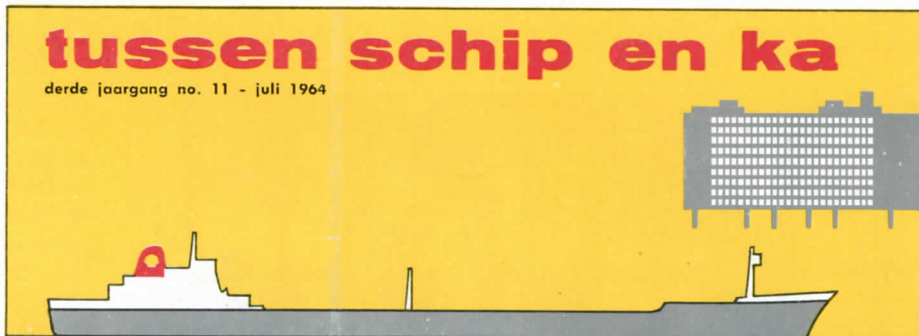




tussen schip en ka

derde jaargang no. 11 - juli 1964



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



AFSCHEID VAN DE HEER J. A. VAN TRIERUM

10.8.55



De heer J. A. van Trierum en mevrouw B. H. van Trierum-Groeneveld, geflankeerd door hun dochter Janneke en hun zoon Marco, tijdens het aanhoren van de toespraak van de heer Den Bakker.

Met ingang van 1 juni jl. heeft de heer J. A. van Trierum onze Maatschappij met pensioen verlaten. Na kort tevoren een afscheidsbezoek te hebben gebracht aan de heer Rodenburg, nam de heer Van Trierum op 29 mei jl. tijdens een bijeenkomst in de lunchkamer op de 9e etage van het Shell-Gebouw afscheid van zijn superieuren en collega's. Binnengeleid door de heren G. den Bakker — Chef DFA — en L. F. van den Belt — Chef DFP — namen de heer en mevrouw Van Trierum met hun zoon en dochter plaats op de voor hen gereserveerde stoelen „onder de palmen”. De heer Den Bakker sprak daarop de scheidende als volgt toe: „Heer Van Trierum, vandaag komt aan Uw loopbaan bij Shell Tankers N.V. een einde. Gedurende ruim 32 jaar hebt U Uw beste krachten aan de Koninklijke/Shell Groep gegeven. Onze samenwerking dateert van vrij recente datum en begon bij het

tot stand komen van de reorganisatie van Shell Tankers N.V. U werd toen op de sectie DFA/3 geplaatst. Voordien lagen Uw werkzaamheden bij de toenmalige sectie Werktuigkundige Dienst van de afdeling Scheepsexploitatie. Wanneer wij Uw staat van dienst beziën, blijkt dat Uw loopbaan bij de Shell op 22 april 1932 een aanvang nam, namelijk toen U als 5e werktuigkundige op het m.s. „Merula” werd aangemonsterd. Na respectievelijk tot 4e en 3e werktuigkundige te zijn gepromoveerd, brak de oorlog '40/'45 uit, welke jaren U gedwongen in Nederland doorbracht. Uw eerste schip na de oorlog was het historische m.s. „Ondina”. Vervolgens hebt U op verschillende van onze tankers als tweede werktuigkundige dienst gedaan, om tenslotte Uw zeemansloopbaan af te sluiten als waarnemend hoofdwerktuigkundige aan boord van het m.s. „Cistula”.

Op 2 januari 1958 werd U op ons kantoor geplaatst, en wel op de toenmalige sectie R.O. (Reparatie en Onderhoud), waarna U via sectie W.D. per 1 januari 1964 Uw werkzaamheden bij sectie DFA/3 aanging. Heer Van Trierum, gedurende de betrekkelijk korte tijd dat U bij DFA werkzaam bent geweest, heb ik U leren kennen als een hardwerkend technicus en daarvoor wil ik U van deze plaats mijn waardering en dank betuigen. Mede namens Uw collega's wil ik U thans een afscheidscadeau aanbieden, bij de keuze waarvan men zich heeft laten leiden door het feit dat U het knutselen in het bloed zit. Alvorens echter hiertoe over te gaan, wens ik U en Uw gezin het allerbeste voor de toekomst.”

De heer Van Trierum trad daarop naar voren om uit de handen van de heer Den Bakker een hobby-set in ontvangst te nemen. Vervolgens het woord nemende, dankte de heer Van Trierum voor de hartelijke toespraak welke de heer Den Bakker tot hem had gericht. Zijn collega's bracht hij dank voor de medewerking die hij steeds van hen had mogen ondervinden en voor het fraaie cadeau dat hij ten afscheid mocht ontvangen. Voorts betuigde hij zijn erkentelijkheid jegens de leden van het lunchkamerpersoneel voor hun dagelijkse goede zorgen. Tenslotte wenste hij allen, zowel privé als in hun werk, geluk en voorspoed in de komende jaren. In intieme sfeer bleven de genodigden nog even napraten onder het genot van enkele verversingen, waarna ieder van de gelegenheid gebruik maakte om afscheid te nemen van de heer Van Trierum en hun goede wensen — waarbij wij van deze plaats ook gaarne de onze voegen — met een hartelijke handdruk te bezegelen.



HET VERKLEINEN VAN DE KANS

Verkeer in twee banen
in drukke
vaarwaters

OP AANVARING

In een lezing getiteld „Uitbreiding van de aanbevolen vaarroutes teneinde het gevaar van aanvaring in drukke vaarwaters te verkleinen”, waarvan de tekst werd samengesteld door Capt. A. F. Dickson en Kapt. P. J. Nielen Groen, en welke gehouden werd tijdens het „tripartite Congress of the Institute of Navigation (U.K., Germany, France)” te Eastbourne op 12 mei 1964, heeft eerstgenoemde, chef van „Marine Facilities and Navigation” van het kantoor van Shell International Marine Ltd., praktische maatregelen besproken gericht op het verminderen van het gevaar van aanvaring van schepen in drukke vaarwaters, vooral bij slecht zicht.

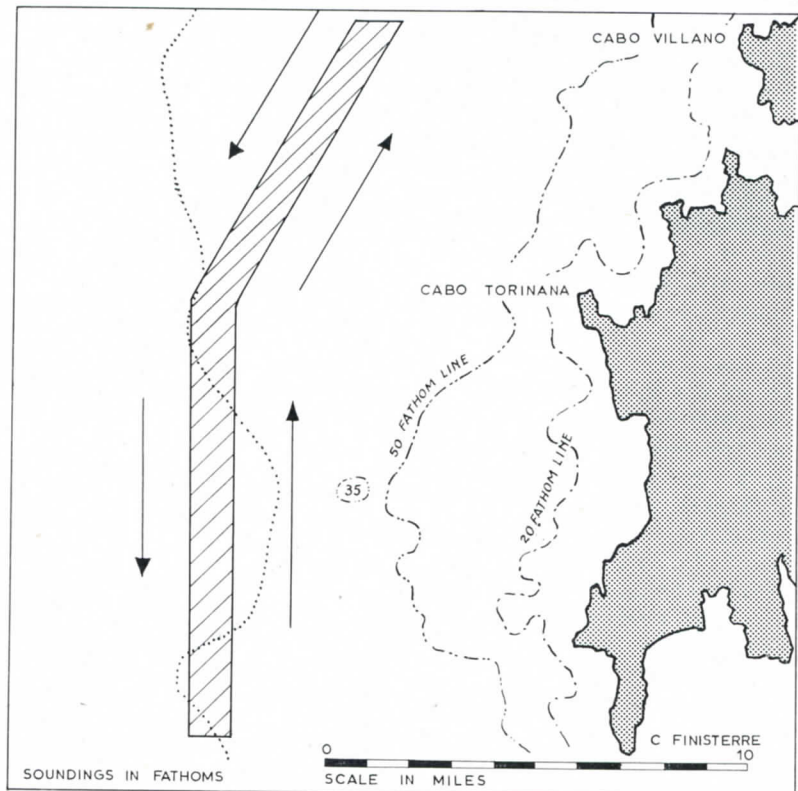
Op de „Conferentie voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee”, gehouden in 1960, werd de reders opgedragen een methode te ontwikkelen die het mogelijk zou maken tot in zekere mate het scheepvaartverkeer te regelen.

