dienst moeten vervullen, of nog in dienst zullen zijn, en evenmin voor kandidaten die nog op de middelbare school zijn en wier kans voor het eindexamen te slagen gering moet worden geacht. Indien de kandidaat dan zakt

voor zijn examen wordt de ingediende aanvraag als eerste aanvraag aangemerkt (zie punt 9).

8. Per gezin kan slechts aan één zoon tegelijk een beurs worden toegekend; men kan echter voor meer dan één zoon een aanvraag indienen.

9. Een kandidaat die bij een eerste aanvraag niet voor een beurs in aanmerking is gekomen mag nog eenmaal opnieuw een aanvraag indienen tenzij anders is besloten. Gezien het groot aantal mededingers raadt de Commissie dringend aan slechts dan een tweede aanvraag in te dienen indien deze gesteund wordt door goede studieresultaten.

10. De gekozen kandidaten zullen volkomen vrij blijven na hun afstuderen een positie naar eigen keuze te aanvaarden. Er zal dus geen verplichting bestaan tot indiensttreding bij de Maatschappij, evenmin neemt de Maatschappij de verplichting op zich hen na beëindiging van hun studie in dienst te nemen.

11. In verband met de data van de eindexamens van de middelbare scholen kan de toewijzing van de beurzen eerst eind augustus of begin september 1966 geschieden.
's-Gravenhage, 1 december 1965.

(w.g.) A. C. D. DE GRAEFF

SUCCESSIERECHTEN

In „Tussen Schip en Ka” en tevens door middel van een circulaire aan de vloot vestigden wij in januari 1964 nog eens de aandacht op de successierechten, die verschuldigd waren over het pensioen dat na het overlijden van een werknemer door zijn weduwe en/of wezen wordt verkregen. Aangezien deze rechten tot een aanzienlijk bedrag konden oplopen maakten wij betrokkenen attent op de mogelijkheid tegen een aanvaardbare premie een verzekering ter dekking van dit risico af te sluiten.

Wij kunnen thans mededelen, dat onlangs een wetsontwerp tot wijziging van de Successiewet is ingediend. Wij menen er goed aan te doen de aandacht te vestigen op de volgende voorgestelde wijzigingen.

1. Weduwe- en wezenpensioenen zoals verkregen volgens de bepalingen van het Pensioenfonds der Koninklijke/Shell worden vrijgesteld van successierecht.
2. Kapitaalvrijstelling voor de weduwe wordt f 250.000,—, verhoogd met f 2.250,— voor elk jaar dat het jongste kind uit het huwelijk met de overledene jonger is dan 21 jaar.
De gekapitaliseerde waarde van het weduwepensioen wordt echter op deze kapitaalvrijstelling in mindering gebracht. Vertegenwoordigt het pensioen dus een waarde van bijvoorbeeld f 200.000,— dan is er nog f 50.000,— kapitaalvrijstelling; indien de waarde van het pensioen echter boven de f 250.000,— komt, (eventueel verhoogd met x maal f 2.250,— voor het jongste kind), dan is al hetgeen *naast* het pensioen wordt verkregen belast.
3. Kapitaalvrijstelling voor minderjarige kinderen wordt f 9.000,—, verhoogd met f 2.250,— voor elk jaar dat het kind jonger is dan 21 jaar.

Indien het wetsontwerp wordt aangenomen, werken genoemde wijzigingen terug tot 1 januari 1965. Voor successierechten verschuldigd in verband met na 1 januari 1965 verkregen pensioenen, kan uitstel van betaling worden verkregen totdat het wetsontwerp wet is geworden.
Zodra ons nadere gegevens bekend zijn zullen wij daarvan mededeling doen.

Afscheid van een onzer getrouwe scheepsgezellen

Ingaande 1 januari 1966 heeft 1e pompman/bankwerker Tjon-a-Tjauw, na bijna twintig jaren trouwe dienst, onze Maatschappij wegens het bereiken van de 65-jarige leeftijd verlaten.

Op 3 mei 1946 trad hij als stoker/olieman in onze dienst op het m.s. „Macoma”, van welk schip hij op 15 november 1949 werd afgemonsterd om als pompman naar het m.s. „Coryda” te worden overgeplaatst.

