

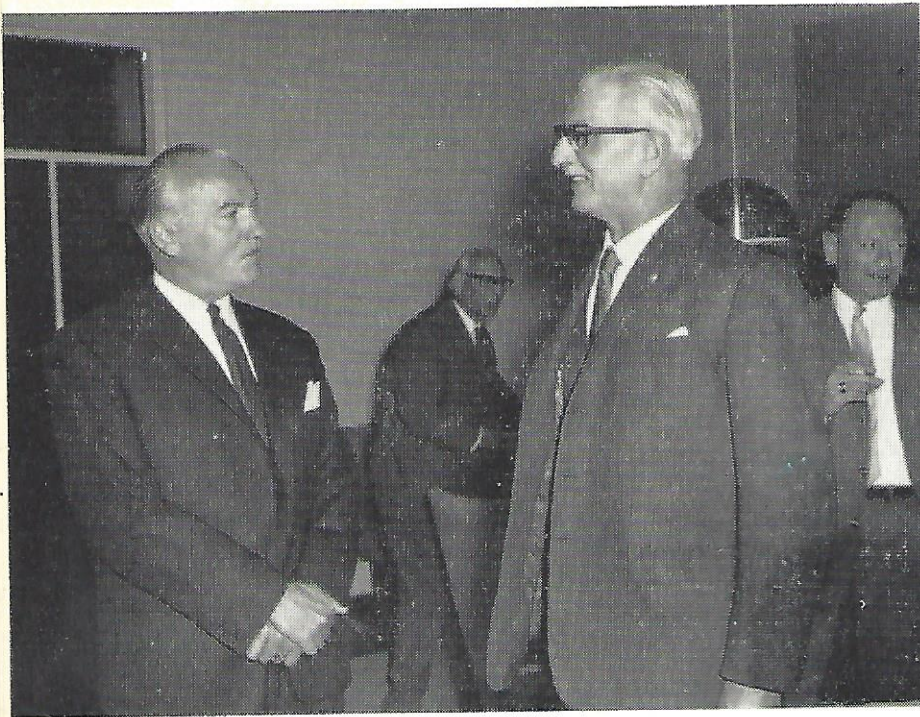
tussen schip en ka

TWEEDE JAARGANG
No. 11 — JULI 1963

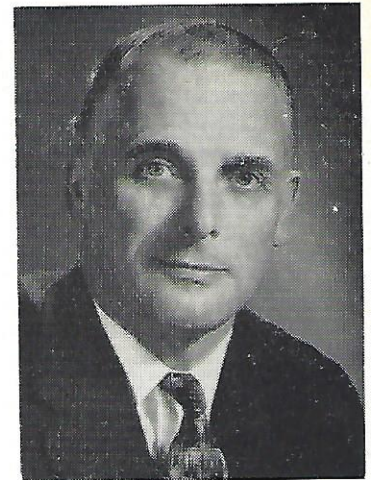
Maandblad
voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.

Het strand bij Accra (Ghana)





MR. A. LOGAN, O.B.E., MET PENSIOEN



Mr. Robinson.

Links: Onze Directeur, de heer D. Rodenburg, in gesprek met Mr. Logan.

Op woensdag, 29 mei jl., bracht Mr. A. Logan, Technical Director van Shell Tankers Ltd., een afscheidsbezoek aan ons kantoor in verband met zijn pensionering, welke op 1 juli jl. inging.

De heer Logan, die door onze Directie werd ontvangen, kreeg vele handen te drukken, een sprekend bewijs van het grote aantal Nederlandse vrienden dat hij zich in de loop der jaren verworven had.

Bij dit afscheid waren ook de heren A. D. Olie en J. Soffree, die, zoals bekend, inmiddels zelf met pensioen zijn, aanwezig.

Stond hij met zijn gedegen kennis ook in de technische

en nautische gelederen van Shell Tankers N.V. in hoog aanzien, door zijn innemende persoonlijkheid droeg ieder die in de afgelopen jaren met hem in contact mocht komen, hem een warm hart toe.

Wij weten dan ook namens hen allen te spreken wanneer wij hem nog een lange reeks van gelukkige jaren in goede gezondheid te midden van de zijnen toewensen.

De heer Logan werd opgevolgd door de heer J. G. Robinson, die sedert 1955 chef was van de onder de heer Logan ressorterende „Application and Development Division” van Shell Tankers Ltd.



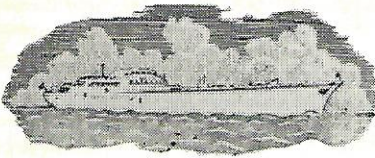
COMMODORE-WISSELING BIJ SHELL TANKERS LTD


Commodore J. C. Nettleship, O.B.E., sedert 1 juni 1961 Commodore van Shell Tankers Ltd., werd op 31 mei jl., na ruim veertig jaren koopvaardijdienst, waarvan 34 jaar bij Shell, gepensioneerd. Hij werd opgevolgd door kapitein A. G. E. Short, O.B.E., zulks met ingang van 1 juni d.o.v.

Commodore Short begon zijn loopbaan bij de Groep als stuurmansleerling op de Engelse vloot in september 1925, en is, evenals Commodore Van der Horst op de Nederlandse Groepsvloot, de eerste stuurmansleerling die het op de Engelse vloot tot Commodore heeft gebracht.


COMMODORE
A. G. E. SHORT,
O.B.E.

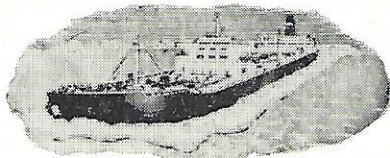
U. S. DEPARTMENT OF COMMERCE WEATHER BUREAU





Recognition
of
Special Service








This certificate is awarded to the Officers of

S S Kryptos

*in appreciation for contributing to Marine Safety and Public Welfare
by valuable services performed for the United States Weather Bureau.*

Dates of Special Service

Issued at Washington, D.C.

this **4th** day of **December** 19**62**

F. W. Richardson
Chief, U.S. Weather Bureau

USCOMM, WB-DC

AMERIKAANSE LOF VOOR ONZE VLOOT

In het kader van de door de Wereld Meteorologische Organisatie internationaal vastgestelde regelen voor de verzending van radio-weerrapporten door schepen aan meteorologische diensten, hebben de gezagvoerders van acht onzer tankschepen zich in 1962 verdienstelijk gemaakt door het U.S. Weather Bureau te Washington tijdig op de hoogte te stellen van een tropische cycloon in de Noordatlantische wateren. Als bewijs van waardering voor deze belangrijke berichtgeving zond het

hoofd van laatstgenoemd bureau ons via het K.N.M.I. te De Bilt een achttal certificaten ter uitreiking aan de betrokken gezagvoerders.

Een foto van een dezer certificaten drukken wij hierboven af.

De schepen die deze bijzondere onderscheiding te beurt viel, waren de „Abida”, „Acmaea”, „Cinulia”, „Crania”, „Koratia”, „Korenia”, „Kosicia” en „Kryptos”.

MEDEDELING VAN DE DIRECTIE

In verband met het feit dat Kapitein J. Boersma per 1 oktober 1963 onze dienst zal verlaten, zal Kapitein H. Aschmoneit per 1 juli a.s. naar de sectie Recrutering en Cursussen worden overgeplaatst, teneinde op 1 oktober a.s. met de leiding van deze sectie te worden belast.

De heer J. R. Cupido werd op 1 juni 1963 naar de sectie Scheepsveiligheid overgeplaatst, en is op 1 juli met de leiding van deze sectie belast.

In verband met het feit dat Kapitein P. Schol per 1 augustus 1963 onze dienst met pensioen zal verlaten, zal de heer G. W. Bakker met ingang van genoemde datum met de leiding van de gecombineerde sectie A.F.M./A.D. worden belast.

(w.g.) D. RODENBURG

Malaria is een infectieziekte die acuut begint, gemakkelijk chronisch kan worden en vaak ernstige, zelfs dodelijke gevolgen kan hebben, indien de ziekte niet herkend wordt en daardoor verkeerd behandeld wordt. Het hoofdkenmerk van de ziekte is hoge koorts met koude rillingen, gepaard gaande met een kouwelijk gevoel, wat niet in overeenstemming is met de hoge lichaamstemperatuur. Daarna breekt de warmte uit met hevig transpireren, wat wel in overeenstemming is met de hoge koorts. Afhankelijk van de soort malaria: malaria tertiana of anderdaagse koorts, malaria quartana of derdedaagse koorts, malaria tropica met een grillige koorts, is het ziektebeeld wisselend. Eén ding hebben de drie vormen van malaria gemeen: de patiënt is één tot drie

weken tevoren in een malariagebied geweest. Dit feit, voorafgaande aan een koortsende ziekte, moet bij iedere ingewijde de gedachte aan mogelijke malaria doen rijzen. De ziekte wordt veroorzaakt door de malariaparasiet, die zich voedt en vermenigvuldigt ten koste van de rode bloedlichaampjes. Deze gaan ten gronde, waardoor een ernstige bloedarmoede ontstaat. De milt vergroot zich sterk, de lever eveneens, doch in mindere mate.