De vloot van de „Koninklijke/Shell” is de grootste ter wereld en door „Shell International Marine Ltd.”, waar men zich ten volle bewust is van de verantwoordelijkheid voortvloeiende uit de opdracht verstrekt op genoemde conferentie, wordt alles in het werk gesteld om bij te dragen tot een oplossing van het probleem.

Te dien einde werd de mening gevraagd van gezagvoerders van tankers van de „Koninklijke/Shell” onder Britse, Nederlandse, Franse

en Duitse vlag, alsmede van de gezagvoerders van „time-chartered” tankers van verschillende nationaliteiten.

De antwoorden toonden zonneklaar aan, dat gezagvoerders van tankers, ongeacht hun nationaliteit, overtuigd waren van de dringende noodzaak om zo spoedig mogelijk te komen tot de invoering van maatregelen om het scheepvaartverkeer in drukke vaarwaters te regelen. Volgens de Shell kan men dit bereiken door een eenvoudige, vrijwillige scheiding van het verkeer uit tegengestelde richtingen — de schepen dienen dan de stuurboordzijde aan te houden van een strook waarin zich geen scheepvaartverkeer mag bevinden; deze strook moet dan op de zee kaarten worden aangegeven en bekend staan als de „Central Dividing Zone”, daar waar



BIJ DE VOORPAGINA

Vier van de acht losarmen op de steiger van Shell Europoort

(Shell foto)

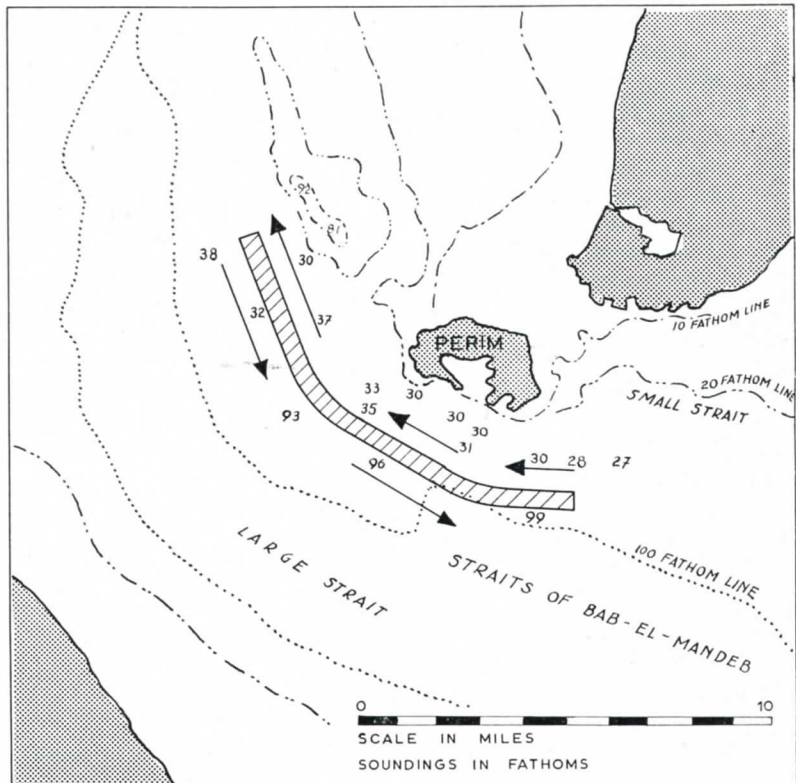
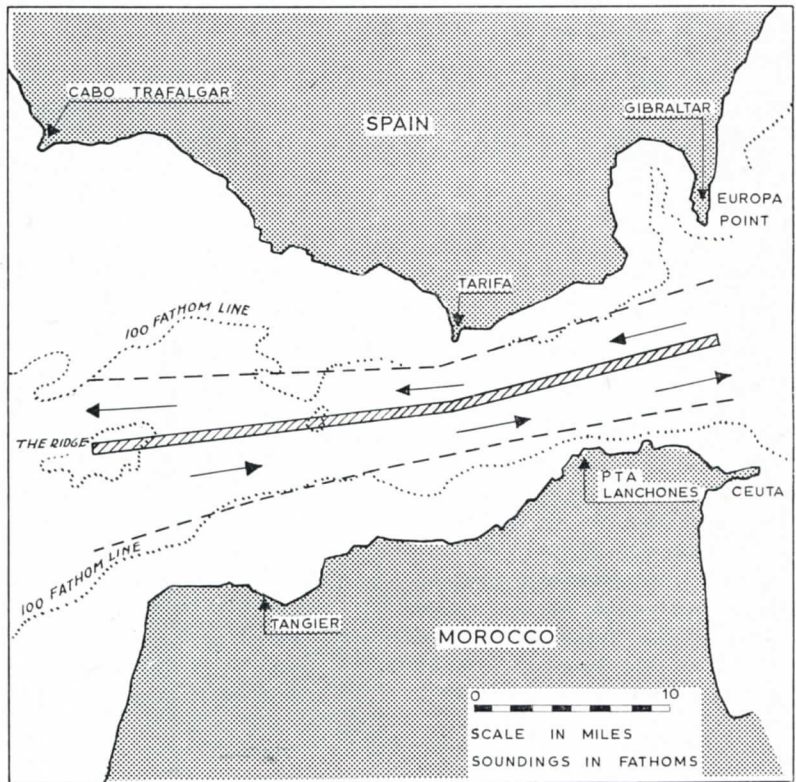
1. de schepen nabij een kaap van koers moeten veranderen, omdat ten gevolge van de neiging om de zelfde afstand uit de kust te blijven, de schepen op één punt samenkomen;
2. het scheepvaartverkeer genoodzaakt is gebruik te maken van een nauw vaarwater, en
3. in de zeegebieden nabij belangrijke havens veel inkomend, uitgaand en voorbijgaand verkeer is.

In bovengenoemde door de Shell opgestelde verhandeling wordt er op aangedrongen, onmiddellijk aandacht te besteden aan de belangrijkste tankerroute, namelijk die van het Midden-Oosten naar Noordwest-Europa, langs welke er vele punten zijn met druk scheepvaartverkeer.

Als gebieden waar het meeste nut verwacht mag worden van het scheiden van de twee tankerroutes worden genoemd: de Straat van Dover, Kaap Ushant, Kaap Finisterre en Kaap St. Vincent; de Straat van Gibraltar, de Golf van Suez en de Straat van Bab el Mandeb en de ingang tot de Arabische Golf (Ras al Hadd en de Straat van Hormuz).

