

van voor de vloot

Redactie: J. C. W. Schuller tot Peursum.

Administratie: Mej. S. P. Looij

Kopij in te zenden aan: Vlootredactie van „Olie” p/a Shell Tankers N.V., Postbus 874, Rotterdam-C.



Bij de voorpagina

Op 21 mei jl. werd het 33.000 tons s.t.s. „Videna”, dat bij Dok- en Werf-Maatschappij Wilton Fijenoord te Schiedam in aanbouw is, uit het bouwdok naar de afbouwkade gesleept.

VERHUIZING SHELL TANKERS N.V.

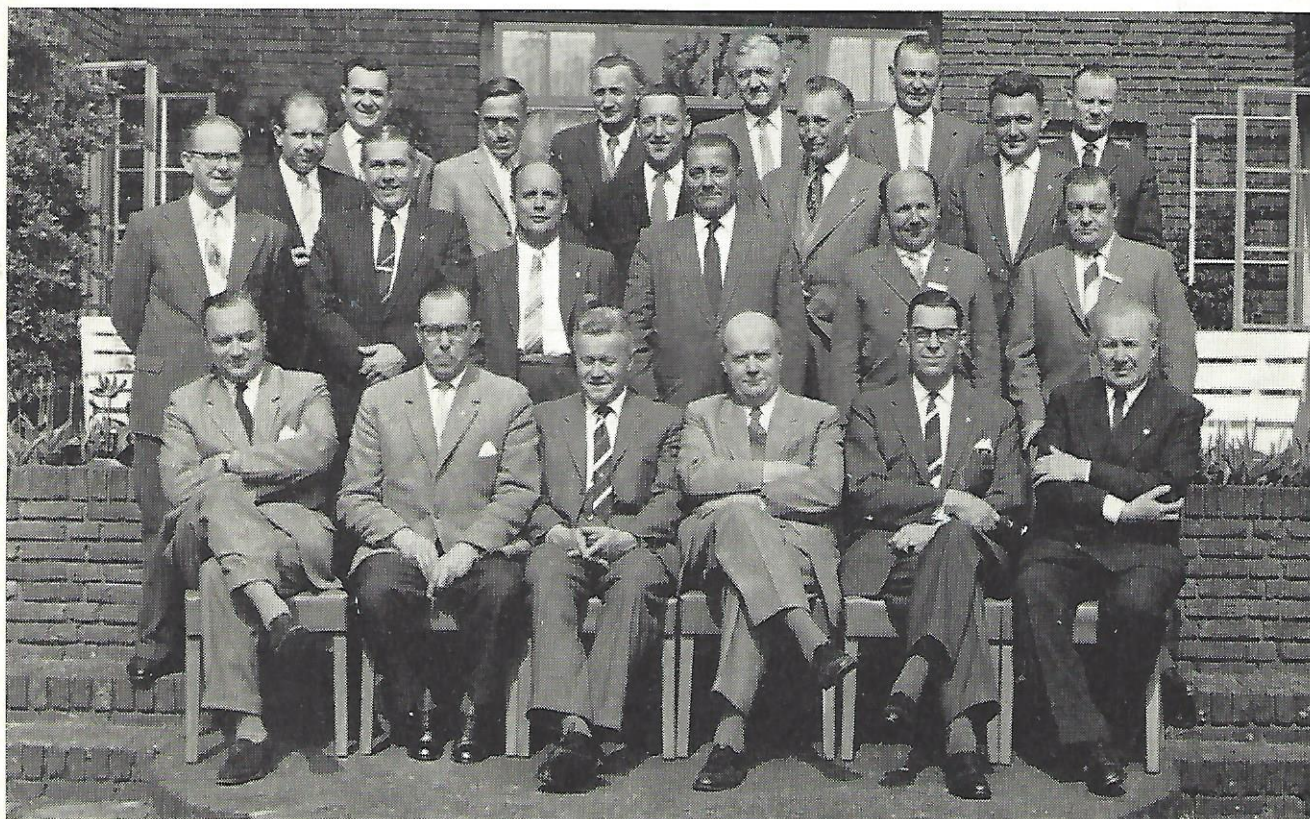
Ons kantoor verhuist in de periode van 23 t/m 28 juni a.s. van het Groot Handelsgebouw naar het Shell-Gebouw aan het Hofplein 20 te Rotterdam, volgens het hieronder vermelde schema:

Donderdag 23 juni: S.G., S.L., A.B., M.A., Kassier, M.W.
Vrijdag 24 juni: I.D., B.H., S.O., R.C., B.C., K.B., G.D., Accountants.
Zaterdag 25 juni: Dir., P.B., F.A., S.E., T.D., Postkamer, Telex, C.C., M.D., W.P., A.Z., R.A., C.D., P.R.
Maandag 27 juni: {N.D., R.P., N.B., A.A., A.D., A.F.M., W.D.,
Dinsdag 28 juni: {T.A., O.T.

Het postadres blijft: „Postbus 874, Rotterdam” en het telegramadres „Shelltankers rt”.

Het nieuwe kantoor zal van 23 juni af telefonisch bereikbaar zijn onder no. (010)-13 25 00.

Onze telefoondienst in het Groot Handelsgebouw functioneert tot en met de laatste verhuisdag — no. (010)-11 28 20.



2e VLOOTSTAF CURSUS

1960

1e rij v.l.n.r.: Hr. J. Ledeboer (docent), Hr. J. Pauls (docent), Kapt. J. Boersma (cursusleider), Hr. J. K. van der Zwet (Dir. Opleidingscentrum Wassenaar), Hr. W. B. Kruysmulder (Shell Tankers N.V.), Hr. H. B. J. Schurink (docent).

2e rij v.l.n.r.: J. M. Hittenhausen, Hfdwtk., G. Hoving, Gezagv., J. Boomsma, Gezagv., G. J. Logeman, Hfdwtk., G. J. Uitdenbogaard, 2e wtk., S. Ham, Hfdwtk.

3e rij v.l.n.r.: L. Brink, 1e stm., J. van Westerhoven, Gezagv., J. Best, Hfdwtk., R. A. J. Ruesink, 2e wtk., R. van der Vlucht, 1e stm., G. Boer, 2e wtk., A. W. H. Lamberty, Gezagv., H. Broertjes, 2e wtk., D. Muyskens, 2e wtk., J. Koning, 1e stm.

Radar en haar toepassing aan boord van onze schepen

Op 12.11.52 werd de montage voltooid van de radarapparatuur op het m.s. „CHAMA”. Dit was het eerste Groepschip onder Hollandse vlag dat hiermede uitgerust werd. In de afgelopen jaren heeft de radar haar waarde aangetoond en er is thans geen gezagvoerder die afstand zou willen doen van de waardevolle gegevens die deze apparatuur ons verstrekt.

Sinds onze zeevarenden in de praktijk kennis maakten met dit toestel is er wel het een en ander veranderd. Immers de meesten van ons hadden wel gehoord van radar, haar betekenis en haar mogelijkheden, maar hoe het precies werkte, over welke gegevens wij konden beschikken en welke waarde wij er aan konden toekennen was voor de meesten maar een vaag iets. Het kwam er over het algemeen hier op neer dat door aan verschillende knoppen te draaien de meesten van ons er in slaagden een aardig beeld op het display te krijgen maar om er uit te halen wat er werkelijk in zat, dat was iets anders. Wel kregen we af en toe een cursus maar veel zei ons dit over het algemeen niet.

De eerste apparatuur waarmee kennis gemaakt werd gaf alleen het relatieve beeld d.w.z. „ships head up”. Alle peilingen worden met dit systeem gemeten t.o.v. het vlak van kiel en stevens. Het vervelende hiervan is dat dit vlak beweeglijk is en als men dus een peiling neemt moet steeds het kompas afgelezen worden om tot een ware peiling te komen. Twee narigheden zitten hier weer aan vast. Optel- of aftreksommetjes hebben altijd de mogelijkheid tot vergissingen. Een ander punt is dat als men de roerganger zijn koers laat afroepen, men de kans loopt dat deze man een paar graden liegt omdat hij namelijk niet graag zal toegeven dat hij bij voorbeeld 10° uit zijn koers ligt en er dus maar een paar graden aftrekt en de navigator met een gevaarlijke fout opscheept.

Een verbetering kwam hierop doordat de radar gekoppeld werd aan de gyro (gyro-stabilisatie). Het werd dus mogelijk om op de radar met noord boven te varen. Worden nu punten gepeild dan kunnen de hoeken dus rechtstreeks t.o.v. het noorden worden gemeten en men heeft de roerganger niet meer nodig.

Een tweede voordeel is dat met noord boven het beweeglijke schip geen rol speelt, daar peilingen t.o.v. het ware noorden worden genomen.