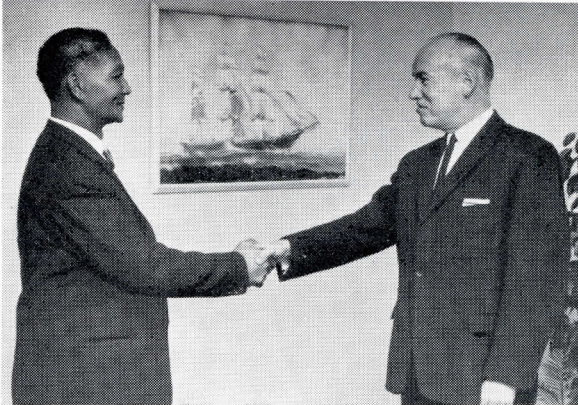
Op dit schip heeft hij van 16 december 1949 tot en met 1 juli 1953 onafgebroken gevaren.

Deze lange dienstperioden tonen aan dat er intussen wel wat is veranderd.

Nadien heeft de heer Tjon-a-Tjauw op een groot aantal schepen van onze vloot dienst gedaan.

Hij werd met ingang van 21 januari 1961 als 1e pompman/bankwerker aangesteld.

Zijn laatste schip was het s.s. „Vasum”, waarvan hij op 29 augustus 1965 afmonsterde om van een welverdiend verlof te genieten. De heer Tjon-a-Tjauw stond op de vloot,



De heer Rodenburg bezegelt zijn dank en goede wensen met een handdruk.

zowel als aan de wal, bekend als een zeer loyaal en betrouwbaar medewerker, wiens gedrag en plichtsbetrachting steeds aan de jongeren ten voorbeeld zijn gesteld.

Ter gelegenheid van zijn afscheid werd de heer Tjon-a-Tjauw op 15 december jl. door onze Directeur ontvangen. Daarna werd hem en zijn echtgenote een afscheidslunch aangeboden.

Wij spreken, mede namens de officieren en scheepsgezellen van onze vloot, de wens uit dat hem en zijn echtgenote nog vele jaren in goede gezondheid gegeven mogen zijn.

EENPUNTSMEERBOEI

Volgens een bekendmaking aan de pers op 9 juni 1965, hebben tankerreders alsmede olie-im- en exporteurs een internationaal éénpuntsmeerboeiforum in het leven geroepen ten einde — in het belang van de industrie in het algemeen — een vrije uitwisseling van gegevens over de ontwikkeling en het gebruik van éénpuntsmeerboeien te bevorderen, meer in het bijzonder betreffende de algemene gebruikaspecten van dit soort mering. De volgende organisaties nemen op het ogenblik deel aan het forum:

Antar	Shell International Marine
Arabian American Oil	Shell Oil
Atlantic Refining	Socony Mobil
British Petroleum	Standard Oil of California
Caltex	Standard Oil of New Jersey
Gulf Oil	Texas
Iraq Petroleum	Tidewater
Marathon	Trans-Arabian Pipe Line
Oasis	U.S. Corps of Army Engineers
Sacor	U.S. Navy

Het forum, dat onder voorzitterschap staat van de heer J. H. Kirby, Marine Co-ordinator van de Koninklijke/Shell Groep, kwam voor de derde maal bijeen op 26 oktober 1965 in Londen. Het forum behandelde de drie volgende punten teneinde tot een eventuele verbetering van de éénpuntsmeerboei en het gebruik daarvan te komen:

1. Het verminderen van de krachten, welke optreden tussen éénpuntsmeerboei en tanker.
2. Het verbeteren van al hetgeen nodig is om de olie van de éénpuntsmeerboei naar het midscheepsmanifold te doen stromen.
3. Het uitschakelen van meerboten, waardoor tankers kunnen meren en ontmeren bij weersomstandigheden tijdens welke meerboten niet gebruikt kunnen worden.

De Koninklijke/Shell Groep deelde het forum mede dat zij

van plan is een hulpstuk voor het meren te ontwikkelen, bekend staand als de „Notenkraker”, waarmede men verwacht de hiervoor geschetste verbeteringen tot stand te kunnen brengen.