„Shell International Marine” heeft de gezagvoerders reeds per brief bericht, dat zij — indien zij dit terwille van de veiligheid gewent achten — de gegeven aanbevelingen voor de te volgen routes kunnen opvolgen. Ongeveer 420 schepen zijn hiervan reeds op de hoogte gesteld. Men hoopt, dat deze door de Shell genomen actie andere scheepvaartkringen ertoe zal brengen dezelfde gedragslijn te volgen en dat te zijner tijd ook de autoriteiten hun steun zullen verlenen aan de voorgestelde richtlijnen.

In de brief wordt er de nadruk op gelegd dat gezagvoerders niet verplicht zijn de richtlijnen op te volgen en dat in geen deele inbreuk wordt gemaakt op hun vrijheid, een route te nemen welke zij verkiezen. Het is evenwel een aansporing voor



hen om het plan in de praktijk op zijn waarde te toetsen en aan het eind van het jaar de door hen daarbij opgedane ervaring aan het kantoor te melden. Hun ervaring, zo besluit de brief, zal van grote waarde zijn om de pogingen van de Shell, te komen tot een internationaal overeengekomen stelsel van aanbevolen routes, kracht bij te zetten.

Om algemene bekendheid aan het door ons gebruikte schema te geven, werden onder andere de Koninklijke Nederlandsche Reeders Vereeniging, de Koninklijke Marine en verschillende Coasters- en Visserij organisaties van deze „routering” op de hoogte gesteld. De kaartjes geven een idee hoe men zich de oplossing voor enige knooppunten op de route Europa/Perzische Golf v.v. voorstelt.

AANGESTELD
ALS GEZAGVOERDER
PER 1 JULI 1964



G. TH. M. LOMMERSE



W. HAECK



F. A. DE KAART



J. KRAMER

AFSCHEID VAN ONZE GEPENSIONEERDEN



Uitreiking van embleem voor 25-jaar dienst door onze Directeur, de heer D. Rodenburg, aan de heer S. Bois.

Het is een goede gewoonte geworden twee maal per jaar voor de vlootofficieren die onze Maatschappij met pensioen verlaten een afscheidsreceptie te houden.

Op 5 juni jl. troffen wij in de Directie-lunchkamer op de negende verdieping van ons gebouw wederom een uitgebreid gezelschap aan, dat in een niet al te weemoedige stemming afscheid nam van ruim 213 jaren vlootdienst.

Wij tekenen hierbij aan dat de diensttijd van kapitein C. L. Fangman en 2e wtk. S. van den Ende hierbij niet zijn begrepen aangezien zij op deze samenkomst niet aanwezig konden zijn; eerstgenoemde daar hij zich met-ter woon in Curaçao heeft gevestigd en de heer Van den Ende aangezien hij verhinderd was.

De heer Rodenburg sprak zijn waardering uit voor de



wijze waarop de vertrekkende officieren onder dikwijls moeilijke omstandigheden zich van hun taak hadden gekweten, waarbij hij niet vergat de dames te vermelden die zo vaak alleen stonden voor de moeilijkheden die het gezin opleverden. Aan de heer S. Bais werd bij deze gelegenheid tevens het embleem voor 25 jaar dienst, die hij op 3 april van dit jaar volmaakte, uitgereikt. Hierna werd nog lange tijd nagepraat, waarbij oude herinneringen werden opgehaald en oude kennismakingen hernieuwd.



- | | |
|--------------------------------------|----------------------------------------|
| 1. hr. G. den Bakker | 13. hwtk. J. Best |
| 2. mevr. W. C. Bais-Nowee | 14. hwtk. P. S. Douglas |
| 3. hr. W. de Loos, arts | 15. hr. L. Kerstens |
| 4. 2e wtk. S. Bais | 16. mevr. J. H. E. van Leeuwen-Wolbert |
| 5. hwtk. J. H. H. van Maastrigt | 17. kapt. L. van Leeuwen |
| 6. hwtk. H. Edens | 18. kapt. H. Aschmoneit |
| 7. mevr. P. A. Edens-Minns | 19. hr. J. C. W. Schuller tot Peursum |
| 8. mevr. C. B. van Maastrigt-Jumelet | 20. kapt. G. P. Beekman |
| 9. mevr. K. Jansen-Stam | 21. mevr. E. van der Horst-Kosa |
| 10. kapt. J. W. Jansen | 22. kapt. H. Bakker |
| 11. kapt. C. J. van de Weyer | 23. kapt. J. W. G. van der Horst |
| 12. hr. A. H. W. Karelse | |

met pensioen



J. M. C. JONKHEID
Hoofdwerktuigkundige
14.1.1935 — 30.6.1964

Op 1 juli 1964 verliet hoofdwerktuigkundige J. M. C. Jonkheid onze dienst. Zijn loopbaan bij onze Maatschappij ving aan op 14 januari 1935 als 5e werktuigkundige bij de N.I.T. en nog diezelfde dag monsterte hij op het m.s. „Megara”, op welk schip hij bijna 3 jaren heeft gevaren.

Na nog een dienstperiode van 12 maanden aan boord van het m.s. „Coryda” te hebben doorgebracht, kwam

hij eind augustus 1939 in Nederland, om aldaar zijn

militaire dienstplicht te gaan vervullen van 1 september 1939 tot en met 4 juni 1940.

Met ingang van 6 april 1942 werd hij tijdelijk overgeplaatst naar de N.V. Bataafsche Petroleum Maatschappij.

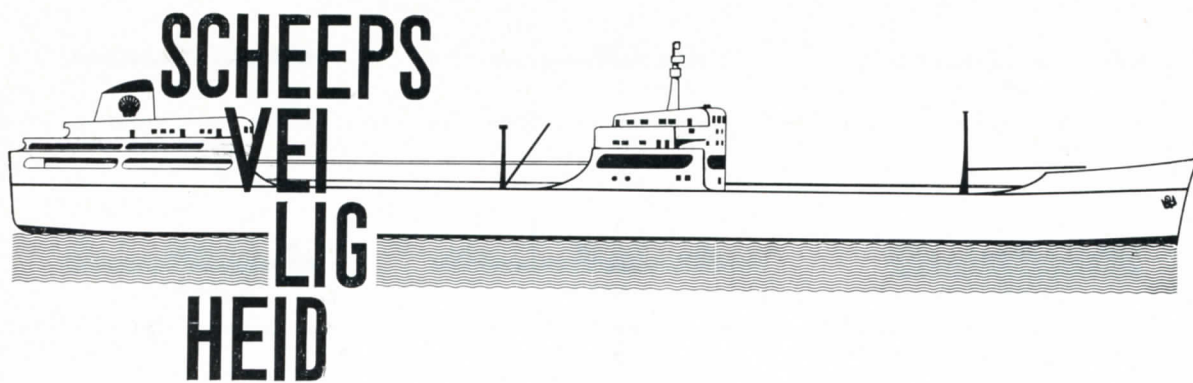
Op 1 februari 1946 kwam hij weer beschikbaar voor vlootdienst.

In juni 1954 werd hij als 2e werktuigkundige op de toen nog nieuwe K-schepen tewerkgesteld, waarmee hij zich spoedig geheel vertrouwd maakte.

Op 1 januari 1956 werd hij aangesteld als hoofdwerktuigkundige en als zodanig heeft hij tot 1963 gevaren. De „Onoba”, waarop hij zijn twee laatste dienstperiodes heeft volbracht en waarvan hij ook de afbouw had meegemaakt, verliet hij op 19 juni 1963 te Thameshaven.