De ene manier wordt „relatief” varen genoemd en de andere „waar”. Bij de jongeren aan boord werd al gauw overgegaan op het „waar” varen, dus met noord boven. Immers, men kon direct de koers controleren door de „heading flash” en alle peilingen kunnen rechtstreeks zonder op- of aftreksommetjes worden genomen. Daar alle zeekaarten, althans wassende kaarten, met noord boven gemaakt zijn levert het bestuderen van het beeld voor de meesten ook geen moeilijkheden. Het beeld op de radar ligt net zo als op de kaart aangegeven. Bij de ouderen ligt het anders. Nog vandaag aan de dag zijn er verscheidene gezagvoerders die voorkeur geven aan „relatief” varen. Ook voor dit standpunt is iets te zeggen. Het is namelijk zo dat het radartoestel zijn grootste waarde heeft gedurende slecht zicht. Het is ook begrijpelijk dat een gezagvoerder, wanneer hij bij slecht weer op de brug komt, uitsluitend denkt aan de veiligheid van het schip en wat zich aan bakboord en stuurboord van hem bevindt. Natuurlijk kan hij dit ook zien als het toestel op „waar”, dus gyro-gestabiliseerd, is. Maar dit is iets lastiger, vooral wanneer het schip zuidelijke koersen voorligt. Bovendien moet men rekening houden met het feit dat een gezagvoerder moe is geworden door aanhoudend slecht weer en dan verdient alles wat zijn gedachten-gang kan vergemakkelijken aanbeveling.

Al met al was er dus een groep die meer voor het „relatief” varen voelde terwijl een andere groep aan „waar” varen de voorkeur gaf. Om aan de verschillende opvattingen te voldoen werd de radar op onze schepen uitgevoerd met

gyro-stabilisatie, zodat men naar keuze „relatief” of „waar” kon varen.

Ondertussen werd begrepen dat het noodzakelijk was om betere voorlichting d.m.v. cursussen te geven; te meer daar men tot inzicht kwam dat een van de belangrijkste informatie die de radar kan geven verkregen wordt door plotten.

Een reden te meer was, dat officiële lichamen zoals bij voorbeeld „De Raad voor de Scheepvaart” en rechtbanken aandacht begonnen te besteden aan het plotten. Twee cursussen werden in het leven geroepen, de z.g. radar-waarnemer-cursus en een simulator-cursus. De radar-waarnemer-cursus is gesplitst in een theoretisch gedeelte en een plot-gedeelte. Kortweg gezegd bestaat het theoretisch gedeelte uit het verklaren hoe de elektronenstroom zich beweegt van opwekking tot uitzending, hoe wordt ontvangen en zichtbaar gemaakt op de beeldbuis en hoe men deze stroom kan beïnvloeden door manipulatie met de verschillende knoppen. Het plotten wordt geleerd aan de hand van diverse opgaven. Het geheel wordt besloten door het afleggen van een examen onder toezicht van een Rijksgecommitteerde. Momenteel is het behalen van dit diploma nog niet verplicht, doch over enige tijd is dit beslist wel het geval. In Engeland en Amerika moet men bij het behalen van een stuurman-diploma het certificaat „Radar-Observer” overleggen en dat zal in Holland ook zo worden.

Een aanvullende cursus op die van radar-waarnemer is de simulator-cursus. Deze dient om gezagvoerders in staat te stellen zoveel mogelijk uit hun radar te halen. De simulator is in staat om op een gewone beeldbuis van een scheepsradar elke situatie die zich kan voordoen te produceren. Men stelt zich dus voor dat men voor een normaal radar-scherm staat. Men bevindt zich op een varend schip en dus in het midden van het scherm. Men kan zelf koers en vaart bepalen. Door middel van andere toestellen kunnen op deze beeldbuis echo's van andere schepen nagebootst worden, alle met eigen koers en vaart, men kan zelfs een kustvorm nabootsen. Onafhankelijk van elkaar kan men op elk ogenblik koers en vaart van eigen en andere schepen veranderen. Deze simulator - onder supervisie van een expert - laat aan de gezagvoerder toe die maatregelen te treffen welke hij noodzakelijk acht om een aanvaring te voorkomen. Bovendien kan het geheel op ieder willekeurig moment gestopt worden om de ontstane toestand te bespreken; zelfs kan men hetzelfde zich opnieuw laten afspeelen om dan te constateren waar men fout is gegaan. Ongetwijfeld dus een zeer leerzame en interessante cursus. Men kan hier namelijk veel moeilijke situaties in het leven roepen welke op zee zeer gevaarlijk en ongewenst zouden zijn.

Een aardige opmerking werd in dit verband door een bezoeker gemaakt. Deze gezagvoerders kunnen in één week 5 „near misses” hebben en een pracht van een aanvaring. Maar het mooiste is dat dit geen schade doet aan hun reputatie. (Hopen wij!)

RECTIFICATIE

In het vorige nummer van „Van en Voor de Vloot” stond onder het hoofd „Mutatie in de Directie van Shell Tankers Ltd.” o.m. vermeld, dat **Mr. S. G. Read** voor velen onzer officieren uit vroeger jaren in Singapore geen onbekende zou zijn. Men zal ongetwijfeld hebben begrepen, dat deze zinsnede betrekking had op **Mr. R. I. Barton-Wright**.

Dit wat betreft radarcursussen en de heren die deze cursussen hebben meegemaakt zullen allen, zonder uitzondering, toegeven dat deze zeer leerzaam en nuttig zijn.

Er waren ondertussen andere punten waar onze aandacht naar uitging. Als wij namelijk eisen dat er geplot wordt, zal ook de mogelijkheid geschapen moeten worden om te kunnen plotten. Immers men kan niet plotten zonder licht en licht is hinderlijk op de brug, vooral bij donkere nachten met slecht zicht.

Uit deze gedachten werd de plotkamer geboren, een kamer die in verbinding staat met brug en kaartenkamer en waar iemand dus rustig kan plotten zonder last van anderen te hebben of anderen tot last te zijn. Bovendien kon hier aangebracht worden wat voor het plotten onontbeerlijk is, zoals een log-aanwijzing, een plotklok, een tafeltje waarop geplot kan worden, verlichting en wat nog meer noodzakelijk mocht blijken. Een nieuwigheid die hier geïntroduceerd wordt is de plotklok. Onze eis is hier dat van deze klok vlug en nauwkeurig afgelezen kan worden en daarom kozen wij de volgende. Men stelle zich een normale klok voor, doch op de buitenrand staan, in plaats van de uren, de minutencijfers, dus 5, 10, 15, enz. Bovendien een secondewijzer, die de gehele wijzerplaat beslaat. Om het middelpunt van de klok bevindt zich een kleine schaal die de uren aanwijst. Onnodig te zeggen dat de klok van binnenuit verlicht is. Deze klok stelt de waarnemer dus in staat om zeer gemakkelijk een verlopen tijdsbestek vast te stellen. Wij hebben er vanaf gezien om deze klok uit te rusten met een waarschuwingssignaal, dat aangeeft wanneer het weer tijd is voor een peiling. Men zou namelijk op den duur een constante stroom van waarschuwingssignalen krijgen, die zeer hinderlijk kunnen worden. We hebben toch al te maken met mistsignalen, telegraafsignalen, telefoonsignalen en dan nog deze signalen, terwijl we juist zo graag stilte hebben in deze slecht-zichtperiode om goed te kunnen uitluisteren.

Het volgende punt dat naar voren kwam was dat, daar het radar-toestel in de plotkamer kwam te staan, er op de brug niets was waarvanzegvoerder of loods gebruik zou kunnen maken. Natuurlijk kunnen beiden ook in de plotkamer gaan kijken maar vooral daar waar vaak vlugge beslissingen moeten worden genomen leek het ook weer noodzakelijk om een kopie van de beeldbuis op de brug te hebben. Wij dachten ons dus een hoofdtoestel in de plotkamer (master) en een dochter op de brug, net zoals men het moederkompas heeft met repeaters. Gelukkig voor ons hadden fabrikanten ideeën die parallel met de onze liepen.

Op de „Rotterdam” waren namelijk aangebracht een „master” en een „slave” (fabrikaat Sperry). Onze verwachtingen werden hier echter nog overtroffen want niet alleen kan het apparaat op de brug hetzelfde aanwijzen als dat in de plotkamer doch het kan nog meer. Als in de plotkamer met „waar”, dus noord boven, gewerkt wordt, kan men de slave op de brug zowel op „waar” als op „relatief” zetten. Een moeilijkheid die we vroeger hadden was hiermede dus gelijk opgelost. Op de oudere apparatuur kon óf met „waar” óf met „relatief” gewerkt worden, daar men slechts de beschikking over één toestel had. Nu hebben we dus de mogelijkheid dat op de brug „relatief” gevaren kan worden terwijl men in de plotkamer op „waar” kan plotten. Waarom het ware plotten verkozen wordt heeft U hierboven kunnen lezen. Een tweede voordeel is dat men niet gebonden is aan een bepaalde afstand maar wel aan de „pulse”. De moderne apparaturen hebben namelijk twee pulses, een korte en een lange, de korte voor korte afstanden en de lange voor langere. Werkt men met de master op de short pulse dan werkt de slave ook op de short pulse, maar men kan een afstand kiezen waarop de short pulse werkt. Zo is het ook met de lange pulse.