Tevens werd overeengekomen dat het forum de twee studiegroepen, een in New York en een in Londen, opdracht zal geven het volgende te onderzoeken:

- a) Tot welke maximum-grootte een schip gebruik kan maken van de tegenwoordige éénpuntsmeerboeien op een onbeschermdede rede.
- b) Vaste procedure voor het gebruik van éénpuntsmeerboeien.
- c) Standaardiseren van het aankoppelen van de slangen op schepen en bij de los/laadstations.
- d) Wenselijkheid van speciale meerapparatuur op tankers voor het meren aan éénpuntsmeerboeien.
- e) Verzamelen van zeevang-gegevens met betrekking tot het gebruik van éénpuntsmeerboeien bij bestaande los/laadstations.
- f) Andere problemen voortvloeiend uit het gebruik van éénpuntsmeerboeien.

Verder overwoog het forum nog hoeveel tijd de boei-studiegroepen en het forum nodig zouden hebben voor de gerezen vraagstukken; besloten werd dat de volgende bijeenkomst te New York op 13 mei 1966 een geschikte gelegenheid zou zijn om na te gaan hoever men was gevorderd. Medio 1967 zouden dan wellicht aanbevelingen kunnen worden gedaan en tegelijkertijd de door het forum bereikte resultaten en opgestelde aanbevelingen voor algemeen gebruik kunnen worden gepubliceerd.

IN MEMORIAM

L. E. Curiel, oud-hoofdwerktuigkundige van N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Overleden op 19 december 1965 te Hilversum, oud 62 jaar.

„Miss Viana” bezoekt haar schip

Zoals wij in het november '65-nummer schreven, was onze collega mej. E. D. (Els) Bijl uitgeroepen tot „Miss Viana” en naar aanleiding daarvan door de leden van de état-major uitgenodigd tot een bezoek aan „haar” schip.

Op 30 november was het dan zover.

Daags tevoren was de „Viana” in Shell Pernis aangekomen en afgemeerd aan steiger 10.

Er had zich een comité van ontvangst gevormd, dat bestond uit de heren M. F. D. Becx en M. Klein, respectievelijk derde en vierde stuurman, en in de hut van de (afwezige) gezagvoerder fungeerden tweede stuurman H. W. Vermaas en diens echtgenote als gastheer en gastvrouw.

Toen mej. Bijl en de heer C. M. A. de Goeij, haar chef en begeleider, aan boord waren gekomen en de kennismaking had plaatsgevonden, was het ijs spoedig gebroken en werd er gezellig wat gepraat en een „aangekleed” drankje gedronken. Hierna ging men gezamenlijk aan tafel en werd Els vertrouwd gemaakt met het wat, het hoe en het waarom van een tanker. Heel veel tijd was er niet voor alles, want diezelfde dag nog zou de „Viana” weer vertrekken.

Hoe dan ook, men wilde deze gelegenheid niet voorbij laten gaan om „Miss Viana” te zien en de „Viana” aan haar „Miss” te laten zien!

(Gedeeltelijk ontleend aan „Onder de Vlam”.)



Mej. E. D. Bijl in gesprek met tweede stuurman H. W. Vermaas.

AFSCHEID VAN CHEF-KOK B. v. BENNEKUM



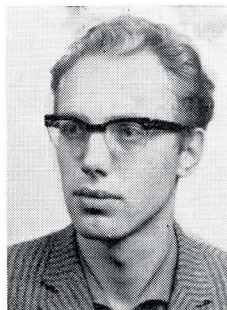
Op woensdag, 15 december jl. hebben wij ten kantore afscheid genomen van chef-kok B. van Bennekum, die na ruim tien jaren op vele onzer schepen de scepter in de kombuis te hebben gezwaaid, thans de dienst van onze Maatschappij met ingang van 1 januari 1966 heeft verlaten. Nadat de heer Van Bennekum op genoemde dag door onze Directie was ontvangen, hebben wij hem en zijn echtgenote een afscheidslunch mogen aanbieden, welke in dit geval was bereid door zijn collegae aan de wal.

Wij zijn ervan overtuigd mede namens alle bekenden op de vloot te spreken wanneer wij de heer Van Bennekum tezamen met zijn echtgenote nog vele gelukkige jaren in goede gezondheid toewensen.



**30 JAAR
IN DIENST**

A. STORM
DFT/1
1935 — 21.11 — 1965



**AANGESTELD
ALS
ONDER-
OFFICIER**

C. VALENTIJN
Wachtassistent
per 3.12.1965

Met pensioen



P. SCHAAP
Gezagvoerder
13.3.1939—31.12.1965

Op 1 januari 1966 namen wij afscheid van kapitein P. Schaap die op deze datum met pensioen is gegaan.