Met ingang van 1 juli 1964 is hem pensioen toegekend en wij spreken de hoop uit dat de heer Jonkheid daar nog vele jaren van mag genieten temidden van allen die hem dierbaar zijn.

SCHEEPS VEI LIG HEID



Aan de op 25, 26 en 27 mei 1964 gehouden veiligheidskursus werd deelgenomen door zes tweede werktuigkundigen en zes eerste stuurlieden.

Van de vele aspecten van de veiligheid die o.a. door de heer H. M. J. van de Wall, Hoofd van de veiligheidsdienst van de Kon. Ned. Hoogovens en Staalfabrieken N.V. en de heer H. van der Zee, Chef Veiligheidsdienst van de Amsterdamsche Droogdok Mij N.V., werden belicht, werd vooral de nadruk gelegd op de menselijke verhoudingen en orde en netheid in het bedrijf, twee factoren die het ongevallencijfer kunnen beïnvloeden.

De bijeenkomst, die door de deelnemers met grote belangstelling werd gevolgd, zal periodiek worden herhaald.



Bij de foto van links naar rechts en van boven naar beneden:
 J. E. Weidema, 2e Wtk.
 M. E. Wolper, 1e Stm.
 Tj. Kuyper, 1e Stm.
 D. Franssen, 1e Stm.
 F. J. v. d. Velden, 2e Wtk.
 T. W. Pals, 1e Stm.

J. W. Sterringa, 1e Stm.
 J. Heymans, 2e Wtk.
 J. W. van Wegen, 2e Wtk.
 W. J. v. d. Hoek, 2e Wtk.
 H. de Jong, 2e Wtk.
 H. M. J. van de Wall, docent
 J. R. Cupido, cursusleider
 A. Post, 1e Stm.

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.



m.s. ABIDA

Oostkust van Engeland.



m.s. CRANIA

20.7 te Curaçao verwacht.



s.s. KERMIA

Circa 17.7 van Kandla (India) naar Men al Ahmadi (Koeweit), vermoedelijk naar Lissabon.



m.s. ACILA

28.7 te Singapore verwacht, Djakarta, Saigon (Viëtnam), Manilla (Filippijnen).



s.s. KABYLIA

26.7 te Buenos Aires verwacht.



s.s. KHASIELLA

18.7 te Curaçao verwacht, vermoedelijk naar Puerto Miranda (Venezuela), Gr.-Britt./West-Europa.



m.s. ACMAEA

18.7 te Puerto Miranda (Venezuela) verwacht, vermoedelijk Buenos Aires.

Waar zijn o



m.s. ACTEON

16.7 te Le Havre, naar Rotterdam.



s.s. KALYDON

15.7 te Curaçao, naar Santo Domingo (Domin. Rep.), Nassau, Kingston (Jamaica).



s.s. KOPIONELLA

15.7 te Napier (Nieuw-Zeeland). (Nieuw-Zeeland).



s.s. ARCA

Circa 23.7 van Miri (Br.-Borneo) naar Gr.-Britt./West-Europa.



s.s. KARA

19.7 te Cardon (Venezuela) verwacht, vermoedelijk naar U.S.A.



s.s. KORATIA

23.7 te Curaçao verwacht.



s.s. ATYS

Circa 22.7 van East London (Z.-Afr.) naar Abadan (Iran).



s.s. KATELYSIA

17.7 te Rotterdam verwacht.



s.s. KORENIA

16.7 te Tripoli (Lybië) verwacht, naar Milazzo (bij Messina).



m.s. CAMITIA

22.7 te Rotterdam verwacht, naar Mersey (bij Liverpool).



s.s. KELLETIA

16.7 te Curaçao verwacht, naar Puerto Miranda (Venezuela), Shellhaven (bij Londen).



s.s. KOROVINA

14.7 te Bangkok (Thailand).



m.s. CINULIA

23.7 te Rotterdam verwacht, vermoedelijk naar Lissabon.



s.s. KENIA

16.7 van Rotterdam naar Killingholme, Purfleet (Oostkust van Engeland), vermoedelijk naar Rotterdam.



s.s. KOSICIA

Circa 16.7 van Amsterdam naar Houston (U.S.A.), vermoedelijk naar Gr.-Britt./West-Europa.



s.s. KOSSMATELLA

2.8 te Eastham (bij Liverpool) verwacht.



s.s. PHILINE

26.7 te Milazzo (bij Messina) verwacht, vermoedelijk naar Perzische Golf.



s.s. VIVIPARA

21.7 te Umm Said (Qatar) verwacht.



s.s. KREBSIA

17.7 van Rotterdam naar Umea, Lulea (Zweden).



s.s. PHILIPPIA

19.7 te Mena al Ahmadi (Koeweit) verwacht.



s.s. WORLD HEATH

Circa 31.7 te Tabangao (Filippijnen) verwacht, vermoedelijk naar Singapore.

onze tankers?



s.s. WORLD HILL

Circa 26.7 te P. Bukom (Singapore) verwacht.



s.s. KRYPTOS

17.7 te Hamburg verwacht, naar Holtenua, Nordenham, vermoedelijk Rotterdam.



s.s. SEPIA

21.7 te Rotterdam verwacht.



s.s. ZAFRA

Na dokken te Skaramanga (Griekenland), (15.7 aangekomen) naar Mena al Ahmadi (Koeweit).



s.s. KYLIX

17.7 te La Spezia verwacht, naar Berre (bij Marseille), Shellhaven bij Londen, Stanlow (Liverpool).



s.s. VASUM

Circa 8.8 te Rotterdam verwacht, vermoedelijk dokken bij Wilton F.



s.s. ZARIA

22.7 te Durban (Z.-Afr.) verwacht.



s.s. ONDINA

13.7 van Bandar Mashur (Iran) naar Gr.-Britt./West-Europa.



s.s. VIANA

Circa 26.7 te Mena al Ahmadi (Koeweit) verwacht.



s.s. ONOBA

Na dokken bij Rott. Droogdok Mij. (vermoedelijk 23.7 gereed), naar Mena al Ahmadi (Koeweit).



s.s. VIDENA

19.7 te Suez, vermoedelijk naar Perzische Golf.



s.s. PHILIDORA

22.7 te Skaramanga (Griekenland) verwacht (dokken), daarna naar Mena al Ahmadi (Koeweit).



s.s. VITREA

Circa 24.7 te Bandar Mashur (Iran) verwacht.

De hierbij opgegeven posities en bestemmingen van onze schepen werden opgesteld aan de hand van gegevens die ongeveer een week vóór het verschijnen van dit nummer in ons bezit waren. Men dient derhalve rekening te houden met de mogelijkheid dat in sommige gevallen, als gevolg van inmiddels gewijzigde orders, de vermelde bestemmingshavens werden geannuleerd.

AUTOMATISERING EN MECHANISATIE

Dat ook in West-Europa thans enorme vorderingen worden gemaakt op de weg naar een volledig automatisch gebruik van een scheepsvorstuwingsinstallatie blijkt weer uit het hiernavolgende artikel.

Voor een Borsig-Fiat motor werd door Brown, Boveri & Co. A.G. te Mannheim een systeem ontwikkeld met een zeer vergaand gebruik van elektronische middelen voor registratie en wiskundige verwerking van een groot aantal meetpunten.

Het is wel opmerkelijk dat waar werkelijk volledige automatisering 1 à 2 jaar geleden uit economisch standpunt nog als een verre-toekomstdroom werd beschouwd, dit reeds nu een aanvaardbare vorm heeft aangenomen. Dit is voor een groot deel te wijten aan de werkelijk verbluffende ontwikkeling van elektronische apparatuur. Dat vooral nu ook West-Europa koortsachtig werkt aan deze ontwikkeling is een gevolg van de zorgwekkende inflatie van de laatste jaren in een groot aantal Westeuropese landen.