Een derde voordeel is dat als de master uitvalt men de slave master kan maken. Dit geeft dus extra veiligheid. Op de „Rotterdam” heeft men nog een grotere veiligheid toegepast en ook de transceiver verdubbeld. Men heeft daar dus praktisch een dubbele uitvoering. Alleen een scanner is in enkele uitvoering gebleven. Thans kunnen wij U mededelen dat onze directie besloten heeft een dergelijke apparatuur op de nieuwe „Zaria” te plaatsen. Dat dit een zeer kostbare uitvoering is, is begrijpelijk, maar als wij de radar onderkennen als een zeer belangrijk hulpmiddel in de navigatie en het belangrijkste bij slecht zicht, dan kunnen wij het alleen maar toejuichen de beschikking te krijgen over dergelijke apparatuur, die het risico van uitvallen van de radar halveert en de veiligheid aanmerkelijk verhoogt.

Overbodig op te merken dat andere fabrikanten ook met dergelijke apparatuur op de markt zijn gekomen. Zo heeft de „Zafra” een Marconi master en slave maar met een enkele transceiver gekregen.

Ten aanzien van het plotten nog dit. De master wordt uitgerust met een reflection-plotter, zodat in de plotkamer gebruik gemaakt kan worden van de reflection-plotter of van plotdiagrammen. Geplot wordt dus alleen in de plotkamer en niet op de brug (tenzij de master uitvalt).

Tot zover de ontwikkeling van radar aan boord en de opleiding van hen die deze apparatuur behandelen. Ten

Hopper dredger
„Zulia” (15.273 B.R.T.)
bij Gibraltar.
Foto Kapt.
W. J. A. J. Peeters



overvloede zouden wij willen opmerken dat over het gebruik van radar in verband met uitwijkbepalingen en het plotten al heel wat is en nog wordt geargumenteed. Het blijft dan ook van het grootste belang om de uitspraken van de „Raad voor de Scheepvaart” te volgen en de hand te houden aan hun beslissingen.

Gaarne zou ik dit artikel willen besluiten met nog in het algemeen iets over de „true motion”-radar te zeggen. Voor diegenen die niet met deze apparatuur bekend zijn, het volgende.

Bij de gewone radar bevindt men zich in het midden van het scherm en blijft daar. Men heeft hier dus dezelfde indruk die men krijgt als men zich in het midden van de brug plaatst en uitziert naar de diverse waarneembare punten (alles relatief). Bij true motion is dit anders. Daar beweegt men zich overeenkomstig koers en vaart over het scherm evenals alle andere objecten die zich bewegen. Alles wat niet beweegt staat op het true motion beeld stil. Dus kustlijn, voor anker liggende schepen, boeien, lichtschepen, enz. zijn alle vaste echo's op het scherm. Bewegende voorwerpen vertonen een staart op het scherm, en aan de hand hiervan is koers en vaart van het andere bewegende voorwerp vast te stellen. Staarten ontstaan doordat de echo op het scherm nalicht en, als dan de echo beweegt, ontstaat de staart.

Het belangrijkste punt van verschil tussen beide radars is, dat waar men op de gewone radar hetzelfde beeld krijgt zoals men dat van de brug af ziet, bij true motion alles beweegt zoals het in werkelijkheid gaat.

Beide systemen vragen dus om een totaal verschillende gedachteninstelling, welke uiteindelijk een gevaar zou kunnen opleveren, vooral wanneer men na dagen lang slecht zicht vermoed raakt en beide systemen door elkaar gebruikt.

Daar het zeker is dat in zeer drukke vaarwater het plotten met reflection-plotter of plotdiagram onmogelijk wordt, zou true motion een belangrijk voordeel kunnen opleveren en een voornaam hulpmiddel bij de navigatie kunnen zijn. Er zijn echter ook hier weer nadelen aan te wijzen. Met een reflection-plotter of met plotdiagram bij een gewone radar kan de navigator zonder enige berekening vaststellen of zijn schip gevaar loopt of niet. Dit is niet het geval bij true motion. Op grotere bereiken zijn de „staarten” moeilijker waar te nemen dan op kleinere. De „staarten” zijn eigenlijk pas goed waarneembaar op korte afstand, waar heel gemakkelijk een toestand kan ontstaan dat schepen te dicht bij elkaar komen. Het gevaar zit er in dat gezagvoerders door deze apparatuur zichzelf aangemoedigd voelen om meer risico te nemen dan zij anders zouden doen en zodoende de

kans op aanvaring vergroten. Het is namelijk met de thans gefabriceerde true motion radarapparaten zo, dat men voor drie mogelijkheden één scherm gebruikt, nl.: „relatief” (heading flash boven), „waar” (noord boven) en true motion. Men kan dus uit een van deze drie mogelijkheden kiezen. Door deze driedubbele uitvoering is de apparatuur kwetsbaarder geworden, te meer daar er wel meer bedieningsknoppen zijn. Ook is het gewenst om bij true motion een goede informatiebron te hebben wat betreft de vaart van het schip over de grond. Het geheel is immers gebaseerd op de ware toestand, dus ware koers en afstand.

Men heeft bij gebruik van true motion een behoorlijke hoeveelheid gezond verstand nodig om te voorkomen dat men een foutief gevoel van veiligheid krijgt, hetgeen kan ontstaan doordat men van een ieder wel koers en snelheid kan zien, maar dan blijft nog altijd de berekening waar en wanneer de koersen eventueel zullen snijden. Het is mogelijk, daar „staartjes” pas duidelijk zijn op een klein bereik (dus $\pm 1\frac{1}{2}$ mijl/schaal), dat actie te lang uitgesteld wordt in de hoop om nog betere informatie te krijgen. Fouten die dan ook gemaakt worden zijn meer het gevolg van het falen van de mens dan van de machine.

Wij zullen echter moeten toegeven dat in zeer drukke en nauwe vaarwaters true motion inderdaad een verbetering zou kunnen zijn. Men zal echter rekening moeten houden met bovengenoemde nadelen en is het er dan ook nog niet over eens of de voordelen groot genoeg zijn om tegen de nadelen op te wegen.

Wat open vaarwaters aangaat kunnen wij ons onze schepen voorstellen varende bij slecht zicht en met matige vaart. De radar staat op 10-12 mijl bereik en is „gyro-stabilised”, dat wil zeggen men kan noord boven of „waar” varen. Wanneer een echo wordt waargenomen, wordt deze gepeild en een plotdiagram uitgewerkt of er wordt gebruik gemaakt van een reflection-plotter. Wanneer het schijnt dat er een gevaarlijke situatie kan ontstaan, en de onderlinge afstand is nog groot genoeg, dan kan een flinke koersverandering worden toegepast. Zou echter door onvoorziene omstandigheden de echo toch dichterbij komen en de kans op aanvaring vergroot, dan verwachten wij dat onze schepen zullen stoppen en wachten tot het gevaar van aanvaring voorbij is.

Ten aanzien van de eisen voor plotten en manoeuvreren is de apparatuur aan boord thans ruimschoots voldoende. Blijft over de beslissing of true motion inderdaad een noodzakelijk hulpmiddel voor ons is.

H. Bakker

Ons Vlootnieuwbouwprogramma - stand per 31 mei 1960

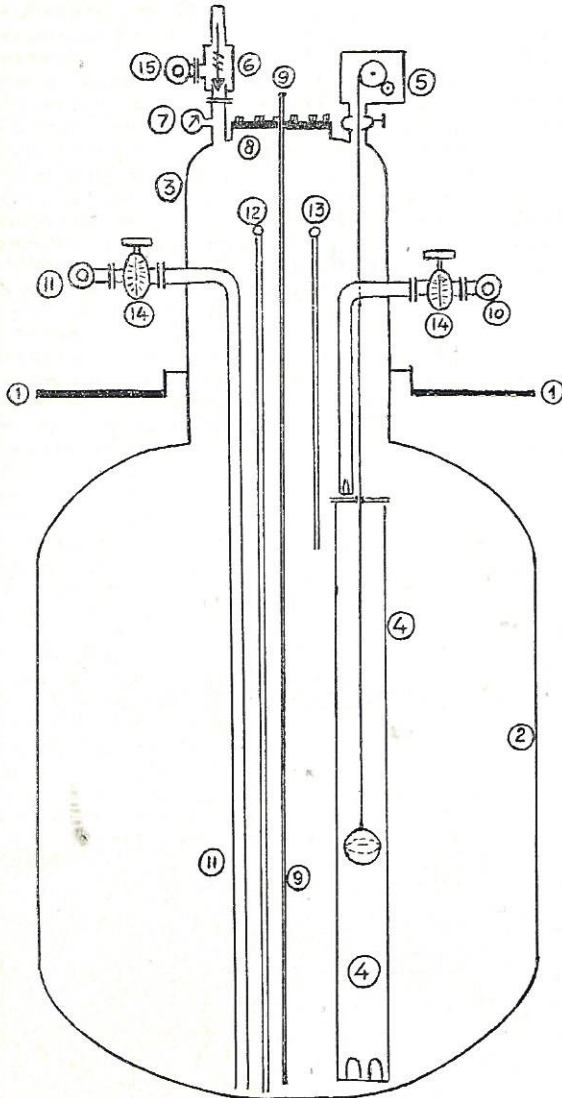
Werf	Bouwno.	Naam	Tonnage	Datum/maand v. tewaterlating	Datum/maand v. oplevering
Wilton Fijenoord-Schiedam	761	VIANA	33.000	14.11.'59	23. 6.'60
N.D.S.M.-Amsterdam	491	ZAFRA	39.000	29. 8.'59	wordt nader bepaald
N.D.S.M.-Amsterdam	492	ZARIA	39.000	19. 2.'60	idem
Wilton Fijenoord-Schiedam	762	VIDENA	33.000	21. 5.'60	september '60
P. Smit Jr.-Rotterdam	628	ACTEON	18.000	16. 6.'60	15. 2.'61
R.D.M.-Rotterdam	298	ONDINA	47.000	15.12.'60	mei '61 *)
Cammell Laird & Co. Ltd-Birkenhead (Liverpool)	1278	SEPIA	65.000	december '60	april '61 **)
Wilton Fijenoord-Schiedam	763	VITREA	33.000	mei '61	september '61
R.D.M.-Rotterdam	299	ONOA	47.000	september '61	februari '62