De malariaparasiet wordt van mens op mens overgebracht door de malariamuskiet. Deze muskiet voedt zich uitsluitend met bloed. Hiertoe steekt hij een mens, zuigt zijn bloed, maar infecteert tevens de steekwond. Alleen met de malariaparasiet het lichaam binnen, waar hij zich vermenigvuldigt en de ziekte veroorzaakt. Afhankelijk van de soort parasiet geschiedt dit één tot drie weken ná de muskietensteek waar hij men met malaria besmet werd. Dit is de z.g. incubatieperiode.

Wat kan men nu doen om te voorkomen, dat men met malaria besmet raakt? Hoe is deze z.g. malaria-prophylaxe?

Er zijn twee methoden van prophylaxe. Men doet er wijs aan beide methoden gelijktijdig toe te passen:

- voorkomen dat men door de malariamuskiet gestoken wordt.
- het innemen van een anti-malariageneesmiddel in een z.g. prophylactische dosis, welke lager is dan de

dosis die gegeven wordt ter behandeling van de ziekte zelf.

1. Voorkomen dat men gestoken wordt.

Hiervoor moet men weten hoe de leefwijze van de malariamuskiet is.

a. Een muskiet vliegt rond op zoek naar voedsel (= bloed) tussen zonsondergang en zonsopgang. Het zonlicht doet de muskiet kwaad: hij droogt erdoor uit en gaat dood. Overdag is dus de kans dat men gestoken wordt, zeer klein, want de muskiet verblijft in schuilhoeken. Hiervan kan men gebruik maken door hem daarin op te zoeken om hem te doden met Shelltox of andere insecticidehoudende spuit-

vloeistoffen. Men moet dan spuiten onder tafels, bedden, in openstaande kasten, laden, tussen gordijnplooiën, plooiën van aan de kapstok hangende kleding, in donkere hoeken, enz. enz. Deze schuilplaatsen moeten dus overdag bespoten worden.

Tevens moet men ervoor zorgen, dat het aantal schuilplaatsen klein is, dus kasten gesloten en laden dichtgeschoven houden, geen kledingstukken aan de kapstok laten hangen, enz. enz.

b. Muskieten vliegen, evenals alle insecten, in het donker op het licht af. Onnodig licht laten doven in hutten, dienstgangen enz. is dus een andere maatregel. Het gesloten houden en zo min mogelijk openen van muskietendeuren en het afschermen van poorten met muskietengaas zijn eveneens goede maatregelen.

c. Muskieten vinden hun „gastheer” door zijn zweetlucht. Vaak wassen en douchen, het gebruik van zepen en het dragen van schone kleding zijn dus prophylactische maatregelen. De blote huid inwrijven met citronella, Dimp (= di-methyl-phtalaat) of andere z.g. insectrepellents, waardoor zweetlucht gemaskeerd wordt, is eveneens een verstandige maatregel.

d. De muskiet steekt uiteraard gemakkelijker in een onbedekte dan in een door kleding bedekte huid. 's Avonds moet men dus goed gekleed in de buitenlucht komen: lange broek, sokken, overhemd met (lange) mouwen. Het rondlopen in een kort broekje zonder



Redactiecommissie :

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

tussen schip en ka

Administratie :

Mej. J. F. Schilt

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

kousen en met ontbloot bovenlijf is het steken door muskieten uitlokken.

e. Slapen op dek is gevaarlijk, tenzij onder een goede klamboe, die zó ruim is, dat geen lichaamsdelen de klamboe raken. Dit betekent een ruim ledikant, wat aan dek onmogelijk is.

f. 's Avonds, na zonsondergang, passagieren kan betekenen zich in een malariabuurt begeven.

g. Muskieten broeden in stilstaand of traag stromend water, dat zoet of brak is. Verstopte goten, blikjes gevuld met regenwater, plassen in dekzeilen enz. kunnen broedplaatsen worden. Na enkele dagen komen de larven al uit en begint de muskiet zijn leven. Dagelijkse controle, vooral gedurende een verblijf van enkele dagen in een „malariahaven”, is dus nuttig.

2. *Prophylactisch innemen van een malariagenesmiddel (paludrine)*

Dit is de tweede veiligheidsmaatregel. Door het *dagelijks* innemen van één paludrinetablet à 100 mg, te beginnen drie dagen vóór aankomst in een malariahaven, gedurende alle dagen van het verblijf aldaar en tot drie weken ná vertrek uit die haven, geeft men zijn lichaam de kans de mogelijk tóch door een steek binnengedrongen malariaparasieten te doden en aldus de ziekte in een beginstadium te onderdrukken en daardoor te voorkomen. Men moet beslist drie dagen vóór aankomst beginnen, om aldus een voldoende concentratie van de paludrine in het bloed te hebben. Uiteraard moet met het innemen doorgedaan worden gedurende de langste periode van incubatietijd, zijnde drie weken ná het vertrek uit de haven, dus ná de laatste kans op een steek door een malariamuskiet, ongeacht of men vaart naar een koud of warm klimaat.

Paludrine is niet gevaarlijk, geeft geen bijverschijnselen en moet beslist dagelijks ingenomen worden. Het is het verstandigst dit altijd op dezelfde tijd te doen, dus de tabletten dagelijks na de middagmaaltijd uit te laten reiken door één der officieren en de tabletten in zijn bijzijn in te laten slikken. Degene, die vroeger huiverig was die tabletten te slikken, begrijpt nu dat het noodzakelijk is het middel wél in te nemen.

Indien tóch geweigerd wordt het medicament in te nemen, en de betrokkene malaria blijkt te krijgen, dient zijn weigering van de prophylactische medicamenteuze behandeling vermeld te worden op het Zee-Risico-formulier, zulks in verband met de waarschijnlijkheid, dat Zee-Risico de gevolgen van deze weigering, nl. de ziekte, zal afwijzen als „ziekte gelijkgesteld met een ongeval”, waardoor geen recht op uitkering bestaat, ook wanneer het ergste zou geschieden!

Malariahavens zijn gelegen in alle gebieden tussen de keerkringen, met uitzondering van enkele zeer droge gebieden, waar de malariamuskiet geen water kan vinden om in te broeden. Het zijn o.a. enkele eilanden in

het Caraïbische gebied. Voorts komt malaria voor rondom de Middellandse Zee: Italië, de Balkan, Griekenland, Klein Azië, rond de Zwarte Zee, Palestina, Sardinië, Sicilië. Ook in gematigde gebieden als Formosa, Queensland, Zuid-Argentinië, Zuidelijke Verenigde Staten van Noord-Amerika. Ook in Nederland komt (tertiana) malaria voor in Zeeland en de Zaanstreek. West-Afrika is berucht voor malaria tropica!

Vele havens zijn vrij van malaria, dank zij goede hygiënische maatregelen van de stedelijke autoriteiten. Malaria is nog steeds de belangrijkste tropische ziekte. Meer dan elfhonderd miljoen mensen wonen tussen de keerkringen in de malariastreken. Meer dan driehonderd miljoen ervan zijn chronische malarialijders. De geregistreerde sterfte aan malaria onder hen is drie miljoen per jaar! Anti-malariamaatregelen zijn dus zeker nodig. Aan de wal zijn het o.a. het opzoeken en verdelgen van de broedplaatsen, muskietenbestrijding en massamedicatie (verstrekking van gemedicineerd zout is een der methoden).

Aan boord zijn het de bovengeschetste maatregelen. Dit zijn Internationale maatregelen.

W. DE LOOS, *arts*
Medisch Adviseur Shell Tankers N.V.

Aan alle oud-kwekelingen van de kweekschool voor de zeevaart te Amsterdam

Op 28 februari 1814 werd per order van Koning Willem I onze Kweekschool voor de Zeevaart, die vurende de inlijving van Nederland bij het Franse keizerrijk was opgeheven, na herstel van de onafhankelijkheid van het vaderland heropend.

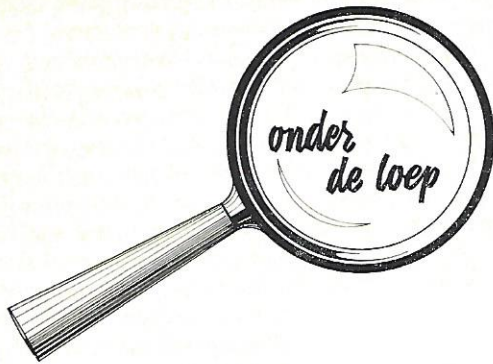
Dit feit werd honderd jaar later herdacht op een feestelijke reünie van oud-kwekelingen te Amsterdam in februari 1914. Deze bijeenkomst werd de aanleiding tot het oprichten van onze Vereniging van Oud-Kwekelingen. De oud-leerlingen gaven toen een geschenk aan de school waar zij hun opleiding genoten hadden.

Volgend voorjaar zal de herderdvijftigjarige wederoprichting van de Kweekschool herdacht worden. Wij mogen ook deze datum niet ongemerkt voorbij laten gaan. Laten wij ook ditmaal een passend geschenk aanbieden aan ons oude instituut, vol traditie en herinneringen, maar ook zo vol *open vital*.

Stuurt daarom, als gij dat wilt, uw bijdrage, klein of groot, aan postgiro 82583 t.n.v. Ver. Oud-Kwekelingen v. d. Kw. v. d. Z. te Amsterdam, onder vermelding: geschenk Kweekschool 1964.