Automatisering van een Borsig-Fiat scheepsmotor door BBC

Een uitgebreid elektronisch systeem, in gebruik bij een 9800 rpk diesel, dat controleert, fouten opspoor en gegevens vastlegt.

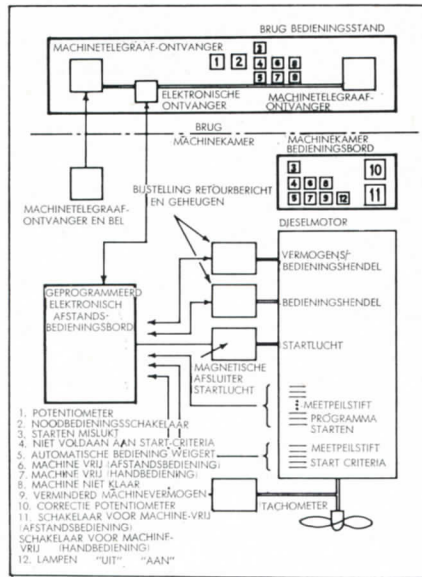
(Ontleend aan The Motor Ship — februari 1964)

MACHINE CONTROLEPROEF- EN DEMONSTRATIEPROGRAMMA

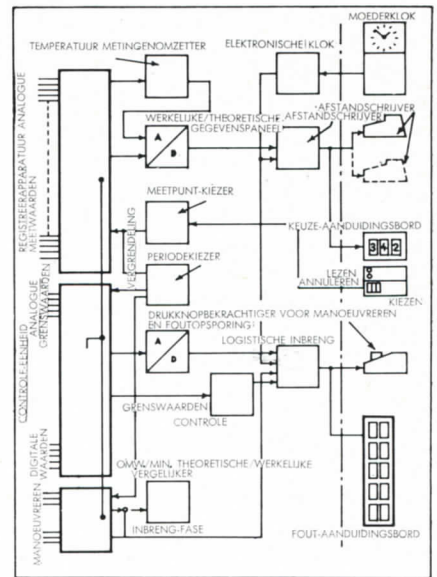
Een elektronisch geautomatiseerd afstandscontrolesysteem in gebruik bij een Borsig-Fiat B75S 9800 rpk-motor, van het standaard-type met drukvulling, werd in januari op indrukwekkende wijze gedemonstreerd in West-Berlijn. Dit systeem — een gezamenlijke ontwikkeling van Borsig A.G. Berlin-Tegel, en Brown Boveri & Co. A.G. uit Mannheim, naar wordt beweerd, het modernste dat er bestaat — werd onlangs door een groot gezelschap van Duitse en buitenlandse superintendents en technische vertegenwoordigers van de scheepvaart-industrie en classificatie-bureaus bezichtigd. In 1963 hebben wij reeds een aantal machines met afstandsbedieningsapparatuur, afstandscontrole-apparatuur en andere hulpmiddelen voor de automatie, waaronder systemen die in Groot-Brittannië en op het Continent zijn ontwikkeld, bezichtigd en verslagen hierover gepubliceerd. Het systeem dat bij de Borsig's Berlin fabriek werd gedemonstreerd, verricht de volgende functies:

1. Brugbediening van de motor.
2. Geprogrammeerd ingrijpen in de afstelling van de machine om schade te voorkomen bij slecht functioneren.

Programma-onderdeel	Reactie machine	Hoe de fout werd gesimuleerd
A		
Start criteria		
1 a. Normale start	Motor start. Handbediening van controlehandwiel en hendel uitgeschakeld. Lamp geeft aan: Machine klaar	—
b. Stop	Machine stopt	—
2 Startpoging mislukt	Startpoging automatisch drie maal herhaald. Lamp geeft aan: Start mislukt, gebruik handstart	Waterafremming overbelast
3 Smeeroliedruk beneden 2,7 atm.	Machine weigert te starten. Lamp geeft aan: Niet aan voorwaarden voldaan	Smeeroliekraan op manometer gesloten
4 Koelwaterdruk beneden 0,8 atm.	Machine weigert te starten. Lamp geeft aan: Niet aan voorwaarden voldaan	Koelwaterkraan op manometer gesloten
B		
Uitvallen van de machine		
1 Uitlaattemperatuur van een cilinder te hoog:	Machinesnelheid elektronisch verminderd. Lamp geeft aan: Verminderde snelheid	Temperatuurmeter met gasbrander verhit tot boven 260° C
a. bij 100 omw./min. = 260° C		
b. bij 135 omw./min. = 355° C		Temperatuurmeter met gasbrander verhit tot boven 355° C
2 Geen koelwatertoevoer naar één brandstofverstuiver:	Snelheid van de machine vermindert elektronisch. Lamp geeft aan: Verminderde snelheid	Inlaatkraan voor koelwater naar één cilinder gesloten
a. Normaal bedrijf		
b. Noodbedrijf	Machinesnelheid loopt weer op. Lampsignaal uit	
3 Smeeroliedruk beneden 2 atm.	Machine stopt. Lamp geeft aan: Machine af	Smeeroliekraan op manometer gesloten
4 Geen smeerolietoevoer door één zuiger	Machine stopt. Lamp geeft aan: Machine af	—
C		
Speciale gevallen		
1 Starten met hand. Schakelaar op afstandsbediening tijdens draaien.	Geen	—
2 Snelheidsvermindering via potentiometer.	Machinesnelheid vermindert	—
a. Normaal bedrijf		
b. Noodbedrijf	Machinesnelheid loopt op	—
3 Machine te koud:	Machinesnelheid vermindert langzaam	Afkoelen van cilinderwand-temperatuurmeter
a. Normaal bedrijf		
b. Noodbedrijf	Machinesnelheid vermindert normaal	—
4 Noodstop	Machine stopt	Door het indrukken van de noodstopdrukknop
D		
Achteruitdraaien		
1 Normaal achteruit/vooruitdraaien	Draairichting verandert zoals verlangd	—
2 Overschakelen naar handbediening tijdens draaien	Controlehandwiel en hendel kunnen met de hand worden bediend	—



Bedieningschema voor de hoofdmachine



Schema van het automatische alarm- en meetregistratie-systeem

koeling of cilindersmering op een van de cilinders uitvalt.

Om de opdrachten van de telegraaf in het brughuis naar de machine over te brengen wordt de normale Fiat pneumatische bedieningsapparaat gebruikt, welke niet gewijzigd is maar slechts wordt bekrachtigd door elektrische motoren die opgesteld staan bij de manoeuvreerhendel en brandstofcontrolewielen.

Deze motoren worden op hun beurt elektronisch bediend door het door de bediener op de brug geselecteerde programma, dat via de Brown Boveri kast verder wordt geleid. Het omzetten van een schakelaar op de brug is de enige handeling die nodig is om de motoren volledig uit te schakelen, waarmee dus voorzien is in een nagenoeg onmiddellijke overschakeling op handbediening in noodgevallen. De snelheid waarmee de elektronisch bekrachtigde brandstofhandwiel wordt vermeld is bij normaal elektronisch gecontroleerd bedrijf minutieus afgestemd op de machinetemperatuur en andere factoren.