*) ons nieuwe vlaggeschip, dat door H.K.H. Prinses Irene zal worden gedoopt en tewatergelaten.

***) De voornaamste gegevens van dit schip zijn:

lengte over alles : 248,4 m
 lengte tussen de loodlijnen : 236,2 m
 grootste breedte op spanten : 34,3 m
 holte tot bovendek : 17,6 m
 dienstsnelheid : ca 16½ mijl/uur

VERBOUWING S.S. „GYROTOMA”



Figuur 1

OMSCHRIJVING VAN FIGUUR 1

- 1 Hoofddek
- 2 Container
- 3 Hals van de container
- 4 Geleide-pijp voor ullage vlotter
- 5 Automatische verklikker
- 6 Relief valve
- 7 Manometer
- 8 Mangat
- 9 Thermometer
- 10 Gasleiding bij lossen (vapour line)
/Laadleiding bij laden (spray load line)
- 11 Vloeistofleiding
- 12 Leeg-check-leiding
- 13 Vol-check-leiding
- 14 Quick closing valves
- 15 Gas afvoerleiding naar masten

OMSCHRIJVING VAN FIGUUR 2

- 3 Hals van de container
 - 10 Gasleiding bij lossen
/Laadleiding bij laden
 - 11 Vloeistofleiding
 - 14 Quick closing valves
 - 16 Diesel motor
 - 17 Vloeistof „dynamo”
 - 18 Vloeistof „motor”
 - 19 Compressor
 - 20 Centrifugaalpompe
 - 21 Intermediate tank
 - 22 Vlotter voor regelen van vloeistofpeil in tank
 - 23 Compressor „by pass”
 - 24 Vloeistof „by pass”
 - 25 Veiligheidsklep (zie 20)
 - 26 Losleiding
 - 27 Dekcrossover, verbonden met stuurboords- resp. bakboordslaadleiding. (zie detail)
 - 28 Non-return valve
 - 29 Olie-leidingen
- De beide intermediate tanks (6' diam., 10' lang) zijn geplaatst op een vergroot pomphuis.
Ge-arceerde deel is vloeistof.

Bij Smith's Dock Company Ltd. te North Shields is het s.s. Gyrotoma verbouwd voor het vervoer van vloeibaar propaan. Daar een systeem wordt gebruikt dat geen elgemene bekendheid heeft, lijkt het ons gewenst, een beschrijving hiervan te geven.

In tegenstelling tot het „oude” systeem, waarin als medium water wordt gebruikt (het zgn. natte systeem), wordt bij dit systeem als medium gecompriemd gas gebruikt. We noemen dit het droge systeem. Het oude systeem heeft tevens een walinstallatie nodig voor het behandelen van de lading, terwijl het nieuwe systeem geheel „self-supporting” is. Dit betekent dus, dat de lading gelost kan worden op elke plaats, waar men de beschikking heeft over een opslagtank voor vloeibaar propaan.

Figuur 1 geeft een verticale, dwarscheepse doorsnede van een container. Er zijn in totaal 22 containers geplaatst, als volgt verdeeld:

4 containers, diam.: 12' in Centertanks 1, 6 en 8.

4 containers, diam.: 14' in Centertanks 2 en 7.

2 containers, diam.: 14' in Centertank 5.

In de tanks 3 en 4 onder de midscheeps zijn geen containers aangebracht

In deze 22 containers zal het schip ongeveer 750 ton vloeibaar propaan kunnen vervoeren.

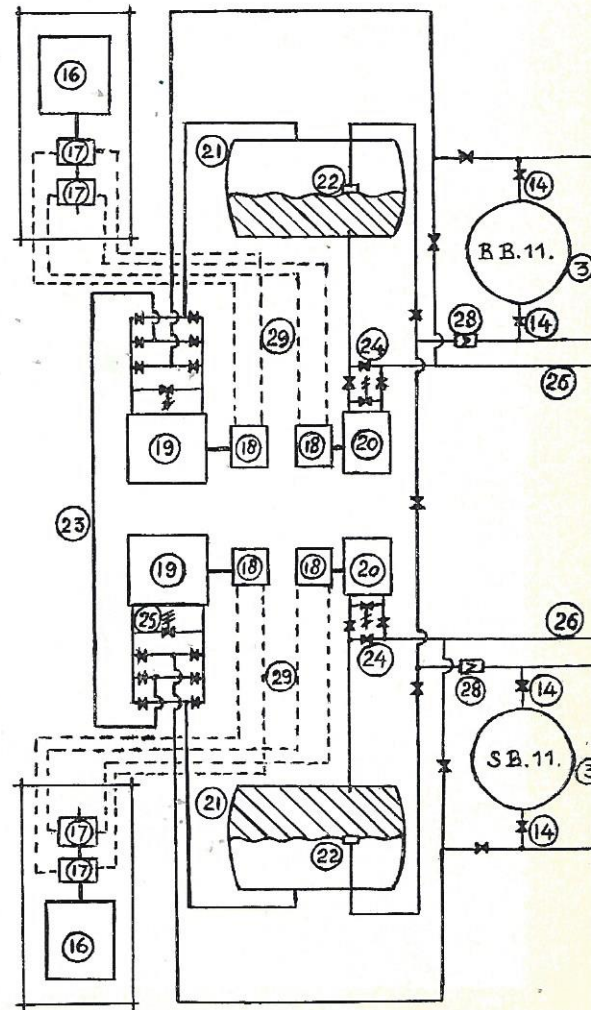
Figuur 2 geeft de lay-out van het systeem, gemakshalve en voor de duidelijkheid zijn slechts 4 containers aangegeven en wel s.b. 1 en s.b. 11 en b.b. 1 en b.b. 11.

Figuur 3 tenslotte geeft een langsscheepse verticale doorsnede ter hoogte van de achterste container en het pomphuis. Er is een nieuwe pompkameropbouw aangebracht met aparte ingangen naar de pompkamer, terwijl het middelste gedeelte de installatie bevat voor het behandelen van het propaan.

Aan de hand van de figuren volgt hier een verklaring van de werking van het nieuwe systeem:

Laden:

Via de walslang en de dekcrossover (27) wordt het vloeibare propaan rechtstreeks geleid in de spray-load-line (10). (Zie fig. 2 en detailschets). Er zal in de regel door één slang wor-



Figuur 2

den geladen, maar door het openen van de afsluiter in de omloop tussen de voorste containers (zie fig. 2) kunnen we zowel in de stuurboords- als in de bakboords-spray-load-line komen.

We noemen deze leiding de spray-load-line, omdat het vloeibare propaan door de binnenleiding boven in de container wordt gesproeid, want dit heeft een afkoelende werking (condensor werking). Deze binnenleiding is daarom afgesloten aan de onderkant en aan de zijkant voorzien van gaten (zie fig. 1). De verklikker (5) geeft ons op elk ogenblik de stand van de vloeistofspiegel. De tapeline is gecali-breed in millimeters en de aflezing geeft de afstand bodem tot vloeistofspiegel (depth) en niet, zoals gewoonlijk, de ulage.

Door nu de afsluiter in de spray-load-line van iedere container te openen, laden we alle containers achtereenvolgens met de gewenste hoeveelheid vloeibaar propaan. Dit is ca. 92,5 % van de capaciteit en we handhaven dus een vrije ruimte van ca. 7,5%, dit voor expansie-mogelijkheden.

Als de container geheel geladen is, kunnen we eventueel de verklikker controleren met de „vol-check” (13) zie figuur 1.

Slechts enkele containers hebben een thermometer als aangegeven in figuur 1. De manometer (7) geeft de druk van het gas in de container aan.