Bij voorbaat onze hartelijke dank!

Het bestuur van de Vereniging van Oud-Kwekelingen van de Kweekschool voor de Zeevaart.



SECTIE WERKTUIGKUNDIGE DIENST (W.D.)

De werkzaamheden verricht door W.D., als sectie ressorterende onder de S.E., afkorting van „Scheepsexploitatie”, zijn uitsluitend gericht om tot een meer efficiënte exploitatie van de schepen te komen. Hiertoe is W.D. gesplitst in een buitendienst en een binnendienst.

De Inspecteur van de buitendienst onderhoudt geregeld contact met de schepen; hij bespreekt dus de toestand van de installatie, de eventueel ondervonden moeilijkheden en de daarover geschreven rapporten. Een en ander wordt dan in een memorandum vastgelegd. Bij de periodieke dokking bespreekt hij die punten op de reparatielijst welke geacht worden te behoren tot de onderhoudswerkzaamheden van het machinekamerpersoneel. Zo wordt waar nodig de periodieke aanvraag van reservedelen besproken. Dit heeft tevens tot gevolg dat via deze Inspecteur een veel nauwer contact wordt onderhouden tussen schip en kantoor. De buitendienst heeft ook een zgn. Stores Inspecteur, die tot taak heeft geregeld de voorraden verbruiksartikelen en uitrusting, hier dus voornamelijk gereedschappen, te inspecteren. Eventuele opmerkingen over de ontvangen artikelen worden dan genoteerd en op kantoor behandeld. Waar nodig bespreekt hij met de hoofd- en 2e werktuigkundige de aanvraag van verbruiksartikelen en uitrustingsgoederen en tijdens de dokking is hij belast met het afvoeren van onbruikbare materialen. Van zijn bevindingen worden rapporten opgemaakt.

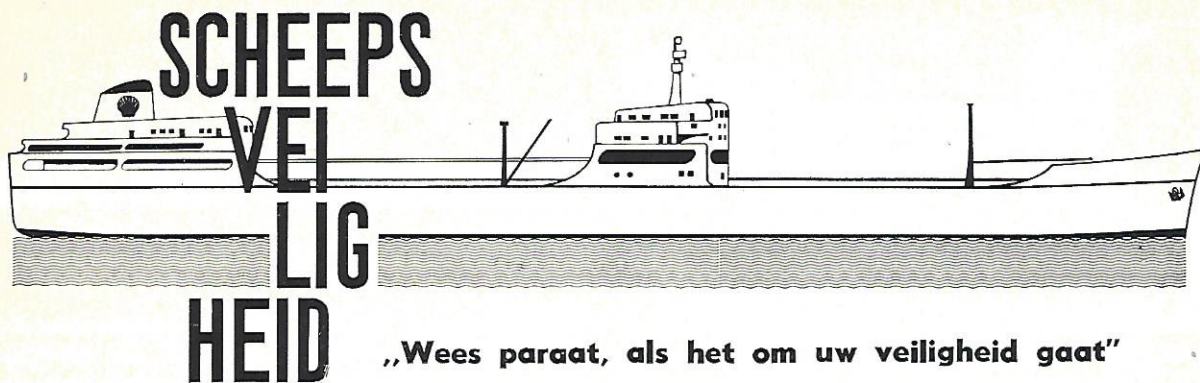
De binnendienst behandelt alle correspondentie van de schepen, die betrekking heeft op de exploitatie en het onderhoud van de machinekamer, dus alles wat de werktuigkundige dienst aan boord aangaat. Vervolgens worden beoordeeld: journalen, machinery reports, werkstaten van de technische dagploeg, ketelwater-rapporten, smeerolie-analyses, aanvragen, Roneodex-dockets, overwerkstaten, de engine performance analyses welke W.D. de gegevens verschaffen omtrent de gemiddelde vaarsnelheid, brandstof-, smeerolie- en ketelwaterverbruik. Zo ontvangt W.D. tegenwoordig van enige schepen een zgn. trial rapport over de 100 mijl „run” in de Rode Zee, dat een vrij zuiver beeld geeft van de performance van het schip.

Deze 100 mijl „run” is een stroomloze afstand van honderd zeemijlen waarbij de weersomstandigheden bijna altijd goed zijn. Tevens kan deze afstand goed bepaald worden door observatiepunten aan de wal. Door deze omstandigheden kan de gemiddelde snelheid en tevens het brandstofverbruik zeer zuiver bepaald worden waarbij vervolgens alle belangrijke temperaturen en stoomdrukken van de gehele installatie worden genoteerd. Alle hoofd- en tweede-werktuigkundigen die van of naar een schip gaan, brengen een oriëntatiebezoek aan W.D. Tijdens deze bezoeken worden vele zaken van technische en andere aard besproken, wat sinds de oprichting van sectie W.D. tot een beter begrip tussen schip en kantoor heeft geleid en dientengevolge ook tot een betere performance van het schip. Zo worden bij deze bezoeken veel ervaringen van het ene schip naar het andere overgeheveld. Voornaamste onderwerp van bespreking is altijd hetgeen tijdens de vaart en het verblijf in havens gedaan kan worden om de jaarlijkse dokkosten tot een minimum te beperken en het schip voor 100 % efficiënt te houden.

Deze besprekingen vloeien voort uit de ontvangen rapporten van het schip betreffende de toestand van ketels en werktuigen.

Vervolgens is het de taak van W.D. om, indien mogelijk, verbeteringen in bestaande uitvoeringen aan boord uit te voeren. Verbeteringen die naar voren zijn gekomen uit ideeënbus-inzendingen, publikaties in vaklectuur en ook weer uit de bezoeken van de wtk's op kantoor. Tevens wordt door W.D. in samenwerking met afd. nieuwbouw nagegaan welke werktuigen en systemen wel of niet toegepast dienen te worden bij eventueel nog te bouwen schepen.

De bezetting van W.D. bestaat uit acht scheepswerktuigkundigen, waarvan momenteel zes in permanente dienst en twee in tijdelijke dienst. Dit zijn reeds geruime tijd een 2de en een 3de wtk, die van de vloot „geleend” worden en die om de zes à twaalf maanden worden „afgelost”. Deze gang van zaken biedt voor de permanente bezetting grote voordelen bij het beoordelen van technische omstandigheden aan boord, daar alle schepen niet precies eender van uitvoering zijn.



Nu de sectie Scheepsveiligheid, na voorbereidend werk, haar taak ongeveer zes maanden door middel van de veiligheidsinstructeurs op de vloot heeft uitgeoefend, mag aangenomen worden, dat men geïnteresseerd is in de „balans”.

Het spreekt vanzelf, dat deze periode van zes maanden veel te kort is om directe successen te kunnen verwachten, maar toch zijn er bepaalde aspecten die beloften inhouden voor de toekomst.

Inmiddels zijn tot heden door bovengenoemde instructeurs ongeveer 26 schepen bezocht; 26 rapportages werden uitgebracht omtrent hun bevindingen en met vele opvallenden, voortkomend uit alle rangen, werd van gedachten gewisseld. Men zou deze gesprekken als een soort opinie-onderzoek kunnen opvatten.

Men heeft in dit beginstadium, laten wij eerlijk blijven, de zaak met een zekere achterdocht en schroom geobserveerd en zich zéér voorzichtig uitgelaten over de te verwachten resultaten. Doch nu, na de opgedane ervaringen, kan zonder meer worden vastgesteld, dat in de roos is geschoten.

Begrip en goede wil op de schepen zijn voor dit succes doorslaggevend geweest en deze vormen een goede basis voor verdere ontwikkelingen; nog belangrijker echter is het begrip „veiligheid” levendig te houden. Op leidinggevende functionarissen zal, zonder uitzondering, een beroep worden gedaan en men denke hierbij niet alleen aan de officieren, doch ook aan de onder-officieren en vele anderen aan boord die verantwoording dragen.

In dit verband mag misschien opgemerkt worden, dat inmiddels een tweedaagse brandbluscursus voor een twaalfstal onder-officieren heeft plaatsgevonden te Pernis. Met een schat aan ervaringen en zelfvertrouwen hebben deze heren de cursus verlaten, doch ongetwijfeld ook met de wetenschap dat er op het gebied van brandrol en brandbestrijding nog veel te leren was, mits men de taak serieus opvat en niet wacht tot het te laat is. Het woord „VEILIG” is een magisch woord en men komt het overal tegen. „Veilig binnen” — „veilig geland” — „veilig verkeer” enz., het zijn standaarduitdrukkingen die in het leven een grote rol spelen en men

kan dit onder welke omstandigheden dan ook, niet zo maar negeren; het zou een tekortkoming zijn jegens elkaar en een gebrek aan verantwoording.

Natuurlijk zullen er nog velen zijn die er anders over denken, gelukkig maar, want van deze mensen leert men het meest, doch men zij voorzichtig! Het zijn dikwijls lieden die gemaakte fouten niet willen erkennen, bevreesd zijn voor correctie en vaak als een slechte acteur de hoofdrol willen spelen in het drama.

De elementaire begrippen van veiligheid aan boord van tankers zijn thans samengevat in een boekwerkje ten behoeve van officieren en onder-officieren, die de eerste stappen doen op onze schepen.