De snelheid waarmee de machine van de „stop"-stand naar het gekozen aantal omwentelingen op-

loopt is langzamer dan die waarmee de machine wordt gestopt indien hiertoe opdracht wordt gegeven; precieze afstelling van het aantal omwentelingen, welke nodig kan zijn bij navigatie in nauwe vaarwaters, is mogelijk via een potentiometer die door de werktuigkundigen wordt ingesteld.

Een samenvatting van de proeven waaraan deze Borsig-Fiat machine tijdens de demonstratie te Berlijn werd onderworpen, is vermeld in de tabel op pag. 10. Hieruit blijkt dat nagenoeg elke storing die kan optreden gesimuleerd werd; tijdens deze proeven zagen wij dat de reactie van de machine in alle omstandigheden precies die was welke

in het programma was vastgelegd. Bij de demonstratie was de daarbij behorende elektronische data-logging uitrusting en foutopsporingsinstallatie niet aan de machine gekoppeld. In het schip waarvoor deze machine bestemd is, een 6300 ton dwt. koelschip dat wordt gebouwd bij de Rickmers Werft te Bremerhaven voor de Union Partreederei Scipio & Co. te Bremen, zullen deze echter wel worden gemonteerd. De Brown Boveri elektronische kast kan ook worden voorzien van een geprogrammeerd bedieningssysteem voor de koelmachines van het schip; tijdens de demonstratie was dit onderdeel van de apparatuur echter niet opgesteld.

AANGESTELD
ALS HOOFDWERKTUIGKUNDIGE
PER 1 JULI 1964



R. ROMIJN

IDEËËNBUS

In het nummer van oktober 1963 van dit blad werd een idee van 3e stm. G. W. Bouma, betreffende een combinatie van het relatieve en ware plot, beschreven.

Naar aanleiding van dit artikel werd een idee ontvangen van 2e stm. D. M. Mos en 3e stm. W. Schmidt (idee no. 228), waarin een verbetering van de plotmethode zoals ontworpen door de heer Bouma wordt uiteengezet.

Bij deze nieuwe methode wordt uitgegaan van het ware plot.

Het ware plot wordt bijgehouden op een perspex plaat zoals in gebruik voor weerberichten, afmetingen 24" x 24", waarin aan de onderkant een raster van lijnen is gegroefd. De onderlinge afstand van de horizontale en verticale lijnen is 1 duim; dit komt overeen met de mijlen-schaal op de S.V. plotter.

Behalve deze zgn. grondplaat gebruikt men een ronde perspex plaat met een middellijn van circa 20", waarin aan de onderkant concentrische cirkels zijn gegroefd op een onderlinge afstand van 1 duim, benevens een Noord-Zuid lijn door het middelpunt (vergelijk een manoeuvring-board).

Wil men nu de passeerafstand van een bepaald echo weten dan neemt men de ronde perspex plaat en legt deze met het middelpunt op positie 1 van eigen schip van het ware plot op de zgn. grondplaat; de Noord-Zuid lijn dient daarbij parallel te lopen met de verticale lijnen op de grondplaat. Met vetpotlood kruist men echo 1 van het ware plot aan.

Daarna verschuift men de ronde plaat in de richting van de koers van eigen schip, totdat het middelpunt correspondeert met positie 2 van eigen schip, waarna men de echo 2 op de ronde plaat aantekent.

Door nu de plots (1) en (2) op de ronde plaat te verbinden krijgt men de relatieve beweging van het geplotte object, dus ook de passeerafstand.

Als voordeel van de methode boven het systeem van stm. Bouma wordt door inzenders naar voren gebracht dat bij het systeem Bouma het onderste papier smoezelig wordt door het carbonpapier; bovendien wordt het papier nat wanneer bij regenachtig weer geplot wordt. Als nadeel geldt dat t.o.v. het systeem Bouma een handeling meer moet worden verricht.

De heren Mos en Schmidt ontvingen ieder een beloning van £ 5 voor deze ideeënbijdrage.

Voorts kunnen wij tot onze voldoening nog melding maken van de volgende beloonde ideeën:

Idee no. 244 van 5e werktuigkundige P. J. Warnier.

De heer Warnier is getuige geweest van het uitbreken van een brand in het ketelruim aan boord van een van de motorschepen. Hoewel bij brand eerst alarm dient te worden gemaakt, werd in dit geval direct met blussen

begonnen, daar de brand zich in het beginstadium ernstig liet aanzien. Indien men, alvorens met het blussen te beginnen, brandalarm had willen geven, zou dit een onaanvaardbare vertraging ten gevolge gehad hebben daar de dichtstbijzijnde brandalarmklok zich in de machinekamer bevindt. De heer Warnier stelde nu voor om een schakelaar aan te brengen in het ketelruim, parallel geschakeld aan die van de machinekamer, om de bellen van het algemeen alarm in bedrijf te kunnen stellen. De commissie was het er over eens dat het juist gezien is dat de kans op brand in het ketelruim groter is dan in de machinekamer en het wordt daarom wenselijk geacht om overeenkomstig dit voorstel aan boord van motorschepen met een gescheiden ketelruim, een alarmschakelaar aan te brengen. Dit onderwerp kwam ook ter sprake tijdens de scheepsveiligheidsvergadering van 20 januari jl. aan boord van de „Camitia”. Daar de heer Warnier echter van genoemd schip op 13 december 1963 werd afgemonsterd werd billijkheidshalve deze ideeënbijdrage onafhankelijk van het verslag van genoemde scheepsveiligheidsvergadering behandeld. De heer Warnier ontving voor deze ideeënbijdrage een beloning van £ 10.

Idee no. 229 van 2e wtk. J. W. van der Veen.

De heer Van der Veen wilde een meer economisch gebruik maken van de bestaande installaties aan boord van de Ph-schepen door de hulpcondensor tevens als mengcondensor te gebruiken. Het voorstel van de heer Van der Veen werd grondig bestudeerd, waarbij bleek dat bij toepassing ervan de verwachte besparingen niet worden bereikt. Het is helaas niet mogelijk om de uitgebreide en van grafieken voorziene argumentatie, zoals aan de heer v. d. Veen gezonden, hier over te nemen.

Gezien de gedegen wijze waarop de heer Van der Veen dit idee heeft uitgewerkt werd tot ons genoegen door de ideeënbusscommissie besloten een beloning van £ 5 toe te kennen.

Idee no. 239 van 1e stm. J. Priest.

De heer Priest vestigt er de aandacht op dat het moeilijk is, ondanks het gebruik van de drainpomp om zoveel mogelijk zout water van onderuit de sloptank te zuigen, de maximaal toegestane hoeveelheid water van 0,15% van de in te nemen lading te verwezenlijken, zonder een kleine hoeveelheid olie mee over boord te pompen.

Inzender stelt voor om in plaats van een drainpomp te gebruiken een vaste ejecteur in de pompkamer aan te brengen van het type dat vroeger op de oude schepen in de achterste tank aanwezig was. Enkele weken voor de heer Priest zijn idee indiende werd aan boord van de „Sepia” een eductor aangebracht; daar inzender hiervan niet op de hoogte kon zijn, werd besloten hem een beloning van £ 5 toe te kennen.

Wij wensen bovengenoemde inzenders gaarne geluk met de hun toegekende beloningen.



„Oei”



„Vaantje wisselen”

Op 22 mei jl. werd de eerste voetbalwedstrijd gespeeld met als tegenstanders de Inspectie van de Vereenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappijen, op het terrein van de Vijf-Sluizen te Vlaardingen.