Lossen:

Het lossen geschiedt met de installatie van het schip.

Diesel (16 figuur 3) drijft de hydraulische units (17) aan, welke op hun beurt de hydraulische units (18) aandrijven (soort telemotor dus). 17 en 18 zijn gelijk in uitvoering en dienen eigenlijk alleen om de beweging van de diesel over te brengen op de compressor (19) en de centrifugaalpompe (20).

De overbrenging geschiedt door olie.

De compressor (19) zuigt nu, via een vloeistofval, boven uit de intermediate tank (21), gas aan, comprimeert dit gas en via een manifold wordt dit gecompri-meerde gas in de vapour-line (10) gevoerd. Laatstgenoemde leiding gaven we bij het laden de naam spray-load-line en we gebruiken dus verschillende namen voor dezelfde leiding, al naar gelang we la-

den of lossen.

Door het openen van de afsluiter in de vapour-line (10) en de vloeistofleiding (11) van elke container, wordt het vloeibare propaan door de tot de bodem doorlopende binnenleiding (zie fig. 1) in de vloeistofleiding en naar de intermediate tank geperst. De vlotter (22) handhaaft het juiste vloeistof-peil. De overdruk van het gecompri-meerde gas moet dus voldoende zijn om de vloeistof van de container naar de intermediate tank te kunnen persen.

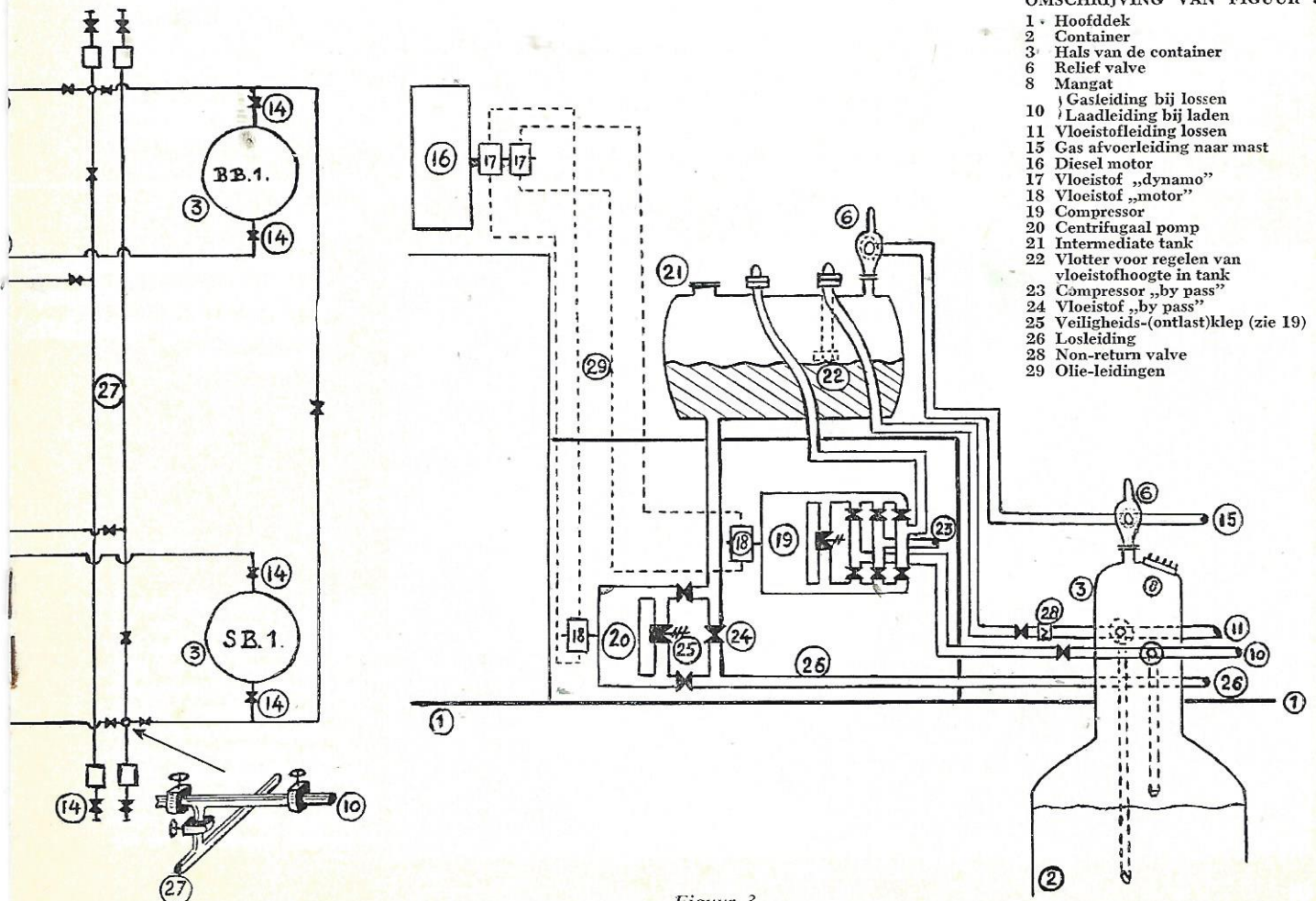
De verbindingsleiding tussen de bakboords- en stuurboords-vloeistofleidingen (11) nabij het pomphuis, stelt ons in staat om stuurboords-containers te lossen in bakboords intermediate tank en omgekeerd terwijl we tevens met stuurboords-compressor via de omloop (23) uit bakboords intermediate tank kunnen zuigen en omgekeerd. De centrifugaalpompe (20) tenslotte zuigt nu het vloeibare propaan onder uit de intermediate tank en perst dit via losleiding (26) en dekcrossovers (27) naar de wal.

Eventueel kunnen we graviteren via de omloop (24).

De verbindingsleiding tussen de vapour-line (10) en de los-leiding (26), figuur 2, stelt ons in staat, deze losleiding, de dekcrossover, de walslang en walleiding leeg te persen in de waltank met gecompri-meerd gas. De afsluiters (14) aan de containers en die in de dekcrossovers zijn zgn. Quick-closing-valves. We kunnen ze openen en sluiten door het handle slechts 90° te draaien. Twee quick-closing-valves zijn tevens voorzien van een hydraulische inrichting, waarmee we alle afsluiters gelijktijdig kunnen doen sluiten vanaf een centraal punt, nl. het panel aan het pomphuis. Tevens zijn er voorzieningen getroffen om het gehele systeem te kunnen ontvluchten. Alle containers en de beide intermediate tanks zijn voorzien van relief valves (6) welke uitmonden in de relief line (15) met gesepareerde afvoer naar de beide masten.

Opgemerkt dient nog te worden, dat de figuren slechts schetsen zijn en dat alle technische bijzonderheden, welke aan de verklaring van de werking niets toe- of afdoen, achterwege zijn gelaten.

J. J. van den Berg.
2e Stuurman.



OMSCHRIJVING VAN FIGUUR 3

- 1 • Hoofddek
- 2 Container
- 3 Hals van de container
- 6 Relief valve
- 8 Mangat
- 10 Gasleiding bij lossen
- 11 Laadleiding bij laden
- 11 Vloeistofleiding lossen
- 15 Gas afvoerleiding naar mast
- 16 Diesel motor
- 17 Vloeistof „dynamo”
- 18 Vloeistof „motor”
- 19 Compressor
- 20 Centrifugaal pompe
- 21 Intermediate tank
- 22 Vlotter voor regelen van vloeistofhoogte in tank
- 23 Compressor „by pass”
- 24 Vloeistof „by pass”
- 25 Veiligheids-(ontlast)klep (zie 19)
- 26 Losleiding
- 28 Non-return valve
- 29 Olie-leidingen

Figuur 3

Feiten en Wetenswaardigheden uit Nederland

(van onze correspondent in Den Haag)

Er zijn, geloof ik, in alle tijdperken van de wereldhistorie altijd wel mensen geweest die klaagden, dat het dagelijks leven zo duur is. In dit opzicht is onze tijd bepaald geen uitzondering. Maar men vergeet bijna altijd dat „duur” en „goedkoop” zeer betrekkelijke begrippen zijn. Spanje is voor ons een „Goedkoop-eiland” waar wij van een Nederlands inkomen als vorsten zouden kunnen leven. Frankrijk heet duur te zijn geworden. Voor de Fransen zelf zeker; in vijf jaar tijd is de prijs van de melk met 34%, van kalfsvlees met 40,1%, van rundvlees met 52,4%, van groenten met 63,7%, van wijn met 83% en van aardappelen met 186% gestegen; alleen kip (0,2%), lamsvlees (2,9%) en varkensvlees en eieren (12,7%) zijn bescheidener geweest.

Duur of niet duur?