Het is bedoeld als leidraad om het veiligheidsbewustzijn levendig te houden en het zal binnenkort verschijnen.

VOOR ONZE SCHAKERS

Oplossing probleem no. 32 :

1. Pb6 (Thf8, Taf8, Ta4)
2. Pc4 (Tb4, Tg4, d8D)

Oplossing probleem no. 33 : Probleem no. 34 :

- | | |
|-----------------|---------------------------|
| 1. La6, La8 | Wit: Kb8, Dc1, Ld4, Pc3 |
| 2. Lc8, b7 | Zwart: Kc6, pi. d7 |
| 3. Kc6, bc8, P† | Wit geeft mat in 2 zetten |
- Zeldzaam mooi!

Probleem no 35 :

- Wit: Kh1, De7, Ta1, Tf1, Lc1, Pb5, pi. a2, c2, d3, f3, f4 en h2.
 Zwart: Kb8, Dh4, Td8, Th8, Ld4, Lh3, pi. a7, b7, c5, f5 en h7.
 Zwart begint en wint.

DE JACHT NAAR OLIE EN GAS

Meer dan 20 oliemaatschappijen hebben besloten onderzoeken te gaan verrichten in het gebied van de Noordzee. In geologisch opzicht lijken de vooruitzichten tamelijk hoopvol, maar het is onwaarschijnlijk dat boringen op grote schaal plaats zullen vinden voordat opheldering verschaft is over de wettelijke aspecten van deze onderzoeken. De ontdekking van belangrijke gasvelden in Noord-Nederland — in het bijzonder in de provincie Groningen — in de laatste 2-3 jaar, opent geheel nieuwe gezichtspunten voor het opsporen van koolwaterstoffen in een groot gedeelte van West-Europa. Nederland behoort geologisch tot een bezinkingsbekken, waarvan het centrum zich in de Noordzee bevindt en dat ook enkele van de omliggende landen omvat, met name Noord-West-Duitsland, Denemarken en gedeelten van Engeland. Reeds voordien zijn olie en gas in exploiteerbare hoeveelheden ontdekt in Nederland, maar de vondst in Groningen is de eerste die naar de heersende begrippen als belangrijk gekwalificeerd kan worden. De bewezen reserves aan droog gas bedragen hier reeds ongeveer 400.000 miljoen kubieke meter of ongeveer de helft van de belangrijke reserves in het veld bij Hassi R'Mel in de Sahara. Deze ontdekking is in verband met de aanwezigheid van belangrijke afzetgebieden dubbel zo belangrijk. Een uitgebreide studie die onlangs door de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling gepubliceerd is, toont aan, dat hoewel in de afgelopen jaren een uitgebreide opsporingswerkzaamheden in de landen van de Noordzee plaatsgevonden hebben, de grote gebieden op de continentale platten — waaronder bijna de gehele Noordzee valt — hooguit zeer vluchtig ontzocht zijn. Het is duidelijk dat, zolang de mogelijkheden in dit gebied zeer beperkt leken, zeeboringen op werkelijk grote schaal uit financieel oogpunt niet aantrekkelijk konden zijn.

De ontwikkeling in de provincie Groningen naast de onlangs ingevoerde verbeteringen in de exploratietechniek hebben echter fundamentele wijzigingen hierin gebracht, en men verwacht dat binnen enkele weken meer dan 20 maatschappijen, waaronder alle belangrijke maatschappijen in de V.S. en Engeland, aan de jacht in de Noordzee zullen deelnemen, hetzij zelfstandig of (vaker) als deelnemers in gezamenlijke ondernemingen. Noodgedwongen zullen de werkzaamheden beperkt dienen te blijven tot de zomermaanden en, misschien met uitzondering van de territoriale wateren, zullen

er dit jaar geen eigenlijke boringen plaatsvinden. De door zoveel maatschappijen te zelfder tijd genomen beslissing om deel te nemen aan het zoeken naar olie in de Noordzee, wekt gedachten op aan wat gewoonlijk gebeurt als regeringen van landen waar zich mogelijk olie bevindt, plotseling de inschrijving voor concessierechten openstellen onder min of meer gunstige wettelijke bepalingen. De plotselinge toeloop naar Libië en de Sahara zijn er voorbeelden van uit de afgelopen jaren. De toeloop naar de Noordzee is echter uitsluitend toe te schrijven aan een herwaardering van de economische en technische mogelijkheden en niet, zoals in voornoemde gevallen, aan het aannemen van een voor de reflecterende maatschappijen gunstige oliewet. De internationale wettelijke basis voor het zoeken naar olie in de Noordzee buiten de territoriale wateren, is zelfs zeer onzeker, hoewel er reden is om aan te nemen dat in de naaste toekomst een gezondere wettelijke basis hiervoor gevonden zal worden. Het is twijfelachtig of de oliemaatschappijen zonder stringente wettelijke bepalingen bereid zouden zijn boringen op grote schaal te ondernemen.

De in 1958, door de Geneefse Conferentie voor de wetten betreffende de Zee, aangenomen Conventie betreffende Het Continentale Plat, bepaalt dat de kuststaten gerechtigd zijn soevereine rechten uit te oefenen over de continentale platten voor de exploitatie van bepaalde bodemschatten, waaronder mineralen. Deze Conventie berust al in zekere mate op het gewoonterecht, maar zal slechts kracht van wet hebben na ratificatie door minimaal 22 regeringen. Tot dusverre hebben 21 regeringen, waaronder zowel de V.S. als de Sovjet Unie, de Conventie geratificeerd, maar met uitzondering van Denemarken hebben nog geen landen langs de Noordzee dit gedaan. De landen van de Noordzee hebben nu echter een onmiddellijk belang hierbij en zij kunnen er zeker voor zorgen dat het magische getal van 22 ratificaties spoedig bereikt is; de regering van het Verenigd Koninkrijk heeft door laten schemeren dat zij aanstalten zal maken tot ratificatie, wat de Conventie toepasselijk zal maken. De andere betrokken regeringen — West-Duitsland, Nederland, België en Noorwegen zullen waarschijnlijk volgen. Hierbij zij nog opgemerkt dat de Conventie toepasselijk is op het grootste deel van de Noordzee-bedding, namelijk op aan de kust grenzende, buiten de territoriale wateren gelegen gebieden, tot op 200 meter diepte. Boven deze diepte worden de zeegebieden

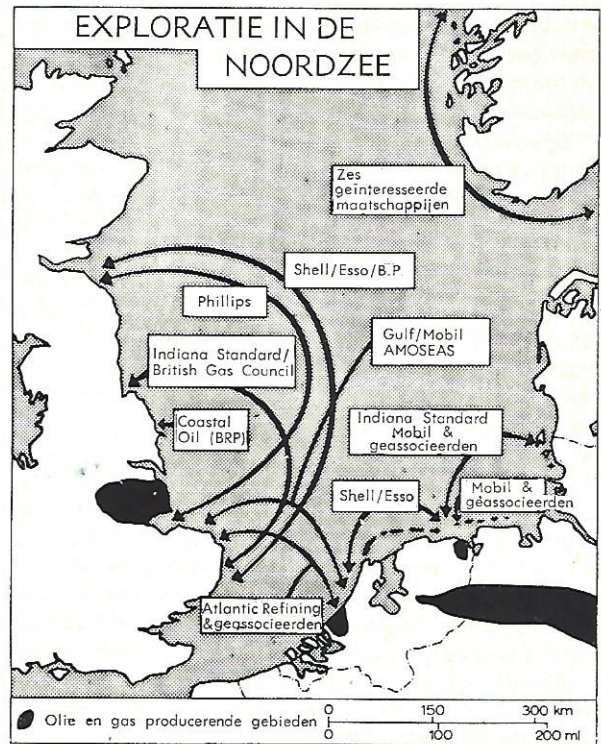
IN DE NOORDZEE

waarvan de bodemschatten in technisch opzicht te exploiteren zijn, door de kuststaten ook geacht deel uit te maken van continentale platten. De staatsgrens tussen de verschillende kuststaten is hiervoor de mediaan lijn, maar het zou wenselijk zijn dat de Noordzeelanden deze grenzen duidelijk afbakenen voordat de opsporing van olie op volle toeren gaat draaien.

Voorlopig zullen de meest intensieve exploratiewerkzaamheden in de Noordzee uitgevoerd worden vanaf de kusten van het Verenigd Koninkrijk. Drie belangrijke Maatschappijen — Shell, Esso en BP, waarbij de Shell als uitvoerende maatschappij optreedt — zijn in de zomer van verleden jaar begonnen met uitgebreide seismische onderzoeken in een gebied van 30.000 vierkante mijl bij de oostkust, ongeveer tussen Suffolk en Midlothian in Schotland; dit onderzoekingswerk is nu opnieuw ter hand genomen. Waarschijnlijk zullen nog verdere onderzoeken gedaan moeten worden voordat een beslissing genomen kan worden aangaande exploratieboringen. Phillips Petroleum is ook begonnen met onderzoekingswerk in een groot gebied langs de oostkust en een geofysisch onderzoek dat ongeveer 20.000 vierkante mijl beslaat langs de kust van Yorkshire, Lincolnshire en Norfolk zal deze zomer gedaan worden door de Pan-American International Exploration Co. (Indiana Standard) in samenwerking met de British Gas Council. Ook de BRP (Frans Staatsbezit), welke maatschappij eerder een uitgebreid zwaartekrachtonderzoek vanuit de lucht uitvoerde boven de Noordzee, heeft zich onlangs door tussenkomst van een Britse dochtermaatschappij — Coastal Oil — verzekerd van exploratierechten voor olie en gas in een gebied van 180 vierkante mijl binnen de Britse territoriale wateren langs de kust van Yorkshire. Bovendien zal onderzoekingswerk verricht worden in grote gebieden in de internationale wateren tussen Groot Brittannië en Nederland door twee consortiums van oliemaatschappijen.