Kapitein Schaap trad op 13 maart 1939 als 3e stuurman in dienst bij de N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij en monsterte dezelfde dag aan op het m.s. „Carelia”.

Aan het begin van de tweede wereldoorlog deed hij als 3e stuurman dienst aan boord van het m.s. „Tibia”, welk schip in juni 1941 een torpedo-aanval doorstond, waarbij de toenmalige stuurman Schaap zich bijzonder onderscheidde. Op 20 november 1941 monsterte hij in Curaçao af van het m.s. „Tibia” en deed tot april 1943 dienst in de Caraïbische wateren.

In april 1943 werd hij weer naar de diepzeevloot overgeplaatst.

Op 14 oktober 1960 werd hij belast met het commando over het s.s. „Kabylia”. Zijn aanstelling als gezagvoerder volgde op 1 juli 1961.

Sedertdien is hij nog gedurende drie dienstperioden gezagvoerder over het s.s. „Kabylia” geweest.

Zijn laatste schip was het s.s. „Kryptos”, dat hij op 28 september 1965 te Rotterdam heeft verlaten.

Wij wensen de heer Schaap en zijn echtgenote nog vele jaren van goede gezondheid toe.

vlootpersonalia

(in de periode 16.11 t/m 15.12.1965)

GEHUWD:

- 17.11: P. J. Warnier, 5e wtk. met mej. L. Greif;
- 19.11: IJ. C. de Jong, 4e wtk., met mej. J. Krol;
- 19.11: W. Schok, 5e wtk., met mej. C. G. Koster;
- 17.12: K. L. J. Aertssen, 4e wtk., met mej. B. Buurman.

GEBOREN:

- 18.11: Joyce Engelina Maria, dochter van P. K. Polman, 4e wtk., en mevr. G. M. Polman-Maat;
- 4.12: Mathilda Anna Johanna, dochter van P. J. M. Arts, 3e stm., en mevr. J. C. J. Arts-Vlekke;
- 7.12: Edwin Stephan, zoon van J. Broekmeijer, 3e stm., en mevr. T. Broekmeijer-van der Wilt;
- 9.12: Karen, dochter van A. de Haan, 2e wtk., en mevr. A. de Haan-Lutje Beerenbroek.

MET VERLOF:

- Gezagv.: P. C. D. Sandee, A. Boddé, L. Brink, E. J. Stapper, F. A. de Kaart, H. J. Roncken;
- 1e stl.: J. H. Korsen, D. Jongeneel, R. E. v. d. Miesen, P. Cammel, J. W. Bakker, H. H. Hacken, J. P. Jongbloed, J. Priest, C. Wolse;
- 2e stl.: M. de Graaf, P. Hoogesteger, C. P. Schoenmakers, F. W. van Oerle, H. N. A. Snel, P. F. L. Schölvinck, A. C. Weide, H. van Slegtenhorst;
- 3e stl.: W. Drost, H. Steenstra, F. F. Ates, S. Termeer, J. Mieras, G. C. Peters, G. Buma, J. Baard;
- 4e stl.: H. J. Pasman, H. W. van Loon, W. J. Stoker, J. G. de Leeuw, R. P. Jager;
- II.stm.: J. B. H. Lutmers;
- Hfd. wtk.: J. J. Binkhorst, F. M. Ruizenaar, J. B. Biondina, J. van der Meyde, G. J. Uitdenbogaard, G. Houwer, R. A. J. Ruesink;
- 2e wtk.: P. J. Engelsma, C. J. Vermeulen, L. C. Spoon, H. J. Nieuwenstein, T. C. F. Bijkerk;
- 3e wtk.: W. G. van der Velden;
- 4e wtk.: E. Hoogvorst, H. de Vin, K. L. J. Aertssen, J. C. van Weele, R. Huisman, J. Blok, W. K. van Bezooijen;
- 5e wtk.: A. Houwaard, A. Warmenhoven, H. Brand, G. J. Verbeek, H. A. Scherpenhuijzen, J. P. van Boven, Jan Jansen, A. K. van 't Blik, W. P. Volker, A. G. M. Witten, J. A. Hage-

doorn, W. H. Nieman, J. P. Sybesma, L. P. A. de Winter, E. Dallinga;

II. wtk.: F. T. de Boer, G. C. Sloof.

Bootslieden: P. van Duin, J. H. A. Elbers;

Wachtassistent: W. Feith;

Voorman/donkeyman: A. C. Versteeg;