Maar is Frankrijk voor de toerist nu ook zoveel duurder geworden? Natuurlijk hangt het er van af waar U heen gaat. In het dorpsshotel van Néflie-en-Tamise loogert U voordeliger, gezelliger en hoogstens iets minder comfortabel dan in Negresco of Ruhl in Nice en zelfs in Parijs maakt het enig verschil of U in Montparnasse of aan de Rue de Rivoli gaat zitten. Maar een week rondzwerven door 's werelds mooiste en gezelligste centrum van cultuur en vermaak, heeft me geleerd, dat je in Parijs:

- een uitstekende revue kunt zien (in de Bobino) waarvoor de duurste plaats 7,50 NF (à 78 cts) kost;
- zeer goed kunt eten voor 5 NF, mits

u de moeite neemt even de juiste adressen op te zoeken;

- een eenvoudige kamer met een zindelijk bed en vaste wastafel met warm water kunt krijgen voor 6 NF per nacht;
- Uw kopje koffie — behalve in de zaken waar U ook nog voor de naam moet betalen — 0,60 NF kost.

Als U er alles van wilt weten, dan kan ik U de gastronomische Guide „Kleber Colombes” (éditions Taride) aanbevelen.

Verkeerd verkeer

Na me een week lang alweer en opnieuw te hebben verbaasd over het gemak waarmee in Parijs het verkeer wordt afgewikkeld, viel thuisgekomen mijn oog op een uitlating van een Zwitsers toerist in Den Haag, opgetekend door een ijverig collega: „In andere landen pogen de weggebruikers elkaar te passeren. In Nederland trachten zij elkaar van de weg af te dringen.” Het is meer oprecht dan vriendelijk, maar ik ben geneigd de man voor 75% gelijk te geven.

En nu ik dan weer op vaderlandse bodem ben aangeland, mocht ik me ook meteen weer storten in alle problemen, die hier de hoofden en harten bezighouden. Zoals: de Kleine Comedie, die — op papier — al vele malen is herbouwd: aan de Drie Hoekjes, aan de Zwarte Weg, in het Bezuidenhout en die nu toch definitief zal komen aan de Johan de Wittlaan, vlak bij het Gemeentemuseum; definitief wil in dit geval echter alleen maar

zeggen, dat de bouwplaats vast staat. Het wordt een semi-permanent gebouw (een contradictio in terminis waarvoor ik niet verantwoordelijk ben). Iets is tijdelijk of — menselijkerwijs gesproken — blijvend. Semi-permanent is, alhoewel het duur klinkt, onmogelijk. Wanneer met het bouwen van de nieuwe Kleine Comedie wordt begonnen, is overigens nog een geheim.

Nieuwe attracties

Het kleine bioscooptheater zet zijn opmars langzaam maar onbedwingbaar voort. Na Camera aan de Prinsestraat en Bijou aan het Spui heeft nu ook in het Bezuidenhout op de hoek van de 2e Carpentierstraat en de Juliana van Stolberglaan het Theatre du Midi zijn poorten geopend in de voormalige, geheel verbouwde synagoge. Met nog geen 400 mensen zit U hier knus bij elkaar. Maar het prettigste nieuws komt toch uit Scheveningen. In de dode hoek van het Casino aan het Gevers Deynootplein komt eindelijk nieuw leven, nu Tuschinski dit complex heeft overgedaan aan Heineken.

Wat het precies gaat worden, is nog niet onthuld en of het ooit weer zó wordt als onder wijlen Schoor Sr. waag ik te betwijfelen, maar de naam Heineken (Cool-singel-Belmont en Euromast Rotterdam) is borg voor iets goeds.

Verder zit ons aller Pia Beck weer in haar kelder achter haar witte vleugel en elders kunt U van „Schönheitstänze” genieten, waarvan de „Schönheit” meer „körperlich” is dan aan de lichtvoetige muze gewijd... Overdag concentreert



Foto's van de opname de opvarenden van het s.t.s. welke op 27 april j.l. in hotel plaats vond.

Teddy Scholten aan het tafeltje van v.l.n.r.: Wim en Joop van Dongen, die een groet uitspraken aan bootsman W. van Dongen. Verder v.l.n.r.: Mevr. Van Hal-Hämäläinen en Loes van Hal, die een groet uitspraken aan matroos kabelgast G. van Hal.

zich velerlei belangstelling rond de nieuwe bouwers aan de nieuwe pier, die zelfs mijn buitenlandse collega's weten te boeien.

Nieuwe Micro

Van Den Haag naar Delft is nauwelijks een stap en een avond in het Micro-theater, dat tien jaar geleden in een oude bierkelder aan het Aschvest door de leden van de Delftse toneelvereniging „De Flits” zelf is opgebouwd, behoort tot de literaire hoogtenpunten van iedere liefhebber van goed toneel. Een hele reeks van successtukken uit de wereldliteratuur is hier gespeeld op een podium ter grootte van een royaal tweepersoons beddelaken voor een zaal met veertig zitplaatsen.

Maar ook hier lag de sloper met zijn dreigende pikhouweel al jaren op de loer, wachtend op het teken van de hoge heren, wier vernieuwingsplannen geen oude bierkelders gedogen al wordt er nog zo bezeten welke kunst dan ook gediend. Al op 1 januari had de kelder moeten zijn ontruimd. Maar de Delftse gemeenteraad kon dit niet over zijn kant laten gaan en met meer begrip dan men elders wel eens voor de kunst pleegt aan te treffen, heeft het gezelschap een nieuwe ruimte toegewezen gekregen in de Kerkstraat, dat karakteristieke deel van de stad, verbeterd om een artistiek centrum te worden. De micro-spelers gaan er zo waar nog op vooruit, want in de nieuwe zaal zullen zestig stoelen kunnen staan. De architecten Ir. H. de Vries en Ir. S. van Embden zullen zorgen dat de voorstellingen op 1 januari a.s. kunnen worden hervat.

Nieuw uitzicht

Revolutionaire stedenbouwkundigen hebben wel eens gespeeld met de gedachte het Amsterdamse Centraalstation af te breken om daardoor onze hoofdstad het

gezicht op en het contact met zijn haven terug te geven en daarmee de historische vergissing goed te maken die het station op zijn tegenwoordige plaats deed verrijzen. Zover is het nooit gekomen, maar Amsterdam heeft nu wel een prachtige compensatie gekregen voor het zo lang gemiste uitzicht op het „schiprijk IJ”. Op 14 mei is het Havengebouw in gebruik genomen, vanwaar men een prachtig uitzicht heeft over de bedrijvigheid in het havengebied. Op de bovenste verdieping is een ook voor het publiek toegankelijk restaurant. Het oude grapje: Rotterdam is een haven met een stad, Amsterdam een stad met een haven, heeft afgedaan.

Dat men ook op ander gebied in Amsterdam niet bang is voor revolutionaire besluiten, blijkt wel uit het feit, dat de vroede vaderen van onze hoofdstad, op verzoek van de horecabedrijven, op zaterdag de sluitingstijd een uur hebben opgeschoven. De cafés die tot dusver om één uur moesten sluiten, mogen nu dus — voorlopig tot 2 april 1961 — tot 2 uur open blijven; de zogenaamde 8-2 zaken tot drie uur en de nachtclubs hebben vergunning gekregen om tot vijf uur door te draaien.

Ondernemende en inventieve, Zuidlimburgers hebben ook iets bedacht om hun toch waarlijk niet door de toeristen verwaarloosde land een nieuwe attractie te bezorgen. Het plan is ontsproten aan het fantasierijke brein van Carel Briels, de bekende organisator van stadionspelen. Het moet een soort permanente internationale tentoonstelling worden van hetgeen negentien Europese landen hebben te bieden aan nationale aantrekkelijkheden. De naam staat al vast: „Europa zonder paspoort” en de ongeveer vier miljoen gulden die nodig zijn om een terrein te pachten — liever nog te kopen — en daarop negentien paviljoens neer te zet-

ten, zijn al door binnen- en buitenlandse instellingen toegezegd. Het zoeken is nu naar een geschikt terrein, liefst een landgoed met een kasteel als historische achtergrond. Maastricht en Valkenburg hebben al laten weten niets voor het plan te voelen, maar er zijn nog meer gemeenten en ten slotte is Zuid-Limburg niet de enige mogelijkheid.

Curiosa

Een ongetwijfeld bijzonder merkwaardige tentoonstelling wordt Curiosa 1961, die van 4 tot 14 augustus het volgend jaar in de Houtruithallen in Den Haag zal worden gehouden ter gelegenheid van het tienjarig bestaan van de Nederlandse Vereniging „De Verzamelaar”. Letterlijk alles wat verzameld wordt — van suikerzakjes en scheermesjesomslagen tot postzegels en antieke munten — zal hier te zien zijn. Deelneming uit Groot-Brittannië, Zweden, Frankrijk, België, West-Duitsland en de Verenigde Staten is al toegezegd.