Het ene bestaat uit drie vooraanstaande Amerikaanse maatschappijen, nl. Gulf, Mobil en Amoseas (een dochtermaatschappij van Caltex), het andere heeft 6 leden: Atlantic Refining, Burmah Oil, Continental, Murphy, Sun Oil en Superior. Voor de eerste groep zal Gulf als uitvoerende maatschappij optreden en voor de laatste Atlantic.

Als resultaat van deze ontwikkelingen is kort geleden een



nieuwe aannemingsmaatschappij opgericht te Londen — Global Marine KCA Ltd. — om zeeboringen volledig uit te voeren voor de oliemaatschappijen op het westelijk halfrond, in het bijzonder de Noordzee. Men verwacht dat hiervoor boor schepen geconstrueerd zullen worden.

Ook op het vaste land van Europa worden voorbereidingen getroffen. In West-Duitsland is onlangs een consortium bestaande uit 8 maatschappijen gevormd om aardolie-afzettingen buiten de driemijlzone van het land op te sporen en te exploiteren. De Duitse oeverstaten aan de Noordzee hebben de kennis gegeven dat zij met inachtneming van bepaalde voorwaarden bereid zijn concessierechten aan het consortium te verlenen.

Binnen de territoriale wateren van West-Duitsland is een tweede maatschappij een overeenkomst aangegaan voor de gezamenlijke exploratie hiervan, groot 776 vierkante kilometer rond het eiland Borkum. In Nederland zijn reeds drie testboringen verricht buiten en één binnen de territoriale wateren door de N.A.M. (een gezamenlijke exploratie- en produktiemaatschappij van de Kon./Shell Groep en de Standard Oil Company (New Jersey) welke een aantal concessies in Nederland bezit, waaronder de gasvelden in Groningen).

Bij deze testboringen, welke tot 2000 meter diepte gingen, werd weliswaar geen olie of gas aangetroffen, maar zij hebben de N.A.M. tal van gegevens verschaft betreffende

tende de ondergrond ter plaatse en de structuur daarvan. Deze boringen, welke werden verricht vanaf het boorplatform de „Triton” — de laatste boring op niet minder dan 24 km uit de kust — zullen dit jaar niet worden voortgezet.

Het seismisch onderzoek op de Noordzee, dat, zoals bekend, reeds sinds 1959 door de N.A.M. wordt verricht, wordt dit jaar vervolgd.

Caltex is onlangs met exploratiewerkzaamheden in Nederland begonnen en zal haar seismisch onderzoek waarschijnlijk uitbreiden tot de Waddenzee.

Het Noorse Ministerie van Buitenlandse Zaken heeft bekendgemaakt, dat sinds de herfst van verleden jaar minstens 6 buitenlandse oliemaatschappijen voorlopige inlichtingen hebben ingewonnen over de mogelijkheid om opsporingsconcessies te krijgen in de Noordzee. Voorlopig is het Ministerie niet bereid de namen van deze maatschappijen bekend te maken of om onderhandelingen aan te knopen.

Verleden jaar heeft in Denemarken de reder A. P. Møller een exploratie-concessie voor 50 jaar verkregen voor het gehele land met inbegrip van de territoriale wateren. Møller heeft hierna een overeenkomst gesloten met Shell en Gulf voor gezamenlijke exploratie.

Hoewel de opsporingswerkzaamheden dit jaar in de Noordzee slechts een voorbereidend karakter dragen, maakt de uitgestrektheid ervan het voor de aangrenzende landen urgent de Geneefse Conventie zonder ver-

traging te ratificeren en zo mogelijk hun respectieve zones af te palen. Indien nu gas of olie ontdekt zou worden, is het twijfelachtig of de regeringen van de Noordzeelanden de oorspronkelijke ontdekkers ervan zouden kunnen beschermen en of zij zouden kunnen voorkomen dat anderen er ook op af zouden stormen en eveneens de nieuwe velden eigenmachtig zouden gaan exploiteren.

Zulke vondsten zouden ook kunnen leiden tot meningsverschillen tussen de Noordzeelanden onderling, wat betreft de grenzen.

Simpele ratificatie van de Geneefse Conventie zou voor de betrokken landen echter geen volledige oplossing van de problemen zijn. De volgende belangrijke stap zal zijn de wetgeving voor dat gebied en de vorm waarin deze vervat zal worden.

Tot het tijdstip dat dit alles op wettelijke basis is geregeld, weten de oliemaatschappijen niet waar ze aan toe zijn.

Het Noordzeebassin biedt voor West-Europa de mogelijkheid van aardolie- en gasvondsten vlak bij huis en het is duidelijk dat de oliemaatschappijen in principe bereid zijn voor de exploratie hiervan kosten noch moeite te sparen. Niemand zou er belang bij hebben dat dit werk door wettelijke onzekerheden vertraagd zou worden.

In vertaling overgenomen uit Petroleum Press Service — juni 1963

ECHANISATIE EN AUTOMATISERING

In de Volkskrant van 5 juni jl. troffen wij een artikel aan over automatisering aan boord van schepen, dat wij onze lezers niet willen onthouden.

Varen zonder of met heel weinig bemanning: dat betekent schepen, die vanaf de wal worden bestuurd door elektronische impulsen, die aan boord door computers worden „vertaald” in bevelen voor de machines en roeren. Dat toekomstbeeld is minder ver verwijderd van de dag van vandaag dan maanreizen van Jules Vernes' tijd. In Rusland bijvoorbeeld worden proeven genomen met een onbemand schip. In de Japanse scheepvaartwereld wordt een voortschrijdende vorm van mechanisering toegepast.

De noodzaak om zo efficiënt mogelijk te gaan werken nu de concurrentie moordend is geworden, drijft ook de uitgesproken tegenstanders naar de vernieuwing. Maar niet alleen de doelmatige bedrijfsvoering is in het geding. Steeds moeilijker wordt het namelijk ook om schepen te bemannen.

Nieuwe zeeman

Automatisering kan ook belangrijke veranderingen aanbrengen in de status van de zeeman, omdat de elektronica geen arbeidskrachten, maar specialisten

vraagt. Aan deze kant van de zaak wordt in Nederland ruime aandacht besteed. Als er over automatisering van zeeschepen wordt gesproken, zullen de vakorganisaties aan dit gesprek deelnemen. Een onderzoek-commissie, waarin technici, reders en vakbondsleiders zitting nemen, zal waarschijnlijk zelfs op korte termijn worden gevormd.

In internationaal verband zijn de experimenten van de Russen op dit moment het meest verregaand. Op de Kaspische Zee nemen specialisten in de elektronica en scheepvaartdeskundigen proeven met een tanker, die genoemd is naar zijn ontwerper, ingenieur A. Pustoshin. Het proefschip vaart tussen Astrakhan en de oliehaven Bakoe. Het laden, varen en lossen wordt geregeld langs radiografische weg vanuit één enkel controlestation op de wal. Ook het ankeren bij laad- en losplaats doet de onbemande tanker op bevelen van dit station.

Druk op de knop

De Japanse experimenten zijn wat meer aangepast aan de scheepvaart van vandaag en daarom op korte termijn

van groter belang. Op de tienduizend tonner „Kinkasan Maru” is veel aandacht besteed aan de automatisering van het werk in de machinekamer. Daarin bevindt zich een geluiddichte en luchtgekoelde controlekamer, van waaruit de gehele machine door één man kan worden bediend en gecontroleerd. Een druk op de knop is voldoende om de machine te starten op bevel van de brug. Van veel belang is het centrale controlesysteem. Bij normale — in dit geval Japanse — schepen bevinden zich dertien meters en schakelaars op het hoofdcontrolepaneel. De overige controlemeters zijn verspreid opgesteld door de gehele machinekamer en er moet dus voortdurend door enkele mensen de ronde worden gedaan langs de machines. Op de „Kinkasan Maru” zijn alle — 132 — meters en schakelaars geplaatst in de controlekamer en kunnen dus op ieder moment door één man overzien worden. Bovendien bevindt deze „controleur” zich in een heel wat comfortabeler positie dan zijn collega's op andere schepen, die moeten werken met het dreunend lawaai van scheepsmotoren als voortdurende metgezel. De machines van de „Kinkasan Maru” zijn niettemin uitgerust met meters en schakelaars, die de mogelijkheid bieden om in noodgevallen de controles direct aan de machine zelf uit te voeren.