Na het overhandigen door de beide aanvoerders van een vaantje werd omstreeks 7 uur afgetrapt bij prachtig weer. In het begin waren de elftallen zeer goed tegen elkander opgewassen, waarbij vooral het zeer kundige spel van onze spil (J. v. d. Weyer) opviel. Na ongeveer een half uur — bij een stand van 0—0 — vergat een van onze backs dat hij aan het voetballen was en tikte in het strafschoopgebied de bal met de hand weg voor een tegenstander: strafschoop! Met een machtige duik echter hield onze gastspeler (G. Keukens) de bal uit het doel. Dit was slechts uitstel, want even voor de „thee” werd de druk te groot en scoorde de V.N.S.-linksbinnen met een striemend schot vlak langs de paal. Direct na half time (de meeste supporters zaten nog aan de verfrissingen) maakten wij gelijk met een doelpunt van J. v. d. Wiel. Toen echter kort na elkaar nog twee doelpunten tegen genoteerd dienden te worden, bleek de grote routine van de tegenstanders en de vermoeidheid van onze spelers doorslaggevend te zijn en kwam het einde van deze wedstrijd met een 3—1-stand voor de V.N.S.

Op uitnodiging van de V.N.S. werd op 11 juni de „return” gespeeld op hun terrein aan de Kleiweg; op een enkele wijziging na waren het dezelfde elftallen. Ook nu ging de „strijd” in het begin gelijk op, maar wij konden toch niet verhinderen, dat de ruststand met een 2—0-achterstand inging. Na de rust — met 4 verse krachten — ging het beter, hetgeen leidde tot een tegenpunt van onze linksbuiten J. v. Duyn. Wederom liep de V.N.S. uit tot 3—1, maar met een laatste krachtsinspanning wisten de onzen de stand tot 3—2 terug te brengen.

L.H.

Op verzoek van de School voor Scheepswerktuigkundigen te Apeldoorn plaatsen wij hierbij de volgende oproep:

25-JARIG JUBILEUM van de School voor Scheepswerktuigkundigen (Machinistenschool) te Apeldoorn, Loolaan 46

De machinistenschool, thans School voor Scheepswerktuigkundigen geheten, is 1 september 1939 gestart en hoopt dus dit jaar haar 25-jarig jubileum te vieren.

In de 25 jaren van haar bestaan heeft ze 1081 leerlingen aangenomen, waarvan er thans nog 84 op school zijn, terwijl minstens 574 de school met het diploma verlaten hebben.

Deze resultaten zijn zeker niet ongunstig te noemen en geven alle reden tot een feestelijke herdenking van dit jubileum.

25 jaar

S
V
S

Alle gediplomeerde oud-leerlingen worden dan ook bij dezen opgeroepen deel te nemen aan de *Feestelijke Reünie* op zaterdag 12 september a.s.

De reünisten worden 's morgens tussen 9 en 10 uur verwacht in de aula van het nieuwe schoolgebouw, Loolaan 46 te Apeldoorn, terwijl de reünie ca. 17.00 uur beëindigd wordt.

Kosten per deelnemer f 5,—. Reünisten mogen hun vrouw of verloofde mede nemen.

Verzoeken u zo spoedig mogelijk aan te melden aan de administratie van de school onder het motto: Reünie S. v. S. en zoveel mogelijk afgestudeerden op te wekken ook te komen.

Gelden kunnen gestort worden op girorekening 956712 t.n.v. Stichting voor Technisch Onderwijs te Apeldoorn met vermelding „Reünie S. v. S.”

De waarnemend directeur J. E. R. SOL

vlootpersoneel/personalia

(in de periode 16.5 t/m 15.6.1964)

GEHUWD:

- 5.5: H. de Vin, 4e wtk., met Mej. M. J. H. de Jong;
11.6: C. P. Kortekaas, 4e wtk., met Mej. T. Schoonhoven;
11.6: D. E. Krijgsman, 4e stm., met Mej. M. de Graaf.

GEBOREN:

- 12.5: Matheus Rudolph Gerard, zoon van G. P. Zwier, 3e wtk., en Mevr. G. Zwier-Holland;
15.5: Ingeborg Isabella Bernadien, dochter van C. P. Schoenmakers, 3e stm., en Mevr. C. C. M. Schoenmakers-Verheyen;
26.5: Antonia Johanna, dochter van M. J. de Jong, 4e wtk., en Mevr. N. G. de Jong-Verhoef;
27.5: Marc Gijsbertus, zoon van H. Sukkel, 4e wtk., en Mevr. M. Sukkel-Higgins;
1.6: Ivonne Johanna, dochter van F. J. van der Vorm, 11.wtk., en Mevr. M. van der Vorm-van Duin;
4.6: Ellen Elise, dochter van J. V. Kruit, 3e stm., en Mevr. V. Kruit-van Diem.

MET VERLOF:

- Gezagn.: G. W. Verboom, H. A. Muis, L. H. de Vries, R. L. Meijer, L. Brink, P. van Hassel, J. Kramer;
1e stl.: K. van der Horst, D. P. Klip, J. W. Bakker, C. S. Duinker, P. Janssen;
2e stl.: H. Edens, A. P. J. Ham, M. A. Messelaar, H. H. Hacken, H. A. Kuling;
3e stl.: E. C. T. M. Houtman, W. Kerbert, R. Knol, R. van Westendorp;
4e stl.: J. Knip, A. B. M. Pot, G. Gerritse, C. L. Heijboer, J. Wagenvoort;
Hfd.wtk.: H. J. Melse, J. H. M. Hanssen, Th. van der Gaast, D. P. Koudenburg;
2e wtk.: J. Mostert, R. Praasterink, P. Stachelhausen;
3e wtk.: J. B. J. Jonker, R. Ouwehand, C. van Esseveld;
4e wtk.: M. J. de Jong, M. F. Koens, H. Steenhuis, A. W. van Wijnen, F. C. de Winter, J. W. Keesmaat, H. van Rossum, R. van de Berg, R. Huisman;
5e wtk.: L. W. Jorissen, G. J. van Eijk, IJ. C. de Jong, E. S. Venema, W. Wartena, A. D. Schreuder, J. W. Kögeler, L. J. Verweij, C. J. van der Zaag, G. N. M. Theuns, H. W. Diehl, J. C. Pisa, L. P. A. de Winter, J. Prinsze, J. J. Jonkman, F. L. van Lier, J. P. Sijbesma.

IN NEDERLAND AANGEKOMEN:

- Bootslieden: J. H. Kolk, G. J. Danker, P. H. A. v. d. Putten;
1e pompl./bankw.: T. Stoutjesdijk, J. den Boef;

2e pompl./bankw.: T. J. Dieters, B. Verburg, A. v. d. Thoorn;

Bankwerkers: J. Punt, L. de Cock;

Chef hofmeesters: D. v. d. Lugt, R. B. Vos, H. J. Nuis, P. L. den Breejen, J. Brussé;