Geen gelegenheidstentoonstelling maar een permanente attractie heeft Schiphol erbij gekregen in de vorm van het lang verbeide Nationaal Luchtvaart Museum. Het plan ervoor is al in 1916 ontstaan, maar toen was er niet voldoende belangstelling voor. Hoewel er sedertdien natuurlijk veel verloren is gegaan, is de verzameling toch alleszins de moeite waard. Daar is de befaamde, hoofdzakelijk uit hout en touw geconstrueerde Spin, waarmee Anthony Fokker in 1911 experimenteerde, het zweefvliegtuig van de pionier Otto Lilienthal en het eerste motorvliegtuig van de gebroeders Wright uit 1903; maar ook de moderne Friendship en de Lockheed Electra, waarvan althans het op ware grootte nagebouwde rompstuk met de passagiersaccommodatie U toestaat een vergelijking te maken tussen „toen en nu”.

groetenprogramma's voor Korovina en het m.s. Tibia, „Gooiland” te Hilversum

Teddy Scholten aan de tafel van v.l.n.r.: Bob Nobels, Mevr. Nobels-Klopper, die een groet uitspreken aan 2e wtk. J. M. Nobels. Verder v.l.n.r.: Jaap van Veen; Mevr. Jansen-Bergenhengouwen en Mevr. Bongers-Paats, die een groet uitspreken aan resp. hfdwtk. A. G. Bosma en 2e stm. H. Jansen.



Onze Jubilarissen



J. H. Kasten
Gezagvoerder
1935 - 19-6 - 1960



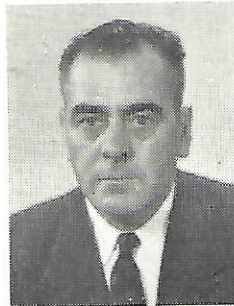
P. Nispel
Gezagvoerder
1935 - 23-6 - 1960



M. Schouten
Gezagvoerder
1935 - 23-6 - 1960



P. H. A. de Jong
2e werktuigkundige
1935 - 1-6 - 1960



A. Schoonfeld
2e werktuigkundige
1935 - 1-6 - 1960



J. J. de Jonge
2e werktuigkundige
1945 - 13-6 - 1960



J. L. Mayskens
2e stuurman
1950 - 7-6 - 1960



C. Wolse
2e stuurman
1950 - 10-6 - 1960

Koninginnedag te Singapore

Koninginnedag 1960! Veel Hollandse schepen liggen er niet in Singapore, maar tegen 9 uur in de morgen zijn een paar K.P.M.'ers in de Eastern Anchorage gepavoiseerd en de tijdelijk herleefde CERONIA is ook van de partij.

Alles wat in Singapore aan staf van onze vloot verblijft is met man en macht bezig dit schip klaar te maken voor een korte tocht naar het dok.

De Hollanders in Singapore stralen van plezier dat er nog zoveel vlagvertoon is en iedereen spreekt met iedereen af om het feest die nacht in de Hollandse club te vieren. Ook de staf van de CERONIA zal zo volledig mogelijk komen. Komt het door de moeilijke tijden dat wij een grotere saamhorigheid krijgen of is het bloot toeval, maar nog nooit is in Singapore met zo'n enthousiasme Hare Majesteit's verjaardag gevierd.

Het telegram dat de Consul-Generaal Mr. J. G. Kist tijdens het feest aan H.M. de Koningin verstuurt, vertolkt dan ook ieders gevoelens.

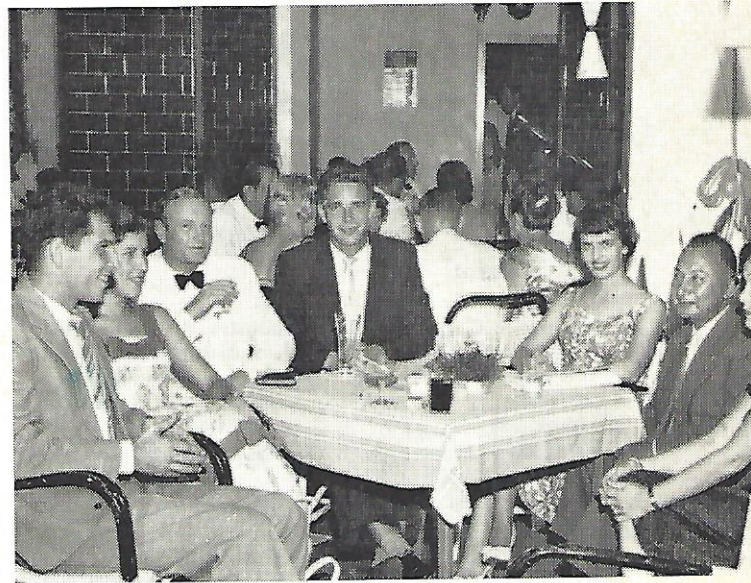
AAN DE KONINGIN
SOESTDIJK

NEDERLANDSE GEMEENTE SINGAPORE EN OPVARENDEN
NEDERLANDSE KOOPVAARDIJSCHEPEN IN DE HAVEN ALLEN
BIJEN IN DE HOLLANDSCHE CLUB TE SINGAPORE BIJEN
UWER MAJESTEIT DIEP EERBIEDIGE GELUKWENSEN AAN
TER GELEGENHEID VAN HOOGSTDERZELVER EENENVIJF-
TIGSTE VERJAARDAG EN BETUIGEN HUN ONVERBREKELIJKE
TROUW AAN UWE MAJESTEIT EN HUN VERKNOCHTHEID AAN
HET HUIS VAN ORANJE

CONSUL-GENERAAL KIST

Het feest is niet vroeg afgelopen, maar gelukkig (zoals een van onze officieren opmerkt) zijn allen net voor het ontbijt terug aan boord.

H. v. W.



Op bovenstaande foto zal de lezer herkennen: (v.l.n.r.)
No. 1-4 wtk. O. A. van der Want; No. 3 H. van Waasdijk;
No. 4 3e stm. H. J. Jorna; No. 6 hfdwtk. W. Levy; No. 7
Mevr. A. v. Waasdijk.

ONZE IDEEËNBUS

Het doet ons genoegen U te kunnen mededelen, dat de Directie elk van de beide door 1e stuurman D. Jongeneel in 1959 ingezonden ideeën heeft gewaardeerd met een bedrag van £ 30.—.

Deze beloningen werden hem toegekend op grond van een daartoe door de Ideeënbusscommissie opgemaakte voordracht, welke in totaal 7 inzendingen omvatte.

Deze voor de heer Jongeneel stellig aangename verrassing is alleszins een gelukwens waard. Wij stellen er dan ook prijs op hem vanaf deze plaats te complimenteren met dit voor hem eervolle resultaat. Het gaf ons voldoening te mogen vaststellen dat hij met zijn beide onderscheiden inzendingen de eer van de Nederlandse inzenders bij de Ideeënbusscommissie in Londen heeft hoog gehouden.

PERSONALIA

(gedurende de periode 16-4-'60—15-5-'60)

Gehuwd:

- 12-4-'60: J. Punt, 3e stm., met mej. J. M. M. van den Bosch;
7-5-'60: W. G. van der Velden, 5e wtk., met mej. L. D. Belterman;
18-5-'60: J. P. Bol, 5e wtk., met mej. R. Smits;
20-5-'60: N. P. Dekker, 4e wtk., met mej. M. J. Domisse.

Geboren:

- 14-4-'60: Jelle Michael, zoon van E. H. Brameijer, 2e stm., en mevr. M. Brameijer-Hortulanus;
19-4-'60: Hélène Mignon Louise, dochter van G. H. Germing, 3e wtk., en mevr. J. H. M. Germing-Bukkens;
30-4-'60: Bob, zoon van A. van Dijk, 5e wtk., en mevr. N. van Dijk-van Zanten;
6-5-'60: Cornelia Adriana, dochter van C. J. Vermeulen, 3e wtk., en mevr. L. Vermeulen-Schilder;
6-5-'60: Ingrid Maria, dochter van F. Krabben, 3e wtk., en mevr. A. M. Krabben-Saris.

MUTATIES

(gedurende de periode 16-4-'60—15-5-'60)

Met verlof:

- Gezagnv.: N. P. N. Reus, C. Ansingh, J. W. G. van der Horst, M. Schouten, J. H. R. Beaujon, J. Th. Sonderman, H. C. C. van der Veer, J. J. D. Bijlaard, P. Nispel;
1e stl.: G. F. de Boer, F. Menninga, G. P. Paulussen;
2e stl.: G. G. J. Alfrink, P. J. P. Siebesma, J. C. van Houtrijve, P. R. van Kranen;
3e stl.: H. N. A. Snel, R. A. Kattenburg Schüler, G. W. Bouma, M. A. Busker, A. P. J. Ham, J. Audier;
4e stm.: G. Splinter;
Hfd. wtk.: G. J. Logeman, J. M. Hittenhausen, W. J. Urban, J. D. Viergever, P. G. Polman, P. S. Douglas, A. Pauw;
2e wtk.: H. Broertjes, D. Muyskens;
3e wtk.: J. A. Klem, H. van Klaveren, H. Tukker, B. Bijl, A. C. van Spijk;
4e wtk.: J. Bunders, Th. Bakker, D. Visscher, J. Visser, S. Straub, M. P. Bekkens, W. Sattijn, J. G. Bron, G. P. Zwier;
5e wtk.: T. C. J. Beentjes, D. J. van de Scheur, E. G. Arp, J. W. Wagenaar, G. Braak, R. Wiepkes, C. Witteman, W. G. van der Velden, J. C. Berben, G. de Goede, C. J. J. de Lijster.