Op de brug

Een nog hogere graad van automatisering is bereikt aan boord van de „Sadoharu Maru”, een twaalfduizend tonner. Daar is de centrale controle- en bedieningsapparatuur ondergebracht op de brug, terwijl ook hier de machine rechtstreeks kan worden gecontroleerd. Nog een stapje verder gaat de techniek aan boord van de splinternieuwe „Yamatoshi Maru”. Behalve voorzien van een geautomatiseerd bedienings- en controlesysteem is dit schip bovendien uitgerust met een nieuw technisch snufje in de scheepvaart. De werking van de hoofdmotoren wordt voortdurend als grafiek vertoond op een oscillograaf, een eenvoudig soort televisie. Afwijkingen van de draaiende motoren kunnen op deze wijze nog sneller en directer worden geconstateerd.

De personeelsbesparingen tengevolge van de automatisering zijn nog niet van dien aard, dat van een revolutie kan worden gesproken. Op de „Kinkasan Maru” bedraagt zij veertien procent. Op een niet-geautomatiseerd schip van dezelfde omvang en aard bestaat de bemanning uit vijftig koppen, op de „Kinkasan Maru” telt de bemanning drieënveertig leden. De besparing aan personeel in de machinekamer, waarop de automatisering zich aan boord van dit schip voornamelijk concentreert, is vijfentwintig procent.

Weerzin

Behalve de „historische weerzin” tegen automatisering in de scheepvaart zijn er nog drie andere factoren die de ontwikkeling hebben geremd. Daarvan zijn de aan-

Miljoenen-lening

voor tunnelbouw

Vlaardingen/Pernis

Op dinsdag 4 juni werd in het Delta-Hotel te Vlaardingen de overeenkomst getekend voor een van de grootste geldleningen die ooit door en voor het bedrijfsleven is verstrekt. Het betrof een bedrag van 85 miljoen gulden, die nodig zullen zijn voor de bouw van de Benelux-tunnel. Deze tunnel, die van Vlaardingen onder de Nieuwe Waterweg naar Pernis zal lopen, zal in 1967 gereed zijn.

Na de ondertekening, waarbij 1800 handtekeningen en parafen nodig waren, maakten de genodigden een boottocht naar de Pernisse oever van de Waterweg. In de onmiddellijke nabijheid van het reeds gegraven bouwdok waarin de acht tunnelsegmenten zullen worden gebouwd, besen de vertegenwoordigers van de 22 bij de bouw betrokken bedrijven en diensten de vlag van hun gemeente of bedrijf. Voor Shell Pernis werd dit gedaan door de heer ir. T. P. van den Bergh, directeur van Shell Nederland Raffinaderij N.V., die tevens deel uitmaakt van de Raad van Commissarissen van de N.V. Beneluxtunnel.

De heer Van den Bergh werd bij het vlaghijsen geassisteerd door de heren E. Groen en J. W. Droog, respectievelijk directeur en procuratiehouder van de Stichting Pensioenfonds Koninklijke/Shell.

Dit pensioenfonds is een van de dertien geldgevers voor dit project.

schaffingskosten van de apparatuur en het onderhoud de voornaamste, terwijl ook de scholing van het personeel belangrijk is. Wat de beide eerste factoren betreft: er zijn al suggesties gedaan om in belangrijke havensteden in de wereld in de toekomst service-stations op te richten, die het onderhoud van de geautomatiseerde onderdelen van een schip kunnen verzorgen. Dit kan op den duur uiterst kostenbesparend werken.

Daarnaast is er al eens gewaarschuwd om vooral niet te veel te automatiseren aan de diverse veiligheidssystemen aan boord van schepen. Gevreesd wordt namelijk — en wellicht terecht — dat automatische veiligheidssystemen op hun beurt weer automatisch gecontroleerd en beveiligd moeten worden, zodat er tenslotte een wirwar ontstaat waaruit in geval van nood eerder chaos dan redding te verwachten valt.

HEBT U AL EEN GOEDE SLAGZIN VOOR SHELL NEDERLAND CHEMIE?

Misschien weet u na lezing van het onderstaande een nóg betere!
Zoals wij in de juni-editie van dit blad mededeelden, zouden wij u in dit nummer het een en ander vertellen over het rijke produkten-arsenaal van Shell Nederland Chemie N.V.
In dit arsenaal bevinden zich tal van bestrijdingsmiddelen, welke ten dienste staan van land- en tuinbouw voor de bestrijding van insecten, het voorkomen van

plantenziekten en de onkruidverdelging. Vele van deze Shell-chemicaliën zijn echter ook in speciale „kleine” verpakkingen verkrijgbaar, zodat ook u hiervan kunt profiteren als u in het bezit bent van een tuintje voor of achter uw huis, of wellicht een enthousiast volks-tuinder bent!

Een aantal van deze produkten laten wij hieronder volgen.

„SHELL” aldrin 2½ stuifpoeder
bindt de strijd aan tegen bodem-insecten, zoals koolvlieg, wortelvlug, engerling, ritnaald, mier.
Speciale verpakking van 100 gram:
f 0,50.

„PHOSDRIN” mengolie
is een prima bestrijdingsmiddel, dat korte metten maakt met bladluizen en rupsen op bloemen en groenten; 100 ml voor f 3,70.

„DIELDREX”
tegen allerhande insecten, zoals bsen en thrips. In fles van

WEET U EEN GOEDE SLAGZIN ?

„SHELL” Zineb spuitmiddel
hét bestrijdingsmiddel tegen „het kwaad” in aardappelen, valse meeldauw in uien, vlekkenziekte in bonen; 1 kg voor f 6,55.

„SHELL” Fytostrep
bestrijdt energiek „het wit” in rozen, cyclamen en chrysanthen; 1 liter f 7,30.

„ARKOTINE” D.D.T. mengolie
reken af met insecten in de fruit- en groenteteelt. „ARKOTINE” is verkrijgbaar in 1-literverpakking à f 3,95. Voorts zijn in de handel verkrijgbaar:

D.D.T. 5% stuifpoeder „ARKOTINE”
tegen kevers, rupsen, thrips e.d.; f 1,20 per kg.

„DURATOX”
een grondige uitroeier van huishoud-insecten, zoals vliegen, muggen en moten. In 1-literverpakking f 3,75.

„SHELL” MCPA
vernietigt het onkruid in gazons, 100 ml voor f 1,45.

„SHELL”, 2, 4, 5-TP
evenseens een zelf-selecterende bestrijder van onkruid in gazons, in het bijzonder van klaver; 100 ml voor f 3,—.

„SHELL” DLP
breekt taai en harde grassoorten, zoals riet en kweek, gedecideerd de nek; 1 kg f 16,65.

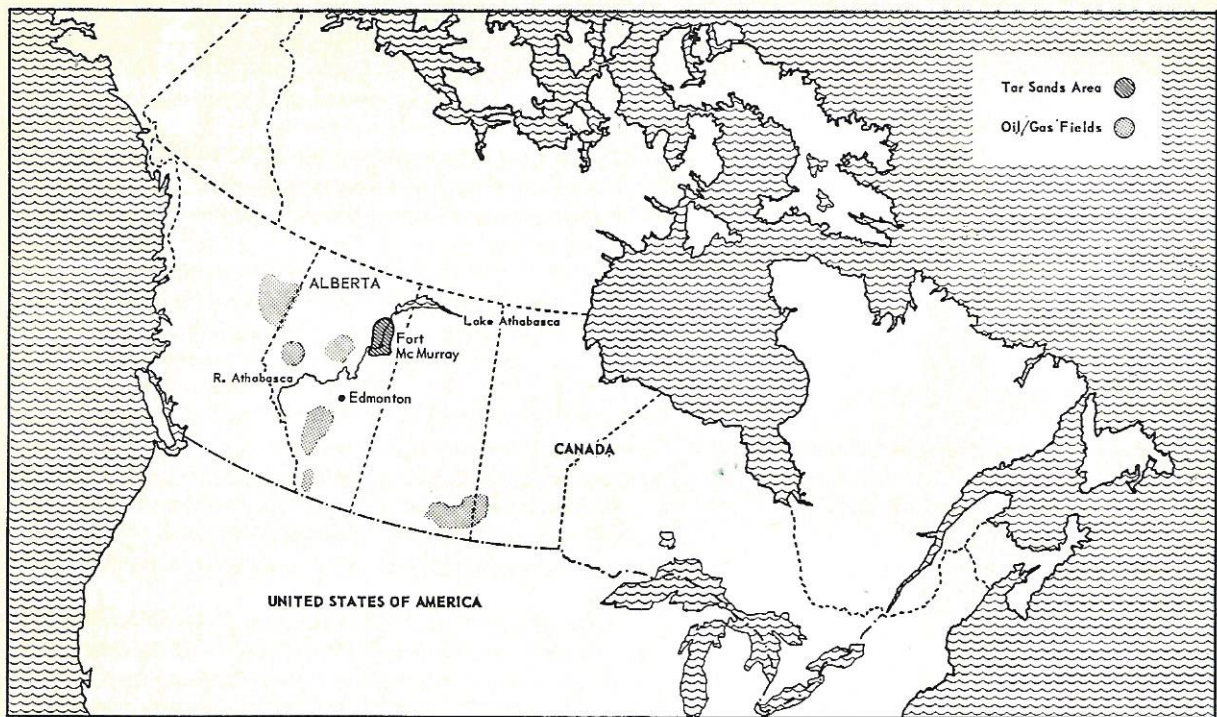
WEET U EEN GOEDE SLAGZIN ?