1e pomplieden/bankwerker: J. Slob, C. Voorspuy, R. Böck;

2e pomplieden/bankwerker: A. de Ruyter, K. H. Baven, C. J. van Tricht;

Bankwerkers: J. F. v. d. Schie, J. L. Muns;

Chef Hofmeesters: M. L. Verschoor, B. M. de Roode;

Chef Koks: F. J. Verwayen, P. C. Bergmans, J. B. G. Benoist;

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. Acmaea: wnd. 2e stm. H. Wijnberg, 3e stm. J. P. Hendriks, 4e stm. J. Werkhoven;

m.s. Acteon: 1e stm. J. W. Rutten, wnd. 2e stm. W. Roselaar, hfd. wtk. M. J. Moerland;

s.s. Arca: II.stm. J. H. Schurink, II.wtk. F. W. J. Fischr, radio-officier K. Kamminga, chef kok L. J. W. Broenink;

m.s. Camitia: 2e stm. J. Klein Roseboom, 4e stm. H. van Groen, wnd. 3e wtk. P. Brouwer;

m.s. Crania: wnd. 2e stm. L. A. Groendijk, hfd.wtk. E. Rouw, 4e wtk. F. K. J. Spangenberg;

m.s. Diloma: 2e wtk. H. E. Nijzink;

s.s. Kabylia: 1e stm. J. Verhoeven, wnd. 3e stm. R. E. Sieders, II.stm. L. H. Kramer, wnd. 2e wtk. R. Groeneveld, 5e wtk. J. H. S. van der Pas, II.wtk. A. van Klink.

s.s. Kalydon: gezagv. W. van Brakel, wnd. 2e stm. M. P. J. Hage, 5e wtk. W. Wartena, 2e pompman/bankwerker C. Luykenaar;

s.s. Kara: wnd. 2e stm. R. van Westendorp, wnd. 3e stm. D. C. Vermeulen;

s.s. Katelysia: wnd. 2e wtk. W. A. M. Bouma.

s.s. Kellelia: 3e stm. A. J. Both, 4e stm. R. P. F. J. Ruiters; II.stm. F. L. A. Bloot, wnd. 2e wtk. J. Visser, 5e wtk. C. J. Th. Baarslag, wachtassistent P. J. M. Toussaint;

s.s. Kenia: 1e stm. J. M. Hillen, 4e stm. C. C. Wabeke, wnd. 4e wtk. G. J. Leussink, chef hofmeester H. A. Groenendijk;

s.s. Kermia: 5e wtk. M. K. Jansen;

s.s. Khasiella: 4e stm. R. A. van Gelderen, wnd. 4e wtk. J. P. Kalkman, bootsman P. H. A. v. d. Putten, wachtassistent C. Valentijn, 1e pompman/bankwerker J. van Leeuwen, 2e pompman/bankwerker P. J. Temmerman, bankwerker R. van Zuylen, chef kok F. v. d. Nat;

s.s. Koratia: Gezagv. A. Tijsma, wnd. 4e wtk. H. C. v. d. Weyde;

s.s. **Kosmatella**: wnd. gezagv. Tj. Kuyper, 5e wtk. G. van Dalen, II.wtk. D. F. L. van Velzen;
s.s. **Krebsia**: wnd. 1e stm. J. van der Zouwen, wnd. 2e stm. J. V. Kruit;
s.s. **Kryptos**: 4e stm. E. J. J. Eelman;
s.s. **Kylix**: hfd.wtk. R. G. Pieters, radio-officier P. A. v. Leeuwen;
s.s. **Ondina**: 1e stm. T. W. Pals, hfd.wtk. P. Taconis, wnd. 3e wtk. J. Klok;
s.s. **Onoba**: wnd. 4e wtk. F. Nederbragt;
s.s. **Philidora**: 1e stm. J. W. M. Vollebregt, 2e stm. W. O. Kooi, 3e stm. A. Th. van Es, 4e stm. G. A. IJsveld, 5e wtk. J. van Pijkeren, 5e wtk. B. R. de Ridder, radio-officier J. C. M. de Ruyter;
s.s. **Vasum**: Gezagv. J. Griik, hfd.wtk. J. M. Nobels;
s.s. **Viana**: 1e stm. H. Edens, 4e stm. M. Klein, wnd. 3e wtk. W. J. M. Braeken, radio-officier C. P. Verschoor, 1e pompman/bankwerker B. S. Roos, 2e pompman/bankwerker A. W. de Rooy, chef hofmeester F. B. Wayers, chef kok H. J. Lieshout;
s.s. **Videna**: Gezagv. S. J. de Geus, 4e stm. W. v. d. Graaff, II.stm. F. G. Franken, hfd.wtk. P. J. van der Waals, 5e wtk. R. G. M. Kauffeld, bootsman M. J. v. d. Neut, 1e pompman/bankwerker A. P. L. van Vrijaldenhoven, bankwerker L. G. van Raalte;
s.s. **Vivipara**: wnd. 3e stm. G. L. A. Martens;
s.s. **Zafra**: 1e stm. J. H. A. Budding, 4e stm. D. J. van Dijk, hfd.wtk. F. F. Walthuis, 2e wtk. A. de Coninck, 4e wtk. K. P. Kaal, radio-officier E. J. Lucas;
s.s. **Zaria**: 1e stm. B. de Boer, hfd.wtk. P. D. J. H. Slegtenhorst, wnd. 3e wtk. P. A. Ankerman, 4e wtk. J. C. Pisa, wnd. 4e wtk. C. W. H. van Holthuysen, radio-officier K. de Vries.