Chef koks: H. Larkens, A. H. Siemerink.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s.* *Abida*: 11.stm. J. G. Engelsman, 4e wtk. A. J. Stap, chef kok H. Th. Wigmans;
m.s. *Acila*: 3e stm. W. Hoogendijk, hfd.wtk. J. van Bon, 2e wtk. J. P. M. de Leeuw, 5e wtk. W. H. Hennink, telegrafist H. S. H. de Jong, chef kok F. J. Verwayen;
s.s. *Atys*: 3e wtk. J. de Ruiter, 5e wtk. C. Goudsblom, 5e wtk. E. Dallinga, telegrafist R. P. R. Gelpke, 2e pompmann/bankw. A. J. de Raad, bankw. A. C. v. d. Gaarden, chef hofmr. J. Baard, chef kok J. B. G. Benoist, bootzman W. v. Dongen.
m.s. *Camitia*: gezagn. W. Haeck, 2e stm. J. E. Dekker, 2e wtk. F. L. Alexandre, 5e wtk. H. Th. Mellegers;
m.s. *Cinulia*: 3e stm. C. A. Koppendraaier, 3e wtk. H. S. Schlaghecke;
m.s. *Crania*: 2e stm. J. Klein Roseboom, 2e wtk. M. C. Laban, 4e wtk. P. J. Quist;
s.s. *Kabylia*: 4e wtk. J. A. Krebbers;
s.s. *Kalydon*: wnd.hfd.wtk. A. C. van Spijk;
s.s. *Kara*: gezagn. P. A. Kooloos, 1e stm. D. Jongeneel, 5e wtk. L. T. de Quartel, 5e wtk. F. F. M. Scheren;
s.s. *Katylisia*: 1e stm. J. W. Sterringa, 4e wtk. D. de Knecht, 5e wtk. K. P. Kaal;
s.s. *Kelletia*: 3e wtk. A. de Coninck;
s.s. *Kenia*: hfd.wtk. C. W. Stolk, ass.wtk. B. A. Sinne-
ma, telegrafist R. v. d. Veeken;
s.s. *Kermia*: wnd. 1e stm. D. de Boer, 2e stm. C. Haas, 2e wtk. A. de Jong, ass.wtk. J. C. Ganzinga;
s.s. *Khasiella*: 1e stm. P. Buisman, 3e stm. R. Stomp, telegrafist J. Gerritsen, chef hofmr. J. N. Krans, chef kok M. L. v. d. Graaf, voorman F. M. Schellevis, 1e pompmann/bankw. J. J. v. d. Kley, 2e pompmann/bankw. J. M. Wigleven, bootzman A. Gonlag;
s.s. *Kopionella*: 4e wtk. F. Spoor;
s.s. *Korenia*: 3e wtk. A. P. de Groot;
s.s. *Krebsia*: 3e stm. C. R. Groen, 3e stm. A. Th. van Es, 2e wtk. H. de Jong;
s.s. *Kryptos*: ass.wtk. E. R. Oldenboom;
s.s. *Ondina*: hfd.wtk. P. Taconis;
s.s. *Philidora*: hfd.wtk. F. F. Walthuis, 3e wtk. D. van der Hoek;
s.s. *Philine*: gezagn. N. P. N. Reus, 1e stm. G. Arke-
ma, 4e wtk. Th. E. Leeuwangh;
s.s. *Philippia*: 2e stm. A. J. Schumm, 3e stm. J. J. H. Vessies, 3e wtk. A. O. A. Blom, 4e wtk. L. A. J. W. Bink, 5e wtk. C. A. van den Kroonen-

berg, 5e wtk. J. M. M. Siemerink, telegrafist H. te Hasseloo;

s.s. *Sepia*: gezagv. B. van Bon, 4e wtk. W. J. M. Braeken, 5e wtk. A. A. Overschie;

s.s. *Vasum*: gezagv. Th. J. van de Vrie, 3e stm. F. C. C. Baron van Tuyll van Serooskerken, 4e wtk. G. J. Spierenburg, chef hofmr. H. Scharloo;

s.s. *Viana*: 1e stm. R. E. v. d. Miesen, 2e stm. J. B. P. Imming, 3e stm. P. Puijpe, 3e wtk. A. J. Baerveldt, 5e wtk. J. van Pijkeren, telegrafist H. Dammes;

s.s. *Videna*: 2e wtk. N. J. S. Weel, wnd. 4e wtk. P. K. Polman;

s.s. *Vivipara*: wnd. 3e wtk. J. W. Langezaal;

s.s. *Zafra*: 2e stm. W. O. Kooi, 4e stm. A. Vlaar, 2e wtk. P. G. Eekman, 5e wtk. N. H. J. M. Lodde, telegrafist H. E. Notenboom.

UIT DIENST GETREDEN:

3e stm.: E. J. F. Douw van der Krap;

2e wtk.: D. Meurs;

3e wtk.: G. P. Zwier;

4e wtk.: P. J. Ferwerda;

5e wtk.: E. H. Lumaije Schuld, K. W. Seubring, G. N. M. Theuns;

Chef hofmeester: C. N. M. v. d. Werf;

1e pompman/bankw.: R. W. H. Tadema;

Bankwerker: C. A. Herman.

MET PENSIOEN:

Hfd.wtk.: J. M. C. Jonkheid.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stm. G.H.V.: 2e stm. H. Verbaas;

„B”: 3e wtk. F. L. Alexandre;

„B”-Th.: 3e wtk. H. L. de Koning, 4e wtk. W. C. van der Pluijm, J. Wielart;

„A” en „B”-Th.: 5e wtk. J. Jansen, H. Th. Mellegers, K. L. J. Aertssen;

„A”: 5e wtk. E. Dallinga, K. W. Seubring, A. K. van 't Blik;

Ass.: ll.wtk. G. J. Verbeek, J. C. A. Stevens;

MVD: ll.wtk. W. H. Hennink, J. van Pijkeren.

AANGESTELD ALS:

Commodore: R. India;

Gezagv.: G. Th. M. Lommerse, W. Haeck, F. A. de Kaart, J. Kramer;

Hfd.wtk.: R. Romijn;

2e wtk.: Joost de Jong, F. L. Alexandre, S. Straub, J. G. Bron, L. C. Spoon, W. C. H. M. de Kok;

4e wtk.: R. A. van Egmond, P. A. Ankerman, R. van de Berg, E. Hoogvorst, W. J. M. Braeken, J. J. Jonkman, F. K. J. Spangenberg, L. A. J. W. Bink, H. J. Wullink, R. Huisman, H. L. de Ridder, P. Maarleveld, A. J. Stap, C. J. Lambregts;

5e wtk.: W. H. Hennink, J. van Pijkeren, G. J. Verbeek, J. C. A. Stevens;

GEPROMOVEERD TOT:
 Chef hofmr.: P. v. d. Veur.

mutaties walpersoneel

(in de periode 16.5 t/m 15.6.1964)

IN DIENST:

18.5: Mevr. J. S. de Ronde-Nievelde - sectie DFF/3 (ex B.I.P.M. 's-Gravenhage);

1.6: J. F. Schleicher - sectie DFA/3 (ex vloot);

1.6: Mevr. C. P. Aan de Kerk-Beekhuizen - sectie DFF/5 (ex Shell Nederland Verkoop Mij. N.V. 's-Gravenhage);

1.6: Mej. G. M. IJsselstein - sectie DFP/32;

15.6: Mej. A. de Jong - sectie DFP/32;

15.6: T. Donker - sectie DFP/32.

UIT DIENST:

1.6: J. A. van Trierum - sectie DFA/3 (pensioen);

1.6: Mej. H. A. G. van Zwieten - sectie DFF/5;

1.6: Mej. H. B. Ligteringen - sectie DFF/5.

GEHUWD:

27.5: R. van Cronenburg - sectie DFP/12 - met Mej. A. van de Beek;

3.6: Mej. L. L. van den Berge - sectie DFP/11 - met de heer T. van de Graaf.

GEBOREN:

24.5: Ingrid, dochter van H. Sierat - sectie DFT/5 - en Mevr. H. F. Sierat-Koderitsch.