Shell's landbouwchemicaliën voor insectenbestrijding en onkruidverdelging zijn in kleine verpakkingen en onder meer verkrijgbaar bij:

M. Vis, Achterweg 13, Poortugaal
Firma A. Bil, Zaagmolendrift 9a, Rotterdam
Gebr. van Luik, Dordtsestraatweg 477, Rotterdam-Z
Firma Jac. Segaar, Achterstripseweg 15, Rockanje
N.V. v/h C. Brinkman, Marktplein 35, 's-Gravenzande
D. Hoogenraad, Hoofdstraat 7, De Lier
Zaadhandel De Tuinbouw, Stationsweg 22a, Den Haag
De Haagse Zaadhandel, Denneweg 9, Den Haag.

Wilt U hierover meer weten? Wilt U weten, waar U deze produkten in speciale kleine verpakkingen kunt kopen? De afdeling CVL van Shell Nederland Chemie N.V. (Verkoop), telefonisch te bereiken onder 070—183400, toestel 117, zal U gaarne alle gewenste inlichtingen verstrekken.

SHELL CHEMIE OOK GRAAG TOT „UW” DIENST!



EEN SHELL-PLAN VOOR HET EXPLOITEREN VAN DE

ATHABASCA TAR SANDS

Een Groepsmaatschappij, de Shell Oil Company of Canada Ltd., en andere oliemaatschappijen hebben plannen ingediend voor het winnen van olie uit de Athabasca Tar Sands, de grootste afzonderlijke aardolieformatie ter wereld, waarvan de economische winning een tot nu toe niet te overwinnen probleem was.

Shell Canada heeft aan de autoriteiten van Alberta toestemming verzocht om per dag 100.000 barrels synthetische ruwe olie met behulp van een nieuw proces uit de teerzanden te winnen. Indien toestemming tot winning wordt verleend, zal de onderneming tussen nu en 1971 een investering van 260 miljoen dollar vergen, iets dat alleen door een maatschappij met grote financiële hulpbronnen ondernomen kan worden.

Indien de verdere ondervinding de huidige schattingen bevestigt en teer in economisch voldoende hoeveelheden gewonnen kan worden, is het zeer goed mogelijk dat de aardoliereserves in de teerzanden even groot zijn als de totale huidige bewezen aardoliereserves. Toevoeging van het potentieel van de teerzanden aan het wereldtotaal zal wellicht van grote invloed kunnen zijn op de vraag of er in de verre toekomst nog olie beschikbaar is.

De oliemaatschappijen hebben bijna vier miljard dollar geïnvesteerd in de opsporing en productie van olie in Alberta en in belangrijke mate in de productie van staatsinkomsten. De regering van Alberta heeft verklaard dat de winning uit de Athabasca Tar Sands de normale olieproductie moet aanvullen en niet vervangen.

Het nieuwe Shell-proces is de uitkomst van langdurige en intensieve research en ontwikkelingen en van nauwe samenwerking tussen een aantal Groepsmaatschappijen, een voorbeeld, hoe hulpbronnen en de kennis van internationale oliemaatschappijen samengevoegd worden om een probleem te lossen.

Indien de goedkeuring van de regering voor het Shell-project deze zomer verleend wordt, kan de winning onmiddellijk beginnen; de verkoop zou in 1969 kunnen aanvangen. In 1971 zou dan de hoogste productie van 100.000 barrels per dag bereikt kunnen worden. Het bestuur van Alberta heeft nog geen aanwijzing gegeven wanneer een beslissing genomen zal worden over de aanvraag van Shell Canada en het kan nog enkele maanden duren voor deze beslissing bekend gemaakt wordt.

MET PENSIOEN



C. DE GAST
Hoofdwerktuigkundige
17.2.1933 — 30.6.1963



H. J. C. BOSSELAAR
Hoofdwerktuigkundige
14.5.1934 — 30.6.1963

Wij nemen ditmaal afscheid van twee hoofdwerktuigkundigen, die de dienst van onze Maatschappij met ingang van 1 juli 1963 met pensioen hebben verlaten.

De eerste is de heer C. de Gast, die op 17 februari 1933 als 5e werktuigkundige in dienst trad en kort daarna met de „Marnix van St. Aldegonde” naar Singapore vertrok, waar hij tot juli 1936 op de vloot in Oosterse wateren dienst deed. Na zijn eerste verlof keerde hij naar Singapore terug, was geruime tijd werkzaam op de Juno en werd vervolgens 2e werktuigkundige op de „Anastasia”, welk schip op 1 maart 1942 door de bemanning tot zinken werd gebracht, waarna de opvarenden in Japanse krijgsgevangenschap geraakten.

In februari 1946 keerde hij naar Nederland terug, genoot een welverdiend verlof en reisde vervolgens wederom naar Singapore om aldaar zijn werkzaamheden op de vloot te hervatten. Op 1 januari 1953 werd hij als Hoofdwerktuigkundige-B en op 22 december 1954 als Hoofdwerktuigkundige-C aangesteld en in deze laatste hoedanigheid voer hij o.a. op de „Myonia”, „Mitra”, „Kalydon”, „Atys” en „Videna”.

Op 30 oktober 1961 werd de zorg voor de machinekamer op de „Vitrea” aan hem toevertrouwd en met een korte onderbreking voor verlof heeft hij op dit schip tot 25 maart 1963 dienst gedaan, op welke datum hij het te Rotterdam verliet.

—o—

De heer H. J. C. Bosselaar trad op 14 mei 1934 in dienst, eveneens als 5e werktuigkundige, en vertrok de 24e van die maand met de „Artemis” in tegengestelde richting, d.w.z. naar de West, om aldaar op de vloot van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij dienst te doen.

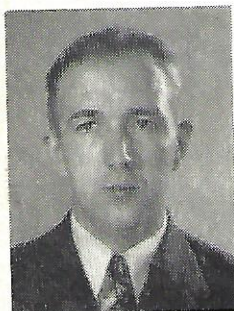
Nadat hij in de tweede helft van 1937 in Nederland zijn verlof had doorgebracht, keerde hij naar het Caraïbische gebied terug en droeg in de jaren '40-'45 zijn steentje bij aan de algehele oorlogsinspanning door gedurende deze periode eraan mede te werken dat de Curaçaose raffinaderij van „intake” werd voorzien.

Ook na de oorlog deed hij nog vele jaren in de West dienst en keerde eerst 27 januari 1958 met zijn gezin definitief naar Nederland terug. Inmiddels was hij op 1 januari 1953 als Hoofdwerktuigkundige-B en op 14 december 1954 als Hoofdwerktuigkundige-C aangesteld en na zijn verlof werd hij in juli 1958 op de „Kalydon” tewerkgesteld (welk schip op dat moment te Curaçao lag!). Na nog een dienstperiode op de „Kylix” en de „Kelletia” te hebben doorgebracht, werd hem op 25 september 1961 de „Arca” toegewezen en behoudens enige maanden verlof heeft hij hierop tot 10 april 1963 dienst gedaan, op welke datum hij te Stanlow zijn verantwoordelijkheden aan zijn opvolger overdroeg.

Mede namens hun vele vrienden op de vloot en aan de wal wensen wij de heren De Gast en Bosselaar nog vele jaren van goede gezondheid en welverdiende rust toe te midden van allen die hun dierbaar zijn.

ONZE VLOOT- JUBILARISSEN

J. RUYG
Gezagvoerder
1938 - 6-7 - 1963



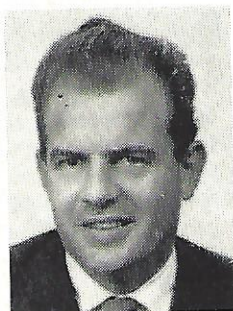
B. VAN BON
Gezagvoerder
1938 - 6-7 - 1963



F. M. RUIZENAAR
Hoofdwerktuigkundige
1938 - 6-7 - 1963



JAN VAN DEN BERG
2e werktuigkundige
1938 - 28-7 - 1963



P. R. VAN KRANEN
2e stuurman
1953 - 14-7 - 1963

nieuws **VIJF AZEN** van de vijf azen club

wie
wordt het vijftigste lid
?

Het vijftigste lid heeft zich nog niet gemeld! Wél ontvingen wij een brief van de gezagvoerder van ons s.s. „ONOPA” dat „op Tweede Pinksterdag, 3 juni jl., 2e wtk. R. Romijn kans zag vijf azen in één worp uit de beker te toveren, tot grote schrik van hemzelf, doch tot grote vreugde van de overige aanwezigen”.

De heer Romijn is als no. 49 op de ledenlijst ingeschreven.

Mede namens de heer Van den Belt wensen wij hem geluk met zijn succes.

Wij zien thans met spanning uit naar de volgende aanmelding!

vlootpersoneel/personalia

(gedurende de periode 16-5 t/m 15-6-63)

GEHUWD :

- 21.5: H. Looman, 3e stm., met Mej. R. J. van Eck;
24.5: C. de Witte, 4e wtk., met Mej. B. de Zeeuw;
31.5: A. P. van Burgh, 4e wtk., met Mej. K. de Graaf.