In Nederland gearriveerd:

bootslieden: J. H. Roos, C. Poot, Ph. de Vries, B. Potters, T. J. Wolthuis;
 timmerlieden: A. Droppert, C. A. Dingemans, K. Vrolijk;
 voorlieden: Th. de Vrij, A. E. Boels, A. J. J. v. Soest, P. Reid;
 pomplieden: L. J. C. van Kuyen, H. van Ommering, P. J. J. van Acker, P. M. van Rixtel, H. N. J. Brecker;
 chef-hofmeesters: C. J. Kramer, B. H. Nakken, K. Doelman, L. H. H. L. Leithuysen, R. de Jager;
 chef-koks: B. van Bennekom, H. Th. Wigmans, L. G. M. Molkenboer, G. M. J. van de Burg.

Tewerkstellingen:

s.t.s. Arca: 3e stm. J. J. Runnenburg.
m.s. Camitia: Gezagv. D. J. E. Boonstra, 4e wtk. F. M. M. W. de Lugt; bootzman M. J. van de Neut; chef-hofmeester C. van Rooyen.
m.s. Clavella: 1e stm. A. A. van Ingen, 2e stm. H. H. J. Dijkhuizen.
m.s. Cleodora: hfd.wtk. A. Kievit, 2e wtk. A. Schoonfeld.
m.s. Crania: 5e wtk. D. Rijksen.
s.s. Gyrotoma: 3e wtk. C. L. Fehrmann.
s.t.s. Kabylia: 2e stm. J. W. Vissers, 3e stm. W. O. Kooi, 11.stm. W. J. Morelis, 4e wtk. als wnd. 3e wtk. J. D. Nijholt, 4e wtk. P. J. de Lange, 5e wtk. J. van der Schee, bootzman C. de Vet, voorman A. E. Boels, 1e pompman/bankwerker J. J. J. Driessen, 2e pompman/bankwerker A. P. Schrama, bankwerkers: J. Franx en F. J. Dieters, chef-hofmeester C. E. Bestebroer;
s.t.s. Kalydon: 2e wtk. J. P. Ferwerda.
s.t.s. Katelaysia: Gezagv. H. A. H. Hylkema, 4e wtk. (als wnd. 3e wtk.) M. C. Laban.
s.t.s. Kenia: Gezagv. J. Kanaar, 1e stm. M. E. Wolper, hfd.wtk. B. C. Smit, 4e wtk. H. W. R. van Deutekom, bootzman J. Hoogendoorn, voorman J. C. Marckelbach, 1e pompman/bankwerker J. Brokaar, 2e pompman/bankwerker G. A. P. van de Wens, bankwerkers W. B. Kleyn en B. van Loo, chef-hofmeester P. S. L. Donders, chefkok C. H. van Valen.
s.t.s. Kellia: 4e wtk. H. G. P. Rijntjes.
s.t.s. Khasiella: 2e stm. P. J. Bakker, hfd.wtk. G. C. Lucassen, 2e wtk. H. Th. de Zwart, 5e wtk. E. Wouters.
t.e.s. Korenia: Gezagv. J. W. Jansen, 4e stm. N. Venendaal, 4e wtk. J. J. Neinhuis.
s.t.s. Korovina: 1e stm. C. S. Duinker, 2e wtk. F. A. C. M. van Beek,
s.t.s. Kosicia: 4e wtk. E. Jousma, 5e wtk. J. G. de Vries, chef-hofmeester Ch. Niehot.
s.t.s. Krebsia: 4e wtk. H. E. Daniëls.
s.t.s. Kryptos: Gezagv. J. J. Engelsman, 4e wtk. C. P. de Waard.
s.t.s. Kylix: 3e stm. P. D. van der Klei, 4e wtk. K. J. Faasse, 5e wtk. P. Visser, 5e wtk. T. C. Evers, bootzman H. J. A. Savonije, voorman M. Brons, 1e pompman/bankwerker K. Grootendorst, 2e pompman/bankwerker A. C. Seriese, bankwerkers H. J. Erkelens en H. J. L. Scholte, chef-hofmeester A. F. Koper, chef-kok A. H. Koers.
m.s. Mitra: 2e stm. P. de Regt, hfd.wtk. A. J. van der Broek, 4e wtk. A. de Coninck.
m.s. Navicella: 5e wtk. R. Romeijn, chef-kok L. Deynen.
s.t.s. Philippia: Gezagv. A. Westerduin, 1e stm. B. van den Born, 2e stm. P. Buisman, 3e stm. C. C. Bicker, hfd.wtk. P. J. Smit, 4e wtk. C. G. Pusch, 5e wtk. J. L. van der Rijnt, 5e wtk. R. Ouweland.
m.s. Tibia: 3e stm. J. Vaandrager, 5e wtk. J. F. de Gruiter.
s.t.s. Vasum: 1e stm. D. A. C. Vermeulen, 4e wtk. (als wnd. 3e wtk.) A. Modderman.
s.t.s. Viana: 1e stm. R. L. Meyer, 4e stm. J. V. Kruit, 2e wtk. K. J. Wiessner, 3e wtk. G. H. Germing, 5e wtk. H. M. Reine, 5e wtk. F. Dane, 5e wtk. H. J. van Santen.
s.t.s. Zaria: 2e wtk. K. Toereppel.

In dienst getreden:

11.wtk.: J. P. Sijbesma;
 bankwerker: A. Dercksen;
 chef-kok: D. Stammis.

De dienst verlaten:

Gezagv.: W. A. Spoel;
 2e stm.: E. F. Beuerle;
 3e st.l.: G. Pet, M. Velthuyzen;
 4e stm.: J. H. C. Schulz;
 5e wtk.: C. Schornagel, J. Reichman, C. A. de Weerd, J. J. Volmer, J. C. Handgraaf, G. Lighthart.
 timmerlieden: C. Mulders, J. Zweere;
 voorlieden: A. Buys, F. H. van Luyn;
 pompman: J. Muilwijk;
 chef-hofmeester: S. Koper;
 chef-kok: H. Kop.

Overgeplaatst van Shell/Tankers-Vlootpersoneel naar Shell/Tankers-Walpersoneel:

3e wtk.: P. J. Jongens.

BEHAALDE DIPLOMA'S

1e stm. G.H.V.: 2e stm. J. W. Vissers;
 1e stm. G.H.V. (Th.): 2e stl. B. R. Teuben, D. de Boer;
 2e stm. G.H.V.: 3e stm. F. A. Visser;
 „C”: 2e wtk. J. F. Spiering, J. P. Ferwerda;
 „C” (Th.): 2e wtk. J. P. Hasenack;
 „A” en „B” (Th.): 5e wtk. J. L. van der Rijnt;
 „A”: 5e wtk. R. Ouweland, H. S. Schlaghecke.

Gepromoveerd tot:

bootzman: R. A. Willemsse, T. A. van de Zwan, M. J. van de Neut, F. Zwennis;
 J. C. van Willigen;
 pompman: 1e pompman/bankwerker: K. Grootendorst;
 2e pompman/bankwerker: G. A. P. van de Wens, A. C. Seriese;
 bankwerker: W. B. Kleyn, H. J. Erkelens, Th. J. Dieters;
 voorman: H. J. Suiskens;
 chef-hofmeester: P. S. L. Donders, Ch. Niehot;
 chef-kok: A. H. Koers, H. A. M. Crapts.

MUTATIES**WALPERSONEEL**

(gedurende de periode 16 april t/m 15 mei 1960)

In dienst getreden:

18-4-'60: S. E. Koenraads - sectie ID;
 18-4-'60: J. G. C. Hegge - sectie ID;
 1-5-'60: mej. P. M. Usi - sectie CC;
 1-5-'60: mej. A. W. M. F. Harreman - sectie SL;
 1-5-'60: mej. A. J. van Dalen - sectie MA;
 1-5-'60: mej. C. Geskes - sectie SG;
 1-5-'60: mej. C. Klop - sectie SG;
 9-5-'60: M. v. d. Knaap - sectie NB.

Tewerkgesteld:

20-4-'60: P. J. Jongens - sectie ID (ex vloot);
 28-4-'60: P. v. d. Stijl - sectie CD (ex Shell Tankers Ltd., Singapore);
 6-5-'60: E. van 't Slot - sectie ID (ex C.S.M., Curaçao).

Overgeplaatst:

19-4-'60: A. van der Ende van MA naar BC;
 20-4-'60: J. Bomhof van BC naar SL;
 1-5-'60: J. v. d. Merwe van BH naar SL.

De dienst verlaten:

16-4-'60: mej. E. Bachman - sectie CC;
 20-4-'60: mej. C. J. Blok - sectie MA;
 15-5-'60: mej. E. A. J. Barnard - sectie CC.