TERUG UIT MILITAIRE DIENST:

3e stm. J. W. Lodewijkx.

TERUG VAN GROEP ELDERS (SHELL MALAYSIA LTD.)

1e stm. P. M. Overschie.

OVER IN DIENST SHELL BP NIGERIA:

1e stm.: P. R. van Kranen.

DE DIENST VERLATEN:

II.stm. J. G. V. Eilers;

4e wtk. H. B. Wegh;

5e wtk.: G. Goudsblom, R. J. Raats;

Bootsman J. Westeneng;

2e pompman/bankwerker A. K. Nap.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman G.H.V.: 2e stm. J. B. P. Imming;

2e stuurman G.H.V.-th.: 3e stm. E. C. T. M. Houtman;

3e stuurman G.H.V.: II.stl. J. G. Wientjes, J. G. Leenders, G. E. Abbink;

"C": 2e wtk. R. M. F. van de Berg, K. L. Schuring;

C.th.: 2e wtk. J. M. de Jong;

"B": 3e wtk. W. G. van der Velden, H. H. Apfel, L. Buitenkant;

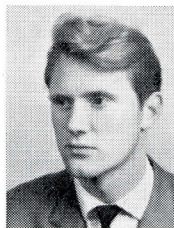
B.th.: 3e wtk. J. Visser, C. P. de Waard;

"A": 5e wtk. W. Wartena;

Ass.: II.wtk. B. J. K. van Vliet, B. R. de Ridder, A. van Rijswijk, R. G. M. Kauffeld, R. Smits, W. S. M. Drent, R. J. Kleine Budde;

IN DIENST GETREDEN:

Vlootpersoneel



E. J. J. EELMAN
4e stm.
per 22/11



J. A. Koenraad
4e stm.
per 22/11



R. A. v. GELDEREN
4e stm.
per 1/12



D. VAN DIJK
4e stm.
per 6/12



J. A. M. LEER
5e wtk.
per 16/12

MVD: II.wtk. F. van der Holst, M. K. Jansen;
Volmatroos: matrozen: F. Wyatt, J. J. Zijta, P. J. Kramer, A. A. M. v. d. Heyden;
Scheepskok: chef kok W. F. Knoester;

AANGESTELD ALS:

4e stm.: J. G. Wientjes, J. G. Leenders, G. E. Abbink;

4e wtk.: J. C. van Weele;

5e wtk.: B. J. K. van Vliet, B. R. de Ridder, M. K. Jansen, A. van Rijswijk, F. van der Holst, R. G. M. Kauffeld, R. Smits, W. S. M. Drent, R. J. Kleine Budde.

mutaties walpersoneel

(in de periode 16.11 t/m 15.12.1965)

UIT DIENST

1.12 Mej. H. M. C. Heestermans - sectie DFF/5;

OVERGEPLAATST

1.12 Mej. J. M. de Groot van sectie DFF/5 naar sectie DFF/1;

GEBOREN

29.11 Yvonne Jeanette, dochter van J. J. Geldhof - sectie DFF/6 - en mevr. J. Geldhof-Zwets.

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

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF
BEWERKEN VAN ARTIKELN 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