GEBOREN :

- 17.5: Maxim, zoon van H. E. Daniëls, 3e wtk., en Mevr. A. C. Daniëls-Langezaal;
17.5: Claas Theodoor, zoon van J. Visser, 3e wtk., en Mevr. S. A. Visser-Selles;
20.5: Tjitske, dochter van W. Bosma, 3e stm., en Mevr. C. S. Bosma-van Berkel;
22.5: Gisela Sandrina Tjitske, dochter van G. R. M. Stein du Pré en Mevr. W. T. Stein du Pré-Walstra;
25.5: Bart Willibrord, zoon van E. H. Brameijer, 1e stm., en Mevr. M. Brameijer-Hortulanus;
28.5: Petra Marijke Elisabeth, dochter van P. C. Baijs, 3e stm., en Mevr. A. Baijs-Verschoor;
29.5: Paulus Eduard, zoon van T. E. Knijff, 3e wtk., en Mevr. J. M. Knijff-Arp;
6.6: Janny Johanna, dochter van G. Arkema, 1e stm., en Mevr. J. A. Arkema-de Blécourt;
11.6: Renate Désiree, dochter van W. Roselaar, 3e stm., en Mevr. B. Roselaar-Smaal.

MET VERLOF :

- Gezagt.: F. J. Nieuwenhuis, J. Grilk;
1e stl.: C. Vriend, J. Hagen, R. E. van der Miesen, G. Arkema, J. W. Sterringa, D. Rijk, P. M. Over-schie;

Bij besluit van de Directie werd 3e stuurman M. A. Busker wegens uitzonderlijk goede prestaties per 1 juni 1963 bij keuze bevorderd tot 2e stuurman.

- 2e stl.: B. C. Visser, M. C. Verhage, J. E. Dekker, D. de Boer, P. M. de Graaf;
3e stl.: D. J. van der Mast, P. E. van der Veld, P. de Haan, W. Kerbert, H. Wijnberg, C. Haas;
4e stl.: A. H. van Haaften, G. C. Peters, J. Broekmeijer, A. Th. van Es;
Hfd.wtk.: G. J. Uitdenbogaard, P. F. Geel;
2e wtk.: Jan van den Berg, P. G. Eekman, M. C. Verschuren, G. H. Germing;
3e wtk.: F. W. Gakes, T. E. Knijff, A. J. Baerveldt, E. B. Landman, G. J. Visscher, B. van der Velden, M. C. Laban;
4e wtk.: J. Slot, H. de Vin, K. G. Kossen, J. J. Kosten, A. van Vliet, A. van Dam, H. Kuyper, M. F. Koens, J. I. Brangert, L. Buitenkant, H. H. Apfel;
5e wtk.: S. J. Punt; A. van Ledden Hulsebosch, J. P. Sijbesma, W. K. van Bezooijen, J. P. Kalkman, J. H. Hartkamp, W. C. C. R. Stappers, W. J. M. Braeken, C. J. Lambregts, M. A. Visser, L. J. Verwey;
ll.wtk.: F. M. C. Kramers.

IN NEDERLAND AANGEKOMEN :

- Bootslieden : L. P. Kieviets, C. J. de Knegt
Voorlieden : M. v. d. Vrie, M. Brons;
1e pomplieden/bankw. : A. P. L. van Vrijaldenhoven, H. van Ommering;
2e pompman/bankw. : C. Molendijk;

Bankwerkers: M. J. J. v. d. Linden, C. C. Karels,
D. Bakker;

Chef-hofmeesters: B. M. de Roode, J. Brussé;

Chef-kok: P. v. d. Veur.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. Abida: Gezagv. D. J. E. Boonstra, hfd.wtk. F. F. Walthuis;

m.s. Acmaea: 2e wtk. H. de Hoog, 5e wtk. J. Vreker;

s.s. Arca: Gezagv. G. W. Verboom, 1e stm. J. Verhoeven;

s.s. Atijs: bootsman J. H. Roos, voorman F. M. Schellevis, 1e pompman/bankwerker A. A. van Ginkel, 2e pompman/bankwerker A. Lankhorst, chef-hofmeester K. H. Nanninga, chef-kok B. van Essen;

m.s. Camitia: 2e stm. J. Spruytenburg, wnd. 3e stm. G. Buma, 4e stm. S. Termeer, wnd. 2e wtk. A. Modderman, 4e wtk. Th. J. Veldman, 4e wtk. J. Wielart;

m.s. Crania: 1e stm. C. Vessies, 2e stm. J. Klein Roseboom, 4e stm. J. Okkema, 3e wtk. J. J. Elich, 4e wtk. P. F. Vermeulen;

s.s. Kabylia: wnd. 1e stm. W. Croes;

s.s. Kalydon: 4e wtk. A. de Bats; bootsman S. Visser, 1e pompman/bankwerker A. G. Freeth, 2e pompman/bankwerker H. J. Los, bankwerker A. C. v. d. Gaarden, chef-hofmeester H. van Sante, chef-kok F. J. Verwayen;

s.s. Kara: bootsman J. H. A. Elbers, 1e pompman/bankwerker C. P. J. Maas, 2e pompman/bankwerker W. D. M. Passchier, bankwerker L. de Cock, chef-hofmeester D. v. d. Lugt, chef-kok J. de Vos;

s.s. Katylisia: hfd.wtk. H. Lesuis, wnd. 2e wtk. B. Veldhuis, 5e wtk. F. F. M. Scheren;

s.s. Kelleitia: Gezagv. L. H. de Vries, 2e stm. H. van Slegtenhorst, 3e wtk. J. van der Schee, 5e wtk. H. Doff, voorman J. P. de Jel, 1e pompman/bankwerker A. J. Tinkhof, 2e pompman/bankwerker J. B. Slagboom;

s.s. Kermia: hfd.wtk. W. Biesheuvel;

s.s. Khasiella: 2e stm. T. van Heuveln, 3e stm. W. Bosma, 4e wtk. J. W. Langezaal;

s.s. Kopionella: 4e wtk. M. de Niet, 5e wtk. C. Hemmer;

s.s. Koratia: 2e stm. R. J. Wyrdeeman, hfd.wtk. C. Heeres;

s.s. Korenia: 4e wtk. J. B. van Haaster, 5e wtk. G. van 't Wout;

s.s. Korovina: 4e wtk. W. F. A. van Mossevelde, wnd. 4e wtk. C. C. van Essen;

s.s. Krebsia: 3e wtk. J. J. F. Reitsma, 4e wtk. P. J. Ferwerda;

s.s. Kryptos: 4e wtk. N. C. van der Vecht, 4e wtk. P. van der Hoeven;

s.s. Ondina: 2e stm. P. J. Hoekstra, 5e wtk. H. B. van Ommen;

s.s. Philippia: 1e stm. G. Th. M. Lommerse, 2e wtk. A. Buren, 4e wtk. J. L. Zieck, 4e wtk. H. G. F. Heijnen, ll.wtk. H. G. W. Meijer;

s.s. Sepia: 2e wtk. J. Meenderink, 4e wtk. J. Quak, 5e wtk. F. Bakker;

s.s. Vasum: 3e stm. W. Hoogendijk, wnd. 3e stm. R. Mulder, 3e wtk. L. C. Spoon; 4e wtk. J. J. Langendoen;

s.s. Viana: 2e stm. J. J. van Schagen;

s.s. Vitrea: 1e stm. C. J. J. Rozema;

s.s. Zafra: 1e stm. A. Tijjsma.

IN DIENST GETREDEN:

5e wtk. C. Hemmer;

Bankwerkers: R. Böck, H. P. J. v. d. Lenden.

UIT DIENST GETREDEN:

2e stm.: A. Admiraal;

4e wtk. A. G. M. van Amelsvoort;

5e wtk.: J. G. de Vries, P. Visser, W. J. Leenhouts, C. Zwaag;

2e pompman/bankwerker: C. H. van Es;

Bankwerker: A. A. Kwaytaal.

MET PENSIOEN:

Hfd.wtk.: C. de Gast, H. J. C. Bosselaar.

UIT MILITAIRE DIENST:

4e stm. J. Drogst.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stm. G.H.V.: 2e stm. H. J. Allaart;

„C”-Th.: 2e wtk. E. Rouw;

„B”-Th.: 3e wtk. J. G. Bron; A. de Coninck;

„A” en „B”-Th.: 5e wtk. L. C. W. Biesheuvel;

„A”-Th.: 5e wtk. G. J. van Neuren.

AANGESTELD ALS:

2e stm.: M. A. Busker;

2e wtk.: M. C. Laban, Jac. Jansen, J. Swagers;

2e pomplieden/bankwerker: J. B. Slagboom, H. J. Los;

bootsman: P. H. A. Stijns.

mutaties walpersoneel

(in de periode 16-5 t/m 15-6 1963)

IN DIENST:

1.6: K. Prakken - sectie A.D.

UIT DIENST:

21.5: Mej. H. Weerman - sectie C.C.

1.6: Mej. M. M. W. Meijer - sectie B.H.

2.6: Mej. A. Roosekrans - sectie I.D.

OVERGEPLAATST:

1.6: J. R. Cupido - van sectie N.D. naar sectie S.V.